

CORSA

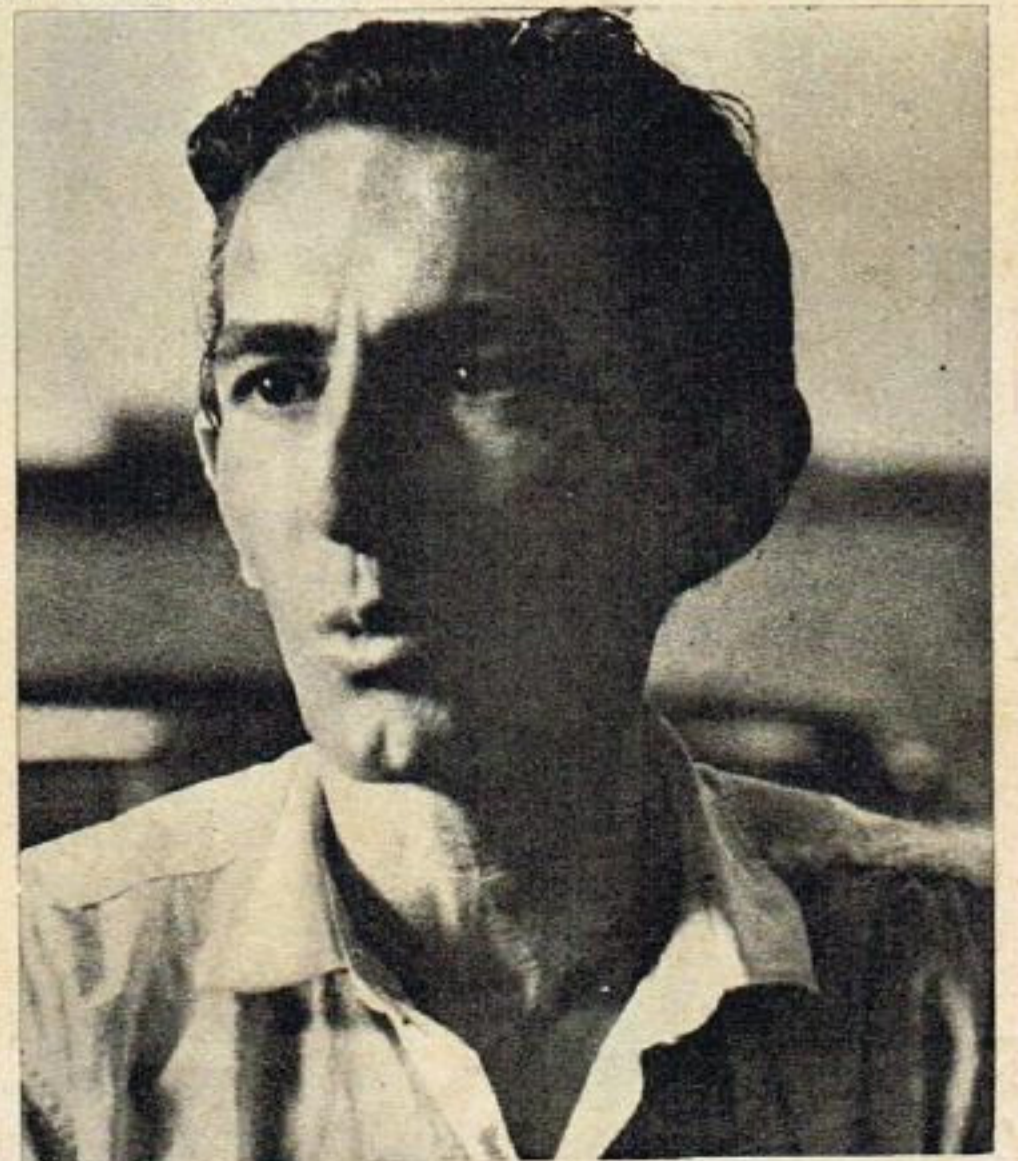


13 al 19 de Agosto de 1968



LOS HOMBRES DEL CHEVY

El constructor del auto: FRANCISCO MARTOS



Brava!



NUEVA PICK-UP CHEVROLET

¡Es más brava en todo! En su rendidor y poderoso Motor 7 Bancadas. ¡Exclusivo! En su Caja de Velocidades totalmente sincronizadas. ¡Exclusiva! En la seguridad de su Doble Circuito de Frenos. ¡Exclusivo! En la modernísima concepción de su cabina ¡con confort de coche! En la estilización de sus líneas ¡que atrapan! Fiel y económica, se basta y sobra para cualquier trabajo. Adquiérala porque es Chevrolet... ¡y porque es Brava!



Su Concesionario Chevrolet tiene esa Nueva Pick-Up que usted necesita. Consúltelo además sobre Planes Especiales de ARGEMOFIN S.A.F. y Financiera de Boston S.A.F. y C.



Parabrasas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION
Germán Sopena, Sergio Cornejo,
Enrique S. Sánchez Ortega,
Carlos Figueras, Héctor
Luis Bergandi y
Juan Carlos Gómez.

COLABORADORES
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez
Baibi, 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 Ruelas (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 Eduardo 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 prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 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: 81 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaero Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

EDITORIAL

Que sí, que sí, que no, que no, que a la Parrala le gusta el vino (o no le gusta...) Ahora resulta que contrariamente a lo que se anunció —y tal como nos imagináramos— los grandes premios se van a hacer, con la única salvedad de que el G. P. Internacional de Turismo no va a ser Internacional porque ya el ACA le mandó a la Federación Internacional del Automóvil la comunicación de que el G. P. se suspendía; pero algo es algo.

La Temporada de Fórmula Dos es ya casi un hecho. Como por arte de magia comenzaron a aparecer los comunicados y todo el ambiente está revolucionado con la idea de que nuestro país volverá a ser escenario de la trezada de los grandes del ranking mundial, aunque más no sea por ahora en F. 2. Y la verdad de la milanese, es que ya era hora que volviéramos por nuestros fueros, porque no era lógico que países como España o México, por ejemplo, tengan su Grand Prix de F. 1 puntable y nosotros, el país más corsa —en proporción aficionados/carreras/habitante— del mundo, no pudiéramos verles las nobles faces a pilotos como Graham Hill, Jackie Stewart, Jochen Rindt, etcétera, nada más que en las fotos de revistas extranjeras. ¡Caramba!

G. M.

COMPETENCIAS

NACIONALES

TC EN CORDOBA

Una vez más habrá deporte popular en el Autódromo "Oscar Cabalén". Intentando repetir la gran carrera que fue la última reunión de TC disputada en aquel mismo escenario. Por lo pronto, ya se cuenta con la participación de todos los grandes de la categoría.

Organizará el Córdoba Moto Club y éste ha dispuesto que se correrán dos series de 40 vueltas a este circuito de 3.139 metros, para completar en cada serie 125 kilómetros 560 metros y un total de 251 kilómetros 120 metros.

La primera serie se largará a las 9,30 y la segunda a las 11,30. El ganador será el resultante de la suma menor de tiempos en ambas series. La competencia otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de la especialité, adjudicándose 3 puntos al ganador, 2 al segundo, 1 al tercero y ½ al cuarto.

El total de premios a distribuir será de 2.400.000 pesos, de acuerdo al siguiente esquema: en las dos series, al primero 100.000 pesos, al segundo 80.000, al tercero 60.000, al cuarto 50.000 y al quinto 35.000. En la clasificación final el primero obtendrá 500.000 pesos, el segundo 350.000, el tercero 200 mil, el cuarto 150.000, el quinto 130.000, el sexto 100.000, el séptimo 80.000 y el octavo 60.000.

El sábado 17 se llevarán a cabo las pruebas de clasificación en las que el ganador recibirá 55.000 pesos y percibirán recompensa hasta el noveno clasificado.

MOTOS

El domingo 18, también a las 13 horas, en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas hará disputar una prueba motociclística.

Otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de cada una de las categorías que intervendrán, vale decir: 50 cm³ Standard e Internacional, Motonetas de 125 cm³, 150 cm³ y 175 cm³ Standard, preparación libre. También motos de las clases 100 cm³; 125 cm³; 175 cm³ y Sidecars Fuerza Libre. Todas éstas se harán en el circuito 5 del autódromo.

El día sábado a partir de las

14 horas comenzarán las pruebas de clasificación.

REGULARIDAD

Organizada por la Comisión Viajes de Estudios de la Facultad de Ciencias Económicas de la U.B.A. Fiscaliza el Club Argentino de Regularidad y será para la 3ª categoría. El recorrido incluye Cañuelas, Lobos, Roque Pérez y Ezeiza, partiendo desde la Capital. Lugar y hora de largada: Córdoba 2122, Capital, a las 8. Claro, el domingo 18.

Igual que la otra, organizada por el colegio Santa Teresita y fiscalizada también por el C.A.R. Esta será para la 3ª categoría y debutantes. Partiendo desde Florida (Prov. de Baires), el recorrido incluye la ruta 197, la ruta 8, la ruta 7, S. A. de Giles, Jáuregui. Lugar y hora de largada: General Paz y Roca, Florida, a las 7.

Por último, el sábado 17 de agosto la Peña "El Platino Roto" organiza en Carlos Casares otra prueba de regularidad. La largada será a las 9 horas y las inscripciones se reciben en la avenida 9 de Julio 71 de Carlos Casares. Se entregarán importantes premios, té y comidas de honor.

MOTOS Y KARTING EN CARCARAÑA

El Gran Premio Interprovincial de Motocicletas y Karting "Libertador General San Martín" en su 3ª edición "Cacaraña", se llevará a cabo de la siguiente forma: a las 14 horas del día

sábado 17 Motociclismo de pilotos locales. Luego habrá motos de 100 cm³ (primera serie), preparación libre. A continuación la segunda serie. Después motos de 50 cm³ y al finalizar la prueba, entrenamientos para karting. Sigue la serie final de motos de 100 cm³ y una sola serie de karting. Como prueba final habrá motociclismo hasta 175 cm³ preparación libre. La prueba de karting será conjunta para máquinas de 100 y 125 cm³, mecánica nacional, con caja de cambios.

Esta competencia otorga puntaje para el "Campeonato Carcaraña, zona de Turismo".

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

ITALIA

Por el Trofeo Internacional de Constructores, el sábado próximo se correrá en Italia la segunda fecha. Esta vez será la carrera de Enna, reservada para máquinas Sport Prototipos, Sport y Gran Turismo.

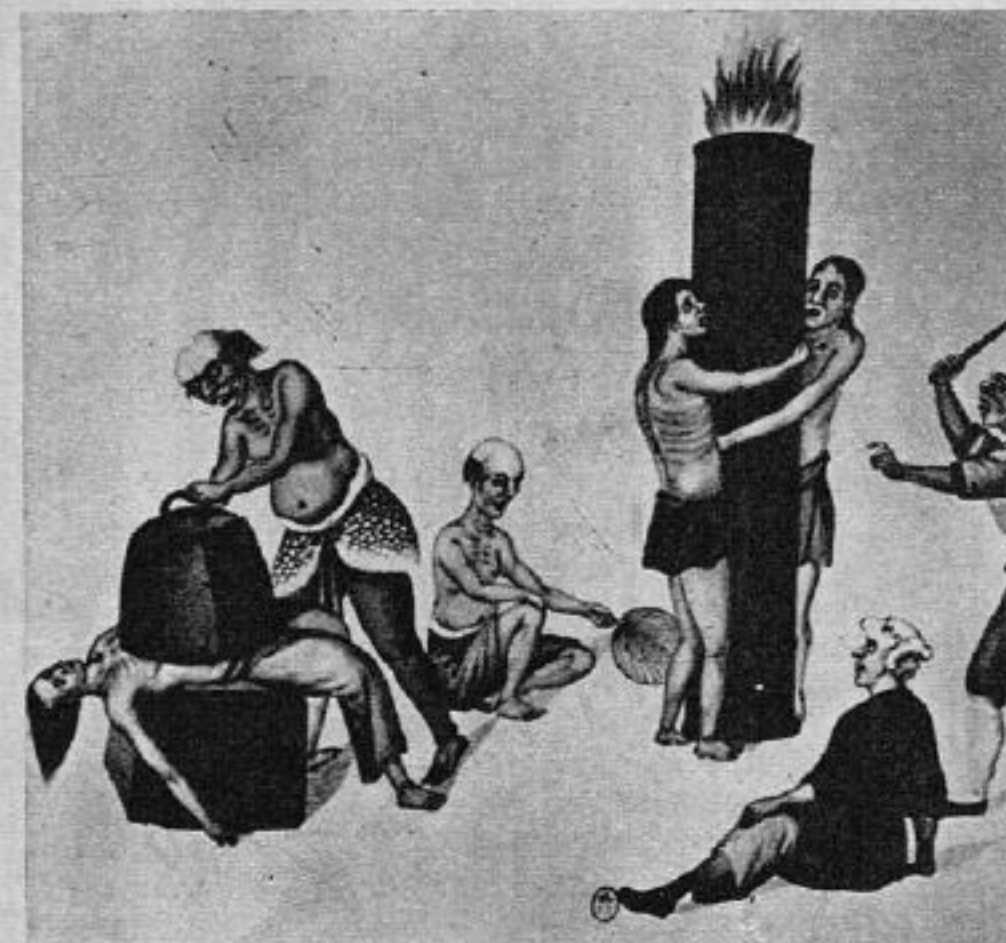
GRAN BRETAÑA

Sin puntos para nada, en Oulton Park el próximo sábado se disputará una prueba para máquinas de F2, Sport, Gran Turismo y Turismo.

ALEMANIA

También con puntajes locales, en el autódromo de Wunstorf habrá Sport Prototipos, Sport, Gran Turismo y Turismo

No hay otro camino para la paz en nuestro automovilismo. La solución está en la siguiente propuesta: "Que Juan Manuel Bordeu aplique una pesa de más de cien kilos sobre el abdomen de Alberto Lee. Mientras el doctor Carman y González Vidal sufran abrazados a un tubo de cobre, la brutal temperatura de los escapes conectados desde el sótano de todos los F-100 pertenecientes a los directivos de la A.C.T.C. Dirige con un bastón Carlos Menditeguy a la vez que aplica puntazos a las costillas del capitán Gianelli (en el suelo). Aviva el fuego de los escapes del popular Schiaffino.



AUTODROMO AAAS

**La Asociación Argentina
de Automóviles Sport
organizó como es
su costumbre cuatro muy
surtidas carreras de
TM, Sport y Grupo 5 en
nuestro Autódromo.
Los ganadores fueron
Monguzzi, R.
Galluzzi, Copello y
Cupeiro. Hubo récords
y duelos que
salvaron un espléndido
domingo**

-Corren Copello, Cupeiro, Larry, Gradassi.
¿Vamos al autódromo a ver esa carrera de Turismo?

—Sí, creo que además habrá una carrera de coches sport; por ahí se ve algún aparato raro, de paso. Y mirá qué día bárbaro para ir al autódromo. ¿Vamos con las "patronas"? Total, es barato.

Diálogos como éste escuchamos muchos en la semana anterior, generalmente entre jóvenes entusiastas que poblaron inusitadamente las tribunas del autódromo para una carrera de Turismo. Una vieja tradición de la AAAS imponía que en este tipo de carreras hubiera más gente en el pasto del autódromo que en las gradas. No fue así esta vez y en las tribunas de horquilla y curvón se vieron muchas caras ansiosas de escuchar los ruidos generalmente agudos de los coches de Turismo.



Sin duda el éxito de cualquier espectáculo radica en que lo ofrecido responda a lo que uno esperaba ver. Entonces para el "hombre del cemento" la pregunta es: ¿qué cosas positivas le brindaron las carreras del domingo? Porque nos encontramos, por ejemplo, con una categoría hasta 1150 cm³ que resultó bastante aburrida, y con una categoría para autos sport de los cuales el único que se pudo llamar tal era el Lotus Elan de José Soifer. Pero al mismo tiempo también nos encontramos con un estimulante nuevo record para el circuito 15 establecido por Angel Di Nezio con una cupé Fiat particular o con una lucha Cupeiro-Copello, capaz de avivar enconos partidistas en las huestes que siguen al TC. Claro que en las tribunas del domingo se manifestaron en aplausos para uno u otro y no en incómodos silbidos.



4 CARRERAS 4



LOS AUTOS

Toda la industria nacional con alguna orientación deportiva, vale decir Renault, Fiat, Peugeot, Torino. En los Renault la mayoría de los jóvenes principiantes; en la categoría Fiat-Peugeot el grueso de los pilotos habituales de la categoría Turismo y en la grande, la de los Torino, los pilotos de TC que también se prepararon un Torino TM.

En las cuatro marcas, excelentes muestras de buen trabajo mecánico. Por supuesto, al lado de unidades similares de mucho menor rendimiento, menos preparadas o con menores pretensiones. Como por ejemplo Fiat 1500 con suspensiones altas, de calle, que nada pueden hacer ante los exponentes más veloces. Lo mismo pasa con los Renault, donde había autos que no le podían ganar a una

cupé De Carlo, y lo mismo con Peugeot o Torino.

En la única lucha de marcas, Fiat-Peugeot, hubo indiscutible triunfo fiatesco, pese a que no participó el team oficial (¿qué pasa?, ¿por qué no corrieron esos autos?). Las cupés particulares de Di Nezio, Galluzzi, Boyadjian, Apkarian, por citar las mejores, fueron lo más rápido de la categoría y no tuvieron lucha ante los Peugeot, oficiales y no, que nada pudieron hacer. Salvo Castañón, que al principio llegó a puntear.

En la categoría mayor tres Torino muy similares en bondades mecánicas: los de Coppello, Cupeiro y Larry. Dominaron siempre.

LOS HOMBRES

La categoría Turismo tiene eso. Hay un cierto nivel conductivo bastante parejo y pi-

lotos que no corren todos los domingos pueden reaparecer y ganar como fue el caso de Roberto Galluzzi. Claro que los autos no exigen el entrenamiento constante de un TC o un auto de fórmula ni tampoco las carreras son tan largas.

Aparte de Roberto Galluzzi se destacaron las figuras más o menos repetidas de siempre: Monguzzi, Di Nezio, Coppello, Larry, Cupeiro, Gradassi.

LAS CARRERAS

Aburrida la primera (hasta 1150 cm³) porque se quedó Antelo en la primera vuelta y es el único capaz de hacerle fuerza a Monguzzi. Lo mejor en la categoría hasta dos litros por la cantidad de autos y a lucha entre ellos y una lástima por la falta de autos sport. Así es la vida. →



La inmensa mayoría son Renault. Para colmo de males, casi todos blancos. Así es el planteo aparente en todas las carreras de la clase hasta 1.150 cm³ de un año a esta parte, no existe una rivalidad diferenciada entre una marca u otra, ni tampoco cuenta en su lista de inscriptos con apellidos, aunque sean *mitos*, de pilotos figurativos, propios del TC.

En cambio ofrece otro tipo de espectáculo, el que brinda la paridad mecánica, similar para todos en un principio, se desvirtúa en cierta medida después, cuando el auto sale de las manos del preparador.

El triunfo del cordobés Monguzzi era la lógica. Su rival inmediato: Osvaldo Antelo. Las cartas se inclinaban decididamente hacia el cordobés por dos razones elementales. La primera, que el Renault de Monguzzi demostró en varias ocasiones que anda más rápido que el de Antelo. La segunda es con respecto a los pilotos; sucede lo mismo que para la primera, pero con más diferencia a favor de Monguzzi.

Y así fue. De entrada Parisi con el Renault de su propia tinta largó en el primer puesto. Un trompo y se queda peludeando por el pasto en el último lugar. Antelo lo seguía. Llegó al tobogán, un fuori pista y un poste lo llamó. Trompa abollada y abandono. Monguzzi ahí se encontró con el primer puesto por primera vez. Pero quede aclarado que si esos dos acciden-

tes o lo que fuere no se hubiesen consumado, Monguzzi hubiese demorado un par de vueltas más a lo sumo en colocarse primero. De ahí en más Prono, el otro Monguzzi y Osvaldo Peña conformaron un terceto que miraba la cola del Renault Blanco de Monguzzi a 100 metros detrás. Parisi empezó a remar desde el fondo y a pasar coches uno tras otro hasta quedar segundo, pero sin intenciones absurdas de alcanzar al primero, Monguzzi, que tenía totalmente controlada su ubicación. Así terminó todo, sin mucha pena, pero con bastante gloria para el cordobés. Tercero fue Carlos Monguzzi y cuarto el eficiente y santafesino Héctor Prono.

Copello al fin de cuentas no corrió. Lo pensaba hacer en un principio con el Renault de Antelo, pero como el 1.093 no estaba a su gusto (no le harían mucha gracia rivales como Monguzzi-Batelli) se quedó a pie en la primera carrera de la tarde.



¡Música! ¡Música y más música! Una sinfonía de motores alegres, de autos doblando con chillidos de gomas y una fila serpenteante de cupés Fiat y Peugeot 404. Esto caracterizó el espectáculo brindado por la clase C-D durante las diez primeras vueltas, que fueron las que dieron clima a la carrera y donde los muchachos andaban con todos los cablecitos bien enchufados. Desde la primera vuelta la

Dos grandes. Eduardo Copello y "Larry", cada uno en lo suyo demostraron todo lo que saben y lo que pueden enseñar. Sensacional.

puja Peugeot oficiales - Fiat particulares se vio deslucida por la deserción de "Tuqui" Casá, que no llegó a cubrir medio circuito a causa del "desprendimiento violento y repentino" del volante del motor, que por suerte salió por el capó y no se introdujo en la cabina. Por su parte Najurieta perdía posiciones hasta quedar último y el único que seguía en el asunto era Pepe Migliore. Norberto Castañón tomó la punta y detrás de su blanco Peugeot se colaron Roberto "Saeta" Galluzzi y Eddie Boyadjian. En el terceto que pasó por la curva del Ombú seguían Migliore, Di Nezio y "Lucho" Vázquez, que el sábado ganó las pruebas de clasificación empatando los 2m 49s 7 con Najurieta y Galluzzi.

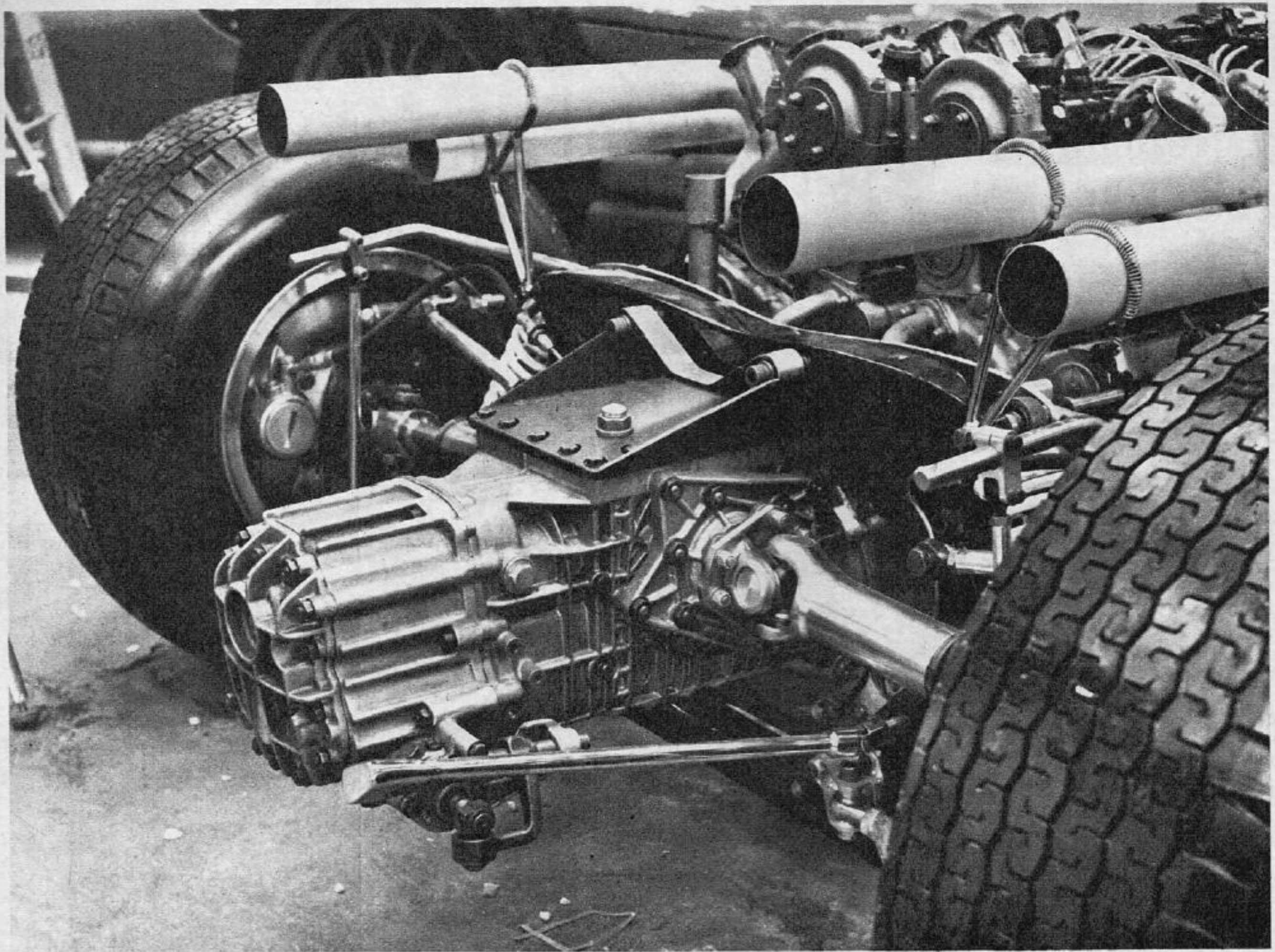
Llegada la segunda pasada, dos Fiat 1500 cupé superaban al 4-4 de Castañón, las de Roberto Galluzzi y Eddie Boyadjian, quedando cuarto Di Nezio, todos ellos (menos Castañón, por supuesto) con mecánica de Balistrini, lo que significa que la verdad en Fiat últimamente apunta por aquella zona. La cosa se mantuvo igual con todos muy juntitos y algunos duelos más atrás, como los de Menéndez Behety, Apkarian y Migliore. Sin embargo, en la quinta vuelta la remozada cupé de Eddie Boyadjian tomó la punta por unos instantes en la curva de entrada al mixto. Hizo la "viborita" adelante de Galluzzi y cuando se vino la curva del Ombú, la cola se quiso ir de viaje, Boyadjian la agarró, pero las décimas perdidas fueron suficientes como para que Galluzzi tomara otra vez la delantera. Di Nezio le dio y le dio y le dio a su cupé hasta que cazó a Castañón. Su meta era Galluzzi, pero primero debía superar a Boyadjian que comenzaba con un pequeño problema de caja que posiblemente le hizo perder algunas décimas por vuelta.

Galluzzi con su ritmo inquebrantable siguió girando en constantes 2m 48s, sin preocuparse por sus adversarios, ya que Di Nezio pasó momentáneamente al frente pero no le duró mucho, el bueno de Roberto continuó

(Continúa en la página 11)

Los pilotos también se alimentan. "Larry" es un ejemplo en momentos que da cuenta de un sandwich de pavita con mayonesa.





5 VELOCIDADES PARA CONDUCTORES VELOCES

Los coches sport y de carrera más conocidos de la clase fórmula 1 están equipados con cajas de velocidad de cinco marchas y diferenciales autobloqueados ZF. Ambos productos probaron su eficacia en múltiples pruebas desgarradoras como lo son las carreras de automóviles.

Gracias a una experiencia de muchos años con cajas en coches de carrera se fabrican cajas de velocidad ZF de cinco marchas para coches sport y automóviles. Relaciones entre las marchas científicamente estudiadas permiten una aceleración óptima, un manejo vigoroso y deportivo y un tratamiento conservador del motor.

Los diferenciales autobloqueantes ZF se distinguen por su efecto frenante, que se produce automáticamente en la compensación de las revoluciones sin ningún manejo adicional.

Esto produce las siguientes ventajas:

Conducción segura y veloz sobre carreteras accidentadas y con muchas curvas.

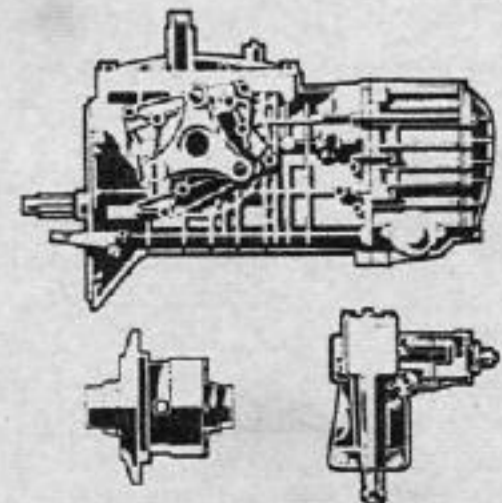
Reducción considerable del peligro de patinar.

Evita el patinaje esforzado de las ruedas del eje trasero sobre pedregullo, arena, hielo o en virajes cerrados y bruscos.

ZF produce además para automóviles y coches sport direcciones hidráulicas de fabricación especial en forma de bloque, que se distinguen por su exacto movimiento mediante mando a válvulas, que demostraron su eficacia durante largos años de utilización. Estas direcciones aumentan considerablemente la seguridad de conducción de los vehículos y el confort de conducción en general.

**REPRESENTANTES EXCLUSIVOS
EN LA REPUBLICA ARGENTINA
CARLOS MAYER - REINACH S. R. L.
Cassila Correo 2449 - Tel. 33-9778
BUENOS AIRES**

**SERVICIO MECANICO AUTORIZADO
Y VENTA DIRECTA DE REPUESTOS
DE FABRICA ZF REHM S. C. P. A.
Avda. Maipú 3146/50 - Tel. 797-5394
OLIVOS F. N. B. M., Prov. Buenos Aires**



Werk Schwäbisch Gmünd

ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG

ITALIA. Se non é vero é ben trovato. Una señora de Milán escribió recientemente a don Enzo Ferrari contándole que era la encargada de realizar las giras benéficas de una importante entidad de caridad. La señora en cuestión le pidió a Ferrari una máquina de su producción ("aunque sea usada") para poder cumplir más rápido con sus compromisos y poder así juntar más dinero. No sabemos si la señora logró su cometido. ♦ Una fabulosa estafa con los registros de conductores fue descubierta en la ciudad de Parma. Una organización en la cual estaban involucradas cuatro escuelas de conductores de la ciudad, dos funcionarios de la municipalidad local y más de veinte agentes, entregaron en el término de cinco meses nada menos que quinientos registros. Parece que los titulares ni sabían manejar. ♦ El constructor de automóviles Vittorino Stanguellini ha lanzado una grave acusación contra el Ministerio de Educación italiano: "La teoría y práctica del automovilismo se enseña mal en todas las escuelas italianas. Yo no me explico por qué esta materia tienen que enseñarla personas que nunca han conducido un automóvil. Para eso hay gente especializada e incluso escuelas". Por lo menos allá tan siquiera se enseña; aquí hasta ahora no pasa nada en esa materia...

INGLATERRA. En Inglaterra se ha reglamentado una nueva tónica para evitar que los automovilistas imprudentes circulen con los caños de escape muy ruidosos. A partir de agosto hasta setiembre los infractores serán multados; a partir de setiembre podrán ser condenados a prisión. ♦ Una veintena de automovilistas ingleses iniciaron demanda contra una productora de películas porque aparecieron contra su voluntad en actitudes poco elegantes. El asunto fue así: En una ruta cercana a Liverpool una señorita muy mona hacía autostop completamente desnuda. Los automovilistas se detenían y entonces la señorita comenzaba a correr. Todas las actitudes de los pilotos corriendo fueron registradas por una cámara oculta y empalmadas en una película. La demanda prosperó y perdió el productor. ♦ Patético aviso en una calle de Londres sobre un viejo automóvil: "Atención. Por favor, no se lo lleven, aún no está abandonado".

FRANCIA. Jacques Anquetil, el veterano ciclista francés, mientras conducía su automóvil por una ruta de los Pirineos, embistió un camión de frente. El ciclista famoso resultó ileso, mas no así su Mercedes Benz que quedó completamente destrozado. ♦ Sigue la ola de nuevas realizaciones en materia competitiva por parte de los franceses: ahora se trata de su Alpine F. 1 que ya habría sido ensa-

yado exhaustivamente en el circuito de Rouen. El F. 1 de Alpine tendrá el mismo motor que el prototipo Alpine 3.000, o sea una planta V8 que desarrolla 320 HP.

ESPAÑA. Alejandro (Alex) Soler Roig adquirió la Lola del Team Surtees que piloteara Irwin en Cristal Palace. Con este automóvil Soler Roig piensa elaborar un piloto joven de origen español que vuelva a reverdecer los laureles perdidos.

AUSTRIA. Una reciente estadística ha demostrado que el 40% de los accidentes en las rutas y calles austríacas se debe a conductores que oscilan entre los veinte y los veinticuatro años de edad. ¡¡Juventud divina tesoro!!

TAILANDIA. El representante de la Volkswagen en Tailandia y Laos vendía ya desde hace mucho cualquier cantidad de autos; sin embargo se le ocurrió una brillante idea para poder vender más aún. Contrató a diez hermosas tailandesas, les colocó un overall de mecánico y las mandó a Alemania a un curso de automovilismo especializado. Ahora parece que este recurso femenino le dio tanto resultado que duplicó las ventas en su zona.

DE TODAS PARTES. El Ejército tiene en experimentación (los vimos circular por la Avda. del Libertador) un par de nuevos aparatos Mercedes Benz todo terreno. Se trata de los llamados Unimogs, de los cuales podemos decir que no se sabe si sirven o no, pero al menos son muy lindos de pinta. ♦ ¿Cuándo se le ocurrirá a alguien iluminar correctamente la Avda. Gral. Paz? A esta altura del partido la "gran vía de circunvalación" parece una boca de lobo, con dientes, lengua y todo. ♦ Cuando la ley es pareja nadie tiene derecho al pataleo, pero cuando las reglas se hacen para algunos y a otros se los deja pasar por la vista gorda de las autoridades, se puede gritar y protestar con razón. ¿Por qué, nos preguntamos, a muchos automóviles se los detiene en la calle y se les labra multa por ruidos molestos y a otros, en cambio, que ya vienen de fábrica con ruido y todo, se los autoriza a circular con patente de inmunidad? Si alguien chillar tiene derecho. O a todos o a nadie. ♦ El asunto éste de las rayitas en el piso, llenas o respunteadas, está perfectamente bien. Sin embargo (lamentablemente siempre hay un sin embargo) los colectivos siguen sin acatar ningún tipo de reglamentación. En la Avda. Santa Fe hacen de la calle una carrera de obstáculos. Esto también tiene que tener, algún día, un final feliz. Si no lo tiene no nos extrañemos de que el día menos pensado el final sea trágico.





◀ OCHO Y UN BOCINA

Estos ocho galerudos forman la tripulación más "ganadora" de los clubes de remo de Inglaterra. Pertenecen al London Rowing Club y su director técnico es Alan Marchall... el bocina de la punta. Recordemos que uno de los socios más corsas del London R. C. es "Baffi" Graham Hill.



◀ MONSTRUITOS

¿James Bond, Flynt o Los Vengadores? No, son simplemente tres personas que se dirigen a intervenir en un Campeonato de Caza Submarina en las playas de Genoa, Italia.

◀ SIMULADOR

En la escuela de conducción que Stirling Moss posee en Brands Hatch, se somete a los alumnos a un examen en este simulador. Con este aparato uno tiene la ventaja de que se puede equivocarse, integrar el paisaje (en teoría) y no pasa nada...

◀ DE RUSIA CON AMOUR ▶

También los moscovitas tienen su entretenimiento corsaiolo todos los domingos. En Moscú se disputó sobre un circuito carretero una carrera para autos de F. 4. El premio al ganador era una copa enorme y al último un pasaje a Siberia... de ida.





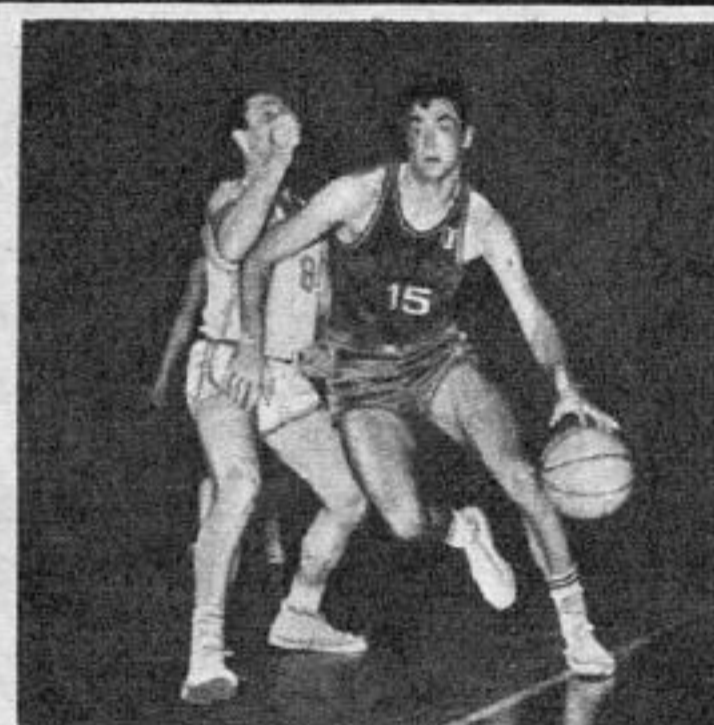
CABALGATA DEPORTIVA



La síntesis de todo lo que fue suceso en deportes durante la semana, con un excepcional equipo de periodistas!



**FIORAVANTI
ULISES
BARRERA
ALBERTO
HUGO CANDO
MARIO
TRUCCO
ROBERTO
MAIDANA
BOROCOTO Jr.
RICARDO
LORENZO**



**LA ACTUALIDAD
EN IMAGENES
Y NOTICIAS**



**DOMINGOS 23.15
TELEONCE**





(Viene de la página 6)

Indicando el camino. Vázquez estaba quinto y acercándose a Castañón, pero alrededor de la décima vuelta el embrague dijo basta. Como detalle para futuras pruebas aconsejamos tener en cuenta la cupé de Vázquez.

Hasta aquí la lucha; de allí en adelante las cosas no cambiarían mayormente. Galluzzi primero con mucha luz sobre Di Nezio y aún más sobre Boyadjian, aunque poco después el tresarroyense Di Nezio ingresaba en los boxes, dejando segundo a Eddie. Menéndez Behety, que desde hacía varias vueltas hostigaba a Castañón, lograba su cometido y quedaba tercero, mientras Castañón era cuarto con problemas de suspensión, según comentó al final de la carrera. Migliore quinto con el mejor Peugeot oficial, lo que da una idea de lo "poco y nada" que demostraron los blanquinegros 4-4 en el Autódromo.

Resumiendo, una carrera con mucha guerra hasta la décima vuelta y con una moraleja interesante que demuestra que hay Fiat 1500 cupé que están a la altura de las del equipo de Concesionarios. Dos cupé particulares, las de Roberto Galluzzi y Eduardo Boyadjian (del equipo Pinturerías Ripón), bajaron tiempos establecidos por autos de la Escudería, esto sin contar el record de vuelta marcado por Di Nezio, un piloto que está a la altura de los mejores de la categoría en lo que a manejo se refiere. Los Peugeot por su lado tuvieron una nueva experiencia en autódromo que suponemos habrá sido positiva para mejorar en el futuro las suspensiones, tenida, frenos, etc., pues los motores no demos-

Roberto Galluzzi hacía tiempo que faltaba de los circuitos. Volvió con triunfo indiscutible. Piloto y auto brindaron una imagen homogénea.

traron nada que no hubiésemos visto. Menéndez Behety con un 4-4 del equipo Billy fue el mejor clasificado para la marca del león. ¿Por qué faltó la Escudería de Concesionarios?... Última, ¿no?



Con el sol ya casi oculto llegó el momento de largarse la última de las carreras programadas, la de más de 2.000 cm³. Por lo visto el sábado en las pruebas de clasificación y durante el desarrollo de la carrera del Grupo 5 en que intervinieron la mayoría de los que participarían en ésta, los pronósticos no diferían mayormente. Nadie negaba que los laureles, de no mediar inconvenientes mecánicos, irían a parar a manos de Copello o Cupeiro o eventualmente "Larry". Con la primera vuelta de carrera todas estas predicciones quedaron afirmadas. En punta se situó el Torino-Berta blanco de Copello, muy cerca de éste, a escasos 2s 4, Cupeiro, más atrás "Larry" y mucho más distanciados Gradassi, Castelli, Mouras y Jaras, en ese orden. Ya en la tercera vuelta Cupeiro comenzó a disminuir la ventaja con respecto a Copello hasta lograr aventajarlo en el curvón del fondo. "Larry" perdió la tercera colocación, ya que tuvo que detenerse en los boxes a cambiar cubierta delantera cerecha, que a causa de problemas en los frenos se le había comido. La marcha de Copello a simple vista resultaba cada vez más lenta y fue perdiendo posiciones hasta detenerse a solucionar

Carlos Menéndez Behety anduvo realmente fuerte. Hizo muchas incursiones por el pasto por querer "doblar más allá de lo que se debe". Lo suyo: muy bueno.

un problema con el acelerador, que lo retrasó definitivamente. De esta manera Cupeiro se constituyó en cómodo puntero, pasando a ocupar la segunda colocación Mouras y tercero "Papin" Jaras, que estrenó mecánica Cupeiro-Competición en su Torino. Mientras tanto "D'Angelo", agosto defensor de la marca Valiant, seguía girando a razón de 3m 02s por vuelta.

Sin cambios en las posiciones y cuando se cumplieron quince de las veinte vueltas programadas, la bandera a cuadros cayó sobre el capó de Jorge Cupeiro. Segundo finalizó Roberto Mouras, que aventajó a Jaras por solamente seis décimas. Cuarto Copello, que no obstante haber tenido problemas, de esta manera se llevó medio puntito para el campeonato.

Muy acertada la decisión de las autoridades de la AAAS de dar por terminada la carrera a las quince vueltas, ya que la noche era un hecho; por otra parte el espectáculo no daba para más.



La condición de carrera "de relleno" que le brindaban sus características —y sus escasos anotados— a la segunda prueba de la Jornada, dejaban para la esperanza, apenas, el eventual duelo entre "Larry" y Copello, que se renunció en la clasificación del sábado. Claro que allí, justamente, quedó evidenciado que en esa puja había, no obstante, uno de ellos con más chance: Copello. Durante la *clasifica*, se notó claramente el esfuerzo de "Larry" para no perder contacto





con el campeón argentino de TC, lo que logró, en cierta medida, al quedar a 6/10 de éste; pero para ello debió viajar cruzado y *tirándose*, incluidos numerosos paselitos por el pasto. Tratóse de un piloto de la reconocida jerarquía de Rodríguez Larreta, a bordo de un auto que —según su propia *hidalga* declaración posterior— no era más veloz que el de Copello, surge otra vez! la indubitable *verdad* del sanjuanino-mendocino-porteño: para ganarle manejando *hay que pegarle con un fierro...*

Esta competencia agrupaba autos Sport y Gran Turismo Fuerza Libre y Turismo Grupo 5, clase esta última que viene a ser una especie de Turismo "muy mejorado", dentro de la que, por lo mismo, encuadra el Turismo Anexo J. De ahí la aparición de "Larry", Copello y Manzano entre los inscriptos, con los coches que utilizarían más tarde en la prueba de fondo. La cosa era en el circuito número 9, que toma el curvón "viejo", entra al primer mixto después de la curva de Ascari, pasa por el tobogán y retorna en la horquilla "corta". Muy lindo, y muy devorador de gomas, para autos como los Torino, tal como nos lo mostró en el suyo, el día antes, Eduardo Copello.

La carrera presentó el planteo previsto: el auto de Berta en la punta, con "Larry" cerca, *al mango*, y más atrás Gradassi —que mejoró con respecto al día anterior— y Manzano, con unidades similares. La de Manzano, *made in* Pablo Macagno, sonaba como un trueno saludable. Algo más atrás, el chileno "Papín" Jaras trataba de aguantar la arremetida del Lotus Elan "cosworthizado" de José "Sito" Soifer, que se defendía dignamente (y como gato entre la leña) de las ganas de bellaquear que mostraba su máquina. Finalmente pasó al quinto lugar, hasta que un manchón de la transmisión lo detuvo *para siempre*. Adelante, nada cambiaba. Copello se alejó algo más de "Larry", y ambos de Gradassi y Manzano. Así terminó la cosa, con el agregado de Jaras y un heterogéneo grupo que la vio desde lejos, aunque estaba dentro de la pista.

PATIO DE BOXES

Roberto Galluzzi estaba fuera de "training", pero cuando uno tiene una máquina caminadora las cosas salen solas. Hacía dos años, desde San Pedro con su Isard 1204, que no ganaba. Cuando llegó se quedó diciendo: "No lo puedo creer..." Todos estaban contentos porque Roberto se lo merecía. Miguel Angel Galluzzi estaba más gordo que de costumbre.

Eddie Boyadjian hacía tiempo que no pegaba una. Desde 25 de Mayo que *venía buscando* y no encontraba. El domingo lo vimos muy contento, con sonrisa de satisfacción y recuperando fe en sí mismo. "Estoy en perdedor...", nos decía el sábado. Desde el domingo se le fue el complejo. Tiene un auto para entrar en la conversación. Los mecánicos, felices.

Carlos Fernando Menéndez Behety estuvo inspirado. Manejó como hacía mucho tiempo no lo veíamos y demostró que los Peugeot del equipo Guillermo Billy andan por la buena senda...

Soifer presentó su Lotus Elan provisto de un equipo Cosworth —flamante— que le "da" 145 H.P. Instalado por él mismo y por Santiago San Román, funcionaba bastante bien. Tal potencia, con menos de 700 kilos y las virtudes del Lotus *darlan* para mucho. Pero aquí, y hoy, conseguir elementos de suspensión y/o amortiguación para esa joyita, es una quimera. Consecuencia, el aparato era un flan.

Rodríguez Canedo quedó otra vez de a pie. Pero ahora ni largó, siquiera. Eduardo no quiso largar con un auto que *no iba* a ningún lado, y que conservaba "celosamente" una falla que los mecánicos del team Olivieri no supieron —o no pudieron— ubicar. El esfuerzo de los hermanos Olivieri, y la capacidad de Canedo, merecen otra cosa.

El Peugeot oficial de "Tuqui" Casá sufrió un percance "tipo TC": *voló* el

Emilio "Negro" Parisi tuvo una mala largada, pero eso no fue problema para que recuperara terreno en forma espectacular. No pudo con Monguzzi, pero el record de vuelta quedó en sus manos.

volante del motor, y sus esquirlas agujerearon el capó. Menos mal que "salió" para afuera, y no contra "Tuqui"...

