

Parabrisas **CORSA**

Del 23 al 29 de enero de 1973



**FRENTE AL
GP DE F.1**

**TODOS SOBRE
LA CARRERA**

**LOS AUTOS,
UNO POR UNO**

**LAS
POSIBILIDADES**

**GUIA PARA
VER EL GP**

**EL REGLAMENTO
DE F.1
INTERNACIONAL**

LAS REVISTAS DE MAURO

El lujo que dura más y gasta menos.



CAMPEON DE LUJO 100 DE FIRESTONE

Campeón de Lujo 100 de Firestone, gasta menos porque dura más y aguanta más kilometraje. Especialmente diseñada para un mayor agarre, con un andar suave y silencioso que facilita el control de dirección. Campeón de Lujo 100, el verdadero lujo en cubiertas, con o sin cámara, costado blanco o negro, hombro redondo.

Consulte con su revendedor Firestone.



HACE LA DIFERENCIA A SU FAVOR.

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

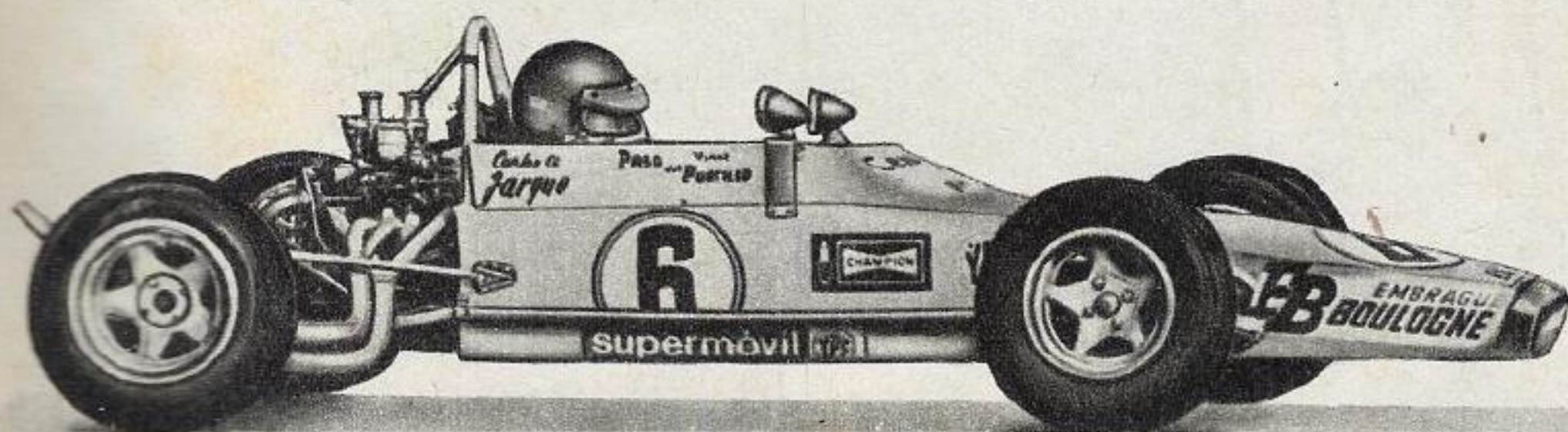




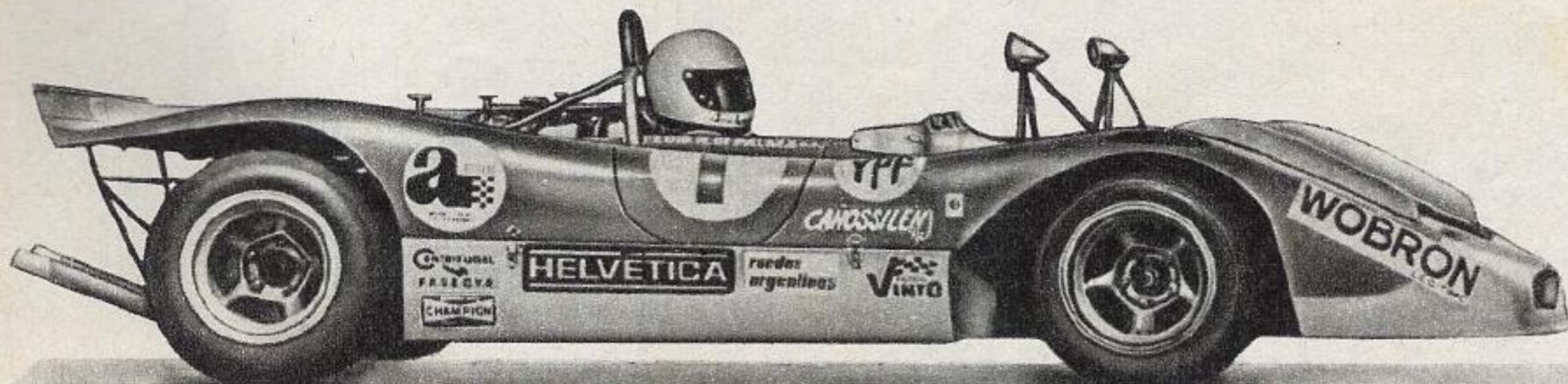
En el '72, una vez más, los pilotos exigieron a fondo sus máquinas. Los preparadores recurrieron al máximo de su talento y de la industria nacional.

Agradecemos y felicitamos muy cordialmente a los campeones, sub-campeones, a todos los pilotos y preparadores, deseándoles nuevos éxitos para 1973.

Cuando avanzan las máquinas, avanzamos todos.



Antelo-Renault. Carlos Jarque, Campeón F4 - 1972.



Berta-Tornado. Luis Di Palma, Campeón S.P. 1972.

JESUS MARIA~LA CUMBRE TURISMO
GARRO Y CA
(Como hace siete días)



CARLOMAGNO

Máquina estupenda y manejo sin errores. Carlos Garro y el 504 preparado por Cobo en Río Cuarto. Un equipo que costará vencer. 1973 se les presenta inmejorable.



El fin de semana que acaba de quedar atrás marcó el comienzo del Campeonato Argentino de Turismo Nacional entre Jesús María y La Cumbre. Carlos Garro y José Carlomagno fueron los ganadores de las dos clases que daban puntaje para el Campeonato Argentino, en tanto Jorge Rizzuto se alzó con el triunfo en la menor (clase "A") y los puntos para el zonal cordobés. Una buena carrera y un excelente inicio de campeonato para la categoría. Gran trabajo de Migliore y una revelación: Luis Macri

Señoras y señores, ha comenzado el Campeonato Argentino de Turismo Nacional en su edición 1973! Precisamente con la que fuera la última carrera corta del año pasado: la Jesús María-La Cumbre, que forma parte del petit Campeonato de Trepadas organizado por Rales. Nada se ha modificado sustancialmente desde noviembre de 1972. Entonces los conceptos son los mismos:

es una carrera sumamente atractiva en un trazado que combina algo de asfalto con un camino serrano de buen piso de tierra que si bien no deja lugar para la contemplación del paisaje, tampoco es tan exageradamente trabado como para dejar caer el ritmo de marcha de los montañistas.

Un justo punto medio que deja satisfechos a todos y que por lo corto de su recorrido

versión si gran erogación de versión sin gran erogación de riesgos. A eso quizá se debe una anotación casi record. En pleno enero para reunir 120 inscriptos hay que ofrecerles mucho.

Y al público también numeroso, aunque no tanto como en la anterior edición, se le dio espectáculo aunque no sorpresas. A tal punto que los ganadores de las clases mayores fueron los mismos que triunfaron un domingo antes en la Capilla del Monte-San Marcos Sierra, es decir Carlos Garro y José Carlomagno.

Garro (ya un candidatazo que no paga de sport más allá de los dos pesos y monedas) ganó la ida donde tuvo como más serios adversarios a Mayorga, Migliore, Alcuaz y Pascualini, que fueron los únicos que estuvieron a su altura (que no es poca, por supuesto); en la bajada, ausentes Paco y Pancho Alcuaz, la cosa se limitó a una puja entre Pepe Migliore, "Pajarito" Garro y Picho Pascualini. Ganó Pepe por tres décimas andando como estamos notando últimamente que anda, muy pero muy fuerte y marcando el record absoluto del recorrido.

En otro plano levemente in-

ferior al de los nombrados —Canedo no estuvo presente— gustaron también las tareas de Castañón (aquejado de falta de potencia), Italo Astesana (con una berlina 1600) y "Cacho Chico" con idéntico medio.

Llama la atención un hecho. Los tres primeros de la clase fueron los mismos que hace una semana atrás ocuparon esos mismos puestos con el trastocamiento de lugares entre Migliore y Pascualini. En la clase "B" Carlomagno volvió a imponerse con el grave susto que le dio su coequiper Cano. Hubo un "entrometido", Luis Macri, y entre ellos tres estuvo permanentemente la cosa, tanto subiendo como bajando. Horacio Echaniz fue la revelación a la vuelta y Cacho Stillo el mejor R-12 en la final terminando cuarto incluyendo un toque a la montaña y todo. Recalde no se hizo ver por Jesús María y Juan Carlos Rizzuto e Hintermeister se apagaron prematuramente al igual que Sassi, Gazi y otros candidatos lógicos. Bien Piazza y Brizzio (créditos de Jesús María) a los que notamos con buenas cualidades.

En los autos de menor cilindrada, los Fiatines (Bajo, Busto y Agorio) venían en bus-

ca del desquite sobre el Citroën de Mastromarino pero ni uno, ni otro, ni otro, olieron el queso que se lo comió el Renault de Jorge Rizzuto. Agorio lo siguió infructuosamente a la ida y a la vuelta teniendo que resignarse a ser su escolta en ambos casos. Tercero también en ambos casos y por supuesto que en la final fue el porteño Raúl Busto, un poco alejado de su elemento que es la pista y que se lució pese a llegar con cero absoluto de presión de aceite.

Mientras tanto Carlos Mastromarino se dio el montañazo a la vuelta cuando su desahído trámite estaba muy lejos del que le diera el triunfo en Capilla del Monte.

En suma, una apertura a toda orquesta donde salvo casos aislados como los bahienses (Vallasclani y A. Fourcade) y por supuesto los extrañados Canedo y Recalde estuvieron presentes todos los que de una u otra manera estuvieron en el candelero del TN en 1972 y lo estarán en 1973. El próximo capítulo de esta apasionante novela por entrega será la trepada Cosquín-Villa Allende vía Pan de Azúcar que se correrá el próximo domingo. Hasta entonces.





Con el "128" totalmente colgado, a fondo, cruzado y buscando la banquina interna. Así se maneja la tracción delantera. Nadie lo sabe mejor que Cheché Carlomagno.

Cada vez más cerca del triunfo. Fuerte en serie y ganando la bajada a Jesús María. Buen trabajo de Pepe Migliore. "El Cóndor" está tomando vuelo.

Picho Pascualini. Un cordobés que desde hace años nos viene mostrando sus mañas. Pese a que su Fiat 1600 no está a la altura de los 504 se las rebuscó y terminó tercero.



COSAS DE TREPADORES

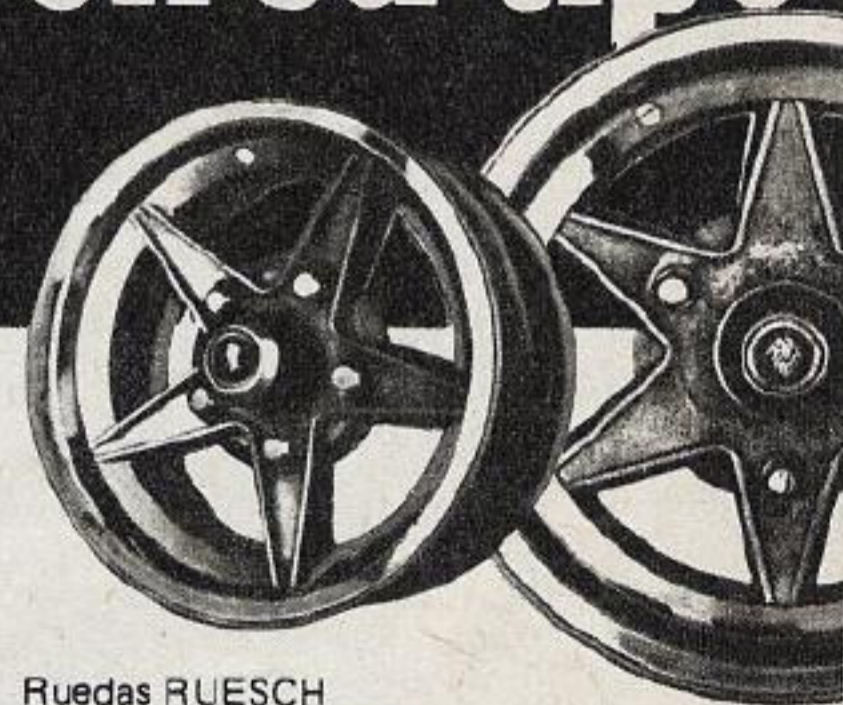
El peligro de las "pruebas de circuito" o entrenamientos extraoficiales en los días previos a la carrera, llega a un punto crítico en el cual es preciso detenerse para tomar alguna medida. Tal como se hizo en el Desafío de los Valientes del año pasado, en todas las trepadas habrá que disponer un lapso para pruebas con horarios de bajada y subida. Se evitarán así accidentes estúpidos como los de **Garro, Repilla** —estropeó su auto particular—, el neuquino **Alfredo Pisandelli** etc. La seguridad de corredores y turistas no puede de ninguna manera quedar librada a lo que venga o no de frente después de una curva ciega. Hay que reglamentar urgentemente este aspecto.



Hablábamos del accidente de **Garro**. La cosa sucedió el viernes a la noche cuando Pajarito regresaba del casino de La Cumbre con **Rolo de Alzaga** en el coche de carrera de este último. Rolo se quejaba de su auto que no andaba nada y le pidió al riocuartense que lo probara para ver si era él o el auto el que no caminaba. Ga-



Unicas[®] en su tipo



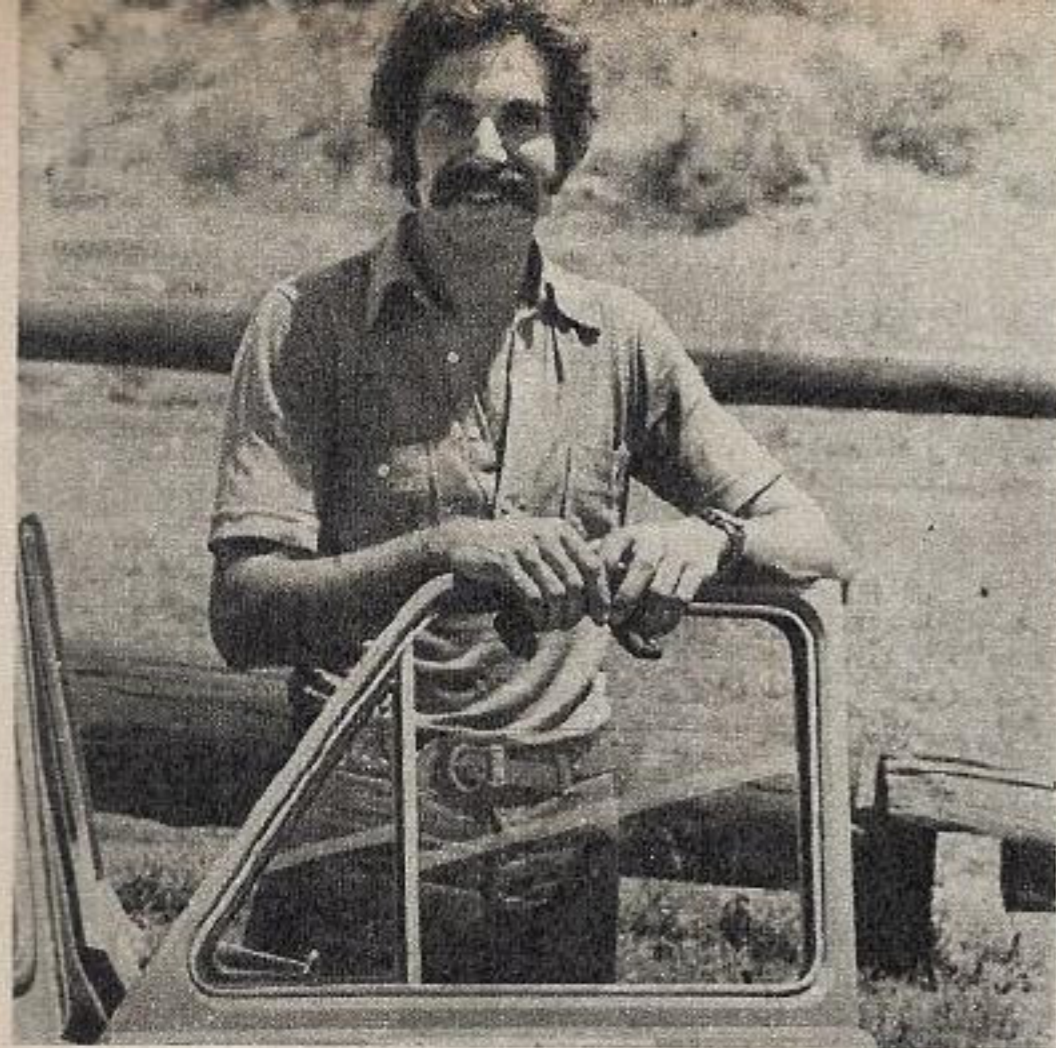
Ruedas RUESCH
visten de lujo su coche.
Mejor frenaje, mayor estabilidad,
menor desgaste de cubiertas.
Unicas ruedas de aleación liviana
fundidas en matrices.

* Fabricantes de las ruedas
especiales para el IAVA 128 TV

Consúltenos personalmente o por carta

RUESCH & CIA. S.A.

Humberto 1º 515-TE 26339- Córdoba
En Buenos Aires: L. TUBIO E HIJOS
Venezuela 1663-TE 38/2397



Cheché y Pepe Cano. Primero y segundo, ambos del Team Raies Competición. Si siguen así este año se las llevan todas. Pepe Cano, como es su costumbre, llora.



Luis Macri y sus bigotes. Es de La Cumbre. Terminó tercero muy cerca del segundo. Téngalo en cuenta. Es otro piloto que entrega el TN.

ro se sentó al volante y a poco —cerca de Estancia El Rosario— entró demasiado fuerte en un viraje y se desbarrancó volcando. El auto quedó inservible para el domingo pero afortunadamente nadie se lastimó. Gallardamente, Garro insistió en que el ex rey de la montaña corriera con su 504, pero éste declinó el ofrecimiento con un "Total no andaba nada. los 128 me iban a pasar por arriba...".

Cheché Carlomagno esperaba en el parque cerrado con ansiedad la llegada de su coequiper Pepe Cano que había largado muy atrás, para ver quién de los dos era el ganador de la clase "B". Al final suspiró aliviado cuando el "Miseria Espantosa" ya no le podía arrebatarse el triunfo. "Me equivoqué

JESUS MARIA - COVADONGA - JESUS MARIA TURISMO NACIONAL
CAMPEONATO DE TREPADA DE MONTAÑA SOCIEDAD ITALIANA DE JESUS MARIA - 21-1-73

Clasificación:

CLASE "C" de 1.301 a 2.000 cm³

IDA			
1º	2	Carlos Garro	Peugeot 504 34m11s2
2º	1	Francisco Mayorga	Peugeot 504 34m16s1
3º	3	Francisco Alcuaz	Peugeot 504 34m24s3
4º	4	José Migliore	Peugeot 504 34m30s2
5º	7	Carlos Pascualini	Fiat 1600 Berlina 34m45s3
6º	6	Norberto D. Castañón	Peugeot 504 35m31s4
7º	23	Italo Astezana	Fiat 1600 Berlina 35m36s
8º	5	"El Orejano"	Peugeot 504 35m42s2
9º	8	Jorge A. Maggi	Peugeot 504 35m46s
10º	16	Juan C. Olivieri	Peugeot 504 35m46s3

Promedio del ganador: 83,884 km/h.

VUELTA			
1º	4	José Migliore	Peugeot 504 33m31s1
2º	2	Carlos Garro	Peugeot 504 33m31s4
3º	7	Carlos Pascualini	Fiat 1600 Berlina 33m46s
4º	16	Juan C. Olivieri	Peugeot 504 34m37s4
5º	6	Norberto D. Castañón	Peugeot 504 34m40s1
6º	5	"El Orejano"	Peugeot 504 34m44s4
7º	8	Jorge A. Maggi	Peugeot 504 34m47s
8º	10	R. R. Caballero	Peugeot 504 35m37s
9º	14	Carlos Carioni	Peugeot 504 35m37s4
10º	29	"Cacho Chico"	Fiat 1600 Berlina 35m43s3

Promedio del ganador: 85,560 km/h.

SUMA DE TIEMPOS			
1º	2	Carlos A. Garro	Peugeot 504 1h07m43s1
2º	4	José Migliore	Peugeot 504 1h08m01s3
3º	7	Carlos Pascualini	Fiat 1600 Berlina 1h08m31s3
4º	6	Norberto D. Castañón	Peugeot 504 1h10m12s
5º	1	Francisco Mayorga	Peugeot 504 1h10m19s3
6º	5	"El Orejano"	Peugeot 504 1h10m21s1
7º	16	Juan C. Olivieri	Peugeot 504 1h10m24s2
8º	8	Jorge A. Maggi	Peugeot 504 1h10m33s
9º	29	"Cacho Chico"	Fiat 1600 Berlina 1h11m43s
10º	10	R. R. Caballero	Peugeot 504 1h11m48s1
11º	14	Carlos Carioni	Peugeot 504 1h11m55s4
12º	45	Omar Valentini	Fiat 1600 Berlina 1h13m01s2
13º	20	Eduardo Otero	Peugeot 504 1h14m07s
14º	28	Hernán Dubourg	Peugeot 504 1h14m45s4
15º	25	Horacio Bertrán	Peugeot 504 1h15m38s
16º	22	Felipe Macarrón	Peugeot 504 1h15m49s3
17º	46	Ignacio Goycochea	Peugeot 504 1h16m23s1
18º	23	Italo Astezana	Fiat 1600 Berlina 1h18m57s4
19º	44	Roque Pérez	Peugeot 404 1h19m05s4
20º	27	Walter Gasparini	Peugeot 504 1h19m21s4

Promedio del ganador: 84,701 km/h.

CLASE "B" de 851 a 1.300 cm³

IDA			
1º	87	José Cano	Fiat 128 34m45s4
2º	51	José A. Carlomagno	Fiat 128 34m51s2
3º	85	Luis Macri	Fiat 128 34m51s2

4º	86	Eitel Massoni	Fiat 128 35m00s2
5º	56	E. Hintermeister	Fiat 128 35m04s1
6º	52	Juan Carlos Rizzuto	Fiat 128 35m10s2
7º	63	Eduardo Chiavaroli	Fiat 128 35m13s
8º	83	Mario Stillo	Renault 12 35m16s
9º	54	Carlos Piazza	Fiat 128 35m39s3
10º	79	José Orozco	Fiat 128 35m43s

Promedio del ganador: 82,596 km/h.

VUELTA			
1º	51	José A. Carlomagno	Fiat 128 33m40s3
2º	85	Luis Macri	Fiat 128 34m02s4
3º	87	José Cano	Fiat 128 34m09s3
4º	90	Horacio Echaniz	Fiat 128 34m30s
5º	83	Mario Stillo	Renault 12 34m41s3
6º	71	Rubén Brizzio	Renault 12 34m49s
7º	54	Carlos Piazza	Fiat 128 34m53s
8º	55	A. Gammernann	Fiat 128 35m05s1
9º	70	Raúl Lencinas	Fiat 128 35m16s4
10º	95	Alberto Branda	Fiat 128 37m17s2

Promedio del ganador: 84,917 km/h.

SUMA DE TIEMPOS			
1º	51	José A. Carlomagno	Fiat 128 1h08m32s1
2º	87	José Cano	Fiat 128 1h08m55s2
3º	85	Luis Macri	Fiat 128 1h08m59s1
4º	83	Mario Stillo	Renault 12 1h09m58s2
5º	54	Carlos Piazza	Fiat 128 1h10m32s4
6º	71	Rubén Brizzio	Renault 12 1h10m38s2
7º	55	A. Gammernann	Fiat 128 1h11m15s2
8º	63	Eduardo Chiavaroli	Fiat 128 1h11m17s2
9º	70	Raúl Lencinas	Fiat 128 1h11m27s2
10º	81	Bruno Senki	Fiat 128 1h12m40s2
11º	88	Julio Vergez	Renault 12 1h12m48s2
12º	69	Raúl Ventimiglia	Renault 12 1h13m06s3
13º	59	Carlos Colavino	Renault 12 1h13m15s3
14º	92	Santos Raspanti	Fiat 128 1h14m14s2
15º	78	Gilberto Codamuro	Fiat 128 1h14m17s4
16º	101	Guillermo Alonso	Fiat 128 1h14m37s3
17º	93	Gonzalo Villalobos	Renault 12 1h15m08s2
18º	64	Jorge Freytes	Fiat 128 1h15m38s4
19º	96	Carlos Torres	Fiat 128 1h16m14s
20º	90	Horacio Echaniz	Fiat 128 1h16m18s3

Promedio del ganador: 83,712 km/h.

