Parabrisas

Nº 159

CORSA

6 al 12 de mayo de 1969



G.P. DE ESPAÑA

¿DESAPARECERAN LOS ALERONES EN F.1?

Las revistas de Mauro

Ya es hora de un Smuggler...



Dice Roberto Aubone: Por el deporte que hago, sólo puedo tomar un whisky por día. Y por supuesto sólo pido OLD *Smuggler*

INDUSTRIA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 159 6 al 12 de mayo de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

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

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras y Enrique S. Sánchez Ortega. Gustavo Jorge Costas (Archivo)

COLABORADORES
Julio Pérez Balbi, Jorge Augé Bacqué, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, César M. Sorkin, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C González y Carlos A. Romanó.

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Renée Luna.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 1410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Nuevamente el fin de semana fue bastante escaso en carreras nacionales: sólo Concordia TM y una carrera de motos en el autódromo. Como antítesis, la actividad internacional fue bien profusa en calidad y cantidad: nada menos que la 53ª edición de la carrera más vieja del mundo: la Targa Florio, y el Grand Prix de España. Ambas pruebas puntables para los "mundiales" de pilotos y de marcas. La Targa —que entre paréntesis es una de las carreras con más clima y color del mundo, y sobre la que se podrían escribir mil libros y tres mil argumentos para películas—, fue nuevamente ganada por los infalibles Porsche (los cuatro primeros puestos fueron para el team de Steinemann) para amargura de los 200.000 "Turiddus" y "Alfios" que se apiñaron a lo largo de le Madonie. No muy lejos de allí, en la península madre patria, el "gallego" Stewart también volvió a pasear triunfalmente su leonina melena en el muy catalán circuito de Montjuich —circuito al que los españoles debieron echar mano porque los pilotos se negaron a correr en Jarama por considerarlo muy peligroso—. El escocés volador Mk II ya se cortó solito en la punta del mundial, y si este año le sigue la buena racha, les va a poder dar el gustazo a los franceses de poner a un Matra con su blue france y todo, al tope de la copa de constructores. Lo esperamos, porque tanto Stewart y Matra se lo merecen por su innegable calidad.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

MECANICA ARGENTINA EN CORDOBA

El Córdoba Automóvil Club ha preparado para el domingo dos pruebas de gran interés y con grandes premios para monopostos de Fórmula 1 y Fórmula 2. Los más chicos largarán a las 9 de la mañana y darán 20 vueltas al Autódromo Oscar Cabalén en una serie única. Se les entregará en calidad de premios la suma de 800.000 pesos.

Los de Mecánica Argentina Fórmula 1 correrán dos series de treinta vueltas en las que intevendrán todos los clasificados y luego se sacarán resultados finales mediante la suma de los tiempos de cada una de las series. Estos largarán a las 11 de la mañana. En calidad de premios para los más grandes hay 2.994.000 pesos.

Las pruebas de clasificación se cumplirán el sábado 10 en el horario de 14 a 15,30 para los Fórmula 2 y de 15,30 a 17 los de Fórmula 1.

EN EL AUTODROMO

Habrá Mecánica Argentina Fórmula 4 y motociclismo el próximo domingo en el Autódromo Municipal de Buenos Aires.

Las pruebas de clasificación y los entrenamientos se cumplirán los días 9 y 10 de mayo de acuerdo con el siguiente horario: Motociclismo, clase 125 cm³ de 13,30 a 14,15 horas. Clase 175 cm³ de 14,30 a 15,15 horas. Los Fórmula 4 girarán en el horario de 15,30 a 17 horas.

La competencia del día domingo 11 se realizará de acuerdo con el siguiente horario de largada: Primera serie de Fórmula 4, a las 14. La segunda serie de éstos largará a las 14,30. Las motos de hasta 125 cm³ saldrán a las 15 y las de 175 a las 15,30. La serie final de Fórmula 4 largará a las 16 horas. El registro de inscripciones permanecerá abierto en la Federación Zonal Nº 1 y en el Buenos Aires Moto Club (entidad organizadora), de la calle Serrano 587, Capital, hasta el 7 de mayo.

MAS MOTOS

El Club de Planeadores La Plata ha organizado para el próximo domingo a las 13,30 horas la primera competencia por el II Campeonato Platense de Motociclismo reservado para motos de 50-100 y 200 cm³ y motonetas de 150 cm³. La pista en que se desarrollarán las pruebas es la que el club ha preparado en el campo de vuelo sito en las calles 137 y 83.

El precio de la inscripción se ha fijado en $ 500 y ésta podrá realizarse hasta 15 minutos antes de iniciarse la carrera de la correspondiente categoría.

CAFETERAS

De acuerdo con el Calendario de la Asociación Argentina de Cafeteras, el próximo domingo se cumplirá una nueva fecha. Esta vez organiza la Peña "El Triángulo Rojo" de Tandil. En calidad de premios se entregarán un total de 18.000 pesos para las tres series y para la final la suma sube hasta los 180 mil pesos, siendo de 60.000 pesos el premio al primero.

Ah, el asunto es en Tandil, ¿eh?...

TRES DE REGULARIDAD

El San Isidro Automóvil Club hará disputar el domingo que viene su Octavo Gran Premio de Regularidad. Este recorrerá las localidades de Martínez, Campana, Baradero y Pilar. La largada se efectuará a las 7 horas frente al club (Avda. Santa Fe 1773, Martínez) y finalizará en Pilar al mediodía. Participarán Novicios (no rebeldes) con velocímetro original de fábrica y los de la 3ª Categoría. Las inscripciones se reciben en el club organizador o en el C.A.R.

También el domingo se cumplirá una nueva fecha del Calendario preparado por el Automóvil Club de Río Cuarto. Esta prueba —la segunda de la Temporada— unirá Río Cuarto con Villa María.

Por último, la Peña R.P.M. organiza para el mismo día su segunda Prueba de Regularidad del año. Está reservada para la 3ª Categoría con velocímetro original de fábrica y Novicios. Las inscripciones se reciben en Andalgalá 1961, Capital.

KARTING

En Florencio Varela. Participarán las categorías "K" y Junior con puntaje para el Campeonato Argentino. Comenzará a las 13 horas del próximo domingo. Para mayor información dirigirse a la Federación, Mosconi 3238, local 11, Capital.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

MUNDIAL DE MARCAS

Por el Campeonato Mundial de Marcas, el próximo domingo se disputarán los célebres 1000 Kilómetros de Spa para Sport Prototipos.

FORMULA 2

También el domingo próximo los españoles tendrán en Madrid una prueba por el Campeonato Europeo de Fórmula 2.

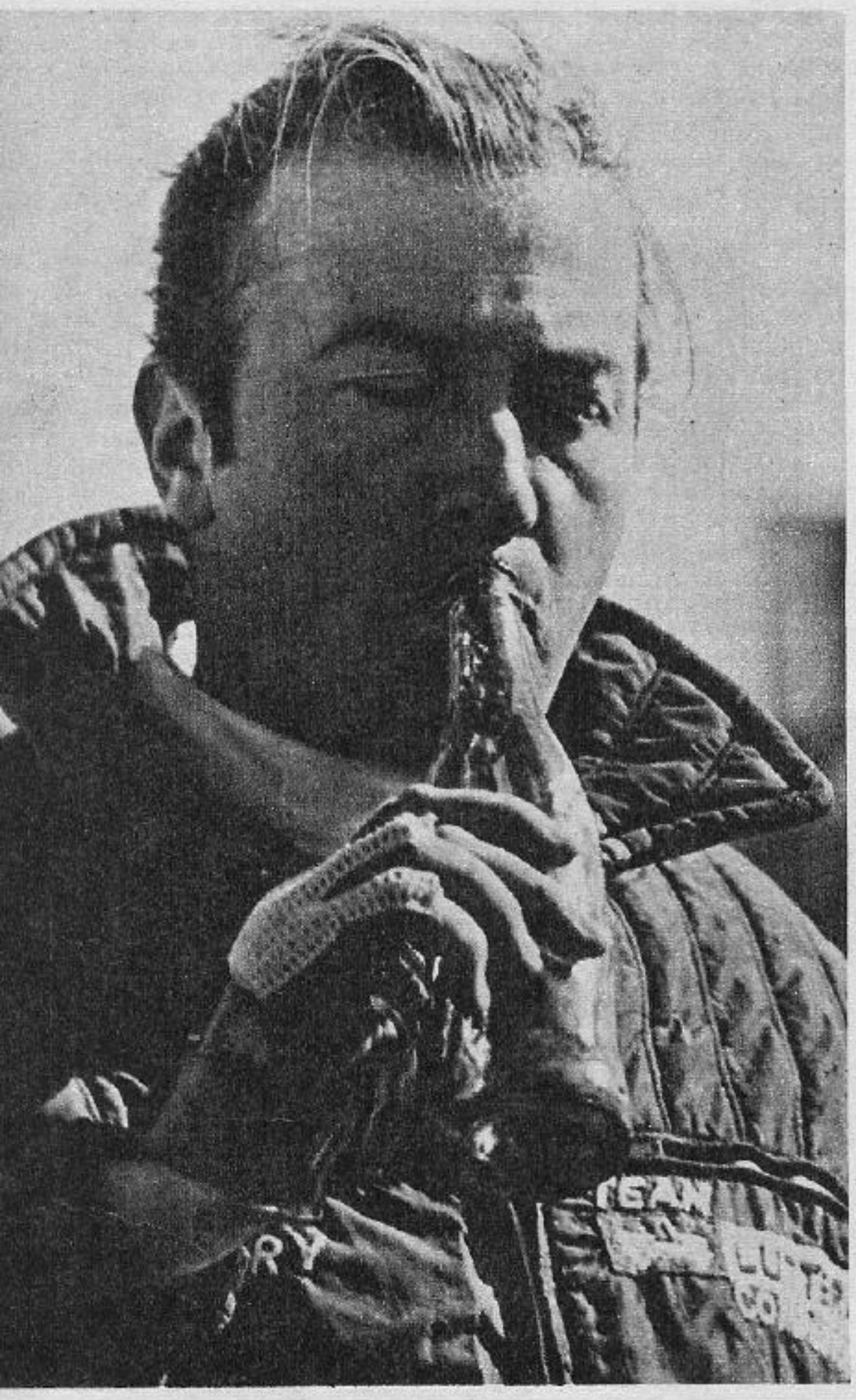
FORMULA "A"

La tercera prueba del Calendario de la Temporada de Fórmula "A" (5000 cm³) se cumplirá en Brands Hatch, Inglaterra, el domingo.

(Cacho Fangio haciendo pucheros) —¡Pero agente, míreme, yo soy el famoso y popular "Cacho" Fangio, el as de las pistas y demonio de las rutas! ¡¡¡Agente, agente, deje la lapicera y míreme, usted no puede hacerme la boleta!!!
(El vigilante sin levantar la cabeza ni mirarlo) —¡Vamos, nene... vaaaamooooossss... yo te voy a dar! ("Se cree que me va a engrupir a mí con ese disfraz y haciendo coleaditas por el barrio".)



CONCORDIA TM



TRES GANAD

Lo fundamental de esta carrera fue que se estrenó un nuevo autódromo, el de Concordia, el primero pavimentado de la zona mesopotámica. Para la inauguración dos ganadores de siempre -Monguzzi y Larry- y uno que lo hizo por primera vez: Osvaldo López

por SERGIO CORNEJO

La fiebre de los autódromos llegó al Litoral, y muy especialmente a Concordia, donde el domingo pasado asistimos a la inauguración del primer escenario pavimentado de la zona. Merced al entusiasmo y emprendimiento de un puñado de gente con iniciativa, la aspiración fue lograda. La cinta asfáltica que conserva el mismo trazado que cuando era de tierra presenta la característica principal de ser sumamente trabada. Para dar una idea de ello podemos decir, por ejemplo, que en el caso de los Fiat y Peugeot la cuarta no se coloca nunca.

Lamentablemente las obras de pavimentación no están terminadas ya que falta aún colocar la última capa. Este fue el factor determinante para que se levantaran muchas piedras que cumplieron con su cometido de romper parabrisas. Muchos perdieron chance.

De cualquier manera la gente del Auto Club Concordia ya tiene tomadas las medidas del caso para que la semana que viene estén terminados los trabajos. Esto se hace imprescindible dada la cercanía con que se disputará la próxima carrera que será el 18 de este mes pero con puntos para el campeonato argentino.

El marco con que contó la inauguración fue de lo más aceptable porque si bien la carrera no otorgaba puntos para el campeonato esto se vio compensado por la cantidad de inscriptos (60), que ya es suficiente, aunque se vieron favorecidos por la carencia total de carreras en estos últimos tiempos.

Solamente faltaron, pero no tanto, los dos equipos oficiales de fábrica; después, estaban casi todos.

LA CARRERA DE LOS RENAULT

Ocurrió lo que tenía que pasar. Los que habían estado en la clasífica o tenían información de ella sabían que el Negro Monguzzi "se iba" de entrada. Así fue. La lucha se situó entre los que disputaron el segundo lugar. Pronto se vio como el más firme hasta que un trompo le hizo perder el tiempo suficiente como para quedar cuarto detrás de Roggero y Niemitz aunque no por mucho tiempo, ya que éste también se fue de viaje en una curva, quedando bastante retrasado. Más atrás se notaba el avance constante de Kember, que tuvo una mala largada. Mientras tanto Monguzzi giraba constantemente en 1 m 31 s y monedas y aun así aumentaba su ventaja sobre Roggero. Cuando faltaban cinco vueltas para terminar Roggero pinchó un pistón y abandonó. Kember, así, quedó segundo. Prono tercero y Niemitz cuarto.

Monguzzi sigue siendo el "dueño" de la categoría. No estuvo Antelo, que es el único que puede hacerle sombra.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN LA "B" LOPEZ

El plato fuerte fue la "B", debido a mayor igualdad mecánica. Lamentablemente aquí fue donde recrudeció el problema de los parabrisas rotos. De entrada, en las vueltas de precalentamiento, Mario Vessuri entró al parque cerrado sin el trasparente elemento, pero... largaron y en el entrevero de la primera curva, las piedras cobraron más víctimas: el parabrisas de Arizu.

En la primera pasada Osvaldo López indicaba el camino. Segundo Linares y pisándole los talones los coches de Billy, Castañón y Juchet. A esta altura eran muchos los vidrios rotos, entre otros Roberto Galluzzi. Juchet en violento sprint lo pasó a su compañero Castañón y se fue en busca de Linares, con quien sostuvo una lucha interesante a juzgar por los besitos que se dieron durante una parte de la carrera.

Linares pinchó pistón y el crédito fiatista abandonó. Después no pasó más nada. Osvaldo López siguió con su amarillo Peugeot —motor, caja y diferencial del equipo oficial— dando vueltas en cronométricos 1 m 29 s/30 s. El coche era excepcional y la conducción de López fue más que correcta. Segundo quedó Juchet, que luchó como él sabe hacerlo, y tercero Castañón con el segundo Peugeot celeste de Billy. Roberto "Saeta" Galluzzi fue cuarto con el mejor Fiat. Y un detalle. El promedio fue menor al conseguido por Monguzzi con su Renault.

"LARRY... MUY SOLO"

En la clase mayor, como ya es costumbre, no pasó nada. De salida "Larry" se adueñó del primer puesto y se mandó a mudar sin que Jara pudiera impedirlo. Así, cuando pasaron por primera vez frente al control, Jara era segundo con Carubia tercero y Von Wernich cuarto con un Ford Falcon y luchando con un problema de estructura. Después de la piña de los 1.000 kilómetros el Falcon quedó revirado de abajo y cuando se lo "llama" para doblar va para donde quiere. Igual dio espectáculo, con un elemento netamente inferior. El alemán sabe muy bien lo que hace y habría que verlo montado en un Torino 380 W que camine como para pelear la punta.

Carubia, crédito local, hizo su primer trompo en la tercera vuelta. Y luego vinieron los otros. Así perdió mucho terreno y quedó muy retrasado. El Falcon se fue del camino y se fue el tiempo necesario para que el 380 W de Gotte quedara tercero. Raúl Papín Jara segundo y en momentos asediado por Von Wernich antes del fuori pista, tercero Gotte y cuarto el Falcon.

Sin puntos, pero con bastante relieve se corrió en Concordia. El autódromo estará apto para dentro de quince días. Más inscriptos y autos oficiales. Habrá que esperar.

APOSTILLAS

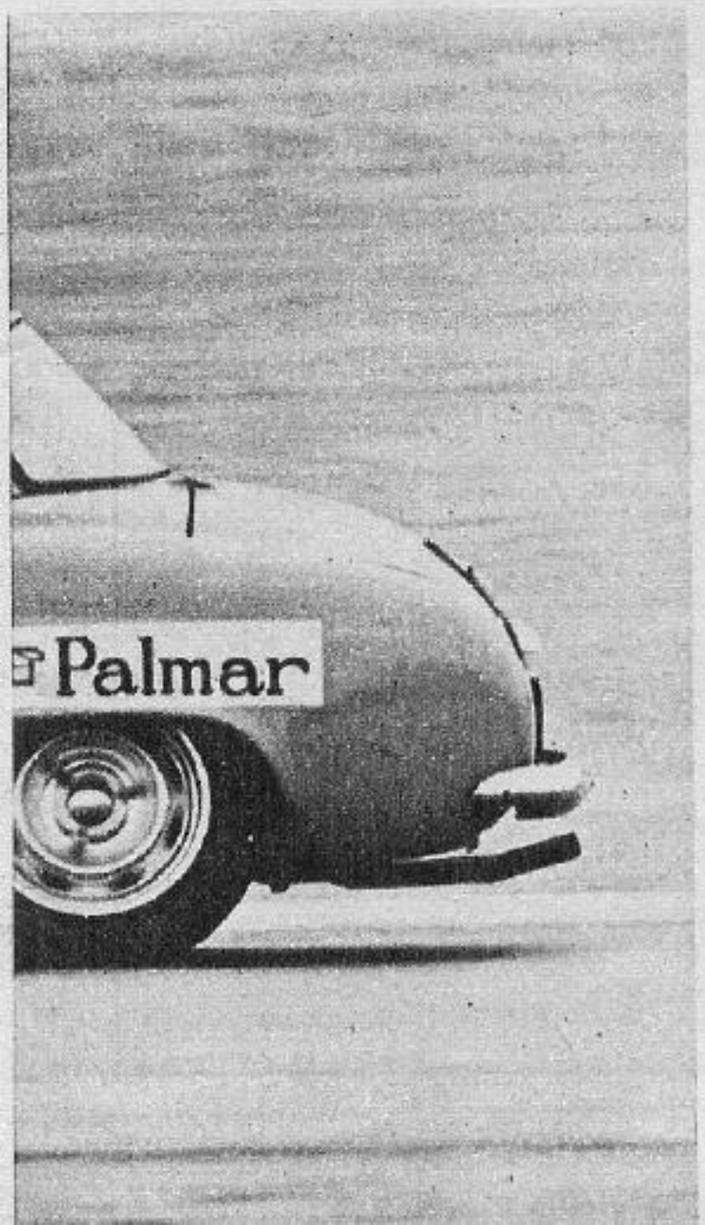
Angel Monguzzi no tiene problemas. Va, se divierte, corre, gana y se vuelve a sus pagos. Esta vez, en Concordia, hasta tuvo tiempo de ir a jugar al golf un par de horas antes de la carrera. Y ganó.

Mario Vessuri corrió con su cupé del equipo RIPON pero la rotura del parabrisas le quitó las chances que tenía. De no haber sufrido ese imprevisto era uno de los autos que estaban para la punta. Sobre todo en un circuito trabado como el de Concordia.

El Auto Club Concordia tiene pedido de fecha para una carrera de Sport-Prototipos en su nuevo autódromo. Loable idea, pero consideramos que el autódromo del Litoral aún no está en condiciones de ofrecer una pista lógica como para presentar a los SP. Con un poco más de trabajo, podría llegar a ser... un alargue por ejemplo. Por el momento, no. Es muy reducido y trabado. La CADAD tiene la palabra.

Algo importante de destacar. En Concordia, auspiciado por el Auto Club, hay una escuela de banderilleros. Felicitaciones.

ORES Y UN ESTRENO



Arriba, izquierda: Para Larry, ganar la categoría mayor es casi, casi una obligación. Y también una costumbre.

Casi lo mismo sucede con Angel Monguzzi. Al no presentarse Antelo, todo fue demasiado fácil para el "Negro".

AUTO CLUB CONCORDIA

Autódromo de Concordia — 4/V/69

CLASIFICACION

CLASE "A", hasta 1.150 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	14	Monguzzi, Angel	Renault 1093	29m41s7	20
2º	25	Kember, Mauricio	Renault 1093	31m01s	20
3º	17	Prono, Héctor	Renault 1093	31m06s	20
4º	4	Niemitz, Osvaldo	Renault 1093	31m11s	20
5º	26	Barceló, Gonzalo	Renault 1093	——	—

Promedio: 101,026 km/h.

CLASE "B", de 1.151 a 2.000 cm³

1º	53	López, Osvaldo	Peugeot 404	37m28s	25
2º	37	Juchet, Osvaldo R.	Peugeot 404	37m37s	25
3º	35	Castañón, Norberto	Peugeot 404	37m42s	25
4º	38	Galluzzi, Roberto	Fiat 1500 Cupé	37m51s	25
5º	41	Bruno, Ferruccio	Fiat 1500 C	——	—

Promedio: 100,080 km/h.

CLASE "C", más de 2.000 cm³

1º	70	"Larry"	Torino 380 W	36m37s6	25
2º	71	Jara, Raúl	Torino 380 W	36m53s	25
3º	68	Gotte, Julio	Torino 380 W	36m57s	25
4º	61	Von Wernich, Guillermo.	Ford Falcon	36m57s3	25
5º	37	Juchet, Osvaldo R.	Peugeot 404	——	—

Promedio: 102,385 km/h.

IKA-RENAULT A NURBURGRING ¿PEUGEOT? QUIZA

IKA-Renault emprendió el operativo 84 Horas de Nurburgring para agosto de este año. Juan Manuel Fangio tendrá la palabra final. Peugeot en lo mismo. Hay que estar y, si es necesario, agotar recursos

El año pasado se lanzó la idea. Ahora se pondrá en práctica. Las **84 Horas de Nurburgring** están cerca y dos fábricas están trabajando y planeando todo como para estar presentes. IKA-RENAULT con dos o tres Torino 380 W y PEUGEOT con tres Peugeot 404. Es decir, seis autos argentinos con casi una veintena de pilotos nos representarían en las 84 Horas, edición 1969.

En lo que respecta a IKA-RENAULT la última palabra, la definitiva, la tendrá Juan Manuel Fangio a la vuelta de su viaje a Europa, que posiblemente sea a fin de mes. La fábrica pondrá los autos y los repuestos necesarios, el resto sería financiado con el apoyo de una compañía aérea (Aerolíneas Argentinas), una empresa de navegación (ELMA) y una empresa petrolera (YPF, con seguridad, que es la que tiene prioridad). Pero, como recién ahora se está trabajando en esto, aún quedan algunos puntos por aclarar, ya que según se supo también podría existir la probabilidad de que los Torino fueran cuatro, llevando uno en calidad de muleto. Los pilotos serían **Copello, Perkins, "Larry", Rodríguez Canedo, Franco, Reutemann, Bordeu** (en caso que estos últimos sus respectivas fábricas se lo permitan) y algunos de otras marcas, ya que tendrían que totalizar nueve.

En Peugeot el asunto viene diferente. La idea nació hace pocos días. Todos se miraron y sonrieron. Y a los pocos minutos ya estaban todos con la mente en el circuito viboreante de 22 km cercano a Adennau. La semilla germinó y en estos momentos, el nuevo equipo de competición está abocado a la tarea de estudiar posibilidads en una carrera de este tipo y con tres 404. Los pilotos serían los oficiales más algunos más como Castañón y Juchet, por ejemplo, aunque todo está muy verde como para dar nombres seguros.

No sabemos si estarán los dos equipos presentes. Tampoco sabemos si los seis autos. Pero eso es lo de menos. Debemos ir. Tenemos que estar este año. No interesa cómo nos clasifiquemos.

Entrar último no debe bloquearnos. Debemos estar para representar de la mejor manera posible a nuestro país, y por consiguiente, a nuestra industria automotriz. Estamos en condiciones de lograrlo. Este es el momento. Ya perdimos dos oportunidades en Nurburgring. Esta es la tercera, y la vencida.

Un Torino o un Peugeot puede ser el primer paso, pero saldremos así del anonimato y puede que nosotros (los subdesarrollados para ellos) podamos tener nuestros representantes en Europa y en una carrera como las 84 Horas, que es el mejor banco de pruebas de que podamos disponer.

Estamos con ellos y creemos que seremos muchos más. Ya es cuestión de patriotismo... La semana que viene la seguimos.

STEVENS: PROTOTIPOS LISTOS

Es probable que a fines de esta semana salgan a la luz del autódromo los hasta ahora invisibles autos del equipo Shell-Steven. El primero de los tres giraría en prueba en el autódromo municipal y si las cosas andan bien estará en Córdoba el 18 de mayo. Los otros dos estarán en muy poco tiempo más. Por su parte Steven llegó a un acuerdo con Bernardo Pérez (que se desvinculó de Frollán González), quien se encargará de los motores bajo la supervisión de Rodolfo Fraga. Por último, en diez días más estará la caja puente Sáenz indispensable para seguir adelante con los monopostos de F-1.

MOTOS, SOL Y PORRAZOS

Fue la segunda carrera del actual Campeonato que promete no ser lo famélico que lo fueron sus antecesores. Se desarrolló bajo el programa clásico del motociclismo nuestro, con bastante público el que se mantenía firme desde la mañana por una pseudo carrera de "cuadrados", que se largó tempranito.

La primera fue de 50 cm³ Standard y FI. En Standard, Spadaccini se llevó la copa; en FI, Ciampa estrenó la Suzuki 6 marchas y le ganó a Ubieta chico por varios cuerpos.

100 cm³ fue una repetición de lo que sucede hace bastante tiempo en lo que incumbe a marcas. A los RF no hay con qué darles, por el momento. El vencedor de la marca fue Roberto Rodríguez, nueva figura, o por lo menos con pocos antecedentes en carreras puntables. Siguiendo con el programa, le tocó el turno a la corsa de 125 cm³. Se trenzaron tres grandes: Alberto Gómez, que conduce las Zanella preparadas por Morello; Ubieta con la "Patito Feo" de Luciano Fernández y Vivacqua con la sua. Vivacqua les ganó a los dos y dejó sentado mayor superioridad, pero quedó pendiente una denuncia sobre la moto de Vivacqua; si no una denuncia, una propuesta: que se abran en el Parque Cerrado las motos clasificadas en los primeros puestos.

En 175 cm³ la obra estuvo a cargo de los mismos actores. Ubieta largó mal y quedó cola de entrada. Le dio hasta alcanzar al primero que era Vivacqua; apuraron ambos el ritmo de la carrera hasta que Vivacqua rodó, sin consecuencias, para el pellejo a la salida del tobogán.

Los sidecars trajeron nuevamente mucho ruido y espectáculo. Los Hnos. Lepiani, ganaron la carrera también incuestionablemente, como lo hicieron hace poco en Córdoba.

J. F. B.

PREMIO CRISTIAN MOTOS

Asociación Argentina Corredores Motocicleta - 4/V/69.
Autódromo Bs. As. - Circuito N° 10 (2.625,01 metros)

CLASIFICACION

Categoría 50 cc F. I.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	61	Ciampa, Francisco	Suzuki TR	17m13s1	10
2º	73	Ubieta, Alfredo	Itom	17m50s2	10
3º	23	Saorín, José	Itom	18m16s2	10
4º	56	Szalay, Ladislao	Suzuki	18m17s2	10

Promedio del Ganador: 80,600 km/h.

Categoría 50 cc Standard

1º	64	Spadaccini, Julio	Demn	18m20s1	9
2º	77	Rivero, Osvaldo	Demn	19m05s2	8
3º	58	Vanetta, Roberto	Motom	17m19s	8
4º	59	Ansaldo, Juan C.	Zanella	17m28s1	8

Promedio del Ganador: 79,784 km/h.

Categoría 100 cc F. I.

1º	46	Rodríguez, Roberto	RF Sp.	15m43s	10
2º	48	Rodríguez, Hermes	RF Sp.	16m06s	10
3º	43	Regula, José	RF Sp.	16m12s	10
4º	140	D'Ambrosio, Flore	RF Sp.	17m17s	10

Promedio del ganador: 100,210 km/h.

Categoría 125 cc F. I.

1º	21	Vivacqua, Armando	Zanella RK	24m11s3	16
2º	28	Ubieta, Raúl	Zanella RK	24m14s	16
3º	45	Gómez, Alberto	Zanella RK	24m16s3	16
4º	83	Vignetti, Héctor	Zanella	24m33s3	15
5º	33	Caamaño A., Juan C. ...	Zanella RK	25m00s	15

Promedio del ganador: 104,305 km/h.

Categoría 175 cc F. I.

1º	28	Ubieta, Raúl	Zanella RK6	23m23s1	16
2º	45	Gómez, Alberto	Zanella RK6	23m35s1	15
3º	93	Iwulski, Ricardo	Gilera	24m35s1	15
4º	57	Osuna, Roberto	Gilera	24m28s1	15
5º	3	D'Ambrossi, Flori	Gilera	24m59s1	15

Promedio del ganador: 107,754 km/h.

Categoría Sidecars

1º	7	Lepiani-Lepiani	Triumph	14m56s2	10
2º	103	Grezzi-Grezzi	Matchless	15m46s4	10
3º	12	Giordano-Giandi	Norton	16m48s4	9
4º	1	Pomesáno-N. N.	Norton	s. t.	8
5º	2	Pomesano-Quaremba	Norton	s. t.	7
6º	70	Pochettino-Minguzzi	Norton	s. t.	5

Promedio del ganador: 105,469 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Montecarlo

dice HECTOR LUIS GRADASSI:

YO ESTOY SIEMPRE CON LA MEJOR MARCA...

Con autos de la mejor marca siempre logro **"diferencias"**. Diferencias en todo. Además, me siento a gusto, actualizado, seguro de mí mismo, triunfador . . .
también elegante.
Eso pasa con los trajes de Casa Muñoz:
tienen **"diferencias"** hasta en los detalles más mínimos.
En ellos se ve la mano de **auténticos maestros artesanos de la moda.**
Por eso prefiero los trajes de Casa Muñoz; porque con sus **"diferencias"** también me siento a gusto, actualizado, seguro de mí mismo . . .
y en este caso especialmente, realmente elegante.

POR ESO EN TRAJES PREFIERO LA MARCA

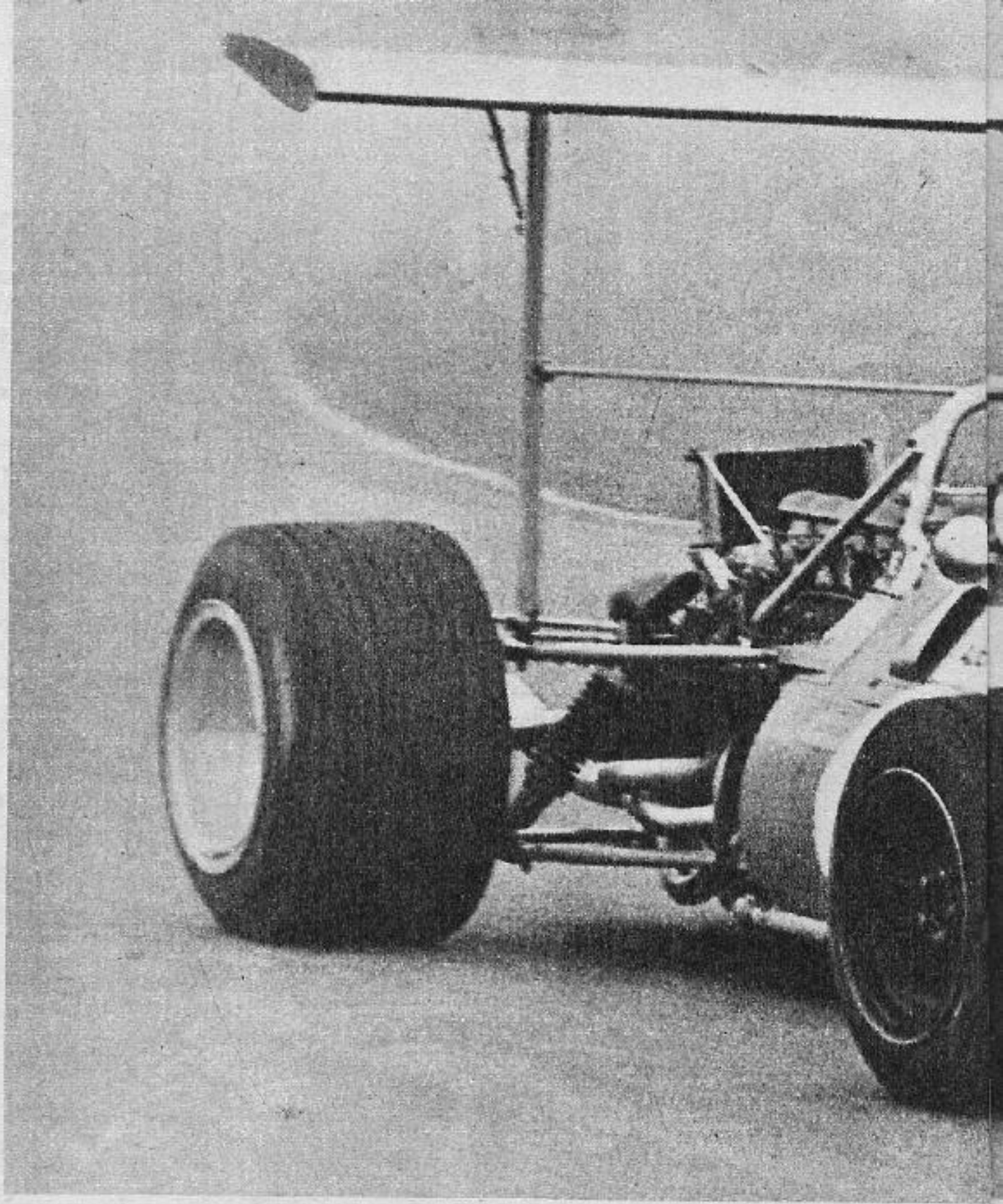
CasaMuñoz



CasaMuñoz

Esmeralda y Cangallo,
Av. de Mayo y Lima, Rivadavia 11764
y sucursales.





JACKIE STEWART ¡EL M

Es casi una estupidez volver a decir que Jackie Stewart está pasando por uno de los momentos más brillantes de su carrera. En las últimas semanas nos hemos aburrido de consignar su nombre al tope del marcador de cualquier carrera, de cualquier clase de monopostos en las que él participe, y los repetidos elogios se están tornando demasiado redundantes como para que podamos evitar una expresión un poco familiar: ¡PARA, QUERIDO... HASTA CUANDO!!!...

El commendatore don Enzo decidió no hacer muchos gastos en España. Para la segunda carrera del campeonato decidió enviar solamente a su piloto principal, el neozelandés Christoper "Chris" Amon anduvo muy fuerte, como es su costumbre, y fue el primero en establecer una marca "actual" para el circuito de Montjuich, de 3.709,65 metros, a 157,558 km/h.

Jochen Rindt, como si quisiera demostrar que su pleito con Ferrari sigue en vigencia, salió a la pista con la decisión de bajar el tiempo del neozelandés. Resultado: una escalofriante vuelta en 1m25s7, a 159,233 km/h.

Los dos Lotus restantes tuvieron actuaciones dispares. Graham Hill, con el 49B oficial, dos alerones de la misma altura y motor alegre, se ubicó sin mayores inconvenientes en la tercera colocación. Jo Siffert, un solo alerón y Cosworth con asma a popa de su 49 particular del team Walker-Durlacher, se ubicó exactamente en la mitad del lote.

Los Matra anduvieron parejos y discretos. El mejor de los dos autos de Matra International-Ken Tyrrell fue conducido al cuarto lugar de partida por el luego ganador Jackie Stewart, mientras Jean Pierre Beltoise se ubicó sexto.

Los McLaren, muy por debajo de sus posibilidades del año pasado.

Los esperados Brabham no fueron en de todos los demás.

La carrera tuvo una largada de lo más violenta. Rindt salió de su base en la "pole position" como un cazabombardero de un portaaviones, trasformándose, desde el vamos, en vértice de la rugiente flecha de monopostos. Atrás, Stewart, Amon y Brabham rodaban en una misma línea, rebasando con comodidad a Graham Hill, con problemas de caja desde la bajada de bandera, mientras desde el medio del pelotón se habría paso a los codazos Seppi Siffert, con la agresividad detonante que le vimos por momentos acá, en San Juan. En primera, bajándose las antiparras y con cara de decir palabrotas, Jackie Oliver avanzaba lentamente frente a las tribunas, su motor humeando con profusión, dando claras señas que para él todo había terminado, por el momento. Rodríguez, oficiando de vagón de cola.

Tres vueltas después, Hill se baja del auto a mitad del circuito, sentándose junto al público para ver la carrera.

Sin lugar a dudas las autoridades de Montjuich no tuvieron muy en cuenta el factor seguridad. De no ser así, el auto de Hill hubiera sido retirado hasta un lugar donde no representara riesgo para los que seguían corriendo. Sin embargo, el coche quedó pegado a la cuerda a manera de guard-rail, y contra él fue a estrellarse aparatosamente el puntero que venía despejando vuelta a vuelta el panorama previo a una cómoda victoria mediante un andar veloz y regular. El accidente no pasó, afortunadamente, más allá de lo imprevisto y espectacular. Rindt increíblemente ileso.

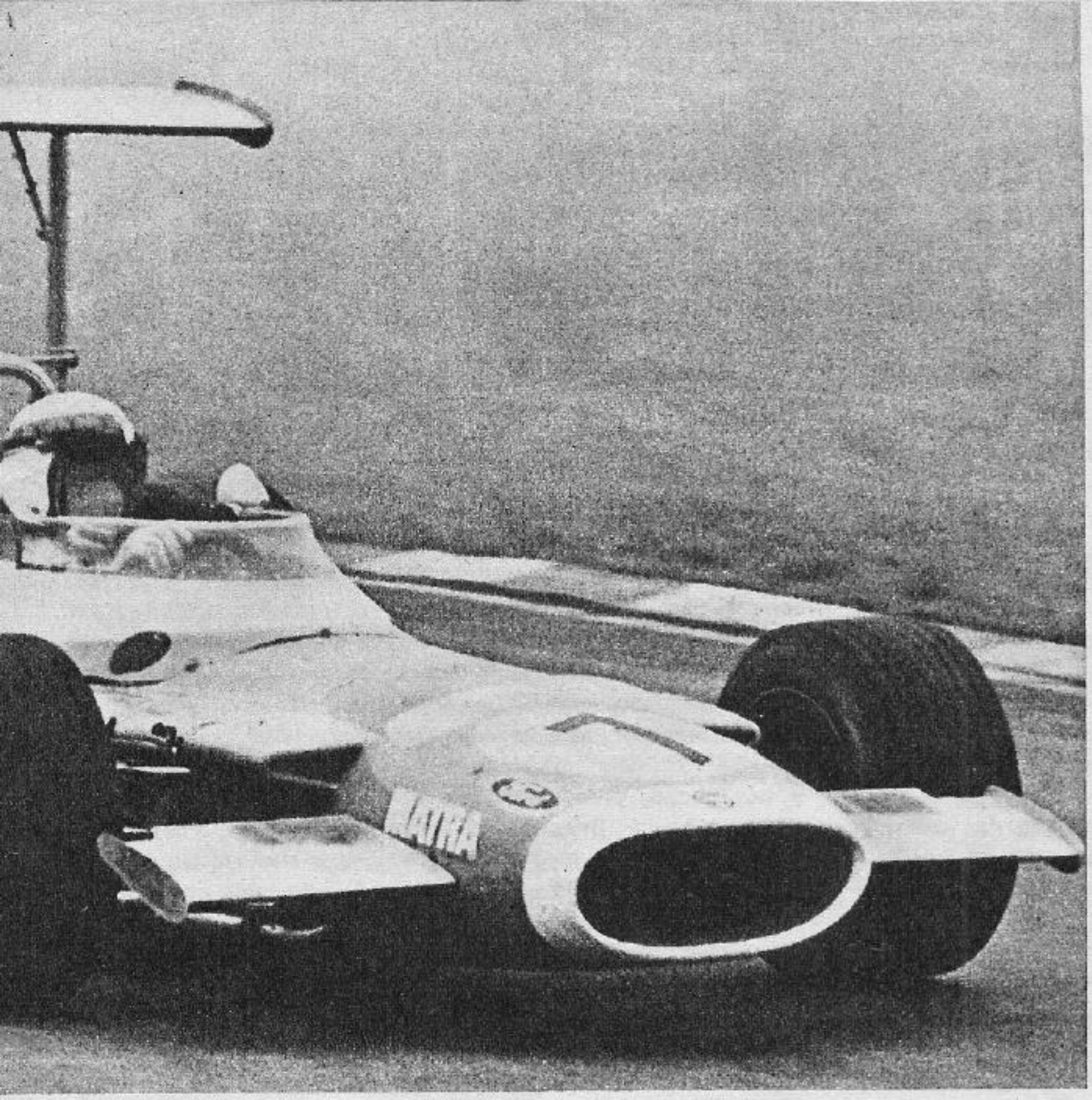
La punta fue heredada por Chris Amon, que era quien más denodadamente persiguió al austríaco durante su permanencia en carrera; detrás, chupados, los dos Jack, Brabham y Stewart, intentaban mantener el ritmo de marcha del kiwi.

Más adelante, en los alrededores de la vuelta 50, tocó el turno de hacer demostraciones de solvencia a Jacky Ickx. El joven belga, ídolo de la "popu" por su manejo agresivo, llegó a situarse también segundo, aunque sin la propiedad con que lo hiciera Siffert.

Jean Pierre Beltoise hizo una carrera muy regular, dejando el temperamento en el bolsón para las carreras de F. 1.

Bruce McLaren demostró una vez más

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



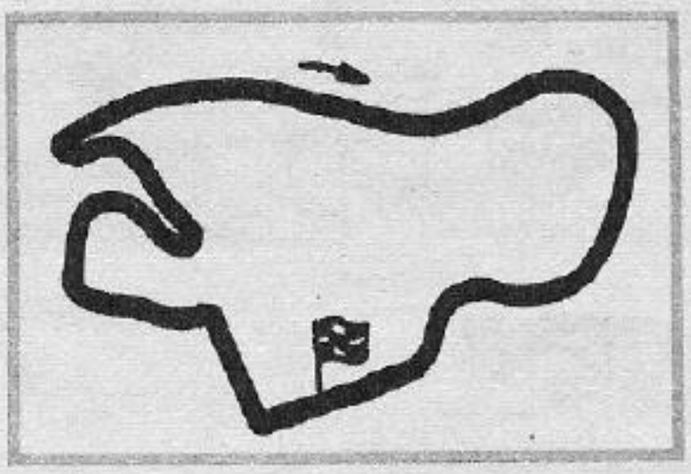
El escocés Jackie Stewart, con Matra-Coswort, se impuso holgadamente en el Gran premio de España. Jochen Rindt se accidentó mientras punteaba la carrera, sin lesiones de importancia. Buena carrera, que nos revela un valor en franco ascenso, Beltoise, y otro que se recupera rápidamente, Jacky Ickx



ATRA-DOR!

que su tipo de manejo tranquilo y expectante puede ubicarlo siempre en buenas posiciones.

No podemos decir lo mismo de Rodríguez, cuya lamentable actuación puede atribuirse a la mala suerte, por una vez, pero con vistas a tenerlo en capilla para el rincón y el bonete. Esta vez fue retirado de la pista por el comisario deportivo, debido a la velocidad excesivamente lenta de su BRM. Hulme, clasificado cuarto, no brilló de acuerdo a su real calidad. Surtees, ligado umbilicalmente a la adversidad, sigue manejando autos inferiores, mientras encara un ocaso que cada vez se nos hace más evidente. Y de Jackie Stewart qué podríamos decir... a ver... a ver... sí, SENSACIONAL.



Arriba, centro: Jackie Stewart en vuelo experimental con el nuevo Matra MS80. Las formas exteriores del coche no son muy revolucionarias, pero tiene sus novedades. Alerones delanteros comandados por bieletas conectadas a la barra anti-roll.

Arriba, derecha: Jackie Stewart, luciendo corona de laureles y coqueta ornamentación pilífera, es rodeado por el segundo Bruce McLaren, el tercero Jean Pierre Beltoise, y una apreciable cantidad de público.

Esto que está acá es el circuito catalán de Montjuich, ubicado a las afueras de Barcelona, donde se disputó este año el XV Gran Premio de España.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Real Automóvil Club de Cataluña

Circuito del Montjuich (3.790,65 metros) — 4/V/1969

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Stewart, Jackie	Matra-MS 80	2h16m54s	90
2º	McLaren, Bruce	McLaren M 7B	2h17m27s4	88
3º	Beltoise, Jean P.	Matra-MS 10	2h17m27s4	87
4º	Hulme, Denis	McLaren M 7B	2h17m39s2	87
5º	Surtees, John	BRM P 138	2h17m42s4	84
6º	Ickx, Jacky	Brabham-BT 26	2h16m48s5	83
7º	Rodríguez, Pedro	BRM P 138	1h56m56s1	79

Promedio de la carrera: 148,521 km/h.