En la prueba final, Copello —¡vaya la novedad!— agarró la punta de salida. El auto fue mermando su rendimiento, y pronto fue superado por Cupeiro, quien, a su vez, venía *matando*. El déficit del Torino-Berta se debió al cable de acelerador, que se fue aflojando paulatinamente, por lo que Eduardo perdía "cien vueltas" en cada circuito. Finalmente el cable se soltó, y Copello detuvo su marcha junto a un banderillero; partió el asta de una bandera azul que aquél portaba e improvisó un acelerador fijo, para terminar.

Angel Monguzzi obtuvo un triunfo aplastante. Estrenó un nuevo árbol de levas dibujado por el ingeniero Céspedes; el motor estrenado en La Cumbre era uno de los de 65 CV. No usó, como muchos creían, el casco liviano (construido en chapa de menor espesor. En nuestro país hay unos 20 de ellos) que adquirió su preparador Battelli hace un mes en Buenos Aires.

"Me la di de calentito... se me fue el auto a la salida del tobogán y metí cambios, frené, apunté para otro lado, pero no había caso, los postes me llamaban...", se lamentaba un poco ri-



E. O. PARISI O-Rh-



COMPETENCIA AUTODROMO MUNICIPAL - 11 DE AGOSTO

Asociación Argentina de Automóviles Sport — 11/VIII/1968

Autódromo Municipal del Parque Almirante Brown

CLASIFICACION

CLASE A-B: HASTA 1150 CM³ (15 vueltas al circuito N° 6)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	25	Monguzzi, Angel	Renault 1093	41m39s9	15
2º	12	Parisi, Emilio	Renault 1093	41m50s5	15
3º	36	Monguzzi, Carlos	Renault 1093	41m51s	15
4º	38	Prono, Héctor	Renault 1093	42m04s1	15
5º	1	Maestretti, Hugo	Renault 1093	42m32s2	15
6º	22	Roggero, Roberto	Renault 1093	43m03s9	15
7º	37	Lombardini, José	Renault 1093	43m28s6	15
8º	2	"Guanaco"	Renault 1093	43m30s3	15
9º	8	Stessel, Juan	Renault 1093	44m45s6	15
10º	20	Arce, Raúl	Auto Union 1000 S.	44m16s3	15
11º	9	Malpezzi, A.	Auto Union 1000 S.	44m23s	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 91 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el 12 de Emilio Parisi (Renault 1093) en la 11ª con 2m34s2, a un promedio de 98,246 km/h.

CLASE C-D: DE 1151 A 2000 CM³ (20 vueltas al circuito N° 15)

1º	59	Galluzzi, Roberto	Fiat 1500 Cupé	59m10s4	20
2º	53	Boyadjian, Eduardo	Fiat 1500 Cupé	59m27s1	20
3º	50	Menéndez Behety, Carlos	Peugeot 404	59m45s9	20
4º	71	Castañón, Roberto	Peugeot 404	59m50s5	20
5º	70	Migliore, José	Peugeot 404	1h00m25s5	20
6º	47	Blaquier, Juan J.	Peugeot 404	1h01m03s1	20
7º	54	Bruno, Ferruccio	Fiat 1500 C	1h01m18s8	20
8º	76	"Alí"	Fiat 1500 Cupé	1h01m47s8	20
9º	61	Rossi, Alberto	Fiat 1500 Cupé	1h01m48s6	20
10º	75	Vallasciani, Alberto	Peugeot 404	59m25s2	19
11º	69	Najurieta, Carlos	Peugeot 404	59m51s2	19
12º	46	Maffi, Héctor	Fiat 1500 C	1h01m12s6	19
13º	74	Cinestet, Ernesto	Fiat 1500 C	1h01m20s8	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 147,947 km/h.

RECORD DE VUELTA: Angel Di Nezio en la 15ª vuelta en 2m46s3, a un promedio de 150,769 km/h.

CLASE E: MAS DE 2001 CM³ (15 vueltas al circuito N° 15)

1º	107	Cupeiro, Jorge	Torino 380 W	41m32s4	15
2º	103	Mouras, Roberto	Torino 380 W	41m33s2	14
3º	102	Jaras, "Papin"	Torino 380 W	41m33s8	14
4º	9	Copello, Eduardo	Torino 380 W	41m44s9	14
5º	101	Castelli, Luis	Torino 380 W	42m46s2	14
6º	110	"Larry"	Torino 380 W	42m56s1	14
7º	112	Bellato, Víctor	Torino 380 W	43m10s5	14
8º	105	"D'Angelo"	Valiant III	44m14s9	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 150,896 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la segunda en 2m32s1 a un promedio de 164,845 km/h.

CATEGORIA TURISMO GRUPO 5 Y SPORT (10 vueltas al circuito N° 9)

1º	9	Copello, Eduardo	Torino 380 W	19m16s1	10
2º	110	"Larry"	Torino 380 W	19m25s	10
3º	109	Gradassi, Héctor	Torino 380 W	19m43s8	10
4º	111	Manzano, José	Torino 380 W	19m44s8	10
5º	102	Jaras, "Papin"	Torino 380 W	20m25s7	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,835 km/h.

RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello en la tercera en 1m43s4 a un promedio de 118,850 km/h.

sueñamente Osvaldo Antelo en el parque cerrado. Cuando se iba del autódromo se llevó por delante en plena oscuridad una barra fija que remolcaba a una cupé Fiat por medio de una pick-up y se partió el labio contra el duro suelo del autódromo. ¡Osvaldo, el domingo no era tu día!

Así anduvieron muchas vueltas. Eddie Boyadjian y Angel Di Nezio formaron, junto a Galluzzi, un trío de autos y pilotos caminadores.

Cada día es más evidente la disconformidad de los pilotos particulares de Fiat con la Comisión de Concesionarios. Hay muchos pilotos que hace años vienen defendiendo la marca y no logran obtener ningún beneficio por parte de la fábrica, o sea de su Escudería de Concesionarios. La ACAF (Asociación de Corredores de Automóviles Fiat) que en algún momento se comentó como "casi hecho", no existe y los muchachos se están cansando de esperar. El asunto se pone feo y don Américo Grossi debe hacerse eco, para brindar el apoyo o no.

Equipo oficial de IKA para el Gran Premio de Turismo Mejorado 1968 (que según las altas esferas SE HACE o SE HACE). Con Torino 380 W que posiblemente prepare Oreste Berta: Gastón Perkins, Eduardo Copello, Eduardo Rodríguez Canedo, "Larry", Héctor Luis Gradassi y Nasif Estéfano. También presentarían cuatro Renault 1093 oficiales.

Jorge Cupeiro y Copello, con los dos Torino 380 W más caminadores de Anexo "J". Segundo triunfo de Jorgito en lo que va del año.



LOS GRANDES PREMIOS

Comunicados no muy claros, dejan entrever que todo no está perdido. Aún existen posibilidades para los Grandes Premios

Pese al comunicado de prensa emitido la semana anterior, el Dr. César Carman dejó vislumbrar la posibilidad de que los GP se realicen, aduciendo una mala interpretación del comunicado donde se daban por suspendidos los mismos. Nosotros aseguramos que no existe tal posibilidad de error, no puede existir ningún error de interpretación, desde el momento que el punto primero rezaba textualmente: "Suspender la realización de los Grandes Premios en ruta por el corriente año". Sin embargo, a los dos días el doctor Carman dejaba una puerta abierta por donde se vislumbraba la posibilidad de su realización. Al respecto manifestó que la Comisión de Seguridad encargada de elegir el nuevo trazado y darle el visto bueno se había demorado debido a que la recorrida se haría en aviones del Automóvil Club Argentino y las condiciones del tiempo no los había favorecido.

Por otra parte la semana pasada el doctor Carman citó a la plana mayor de la ACTC para "llegar a un entendimiento en vías de solucionar la situación reinante". Como el doctor

Carman no llegó a la hora indicada, los miembros de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera se retiraron y no hubo reunión. Al día siguiente Carlos Menditeguy y Juan Manuel Bordeu conversaron con un representante del Poder Ejecutivo Nacional acerca de la intervención de las autoridades nacionales en el problema.

Otro trascendido indicaba como casi segura la no realización de los Grandes Premios por intermedio del Automóvil Club Argentino, pero que APAT y la ACTC se habrían movido inmediatamente para organizar cada una sus respectivos Grandes Premios, logrando el apoyo de empresas ligadas al automovilismo. La ACTC entre sus planes cuenta con un Gran Premio de TC de cinco etapas y un monto de 40 millones de pesos en premios.

Para tener la "precisa" acerca de lo que sucederá con nuestros Grandes Premios, tendremos que esperar una semana más. La definitiva. Mientras tanto el Gran Premio de Turismo se acerca y seguimos discutiendo...

¿INTERVENCIÓN A LA CDA?

Ante las nuevas directivas que rigen al automovilismo deportivo, la ACTC ha solicitado la intervención de las máximas autoridades nacionales. La semana próxima será decisiva para el futuro de nuestro automovilismo

EL COMUNICADO DE LA ACTC

El jueves pasado sobre la medianoche y luego de muchas deliberaciones en las que estuvieron presentes corredores, periodistas y representantes de varios clubes del Interior, se realizó una reunión en la sede de la ACTC, donde se dio a conocer el siguiente comunicado: "En vista de los acontecimientos que son de dominio público, respecto al momento crítico que vive el automovilismo deportivo argentino, y realizada una importante reunión en la sede de la ACTC con genuinos representantes de los clubes organizadores de competencias en ruta abierta de las categorías Turismo Carretera y Turismo Anexo "J", pilotos y periodistas; los diversos sectores participantes se ven en el ineludible deber de solicitar a las más altas autoridades

de las nacionales su intervención... Buenos Aires, 8 de agosto".

Entre los clubes de la capital estaba presente el representante de APAT (Asociación Pilotos Automóviles de Turismo), el señor Antonio Saccomano, quien se mostró en un todo de acuerdo con el sentido del comunicado emitido por la ACTC.

El viernes por la tarde ya se había recibido respuesta de total apoyo al telegrama que la ACTC cursó el mismo día en la madrugada (1 hora) a los clubes del Interior. Los telegramas archivados pertenecían a los clubes organizadores de competencias en ruta de Carlos Casares, Rufino, Allen, Chilcoy, Junín, Olavarría y General Pico.

Luego de todos estos cabildos, discusiones, etc., lo único que nos queda por esperar es que el automovilismo argentino caiga en buenas manos... ya que el panorama sigue muy oscuro.



SI USTED TUVIERA QUE ELEGIR...



**Si una pareja de pilotos
argentinos fuera a
correr las 24 Horas
de Le Mans (la
carrera de las carreras)
¿cuál sería el binomio
ideal? He aquí
una pequeña encuesta
que hemos realizado
por si acaso...**

PARABRISAS CORSA creó una utopía automovilística y se largó en el ambiente a averiguar qué era lo que pensaban, decidían y alegaban sus integrantes. La utopía (quiera Dios que algún día deje de serlo) era que si un mecenas decidiese patrocinar la intervención de una pareja de corredores argentinos para correr las 24 Horas de Le Mans, qué pilotos tendría que enviar para convertirse —con un auto de punta, un equipo y una organización eficiente— en ganadores de las 24 Horas.

Opinaron corredores, dirigentes, gente de empresa y comerciantes en el ramo deportivo. Sus opiniones resumidas son las siguientes: Los pilotos más votados: Eduardo Copello con siete votos, seguido por Alberto Rodríguez Larreta "Larry" con seis. Con tres votos siguen Carlos Pairetti y Gastón Perkins. El tiempo mínimo de entrenamiento fue para todos de un mes, salvo para Norberto Castañón, quien consideró que con siete días de entrenamiento "full time" se podría tentar la punta. Todos sin excepción coincidieron en que para ir a Le Mans a correr hay que ir con un automóvil de punta y a ganar.

Todo esto que hemos "pergeñado" no es ni más ni menos que un viejo deseo: que una pareja argentina viaje a Le Mans, se entrene y gane la clásica carrera francesa y reeditar aquel memorable triunfo de José Froilán González, con la Ferrari 4,9 litros.

NORBERTO CASTAÑÓN

(Casado, con hijos, piloto del Peugeot 404 más caminador de la actualidad, propietario de la agencia Le Mans de automóviles). "Si yo tuviera que elegir una pareja para mandarla a Le Mans no dudaría ni un minuto en formarla con Rodolfo de Alzaga y Alberto Rodríguez Larreta (Larry). Con Rolo no anduve nunca, pero considero que es uno de los mejores pilotos argentinos de la actualidad. El caso de Larry, en cambio, es diferente. Yo sé cómo maneja porque anduve con él. Es seguro, parejo, tranquilo y llegador. Lo que es muy importante, esta pareja haría durar el automóvil durante toda la carrera. Yo si tuviera que determinar cómo se organizaría esa incursión a Le Mans, creo que con sólo siete días "full-time" de entrenamiento, y en las mismas condiciones que los europeos (auto, adaptación, equipo, etc...) podríamos estar en la pelea.

RAUL PELLEGRINO

(Casado, dos hijos, gerente de la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors). "En mi decisión no tiene nada que ver mi posición en la CDC, aunque así no lo parezca. Creo que la pareja ideal sería Juan Manuel Bordeu y Carlos Pairetti. 'Maneco' tiene gran experiencia en todo tipo de auto-

(Continúa en la pág. 18)

**LA VERDAD
SE DEMUESTRA
ANDANDO...
¡SOLO SHELL PONE
DINAMICA EN SU MOTOR!**



Los más notables pilotos del automovilismo internacional triunfan con lubricantes y combustibles Shell.
Con los mismos productos que están a su alcance en su Estación de Servicio Shell, para que también su motor gane protección y vitalidad.
Y no hay solución mejor:
Cargue Shell
y adiós problemas.
**EN CALIDAD Y ATENCION...
¡SOLO SHELL SUPERA A SHELL!**

... y téngalo por cierto: vale más reducir la marcha que reducir la vida.



Renault 4: más que la comodidad ...



todo el placer del relax.

Por eso los diseños con relax del nuevo Renault 4 fueron concretados en la fabricación. Y hoy tenemos a Renault 4, un auto para vivir el relax. Vivirlo en sus nuevos sillones de diseño mullido, vivirlo en su nueva bandeja rebatible posterior, vivirlo en sus metálicos colores exteriores, vivirlo en su andar, vivirlo en la

suavidad "relax" de su nuevo volante, vivirlo en sus cuatro marchas.

Nuevo Renault 4, con todo el placer del relax.

RENAULT  **4**

dan ganas de vivirlo!

(Viene de página 15)

móviles e incluso corrió en Europa en autos Sport y Gran Turismo. Carlitos Pairetti, en cambio, yo lo considero el mejor piloto argentino de la actualidad (lo demostró) y además es un individuo que se adaptaría fácilmente a cualquier automóvil que le dieran. En cuanto al entrenamiento, no le escatimaría ni un día. Tendría que ser similar o mayor al que tienen los europeos en esas categorías.

JORGE CUPEIRO

(Casado, 3 hijas, corredor profesional y empresario. Actualmente corre en Torino, pero antes lo hizo en todo tipo de autos). "Para mí no hay pareja mejor que Larry y Gastón Perkins para correr una carrera larga como las 24 Horas. La razón de mi elección es muy simple: son los dos únicos pilotos argentinos capaces de correr una carrera de largo aliento sin romper ni maltratar el automóvil. Son llegadores y duros para la pelea." Parabrisas Corsa le preguntó a Jorge Cupeiro por qué no se incluía él en la pareja que iría a esta "inventada" carrera de Le Mans, y el "gallego" nos contestó muy simplemente: "Porque estos dos pilotos manejan mejor que yo."



Eduardo Copello: Primero el Renault, luego el Torino. Carrera ascendente y fama de piloto veloz y consciente, ganado por méritos propios.

MIGUEL BONASSO

(28 años, casado, 2 hijos, jefe de prensa de General Motors Argentina, amigo de muchos corredores y fana del automovilismo). "Carlos Pairetti y Jorge Cupeiro. Para mí sin discusión. Carlitos por la sencilla razón de que es un piloto impetuoso, agresivo, con mucho ímpetu corsa. Tiene además experiencia europea (¿Se acuerdan de cuando lo bautizaron 'il matto'?). En lo que respecta a Jorge Cupeiro, me gusta porque también tuvo experiencia exitosa en Europa, es cerebral y tranquilo. Podría oficiar de agente tranquilizador, en la pareja, como un termostato. En cuanto al entrenamiento, no sería de ninguna manera inferior al de los europeos."

ANDREA VIANINI

(Casado, 24 años, 3 hijos, ganador de la categoría de menos de dos litros, con un Porsche, en pareja con Nasif Estéfano en las 12 Horas de Reims en 1964. Piloto actual de la Garrafa V-2 Chevrolet). "En el caso de que fuera un solo automóvil, la pareja ideal para mí es la formada por Gastón Perkins y Eduardo Copello. Si hubiera en cambio dos autos, las parejas las formaría de la siguiente manera: Eduardo Copello y yo, y el segundo auto Nasif Estéfano y Gastón Perkins. Yo considero que el entrenamiento mínimo para correr las 24 Horas con chance sería de por lo menos 1 mes."



Despeinado Vianini: "Si hubiera un auto de punta y otro de apoyo me gustaría correr el primero con E. Copello. Es un gran piloto".

HORACIO STEVEN

(Constructor de automóviles de carrera, propietario de la empresa Competición S. A. fabricante del "Trueno" de C. Pairetti. Ex director del equipo IKA y del equipo de Fórmula 3 del A.C.A.). "Yo no podría lanzar una opinión como ésta sin pensarlo mucho tiempo. Es un problema porque hay muchos muchachos que andan muy bien y habría que analizarlos uno por uno. En lo que respecta al entrenamiento, no menos de un mes. A partir de este tiempo mínimo cualquier tiempo es bueno para que la 'pareja ideal' designada se adapte, se entrene y conozca al auto y al circuito."

JUAN CARLOS LUTTERAL

(36 años, casado, tres hijos, director de varias empresas y además presidente de la concesionaria IKA-Renault Lutteral, posee un equipo de Turismo de Carretera y hace incursiones en Turismo). "En realidad, yo no podría hablar de un solo automóvil, o de una sola pareja. Tengo mi criterio formado de lo que debe ser una carrera como las 24 Horas de Le Mans y creo que tendrían que ser dos las parejas a designar: el auto de punta lo tripularía con Eduardo Copello y Benedicto H. Caldarella y el otro se lo confiaría a Larry-Perkins. Copello y Caldarella son hombres veloces pero conscientes, que saben lo que hacen y podrían pelear la punta en todo momento. Larry-Perkins sería el auto de apoyo ideal para completar la tarea del primero."

"Matto" Pairetti: Experiencia en Europa y habilidad conductiva demostrada a bordo de muchos automóviles. Tiene arrojo y velocidad.



Elegido Larry: Seguridad, buen manejo, conservación del auto y habilidad para definir situaciones decisivas.

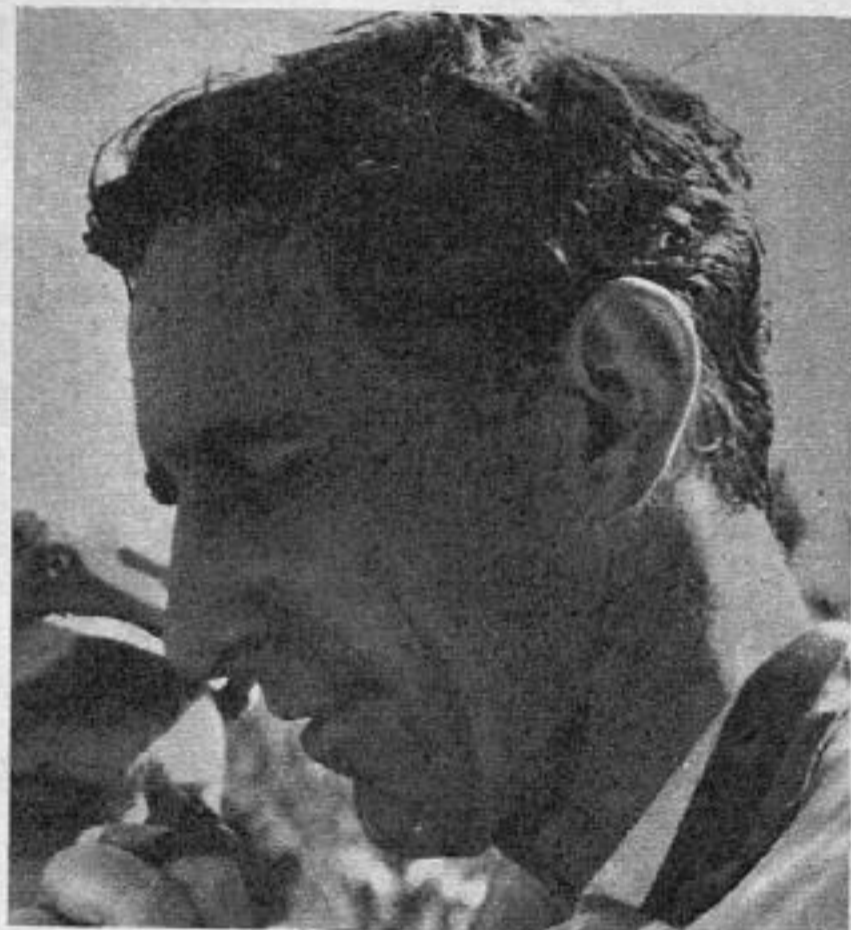


ALBERTO GOMEZ

(Casado, sin hijos, propietario de un taller especializado Peugeot, piloto de la marca y entusiasta del Ford F-100). "El primer piloto para esta pareja es indiscutible: Eduardo Copello. Por su calidad humana y conductiva es el indicado. En cuanto al segundo piloto es bastante difícil. Hay muchos chicos que caminan mucho, pero mi elección estaría entre Rodríguez Canedo, Larry y Juan Manuel Bordeu. Pero aclaro algo: estos tres son los primeros que se me ocurrieron, hay más de diez pilotos aptos para esta función. Creo que no se debe mandar a Europa a correr, sobre todo Le Mans, hombres muy jóvenes. Es necesario que tengan experiencia y un poco de ese aplomo que dan los años. Todo entrenamiento para Le Mans es poco, pero de todas maneras en tren de poner un lapso, no les daría nunca menos de un mes."

ANDRES FERREÑO

(Propietario de Andrews Racing Parts, proveedor casi exclusivo de elementos para motores Ford y Chevrolet. Fanático de los árboles Isky o Iskenderian para los neófitos). "Simplemente dos hombres: Larry y Jorge Cupeiro. Son ideales para una carrera larga. Saben cuidar el auto, son cuidadosos, pero cuando hay que definir situaciones lo hacen con todo."



Gastón Perkins: El especialista en carreras largas en nuestro país es un firme candidato de los encuestados para participar en Le Mans.

EDUARDO BOYADJIAN

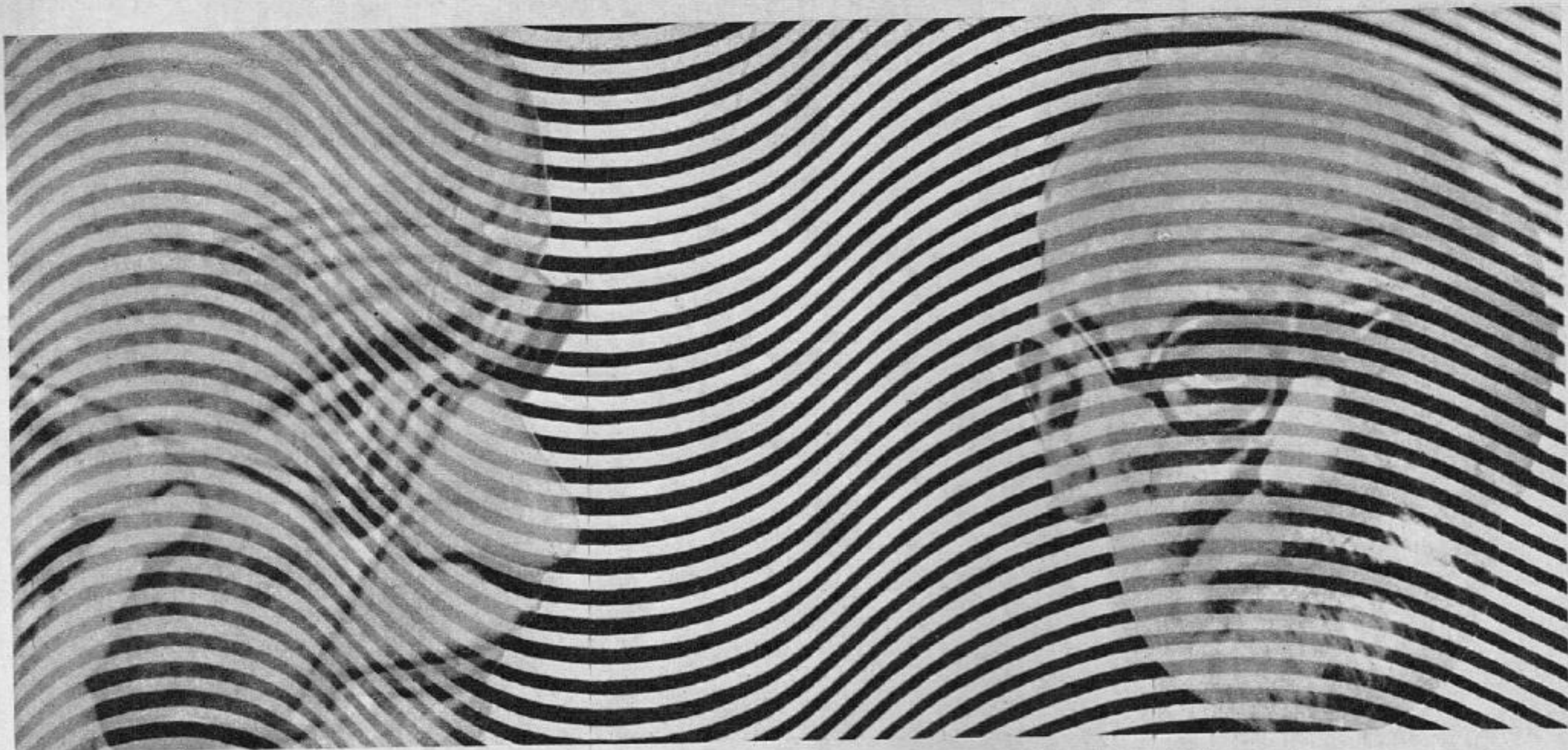
(31 años, casado, 2 hijos, piloto Fiat y futuro Torino TC y Turismo). "La pareja ideal está formada por Eduardo Copello y Carlos Pairetti. Son los dos mejores pilotos de la actualidad en nuestro país. A Pairetti lo elijo porque tuvo experiencia en Europa, y a Copello porque es el N° 1 indiscutido. Un mes de aclimatación y entrenamiento diario sería lo indicado."

REVISTA PARABRISAS CORSA

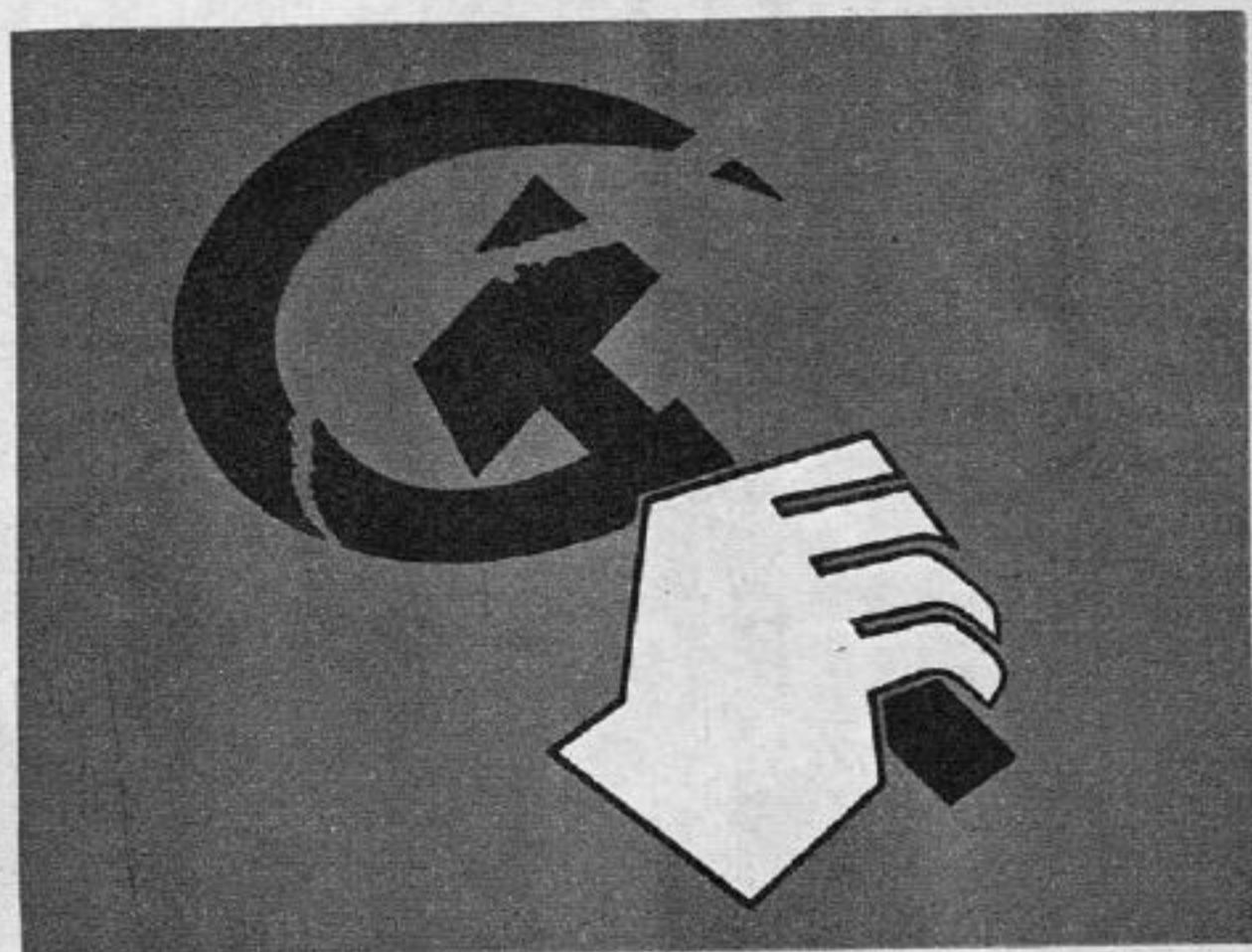
(Dos años, semanario cómico con algo de automovilismo). "La opinión de los redactores resultó repartida mitad y mitad: cuatro votaron por Copello-Perkins y los otros cuatro por Copello-Larry."

REVISTA PANORAMA

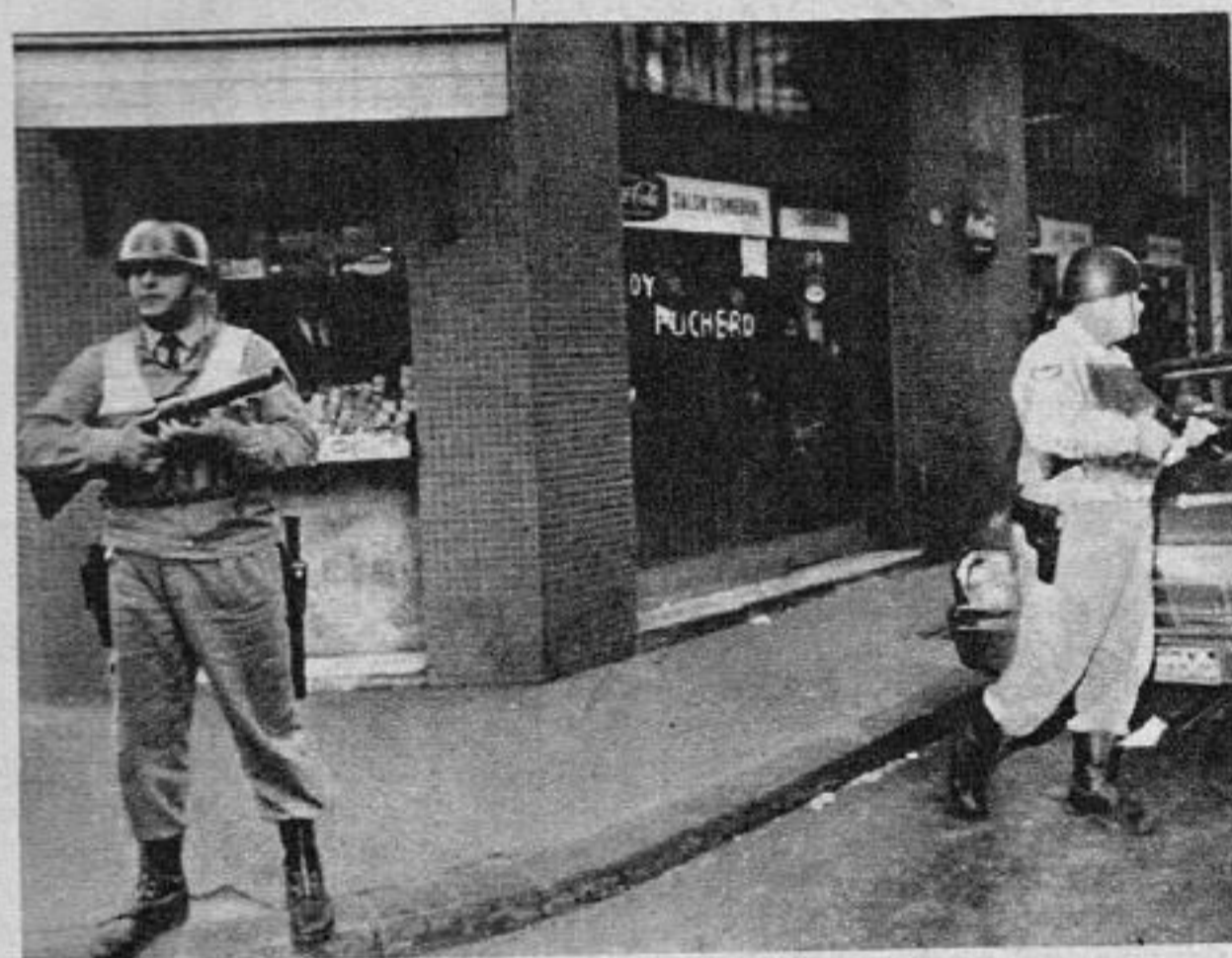
(Cinco años, desde hace un mes semanario de actualidad, dedicado a eliminar la plaga de avestruces que asuelan nuestras campiñas). "La opinión unánime de su único redactor especializado, Horacio Speratti: Copello-Perkins."



¿ Muere el psicoanálisis ?



¿ Qué queda del mundo comunista ?



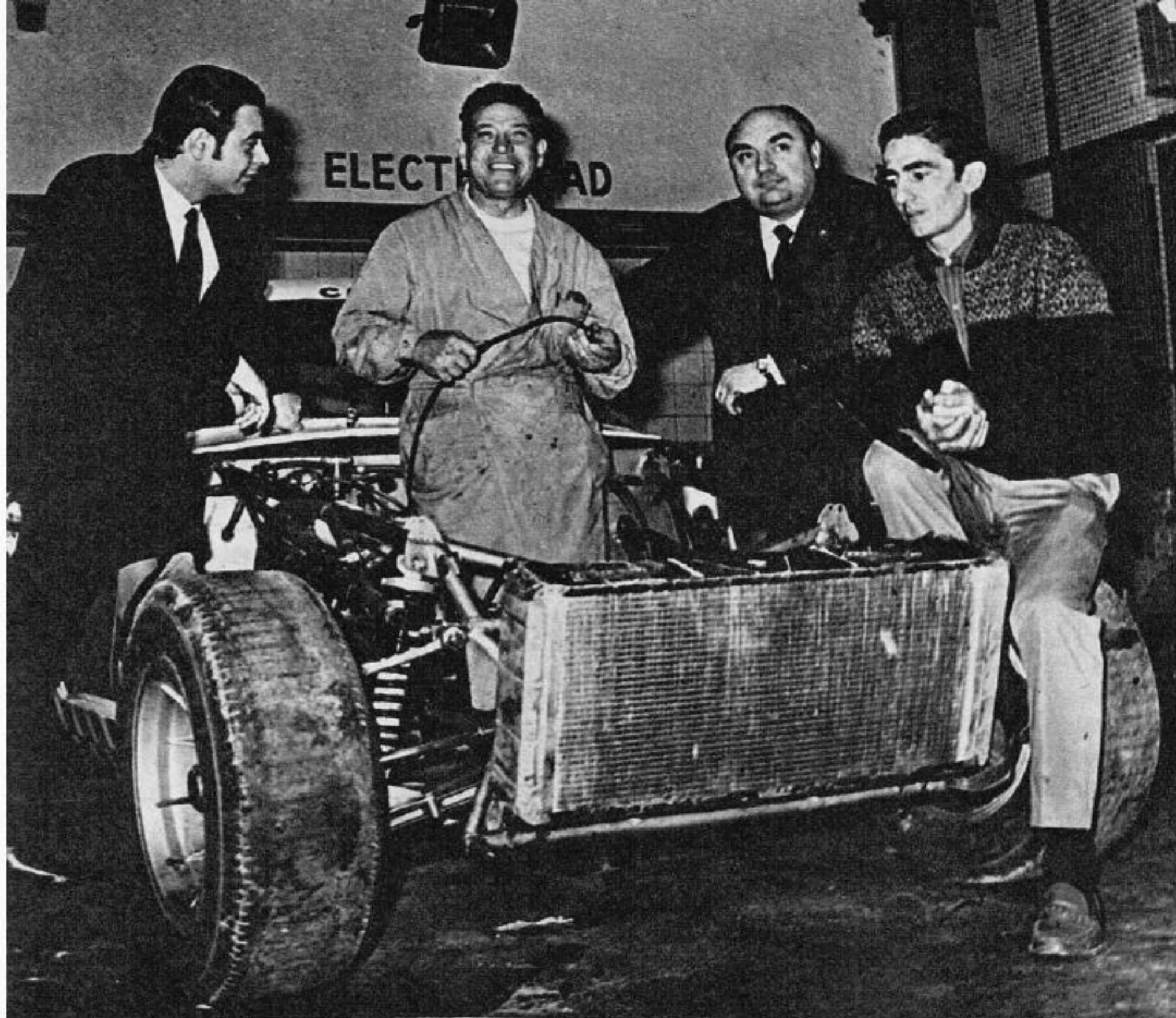
Los evadidos cada vez son más.

Entérese por qué el Mundo Rojo se tambalea ante el estallido de la Liberación Checa • Conozca las causas que llevarán al psicoanálisis al desván de las cosas viejas • Sepa qué pasa con los constantes evadidos de las cárceles argentinas.

Lea éstas y otras informaciones de la actualidad política nacional y extranjera, en la revista

PANORAMA SEMANTAL

Cómprela... para estar al día toda la semana



TRES HO MAR

(F. GONZALEZ, PA

por GERMAN R. SOPENA

"Yo no le dedico mi vida al automovilismo, le doy, sí, una parte de ella." La definición de uno de los grandes problemas de la relación personas-autos de carrera, pertenece a Carlos Marincovich. Dejando de lado que más de medio Arrecifes puede extrañarse ante esta frase y que pensará: ¿qué clase de arrecifeño será éste?, lo dicho por Marincovich es la expresión fiel de una posición muy, muy lógica frente a los atractivos de los autos de carrera, las posibilidades económicas de cada uno y la capacidad de mantener la cabeza sobre la tierra para saber *hasta dónde* hay que meterse, en esta especie de droga que pueden resultar las carreras de autos.

Claro que Carlos —Carlitos— Marincovich dispone de un handicap nada despreciable que no todo muchacho que ande en la veintena de años y le gusten los autos podría igualar: es arrecifeño, amigo y patrocinado por Frollán González, compañero desde hace mucho de "nenes" como Di Palma y Palretti, sobrino del malogrado Néstor Marincovich, todo un ambiente automovilístico que lo rodea desde chico. "A mi madre no le gustaba mucho, que digamos, que ya desde chico estuviera entre los autos. Llegaba tarde al colegio, no hacía bien los deberes, en fin, esas cosas..."

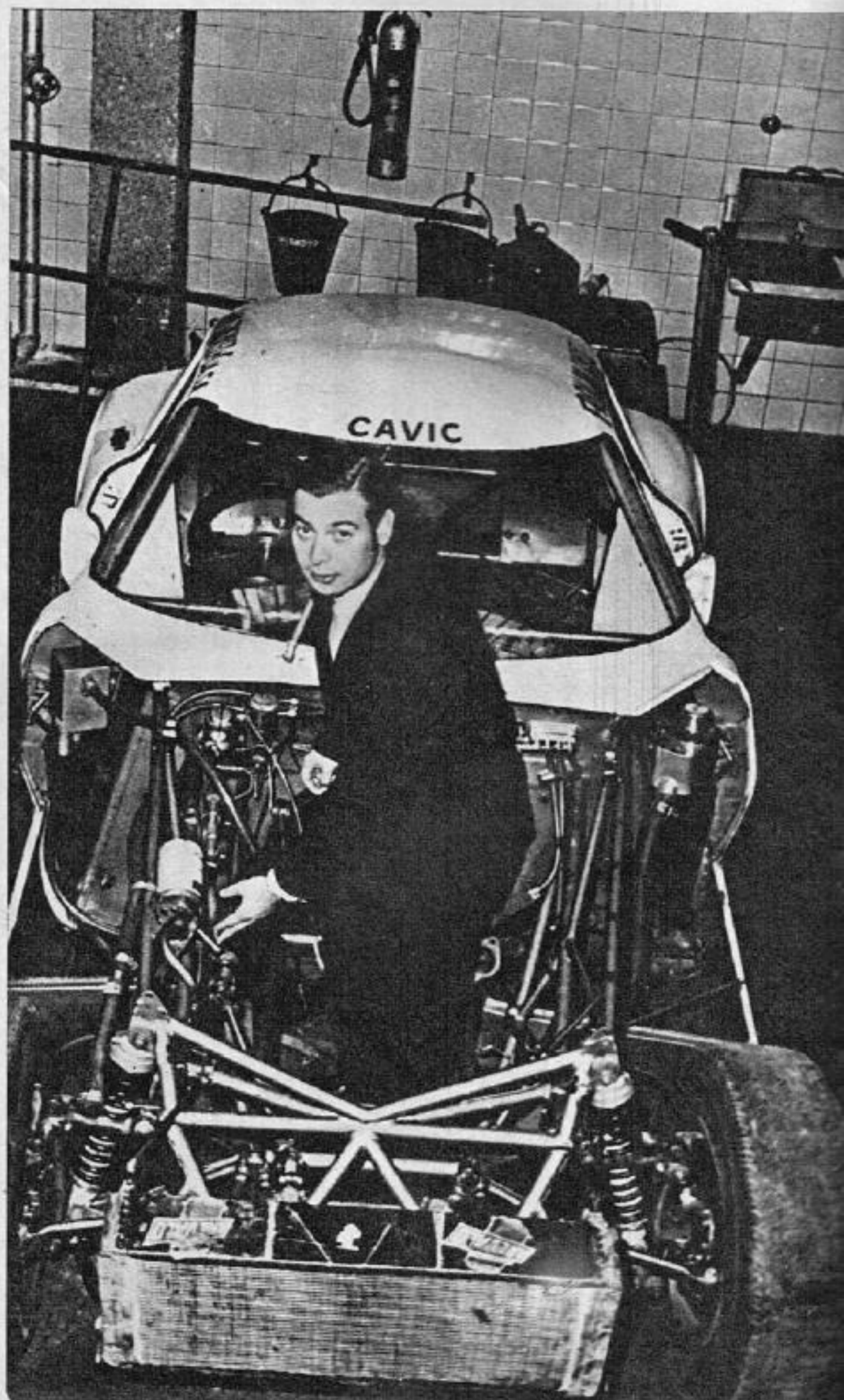
"Varias veces me han preguntado si me gustaría ser un profesional y yo mantengo mi opinión. Dedicarse a vivir de y para las carreras es muy relativo. Podés tener tu gran época y por ahí caer en una mala. Yo, por ejemplo, tengo la gran suerte de recibir el apoyo de Pepe, que me da el auto a correr; pero si no fuera así creo seriamente que a lo mejor en este momento no correría. O al menos hubiera parado por un tiempo. No se puede, yo tengo el negocio en Arrecifes, tengo que estar allí."

En verdad lo conocíamos poco a

Marincovich. Para nosotros era un piloto de muy buenas actuaciones, joven, con condiciones, del cual sabíamos lo que le veíamos hacer en la pista. Aparte de eso poco más del saludo antes y después de una carrera y como mucho el comentario de lo del momento. Una hora de charla nos permitió encontrar al Marincovich de traje y corbata que se conoce bien a sí mismo y habla con certeza de su conducción, de su actividad, de lo que hace.

"No creo que sea tan difícil adecuarse a un auto. Cada uno se da cuenta a las pocas vueltas del coche que está manejando, ¿verdad? Suponete que vos te subís a un Chevrolet 38 con el volante a la derecha. Te sentás, lo ponés en marcha y lo manejas, ¿verdad? Y si te bajás e inmediatamente te subís a un Chevrolet Súper con el volante a la izquierda y la palanca de cambios en la columna de dirección, también lo manejas, ¿verdad? No te sentís como un extraño por el cambio entre dos autos totalmente diferentes. Lo mismo pasa con los autos de carrera. El que es buen piloto maneja cualquier auto y no creo que necesite mucho tiempo de adecuación. Sí, por supuesto, se requieren varias vueltas de costumbre."

"¿Qué quiero hacer automovilísticamente? No creo que se pueda pretender mucho más que correr en TC o Mecánica Argentina F. 1. No tengo grandes planes ni grandes detalles. Simplemente correr en lo que pueda o en el auto que se presente. Jamás manejé otra cosa que TC, salvo mi experiencia en la temporada de F. 3. Ahora parece haber una oportunidad en F. 2. A lo mejor después de la carrera de Córdoba nos vamos con Frollán y Di Palma a Europa, a Ferrari, para probar e incluso correr algunas carreras en Fórmula Dos. Lógicamente como entrenamiento para la tempora-



OMBRES HABLAN DE INCOVICH

CO MARTOS Y EL MISMO)

Carlos Marincovich es joven, maneja bien, tiene el privilegio de conducir uno de los mejores autos de TC, en las últimas carreras puntuó como siempre. ¿Cómo es este ganador con tan poco de ídolo?