CLASE "A" hasta 850 cm³

SUMA DE TIEMPOS			
1º	118	Jorge Rizzuto	Renault Gordini 1h18m00s2
2º	113	Aldo Agorio	Fiat 600 1h18m43s3
3º	132	Raúl Busto	Fiat 600 1h20m23s
4º	121	"Spada-Cosma"	Renault Gordini 1h21m06s1
5º	122	Omar Carbonari	Citroën 3 CV 1h21m58s1
6º	118	Juan Mastromarino	Citroën 3 CV 1h24m02s3
7º	127	Roberto Bottino	Fiat 600 1h28m13s2
8º	129	Miguel González	Citroën 3 CV 1h29m03s
9º	131	Fernando Bagnis	Citroën 3 CV 1h33m28s2



Fuera del autódromo la carrera se llama ENTEL

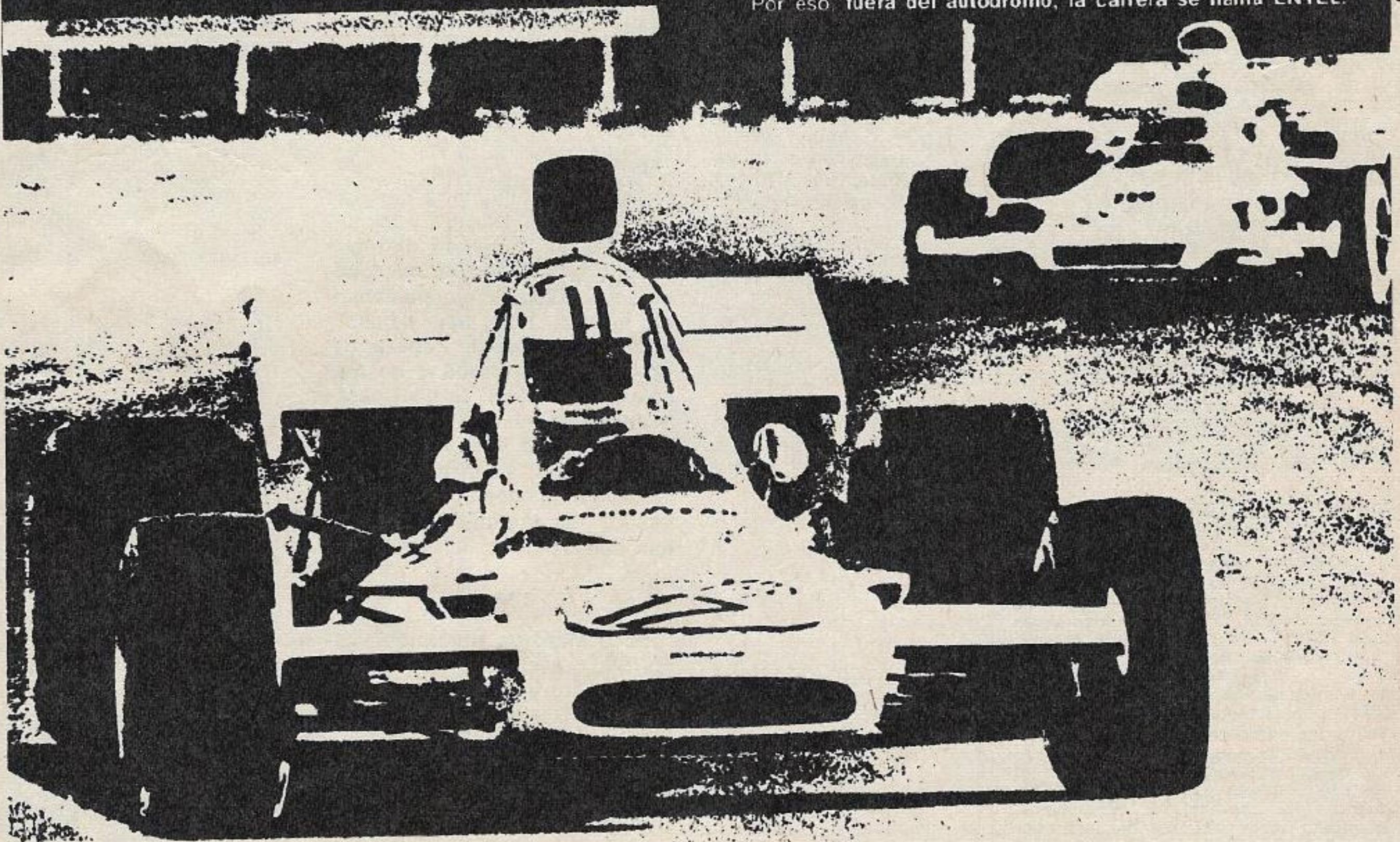
Dentro del autódromo, cabinas y oficinas públicas atendidas por personal bilingüe, redes de télex para enviados especiales y agencias nacionales e internacionales de noticias y una compleja red conectada a equipos de computación inmediata que funcionan a distancia.

Todo un complejo sistema de comunicaciones, obra de ENTEL, para que usted, fuera del autódromo, frente a su televisor, junto a su receptor, en cualquier lugar del país o en el exterior, siga las alternativas de la carrera automovilística que se disputa en la ciudad de Buenos Aires.

O para que el lector de todo el mundo, encuentre la crónica en su diario o revista favorita.

Su vasta red de microondas, sus líneas microfónicas y cables coaxiales, las dos antenas transmisoras de la estación terrena de Balcarce, forman en esos momentos la maravillosa red con que ENTEL transporta a todo el territorio argentino y al mundo entero las emociones de la gran prueba internacional, primera del Campeonato del Mundo 1973.

Por eso, fuera del autódromo, la carrera se llama ENTEL.





EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A.
Tel. 32-6010 al 29

Av. L. N. Alem 896
Capital Federal

PRESIDENTE

César Civita

GERENTE GENERAL

Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL

Edmundo P. Scattini

GERENTE DIVISION EDITORIAL

Raúl H. Burzaco

GERENTE DE DISTRIBUCION

Luis Marino

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS

Roberto Leone

CORSA

Nº 353 - Del 23 al 29 de enero de 1973

GERENTE EDITORIAL

Carlos Ibáñez

DIRECTOR

Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopeña

REDACCION

Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi,
Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Carlos Neira,
Enrique Sánchez Ortega y César M. Sorkin

COLABORADORES

Carlos Agustín, Héctor Cademartori, Nicolás
Gelormini, Andrés Meyer, Armando Rivas,
Pedro Siedmann y Héctor Ocampo

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti y Carlos Alberto Romanó

FOTOGRAFIA

Alfredo Albornoz

SECRETARIA

Olga Escuredo de Cúneo

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR

Juan A. Abraham (EE.UU.), Franco Lini (Italia),

GERENTE DE PROMOCION Y PROPAGANDA

Stefan Strocen

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente de Publicidad

Ernesto del Castillo

Supervisor

José Alberto Rivas

Promotores

Juan Carlos Morel
y Alberto Oliveira

Tráfico

Nilda Marruco

PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 3º, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 32-6010-29. Adherido al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). 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 otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelec. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. - DISTRIBUCION: Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585, Interior y Exterior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Buenos Aires. Teléfonos 45-0406/87-204344.

—dijo el menudito Cheché—
tendría que haber largado sin acompañante (ya que el uso de este artefacto fue por esta vez opcional) **pero si te digo para qué lo llevé te va a reír: para que me tuviera la palanca de cambios en segunda, ya que en los 128 es bastante común que se salte...**".

El tema de los acompañantes. En la clase grande, **Mayorga, Garro, Alcuaz**, entre otros, llevaron compañía. **Migliore, "El Orejano", Castañón, Pascualini y Rabanaque Caballero**, fueron algunos de los que prefirieron viajar solos. **"El Orejano"** refiriéndose a nuestro **"Pistolita" Delgado**, que habitualmente va con él, acotó: **"Es mejor viajar solo, que mal acompañado"**.

Pregunta a **Picho Pascualini** en parque cerrado: **"¿Algún problema? —No, ninguno... solamente que corro con un Fiat 1600. Cuando salga el 125 la cosa va a cambiar"**. Picho fue como siempre el espectáculo esperado. En nuestro dos observatorios fue el que más fuerte pasó; a la vuelta en la salida del puente sobre el río Ascochinga puso los pelos de punta al pasar lamiendo la montaña.

Pepe Cano abrazado a **Carlomagno** se lamentaba por haber perdido la carrera por culpas ajenas: **"Faltando diez km de tierra en la vuelta, me topé con dos 128 que se peleaban entre ellos y no me dejaban acercar. Imposible rebasarlos ya que me acercaba y no me dejaban el hueco. Al final pasé a uno pero el otro me siguió llevando a la rastra..."**. Los pañuelos no alcanzaban para las lamentaciones del bueno de Pepe y las lágrimas amenazaban con embarrar el lugar.

Paco Mayorga viajó bien a la ida (llegó a cinco segundos de Garro) pero a la vuelta se repitió lo de la edición anterior en esa misma carrera y en el mismo lugar. Pinchó una goma y perdió todo. El arroyo San Miguel no le es propicio.

Esta vez el agradecimiento es para los muy gauchos amigos de **Del Seri y Piano** de Tablada SA, concesionario Citroën en Córdoba, que pusieron a nuestra disposición un AMI 8 gracias al cual llenamos nuestros ojos de serranía y pudimos cumplir —al menos

aparentemente— con nuestra misión. Gracias.

Dos uruguayos vinieron a ver cómo es el asunto ese de las montañas y las trepadas. **Alberto Branda** (árbitro de la elegancia montevideana) vino con un Fiat 128 y **Julio Vergez** trajo un Renault 12. Julito al final fue 11º y Branda que había pasado tres autos a la ida molagró lo hecho al darse un montañazo. **"Es la primera vez que vemos un camino de mon-**



La bolita de Aldo Agorio. Pese a los esfuerzos del hombre de Mina Clavero, Jorge Rizzuto con su Renault se alzó con la más chica de las clases.

Paquito Mayorga y su renovado Peugeot 504 color bermellón. Segundo a la ida y goma pinchada a la vuelta. Lástima. Igual fue quinto. Tendrá que pelear con Garro.

taña de este tipo. Pensamos que el piso sería mejor. La piña vino cuando se salió la segunda marcha y me distraje al ponerla en su lugar". Su labor de todas maneras fue muy meritoria porque con el auto golpeado llegó 9º a la vuelta.



Un reaparecido, pero no en la carrera en sí. Don Andrés Rouco volvió a transmitir una competencia, esta vez intgerando rubro con Carllitos Legnani y sus Campeones del Camino.

Estaba contento como mono con reloj cromado. Una decena de radios, tres de la capital, informaron sobre la Jesús María-La Cumbre. El Turismo Nacional está comenzando a interesar a todos los sectores. Esperemos que cuando haya carreras de Fórmula Uno o TC, también se le brinde información de TN al oyente.



Jorge Rizzuto, el ganador de la categoría "A" (que se corrió con puntos para el Campeonato

de Trepadas cordobés) acusó 5.400 r.p.m. en su Gordini lo que equivale a algo así como 137 km/h de velocidad máxima. Con esta cifra se adquiere un triunfo entre los chiquitines. Su hermano Juan Carlos tuvo menos fortuna con el 128 ya que al llegar a Estancia El Rosario acusaba soupladura de junta y ni siquiera intentó probar el regreso.



Luis Macri. Atención a este nombre. Es de La Cumbre y tiene bastantes antecedentes en

los últimos zonales cordobeses. Con un 128 preparado por él mismo salió tercero a la ida y segundo en el regreso, luchando contra el poderoso equipo del Turco Raies. Creyendo que había ganado la vuelta tuvo una discusión después de la carrera con la gente de CADAD quienes según él le abultaban el tiempo en un minuto pero al hacerle ver Bravo, Ponce y Vedoya el mal entendido, se disculpó hidalgamente. Otro cordobés que anda fuerte sin grupo.



del auto a casa...



...y de casa al auto.

Unico reproductor de magazines estereofónicos de 8 pistas, de uso combinado para el hogar y el auto
El equipo se compone de 3 partes:
 ● reproductor
 ● caja alojamiento
 ● mueble modular.
 24 watts de salida. Sintonía fina para

corregir defectos de grabación.
 Indicador de bandas iluminado.
 Salida para parlantes externos con llave selectiva. Calidad de audio y potencia suficiente para excitar parlantes externos, extrapesados. Controles frontales, volumen, tono, balance, cambio de banda.

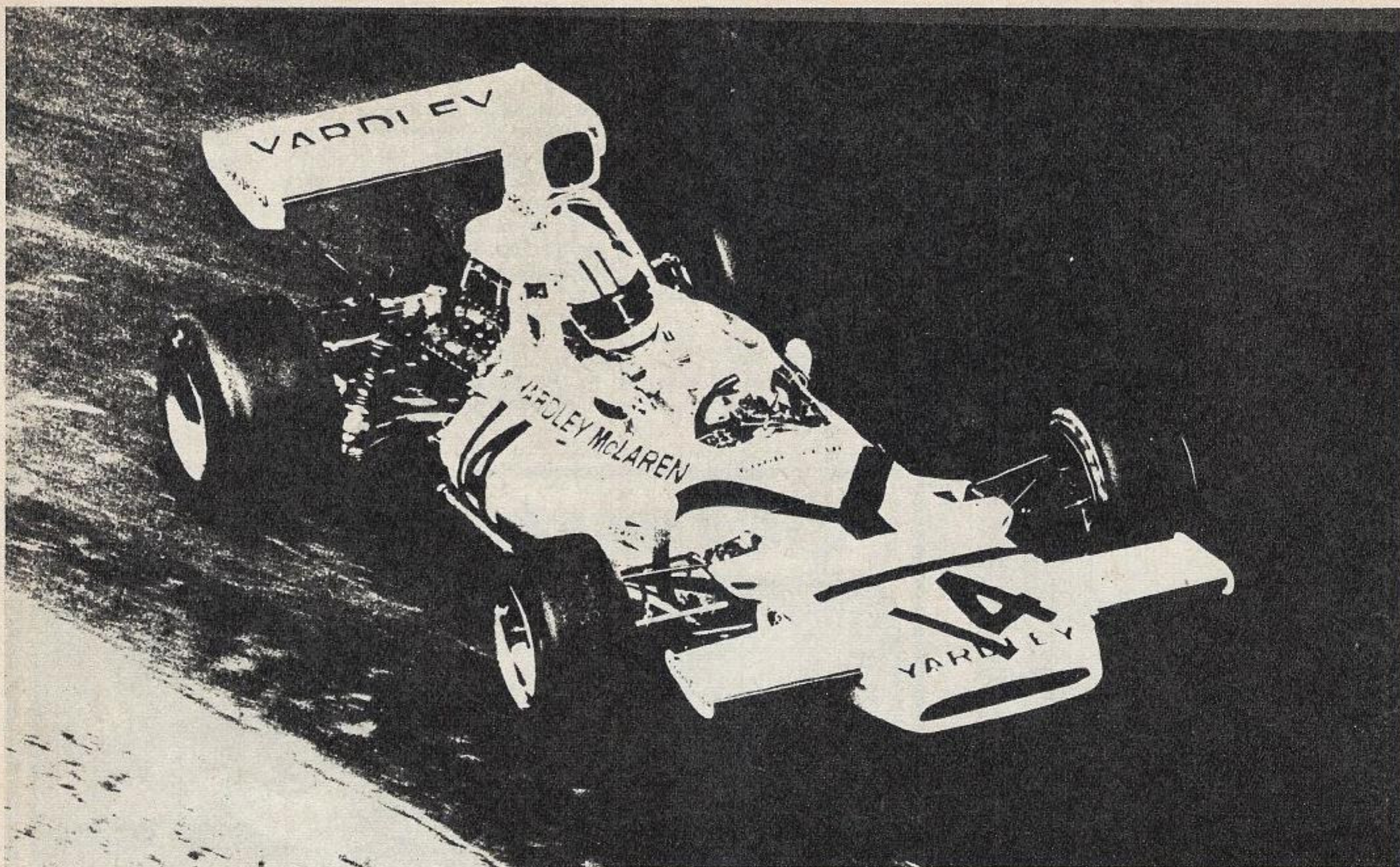
HOME CAR ESTEREO 8

UN PRODUCTO

Televa 

CALIDAD EN TODO

YUSTE



G.P. DE LA ARGENTINA

EL DOMINGO 28 EN EL AUTODROMO

EL LUNES 29 EN **CORSA**

Nº EXTRAORDINARIO

MAS PAGINAS Y MAS COLOR DEDICADAS A LA F. I INTERNACIONAL.

RECUERDE: EL LUNES 29 EL GP REVIVE EN **CORSA**



Raúl Busto. Demostró que no sólo maneja en el autódromo sino que sabe muy bien cómo viene la mano en la montaña. Fue tercero en la clase chica pese a no tener presión de aceite.

Francisco Alcuaz fue tercero en la subida y a poco de comenzar el descenso torció la barra Panhard. Lo mismo le pasó a Carlos Díaz Mayer en la trepada.

Felipe Macarrón, ex capo de carreras de Citroën en Buenos Aires y alrededores, hizo su debut en la montaña. En parque cerrado le prometió al defensor de los "patitos" (Carlos Mastromarino) una pila de fierros para su 3 CV. El platense se quedó sin frenos en la bajada.

No vamos a dar puntajes pero sí a decir que nos impresionaron bien en la trepada —que vimos en las Tres Cascadas, un lugar de ensueño— el andar de los siguientes: Garro, Migliore, Pascualini, Maggi, Carrioni, "Cacho Chico" y Sesto en la clase "C". Rizzuto, Carlomagno, Sassi, Hintermeister, Barceló, Mazzoni, Stillo, Bran-

da y Cano en la "B". De la "A" no podemos abrir juicio porque en nuestro observatorio domina un repecho donde los autos chicos venían cinchando-penosamente a poca velocidad.

La cordialidad de la gente de Jesús María, acaudillada por el inquieto Rubén Cúcchero es apabullante. Si se otorgaran puntajes para los organizadores éstos estarían peleando el primer puesto pese a su poco fogeo.

El Turco Raies estaba hinchado como galleta mojada. "Este año los matamos a todos —bravuconeaba— primero y segundo puesto para nosotros". Obviamente se refería a los Raies motor boys (Carlomagno y Cano) que ocuparon esos puestos en la clasifica de la clase "B".

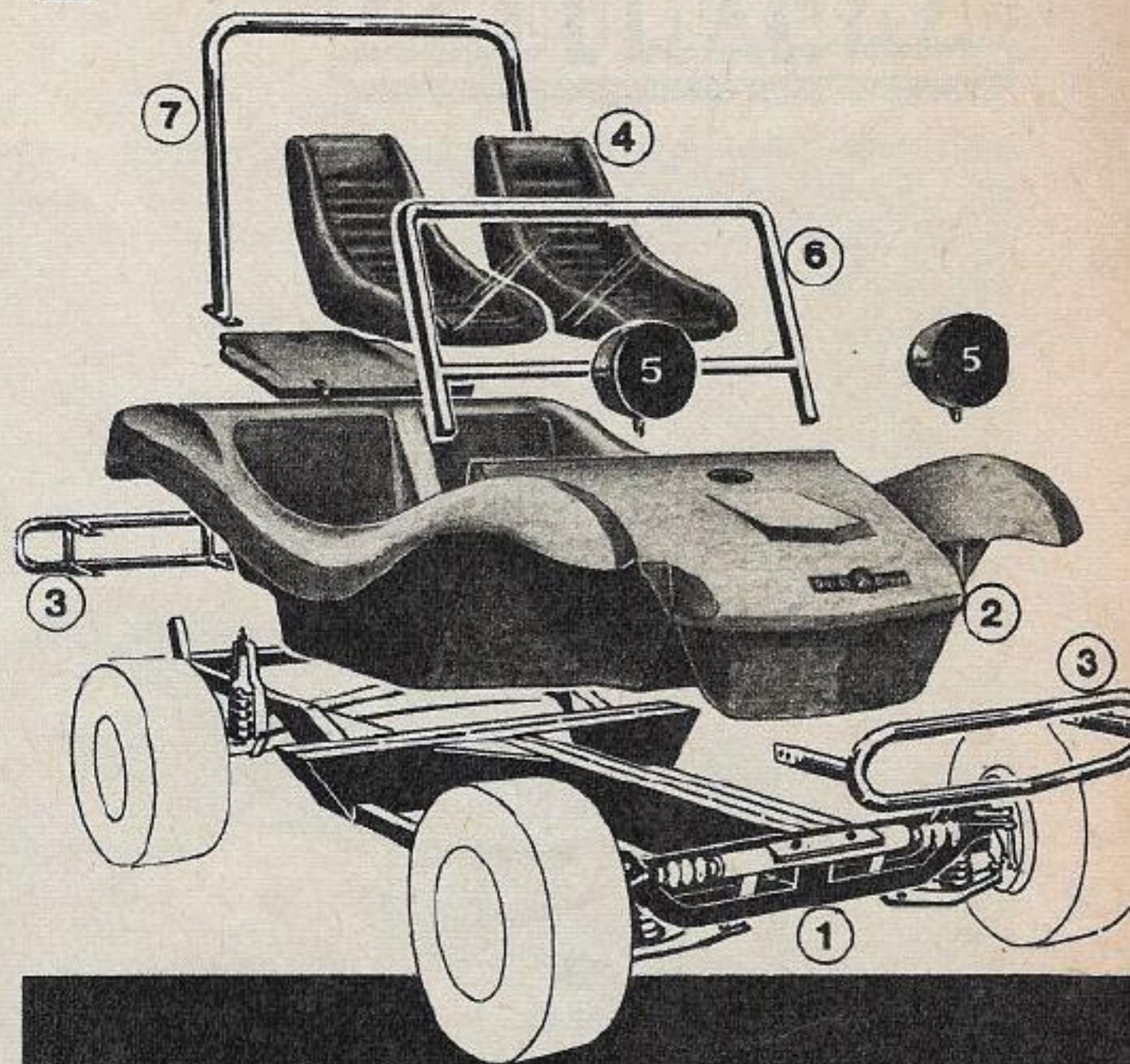
¡ULTIMO MOMENTO!

LISTA DEFINITIVA DE PILOTOS Y AUTOS PARA EL GP DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Ha quedado ya confirmada la lista definitiva de los equipos que correrán el próximo domingo en el autódromo la primera carrera del campeonato mundial de conductores. Sobre el cierre de este número se supo que no puede venir el flamante equipo Shadow por un problema con la Asociación de constructores de F.1 a pesar de tener sus autos listos y —por otra parte— que Nikki Lauda será piloto de un BRM y no de un March. Estos son los nombres.

Nº	Piloto	Equipo-Marca
2	Emerson Fittipaldi (Brasil)	John Player Special-Lotus 72D
4	Ronnie Peterson (Suecia)	John Player Special-Lotus 72D
6	J. Stewart (Gran Bretaña)	ELF-Tyrrell 005
8	François Cevert (Francia)	ELF-Tyrrell 006
10	C. Reutemann (Argentina)	Motor Racing Development Brabham BT39
12	Wilson Fittipaldi (Brasil)	Motor Racing Development Brabham BT39
14	D. Hulme (N. Zelandia)	McLaren M19
16	Peter Revson (EE. UU.)	McLaren M19
18	Jacky Ickx (Bélgica)	SEFAC Ferrari B2
20	Arturo Merzario (Italia)	SEFAC Ferrari B2
22	Mike Beuttler (G. Bretaña)	STP-March 721 G
24	J. Pierre Jarier (Francia)	STP-March 721 G
26	M. Hallwood (G. Bretaña)	Brooke Bond Oxo-Surtees TS14A
28	Carlos Pace (Brasil)	Brooke Bond Oxo-Surtees TS14A
30	Jean P. Beltoise (Francia)	Marlboro-BRM P160
32	G. Regazzoni (Suiza)	Marlboro-BRM P160
34	Nikki Lauda (Austria)	BRM P160
36	Nanni Gili (Italia)	Frank Williams-Politoys FX3 B
38	H. Ganley (N. Zelandia)	Frank Williams-Politoys FX3 B

El que quiere puede...



... porque en poco tiempo, con algunas herramientas, y siguiendo nuestras instrucciones, UD. PODRA ARMARLO.

... porque para ello le ofrecemos el KIT BASICO mas completo: 1) Chasis, 2) Carrocería pigmentada, 3) Juego de paragolpes, 4) Butacas tapizadas con correderas, 5) Faros delanteros, 6) Parabrisas completo, 7) Barra antivuelco, más la instalación eléctrica y los planos de armado.

... porque se lo financiamos hasta en doce cuotas.

No olvide que además tenemos capota con puertas, techo duro retirable, carenados laterales, instrumental especial con consola, portaequipaje, y muchos otros accesorios opcionales.