Record de Vuelta: 154,195 km/h. Chris Amon con Ferrari V12, en 1m28s5.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

POSICIONES

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Jackie Stewart	18
2º	Bruce McLaren	8
3º	Denis Hulme	7
4º	Graham Hill	6
5º	Jean Pierre Beltoise	5
6º	Joseph Siffert	3
7º	John Surtees	2
8º	Jacky Ickx	1

LA TARGA-PO

Desde el 2 del mes pasado a las ocho de la mañana, los autos de la Porsche System Ltd. habían comenzado a girar en el circuito de la Madonnie, en Sicilia, donde casi un mes después se correría la 53ª edición de la Targa Florio. Un 908 (Spyder) y tres 911 R habían sido trasportados hasta el cuartel general que la firma alemana había instalado en Cefalú. Durante más de veinte días los autos dieron vueltas y vueltas, sobre un circuito asombrosamente destrozado por las últimas lluvias. Con el tránsito abierto y entre ómnibus de excursión y Fiat 600, los integrantes del equipo alemán se dieron el gusto de romper los cuatro autos que habían llevado: el 908 reviró el chasis y pese a los esfuerzos de la gente de Rico Steinemann, el vehículo tuvo que ser enviado a Stuttgart para su reparación completa. Los 911 R, que teóricamente tendrían que ser más fuertes que la xersión 908 Spyder, también tuvieron sus problemas: roturas de semiejes, llantas y amortiguación.

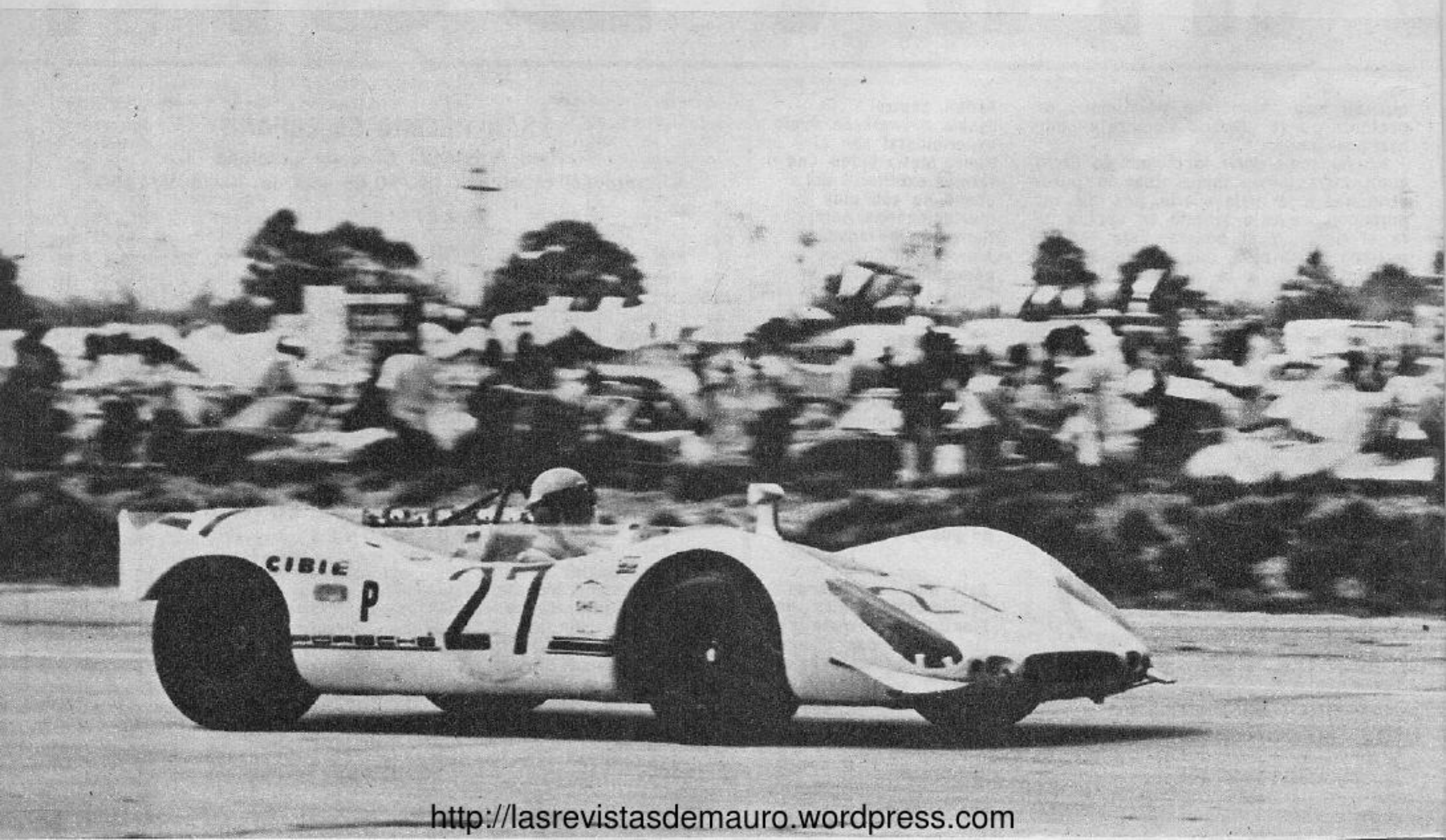
Sin embargo, una vez que todos los autos se enviaron a Alemania para que fueran puestos como se debe, vale decir en condiciones de correr, el Ing. Engels (capo técnico de Porsche) declaró: "Pese a estos contratiempos, Porsche vencerá nuevamente en la Targa. No solamente ganará, sino que ubicará cinco de sus autos en los primeros puestos".

LA PROFECIA

Y el bueno de Herr Engels no se equivocó: si bien no fueron cinco, sino cuatro los Porsche ubicados "al hilo" entre los cinco primeros, la profecía de este ingeniero alemán tiene su confirmación en la brillante victoria lograda. Una victoria sí, pero llevada a cabo gracias a la dedicación con que un grupo de técnicos, pilotos y directivos lleva adelante los colores de una empresa, con fuerza, con vigor y sobre todo con amor propio.

El presidente del Automóvil Club de Palermo, Dr. Nino Sansone declaró días antes de largarse la Targa Florio: "En la 53ª edición hemos introducido una variante que hará la carrera más segura y mucho más veloz. Los autos grandes y veloces, los Sport Prototipos, largarán adelante y así sucesivamente en orden decreciente hasta llegar a los GT de 1.000 cm³".

A las 7.00 (GMT) tomó la partida el primero de los ochenta y tres coches participantes en la Targa Florio, quinta prueba puntable por el Campeonato Mundial de Marcas. Vic-Elford y Humberto Maglioli tuvieron esa responsabilidad, la de abrir el fuego en la ruta. Con seis segundos de diferencia partieron los restantes vehículos, divididos en seis categorías distintas. Vic Elford-Maglioli se ubicaron cómodamente punteros en la primera vuelta seguidos muy de cerca por Gerhard Mitter-Udo Schutz con otro 908 spyder. Más atrás en el tercer lugar aparecen un Lola T-70 conducido por Herbert Muller. Luego, en los puestos siguientes se ubicaron Hermann-Stommelen (908), Larrouse-Lins (908) y Giunti-Galli (Alfa Romeo 2.000). Sin embargo, en la segunda vuelta, el Porsche de Elford se detuvo en los boxes por rotura de la correa del ventilador durante seis largos minutos y Larrouse-Lins también se detuvieron al romper la caja de velocidades perdiendo un cuarto de hora. A todo esto y debido a la detención de Elford, Gerhard Mitter pasó a ocupar el liderazgo de la carrera. Ya en la segunda vuelta, Mitter realizó el nuevo récord de vuelta del circuito a través de la



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RSCHE

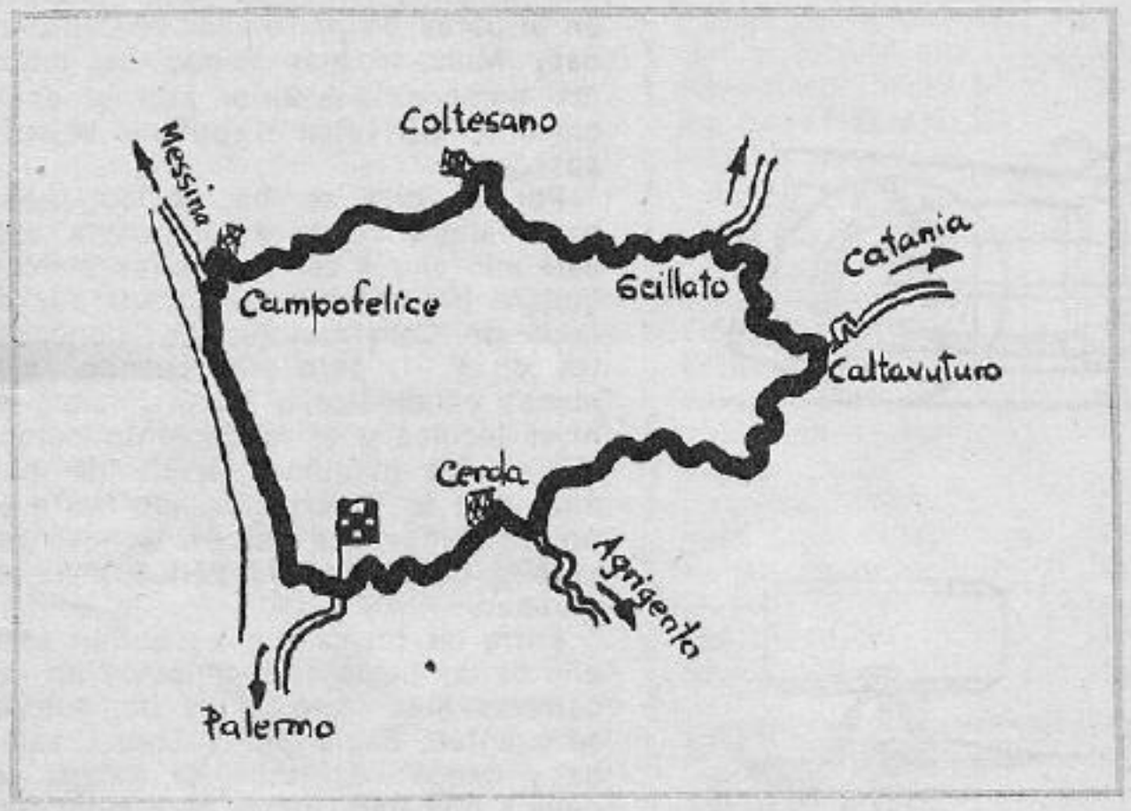
Otra vez Porsche. Qué le vamos a hacer; va a ser cuestión de acostumbrarse y escribir las notas antes de la carrera. Con el triunfo en la Targa Florio, los Porsche se cortan solos en el Campeonato de Marcas

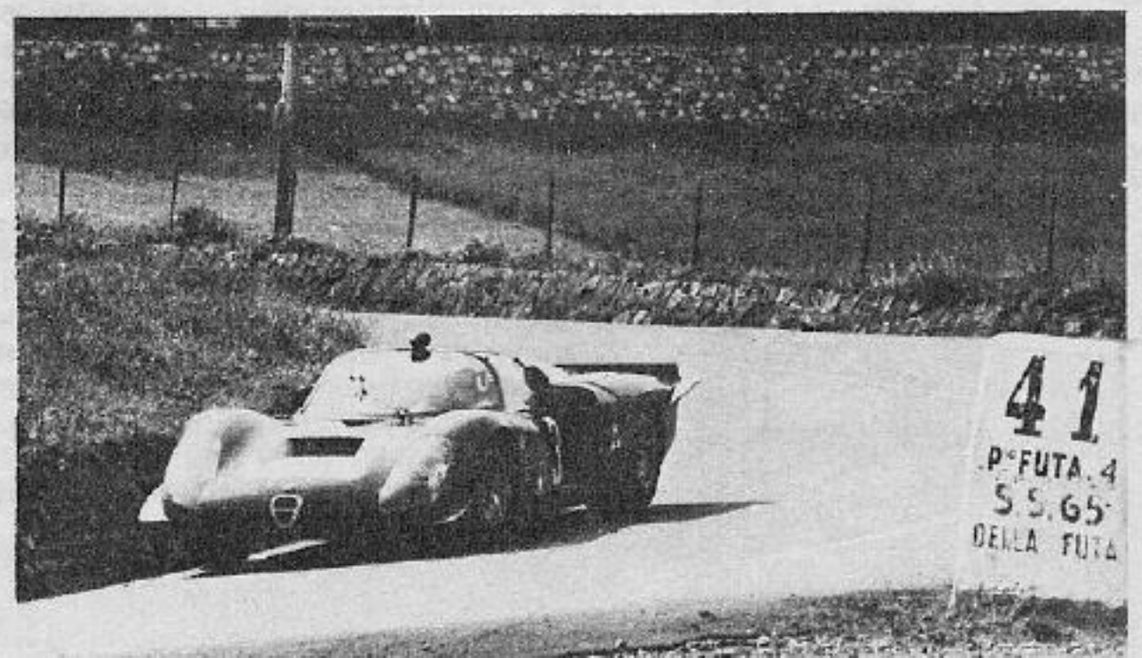
serranía siciliana, estableciendo una marca de 35 m 27 s 5 para los 72 kilómetros de recorrido, a una media de 121,883 km/h. En la segunda vuelta se verificaron los abandonos del inglés Beding (Austin Healey) y del finlandés Toivonen (Porsche 911 R), este último luego de sufrir un accidente bastante serio.

En las cuatro primeras vueltas, el Porsche 908 puntero siguió conducido por el alemán Mitter, mientras Schultz esperaba el cambio de piloto. En la finalización del cuarto giro, Schultz saltó al cockpit del Porsche y continuó brillantemente con la tarea iniciada por Mitter, no entregando en ningún momento el liderazgo hasta que la bandera a cuadros los declaró vencedores absolutos.

Más de 200.000 espectadores han visto las saetas alemanas serpentear por las escarpadas rutas sicilianas. Las esperanzas italianas cobijadas bajo la marca Alfa Romeo dividida en dos scuderías: la oficial Autodelta y la VDS Belga, no han retribuido la expectativa anterior a la carrera. Sólo un auto se clasificó entre los cinco primeros: fue el de Enrico Pinto-Giovanni Alberti (A. Romeo 33) que se ubicó quinto. La "debacle" Alfa contrasta terriblemente con la "afirmación" Porsche. Una posibilidad menos para la marca italiana de llegar bien ubicada al final del Campeonato de Marcas y una posibilidad más de los Porsche de ganar el Campeonato.

"Los Porsche son tan perfectos y tan arrolladores, que este asunto de las carreras de Sport Prototipos se está poniendo aburrido". El italianísimo informante partió en su Autobianchi Primula rumbo a Roma con la bastante explicable amargura de no haber visto ganar un auto rojo. Y como él, otros 199.999 connacionales.





53ª TARGA FLORIO

Automobile Club di Palermo (Italia)

Circuito rutero de 72 km de trazado — 4/V/69

CLASIFICACION

Pos.	Pilotos	Marca	Tiempo	Vts
1º	Mitter, Gerhard-Schutz, Udo ...	Porsche 908	6h07m45s	10
2º	Elford, Vic-Maglioli, Umberto ...	Porsche 908	6h10m34s	10
3º	Hermann, Hans-Stommelen, Rolf.	Porsche 908	6h21m26s	10
4º	Von Wendt, Karl-Kauhsen, Willy.	Porsche 908	6h35m33s	10
5º	Pinto, Enrico-Alberti, Giovanni ...	A. Romeo 33	6h46m35s	10
6º	Dechent, Karl-Koch, Gerhard	Porsche 908	6h09m25s	9

Promedio del ganador: 117,460 km/h (Record del historial de la Targa).

Record de vuelta: Mitter-Schutz en la 2ª vuelta con un tiempo de 35m27s a una media de 121,883 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

POSICIONES

MARCA	Daytona 1/2-II	Sebring 21/22-III	Brands Hatch 13-IV	Monza 25-IV	Targa-Florio 4-V	Total
Porche	4	4	9	9	9	35
Lola	9	1	—	3	—	13
Ford	—	9	2	1	—	12
Ferrari	—	6	3	—	—	9
Chevron ...	3	—	—	—	—	3
Alpine	—	—	—	2	—	2
Alfa Romeo.	—	—	—	—	2	2

Hans Hermann prueba fehacientemente ser un alemán fortachoncito y ágil. En momentos en que se detiene para reabastecerse de aceite, debido a una pérdida, en los boxes, cercanos a Cerda, aprovecha para estirar las piernas.

Ya rumbo a la meta y vencedor, el volante alemán Udo Schutz. Este año, junto a Gerhard Mitter borró la impresión del año pasado, cuando le rompió el auto al siciliano Nino Vacarella: Casi lo linchan. Esta vez lo aplaudieron.

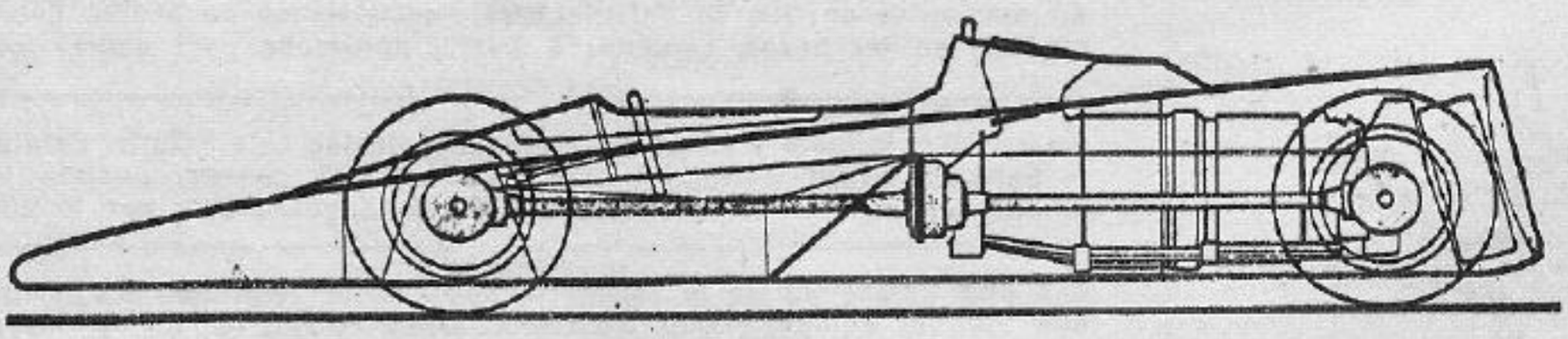
Los Alfa Romeo 33 de la escudería belga "VDS" sufrieron los mismos males que los del equipo oficial Autodelta. Unos rompieron motor, otros la caja y algunos más destrozaron las suspensiones en los malísimos caminos.



¿EL FIN DE LOS ALERONES?



Si bien la FIA anunció la prohibición de utilizar alerones para el próximo año, es muy probable que éstos se dejen de utilizar durante la presente temporada ante el advenimiento de la tracción en las 4 ruedas. Las opiniones de McLaren y la mayor aceleración que se puede lograr



En 1969 la actual Fórmula Uno de tres litros entra en su cuarta temporada de vigencia y, si la memoria no nos engaña, creemos que estamos en vísperas de presenciar el Campeonato Mundial más reñido de todos los tiempos —superior aún al emocionante certamen disputado el año pasado.

Por lo que se ha podido saber hasta ahora desde aquí, parece que este año van a ser menos las marcas que se presenten a concursar por la Copa de Constructores de monopostos de F. 1; pero aún cuando haya menos candidatos a tal distinción, el nivel técnico y el rendimiento potencial de las máquinas serán los más altos que se hayan conocido hasta el presente, después del provechoso receso a que obliga el gélido invierno europeo.

Entre los teams que se borran este año de las listas de inscripción de las carreras más importantes del mundo se cuentan: Eagle, Matra Sports, Honda y Cooper. El retiro de Eeagle se debe a que Dan Gurney no cuenta con los medios económicos necesarios como para permanecer en la ardua batalla del progreso. Matra Sports no quiere seguir corriendo hasta que no tenga a punto un auto totalmente nuevo con el motor V-12 convenientemente modificado, y Honda prefiere dedicarse a la preparación de un V-8 enfriado por aire antes de seguir malgastando su valioso tiempo con sus fracasados modelos del '68. Ambas marcas reaparecerán posiblemente en el Gran Premio d'Italia, en Monza; el Matra piloteado por "Johnny" Servoz-Gavin, que parece haber recobrado la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aprobación de Leguezec, y el Honda sin tener aún piloto apalabrado.

El último de los ausentes, Cooper, no quiere seguir con el plan de "desarrollo sobre la marcha" y sus directivos se encuentran abocados a la difícil tarea de encontrar una firma fuerte que los patrocine para encarar un plan trienal de diseño, desarrollo, construcción y preparación de un coche apto para ganar.

Pero estas deserciones no podrán oscurecer, seguramente, el brillante panorama que ofrecen las marcas que continúan en actividad.

Ferrari, McLaren, Matra, Tyrrell, Lotus, el equipo particular Walker/Durlacher, Brabham, BRM y los equipos particulares menores, quien más, quien menos, están todos en camino hacia un cambio rotundo de las formas que hasta hoy definen (¿definían?) a los monoplazas.

1969 parece ser el año en que se generalizará la adopción de la trasmisión a las cuatro ruedas como medio para un mejor aprovechamiento de la potencia, aumento de pique a las salidas de las curvas y una mejor tracción sobre superficies húmedas.

Los que más adelantados tienen sus proyectos sobre este sistema de propulsión integral son Lotus y McLaren.

Como ya se ha dicho en CORSA en oportunidades anteriores, se sabe que Colin Chapman no ha cesado sus trabajos en la materia desde los días en que construyó las cuñas para Indianápolis, y es muy posible que su primer F. 1 de tracción a las cuatro ruedas tenga un aspecto muy similar al de las turbinas. Según las condiciones del contrato que liga a Chapman con el equipo de Rob Walker, éste sería el encargado de presentar y atender el coche en sus primeras presentaciones, con el pilotaje del sobresaliente Jo Siffert, mientras Hill, Rindt y Andretti se presentarían al comando de un nuevo modelo —numerado 63— de tracción convencional. Esta actitud indica que Chapman no estaría del todo seguro de la rápida puesta a punto de un auto con cuatro ruedas motrices, pero como nada es definitivo en Fórmula Uno, sobre la marcha del campeonato veremos qué decisiones finales toma Lotus para defender el título del año pasado... El que más cerca está de poner en la pista un monoposto con "four wheel drive" aparte de Colin, es el dinámico neocelandés Bruce McLaren. A pesar de no contar con una experiencia previa en Indianápolis, Bruce es un estudioso de primer orden, y su arrolladora serie de éxitos en distintas categorías durante los últimos dos años hablan de su clara ubicación vanguardista y de lo difícil que puede tornarse derrotar a sus máquinas en las próximas temporadas.

Con respecto a la tracción a las cuatro ruedas "Brucie" tiene algunas cosas que decir:

"Si es que se impone el sistema de cuatro ruedas motrices, el problema mayor —en carrera, se entiende— puede residir en la necesidad de una rápida reeducación del piloto. Difícilmente el espectáculo de los Grand Prix vuelva a ser tan atrayente como es en la actualidad, hasta tanto los pilotos tomen confianza con las nuevas características de manejo de los nuevos autos. Desde luego las carreras tienden a ser cada vez más reñidas y se podrán ver interesantes luchas en tándem que harán olvidar las carreras de la época de los 1500, pero con cuatro ruedas motrices no creo que el espectador encuentre placer en pararse en una curva a dilettar viendo cómo "volantean" los pilotos. Posiblemente se haga necesario elegir un radio de curva y no apartarse de él hasta que se descubra la forma de hacer deslizar controladamente las cuatro ruedas motrices. Nosotros —McLaren Cars— intentaremos el uso de la tracción integral con el fin de mejorar las condiciones de aceleración, elevar el total de fuerzas y mantenerlas particularmente en la segunda mitad de las curvas. Con el sistema actual mandando la potencia al piso por medio de las ruedas traseras, las ruedas delanteras aparte de su natural función directriz, sólo

→

Detrás del asiento del conductor, en las cuñas de Indy, se ubica la caja de mando de la turbina, con el cardan que trasmite potencia a los trenes delantero y trasero.

Izquierda: Trasparencia del Lotus 56. En ella se aprecia la ubicación de los elementos de trasmisión, que pasan por debajo de las costillas izquierdas de Joe Leonard (dixit piloto).

LA RAZON DE SER

Si suponemos un vehículo que mantiene constantes las características de peso, distribución de peso y el coeficiente μ de frotamiento entre las cubiertas y el pavimento, podemos analizar cómo se puede obtener la máxima aceleración del auto si con tracción trasera, con delantera o en las 4 ruedas.

Comparando las fórmulas que dan la aceleración para la tracción trasera y delantera,

$$\text{TRACC. TRASERA: } a = \frac{b}{c + b - \mu h} g \qquad \text{TRACC. DELANTERA: } a = \frac{c}{b + c + \mu h} g$$

$$\text{TRACCION EN LAS 4 RUEDAS: } a = \mu g$$

puede observarse que en ambos casos la aceleración depende fundamentalmente de la distribución de pesos, ya que ambas fórmulas aparecen afectadas por los valores "b" y "c" que son las distancias existentes entre los ejes y el centro de gravedad del auto.

Suponiendo, como se dijo más arriba, que el auto mantiene constantes ciertas características, se deduce que la tracción trasera puede acelerar mucho más el auto que la delantera ya que el denominador de la fórmula en caso de tracción trasera, es menor en μ x h que el denominador para la tracción delantera, por lo que el cociente será mayor.

Todo lo contrario sucede con la tracción en las 4 ruedas, donde la mayor o menor aceleración, como puede verse en la fórmula, no depende de la distribución de pesos y además, con este tipo de tracción, se puede obtener el mayor valor absoluto de aceleración que puede llegar a ser superior a 1g = 9,81 m/seg2 dado que con los modernos neumáticos el coeficiente μ de frotamiento supera el valor 1, considerado hasta hace muy poco tiempo como valor tope.

EJEMPLO:

Tomemos un auto hipotético al que se le aplicará en un caso, tracción trasera, en otro, delantera, y por último, en las 4 ruedas. En cada caso se supone que no se varía la distribución de pesos con respecto a los otros.

Para simplificar las cuentas se toma como coeficiente de frotamiento el valor uno (1), el C. G. (centro de gravedad) se ubica en la mitad de la distancia entre ejes, la que es de 2 metros, con lo que los parámetros "b" y "c" son iguales. La altura del C. G. con respecto al suelo es de 0,50 metros.

Reemplazando estos valores en las fórmulas respectivas se tiene:

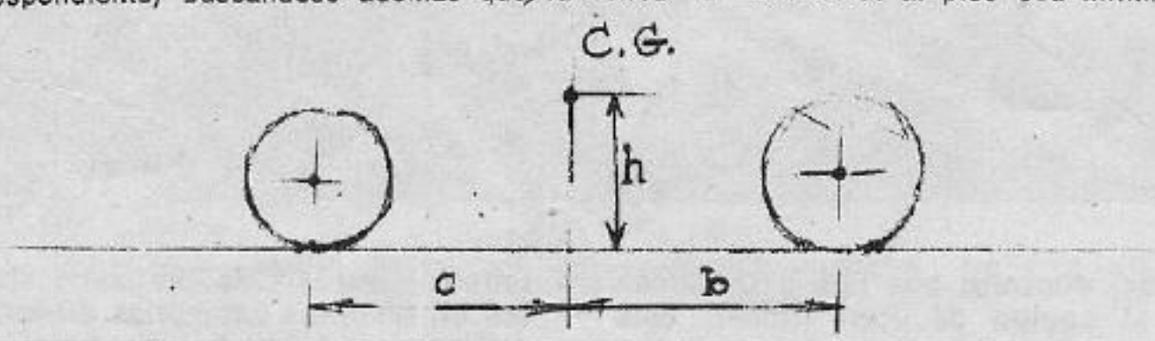
$$\text{Tracción trasera: } a = \frac{1}{1 + 1 - (1 \times 0{,}50)} \cdot 9{,}81 = 6{,}54 \text{ m/seg}^2$$

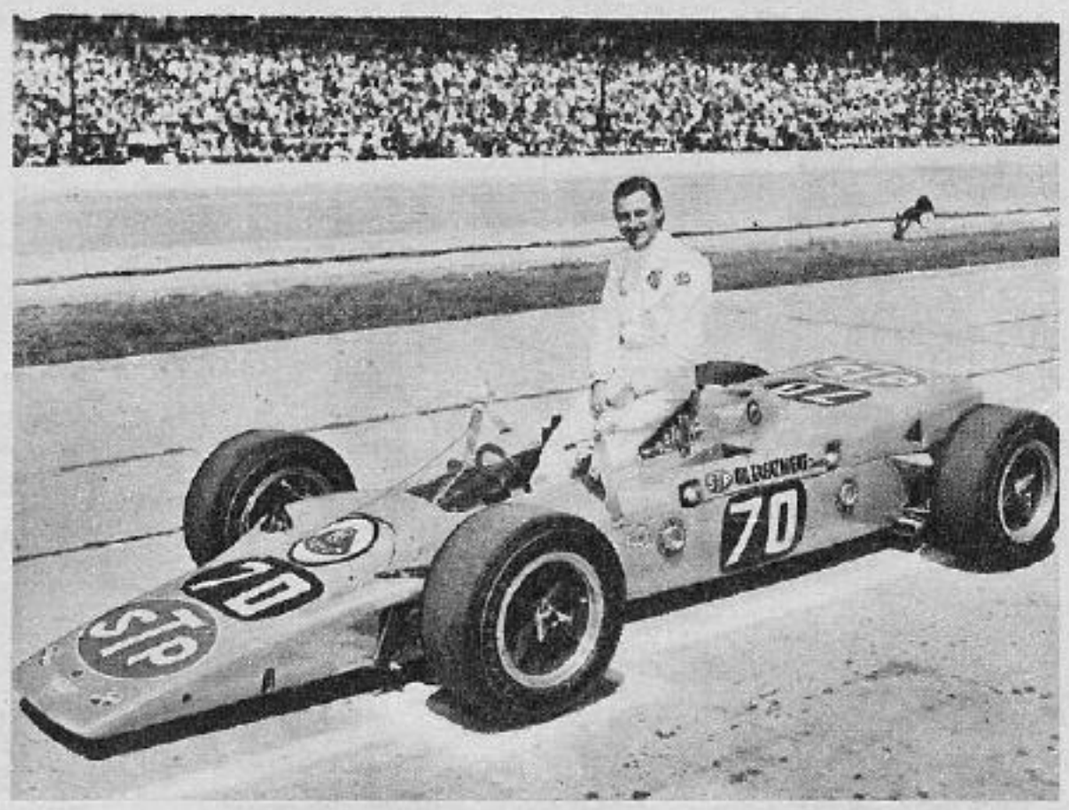
$$\text{Tracción delantera: } a = \frac{1}{1 + 1 + (1 \times 0{,}50} \cdot 0{,}81 = 3{,}92 \text{ m/seg}^2$$

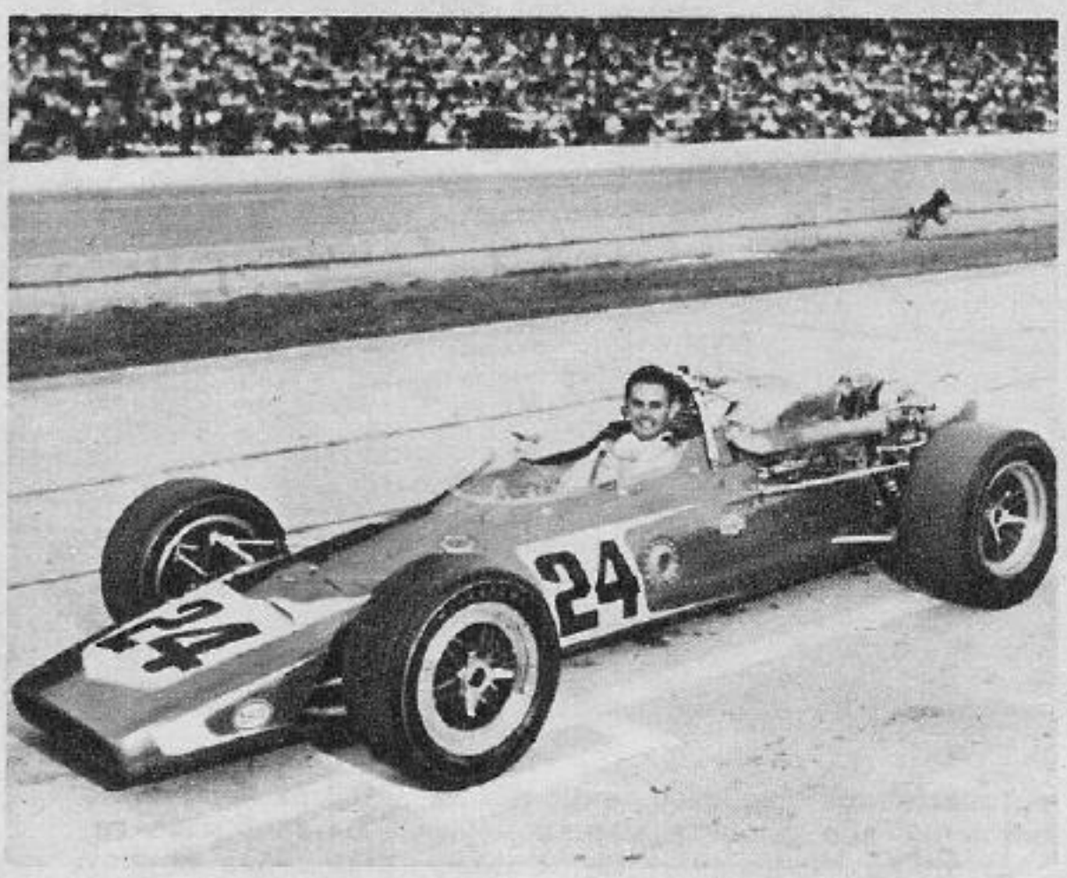
$$\text{Tracción en las 4 ruedas: } a = 1 \times 9{,}81 = 9{,}81 \text{ m/seg}^2$$

El cálculo muestra el mayor poder de aceleración de la tracción total.

Es evidente que en los autos que se proyectan tanto con tracción trasera como delantera, las performances de aceleración se mejoran notablemente con una adecuada distribución de pesos; en el caso de la tracción delantera, es común observar la ubicación del motor sobre el eje delantero y en muchos casos por delante de él con el fin de aumentar el parámetro "c" (véase la fórmula correspondiente) buscándose además que la altura "h" del C. G. al piso sea mínima







Arriba:
Graham Hill con su STP Tratment Spl. Esta puede ser la forma de los F. 1 del '70. Chapman, luego de Indianápolis, la introdujo en la Fórmula Ford inglesa y, según chimentos, es la precisa para ganar en Europa.

sirven para frenar, o sea que se aprovechan a medias sus posibilidades reales. Esperamos que cuando la tracción integral funcione sin problemas de dentición, suba considerablemente la velocidad de salida de las curvas y, por consiguiente, se mejoren sensiblemente los tiempos de vuelta de todos los circuitos. Desde el punto de vista seguridad, se me ha comentado muchas veces que los alerones no son nada seguros; es más, son un peligro añadido a los que ya presentaba el automovilismo deportivo de por sí, puesto que aparte de los ya habituales desprendimientos de dicho elemento, que hoy en día es una de las causas más frecuentes de abandono, se añade el siempre latente peligro de que un coche en una curva dada escape al control de su conductor y al desplazarse de costado deje de ejercer influencia su (o sus) alerón(es), reaccionando de una forma tan violenta e inesperada que su piloto no puede neutralizarla, con riesgo de su propia vida o de las de los espectadores que puedan hallarse en la trayectoria del auto.

"La tracción en las cuatro ruedas no va a mejorar mucho el panorama de seguridad, aunque muchos teóricos se esfuercen por demostrar lo contrario. Como piloto pienso que no ha de ser nada fácil dominar un auto que derrapa fuera de su trayectoria original, mientras sus cuatro ruedas siguen trabajando. Esto puede resultar, por lo menos, tan peligroso como el caso de los "aerofoils". Además aquello de que los alerones van a dejar de ser necesarios en cuanto se adopte la propulsión integral no me parece del todo exacto.

"Pienso que la mayoría de la gente que está trabajando actualmente en diseños de autos con trasmisión a las cuatro ruedas ya se han dado cuenta de que, de ahora en adelante, los coches van a ser bastante más corpulentos de lo que estamos acostumbrados a ver en estos últimos tiempos. Ya son muchos los que observan que las ruedas son las que provocan la mayor parte proporcional del "drag" del auto, y coinciden en opinar que un poco más de área frontal en la carrocería, si ésta está bien estudiada en el renglón formas, no aumentaría para nada el coeficiente aerodinámico. Los días de los "fuselajes" superestilizados ya han pasado, y en las condiciones actuales no hay más necesidad de ellos, porque las ventajas ya no se logran en la estrechez estructural. El caso nuestro como el de Lotus, creo, es el más acertado en la actualidad. En materia de carrocería trabajamos más en las formas que en las dimensiones.

"Los coches de las próximas temporadas van a ser algo más aerodinámicos que los actuales, pero difícilmente se pueda eliminar la presencia de los alerones traseros. Hay quienes creen que la tracción integral es suficiente para eliminar los spoilers, pero no creo que de ahora en más sea muy seguro transitar 80 o cien veces alrededor de un circuito sin la ayuda de un "ala" para permanecer en contacto con el suelo.

"Además, un alerón posterior daría cierta preeminencia a la función tractora del tren trasero por sobre la del delantero lo que conferiría al vehículo ciertas condiciones de marcha en algún modo similares a las de los coches de propulsión convencional.

"De todos modos es posible que en cualquier momento desaparezcan los alerones, pero no será porque sean tan peligrosos ni porque ya estén superados, sino sencillamente, porque parece que la FIA no los quiere."

Aparte de la F. 1, la Fórmula 5.000 ya tiene entre sus competidores un auto de tracción a las cuatro ruedas, el Hepworth, que debutó en la segunda carrera de la temporada inglesa por el campeonato británico de la categoría, y para las próximas 500 Millas de Indianápolis hay una cantidad considerable de autos inscriptos que utilizan este sistema de propulsión, siguiendo los pasos de las turbinas y el Lola Ford de Al Unser del año pasado. McLaren mismo ha anunciado que para la próxima disputa de la Copa Can Am, se presentará con dos bipostos con cuatro ruedas motrices (cada uno...). El uso del sistema Ferguson parece estar universalizándose, y para 1970 será seguramente condición imprescindible para competir por el Campeonato. Pero pongamos los pies en la tierra. En 1969 es posible que gane el título un automóvil de tracción convencional, y no porque nos parezca inconveniente el uso del "for wheel drive", sino porque estas cosas generalmente toman tiempo para su puesta a punto. No por nada Chapman ha construido un modelo de transición para esta temporada, y si él lo hace, siendo quien tiene que defender un título ecuménico, no debe ser por antojo. **¡Jah!... Bueno sería que el aparato que le dan a Rob Walker funcione, y Seppi Siffert les haga pito catalán a toda la comparsa!**

Abajo:
Al Unser, hermano del ganador de las 500 millas, con su Lola Ford de tracción integral. Se accidentó temprano pero dejó una gran impresión, porque se tenía admirablemente y en las rectas era un balazo. Terrible...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INCONCEBIBLE AGRESION INTERNACIONAL

PAGINA 12 — CARAS — Buenos Aires, Jueves 17 de Abril de 1969

Pakistán: Llegarían a 1.000 los Muertos por el Tornado

DACCA, 16 (AP). — Un macabro panorama de muerte, destrucción y desolación se cernía hoy sobre las zonas aledañas de Dacca, mientras las cuadrillas de rescate continuaban extrayendo los cadáveres de las aproximadamente mil víctimas, causadas por el tremendo tornado que el lunes sacudió sin misericordia a esta región.

A[illegible]

Más de 500 personas murieron tan solo en el suburbio industrial de Demra.

Los hospitales han emitido urgentes llamamientos para que se done sangre, y los médicos y enfermeros luchaban contra una verdadera inundación de millares de heridos.

[illegible] de Dacca, la capital de Pakistán [illegible].

El tornado primero azotó al suburbio industrial de Demra y después penetró en la zona rural, dejando una estela de destrucción en 30 poblados pequeños.

La corriente eléctrica se cortaba intermitentemente anoche, mientras los ingenieros trataban de reparar [illegible]

[illegible] fueron muertos por pedazos de tejados de cinc impulsado por el viento. Algunas fueron decapitadas por las hojas metálicas. En el cementerio de Demra 75 cadáveres fueron sepultados en una tumba común.

Montevideo: Mueren 2 Bomberos en un Choque

Exclusivo para Clarín,

La Iglesia Presión en

Por

SANTO DOMINGO (Repúb[illegible] nicana). — Sacerdotes de la p[illegible] rarquía católica dominicana [illegible] ciendo presión con vistas a p[illegible] formas básicas en la estructu[illegible] social del país. Dos important[illegible] han dado a conocer declar[illegible] principios en momentos en q[illegible] diantes universitarios desar[illegible] intensa campaña antigubernis[illegible] cincuenta estudiantes fueron [illegible] en las últimas semanas. Toc[illegible] nuncia un descontento políti[illegible]

Una noticia del diario "CLARIN" del 17/4/69 nos informa de la tremenda agresión perpetrada a mansalva contra indefensos pastores pakistanos mediante un 4 bancadas Tornado. Enterémonos y juzguemos a los responsables

Cuando no se consigue controlar una fuente de poder, las consecuencias pueden llegar a ser catastróficas.

IKA-Renault, en este caso especial, se ha extralimitado. No conforme con que sus motores maten en unas cuantas carreras al año, se dedican ahora a sembrar el pánico en tierras lejanas, donde todos vivían felices y cazaban perdices hasta que llegó el Tornado.

Debemos entonces reflexionar y especular en alguna medida respecto a las responsabilidades que caben ahora, no sólo a IKA —responsable directa del Tornado— sino a las autoridades de nuestro país, que repentinamente se encuentran ante un hecho internacional que puede llegar a provocar una guerra de imprevisibles consecuencias.

Y debemos considerar que tal actitud fue concebida con premeditación y alevosía. Recorrer miles de kilómetros con el único objeto de eliminar a mansalva a mil papakistanos es algo que merece la condena mundial y una urgente reunión de las cuatro grandes potencias a fin de emitir una resolución totalmente reprobatoria.

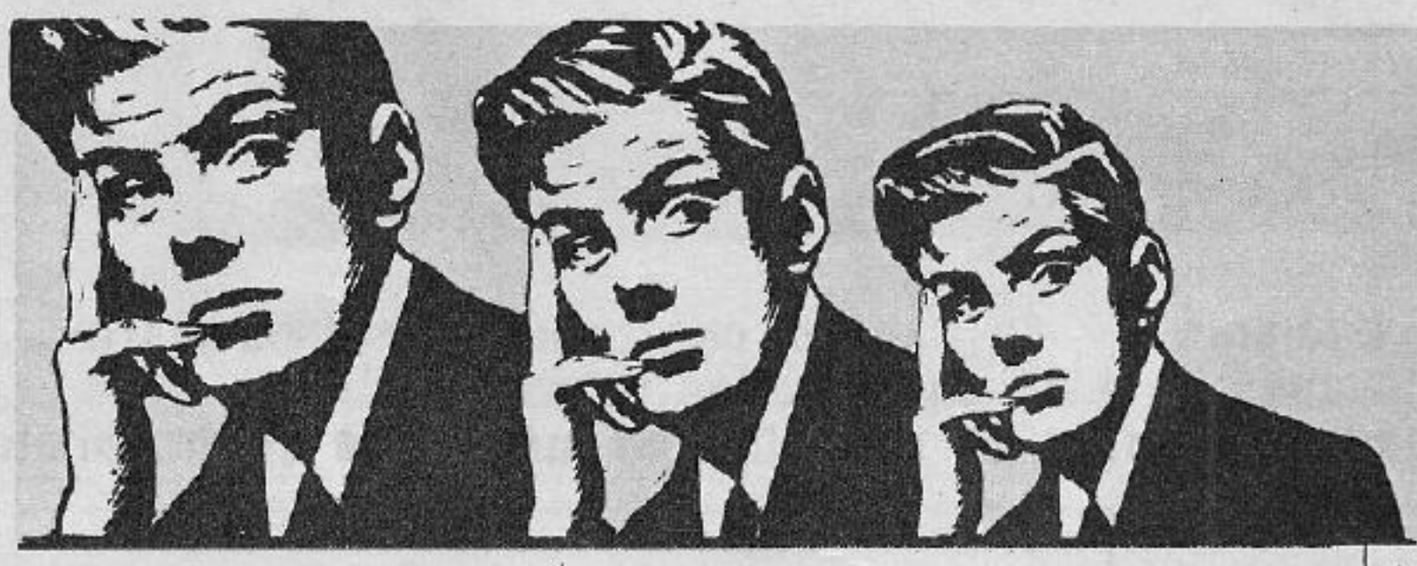
Una cosa —bastante improbable, por cierto— es que Baigorri haga llover; otra cosa es que IKA y sus Tornados se dediquen a borrar del mapa a cuanto ser viviente habite la región que se extiende desde la India hasta el golfo de Omán así porque sí. Muy mal.