Las respuestas provienen de las tres personas que pusieron al Chevy III en primer plano



da nuestra. Me encantan esos autos, pero te das cuenta que si no tenés una oportunidad de este tipo es difícil llegar por tu propia cuenta, por más planes o ideas que tengas."

—¿Cómo maneja? Creo que bien. Pienso que estoy —sin falsa modestia— en el nivel de los pilotos ganadores. ¿Quiénes me gustan como pilotos? No sé definirte a uno en especial porque hay varios en un plano de igualdad: Copello, Di Palma, Reutemann... varios."

—¿Por qué no les ganaste a Copello y a Pairetti en Córdoba, teniendo el auto más veloz?

"Pienso que únicamente por la rotura del cable de embrague. Se hace más difícil meter cada cambio, perdés segundos. Después de repararlo, gané la segunda serie."

—¿Cómo recorrés el autódromo de Buenos Aires —circuito perimetral— a ritmo de carrera?

"Viniendo en carrera, salgo de la horquilla en primera, meto segunda al entrar en la curva de los boxes, tiro en esa velocidad justo hasta pasar la línea de llegada, donde coloco tercera. Sigo en tercera hasta la ese del ciervo, allí a veces peino directamente el freno o solamente suelto el acelerador, doblo en tercera y 200 metros después pongo cuarta. Freno y tercera en el curvón. Hay que levantar un poco el acelerador en el centro del curvón para tener resto en la salida y en el final del curvón del fondo estoy en 5.500-5.600 vueltas, más o menos. Después cuarta, una levantada de acelerador en Ascari por la misma razón, tener resto de vueltas, y después seguir a fondo. A 200 metros cortar y mientras se frena meter los cuatro cambios. No se puede cortar a menos de esa distancia porque ahora se llega a más velocidad. Horquilla y vuelta a empezar."

—¿Qué es el automovilismo?

MARINCOVICH SEGUN FROILAN GONZALEZ

—¿Por qué lo eligió a Carlos Marincovich para manejar el Chevy III?

—"Primero, porque es de Arrecifes y lo conozco. Segundo, porque es joven y ése es un detalle fundamental."

—¿Cómo maneja Marincovich? ¿En qué nivel conductivo está?

—"Mirá, yo siempre sostuve que el piloto depende completamente del medio mecánico que usa. Uno tiene un auto que anda menos que los mejores y, o bien anda más despacio sin posibilidad de figurar ni de demostrar sus condiciones, o bien arriesga más de lo que debe con la desventaja de sufrir alguna consecuencia. Marincovich antes no tenía auto y se conformaba con llegar atrás. Ahora lo tiene y puntuó en todas las carreras hasta ahora. Después se quedó el auto por razones equis pero él anduvo perfectamente a la par de Copello, Pairetti y los demás."

—¿Acepta sus órdenes o sus consejos o usted no le dice nada antes de largar?

—"Jamás le doy órdenes. El sabe perfectamente lo que tiene que hacer porque repito que cada piloto depende del auto que usa y tiene que administrarlo como lo considere necesario. Además no le doy orden alguna porque a él le gusta la punta, se entusiasma y no hay orden que valga."

—¿Es cierto que también había pensado en Reutemann como piloto para el Chevy III?

—"En Reutemann como también en otros. Si tuviera más autos similares habría varios jóvenes para elegir. Y lógicamente buscaría eso, jóvenes. Pero como no pienso construir ningún otro auto de TC por el momento, el único piloto será Marincovich."



sugerencias PARABRISAS CORSA



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

MOTOCICLETAS TRIUMPH

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
TALLERES PROPIOS
IMPORTADOR Y REPRESENTANTE EXCLUSIVO

SALATINO Y Cia. S. R. L.
Av. J. B. Justo 7747, Cap.

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) N° 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

ROTULAS MAC CLAY PARA COMPETICION
CHEVROLET 400 - SUPER 62-68 - RENAULT 4L

PRAPPAUD S. R. L.
TUCUMAN 1685 ☆ T. E. 40-0512-8194
PRAPPAUD y Cia. L.
COJINETES - PISTONES - PERNOS - VALVULAS

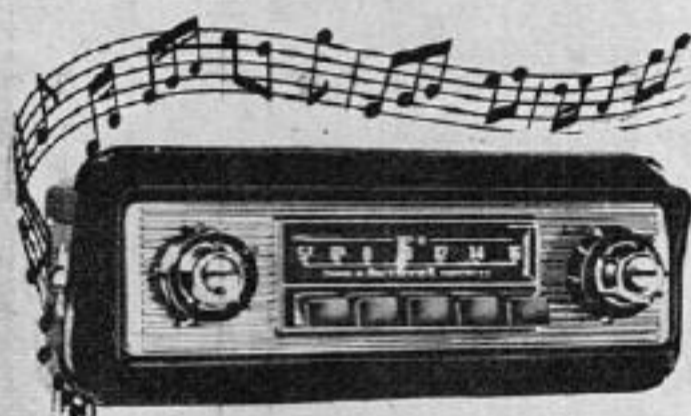
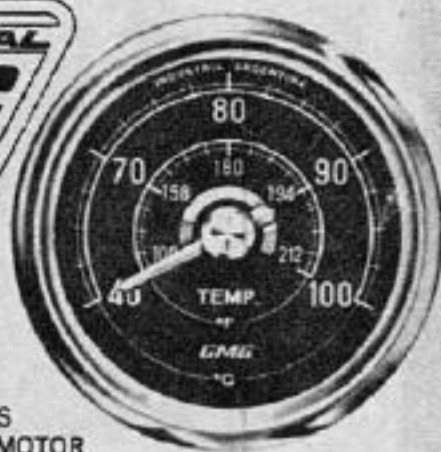
EXIJA CALIDAD



LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES

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

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

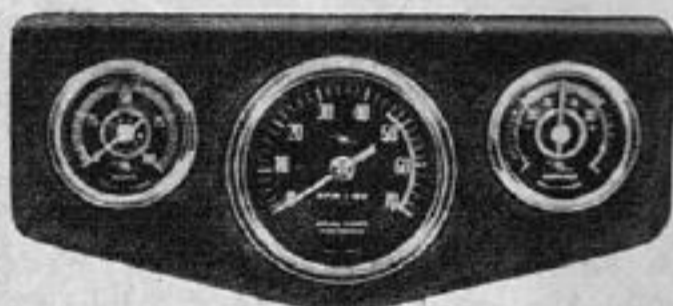


SIEMPRE A MANO la buena música...

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

ORLAN ROBER 1° EN CALIDAD Y RENDIMIENTO

LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES.
NUEVOS MODELOS - INSTRUMENTOS ORIGINALES ADAPTACION PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR Y EN ESPECIAL PARA COCHES DE COMPETICION.



FABRICANTE: ORLAN ROBER S. A. C. e. l.
ZUFRIATEGUI 5141, VILLA MARTELLI

NUESTROS PRODUCTOS SON DISTRIBUIDOS A TRAVES DE LOS PRINCIPALES MAYORISTAS EN REPUESTOS DEL AUTOMOTOR.

PONGALE BUENA LUZ A SU

BUENA LUZ



DKW

Instale el equipo eléctrico asimétrico garantido, creado especialmente para ver más lejos en ruta.

ASEGURE SUS VIAJES y CONSULTE NOS sin compromiso

Fehling

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

1ª EXPOSICION PERMANENTE DE EMBLEMAS* DEPORTIVOS AUTOADHESIVOS (100 MOTIVOS)



PRODUCTORA: ANEXO J 67 - Juan B. Justo 4300, Cap.
EMPORIO DEL ACCESORIO; Máximo Paz 1175, Lanús
Y SU RED DE REPRESENTANTES EN TODO EL PAIS

* CALCOMANIAS

MARINCOVICH

MARINCOVICH SEGUN PACO MARTOS

—¿Ayuda Marincovich como piloto a la tarea del constructor?

—“En realidad, no mucho. Todavía le falta experiencia, creo, para explicar exactamente qué es lo que le pasa al auto, qué cambios hay que hacerle o cómo le gustaría a él.”

—¿Sugirió algún cambio Marincovich después de probar el auto por primera vez?

—“Exactamente, no. Me pidió que lo pusiera un poco sobrevirante porque él prefiere dominar la salida de cola que aguantar cuando se va de trompa. El que me indicó a la perfección los pequeños cambios que había que hacerle a las suspensiones fue Jorge Cupeiro. En pocas vueltas determinó cuál era la gran falla de la tenida en las primeras vueltas de práctica: tanto las espirales como los amortiguadores delanteros eran muy duros mientras que los traseros eran demasiado blandos.”



“Un hobby, prácticamente el único que tengo. Porque tampoco me queda mucho tiempo para otras cosas. Yo realmente tengo que trabajar atendiendo el negocio de Arrecifes —una concesionaria IKA— y también tengo dos camiones de transporte que, esos sí, verdaderamente ni los veo, porque mi socio se ocupa de todo.”

—¿Qué tal es el Chevy III, muy distinto al anterior?

“No creo que sea muy diferente para manejarlo. Dobla más, frena mejor, pero yo estaba más o menos acostumbrado a todo un poco: el Torino mío, el Chevy II, el Torino-Crespi de Alzaga.”

—¿Le hiciste alguna modificación a tu gusto?

“Lo quise un poco más sobrevirante, que saque la cola para avisarme cuando se quiere ir.”

—¿Lo preferís sobrevirante o de características neutras, que dobla más rápido pero no avisa?

“Bueno, yo no creo que un auto sea capaz de no avisar absolutamente nada. Siempre tenés que sentir cuando está por irse de viaje, ¿no es cierto, Paco? (le pregunta a Martos).”

—No, Marincovich, vos al auto lo podés hacer perfectamente neutro variando la fijación de la barra anti-rollo y dobla mejor, pero cuando llega al límite de adherencia simplemente se despegan sin que nadie lo pueda agarrar más. Vos lo querías sobrevirante y yo lo acomodé así, pero si querés hacemos la prueba y vas a ver cómo lo dejo neutro.”

Gesto de comprensión por parte de Marincovich mientras toma un café en la concesionaria de Froilán González. Había llegado el día anterior de Arrecifes y esa noche viajaba de vuelta. Carlos Marincovich podría quizá repetir la imagen de su “compatriota” Pairetti, la del hombre que hace mil cosas, vive para los autos y alrededor de ellos; pero ni Marincovich es así ni le interesa serlo. Por eso es más legítimo lo que hace. Porque es precisamente lo que quiere.

Ya entramos en la parte práctica del asunto: el dibujo de autos. Normas básicas del dibujo. Perspectiva y otros elementos fundamentales

por HECTOR L. BERGANDI

Sería lindo saber cuál es la idea que tiene del dibujo la gente que dice de sí misma: "Yo para dibujar soy una bestia, no sé ni cómo se agarra un lápiz". Porque sin ninguna duda, les debe parecer una mezcla de arte, ciencia y, vaya uno a saber hasta qué punto, un don natural, sin el cual no se puede intentar ni la más breve incursión en la materia.

Cuando un tipo que empezó a dibujar a los dos años (y si cursó estudios de arte fue demasiado tarde para corregir ciertos "vicios") se pone a dibujar cualquier cosa, por ejemplo un chiste en el que figura un tipo corriendo, y empieza a bosquejarlo por uno de los zapatos y sin hacer ningún trazo previo, el pobre circunstante que presencia el "nacimiento" del personaje nunca deja de exclamar: "...pero che, ¿lo vieron a este \$!%&!&&%! cómo dibuja? Qué bárbaro, ojalá yo también pudiera blablablablá... " y se desarma en excusas y explicaciones sobre su *impotencia*.

Si el supuesto *impotente* tiene afición por el dibujo o el diseño, y se las arregla para agarrar un lápiz con la punta para adelante, ya sería hora de que se vaya enterando de que, aprendiendo ciertas recetas "cocinadas" de antemano y muy sencillas de retener, puede dibujar *cualquier cosa* más o menos a la par, o mejor aún, que su *admirado*. Porque si éste, por costumbre o por "vicio", dibuja las cosas porque *le salen*, el interesado en aprender correctamente —supongamos, usted— si lo logra, aunque le cueste más dedicación, puede realizar mejores trabajos por conocimiento y *aplicación* de las reglas básicas de *construcción* del dibujo.

Si usted piensa seguir de este renglón para adelante, ya puede ir buscando una hoja del cuaderno del pibe —que, póngale la firma, no está en la cartera "de ir a la escuela"— y róbele a la patrona —por ahora— ese puquito de lápiz que tiene en el tarro de los garbanzos, junto con la plata, pero hágase a la idea de que lo que va a aprender, por principio, es a dibujar autos correctamente. Luego, y con esa base, podremos comenzar con los primeros palotes de "styling" hasta poder tratar, al final de este "kindergarten", el "qué es y cómo hacerlo" del diseño de automóviles, de serie y de carrera. Estos tramos finales pueden llegar a parecerle difíciles y pueden lograr que su interés en el curso decaiga por efectos del "yo tanto no puedo", pero no olvide que la revista es semanal y por consecuencia, la publicación de las notas se hacen a un ritmo más acelerado que su ritmo de aprendizaje. Conclusión: guarde las revistas o separe las hojas y encarpéte-las, de manera que pueda dosificar según su capacidad de asimilación la intensidad del aprendizaje.

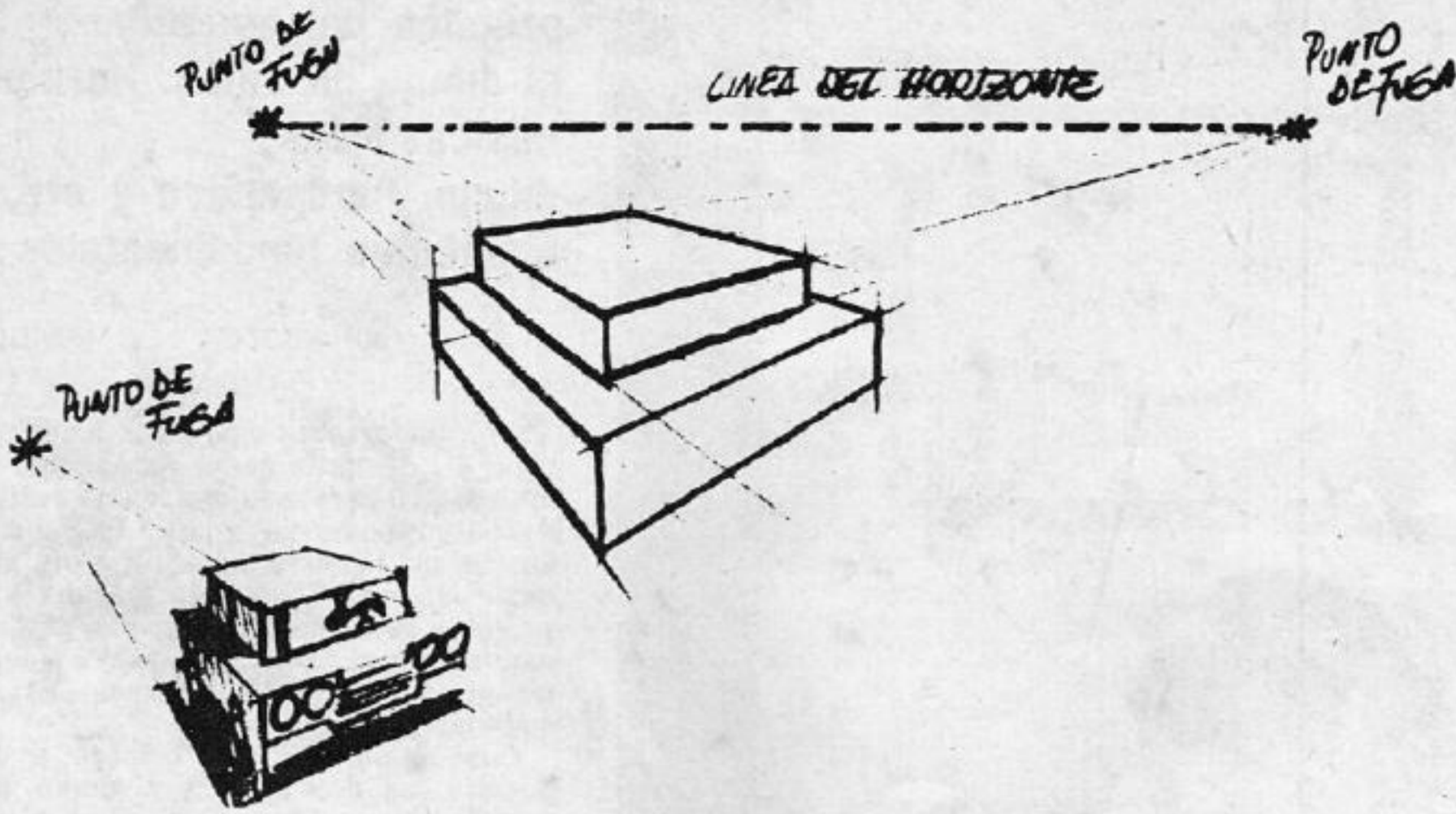
Primer interrogante. Cómo se las arregla uno para que un objeto tridimensional como es un auto, o una



MANUAL DE STYLING

EMPECEMOS A DIBUJAR

6a NOTA



Una imagen compuesta exclusivamente por líneas convergentes hacia dos puntos elegidos en la línea del horizonte. Para perspectivas frontales con un solo punto de fuga es suficiente, pero para vistas "de cotelé" no se puede eludir la dependencia de dos de ellos. En un próximo capítulo aclararemos extensamente el tema, en todos sus detalles y con todas sus "trampitas".

rueda o un motor tenga en el papel el mismo aspecto que en la realidad, si el papel nos niega la posibilidad de utilización de una de esas tres dimensiones. Muchos Maestros —así, con mayúscula— que hacen de la pintura una filosofía y niegan unas cosas por apoyar a otras, impiden la fácil comprensión de sus ideas por parte del aprendiz.

Como uno no la va de Maestro, sino que tiene que lograr que usted agarre la parte incomprensible de la cosa, no nos vamos a poner a filosofar sino que vamos a ir derecho al grano, por la vía del practicismo.

Como primer paso hágase a la idea de que cualquiera sea el objeto que usted quiera dibujar, desde un camión Thornycroft hasta una bicicleta, debe ser clara y sólidamente construido. Si la construcción de las líneas básicas de su dibujo es deficiente, despídase de toda ilusión acerca del éxito de su trabajo. Así como la construcción de un edificio depende básicamente de la perfecta colocación de sus cimientos, en dibujo se depende de cómo se hagan los trazos preliminares, verdadero cimiento de un dibujo bien realizado.

Las líneas preliminares generalmente son dictadas por tres o cuatro trazos, que en el dibujo terminado no aparecen, pero que responden a una lógica hasta ahora irremplazable, la perspectiva; y la manera más fácil de ponerlo al tanto de qué diablos es la perspectiva es avisarle desde ya que es algo así como trabajar con cajas de zapatos de distintos tamaños —siempre refiriéndonos al dibujo de automóviles—. Ya va, ya va, ya se lo aclaramos.

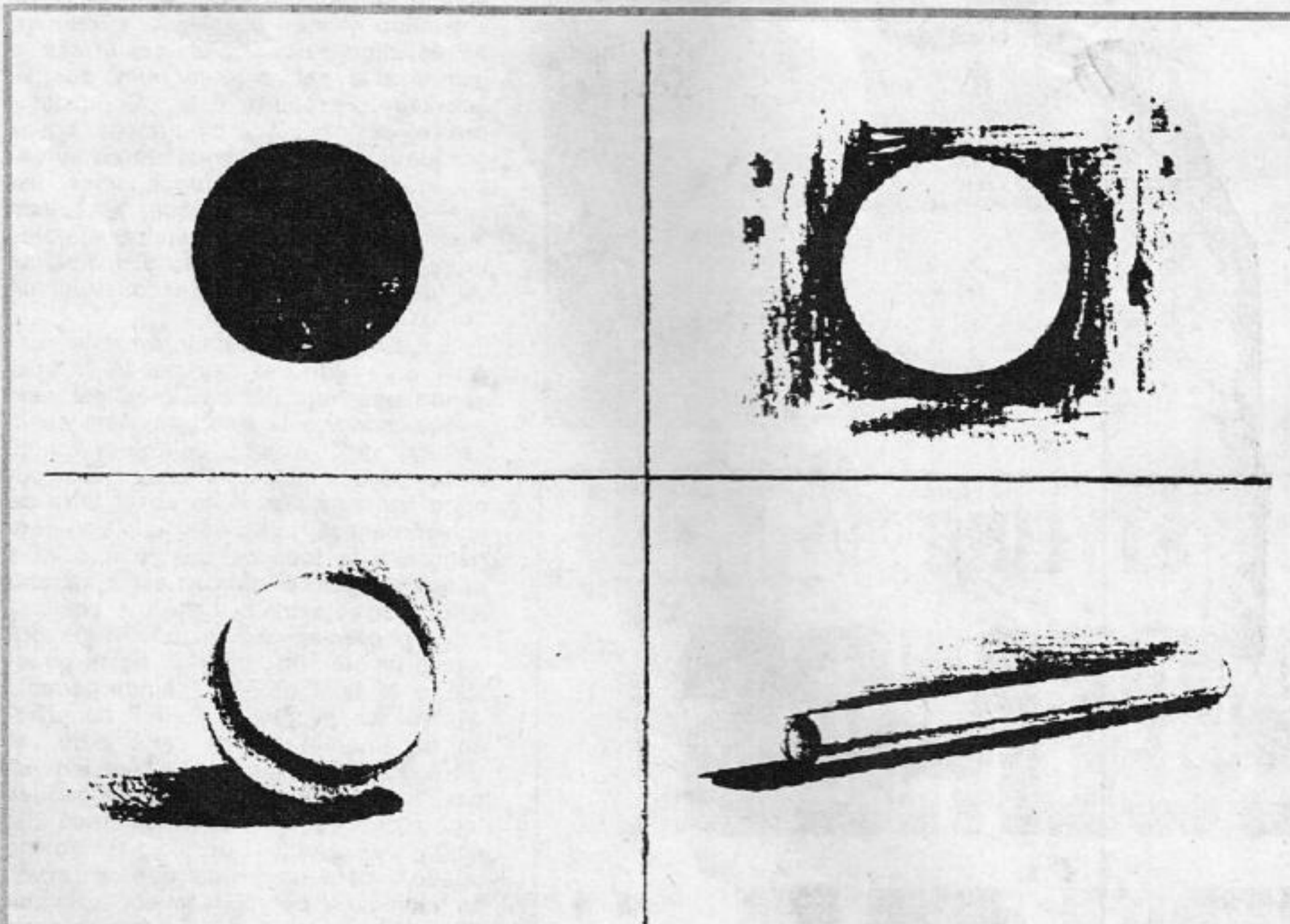
Usted sabe cómo es eso de las líneas paralelas. Eso que aprendió en la escuela, que las líneas paralelas nunca se juntan. Bueno, ésas son todas macanas. Quiero decir que si bien en la geometría plana es indiscutible que las paralelas nunca se unen, visualmente, cuando esas líneas se extienden en la distancia, se encuentran en un punto incierto del infinito, punto éste que en la generalidad de los casos se encuentra a nivel de la vista del observador del dibujo (o de la escena real, si lo prefiere).

Para entender mejor lo dicho, fíjese en el dibujo 1; en esas cuatro rayas se trata de dejar impresas las formas básicas de un automóvil con sólo dos cajas; la grande de abajo incluiría ruedas, vano motor, baúl y todo lo que se pueda encontrar en un auto de la línea de las ventanillas para abajo, y la caja de arriba corresponde al cuerpo que forman el techo con las ventanillas, el parabrisas y la luneta trasera.

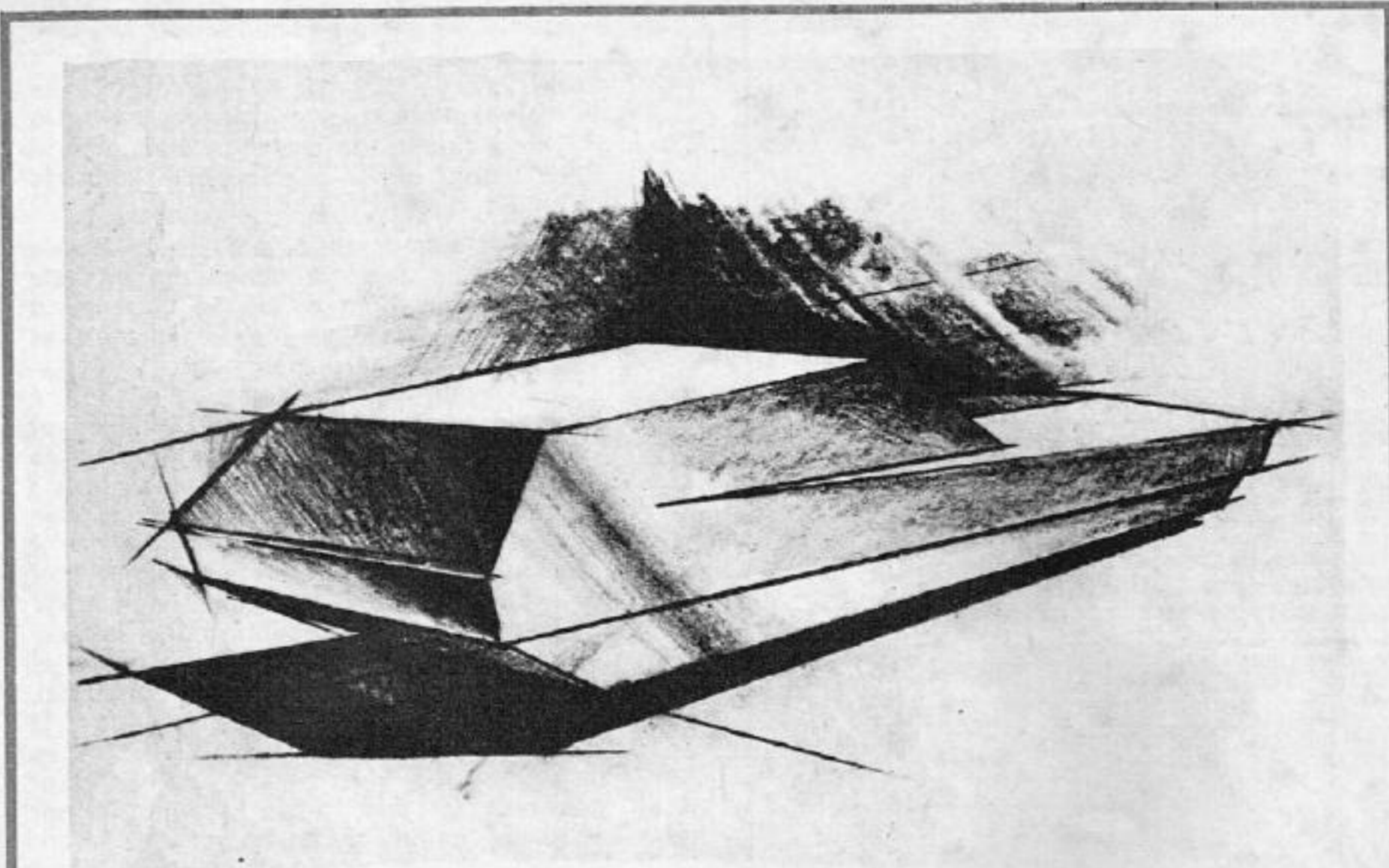
Si bien esas líneas sólo parecen los deberes de un colegial de tercer grado, en ellos está encerrada toda la esencia del dibujo, no sólo de automóviles sino de lo que quiera que sea.

Eche mano al papel y al lapicito que le "hizo andar" a su señora, y trate de reproducir ese primer bosquejo, a ver qué tal anda.

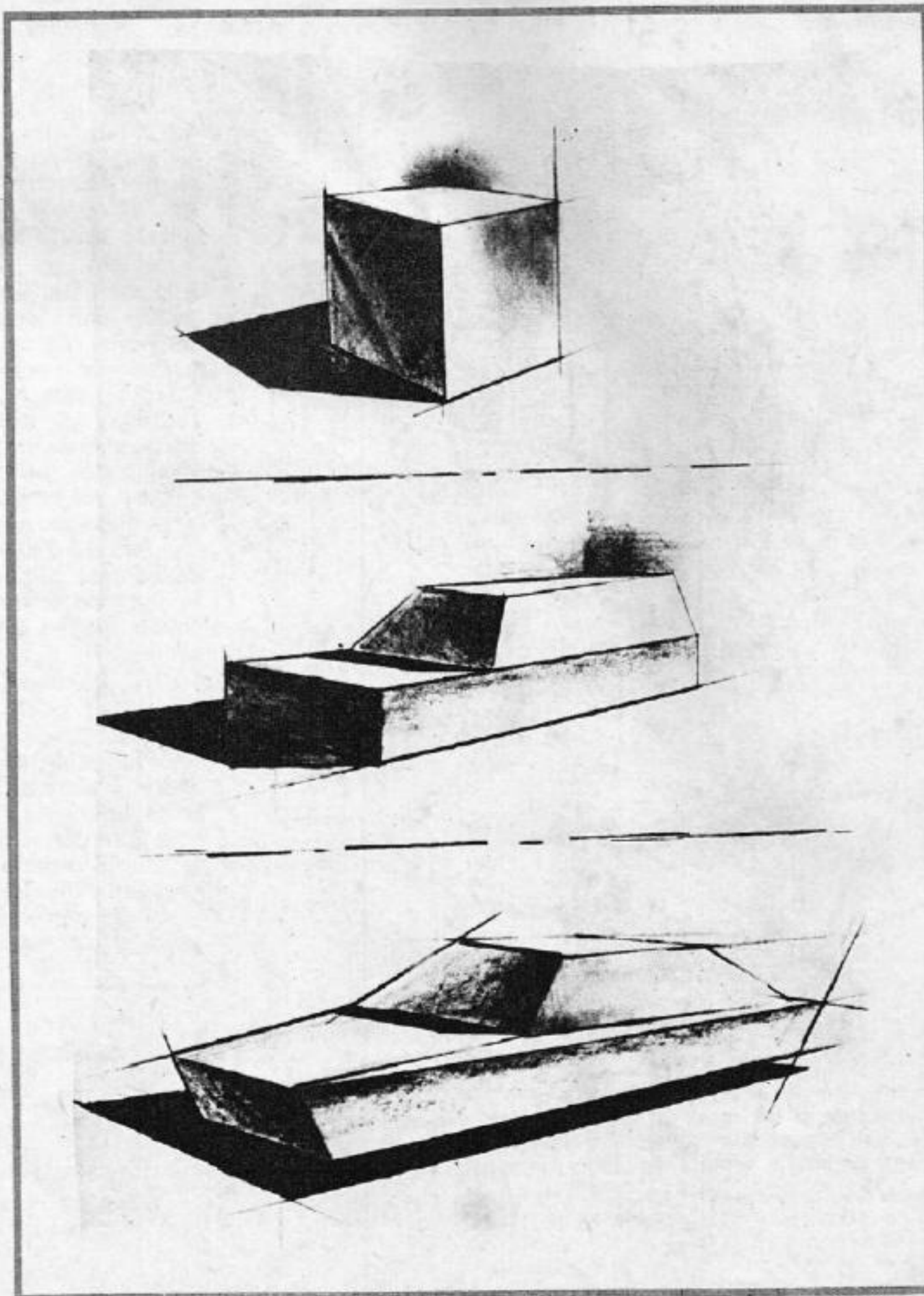
Recuerde que las líneas de fuga —esas rayas más débiles que siguen viaje hasta el punto de fuga, en la línea del horizonte, siempre deben ir a parar —en este primer caso— al mismo punto. Si no logra este resultado de primera intención, no se conforme con el error, como suele suceder con los estudiantes con afición a "la rata". Recuerde que lo que usted quiere es APRENDER y todos los principios



Un objeto iluminado desde atrás aparece negro en su totalidad, con la luz pura como fondo. Un objeto visto con luz de frente no sólo se ve blanco y falto de relieves, sino que produce la impresión de ser más grande que si es iluminado de atrás; y si no, compare los círculos. El relieve sólo se obtiene por la iluminación lateral de los objetos. Aunque no le llamen mucho la atención, practique con estas figuras ("ablanda" la mano).



Aquí ya se nota mucho más la "deformación". Por fusión de líneas, por variación de inclinaciones o de ángulos, los cubos, "las cajas", ya insinúan las formas deseadas. De aquí en más, al agregarle detalles —y no muchos, no vaya a creer...— "esto que está acá" puede llegar a "ser" un automóvil. (Lávese las manitas antes del y durante el trabajo, para que sus dibujos no salgan tan chanchos como éste...)



Esto no es para que lo copie, si no se siente capaz de hacerlo, pero es la demostración gráfica de que todas las formas de las cosas que nos rodean — y de cualquier auto, yendo al grano — no son complicadas en su base, sino que nacen de figuras geométricas muy, muy elementales. Generalmente, y aunque al finalizar el proyecto tenga "cualquier" forma, la generatriz de éste es un cubo.

son, si no duros, al menos un poco tediosos.

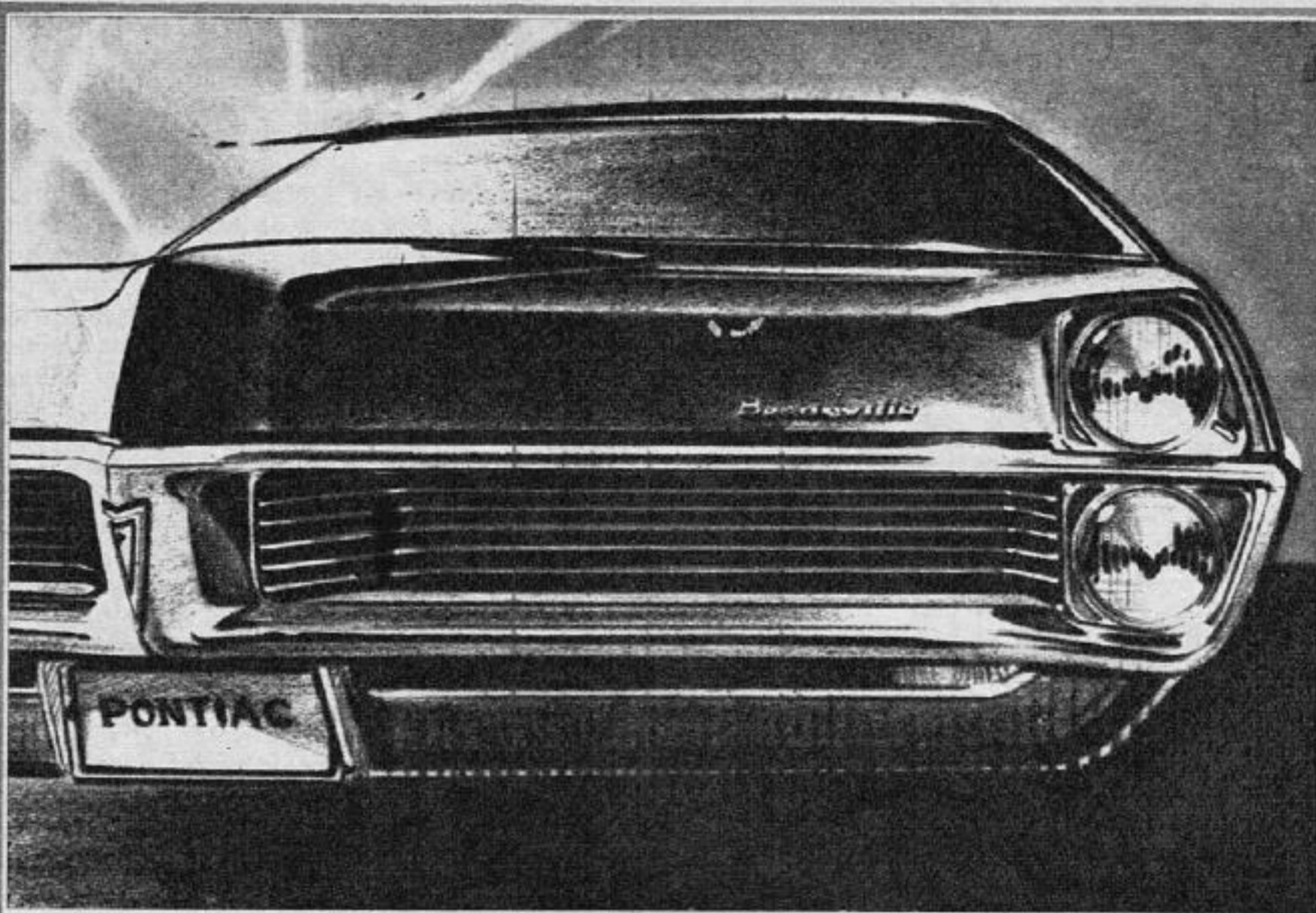
De la correcta reproducción de estas cuatro rayas locas puede depender que usted entienda o no lo que es *proyectar* las líneas básicas de un dibujo y el espíritu de toda esta perorata tiende a que así sea. Si hay algo que personalmente deseamos es que logre este su primer intento sin la ayuda de una regla u objeto que cumpla la función de tal. Hacer este primer dibujo a mano alzada, aunque le tome dos horas, no sólo servirá para demostrarle a usted mismo que *la cosa no es tan difícil* y que *poniéndose cualquiera puede*, sino que le ayudará a confiar en sus manos, otorgando más adelante firmeza y decisión a sus trazos.

Segundo interrogante. Cómo definir un dibujo, cómo darle realce, cómo *separarlo* del papel. Para aprender esto en detalle hay que empezar por lo más simple. Si tomamos en nuestras manos ese tarrito de plástico blanco que tiene "la patrona" para tirar las peladuras de papas en la cocina, y lo ponemos al lado de una ventana, usted verá que una de sus caras es blanca, la otra *tira* un poquito a gris y la de abajo, por efectos del reflejo del agua de la pileta de lavar los platos, tiende a un grisáceo más bien celestón. ¿Eso sucede porque cada cara del tarro está pintada de diferente color? Bueno, no seamos tan básicos. Si usted ya sabe que eso se debe a los efectos de la luz. La luz es lo que realza y da dimensión, junto con la forma, a todas las cosas. Así como el perfecto trazado de las líneas de perspectiva incide en la perfección de las formas de su dibujo, la correcta distribución de las luces y las sombras en el mismo, lo realzan, le dan profundidad, y lo ubican en espacio y distancia. La sombra absoluta es la negación directa de la luz. Ningún objeto puede ser visto si no es iluminado de alguna forma, por leve que sea.

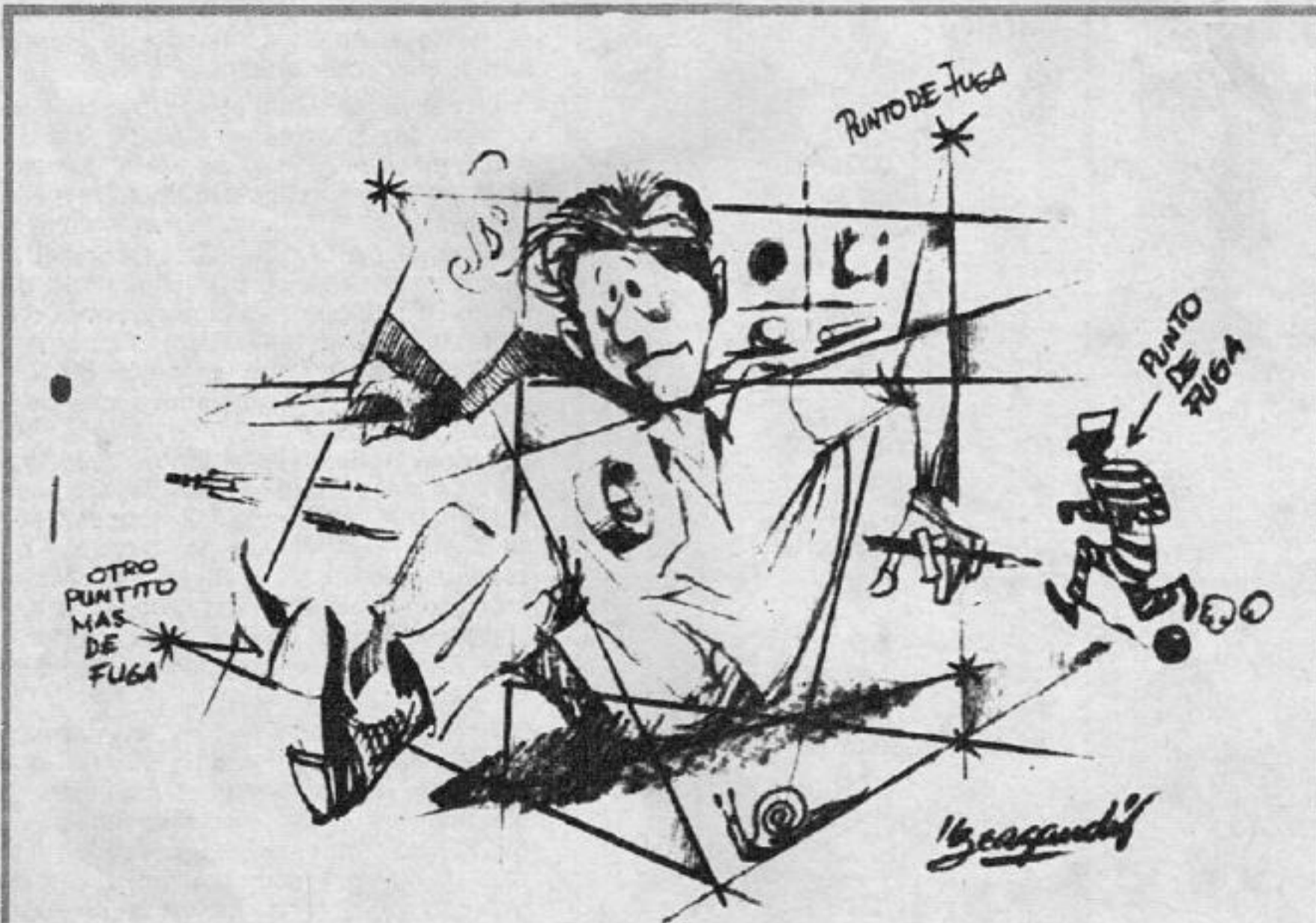
Si usted toma un objeto opaco y lo ilumina desde atrás en una habitación a oscuras, sólo verá de él su silueta, esto es, sus formas externas, rellenas por una superficie negra sin volumen, totalmente plana. Si se le da por hacer la misma prueba pero iluminándolo de frente, comprobará que el mismo objeto se ve también chato, o sea una mancha blanca sobre un plano de fondo negro. De esto se deduce que para poder apreciar el volumen de su objeto indefectiblemente tendrá que iluminarlo desde uno de sus lados, cualquiera sea su ángulo. Entonces, ¿va cazando la onda de lo que es, en esencia, dibujar? ... ¡Sí, señor! Distribuir correctamente las *luces* y las *sombras* dentro de las líneas básicas que dan *forma* a lo que usted quiere dibujar.

Por supuesto aquí no se terminó toda la explicación, sino que lo que uno trata de hacer por el momento es que usted se vaya metiendo en clima. Es por eso que resulta preferible hablar de luces y sombras antes que de cualquier otra cosa. Lo de la perspectiva vendrá más adelante —y si usted tiene algunos estudios de dibujo, no piense que este curso empieza "patas p'arriba". Los que recién empiezan necesitan que el dibujo les *gane* por el lado de la lógica y no del tecnicismo.

Para iluminar un dibujo hay que tener en cuenta cierto número de preceptos. Primero, cuando la luz incide sobre la superficie de un objeto redondeado, hay una parte del mismo que



...pero fíjese con qué limpieza de líneas, y con qué falta absoluta de rebuscamientos solucionan sus "sketches" los estilistas de General Motors. Salvo todos los toquitos de blanco, hechos con ténpera, todo lo demás es realizado en lápiz con escuadras, moldes y pistoletas. La cantidad de dibujos que puede llegar a hacer uno de estos tipos en un día alcanza cifras industriales.




...y le deseamos de todo corazón, créanos, que le sea leve, que lo agarre "con pasencia i con carinio", que no se amargue si las rayas le salen torcidas, y que no se "enriede" entre las líneas, los horizontes, los puntos que se toman el olivo, las escuadras, los pistoletas, los elpsómetros, la luz, la sombra, la media tinta, la chancha y los veinte...

refleja la misma cantidad de luz que recibe, de manera que si en la escala de valores o gama la luz directa es representada por el blanco puro, lo único que puede tener de blanco puro su dibujo deberá estar en la zona de reflejo directo.

Si alejamos el objeto de la fuente de luz, o sea, lo dibujamos en una zona de la hoja donde se supone no llega ninguna clase de iluminación, el objeto se tornará más negro y menos preciso cuanto más lejos se encuentre de la mencionada fuente. Este es el segundo precepto. El tercero indica que la luz, aparte de directa, puede ser reflejada. O sea que el objeto que debería verse negro según manda el segundo punto, puede apreciarse por la luz que emiten las zonas iluminadas. Como el primer precepto indica las formas de señalar la luz directa, y el segundo cómo marcar la sombra total, del tercero se desprende el origen de los medios tonos. Una de dos, o se logran por insuficiencia de luz (ausencia de iluminación directa), o por reflejo de las partes iluminadas sobre las formas en sombras.

Conociendo los efectos de la luz sobre las formas, uno puede valorizar un dibujo convincentemente, aun "de memoria", más aún si se simplifica la idea de "forma". Todos los objetos, cualquiera sea su forma total, están compuestos por la suma de ciertas formas básicas: cubos, prismas, esferas, pirámides, conos, cilindros, superficies de formas geométricas, ya sean planas, cóncavas, o convexas. Por complicado que sea dibujar, por ejemplo, un Fórmula 1 actual, hay que ir amoldándose desde ya al criterio de que puede ser descompuesto en una cantidad de formas geométricas primarias, que encerradas en una "jaula" de tres o cuatro trazos auxiliares y bien valorizadas —o sombreadas, como dice el nene— tienen que dar por resultado un "dibujazo".

Un par de advertencias antes de terminar esta petit-introducción. Observe. De poco vale que aquí se gasten las yemas de los dedos escribiendo si no se suma a esto su interés personal por observar los efectos de la luz en todos los objetos y en toda clase de materiales. No crea que si le decimos lo del "tarrito blanco de la patrona" es por hacernos los graciosos. Al fin y al cabo, si no lo hubiéramos hecho primero no viviríamos de lo que dibujamos; por más que ahora los ojos se fijan en elegantes Jaguar y Ferrari, créalo, tienen una base de tarrito de cocina.