REPRESENTANTES AUTORIZADOS:

R. EXPOSITO: Av. San Martín 7160 - Tel. 50-4700 - Capital Federal

ALFARO Y DEMICHELIS: Pasco 625 - Tel. 48-0197 - Capital Federal

UNION MOTORS: Castro 2269 - Tel. 922-7885 - Capital Federal

TRONCOMOVIL: Av. H. Yrigoyen 9807 - Tel. 243-9435 - L. de Zamora

F. D. BOZZINI: Rivadavia 14800 - Tel. 658-3368 - Ramos Mejía

VALLASCIANI HARRIET: Espora 64 - Tel. 2-4864 - Bahía Blanca

HECTOR ACOSTA: Colón 119 - Piso 1º - Of. 1 - Tel. 4-3223 - Córdoba



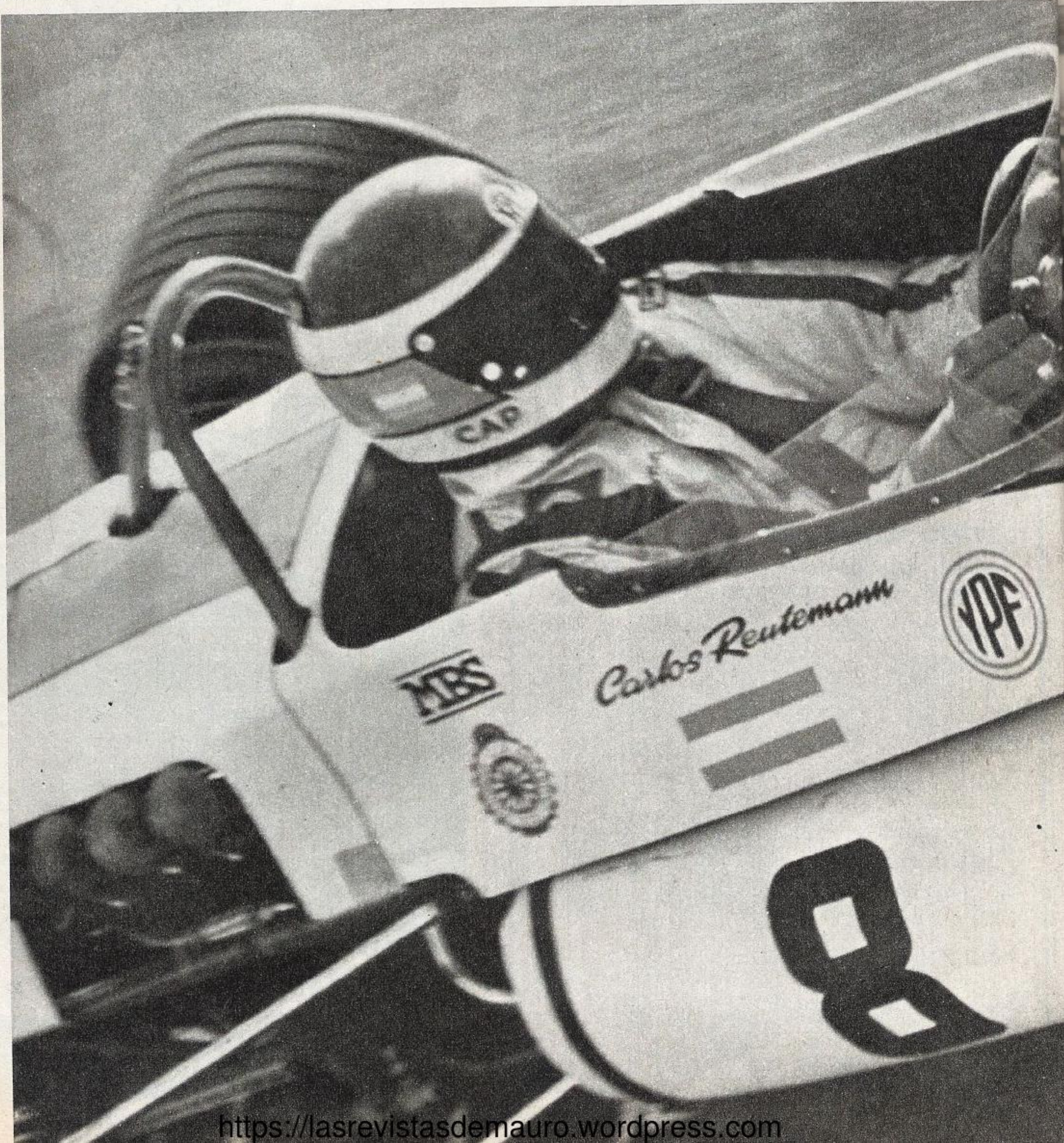
FABRICA

DICKY S.A.: Av. Alvarez Jonte 6125/39 - Cap. - Tel. 641-6073



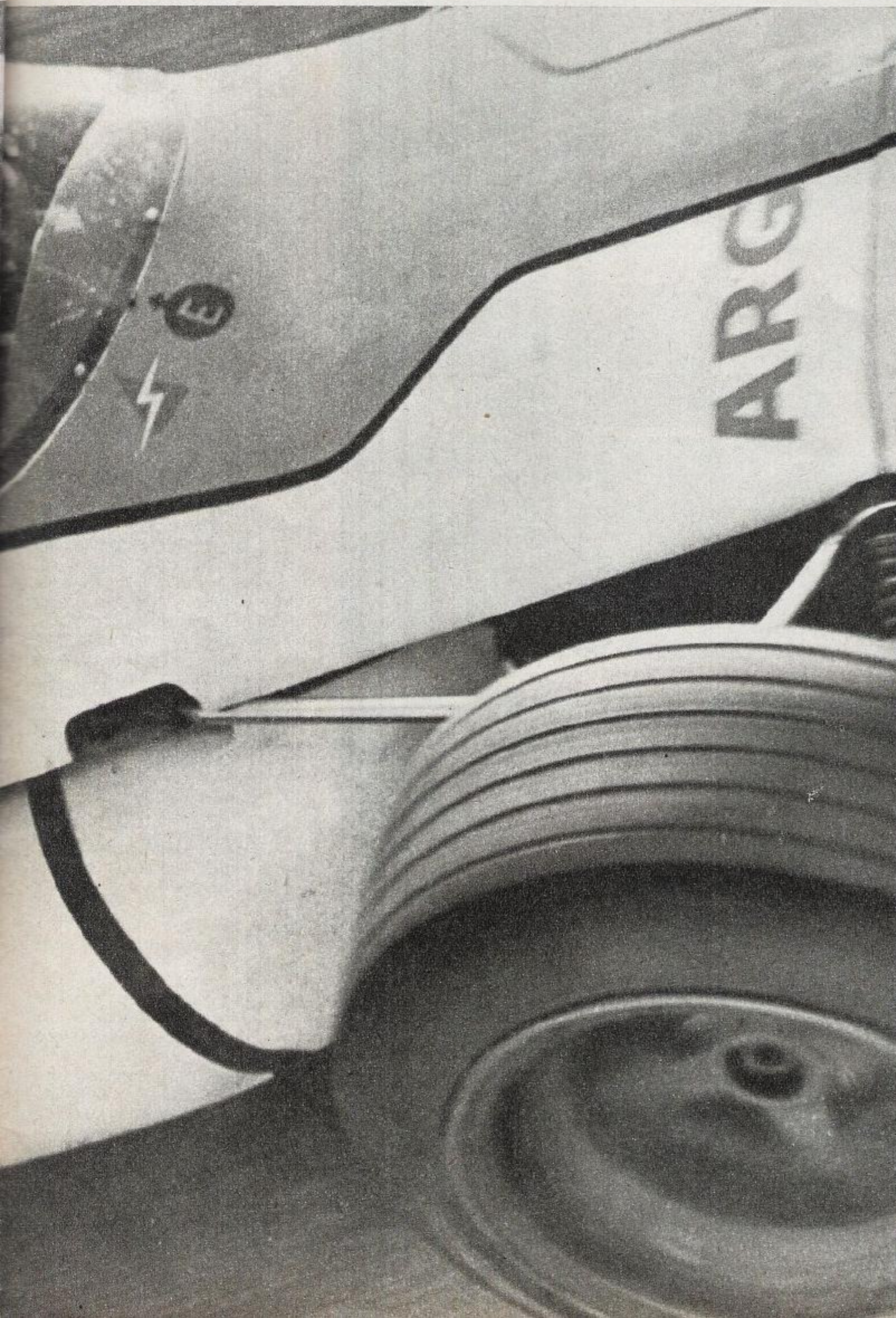
¡ LISTO

El lunes 16 el último sol de la tarde vio sa



... PARA LARGAR !

Reutemann a la pista del Autódromo para iniciar su entrenamiento para el domingo. Es la esperanza de todos.



EL PROXIMO DOMINGO SE PONE EN MARCHA EN EL AUTODROMO MUNICIPAL EL CAMPEONATO MUNDIAL 1973 CON EL GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA. LAS POSIBILIDADES, LOS AUTOS, LAS PRUEBAS DE REUTEMANN Y TODO LO RELATIVO A LA GRAN CARRERA.

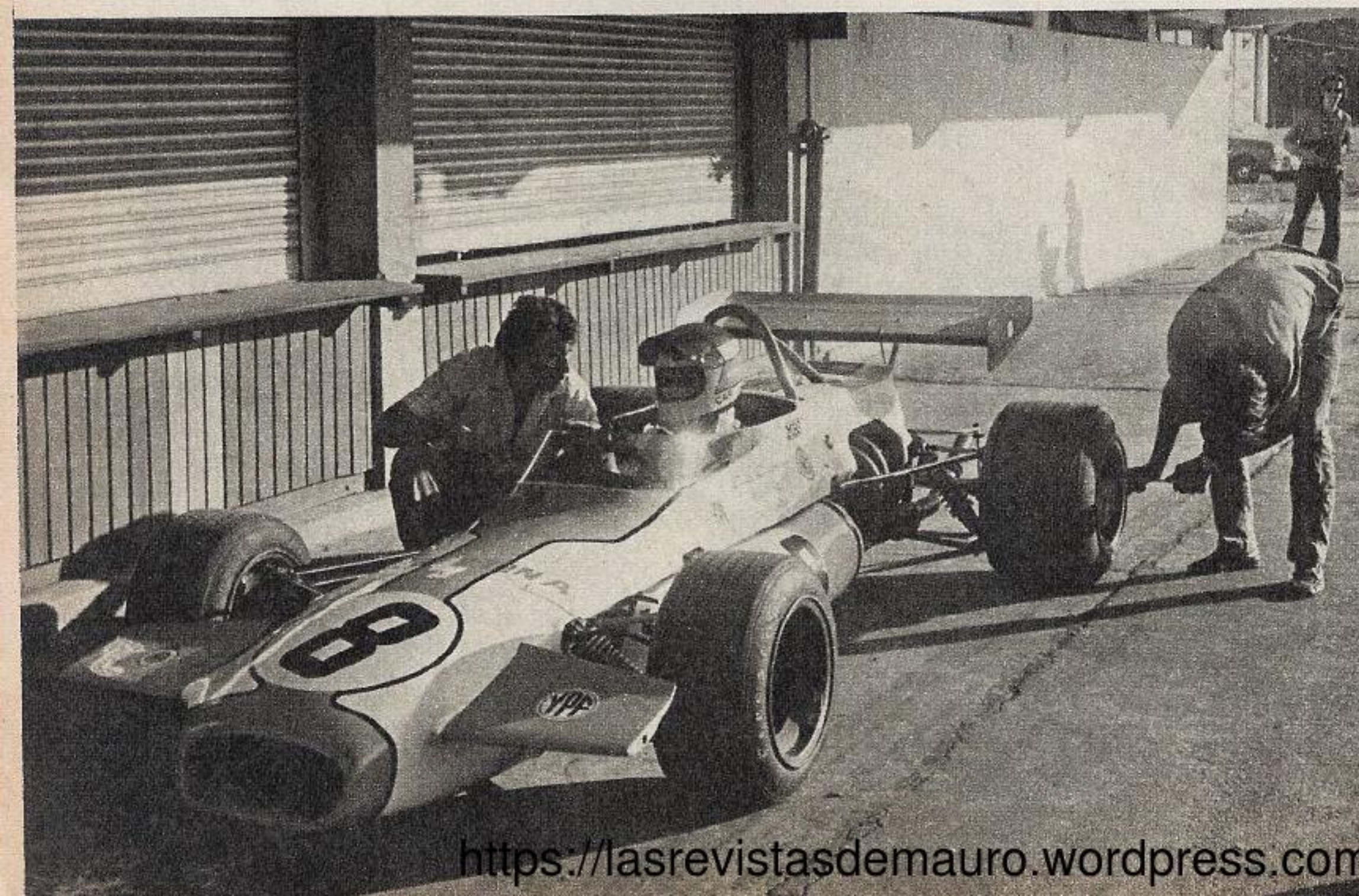
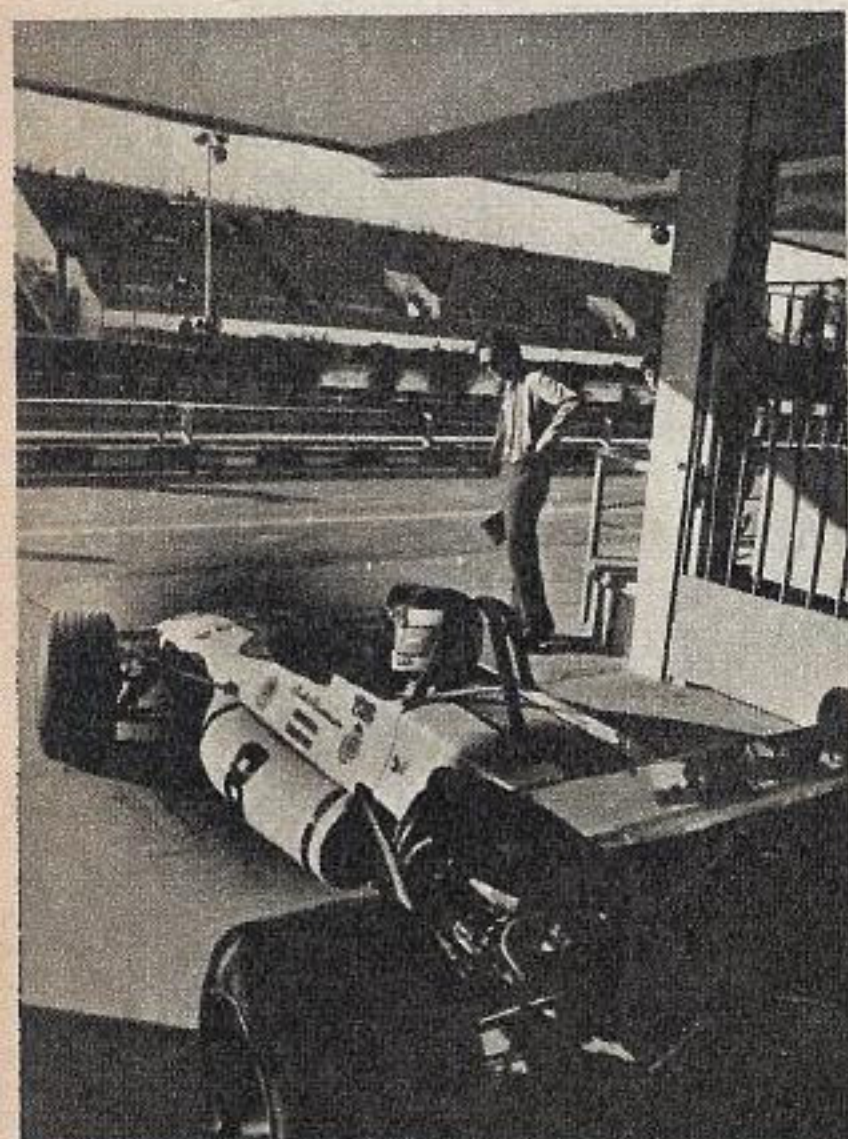
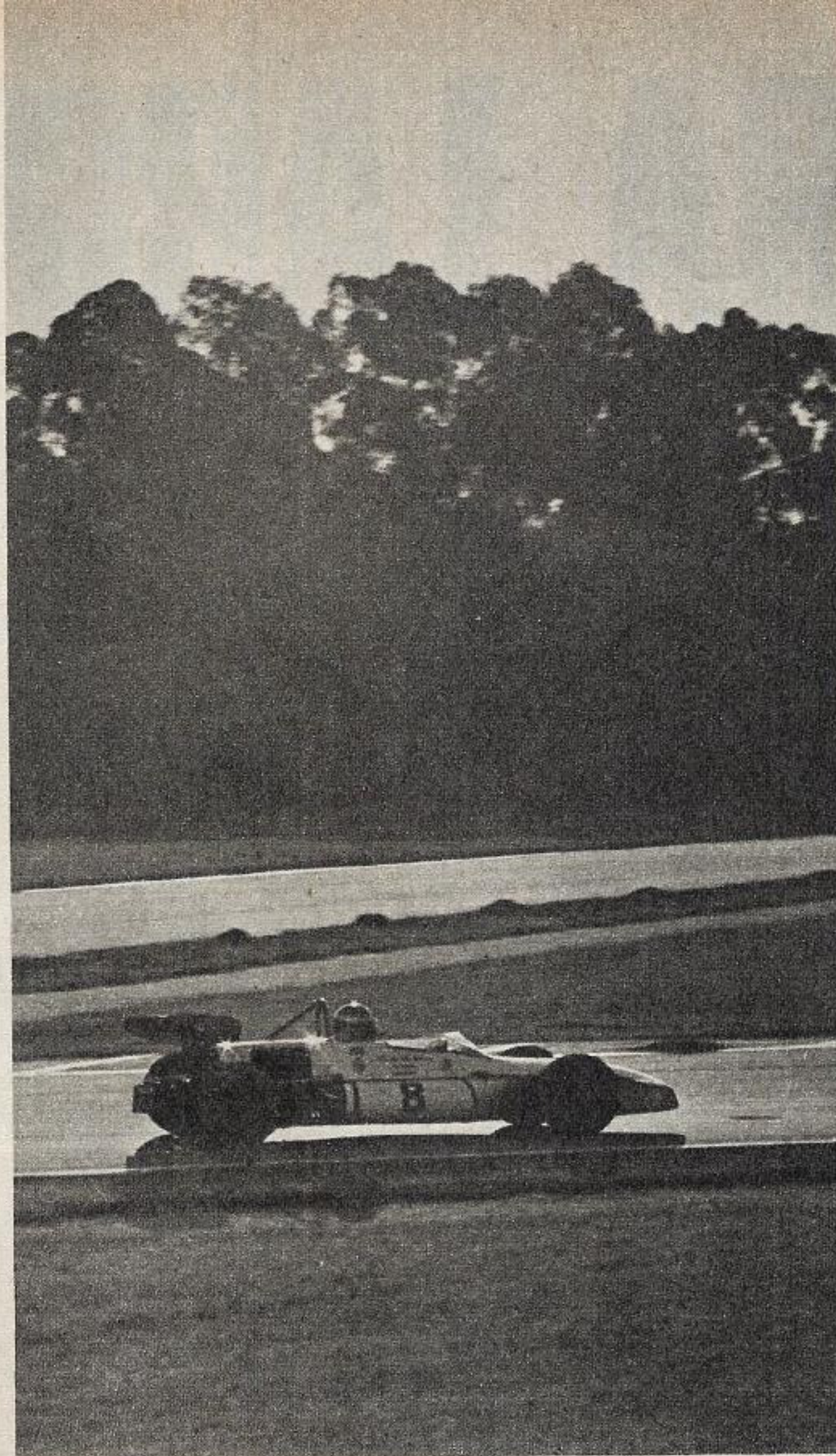
¿Y quién ganará el domingo? Con los autos y los pilotos llegando en este momento a nuestro país, el Gran Premio de la República Argentina entra en su semana decisiva y que alcanzará el punto culminante el próximo domingo cuando se viva otra vez la emoción inigualable de ver a los monstruos listos para largar.

A esta altura de la situación ya todo el mundo se hace la pregunta que anunciábamos al comienzo y después de prolongadas discusiones sobre el tema se hizo evidente que el favoritismo de Stewart era absoluto. Este año el Gran Premio de la República Argentina será difícil como nunca, la lucha estará entre varios pero la figura de Stewart aparece agigantada frente a los demás por sus desempeños de final de temporada en 1972, por sus pruebas en el pasado diciembre dejando todo a punto para esta carrera y principalmente por su reconocida intención de arrasarse con todo en este año para retirarse del automovilismo con el título mundial bajo el brazo.

Carlos Reutemann fue matemático en sus tiempos. Demostró estar en perfecto estado.

**Izquierda, abajo:
Reutemann conversa con Pilotto para poner el auto a punto antes de salir a dar una gran cantidad de vueltas continuadas.**

El Brabham BT-36 sale a la pista. Después de más de un año de inactividad volvió a ponerse en marcha.



¿Y Fittipaldi? Al fin y al cabo es el campeón del mundo pueden decir todos. Pero una cosa nos hace inclinar la balanza a favor de Stewart. Para 1973 el equipo Lotus cambió de marca de neumáticos y pasa a usar Good Year en lugar de Firestone y la diferencia se puede pagar en la primera carrera. Stewart tiene ya todos sus datos en la cabeza para el auto que correrá el domingo. Fittipaldi estrenará en cambio el Lotus con las Good Year y por más que haya estado probando durante la semana anterior en Sudáfrica no es lo mismo que haber girado en el propio Autódromo Municipal. El equipo Lotus estrena a su vez otro piloto —Ronnie Peterson— y por lo tanto el esquema operativo del equipo de Chapman no tendrá la sólida homogeneidad que caracteriza al de Ken Tyrrell.

Esto no significa por supuesto que hay diferencias notables entre Stewart y Fittipaldi. Los dos saldrán a pelear como lo hicieron en todo el año pasado y el resultado es imprevisible pero personalmente nos inclinamos esta vez por Stewart como bien lo muestra el rápido pronóstico que evaluamos en la tarde del viernes.

Lotx y la Ferrari son como siempre una incógnita. Por una de esas cosas aparecen ambos con todos los cables en orden como en Nürburgring y dominan de punta a punta, pero en un circuito como el de Buenos Aires —lento y trabado— eso no parece probable y si bien el binomio resulta siempre digno de atención no podría ubicarse en el mismísimo plano de expectativas que Stewart y Fittipaldi.

Huíme y Revson tienen detrás al efectivo equipo McLaren y eso es muchísimo aunque no todo lo necesario para ganar a lo Stewart o a lo Fittipaldi. Los dos pueden ser ganadores, pero en un tipo de carrera más especulativa, donde la carrera se vaya dando de una manera que favorezca los planes del equipo de Teddy Mayer. Pero lo mismo hay que tenerlos en la mira.

Puede andar muy bien Cevert con otro auto similar al de Stewart. Es interesante ver a Mike Hailwood y Carlos Pace con los nuevos Surtees, como asimismo a Clay Regazzoni en su nuevo equipo, el británico BRM. Y por supuesto que es muy importante el debut de Ronnie Peterson en el equipo Lotus, un hombre siempre apto para la punta pero que teóricamente debe tomar su primera carrera con un poco más de tranquilidad que la habitual.

Frente a todos estos considerandos, falta ubicar a Carlos Reutemann, la esperanza argentina, en la lista de posibilidades para esta primera carrera del campeonato mundial 1973. Después de todo un año de correr F-1, Carlos Reutemann es un piloto mucho más experimentado y hecho a la categoría que cuando asombró al mundo con su primer puesto de partida en el GP de la Argentina hace exactamente un año. Paradójicamente, sin embargo, creemos que es muy difícil que pueda repetir ese primer registro por delante de Stewart y Fittipaldi. Como en las últimas carreras del año pasado, su ubicación en la línea de largada debe estar entre las tres primeras filas. De allí deben proyectarse sus aspiraciones a uno de los seis primeros puestos, o sea los que dan puntos, y donde creemos que Lole tiene que estar al cabo de la carrera si el auto no sufre una falla mecánica. Con más experiencia que el año pasado, seguramente no irá a la lucha de entrada por la punta que pueda desgastarlo inútilmente. Pero estará sí en los primeros puestos con una performance normal. De acuerdo a como se desarrolle la carrera aplicará en definitiva el mejor plan posible y que todos esperamos que resulte inmejorable.

Los dos casos de condiciones climáticas extremas —lluvia por un lado o excesivo calor por el otro— pueden alterar todos los esquemas previos pero con dificultades similares para todos, las preponderancias de los candidatos seguirán manteniéndose. Sobre el tiempo de clasificación —recordemos que Reutemann registró 1m 12s 4 para conseguir la pole position— el propio Lole arriesgó que será difícil bajar el 1m 11s pero será cuestión de esperar la primera sesión de ensayos para saber cuál será el progreso habido luego de un año justo.

G. S.

DIARIO DE UN ENTRENAMIENTO

Mientras se ultimaban los detalles y comenzaban a llegar las gomas para los coches de Fórmula Uno, el autódromo cobró vida el lunes de la semana pasada cuando Carlos Reutemann inició su entrenamiento para el Gran Premio. A tal efecto, el ACA sacó a la luz uno de los detenidos Brabham BT 36 y a las 6 de la tarde del lunes Carlos Reutemann se introdujo de nuevo en su cockpit como en 1971 cuando se clasificó

subcampeón de F-2 internacional detrás de Ronnie Peterson.

La idea era ir acostumbrando al cuerpo otra vez al auto de carrera y girar en el circuito 9 del autódromo donde se correrá la Fórmula Uno el domingo. La cronología de los tres días de pruebas nos dice lo siguiente.

LUNES 15

Delante de una multitud de curiosos, el Brabham atronó el espacio con su motor ululante y saliendo de boxes se perdió rumbo al curvón mientras Reutemann enganchaba la quinta.

Dio dos o tres vueltas, paró y sus primeras palabras fueron más que significativas: —"Qué auto bárbaro!".

Casi un año y medio después Lole reconoció que el BT 36 sigue siendo un chasis excelente. Staffa recordaba los momentos brillantes de 1971 y Pilotto tocaba la barra como en un entrenamiento para una carrera en Europa.

Los primeros giros fueron sólo para ir adecuando el auto a la pista y así Reutemann paró repetidamente para regular barras y lograr el mejor apoyo del coche ayudado por las temperaturas de gomas que marcaba el pirómetro de Andolfatto.

"Queremos que Reutemann gire por lo menos 50 vueltas de un tirón para ir acostumbrándose otra vez. Total, si el GP son 90 vueltas esto es un juego —nos explicaba Staffa—. Primero sale con gomas con dibujo para hacer trabajar bien los brazos y mañana o pasado pondremos las slick que hacen deslizar más el auto. Una vez que el auto está más o menos listo le digo que salga a dar vueltas y que no pare más. No hay que conseguir tiempos sino simplemente girar."

Eran poco más de las siete de la tarde y Reutemann salió finalmente a cumplir la parte importante del entrenamiento. Su ritmo se hizo matemático y giraba como una máquina entre 1m 20 seg. y 1m 21 seg. En una vuelta llegó a bajar el minuto y 20 seg. lo cual es un tiempo muy interesante para un F-2 de 1.600 cm³, considerando que el record del propio Reutemann en F-1 está siete segundos por debajo.

Casi a las ocho de la noche Reutemann paró —el auto fallaba arriba— pero la causa de su detención era más visual que técnica. —"Ya se ve muy poco para andar rápido. Veremos si mañana podemos venir más temprano. ¿Si me cansé? No. Absolutamente nada."