Vaya uno a saber cuáles son los oscuros intereses que mueven a Oreste Berta, al Ing. Leeper, a Lucien Combes y a Pepe Diez —verdaderos jinetes del Apocalipsis— a provocar una situación tan lamentable y trágica. De todos modos, el comodoro Baca convocará a urgente reunión a la CADAD, rumoreándose que se modificarán los reglamentos de manera tal que ningún motor esté, en lo sucesivo, en condiciones de matar sin causa justificada.

Además, conviene prever situaciones: puede ser que para mantener el nivel competitivo, Ford, Chrysler y General Motors no quieran ser menos. Y qué será cuándo desde estas páginas informemos que mil lisboetas, mil filipinos y mil bantúes han caído víctimas de la ambición desmedida y de la competencia enfermiza.

Desde esta tribuna, desde este pináculo del saber, decimos: ¡¡BASTA!! ¡¡Refrenémonos, o quedaremos muy pocos cuando el 7 Bancadas sea realidad!! Dejémonos de controlar la natalidad por nuestra cuenta, provocando mil muertitos aquí, y otros mil muertitos acullá...

Seamos juiciosos. Ya vendrán tiempos mejores para todos...



¿qué seré dentro de unos años?

CEAC
CENTRO DE ENSEÑANZA DE ALTA CAPACITACION

ARGENTINA
Riglos Nº 119
BUENOS AIRES

EL CENTRO MAS IMPORTANTE DE EUROPA EN ENSEÑANZA PROFESIONAL Y TECNICA POR CORRESPONDENCIA

El tiempo... *¿va a su favor o está en contra de usted? Dentro de un mes, tal vez de un año, con toda seguridad se le presentará a usted la oportunidad de mejorar su categoría profesional, aumentar su sueldo o conseguir una colocación mejor. ¿Estará usted en condiciones de aprovechar esa ocasión? ¿O será para otros, tal vez menos capacitados que usted, pero con más conocimientos técnicos?*

Amigo..., *¡no se trata de suerte!... Todo depende de usted. De la decisión que tome para mejorar sus conocimientos técnicos en la especialidad que usted quiera "conocer a fondo", obteniendo una formación profesional que le permita* una situación estable y un porvenir asegurado. Miles de hombres, *que tampoco tuvieron la oportunidad de estudiar anteriormente, han podido ahora, gracias a* CEAC, *conseguir las colocaciones más envidiables.*

¿Explicación? CEAC no le dará teorías inútiles; todo lo que usted aprenderá desde su propio hogar, sin abandonar su trabajo, le servirá inmediatamente en su profesión. ¡Puede ser un paso decisivo para su vida y la de los suyos!...

¡Escríbanos!... *Díganos la especialidad que desea dominar. Envíe el cupón, marcando con una cruz X el Curso que más le interese. Tiene a su disposición 18 Cursos en las ramas de Motor y Automóvil,* Mecánica, Electricidad y Delineación:

¡Solicite folleto gratuito sin compromiso!

Señor Director de CEAC: Envío este cupón para recibir GRATUITAMENTE el folleto informativo del Curso señalado con una «X». Mándemelo a la dirección indicada al pie.

MECANICA
- ☐ Técnico Mecánico
- ☐ Encargado Mecánico
- ☐ Maestro Tornero
- ☐ Maestro Ajustador
- ☐ Maestro Fresador
- ☐ Maestro Soldador
- ☐ Técnico en Soldadura

MOTOR y AUTOMOVIL
- ☐ Mecánico de Automóvil
- ☐ Mecánico Motores Diesel
- ☐ Técnico en Motores
- ☐ Electricidad Automóvil

ELECTRICIDAD
- ☐ Instalador Electricista
- ☐ Montador Electricista
- ☐ Técnico Electricista
- ☐ Maestro Electricista

DELINEANTE
- ☐ Delineante Mecánico
- ☐ Delineante Construcción
- ☐ Delineante General

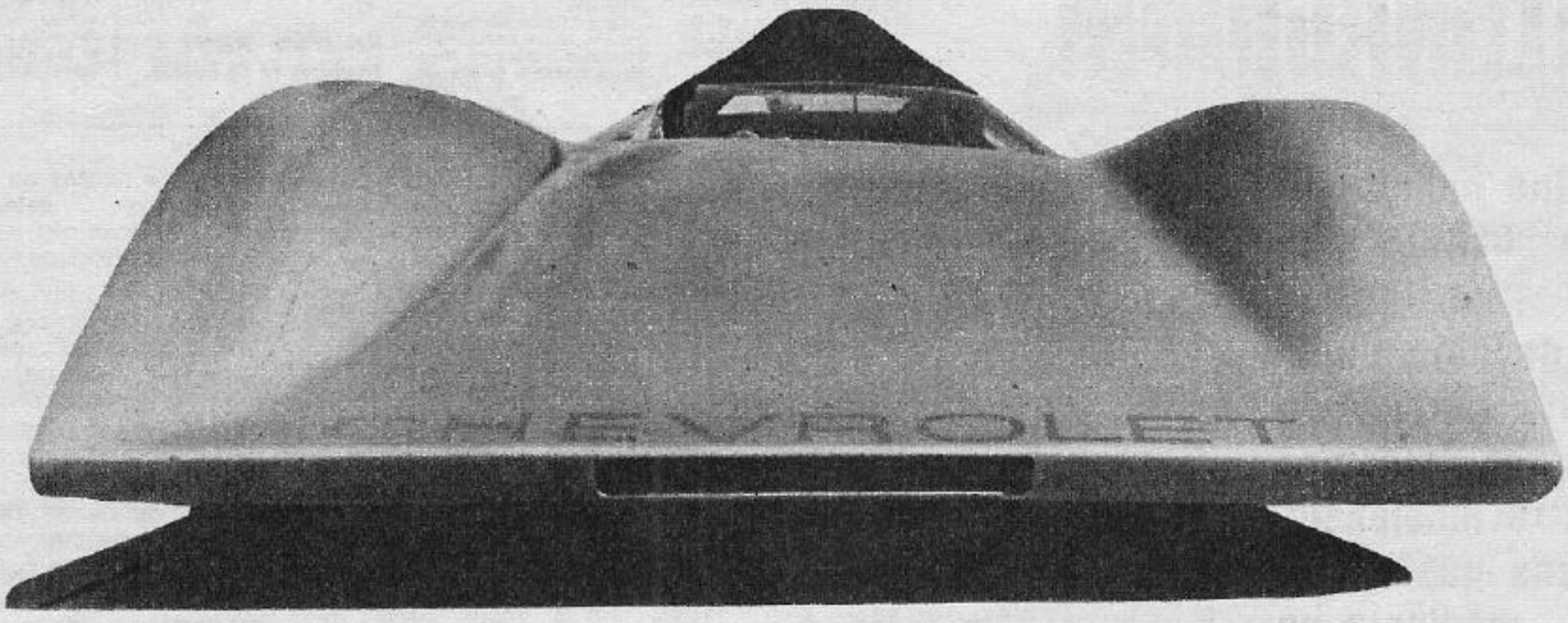
DECORACION
- ☐ Decoración General
- ☐ Decoración de Interiores

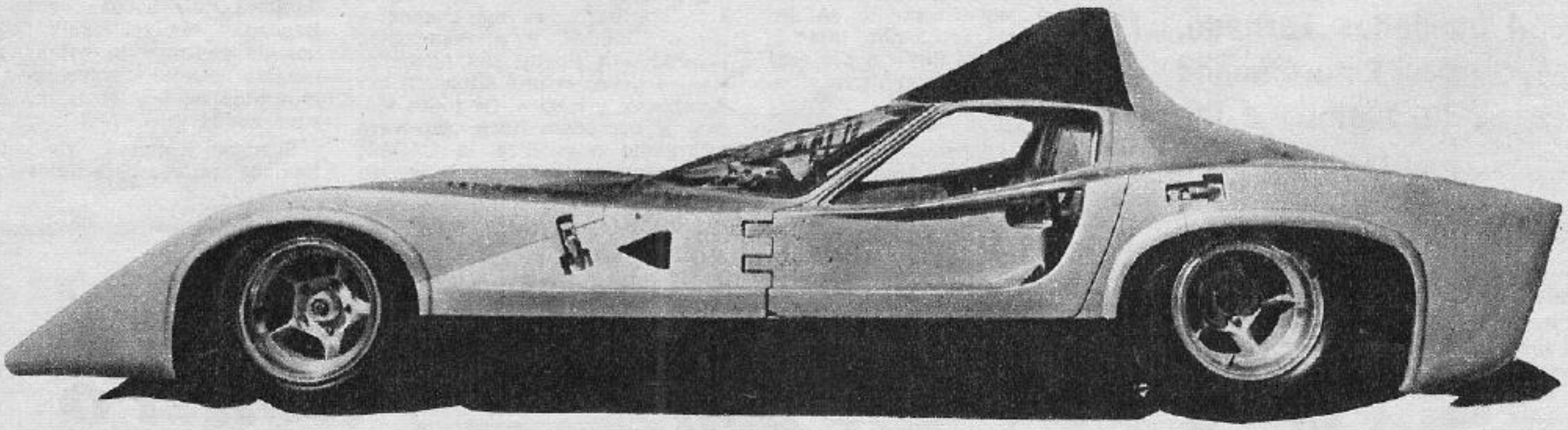
DIBUJO
- ☐ Nuevo Curso de Dibujo

Nombre .....
.....RA 1
.....
Dirección .....
Localidad .....
Provincia .....FCN

CEAC / RIGLOS 119 - DEPTO. 390 / BS.AS. (S24)

UN GRAN AUTO





Y muy bien hecho. Es el flamante SP de Cupeiro construido por Paco Martos. Lo desmenuzamos aquí en sus detalles principales y vemos así el auto que también tendrán en poco tiempo más otros cuatro pilotos

Mientras Cupeiro estrenaba el Chevún en el campeonato triangular de TC del año pasado, ya "Paco" Martos había recibido el encargo del "gallego" piloto de realizar un nuevo y más moderno auto de carrera con motor delantero para suplantar al Chevún cuando éste fuese apenas un poco menos que lo más moderno del momento. Claro que "Paco" Martos no tenía el tiempo indispensable para comenzar en ese mismo instante la construcción del nuevo aparato; estaba ocupado en la puesta a punto del flamante Chevún (hecho por Baufer) y luego cayó inmediatamente la temporada internacional donde —todos recordarán— se encargó junto con Tulio Crespi de la atención del Brabham de Cupeiro. Es así que terminada la temporada y pasado el fin de año, llegó el día dos de enero. En esa fecha comenzaron a tomar forma concreta los primeros bosquejos de lo que hoy vemos ya terminado y recién presentado en la concesionaria GM de Froilán González coincidiendo con el anuncio oficial de la formación del equipo de Froilán, Cupeiro y Marincovich (patrocinador y pilotos, respectivamente).

Poco más de tres meses para concretar un jalón más en la corta historia de los autos verdaderamente bien hechos, con todo lo necesario para la función que debe cumplir: correr y ganar carreras.

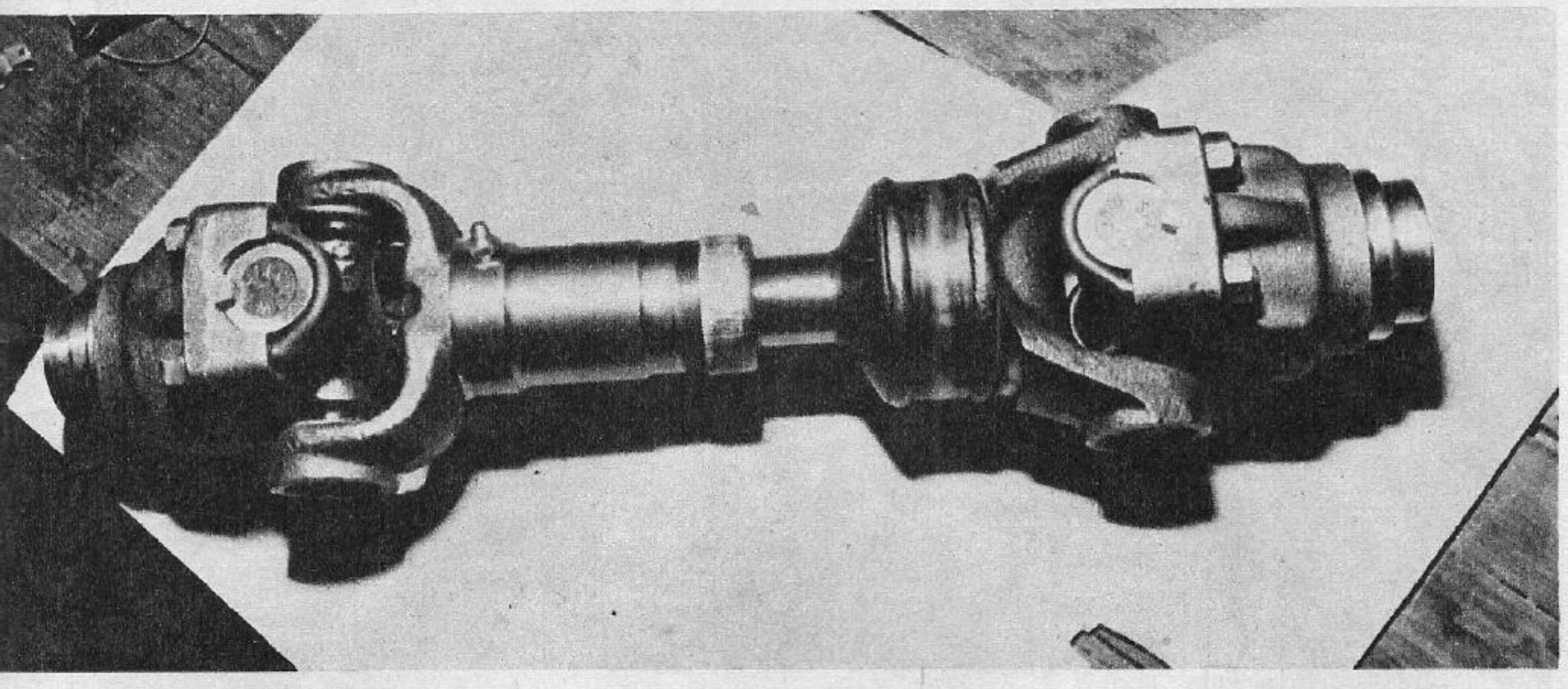
El Chevy III se había llevado con justicia el título del **auto mejor construido del año '60.** Su estructura tubular era la más eficiente de todas y por lo tanto así se obtuvo el auto favorito en cada competencia, y que no ganó más carreras por culpa de imprevistas fallas mecánicas. El nuevo aparato de Cupeiro —aun sin nombre— recoje todas las experiencias de Paco a través del Chevy III y por lo tanto evidencia progresos constructivos que exceden los estrictos favores de un reglamento más benevolente. Pesa 900 kilos, toda la carrocería es de plástico y cada pequeña cosa que podamos observar responde a una razón lógica.

El aspecto general es muy atractivo aunque haya opiniones encontradas sobre si es lindo o feo. La verdad es que cada ángulo del auto responde a una necesidad y dentro de ellas se aprecian detalles de verdadera calidad por lo cual creemos que de feo no tiene nada.

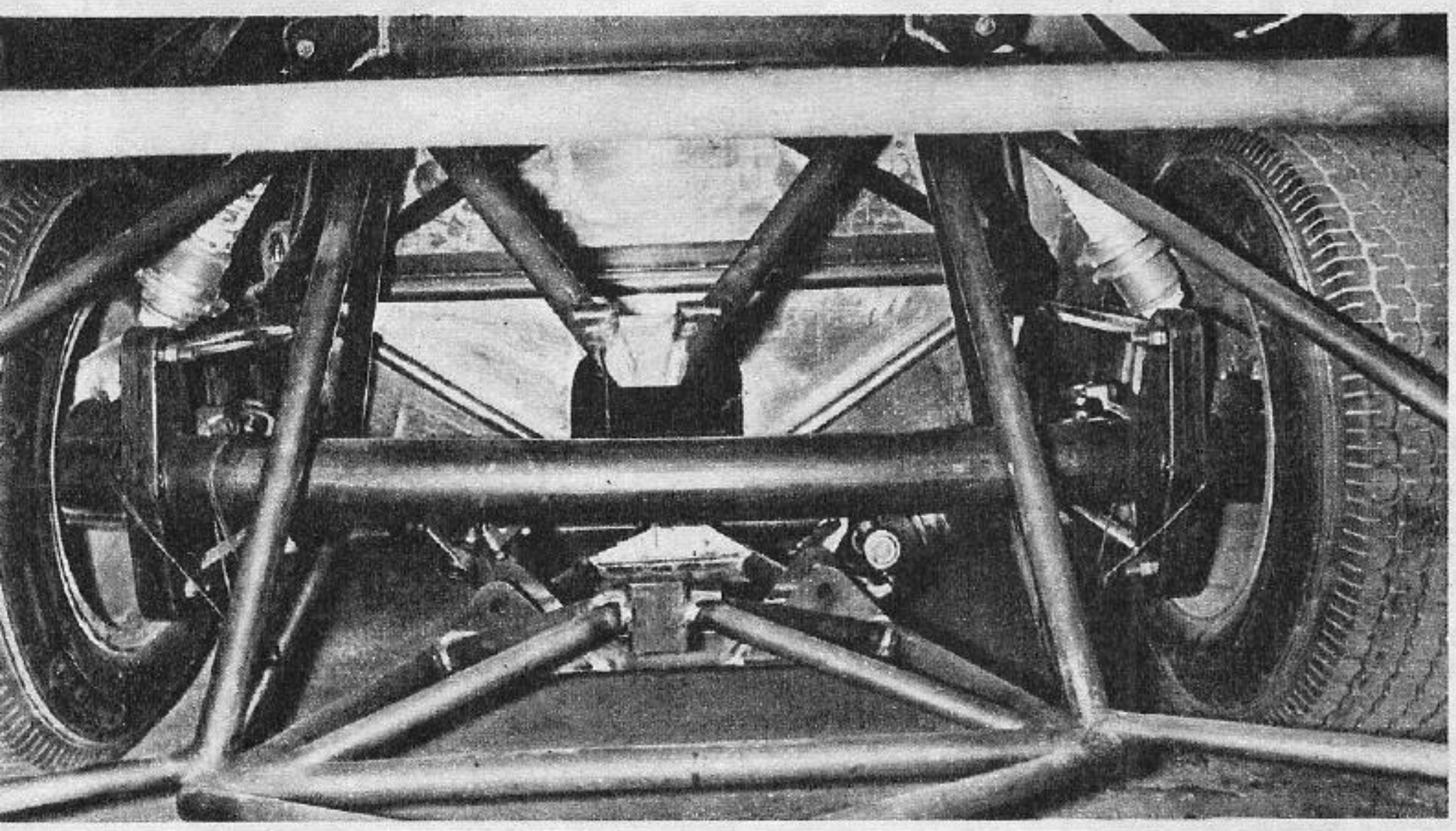
ESTRUCTURA Y CONSTRUCCION

Paco Martos eligió nuevamente la solución de una estructura tubular donde cada vez ostenta mayor experiencia y el resultado es sensiblemente superior. En este chasis hay menos caños y menor sobredimensión que la que dominaba al Chevy III. A sus fundamentos teóricos Paco une la práctica y logra resultados mejores. **"En este auto no sólo hay menos caños que en el Chevy sino que hay un mejor aprovechamiento de cada cosa. A partir de la pata delantera izquierda del motor —por ejemplo— utilizamos a la planta motriz como triangulación de los caños que integrarían la cuaderna del tablero (no cuaderna precisamente). En el Chevy, en cambio, teníamos el torpedo y caños que en conjunto era mucho más pesado."** Martos sigue explicando por propia boca. **"Hemos ganado peso en todos lados, pero sobre todo en las suspensiones donde se elimina gran parte de la masa no suspendida que era casi obligatoria e imposible de reducir en el Chevy. En cada rueda delantera tenemos 4 kilos menos de masa no suspendida que en el Chevy. Eso es consecuencia fundamental de los portamazas que sólo pesan**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

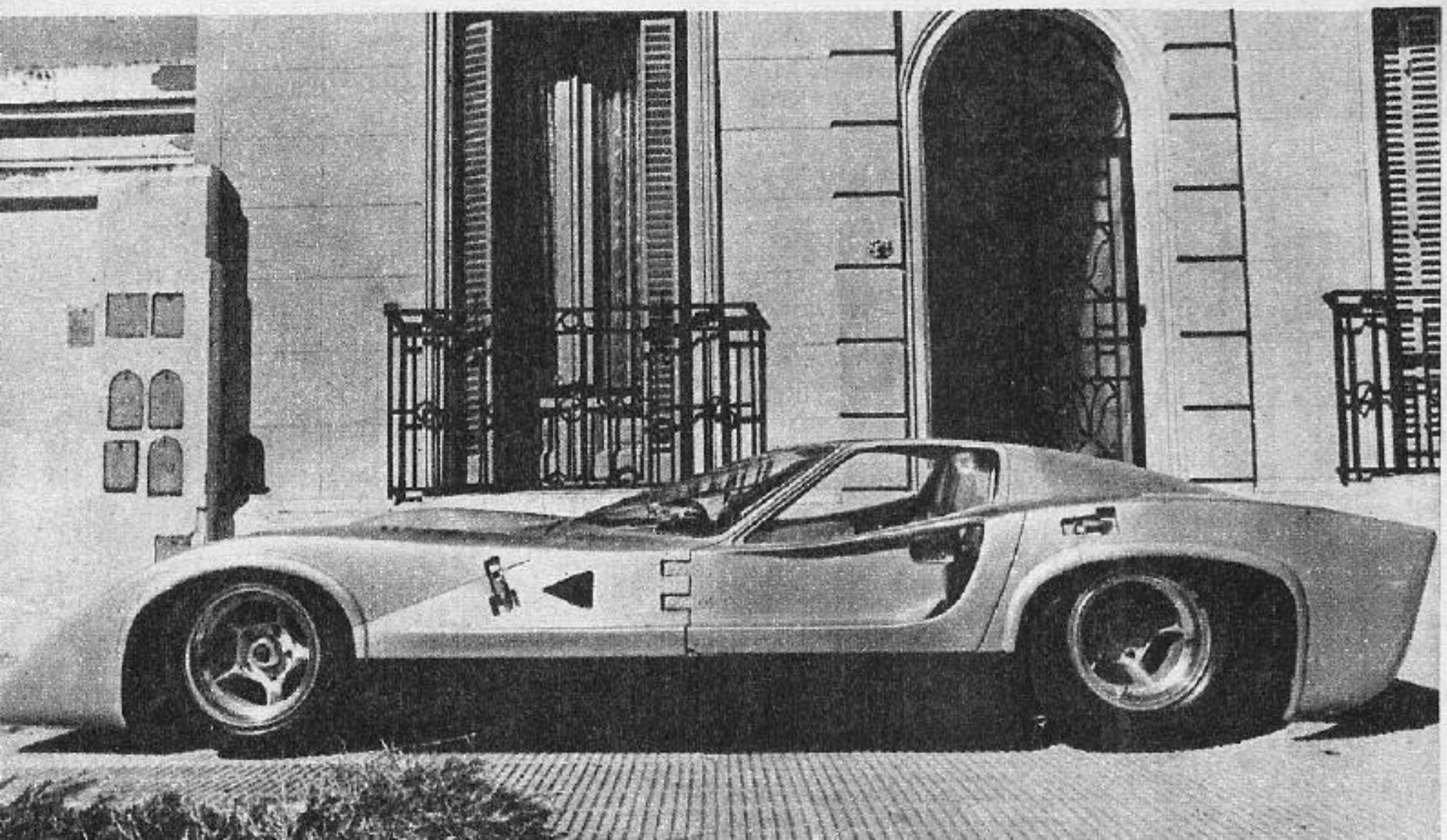


Este es uno de los dos palieres, telescópicos como se ve para absorber la diferencia axial provocada por el movimiento de la suspensión.



Y aquí vemos al famoso puente de Dion versión Paco Martos: un tubo fijado al medio con dos reactores longitudinales por rueda.

Abajo: Gracias a la increíble creación artística de nuestro gran Gonzalito podemos apreciar lo que sería el auto de Martos si no tuviera el buche obligatorio por el reglamento. Muchísimo más lindo.



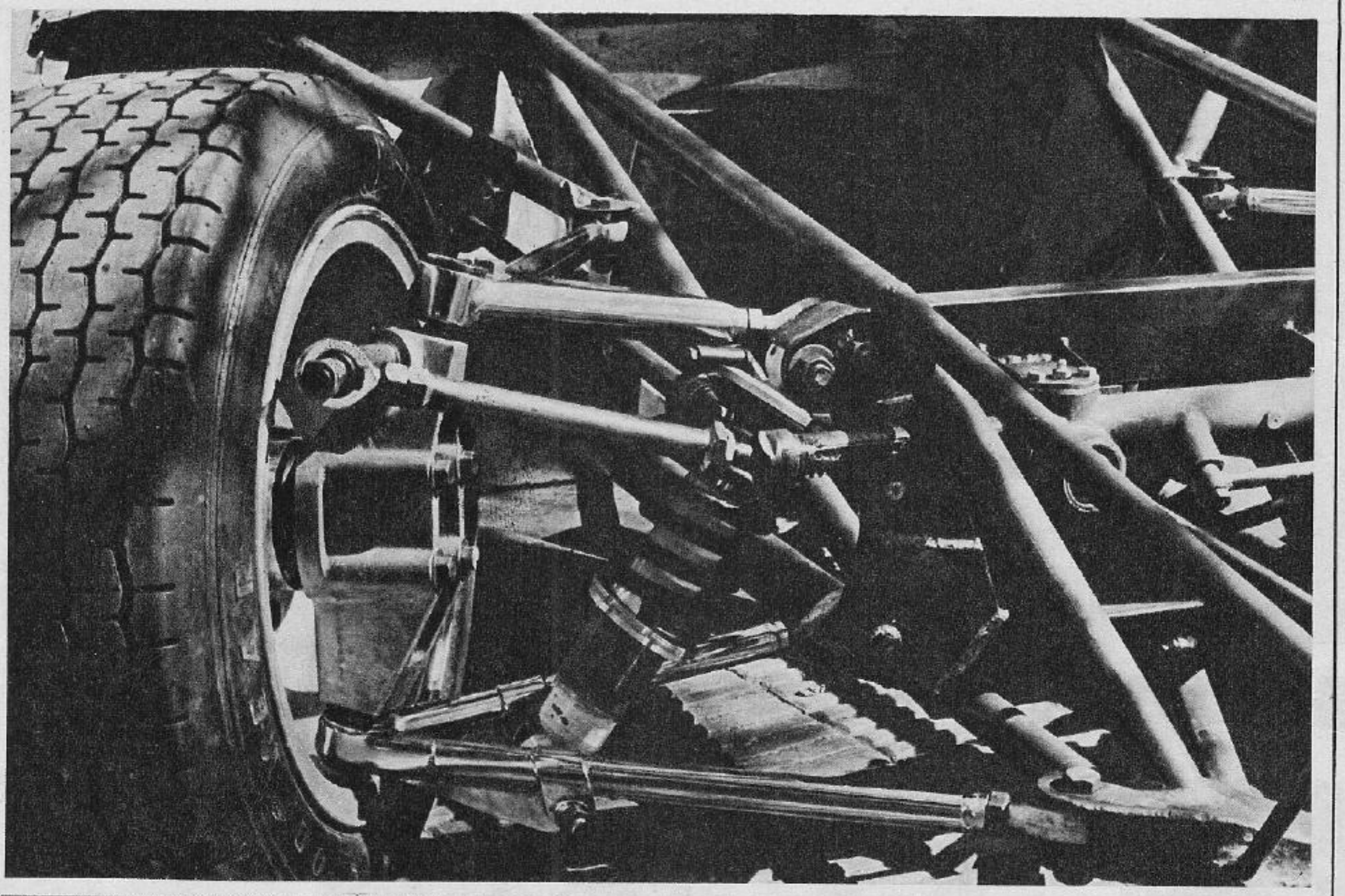
2,200 kilos. Los diseñamos nosotros y los fundieron en la misma aleación de las ruedas "Ruedas Argentinas".

Pero donde se ha ganado mucho más peso (o mejor dicho masa) es en el eje trasero donde Paco Martos utilizó el debatido eje de Dion que por fin consiguió su lugar en el automovilismo argentino después de haber nacido en Europa hace más de medio siglo. Toda la masa no suspendida del tren trasero pesa 70 kilos cuando un sistema de los comúnmente usados no pesa menos de 140-150 kilos. El de Martos consiste en el tubo de Dion en sí (19 kilos de peso con las mazas incluidas) que se vincula a la estructura por medio de dos reactores longitudinales paralelos entre sí. La diferencia axial debida al movimiento de la rueda al trabajar la suspensión es absorbida por los palieres que son telescópicos.

Volviendo a la suspensión de-

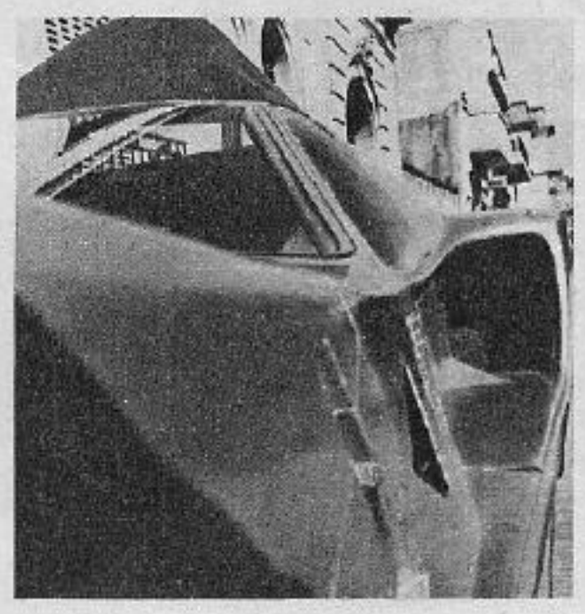
→

MARTOS SP



La suspensión delantera es muy de auto de fórmula donde se han ganado cuatro kilos de masa no suspendida por rueda con respecto al Chevy III. Es notable también la construcción del portamazas ideado por Martos.

Una toma de aire para el radiador de agua ubicado atrás interrumpe quizá la línea sumamente fluida de todo el conjunto. Las ventanas, cerradas, también son un toque de calidad de construcción (esto coresponde a Parodi).



lantera, cabe destacar cómo está construida. Brazos tubulares exactamente iguales a lo que serían en un auto de fórmula y de agradabilísima claridad de diseño y construcción. Juntas Heims para que no haya críticas de Enrique Carmona, rótulas construidas especialmente y muchos puntos de regulación para poner el auto verdaderamente a gusto del piloto. El elástico y el amortiguador en un grupo concéntrico inclinado. La barra antirrol fijada al brazo inferior de suspensión, en el mismo ojal donde se sujeta el amortiguador.

LA CARROCERIA

Todo el trabajo de carrocería corrió por cuenta de Avante, la empresa de Jorge Parodi y Hugo Garibotti, quien debe terminar todavía las carrocerías similares para los autos de Bonanno, Casá, Chrysler y Marincovich, última estructura encargada y que aún no se comenzó a fabricar.

Todo es plástico y realizado respetando al máximo las exigencias aerodinámicas. La trompa es increíblemente perfilada y parece imposible que el auto tenga motor delantero. Sin embargo lo tiene aunque inclinado —eso sí— a 45 grados. Sobre la trompa que vemos habrá que hacer una pequeña abertura para las bocas de los carburadores horizontales. Y el pequeño rectangulito delantero sirve para refrigerar al radiador de aceite ubicado adelante. El de agua, en cambio, va atrás.

Lo que todavía no está puesto es el motor Chevrolet. Es uno de los últimos detalles que faltan para salir directamente a probar en el autódromo. Luego de él vendrán los restantes y nuevamente Paco Martos demostrará con su producción el lugar preponderante que ocupa entre nuestros constructores. Falta probarlo pero no puede haber dudas sobre su efectividad.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LLEGÓ!...



PONGA UN TIGRE EN SU TANQUE

NUEVA NAFTA ESSO EXTRA CON VITANE

PIQUE EXTRA
POTENCIA EXTRA
RENDIMIENTO EXTRA

Citroën

UN NUE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un nuevo modelo sacó la Citroën en Francia. Sobre la base del Ami 6, se estructuró el Ami 8, más moderno, más lujoso y un poco más veloz

Cuando el Salón de Ginebra de 1969 se estaba aún por abrir, muchos esperaban novedades bastante gruesas por parte de Citroën de Francia. Unos pensaban seriamente en un motor rotativo, otros deliraban por el nuevo Citroën con motor Maserati, y hubo algunos que seguían suspirando por la aparición de "su" 2 CV con algún farolito más, con un cromado menos o con un guardabarros de diseño más moderno. Pues, hete aquí, que nadie de los que pensaban estas cosas tuvieron razón. Citroën presentó un auto casi totalmente nuevo, pero inspirándose abiertamente en su modelo Ami 6. Fue el Citroën Ami 8 el auto que concitó el interés de los fanáticos de siempre. Pero lo más extraño de todo esto fue el hecho de que antes del Salón no se había filtrado ninguna infidencia respecto a este nuevo modelo. Nadie sabía nada, nadie pensaba tan siquiera en un nuevo Ami... Pero Citroën pegó el batacazo y el Ami 8 se presentó en Ginebra.

El cambio más radical del Ami 8 con respecto a su antecesor, el Ami 6, es que no posee aquella luneta invertida, que tantas discusiones ocasionó. El nuevo auto posee una cola de tipo "fast-back", aunque diciendo la verdad más se parece a una rural que a un auténtico "f-b". La línea del auto →

VO AMIGO



Citroën

Un nuevo vehículo integra la línea europea de la Citroën. Se trata del Ami 8, una especie de camionetita para uso ciudadano



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

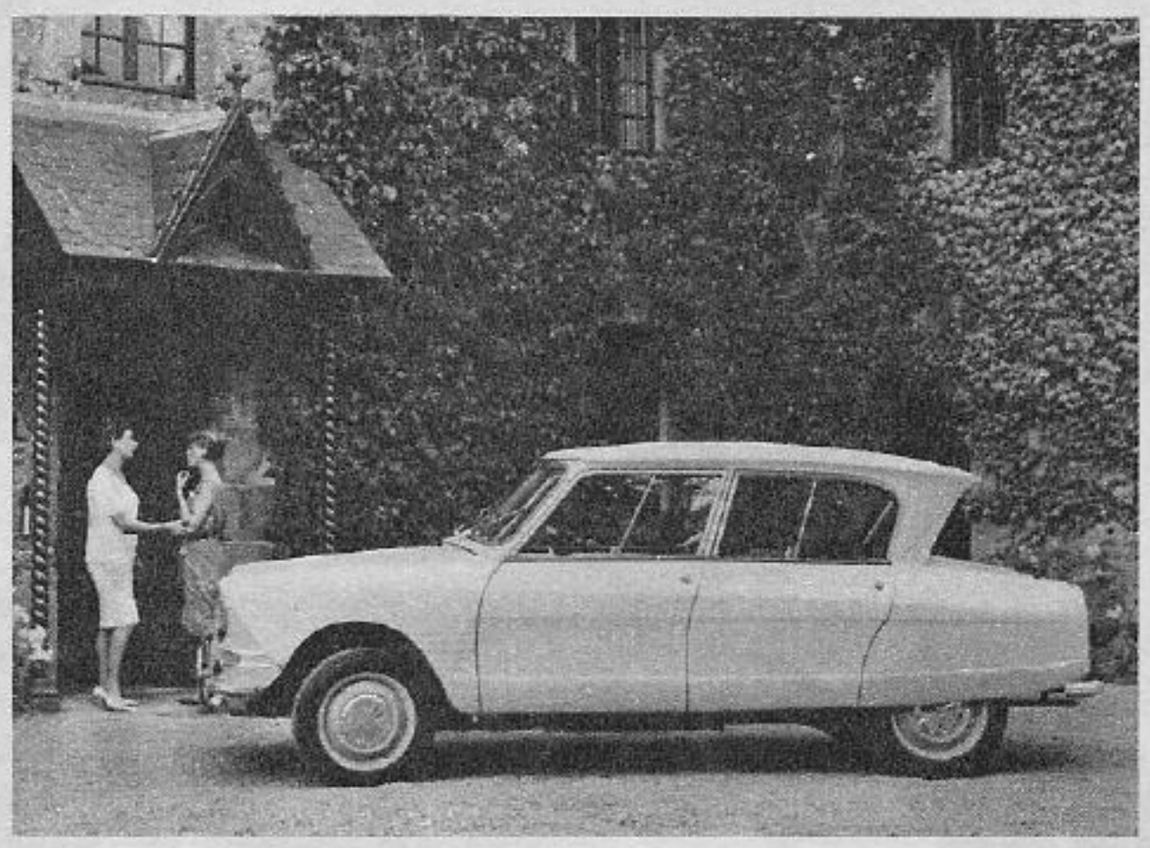
tiene reminiscencias muy acentuadas con los Autobianchi, sobre todo con el modelo Prímula. La nueva línea permite que la superficie vidriada haya sido aumentada y que el parabrisas haya sido inclinado y aumentada su área trasparente en 4 cm.

Bajo el capot aún reside el motor **flat-twin** de 602 cm³, pero equipado con una caja de nuevo diseño y diferentes relaciones, logrando con ello una mayor elasticidad a las respuestas del auto. Un tanque de nafta de 32 litros le asegura al Ami 8 una autonomía de 500 kilómetros.

La nueva barra antirrolido colocada en la parte delantera asegura al auto una mejor estabilidad en curvas. Del Ami 8 existe otra versión un poco más lujosa, un poco mejor terminada, que la fábrica denominó "Club". Se trata de una "cáscara" similar, pero con ciertos detalles de terminación, como ser: filetes de acero inoxidable en todos los vidrios, juntas de caucho en puertas y ventanillas, "moquette" en el habitáculo y felpa en el baúl. Los asientos del modelo Club son reclinables y se puede formar con ellos una cómoda cama para dos.

El interior del nuevo Ami es mucho más cómodo que el anterior 6. La línea de los asientos ha sido tirada 5 cm hacia atrás, mientras que el volante se encuentra más vertical que antes. También ha sido modificado totalmente el tablero de instrumentos, logrando un conjunto más moderno y armonioso. La dirección del Ami 8 se encuentra más desmultiplicada que la del Ami 6 (1/17,4 contra 1/13), lo que lo hace más suave para conducir, es decir, trasmite menos movimientos al volante de dirección. También los laterales de las puertas ha cambiado, siendo ahora muy similares a los de su hermano mayor, el DS 21. Los controles para abrir la puerta son actualmente casi invisibles: están encastrados dentro de la carrocería. Este tipo de "manija" es por primera vez colocado en un Citroën de cualquier tipo y año, constituyendo un avance técnico y en el rubro de la seguridad.

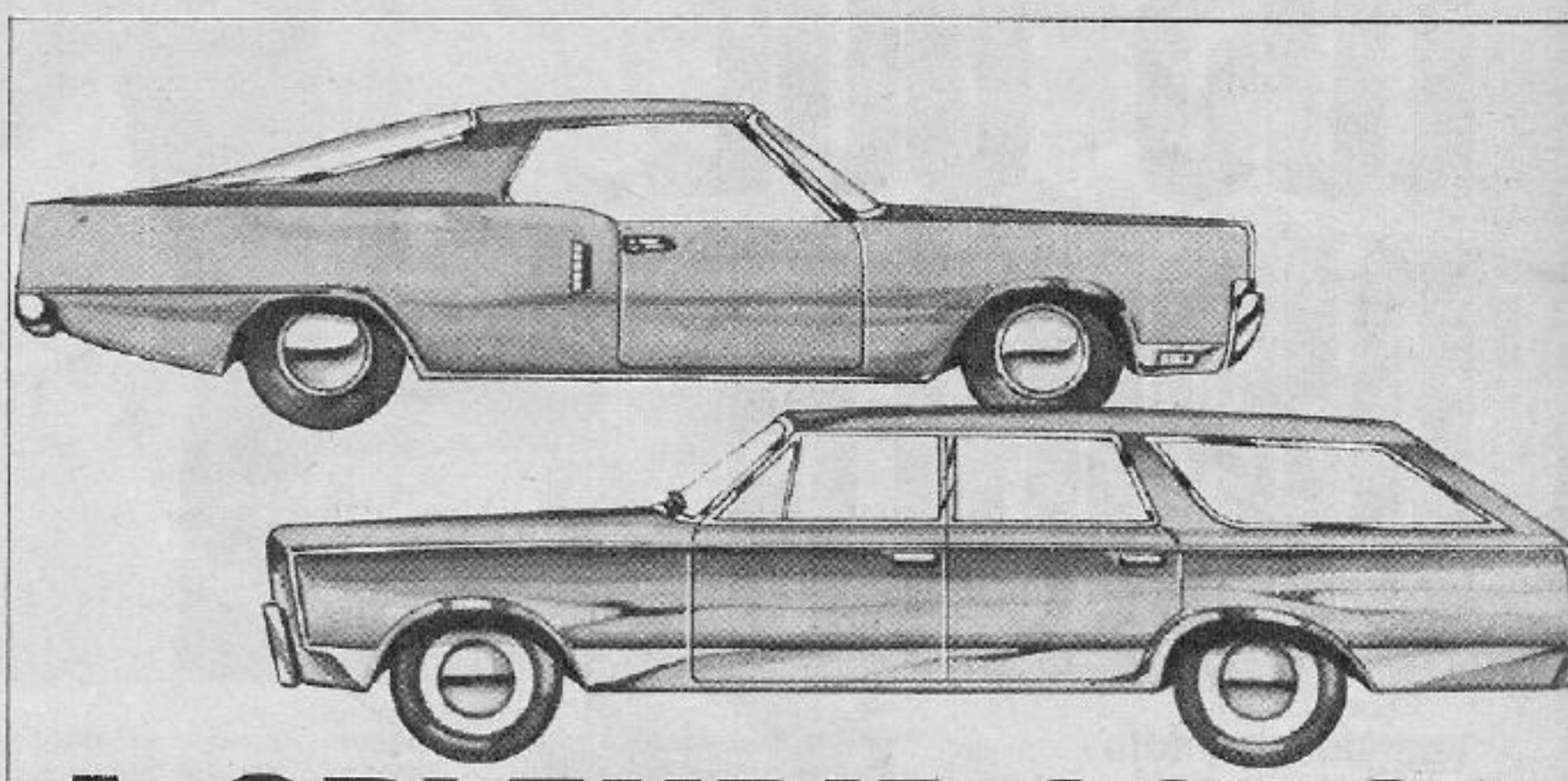
Uno de los detalles que más llama la atención en la evolución de los modelos de la firma francesa es el acercamiento de los autos chicos de la marca, en forma paulatina, a la exquisitez estilística y de confort que poseen los modelos DS. Esta evolución ya la hemos visto muy marcada en el cambio de estilo que sufrió el Citroën 2 CV (que aún se produce en Francia) para llegar a constituirse en un modelo más caro, como lo es el Diane. Ahora, el Ami 8, que sustituye al Amí 6, viene a acercarse —en escala, por supuesto— a lo que es el modelo grande de la empresa.



A partir de este modelo, el Ami 6, los diseñadores y estilistas han suprimido varias de las contras que lo hacían un poco antipático: suprimieron la ventanilla trasera y lo convirtieron en una rural.

Una línea más lanzada distingue al Ami 8. Los detalles de terminación del nuevo auto tienden a emparejar todos los modelos de Citroën a la altura del DS 21.





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



Por primera vez para su coche, un aceite lubricante especial para autos preparados:

SPLENDID CORSA

el aceite "probado" y "aprobado" en las pistas bajo las duras exigencias de profesionales. SPLENDID CORSA... el aceite que los pasó a todos!!! Uselo... y gane con él, **su** Gran Premio de todos los días.

Otro producto de:

Osvaldo Rigamonti S.A.C.I.

Solís 2161 - Tel. 23-0071 - Capital



LOS QUE DIRIGEN

Cuando un piloto está lanzado en medio de una carrera, siempre tiene un hombre que desde los boxes lo vigila, lo regula y lo lleva al triunfo: el Director Deportivo

Por: JORGE A. AUGÉ BACQUÉ

El organigrama de batalla de un ejército moderno indica como ideal que por cada hombre que combata en el frente, en las trincheras, haya cinco en la retaguardia apoyando su acción. Esta misma proporción o relación se verifica, asimismo, en la mayoría de los deportes modernos. Por ejemplo el fútbol, para el cual se precisan, además de los once hombres que corren detrás de la pelota, un entrenador, un preparador físico, un kinesiólogo, aguatero, utileros y agentes de Relaciones Públicas. Este ejemplo es aplicable a todos aquellos deportes sobre los cuales se centra la atención profesional de sus participantes: el rugby, el baseball, el básquetbol y, sobre todo, el automovilismo deportivo.

De la enorme cantidad de personas necesarias para poner a un corredor de automóviles en primera línea, quizás la más importante antes, durante y después de la carrera sea el Director Deportivo. Da buen ejemplo de la importancia del puesto del DD en un equipo, que la mayoría de los teams importantes o de los corredores particulares de cierto renombre tienen a su lado a hombres que están muy empapados de los pormenores del automovilismo deportivo: periodistas, o simplemente ex corredores. Tenemos de esta manera los ejemplos más palpables y concretos: en el equipo Ferrari, Franco Lini (corresponsal europeo de Parabrisas Corsa) fue durante algún tiempo DD, Ricco Steineman, periodista, millonario y play boy suizo es el actual DD de la Porsche System. Entre los ex corredores que ocupan u ocuparon cargos de Director Deportivo, se encuentran Enzo Ferrari, que comandó la Scudería Ferrari Alfa Corse, cuando finalizó su campaña de piloto oficial de la casa y antes de ponerse a construir sus propios autos. En los Estados Unidos, Carroll Shelby gobernó el equipo Ford oficial y luego se dedicó a construir sus propios vehículos; Roger Penske es el actual "capo" del equipo Sunoco, que corre en Can-Am y Trans-Am.