Otra. No desprecie los avisos de publicidad o las ilustraciones de las revistas. Desde ya es importante que vaya formando su archivo personal. Por ahora junte todos los que pueda; más adelante podrá discernir cuáles prefiere guardar y cuáles no valen la pena. Y no importa que por el momento no pueda dibujar autos. Si nos espera hasta la semana que viene, ya verá cómo profundizamos en el tema. 

Lea en la próxima nota de esta serie:

El dibujo del perfil del auto.
Sus correctas proporciones.
El sombreado.

Parabrisas CORSA

**confidenciales
y de las otras**

Se confirmó lo de Cupeiro. El bueno del "gallego" parece ser (según propias declaraciones) que mandó construir en Bauger un auto prácticamente igual al aparato que bajo la denominación de "Chevytrés" corre Carlitos Marincovich. Por supuesto que Cupeiro pondrá un motor Chevrolet "250". La confirmación de la novedad la realizó Jorge desde el interior de su nueva adquisición: un Torino 300-S plateado con escape libre. (Jorgito, ¡cuidado con las reglamentaciones de tránsito!)

En el departamento de styling de la General Motors se estaría ya trabajando en la maqueta escala 1/2 del nuevo automóvil que Juan Manuel Bordeu correría en Turismo de Carretera. Se comenta insistentemente que el constructor del auto sería Tulio Crespi.

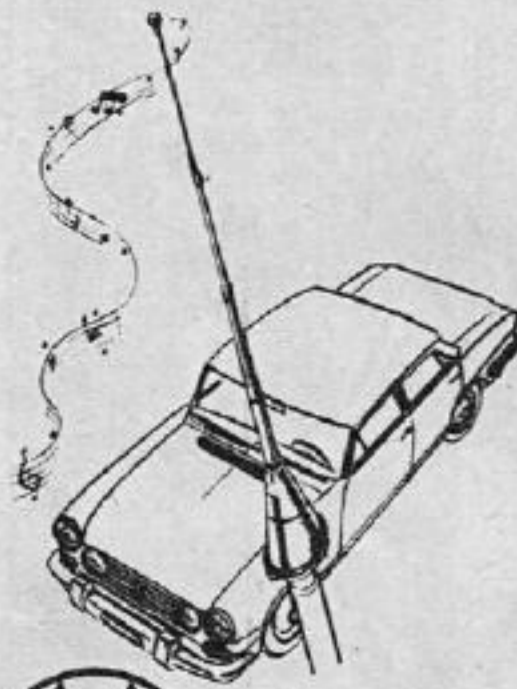
Expresiones vertidas por altos ejecutivos de Chrysler Fevre Argentina indican que en noviembre saldría a la venta un aparato realmente sensacional para completar y darle vitalidad a la línea Valiant. Se trataría de un auto semi-deportivo, con frenos a disco, caja Daytona de cuatro marchas sincronizadas, motor Slant-Six con tres carburadores "e anche" una nueva carrocería. Según los mismos ejecutivos "aún nadie sabe cómo será... pero será". PARABRISAS CORSA promete investigar. Chau.

"Juan se va a vivir a Europa." Esta sí es una noticia. ¿Saben cuál es la razón? El quintuple pone una escuela de conducción deportiva en Módena y las fábricas lo ayudan dándole un auto de cada marca para que enseñe. Además, por medio de un convenio entre las mismas, le construirán una pista especial de 1 km y medio de recorrido.

Leonardo Rosati, que durante casi un año fuera el director de la escudería de Concesionarios Fiat, presentó imprevistamente su renuncia la semana pasada, sin que trascendiera la razón de dicha actitud. Leonardo Rosati, de todos modos, quedaría dentro del comité ejecutivo, pero la dirección del equipo quedaría, por lo menos por el momento, en manos de Américo Grossi. Los pilotos siguen siendo Franco, Pedelaborde, Rodríguez Canedo y hasta ahora también Carlos Reutemann, aunque no se sabe bien si el "Loie" continuará en el team. El equipo hará un alto en sus participaciones en competencias, hasta el Gran Premio de Turismo, si es que finalmente se hace.

La carera de tractores que organiza el "Gordo" Galluzzi para el 1º de setiembre (posiblemente) será sensacional. Se harán veinte vueltas al circuito y los pilotos formarán parejas de relevo (10 vueltas cada uno), entre los que se cuentan Vianini, Pedelaborde, Cupeiro y otros más que aún quedan por confirmar. Para rematar el día los periodistas les ganaremos a los corredores un partido de fútbol.

sugerencias PARABRISAS CORSA



ANTENAS AUTO-RADIO

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

MAREL S. C. A.

Dr. L. Beláustegui 590,
T. E. 58-7819, Capital



VALIANT TODOS LOS MODELOS

Resuelva el problema de cambio de GOMA de TENSOR.

Colocando
TENSOR
ARTICULADO
COM. AVANCE

DISTRIBUIDORES
AUTOLANDIA S. R. L.
Avda. MAIPU 2170, OLIVOS, T. E. 791-4511



En REPUESTOS Y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500. Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en:

FIREP S. A. C. I. y F.
Av. J. B. Justo 6199, Cap., Tel. 611-5581



para pesca
caza y
camping
lleve en
sus viajes

ECO 3 en 1 CALENTADOR ESTUFA Y FAROL

Con o sin barril - Para garrafa de 1, 2 y 3 Kg.

Productos ECO
Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

PEUGEOT Citroen

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

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

REPUESTOS TAUNUS Línea completa



Av. Santa Fe 3002
T. E. 83-3281

USTED y su PEUGEOT estarán agradecidos CRYPSTA

LE BRINDA EN SU NUEVO LOCAL: 10 cocheras para mecánica - engrase - 12 cocheras para Chapa y Pintura - Balanceo electrónico con máquina ALMITE - Alineación con máquina H.S.H. - Colocación instrumental deportivo.
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Nac. e Imp.

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



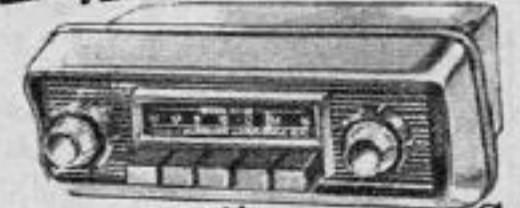
Y RECUERDE...
EN REPUESTOS FIAT LA
LINEA COMPLETA LA
ENCONTRARA EN



SARMIENTO 3899,
Bs. Aires
T. E. 87-1852/1992
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

Stereo VOX

PRODUCTO DE
**AUTOVOX
ARGENTINA S. A.**



AGENTE OFICIAL
AUTORRADIO DOS
Disponemos del modelo adecuado para su coche
El más amplio stock de Marcas
AVDA. DE LOS INCAS 4733

TEMPORADA F-2:

¡EN MARCHA!



PARABRISAS - GORSA OPINA: Estos son "nuestros" cinco mejores

EDUARDO COPELLO:



Porque Eduardo Copello es posiblemente el único piloto argentino que hasta el momento ha superado los autos que tuvo que conducir (Liebre Mk II, Cooper-Tornado, etc.). Es indiscutible para montar un Fórmula Dos. **Edad: 42 años.**

CARLOS REUTEMANN:



Porque es estudioso, serio, responsable y por sobre todas las cosas le interesan Europa y la F-1, que son la meta de su vida. Sería el único piloto argentino que se "aclimataría" inmediatamente al ambiente europeo de la F-1. **Edad: 28 años.**



José A. Boeri, presidente del Club YPF, que viajó el domingo pasado a Inglaterra.

ANDREA VIANINI:



Porque es un piloto agresivo que tiene experiencia en autos de fórmula y porque su temperamento puede volcar una carrera a su favor peleándola hasta la última vuelta. Es piloto de punta y es un hombre ideal para carreras cortas donde se debe andar a fondo desde el principio al fin. **Inconveniente:** no le interesa el automovilismo como única ocupación y difícilmente pasaría una temporada completa corriendo en Europa. **Edad: 25 años.**

"LARRY":



Porque es fino, pulido, sensitivo, prolijo. Hecho para un auto de fórmula, a excepción de su altura. Tiene experiencia en F-1 Internacional (equipo Lotus en 1958) y como antecedente indiscutible Colin Chapman lo quiso llevar para correr con su equipo en las pistas europeas. **Inconveniente:** al igual que Vianini no iría a pasar una temporada de F-1 a Europa porque no toma el automovilismo como profesión. **Edad: 33 años.**

CARLOS PAIRETTI:



Porque maneja "rápido", porque es agresivo. Está en la mejor etapa de su vida. Anduvo en autos de fórmula y demostró que se adapta con facilidad a cualquier auto. Su falta de prolijidad se compensa con su accionar decidido. **Edad: 32 años.**

No vamos a negarlo: como porteños y argentinos que somos, al enterarnos y hacernos eco de los rumores que aseguraban la realización de la temporada internacional de F-2 en nuestro país, no pudimos menos que mirarnos entre nosotros con complicidad y esbozar una sonrisa "sarnóstica". Pero les aseguramos que mucha más fue la sorpresa cuando nos enviaron un comunicado de prensa del Club YPF, con un hermoso y moderno membrete que en letras de molde anunciaba: "Primer Campeonato Internacional de F-2 YPF. Comunicado de Prensa. Club YPF". Habíamos pensado que del dicho al hecho había mucho más trecho que el que las malas lenguas dicen. Nos equivocamos, porque el Club YPF se encargó de demostrarnos cómo en un mes se había cocinado todo.

El jueves pasado salió la primera comitiva integrada por Mario Zumpano (presidente de la Comisión de Carreras), Ignacio E. Viale del Carril (hermano de Atilio Viale y coordinador del Club YPF ante las embajadas de los países de Europa), y el Dr. Omar Larriera (Coordinador General Ejecutivo). El domingo partió la segunda, con José A. Boeri (presidente del Club YPF) y Juan Manuel Fangio (Asesor Técnico y Director General de la Temporada) que tiene, además, amplios poderes respecto a los contratos de pilotos y máquinas, facultado a pagar lo que se acostumbra en el ambiente, ni más ni menos.

En el Club YPF conversamos con el señor Boeri, Federico Campolieti y Edmundo Orta (supervisor y gerente del club, respectivamente). Se nos informó de todos los deta-

lles del caso. Pensando posiblemente en la superposición con la Copa Tasmania, las fechas elegidas para la temporada de F-2 fueron: 1º, 8, 15 y 22 de diciembre, ya que en el mes de enero la "troupe" de F-1 y los mejores de la F-2 se trasladarán a Oceanía para salvar las vacaciones con sus suculentos dólares.

¿Cuánto cuesta una temporada?

"El anteproyecto que hicimos ascendió a la suma de 150 millones de pesos... pero seguramente nos iremos arriba de esa cifra. Los patrocinios correrán posiblemente por cuenta de Agua y Energía Eléctrica, Aerolíneas Argentinas, Gas del Estado y Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), que considero es lo más lógico..."; nos dijo Edmundo Orta.

Lo que hasta no hace mucho era un rumor, ya es una realidad. Los mejores pilotos del mundo estarán en nuestro país para fines de noviembre. Las mejores máquinas y por lo menos cinco argentinos con autos en condiciones de pelear la punta

por CARLOS F. FIGUERAS

PARABRISAS - CORSA y SUS ASPIRANTES

Hicimos una lista de veinte nombres, de veinte pilotos que merecerían tener la oportunidad de manejar un Fórmula Dos. Ante la posibilidad de que cinco autos estuviesen sin piloto asignado y para que se introduzcan en su cockpit cinco argentinos, confeccionamos "nuestra" lista de aspirantes. Aquí están:

COPELLO, Eduardo
VIANINI, Andrea
REUTEMANN, Carlos
CUPEIRO, Jorge
"LARRY"

FANGIO, Cacho
ESTEFANO, Nasif
PERKINS, Gastón
FRANCO, Oscar
RUESCH, Carlos
BORDEU, Juan M.
FERREA, Carlos
PAIRETTI, Carlos
GRADASSI, Héctor
MARINCOVICH, Carlos
MAYORGA, Francisco
RODRIGUEZ CANEDO, Eduardo
CALDARELLA, Benedicto
DI PALMA, Luis
MONGUZZI, Angel

SUGERENCIAS

Señores del Club YPF: pese a que sabemos perfectamente que ustedes son los más capacitados del país, nos atrevemos a hacerles estas sugerencias que en el último de los casos no vendrán mal.

1) Usar en nuestro autódromo el circuito Nº 9 (que es el Nº 2 con la horquilla corta) y tiene 3.413,66 m y en el caso de que se haga una segunda carrera se podría utilizar el Nº 6 de 4.208,22 m que abarca todos los mixtos del autódromo. Suponiendo que las carreras se hicieran allí, en la del circuito Nº 9 convendría hacer sólo una batería a 40 ó 50 vueltas y en el Nº 6 dos series de 12 vueltas cada una y una final de 30. Por ahora, debemos olvidarnos del nuevo trazado del autódromo, ya que el piso no está en condiciones como para que compitan autos de fórmula. En caso de duda preguntarle a Berta o Copello. En orden de calidad de construcción, instalaciones, accesibilidad, etc., suponemos que de hacer dos carreras en el interior las pistas tendrían que ser las de San Juan (en primer lugar) y Córdoba (en segundo), aunque al autódromo cordobés le faltan casi la totalidad de las instalaciones necesarias.

2) Tener cuidado con la elección de las escuderías y no dejarse "engatusar" por gente bastante conocida que quiso vendernos en varias ocasiones "batatas pasadas de moda". Que no suceda como en la temporada de F-3 de 1967, donde los italianos de la Escudería Madunina vinieron a pasar las vacaciones gratis a la República Argentina.

3) Traer tres o cuatro motores para los chasis que hay en nuestro país (Crespi, Martos, Vallacco, etc.).

4) Tener extremo cuidado en la elección de marcas y de autos, en especial para los pilotos argentinos. Si la cosa no resulta y sucede como en todas las ediciones anteriores de nuestra temporada, todo el esfuerzo del Club YPF no servirá de nada y será enjuiciado severamente por el país "corsa".

5) Colocar en el Autódromo de Buenos Aires (por lo menos) un panel iluminado que trabaje con combinación de luces con tres caras donde se dé la clasificación completa de las carreras vuelta por vuelta. El público es el que deja sus pesos en la boletería y tiene derecho a saber quién va primero y quién décimo, después de la vuelta 20.

6) Un adecuado servicio sanitario con una sala de operaciones apta para casos de urgencia, teniendo en cuenta que el autódromo de Buenos Aires (igual que los de San Juan y Córdoba) están alejados de centros asistenciales.

7) Un servicio de autobombas moderno y eficiente, con vehículos eficaces y en cantidad suficiente.

8) Colocarles carteles de "contact" a los autos, de ambos lados de la carrocera, donde se lea sin inconvenientes el nombre del piloto y, por medio de la bandera, su nacionalidad. Idem en los boxes.

9) Considerar la posibilidad de repartir diez credenciales (a lo sumo) de boxes para entregar a los constructores argentinos reconocidos y serios que pueden asimilar las enseñanzas y puedan ver con ojos y ganas de aprender. Ejemplo: Crespi, Martos, Bravi, Crespo, Valacco, Formisano y otros pocos más.

10) ¡Ojo! En las temporadas internacionales siempre aparecen "amigos" que uno nunca conoció.

Nosotros opinamos igual. Esta temporada es algo de trascendencia internacional y muy importante para el país. Por consiguiente lo lógico es que empresas nacionales se ocupen de solventar algunos gastos que por otra parte se les retribuye con una interesante campaña publicitaria.

"Los enviados a Europa, que primeramente irán a Inglaterra para tomar contacto con algunos pilotos en la carrera de Croft para F-2, enviarán cada dos días o tres, a más tardar, un acta firmada día por día para llevar un control exacto de sus actividades y poder informar así periódicamente a la prensa acerca de ello", prosiguió el señor Orta.

La elección de los pilotos se hará por medio de una mesa redonda con periodistas y algunas otras personas vinculadas al auto-

movilismo, donde sobre una lista de 15 ó 20 nombres se elegirán los cinco mejores. Cada medio de difusión tendrá un representante y así se llegará a los cinco hombres que montarán sus respectivos F-2, todo esto siempre y cuando las fábricas no pidan o exijan a tal o cual piloto argentino (caso Ferrari, que elegiría a Marinovich y/o Cacho Fangio para sus Ferrari Dino V-6).

Hay mucho para hablar, pero como introducción creemos que es suficiente. Hay muchos asuntos por tratar y los iremos viendo de a poco. El Club YPF ya hizo bastante y todos le estaremos agradecidos porque esto es el primer paso para recuperar nuestra fecha de F-1 en el calendario internacional. ¡Club YPF, salud! La semana que viene la seguimos.

LOS PILOTOS VISITANTES

Esta es la nómina de pilotos a los que se les cursarán invitaciones. Están divididos en *pilotos prácticamente imprescindibles* para que el espectáculo sea de primera línea; *pilotos de reemplazo o algo así como de segunda línea* en caso de que fallen los no prescindibles y los *optativos*. Además de ellos, los cuatro equipos oficiales que posiblemente estén en nuestro país a fines de noviembre.

PILOTOS CON PRIORIDAD (CASI IMPRESCINDIBLES)

Graham Hill (británico)
Jackie Oliver (británico)
Jochen Rindt (austríaco)
Alan Rees (británico)
Jackie Stewart (escocés)
Jean P. Beltoise (francés)
Henri Pescarolo (francés)
Chris Amon (neocelandés)
Jackie Ickx (belga)
Rob Widdows (británico)
Piers Courage (británico)
Derek Bell (británico)
Kurt Ahrens (alemán)

PILOTOS DE REEMPLAZO

Pedro Rodríguez (mejicano)
Jo Siffert (suizo)
Brian Redman (británico)
Peter Revson (norteamericano)
Frank Gardner (australiano)
Dick Attwood (británico)
Vic Elford (británico)

PILOTOS OPTATIVOS

Gianclaudio Regazzoni (suizo)
Silvio Moser (suizo)
Jochen Neerspach (alemán)
Johnny Servoz Gavin (francés)
Luis Soler Roig (español)
J. de Bragation (español)
John Cardwell (británico)

ESCUDERIAS INVITADAS

Winkelmann Racing Team
Ron Harris Racing Division
Lythgoe Racing y otros.

EQUIPOS OFICIALES


Lotus Team
Matra Sports
Ferrari S.E.F.A.C.
Tecno S. p. A.
Brabham-Repco.

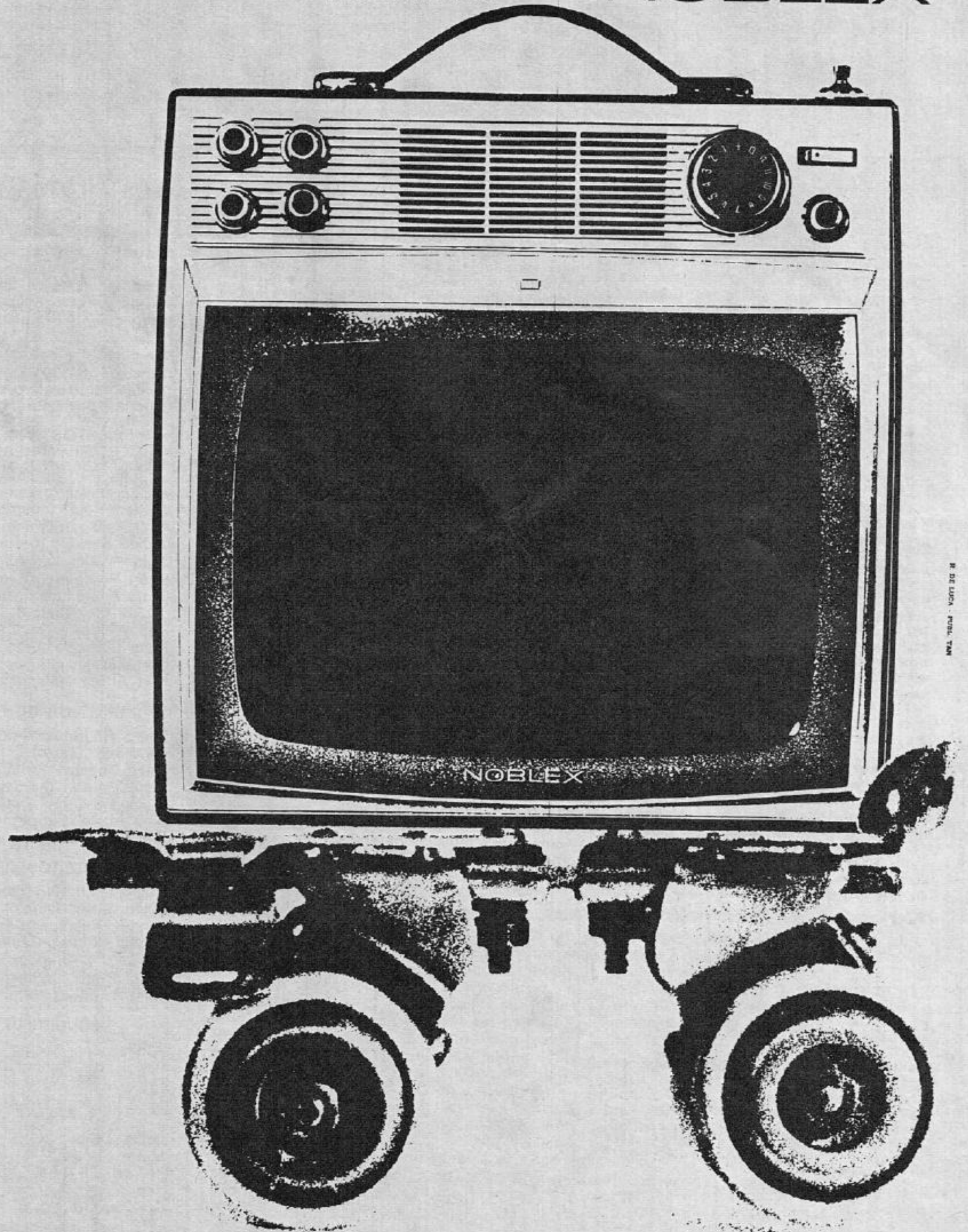
**dicen que
cualquier
televisor
portátil
es portátil
(pero no)**

No basta que tenga manija, ni que sea liviano o pequeño. No basta que se lo pueda llevar de un lado a otro. No. Para que sea portátil, un televisor tiene que ser como el **Noblex Micro 12**. Es a transistores y **realmente portátil**, porque funciona con la corriente común de su casa. Y si usted lo saca a pasear, funciona con la batería de su auto, yate, etc. Y si no tiene a mano ni un enchufe, ni siquiera la batería de su auto o yate... no importa, el televisor **Noblex Micro 12** funciona también con su propia batería. Y además, su alcance excepcional lo hace **ideal para zonas rurales**.

**Noblex Micro 12 es portátil...
realmente portátil.**

radios - tocadiscos - televisores a transistores y valvulares. Hechos casi "a mano" con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo.


NOBLEX



RE DE LUCA - PIRELLA GÖTTSCHE



Escena que viene repitiéndose mucho de un tiempo a esta parte. Fords GT-40, Ferraris, Alfas, Lolas, Howmets a turbina, pero adelante siempre los Porsche.

PORSCHE: fórmula para ganar carreras

**Dos hombres: Piëch y Bott.
Una sola marca: Porsche.
Un solo objetivo: Nunca dejar de ganar.
Un sinnúmero de triunfos
señalan la contundencia de las
fórmulas aplicadas por la
casa de Zuffenhausen para permanecer
como rey inamovible
de los Sport Prototipos**

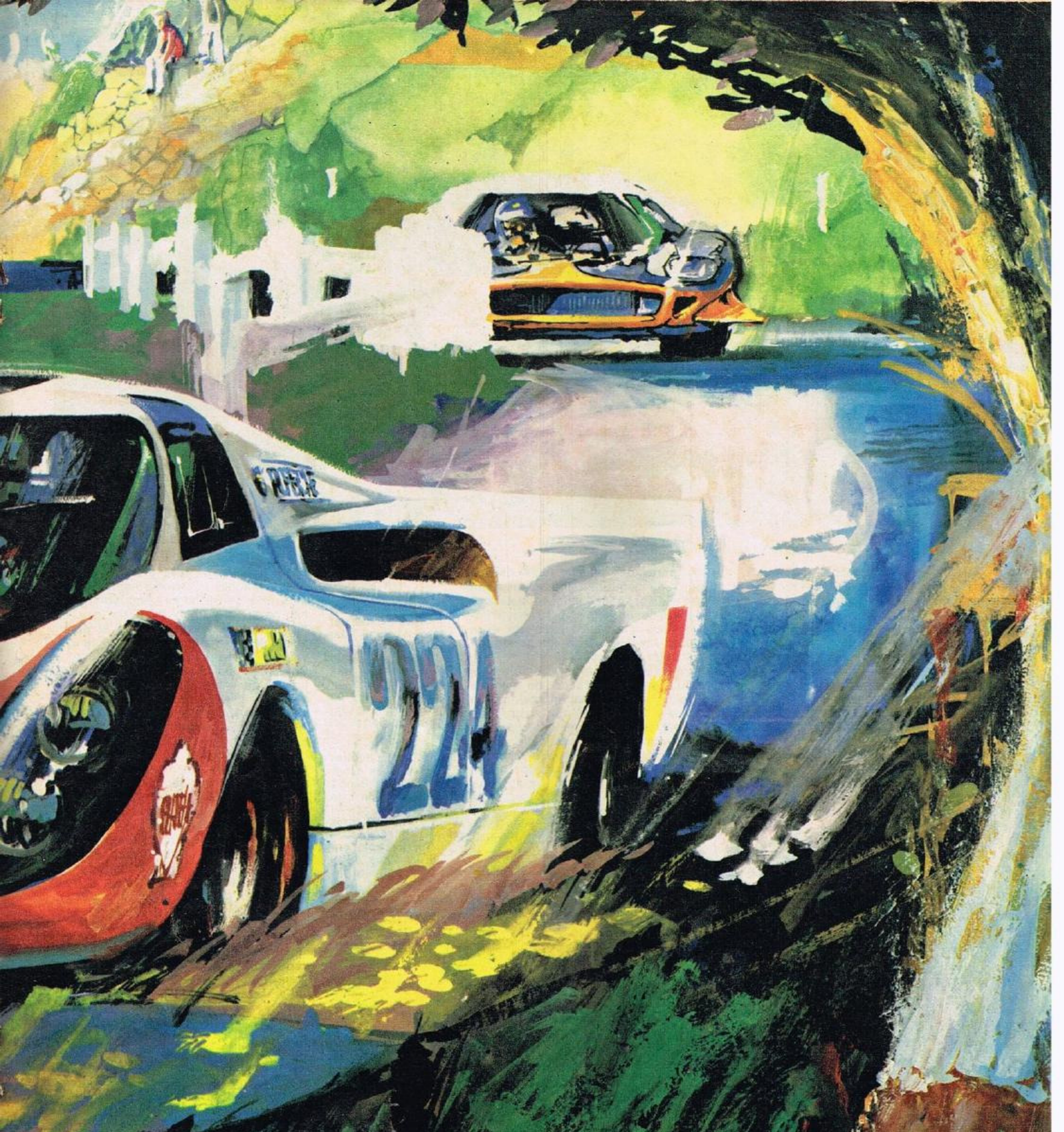
Hasta el año pasado, remota época en que los Prototipos del Grupo 6 —Anexo J del Reglamento Internacional de la FIA— eran poderosos monstruos de motor de siete litros, potencia incalculable y velocidad Mach 0,3, los "modestos" Porsche dos litros eran considerados, un poco por encima del hombro, como un "excelente auto para salir cuarto". A pesar de esta despectiva apreciación, ya en esos tiempos, las petisas máquinas alemanas se divertían ganándoles a los más grandotes alguna Targa Florio o unos 1000 de Nürburgring, casualmente las dos carreras más difíciles del campeonato. Hoy, con la nueva reglamentación que limita la categoría a sólo tres litros, el pequeño se ha transformado en un gigante imbatible, que sólo fue vencido dos veces —y no en su categoría, sino en la general—: las 500 millas de Brands Hatch y la última carrera de Watkins Glen, ambas veces por su sombra negra, el Ford GT-40 de la categoría Sport de cinco litros. Para ganar tantas carreras y ser considerado "por lejos" el mejor Sport-Prototipo, un auto no tiene que ser bueno y nada más, sino que debe tener el respaldo de hombres capaces de planear de antemano sus victorias, y sobre estos hombres y estos planes es de lo que estamos intentando empezar a hablar.

Hay dos Ingenieros, muy poco conocidos salvo por quienes acostumbran a visitar los boxes o el "depto" de competición de la fábrica. Sus apellidos son Piëch y Bott, y vaya uno a saber cuáles son sus nombres, suplantados desde hace tiempo por la mención del título. El ingeniero Piëch es un hombre joven, de 29 años, sobrino

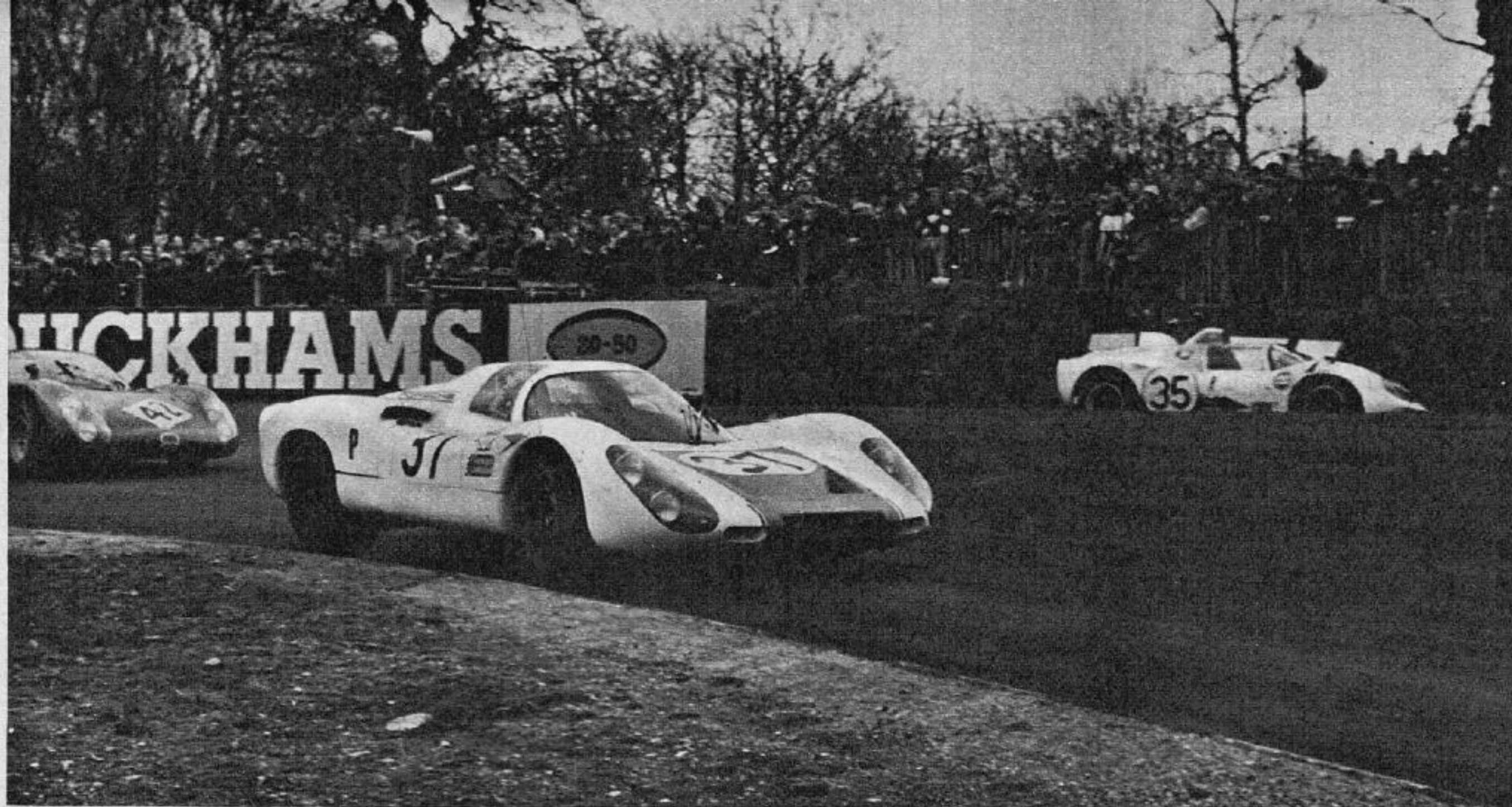
de Ferry Porsche y cabeza de todo el asunto. Por él sabemos que Porsche no ha invertido tanto dinero, como sería dable imaginar, en las carreras. En cambio, la política de administración del equipo ha cambiado: parte de todo lo que se gasta actualmente en fabricación de nuevos modelos, se recupera a fin de año con la venta de esos coches a equipos privados, como pasó a fines del '67 con los exitosos 910, que fueron vendidos en unos \$ 7.000.000.— (de los nuestros) cada uno; 18 de los 25 ejemplares en existencia fueron a parar a manos particulares, quedando el resto en poder de la fábrica, para análisis de laboratorio o para ser desmantelados, quedando sus piezas como repuesto para el equipo. La idea de fabricar tantos autos en un solo año, responde a la intención de Piëch de no usar la misma máquina en dos competencias largas consecutivas que puedan fatigar las estructuras. Esta decisión se tomó a partir de Nürburgring del '66, en que se quebraron tubos del bastidor de coches que habían corrido en la Targa. Este año la producción de prototipos será mayor aún que la del año pasado, con una cantidad que hasta la fecha redondea las 30 unidades y que puede tener como último fin, llegar a la cantidad necesaria como para que los "protos" sean homologados como coches Sport, lo que sin duda llamaría la atención a una mayor cantidad de compradores, a un precio no tan elevado y con las mismas posibilidades de ganar; y daría a la fábrica la posibilidad potencial de usar un auto nuevo para cada carrera (!).

Esto es sólo un ejemplo de la poli-





**PORSCHE:
fórmula para
ganar carreras**



tica que llevó a la Porsche a lo que es hoy, y las pequeñas grandes cosas demuestran a cuánto puede llegar un equipo bien organizado: cada vez que sucede algo que afecta al perfecto funcionamiento de un auto, se analizan todos los detalles hasta llegar al logro de una solución convincente. Por ejemplo, las puertas no son más del tipo "gullwing" (de esas que se levantan, como en el Mercedes 300) sino que se abren "a contraviento", pivotando adelante, para evitar los aleteos de las puertas que más de una vez quedaban mal cerradas en las largas distancias tipo Le Mans, y se abrían cuando el auto andaba a toda velocidad. La tapa del motor tiene su "agarre" en la finalización del techo desde el accidente de Gerhard Mitter en Spa, cuando la tapa se abrió en plena marcha, embolsando la suficiente cantidad de aire como para "remontar" el coche, separando las ruedas motrices del suelo para convertirse violentamen-

te en parte del paisaje. Los nuevos herrajes de seguridad incrementan levemente el peso del auto —hasta eso se pesa hoy en día—, pero poco importan esos gramos cuando de ellos depende una vida o la integridad de un auto tan costoso.

Pasando a la parte puramente mecánica, los tests de duración de motores son de una asombrosa rigurosidad, de acuerdo a la división del análisis en varias partes. Para lograr datos evaluables se controla el funcionamiento del motor en bancos de prueba y en la pista misma, totalmente cargados o casi totalmente vacíos, con frío, calor, humedad, lluvia, de noche, o en cualquiera de las circunstancias imaginables. Gracias a estos exhaustivos tests de pre temporada, los Porsche comenzaron el año aplastando a la competencia en Daytona Beach, y el coche ganador resultó ser el "muletto" con que había practicado todo el equipo durante los días previos, de modo que

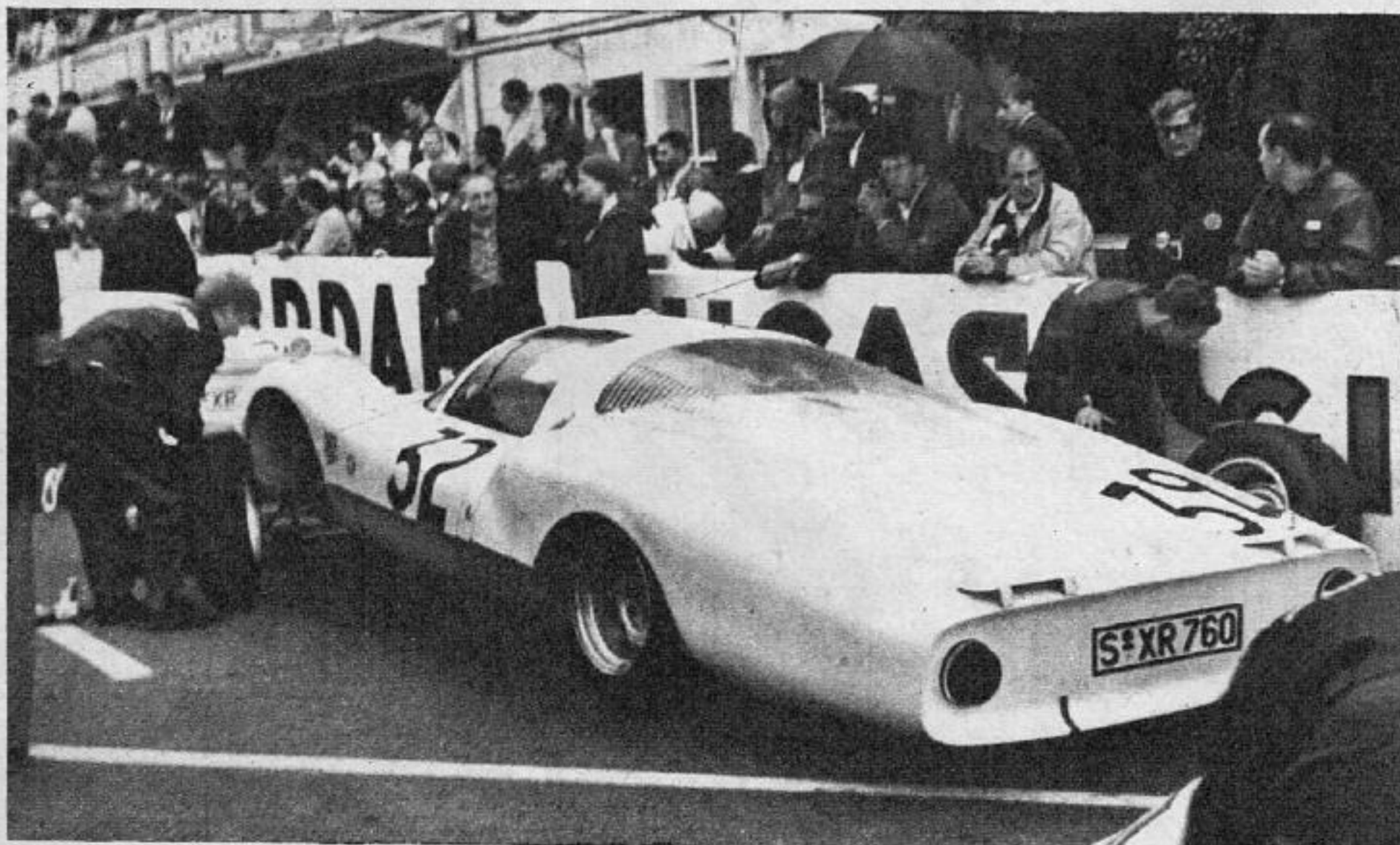
Vier Werkswagen vom typ 907 und Trainingswagen, in der Mitte das Turbinenrad der Gebläsekühlung. Der Howmet kaputt. Startnummer 37 vom Elford und Italiener Giunti auf Alfa 33 Rennkachivachen; ¿no es cierto?...

Cola para circuitos veloces como Daytona Beach o Le Mans. Con esta innovación el Porsche 2.2 litros alcanzó los 304 kilómetros por hora en Le Mans, en la recta de Hunnaudières, casi 15 kms más que con la cola corta!...

desde su llegada a la pista de Florida hasta terminar la carrera había corrido algo más de 50 horas —las últimas 24 sin parar—, y todo esto sin que en ningún momento se le tocara el motor ni siquiera para registrar la luz de válvulas... Otro principio de Piëch y Bott es: "Los dos o tres caballos de fuerza que más cuestan conseguir y que hacen frágil un motor son los que se logran exprimiendo el motor hasta el límite. Es preferible quedarse con el motor no tan exigido, pero sí más durable, y diseñar a su alrededor un auto que ande mejor que el modelo anterior sin necesidad de tanta potencia". Es por esto que Porsche debe ser una de las fábricas que más seriamente se preocupó por la aerodinámica. Hay Porsche largos, Porsche medianos, Porsche cortos para circuitos trabados, Porsche de todo tipo y tamaño, como los "fasos", pero nunca se nota en sus carrocerías una rareza, una solución de emergencia, ni una sola protuberancia como no sea absolutamente ineludible, porque los estudios en túneles de viento han demostrado que éstas, por pequeñas que sean, aumentan el "drag" (producen turbulencias negativas).

Por otra parte la clásica refrigeración por aire del Porsche ocho cilindros elimina la presencia de radiadores y se conforma con un menor flujo de aire que si fuera refrigerado por agua, ya que la relación de transferencia de calor de las paredes y cabeza de cilindros es mucho más alta, a 300° C, que con un sistema de radiador de agua, cuyo máximo es de sólo 120° C.

Piëch y Bott tienen, sin lugar a dudas, lo que muchos pregonan por un éxito efímero, pero que pocos en realidad detentan, tienen la *Precisa*. Pero es una *Precisa* sana, bien cimentada, producto de estudio, esfuerzo, dedicación objetivamente encaminada, y mucha sobriedad, carente de la habitual *comparedada*. Escribir las fórmulas del éxito de Porsche en las carreras no sería difícil —no son amigos del "top secret"—. Ponerlas en práctica ya no es tan fácil, para eso no hay que hablar mucho pero... hay que trabajar...



PANORAMA EUROPEO

Un total de 56 automóviles de todas las cilindradas participarán en las próximas 24 Horas de Le Mans el 28 de septiembre.

Los autos inscriptos hasta el momento son los siguientes: cuatro Chevrolet Corvette, un Iso-Rivolta, dos Lola-Chevrolet, cinco Ford GT-40, ocho Ferrari, dos Howmet (estos autos están impulsados por turbina), un Matra, un Chevron, una Serenisima 3000 cm³, ocho Alpine-Renault, nueve Porsche 908, 907 y 910, una Ferrari Dino, cinco Alfa Romeo 33, un Austin Healey, un Marcos, un Deep-Sanderson, un Healey, un Alpine-Collomb, un Moynet y otros once automóviles en calidad de eventuales suplentes.

El vehículo de mayor cilindrada de entre los inscriptos es el Chevrolet Corvette (4) con 6.996 cm³, y los de menos cubicaje los Alpine-Renault (2) de 1.005 centímetros cúbicos.

Algunas cosas raras de Jacky Ickx: se inició corriendo con una cupé BMW 700 (para nosotros la "cupeshita De Carlo"). El padre de Jacky es uno de los periodistas especializados en automovilismo más famosos de Europa. Como se ve, el bueno de Jacky siempre estuvo entre los fierros veloces.

Una nueva sociedad australiana, formada por dos ex técnicos de la Lotus Cars, John Joyce y Ray Parsons, ha presentado la "Bowin", un nuevo aparato de Fórmula Dos. El motor es un Cosworth Ford FVA de 1600 cm³.

John Cooper está por realizar un contrato con la firma petrolera francesa Elf. Cooper debió hasta hace poco pagarse todo el carburante y lubricante que utilizaba en sus automóviles, ya que la British Petroleum, que patrocinaba su participación, se retiró de las competencias.

En otro rubro, Cooper declara: "Los de la BRM se llevaron un piloto nuestro, Pedro Rodríguez, y en cambio nosotros nos agenciamos de dos pilotos que le habían dado la palabra a ellos: Vic Elford y Robin Widows".

Algunas novedades de la Can-Am 1968: Bruce McLaren ha construido dos automóviles monocoque para el Campeonato, que correrán él y Deny Hulme. Jim Hall (dueño, inspirador y a veces piloto del Chaparral) concurrirá a la Can-Am con un auto nuevo equipado con un motor Chev, de aluminio, de siete litros de cilindrada con una potencia máxima de 600 HP y sistema de ocho cilindros en V. Este motor está siendo desarrollado en el mayor secreto en la General Motors. La Ford, mientras tanto, está tratando de adaptar el motor que intervino en Indianápolis, el cual estará en el orden de los 600/650 HP.

La Grand Prix Drivers Association recomendó a los organizadores de la carrera de Rouen para Fórmula Uno la adopción de algunas medidas de seguridad a lo largo del circuito. En la zona donde perdió la vida Jo Schlesser estaba prevista la colocación de un guard-rail que no se concretó. Graham Hill luego de la carrera declaró: "Si hubiera habido un guard-rail en ese lugar, seguro que el Honda de Schlesser hubiera rebotado y se nos hubiera cruzado. Sin embargo pienso que hubiera sido mejor que Jo nos hubiera chocado a todos nosotros, uno por uno, a que perdiera la vida en la forma en que lo hizo".

sugerencias PARABRISAS CORSA



Sr. Comerciante:

Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-6738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa. Fabricantes. Entrega inmediata al interior.

DYNA ROTOR



TABLEROS DEPORTIVOS

Diseñados especialmente para Ford Falcon y Peugeot 404
Con instrumental importado o nacional
Reemplaza totalmente al de fábrica

JARAMILLO 2324 - CAPITAL

T. E. 70-5731

AHORAA

ADEMAS DE PRESTIGIO BRINDAMOS:

SERVICIO TECNICO INTEGRAL PARA EL AUTOMOTOR!

Fehling

Servicio Mecánico Especializado

En sus amplias instalaciones para:



y todas las marcas de fabricación nacional
Además...

...EL MAS AMPLIO SURTIDO DE REPUESTOS LEGITIMOS PARA TODAS LAS MARCAS

Visitenos... y será nuestro más reciente cliente!

Fehling

106 años de Prestigio

Díaz Vélez 4335 • T. E. 88-9101

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!



A Bastones
O Cuadros

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

Techos Vinílicos

CONCORDIA 1410
(Alt. J. B. Justo 6200)

SERVICIO MECANICO INTEGRAL



REPUESTOS LEGITIMOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
EN EL ACTO (Garantía)

DOMINGO PERRI

Y CIA. S. R. L.

Av. Córdoba 6260, Tel. 54-6781

AJUSTAMOS MOTORES
C/25.000 Km. de Garantía

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENSO CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS



PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

CASA CIVIL

Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

FABRICA DE COJINETES PARA BIELAS Y BANCADAS - ESPECIALIDAD EN METAL ROSADO PARA MOTORES DIESEL Y NAFTERO.