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA LA CLASIFICACION DE CORSA

Nos juntamos en una mesa. El Director y cuatro redactores que a su entender hicieron su "clasificación" de los seis primeros para el Gran Premio de F-1. Aquí el resultado de la encuesta:

	MARTIRE	SOPEÑA	FIGUERAS	BERGANDI	CORNEJO
1º	Stewart	Stewart	Stewart	Stewart	Fittipaldi
2º	Hulme	Fittipaldi	Hulme	Revson	Hulme
3º	Fittipaldi	Cevert	Revson	Ickx	Reutemann
4º	Revson	Reutemann	Hallwood	Hulme	Revson
5º	Reutemann	Ickx	Reutemann	Reutemann	Cevert
6º	Pace	Hulme	Peterson	Hailwood	Pace
Ganador de la clasificación	Stewart	Stewart	Stewart	Stewart	Stewart

Haciendo un promedio de las cinco clasificaciones, llegamos a que desde el punto de vista de CORSA, el podio quedaría integrado por:

1º) STEWART, 2º) HULME y 3º) FITTIPALDI

egoístas, abstenerse

PUELCHE RENAULT: el Dune Buggy por excelencia. El que suma a su espíritu deportivo la comodidad para que cuatro personas lo disfruten plenamente.

PUELCHE RENAULT: no apto para egoístas.

- Entrega inmediata.
- Financiación bancaria.
- Kit económico con color incorporado



GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES

Camino Gral. Belgrano (a La Plata) entre 505 y 506



CONCESIONARIOS:
MAYA S.R.L. - Holmberg 1650, Capital
MARTI S.A. - Av. San Martín 624, Mendoza
EROS ONORATI - Casanovas 364, Bahía Blanca
PASTORINO S.A. - Castro Barros 1660, Córdoba
ESTRELLA DEL CAMINO S.A. - Dolores
TORO AUTOMOTORES - Av. Colón 3577, M. del Plata
AUTERIA RIMOLI - Saito, Pcia. de Buenos Aires
AUTOMOTORES ALONSO - Rivadavia 10300, Capital
AUTONAUTICA SUR - Corrientes y Lavalle, B. Blanca
OSVALDO ANTELO - Tres Arroyos 3140, Capital

Tarde perfecta. Temperatura ideal y un cielo despejado que lucía en todo su esplendor sobre el parque Almirante Brown. El autódromo desierto hasta las primeras horas de la tarde, se comenzó a poblar paulatinamente con gente que sabía que alrededor de las 18 hs. Reutemann iniciaría su segunda sesión de entrenamiento. A esa hora, más de quinientos fanáticos se repartían entre la porción central de tribunas, los boxes y los garages.

Casi exactamente a las 18 hs. llegó Lole Reutemann a bordo de un Fiat 128 conducido por Héctor Staffa. De inmediato se metió en uno de los garages donde los esperaban sus mecánicos que estaban desde hacía rato abocados a la tarea de cambiarle la butaca al BT36.

Durante todo el día se había estado chequeando el sistema eléctrico sin poder dar con la causa exacta de las fallas que el coche había acusado en la primer jornada de training. Antes de salir a la pista por pedido de Lole el *chief mechanic* Alberto Pilotto endureció las barras estabilizadoras delantera y trasera para que el Brabham pudiera andar jugadito en la fase inicial del entrenamiento y de allí en adelante buscarle la puesta a punto óptima.

A las 18,25 hs. salió Reutemann a la pista. En la primer pasada a fondo por la recta de boxes, se percibió claramente un petardeo en el motor cuando éste alcanzaba el umbral de las 9000 rpm. La falla-neta de origen eléctrico— se repitió en la segunda pasada y entonces Lole, sin llegar a completar el tercer giro, se detuvo en boxes. Ablandaron barra estabilizadora trasera para neutralizar la excesiva tendencia al oversteering y luego de una observación general del motor se llegó a la conclusión que el causante de la molesta falla podría ser el rectificador del alternador. Salió el Brabham nuevamente a girar y una vuelta más tarde nuevamente en boxes para ablandar un punto la dureza de los cuatro amortiguadores.

De nuevo en la pista, Lole giró 15 vueltas a ritmo parejo y veloz. Sus tiempos oscilaron entre 1m 22s 3 (primeras vueltas) y 1m 20s clavados para las últimas que precedieron a la primer pausa de la sesión de training.

Con el BT36 vuelto al garage, se cambiaron bujías y se procedió al control de temperatura de neumáticos que evidenció excesiva comba negativa en la rueda trasera dere-

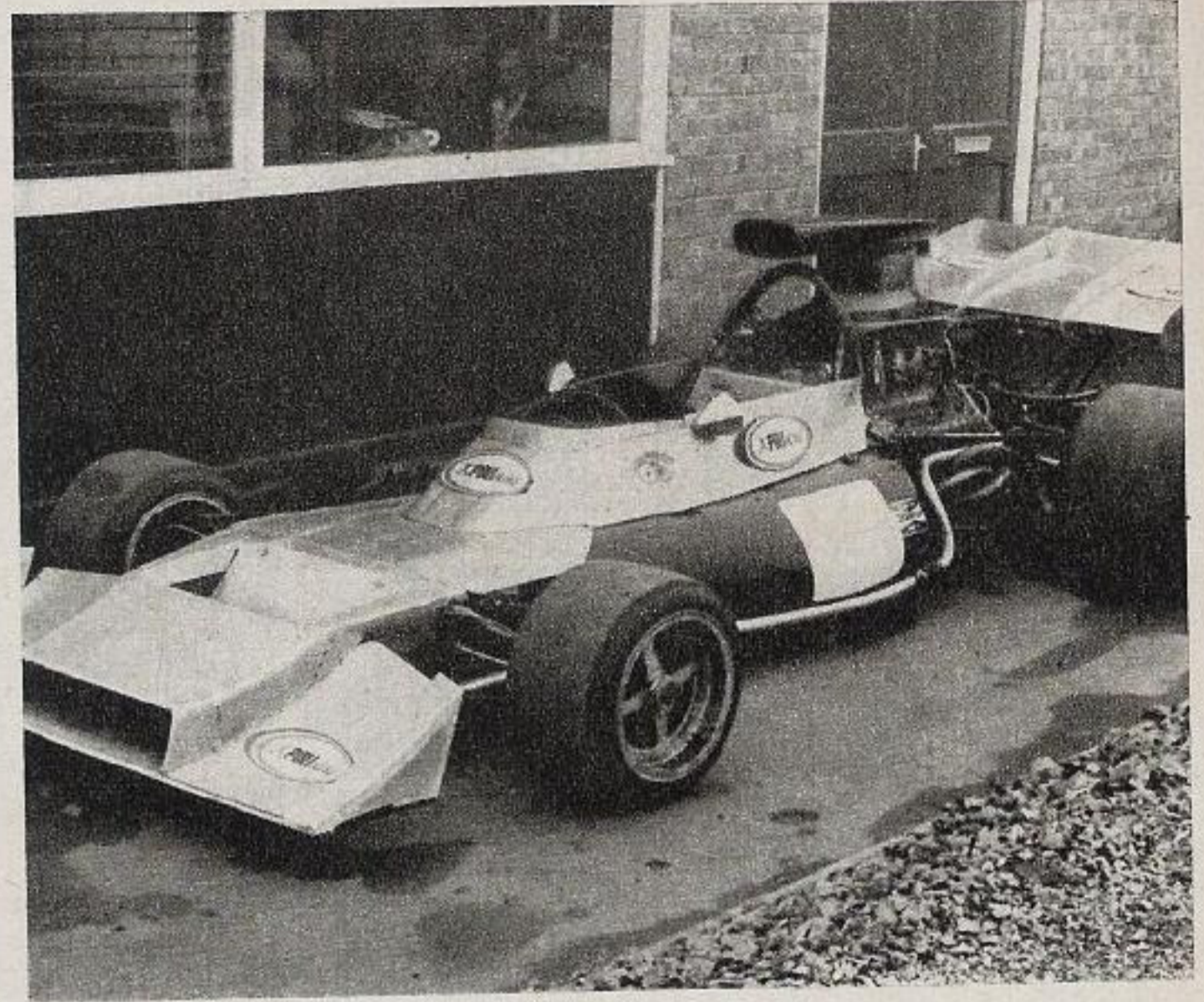
cha. Corregida ésta y ajustado a rabiarse el rectificador causante de la falla (para que hiciera mejor masa) salió Lole a la pista. El coche desde el comienzo anduvo ostensiblemente mejor disminuyendo la frecuencia de la falla en el motor. Lole comenzó a mejorar sus tiempos: bajando el 1m 20s y llegando a establecer 1m 19s 6 en dos oportunidades.

Realmente daba gusto ver al Brabham en la frenada que precede a la primer curva del mixto y la zambullida al tobogán, donde su piloto buscaba vuelta a vuelta la exacta dimensión de la leve presión sobre el freno y la adecuada dosificación del acelerador en medio del exigente viraje. Así llegó a completar 30 vueltas deteniendo la marcha frente a los boxes cuando la luz del día entraba a flaquear. El cuentavuelts mostraba la aguja testigo clavada en las 9900 rpm, pese a que Lole —según su costumbre— nos decía que no había exigido a su motor más allá de las 9100 rpm.

MIERCOLES 17

Para cumplir con el plan impuesto, Lole y su equipo llegaron al autódromo en su última sesión de entrenamiento con el Brabham BT 36. Alrededor de las 5 de la tarde un chaparrón cayó sobre Buenos Aires. La experiencia de andar en piso mojado iba a ser interesante ya que de repetirse la lluvia en el GP, Lole tendría un entrenamiento reciente en esas condiciones. Pero la tormenta de verano fue corta y el piso secó demasiado pronto.

A las seis de la tarde salió por primera vez a la pista. Con las gomas para piso seco y éste bastante charqueado los tiempos fueron bastante discretos. De los iniciales 1m 40s fue bajando paulatinamente a 1m 36s 5 parando entonces para cambiar rodado. Pusieron las acanaladas para agua y Lole giró con ellas en 1m 31s a 1m 32 estableciendo el mejor giro en 1m 29s 1. Nueva parada (el motor además fallaba) y ya nuevamente con las gomas para piso seco (el pavimento efectivamente se había secado casi totalmente), a las 19 hs. Lole salió nuevamente a girar, ya a ritmo mucho más fuerte que en las anteriores salidas. Totalizó 14 vueltas (dos de ellas en 1m 23s 3) y se metió en boxes tratando de que le solucionaran la falla del motor. Volvió a la pista y luego de una sola vuelta, se declaró terminada la sesión ante el rateo del motor, debido al reiterado problema de electricidad.



ISO RIVOLTA: OTRA NOVEDAD EN F-1 (Aunque no tanto)

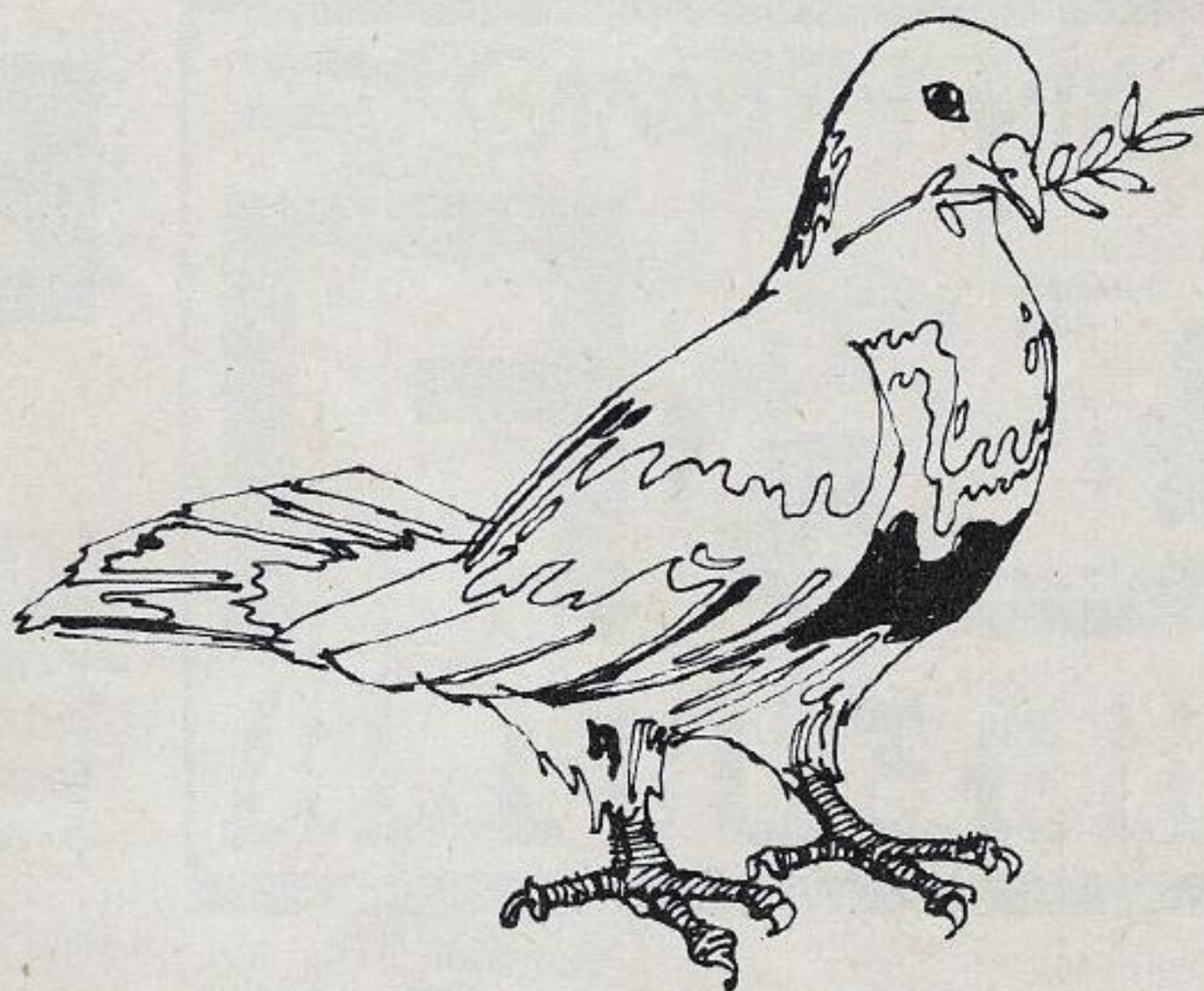
Primero llegaron los cables e intrigaron a todo el mundo... "La marca italiana Iso Rivolta ingresa al mundo de la Fórmula Uno con un auto nuevo que será corrido por la escudería particular de Frank Williams."

El anuncio era más que raro. Iso Rivolta es una fábrica italiana de autos de Gran Turismo bastante conocida y que hace poco instaló una nueva planta en Varedo, cerca de Milán. Pero nada se sabía de la construcción de un Fórmula Uno. Mucho menos que esos autos llegaran a nuestro país para el GP. Al llegar las primeras fotos se aclaró la duda. Iso

Rivolta decidió ingresar con su nombre a la F-1 pero patrocinando al equipo privado de Frank Williams (en la foto junto a Howden Ganley) que correrá con sus propios Politoys-Williams con motor Cosworth, experimentados el año pasado por Pace y Pescarolo.

El auto es el mismo Politoys del año pasado aunque con una nueva trompa que le hizo perder toda su gracia estética. Howden Ganley y Nanni Galli serán los pilotos del equipo y los autos se denominan Iso Rivolta Politoys Williams FX3B. Así nomás...





yo soy paz

Le explico:
en el interior de cualquier movimiento mecánico se libra una dura batalla, una guerra entre metales.

Esa guerra tiene un nombre: Fricción.

Y la Fricción provoca muchas bajas, además de pérdidas de tiempo y dinero: maquinarias inactivas, automotores y transportes detenidos, equipos industriales que no producen...

Para eliminar todos estos riesgos estoy yo... que soy la paz.

Un rodamiento de alta precisión SNR.

(Perfección de ajuste, metales de alta calidad y resistencia).

Conmigo (mejor dicho, con nosotros, porque tengo una familia de rodamientos numerosa, de origen francés), usted puede dormir tranquilo: la fricción habrá sido reducida aún en los casos más agudos de carga y velocidad.

Estamos en el origen de todos los movimientos.

Es que estoy fabricado para durar y servir a la alta tecnología mundial.

Entonces, viva en paz.

En todo el país, pida SNR.

Amplio Stock. Pronta entrega.

Asesoramiento técnico.

RODAMIENTOS



GRAN PREMIO



F1

DE LA

ARGENTINA

Con el reglamento que empezó a regir el 1º de Enero de 1966, la Fórmula Uno Internacional se proyectó hacia un nivel cada vez más interesante y que confirmó plenamente las presunciones de quienes defen-

dían el tope de los tres litros como la fórmula ideal para que la F.1 siguiera siendo la categoría máxima del automovilismo. Esta fórmula, que llega ahora a su octavo año, consagró el monopolio de un motor —el

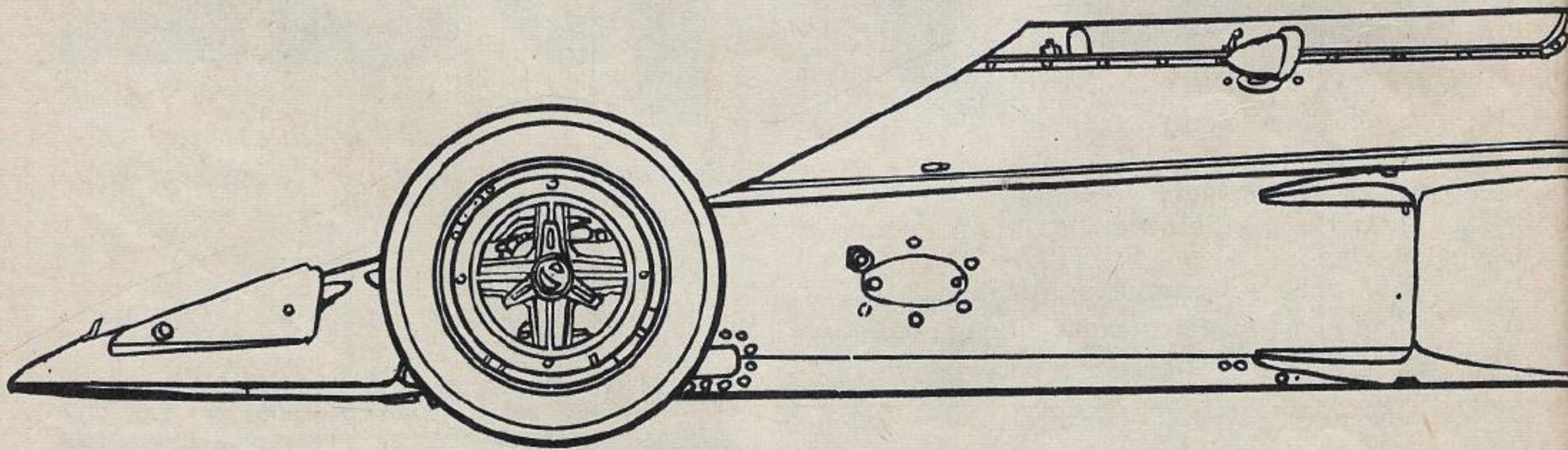
ESTOS S

Lotus, Tyrrell, Mc Laren y Ferrari son de la República Argentina que se corre y el nuevo Shadow. Todos ellos integran la lectura del reglamento de Fórmula Uno o sea antes de sufrir las modificaciones

Ford Cosworth— y de dos marcas de neumáticos —Good Year y Firestone— con lo cual las comparaciones se hicieron mucho más fáciles y se simplificó notablemente el aspecto técnico ya que salvo Ferrari y BRM

todos los interesados en ganar acudieron a un solo proveedor. Ahora, y en aras de la seguridad de los pilotos, el reglamento se ha modificado en algunos aspectos relativos a la construcción del chasis, aumen-

LOTUS 72 D — Motor Ford Cosworth V8 (aproximadamente 450 HP). El auto que sale a defender el campeonato mundial es a la vez el dueño de las características técnicas más revolucionarias a pesar de entrar en su cuarta temporada de carreras y seguir respondiendo al mismo diseño básico. La avanzada concepción de Chapman perfeccionó de tal manera un chasis que sirviera para varios años y evidentemente lo consiguió. Emerson Fittipaldi y Ronnie Peterson serán los pilotos encargados de conducir las dos unidades.



FORMULA UNO
CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL
ANEXO "J" - GRUPO 8
COCHES DE COMPETICION DE
FORMULA INTERNACIONAL
TITULO X
COCHES DE COMPETICION
MONOPLAZAS DE FORMULA UNO

La capacidad cúbica de los motores alternativos será:

- a) Motores sin compresor hasta 3.000 cm³.
- b) Motores con compresor hasta 1.500 cm³.

Se admitirá un número máximo de 12 cilindros.

Los motores a turbina serán admitidos basándose en la Fórmula de Equivalencia (Art. 252 inc. "J" de este Anexo) que los equipara.

El peso mínimo sin lastre de los autos será 550 kg.

—Detrás de las ruedas delanteras la carrocería no excederá de un ancho mayor que 110 cm. y delante de las ruedas delanteras

ON LOS AUTOS

Dibujos: BERGANDI

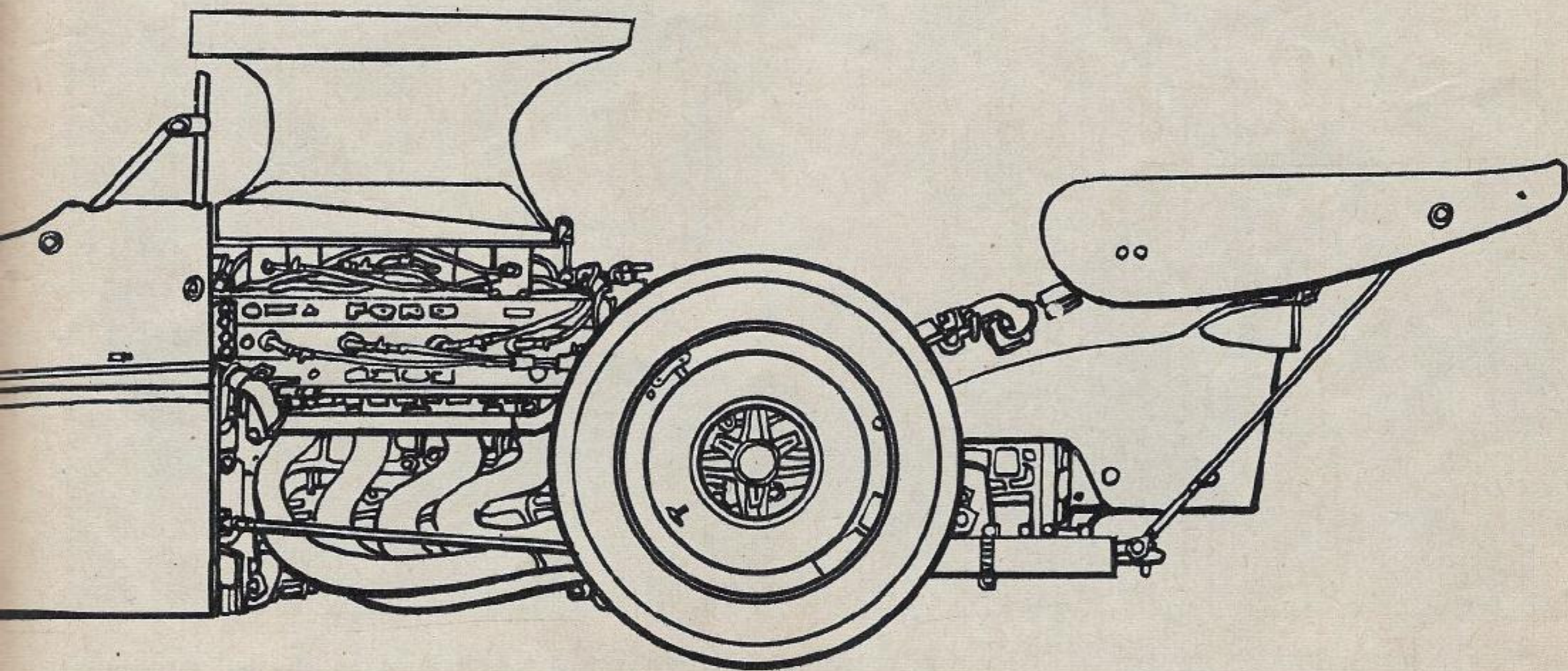
os candidatos más fuertes al triunfo en el Gran Premio el próximo domingo. Luego están Brabham, BRM, March, Surtees, Politoys en el selecto grupo de la Fórmula Uno que el campeonato mundial 1973. Veámoslos uno por uno y complementándolo con la que rige para las tres primeras carreras del año, relativas a la construcción del chasis

tándose el peso mínimo de los autos en 25 kilos. Pero esta modificación que comenzaba a regir a partir del 1º de Enero pasado, fue postergada en su aplicación hasta el Gran Premio de España para permitir que todos

los constructores tengan tiempo de adecuarse a las nuevas circunstancias. Por tal razón las tres primeras carreras del calendario —Argentina, Brasil y Sudáfrica— pueden correrse con los coches del año pasado

y veremos así en nuestro autódromo de Buenos Aires a los mismos coches que compitieron en el campeonato mundial 1972 con algunas excepciones —el Surtees TS 14 y UOP Shadow— que vienen en experimentación.

El que reproducimos a continuación es el reglamento actual de Fórmula Uno que rige en nuestro Gran Premio (o sea sin las próximas modificaciones) y al cual responden los coches que hoy presentamos.



no podrá exceder de 150 cm. (su altura no podrá ser menor a la altura de las llantas).

—El cockpit tendrá las siguientes dimensiones mínimas: largo 60 cm. — Ancho 45 cm. (manteniendo este ancho por lo menos durante 30 cm. a partir del respaldo del asiento hacia adelante).

SISTEMA DE SEGURIDAD DE FRENOS

Incluirá un sistema de circuito doble accionado por un mismo pedal (el que controlará normalmente las cuatro ruedas). En caso de pérdidas de fluido en cualquier punto de la tubería o falla en la transmisión del sistema frenante, el pedal tendrá control —accionará los frenos— sobre dos ruedas.