Pero posiblemente el más cotizado, el mejor y más famoso de los directores de equipo del mundo entero haya sido Alfred Neubauer, la legendaria figura a la que debió Mercedes Benz la mayoría de sus triunfos y que además volcó todas sus experiencias y anécdotas en un libro que logró hacerse muy popular: "Hombres, mujeres y máquinas". Sin embargo, junto a la figura del alemán se yergue, empatando resultados y éxitos la del inglés Reg Parnell, ya fallecido, que fuera director deportivo de la Aston Martin, de la Bowmacker, y, finalmente, del equipo que lleva su nombre.

DE LAS TRETAS DE UN D.D.

Una de las anécdotas más demostrativas de las funciones de un Director Deportivo se debe a la pluma del escritor y periodista Ken Gregory, en el libro Grand Prix en las Carreras: "Mientras Reg Parnell figuró al frente de la Aston Martin y con motivo de la participación de la firma en los 1.000 Kilómetros de Nürburgring, recuerdo una batalla de ingenio entre Reg y el corredor número 1 de la escudería, Stirling Moss. Era la primera vez que Moss corría en Nürburgring para la Aston, una escudería que, en muchos aspectos, calcaba los lineamientos generales que habían caracterizado a la Mercedes Benz: uno de los más caracterizados, era las relaciones de caja y puente trasero y su elección en cada circuito. En los entrenamientos del primer día, Stirling, que conocía como la palma de su mano cada centímetro y cada uno de los 176 virajes y 22,8 kilómetros de recorrido, decidió por cuenta propia, que el coche respondería mejor con una relación más baja de lo habitual. Quisiera hacer notar, llegados a este punto, que de todos los pilotos que he tenido la suerte de conocer, Stirling era, sin duda, el más capacitado para hacer un análisis adecuado de las necesidades de su coche en materia de relaciones. Pero cuando Reg y Moss entablaron la discusión, el primero, que temía que el motor funcionara a demasiadas revoluciones, se sentía poco inclinado a acceder a la petición de Stirling y defendió su punto de vista con tenacidad antes de que y tras fuerte presión en contra, accediera a cambiar la relación del coche de Moss; en especial, teniendo en cuenta que la modificación sólo iba a ser de unas 300 rev/min; diferencia que, en su opinión, no había corredor en el mundo capaz de percibir en un circuito como el de Nürburgring.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba, izquierda: Ron Harris, uno de los hombres más discutidos de la Temporada de Fórmula Dos en nuestro país. Director Deportivo de su propio equipo, una de las variantes del cargo.

The master: Alfred Neubauer fue el más famoso y eficiente de los directores deportivos de la historia del automovilismo. Su incondicional fidelidad a la Mercedes Benz, llevó a sus autos a ocupar en su momento el liderazgo mundial.

Arriba, derecha: Un director técnico que fue Director Deportivo durante un mes. Giovanni Marelli (italiano, 24 años) ofició de D.D. del equipo Ferrari en la temporada argentina. Ganaron tres de las cuatro carreras.



Aquella noche, mientras los mecánicos se afanaban en su trabajo y los pilotos estaban profundamente dormidos, se decidió usar una triquiñuela diciendo a Stirling que se había alterado la relación según sus deseos, cuando en realidad no se haría modificación alguna; con lo que en opinión de Parnell, ello beneficiaría a Stirling y éste iría más rápido por creer que corría con la relación alterada.

Al segundo día de entrenamiento, Stirling estaba sobre la pista apenas se abría ésta y para asombro de Reg, se acercó a los boxes al término de la primera vuelta y bajando del coche, se llevó a Reg aparte: "¿No cambiaste la relación, verdad Reg?". A lo que Reg respondió "Por supuesto que lo hice". Sin más discusión Stirling le dijo: "De todas formas, Reg, los mecánicos van a tener que trabajar esta noche a fondo, porque si anoche cambiaron la relación, quiere decir que el motor ha perdido 300 vueltas, lo que nos obliga a cambiar el motor; o por el contrario si el motor no ha perdido revoluciones, quiere decir que la relación sigue siendo la misma". Ante una identificación tan notable de la capacidad del coche, Reg tuvo que admitir el engaño y para hacerle justicia aceptar el cambio de relación al término de los entrenamientos. Feliz final para esta historia, para satisfacción de todos los implicados en ella. Stirling ganó la carrera y sus tiempos por vuelta bajaron en varios segundos los que había obtenido con el tipo de relación utilizado anteriormente."

Esta es sólo una de las tretas que los DD suelen utilizar para dar confianza en sí mismos a los pilotos de su equipo. Enrico Vanini, periodista, promotor de carreras de automóviles y ahora comerciante en artículos de caza

y pesca, incursionó hace dos meses en la dirección deportiva del equipo de Jorge Cupeiro en la Temporada de Fórmula Dos disputada en nuestro país. Su experiencia de muchos años en Europa dirigiendo equipos (uno de ellos, el Equipo Automundo en 1967) y manteniendo contacto con los más importantes corredores del mundo lo lleva a sincerarse sobre la verdadera misión de un DD y sus tretas en los boxes, "El trabajo de un DD —dice Vanini— es escencialmente en la faz pre carrera, vale decir en contratos, patrocinios, alojamientos para el equipo, provisión de materiales, etc., ... y eventualmente en los boxes. Por ejemplo, en materia de monoplazas hay una triquiñuela que yo suelo utilizar en los entrenamientos o en las clasificaciones. Pongamos que un circuito "X" se puede hacer en 1m50s, y mi piloto está andando en 2m01s y yo quiero que se clasifique como mínimo con 1m55s. Pues bien, si observo que el piloto sigue girando en 2m01s y no baja de ahí, pudiendo el automóvil soportar ese tiempo, suelo mentirle. Saco a la pista la pizarra agregándole cuatro o cinco segundos al tiempo que está haciendo, para que crea que está girando mucho más despacio de lo que en realidad circula. Al ver esta novedad desde su box, el piloto, tocado en su amor propio, pone todo lo que tiene para hacer un tiempo aceptable y en la mayoría de los casos termina haciendo lo que yo quiero, vale decir un buen tiempo de clasificación".

Las tretas en la conducción de un equipo de carreras son la sal con que los directores deportivos sazonan y mejoran el gusto de la actuación de sus pupilos

MONOPLAZAS

"En las carreras de autos de fórmula —sigue explicando Vanini— ya ha quedado de un lado la actuación de un buen director deportivo. Durante los años de 1950 al 57 la tarea del DD se veía a cada momento requerida por las variantes que se sucedían en la pista. En esa época, una parada en los boxes era una cosa lógica, e incluso con un poco de suerte se podía volver a recuperar el puesto que se tenía antes. Además en los primeros puestos había lucha y juego de equipo, ya que los autos eran muy parejos y en ciertos momentos, había dos autos de un mismo equipo y dos de otro tratando de acaparar la punta y entonces el director deportivo debía, desde el box indicar a sus pilotos la posición que debían mantener o si debían de apretar el acelerador o aplacar sus ímpetus. Actualmente, en las carreras de Fórmula Uno y en las de Fórmula Dos ya no hay lucha. El que a la postre se convertirá en triunfador, suele cortarse solo de entrada, sin que nadie pueda, a pesar de todas las indicaciones que se le



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



De izquierda a derecha: Escenas en los boxes: Pairetti detiene su Trueno Naranja y los integrantes de su equipo corren a solucionarle cualquier problema. Los cronómetros y las tablas de tiempos son la Biblia de cualquier director deportivo.

José Froilán González es el dueño del Chevytres y además es el que dirige desde el box su actuación. El equipo que rodea al Chevy es uno de los más organizados y eficientes de nuestro automovilismo.

Una buena señalización es fundamental para que el piloto sepa su actuación, a medida que va trascurriendo la carrera. Es obra del DD informar correctamente y en todas las vueltas a su piloto.

haga de boxes, atrapar al puntero. Asimismo, en las carreras de monoplazas, la mayoría de los intervinientes andan siempre a fondo, sin posibilidad de guardar motor o de especular durante la carrera. La única posibilidad de ganar que tiene un piloto que marcha segundo es que el que tiene adelante abandone o tenga un "fuori pista" Es por eso que un Director Deportivo ve muy restringido su específico trabajo y se debe dedicar más que al trabajo de boxes a todo lo que signifique preparación pre y poscarrera. Los

→

trabajos que realiza un DD en autos de fórmula, son los siguientes: 1) Contactos con las firmas que auspicien al auto o al equipo, 2) Relación con el periodismo, 3) Provisión al equipo de todo el material técnico necesario para su buen desempeño (gomas, motores, elementos mecánicos, frenos, lubricantes, etc.), 3) Administrar los dineros que entran y salen del equipo (premio, primas de partida, publicidad, etc.), 4) Organizar los viajes del equipo, conseguir las plazas en los hoteles, movilidad dentro de la ciudad donde se desarrolla la carrera, contratar los talleres donde trabajará el equipo de mecánicos, 5) Mantener relaciones con los otros equipos y/o escuderías particulares, 6) Montar un servicio de informaciones tipo "007" que le comunique las novedades técnicas que se producen en los demás equipos y 7) Estar permanentemente al tanto de los adelantos técnicos para aplicarlas a su automóvil. Todas estas tareas se llevan a cabo dentro del ámbito pre carrera, ya que durante la misma, como ya dijimos antes, la labor del Director Deportivo queda relegada a un segundo plano, al no haber prácticamente necesidad de realizar estrategias sobre la pista.

"Un Director de equipo —afirma Vanini— no tiene por qué estar detrás de su piloto para

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





De izquierda a derecha (arriba): Hombre del automovilismo, organizador de carrera y periodista: Enrico Vanini, rememora su vida en los boxes desde su nuevo negocio: una armería y venta de artículos para camping en la calle Las Heras. 2) Franco Lini estuvo hasta hace poco al frente de la escudería Ferrari. Actualmente y desvinculado de la firma de Maranello, se dedica a recorrer el mundo de las carreras como corresponsal de Auto Sprint.3) El hombre que mejor maneja los cronómetros, en todo el mundo: Nello Ugolini, actual director de De Tomaso y ex DD de Ferrari y Maserati. 4) Claude Le Guezec tiene bajo su batuta a Beltoise y su esposa cronometra.

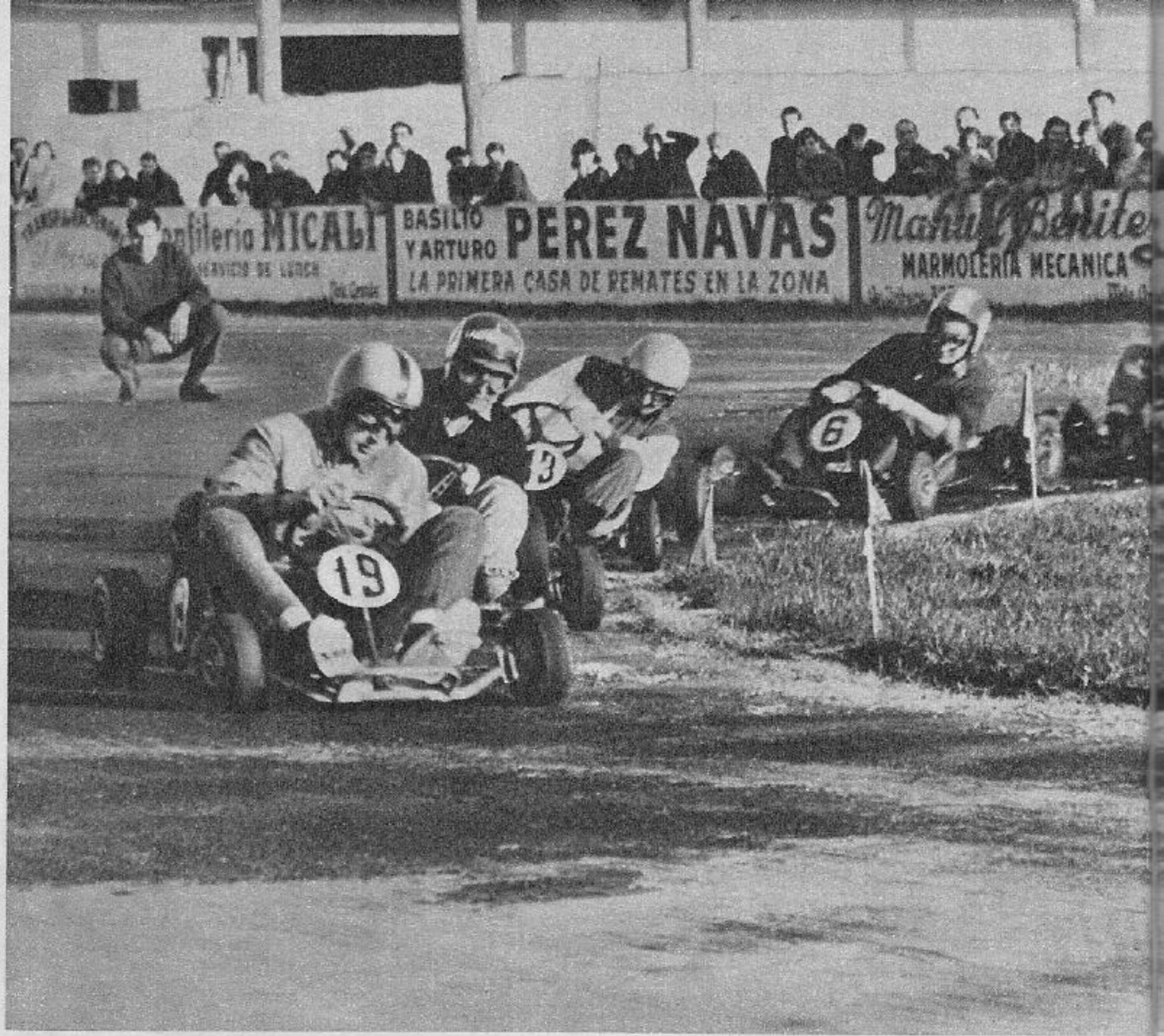


Frank Williams es como primera medida un señor que tiene muchos pesitos y que, además, se da el lujo de comprar todos los autos de carrera que se le da la real gana. Además es el DD y dirige su equipo "a placere".

que cumpla los postulados mínimos que necesita para ser alguien en automovilismo. Como primera medida porque un Director Deportivo sabe de entrada con quién se "engancha" y como segunda razón, porque la función del D. D. no es la de padre del corredor. Mucha gente cree que un D. D. que se precie debe estar todo el día detrás de su piloto, haciéndole hacer ejercicios físicos, llevándolo a los baños turcos, cuidándolo en las comidas o prohibiéndole que salga con sus amigos y/o amigas. Pues eso no es verdad. El D. D., sí, trata de que el corredor en los dos días previos a la carrera conserve una conducta psicofísica acorde con la responsabilidad que le va a tocar en suerte el día de la carrera. Pero si un piloto es borracho o drogadicto de por sí, lo mejor que puede hacer el D. D. es darse media vuelta e irse a otro equipo. Eso sí, cuando se atiende un equipo formado por dos o más pilotos, el D. D. tiene como deber ineludible el tratar de que cuando uno de ellos sienta miedo, o no se manifiesta de acuerdo con el circuito porque es muy peligroso, no trasmita el pánico al resto del equipo. El terror entre los integrantes de un equipo es el peor enemigo del éxito."

Alfred Neubauer, en cambio, era uno de los más rigurosos custodios de la salud y la preparación física de los pilotos que integraban su equipo. Cierta vez, en Mónaco, dos noches antes de largarse la carrera, Stirling Moss se encontraba en una fiesta del Yacht Club de Montecarlo festejando los excelentes tiempos en los entrenamientos. A las 12 de la noche hizo su entrada a la fiesta un hombre robusto, alto y con aspecto autoritario. Ni bien entró, ocupó una mesa apartada, llamó a un mozo y escribió unas palabras sobre una servilleta que hizo llegar al gran corredor inglés. Moss, que se encontraba con la modelo Lola Jenkins en una mesa junto al gran ventanal, ni bien recibió la esquela se paró, saludó a su compañera y salió del club sin mirar al hombre de la mesa apartada. El hombre robusto, alto y con aspecto autoritario era Alfred Neubauer, director deportivo de la Mercedes Benz, y la esquela decía: "Ruego a usted presentarse dentro de los próximos quince minutos en su hotel. En la puerta del Club hay un Mercedes Benz color negro que lo llevará a su alojamiento. Y le recuerdo: tres días antes de cada carrera, mis pilotos duermen solos, muy solos".

La técnica de "vigilancia" con respecto a los pilotos varía según la idiosincrasia de cada Director Deportivo. Los hay liberales, que se dedican única y exclusivamente al equipo, con prescindencia total de las personas que lo rodean, y están los otros, los que se dedican a cuidar a sus "gobernados" y a marcarles su régimen de vida. Pero, por sobre todas las cosas, ya sea de uno u otro tipo, el Director Deportivo de una escudería y/o equipo tiene que tener conciencia plena de sus objetivos, de la capacidad de su gente, de lo que pueden dar y de los límites de los corredores bajo su gobierno. Debe ser ecuánime en sus apreciaciones y además debe tener un acendrado sentido de la diplomacia. Ya, en esta época de cohetes teledirigidos, cápsulas espaciales y Mach I no existen prácticamente los pilotos díscolos de la década del '40 al '50. Ya nadie se acuesta a las 4 de la mañana el día de la carrera, ya ningún piloto que se precie se dedica al buen whisky en exceso, y ya nadie llega cansado a la butaca de su auto. Estamos en una época en que los pilotos se cuidan y se entrenan de "motu proprio" y sin necesidad de recibir órdenes ni indicaciones de sus Directores Deportivos (hablamos, lógicamente, de pilotos profesionales responsables). Pero pese a que los pilotos se autogobiernan, controlan sus actividades y no cometen excesos, el Director Deportivo sigue siendo útil, y quizás más útil que antes. Actualmente es más importante un buen administrador y planificador que un "padre" espiritual.



por CARLOS NEIRA

EMPUJANDO CON

Entérese de cómo es un motor de karting. Una verdadera maravilla de la técnica argentina a nivel internacional

Si analizamos en karting el ítem "motores", nos daremos cuenta de que constituyen éstos *las únicas plantas propulsoras que se fabrican en la Argentina diseñadas especificamente para la competición.* Es decir que se trata de máquinas que no necesitan la más mínima preparación para entrar en carrera. No obstante producirse en series relativamente grandes (de 50 a 100 motores de cada modelo), cada unidad es considerada al armarse como un caso especial, y su montaje se realiza en forma individual. De esta manera se trata de que todos los motores salgan de fábrica con la mayor potencia y número de revoluciones posibles. Hoy CORSA muestra a sus lectores cómo es un motor de kart. Para ello elegimos el D'Arminio Especial de 100 cc, como podríamos haber optado por cualquiera de las otras marcas, pues difieren muy poco entre sí, salvo en el renglón de la admisión donde las tendencias están divididas entre válvula rotativa y flappers.

Comencemos por la especificación básica que es común a todas las marcas. Monocilíndrico, ciclo de dos tiempos, sin caja de velocidades, cárter y cilindro fundidos en aluminio cuyas medidas son en todos los casos 55 x 41, es decir supercuadrados.

Las camisas, que son cambiables, son rectificadas en su exterior y poseen una tercera trasferencia. El pistón (Sural, también común a las restantes marcas) es de aluminio con un 20 % de silicio, de cabeza plana y lleva dos aros de acero cromado de un espesor de 0,6 milímetros. La biela es de acero forjado con rodillos sueltos en su ojo superior, pero en el caso de los RF Special y los Herceg, los rodillos sueltos son suplantados por un rodamiento Torrington. En su parte inferior todos coinciden en rodamientos de agujas alojados en jaula de aluminio.

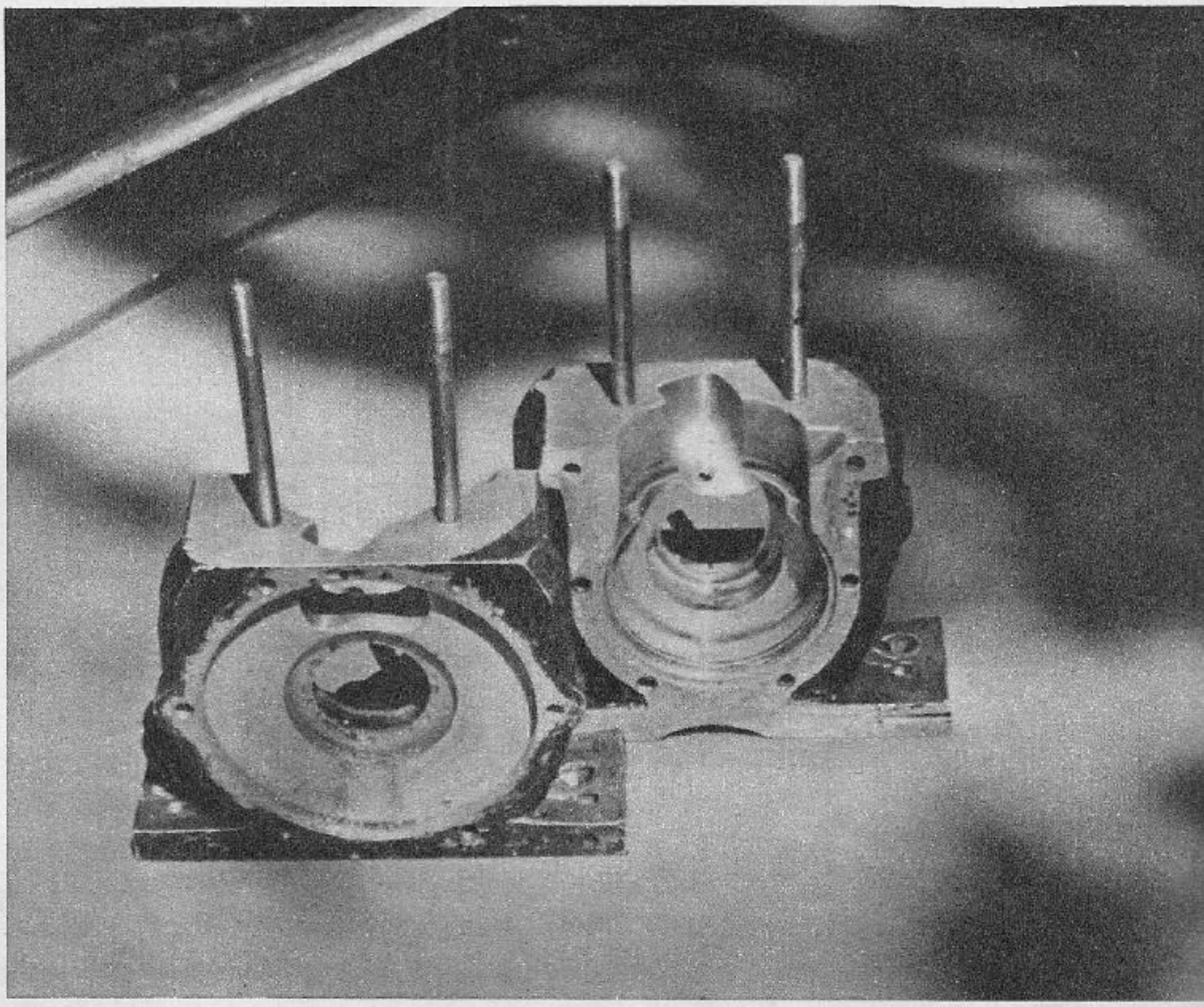
El cigüeñal es de acero forjado montado sobre dos, tres o cuatro bancadas según se trate del RF, D'Arminio o Herceg respectivamente. Los contrapesos del cigüeñal se rellenan con algún material liviano, como balsa, corcho o fibra, a fin de conseguir una mayor compresión en el cárter.

Como decíamos más arriba, donde las opiniones están divididas es en la elección del sistema de admisión. Tanto la válvula rotativa como los flappers tienen sus ventajas y desventajas. En el primero se consigue un mejor llenado en alta y permite el uso de varias válvulas de diferente cruce para diferentes tipos de circuito. Es decir que para autódromos largos, donde lo que más interesa es la velocidad final se aplica una válvula de unos 220° de permanencia, mientras que para circuitos muy trabados, donde lo necesario es una salida fuerte, se usa una con 190°. El material en que está construida esta válvula en el D'Arminio es acero y la del otro defensor del sistema, RF, fibra. La contra grande de este tipo de admisión es la pérdida por rozamiento que produce.

La otra variante, que usan los motores Yur y Herceg, es la conocida como flappers y constituida por una torre de aluminio provista de laminillas de acero que por la propia succión del motor se abren y permiten el pasaje de la mezcla al interior del cárter. Con esta opción se consigue una extraordinaria salida en bajas revoluciones (no

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



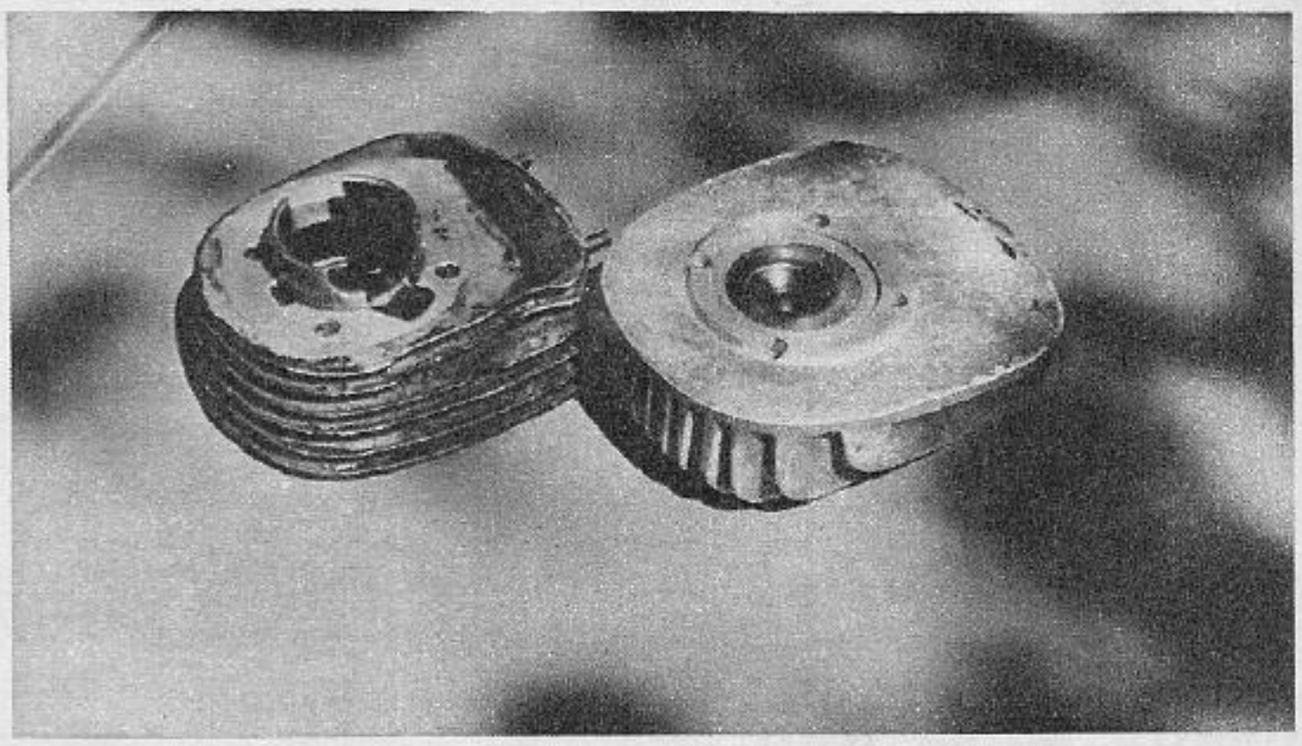


TODO

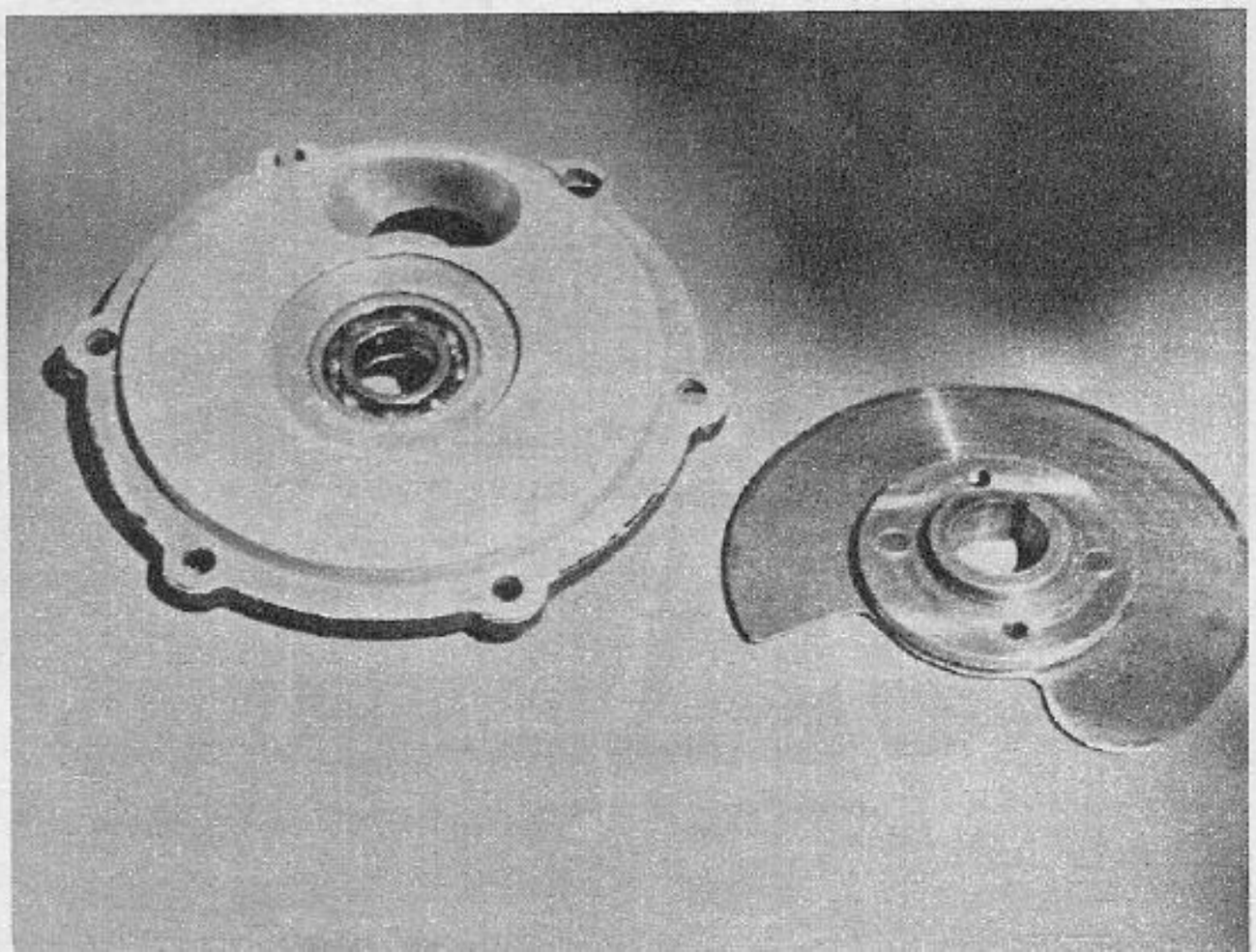
olvidar la carencia de caja de velocidades en estos motores) pero en alta el llenado es incompleto, debido al rebote de las láminas. Esto se subsana dándoles más "comida", mediante carburadores de gran diámetro. Otro punto débil lo constituye la delicadeza de las láminas. Pese a ello, los rendimientos obtenidos con motores Herceg, nos demuestra que las contras del flapper son subsanables en la práctica, cuando de por medio hay trabajo y conocimientos.

En cuanto a carburador, tambien hay coincidencia en la adopción del Mc Culloch o similar, que incluye en su cuerpo la bomba de nafta. La corriente eléctrica la proporciona una bateria de 6 u 8 voltios, que se complementa con bobina de 6 voltios para alta performance. Esta última proporciona una chispa de 15 a 16 mm de largo. En cuanto a bujía la palabra indiscutida para correr es Lodge RL 47.

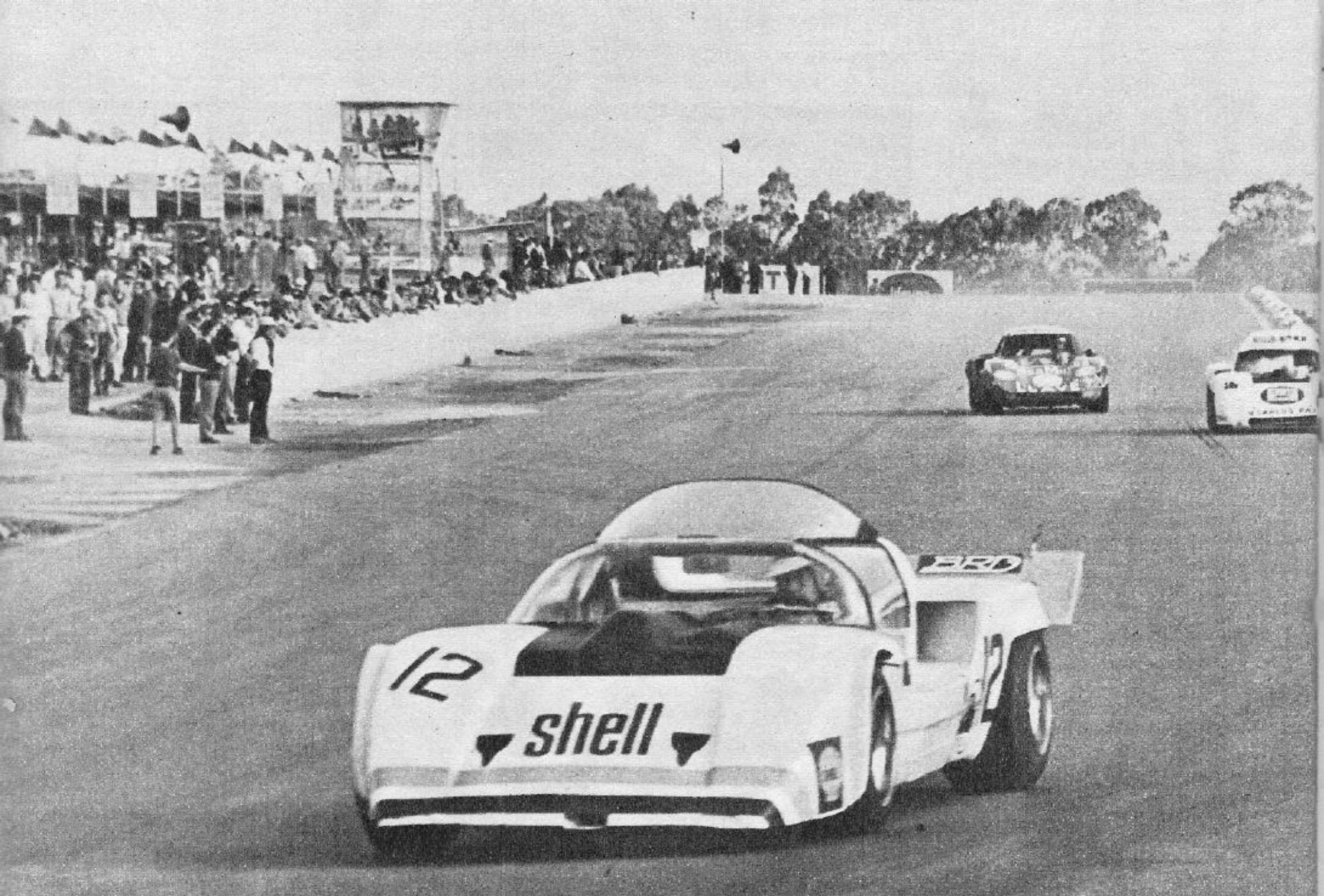
Los dos semicarters de un D'Arminio, vistos del lado de la admisión.



Cilindro y tapa de motor D'Arminio. Ambos están hechos en aluminio y con generoso aleteado.



Válvula rotativa del D'A. A la derecha la válvula propiamente dicha, de acero, y a la izquierda el portaválvula tapa de cárter, donde se nota el orificio por donde se produce la entrada de mezcla.



CON VISION DE FUT

1

Cuatro autos fruto de la evolución de una idea que fue muy avanzada para 1968. A la espera de motores más potentes. Los Numa han demostrado ya que disponen de chasis potencialmente aptos



por JORGE AUGE BACQUE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A fines del año pasado, el Automóvil Club inglés, el Sports Cars Club y el Motor Circuits Developments se pusieron de acuerdo en opinar coincidentemente que los modernos monopostos a la europea (excepción hecha de los Fórmula Uno) han dejado de interesar al gran público. Por este motivo se suspendieron los preparativos de un fixture para F. 3, y se dejó momentáneamente de lado la programación de carreras de Fórmula Dos en Brands Hatch, Oulton Park Mallory Park y Snetterton, con el fin de estudiar las posibilidades de incorporar a la actividad mecánico-deportiva británica una categoría de más atracción.

Para ser más preciso, los "motorsportmen" ingleses echaron el ojo a la Fórmula A creada por el Sports Cars Club of America (SCCA) en Estados Unidos, para elegir el campeón de monopostos entre los pilotos afiliados a la entidad.

"¿Por qué no ponerla en práctica también acá, si nosotros somos los fabricantes de los coches? Sólo tendríamos que invertir las condiciones comerciales comprando los motores, y podríamos tener una categoría de gran atracción popular, con más paridad mecánica y carreras más disputadas..."

Se cambió el nombre de Fórmula A por por el más significativo de **Fórmula 5.000** para hacer ver claramente a los aficionados ingleses que el factor relevante de la categoría era la gran potencia y se bosquejó un proyecto de campeonato de la especialidad que sobre la marcha iría tomando forma definitiva.

El reglamento europeo coincide en todos sus puntos principales con el creado por el SCCA norteamericano y reza más o menos así:

A) La cilindrada máxima será de 5.000 cc. y puede ser obtenida por medio de la alteración de diámetro o carrera, según las conveniencias del preparador.

B) El block y/o la tapa de cilindros no podrán ser sustituidos, debiendo permanecer en su estado original.

C) No se podrá cambiar el estado original del árbol de levas.

D) El número de cojinetes de bancada no podrá ser alterado.

E) No se permitirá el uso de compresores.

De manera que queda entendido que la categoría fue creada para motores V-8 americanos de producción, pero en este punto surge la diferencia fundamental del reglamento europeo con el americano. Mientras el SCCA no deja correr en FA a ningún coche que no reúna estos requisitos, en Inglaterra se puede correr en F. 5.000 con motores especiales, siempre que éstos no superen los 2.000 cc. O sea que cualquiera se puede anotar, si se anima, con un auténtico Fórmula Dos sin miedo a que lo miren como a un infractor.

La F/5000 inglesa, como la auténtica fórmula A, limita el peso de sus autos en 1.250 libras —566 kg— pero deja libre la capacidad de combustible a criterio de los constructores, y desde ya deja abiertas las puertas a la probable aparición de nuevos modelos de tracción integral.

Lo que no les gusta a los ingleses es tener que resignarse a utilizar motores importados de Estados Unidos. Como es lógico si ellos son los mayores fabricantes de autos especiales del mundo, lo que más les agradaría es poder usar motores nacionales, pero de entre los más grandes de los fabricados en gran serie sólo se pueden contar el Rover 3500, que de ninguna forma se podría agrandar a más de 4.000 cc y aun no es suficiente para enfrentar a los poderosos Chevrolet preparados por Al Bartz.

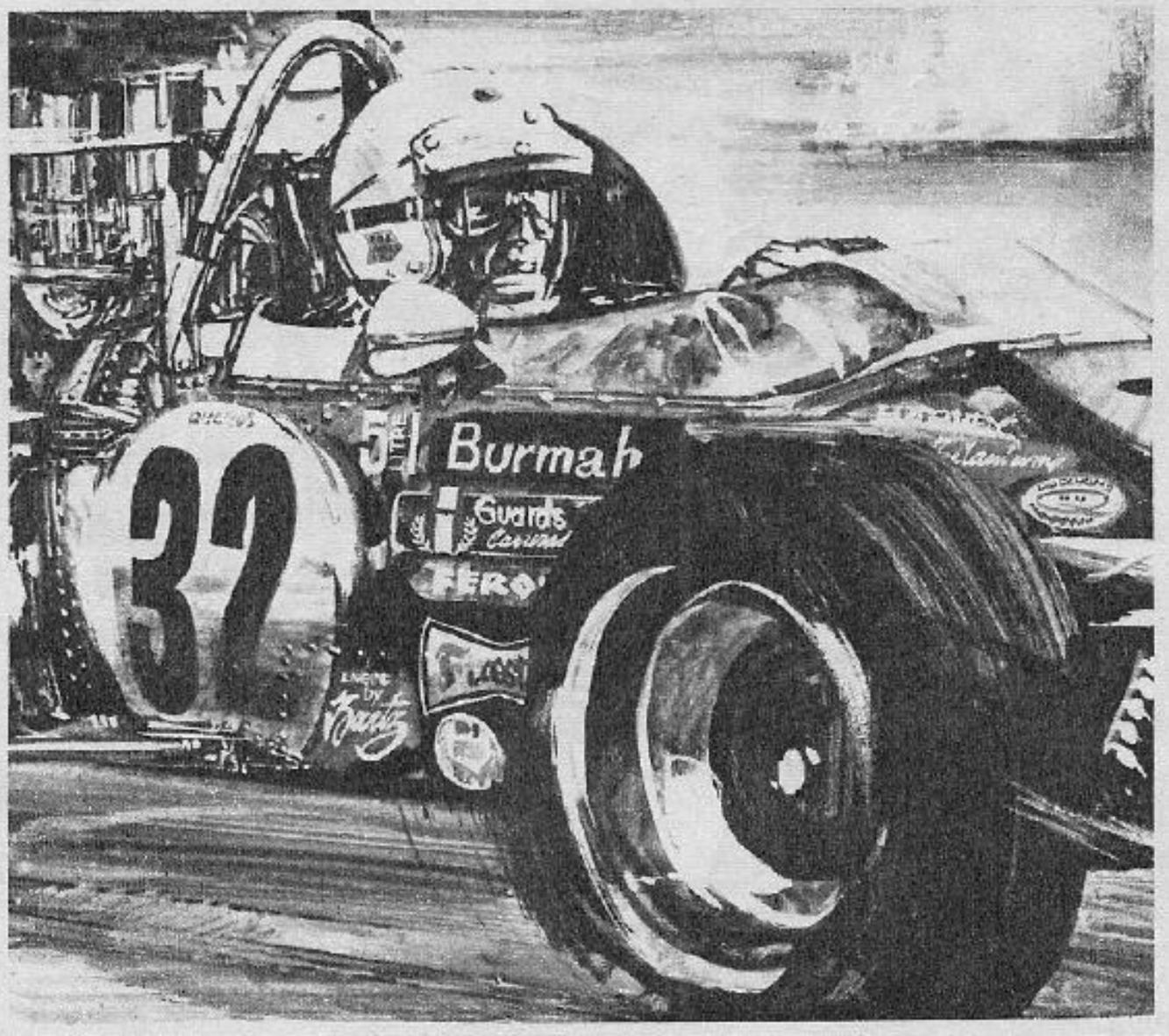
Existe una posibilidad, un poco remota pero posibilidad al fin, si es que alguien se decide a ponerse en pionero e intentar la preparación del Rolls Royce V8. Este es un motor que debería ser encamisado para poder entrar dentro de los límites de la categoría y algo se habló al respecto hace ya algún tiempo, cuando la BRM pensaba en utilizarlo en una no concretada presentación de la casa inglesa en la CanAm.

Consultado al respecto, un teórico de la Rolls, declaró muy sonriente en su oficina de Bourne que el motor así disminuido en su capacidad cúbica podría erogar sin mayores inconvenientes unos seguros 100 HP por litro, esto es 500 caballos que podrían ponerlo a tiro de la performance de los Chevy que tan ancha pata hacen en la actualidad. Por supuesto, todo esto no queda más que en charla, porque hasta el momento nadie ha movido un dedo para comprobar lo dicho en Bourne. Mientras en América hay un montón de autos fabricados por constructores locales, y los que más caminan son los de Eagle producidos por Gurney **—aun por encima de los importados de Inglaterra—**, del otro lado del charco las cosas se presentan no tan complicadas en cuanto a cantidad de marcas y modelos.

Los coches, como es sabido, son similares a los utilizados en los Grand Prix, y los que más abundan son los de marca Cooper, Lola, McLaren y Surtees. Entre los que figuran en los planos pero no en la pista se cuentan el Hepworth y Crossle. El diseño de Hepworth se basa en el tan prometedor sistema de tracción a las cuatro ruedas.

Sobre las pistas inglesas se verán también algunos injertos raros, de donde ahora son los americanos lo que están más cerca de la precisa que los europeos, pues allá aunque se lo permiten los reglamentos, a nadie se le ocurrió presentar, como en la isla, cascos de Lotus 42 (ex Indianápolis) y 43, Lolas de la época en que Lola corría en F1, o, lo que es más, un BRM originalmente construido para dar cabida al inmenso H16. De otros modos, los que están en la lógica se inclinan por las cuatro marcas arriba mencionadas, y seguramente algunos esperarán todavía la muy cercana aparición de un modelo de Lotus especial para la fórmula o del nuevo monoposto que está por sacar a la venta Alan Mann.