Solicite Listas de Precios

fadeco S. R. L.

Núñez 4788 - Buenos Aires - T. E. 52-4723



BAÑO PORTATIL PLASTICO

IMPRESINDIBLE EN EMBARCACIONES, CAMPING, EXCURSIONES Y TODA ACTIVIDAD DEPORTIVA AL AIRE LIBRE.

NO REQUIERE INSTALACIONES
LIVIANO - PRACTICO - HIGIENICO
CON AGENTE QUIMICO BACTERICIDA Y DESODORANTE

PARANA 789 - TEL. 49-7155



CAJAS AUTOMATICAS

SERVICE Y REPARACION TRABAJOS GARANTIDOS

Direcciones Hidráulicas y Frenos de Potencia
HUMBERTO A. ROMANO y Cía.

Visitenos:
en Mellan 2345, Cap.
tel. 73-2831
Envíos al interior



Pairetti, Bordeu, Copello, Cupeiro y probablemente Galbato, serán algunas de las figuras de TC que estarán presentes en las 500 millas de Rafaela

Hace más de un mes que Rafaela está en las bocas teceístas. El vuelco de la categoría máxima hacia la prueba máxima de la MA F1, tiene sus razones: 1º) La importancia de la prueba. Lo que trae apareado premios con cifras ganaderas, primas de partidas en publicidad mayores a cualquier carrera de TC clásica y la necesidad que tiene todo piloto de primera de estar ahí. 2º) La compatibilidad motriz que hay entre los motores de ambas carrocerías. Un chasis apto se puede construir o comprar sin mayores problemas (casos Bordeu-Benamo, Cupeiro-Crespi, Pairetti-Cipolatti). Hay que adaptarle una caja puente ZF, y se está en condiciones —si el chasis lo permite— de tener un auto de primera línea, ocasionalmente mejor que los que corren todos los domingos en las carreras de la categoría.

PAIRETTI Y CHEVROLET

El arrecifeño se agenció un buen chasis. El que diseñó Carlos Destéfano, que fue muy mejorado por Viotti, capo técnico del A. M. C. Sunchales, entidad a la que pertenece el auto. Pairetti probó el chasis, el martes pasado llegó a Buenos Aires para que Joseph le monte el motor y sufrir una serie de pruebas en el autódromo porteño. En calidad de préstamo está en sus manos; para devolver ese favor Carlos Pairetti le habría dado un motor 250 pulgadas a Vicente Cipolatti para su chasis de motor delantero para que lo use en Rafaela.

El chasis prácticamente ya estaba a punto antes de que lo probase Pairetti.

BORDEU "LO QUE MAS ME INTERESA ES LA TEMPORADA DE F2"

Bordeu compró el chasis en este caso. El bahiense Benamo era el propietario, tenía colocado originalmente un motor Pontiac Tempest, similar en sus puntos de apoyo y dimensiones al siete bancadas. Esta seguramente fue una de las razones por la cual Joseph o Bordeu eligieron ese chasis; prácticamente había que ponerle el motor y a otra cosa.

Aunque corra en Rafaela, las intenciones de Bordeu para con este auto son otras: "Lo que más me interesa

es entrenarme para la temporada de Fórmula 2. Antes no sabía si integraría el equipo argentino, pero el diario Crónica ya me ofreció un auto, el que yo elija... no sé todavía si un Tecno, un Matra o un Brabham... lo que interesa es entrenarme para la temporada. Después de Rafaela lo seguiré haciendo".

¿GALBATO QUIZA?

La Comisión de Concesionarios Ford estaría interesada en que Galbato corriese con el coche que usó Vianini. Es decir, la copia Brabham que construyó Squillari, y que tiene un motor Falcon. El problema radicaría en la caja puente, que la usaría Vianini en el Brabham, al cual le pondría el motor Fiat 2300 de Galuzzi (reglamentariamente, ¿se puede?). Si Vianini no corre ("Me caí de un caballo, tengo una pierna muy dolorida. ¿Cuándo es la carrera?") Galbato lo haría seguramente.

CUPEIRO VOLVIO AL CHEVROLET

Tulio Crespi ya terminó a esta altura del partido el Crespi-Chevrolet que conducirá Jorge Cupeiro en Rafaela. Será muy parecido al que corre

Nasif, pero con motor Chevrolet. El chasis es de primera, de lo mejorcito que se vio en nuestra F1. Durante esta semana probarán en el autódromo para poner a punto suspensiones y detalles varios por sobre todas las cosas.

COPELLO, NASIF Y EL EQUIPO BERTA

Copello cuenta con el mejor chasis de los que competirán. Eso es un as de bastos. Además, ya lo hizo el año pasado y compitió durante este año en muchas carreras de F1, el coche está perfectamente a punto. Nasif, si se repone del accidente que sufriera en Mendoza y si Tulio Crespi le termina a tiempo los golpes que sufrió el chasis. Los chasis tubulares que está construyendo Berta no estará listos ni por asomo para la Gran Carrera. Gradassi intervendría por su cuenta con un chasis construido por un ingeniero cordobés; el motor sería el obligado Tornado, pero no hay confirmación total.

Rafaela será otra vez la lucha de marcas. Los Chevrolet con Cupeiro, Pairetti, Cipolatti, Bordeu. Los Tornado con Copello, Nasif, probablemente, Requejo y Almeida, entre otros con menos posibilidades. Los Ford, con los Falcon de los Hnos. Sotro y el de Galbato y algún F100 que puede llegar a aparecer por el óvalo.

Este es el automóvil que conducirá Carlos Pairetti. En esta fotografía lo conduce Vicente Cipolatti, en la competencia de F1 en Córdoba.



Entre Ríos

LOS GANADORES SE REPITEN



El exitoso zonal entrerriano continuó el pasado 28 de julio en Concordia, donde en las tres categorías ganaron figuras ya conocidas: Carubi, Linares y Von Wernich

En el autódromo Ciudad de Concordia, una vez más, los muchachos del zonal entrerriano tuvieron la oportunidad de sacarse el gustito.

Mucha expectativa se había despertado en torno a esta carrera, ya que cada vez hay más paridad entre las máquinas participantes, por lo cual las reuniones resultan cada vez más interesantes.

La primera categoría en salir a la pista fue la de hasta 1150 cm³. No bien se dio la orden de partida, Alberto Roggero tomó la punta seguido por su coequipier Roberto Carubia. Las cinco primeras vueltas se corrieron a un ritmo elevadísimo, dado que Salvador Carubia (propietario de la agencia que patrocina la participación de Roggero y R. Carubia) antes de largada la carrera había dispuesto que quien fuera primero al cumplirse la quinta vuelta sería el ganador. En el transcurso de la

por HECTOR MILANICH

tercera vuelta Carubia logró superar a Roggero y de esta forma, a partir de ese momento, ya todo estuvo definido. Por el tercer puesto la lucha se planteó entre Raúl López con su cupé DKW, el Saab de Martorano y el Renault de Barrandeguy. Finalmente fue para el Saab, cuarto quedó Barrandeguy y López, con una vuelta menos.

Lo importante es que por el momento no hay con qué darle al equipo Carubia, que además de contar con una excelente preparación en sus máquinas tiene dos pilotos de reconocida calidad. Se espera ansiosamente la reparación de José Giullani.

La categoría de hasta 2000 cm³ tuvo un ganador desde el vamos: Vicente Linares, quien no tuvo el menor problema en tomar la punta y no abandonarla hasta la bajada de bandera. Lo interesante fue la lucha por el tercer puesto que protagonizaron Rog-

gero, Ferrari, Carubia y Perren. Se impuso finalmente Roggero, Perren quedó tercero y cuarto fue Carubia.

Por último se largó la categoría mayor para más de 2000 cm³. El desarrollo de ésta también fue un paseo, pero esta vez a cargo de Guillermo von Wernich, que indiscutidamente cuenta con un auto excepcional al mismo tiempo que con una brillante calidad conductiva. Lamentablemente, Luis Castelli no pudo ser de la partida, ya que tuvo inconvenientes de último momento en su Torino-Berta. La segunda posición, luego de ser muy disputada entre Rifell y Cuesto, fue del primero.

El zonal sigue en marcha y cada vez con más éxito, la labor de la Asociación Entrerriana de Clubes de Automovilismo es digna del mejor reconocimiento, al igual que la de los organizadores, en este caso el Auto Club Concordia.

El pintón que aparece en la foto es Guillermo von Wernich, propietario del Falcon que causa estragos por las cuchillas. 155 HP declarados.

PREMIO SHELL CIUDAD DE CONCORDIA

28/7/68

3ª FECHA DEL CAMPEONATO ZONAL

AUTO CLUB CONCORDIA

Circuito: Tierra compactada — 2.450 m para las categorías "B" y "C" — 2.080 m para la "D"

CATEGORIA "B", HASTA 1150 cm³

1º	8	Carubia, Roberto	Renault 1093	24' 43" 4/5	15
2º	9	Roggero, Alberto	Renault 1093	25' 02"	"
3º	10	Martorano, Hugo	SAAB Sport	25' 21" 2/5	"
4º	5	Barrandeguy, Juan Carlos	Renault 1093	25' 23" 1/5	"

Promedio del ganador: 89,164 km/h.

CATEGORIA "C", HASTA 2000 cm³ (Puede participar la "B")

1º	16	Linares, Vicente A.	Fiat 1500 Cupé	28' 34" 4/5	18
2º	9	Roggero, Alberto	Renault 1093	29' 34"	"
3º	17	Ferrari, Omar	Fiat 1500 Cupé	30' 12" 3/5	"
4º	21	Perrén, Néstor	Fiat 1500 Cupé	30' 27" 3/5	"

CATEGORIA "D", MAS DE 2000 cm³ (Puede participar la "C")

1º	24	Von Wernich, Guillermo	Ford Falcon	28' 22"	25
2º	25	Rifell, René	Chevrolet	28' 51"	"
3º	16	Linares, Vicente A.	Fiat 1500 Cupé	28' 59"	"
4º	29	Cuesto, Francisco	Chevrolet	29' 12"	"

Promedio del ganador: 109,990 km/h.

RUEDAS ANCHAS ORIGINALES

(no modificadas)

TODAS LAS MEDIDAS



Amplio stock de Ruedas Deportivas cromadas y sin cromado y de magnesio.

NEW YORK RUEDAS

La línea más completa de llantas en todo el país y América Latina

Casa Central: Warnes 1401/05 - T. E. 54-7322/0902

LOS SECRETOS

La montaña es mito o no. Los verdaderos montañistas explican el porqué de ese placer de conducir rápido por caminos trabados. Consejos para los principiantes. Lo que se debe y no se debe hacer. Todos los secretos de la montaña

CARLOS F. FIGUERAS
Y GERMAN R. SOPENA

Cualquiera puede dedicarse a estudiar detenidamente un autódromo y conocerlo lo suficiente como para marcar tiempos aceptables en él. Pero no cualquiera puede recordar de memoria un trazado montañoso ni destacarse si realmente no es un gran piloto. Quizá la montaña no permita tanto como las pistas refinar y pulir el manejo deportivo, pero sin duda agrega elementos propios, personalísimos, que piden especiales virtudes a los sagrados "obreros del volante y los pedales".

Por eso a lo largo de la historia automovilística pocos pilotos alcanzan un grado de popularidad tan alto como el que se consigue al ser reconocido como un especialista en la montaña. Tienen sus hinchas propios, inevitablemente proporcionan espectáculos memorables porque la montaña no permite mentiras y poseen el común denominador de manejar bien en cualquier terreno.

Tenemos aquí una lista, sin duda incompleta, de los principales pilotos que en este momento manejan en la montaña, quienes en doce respues-

tas revelan cuáles son los principales secretos que hay que conocer para manejar en la montaña. Por supuesto no están todos. Faltan personas como Gálvez, Mieres, Gradassi, Santamarina, Monguzzi u otros de ahora y de siempre. Pero hay lo suficiente para aprender y tratar de imitarlos. Con mucho cuidado...

LAS PREGUNTAS

- 1) ¿Por qué le gusta la montaña?
- 2) ¿Se tiene miedo al manejar?
- 3) ¿Cuál es la carrera montañosa más linda?
- 4) ¿Ripio o asfalto?
- 5) ¿Cuál es el auto más adecuado?
- 6) ¿Quién es el mejor piloto montañista de nuestro país?
- 7) ¿Con quién tuviste grandes duelos en la montaña?
- 8) ¿Qué virtudes hay que tener para manejar en la montaña?
- 9) ¿Cuál puede ser el peor defecto?
- 10) ¿Un consejo para principiantes hábiles?

PEDELABORDE



CUPEIRO



DE LA MONTAÑA



CANEDO



ESTEFANO

VIANINI



- 11) ¿Montaña trabada o veloz?
- 12) Intuición o estudio: ¿qué vale más?

EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO

- 1) Es donde más me divierto. Hay más manejo y es donde el piloto debe improvisar.
- 2) No.
- 3) La Cumbre y Carlos Paz-Mina Clavero.
- 4) El ripio. Es menos aburrido.
- 5) Fiat 1500 cupé o berlina.
- 6) Reutemann, Alzaga, Copello, Gradassi y "Larry".
- 7) Con Reutemann en la Carlos Paz-Mina Clavero y con Oscar Cabalén cuando corría con un Peugeot 403 y yo con Fiat en Las Dos Pampas.
- 8) Necesitás reflejos rápidos e intuición. Saber qué puede haber detrás de una curva ciega.
- 9) Falta de reflejos.
- 10) Entrenarse. Andar mucho.
- 11) Prefiero los veloces como La Cumbre.
- 12) La intuición.

NASIF ESTEFANO

- 1) Porque es mi elemento natural e interviene más el manejo.
- 2) No.
- 3) Pan de Azúcar y Targa Florio.
- 4) Los dos.
- 5) Alfa Romeo GTA.
- 6) Vianini, Gradassi y Copello.
- 7) Alzaga y Cabalén.
- 8) Estar siempre atento y con la cabeza bien fresca.
- 9) Usar mal la caja y la brusquedad.
- 10) De entrada cuidarse, empezar de abajo, desde las categorías menores.
- 11) Veloz.
- 12) Con estudio ganás tiempo.

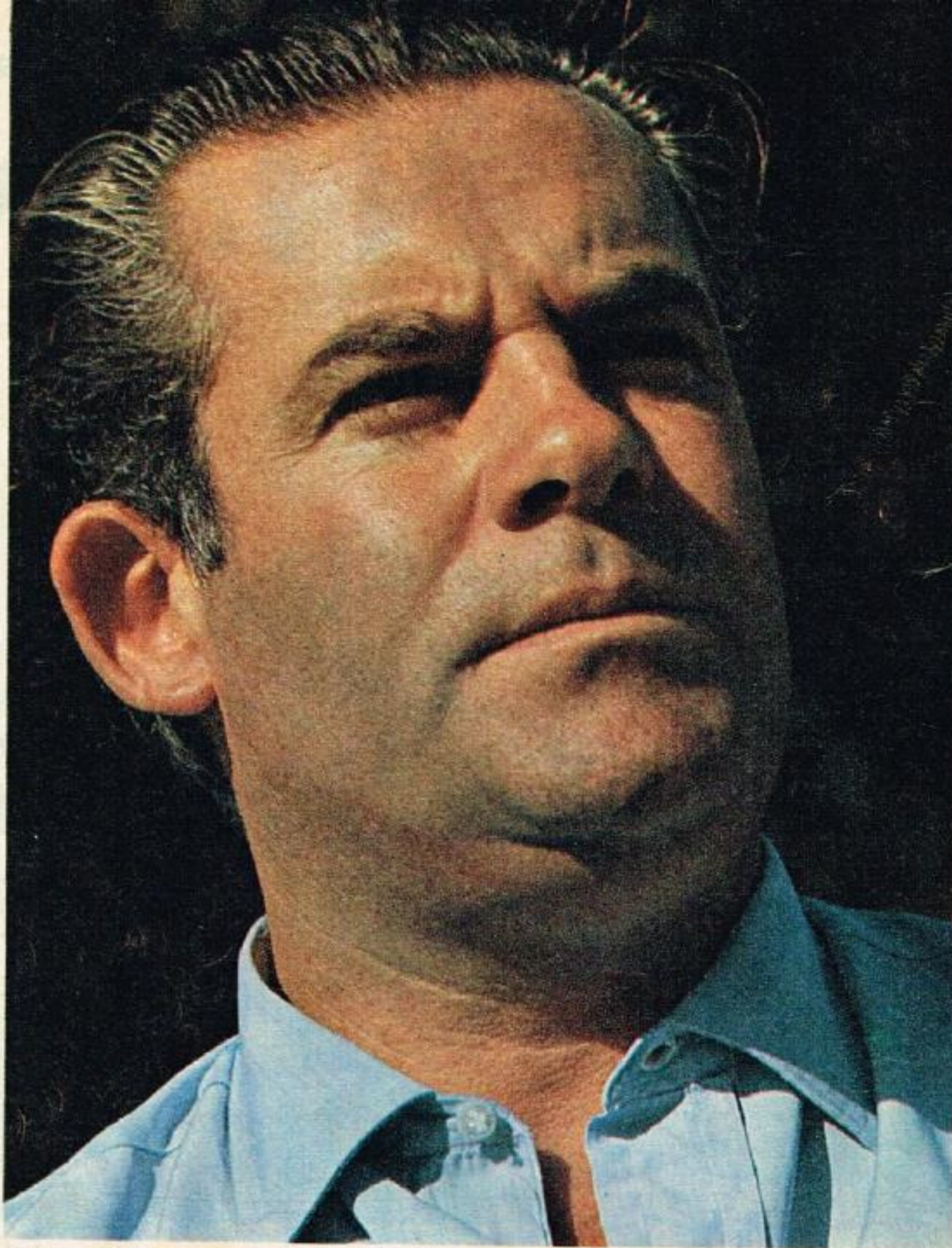
ROBERTO PEDELABORDE

- 1) Porque requiere mucho más esfuerzo. Más concentración y se equiparan los autos. Además para mí es un placer.
- 2) La respeto antes de la carrera. Durante la carrera me olvido.
- 3) La Cumbre.
- 4) Asfalto.
- 5) Me parece que el Porsche 911; de los que manejé el Fiat 1500 cupé.
- 6) Gradassi, Copello y Franco.
- 7) Me tocó siempre correr desprendido tanto sea atrás como adelante. La verdad que no recuerdo...
- 8) Ser un eximio cajista, frenar lo menos posible y andar siempre con el motor en vueltas aprovechando el torque máximo.
- 9) Usar mal el freno, es decir, frenar mal.
- 10) Conocer bien la montaña, entrenarse mucho y respetarla. No es lo mismo hacer turismo veloz que correr en la montaña. Las cosas cambian fundamentalmente.
- 11) Veloz.
- 12) Las dos; de elegir una prefiero el estudio.

JORGE CUPEIRO

- 1) Exige manejar en todo momento.
- 2) No. No es peligrosa. Uno se cuida más.
- 3) Pan de Azúcar porque es mixto. Tramos de ripio veloces y trabados, tramos de pavimento veloces y trabados.
- 4) Para andar en el límite, el asfalto. El ripio se presta para cruzar el auto.
- 5) En especial no prefiero ninguno. En general el auto debe ser de dimensiones chicas. Debe doblar, frenar bien y tener una buena caja.

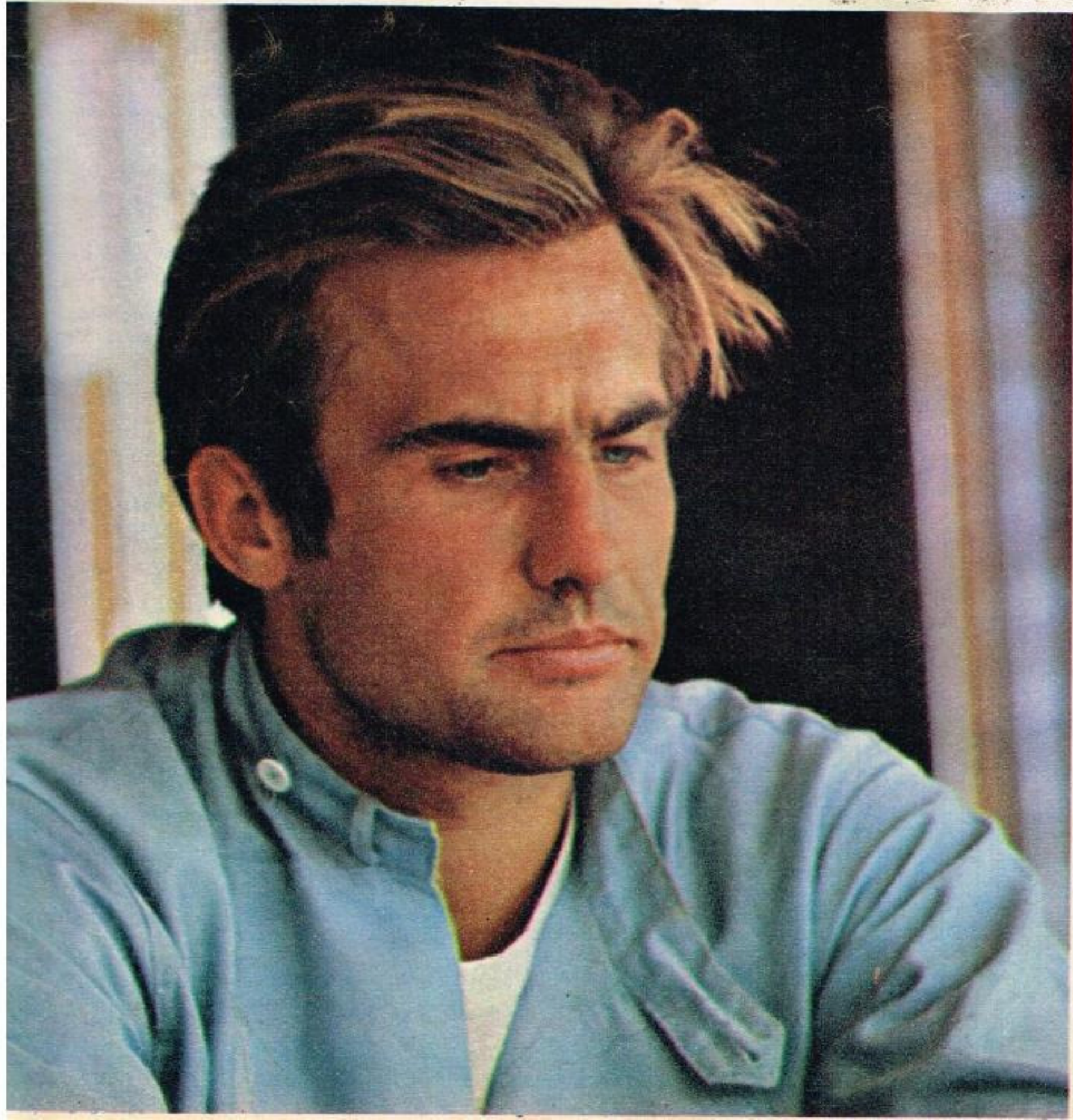
LOS SECRETOS DE LA MONTAÑA



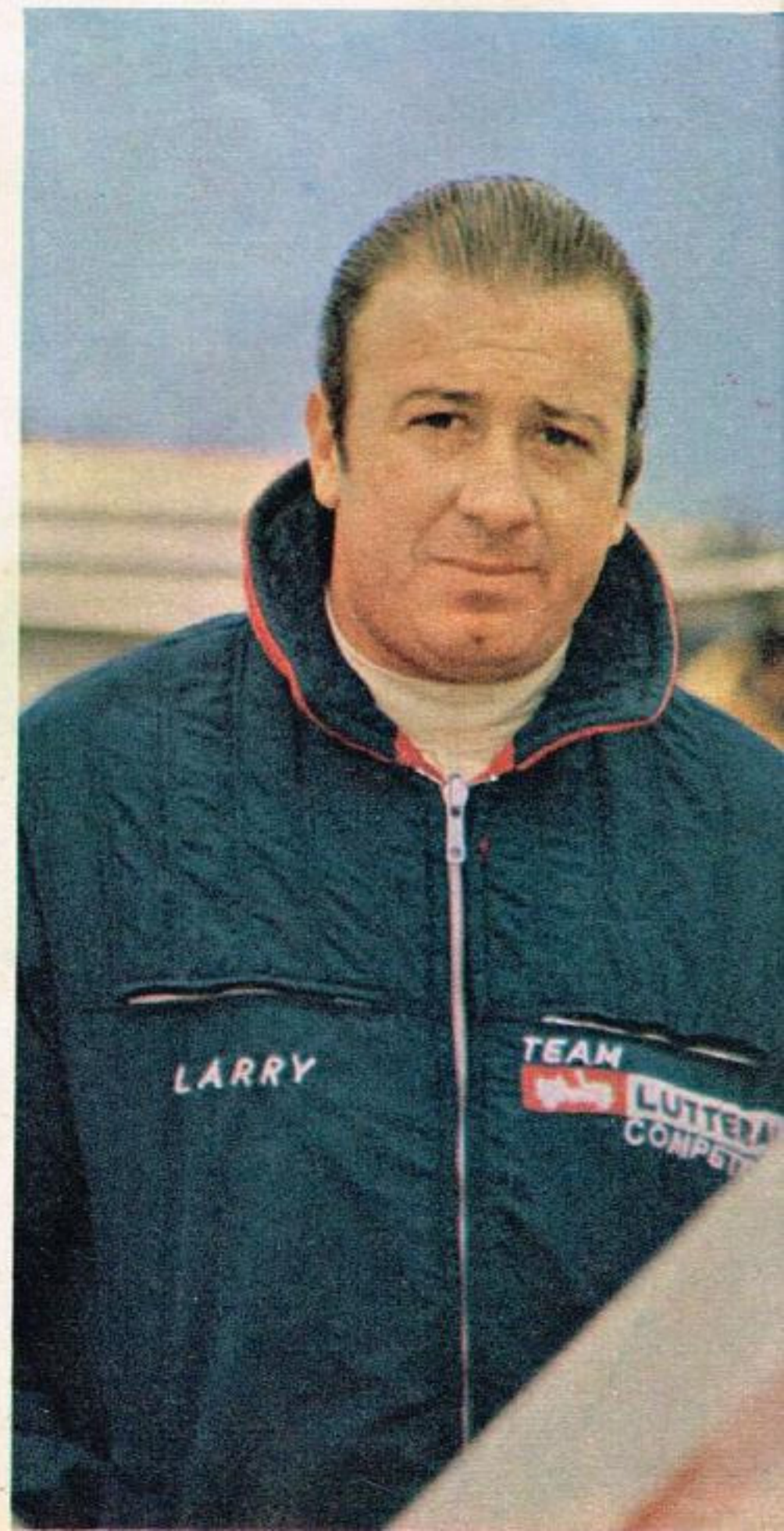
ALZAGA

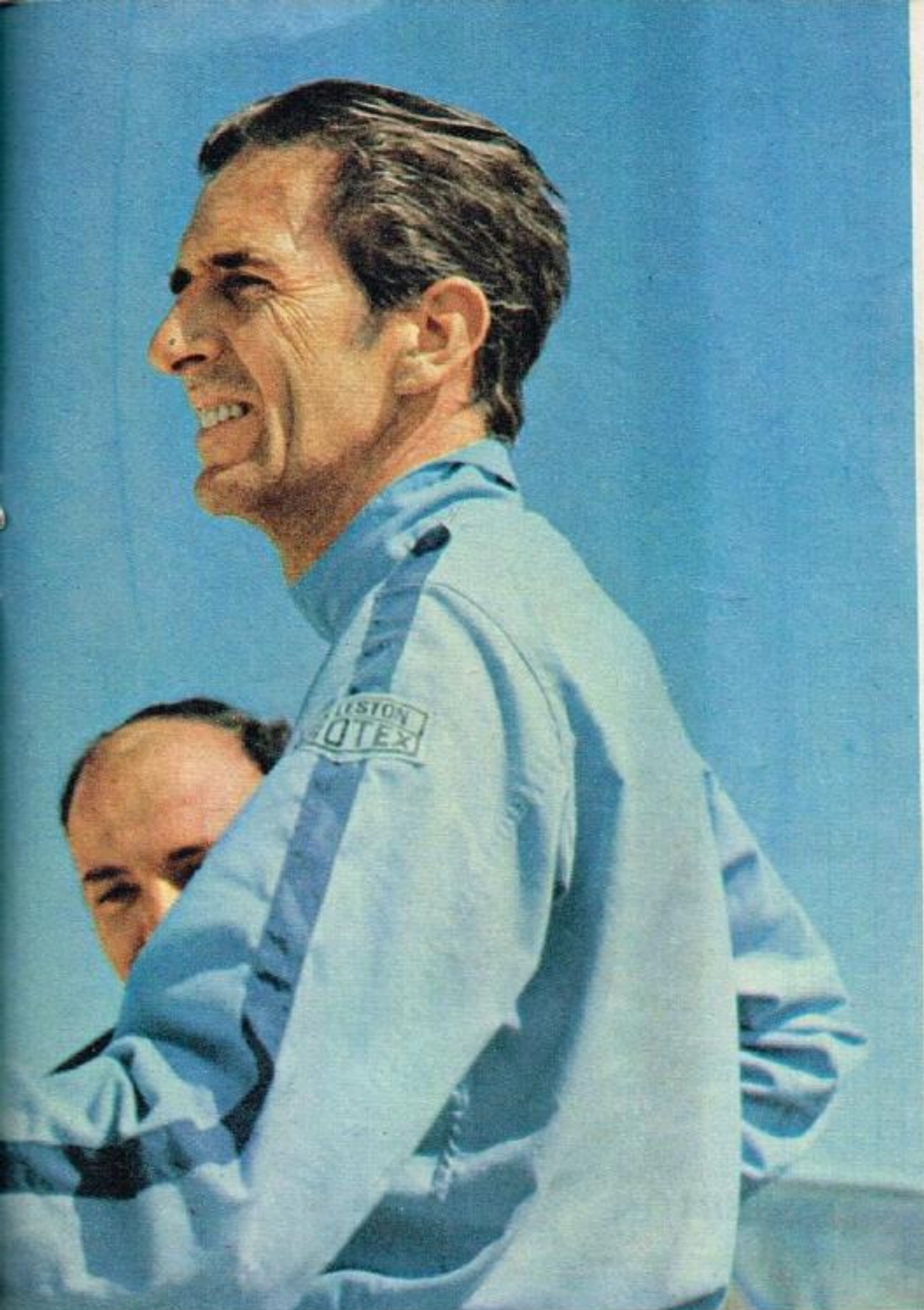


PERKINS



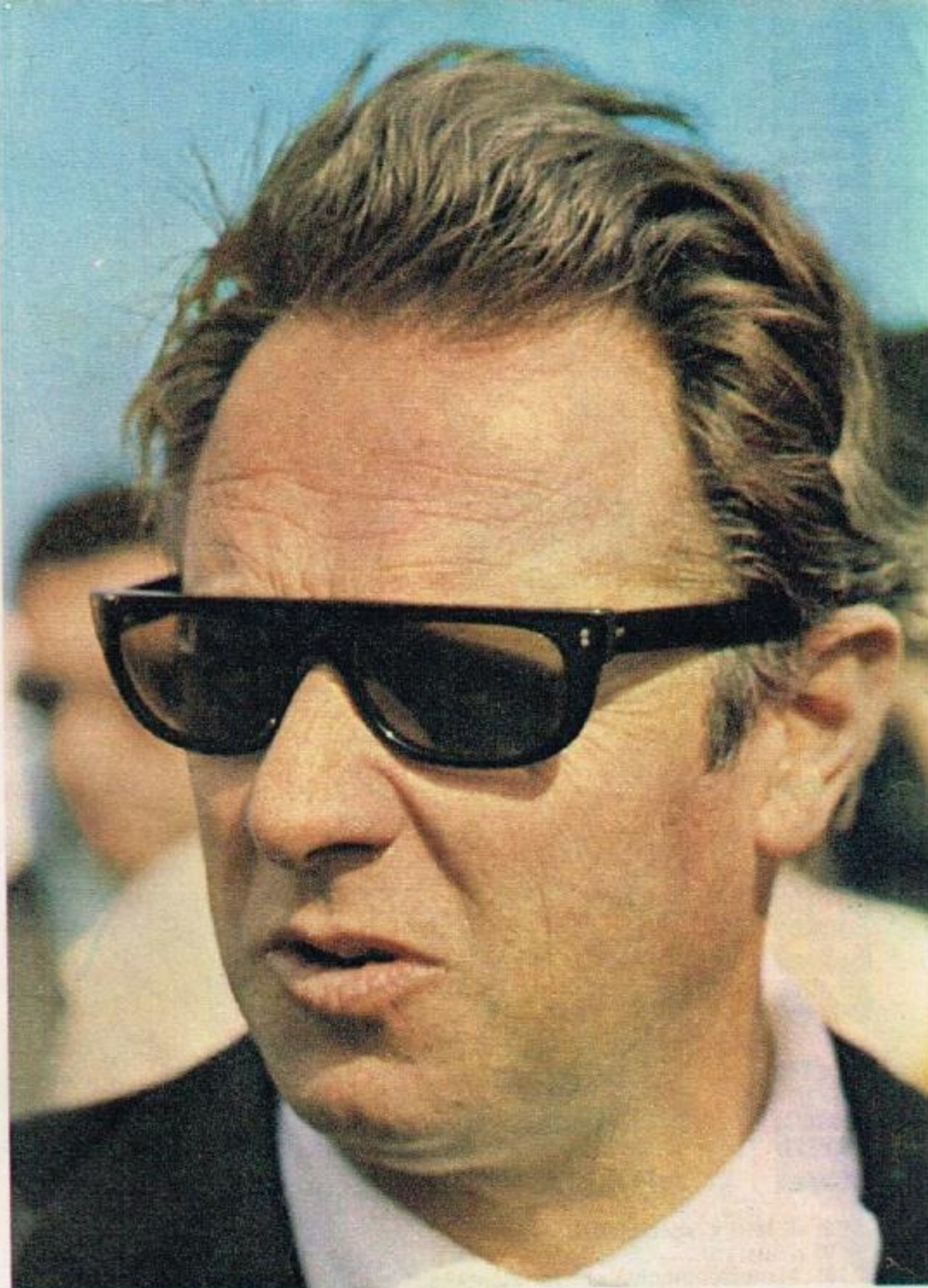
REUTEMANN





"LARRY"

Catorce pilotos de primera, de los llamados especialistas, dieron sus impresiones acerca del manejo en lo sinuoso. Estos no son todos, faltan algunos nombres, pero en general son los que tienen derecho a opinar



COPELLO

- 6) Cabalén andaba mucho...
- 7) Con Cabalén con la Giulietta. Con Mieres, Rolo Alzaga, Andrea...
- 8) Manejar en tu límite. Manejar bien la caja y los frenos. Y lo más importante, conocer el camino.
- 9) No conocer el camino.
- 10) Que se lo tomen en serio. Conocer su límite y recorrer la ruta. Aprenderla...
- 11) Es lo mismo.
- 12) Las dos cosas combinadas. El estudio resuelve problemas de intuición.

ANDREA VIANINI

- 1) El manejo es más agresivo, por eso me gusta más.
- 2) No.
- 3) Targa Florio, Pan de Azúcar...
- 4) Asfalto.
- 5) Porsche 911 y Alfa Romeo GTA.
- 6) Gradassi, Estéfano, Alzaga, Copello...
- 7) Alzaga, Jantus y Cabalén cuando corrimos con Giuliettas.
- 8) Velocidad y reflejos rápidos.
- 9) Manejar mal el freno.
- 10) Que no frene nunca...
- 11) Veloz.
- 12) Intuición.

RODOLFO DE ALZAGA

- 1) Porque en la montaña es donde se puede apreciar verdaderamente quién anda y quién no. Además, porque las posibilidades se emparejan y prevalece el hombre sobre la máquina.
- 2) No.
- 3) El Gran Premio en las etapas de montaña.
- 4) Rípío.
- 5) Alfa Romeo Giulia.
- 6) Oscar Cabalén.
- 7) Con Cabalén y Nasif Estéfano en el Pan de Azúcar.

- 8) Ritmo, sangre fría, reflejos. Usar bien la caja y los frenos.
- 9) Usar mal el freno.
- 10) Aprender el "taco y punta".
- 11) Todo.
- 12) Intuición.

GASTON PERKINS

- 1) No sólo por la topografía sino porque hay más manejo.
- 2) No.
- 3) Pan de Azúcar y Carlos Paz-Mina Clavero.
- 4) Me es indiferente.
- 5) Renault R-8 1300 cm³ con caja de quinta.
- 6) Varios... Copello, Gradassi, Reutemann, "Larry", Estéfano, Vianini...
- 7) Con los alemanes de la Mercedes Benz. Con Santamarina (404), "Larry" (Fiat 1500), Oscar Cabalén (Mustang) en el Gran Premio de 1965.
- 8) Hay que ser muy cajista. Saber frenar, vista y penetración visual a la distancia. Mucho ritmo y no perderlo.
- 9) No equivocarse. No dudar.
- 10) Recorrer mucho el camino y tener cuidado. La montaña se "tragó" a muchos.
- 11) Las dos.
- 12) Las dos son importantes. Quizá la intuición tenga mayor importancia, porque si el piso está mojado, de nada sirve el estudio. Las cosas cambian totalmente.

EDUARDO COPELLO

- 1) Porque se aprecia más el manejo.
- 2) No. Si no no correría.
- 3) Capilla del Monte, Vuelta del Noroeste.
- 4) Ambos.
- 5) Torino y Renault.
- 6) Hay varios...
- 7) Con Gradassi muchas veces...





ARANA

- 8) Ritmo y sensibilidad...
- 9) Asustarse.
- 10) Manejar mucho en la montaña.
- 11) Trabada.
- 12) Intuir qué hay detrás de cada curva.

CARLOS REUTEMANN

- 1) Por naturaleza.
- 2) No.
- 3) Pan de Azúcar y Carlos Paz-Mina Clavero.
- 4) Las dos.
- 5) Fiat.
- 6) Alzaga, Copello, Gradassi y Rodríguez Canedo.
- 7) Con nadie.
- 8) Por intuición, naturaleza, estudio.
- 9) No saber usar la caja.
- 10) Andar mucho.
- 11) Trabada con piso de ripio. Veloz con pavimento.
- 12) Las dos son importantes.

ALBERTO RODRIGUEZ LARRETA

- 1) Es más interesante. Se emparejan más las cosas.
- 2) No. Comparativamente es más peligroso el autódromo.
- 3) La Carlos Paz-Mina Clavero y la bajada de Taff del Valle.
- 4) El ripio. Podés cruzar el auto. El mejor piso es el de Taff.
- 5) Me divertí mucho con el Peugeot 403 en el GP de 1958. El Fiat 1500 también es especial para eso. Principalmente por tamaño.
- 6) Nunca voy a contestar esa pregunta. Son contados con los dedos de una mano. No quiero dar nombres porque me puedo olvidar de alguien...
- 7) Con Franco en el Gran Premio de 1966, subiendo Copina. Maneja en serio.
- 8) Haber manejado en pista, en tierra, en barro. Saber manejar la caja.
- 9) Miedo.
- 10) ¡Cuidado! Si te caés no te encuentra nadie.
- 11) La montaña trabada es más fácil.

- Más exigente el faldeo veloz.
- 12) No sé... aprendés, es algo que nace con vos.

FERNANDO ARANA

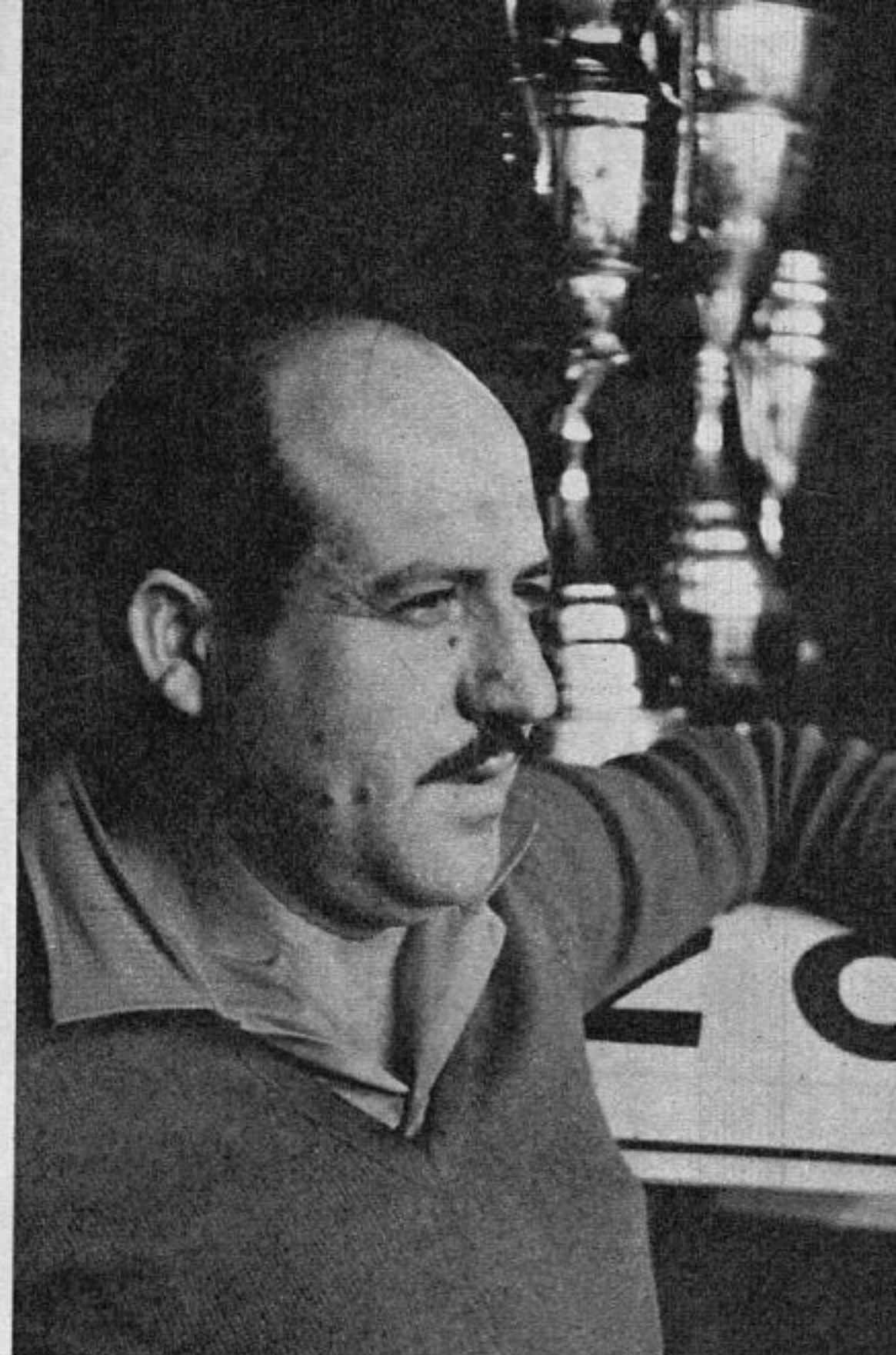
- 1) Porque hay que manejar más.
- 2) No.
- 3) Pan de Azúcar.
- 4) Prefiero el ripio.
- 5) Fiat.
- 6) Rodríguez Canedo, Copello y Gradassi.
- 7) Con Rodríguez Canedo en varias ocasiones.
- 8) Sensibilidad y conocer el piso.
- 9) Andar siempre con cambios bajos.
- 10) Andar mucho.
- 11) Las dos me gustan.
- 12) Intuición.

VISINTINI

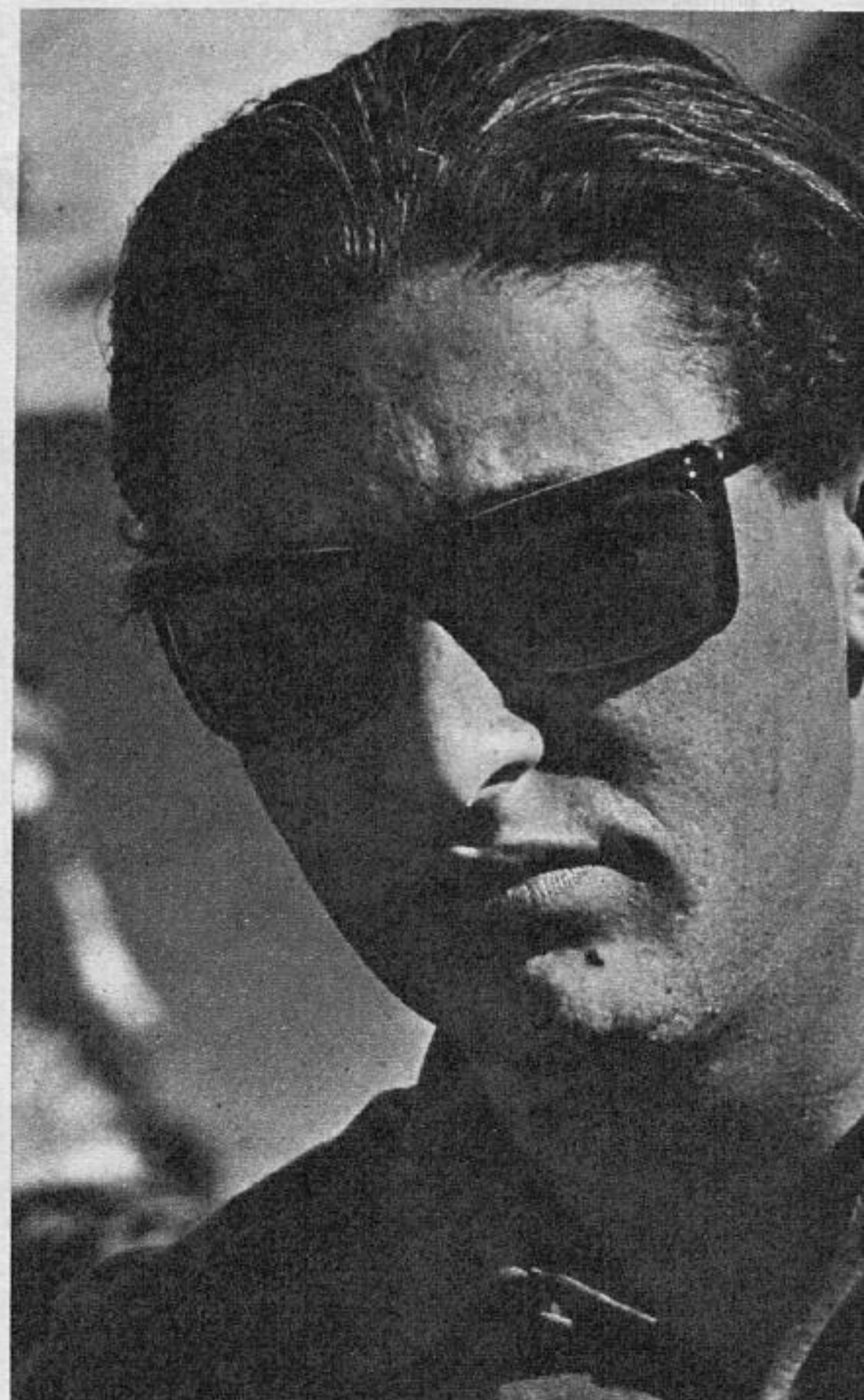
- 1) Se maneja más, por eso me gusta.
- 2) No.
- 3) Vuelta del Noroeste, Carlos Paz-Mina Clavero y Capilla del Monte. También es linda la San Juan-Coquimbo.
- 4) Ripio.
- 5) DKW porque no conozco otro.
- 6) Reutemann, Rodríguez Canedo y Franco.
- 7) Con Gradassi, inolvidables; también tuve duelos con Bonamicci y Monguzzi que andan fuerte.
- 8) Práctica y andar mucho por las sierras o en la montaña. Yo aprendí así.
- 9) Asustarse.
- 10) Seguir de atrás a uno que ande fuerte y mantenerse lo más cerca posible... si puede.
- 11) Trabada. Yo gano tiempo por mi auto.
- 12) Entrenamiento. Mucho entrenamiento.