BOCAS DE TANQUES DE CARBURANTE

Las bocas de carga de carburante y sus tapas no deben presentar protuberancias que se eleven sobre la línea de la carrocería.

Las bocas o aberturas deberán tener un diámetro suficiente como para permitir la salida del aire durante reabastecimientos rápidos (en particular los efectuados con dispositivos a presión) y ubicados fuera de los lugares vulnerables en caso de choques y si fuera necesario también alojarán el tubo que sirve como rebosadero de combustible durante la marcha. Los venteos de aire estarán colocados por lo menos a 25 cm. de la parte trasera del cockpit.



El Tyrrell (en la foto el chasis 006 manejado por Cevert) surge como el candidato más serio a pelearle la carrera al actual campeón del mundo, el Lotus 72 D de Emerson Fittipaldi.

RECUPERADOR DE ACEITE

Se exigirá la instalación de un tanque o más o dispositivo similar para recuperar salidas de lubricante del motor o transmisión. Este tanque recuperador tendrá una capacidad mínima de 3 litros y deberá estar hecho de plástico traslúcido o sino tener un panel transparente.

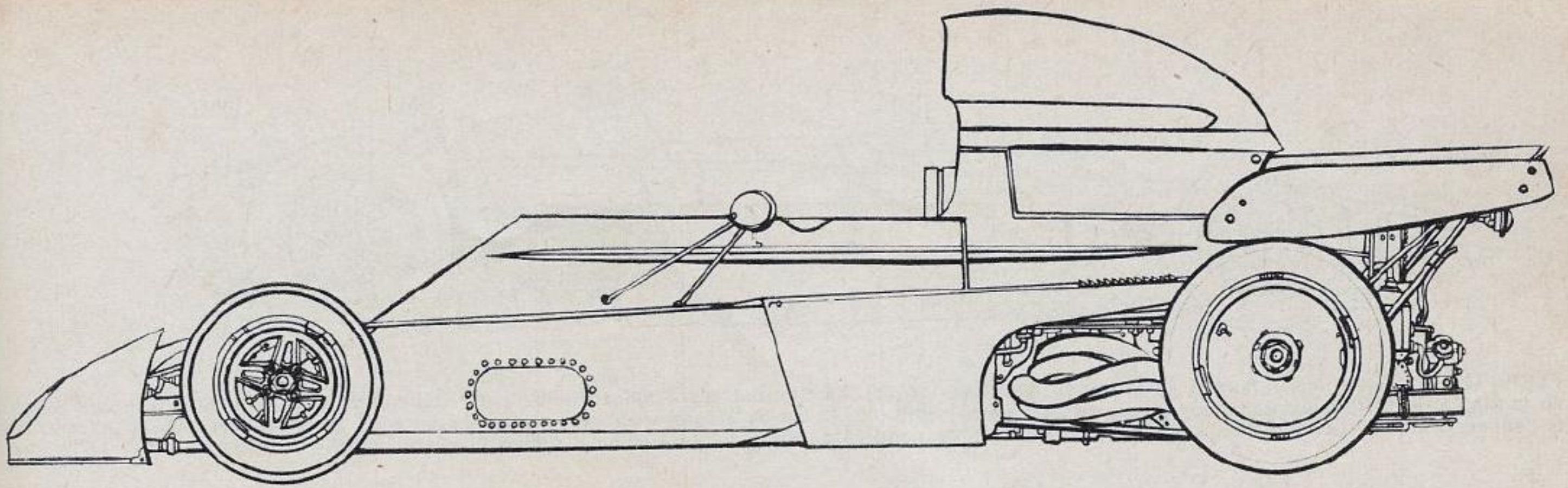
CAÑOS DE ESCAPE

Las salidas de escape cuando estén dirigidas horizontalmente

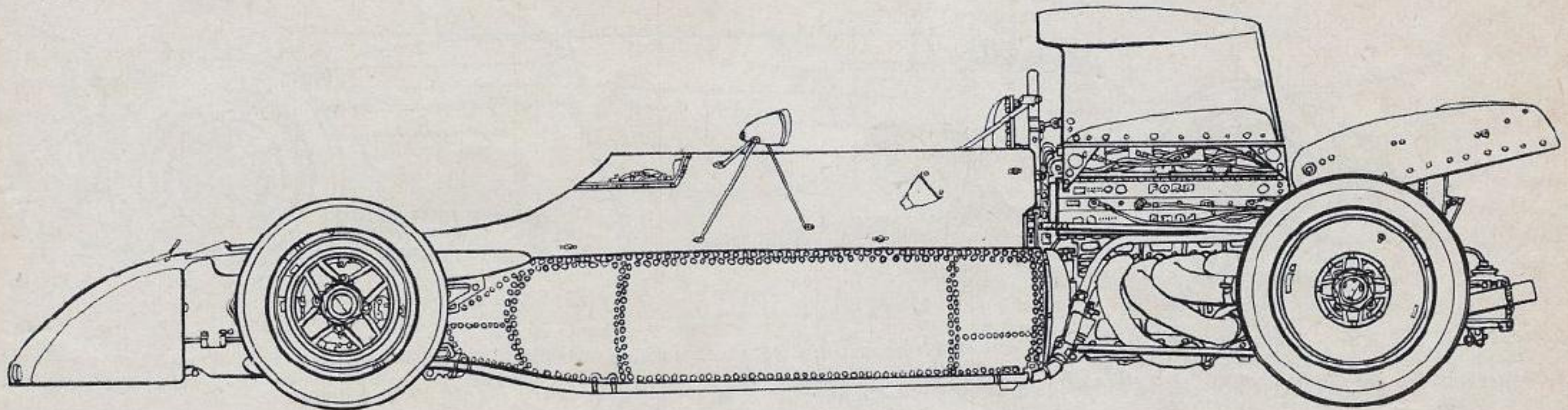
hacia atrás, deberán estar situadas a una altura mayor de 30 cm. y menor de 60 cm. (sobre el suelo). Si no están cubiertas íntegramente por un elemento de la carrocería, no deben sobresalir más de 25 cm. del extremo posterior del auto.

—No se permitirá reabastecimiento de lubricante en toda la duración de la carrera, razón por la cual en las aberturas de carga (de tanques y radiadores) se proveerá la instalación de precintos de plomo los que no podrán ser rotos o quitados de los tanques de aceite durante la duración de la competencia.

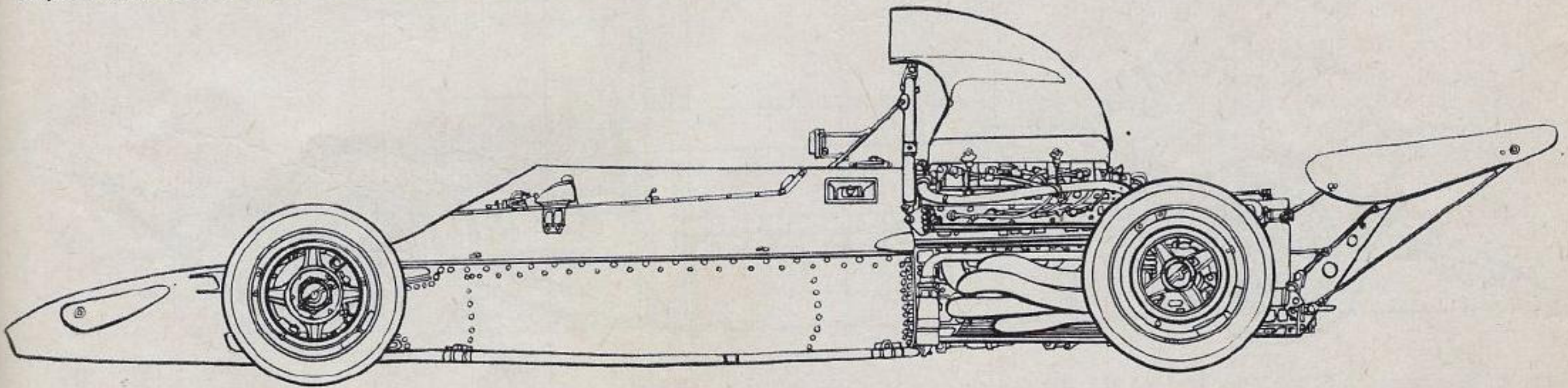
—Los sellos correspondientes a las aberturas de los radiadores deberán estar en su lugar en el momento de la largada de la carrera, pero podrán ser quitados en cualquier detención en boxes.



TYRRELL 005-006 — Motor Ford Cosworth V8. Los dos números (005 y 006) definen a los autos de Jackie Stewart y François Cevert que son gemelos y representan el modelo 72 de la marca presentado en la segunda mitad del año que pasó. Un trabajo improbable en la puesta a punto y el apoyo de un equipo muy sólido convierte al diseño de Derek Gardner en los adversarios más temibles del Lotus 72.



TYRRELL 003 — Motor Ford Cosworth V8. Con este chasis probó los neumáticos en Buenos Aires el ex campeón Jackie Stewart. Aunque su diseño original (también de Gardner) corresponde a 1971, sus prestaciones continúan siendo excelentes y es el auto para pruebas o de reemplazo para salir a la pista en caso de una eventual pía que arruine al 005 o al 006.



Mc LAREN M 19 C — Motor Ford Cosworth V8. Sin apelar a soluciones nuevas, Mc Laren siempre prefirió recurrir a lo conocido para obtener de allí un auto competitivo, seguro y eficaz en base a la experimentación. Los resultados obtenidos en 1972 parecen dar la razón. Los pilotos seguirán siendo los mismos: Denny Hulme y Peter Revson. Diseñador: Ralph Bellamy.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

a) Barras protectoras de vuelco (roll-bars).

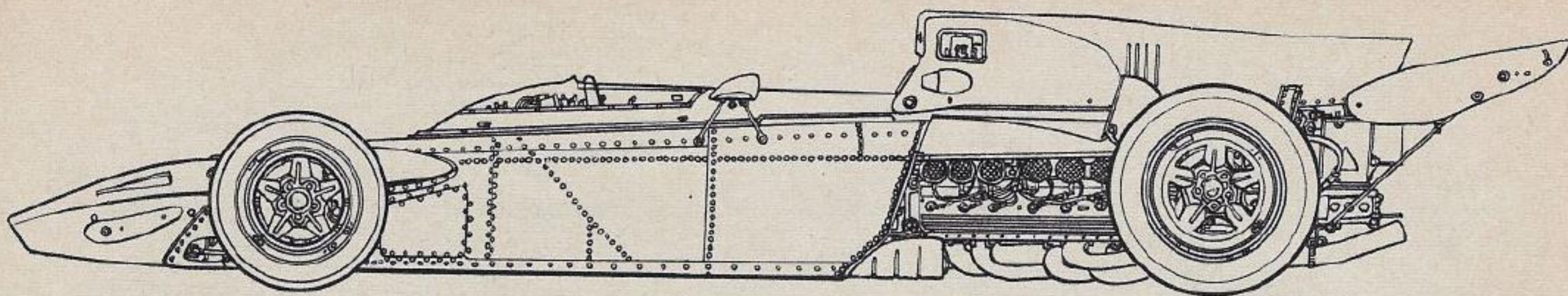
Sus dimensiones serán las siguientes: La altura mínima debe ser de 92 cm. medidos sobre una línea coincidente con la columna vertebral del piloto y desde la parte metálica del asiento hasta el borde superior de la barra protectora. Este borde superior debe quedar por lo menos 5 cm. sobre el casco protector del piloto cuando éste se halle sentado en su posición normal.

El ancho será de por lo menos 38 cm. medidos dentro del arco protector y entre los dos pilares verticales del mismo. El ancho será medido a 60 cm. sobre la parte metálica del asiento

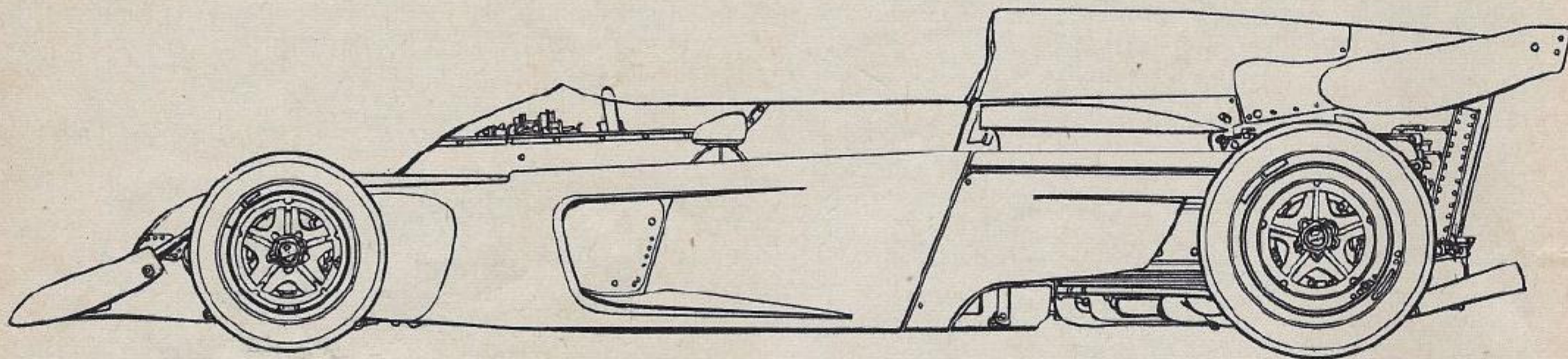
en la perpendicular a la línea de la columna vertebral del conductor.

RESISTENCIA

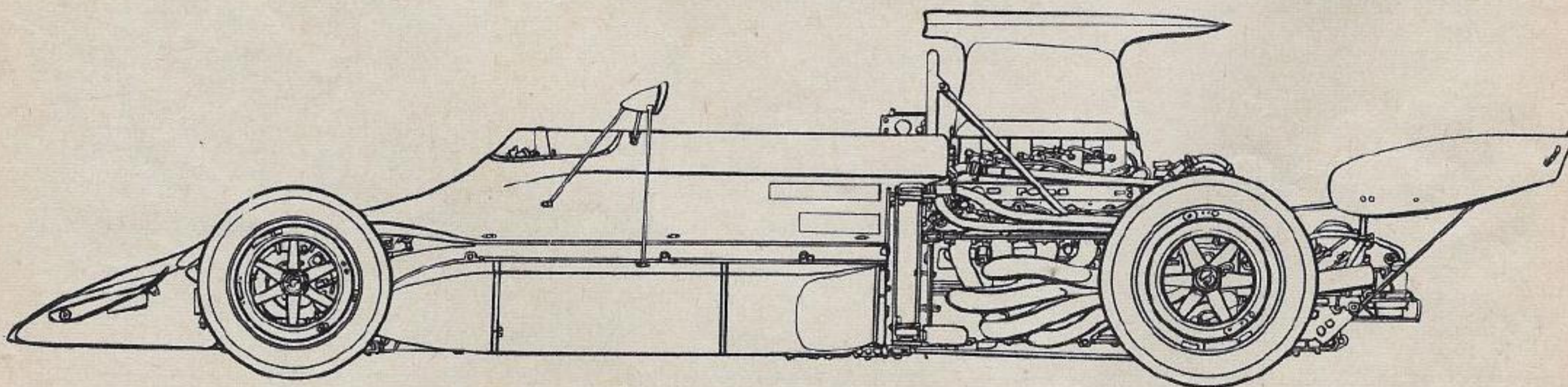
Los tubos con que deberán estar construidas las barras protectoras tendrán un diámetro de por lo menos 3,5 cm. de diámetro y 2 mm. de espesor de paredes. El material deberá ser acero al cromo molibdeno (SAE 4130 o SAE 4125). Deberá existir por lo menos una barra de refuerzo que saliendo desde lo alto de la roll-bar se proyecte hacia atrás en un ángulo no mayor de 60° con la horizontal. El diámetro y material de esta barra de refuerzo debe ser idéntico al del arco protector de vuelco. En el caso de



FERRARI 312 B2 — Motor Ferrari 12 cilindros opuestos (boxer). La quintaesencia del automovilismo italiano está encarnado en el rojo sangre de la marca de Maranello. Ganadora el año pasado en Nürburgring, la B2 es siempre un auto de punta pero no tiene un desempeño parejo. Allí radicó su principal deficiencia en 1972, pero siempre es candidato. Pilotos: Jacky Ickx y Arturo Merzario. ¿Chris Amon?



FERRARI 312 B3 — Motor Ferrari 12 cilindros opuestos (boxer). La B3 es el nuevo y extraño chasis que se presentó el año pasado en Monza. Responde a las características del nuevo reglamento de F-1 pero a pesar de las intensas pruebas realizadas no ha dado todavía el resultado esperado. No se sabe aún si correría en calidad de prueba en nuestro país.



MARCH 721 G — Motor Ford Cosworth V8. Tras el fracaso del modelo 721 X que incorporaba la caja de velocidades entre el motor y el diferencial, Robin Herd construyó en tres semanas el modelo 721 G que veremos en el autódromo el próximo domingo. El chasis está originado en el monocoque de F-2 adaptado para recibir al motor Cosworth 3 litros. Los pilotos serán Nikki Lauda y Mike Beuttler.

dos barras el diámetro de cada una puede ser reducido a 20 - 26 milímetros.

La conexión de esta barra de refuerzo con el arco puede ser removible siempre que cumpla condiciones de seguridad aprobadas por la FIA.

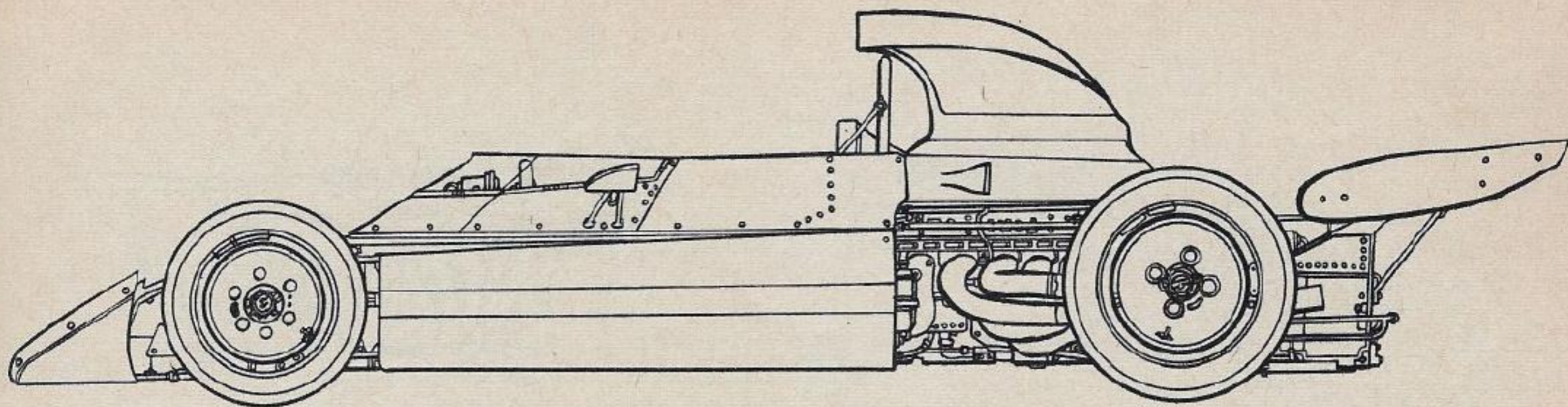
CABLES Y EQUIPO ELECTRICO

Solamente cuando los cables, líneas y equipos eléctricos como ser baterías, bombas de nafta, etc., cumplan con los requerimientos de la industria aeronáutica podrán ser usadas. Las pérdidas eventuales no deben redundar en: acumulación de líquidos, entrada de líquidos en el cockpit, contacto entre líquidos y líneas

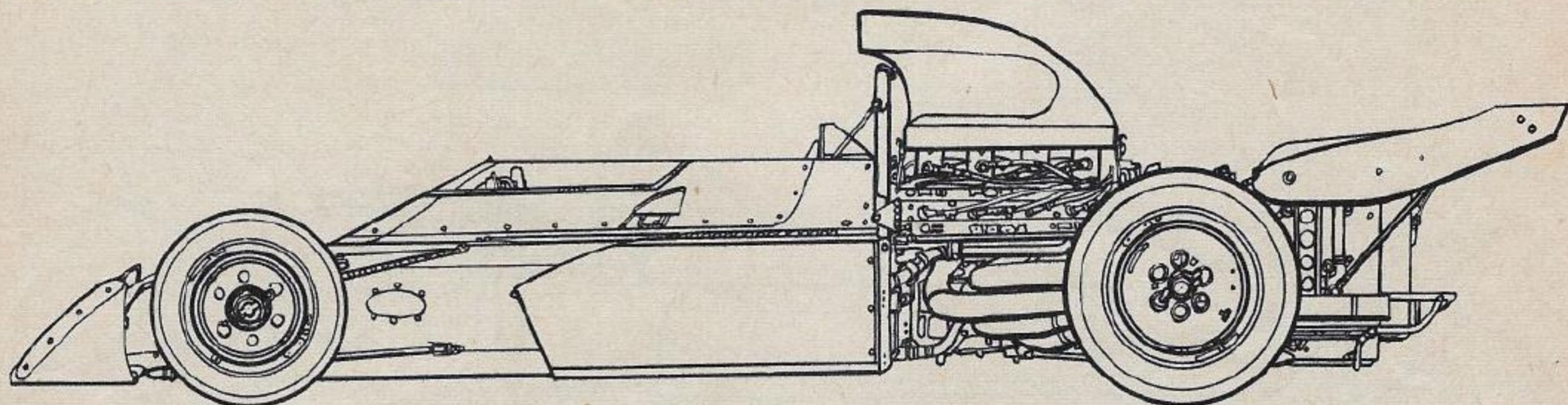
eléctricas o equipos. Los cables o equipos eléctricos que deban instalarse en el cockpit deben estar protegidos con material aislante contra incendios y mantener su estanqueidad.

TANQUES DE COMBUSTIBLE DE SEGURIDAD

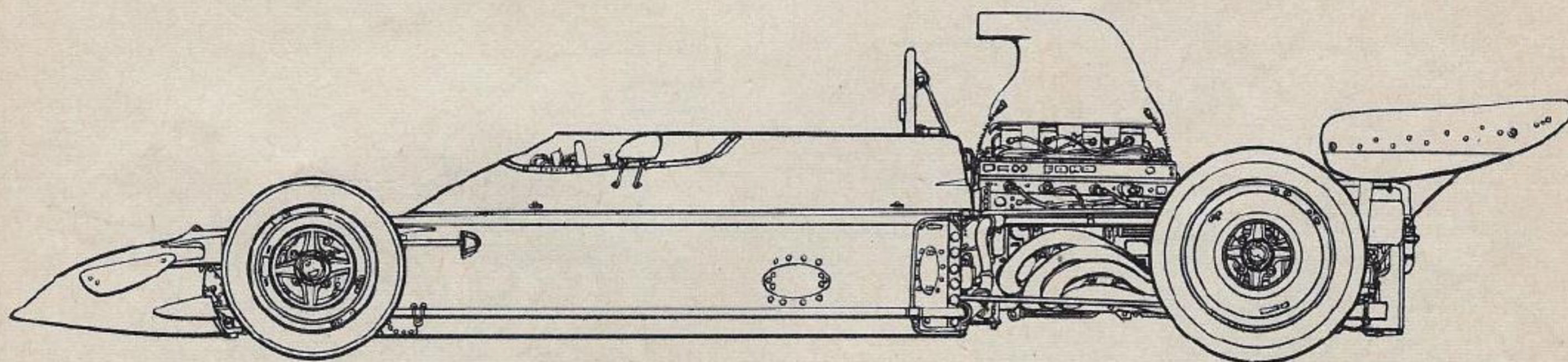
Los coches de F-1 deberán estar equipados con tanques de seguridad de conformidad con las especificaciones de la FIA - Spec - FT3 (Art. 253 j.) que dice que las cubiertas del tanque deberán ser construidas con un tejido fabricado en polyamida, poliéster o equivalente impregnado con un elastómero resistente a la nafta. Todas las conexiones hechas en elastómero deben estar vulcanizadas a la cubierta del tanque, lo mismo que las conexio-



SURTEES TS 14 — Motor Cosworth V8. Fue el primer chasis terminado para el reglamento nuevo de F-1 y aunque no sea gran candidato para nuestra carrera, Surtees gana tiempo de experiencia pensando en el campeonato mundial a partir de la carrera de España. Mike Hailwood y Carlos Pace conducirán las flamantes unidades que una vez puestas a punto prometen ser importantes. Diseñadores: John Surtees y Alan Fenn.



SURTEES TS 9B — Motor Ford Cosworth V8. El chasis del año pasado mostró sus bondades sobre todo en Kyalami y en Monza pero los ojos de John Surtees ya están puestos en el TS 14 por lo cual una de estas unidades podría llegar como auto de test o de reemplazo además del auto particular de la escudería Pagnossin para Andrea de Adamich. Diseñador: John Surtees.



BRABHAM BT 37 — Motor Ford Cosworth V8. Para la mayoría de la opinión europea, el chasis BT 37 (diseño de Ralph Bellamy) no es ya competitivo frente a rivales como Tyrrell, Lotus o Mc Laren. El empeño de Reutemann puede lograr sin embargo cosas imposibles y superar con paciencia y pruebas las desventajas de un diseño convencional cuando vio la luz y superado hoy en día. Carlos Reutemann y Wilson Fittipaldi conducirán unidades similares.

nes metálicas (previamente pegadas) o sino aseguradas con un sistema de aro (tuerca) y contraaro (contratuerca).

Los tanques de seguridad usados solamente serán aquellos producidos por fabricantes reconocidos por la FIA y su "edad" no superará los cinco años, para lo cual la fecha de fabricación (junto con el nombre del fabricante) deberá ir en el tanque.