Aunque para que esté listo este último falta todavía un respetable período de pruebas.



Según Alan Mann: **"Todavía nos faltan setenta valiosos caballos para poner nuestro Ford V8 en igualdad de condiciones con los Chevy, y aunque mientras los esperamos podríamos comercializar los bastidores, preferimos no hacerlo, porque sólo disponemos de motores Ford de poco caballaje y no hemos podido chequear el comportamiento de las estructuras bajo las exigencias de un motor tan potente como el que ofrece la competencia..."**

Los monopostos de Fórmula 5000 andan en los tiempos de F1. En las pruebas efectuadas por el Team Surtees, el TS 5 —diseñado para Surtees por Len Terry, con preparación de motor por Weslake— caminó en Silverstone como para largar en primera o segunda fila de una carrera de F1; y Bruce McLaren comenta, por su parte, que probando su M7A/5000 anduvo en Brands Hatch en los mismos tiempos que empleó para clasificarse el año pasado en el Gran Premio de Inglaterra, y que sin duda alguna, si los reglamentos lo permitieran, correría en "Brands" con un motor Chevy 5000 antes que con un Cosworth de tres litros.

Poco después Tony Lanfranchi, probando el Lola Type 142 de Bob Taylor en Brands Hatch, hizo astillas el record del circuito.

En Cooper, en cambio, todo es silencio. Hace rato que la marca brilla por la mediocridad de las performances de sus productos, y según parece el flamante T90 para F/5000 no se apartará del camino de sus antecesores.

Los pilotos **graduados**, o sea los que compiten en Fórmula Uno, o sin hacerlo están en un plano de superioridad con respecto a los de **"primera B de ascenso"**, no pueden participar en carreras de F/5000. Sin embargo hay nombres muy importantes que piensan usar la nueva categoría como trampolín para proyectarse al tan deseado estrellato. Así, al azar y sin forzar la memoria, salen nombres como Mige Hailwood, Paul Hawkins, Tony Lanfranchi, David Hobbs, Andrea de Adamich, John Miles, Mike Walker, Peter Gethin, Romin Widdows...

El programa definitivo de doce carreras se compone así:

Abril 4: **Oulton Park**
Abril 7: **Brands Hatch**
Mayo 11: **Brands Hatch**
Mayo 26: **Mallory Park**
Junio 15: **Silverstone**
Julio 13: **Mondello Park**
Agosto 17: **Koksidje (Holanda)**
Agosto 18: **Zandvoort (Holanda)**
Septiembre 1: **Snetterton**
Sept. 14: **Hockenheim (Alem.)**
Septiembre 20: **Oulton Park**
Septiembre 28: **Brands Hatch**

...y ya se han disputado las dos primeras carreras.

La característica de estas carreras fue la lucha en pelotón, aunque no por la punta.

En las mismas fue evidente la superioridad abrumadora del TS5 del Team Surtees piloteado por David Hobbs, quien en las dos carreras se distanció notablemente del resto hasta que inconvenientes mecánicos lo obligaron a desertar cuando ya no había con qué darle...

El que supo aprovechar los abandonos de Hobbs fue Peter Gethin, quien ganó las carreras de Oulton Park y Brands Hatch con un McLaren, ante una concurrencia similar a la que asiste a presenciar un Grand Prix. La Fórmula 5000 ya está en marcha, y por lo que parece con éxito. Ahora habrá que ver si es capaz de cumplir con todo lo que prometió. O quizá resulte un fiasco. O quizá termine por desplazar a la Fórmula Uno, como algunos pronostican. O quizá se eclipse a sí misma por la ausencia de figuras. O quizá algún día domine a Europa y América juntas. O quizá simplemente le regale una rosa..

TEMORES, CONVENIENCIAS & APRECIACIONES VARIAS

La nueva Fórmula A, que al parecer está destinada a hacer roncha en todo el mundo —del Ecuador para arriba—, ha sido definitivamente adoptada por el Imperio Británico, donde a partir de este año comenzará a disputarse un campeonato de la especialidad.

Como se recordará, no hace mucho tiempo que CORSA se ocupó de bosquejar a grandes trazos las características principales de la lactante "Fórmula Dólar", que consistían básicamente en la unión de un motor americano de cinco litros, de gran serie y con escasas modificas, con un chasis especial de carrera de un solo asiento, tal y cual como se acostumbran a ver en esas carreritas que los europeos dan en llamar "Grand Prix", copiándose alevosamente del ingenioso invento que John Frankenheimer plantificó durante dos años en el cine Ideal con gran suceso de taquilla, y unánimes aplausos de aprobación por parte del público y la crítica especializada...

Bueno, ya pasó. Decíamos que estos autos, o mejor dicho la intención de los ingleses al importar la categoría a su islita, es la de llenar un poco más las tribunas de sus pistas, puesto que en las carreras de F2 y F3 cada vez se ve menos público. La gente está empezando a preferir a los Grupo 5, que tienen polenta para desparramar a todo viento, se hacen lugar en la pista a autazo limpio sin ninguna clase de cargos de conciencia, y andan siempre en pelotón, mientras que los monopostitos —a no ser una carrera de importancia internacional, a la que vaya Rindt— decididamente terminan por aburrir, porque no tienen potencia, condimento sin cuyo concurso no se puede lograr lo que busca el público carente de erudición técnico-conductiva, que paga un buen toco de guineas por su entrada: ESPECTACULO.

La Fórmula A vendría a revitalizar el interés del público británico por los monopostos —que no todo puede ser Grupo 5 en esta vida— y a la vez se perfila como la categoría de capacitación por excelencia para quien aspire ascender a Fórmula Uno, en perjuicio de la F2.

Por ejemplo, el Ford Cosworth V8 3 litros de F1 produce, jamelgo más o menos, unos 400 HP; los motores americanos de cinco litros proveerán de no menos de 450 caballos al coche que los transporte, aunque con reacciones nerviosas menos marcadas que en sus primos de la categoría mayor.

O lo que es decir que un piloto de segunda que quiera ascender a primera clase puede andar en los mismos autos que son su ideal, sin tantas diferencias de performance como hay ahora —aunque no lo parezca— entre F1 y F2.

Sin embargo, no todos los ingleses son felices con la llegada de la nueva fórmula. Hay quienes opinan que los constructores, cuya meta principal es vender, compiten entre sí para lograr supremacías comerciales, precipitándose a exportar sus productos sin discriminación de destino. El destino suele ser, en el 70 % de los casos, Estados Unidos, lo que no causa ninguna gracia a quienes se sienten orgullosos de la supremacía inglesa en la especialidad. Porque aunque la posibilidad sea bastante utópica, los ingleses temen a los norteamericanos. Un distinguido opinante, Peter Agg, directivo del Grupo Trojan, bajo cuyo control se fabrican en serie los modelos ideados por el inquieto Bruce McLaren, cree que este "exceso" de exportación puede tener un efecto de "boomerang", capacitando a más yanquis que ingleses y...

Mejor veamos cuáles fueron sus propias palabras.

"La exportación de monopostos de F/A a Estados Unidos puede traducirse en pingües ganancias para el comerciante y el Estado ingleses, pues cada unidad se vende a un precio nunca inferior a los 10.000 dólares, pero esto podría significar que en un futuro no muy lejano una cantidad considerable de pilotos americanos dotados de entrenamiento en la nueva categoría, templados en la lucha de la CanAm, y con el inconmensurable apoyo financiera que es característico en el automovilismo yanqui, de tener un efecto de "boomerang", capacitados y en cantidad suficiente como para eclipsar a nuestros deportistas, que tanto nos enorgullecen, en la élite de la Fórmula Uno".



A pesar de lo fundamentadas —o no— opiniones de don Peter, su agorería nos parece improbable en grado sumo. Primero porque los ingleses tienen una cantidad muy considerable de entusiastas practicantes del automovilismo deportivo en TODAS sus variedades posibles y variando con frecuencia de unas a otras. Segundo, porque las escuelas de enseñanza de conducción deportiva de Inglaterra no se pueden comparar, ni en broma, con las de cualquier otro lugar de nuestro sistema solar. Tercero, porque la ventaja de ser ellos quienes marcan el paso en el aspecto técnico asegura a los pilotos nativos de la isla el privilegio de correr siempre con el caballo del comisario. Y cuarto porque los pilotos ingleses parecen tener una sensibilidad especial, son calmos para el plan, aguerridos para la lucha, arrojados en el momento de jugarse y... y son ingleses, que vaya uno a saber por qué, parece ser condición sine qua non del que quiera ser Campeón Mundial o cualquier cosa que se le parezca.

En cuanto a los americanos, bueno, ellos están en otra cosa. Cualquiera sabe que no son ningunos negados, pero en Europa no hay dólares...

Hasta ahora la Trojan lleva entregados veinte coches, quince de los cuales fueron a Estados Unidos, para participar del campeonato nacional de F/A del Sports Car Club of America. Cada uno es virtualmente una copia del exitoso McLaren M7A de F1. Todos los coches se vendieron con un "kit" completo, que incluye alerones de distinto tipo, deflectores de trompa, y demás delikatessen.

John Cooper, que por supuesto no se perdió la oportunidad de fabricar una decenita de coches de este tipo en base a su F1, es evidentemente más objetivo que su compadre Agg, ya que toma a la Fórmula A como una categoría que va ganando visiblemente popularidad, pudiendo reemplazar eventualmente a la F2 en sus funciones de categoría de ascenso. Con respecto a los yanquis, no les teme, porque siendo Gran Bretaña la fuente de abastecimiento, siempre serán los pilotos ingleses los que antes dispongan de la novedad mecánica.

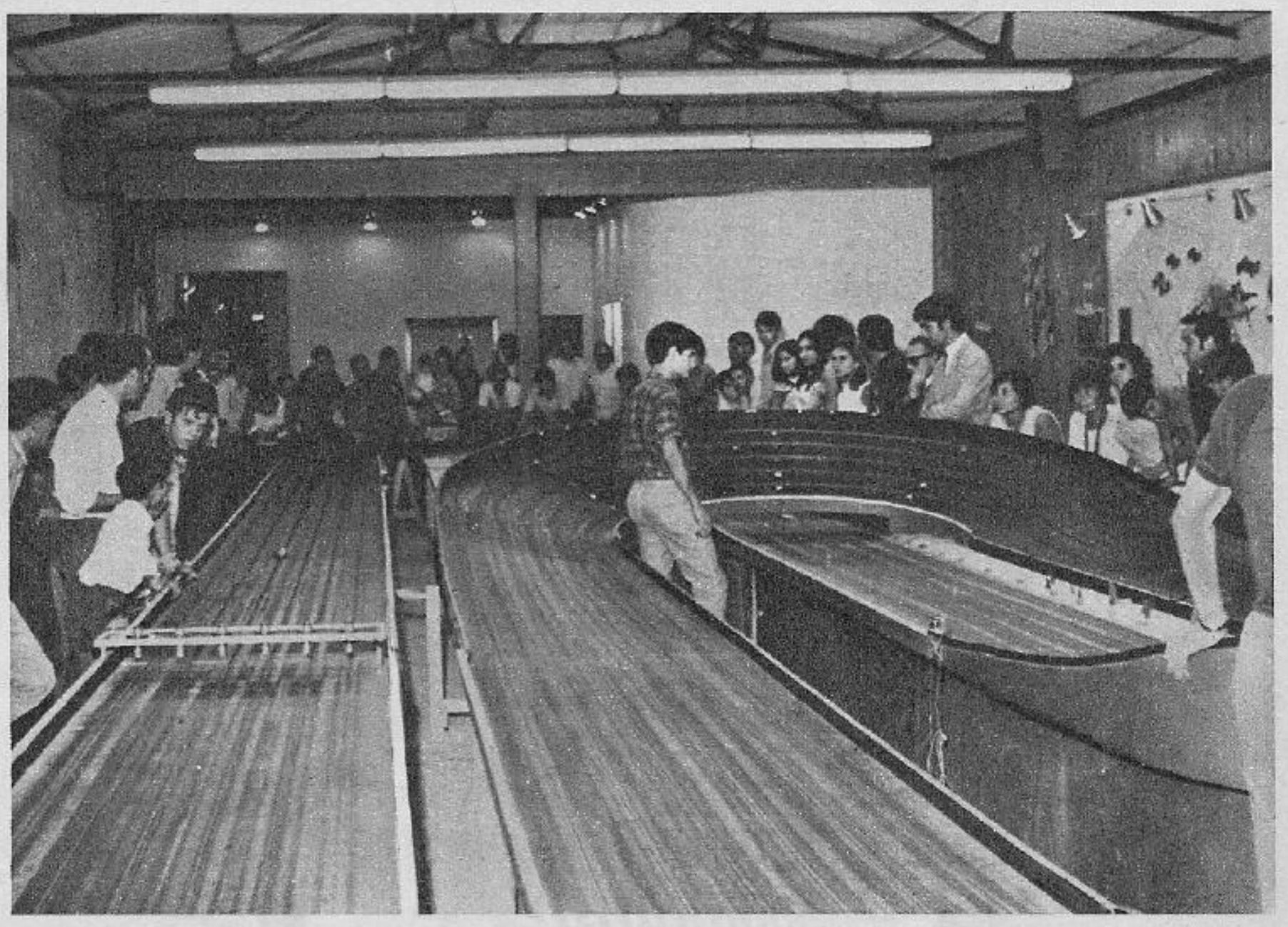
Hasta ahora Cooper se ha asegurado la venta de seis de sus coches. La única fábrica inglesa que no se lanzó a la fabricación de este tipo de autos es la BRM, aunque no se espera que lo haga por su tradición de participar exclusivamente en la F1. Por otra parte, la tensa situación que rodea los talleres de la Owen Racing Organisation no indica que haya intenciones de dedicarse a nada más que el Campeonato, pues de no obtenerse éxitos que justifiquen su existencia, Sir Alfred Owen piensa cerrar sin más trámites la División de Carreras, a fines del corriente año.

Tal es el panorama inglés con respecto a la F/A hasta el momento. Seguramente no tardarán en aparecer más novedades, sobre todo cuando comience la actividad. Eso, la actividad, que es lo que estamos esperando para ver si se produce en la pista todo lo que hasta ahora vienen prometiendo los aprontes...

ULTIMO MOMENTO

El 13 de abril pasado, se disputó una nueva competencia para Fórmula 5000, esta vez en el Circuito Permanente del Jarama (... ¡pavada de nombre!...) y sin otorgar puntaje para el Campeonato Europeo de la especialidad. No se puede decir que esto haya sido precisamente un Gran Premio, ya que uniéndose la F1 y la F/5000 no se pudieron reunir más de ocho participantes, de los cuales sólo cinco terminaron la prueba, ni tampoco los pilotos fueron de los que tienen mucho de qué jactarse, pero la noticia viene a colación de que, de una forma u otra, la F/5000 llega a todos lados, propagándose más que la popular gripe de Hong-Kong. El vencedor fue un muchacho británico, llamado Keith Holland, del que no se dispone más información que la que se consigna aquí, pero desconocido o no, el tipo no sólo ganó la carrera sino que se anotó con el record de vuelta. Detrás de su Lola T142-Chevrolet se clasificaron un BRM V12 (F1) y un Lotus-Chevy (F/5000).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Este es el magnífico circuito del Minituerca Club de Lomas de Zamora. Se trata de una pista ALFA, una de las más grandes del país.

60 METROS DE PISTA

Un club encarado con sentido empresario. Dos pistas: una para probar los modelos y la grande con rectas de 22,50 y 18 metros de extensión reservadas para competencias. Las mil y una comodidades

En el mes de diciembre del año pasado fue inaugurado un nuevo circuito en un local enorme, en la localidad de Lomas de Zamora. Se trata del Club Minituerca, y que es una de las entidades más serias dentro del deporte a escala que hayamos conocido hasta la fecha.

En efecto, dentro de un enorme local, han sido instaladas dos pistas, una de pruebas (cuyas dimensiones son como las de las pistas existentes en varios clubes: 15 metros de recorrido), y la otra, la principal, que tiene sesenta metros de recorrido total, con hermosas curvas peraltadas, una recta de 22,50 m y otra de 18. Es una pista de características muy veloces, aunque no por ello deja de requerir una buena dosis de manejo.

Tanto su instalación como las proyecciones hacia el futuro, encaradas por su comisión directiva, han sido planificadas con espíritu progresista y pedagógico. Tanto es así, que ya está en marcha la formación de una biblioteca, con material de consulta para socios de la institución.

Además han formado un grupo de personas responsables, que dictan cursillos en las escuelas, a fin de ir formando a los niños en la práctica del pequeño deporte motor y alejarlos de andar peloteando por las calle.

Como se puede apreciar, este club, instalado en la calle Mitre al 1300 de Lomas de Zamora, ha iniciado sus actividades con todo, ya que su local, sumamente confortable cuenta, por ejemplo, con estufas de tipo infrarrojo, un muy bien surtido bar, música estereofónica, boxes para reparaciones, dentro de un local de 9 metros por 45 (aproximadamente), iluminado con tubos fluorescentes.

Otro de los proyectos de la comisión es formar la Asociación del Sur, un ente paralelo a la F.A.D.A., a fin de dar un mayor impulso al automodelismo de la zona Sur del Gran Buenos Aires, y no dudamos que lo conseguirán.

Si hubiese otros grupos inquietos y progresistas como los del Club "Minituerca", todo el automodelismo estaría agradecido. ¡Adelante!

FUERA DEL RIEL

El muy simpático Emilio López, ya una figura casi épica dentro del automodelismo, se dedicará este año a correr carreras de lanchas, en escala 1/1. A raíz de eso, ya tiene locos a todos los comerciantes que conoce, pidiéndoles publicidad para su aparato acuático, el que cuenta con un "poderoso" motor de 35 P. A pesar de todo, afirma que va a ganar carreras desde que empiece a correr. Veremos.

Nos hemos enterado de muy buena fuente que Héctor Albert, aparte de correr en carreras de automodelismo, se dedica también a cantar, cosa que según nos afirmaron, hizo su "debut" en La Luciérnaga de Villa Gesell, y parece que con buen éxito. Será cuestión de hacerlo cantar en las reuniones de automodelismo para amenizar el ambiente.

El bien conocido Nicolás Palacios se ha abocado a la construcción de chasis de fiberglass para karts. Estamos seguros que si los realiza con la misma prolijidad y buena terminación (cosa que no dudamos) con que hacía las carrocerías para automodelos, han de resultar muy buenos y bien terminados.

Parece ser que hay un buen señor de aproximadamente 1,75, robusto, piel cetrina y con poco cabello, que "consigue" desde motores MURA hasta ropa importada a precios bajísimos. Ya sabemos de dos que le pagaron por mercadería que luego no aparecía, como tampoco este buen señor. Parece ser que los cita en el Ministerio de Hacienda, el Banco Hipotecario o cualquier otra repartición con más de una puerta, y entrando en alguna oficina (con el dinero en el bolsillo), desaparece argumentando que va a buscar las cosas. Por supuesto no vuelve.

MORGAN

UN CASO CLINICO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Peter Morgan ha colocado un motor Rover de 3,5 litros de cilindrada y ocho cilindros en V en su nuevo modelo Plus 8. Así intenta ampliar el limitado mercado de sus coches, que treinta años después conservan una clásica imagen

Por
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

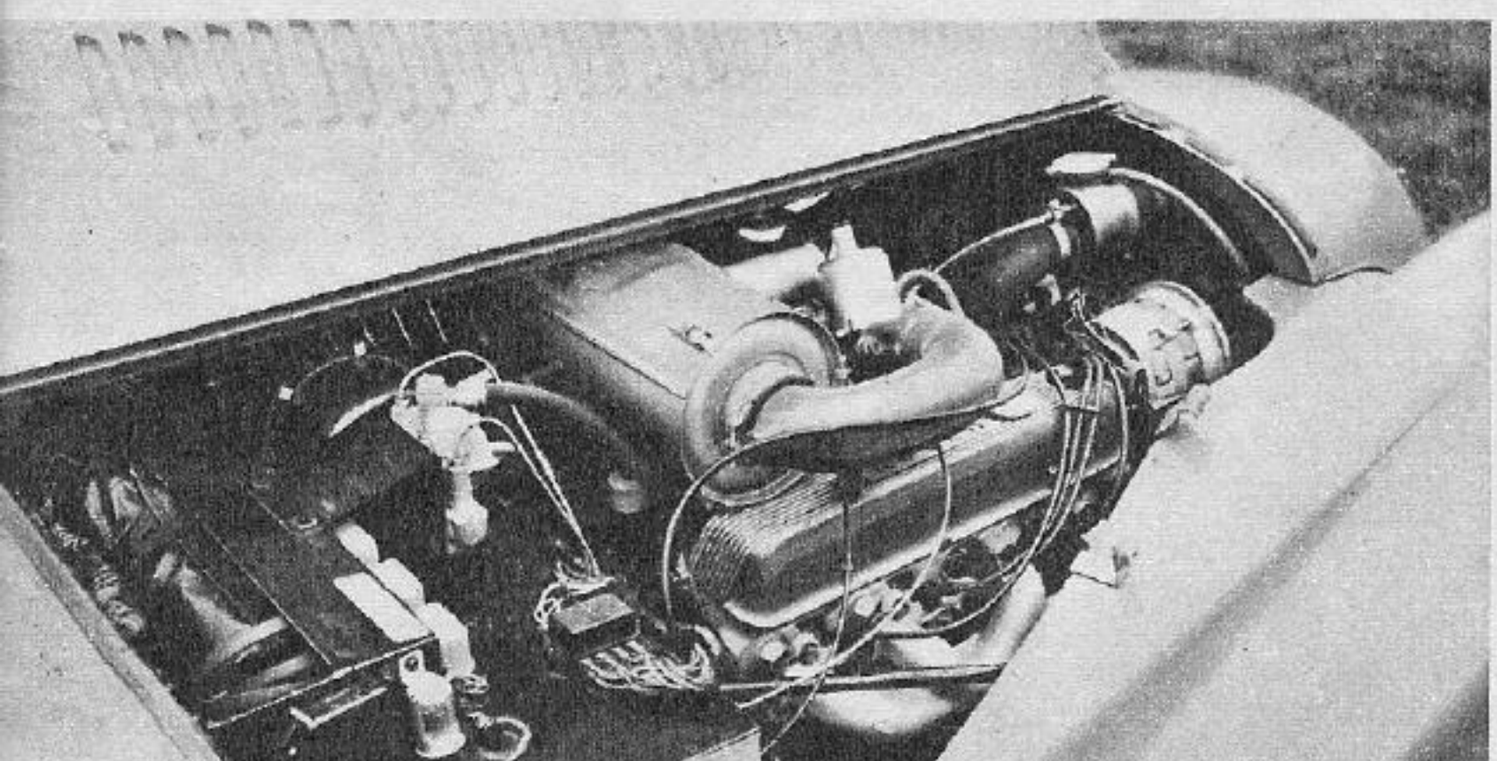
Todos los coches Morgan de cuatro ruedas (mediando los '20 la marca hizo su fama gracias a un ágil y popularizado triciclo bicilíndrico) han tenido como planta impulsora motores de cuatro cilindros. Esa constante se mantuvo hasta la adopción del nuevo y liviano motor V-8 Rover-Buick de 3,5 litros. Aunque la ingeniería tradicional de los Morgan se ha mantenido, el nuevo motor, el nuevo cambio, le confiere ahora a la máquina una velocidad de casi doscientos kilómetros por hora con la misma carrocería de neta característica "vintage".

Porque no cabe ninguna duda de que Morgan no era sino un anacronismo en la industria automotriz de esta década. Su constructor, Peter Morgan, lo admite, y los clientes lo saben; a pesar de ello, las listas de pedidos a la fábrica han estado siempre saturadas de futuros propietarios del más antiguo de los coches modernos. Pero cualquier cambio o desarrollo de los que con el tiempo y los años fue sufriendo el mismo modelo Morgan de la inmediata posguerra tardó años en madurar. Principalmente por eso es que el anuncio de un nuevo y mucho más potente motor con que se equiparía al Morgan no deja de ser un caso extraño e importante para la firma.

Suficiente stock de Morgans cuatro cilindros había en existencia en la fábrica cuando se decidió lanzar el nuevo modelo con el motor Rover-Buick V-8, así la construcción architradicional Morgan seguirá en pie; pero muchos cambios en cuanto a la ingeniería del diseño se han tenido en cuenta para poner a todo el coche al mismo nivel de la planta motriz. Logrando un vehículo confiable y con el mismo comportamiento que sus antecesores de motor más chiquito.

Algunos coches son lo suficientemente buenos como para admitir el juicio hecho en base a normas absolutas excluyentes de su precio. En cambio otros autos deben ser comparados en relación con sus semejantes de la compe-

→



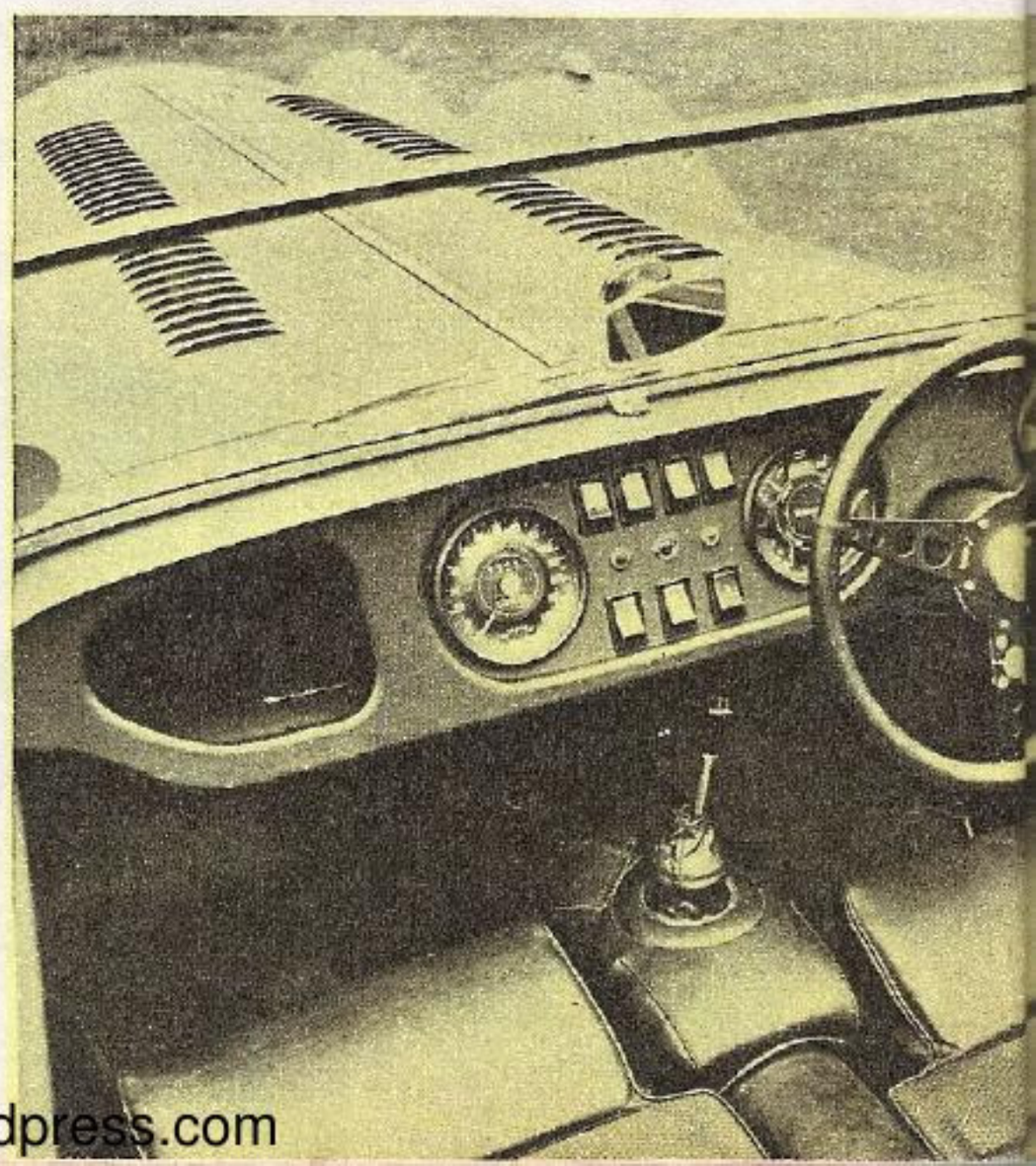
No cabe duda, es un Morgan. Pero las ruedas de magnesio son standard, lo mismo que los dos faros complementarios. Las ventanillas pueden quedar en su lugar sin la capota.

El espacio bajo el capot es estrictamente funcional. Una gran caída hacia el centro y de allí hasta el motor Rover 3,5 V8, que en este caso se encuentra mucho más accesible que en el coche Rover de origen.

MORGAN

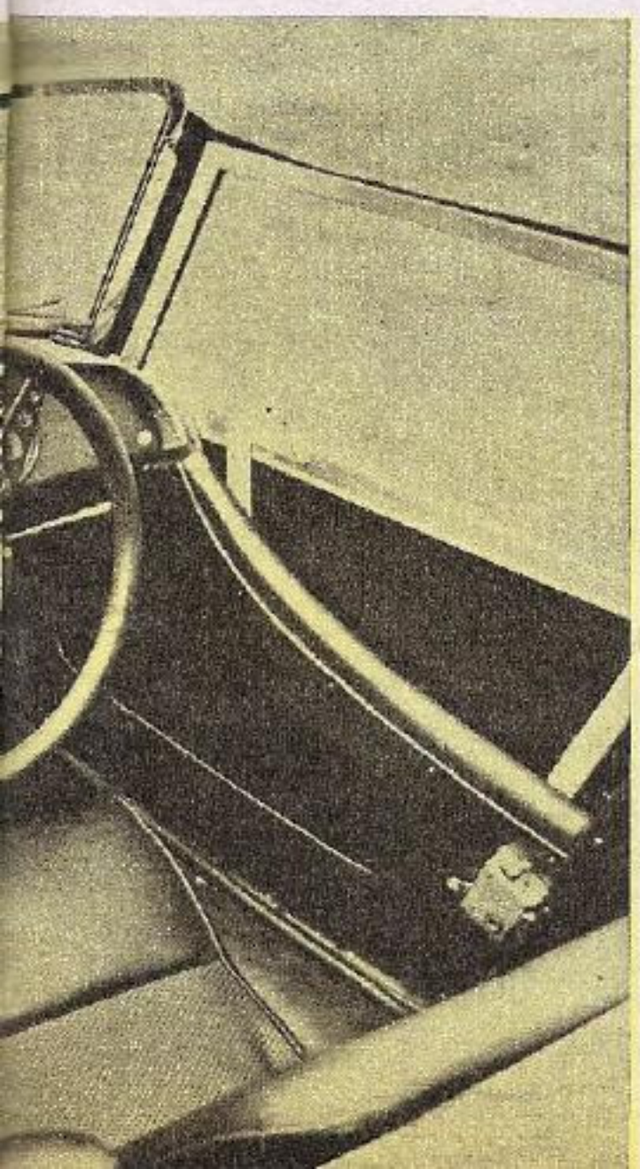




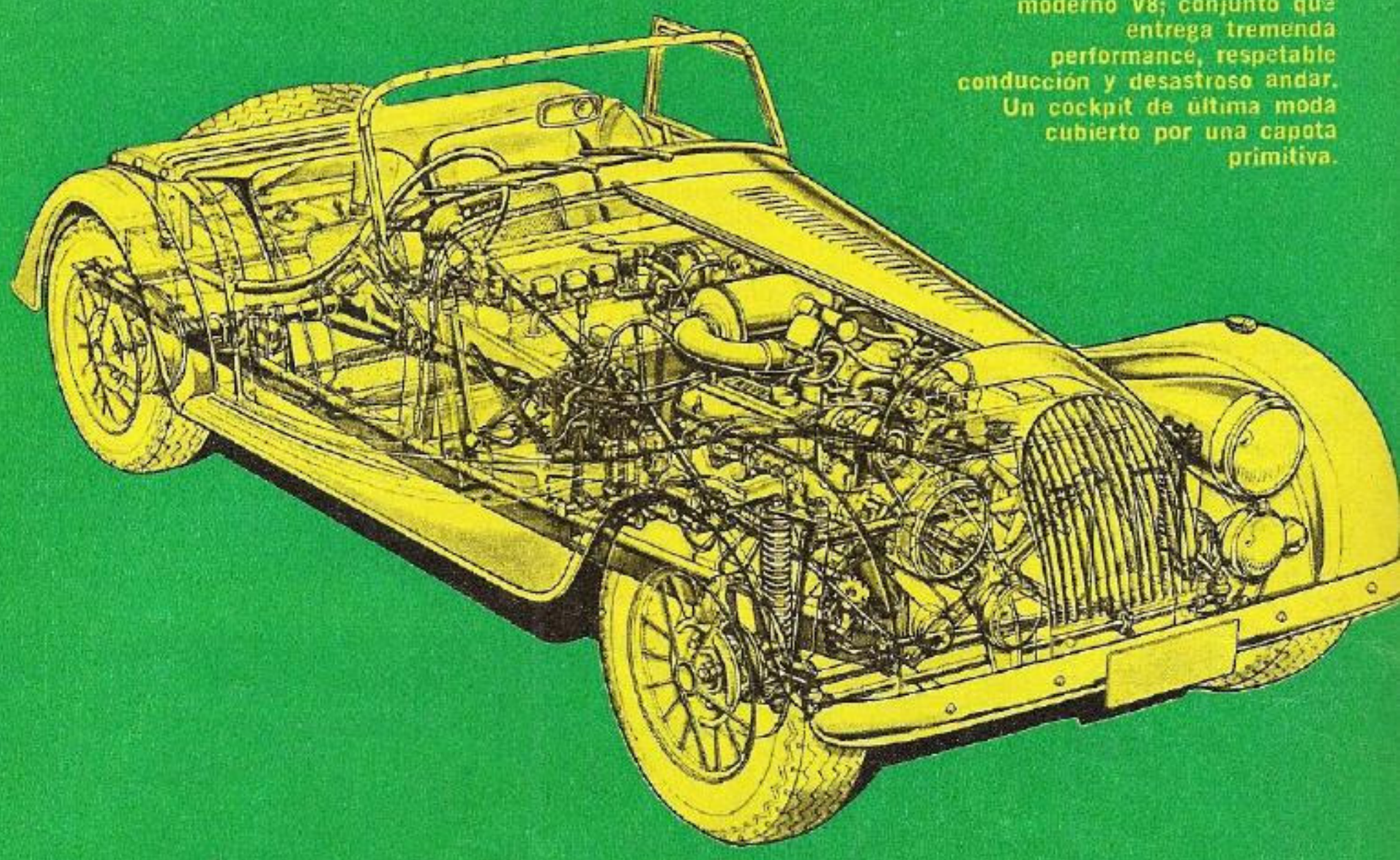


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Sobre un chasis perimido un moderno V8; conjunto que entrega tremenda performance, respetable conducción y desastroso andar. Un cockpit de última moda cubierto por una capota primitiva.



tencia. Pero ello no ocurre con el Morgan Plus 8, dado que este aparato es único. 1) Porque no tiene verdaderos rivales y ocupa con tranquilidad su pequeño espacio en el mercado automovilístico británico. 2) Medido por normas absolutas el cochecito salta de un extremo al otro casi como lo hace su puente trasero en una curva un poco serruchadita...

Por el lado de la confiabilidad, el magnífico Rover V8 le otorga al coche una tremenda potencia (0-160 km/h en 19 segundos. Velocidad máxima: 200 km/h.) y viajando sobre un piso relativamente malo que la estabilidad se hace bastante buenos.

Pero por otro lado, por el otro extremo, sobre una superficie que diste un poco de tener las características óptimas, su andar es tan malo que la estabilidad se hace tanto o más difícil que la situación por la que pasa la anatomía de los pasajeros de la deportiva máquina. Para más, la protección contra las inclemencias del temperamental clima europeo es tan primitiva como lo es la caja de velocidades. Como demostrando que ambos defectos están allí para no contradecir con el aspecto de auto tan antiguo que presenta el Morgan.

Un chasis moderno con un poco más de movimiento para la suspensión y bastante más rigidez torsional llevarían al Morgan al mismo nivel que cualquier otro coche deportivo de dos asientos actual, en cuanto a la maniobrabilidad, performance, comodidad y confort para sus pasajeros. Pero lo que ocurriría en ese caso es que el precio relativamente accesible a que se vende actualmente se iría automática y forzosamente para arriba. Perdiendo también mucha de su personalidad "vintage" que le da una individualidad que muchos clientes interpretan como especial encanto.

Así, los constructores, probablemente con acierto, han preferido retener aquel viejo "glamour" Morgan con un nuevo ingrediente —performance—, que para algunos lo beneficia y para otros (¡retrógrados!) lo perjudica.

Por ejemplo, un largo viaje bajo la lluvia y sobre un accidentado y desparejo camino revela la monstruosa personalidad del aparato. No obstante, en uno de esos días templados de sol y ganas de vivir este asunto de la vida, el coche se desprende de su máscara de abominable coche de los veinte y se convierte en una ninfa celestial regalando placeres con su capota bien baja y las ventanillas levantadas.

Es debido posiblemente a su marcada diferencia con otros coches de paralelas características actualizados que algunos conductores raramente disfruten del Morgan dadas las fallas inherentes a todo su ser, aunque concedan que, en codiciones óptimas de piso, sol, etc., se brinda como un coche de elevadas características de diversión.

La Morgan Motor Company existe desde 1910 y desde los treinta y pico se ha resistido a imprimirles a sus modelos verdaderos cambios de fondo a menos que ello fuera absolutamente esencial. Aparte de aquel modelo tan identificable refrigerado por aire, de preguerra, los sucesivos modelos de la casa nunca gozaron de ser actuales. Todavía hoy mantienen la apariencia de aquellos años previos a los vuelos de las V1 y V2 sobre las instalaciones de la firma. Y el Plus 8 no es una excepción en las reglas de Peter Morgan. Es tradicional —como lo aman sus seguidores—, pero bajo la piel se esconden cambios que convierten al coche en un aparato tan excitante como lo fueron sus abuelos en su época.

Primero: tiene una relación de peso potencia que lo aproxima a la relación que tenían los autos de Fórmula Uno cuando ésta se limitaba en el litro y medio de cilindrada (esta acotación fue hecha por el mismo Peter Morgan).

Rover provee los ocho cilindros en V de aluminio y 3,5 litros de cilindrada, que es el mismo motor que usa el Rover 3.5, cuya gran particularidad es el poco peso; que lo equipara con el motor 2,2 litros del Triumph TR4A que utilizaba el modelo anterior de Morgan, el Plus 4. La instalación de este nuevo motor no exigió grandes cambios estructurales, lo que al fin de cuentas repercute en la reducción de peso del nuevo proyecto.

Igual que en el Rover 3.5, el motor entrega 161 HP a 5.200 rpm. Aunque en el Morgan es necesaria una modificación en el sistema de escape. La salida de los escapes —así como juguete— puede controlarse desde el cockpit, para hacerlo silencioso o ruidoso, pero ello determinó un serio estudio por parte de Peter Morgan, ya que el coche fue pensado —por qué no— para colocarlo definitivamente en el mercado norteamericano, y esa particularidad ruidosa le traería complicaciones legales. Existiendo entonces un mercado estable en Europa, ¿para qué complicarse la vida metiéndose en líos legales, siendo esta una compañía que por lo limitado de su producción siempre gozó de la fama de cumplir con las exigencias de seguridad y etcétera?

Los únicos cambios se hicieron necesarios para poder acoplar el motor al embrague y volante que lo uniría con la misma caja de velocidades del modelo Plus 4. Y

No fue necesario modificar la carrocería con respecto al modelo anterior de cuatro cilindros para poner el Rover V8 bajo el capot. Salvo el cockpit, que ha sido mejorado considerablemente, por lo demás sigue siendo Morgan 100 %.

como en este modelo, la caja de velocidades y el motor están algo separados pero unidos rígidamente por un tubo de gran diámetro que encierra un eje cardánico. El diferencial, de paso limitado, es un Salisbury, se entrega standard con una relación de 3,58:1.

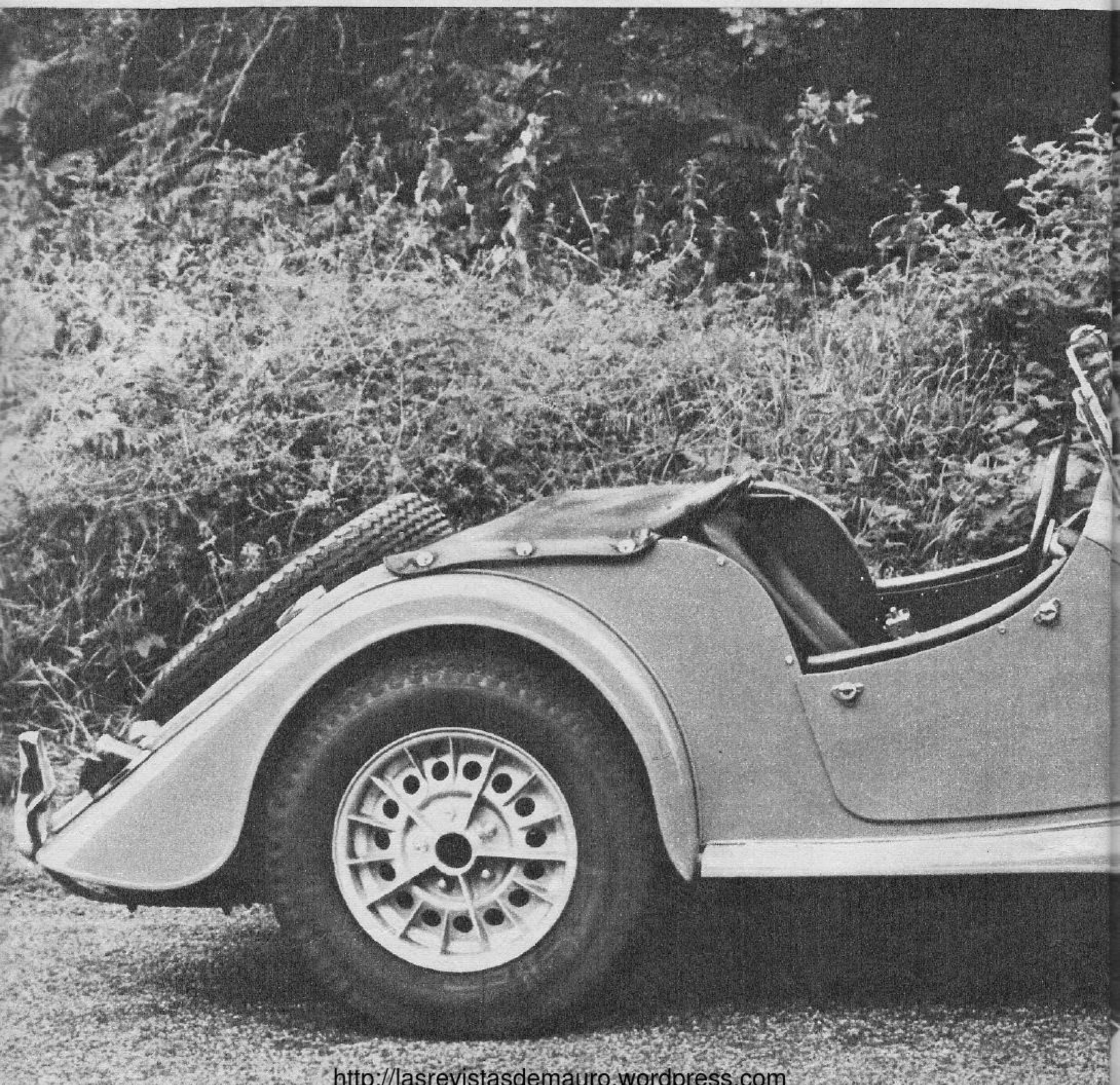
No hay muchos coches hoy en día que, como el nuevo Morgan, traigan bastidor separado sobre el que se monta la carrocería. Pero el Plus 8 todavía utiliza el mismo diseño de los antiguos modelos de la casa, aunque en este nuevo modelo se lo ha reforzado convenientemente. Los largueros son de perfil Z —permanecen los mismos—, pero travesaños más fuertes y planchuelas de refuerzo se han agregado para hacerlo más rígido. Otro cambio apreciable es el reemplazo del piso de madera (que se extiende desde la pedalera hasta los asientos) por un panel de chapa estampada. Muchas de esas modificaciones fueron sugeridas a la casa por un cliente australiano, quien necesitaba apremiantemente eliminar vibraciones en aquellos caminos tan malos.

La suspensión sigue siendo la misma que para el modelo anterior, con los mismos sistemas atrás y adelante. Independiente, con resortes adelante y eje rígido con ballestas atrás. Montando los elásticos traseros con diferente ángulo y una curva mayor en el bastidor para permitir mayor movimiento del eje y la suspensión hace que su andar sea mucho más suave y tranquilo. Girling apartó los frenos de disco delanteros de mayor diámetro que los anteriores, mientras que atrás siguen siendo de tambor servo asistidos.