PAGO MAYORGA

- 1) Porque equiparás el valor conductivo



VISINTINI





FRANCO



MAYORGA

y el del auto. Se emparejan las cosas.

- 2) En absoluto.
- 3) Cruce Carlos Paz-Mina Clavero.
- 4) Ripio.
- 5) No anduve pero creo que el Porsche 911. Peugeot no lo conozco bien todavía. De los que anduve: Alfa Romeo Giulia.
- 6) Eduardo Rodríguez Canedo.
- 7) Con Gradassi; me pasó por encima con el DKW en el Gran Premio del 66 en la cuarta etapa. Me quedé asombrado. Yo corría con el Fiat del equipo Sergi.
- 8) Total noción de lo que es una caja de cambios.
- 9) Usar mal el freno.
- 10) Practicar en circuitos trabados. Autódromo con mixtos; por ejemplo.
- 11) Montaña trabada, en bajada.
- 12) Intuición.

OSCAR MAURICIO FRANCO

- 1) Porque la montaña hay que manejarla. Conocer sus secretos, sus mafias y además porque se equiparan las cosas.
- 2) No, en absoluto.
- 3) Carlos Paz-Mina Clavero, pero en general prefiero el circuito trabado con asfalto.
- 4) Los dos.
- 5) Sin fanatismos de ningún tipo, prefiero el Fiat 1500. Para lo trabado, la berlina, y para el sinuoso veloz, la cupé.
- 6) "Larry".
- 7) Con "Larry" en la trepada de Copina en el Gran Premio de Turismo que él ganó en 1966.
- 8) Primero, ser tranquilo. Segundo, sincronizar los movimientos, tener ritmo.
- 9) Ser nervioso. Vehemente.
- 10) Primero ver y después doblar. La montaña no perdona.
- 11) Trabada.
- 12) Estudio.



UNICAMENTE

UNICAMENTE - UNICAMENTE

RAMCO

ES

RAMCO

PORQUE: Ramco en Aros para Pistón no admite paralelos, su calidad es SUPERIOR.

PORQUE: Los Aros Ramco son diseñados científicamente, con la técnica más avanzada.

PORQUE: Los Aros para Pistón Ramco son controlados por ingenieros, en centros de investigaciones, con los elementos más modernos.

**NO CREA
EN LA FRASE
"ES LO MISMO"**



*Unicamente la marca
RAMCO certifica su
primera calidad de
prestigio internacional.*

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS

LOS REYES DEL AUTAZO

Las carreras de Stock Cars han alcanzado un alto grado de popularidad en los EE.UU. Reglamentos muy particulares y elevados premios rigen dicha categoría. La prueba de las 300 millas de Trenton y el dominio de Ford.

Una de las categorías que más impulso ha cobrado en los últimos 10 años en los Estados Unidos es indudablemente la reservada a "stock cars", o sea automóviles básicamente similares a los salidos de las cadenas de producción para la venta al público. Esa rápida evolución, que ha llevado a los "stock" a compartir en buen grado la popularidad alcanzada por los "pura sangre" (léase Indianápolis), tiene un fundamento mucho más sólido que el simple lirismo de los amantes de la categoría: la posibilidad para los corredores de ganar alrededor de 100.000 dólares por temporada. Lógicamente, tal suma está reservada para un núcleo selecto que semana tras semana sobresale del numeroso lote regularmente anotado en cada prueba, pero la escala monetaria señala importantes remuneraciones aun para los pilotos de segunda línea.

SU ORIGEN

El origen de todo este movimiento gira alrededor de unas siglas bien conocidas: NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing, Inc.). Antes de señalar los alcances de esta Asociación conviene aclarar que no debe confundírsela con la USAC (United States Auto Club). Ambas se reparten el dominio del automovilismo deportivo norteamericano a través de la reglamentación y dirección de varias divisiones, pero la USAC prevalece mediante la "Championship" (para coches tipo Indianápolis) y la NASCAR en la organización de la "Grand National" (stock).

LA NASCAR

La historia de la NASCAR es bastante reciente y deriva directamente de la gestión de su presidente, y por qué no "dueño", Bill France. Debe acotarse que la denominación de dueño no está muy lejos de la realidad, ya que la Asociación es una forma de compañía privada, que funciona legal-

mente bajo las leyes del estado de Florida. En la década del 30 el nombre de France comenzó a verse vinculado con la carrera de Daytona Beach y en 1938 ya figuraba como uno de los principales promotores de las pruebas disputadas en las famosas playas. La actividad quedó interrumpida con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, pero en 1946 Bill France volvió a poner en marcha el negocio, inclinándose decididamente hacia la promoción de los "stock". Un año más tarde, como afirmación de una empresa de grandes perspectivas, fundó la NASCAR y desde entonces, ya han pasado 21 años, se mantiene al frente de la misma. El paso más importante dado por la Asociación sobrevino recién en 1959, cuando la inversión de 3 millones de dólares concretó el milagro de uno de los circuitos más rápidos del mundo: Daytona Beach Speedway.

¿QUE SON LOS STOCK CARS?

Pretendiendo dar una idea de lo que significa "stock car" en términos competitivos, puede decirse que representan el punto intermedio entre el "Turismo Standard" y "Turismo Carretera" argentinos. Corren tanto o más que los TC, pero mantienen muchas de las particularidades standard y pueden servir —por varias razones— como punto de referencia para quien estime necesaria una reestructuración de la categoría más tradicional del automovilismo nacional. En primer lugar porque se trata de máquinas adaptadas especialmente a pruebas de circuitos y posiblemente la concentración del calendario de TC en escenarios similares sea la única solución ante las sucesivas desgracias acontecidas en las rutas. En segundo lugar porque su reglamentación aumenta las posibilidades de los participantes particulares (los que no pertenecen a equipos oficiales) e impide a los económicamente más

Previo a la largada cada coche es inspeccionado y pesado por los delegados de la NASCAR.

Detalle del interior de un stock car. El reglamento exige una jaula antivuelco y una protección en los laterales del auto para proteger al piloto de los choques de costado.

solventes presentar verdaderos prototipos o super-especiales (esto no quiere decir que los integrantes de equipos de fábrica no impongan generalmente su poderío, pero sí que encuentran una oposición mucho más firme). En tercer lugar porque brinda positivas perspectivas económicas, tanto a organizadores como a corredores.

ASPECTOS REGLAMENTARIOS

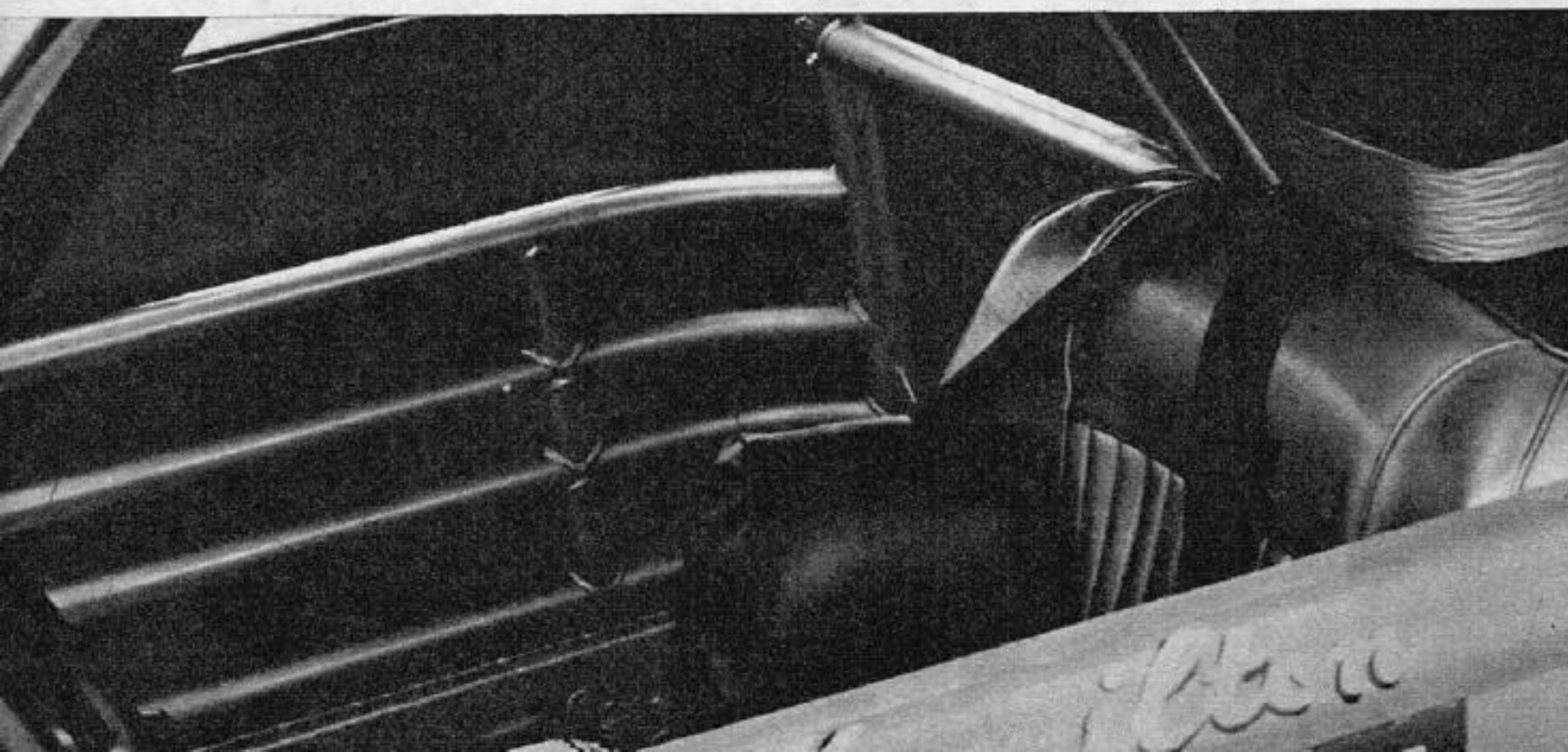
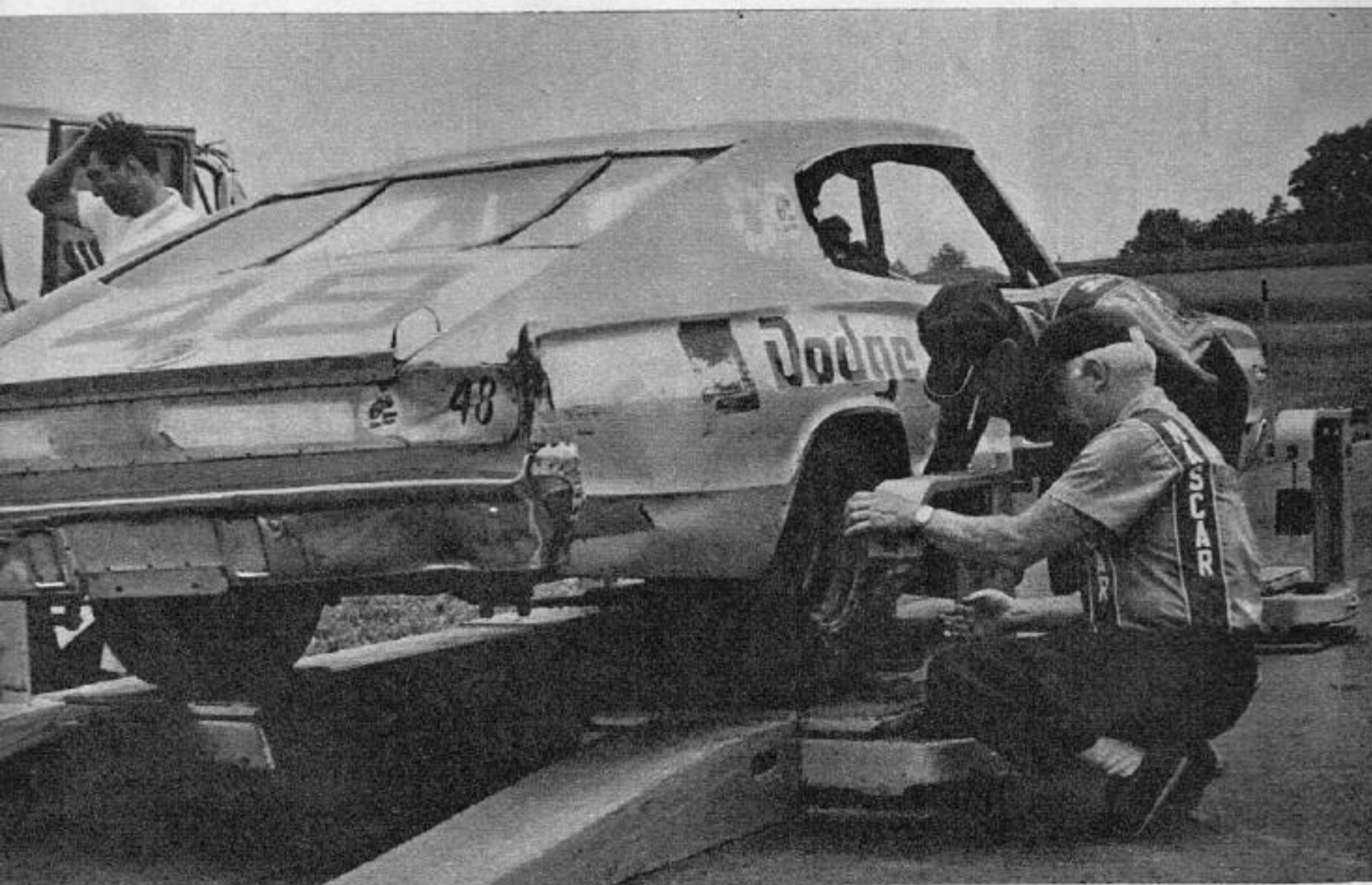
Como excedería ampliamente los límites de esta publicación el detalle de la reglamentación íntegra promulgada por la NASCAR —y revisada cada año— vamos a tomar solamente algunos artículos importantes que pueden servir de comparación con las disposiciones vigentes en la Argentina. Algunas resultan similares, otras pueden ser asimilables y varias incompatibles por estar basadas en distintas concepciones, pero resulta de sumo interés su conocimiento.

La aceptación de los miembros y el otorgamiento de las licencias están siempre supeditados al incondicional reconocimiento de todos los reglamentos por parte de los peticionantes. La cuota anual obligatoria varía entre 25 dólares (corredores, propietarios o mecánicos de la categoría Grand National) y 15 dólares (simpatizantes).

REGISTRADO Y CON LICENCIA

Cada auto debe ser registrado y provisto de la correspondiente licencia por la Asociación para poder participar en cualquier evento organizado por la misma. Si el auto es vendido, la operación debe comunicarse a la NASCAR, y el nuevo propietario solicitará a su vez una nueva licencia.

Antes de cada carrera, tanto corredores como propietarios de las máquinas deben entregar sus respectivas licencias a un representante de la Asociación. Estas son devueltas al finalizar



el evento con la correspondiente retribución, si corresponde. En caso de corredores accidentados o descalificados durante una competencia, las licencias se retienen por el tiempo que sea necesario (hasta que el accidentado vuelva a rendir examen de suficiencia o el descalificado cumpla la suspensión).

Cada miembro con permiso para competir está respaldado por un plan de beneficios (seguro) en caso de accidente. El seguro tiene efectividad sólo dentro del circuito.

Cada volante es responsable del comportamiento de sus mecánicos y ayudantes en la carrera.

La Asociación se reserva el derecho de someter a examen médico a cualquier competidor antes de la largada y de inspeccionar cualquier auto a discreción del inspector técnico.

Todo miembro que, participando en un evento auspiciado por la NASCAR, ingiera bebidas alcohólicas, estimulantes o drogas tranquilizantes puede ser inmediatamente eliminado de la carrera, multado (de 25 a 500 dólares) y suspendido.

MODELOS ACEPTADOS

La categoría Grand National está abierta a modelos 1966, 1967 y 1968, fabricados en Estados Unidos y provenientes de las líneas de producción como automóviles de pasajeros, con venta al público en general. Según el tamaño se consideran dos subdivisiones: (Standard e Intermedios; los primeros son generalmente los modelos "grandes" de cada marca y los otros los más conocidos como "compactos". Son Standard, por ejemplo, los Ford Galaxie, Dodge Polara, Chevrolet Impala, Plymouth Fury, Pontiac Catalina, etc. Se consideran Intermedios coches como los Chevrolet Chevelle, Dodge Charger, Ford Fairlane, Pontiac Tempest, etc. En ambos casos el máximo desplazamiento del motor está limitado a 430 pulgadas cúbicas (aproximadamente 7 litros) con una tolerancia de 1 pulgada cúbica por desgaste en total. El peso mínimo del auto debe ser de 3.650 libras (1.653,5 kg) con aceite, nafta y agua, es decir, listo para largar.

CARROCERIA

Se exige que las carrocerías mantengan las dimensiones originales y no se permite el uso de aluminio, aleaciones livianas o plástico en reemplazo de partes como guardabarras, paragolpes, capot, etc. Se puede modificar la parrilla, pero según las directivas de la comisión técnica.

Parabrisas y cristal trasero tienen que conservar sus posiciones originales y además contar con una moldura exterior para mejor sujeción. Las puertas deben estar completamente aseguradas, de manera que nunca se puedan abrir. En la práctica los corredores entran y salen por las ventanillas (único lugar posible). ¿Se imaginan a alguno de nuestros "robustos" pilotos ante tal contingencia? El capot y la tapa del baúl, por su parte, dotados de cierres de seguridad.

CHASIS

El chasis puede ser reforzado y modificado para el caso de que se monten ruedas de mayor diámetro. En ambas circunstancias, las modificaciones estarán sujetas al visto bueno de la

comisión técnica, que puede rechazarlas si el chasis no presenta condiciones de seguridad o se ha efectuado un trabajo de mala calidad.

Pueden aplicarse suspensión reforzada y amortiguadores dobles. La comba debe guardar un máximo de 4 grados. La distancia entre ejes no debe variar en más de media pulgada.

Eliminado el silenciador, el caño de escape puede tener un diámetro máximo de 4 pulgadas, con salida detrás del puesto del conductor, bien sea por el costado o por la parte trasera y colocado a un mínimo de 4 pulgadas (10 cm del suelo).

Las transmisiones deben ser similares a las de producción y la caja de cambios tiene que estar sujeta con una abrazadera extra en forma de U de no menos de 2 pulgadas de ancho por 1/4 de espesor. Está permitida la utilización de cualquier relación de piñón y corona y enfriadores de aceite.

El sistema de frenos debe ser doble y se permiten los de disco sólo en los casos en que correspondan al modelo del auto.

EL MOTOR

El block y la cabeza de cilindros serán standard, autorizándose la modificación interna de los mismos, siempre que no se altere el límite de cilindrada. El uso de pistones y árbol de levas es libre.

Correspondiente a cada marca y modelo standard debe ser el sistema de ignición, excepto las bujías (de cualquier procedencia). Se supone que el arranque funcionará perfectamente en todo momento (solamente se permite empujar el coche en el área de abastecimientos).

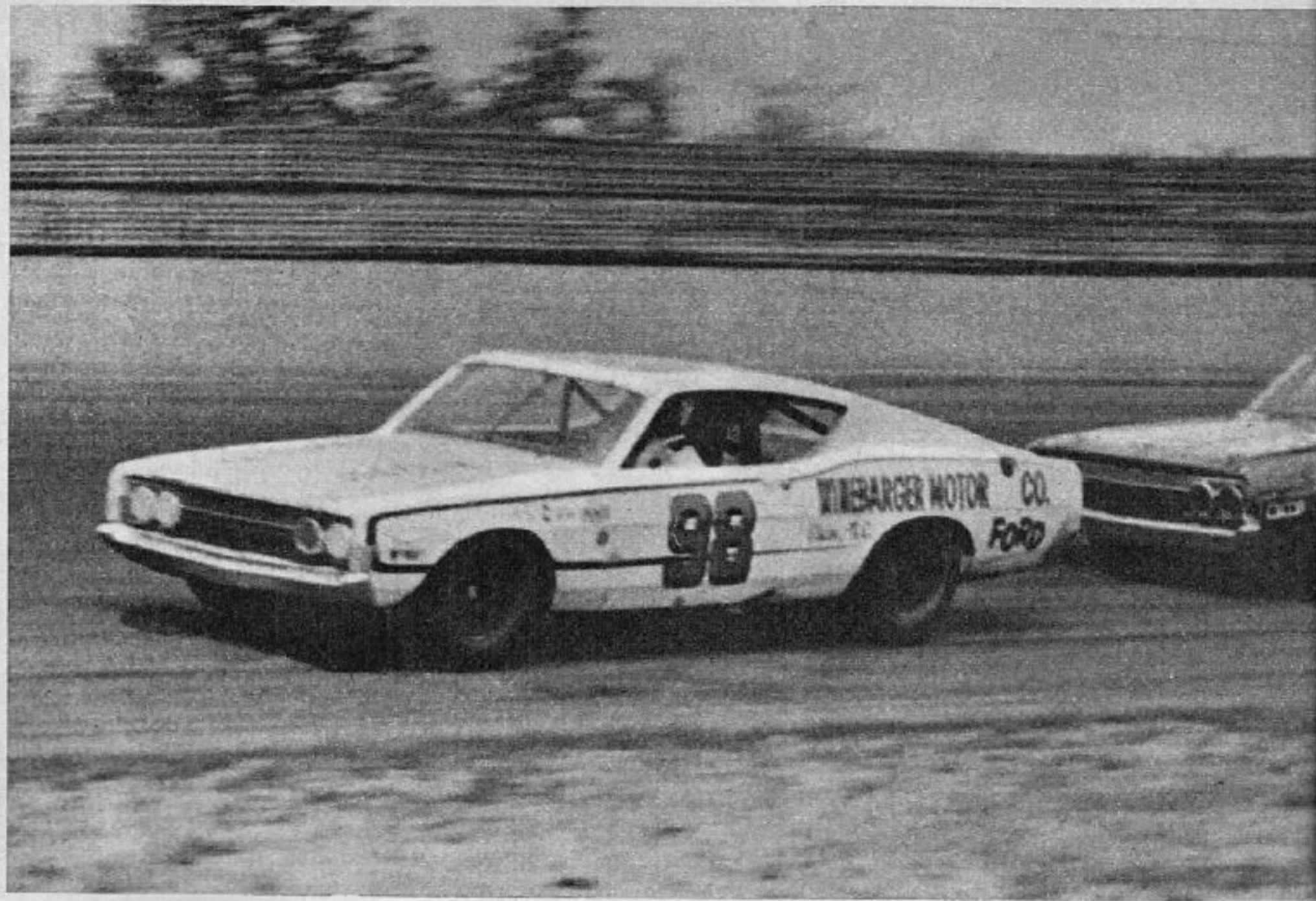
Queda establecido que la carburación será similar a las variantes producidas en fábrica y adaptables al motor, estando prohibido el uso de sistemas de inyección y supercargadores. El único combustible aprobado es nafta (la misma calidad para todos) y como dato importante de seguridad puede señalarse que el tanque (de acero) no puede estar ubicado ni en el interior ni en el baúl, sino debajo de éste, en forma similar a la de los coches de pasajeros. La capacidad máxima es de aproximadamente 100 litros y su construcción (dividido interiormente en dos compartimientos) debe ajustarse al diagrama provisto por la NASCAR.

RODADO

En cuanto al rodado, se permite el uso de cubiertas especiales siempre que las cuatro sean del mismo tamaño. En general se utilizan las Firestone (Super Stock 500-X) o Good Year (Blue Streak Special) de medida 800-820 por 15. Las ruedas pueden ser reforzadas, pero manteniendo su apariencia original. En caso de reemplazarse una goma durante la carrera, es obligación poner tuercas nuevas también.

SU INTERIOR

El interior de un "stock car" es quizás lo que presenta mayores diferencias con su pariente más próximo —el que se ve en la calle— y ello se evidencia principalmente en la eliminación de los asientos de fábrica. Sólo se coloca uno especialmente adaptado al piloto (no se permiten acompañantes ni siquiera en las prácticas, así que ese solo asiento basta), con doble cinturón de seguridad y respaldo ex-

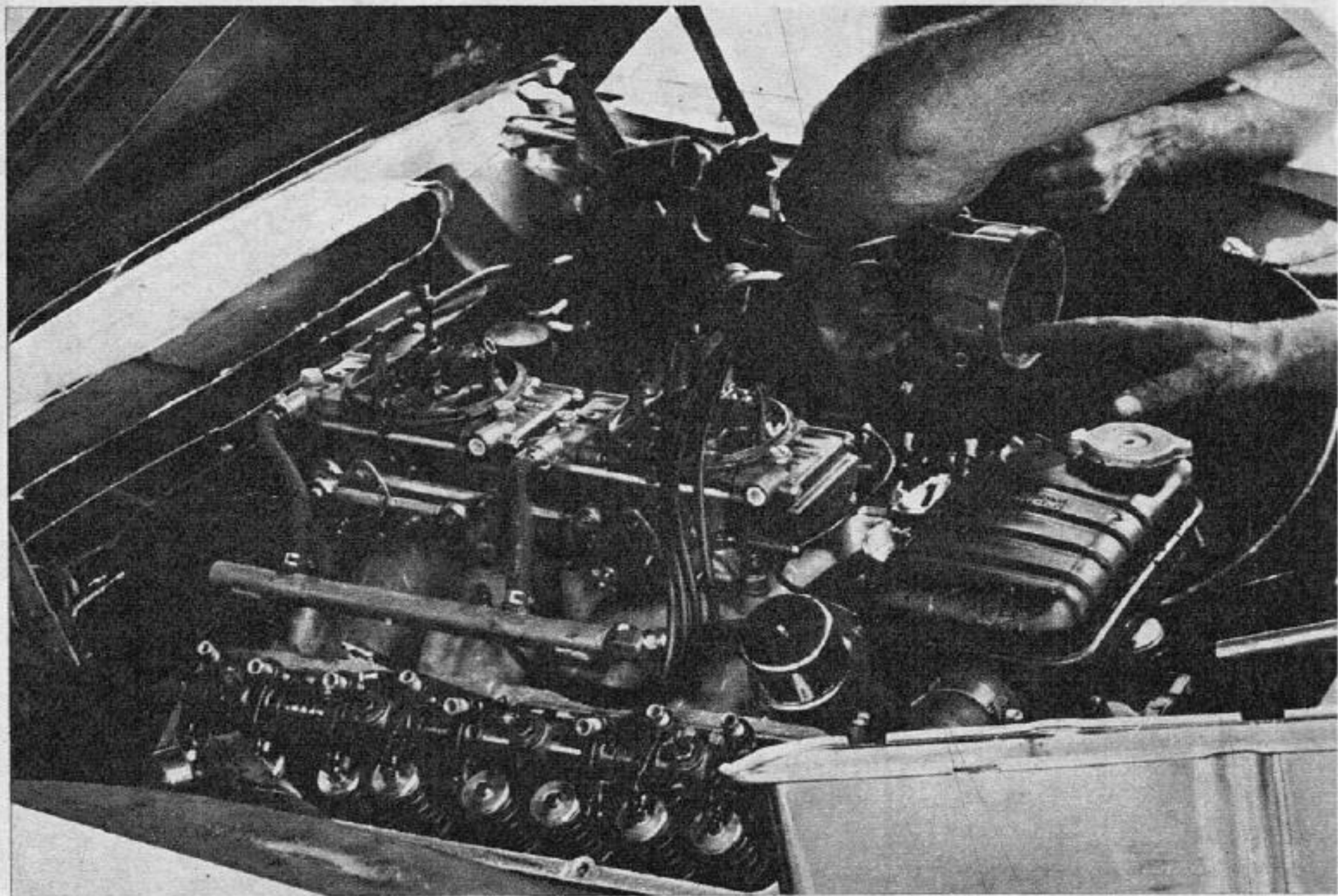


▲
Duelo en Trenton: Lee Roy Yarbrough puntea en las 300 millas; lo sigue de cerca David Pearson, ambos con Ford.



Arriba, derecha: Los monstruos impulsores. En este caso el V-8 de 427 pulgadas cúbicas (7 litros de cilindrada) del Ford Torino del ganador de las 300 millas de Trenton.

El reglamento indica que las puertas deben estar trabadas. Es normal que en los stock se entre y salga por las ventanillas.



tendido sobre la cabeza. La "jaula" antivuelco, que debe estar construida con materiales y sobre diseño preestablecidos, no sólo cumple la misión de indeformabilidad en un vuelco sino que, por tener varias barras haciendo de refuerzo a lo largo de las puertas, elimina al piloto muchos de los riesgos en los choques de costado (muy comunes en las carreras de óvalo). El uso del casco es, por supuesto, obligatorio y éste debe ser de alta calidad y aprobado por la Asociación.

Por permitirlo el reglamento, todos eliminan los cristales de las ventanillas laterales y los faros delanteros y luces traseras son reemplazados por placas de metal.

Estos son, a grandes rasgos, algunos aspectos de la reglamentación para stock car.

UN EJEMPLO: TRENTON

Casi 50 competencias oficiales por año y millones de dólares en premios hacen cada vez más grande el número de aficionados plegados hacia los stock. Las carreras se disputan en circuitos ubicados a lo largo y ancho del país —casi todos del tipo Daytona—, mas no se crea que como el citado escenario, o Indianápolis, son los demás. En realidad son pocos los que pueden acomodar más de 100.000 personas y en cambio son muchos los que están bajo esa capacidad; no obstante —tanto en un caso como en otro— las reuniones son siempre un fructífero negocio.

Tomemos el ejemplo de la última competencia, disputada el domingo 14 de julio ppdo. en el Speedway de Trenton, un óvalo de asfalto con una milla de recorrido, construido hace ya muchos años en las afueras de la capital del estado de Nueva Jersey. 35 pilotos fueron de la partida, dispuestos a cubrir las 300 millas, alentados por 25.000 dólares en premios. En las tribunas se ubicaron 17.000 espectadores que pagaron entre 6 y 7,50 dólares por su lugar (reservado y numerado) y la re-

caudación dejó los suficientes dividendos para que tanto patrocinadores como corredores quedaran satisfechos. El ganador, Lee Roy Yarbrough, se llevó 4.800 dólares (y ésta no fue precisamente una de las carreras llamadas grandes).

Trenton es el reflejo de numerosos escenarios similares que cuentan con la aprobación del público —téngase en consideración que cada ticket cuesta como promedio el triple de una entrada para el cine— y si la gente responde es porque se le brinda un espectáculo que reúne dos factores muy importantes: seriedad y emoción. Seriedad en el sentido del respeto por el horario, las figuras anunciadas para participar y la reserva de localidades. Emoción, por lo que se ve en la pista a través del colorido girar de hombres y máquinas.

Quien concorra a una prueba de estas características puede estar seguro de que no se aburrirá. Los frecuentes "duelos" guardabarro a guardabarro (más que rueda a rueda), con roces que derivan generalmente en trompos, la embestida de los muros de contención o choques múltiples son resultado de una guerra sin cuartel que recién finaliza con la bandera a cuadros.

Lee Roy Yarbrough (Ford Torino 1968), que no tiene ninguna relación de parentesco con otro famoso en la categoría: Cale Yarbrough, señaló un promedio de 143 kilómetros por hora. Bastante más alto pudo ser éste, de no mediar los 5 accidentes que obligaron a disminuir la velocidad durante 27 circuitos. No hubo heridos, pero sí autos abollados como para dar trabajo a una legión de chapistas. El enemigo más enconado, Richard Petty (Plymouth), vio hacerse humo sus esperanzas de batir al Ford Torino al fundir su motor cuando cumplía 162 vueltas. De ahí en más, Yarbrough tuvo que cuidarse de Bobby Isaac (Dodge Charger 1967), que pasando de la retaguardia al segundo puesto comenzó a amenazar la posición del puntero. Pero tampoco Isaac tuvo suerte, su motor despidió una impresionante hu-

mareta a poco de cubrir 259 millas y el coche al mismo tiempo empezó a zigzaguear hasta dar con el muro exterior (el piloto resultó ileso).

El camino estaba despejado y los mecánicos indicaron al ya presunto ganador que bajara el ritmo, pues su más inmediato perseguidor corría una milla detrás, pero Yarbrough hizo caso omiso y por el contrario, comenzó a girar a mayor velocidad: la tribuna agradecida.

Faltando 20 vueltas, el piloto del inalcanzable Torino hizo su sexta y última entrada en los boxes, cambió las dos gomas interiores y cargó 10 galones de nafta. Cuando intentó salir "picando", el coche se paró ("solté el embrague muy bruscamente", confesó después Lee Roy). Los mecánicos empujaron el blanco Ford como desesperados y luego de unos segundos de angustia el V-8 volvió a la vida y Yarbrough siguió sin problemas hasta la victoria final.

Para pruebas de esta duración es común que los hombres de punta instalen un motor totalmente nuevo. La explicación dada por el vencedor da un particular enfoque del motivo: "Correr durante 300 millas el motor en este Speedway es como hacer 75.000 millas a marcha normal en una carretera" (...y 75.000 millas equivalen a 120.000 kilómetros).

Otro Ford Torino (también de 427 pulgadas cúbicas) ocupó el segundo lugar, conducido por David Pearson. Tercero fue Bobby Allison (Chevelle 66), joven piloto que luce un depurado estilo; cuarto Charlie Glotzbach, con un flamante Dodge Charger, y quinto Pete Hamilton (Torino). Durante la presente temporada, Ford —por intermedio de los Torino y Mercury Montego— está tomando cumplida revancha de las reiteradas derrotas que le infligiera en 1967 el Plymouth de Richard Petty. Después de lo apreciado en Trenton no es difícil predecir que Ford se quedará con el campeonato de 1968, de no mediar una inesperada reacción del binomio Dodge-Plymouth.

Con sus ojos llenos de horizontes, el clásico atuendo de un correccaminos internacional y una Triumph 650, el ingeniero Paul Pratt, un inglés de 37 años, llegó a nuestra redacción con su serie de anécdotas hilvanadas a lo largo de miles de kilómetros. Viene desde los Estados Unidos y Europa y nos dejó esta pequeña guía para todos aquellos que se sientan tentados a imitarlo. ¿Usted tiene una moto? ¿Tiene ganas de evadirse de la monotonía? Lea y decídase

Siempre, desde que yo comencé a dedicarme a las motos, hacia el final de la segunda guerra, estuve interesado en la posibilidad de viajar a todos lados en moto. De tal forma en el verano de 1947 había ahorrado los cupones de racionamiento de combustible para seis meses y me largué en un viaje a Escocia sobre una Velocette 350. Esto fue el comienzo y desde entonces una motocicleta me abrió muchísimas nuevas fronteras y a través del motociclismo pude conocer mi propio país —Inglaterra— y más tarde otros y sus gentes, mucho mejor que como lo podría haber hecho de cualquier otra manera.

Aparte de mis viajes durante las vacaciones veraniegas que me llevaron por toda Europa, recorrí sobre las dos ruedas Egipto, Nueva Zelandia y finalmente dos largos viajes: el primero de 70.000 kilómetros por Norte y Centroamérica desde 1961 a 1963 y el último y más duro, el que estoy completando ahora, en el cual partí de los Estados Unidos para llegar a la Argentina cruzando toda América.

Deliberadamente usé la descripción del "viaje más duro" porque en él anduve por países relativamente poco recorridos por motos y que presentaban la dificultad de las condiciones de la ruta, los cambios climáticos debidos a las diferentes alturas y estaciones, así como los inconvenientes generales de cualquier travesía.

Muy poco antes de abandonar la Argentina rumbo a Uruguay realicé una visita muy agradable a la redacción de PARABRISAS CORSA y en ese momento me pidieron que escribiera un artículo, alguna nota en la cual resumiera una serie de consejos e información general relativa a la preparación de una motocicleta para un largo viaje. No es necesario decir que rápidamente estuve de acuerdo.

Aunque algunas de las siguientes opiniones parezcan innecesarias para "raidistas" experimentados, yo espero con seguridad que ellas sirvan también para aquellos que por primera vez preparan un viaje de vacaciones en moto.

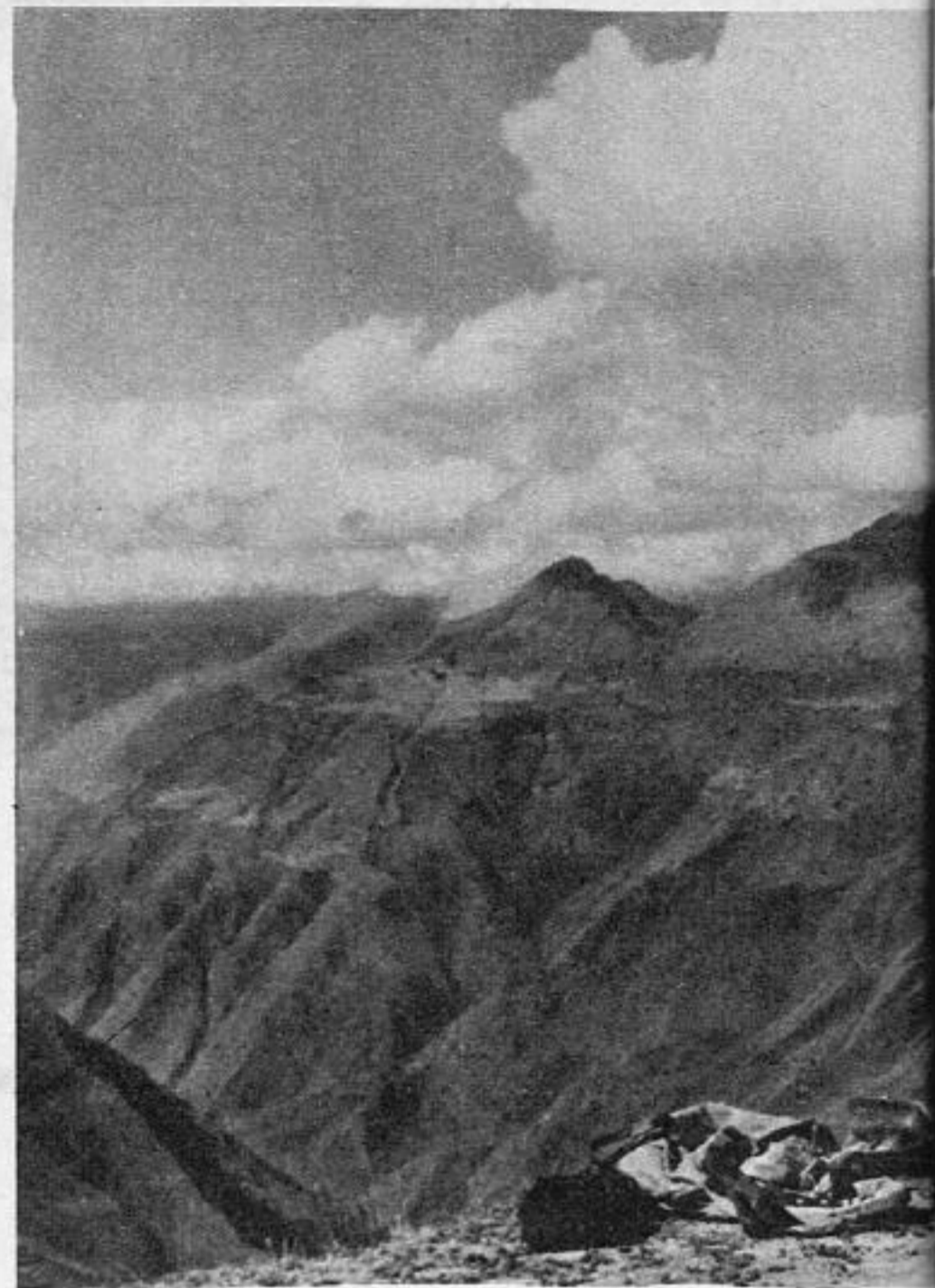
Esto me lleva al primer punto. Que es muy, muy, muy recomendable que antes de prepararse para un largo viaje la persona en cuestión haya realizado al menos uno o preferiblemente varios viajes cortos por su país o los países vecinos para probar todo su equipo y —lo que es más importante— conocerse a sí mismo para asegurarse de que uno está suficientemente interesado y temperamentamente preparado para realizar largos raids sobre una motocicleta.

Una pregunta que me he hecho muchas veces es: "¿por qué viajar?". Es imposible responderla con pocas palabras, pero si lo trato diría: "En tren de conocer otros países y sus gentes lo mejor posible, considero que lo esencial es visitar los países en persona y aprendiendo algo del idioma".

Otros preguntan: ¿Por qué en moto? Esto depende en gran parte de que yo soy un gran entusiasta del motociclismo.

Siento también que sobre una moto uno consigue el beneficio total que proviene del buen tiempo y los días de sol, cosas de las que nos vemos privados si nuestra vida transcurre en un trabajo de fábrica u oficina. Por otro lado, con una moto se pueden alcanzar muchos lugares a los cuales no se puede llegar con auto y además en muchas partes a la gente del pueblo le resulta más simpático ver a un hombre en moto que a "un rico gringo que viaja en auto".

Quizá no sea inapropiado comenzar



con unas pocas consideraciones sobre la preparación personal para un largo viaje. Cuando hablo de un largo viaje no me refiero a una simple salida de vacaciones sino a algo que implica dejar el propio país y la familia por un largo período, el trabajo regular y la entrada de dinero asegurada que tenemos en una vida sedentaria.

Sammy Miller, el famoso corredor inglés de carreras campestres, fue consultado una vez sobre cuál era el aspecto principal al que debía su éxito y contestó: *dedicación*.

Uno debe estar totalmente abocado al proyecto y creer solamente en él. Habrá por cierto muchos problemas y dificultades para superar y tampoco uno puede esperar a recibir una hospi-



UN TROTAMUNDOS?



Este es el ingeniero Paul Pratt, un entusiasta sin límites de las motos y de los viajes por todo el mundo. Aquí, él mismo con la cámara en automático se sacó esta foto entre Huancayo y Abancay, Perú.

En la última parte de su viaje por América la Triumph 650 de Paul Pratt descansa por caminos del sur de nuestro país.

talidad ilimitada en el camino. El dinero es siempre un problema y si uno no lleva ilimitadas cantidades debe estar dispuesto a "rebuscárselas" por el camino tratando de ganar algo mientras se viaja. Esto depende por supuesto de las habilidades personales de cada uno y de sus gustos; yo, por ejemplo, escribí varios artículos en los lugares por donde pasé, hice programas de televisión ilustrados con las fotos que yo mismo saqué y doy conferencias en colegios, clubes juveniles o cualquier institución que se interesa por mi país, mis viajes y mis experiencias sobre la moto. Y otra cosa esencial es darse cuenta de que el consulado o embajada más cercana no es un escritorio automático de prestar dinero.

Habiendo dicho todo esto quiero dar un énfasis final sobre lo siguiente: que el viajar en una motocicleta está abierto para gentes activas de cualquier edad y de ambos sexos.

SOBRE LA ROPA

La mayoría de los trajes de motociclistas que se ofrecen a la venta son excelentes, pero yo prefiero un conjunto de dos piezas que aparte de brindar protección frente a cualquier tipo de clima tenga también buenos bolsillos a los cuales no pueda llegar el agua y en los cuales uno puede guardar pequeñas herramientas. Esto ahorra el trabajo de tener que abrir la caja de las herramientas o el equi-

paje cada vez que hay que hacer un ajuste de rutina.

Nunca viajé sin guantes, aunque el clima fuese caluroso. Uno siempre puede tener una caída y terminar con las manos llenas de raspones. Una cosa también muy deseable es un casco pero recomiendo por sobre todo que se consiga uno liviano y lo más fresco posible para poder resistir la tentación de quitarlo en momentos de calor.

Un buen par de botas también debe integrar el equipo, aunque no deben ser demasiado altas que sean incómodas para caminar cuando uno se baja de la moto.

Finalmente las antiparras son muy importantes y en realidad esenciales si no se lleva parabrisas. Son útiles las que otorgan protección contra el sol, pero lógicamente pueden ser incómodas para andar de noche. Con llevar dos pares...

SOBRE LAS CÁMARAS

Ya sea que uno piense vivir de las fotos que saque o que simplemente piense en viajar, lo cierto es que la mayoría de la gente lleva por lo menos una cámara. Por supuesto que el campo de elección y precios es tan grande que resulta casi imposible recomendar algo en especial sin conocer las ideas del interesado; pero mi opinión es que siempre vale la pena hacer un esfuerzo para llevar lo mejor posible. Una cosa que no hay que

olvidar es *dónde* se deben llevar las cámaras. Por ejemplo, es excelente el estuche antigolpe e impermeable que se ofrece con las Rolleiflex.

Hay que ubicar todo el equipo fotográfico en un lugar donde haya las menores vibraciones, dentro de un envase de polietileno y si es posible separado del resto del equipaje para que sea rápidamente accesible por cualquier eventual foto o para llevarlo consigo mismo cada vez que uno se detiene a comer o a dormir.

¿Cuántas cámaras? Yo prefiero llevar dos, una para color y otra para película blanco y negro.