LUZ ROJA DE ADVERTENCIA

Los coches estarán equipados con una luz roja que apunte hacia atrás, de por lo menos 15 W. Esta luz estará montada lo más alto posible en la parte central del auto y será claramente visible desde atrás. Deberá ser encendida por orden del Comisa-

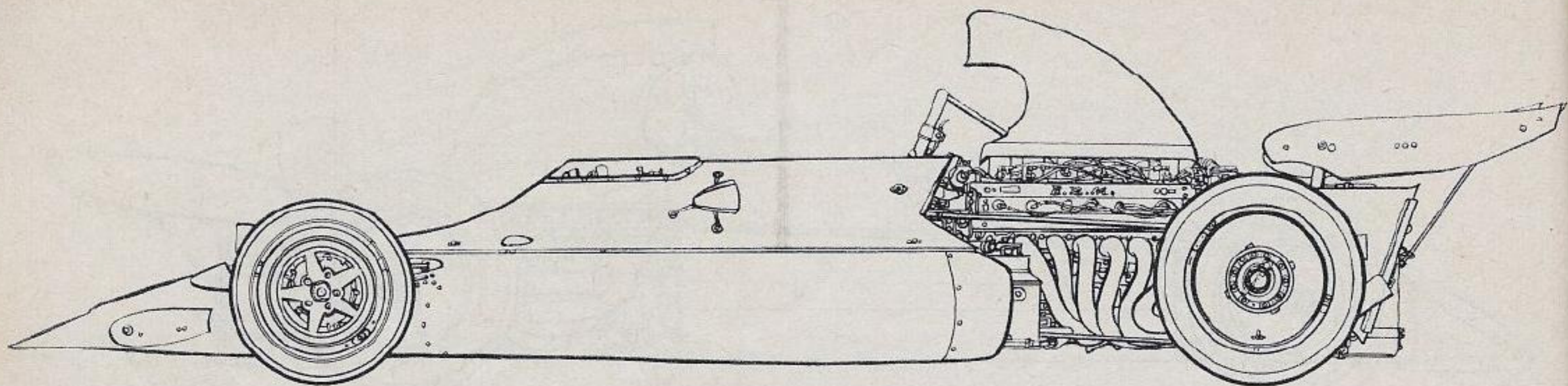
rio Deportivo (cuando motivos de escasa visibilidad lo exijan).

INTERRUPTORES DEL CIRCUITO ELECTRICO

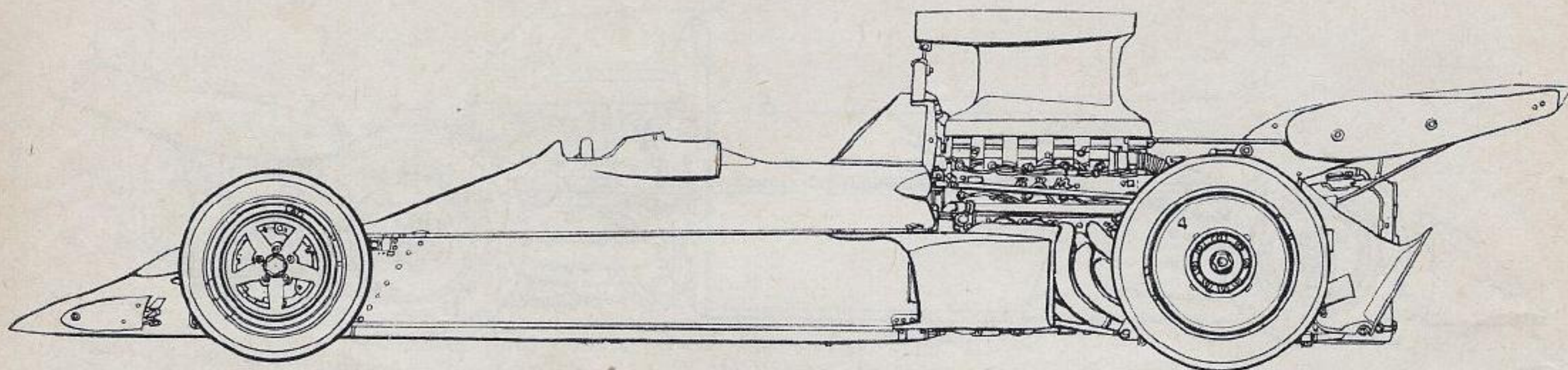
Deberá instalarse un interruptor general del circuito y estará claramente indicado por un triángulo azul con un rayo. Será fácilmente accesible tanto desde el interior como desde el exterior.

SISTEMA EXTINGUIDOR

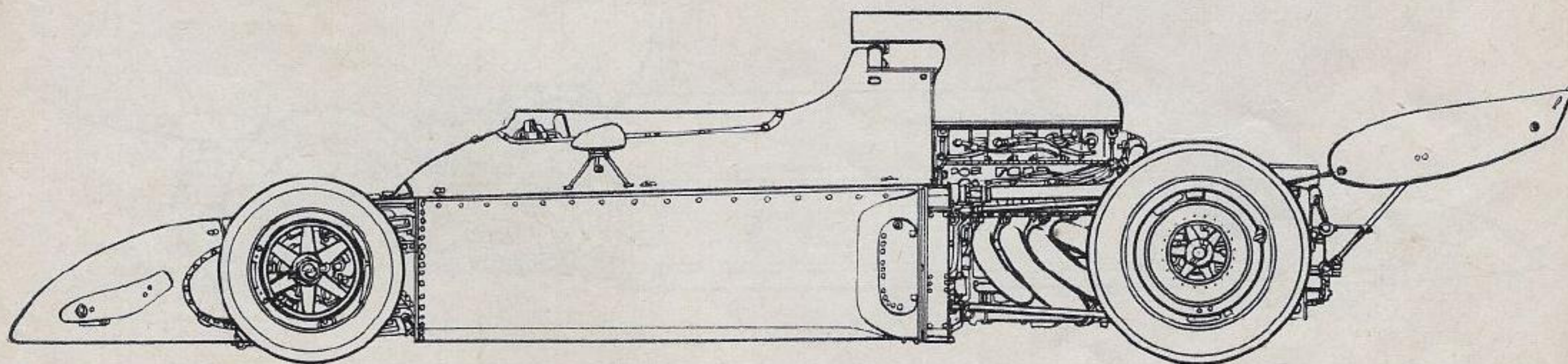
Todos los coches estarán equipados con un sistema de extinción de incendios de por lo menos 5 Kgs. de capacidad. El



BRM P 160 — Motor BRM 12 cilindros en V a 60°. El chasis P 160 que ganó en Mónaco pertenece originalmente a 1971 pero debidamente acondicionado dio mejores resultados en 1972 que el posterior P 180. Antes de fin de año, Clay Regazzoni, nuevo piloto de BRM, marcó tiempos muy buenos en Silverstone y Paul Ricard lo que permite suponer que puede realizar un buen papel en nuestro Grand Prix. El otro piloto confirmado hasta ahora es Jean P. Beltoise.



BRM P 180 — Motor BRM 12 cilindros en V a 60°. Con la idea de mejorar el chasis P 160, Tony Southgate (diseñador de BRM y hoy hombre de Shadow) dibujó y construyó el P 180 desplazando la mayor parte del peso hacia atrás. No lograron sin embargo una puesta a punto ideal. No se sabe hasta el momento de la carrera quién correrá con el P 160 o quién con el P 180.



MARCH 721 POLITOYS — Motor Ford Cosworth V8. Los autos de la escudería particular de Frank Williams son chasis March ligeramente reformados con la ayuda de Ron Tauranac. Durante el año pasado los condujeron Carlos Pace y Henri Pescarolo que este año serán reemplazados por Nanni Galli y Howden Ganley.

sistema incluirá un dispositivo de accionamiento manual el que podrá ser operado por el piloto desde su puesto de conducción como también desde el exterior. El interruptor de accionamiento manual estará indicado por un círculo rojo con una letra "E". La dirección hacia donde apunten las bocas de extinción quedan libradas al criterio del constructor pero por lo menos la mitad de la capacidad del sistema estará situada (dirigida) desde el motor hacia adelante pero por detrás de los puntos delanteros de anclaje de la suspensión delantera.

MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD

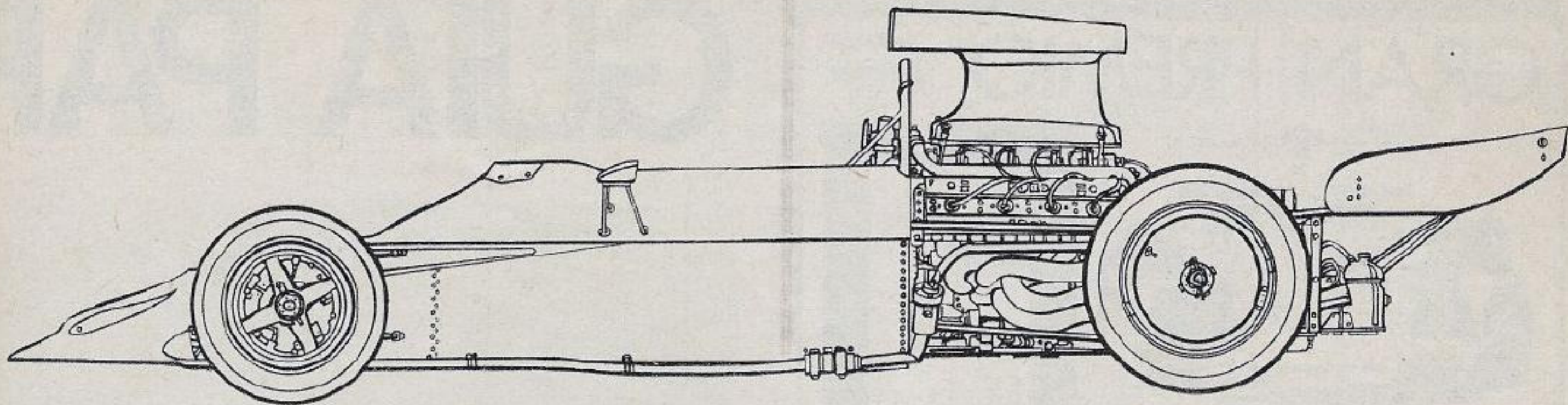
(que podrán reemplazar las arriba nombradas si fuera conveniente)

—Instalación de una manija de emergencia externa la que podrá ser fácilmente accionada por personal de rescate aún a distancia por medio de un gancho. Esta manija accionará simultáneamente el sistema de incendio y el interruptor del circuito eléctrico.

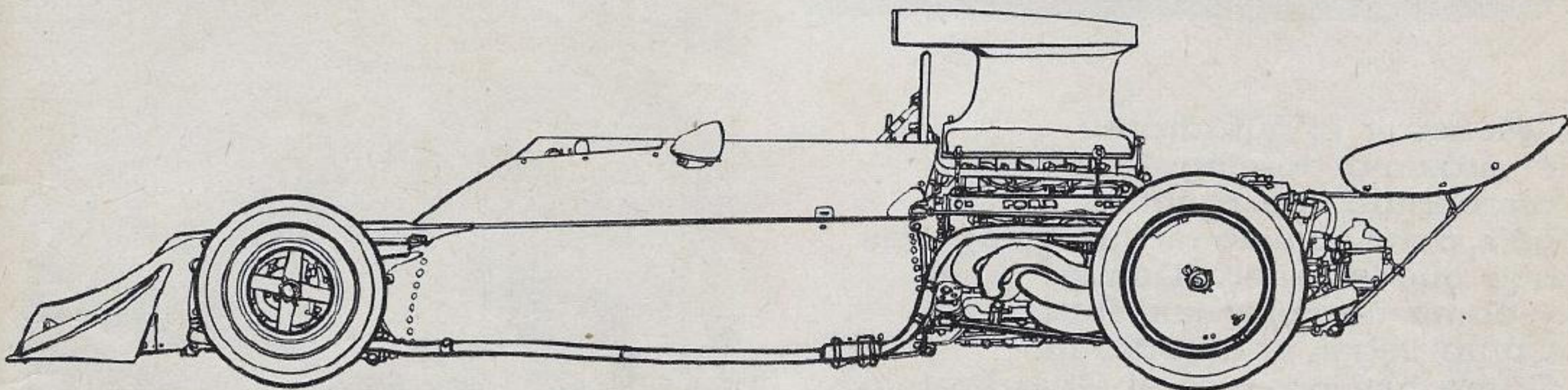
—Instalación (obligatoria) de un apoya-cabeza capaz de soportar una carga de 17 kg. bajo una aceleración hacia atrás de 5 G. Su diseño será tal que impida el caso de que la cabeza del piloto quede atrapada entre el apoya-cabeza y la roll-bar.

—El uso de planchas de magnesio será autorizado siempre que su espesor sea mayor que 3 mm.

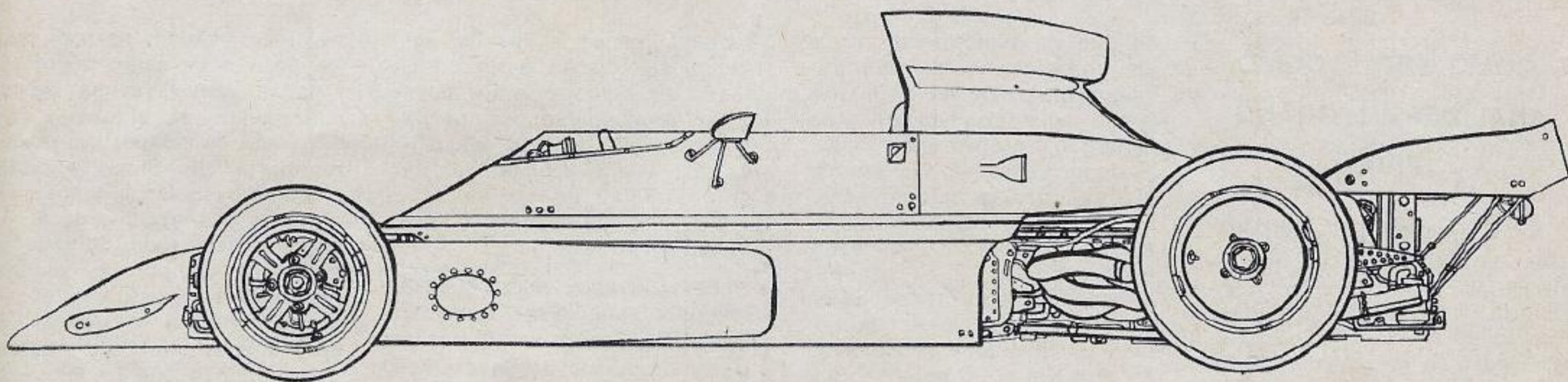
—La batería debe posibilitar por lo menos dos arranques del motor, sin embargo se autorizará a poner en marcha el motor con una fuente externa. El enchufe de la fuente externa se instalará en la parte trasera del auto y mirando hacia atrás si el



POLITOYS WILLIAMS FX3 — Motor Ford Cosworth V8. Por encargo de Frank Williams, que quería tener sus propios autos y no los March modificados, el diseñador Len Bailey construyó este auto denominado Politoys por los patrocinantes y Williams por su dueño. El auto era muy lindo de aspecto pero fue destrozado por Pescarolo en una salida de pista. Posteriormente se modificó para dar lugar al FX3B.



POLITOYS FX3B. — Motor Ford Cosworth V8. Las modificaciones mayores de esta segunda versión se observan en la trompa, que perdió el aire fluido que tenía por una forma bastante más complicada y llena de agujeros. Aún se desconoce qué autos traerá en definitiva F. Williams.



UOP SHADOW — Motor Ford Cosworth V8. Diseñado y construido en Inglaterra por Tony Southgate por encargo de la firma norteamericana Universal Oil Products, el flamante Shadow también está hecho para el nuevo reglamento con lo cual sólo se aspira a correr en nuestra carrera con fines experimentales. El equipo dispone de mucho dinero y tiene ambiciones importantes. Sus pilotos son Jackie Oliver y G. Follmer.

enchufe es de tipo "macho", se proveerá una tapa para el mismo.

—Se prohíbe el recubrimiento cromado de miembros de acero de la suspensión que estén sujetos a más de 45 ton. pulg², de carga de tracción.

—Los constructores pueden reemplazar dentro de los tanques de combustible, la espuma de seguridad que llevan, por una bolsa hecha de material sintético flexible que contenga el combustible. El espacio entre esta bolsa interna y la cobertura exterior deberá ser ocupada por un gas inerte presurizado.

Este sistema elimina la necesidad de venteos y evita mezclas de aire y nafta en el interior del tanque.

—Se permitirá incrementar el ancho total del auto a 130 cm, siempre que estos 10 cm. suplementarios a cada lado constituyan

una estructura indeformable que no contenga nafta, ni tuberías de combustible ni líneas eléctricas ni fuentes de electricidad. De todos modos, cualquier dispositivo aerodinámico situado detrás de las ruedas delanteras permanecerá con un ancho no mayor de 55 cm., a cada lado del eje central de simetría del auto.

—La parte estructural que rodea a los tanques de combustible que está en contacto con el aire exterior debe incluir una lámina de aluminio de por lo menos 1,5 mm. de espesor. La aleación utilizada deberá ser aluminio-magnesio con una carga de tracción de 14 toneladas por pulgada cuadrada y una elongación mínima de 5 por ciento. El uso de otro material deberá ser utilizado por el CSI a condición de tener una resistencia al impacto equivalente al material antes mencionado.

GRAN PREMIO F1 DE LA ARGENTINA



¿Piensa ir al autódromo el próximo domingo? Aquí le ofrecemos una práctica guía para solucionar las incógnitas que puede tener - Dónde y cómo comprar las entradas - Cómo llegar al autódromo - Cómo hay que ver el Gran Premio para analizarlo de la mejor manera - Cómo reconocer a cada uno de los corredores

COMO VER Y COMO ANALIZAR EL GRAND PRIX

Ver un Grand Prix de Fórmula Uno en la actualidad es una tarea bastante complicada si uno la toma en serio y con intenciones de analizar lo visto. Debido a la paridad mecánica y conductiva del lote de los diez primeros, las carreras se definen por distintos motivos que, generalmente, rayan en la sutileza y por consiguiente se hace difícil buscar los porqués de los acontecimientos.

Pero una breve guía puede ayudar al espectador a "ver" más clara la carrera y analizar todo con más lógica.

- En Fórmula Uno la premisa de todos los pilotos es conseguir un buen registro de clasificación para asegurarse largar en las primeras filas. Hoy, considerando la paridad de autos y de los chasis, es prácticamente imposible que un piloto que larga en quinta o sexta fila sea el ganador. Lo normal

es que el puntero esté entre los ubicados en las tres primeras líneas. De ahí la importancia de la clasificación y de la largada propiamente dicha. El largar bien es un secreto que no todos saben aprovechar al máximo. Probablemente Jackie Ickx y Stewart sean maestros en estos menesteres. Emerson Fittipaldi reconoce en cambio que no lo es. Largar bien es sinónimo de ubicarse en el punto justo para abordar la primera curva, pero, por supuesto, haciendo todo lo suficientemente rápido como para que nadie trate de buscar la cuerda o meterle la trompa.

- Una vez largada la carrera las 15/20 primeras vueltas se desarrollan a un ritmo muy vertiginoso donde nadie puede asegurar quién tomará distancias sobre los otros. Si bien es importante estar en punta, los perseguidores viajan tan cerca que el menor error o falla de motor hace que el puntero quede quinto o sexto. En ese período es donde los que van a buscar la punta tratan de lograr una ubicación en ese pelotón que discute por la de-

GUIA PARA



lantera. Los otros, los del segundo pelotón, en lo suyo, tratando de cuidarse entre ellos y sin preocuparse por los de adelante que ya son inalcanzables. Claro, siempre existe la posibilidad de los abandonos y de esa manera ir trepando en la fila india.

- Pasadas esas veinte vueltas hay un intermedio relativamente tranquilo. Donde nadie busca ganar un puesto por medio del esfuerzo y sólo se trata de no perder el ritmo que en ese momento pasa a ser lo más importante. Regular el tren de marcha dentro de tiempos de vuelta veloces. No exigir el motor más de lo debido, no hacer macanas que signifiquen segundos perdidos que nunca se recuperarán y mantenerse expectante a la espera de lo que pueda suceder. Pero ¡ojó!, ése también puede ser el tiempo propicio para que el puntero trate de escaparse un par de segundos de su escolta y la habilidad está en que el escolta no lo deje.

- En la fase final, siempre dentro del trámite de las carreras

de F-1, cuando parece que las posiciones están definidas y faltan veinte vueltas, salen nuevamente al ataque a la búsqueda de mejorar sus puestos hasta allí. Si de entrada el puntero se fue entonces es raro que el ritmo levante al final. Ya está todo definido y sólo falta cumplir las vueltas reglamentarias, pero esto sucede en contadas ocasiones. En esos últimos giros suele pasar que debido a que los motores fueron exigidos durante una hora y media en este último "sacrificio" que se les pide puedan comenzar a tener problemas y ahí se produce el cambio de posiciones. El segundo y tercer pelotón tratan de atacar al que los precede si está relativamente cerca y si no la misión consiste sólo en llegar.

- La mejor forma de "ver" y palpar las pruebas de F-1 es con el reloj en mano. No hay que dejarse impresionar porque visualmente parezca que el segundo se acerca al primero en las frenadas anteriores a entrar en una curva. Eso es lógico, lo que importa y cuenta es la diferencia de tiempo y no

A EL ESPECTADOR



¿COMO LLEGAR AL AUTODROMO?

Línea	Desde	Pasando por	Hasta
21	Cementerio de Olivos	Av. Gral. Paz y Av. Maipú. Toma General Paz y sigue por ella hasta Av. Roca.	Autódromo (General Paz y Roca).
28	Retiro	Plaza Mayo, Plaza Constitución, Puente Uriburu, Costa del Riachuelo (Provincia) y Puente de la Noria.	Autódromo (General Paz y Roca).
36	Plaza Italia	Av. Córdoba y Estado de Israel, Monumento del Cid, Primera Junta, Av. Rivadavia y Olivera, Av. del Trabajo y Murguiondo.	Autódromo (General Paz y Roca).
50	Retiro	Congreso, Entre Ríos y Caseros, Cobo y Curapaligüe, Av. del Trabajo y Lafuente.	Av. Gral. Paz y Aut. Ezeiza. (Combinar con línea que siga por Gral. Paz.)
80	Barrancas de Belgrano	Cabildo y Juramento, Av. de los Incas y Forrest, F. Beiró y Constituyentes, F. Beiró y Gral. Paz, Liniers, Tellier y Av. del Trabajo.	Autódromo (General Paz y Roca).
86	Dársena Sur	Paseo Colón y Juan de Garay, Congreso, José M. Moreno y Rivadavia, Primera Junta, Liniers y de allí por General Paz.	Av. Gral. Paz y Aut. Ezeiza. (Combinar con línea que siga por Gral. Paz.)
91	Pto. Nuevo (Dárs. "A")	Retiro, Constitución, Av. Sáenz y Av. Roca.	Autódromo (General Paz y Roca).
117	Est. Rivadav. (FCNGBM)	Av. General Paz y del Tejar, Av. General Paz y Av. San Martín, Liniers, Av. Riestra y Larrazábal.	Av. Gral. Paz y Chilavert. (Combinar con línea que siga por General Paz.)
122	SEGBA (Costanera Sud)	Ciudad Deportiva (Boca Juniors), Av. Belgrano y Paseo Colón, Boedo y Carlos Calvo, Parque Chacabuco (Centenera y Av. del Trabajo).	Autódromo (General Paz y Roca).
141	Plaza Italia	Santa Fe y Canning, Av. Angel Gallardo, Acoyte, José M. Moreno, Rivadavia, Plaza Flores, Av. del Trabajo y Murguiondo.	Av. Gral. Paz y Autopista Ezeiza (Combinar con línea que siga por Gral. Paz).
144	Plaza Once	Independencia y Boedo, Directorio y Av. La Plata, Emilio Mitre y Av. del Trabajo.	Autódromo (General Paz y Roca).

la distancia que los separa. Para ello nada mejor que un cronómetro o un buen reloj. En caso de ser aficionado y tener buena vista puede hacerlo incluso con el segundero central de un reloj común, pero, por supuesto, por aproximación.

• ¿Qué tomar y cómo? El tiempo de vuelta del puntero no es muy importante. Durante los giros iniciales vienen tan juntos, que es complicado cronometrar diferencias del primero al segundo porque a veces no llegan a las dos décimas, pero puede aparecer de pronto un hombre que largó atrás por un mal registro de clasificación y que viene apilando autos. Ahí sí es interesante tomar los segundos que separan al primero con ese eventual piloto que empuja desde los puestos de retaguardia. Dos o tres vueltas seguidas pueden servir como referencia para comparar el ritmo de la punta y el de ese rezagado, o incluso ver cómo el hombre de ese segundo o tercer pelotón gira más rápido que los tres o cuatro de punta porque no tiene nadie que lo

moleste, o porque se chupa con un trencito que lo precede.

• Una vez que quedaron atrás esas veintena de enfervorizadas vueltas, conviene tomar las diferencias entre los punteros. Si éstas se mantienen y no hay cambios fundamentales lo mejor es ubicarse en el curvón. Tomar los registros desde 100 metros antes hasta 100 metros después de la curva y comparar. No tenga dudas que se va a sorprender con algún tapado que dobla más rápido que muchos con más nombre. Si no puede irse al curvón porque está en la tribuna de la horquilla haga lo mismo. Tome 100 metros antes (referencia del cartel) y unos 100 metros después de la chicana. Verá cómo los que doblan visualmente más tranquilos son los que logran los mejores tiempos, en cambio los que corrigen trayectorias y doblan sacando la cola pierden preciosas décimas de segundo. Ese —usted lo descubrirá— es otro de los secretos de la F-1. Hacer todo bien, doblar muy rápido, pero sin que el auto derrape más de lo debido. Entrar un poco más



LAS ENTRADAS: COMO COMPRARLAS Y DONDE

Recomendamos leer este recuadro porque así nos evitaremos atender los cientos de llamadas telefónicas que fuimos recibiendo en estas últimas semanas. ¿Dónde se pueden comprar las entradas? ¿Cuánto van a costar? Aquí los datos.