Como es tradicional, el nuevo Morgan fue diseñado para estar contento tanto en la carretera como en el circuito con un mínimo de ajustes requeridos. Peter Morgan confesó que su nueva creación no dará muchas oportunidades a sus adversarios. Y eso es posiblemente lo que ocurra pensando que el motor fue alguna vez base de partida del Repco Brabham Fórmula 1. Para poner sobre el piso este motor el coche trae cubiertas 185-15VR Dunlop SP deportivas, las que fueron montadas en las nuevas llantas de fundición de 5½ pulgadas, las que obligaron a un escaso ensanchamiento de la carrocería de cinco centímetros.

El Plus 8 es apenas 5 centímetros más largo que el Plus 4, y la altura de la carrocería es la misma. El tanque de combustible permite una autonomía de más de trescientos kilómetros. Ningún cambio sufrieron las partes destinadas a proteger del clima a los pasajeros, utilizando la capota impermeable rebatible y ventanillas laterales, elementos que tienen mucho que ver con la imagen del Morgan.

Pocos cambios se han hecho en el interior: los limpiaparabrisas de dos velocidades ahora tienen tres escobillas para aumentar el campo de barrido y los switches de funcionamiento son del tipo "tecla de piano", de tanta demanda en el mercado americano. La columna de dirección se traba con la llave de contacto es también nueva y finalmente la columna tipo Ford Cortina de múltiple uso provee guiñada, bocina, indicador de viraje. Casi todo el instrumental es de la marca Smiths. En lugar de los espartanos y tan británicos asientos deportivos, el Plus 8 viene equipado con un buen par de butacas Restall sumamente anatómicas.



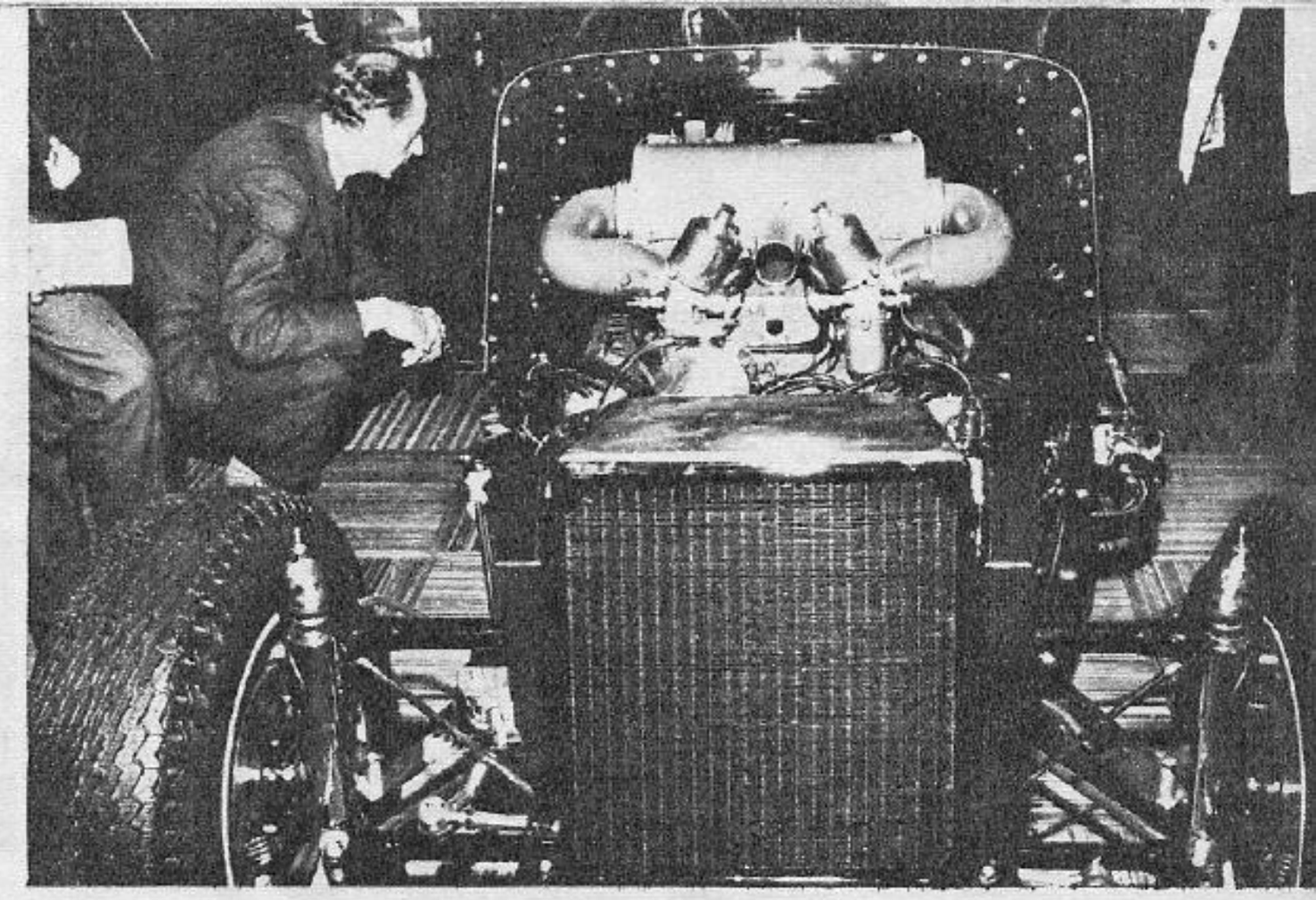
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En estos tiempos de grandes trusts y grupos industriales unidos, es suficientemente grato y conmovedor ver que aún existe una pequeña fábrica —actualmente quinta en capacidad de producción de unidades totalmente inglesas— que continúa bien viva y entregando coches que no se adecuan a la falta de tiempo para diversión por la que atraviesa el mundo.

Morgan tiene una imagen propia y muy particular. No hay elección ambigua, o se aceptan o no. Si para algunos sus modelos están fuera de época, para otros, y para quienes conservan esa capacidad de flección, lejos de ser "cosas de viejos", el Morgan puede dar a quien quiera la posibilidad de rejuvenecerse sentado detrás de un volante deportivo y sin sentirse rodeado de comodidades dignas de quien se siente viejo.

Se efectuaron mejores en la suspensión, pero por sobre todo, el mejorar la performance de tal forma fue considerado como una revolución en las normas de la marca. En la foto son bien visibles los carburadores S.U. y las dos tapas del motor Rover.

Espacio para el motor: completo. De las líneas no se puede hacer un análisis crítico, el Morgan gusta o no gusta, definitivamente. Sus líneas anticuadas son definitivas.





CUANDO LA LIMOSNA ES G

Si usted está por concretar el ansiado proyecto de comprar su primer auto, preste mucha atención. No se deje engañar por los cantos de sirena y las ofertas milagrosas, porque cuando la limosna es grande... hasta el santo desconfía

por el Ing. LAZARO MUSIH

El comprar el primer auto resulta casi siempre una magnífica aventura, muchas veces rodeada de circunstancias románticas por los sacrificios que deben realizarse para poder llegar a ser el feliz propietario de esas primeras "cuatro ruedas", pero muchas otras, esa aventura no llega a ser ni muy romántica ni muy agradable por la triste realidad en que puede convertirse la ilusión de ser dueños de ese tan deseado primer autito.

Esta jungla de asfalto en la cual vivimos encierra muchos peligros para el inexperto y confiado postulante a propietario primerizo y nosotros pensamos que el peligro más de moda en la actualidad es el de las "ofertas milagrosas", puestas muy en boga en los últimos tiempos.

Como estamos en la obligación de prestarles nuestros mejores servicios a los lectores, les aconsejamos que lean bien esta nota y no echen en saco roto lo que de ella se desprende.

LA NECESIDAD URGENTE

Ud. necesita un coche. Urgentemente. Y que sea cero kilómetro. Si se puede, que se lo entreguen hoy mismo.

Ud. no compró el vehículo antes por dos razones. Primero, no lo precisaba. Y segundo, no tenía dinero para comprarlo.

Ahora la situación cambió. Ud. precisa el coche. Desgraciadamente, la segunda razón subsiste igual como antes, Ud. ahora tampoco tiene el dinero para comprar el coche al contado, ni lo suficiente para que el concesionario le financie el resto. Ni tiene un automóvil viejo. ¿Qué hacer?

Ud. recurre a los diarios que tienen abundancia de avisos con ofertas de automotores y encuentra cosas que parecen increíbles, justo lo que Ud. precisa. Coches nuevos, en condiciones mucho mejores que las ofrecidas por los mismos concesionarios de la marca que Ud. desea comprar. Parece mentira, pero ¡así es!

CERO KILOMETRO

Todas las fábricas de automotores venden sus unidades nuevas por intermedio de sus concesionarios, los que tienen salones de exposición con los modelos de la marca que representan, talleres con personal altamente especializado para revisar y preparar las unidades nuevas antes de entregarlas al cliente o para repararlas. Las fábricas seleccionan sus concesionarios, los que reciben como remuneración un porcentaje, variable con la marca sobre el precio de lista. Generalmente, la concesionaria representa a una sola marca, aunque a veces representa dos marcas, no competitivas, como IKA-Renault y Mercedes Benz o Safrar y Citroën. Nunca la misma concesionaria representa a fábricas con productos competitivos, como Fiat e IKA-Renault o Ford y General Motors.

Para adquirir una unidad cero kilómetro se la puede comprar en una concesionaria o hacerse concesionario de la marca y obtenerla directamente de la fábrica. Descartemos, por razones obvias, la segunda solución. Nos queda, como conclusión, que un vehículo nuevo se adquiere, salvo casos excepcionales, en la concesionaria de la marca.

AUTOMOVILES 0 KILOMETRO 1969

FIAT 600 E, anticipo 110.000, aporte adicional y cuotas de 10.000
FIAT 1500 C, anticipo 160.000, aporte adicional y cuotas de 15.000
TAXI FALCON, anticipo 200.000, aporte adicional y cuotas de 18.000
PEUGEOT 404, anticipo 176.000, aporte adicional y cuotas de 16.000
RASTROJERO, anticipo 160.000, aporte adicional y cuotas de 16.000

Otro tipo de aviso que llama la atención. La misma empresa ofrece diferentes marcas (algunas netamente competitivas entre ellas) con planes supertentadores.

★ FIAT 1500 C, 0 Km
Anticipo $ 160.000, aporte adicional y cuotas de $ 15.000

HOY ABIERTO TODO EL DIA

★ FIAT 600 E, 0 Km
Anticipo $ 110.000 aporte adicional y cuotas de $ 10.000

HOY ABIERTO TODO EL DIA

Avisos como éstos han motivado la intervención de la Inspección General de Justicia por incumplimiento de las fechas de entrega prometidas.

PARA SABER EL PRECIO DEL 0 Km

Para conocer los precios de lista de los automóviles nuevos, basta echar un vistazo a las últimas páginas de PARABRISAS CORSA. Generalmente el concesionario de una marca indica su condición de tal en el anuncio, dando su nombre y dirección y, a veces, el logotipo de la marca. Las ofertas, comúnmente, rezan: "Extraordinarios planes de financiación", "Propónganos su plan", "Mínimo contado, saldo en más meses y menos intereses", "Plan especial", etc. Normalmente, hay más avisos destacados de coches usados que de unidades nuevas, porque las últimas son más fáciles de vender. Por regla general, los cero kilómetro se ofrecen con un treinta por ciento al contado y el resto hasta treinta y seis meses, con un interés del uno y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RANDE...



FIAT 600 E

0 kilometro

$ 263.000

CONTADO

36 cuotas mens. de

$ 19.900

y 4 pequeñas cuotas aguinaldo a 2 años

FIAT

CONCESIONARIO

FIAT 1500

0 KM. - PALANCA AL PISO

$ 570.000

CONTADO

36 cuotas mens. de

$ 27.800

y 4 pequeñas cuotas aguinaldo a 2 años

Aquí el aviso de una concesionaria. Se piden mayores cifras al contado, mayores cuotas y menores plazos. ¿Por qué? Porque hay respaldo y seriedad.

nedio por ciento directo. Lo último significa que el interés se paga por todo lo adeudado desde el principio y no sobre lo que queda a pagar o, en otras palabras, sobre saldo deudor.

TOMANDO EJEMPLOS

Tomemos, como ejemplo, los coches más accesibles o sea Citroën, Fiat y Renault, cuyos precios de lista son 864.000, 878.000 y 873.000 pesos por unidad, y la parte al contado, sería, por consiguiente, algo menos que 270.000 pesos.

Citamos, salvo el nombre de una conocida concesionaria Fiat, la parte de un aviso que corresponde a nuestro propósito.

FIAT 600 E. 0 kilómetro $ 263.000 Contado 36 cuotas mens. de $ 19.900 y 4 pequeñas cuotas aguinaldo a 2 años.

Como ya lo hemos mencionado anteriormente, las condiciones de venta de las otras unidades varían algo de una marca a la otra y entre concesionarios de una misma marca. Aun el mismo concesionario cambia sus ofertas de acuerdo con las circunstancias.

Lo que no existe en las ofertas de los concesionarios son las condiciones del tipo milagroso. Los concesionarios son empresarios que invierten capitales y trabajo con el fin de obtener utilidades remunerativas lógicas. Es natural.

OFERTAS MILAGROSAS

Como Ud. necesita urgente un coche nuevo y ve numerosas ofertas que son aparentemente mucho más ventajosas que las mejores de los concesionarios de marca, comienza a sospechar que los concesionarios se llenan de oro, mientras que otros comerciantes, menos ambiciosos, se conforman con menores ganancias y decide visitarlos. Nosotros ya lo hemos hecho por usted.

HECHOS QUE LLAMAN LA ATENCION

Primero hemos leído atentamente, durante mucho tiempo, los avisos clasificados de los diarios de mayor circulación, detectando los avisos "extraordinarios" y agrupándolos por procedencia. La primera constatación es que —salvo raras excepciones— no se publica el nombre de la firma que ofrece verdaderas gangas, sino **solamente su dirección.**

El segundo hecho que llama poderosamente la atención es que en la misma dirección ofrecen en el mismo día, y a veces en un mismo aviso, vehículos de distintas marcas, aun competitivos.

El tercer hecho interesante, es que en las direcciones dadas no existe ningún concesionario de las marcas que se anuncian. La pregunta que surge sola es: ¿Cómo puede un ilustre desconocido ofrecer condiciones mejores que el más poderoso concesionario? ¿Dónde consigue sus unidades en condiciones más baratas, aparentemente, que los mismos representantes oficiales? ¿Quién ofrece el dinero en condiciones muy ventajosas, más ventajosas que los bancos?

VISITANDO AGENCIAS

Hemos visitado varias "agencias" donde ofrecen las "pichinchas". Las hay muy modestas, donde no entra más que un coche, dos mesitas y tres personas para atender a los "clientes" atraídos por los avisos tentadores, y hay locales que contienen unas ocho o diez unidades de distintas marcas, algunas nuevas.

Como rasgo distintivo se debe notar que en ninguna parte le dan los datos solicitados en papel membrete de la firma, menos aún firmados y sellados. Se utiliza un block de papel común y a veces le facilitan una tarjeta que no obliga a nada, porque indica que la empresa se ocupa de compraventa, financiación y gestiones. Eso sí, las condiciones son fantásticamente buenas, responden escrupulosamente a las condiciones del aviso. Le ofrecen el coche para la entrega dentro de 15 días, ó 60 como máximo en otra compañía, con un pago inicial de $ 100.000 y cuotas menores de $ 10.000 mensuales que pasan

→

CUANDO LA LIMOSNA ES GRANDE...



a $ 18.000 a los 25 meses. En una agencia la oferta era realmente tentadora: cien mil pesos, 30 cuotas de unos $ 7.250 y 60, léase bien **sesenta** meses de unos $ 17.250. Ud. tiene siete años y medio para pagar su automóvil nuevo, que Ud. puede disfrutar dentro de 15-20 días.

ESCAPANDO POR LA TANGENTE

Cuando Ud., por curiosidad no más, pregunta si podría tener el anhelado coche dentro de menor tiempo que los 60 días, le explican pacientemente que los coches ya están comprometidos y que los compradores han abonado sumas mayores, casi 250.000 pesos, y por lógica les corresponde a ellos el privilegio de obtener el coche que está en la exposición. Ud. se preocupa por "su" coche, pero lo tranquilizan que siempre, como "mayoristas", "fleteros" o "financistas" compran cantidades de los pobres concesionarios que tiene obligatoriamente que retirar su cuota de unidades so pena de perder la concesión.

Si Ud. desea un Citroën rápidamente, le indican que justamente este coche se entrega con dificultad por razones de producción, aconsejándole que compre un Renault o un Fiat. Si en otro negocio Ud solicita un Renault le argumentan que justamente el auto que pide es una "figurita difícil".

CONTESTANDO DE DISTINTAS MANERAS

La actitud para con las preguntas incisivas, como, por ejemplo, si lo que ofrecen no es un plan de "Ahorro y préstamo", es contestada de distintas maneras. Unos lo niegan rotundamente, mientras que otros consienten que interviene también un contrato de ahorro, pero que le entregan el coche a los veinte o los sesenta días, de acuerdo con la cláusula número tal que le leen rápidamente, pero que no le dejan leer a Ud. personalmente. Tampoco puede ver detenidamente el recibo que le darían una vez pagada la cantidad estipulada como seña.

La pregunta crucial es: ¿Le entregarán el coche o no? Las preguntas, algo académicas, pero sumamente interesantes son: ¿Le pueden entregar el coche en el tiempo prometido? y ¿Pueden, acaso, prometerle tal entrega o no lo pueden hacer económica y legalmente?

AHORRO SIN PRESTAMO

Es evidente que ningún concesionario venderá una unidad nueva de su marca a un revendedor si lo puede vender a un particular y además tiene dificultades para que la fábrica le entregue las unidades pedidas, como es actualmente el caso.

Las firmas que ofrecen "gangas" publican diariamente avisos, mantienen locales con gente e invierten dinero para ganar y no para hacer beneficencia. Las condiciones que ofrecen son más ventajosas para los compradores que las ofrecidas por los concesionarios. ¿Cómo se pueden conciliar cosas tan contradictorias?

Recordemos lo dicho en estas mismas páginas de PARABRISAS CORSA hace ya un tiempo. Hay compañías de ahorro y préstamo serias y de las otras. Las primeras promueven el ahorro, administran los aportes y los entregan de acuerdo con un plan técnico **aprobado por la Inspección General de Justicia.** Con el dinero ahorrado para un fin determinado, la compra de un automotor, se entrega el préstamo y se compra el automóvil. De ahí que resultan cuotas diferenciadas, anteriores y posteriores a la fecha definida para la entrega del préstamo.

OTRAS COMPAÑIAS

Hay otras compañías que cumplen con la primera parte de su actuación: Promueven el ahorro, administran el dinero, quizás lo entregan un par de veces con mucha publicidad y luego dejan de entregar los préstamos. Eso sí, buscan mayor número de adherentes a su plan, plan técnico aprobado por las autoridades. Combinan con algunas agencias de automotores para promover la adhesión a su plan, prometiendo el oro y el coche, en un plazo fijo, generalmente muy breve, previo pago de una suma menor que la exigida por una concesionaria. Una vez dada la seña, que no es a cuenta del precio, se comienza a estirar el plazo con varios pretextos, pero se solicita completar los pagos mensuales, pudiendo llegarse a cobrar lo que cobra un concesionario.

Si Ud. decide pedir la devolución de su dinero, le advierten que una parte, el tres por ciento del crédito total, es el pago de la adhesión al plan y no se devuelve. El resto podrá recibirlo de vuelta en condiciones tales que significan una pérdida de su tiempo y gran parte de su dinero (lucro cesante).

SOLUCION

No conocemos una solución inmediata a su necesidad urgente de tener un vehículo nuevo, sin poseer previamente una suma determinada para abonar la correspondiente parte al contado del precio del vehículo. Existen compañías de ahorro y préstamo que cumplen con su función y se han formado otras, basadas en un distinto sistema de ahorro, con la intervención de sorteo y ofertas.

Ninguno de los sistemas de ahorro y préstamo puede técnicamente asegurar que al pagar un porcentaje determinado del importe del crédito solicitado o trascurrido cierto número de meses se obtiene automáticamente el dinero solicitado. Además, la Secretaría de Estado de Justicia de la Nación lo advirtió claramente al hacer distinción entre los préstamos comunes para la adquisición inmediata de aquellos que se efectúan después de pagar diversas cuotas de ahorro y que no posibilitan la entrega inmediata del bien, en nuestro caso del automóvil, que se desea adquirir. Este último sistema a veces es presentado engañosamente como un medio de financiación común.

La Secretaría recomienda al público la atenta lectura de las solicitudes de préstamo y condiciones de los contratos, pues estos elementos son los **únicos** que regulan las relaciones entre las partes.

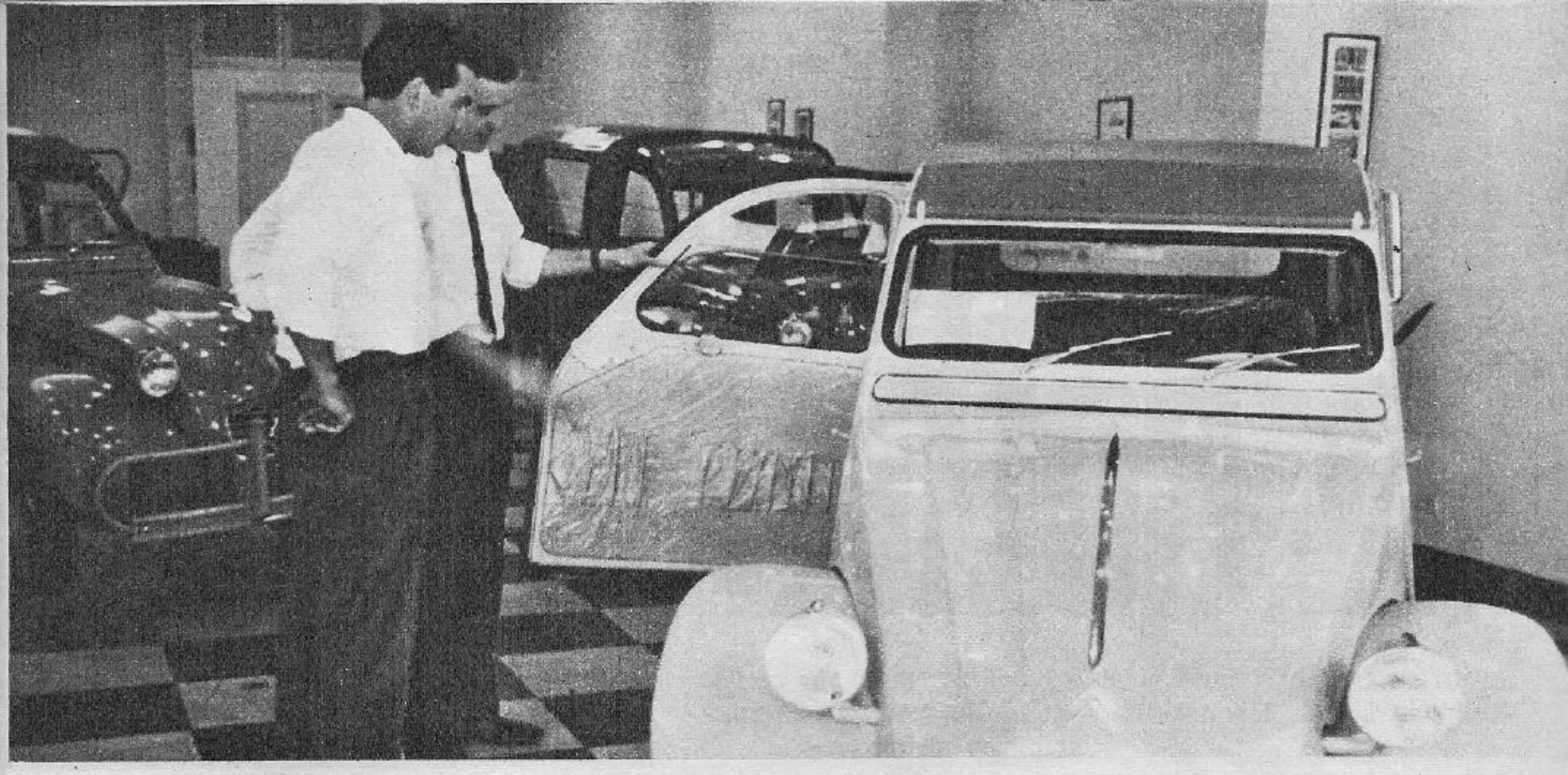
¿MAYORES VENTAJAS?

Ahora bien, ¿puede una agencia de compra-venta de autos obtener mayores ventajas que una concesionaria en los precios de compra de sus unidades o, por lo menos, las mismas ventajas? Creemos que no, salvo que no demuestren lo contrario. Pasaron los tiempos cuando, al comienzo de la vigencia del régimen automotor, los seudofabricantes podían, a espaldas de sus concesionarios, ofrecer en venta unidades en condiciones ventajosísimas por pago al contado. Hoy en día quedaron fábricas que no se prestan a tales juegos. Solamente en el caso, y posiblemente haya tales casos, cuando la agencia pertenece a una concesionaria, los precios de compra son iguales. Una agencia común y silvestre no tiene mejores condiciones en la obtención de capitales para la financiación de sus ventas que lo puede obtener una concesionaria que está respaldada por sus propios capitales, por su marca y su compañía financiera o por las compañías financieras formadas por los mismos concesionarios. Aun en el caso de que una agencia esté dependiendo de una concesionaria, no hay razón que dé una financiación de más de siete años, con un interés igual a la mitad del normal.

ABUSANDO DE LA BUENA FE

Entonces. ¿Qué hay? ¿Milagro? ¿Beneficencia? ¿O simplemente la posibilidad de que no cumplan con lo prometido de entregarle el coche en el tiempo prometido, haciéndole firmar un recibo y una

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

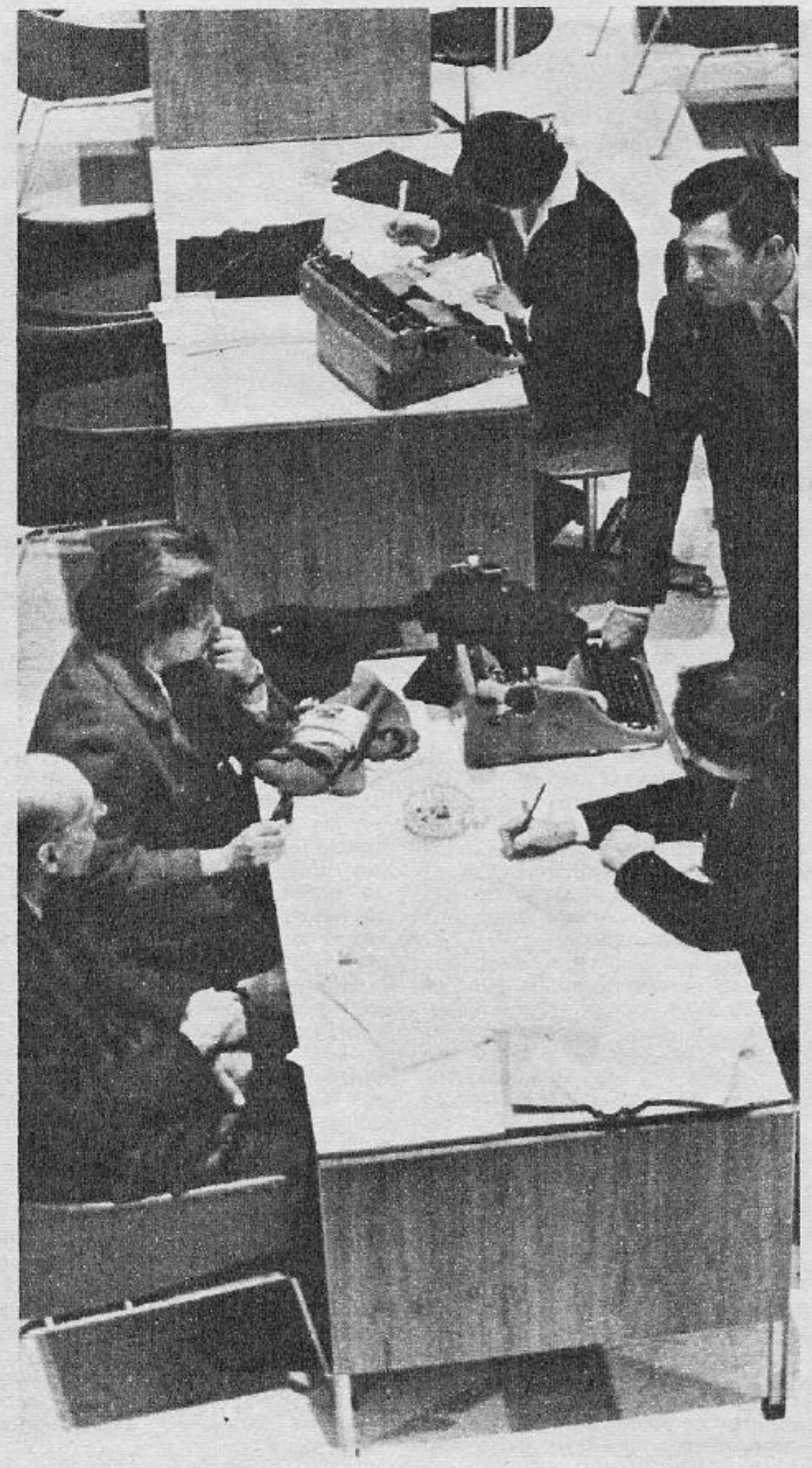


solicitud de adhesión a un plan de ahorro y préstamo? Creemos que tal maniobra no se clasifica como defraudación, pero no hay duda de que es abusar de la buena fe de la gente y dañarla materialmente.

Hasta hace poco tiempo los que actuaban en el límite de la legalidad se salían con la suya y aprovechaban de los ahorros y la necesidad de obtener rápidamente un coche. Ha llamado la atención sobre el hecho la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina en una conferencia de prensa, por avisos y en disertaciones radiales. Por su parte, la Inspección General de Justicia intervino directamente a solicitud de personas que se consideraron damnificadas. Citaremos, como ejemplos, un par de casos donde la Inspección General de Justicia ha comprobado fehacientemente los casos y restableció las reglas del juego limpio, a favor de los perjudicados.

Los casos citados han sido publicados en el Boletín Oficial y se refieren a la misma empresa, "N. N. S. A. Financiera de Crédito y Ahorro para Fines Determinados". Hay hechos que siguen su curso y es posible y muy probable que se produzcan otros hechos. A disminuir esta probabilidad tienden estas líneas.

El primer caso, la solicitud de un crédito por el sistema de Ahorro y Préstamo, fue efectuada por dos personas ante la promesa de que el crédito se otorgaría dentro de un plazo máximo de solamente treinta días desde la fecha en que se efectuara el primer pago. Hubo un cambio en las condiciones convenidas y una de las solicitantes se consideró perjudicada. La Inspección dispuso el reembolso a ambos cotitulares de la totalidad de lo abonado, incluido el importe correspondiente al derecho de inscripción. Este derecho, del tres por ciento del importe total del crédito solicitado, figura en los contratos como no sujeto a devoluciones y el contratante lo firma, generalmente, sin leerlo. Este caso demuestra que, en la opinión de la Inspección de Justicia, esta vez la compañía **no actuó como corresponde.**



Segundo caso. Una persona concurrió a una agencia situada en la avenida La Plata solicitando la venta de un coche nuevo de acuerdo con las condiciones del aviso publicado en un matutino. Lo atendió un productor de "N.N. S.A." y se prometió la entrega del automóvil en un plazo máximo de 20 días desde la fecha que se efectuara el primer pago. Por la intervención de la Inspección se ordenó a la compañía devolver la totalidad de lo pagado.

Tercer caso. Como en una obra de teatro podemos decir: Una hora, o un día, después. La misma decoración. Entra el segundo "cliente". Casi la misma conversación. Lo único que cambia es el plazo de entrega: 30 días en vez de 20. Intervino la Inspección, etcétera, etcétera.

En el ambiente se conocen los casos y por esta razón se han producido alteraciones y adaptaciones en las ofertas. Se pide mayor plazo de entrega, digamos 60 ó 90 días, se solicita mayor aporte al contado, casi igual al que pide la concesionaria, y se habla ya abiertamente de la intervención de una compañía de ahorro y préstamo, pero haciendo malabarismos para demostrar que el dinero se consigue por intermedio de compañías financieras para el pago de la unidad nueva. A propósito. ¿Es totalmente nueva la unidad? Uno comienza a dudar aun de sus propios ojos.

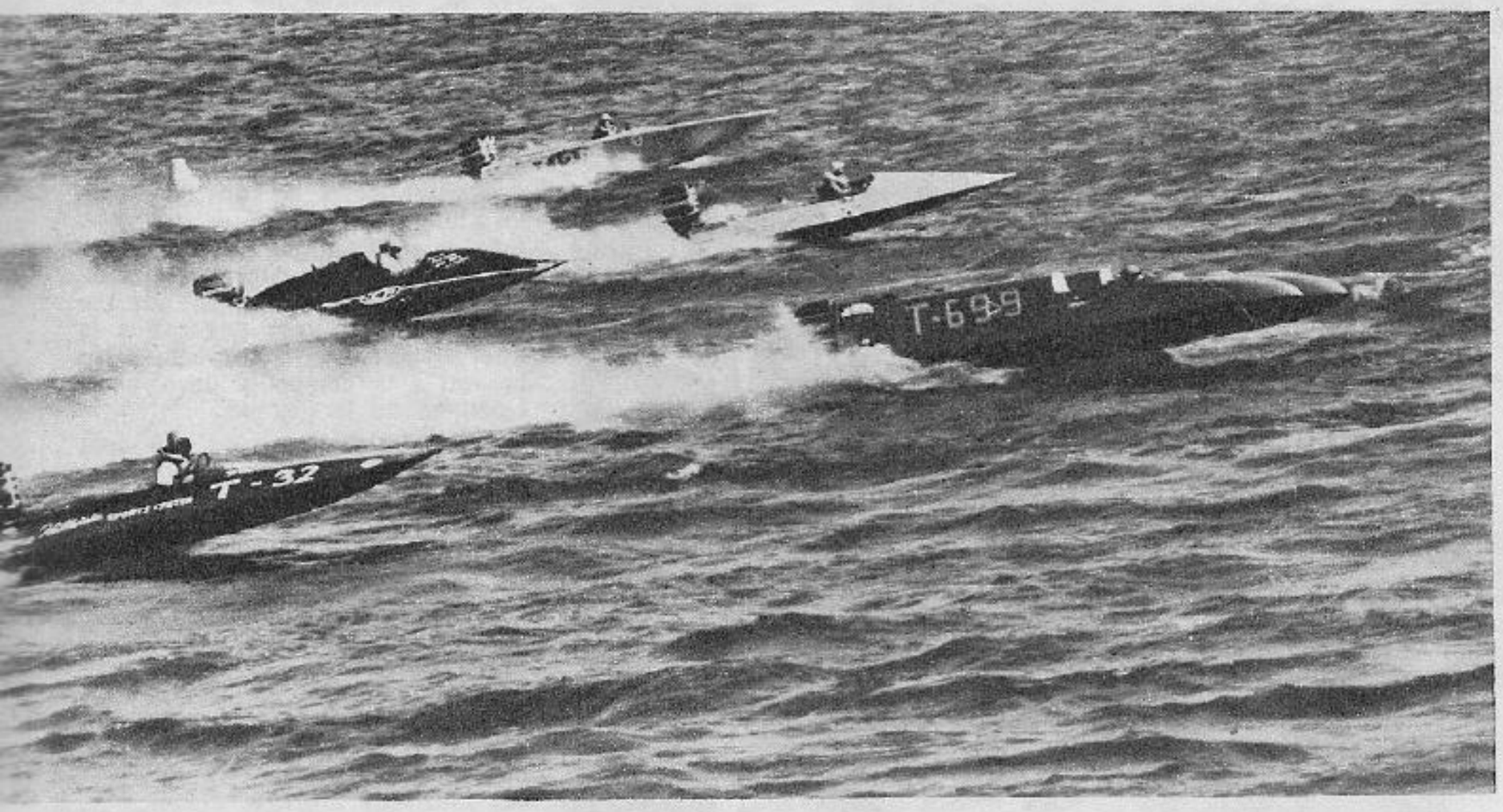
Antes de firmar cualquier convenio por la compra de un coche nuevo en una agencia que Ud. **no conoce** bien, lea atentamente las condiciones y el recibo que le darán. Fíjese en el número del motor y del chasis. Y no firme **si no tiene la seguridad que todo está bien claro.**

Por las dudas —y un comerciante honesto no se enojará con su pedido— pida reservarle la opción de compra por un día y consulte a un funcionario de la Inspección General de Justicia, San Martín 665, primer piso, quien gustosamente le aconsejará lo que debe hacer.

CORRIENDO EN EL COLORADO

En diciembre se disputó la última competencia por el Campeonato Mundial de Fuera de Borda. Escenario fué el rio Colorado en Arizona y 133 lanchas participaron en ella.





Se larga en el río Colorado, por el Campeonato Mundial de Fuera de Borda, una competencia con 133 embarcaciones. Es la carrera, de las que tenemos noticia, que ha contado con mayor cantidad de participantes.

Cinco participantes, cada uno con su teoría de casco y propulsión. El T-32 y el S-27 recuerdan claramente a la Orca de Jorge Regnicoli.

El ganador de la general, Kenny Kitson, de 33 años de edad, al comando de la Miss Diablo. Un promedio de 64 millas por hora le permitió, en las ocho horas de carrera, recorrer 512 millas. La velocidad máxima se estima entre 90 y 100 millas horarias.

A

Bordeando accidentes geográficos de la costa del Colorado. Evidentemente saben sacarle el jugo a los escenarios naturales, lo que redunda en beneficio de los espectadores.

B

Al término de la primera jornada salen del agua las embarcaciones. Causa placer ver que aun en un país "desarrollado" también deben mojarse para embocar las lanchas en los trailers.



Las carreras de lanchas constituyen sin lugar a duda uno de los deportes más caros, más peligrosos y más espectaculares de los tiempos modernos. Las altas velocidades desarrolladas sobre el agua combinan el vértigo de la velocidad en sí con la solución técnica de algunas incógnitas aún no develadas satisfactoriamente. Uno de los acontecimientos motonáuticos norteamericanos lo constituye la competencia que se disputa en el río Colorado, en la ciudad de Lake Havasu, estado de Arizona. Pertenece al calendario internacional para determinar el Campeonato Mundial de Fuera de Borda y tuvo como aliciente premios en efectivo por algo más de 30.000 dólares (más de 10 millones de pesos).

Se presentaron corredores de varios países, totalizando 133 embarcaciones inscriptas, dando un extraordinario espectáculo a los espectadores congregados en las orillas del Colorado.

En la línea de largada se hicieron presentes todas las embarcaciones inscriptas. La carrera se dividió en dos etapas de cuatro horas cada una y que se corrieron en dos días consecutivos. Digamos ya que en la segunda etapa sólo largaron 86 lanchas; las 47 restantes habían abandonado por choques, hundimientos, desperfectos mecánicos, etcétera.

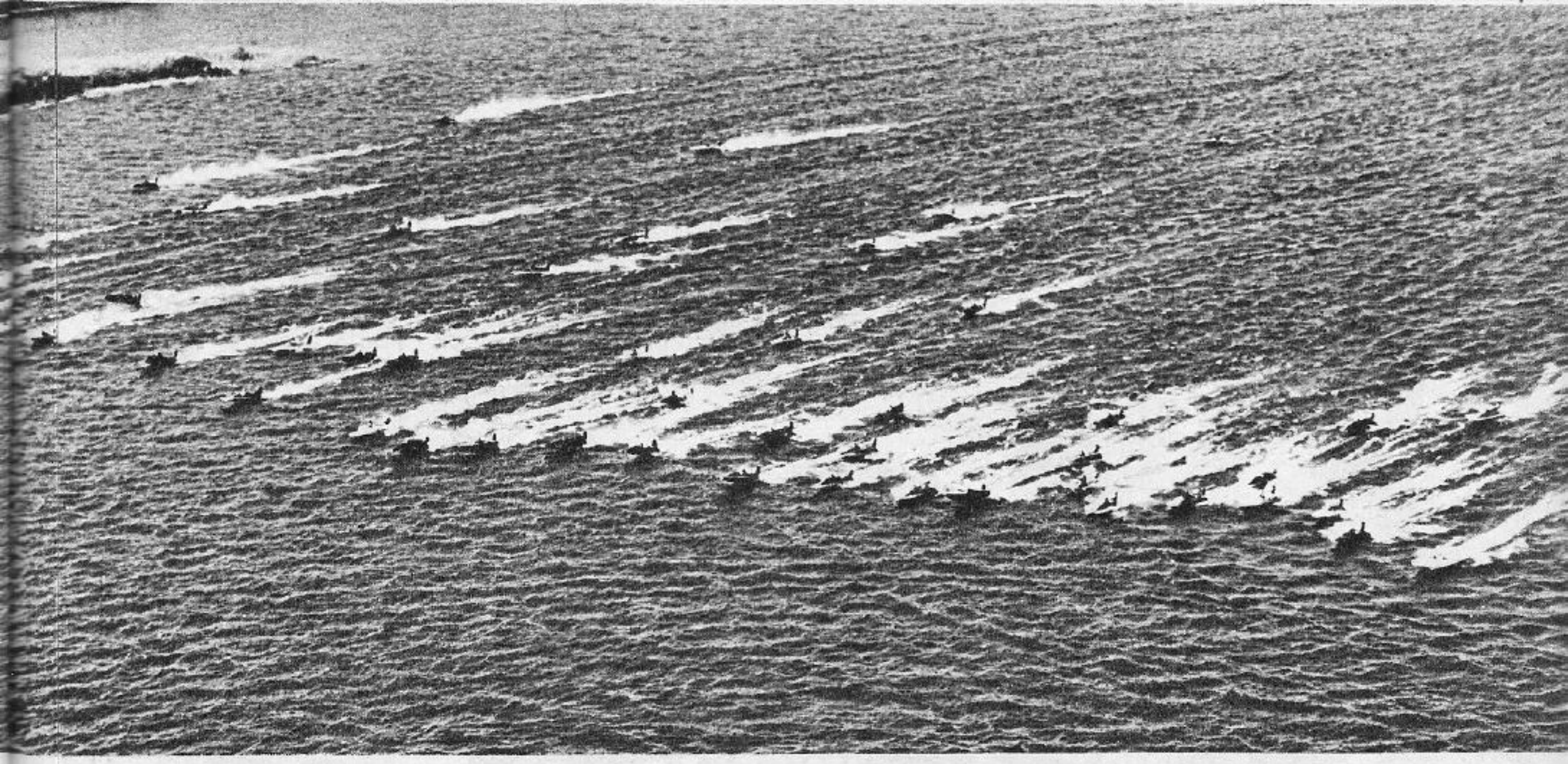
La división en "categorías" que se hace para determinar ganadores fue bien al estilo yanqui: establecieron tres clases: lanchas con un solo motor, lanchas con dos motores y con más de dos motores. Esta última comprendió fundamentalmente a las propulsadas por tres unidades, ya que una sola se presentó con cuatro fuera de borda.

Iniciada la prueba se planteó inmediatamente el duelo ítalo-yanqui; sin embargo los italianos vieron esfumarse sus posibilidades cuando Renato Molinari, diseñador y corredor de primera línea, se vio envuelto en un choque y tuvo que abandonar. Así, al terminar el primer día de competencia encabezaba la prueba Kenny Kitson, aventajando a Cesare Scotti y Carlo Rasini. El segundo día Kitson mantuvo su posición y ganó, habiendo recorrido en las 8 horas de carrera la distancia de 512 millas, lo que da un promedio de 64 millas por hora. Scotti, que se adjudicó su clase (lanchas con un solo motor), se ubicó segundo en la general y Rasini siguió tercero.