RESTO DEL EQUIPO PERSONAL

Depende mucho de la elección personal de cada uno. Doy la siguiente lista de lo que considero indispensable. Un catre plegable de tubos de aluminio, una bolsa de dormir, un bidón de combustible, platos de aluminio para ahorrar peso y una caramañola de plástico de esas irrompibles e inabollables que son muy, muy importantes para casos de cruzar desiertos, como le pasó a un motociclista argentino que encontré una vez en el norte del país que se había quedado sin agua y lo hubiera pasado bastante mal si no aparecía yo.

También recomiendo llevar una funda para cubrir toda la moto, que sirve para protegerla del clima y de la inevitable "curiosidad" de mucha gente. Si se puede hacer con un cierre hermético, mucho mejor.

Habrán notado que hasta ahora omití el detalle de una carpa. En general considero que las carpas son útiles únicamente en países donde hay buenas facilidades para acampar y donde por otro lado los hoteles son muy caros, como sucede en Estados Unidos. En otros lados siempre prefiero conseguir una pensión, un club o una institución donde pueda colocar mi catre y mi bolsa de dormir, como lo hice en Buenos Aires, donde vivía en el club Shell en Vicente López.

AUXILIOS

Esto es siempre una dificultad para decidir porque uno debe ajustarse al compromiso entre tres factores: lo que es esencial, el peso de las cosas y el espacio disponible para ubicarlas. En primer lugar sugiero que no se lleve nada que pueda ser comprado durante el viaje en la ruta.

En cambio sí no hay que olvidar el libro del fabricante de la moto en el cual figure el detalle de todos los elementos de reparación y si es posible informarse antes de salir de todos los concesionarios— de la marca de moto que se use— que encontraremos en el camino para manifestarles a todos de los propósitos del viaje que uno quiere hacer y tratar de conseguir una recomendación de la fábrica para que nos puedan proveer

de cualquier repuesto que se necesite.

Un juego de herramientas, por supuesto, es obligado y se debe cuidar que sirva para quitar y poner todos los tornillos o tuercas de la moto. Mi lista personal incluye condensador, bujías, algunos pocos tornillos y tuercas de las medidas que requiere la moto, válvulas del motor, válvulas del aire de las cubiertas, platinos, gicleurs diferentes para las distintas alturas, un equipo de reparación de cubiertas por vulcanizado, algunos rayos para las ruedas, cadenas de repuesto y un extractor.

Cualquier otro elemento de repuesto entraría ya dentro del exceso de peso y espacio de que habíamos.

SOBRE EL MOTOR

Llegamos al punto más importante de todos. La preparación depende de las preferencias personales y del tipo de viaje planeado, pero para cubrir todas las posibilidades parto de la base de que el viaje en cuestión cubrirá todo tipo de rutas.

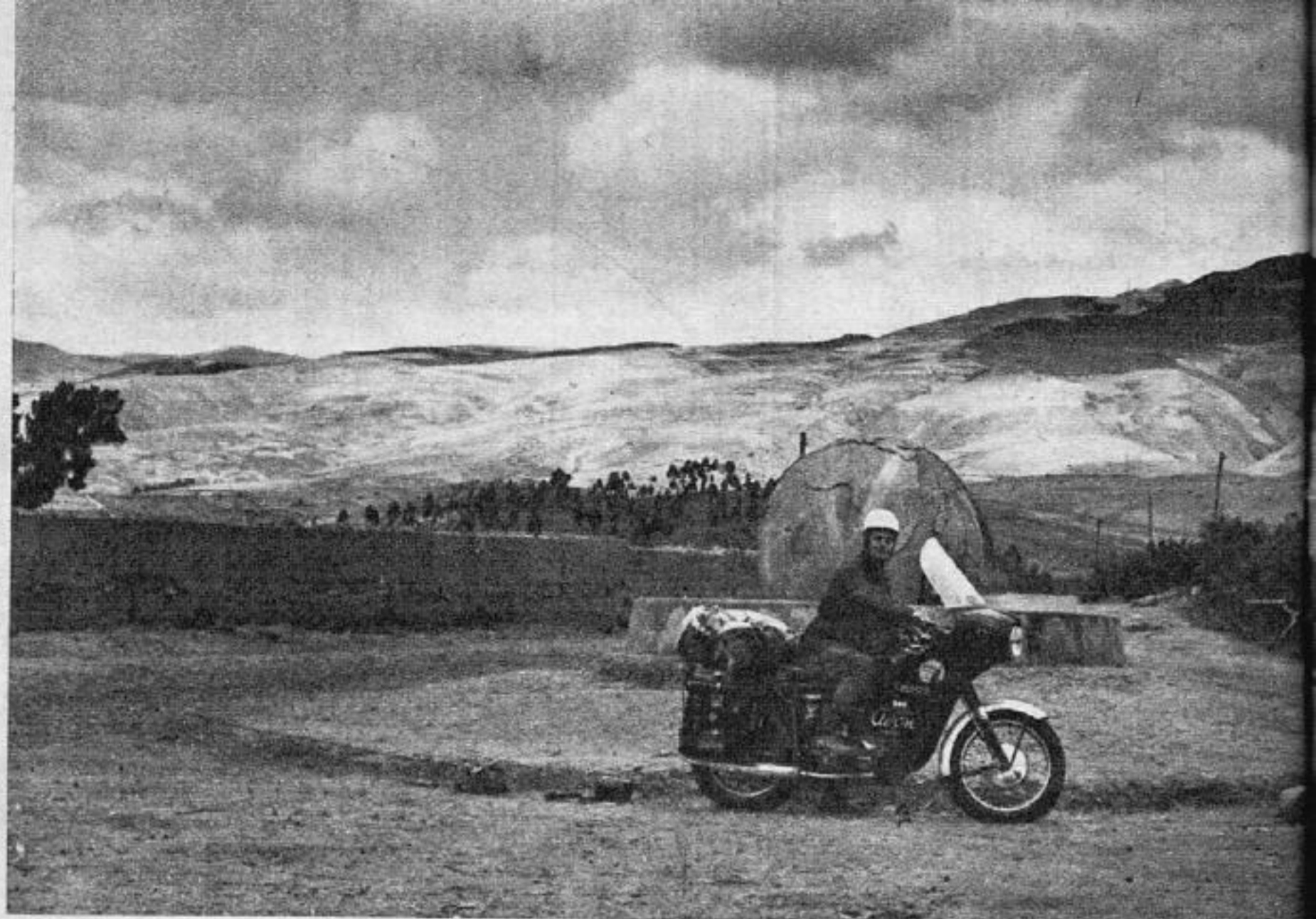
La pregunta que yo más he contestado a través de mis recorridos es la velocidad a la cual circulo. Todos se sorprenden cuando les cuento que el peso y las cargas que llevo no permiten jamás andar a la velocidad máxima de la moto.

Mucho más importante es que el motor sea fuerte y capaz de tirar aun en todas las marchas con el mínimo de alimentación. Y por sobre todo debe ser confiable, ya que la virtud que más puede apreciar un raidista en su máquina es la confianza que puede tener en ella.

Como prefiero una moto capaz de recorrer largas distancias a buena velocidad, elijo una moto de alrededor de 500 cm³, aunque también hice muchos viajes exitosos con motos de 250 cm³ o menores. Un motor más grande permite circular a mayores velocidades con menor abertura de acelerador y el consiguiente menor desgaste del motor. Una caja de cambios muy "elástica" es lo más conveniente para surcar cualquier tipo de terreno o cuesta y maltratar lo menos posible al embrague. Lamentablemente no todos los fabricantes ofrecen una gama amplia de relaciones de caja. Yo prefiero personalmente una caja que tenga la primera y la segunda bastante cortas para el trazado difícil y la tercera y la cuarta largas y cerca una de la otra para viajar rápido en la ruta. El tanque de nafta debe ser lo más grande posible para evitar la necesidad de llevar recipientes adicionales. Un tanque de unos 18-20 litros provee la necesaria independencia para recorrer distancias lógicas.

El motor no tiene por qué ser totalmente nuevo, pero tiene que estar en perfectas condiciones de uso y —que es muy importante— esté adecuado ya a su dueño. La relación de compresión debe ser bastante baja para admitir combustibles pobres. Debe ser un motor relativamente fácil de reparar y que no requiera herramientas especiales. Hay que cuidar que mantenga una buena distancia al piso.

He usado en mis dos viajes largos una Triumph 650 que yo considero casi como la máquina ideal. Personalmente estoy a favor de los motores de cuatro tiempos que mejoran la tracción en todo terreno y la lubricación del motor. Sin embargo debo reconocer que los dos tiempos tienen la ven-



taja de menor centro de gravedad, menor peso total, que son más fáciles para trabajar en ellos y que tienen menos piezas móviles.

Una cosa que hay que llevar son cables de repuesto para acelerador y embrague. Y algo que no es obligatorio pero sí muy útil es un parabrisas, que no sólo nos protege del viento sino de los insectos voladores y de las piedras que arrojan otros vehículos en los caminos que no son de asfalto. Y una barra protectora para casos de caídas tampoco está de más. Porque también sirve para proteger a la moto cuando se la transporta en barco o avión.

Otra recomendación: buenos guardabarros de tipo cross-country. Y por supuesto finalmente hay una cantidad de pequeñas ideas que se le ocurren a cada persona que desea emprender viajes de este tipo. Por ejemplo yo encontré ventajoso recorrer largas distancias durante el día y muy poco por la noche para desconectar así el alternador y no sobrecargar la batería o el rectificador de voltaje.

RESPECTO A LAS GOMAS

La elección de cubiertas es importante. Las que se usan en las carreras de "trials" a campo traviesa en Inglaterra son muy buenas para cami-

nos malos o barrocos, pero no son las adecuadas para cuando hay que viajar en caminos normales, mientras que gomas comunes pueden resultar directamente esquiés sobre superficies mojadas o con mucho barro. Después de mi experiencia puedo recomendar a la Dunlop K 70 como el mejor compromiso entre todos los factores. Aunque es un poco blanda para los caminos mojados se puede usar un poco más ligero que otras gomas. En caso de elegir gomas de mayor diámetro que las standard hay que tener en cuenta la distancia que queda entre la cubierta y el guardabarros.

Estoy a favor de gomas de sección un poco más grande —4.00 pulgadas atrás y 3.25 adelante— que protegen las llantas en rutas escabrosas y que también pueden usarse con menor presión, lo que otorga un andar más cómodo para el piloto aunque lógicamente la tenuta a gran velocidad no será la misma.

EL LUGAR PARA EL EQUIPAJE

Los motociclistas como los médicos jamás llegarán a grandes acuerdos entre sí, por lo que aquí sólo hablaré de mi experiencia personal. La gran verdad son los "aeroelastics" o bandas elásticas mezcla de goma y tela, que con los correspondientes





En el punto medio de su viaje por las tres Américas: cruzar la línea ecuatorial.

Abajo, izquierda: Esta es la moto y el piloto con todos sus atavíos de viaje. Todavía ambos se conservaban muy limpios: recién estaban en México.

La curiosidad es inevitable en todos los lados por donde cruza el insólito viajero. Pero como nos dice Pratt "no hay que creer que por eso nos darán las cosas gratis".



ganchitos en la punta aseguran todos los bultos y valijas. Aconsejo a cada eventual viajero que lleve un buen número de estas bandas elásticas. Sirven además para reparaciones varias.

¿En qué llevo las cosas? En la mayoría de los casos llevo una valija de tipo militar que aprovecha bien el espacio. Prefiero no llevar nada sobre mis espaldas aparte de una máquina de fotos, porque si no sería demasiado incómodo (en caso de llevar una mochila, por ejemplo). Sobre el tanque de nafta se puede fabricar un receptáculo pequeño para llevar mapas, guantes, antiparras, pequeñas herramientas y demás cosas de uso continuo.

En una valija más pequeña suelo llevar todas aquellas cosas que se necesitan cada vez que hay que cruzar una frontera o realizar algún trámite legal: vale decir, los documentos y cosas que hay que declarar. Si no estoy cerca de ninguna frontera, en esa valijita llevo debajo de todo, los documentos y encima, la comida para el día. Además es la valija donde llevo todas las cosas que no se pueden perder (documentos y cámaras) y por eso es útil que sea pequeña para tenerla siempre con uno mismo.

LOS DOCUMENTOS

En Latinoamérica el tríptico internacional que se obtiene en el ACA y la licencia internacional para conducir (que también se otorga en el ACA o el Touring Club) junto con el pasaporte son los papeles necesarios. En Europa la "Green Card" o carnet verde es lo más adecuado porque ofrece un seguro para toda Europa. En Latinoamérica es más difícil conseguir un seguro integral para todos los países, pero por lo menos es aconsejable asegurar las cámaras.

CONCLUSION

Un consejo final. Ya con la motocicleta lista, las ganas y el dinero también, es conveniente hacer unos cuantos centenares de kilómetros de prueba sobre rutas tan malas como las que uno espera encontrar en el camino. Porque nada es más decepcionante que iniciar un viaje y darse cuenta después que hay que modificar todo el esquema de la máquina o el equipo ya en viaje y a mucha distancia de la casa de uno.

Y otra cosa. Algunas personas creen que tan sólo por emprender un viaje fantástico, aventurero o no, conseguirán nafta, aceite, gomas, repuestos y todo gratis. Si uno quiere conseguir algún tipo de apoyo financiero tiene que preocuparse antes de partir y obtener la posible aceptación por parte de revistas o periódicos locales de notas del viaje y acompañadas de fotografías.

Si este artículo ha servido para estimular el interés por el motociclismo, y, sobre todo, para despertar el interés por los viajes, entonces ha cumplido su cometido y yo me sentiré particularmente satisfecho. Quizá en unos pocos años las posiciones sean invertidas y veamos motociclistas latinoamericanos haciendo su trotada de mundos en Europa. Si eso llegara a ser, yo estaré allá y muy feliz de encontrarme con ellos.

290°



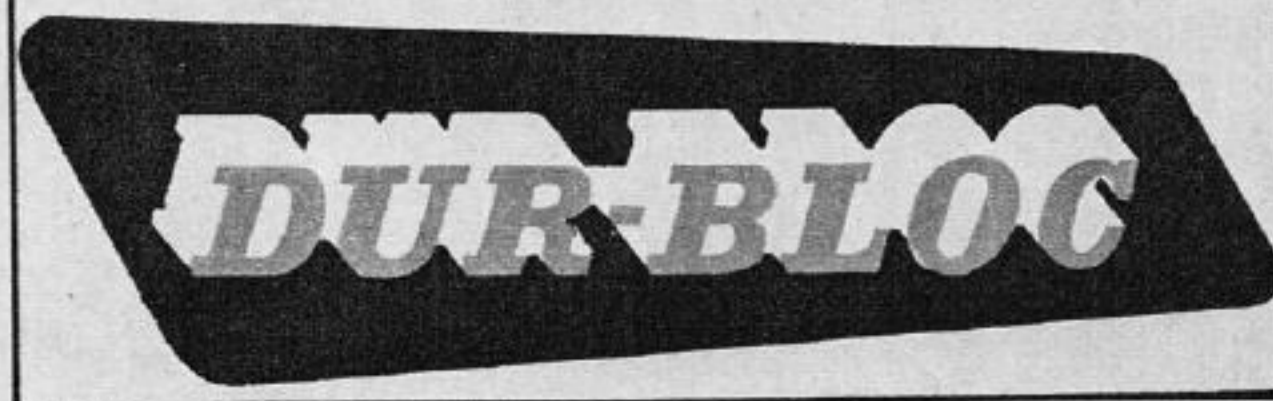
SEGURIDAD en alto grado!

Superando todas las marcas de seguridad, llegó DUR-BLOC Alta Performance: El fluido para frenos de acción total con punto de ebullición de 290°. Esta excepcional entrega lo coloca automáticamente a la vanguardia de fluidos para frenos argentinos; brinda un 55% extra de seguridad sobre las exigencias de la Norma SAE-70 R3 y permite el uso más versátil en toda clase de automotores, desde coches de carreras, transportes colectivos de pasajeros, camiones y todo automóvil que necesite respuestas RAPIDAS y EFICIENTES... con "Seguridad en alto grado"!

Además, DUR-BLOC Súper Pesado, punto de ebullición de 200°, ideal para todo tipo de automotor.

INSUSTITUIBLES para Frenos a Disco.

FLUIDOS PARA FRENO



MONROE

Una embarcación provista de "hidrofoils" eleva su casco fuera del agua y puede desarrollar altas velocidades. La sustentación alar y su comparación con los sistemas convencionales

por NICOLAS GELORMINI

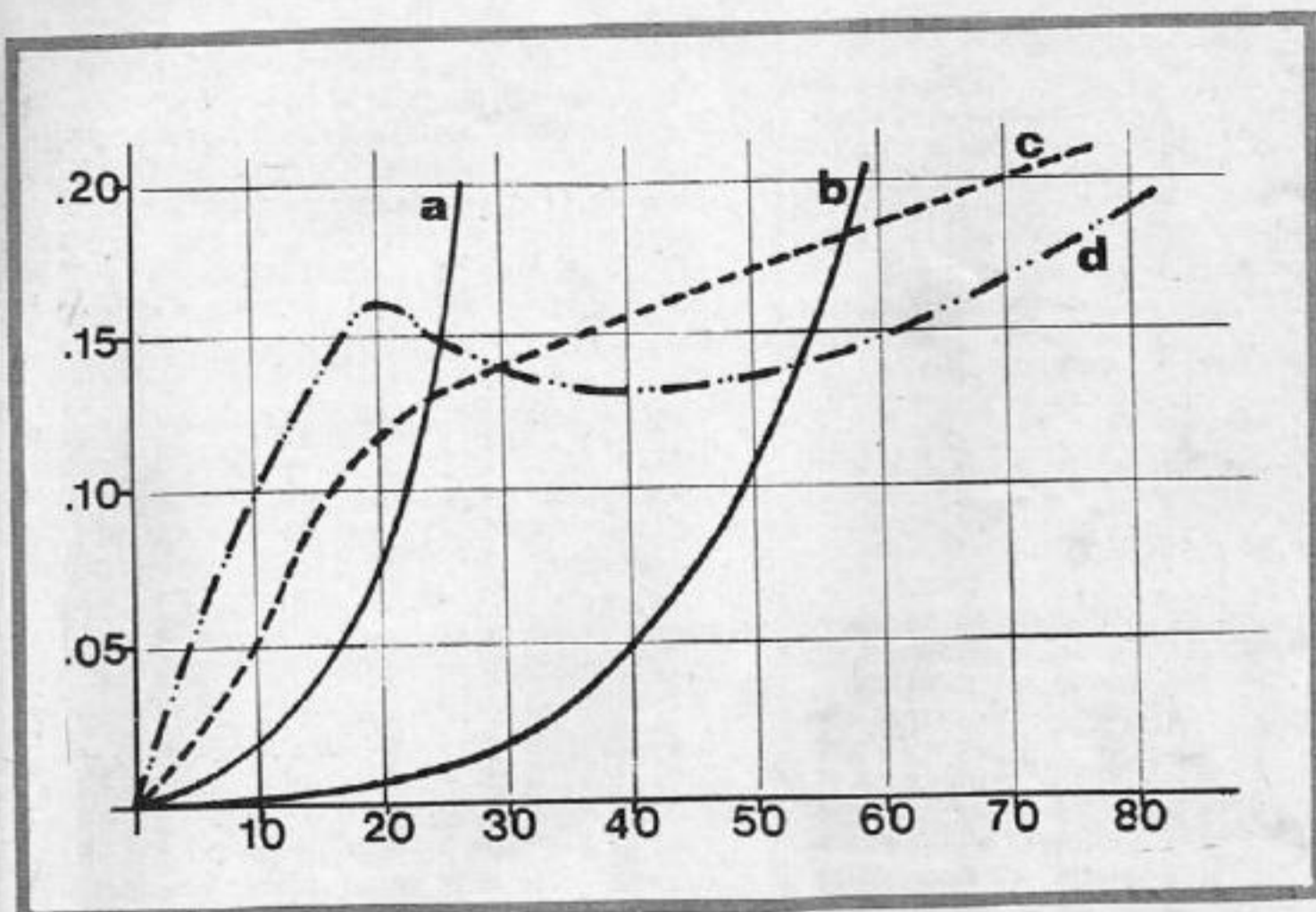


Obtener más velocidad con la misma potencia. Este es un problema que constantemente trata de resolverse desde el momento que involucra beneficios deportivos, comerciales, militares, etc. Evidentemente, la única forma de aumentar la velocidad, para una potencia dada es disminuir la resistencia al avance. Para ello una de las soluciones más modernas es el "alicasco", es decir, un casco dotado de elementos de tipo alar que le permiten obtener una sustentación hidrodinámica plena. Con ello se apartan del agua, disminuyen la formación de olas y adquieren mayor velocidad. A los efectos de esta nota tomaremos tres embarcaciones tipo: una será la convencional navegando sin sustentación hidrodinámica, es decir, el empuje será igual al desplazamiento. La segunda será una embarcación que denominaremos "planeadora", cuyo casco le permite adquirir un cierto grado de sustentación hidrodinámica; y la tercera será el casco alado, alicasco, etc., como quiera que se lo desee llamar, provisto de alas o *hidrofoils*.

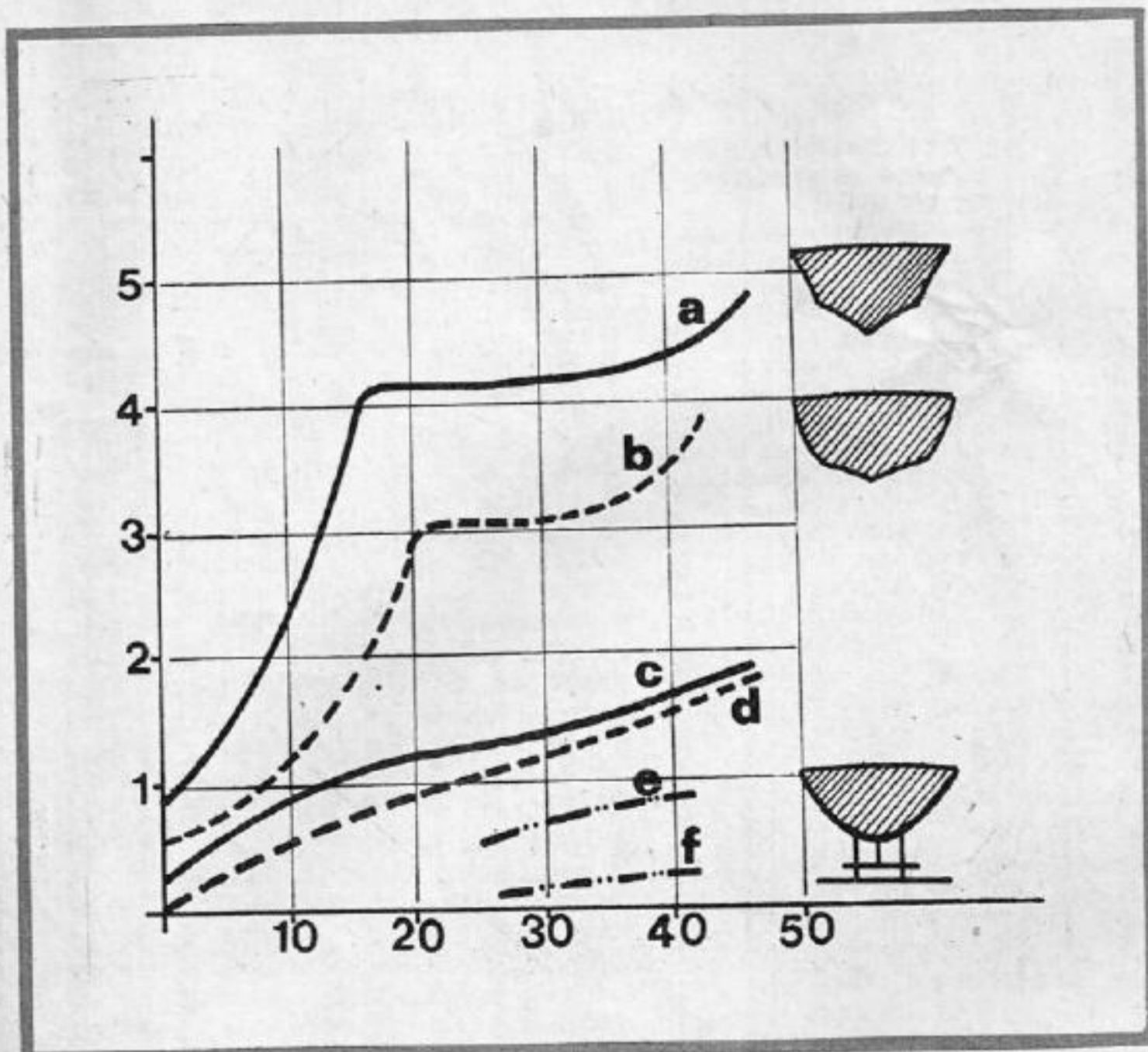
CONSIDERACIONES GENERALES

Queda dicho que el objeto principal de sustentar hidrodinámicamente un casco es obtener una mayor velocidad que con igual potencia daría un casco convencional. Secundariamente ha podido probarse que el tipo de "alicasco" permite desarrollar altas velocidades, aun con mar de fuerza 4 ó 5 de la escala de Beaufort, esto es, con olas de hasta 3 metros de altura. Aun en dichas condiciones mantienen escasa aceleración vertical y un limitado rolido y cabeceo. Examinemos la figura 1, donde se han llevado las curvas típicas de la relación resistencia-desplazamiento en función de la velocidad de tres tipos de embarcaciones: casco tradicional, casco planeador y alicasco. La resistencia al avance del casco tradicional aumenta muy poco al principio, pero en cuanto las velocidades comienzan a ser notables la resistencia llega a valores prácticamente inalcanzables con plantas propulsoras razonables. Ello se debe principalmente a la resistencia dada por la generación de olas producida por la carena. En un casco planeador parte del empuje estático está sustituido por empuje hidrodinámico; hay por lo tanto una menor inmersión y una menor formación de olas. A bajas velocidades, como puede verse en el gráfico, ello nos "cuesta" una potencia algo mayor, pero queda ampliamente compensada en cuanto se acelera. Si ahora nos ocupamos de un casco con una completa, o casi completa, sustentación alar, podemos eliminar por completo la resistencia por formación de olas, quedando únicamente la debida al perfil que queda en contacto con el agua. La resistencia de los perfiles alares, a igualdad de porte, es notablemente inferior que la de los cascos planeadores y por ello pueden alcanzarse velocidades muy elevadas, imposibles de alcanzar sin dichas condiciones. Sin embargo, los "alicascos"

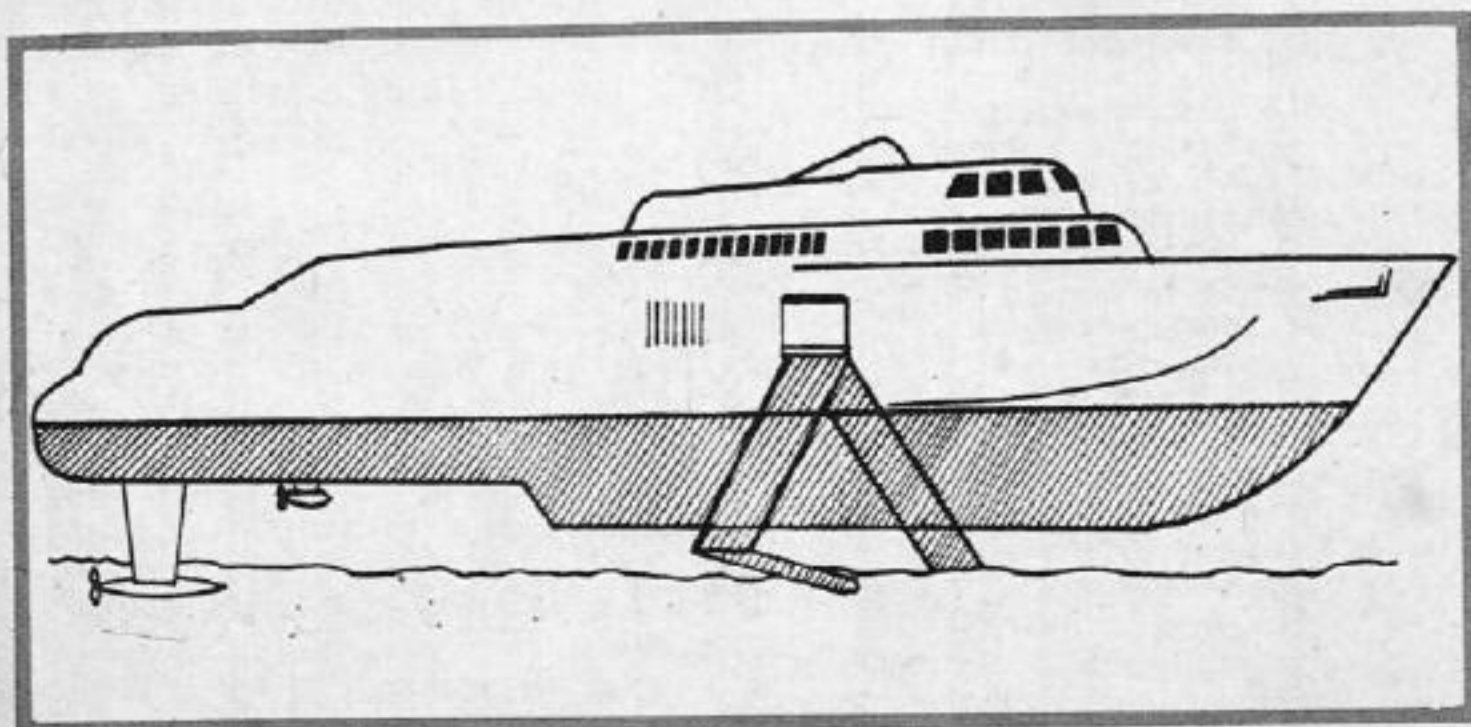
BARCACIONES



Curvas características para embarcaciones distintas. En ordenadas están presentadas las relaciones resistencia total/desplazamiento, y en abscisas la velocidad en nudos. Los tipos de cascos a que se refieren, son: a) convencional de unos 60 m de eslora; b) convencional de unos 300 m de eslora; c) casco planeador; d) casco con sustentación alar.



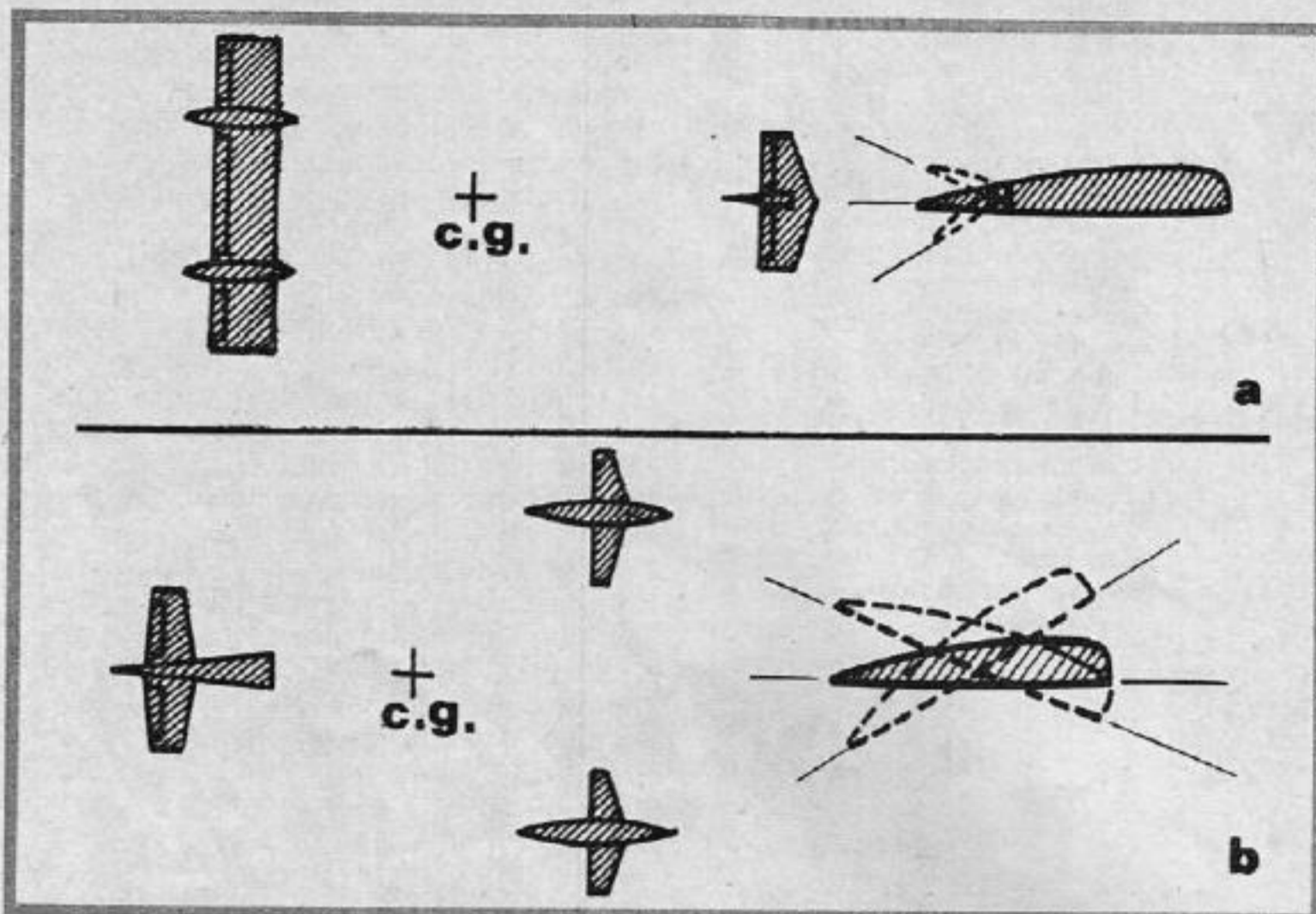
En ordenadas está representada la aceleración en valores "g" (aceleración de la gravedad) y en abscisas la velocidad en nudos. Las curvas son: a) aceleración máxima del casco planeador; b) aceleración máxima de casco de carena llena; c) aceleración media casco planeador; d) aceleración media casco carena llena; e) aceleración máxima casco con sustentación alar; f) aceleración mínima casco con sustentación alar.



Un esquema de un casco con sustentación alar mostrando la disposición de las alas del sistema de estabilidad espontánea. Es simple, poco costoso y estabiliza automáticamente el rolido y cabeceo.

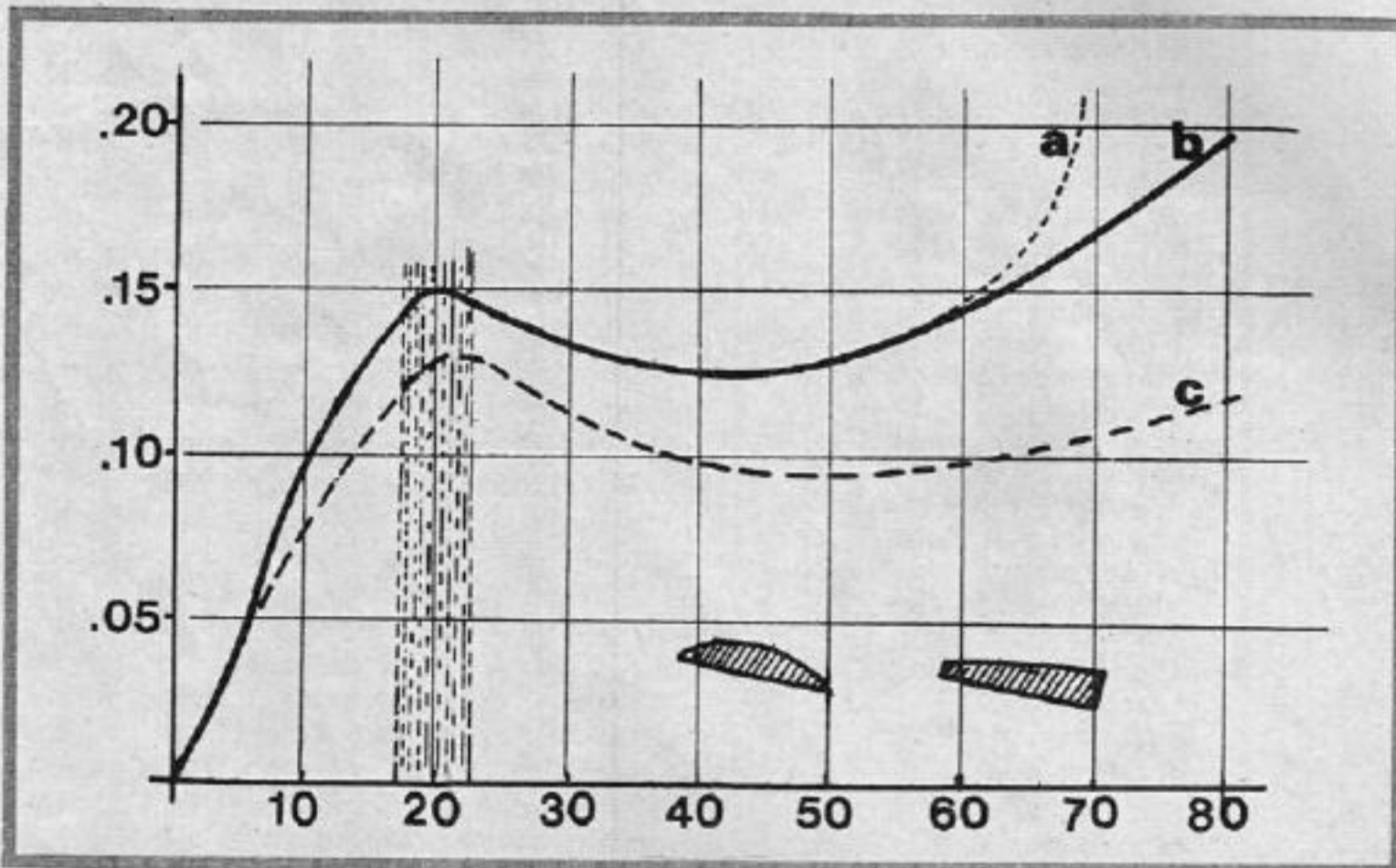
tienen necesidad, para obtener su característica sustentación alar, de una velocidad mínima, que puede asemejarse a la velocidad de despegue de los aviones. Por debajo de ella, el casco queda inmerso y su resistencia al avance será muchísimo mayor no sólo respecto de un planeador sino respecto de un casco tradicional. La figura Nº 2 representa la aceleración vertical, medida en "g", que puede presentar dos formas de carenas planeadoras en relación con un aliscafo. Las aceleraciones están en función de la velocidad y tomadas para un mar de fuerza 4 en la escala de Beaufort. Se puede notar la relativa "dulzura" del casco con sustentación alar, que permite una navegación más que tolerable para velocidades superiores a 40 nudos con la condición de mar antedicha. Dos son los sistemas generalmente utilizados para los cascos con alas. El primero se denomina de estabilidad espontánea. Este tipo de alas, ver figura 3, tiene la gran ventaja de ser mucho más simple, poco costoso y de estabilizar el casco automáticamente, ya sea en su movimiento vertical, cabeceo o rolido. Es, sin embargo, muy sensible a las olas, y al variar la sustentación que lo soporta, imprime al casco una aceleración vertical pronunciada, que a pesar de todo sigue siendo menor que en un casco planeador. El único inconveniente que se les anota es que sienten bastante el efecto del mar de popa.

El otro sistema es el de alas completamente inmersas. Universalmente está considerado como el más idóneo si el aliscafo está proyectado para navegar a velocidad elevada con mar agitado. Las alas de este tipo no "sienten" la altura de las olas y tienen un excelente comportamiento. Tal tipo de alas requiere, indefectiblemente, la existencia de superficies móviles auxiliares de rápida respuesta que corrigen la variación de la acción hidrodinámica provocada por las partículas de agua que giran en órbitas circulares de acuerdo con la teoría de la ola trocoidal. Las superficies móviles auxiliares deben, por lo tanto, estar comandadas por pilotos automáticos, tal como ocurre actualmente en la técnica espacial. Respecto a la disposición de las superficies alares, que dependen muchísimo del tipo de propulsión adoptado, pueden usarse dos superficies alares a popa del baricentro y están destinadas a soportar del 75 al 80 % del peso del casco. A proa del baricentro irá otra superficie alar tal como indica la figura 4. Otra disposición que suele hacerse es la representada en la figura 5. En el primer caso, disposición llamada de aeroplano, el sistema de control mueve, además de las superficies móviles auxiliares, todo el perfil alar, tanto anterior como posterior o solamente el posterior, variando de tal manera el ángulo de incidencia. La maniobra de los alerones (flaps) se reserva solamente para el momento del "despegue" con el objeto de aumentar la sustentación dada por las alas. Debe notarse que el primer método (control

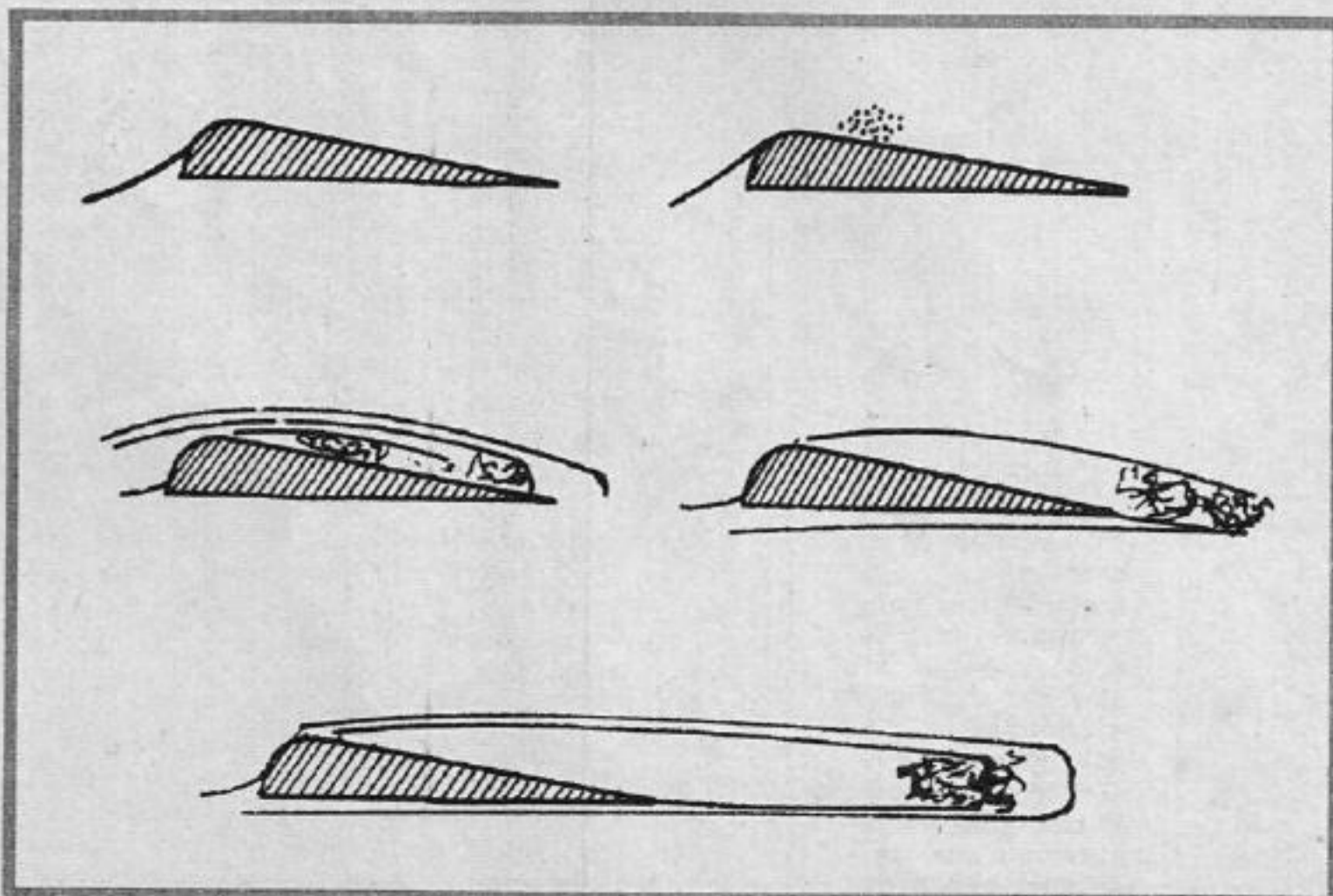


Disposición de las superficies alares que permiten sustentar un 70 por ciento con las posteriores y un 30 por ciento con las anteriores. El perfil dibujado a la derecha esquematiza el sistema de control con alerones.

Disposición de las superficies alares que permiten sustentar un 50 por ciento con las posteriores y un 50 por ciento con las anteriores. El perfil dibujado a la derecha esquematiza el sistema de control mediante el giro del ala entera.



En ordenadas se ha llevado la relación resistencia/desplazamiento y en abscisas la velocidad en nudos. La curva "a" da la resistencia total para alas subcavitantes y la "b" para perfiles supercavitantes. La curva "c" da la resistencia de los apéndices. La zona punteada indica la zona de "decolage" del casco con sustentación alar.



Un perfil sumergido en el agua puede operar en distintas condiciones según sea la velocidad desarrollada. De izquierda a derecha: sin cavitación, comienzo de la cavitación, comienzo de la erosión, comienzo de la vibración y supercavitación.

con alerones) requiere mayor potencia hidráulica de maniobra. El segundo (variación del ángulo de incidencia de todo el perfil) requiere mayor potencia, pero en compensación resulta más efectivo en un mar agitado. La elección de uno de ambos métodos depende del criterio utilizado en el diseño, construcción y conducción del alicasco.

Si examinamos algo más detenidamente la resistencia al avance de un casco alar en función de una velocidad, veremos que está constituida por su carena, sus alas, los sostenes de alas, etc. Cuando se navega a velocidad menor que la que hemos llamado de decolage, ya sea con las alas inmersas o con las alas anteriores levantadas, la resistencia aumenta rápidamente con la velocidad y se debe fundamentalmente a las olas y a la resistencia que ofrece la forma de la carena y perfiles inmersos. La carena contribuye con aproximadamente el 50% a la resistencia total, las alas con el 35 al 40% y el resto es sostenes, aire, etc. Cuando la velocidad alcanzada permite "decolar" la resistencia queda reducida prácticamente a las alas, que representan un 60 al 70% del total actual. Se tiene ahora una notable disminución en la relación resistencia-peso, que, desgraciadamente, vuelve a aumentar cuando la velocidad supera los 50 ó 55 nudos. Ello se debe principalmente a la aparición del fenómeno de cavitación sobre los perfiles alares portantes. Si se sigue aumentando la velocidad disminuirá el poder portante de las alas y la resistencia aumentará hasta hacerse inmensa cerca de los 65 ó 70 nudos. Es en este momento donde surge la necesidad de utilizar perfiles supercavitantes para las alas, es decir, perfiles de forma tal que no vean merado su rendimiento por dicho fenómeno. Tendremos, pues, una cavidad llena de vapor de agua detrás del perfil, pero, si se rompe lejos del perfil, si no causa erosión por su lejanía, etc., no afectará el poder portante del ala y seguiremos teniendo una resistencia aceptable aun a alta velocidad. Los principios son los mismos utilizados para hélices supercavitantes y pueden obtenerse velocidades superiores a los 80 nudos. En la figura 6 se ven dos tipos de perfiles y se han representado las curvas de resistencia típica con alas subcavitantes y supercavitantes.