Dónde: Las entradas se pondrán en venta a partir del día 18 de enero en la sede central del Automóvil Club Argentino en Av. Libertador 1850 y en todas las estaciones del A.C.A. en Capital Federal y Gran Buenos Aires. De todos modos el día domingo 28 estarán habilitadas las boleterías del Autódromo.

Costo: Tribuna general 20 pesos ley.

Plateas numeradas y tribuna del sector mixto: 150 pesos ley.

Tribuna general día de clasificación (viernes y sábado): 10 pesos ley.

Estacionamiento todos los días (Parque Almirante Brown y detrás de las tribunas sobre Avenida Roca) 10 pesos ley.

Nota: El A.C.A., debido al alto costo de este tipo de pruebas, comunicó que este año no habrá entrada de favor bajo ningún concepto. Desde el presidente de la Nación hasta el último ciudadano deberán abonar su entrada.



EMERSON FITTIPALDI
Azul marino con vivos rojos



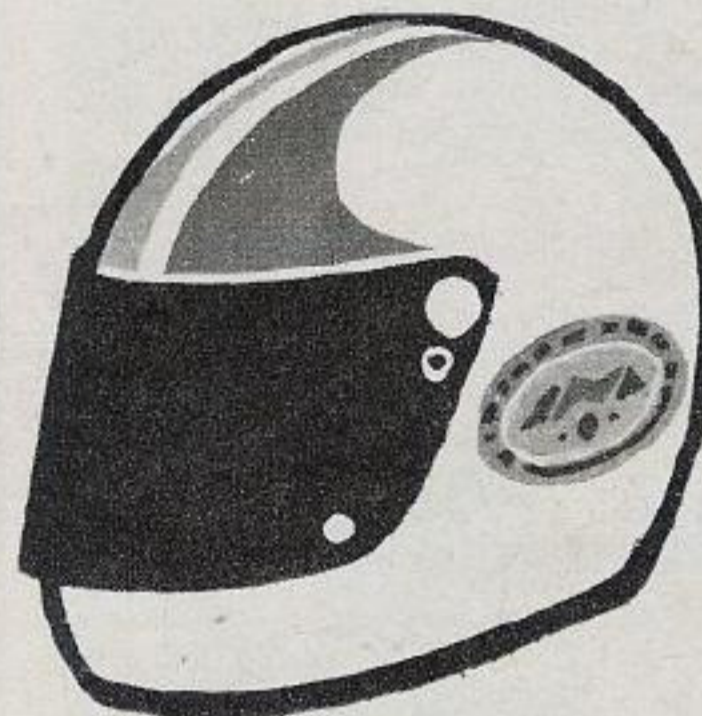
JACKIE STEWART
Blanco con banda escocesa



DENIS HULME
Blanco con vivos negros



MIKE HAILWOOD
Blanco y dorado con vivos rojos



CHRIS AMON
Blanco con vivos blancos y rojos



RONNIE PETERSON
Azul metalizado con vivos amarillos



CARLOS REUTEMANN
Azul, blanco y amarillo



NIKKI LAUDA
Rojo con círculo central blanco



WILSON FITTIPALDI
Verde con vivos amarillos y rojos

LOS CASCOS DE CADA UNO

Pese a sus diferencias, notables entre auto y auto para el lector avezado, los Fórmula Uno no dejan de ser, al fin y al cabo, muy parecidos entre sí. Cuatro ruedas al aire y un tipo metido en el medio. Para como pasan muy rápido y no siempre se distingue bien el número. Por eso, lo mejor muchas veces (sobre todo para distinguir a los que vienen detrás de un pelo-

tón) es observar el casco del piloto que maneja para saber quién es. Cada uno lo pinta a su manera y constituye, por lo tanto, una gran ayuda para el que mira. Aquí están los cascos de cada uno y sus respectivas decoraciones. Algunos, quizá, no participen; son los que están todavía en duda. Pero, de cualquier manera, sirve como dato informativo.

GUIA PARA EL ESPECTADOR

despacio para salir con más velocidad y poder, de esa forma, pisar unos metros antes que los demás.

• La mejor tribuna —las que recomendamos— son sin duda

las del curvón o sea las dos últimas.

• La tribuna de la horquilla ofrece la variante de ver —desde muy lejos por cierto— la curva Ascari, los mixtos, la ba-

jada del tobogán y por supuesto la horquilla. Claro que al pasar frente suyo no superan los 100 km/h.; en cambio, en el Curvón vienen a 250 km/h. y doblan a unos 200 km/h.



JACKY ICKX
Azul marino con vivos blancos



PETER REVSON
Gris perla con vivos rojos y azules



CLAY REGAZZONI
Blanco con vivos rojos



FRANÇOIS CEVERT
Rayado, rojo, amarillo, azul y blanco



JEAN P. BELTOISE
Blanco y azul



GRAHAM HILL
Azul marino con rayas verticales blancas



ANDREA DE ADAMICH
Negro con vivos blancos



JOSE CARLOS PACE
Negro con adorno amarillo



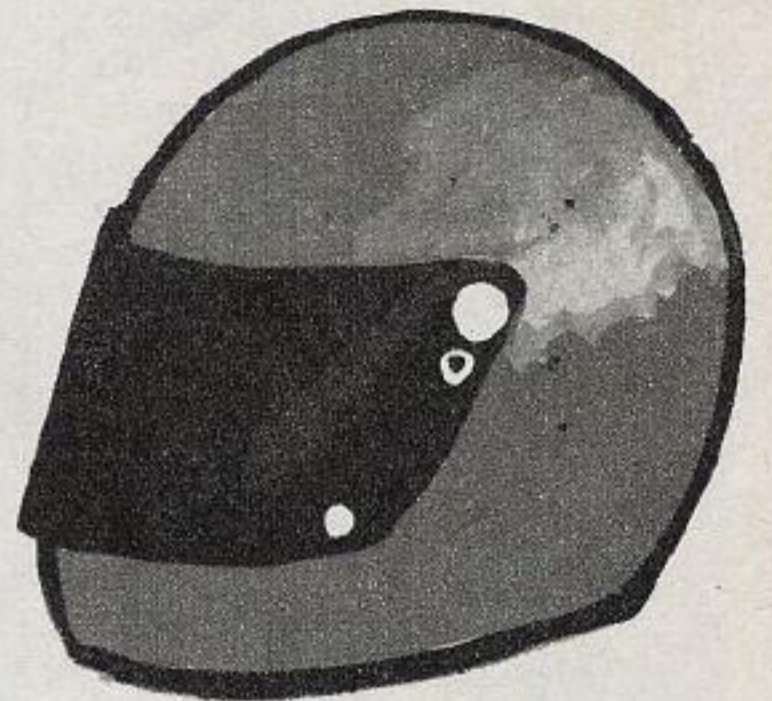
MIKE BEUTTLER
Azul marino con vivos blancos



TIM SCHENKEN
Blanco con vivos negros



REINE WISELL
Verde penicilina



HENRI PESCAROLO
Verde esmeralda



NANNI GALLI
Amarillo con guarda azul y roja



JACKIE OLIVER
Bordó con visera blanca rayada



GEORGE FOLLMER
Rojo, blanco y azul marino



ARTURO MERZARIO
Blanco

- Frente a los boxes también es interesante porque se puede observar el trabajo de pits y los mixtos, y la recta principal.
- En las oficiales con asientos numerados se ve todo el autó-

dromo en su recorrido completo.

- Observe con detenimiento los cascos que ofrecemos en recuadro aparte para que de esa manera no le sea neces-

rio mirar el número, sobre todo si viene de frente y no se los puede individualizar. Si ve venir un Lotus negro pero el piloto tiene casco combinado con negro y rojo es Fittipaldi. Si el

casco es azul es Peterson. Si es un BRM y el piloto tiene casco blanco es Regazzoni y si es azul y blanco es Beltoise. Estúdielos porque le será útil y, además, divertido.

actividad

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MERLO

LA ULTIMA DEL BOSQUE DEL CALENDARIO 1972

El pasado domingo 7 de enero la peña automovilística El Bosque de Merlo le puso el broche de oro a su intensa actividad del año 72 haciendo disputar su última competencia de la temporada. La misma contó con las categorías que ya son norma en cada carrera: Cafeteras Hasta Modelo 27, Fiat 600 Semi-Preparados y Libre Hasta 700 cm³.

La organización fue impecable en todo aspecto, el estado de la pista fue óptimo; sólo el fuerte viento que prevalecía del sector sudoeste dificultaba en alguna manera la visibilidad de los pilotos y ocasionaba no pocas molestias al numeroso pú-

blico que concurrió a presenciar la última carrera del "año".

Se disputaron en la categoría Libre Hasta 700 cm³ 2 series a 10 vueltas al circuito, un repechaje a 5 vueltas y una final a 20.

En la categoría Fiat 600 Semi-Preparados se disputaron también 2 series a 10 vueltas, un repechaje a 5 y una final a 20 vueltas.

En la categoría Cafeteras Hasta Modelo 27 se corrieron 3 series a 10 vueltas, un repechaje a 5 y una final a 20 vueltas, que a causa de un accidente sin consecuencias quedó acortada a 11 vueltas. Medida



Juan José Pellegrini y Franco Gava puntean la competencia reservada a la categoría Fiat 600 Semipreparados. Ganó, con todas las de la ley, Pellegrini y se erigió en campeón 1972 del campeonato de la peña El Bosque de Merlo.

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA LIBRE HASTA 700 CM³

Pos.	Piloto	Marca	Vueltas	Tiempo
1º	Guillermo Riende	De Carlo	20	15m 40s
2º	Héctor Filardi	De Carlo	20	15m 40s 2 5
3º	Héctor Fernández	De Carlo	20	15m 52s
4º	Oswaldo Roulet	Fiat 600	20	15m 57s
5º	Guillermo Kissling	Fiat 600	20	15m 57s 3 5

Promedio del ganador: 71,540 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

1º	Juan J. Pellegrini	20	14m 16s
2º	Franco D. Gava	20	14m 24s
3º	Carlos Nicotera	20	14m 26s
4º	Eduardo Schaeffer	20	14m 30s
5º	Aníbal Blanch	20	14m 48s

Promedio del ganador: 78,560 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL CAT. CAFETERAS HASTA MODELO 27

1º	Julio Tabachi	Chevrolet	11
2º	Ricardo Oberti	Plymouth	11
3º	Ernesto Lacortiglia	Chevrolet	11
4º	Omar Perales	Chevrolet	11
5º	Luis Urriola	Chevrolet	11

Promedio del ganador: sin prom. por suspensión de carrera.

Un nuevo y gran valor en la categoría Libre Hasta 700 cm³, Guillermo Riende, que puntea la competencia seguido de cerca por Hector Filardi. Ambos con De Carlo, fue ganador Riende.

A la izquierda:

La categoría Cafeteras tuvo en Julio Tabachi y Ricardo Oberti dos de sus más destacados animadores. Fue ganador Julio Tabachi en la accidentada competencia de cierre de temporada.



Zonal

lógica, además, dado lo avanzado de la hora.

En la categoría Libre Hasta 700 cm³ la figura principal se llamó Guillermo Riende, quien se impuso en la primera serie al comando de un veloz De Carlo; pero tampoco le fue en zaga Héctor Filardi, representante de Merlo, también utilizando la misma mecánica "B.M.W.", quien fue segundo en su serie y en la final se anotó un portazo así de grande, pues en la partida quedó en último lugar y a medida que trascurrían las vueltas comenzó a descontar y a pasar gente como un poseído. Nadie imaginaba que llegaría a disputar la punta y así no más fue, ante el delirio de la gente que estuvo en El Bosque; lo hizo en la última vuelta y se mandó la patriada de querer pasar al puntero por el lado de afuera de la cuerda: no pudo ser. Fue ganador de la emotiva final Guillermo Riende en un tiempo de 15m40s, a un prome-

dio de 71,540 km/h.; segundo fue Héctor Filardi y tercero Héctor Fernández.

En la categoría Fiat 600 Semi-Preparados la figura se llamó Juan José Pellegrini, representante de Carmen de Areco. La presencia de Carlitos Nicotera, con quien Pellegrini debía definir el campeonato, ponía un tanto de suspenso en la iniciación de la carrera. No pudo ser, por cuanto en el momento de la largada Nicotera fue presa de una terrible "mufa" cristalizada en la rotura de un manchón. Sólo Eduardo Schaeffer o Franco Domingo Gava lo inquietaron por un momento. Fue ganador en la final Juan José Pellegrini en un tiempo de 14m 16s, a un promedio de 78,560 km/h.

En la categoría Cafeteras Hasta Modelo 27, el balance fue favorable en las 5 competencias que se disputaron (incluido el repechaje): la corsa fue más pareja. Ernesto Lacortiglia fue un notable ganador de la primera serie a un promedio de 77,833 km/h. Luego, en la segunda serie, don Julio Tabachi se impuso por 1/5 de diferencia ante un obstinado Ricardo Oberti, que al comando de un Plymouth casi le amarga la tarde al representante de Merlo. En la final la mano venía bastante pesada para los mencionados precedentemente y la lucha por los primeros puestos no daba tiempo ni para el respiro. Con don Julio Tabachi dirigiendo la batuta el asunto era serio; atrás Ricardo Oberti en la segunda colocación y tercero el amigo Lacortiglia. En el giro 13 derrapó el coche de Ricardo Oberti y obligó a Ernesto Lacortiglia a una brusca maniobra. Cuando salía nuevamente Lacortiglia tuvo un encontronazo con el coche de Horacio Evangelista que venía retrasado. Volcó Evangelista sin consecuencias graves gracias a la protección de la barra antivuelco, se retrasó la carrera y luego, un poco tarde ya, se dio por concluida en el giro N° 11. Fue ganador Julio Tabachi, segundo Ricardo Oberti y tercero Ernesto Lacortiglia.



SAN ANDRES DE GILES

LA CORONACION DE CAMPEONES DE T.C. DEL OESTE



Ricardo Peduzzi (izquierda) fue coronado campeón 1972 de la categoría T. C. del Oeste.

A su lado (mano en alto) el subcampeón de la categoría, Oscar Dambolena.



Bellas niñas en la elección de la Reina del T. C. del Oeste y difícil trabajo del jurado. Se consagró reina a la señorita Yolanda Biaggini (16 años) y fueron sus princesas las señoritas Graciela Ingolotti y Lucy Barrios, de 18 y 17 años, respectivamente.

En la última competencia de la categoría T. C. del Oeste, disputada en San Andrés de Giles el pasado 17 de diciembre, se consagró campeón de dicha especialidad Ricardo Pe-

duzzi, piloto representante de Villa Ballester.

Fue una competencia esperada con impaciencia por los seguidores de este *métier*, por cuanto se dilucidaría un cam-

CATEGORIA T.C. DEL OESTE

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Ricardo Peduzzi (campeón)	57½
2º	Oscar Dambolena (subcampeón)	56½
3º	Jorge Roux	52
4º	Darío Iglesias	49
5º	Ricardo Gómez	39
6º	Aníbal Roldán	34

peonato que podía quedar en manos de Ricardo Peduzzi o del vehemente representante de Moreno, Oscar "Patón" Dambolena. Circunstancias imprevistas (la rotura de una goma) privaron al soberano de una lucha mano a mano entre ambos excelentes y destacados pilotos. Culminó el campeonato en San Andrés de Giles y fue precisamente en esta misma localidad donde se llevó a cabo, el pasado 6 de enero, en horas de la noche y vestidos todos de gala, la coronación del campeón y subcampeón, juntamente con la entrega de premios hasta el 7º puesto.

Fue una noche inolvidable de fiesta y camaradería llevada a cabo en los salones de la Intendencia Municipal, prestigiada precisamente por la presencia del intendente, Sr. Rodolfo Pedro Ruiz, y los miembros de la comisión directiva del club Municipalidad bajo la experta dirección de su presidente, el Dr. Alfredo Wheissembock... látigo en mano él.

Se sirvió un abundante lunch que las langostas presentes... digo, los invitados presentes consumían con increíble apetito; tragos, muchos tragos, lágrimas de emoción, palabras elogiosas como siempre en estos casos, números artísticos y milonga. Pero lo mejor de la noche de la amistosa Giles fue la elección de la reina del T.C. del Oeste... ¡Qué de niñas hermosas, mi viejo! Los que no fueron se perdieron la gran oportunidad de pasar una agradable noche en compañía de tan ricas damitas y de paso obsequiarlas, como todo buen caballero lo hizo, con prolongados aplausos.

Estuvieron presentes en Giles don Félix Peduzzi, padre del campeón y otrora gran competidor de la categoría T.C., y Atilio T. Rienzi, ex residente de San Andrés de Giles y gloriosa figura del T.C.

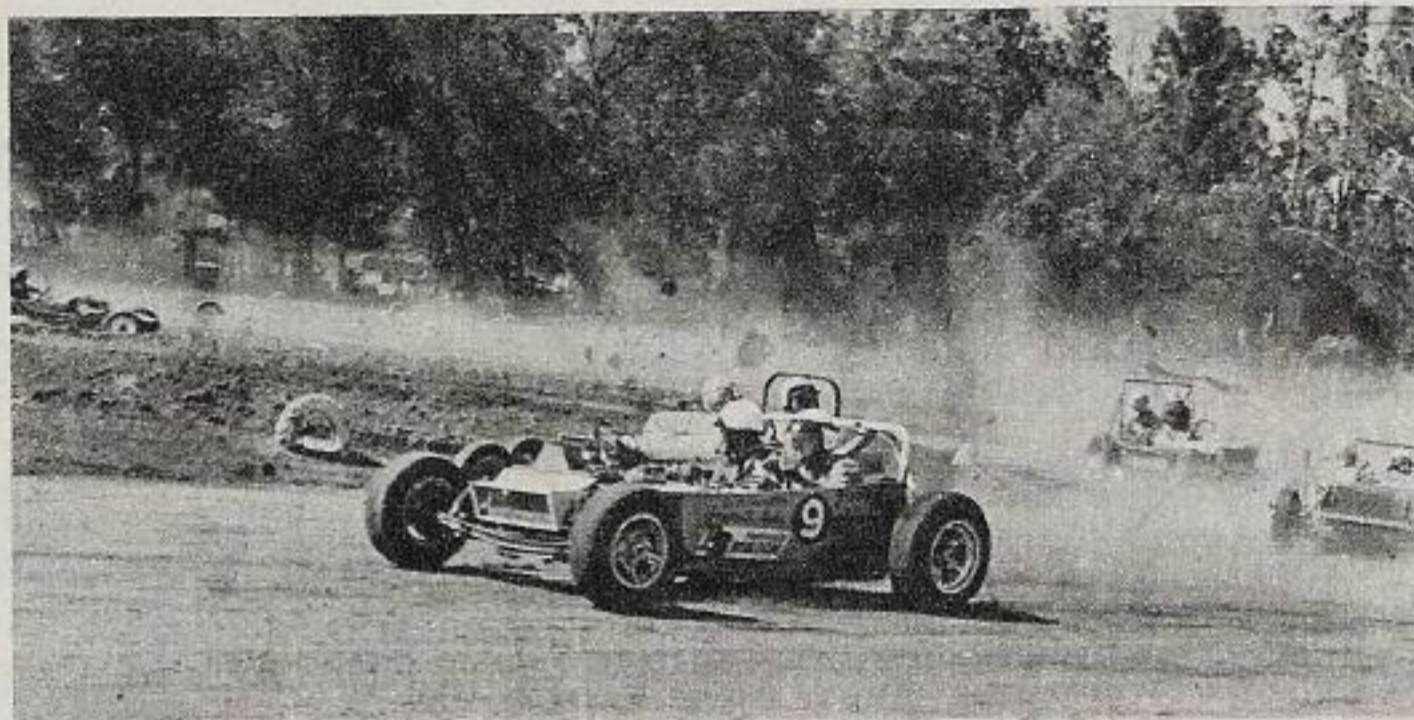
La corsa continuaba en su apogeo a eso de las 4 de la madrugada y nosotros, sacrificada gente de prensa, pusimos proa en dirección a nuestro pago, pero por esas cosas raras de la vida o imponderables, que les llaman, nos dimos cuenta un poco tarde de que estábamos llegando a Junín. Juramos que el alcohol nada tuvo que ver; simplemente fue una equivocación.

BURZACO

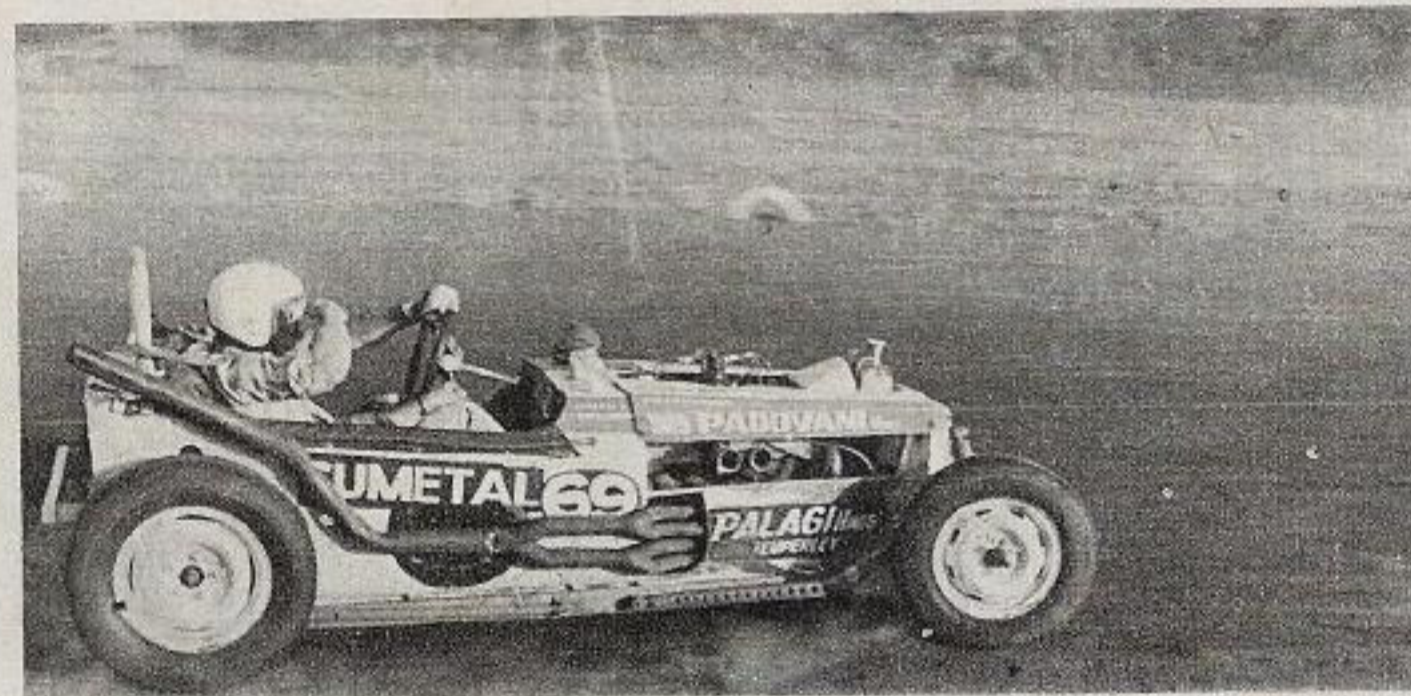
OTONELLO INAUGURO CABAÑA ROCA

Al fin, después de varias jornadas lluviosas que impedían la realización de competencias, la Peña Motociclística Adrogué pudo inaugurar su nuevo circuito, ubicado en la Cabaña

Roca, sumando de esta manera otro trazado a la ya ampliamente corsa ciudad de Burzaco. La competencia no fue espectacular pero sí interesante y nos dejó la sensación de que aquí



Gran triunfo de Jorge Otonello: ganó serie y final con gran comodidad.



Luis Ricci, a la postre segundo. Mucha polvareda impidió la mejor actuación de algunos competidores.

CIRCUITO CABAÑA ROCA — 1.110 metros — 7-1-1973

GRAN PREMIO INAUGURACION

CLASIFICACION FINAL

FORMULA 5

Pos.	Nº	Piloto		Vueltas	Tiempo
1º	7	Humberto Placensa ..	Ducatti	10	9m 47s 1 5
2º	3	Hugo Cerruti	Ducatti	10	10m 38s 3 5
3º	10	Raúl Arias	Ducatti	9	—
4º	17	Julio Stanzu	Ducatti	7	—

Promedio del ganador: 61,203 kilómetros por hora.

CAFETERAS HASTA 1931

Pos.	Nº	Piloto		vueltas	Tiempo
1º	9	Jorge Otonello	Ford A	25	21m 56s
2º	69	Luis Ricci	Ford A	25	22m 00s 2 5
3º	44	Jorge Vigorroux	Ford A	23	—
4º	18	Gaspar Díaz	Ford A	23	—

Promedio del ganador: 68,441 kilómetros por hora.

en Cabaña Roca se van a brindar muy buenos espectáculos al público, siempre y cuando se repitan los aciertos organizativos y se remedien algunos errores que si bien no fueron muchos, hay que tenerlos muy en cuenta. El factor que más influyó para que estos errores se cometiesen fue el viento reinante durante casi toda la tarde, que contribuyó a levantar una gran polvareda, en un piso no muy bien compactado todavía. Impidiendo de esta manera una buena visualización a los competidores, así como también a banderilleros y planilleros.

La jornada fue en su totalidad para Cafeteras, con un relleno previo de la hasta ahora desafortunada Fórmula 5. La prueba de Cafeteras se dividió en tres series con ocho autos en la línea de largada, de los cuales se clasificaron cuatro al cabo de las quince vueltas, los que junto con los dos del repechaje formaron un lote de catorce autos que disputaron la final a veinticinco giros al interesante dibujo de Cabaña Roca.