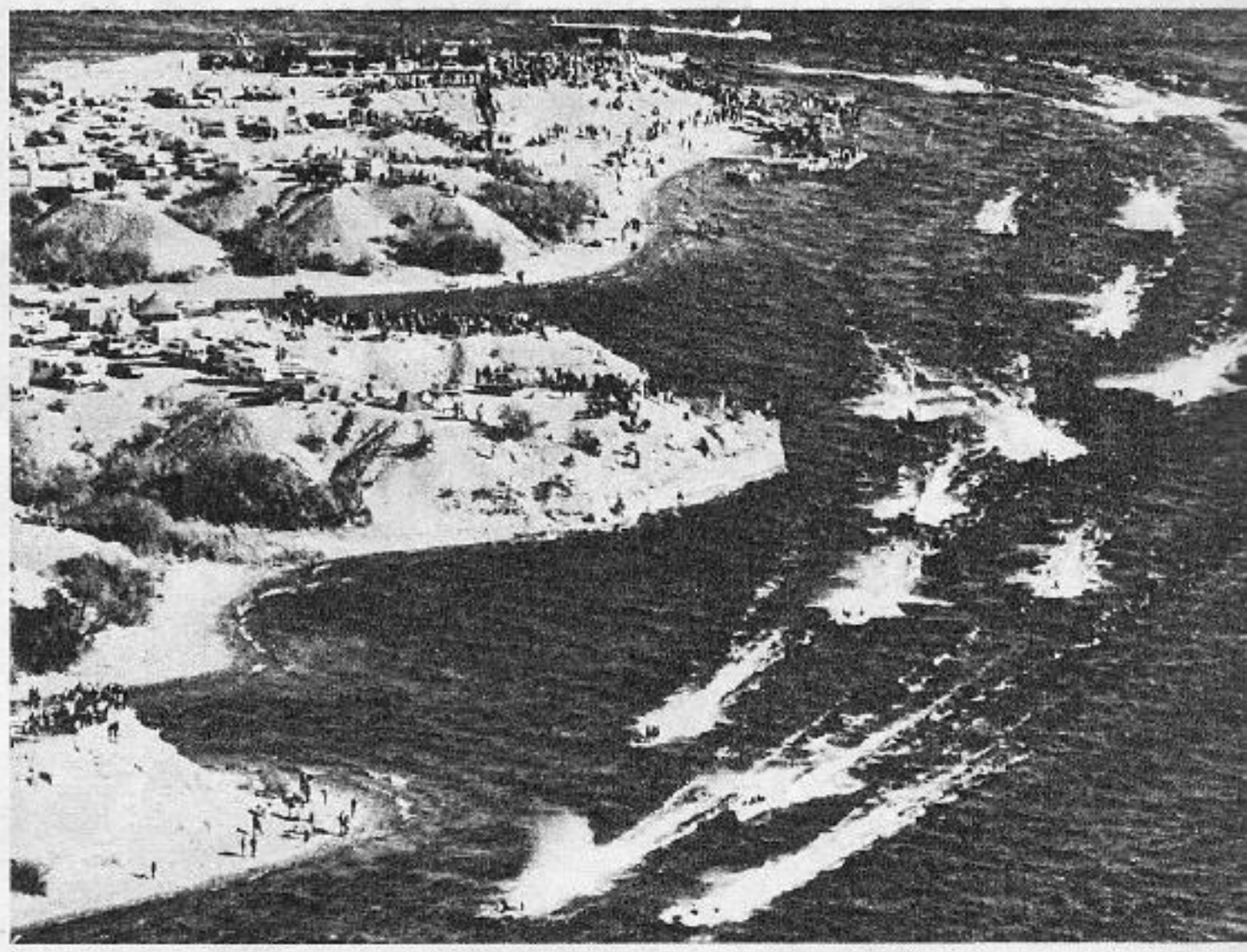
Un elemento que llamó mucho la atención fue la mala clasificación de las embarcaciones que tenían más de dos motores propulsores. Los primeros diez puestos fueron ocupados por 7 lanchas con dos motores y tres con un solo motor.

Kitson se hizo acreedor por su triunfo no sólo al trofeo sino a un premio de 10.000 dólares, establecido por Ralph Evinrude, presidente de la Outboard Marine Corporation, que prometió incrementarlo en 20.000 dólares más para el año venidero. Por lo tanto, si para la última competencia hubo 133 corredores, es de esperar que alentados por mejores premios esa cifra quede ampliamente superada.

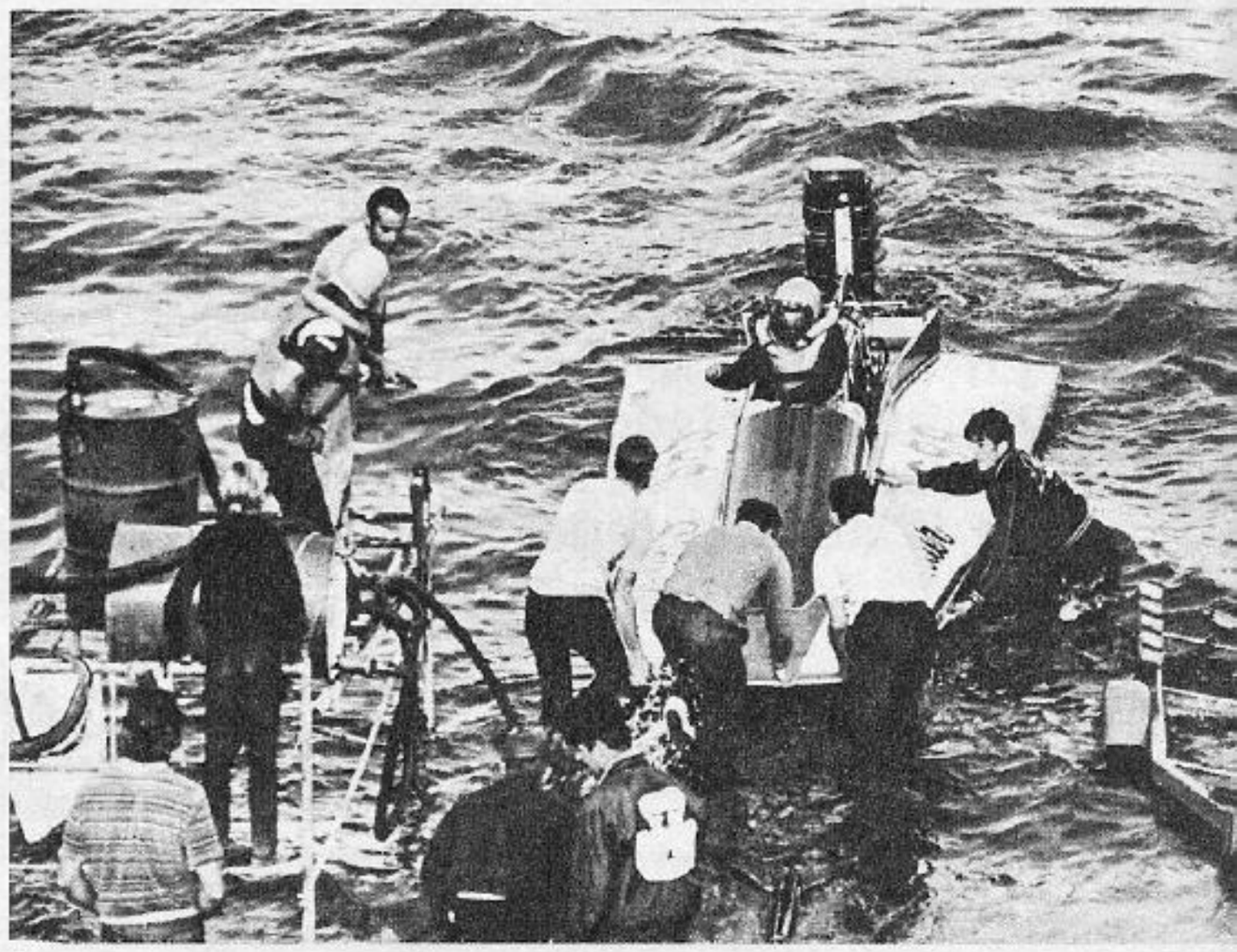
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





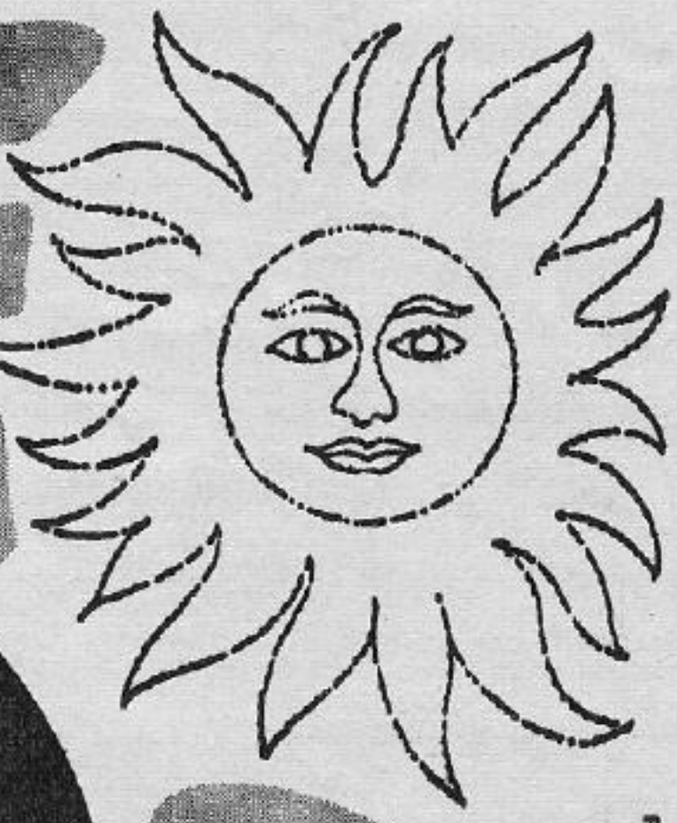


A

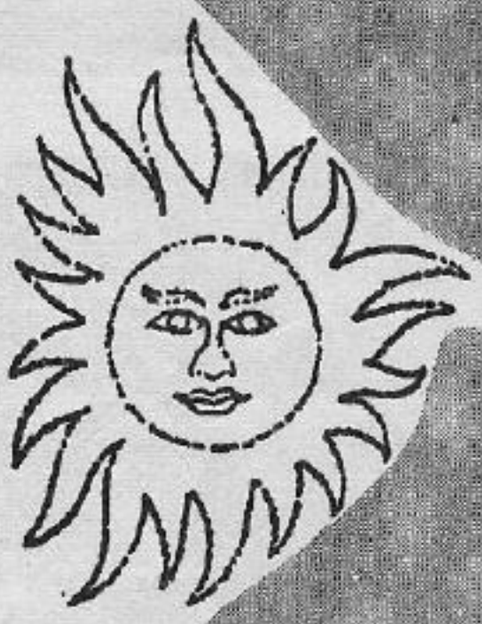


B

ESTRENE



AUTOMOVILES y MUEBLES



PETERSEN

MESON

con **GRUMETE 13**

Líquido con silicones. Deja una brillante película protectora que repele el polvo y la suciedad.

En el automóvil **conserva la pintura en buen estado y da brillo.** La suciedad no se pega por lo que reduce la necesidad del lavado frecuente.

Los muebles relucen a nuevo!!! Protege la madera y el brillo dura más. También es insuperable para lustrar heladeras, lavarropas, muebles metálicos, etc.

Latas de 280 cc., 1 litro y 20 litros.

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANORAMA EUROPEO

Aunque esto no es estrictamente europeo la cuestión hace al ambiente del Viejo Mundo. Nueva Zelandia decidió que no aplicará más la fórmula Tasmania de dos litros y medio para el año que viene, sino que sus carreras se regirán por la flamante fórmula "A" (motores de serie de hasta cinco litros). Pero los neocelandeses sólo organizan cinco de las nueve carreras. Las restantes corresponden a Australia y hay que ver si éstos están dispuestos también a cambiar de esquemas. En caso que no lo hicieran, Nueva Zelandia ya tiene organizadas sus fechas para fórmula "A": el 29 de diciembre en Bay Park, el 3 de enero en Levin, 10 de enero en Pukekohe, 17 en Lady Wigram y 24 en Teretonga. En caso que los australianos sí aceptasen la reforma se suprimiría una de esas cinco fechas.

Mario Andretti es otro de los pilotos más solicitados del momento y su agenda es de la más agitadas. Correrá con un Lotus F. 1 en Zandvoort, Nurburgring, Canadá, Watkins Glen y México, con la Ferrari SP en las seis horas de Watkins Glen y estará en Indianápolis con el nuevo Lotus 64. Correrá además en las carreras locales norteamericanas y piensa intervenir también en la copa Can-Am pero sin saber aún con qué auto.

Se espera una gran novedad de Mercedes Benz para el salón de Francfort de este año. Se trataría de un nuevo modelo sport de aspecto parecido al de los viejos modelos SL y equipado con el motor Wankel desarrollado por Mercedes Benz. Es un motor de tres pistones rotativos.

Pete Gethin es el piloto número uno por ahora, en las recientes carreras de la fórmula "A". Ganó en las dos primeras y en la última disputada, en Jarama, Madrid, no pudo repetir aquellos triunfos por fallas en su máquina ¡en la última vuelta! cuando venía primero. Pero lo mismo hizo el record de vuelta con su McLaren-Chevrolet. La carrera la ganó entonces Keith Holland con un Lola Chevrolet.

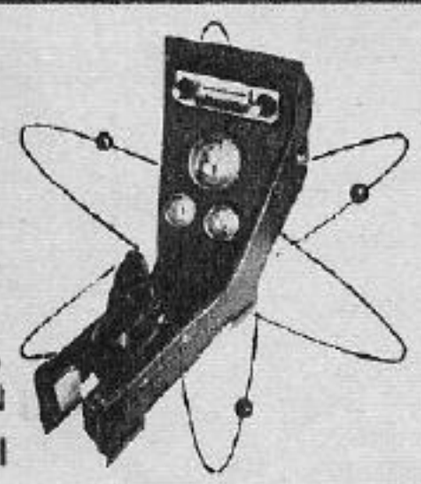
Una lamentable pérdida tendría el calendario de carreras de F. 1 internacional de este año. Está en fuerte duda la realización del Gran Premio de Bélgica en el famoso circuito de Spa-Francorchamps. Resulta que la asociación de pilotos de F. 1 resolvió enviar a uno de sus miembros —por sorteo— a examinar y extraer conclusiones sobre el trazado de Spa. Resultó elegido Jackie Stewart y luego de varias vueltas sobre su Matra y de una posterior reunión con la asociación que reúne a los pilotos más rápidos del mundo se arribó a lo siguiente: que Spa no sólo era peligroso (muchos circuitos lo son) sino que básicamente era **inseguro.** Por esto y no por peligroso los pilotos no quieren correr en Spa-Francorchamps. Falta saber aún cuál será la decisión final.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA

CALIDAD y GARANTIA
AL-RO
CINTURONES DE SEGURIDAD
FAROS, OPTICAS, ESPEJOS, ETC.
AL-RO S.R.L.
Pje. LUIS BRAILLE 5620
Tel. 64-6006 - Capital
CONSULTE A SU PROVEEDOR
SOLICITE VENDEDOR

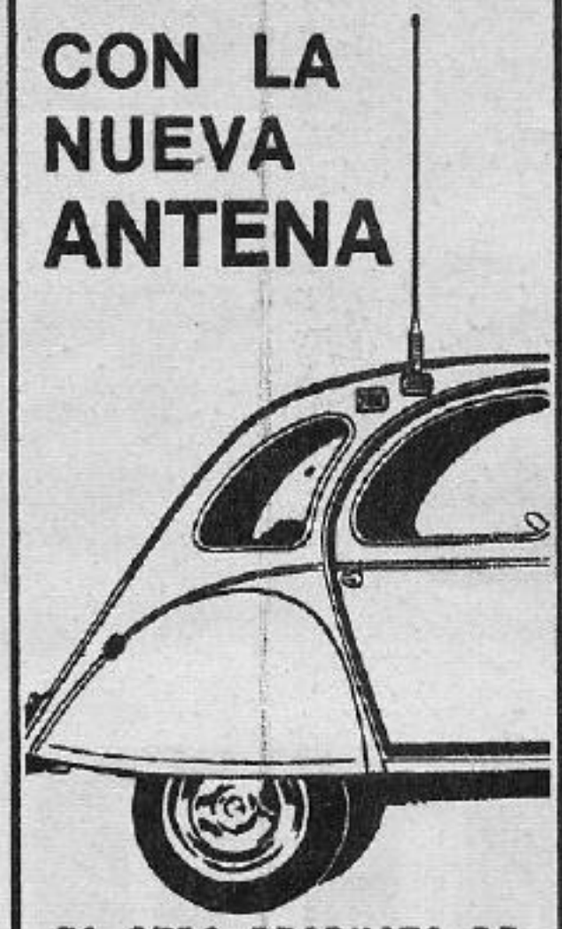
AUTO RADIO GAVILAN
ESPECIALISTAS EN STEREOS EUROPEOS Y AMERICANOS
CANJE DE MAGAZINES 4 y 8
AGENTE AUTORIZADO:
AUTOVOX - BENDIX - PHILIPS - BRD
MOTOROLA - BLAUPUNKT - NIPPON
NAZCA 4426 - Capital Federal



AUTOMOVILES RENAULT
MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL.
- Sin turnos, atención de inmediato.
- Reparaciones al instante, con garantía 90 días.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos a precios oferta.
- Tarifa fija de mano de obra.
- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.

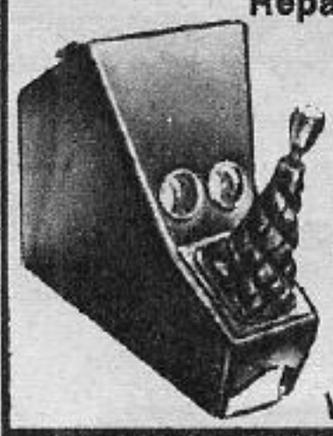
RENAULT SERVICE Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

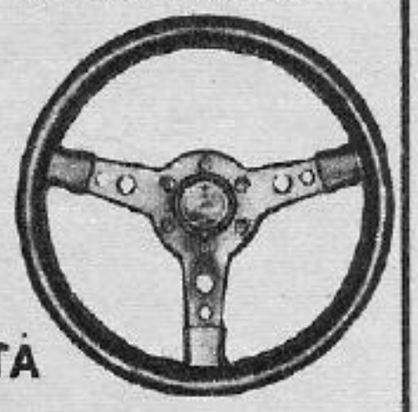
SU citroën CON LA NUEVA ANTENA



ES OTRO PRODUCTO DE MAREL
También antenas para todos los modelos y marcas de automóviles.
DARWIN 279
T.E. 55-6548
Buenos Aires

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.





ACCESORIOS DEPORTIVOS
LINEA COMPLETA DE KARTING
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308 - Tel. 58-9694 - Buenos Aires

BUJES FREMO DE BRONCE FOSFOROSO
¡EXACTAMENTE A MEDIDA!



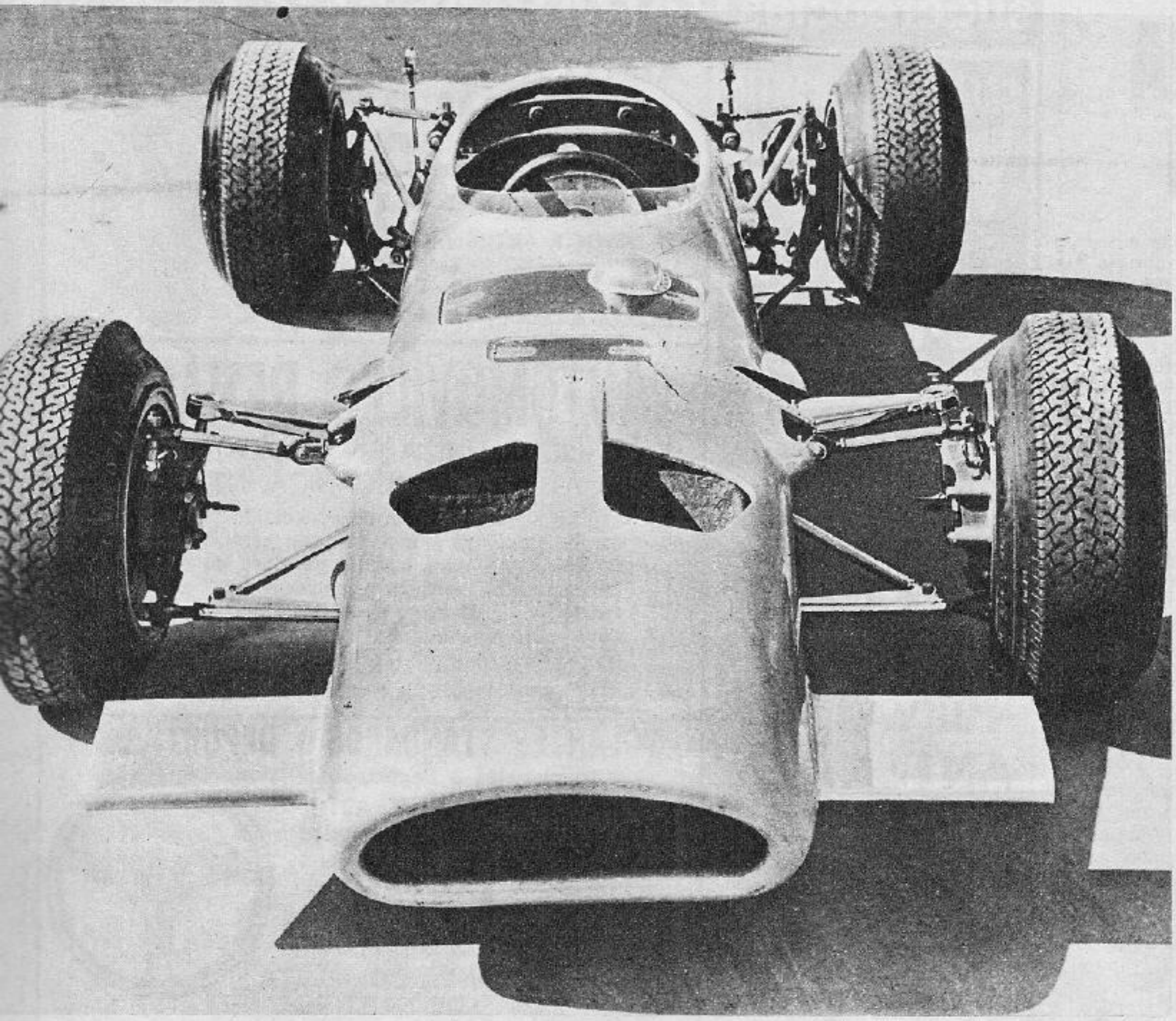
A PRUEBA DE USO Y ABUSO EN LA FRICCION SE FABRICAN A MEDIDA SUPER MEDIDA Y BUJES ESPECIALES.
PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.



ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S.A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires



SIEMPRE LISTO!..
LA LINEA MAS COMPLETA EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA PEUGEOT 403-404-T4B ESTAN EN:
EL EMPORIO DEL PEUGEOT
PICHINCHA 1657, T. E. 26-2327, CAPITAL
AV. PAVON 787, T. E. 22-3166, AVELLANEDA
PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y REVENDEDORES.
ENVIOS AL INTERIOR.



UN MATRA ARGENTINO

En Munro tres entusiastas construyeron un monocasco acajonado, sistematización que sigue siendo novedad en nuestro país. Muy buen auto, aunque todavía no fue probado. Se proyecta una pequeña fabricación en serie bajo pedido

Por JULIO F. PEREZ BALBI

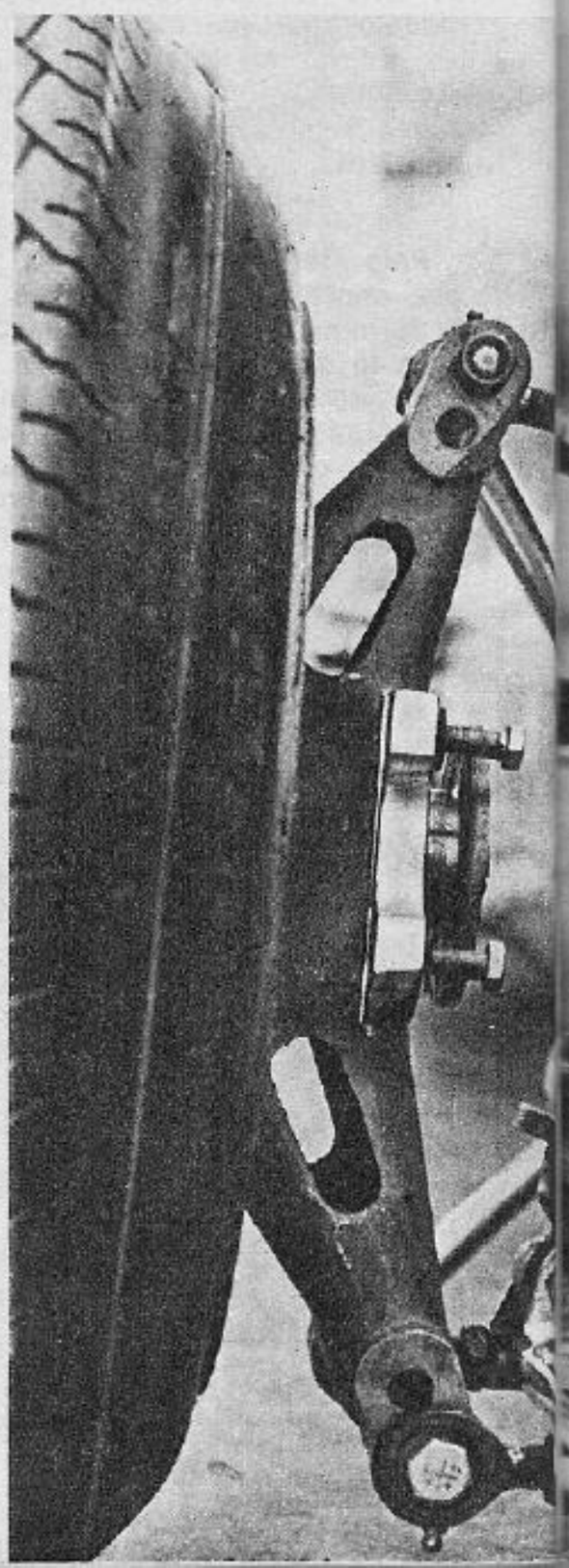
Y alguien más se le animó al monocasco acajonado. Salvo alguna intentona cordobesa y las producciones seriadas de Tulio Crespi (que son, al fin, otra cosa) nuestro país no se caracterizó en estos últimos años por la predilección de nuestros constructores hacia los chasis ideados alguna tarde por Chapman. Quizá tenían algo de tabú, pero esencialmente lo que no gustaba para nada era lo complicado de su construcción.

Oscar Leo, un técnico industrial que vive en Munro, secundado por Hugo Book y Raúl Harris se metieron en el asunto con convencimiento de que el resultado de ese gasto de tiempo y dinero sería algo lógico. Resultó un estupendo monocasco acajonado que en los papeles y materializado (no probado) **es el mejor chasis que se ha hecho en nuestro país para un monoposto.**

¿QUE TIENE DE DIFERENTE?

Bueno, si ser monocasco en nuestro país no es tener algo distinto, el hecho de ser acajonado sí lo es. Es decir, que la estructura, más o menos a partir del eje delantero (primera cuaderna) hasta la última, está compuesta por dos cajones laterales que conforman una misma pieza con el piso y en el caso de este chasis, con la carrocería también.

Tiene mucho parecido a uno de los tantos Matra que nos visitaron actualmente en la forma exterior del chasis, especialmente con los que aportaron en la temporada de F. 3, época en que este auto andaba por los planos no más.

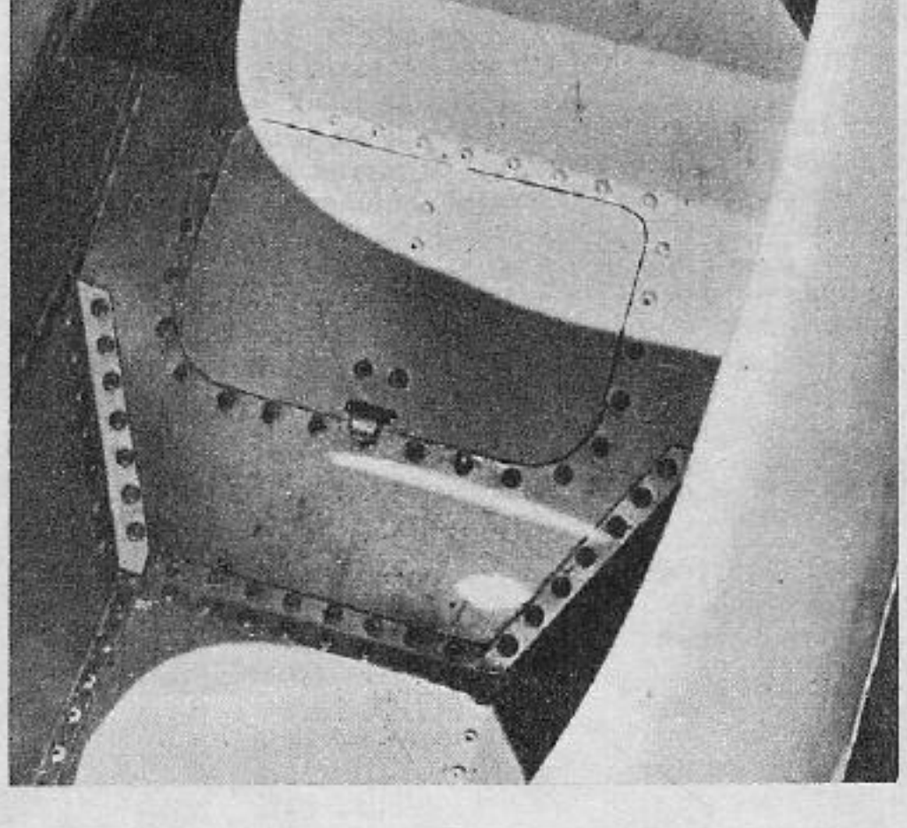


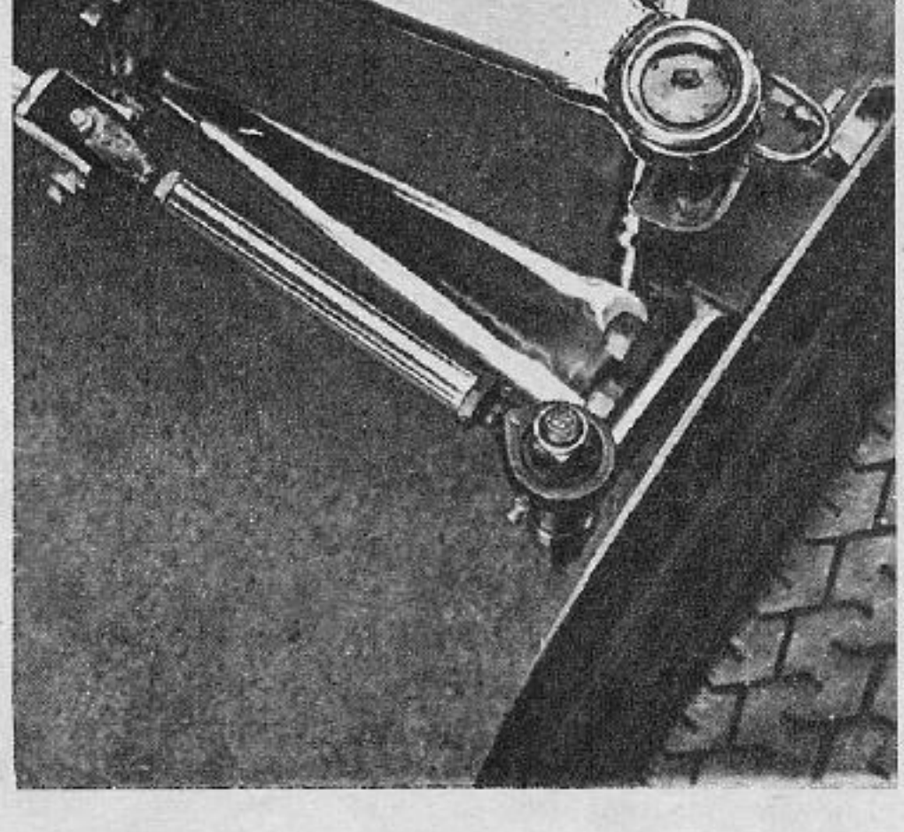
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

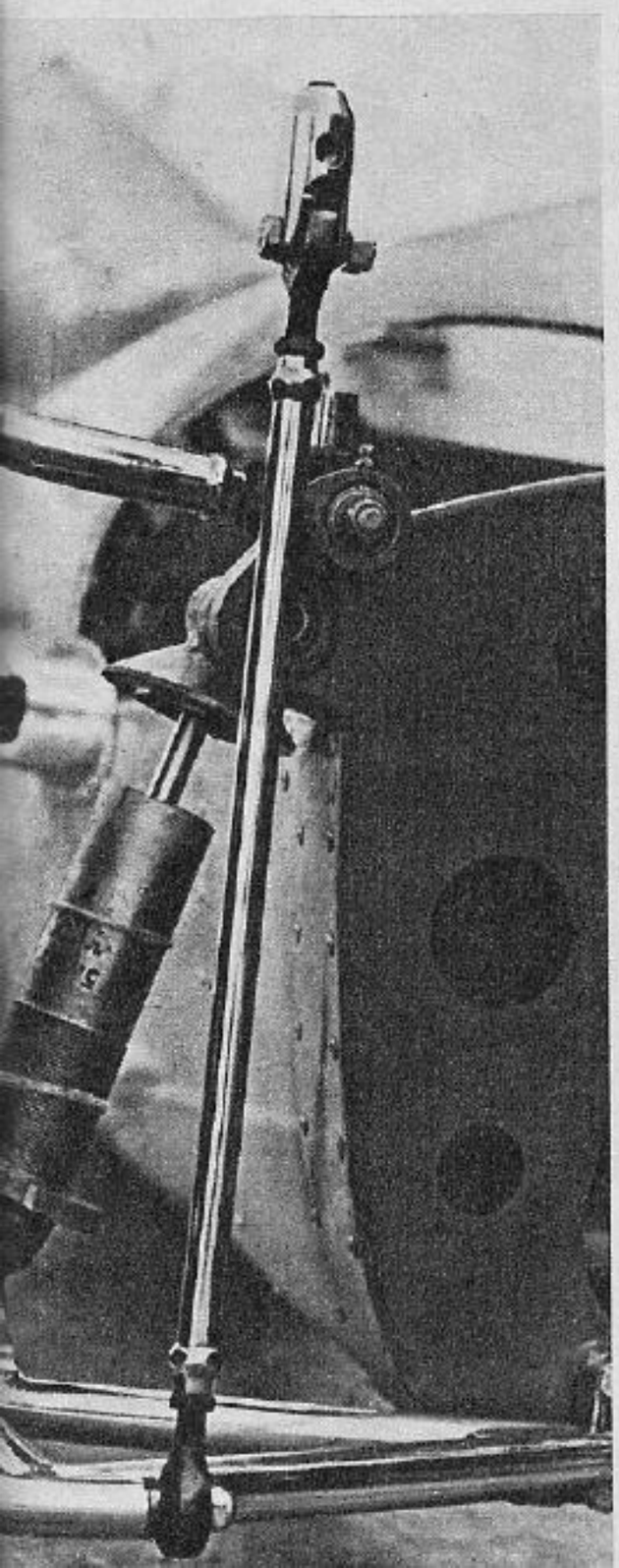
Esencialmente son dos cajones laterales, que como ya dijimos nacen a la altura del eje delantero y se extienden hasta el trasero. Dichos tanques no alojan combustible (aunque ya están calafateados para esos requerimientos) y solamente se remiten a comportarse como estructura (en los papeles y apariencia muy bien). Para las suspensiones se usaron bulones y rótulas de aviación y en la amortiguación se le delegó la cuestión a cuatro amortiguadores Koni.

El piloto de este primer automóvil será el brasileño Alfonso Ríos que está radicado en nuestro país y que integró aquel equipo Simca que vino a correr un GP. Corrió en Brasil con Porsche y Willys, además. El motor será un Peugeot que en principio no tendrá ni doble árbol ni cuatro válvulas por cilindro como amenazan muchos, y dentro de dos o tres meses estará junto con el auto en la línea de partida de alguna que otra carrera. ¿La caja? Hewland de cinco marchas que ya está en viaje.

Se fabricarán en serie. Sí, como lo están leyendo. Bajo pedido se hará una pequeña serie de estos monocascos a precio más o menos lógico para un auto que tenga esta calidad (pinzas de frenos Rousan, las más livianas que hay hasta el momento, aleaciones Crespi y rótulas y bulonería de aviación). Si Ud. piensa tirarse a la pileta, puede hacerlo, quizá le salga algunos pesos más que cualquier otro F. 2, pero desde ya le anticipamos: por lo menos en el garaje es lo mejor que se hizo hasta el momento en nuestro país. Forzosamente, en la pista también dará buen resultado.





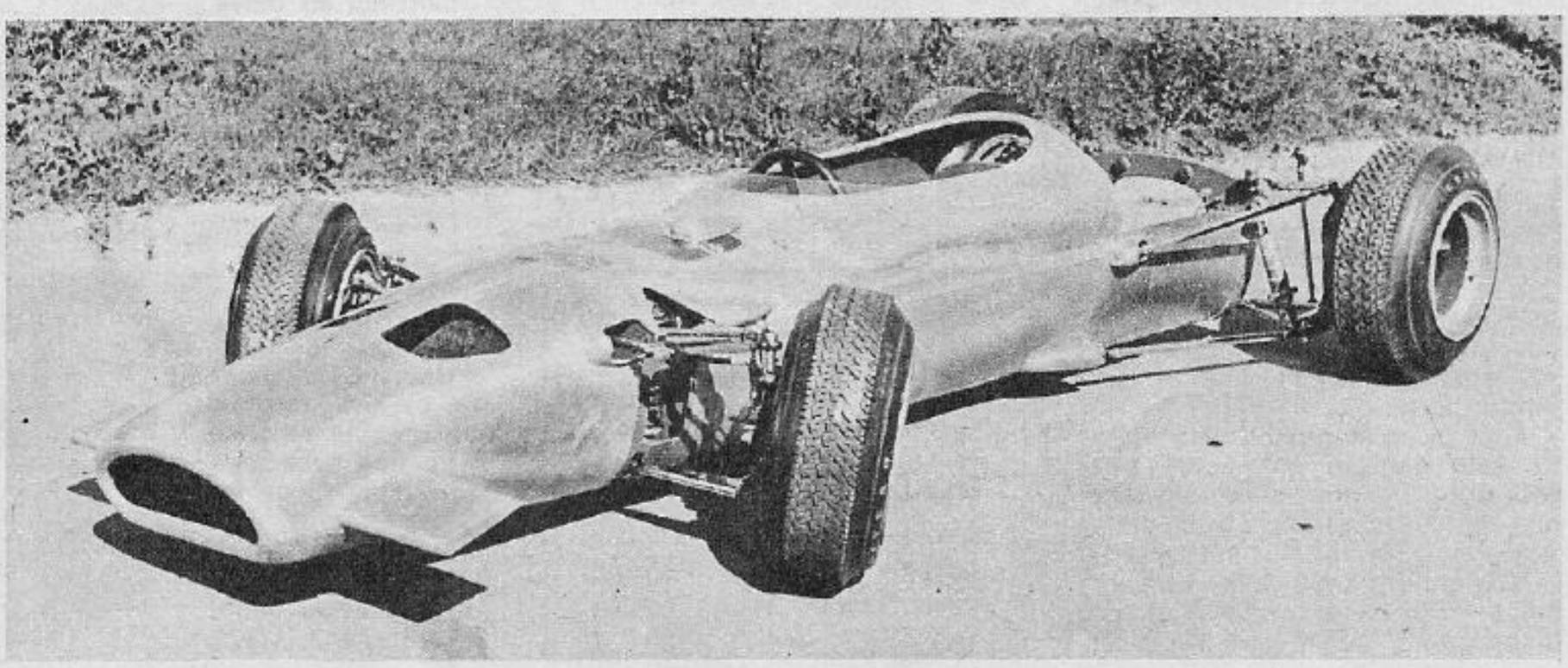


Arriba, izquierda: Chapas muy bien dobladas y curvadas, remaches por doquier y debajo de las piernas el apoya-rodillas que aloja la batería.

Arriba, derecha: Los brazos de las suspensiones delanteras son de chapa y caño que conforman una pieza de líneas suaves y de poca resistencia aerodinámica.

Izquierda: Los portamazas traseros son de aleación Crespi; frenos (no puestos) del lado interno del portamazas y gran calidad de terminación.

Abajo: Vista general del automóvil: spoilers estudiados, salidas Broadley, perspex delante del cockpit para tener fácil acceso a zonas de mantenimiento; en fin, detalles de calidad.



UN SP PARA M

También Jorge Martínez Boero tendrá su Sport Prototipo. Construido por un grupo de ingenieros de La Plata, el auto verá las pistas en poco tiempo

Por JORGE AUGÉ BACQUÉ

Uds. seguramente habrán leído alguna vez en PARABRISAS CORSA las notas técnicas de alguien que se llama Juan Carlos Gentile y que además, y por esas cosas del destino, se recibió de ingeniero. Bueno, llega el momento en que este señor, además de escribir, se le ocurre poner en práctica todos los conocimientos técnicos que posee. Y surge un Sport Prototipo.

Aunque parezca mentira de los libros puede surgir un auto. Por supuesto que con ese ingrediente necesario llamado intuición. Y entre libros e intuición surgió este auto, en el cual se sentará Jorge Martínez Boero y tendrá un motor Chevrolet 250 en la proa.

"La idea surgió —cuenta Gentile— sin tener piloto, ni patrocinio, ni ninguna idea concreta de hacerlo correr en ningún lado en especial. Lo comenzamos a construir por gusto nuestro y luego, nuestro amigo Di Lorenzo lo trajo a Martínez Boero para que lo viera y se quedó enloquecido y nos dijo que ese auto lo tenía que correr él. Por supuesto, a partir de ese momento comenzamos a trabajar con la idea definida de que el auto iba a ser corrido por un piloto en serio y con un motor que empuja."

Lo más increíble de este aparato es el tiempo en que se realizó el proyecto y la construcción del modelo de yeso a tamaño natural. En cuarenta días se llegó a lo que es hoy, casi el auto completo. Ya se ven sus formas, ya se vislumbra su agresividad a través de sus líneas, ya se puede pensar en ese auto lanzado a 250 km/h.

"Lamentablemente hemos tenido que restringir nuestras posibilidades debido al reglamento actual. Por ejemplo, al techo original, hemos tenido que agregarle una cúpula de acrílico, que teóricamente no sirve para nada pero contribuye a cumplir con el reglamento. Todos los planos y medidas las hemos enviado a la CADAD para que nos den el OK definitivo, para no tener problemas cuando queramos correrlo".

Pero los inquietos ingenieros no sólo piensan en hacer correr este auto en Sport Prototipos; tienen la idea de construir varias unidades para circular por la calle.

"Cuando termine éste, vamos a empezar a hacer otros para uso ciudadano y comenzaremos a estudiar el Prototipo con motor trasero para el 70."

El conjunto humano formado por los ingenieros Juan Carlos Gentile, Marcelo Plazza, Daniel Grigera y José Manuel Arrieta, y los "public relations" Di Lorenzo y Rubén Miotti se mueve activamente en derredor de este auto nuevo que vendrá a jerarquizar la categoría SP. Se mueven con apuro, quieren tener el auto en la pista lo antes posible, quieren ver su producto rendir, lo que ellos piensan, en la pista.

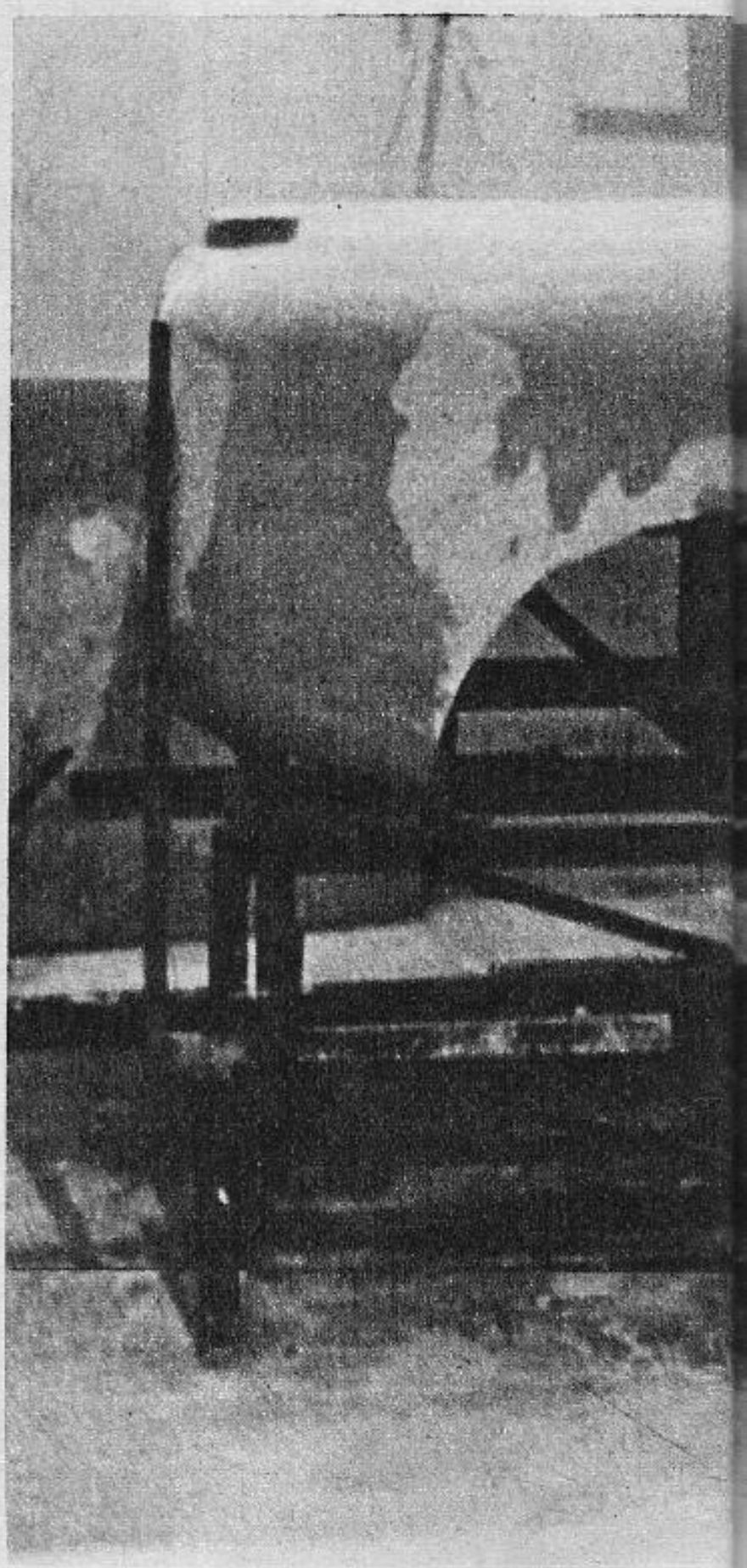
"Este auto —sigue hablando Gentile— pese a estar hecho con el reglamento actual, con todas sus trabas y restricciones nos va entregando un caudal de conocimientos y experiencias que nos va a ser muy útil cuando tengamos que construir el nuevo. Si bien muchos piensan que un auto con motor delantero no tiene nada que ver con uno que lo tiene en popa, el hecho es que las formas generales prácticamente quedan invariables (siempre y cuando se traten de dos autos pensados). Es por eso que este desarrollo va a dejarnos un caudal muy importante en lo que a aerodinámica se refiere."