En la figura 7 se ha demostrado en forma simplemente cualitativa el fenómeno de la cavitación y sus efectos sobre los perfiles alares. La presión sobre el dorso del perfil disminuye al aumentar la velocidad y el ángulo de incidencia. Cuando el valor de la presión llega a un valor menor del de la tensión del vapor de agua, éste se produce y aparece una cavidad inestable, que oscila, que vibra y se rompe, produciendo un verdadero bombardeo sobre el perfil con la consecuencia de una rápida y profunda erosión. Estos defectos, si el perfil es adecuado, pueden no disminuir el rendimiento. Lo veremos la próxima vez.

Cada vez que prestamos el auto seguimos siendo responsables de todo cuanto le acontezca, incluso de las maniobras desafortunadas del amigo

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA



CUANDO PRESTAMOS EL AUTO

Prestar el automóvil a un amigo, a un pariente, de esos que nunca faltan, porque están siempre listos para el "pechazo"... es, por supuesto, un gesto magnífico que los "gentlemen corsas" no pueden eludir. ¿Pero qué pasa si el improvisado conductor de nuestro coche embiste a otro vehículo o atropella a un peatón? ¿Somos responsables por ese accidente que ha ocurrido por negligencia o imprudencia de quien ocasionalmente manejaba?

No cabe duda de que el único responsable desde el punto de vista penal será el protagonista del choque. Es un principio elemental de nuestro derecho, sistemáticamente ratificado por los jueces del fuero en lo Criminal, que la culpa en materia de delitos culposos es intrasferible y no puede ser procesado otro que el autor material del hecho.

Ahora bien, una vez cerrada la causa penal, si las víctimas del suceso deciden demandarnos por daños y perjuicios ante un juez en lo Civil, ¿podemos sacar el cuerpo, como en el caso penal?...

Toda una biblioteca de anales de jurisprudencia, con fallos apropiados a este caso, nos sirven para fundamentar una respuesta negativa.

UN CASO TÍPICO

Sí, lamentablemente, el ser buen amigo a veces es un mal negocio. Tal es el caso de L., que le prestó a L. V. un automóvil cupé. Este se sentó frente al volante, puso en marcha el motor y se encaminó por la avenida Díaz Vélez en dirección este-oeste, pero al llegar a una bocacalle, a la altura del número 4100, para evitar a un vehículo similar que circulaba en sentido contrario, entró en trompo y fue a embestir violentamente a la señora C. F., que se hallaba con una hija de dos años cerca del refugio para peatones de dicho cruce.

Consecuencia: madre e hija debieron ser internadas con lesiones en varias partes del cuerpo en el Hospital Durand.

No bien repuesta, la víctima interpuso una demanda por daños y perjuicios contra el conductor y el propietario del vehículo ante el juez en lo Civil de turno.

El juez interviniente, en un fallo singular que han seguido por sus fundamentos en

casos similares otros jueces del fuero (LA LEY, T. 16, p. 363), señala: "Actor y demandado están contestes en la existencia real del hecho alegado, pero disienten en cuanto a la culpa, la que se atribuyen recíprocamente. L (dueño del coche) sostiene que de cualquier manera él no puede ser responsable por los daños emergentes, ya que no lo une con el conductor (su supuesto amigo) ninguna relación de dependencia".

RESPONSABILIDAD

INDIRECTA

Entrando en tema, el magistrado reflexiona: "El ministro de menores (o sea el funcionario que actúa en todo juicio donde son parte menores de edad) considera que la responsabilidad indirecta consagrada por el artículo 1113 del C. Civil exige la existencia de una relación de dependencia del autor material del daño con respecto de aquel a quien se responsabiliza". "El juzgado —continúa— no cree que tal tesis pueda ser aplicada al caso de autos. El demandado reconoce su carácter de propietario del coche, afirmando que L. V. lo usó sin su consentimiento y sin que le fuera encomendada diligencia o comisión alguna. Pero 'la prueba de estos hechos (o sea, que no era dependiente o amigo sino un extraño) incumbe exclusivamente a dicho propietario. Así lo ha resuelto la Cámara 1ª de Apelaciones en lo Civil, al decidir que en el caso de daños causados por un automóvil dirigido por quien no es propietario y demandado éste', es el propietario quien debe probar que el conductor es dependiente suyo o que había transferido el vehículo antes del accidente. En tales condiciones, cobra indudable valor la disposición del artículo 1113 al disponer que la obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia o por las cosas de que se sirve o que están a su cuidado."

Si el señor L. confesó ser el dueño del vehículo, el cuidado de éste corre por su exclusiva cuenta. Aparte de ello, se ha resuelto que el hecho mismo de confiar el automóvil al que lo conducía implica establecer una relación de dependencia.

LA CAMARA RATIFICA

ESTA TESIS

Ratificando esta tesis, clara y evidente, el Tribunal de Alzada, al que apeló el conternado propietario, decidió: "La responsabilidad del artículo 1113 no se refiere únicamente a los hechos de los dependientes, sino también a los causados por las cosas (léase automóviles) de que el propietario se sirve o tiene a su cuidado. Ahora bien, la obligación de guarda sobre las cosas corresponde en primer término a su dueño, que es quien tiene el poder jurídico material sobre la misma. Tanto se sirve de ella cuando la usa personalmente como cuando confía su tenencia a un tercero, y mientras no pruebe que esa transferencia lleva consigo el desprendimiento del derecho de usar y disponer libremente de la cosa a favor del tercero (por locación o comodato) o que un extraño ha dispuesto de ella sin mediar su consentimiento (caso de robo o hurto), su responsabilidad como dueño o guardián subsiste.

"Si la guarda de la cosa corresponde normalmente a su dueño, es deber de éste destruir la presunción demostrando que se ha desprendido de la obligación que como guardián... le correspondía". Estas circunstancias evidentemente no se dieron. El demandado en ningún momento, durante la secuencia del juicio, probó que el uso hubiese sido sin su consentimiento y sin que le fuera encomendada diligencia o comisión alguna al conductor que chocó. En este sentido se ha pronunciado también la jurisprudencia en varios y reiterados fallos. "De ahí —concluye— que a falta de demostración de estos extremos y habiendo L. reconocido ser el dueño del automóvil, debe afirmarse el principio de que la guarda y cuidado del automóvil, aun a través de terceros, corre por su exclusiva cuenta." La culpa del demandado resulta en tal caso evidente. A las conclusiones del fallo debe agregarse que el hecho de haber atravesado la bocacalle a una velocidad excesiva, agregado a la circunstancia de que no haya podido frenar el coche sino después de muchos metros de pasada la esquina..., revelan que su conductor no ha obrado con la prudencia y pericia que le imponía... la prudencia más elemental.

SIN GUIA, SIN PULSADOR...



Dos autos, dos maneras distintas de manejarlos. Uno a radio-control, otro, "telecomandado", prescinden de pistas especiales para su desplazamiento, haciendo más real el pasatiempo del automovilismo

por JUAN CARLOS LLANOS

Hemos sido lo bastante afortunados, como para tener oportunidad de ver, tener en nuestras manos y además manejar las dos maravillas electrónicas que figuran en las fotografías de estas páginas.

Antes de hablar de ellas en detalle, debemos informarles que estos dos extraordinarios modelos han sido manufacturados en Italia, por la firma Elettronica Giocattoli.

Se trata de dos modelos de Ferrari, la 250 Le Mans Berlinetta, y la Ferrari 330 P4 (Prototipo). La primera en escala 1/12 y la segunda en escala 1/10. Claro está que el precio no es todo lo accesible que sería de desear, pero pensamos que si unos cuantos amigos se decidieran a comprar de estos modelos, dibujar un circuito en algún lugar apropiado y correrse unas carritas, es muy probable que se olvidaran un poco del otro automodelismo. Las velocidades son bastante menores, dado que con estos modelos es bastante más difícil el manejo correcto, siendo

sobre todo muy dificultoso mantenerlos en línea recta.

En el caso de los modelos que se nos facilitaron, la 250 LM es radio-controlada, mientras que la P4 es "telecomandada", y tiene un cable que va desde los controles al modelo.

La 250 tiene controles para hacerla funcionar hacia adelante, parar, y dirección, tanto a derecha como a izquierda. En ambos modelos, la tracción se efectúa por medio de un motor, y la dirección por medio de otro. En el caso de la de radio control, lleva 6 pilas de las comúnmente llamadas "medianas", y una pequeña pila de 9 volts de las que se utilizan en radios portátiles; otra de estas pilas va colocada en el transmisor, y son éstas precisamente las que activan el equipo de radio, mientras que las otras sirven para alimentar los motores que mueven el modelo.

La de telecomando, en cambio, lleva sólo las seis pilas para activar los motores, ya que los controles se efectúan por medio de llaves accionadas manualmente, y cuyos mandatos llegan hasta el modelo por medio del cable que va desde el comando hasta el coche. Este modelo, además de los movimientos que tiene la de radio-control, cuenta entre sus operaciones, con marcha atrás y luces que se pueden encender a voluntad, y que además iluminan bastante bien el camino a recorrer.

Ambos modelos están muy bien logrados, en cuanto a formas se refiere, y están bastante bien detallados, pero como el plástico es un tanto burdo en su aspecto, consideramos que una buena mano de pintura y algunas calcomanías, pueden realzarlos muchísimo.

Por supuesto nosotros ya nos compramos una, y le pintamos las llantas de dorado, las mariposas de plateado, y a todo el modelo le dimos una buena mano de pintura bermellón en "spray". Luego conseguimos unos números autoadhesivos, y fileteamos las ranuras de las puertas, capó y vano trasero, y obtuvimos un resultado realmente satisfactorio.

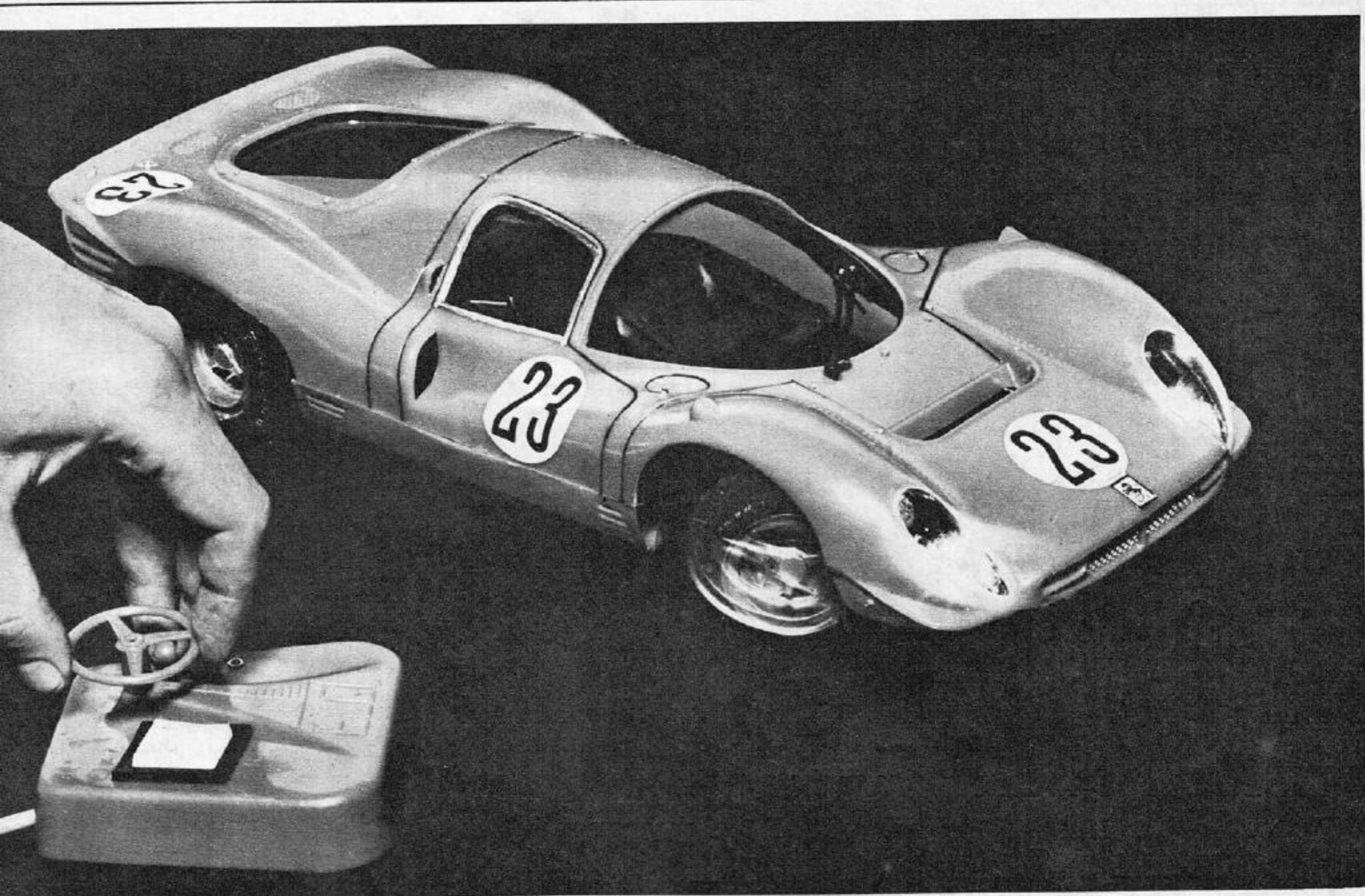
Como ya somos unos cuantos los que las compramos, pensamos organizar algunas carreras de "telecomandadas".

Arriba (izquierda): ¿Qué les parece esta Ferrari P-4 en pleno frenaje y a punto de tomar la curva? Pero no es en Le Mans, sino en nuestro estudio.

Arriba (derecha): Esta es la P4 de "EL-GI" telecomandada, con luces encendidas, y sorprendida en el momento de girar a la izquierda.

En primer plano vemos a la 250; a través del parabrisas, a pesar de su color, puede apreciarse el receptor.





PRIMER CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMODELISMO

Se está gestando ya en forma decidida un proyecto desde hace tiempo acariciado por todos los aficionados al automodelismo de todo el país: "El Primer Campeonato Nacional de Automodelismo".

En este campeonato tendrán oportunidad de medir sus fuerzas los corredores de las más apartadas localidades de nuestro vasto y extenso territorio, en una confrontación que dará, como uno de sus premios, el honor de representar a nuestro país en los campeonatos internacionales.

En efecto, el señor Osvaldo Cané, presidente de la Federación Argentina de Automodelismo, en compañía del señor Blanco, vicepresidente, y otras autoridades de esa entidad, convocaron hace unos días a una reunión de prensa para los periodistas especializados.

Según criterio de la FADA, el cual apoyamos, la única posibilidad es que los clubes se dirijan a ella (la dirección es Maipú 927, 3er. piso, oficina 4, en la Galería "Las Américas"), a fin de obtener informes y ponerse de acuerdo sobre los detalles y organización del mencionado campeonato.

Uno de los objetivos principales perseguido por la Federación es demostrar que no sólo confían en los corredores de Capital y Gran Buenos Aires, sino en los de todo el país, sabiendo a ciencia cierta que son muchos los que merecen una oportunidad para tratar de llegar al codiciado título de "Campeón Nacional de Automodelismo".

Es por ello que solicita que las entidades del Interior se comuniquen, a fin de conocerlas y saber quiénes son

los que realmente se interesan y están dispuestos a colaborar en una justa deportiva de tal magnitud.

Actualmente, nos dijeron, y concordamos totalmente con esa opinión, no se conoce ni la mitad de los clubes o pistas que funcionan en nuestro país, razón por la cual sería sumamente conveniente que se pusieran en comunicación por escrito o, de ser posible, que se llegaran hasta ésta a fin de ultimar los detalles. Es además necesario este acercamiento, con la suficiente antelación, a fin de estar en condiciones de dividir al país en zonas, de acuerdo a la densidad de pistas. Este es un problema bastante importante, ya que habrá que tener en cuenta las distancias que habrán de recorrer los competidores, a fin de participar en las competencias de las diferentes pistas que se encuentren comprendidas en su zona correspondiente.

Se programó que la competencia deberá comenzar a más tardar a fines de agosto, a fin de lograr que la final se pueda realizar en el mes de noviembre.

Los proyectos son que los representantes que llegaran a la final serán designados, según la cantidad de pistas que hubiera en cada zona; el criterio a aplicar, en principio, sería:

Zona X:	3 pistas federadas:	2 representantes
6 "	" "	3 "
9 "	" "	4 "
12 "	" "	5 "

La final, a realizarse, como dijéramos, en el mes de noviembre, se disputaría en la pista más grande de

las que se hubieran realizado las competencias previas a la final.

En cuanto al aspecto económico de esta final, es decir, los gastos de estadía de los representantes en la localidad designada para la confrontación final, correrían por cuenta de la Federación. La parte pasajes deberá correr por cuenta de la entidad que envíe al participante, lo cual no deja de tener su importancia, ya que no deben olvidar que a través del torneo se ha de mencionar: "Señor Fulano de Tal, del Club X, de la Provincia Cual". Entonces, no sólo el nombre del participante ha de tener su importancia, sino también la entidad a la que pertenece y cuyos colores defiende, y la provincia de la que es oriundo.

Insistiremos, una vez más: es absolutamente necesario que se pongan en comunicación con la F.A.D.A., a fin de arreglar los detalles inherentes a este campeonato, y si los directivos de alguna entidad se mostraran remisos a hacerlo, está en manos de los corredores —y estamos seguros de que lo harán— el insistir ante ellos para poder representar a su escudería en el más grande campeonato de automodelismo que se ha de realizar dentro de los límites de nuestro país.

De más está decir que la voluntad de realizarlo ya está en marcha; los planes de organización se están llevando a cabo y el resto depende del eco que reciba de parte de los representantes del interior. Si este campeonato no llegara a materializarse, será porque las razones en contra son muchas, y el apoyo y entusiasmo de la otra parte, pocos. De parte de la Federación y de la prensa especializada, todo.

Parabrisas CORSA

noticias

106 AÑOS DE BUEN SERVICIO

Cumplió 106 años de vida la firma Fehling, dedicada al servicio y mantenimiento de medios de locomoción particular.

Desde 1862 comenzó a operar en Av. Alvear y Cerviño, dedicándose a la fabricación de carruajes, sirviendo desde sus comienzos a la presidencia de la Nación. En ese domicilio permaneció hasta 1953, fecha en que se trasladó a su edificio propio en Díaz Vélez 4335.

Entre los antecedentes de esta antigua casa, se cuenta el ser la primera importadora de los automóviles Cadillac, y posteriormente de los automóviles DKW, para lo cual montó una especializada organización de service.

En 1968 Fehling ha decidido dedicarse al Servicio Mecánico Integral y Chapa y Pintura para automóviles de fabricación nacional.

VISITA A FORD

En representación de la Federación Interamericana de Aso-

ciaciones de Relaciones Públicas, que agrupa a las entidades de esta profesión de toda América, viajó a Buenos Aires el profesor Carlos Aracena Aguayo, quien a su vez es presidente de la Asociación Chilena de Relaciones Públicas. En su estada en nuestro país y acompañado por los miembros del Consejo Directivo de la Asociación Argentina de Relaciones Públicas, señores Osvaldo A. Castaño y Ronald Boxall, el señor Aracena Aguayo visitó la planta de General Pacheco de la Ford Motor Argentina, siendo recibido por el señor Lorenzo A. Blanco y otros altos directivos de esa empresa.



LOS TC DAN SU SANGRE

En un gesto noble, donaron sangre varios corredores de Turismo de Carretera a la entidad

que dirige CORDIC y auspicia Fundación Gillette. Con tal motivo concurren al Banco Dr. Luis Agote para efectuar la donación del preciado elemento, y entre otros, los señores Carmelo Galbato, Carlos Travers, Eduardo Matías y el señor gerente de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera, Carlos Schiaffino.



SILLAS BOQUENSES

Recientemente ha sido equipado el anfiteatro de la Ciudad Deportiva de Boca Juniors con mil trescientas sillas Hille, fabricadas especialmente en un grado de Polipropileno Shell irrompible e indeleble, por Prodix S.R.L. Estas sillas fueron habilitadas y usadas por primera vez en el acto que con motivo de

celebrar nuestra Independencia se realizó el pasado 9 de julio en dicho anfiteatro.

VIAJO UN EJECUTIVO DE SAFRAR

El Sr. Georges Henri Nicolet, vicepresidente y director general de SAFRAR viajó a Francia para tratar asuntos relacionados con sus funciones.

CINTURONES CORSAS

Es ya cosa conocida que la mayoría de los pilotos de carrera del mundo prefieren no usar cinturones de seguridad en las competencias. Ellos consideran que en caso de accidente es preferible verse lanzado fuera del automóvil en lugar de quedar sujeto a él. Por otra parte, se superpone a esta opinión la de un médico británico que, a raíz de estudios realizados de la mayoría de los accidentes ocurridos en competencias deportivas en Gran Bretaña, aconseja a los pilotos que utilicen cinturones de seguridad.

A raíz de este informe, la firma Kangol Magnet ha presentado un cinturón de seguridad específicamente diseñado para automóviles de carrera monoplasas, siendo este adelanto el fruto de varios años de investigación.

si yo fuera hombre



... usaría todos los productos

MORWIN

...porque con UNA LLAVE Y UN DESTORNILLADOR, es tan fácil armar la línea de estanterías de acero y muebles MODULARES, que se combinan a voluntad.

Y para mi automóvil y lancha, cajas para herramientas MORWIN y bidones herméticos SEGURIT.

TALLERES METALURGICOS **MORWIN S.A.** VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7582/9061 • BUENOS AIRES
DISTRIBUIDOR **C. P. C.** SANTIAGO DEL ESTERO 647 - T. E. 38 - 6423 / 8612 - BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA

mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000	24 HP	1962	320.000	C. de Lujo 550	1965	950.000	VAUXHALL		
Ika	1964	450.000	34 HP Prinz	1963	340.000	Classic Custom	1965	1.000.000	Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Ika	1965	460.000	Sport Prinz	1961	500.000	C. Country 660	1965	1.100.000	Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Ika	1966	470.000				Ambassad. 990.	1965	1.150.000	Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Ika	1967	520.000				Ambassad. 999.	1966	1.300.000	Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
KAISER			OLDSMOBILE			Classic Custom	1966	1.200.000	VOLKSWAGEN		
Manhattan	1955	340.000	4 p.	1950	300.000	De Luxe 550	1966	1.100.000	Export	1956	450.000
Carabela	1958	360.000	2 p.	1951	320.000	C. Country 660	1966	1.250.000	Export	1957	470.000
Carabela	1959	380.000	4 p.	1951	330.000	Ambassador	1967	1.500.000	Export	1958	490.000
Carabela	1960	400.000	2 p.	1953	350.000	Ambassad. 990	1967	1.550.000	Export	1959	530.000
Carabela	1961	430.000	4 p.	1953	370.000	C. Custom 660	1967	1.350.000	Export	1960	550.000
Carabela	1962	450.000	4 p.	1954	380.000	De Luxe 550	1967	1.250.000	Export	1961	570.000
			88 4 p.	1955	400.000	C. Country 660	1967	1.400.000	Export	1962	620.000
LINEA 380 IKA-RENAULT			88 4 p.	1956	450.000				1500 2 p.	1962	700.000
Ambassador	1967	1.350.000	88 4 p.	1957	480.000	RENAULT			VOLVO		
De Luxe 550	1967	1.150.000	88 4 p.	1958	500.000	Dauphine	1958	300.000	2 p.	1956	440.000
C. Custom 660	1967	1.250.000	88 4 p.	1958	500.000	Dauphine	1960	320.000	4 p.	1958	520.000
C. Country 660	1967	1.350.000	88 4 p.	1961	750.000	Dauphine	1961	350.000	2 p. PV544	1960	600.000
			88 4 p.	1961	750.000	Dauphine	1962	380.000	121	1960	750.000
			88 4 p.	1962	800.000	Gordini	1962	450.000	122	1962	820.000
			88 4 p.	1963	900.000	Dauphine	1963	400.000	WILLYS		
						4 L	1963	400.000	4 p.	1940	200.000
						Gordini	1963	500.000	Coupé	1940	170.000
						4 L	1964	450.000	Aerolark	1953	300.000
						Dauphine	1964	450.000	WOLSELEY		
						Gordini	1964	550.000	4 p.	1947	140.000
						4 L 3 veloc.	1965	450.000	1500	1960	500.000
						4 L 4 veloc.	1965	500.000			
						Gordini	1965	580.000			
						Dauphine	1965	480.000			
						Gordini	1966	650.000			
						Dauphine	1966	520.000			
						4 L	1966	600.000			
						Gordini	1967	780.000			
						4 L	1967	700.000			
						Renault 850	1967	650.000			
LINCOLN									PICK - UPS USADAS		
4 p.	1940	160.000	REKORD 2 p.	1956/7	400.000	RILEY			ARGENTA		
4 p.	1946/7	190.000	Rural	1956/7	420.000	1500	1947	300.000	Pick-up	1962	580.000
4 p.	1951	220.000	Rekord 2 p.	1958	500.000	2500	1947	350.000	Pick-up	1963	600.000
4 p.	1956	350.000	Rural	1958	540.000	1500	1961	600.000	Pick-up	1964	640.000
			Rekord 2 p.	1959	520.000	1500	1966	900.000	Pick-up	1965	690.000
			Rural	1959	560.000				Pick-up	1966	730.000
			Rekord 2 p.	1960	570.000	SIMCA			Pick-up	1967	770.000
			Rural	1960	590.000	4 p.	1955	300.000	CITROËN		
			Rekord 2 p.	1961	630.000	Rural	1955	320.000	Furg. s/crist.	1963	300.000
			Rural	1961	660.000	4 p.	1956	320.000	2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
			Rekord 2 p.	1962	670.000	Rural	1956	360.000	2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
			Rural	1962	700.000				Furg. c/crist.	1963	380.000
						SINGER			CHEVROLET		
						4 p.	1947	150.000	10 Pick-up	1960	700.000
						4 p.	1951	220.000	10	1961	750.000
									10	1962	800.000
									10	1963	850.000
									10	1964	900.000
									10	1965	950.000
									10	1966	1.100.000
									10	1967	1.250.000
									DE SOTO		
									D-100 Pick-up	1962	800.000
									D-100	1963	850.000
									D-100	1964	900.000
									D-100	1965	950.000
									D-100	1966	1.000.000
									D-100	1967	1.100.000
									DODGE		
									D-100 Pick-up	1961	750.000
									D-100	1962	800.000
									D-100	1963	850.000
									D-100	1964	900.000
									D-100	1965	950.000
									D-100	1966	1.000.000
									D-100	1967	1.100.000
									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	1.100.000

MARCA	PRECIO
FIAT	
Multicarga 1500 1964	770.000
Multicarga 1500 1965	800.000
Multicarga 1500 1966	850.000
Multicarga 1500 1967	900.000
Multicarga 1500 1967	900.000
FORD	
F-10 Pick-up 1960	700.000
F-100 " 1961	750.000
F-100 " 1962	800.000
F-100 " 1963	850.000
F-100 " 1964	900.000
F-100 " 1965	950.000
F-100 " 1966	1.000.000
F-100 " 1967	1.150.000
JEEP	
IKA Pick-up 1961	470.000
IKA " 1962	500.000
IKA " 1963	530.000
IKA " 1964	560.000
Glad. V " 1964	580.000
Glad. X " 1964	600.000
Glad. V " 1965	620.000
Glad. X " 1965	650.000
Glad. V " 1966	680.000
Glad. X " 1966	720.000
MERCEDES BENZ	
170 Pick-up 1951	270.000
RASTROJERO	
Pick-Up 1961	390.000
" 1962	420.000
" 1964	490.000
" 1965	520.000
" 1966	560.000
" 1967	620.000
STUDEBAKER	
Champ. 1963	550.000
Champ. 1964	600.000
AUTOMOVILES 0 Km.	
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.264.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.174.150
Special, 4 p.	1.771.000
Súper, 4 p.	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.103.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000

MARCA	PRECIO
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300
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
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho	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

SIEMPRE EN PUNTA...



DEPORTE MOTOR

LUNES a SABADO - 12,15 - 19,05
DOMINGO - 19,30

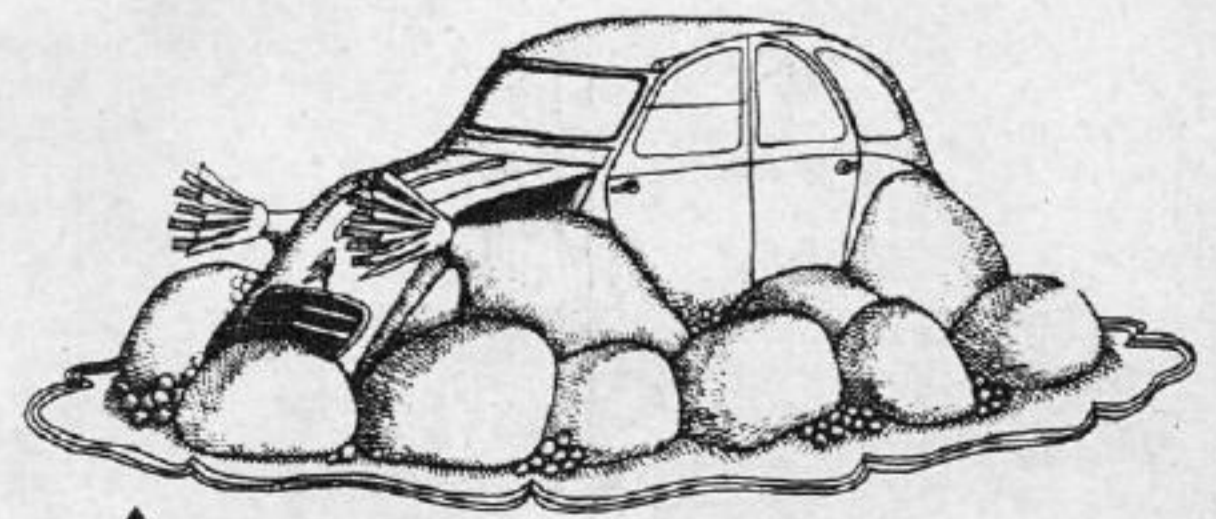
LW1
RADIO UNIVERSIDAD
580 kilociclos

CORDOBA

ANEXO J PUBLICIDAD

LO INVITAMOS A PROBARLO

Acomódese al volante. Saboree su andar sereno, su suspensión estupenda. Verá por qué los buenos gourmets de automóviles tienen tan buena opinión del 2 CV. Y usted también se decidirá por él.



citroën 2cv

Pensado, para gente que piensa

NOSOTROS Y TIA
VICENTA

de Mario Roberto Pallaoro - Carabelas 445, Bernal, Bs. As.

1. — No quiero pasar por el trillado camino de los elogios, aunque el "eguito" de todos necesita estar al final y no creo que ustedes sean la excepción. La revista sigue muy interesante de todas formas y personalmente creo que el formato mensual daba más posibilidades de explicar algunos temas y sobre todo más tiempo para preparar y elegir los temas más interesantes. Comprendo, sin embargo, los problemas de llevar dos revistas y acepto, aunque con pataleo.

En realidad, mi carta está destinada a comentar algunos detalles que considero equivocados en el enfoque: en el número 113 le aconsejan al lector "Fiat versus Peugeot" que no debe dejarse llevar por el fanatismo. Bien, ¿qué me cuentan del Test del Torino 380 W? Les aconsejo que lo vuelvan a leer y a lo mejor ven que la nota "se pasa" de entusiasta. El redactor lo compara con el BMW TI y con el Cortina Lotus. Puedo asegurarles que todavía no puedo encontrar el motivo. La cilindrada, la potencia, el tamaño, el precio, todo es diferente, y en todo caso, creo que de insistir en la comparación salen ganados los coches europeos en mérito a la semejanza de pique y velocidad máxima en relación a los tamaños, carrocerías y medio mecánico. Es evidente que fabricar un auto de 1500 ó 2000 cm³, que sirva para el tránsito ciudadano y a la vez ande entre los 180 y 200 km/h es más que importante si se relaciona con un auto que necesita 4 litros para mover su carrocería a la misma velocidad, con la misma cantidad de pasajeros, aunque "no tan cómodos". En otro ejemplar que tengo a mano se habla del proyecto de vender el auto en Europa y esta vez se lo compara en precio con el Jaguar y con el Mercedes 180 ó 190. Por mi parte, creo que algún Mustang debe estar en los 6.500-7.000 dólares en Europa.

Bien, ¿Realmente creen ustedes que es posible la comparación? Cualquiera de esos autos tiene un solidísimo prestigio ganado, mientras que nuestro Torino, además de ser un desconocido, está equipado con un motor que fue diseñado por una empresa americana de segundo orden (ojo, no quiero decir que el motor sea bueno, sino que le falta nombre para la venta internacional). En resumidas cuentas,

creo que si bien el entusiasmo por nuestro primer casi GC era lógico, no es posible aceptar que ustedes, gente que por obligación debe ser ecuánime, se fanatice de esa forma.

El Torino es un buen coche, pero no nos pongamos a decir pavadas por eso. ¿No les gustaría lo mismo que a mí verlo competir con autos de la "categoría" del Porsche que ganó el Gran Premio de Turismo y con autos del equipo Mercedes, para opinar con seguridad? Tengamos en cuenta que hasta ahora los Torino TC, que son los más avanzados, corren contra "injeritos" (perdón), que casi están a su altura en prestaciones. Si realmente se corriera contra autos básicamente como GT o de influencia europea, el Torino dejaría de ser un monstruo para convertirse en un auto simpático a todo el mundo. Mientras tanto, esperemos. El automovilismo argentino dio un buen paso, pero tiene que ser solamente el primero. Compitamos, y después a dar el segundo. Así se puede llegar a vender Torinos en Europa o en China.

Otra sobre el tema. Las fotografías lo muestran de perfil, de trompa, de cola, en vuelo rasante, derrapes, etc., pero no quedó lugar para una foto del interior, que es bonito, si se exceptúa el volante y los "baúles" que lleva en las puertas.

Bueno, pasemos a otra cosa. Me parece que a alguno de los testers no le resultan simpáticos los coches europeos. Fue muy pobre el puntaje que obtuvo el Mercedes 250 SE. Las opiniones fueron muy justas en general, pero el puntaje las desmiente. Se objetó el poco pique y la falta de velocidad, pero haciendo notar la baja compresión, la poca visibilidad en ciudad y el volante. En realidad, solamente es importante el asunto visibilidad, ya que el resto es cuestión de llevar equipo de más compresión y el volante va en gustos.

Bueno, eso es todo por ahora. Espero con mi opinión haberles sido útil de alguna manera. Lo que les ruego, si quieren hacerme y hacerse un favor, es anular el concurso MISTER PINTA. Además de haber cosas más interesantes, e incluso de mejor humor, queda feo copiar ideas ajenas. (Léase Tía Vicenta - María Belén.) Una felicitación por haber mantenido y superado el nivel de interés de los primeros números.

R.: Sí, señor, tiene razón, por lo menos al principio. Nuestro "eguito" le agradece la mención final. El formato mensual daba más posibilidades para un tipo de cosas. Estamos de acuer-

do. Pero la salida semanal nos permite "estar" en la cosa con mucho mayor intensidad y hoy por hoy no podemos estar desperdiciando el tiempo, el nuestro o el de nuestros lectores.

Ahora viene lo bueno. Nuestros consejos a "Fiat versus Peugeot" son seguidos por nosotros mismos. Los Fordistas nos acusan de Chevroletistas y ambos de Torinistas. Por allí dicen que recomendamos el Peugeot a los amigos y el 1500 a los enemigos, o viceversa. Cartas de las antipodas morales tenemos a montones. Hecha esta salvedad, continuemos. El redactor compara al Torino con el Cortina Lotus y el BMW TI. Veamos por qué. Del Lotus Cortina existen tres versiones, a saber: el Cortina Lotus de 115 (ahora 119 HP), otra versión de 147 HP y otra más de 147 HP de competición. La versión de 119 HP "no dice nada", ni en aceleración ni en velocidad con respecto al Torino 380 W. Las otras dos versiones, tanto la Standard 147 HP como la especial de competición, son inmanejables en la calle, por lo menos lo que uno entiende por inmanejable, como lo hemos comprobado personalmente en el Lotus Cortina de Pitty Block. Estas dos últimas versiones del Cortina Lotus no son evidentemente GT. Así, con mayúscula, **NO SIRVEN PARA ANDAR EN LA CALLE.**

En cuanto al BMW TI que corrió el GP de Turismo, el 1800 TI, tiene de máxima 176 km/h según la fábrica, no comparables con los 199 y chirolas del 380W.

Los automóviles europeos de 1500 ó 2000 cm³ que "sirven para andar por la calle" no tienen el pique o la velocidad máxima del 380 W. No hay que olvidar que los cuatro litros empleados en el 380 W se traducen en aceleración y bajo consumo. Según Automóvil Revue el consumo en plan de turismo del BMW que hablamos está en el orden de los 10 km/l.

Y en el mismo plan de turismo, nosotros hemos registrado en el 380 W (90 km/h), 8 km/l, esto es, un veinte por ciento más, para dos litros más de cilindrada. No es mucho que digamos. Además, usted debe muy bien saber que un automóvil de baja cilindrada consume más combustible que uno de alta, cuando se anda en cierta gama del velocímetro.

Creemos posible la comparación pasando revista a los sucesos deportivos. En muy escasas oportunidades, autos extranjeros han triunfado sobre los producidos en el país, cuando la confrontación de cilindradas ha sido pareja. Ni hablemos de los equipos. Y el BMW no ha sido pre-

cisamente el automóvil que se ha destacado por conseguir un triunfo detrás de otro. Y en el caso del Cortina Lotus, la versión de 119 HP anda lo mismo que un Fiat 1500 o un Peugeot 404 preparado "Anexo J".

En cuanto a la obligación de la ecuanimidad, debe ser patrimonio de todos, de usted también, no solamente nuestro. Y no decimos pavadas. En todo caso y en ocasiones como ésta, contestamos algunas. También nos gustaría muchísimo ver al 380 W anexo "J" contra el equipo Mercedes o el Porsche de Szada. No debemos olvidar que en ocasión del GP Internacional de Turismo del año 1967, el Torino 380 de Rodríguez Canedo llegó a 14 minutos del Porsche, con orden de no tirarse contra él y con 20 km/h menos de velocidad que los que tienen los actuales 380 W "Anexo J".

Los Torino TC son uno de los modelos más avanzados, pero no los más avanzados y no corren contra "injeritos" sino contra automóviles que dentro de las reglamentaciones vigentes, son "pur-sang". Discuta los reglamentos si quiere, no el espíritu del auto.

En cuanto a vender autos en Europa, como diría el conde de Montecristo: "confiar y esperar". En China continental puede ser mucho más difícil. Los chinos están en otra cosa.

En cuanto a las fotografías del interior, ya fueron ampliamente publicadas en una nota que se llamó "Para mejorar la raza". En cuanto al feo volante que usted menciona, le parece feo el del Torino y al del Mercedes le da la chance de "va en gustos". ¿Fanático yo?

Efectivamente, a algunos testers no les resultan simpáticos los autos europeos y a algunos lectores no les resultan simpáticos los Torino. Pero eso no influye, por lo menos de parte nuestra. No sabemos de parte suya. En cuanto a los "baúles" que lleva en las puertas, es una excelente manera de aprovechar un espacio que otros desperdician.

En realidad con sus opiniones nos ha sido útil. Nos ha hecho reafirmar conceptos con perspectiva de historia. Se agradece. En cuanto a hacerle y hacernos el favor de anular el concurso "Mister Pinta", obra en nuestro poder un buen montón de cartas (150 por día) que opinan lo contrario. No hemos visto ninguna que mencione su nombre, así que nos vamos a tener que privar del gusto de invitarlo a una fiesta de coronación. Por otra parte, estamos seguros que usted no iría de todas maneras, ya que lo con-

sidera teo, horrible y plagioso por copiar a Tía Vicenta y María Belén.

Se nos ocurre una preguntita: ¿no querría usted tener un Torino 380 W? ¿No será un problema de frustración? Nuevamente, gracias por la felicitación final.

OFENDIDO

de Alfredo Beretta - Córdoba.

OFENDIDO, ante la forma con que encaran la respuesta de una pregunta que quizás por ingenua no deja de ser bien intencionada. Y digo quizás, porque aún no estoy convencido de que un Gran Premio F-1 es perfectamente factible. ¿Qué tiene de raro que el Cooper de Coppelio cruce un puente? ¿Qué tiene de raro que un F-1 Mecánica Nacional circule por un camino de tierra? ¿Acaso no lo hacen en Esperanza y Sunchales? ¿A usted le parece que los motores no pueden aguantar 3500 kilómetros, divididos en varias etapas? ¿No lo hace un Fiat 1500? ¿Entonces, cómo no va a aguantar un Tornado, Ford o Chevrolet?

No pueden ustedes argumentar que tendrán problemas con la lluvia. Sugiero que le coloquen a los autos un parabrisas más grande, con articulaciones en la base, de manera que pueda también servir como una aleta deflectora, o como freno al ser levantado en un ángulo de 90°.

Espero que no encabecen su respuesta con otro título sarcástico como el anterior que ha menoscabado mi tuerca orgullo.

Y es por este magullado orgullo que les contesto y solicito que sea esta carta publicada.

R.: Sic.

10 cm³

de Jorge R. Lamothe - Bell Ville, Córdoba.

1) ¿Hay en plaza motorcitos de combustión interna de 10 cm³ o de menos cm³ de cilindrada?

R.: Sí, los hay, desde 0,010 cm³ de cilindrada, y los conocen todos los que se dedican al aeromodelismo.

2) Si los hay, ¿a qué dirección debo recurrir para conseguirlos?

R.: A cualquier negocio que se dedique al aeromodelismo.

3) ¿Qué precio cuestan, aproximadamente, estos motorcitos?

R.: Los hay desde alrededor de m\$ 2000 hasta 20.000 o más, aunque no conocemos mucho del tema, pues como nos dedicamos al automodelismo, y no al aeromodelismo, no esta-

mos lo suficientemente compenetrados como para poder evacuar con exactitud sus inquietudes.

DEL FORD AL FORD PROTOTIPO

de Ugo V. Gómez.

1) ¿Cuántas rpm tiene el Ford "T" modelo 1927?

R.: Calculamos que alrededor de 1800/2000. No podemos asegurarle.

2) ¿Cuántos cm³ de cilindrada tiene?

R.: 2700 cm³.

3) ¿Cuántos km/h aumentaría el Ford T al colocarle pistones de aluminio y un carburador de Ford A?

R.: Exactamente no le podemos decir, pero sí le podemos asegurar que con el Injerto que usted propone lo que ganará será muy poco, ya que el Ford T tiene una compresión muy baja.

4) ¿El motor del Ford GT 40 podría competir en TC?

R.: No, por una razón fundamental: el reglamento de TC exige que los motores sean de fabricación nacional.

5) Desearía me dijeran la velocidad máxima del Falcon Futura, su velocidad crucero y la velocidad máxima del nuevo Sport Prototipo de Ford de 3000 cm³.

R.: Según el test hecho por Parabrisas, la velocidad máxima del Falcon Futura es de 147,315 km/h. La velocidad crucero se calcula en 100-110 km/h. En cuanto a la velocidad máxima del Prototipo Ford de tres litros estimamos que será del orden de los 315/320 km/h.

6) ¿Es cierto que Eduardo "Tucky" Casá compraría una Liebre II y le adaptaría un motor F-100, si el Falcon Angostado no le da satisfacciones?

R.: Colorín, colorado...

A EE. UU. EN PICK-UP

de Eliseo Varela - Capital.

Mucho agradecería la publicación en la Sección Correo de la nota que obra al final de la presente.

"A principio del año 1969 proyecto viajar a los EE.UU. y Canadá en automóvil, para lo cual colocaré en una Pick-up Ford F-100 una carrocería "Casa Rodante" con baño, cocina y otras comodidades; aprecio que el viaje tendrá una duración de ocho meses. Si entre los lectores de Parabrisas hay algún interesado en participar del viaje, siempre que posea una rural, cross-country o vehículo similar, le ruego tome contacto telefónico conmigo al 69-1470".



Los Boeing 707... También con Molykote

Máquinas poderosas, de enorme valor y utilización muy responsable, los Boeing 707 también salen de fábrica tratados con MOLYKOTE. En los trabajos de mantenimiento se les aplica asimismo MOLYKOTE, bajo diversas fórmulas, para atender impecablemente las zonas que requieren lubricación. Si esa es la función de MOLYKOTE en máquinas tan exigidas, calcule qué beneficios podrá brindar al coche que Ud. usa todos los días.

MOLYKOTE®

Aditivo lubricante de alta calidad. Prolonga la vida del motor.

Un producto Dow Corning de Argentina S.R.L.

Paseo Colón 315 Bs. As. Tel. 30-6658

Distribuidores

Para Capital Federal y Gran Bs. As.:

Marañón & Cia. S.R.L.

Rincón 479, tel. 48-1655, Bs. As.

Para Sur Prov. de Santa Fe:

Paván, González & Cia. S.R.L.

San Martín 2939, tel. 81246, Rosario

Para Prov. de Córdoba:

Carlos W. Oechsle

Montevideo 317, tel. 34175, Córdoba.

Su Mercadería Salta a la Vista con Estanterías Metálicas

ACROW

fijas o móviles sobre rieles

Proteja adecuadamente lo que vende. Pero protéjalo bien... con ESTANTERÍAS ACROW. Muy fuertes y livianas. Más funcionales. Se arman y desarman en minutos. Totalmente RECUPE- RABLES.

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 - Su-
cursal Rosa-
rio: Mitre
2644 - Tel.
815360.



EL CIGARRILLO

**JOVEN-
JOVEN**
SAN DIEGO

Viva el ruido a todo ritmo, derrochando emociones... viva plenamente este cigarrillo joven-joven que le entrega una estupenda mezcla de tabacos, en un atado de locura.

Encienda otro San Diego y vuelva a sentirse en un mundo pleno de intensidad.



Precio de venta: \$ 100