Y el Sport Prototipo queda solo en el amplio taller de Gentile. Las conversaciones sobre autos, carreras, coeficientes aerodinámicos, política, etcétera se siguen en la oficina del taller. La mesa de trabajo tiene un plano a escala del auto nuevo y en una gaveta muy secreta los del SP para el año que viene esperan el momento de salir y convertirse en plástico y caños de acero.

La Plata tiene su SP, Martínez Boero también. Habrá que esperar su debut y habrá que esperar también que no sean malitos y lo presten para dar una vueltita... ¿eh?

BREVE FICHA TECNICA

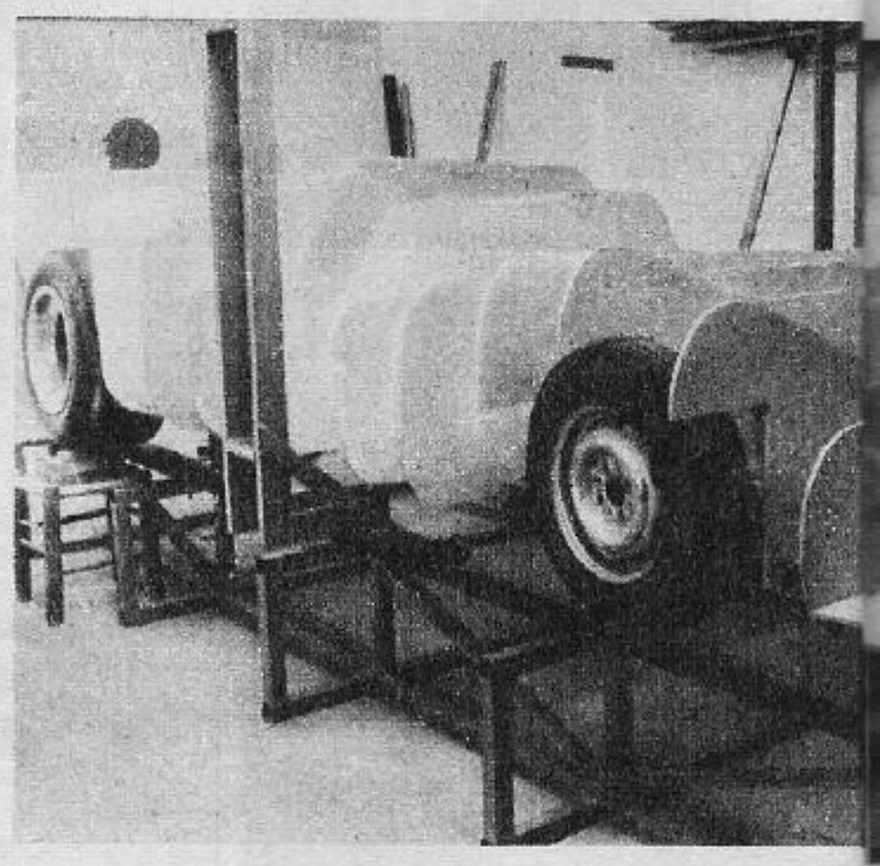
Distancia entre ejes.	2,52 m
Trocha delantera ..	1,52 m
Trocha trasera	1,50 m
Altura máxima	1,25 m
Despeje del suelo ..	0,10 m
Peso vacío	900 kg



Vista lateral del SP de Martínez Boero construido por Gentile. Observan las explicaciones de Gentile, Rubén Miotti y Mauricio "Marito" García. El ahijado de Pairetti se quedó muy entusiasmado. ¿Comprará?

Abajo, izquierda: Antes de ser volcado el yeso sobre la estructura se realizó esta construcción en costillas de madera para delinear las formas definitivas. Nótese la "cama" que se construyó debajo del modelo para evitar distorsiones.

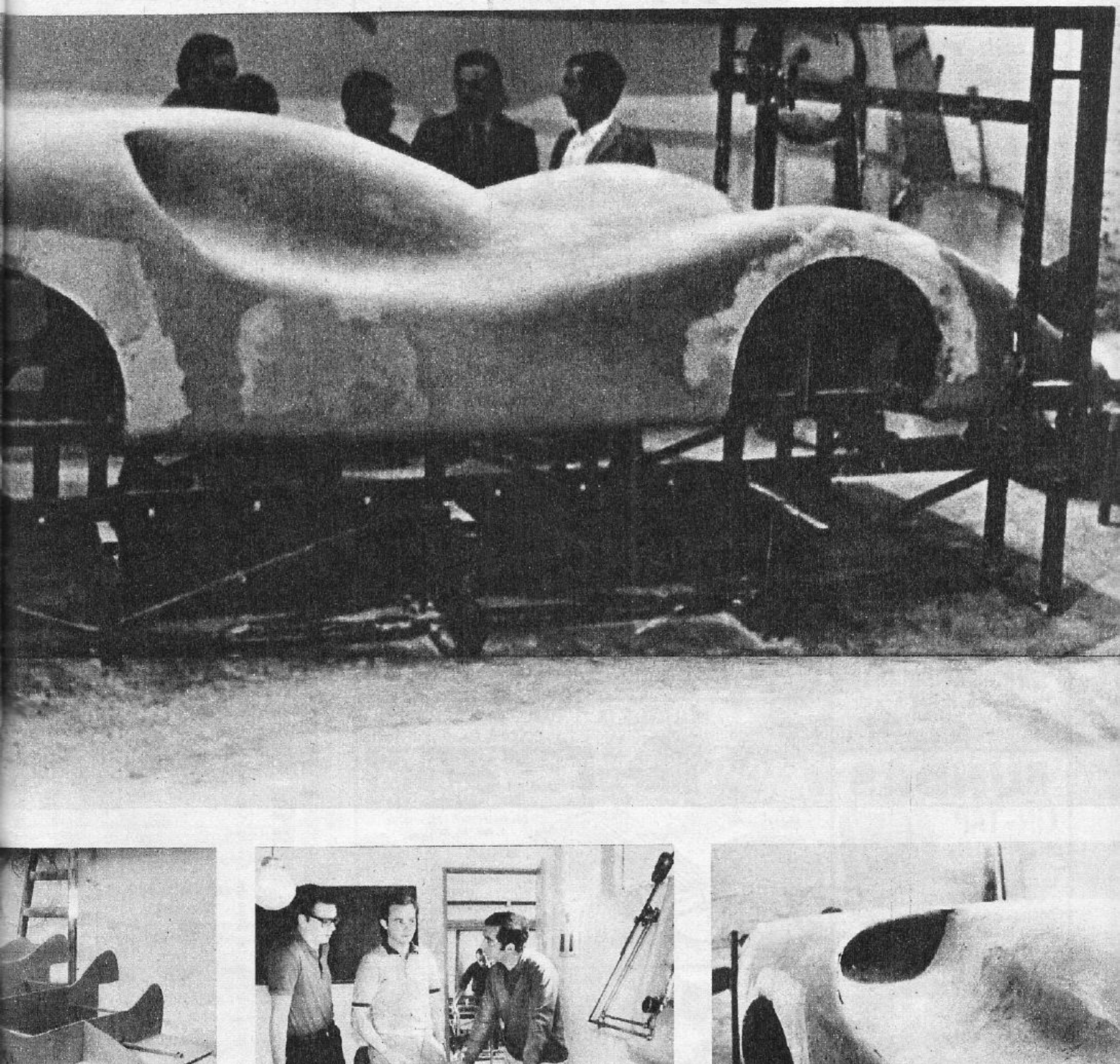
Abajo, centro: Constructores en la oficina. Gente joven alrededor de una mesa de trabajo. El nuevo SP ha sido pensado en todos sus más mínimos detalles y no se ha dejado nada al azar.



Abajo, derecha: Una de las tomas de aire traseras. Actualmente se trata de una boca para refrigeración de los frenos traseros, pero a la vez es un estudio para cuando se ubique el motor en la proa, en 1970.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARTINEZ BOERO



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

SUPRALOCK

SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas.

Supralock es indispensable en juntas de motor.



ARTEFA S. A. C. I. F.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS PRODUCTOS **ERPA**

Av. Entre Ríos 1027/29

Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211

Buenos Aires

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) Nº 720/24

MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

CASCOS



Grand Prix

EL CASCO DE LOS CAMPEONES; protección integral; máxima seguridad, único en su tipo. Varios modelos.

DISTRIBUIDOR:

MACCAFERRI Y CIA. S. A.

Corrientes 575, Tel. 43720, ROSARIO

Oficina en Buenos Aires:

Cangallo 3485, Tel. 89-4194

Para su automotor compre Ud. lo mejor



ACCESORIOS DEPORTIVOS

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



ESUSEN ARGENTINA S. A. C. e I.

Paraná 734 - Cap. - Tel. 44-9178

Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

CITROEN



STUDEBAKER

REPUESTOS LEGITIMOS

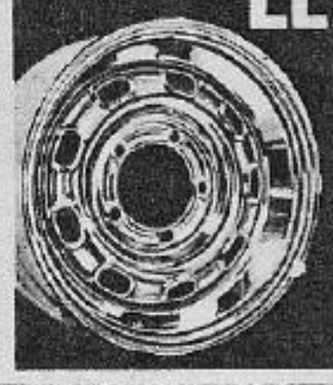
CONCESIONARIA OFICIAL

CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399

ex CHARCAS Tel. 32-9179 - Bs. As.

LLANTAS CROMADAS



UNICAS CON

GARANTIA ESCRITA

POR 12 MESES

VICAR S. C. A.

Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

FUNDAS

LIN-TAP

y... nada más!



¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO

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



TECHOS VINILICOS	$ 9.500.-
PLAFONES INTERIOR PLASTICO	$ 9.500.-
ALFOMBRAS LANA JUEGO	$ 11.900.-

CONCORDIA 1410

T. E. 69-1318

(Alt. J. B. Justo 6200)

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO



CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.

FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO

Fábrica: **Ameghino 557 V. Martelli**

Tel. 740-3662.

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

ACONCAGUA

LA CRUCETA MAS "TUERCA"

MANAGUA

MARCAS REGISTRADAS

SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION

PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA ETC.

Fábrica y Distribuye:

POMOTEX S.A. MORON 4046/50 · Bs. As. T. E. 69-0123 y 4257

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

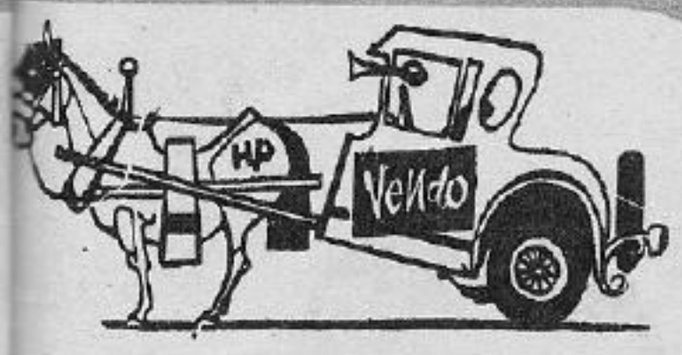
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

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

VENDO CUPE FIAT 1500 - 67 - TM ANEXO "J", mecánica Ballestrini, motor, suspensión, frenos, cubiertas, todo nue-



. Sin golpes. Varios repuestos sin uso, velocidad y performance garantidas. Tratar: Caseros 2889, Capital, tel. 91-3107.

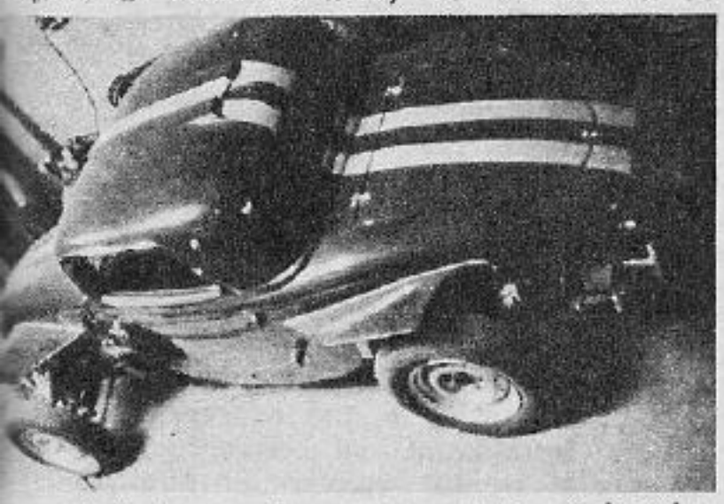
VENDO RENAULT 850, 1968, 10.000 kilómetros, nuevo. Tratar: Nóbrega 462, TEMPERLEY, tel. 243-1478.

PLYMOUTH 42 desarmado, dirección izquierda, pedalera colgante. Liquidado primera oferta. Ver sábado tarde y domingo. Agujereadora de banco hasta 16 mm. Tratar: Marchet, M. Carregal 3220, Munro, tel. 740-7469.

VENDO FORD T, modelo 1925, arranque eléctrico: $ 100.000. Tratar: Paseo Colón 1225, Capital.

PRESTAMOS SOBRE AUTOMOTORES. Hasta 36 meses, trasferencias, patentamientos en Capital y Provincia, con facilidades. Tratar: Gallo 489, Capital, tel. 87-4834.

CUPE FORD 34 "Hot-rod", 2 motores, 2 cajas, 2 diferenciales, 10 cubiertas (5



especiales) vendo o permuto. Además, repuestos Ford del 37 al 51. Tratar: Ferré 2518 (Pompeya) de 18 a 22.

MOTOR PARA BICICLETA, monocilíndrico, importado, completo. Vendo urgente. Contado. Tratar: tel. 84-4963, Sr. Martín, de 17.30 a 21.30.

CONVERTIBLE 2 asientos, Chrysler 1931. Todo original. Motor en ablande con aros cambiados recientemente. Chapa y pintura recién terminados. Color blanco marfil. Capota y accesorios, todo 0 Km. Precio sumamente ajustado, sobre todo tratándose de un auto convertible y absolutamente restaurado. Tratar: Sr. Nevio, San Ginés y San Fernando.

FORD FALCON Angostado TC de Eduardo Casá. Listo para largar. Motor con 300 HP garantidos. Se acepta auto y facilidades en el pago. Tratar directament een Andrew's Racing Parts. Avenida del Libertador 1746.

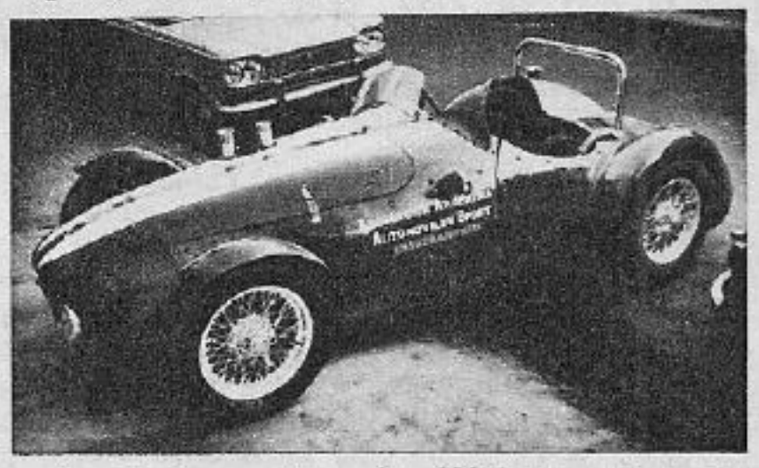
WEBER CARBURADORES (tres) vendo urgente a la primera oferta razonable. Pje. Nueva Zelandia 4873 (altura Warnes 1451).

CORSAS DEL INTERIOR. Renovamos nuestro stock con SENSACIONALES OFERTAS DEPORTIVAS. Volantes Fórmula 1, 42 centímetros (profundos) $ 13.900; planos $ 11.500; 38 centímetros $ 10.200. TAZONES DE RAYOS CROMADOS 14", 14" y 15" c/u. $ 3.100. Cubremazas deportivos cromados $ 4.600 el juego, tuercas $ 160 c/u. Para el TORINO con mariposa y tuerca $ 8.500. LLANTAS CROMADAS, super-oportunidad; para Chevrolet $ 8.500; para TORINO $ 8.900. CASCOS DE LAS MEJORES MARCAS HOMOLOGADAS. Bocinas musicales con garantía. Escribir a CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604, Buenos Aires, tel. 40-9253 y 40-8190. ENVIOS DE INMEDIATO CONTRA REEMBOLSO VIA AEREA O TERRESTRE. También pagos mediante giro al hacer el pedido. *Su casa corsa en Baires* (en pleno barrio del automóvil).

DUCATI 175 cc. super sport, impecable rectificada en Rivelli y Kissling. Saavedra 459, Ciudadela Norte.

FORMULA-4, chasis Crespi, Motor NSU, ex Soifer, pintado a nuevo. Regalado. Billinghurst 2259, Capital Federal.

CISITALIA ABARTH 1200 cc. Biplaza Sport, con baúl y auxilio. Todo origi-



nal. Carburación de Weber, magneto Marelli. Ruedas Rudge, cárter seco. Apta para circular. Patente y papeles al día. Vende Asociación Argentina de Automóviles Sport. Ver Fitz Roy 2058, Capital.

AHORA LIQUIDO MI GORDINI 66, 40.000 km, radio, calefacción, tuercas cromadas, color gris perla, con granja blanca de fábrica. Muy bueno de motor y caja. Vendo a la primera oferta razonable. TRUGMAN, tel. 31-3840, de 9 a 12 y de 15 a 18.

TURISMO CARRETERA FORD F-100, moderno a estrenar 285 HP, caja rel. Sáenz. Frenos Volpe. Ideal para circuitos de ruta. "Oportunidad única". Vendo $ 950.000 o permuto por ausentarme al exterior. Acepto automóvil como parte de pago. Ver de tarde en J. F. Seguí 336 (altura Avellaneda 1600). Capital Federal.

¡¡PULVERIZO!! Ford T 1925 coupé. Gomas nuevas. Motor ajustado. Tapizado nuevo, capota nueva. Entera y a revisar. Gorostiaga 1595, 2º piso. Preguntar por Jorge.

FORMULA 1. Extraordinario coche. Corrió A. Vianini en el Autódromo. Caja Porsche s/motor. Santiago del Estero 1441, tel. 23-6093 (Horacio).

ALBERTO E. BRUNO, VENDE cupé FIAT 1500, ganadora de los 500 Km. Lista para largar. Cinco carreras disputadas. En



Bs. As., tel. 46-4108; Chivilcoy, tel. 4384, Frías 138.

COMPRO CUPE FIAT TM, Anexo "J". Entrego Fiat 1500 y diferencia. Dirigirse por escrito detallando preparación a: TITINO, Moreno 1550, Tandil.

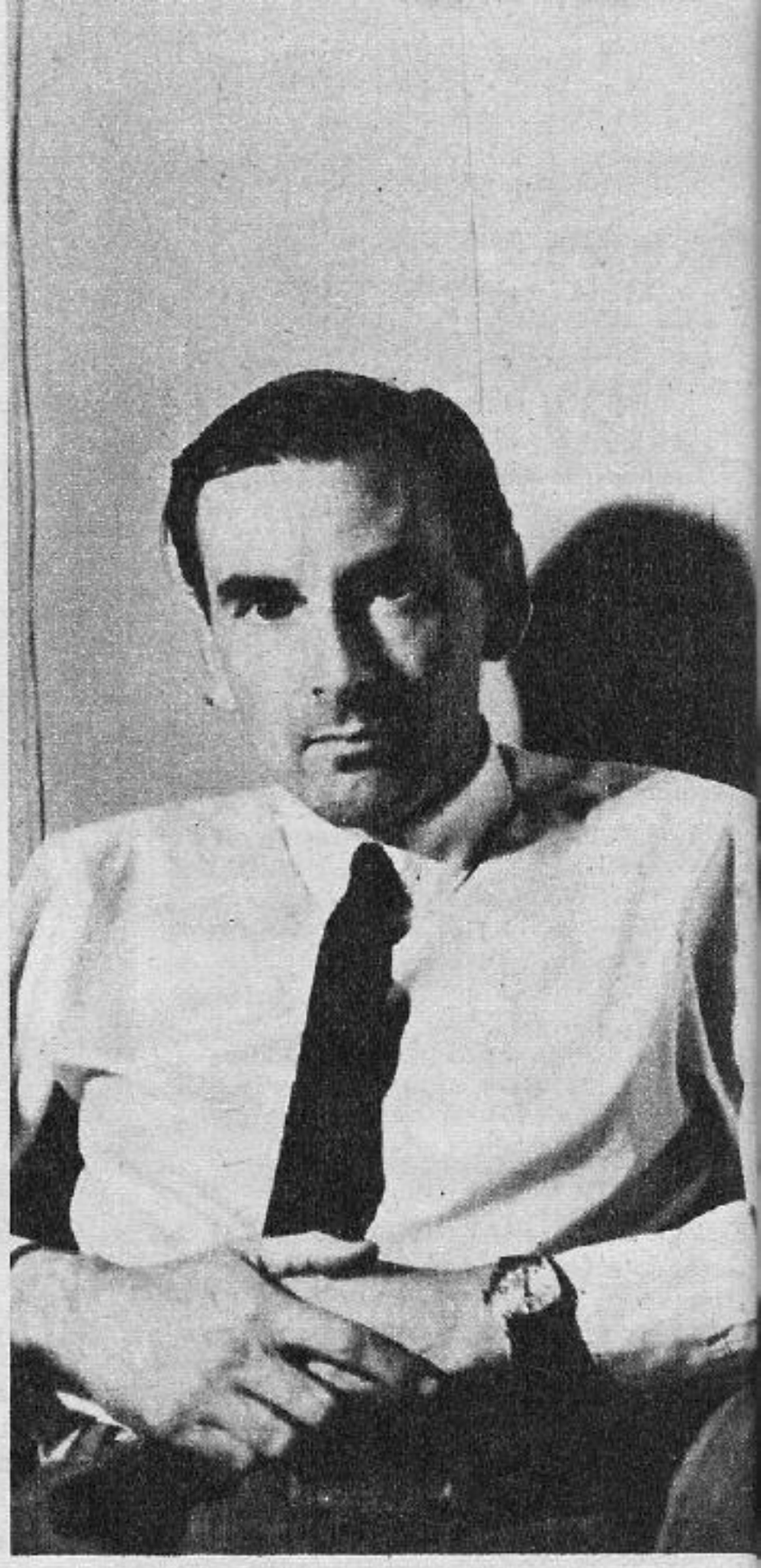
RENAULT 1093, 2 motores, 6 gomas Michelin X, armadas. Instrumental completo. Jaula y butacas Baufer. Dirección directa, tanque 70 litros, radiador aceite, alternador, piñón y corona corto y largo. Mecánica Antelo, de 12 a 14 y de 19 a 21, tel. 84-7158.

BANCO DE PRUEBA HIDRAULICO, para motores hasta 300 HP, marca "TOMASI"; compuesto por freno, caballete corredizo para motor de cualquier marca, balanza, cuenta-vueltas marca "JUAGEN", motor de 5½ HP para arranque. VENDE Horacio Gastión, Moreno 367, Caseros, tel. 750-2847.

RUCA OFRECE: avalado por personal especializado; carburación, encendido, electricidad. Afinación completa $ 3.000, de lunes a sábados de 8 a 20. Av. Dr. H. Pueyrredón 680 (ex Av. Parral), tel. 90-1432.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.

DEL KART AL SPORT



Un muchacho argentino, desconocido para la mayoría, fue a correr en sport a los EE. UU. Cómo es el medio. Además, tuvo buenas actuaciones en el volante de un Alfa Romeo Spider 1300

Lo conocimos a Juan Antonio Zemborain en la época en que se dedicaba a construir chasis para karting y paralelamente a correrlos. De esto hará unos diez años. Después pasó el tiempo y un buen día, cuando preguntamos por el flaco Piantadino nos contestaron vagamente que se había ido a los EE.UU. Nunca más volvimos a saber nada de él, hasta que hace unos días lo encontramos por la calle. Café y cigarrillos mediante, van surgiendo las aventuras de este argentino que fue a probar fortuna al país de los automóviles. Pero mejor dejemos que él mismo nos cuente su historia.

—Me fui a los EE.UU. en el año 1963 —nos dice Zemborain— y estuve cinco años radicado en Los Angeles. Allá me casé y allá nació mi hija Florencia. Mi idea era trabajar como mecánico de automóviles y lo fui a ver a un tal Nick Dioguardi, con quien trabajé un tiempo. Este señor Dioguardi tenía un Lotus 23 y fue campeón de los EE.UU. en monopostos. Por esta época fue que se ocurrió correr, y recordando mi viejo amor me compré un kart. Participé en tres o cuatro carreras sin que pasara nada, salvo darme cuenta que me salía más barato correr con un coche grande.

—¿Ahora es donde entra en juego el Alfa Romeo, no es así?

—Exactamente. En EE.UU. hay un gran mercado de coches sport aborígenes y europeos usados. Me puse a ver marcas y modelos y luego de muchas vueltas me decidí por un Alfa Romeo Julieta Spider 1300. Como en el estado en que estaba no se podía pensar en correr, lo desarmé íntegro y lo volví a armar de a poco reemplazando todo lo que no estaba al pelo, pues repuestos para estos coches abundan en California. Así, sin mezquinar dólares ni tiempo, al cabo de diez meses tuve un coche listo para acometer la segunda parte de mi intento: competir.

—¿En qué tipo de competencias participaste?

—Te aclaro que automovilísticamente los Estados Unidos se dividen en cuatro zonas. La costa este, la costa Eeste, el medio Oeste y el Norte. De todas ellas, donde hay más actividad es en la primera, que tiene su epicentro en el estado de California. Ahí el deporte mecánico es muy difundido en todas sus variedades. Y de paso te explico cómo logra uno reunirse con su licencia de corredor, porque puede interesarte. Primero, lógicamente, una revisación médica muy completa y muy seria, que, ¡oh, sorpresa!, te la hace tu médico particular (y sin que nadie meta el perro). Después de tres meses de escuela teórica y práctica, esta última con tu propio coche y un instructor-examinador a bordo. Si aprobás te dan una licencia provisoria que después de tres carreras terminadas se convierte en definitiva para el ámbito regional. En cuatro carreras más sin abandonar ni hacer macanas te dan la licencia de piloto con validez

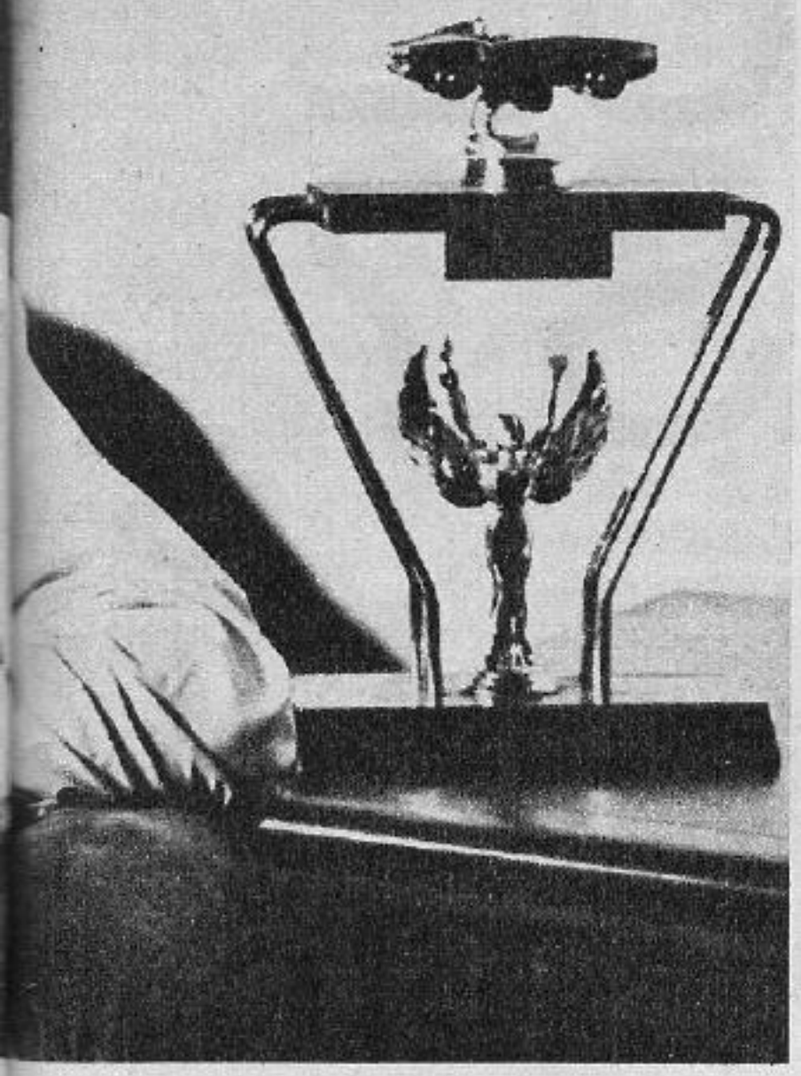
MOTORES DE COMPETICION

- **ALIMENTACION**
  Carburación. Inyección. Sobrealimentación. Bomba de nafta especial.
- **ADMISION Y ESCAPE**
  Diseño de múltiples. Tipos.
- **DISTRIBUCION**
  Válvulas. Cálculo del árbol de levas. Tipos. Botadores. Engranajes. Resortes.
- **LUBRICACION**
- **COMBUSTIBLES**
  Mezclas especiales.
- **BANCO DE PRUEBAS**
  Prácticas sobre el mismo.
- **MATERIALES ESPECIALES**

Estos son algunos de los temas a tratar en las charlas y conferencias didácticas, que sobre preparación de motores de competición se dictarán en la Escuela Técnica "SADI CARNOT" con participación de los mejores preparadores técnicos del país.

Informes de 9 a 12 y de 15 a 21 horas en:
ACOYTE 287 capital
2 cuadras de J. M. Moreno y Rivadavia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Zembo con el trofeo ganado por él en Santa Bárbara, California. No hay premios en efectivo en las categorías menores.



The Wild Rat of the Pampas, girando locamente en el circuito de Las Vegas, Nevada, con su A. Romeo azul y amarillo.

para toda la nación. Ya entonces con mi licencia, mi coche pintado con los colores internacionales de Argentina me inscribí en una carrera en Las Vegas, donde participaban 40 coches. Mi Alfa entraba en una clase llamada "G Production" y mis rivales eran Triumph Spitfire, Datsum Sport, MG Midget y Fiat 1500 Spyder, entre otros. Estos últimos eran los más modestos y rara vez obtenían una buena figuración. Bueno, íbamos por mi debut en Las Vegas. Largué muy de atrás y terminé cuarto. Alentado por este buen comienzo me inscribí en varias más en Laguna Seca, Santa Bárbara, San Diego y Riverside. En total, corrí 21 carreras sin abandonar en ninguna y mis colocaciones fueron casi todas del tercer al sexto puesto.

—¿Cuál fue tu mejor desempeño?

—Indudablemente las Seis Horas de Riverside, donde punteé en mi categoría las cuatro primeras horas de carrera hasta que un cambio de bujías me relegó al tercer puesto que mantuve hasta el final. En el campeonato regional de la costa Oeste me clasifiqué en el sexto lugar, cosa que me halagó mucho, pues la cantidad de participantes es impresionante. Todos corren y se divierten. En general el ambiente es muy sano y enteramente amateur. Sólo se ganan dólares, y en carradas, en categorías grandes como Indy, Can-Am y Stock Cars.

—¿Y después?

—A todo esto yo ya había cambiado varias veces de taller, siempre en especializados en mecánica europea, hasta que pude independizarme y establecerme por mi cuenta. Pero ya el deseo de volver a la Argentina se hacía cada vez más fuerte, hasta que me decidí a tomarme el buque. Y aquí estoy. Puse un taller en Palermo y espero la oportunidad para volver a prenderme, esta vez en mi tierra.

Esperamos que se te haga, Zembo, porque sos un buen tipo y porque tenemos ganas de verte sobre cuatro ruedas corriendo con los nuestros.

Nielsen

Algunas marcas de rodamientos son mejores que otras

Por un lado depende del acero. También depende de la aplicación. Cuanto más amplia sea la variedad de tipos y tamaños disponibles, tanto más cerca estará usted de la solución ideal
Y además, en gran medida, de la confianza que merezca.



SKF utiliza el acero para rodamientos de la más alta calidad del mundo, producido en sus propias plantas siderúrgicas
SKF fabrica la más amplia variedad de tipos y tamaños de rodamientos del mercado mundial, Y tiene la confianza de sus clientes.

5.000.000.000 DE RODAMIENTOS FABRICADOS Y VENDIDOS, HASTA AHORA, LO DEMUESTRAN

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. e I.

PARA QUE MÁS?

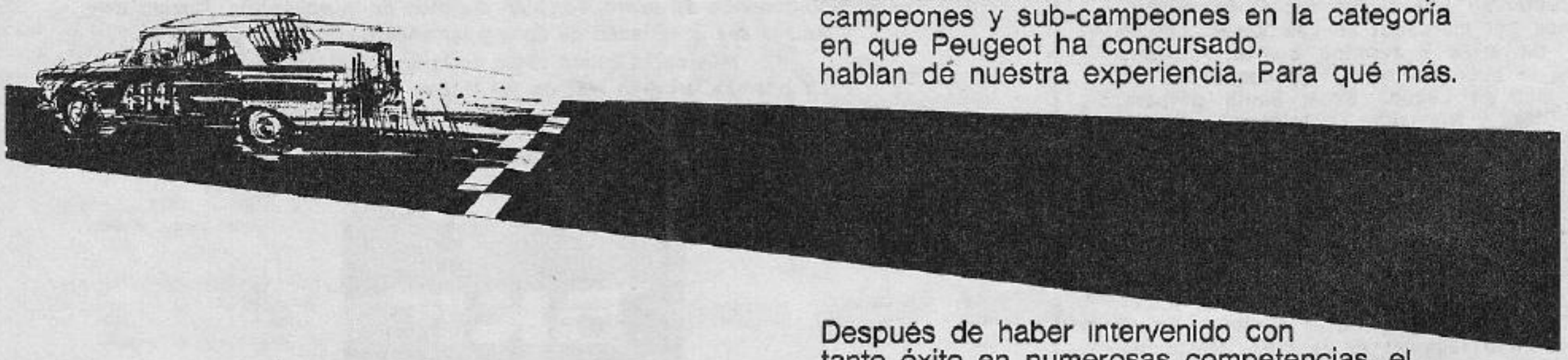
EN RUTAS ABIERTAS

Gran Premio Internacional de Turismo - 1965
Gran Premio Internacional de Turismo - 1966
Vuelta de la Manzana - 1967
Vuelta de la Manzana - 1968
Vuelta de la Manzana - 1969
San Juan - Coquimbo - San Juan - 1966
San Juan - Coquimbo - San Juan - 1968
San Juan - Coquimbo - San Juan - 1969
Vuelta del Noroeste - 1966
Vuelta del Noroeste - 1967
Mar y Sierras - 1966
Resistencia - 1966
Primer Premio Anexo J Bahía Blanca - 1967
Mil Kilómetros Entre Ríos - 1968

EN AUTODROMOS

24 hs. Autódromo de Buenos Aires - 1968
1.000 Kilómetros de Buenos Aires, Autódromo de Bs. As. - 1968
3 hs. de Córdoba - Autódromo "Oscar Cabalén" - 1968
Asociación Sanjuanina de Volantes - 1967
Asociación Sanjuanina de Volantes Autódromo El Zonda - 1968
Premio de la Hermandad Deportiva - Autódromo de Bs. As. - 1968
Autódromo de Villa Bordeu - Bahía Blanca - 1968
Circuito de Villa Carlos Paz - 1967

Es suficiente. Estas victorias –entre otras– que dieron campeones y sub-campeones en la categoría en que Peugeot ha concursado, hablan de nuestra experiencia. Para qué más.



Después de haber intervenido con tanto éxito en numerosas competencias, el **equipo oficial de competición PEUGEOT anuncia su retiro** y agradece la colaboración recibida por parte de corredores, técnicos, adversarios, amigos y prensa especializada. Considera que ya ha demostrado con holgura que PEUGEOT es la calidad que no se discute y hoy recuerda todas sus victorias en homenaje al público y a sus pilotos.

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Cuando muchas marcas no habían nacido, PEUGEOT ya era el coche

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

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

→

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv.	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1960/1	320.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1962	580.000
Pick-up		1963	600.000
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg.		1963	320.000
AZU Furg.		1964	380.000
AZU Furg.		1965	430.000
AZU Furg.		1966	480.000
AZU Furg.		1967	530.000
AZU Furg.		1968	610.000
CHEVROLET			
10	"	1962	800.000
10	"	1963	850.000
10	"	1964	900.000
10	"	1965	950.000
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	"	1966	1.100.000
10	"	1967	1.250.000
10	"	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	"	1964	900.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.800.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROEN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.626.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas .....,	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

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

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



Parabrisas CORSA

correo

UN RESENTIDO...

de "Pelusa" Barrios, San Miguel.

Por esta semana dejen de publicar las cartas de sus hermanos, primos, tíos, etc., y publiquen las de un lector como yo. Quisiera formularles las siguientes preguntas:

1) ¿Dónde se encuentra el Mustang F-100 que perteneciera al inolvidable Oscar Cabalén?

R.: Antes de contestarle la pregunta, le diremos que nadie *en esta redacción tiene hermanos, primos y/o tíos. El Mustang F-100, con el Nº 5 aún pintado en sus costados, espera todavía destino definitivo en la Aduana de Buenos Aires.*

2) ¿Por qué en M. A. F2 no intervienen los coches que fueron traídos para los pilotos argentinos durante la Temporada Internacional?

R.: Porque en la categoría nacional, reglamentariamente, no pueden intervenir automóviles con chasis importado.

3) Tengo dos radiadores de agua 0 km para Citroën. ¿Dónde puedo venderlos?

R.: En Disneylandia.

4) Ya que están cansados de responder qué significa la sigla STP, yo les pregunto qué quiere decir Scientifically Tested Products.

R.: STP. ¿Estamos?

5) Un abrazo y un beso de "Pelusa".

R.: Mejor dejamos los besos para otra oportunidad... ¿eh?...

SEGUROS EN CARRERA

de Rubén M. Gutiérrez, Avellaneda.

Aprovechando vuestra gentileza, solicito respuesta a lo siguiente:

1) ¿Cuál es la situación jurídico-legal que se presenta en el caso de una persona que interviene en competencias (ej. T. Anexo "J") con un automóvil cuya compra se efectuó mediante finaciación —es decir que el auto no se halla totalmente pago— si partimos de la base que el vehículo es enteramente propiedad mientras tanto se cumplan los plazos de pago estipulados? Por otra parte, las compañías aseguradoras no aceptan coberturas sobre autos que intervienen en carreras de velocidad, a pesar que el automóvil financiado debe estar obligatoriamente asegurado, según se acostumbra en estos casos. ¿Puede entonces competir la persona que se halla en estas condiciones?

R.: Cuando usted asegura el auto, o participa del seguro que el auto ya tiene por cuenta del anterior paseedor o del financista, acepta tácitamente una cláusula que determina la invalidez del seguro si el accidente se produjera en competencias, oficiales o no (léase picadas...). Dentro de las condiciones generales de la póliza encontrará un apartado claramente ilustrativo al respecto. El seguro cubrirá todos los daños que su auto sufriera —ojalá no— en circunstancias comunes, pero no en carreras. O sea que a pesar de estar asegurado. Ud. no verá un solo peso. *Y según el proceder de determinadas compañías, pueden llegar a rescindir el contrato que hubieran suscrito con usted. O sea que con respecto a la vigencia del seguro, ha quedado en claro, ¿no?. De todos modos, si piensa correr, sea prudente: corra despacio, y se evitará dolores de cabeza.*

DOS CEREBROS...

de G. A. V. y D. H. P., Ramos Mejía.

Tenemos el agrado de dirigirnos a ustedes a fin de formularles una serie de preguntas que nuestras psicodélicas mentes han estado maquinando a través de los últimos tiempos. Aquí va la primera, y como si esto fuera poco, cinco preguntas más.

1) ¿Pueden dos cerebros como los nuestros armar un auto?

R.: No.

2) Si la respuesta anterior fuera afirmativa... ¿cuántas veces hay que regar al árbol de levas a la vereda?

R.: La respuesta, evidentemente, no fue afirmativa. De todos modos, el árbol de levas se riega cada 20 segundos durante todo el día. Cuidado con los perros.

3) Si una bujía está en cortocircuito, ¿cómo se le cambian los tapones y en qué lugar se encuentran.?

R.: Las bujías, generalmente, entran en largocircuito. El cortocircuito es cosa poco usual en las buenas bujías. Los tapones se cambian en la forma generalmente conocida; se encuentran en la boca de carga de nafta, en la boca del radiador y en la suela de los botines de rugby y fútbol.

4) En un número anterior de vuestra revista, observamos la fotografía de un Porsche 911 con mingitorio. ¿Cómo podríamos instalar duchas de agua caliente en un Institec?

R.: Traten de instalarlas adentro. Es mucho más práctico.

5) Queremos instalar al mismo Institec válvulas a la cabeza, pero sufre de jaqueca. ¿Qué hacemos?

R.: Instalen válvulas a la culata... y después no digan que sufre de hemorroides... ¿eh?

6) Congratulations and celebrations...

R.: Muchasations graciations.

OID EL RUIDO...

de Natalio Bertonatti, Aº Roca.

Quisiera me contesten las siguientes preguntas:

1) ¿Dónde puedo conseguir cadenas para circular en el barro?

R.: En Guanziroli y Cía., Sarmiento 1431, Capital. El barro lo tiene que comprar aparte.

2) Desearía saber el precio por unidad.

R.: Lo sabrá escribiendo a Guanziroli y Cía., Sarmiento 1431, Capital.

3) ¿Habrá en plaza algún producto similar pero de menor costo?

R.: No creemos. Las cubiertas pantaneras, quizás... pero son más caras que las cadenas. Además, Guanziroli y Cía, Sarmiento 1431, no las vende.

4) Agradezco mucho y les envío un saludo...

R.: De nada. A Guanziroli y Cía., Sarmiento 1431, también de nada...

PLATINOS BUFFALO

LOS PLATINOS DE LOS 0 Km.

PRODUCE BUFFALO S.A.I.C.

DISTRIBUYE BRENTFORD S.A.C.I.

BUFFALO ENCENDIDO

PLATINOS BUFFALO

ENCENDIDO BUFFALO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Curriculum Vitae

RELATOR

Nombre: Jeep T-80.

Origen: IKA-RENAULT, Santa Isabel, Córdoba, República Argentina.

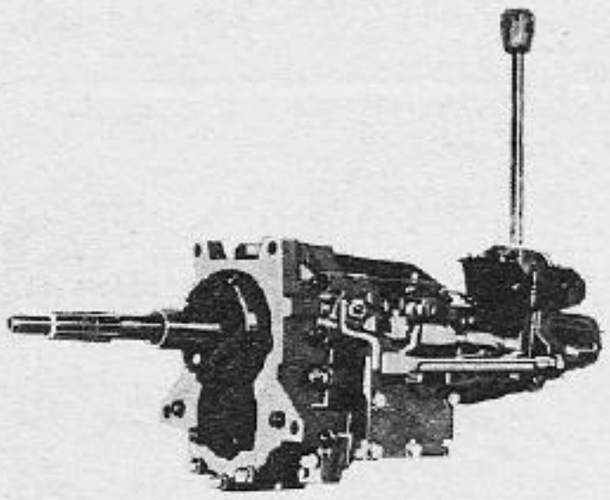
Antecedentes: Es una concepción original de técnicos argentinos, norteamericanos y franceses. En el mundo no existe otra pick-up como la Jeep T-80 que se fabrica en la Argentina.

Familia: Es descendiente directa del legendario "jeep", pero con infinita más potencia, velocidad, fuerza, adaptabilidad a cualquier camino y mayor comodidad.
Con sus hermanos Jeep, Jeep Pick-up y Jeep Estanciera forman la familia con más espíritu de lucha de todos los automotores.

Actuación: Por su caja de velocidades ZF con cuatro marchas hacia adelante sincronizadas (la Jeep T-80 es la única pick-up equipada con ella), su poderoso motor Tornado OHC de 157 HP con árbol de levas a la cabeza, su doble tracción opcional, su sistema de frenos (asistido por servofreno), su suspensión reforzada, su amplia y cómoda caja de carga, su moderno diseño y el respaldo de los 71 años de experiencia automotriz Renault, la convierten en su potente "arma" de trabajo preparada para realizar la actuación que usted le exija.

Observaciones: Capaz hasta de arar.

Pretensiones: Que usted la pruebe, nada más.



ZF Caja de velocidades con 4 marchas sincronizadas producidas por IKA-RENAULT.

JEEP T-80 es un producto

IKA RENAULT

larguísima medida de placer...

Commander 100

SUPERLARGOS

exageradamente buenos... 100 mm: 100 pesos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com