Monsalvo fue el ganador de la primera serie, escoltado por Raid y Peragallo. Gran parte de esta serie estuvo tercero Palaggi, representante de la zona, hasta que en actitud que no entendemos acortó camino por el pasto siendo descalificado. La segunda serie fue para Jorge Otonello, muy apremiado en varios pasajes de la misma por Santos, que al final resultó segundo; la tercera posición fue para Luis Ricci. En el trascurso de la tercera serie tuvimos oportunidad de ver el excelente andar de Martínez, que puntuó durante nueve vueltas, para luego tener que desertar por problemas con la presión de aceite; de ahí en más se alzó con la victoria Roque Pérez, seguido de Mont y Vigorroux.

El repechaje, como era de esperar, lo ganó de punta a punta Martínez; en cambio el segundo puesto estuvo muy disputado entre Gómez y Duvás. Lástima que sobre el final de las ocho vueltas abandonaron los dos, clasificándose para la final, junto con Martínez, Ubaldo Dércole.

La final fue demasiado extensa, las condiciones del circuito no estaban para veinticinco vueltas de Cafeteras; de-

bido a ello tragamos bastante tierra. El platense Jorge Ottonello, para halago de los simpatizantes de Ford, fue el dominador absoluto de la competencia. Gané serie y final, re-encontrándose con la victoria. Segundo fue Ricci, también de muy buena actuación, y tercero Vigorroux. Luis Martínez largó último y llegó a estar segundo, hasta que finalmente un trompo y posterior detención lo relegaron a la quinta posición.

Fórmula 5 ya es sinónimo de Humberto Placensa; tiene el mejor auto, la mejor conducción, gana todas las carreras, es el presidente de la asociación y es quizá la persona con más responsabilidad dentro del inestable clan de la fórmula. En esta oportunidad largaron sólo cuatro autos, había seis en los boxes y pensemos que hay más de quince autos construidos; entonces creemos que es el momento de empezar a hacer las cosas en serio.

CABAÑITAS

Lindo trazado de 1.100 m, con una veloz recta, un mixto bien trabado, varias curvas para andar al límite y una cómoda zona de boxes; además de una linda arboleda para el público.

Con éste es el tercer circuito que se une a la actividad automovilística zonal del partido de Almirante Brown. Uno es el Burzaco Race Park y el otro es el semipermanente, de rotonda a rotonda, en Longchamps, que se utiliza los viernes a la noche para las "picadas"; aunque en este caso la policía no corre solamente a los colados, sino a todo el mundo.

Al finalizar la carrera todos se quejaban de la cantidad de autazos que repartió el piloto de la cafetera N° 179, cuyo nombre dejaremos en suspenso hasta la próxima maniobra "extraña" que le veamos hacer.

Sensacional el trompo de Aldo Ubieta, cuando con sentido de colaboración se ofreció a manejar el camión regador y creyó que estaba arriba de una Cafetera.

VILA

OCTAVIO BESSONE: NUEVAMENTE CAMPEON

Consagrarse campeón de ciertas categorías del automovilismo es sin duda alguna la aspiración más grande que debe sentir el corredor de automóviles. Pero en el caso de Octavio Bessone ya deja de lado eso para constituirse en un caso extraordinario y que nos lleva a recordar con este comentario.

El hombre de Vila comenzó su carrera deportiva hace 21 años, contando en la actualidad con 47 años de edad. Se inició en la especialidad de los Midgets el 22 de abril de 1951 en Vila, su pueblo, ganando la competencia. Como se ve, nació ganando. En esa oportunidad condujo un coche equipado con motor Rugby de propiedad de Pancho Albrect, de Las Tunas (Santa Fe), coronándose subcampeón y siendo campeón al año siguiente.

Compitió hasta el año 1953 en los campeonatos que organizaba la escudería del Club Almafuerde de Sastre, con intervención esporádica en la zona de Sunchales, donde la especialidad contaba con hombres ya famosos, como Vicente Cipollatti y Valerio Betta. Al desaparecer la escudería Almafuerde se constituyó en uno de

los animadores principales de los certámenes que organizaba el Midgets Club Sunchales, ganando en 1954 su segundo campeonato. En el año 1955 se ubicó en cuarto lugar, correspondiéndole la misma ubicación en el '56. A partir de allí se registra un paréntesis en su actividad, reanudándose en el año 1967, siendo la organización y fiscalización de los respectivos campeonatos de la Asociación Midgets del Litoral, con asiento en Vila, actual entidad encargada de los campeonatos puntuables de la Regional 4.

En esta nueva era de los midgets, si es que así se la puede llamar, venció en seis temporadas, constituyéndose en un record que Octavio Bessone ha capitalizado con su brillante campaña del año 1972.

Pero la actividad de Octavio Bessone no es solamente en los zonales: en marzo de 1955 participó en la temporada internacional realizada en el club Huracán de Buenos Aires juntamente con otros valores consagrados como Vicente Cipollatti, Roberto Bernardi, Valerio Betta, Jorge Descotte, Juan Carlos Garavaglia, Arturo Salas y los hermanos Piersanti.

Juntamente con ellos participaron ocho volantes americanos, destacándose entre ellos Johnny Wood, que venció en nueve de las diez carreras disputadas, y Tommy Drisdale, quien concurre con destacados antecedentes: ganador, meses atrás, de su categoría en la famosa Panamericana de México. Drisdale mientras se encontraba en Buenos Aires debió regresar urgentemente a su país por problemas familiares, cediendo su máquina a Bessone, con la cual ganó series y semifinales, pero sin tener la suerte de ganar una final.

Su campaña deportiva la comenzó utilizando un automóvil equipado con motor Rugby, prosiguió con un Ford Armando y en la actualidad compite con un Fiat 1500. Antonio Mele, de Rafaela, es el responsable de la planta motriz, siendo su preparación libre, respetando la cilindrada. La velocidad máxima de la unidad en 200 metros, 145 kilómetros por hora. El auto está preparado para competir en circuitos con rectas que no pasen los 100 metros. Para este año Octavio Bessone tendrá una nueva unidad, equipada con suspensión independiente en las cuatro ruedas. Maldonado en Rafaela está ya dándole los últimos toques para que pueda participar en la primera competencia del calendario.



El campeonísimo Bessone junto a su maquina, trofeos y coronas de su dilatada campaña sobre los Midget.

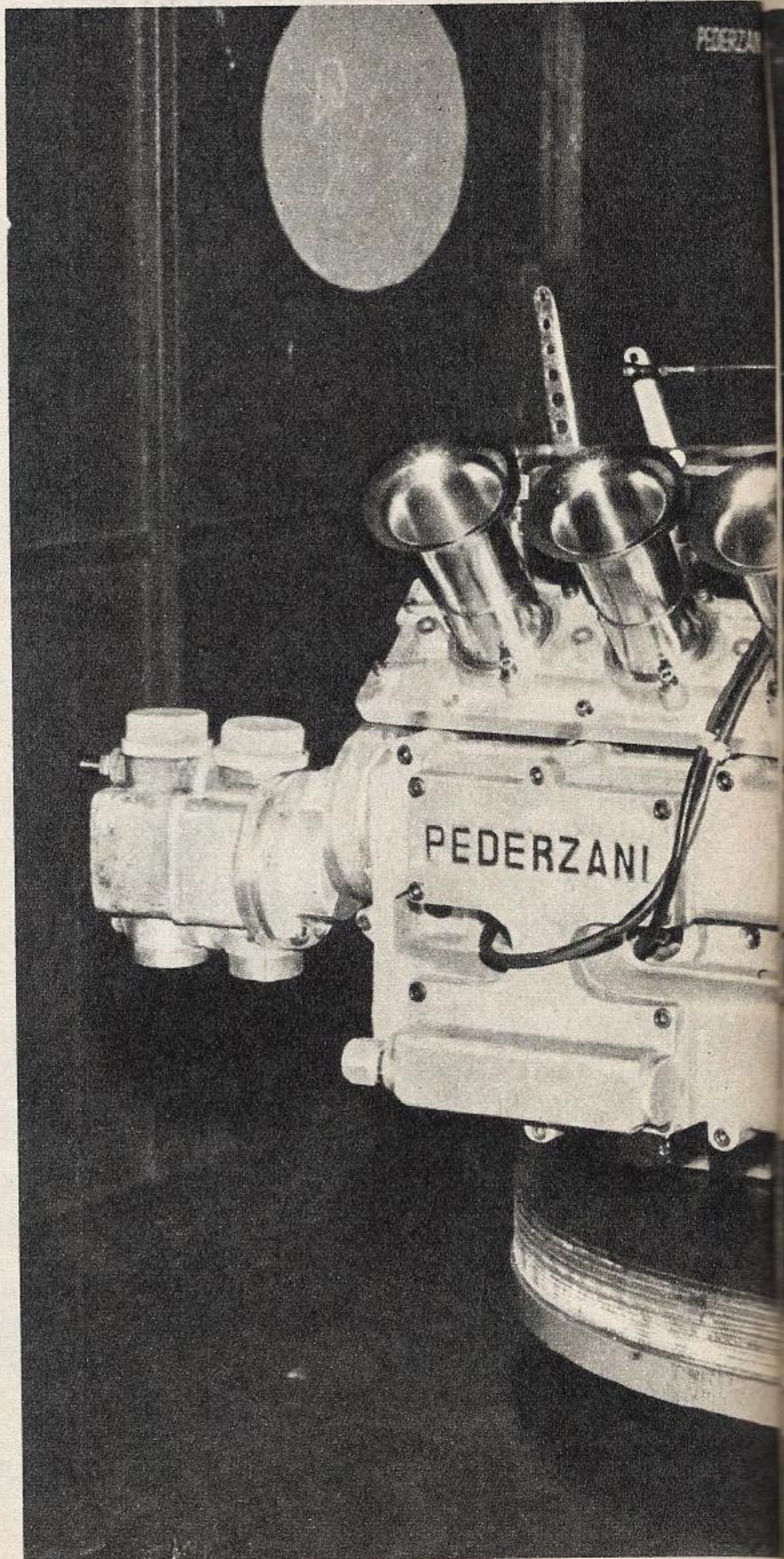
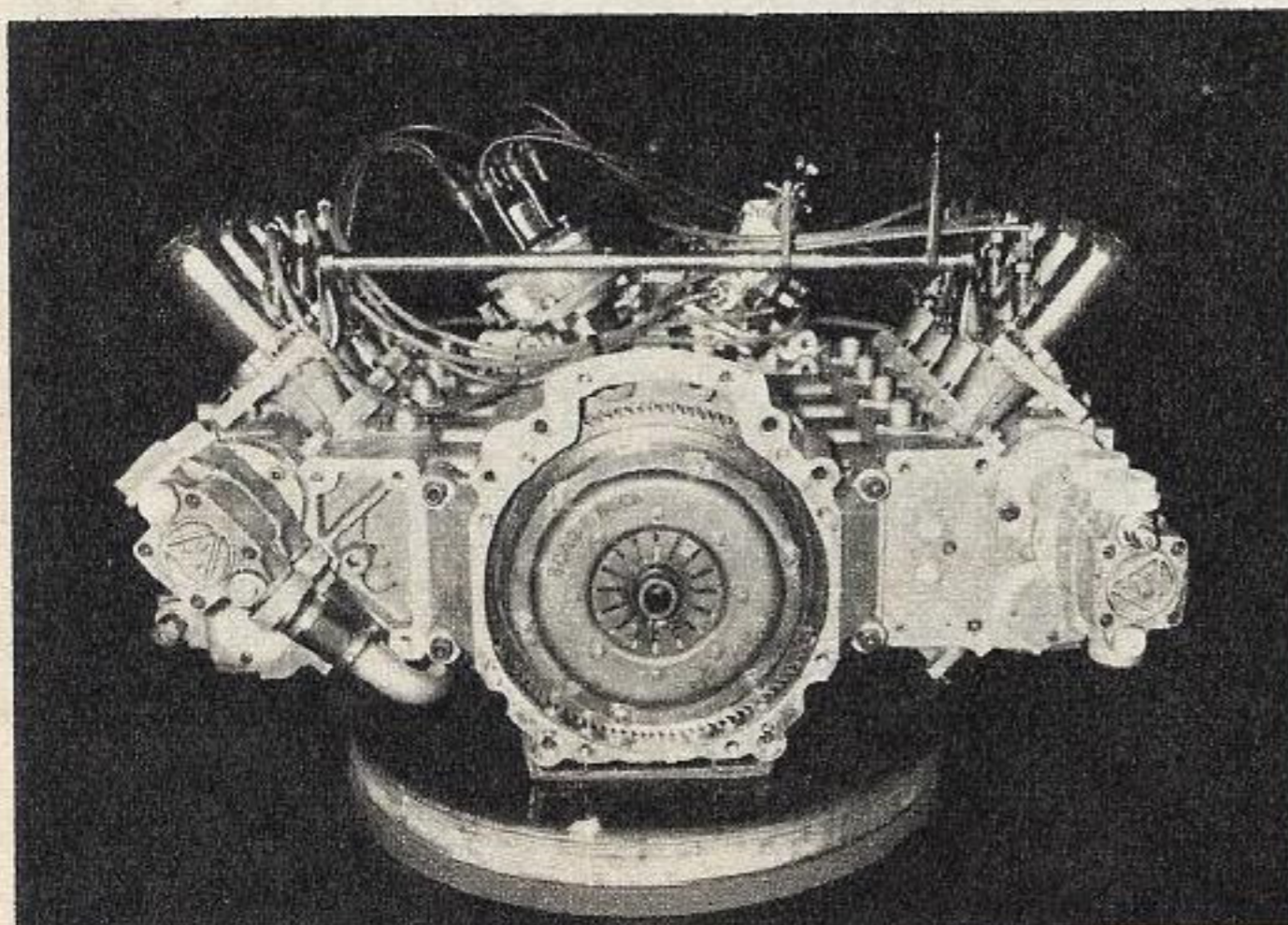
TECNICA

NUEVOS MOTORES

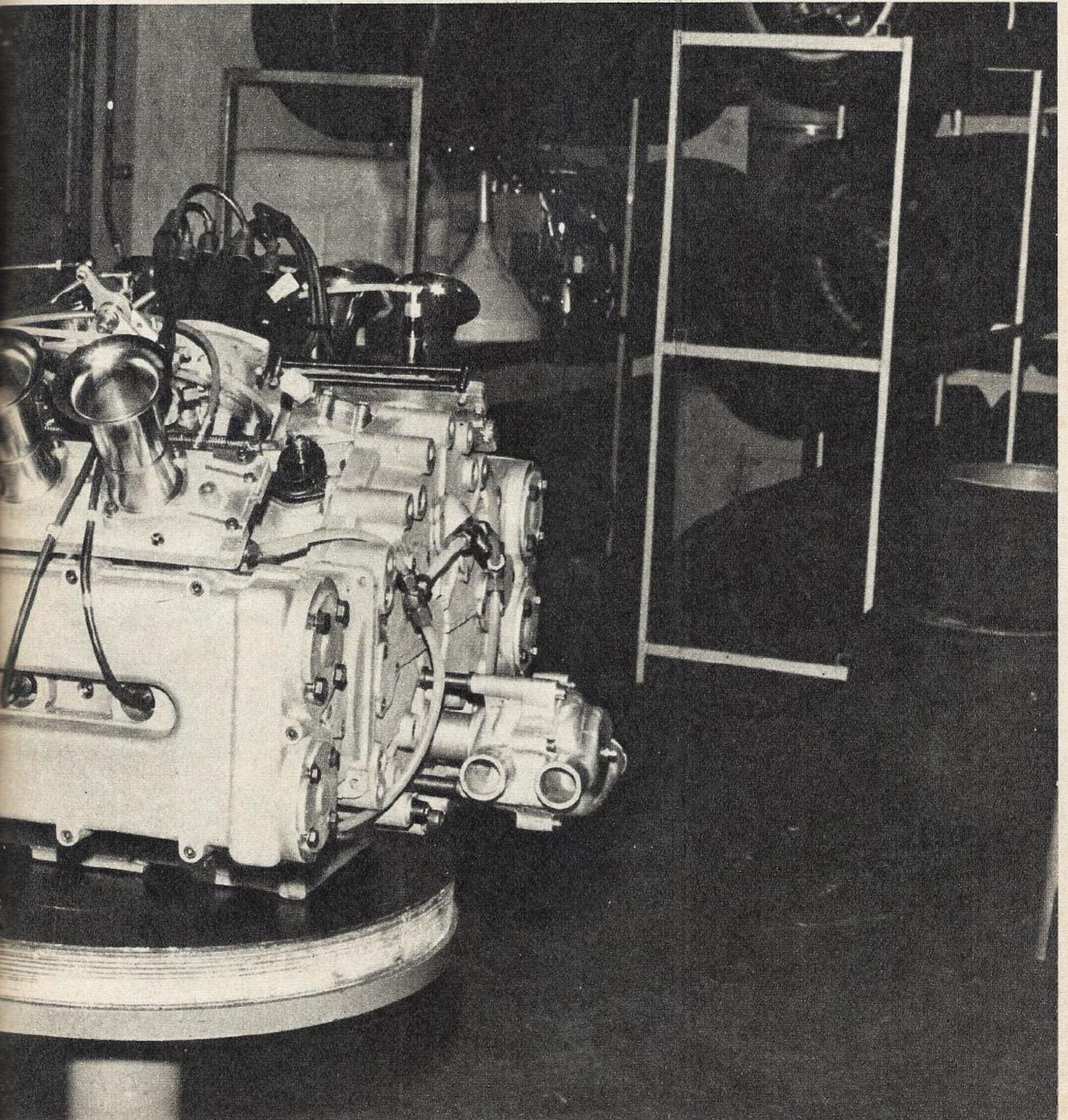
En Italia y Gran Bretaña se desarrollaron dos motores de dos litros que probarán fortuna en esta temporada 1973. Uno- el Tecno de 8 cilindros opuestos- está destinado a la exitosa categoría Sport hasta dos litros, donde este año se clasificó campeona la escudería Abarth. El otro motor -Vega Cosworth-, por ser derivado de una planta motriz de serie, está concebido para la Fórmula Dos Internacional

El nuevo motor Pederzani 2 litros resulta muy compacto y recuerda mucho al 12 cilindros del que deriva.

Visto desde el lado del embrague (que viene a ser el lado de acá), el P.8/2. Los ataques están previstos para soportar una caja Hewland 24/100.



DE COMPETICION



TECNICA

TECNO: UN MOTOR PARA SPORT 2 LITROS

Un nuevo motor ha salido del taller de Luciano Pederzani. Cosa que dicha así suena bastante normal, ya que Luciano Pederzani se dedica a hacer motores de carrera. Claro que en este caso particular, conviene historiar un poco los antecedentes, porque ahí está precisamente "la madre de Dorrego" (como decía un amigo bestia que no sabe nada de historia).

La cosa es así: durante el GP de Italia de 1972, el Tecno-Martini de Galli, luego de variadas peripecias, termina rompiendo el motor. Al principio se piensa que el daño es consecuencia del esfuerzo pero luego se comprueba que se ha cometido un error durante la elaboración de los pistones que provienen de una fábrica ajena a los Pederzani. En definitiva, cuatro de los doce cilindros quedan inutilizados.

Y aquí nace la idea: si doce cilindros de 250 cm³ hacen tres litros, ocho cilindros de 250 cm³ harán dos litros. Y teniendo en cuenta el suceso que significa en Europa la categoría Sport 2 litros, en la que el Abarth de Merzario hace capote, se decide "podar" cuatro cilindros del motor averiado en Monza para trasformarlo en un 2000 cm³.

Si las proporciones se mantienen, el motor deberá resultar excelente y robusto. Así es como ve la luz el "Pederzani 8 cilindros dos litros", bajo la sigla P. 8/2, que ha costado relativamente poco en su versión prototipo, ya que ha bastado cortar dos cilindros de cada extremo del "boxer" F1 y elaborar un nuevo árbol de levas, un nuevo cigüeñal y realizar algunas soldaduras para las fijaciones de la campana de embrague.

El motor así obtenido utiliza todas las piezas del 12 cilindros y ha confirmado las previsiones, tanto en potencia como en cupla motriz, cuya curva de utilización efectiva resulta excepcional.

Luciano Pederzani, con su habitual franqueza, ha dicho al respecto: "No me basta con haber arribado a una buena cifra en cuanto a potencia máxima; quise obtener una buena dupla motriz, porque prefiero un régimen que permita cierta elasticidad que tener HP de sobra. Mi problema era sobre todo la duración bajo esfuerzos excepcionales y prolongados. Efectuamos pruebas realmente

fuera de lo común, con tiradas hasta 11.000 vueltas que han dejado estupefactos a quienes presenciaron esas pruebas. Ninguno de mis mecánicos ha querido hacer aquello que yo quería, porque todos tienen un tremendo respeto por la mecánica... Cuando yo estoy en el banco de pruebas, tomo la palanca del acelerador y no la suelto... En una prueba hice girar el motor por una decena de minutos siempre al máximo, cosa que en carrera no se verifica nunca, ya que equivale a recorrer cinco veces a tal régimen el rectilíneo de Hunaudieres de Le Mans, o todavía mucho más... Aquellos que estaban presentes tenían una cara como si estuvieran viendo lorturar al mejor amigo. Luego de todo eso pienso que este motor puede hacer cosas excepcionales y puede inclusive resultar económico. De hecho considero que los pilotos particulares que lo compran se encontrarán muy pronto con un motor que además de ser mucho más potente que sus competidores directos, no necesitará revisiones frecuentes".

Resulta evidente que el motor Tecno "2000" se coloca en franca competencia con sus similares producidos por Abarth, Cosworth, Hart e inclusive con aquellos derivados de BMW, recientemente presentados en las carreras de sport 2 litros. Dentro de poco, también estará en circulación un motor Opel con cuatro válvulas por cilindro, habiendo otro en preparación. De cualquier manera, todos los motores vistos hasta ahora son de cuatro cilindros y resulta difícil que arriben a la potencia declarada por Pederzani, que agrega a lo antedicho: "... estamos en el orden de los 250 HP girando a 10.800 rpm. El motor puede llegar tranquilamente hasta las 1.500 vueltas, y aun en esta fase la potencia se mantiene constante".

Las características fundamentales de este 8 cilindros son las siguientes: capacidad cúbica: 1997 cm³; diámetro y carrera: 80,98 x 48,46 mm; disposición de los cilindros: horizontales opuestos; alimentación: inyección Lucas; encendido: electrónico, con bujías Motorcraft; embrague Borg & Beck, dispuesto para acoplarse con una caja Hewland tipo 24/100. Pesa 145 kg y ha sido diseñado para formar parte de la estructura, lo que permite adaptarlo a muchos chasis.

Costará, al cambio nuestro, alrededor de 25 millones de pesos. Algo caro, aunque amortizable según los resultados a obtener previstos por Pederzani.

Informe: FRANCO LINI

VEGA-COSWORTH UN MOTOR PARA F. 2 INTERNACIONAL

La hegemonía mantenida por Cosworth a través de los años en que la F2 tuvo como tope el litro seiscientos (1967-71) corría serio peligro; una nueva reglamentación elevaba el cubaje tope de la fórmula a dos litros y no había en existencia motores-base como para al menos "arrimarse" a ese tope salvo el Ford BDA que otorgaba casi 400 cc de handicap.

La casa de Northampton encaró la temporada '72 con un criterioso plan de "trabajo", se harían 4 unidades del modelo denominado BDF, que partiendo de un basamento "non sancto" (motor Ford BDA 16 válvulas que equipaba al Escort RS 1600) alcanzaba 1927 cm³ a fuerza de sudor y llanto. Estos chiches se repartieron entre los equipos de mayor predicamento en la F2, a saber: Team Rondel, March Eng., Lotus Cars y Mc Laren; así también y a título de apoyo logístico se construyeron ejemplares del denominado BDE (que con la misma base alcanzaban 1790 cm³ mucho más accesibles) y que en mayor número se destinaron a equipos o particulares.

Los resultados no fueron todo lo halagüeños que se esperaban, conspirando contra ellos en el primer caso la extrema fragilidad del BDF y en el segundo la escasa potencia obtenida en el BDE. Otros eran los caminos a seguir para volver al tuteo con el éxito.

Con esa premisa como meta fija los ávidos ojillos de Keith Duckworth se pasearon sobre el plantel (por cierto no muy numeroso) de motores que respondieron a las características deseadas, hasta reparar en un motor que en desarrollo desde 1967 había visto la luz a fines del '70 y era de General Motors: el Vega-Chevrolet.

UN YANQUI EN LA CORTE DEL REY ARTURO

Poco, muy poco fue lo que del original Vega 2300 4 cilindros quedó en pie luego que los diabólicos socios junto con Mike Hall (autor del diseño de la tapa de cilindro del BDA de "calle") metieron mano en él. Se mantuvo el block de fundición de aluminio por razones de peso y practicidad (el tipo de fundición que se emplea se considera superior al del motor ZL-1 que equipa a los McLaren CanAm) y la bomba de agua al no ofrecer ésta inconvenientes de ningún tipo.

Se reemplazó la tapa de cilindros de fundición de hierro por una de aluminio con conductos cuádruples (por cada cámara) para las respectivas válvulas que ofrecen interesantes valores en el rubro diámetro (1,4 (3,56 cm) pulgada para c/u. de admisión y 1,2 (3,05 cm) para c/u. de escape) amén de guías de bronce tratado y tres apoyos enfundados en metal antifricción para el venturoso girar de los árboles de levas, que ubicados en la parte superior de esta singular cabeza de cilindros se encargan de accionar las 16 válvulas munidas de doble resorte por unidad.

Asegura el encendido una solitaria bujía alojada en el centro de la cámara; el comando de los árboles de levas se realiza mediante correa dentada; la alzada de válvula es de 0,41 pulgada con un diagrama de distribución típicamente Cosworth, 58°-82°-82°-58°. El desplazamiento volumétrico debió ser modificado —dada la reglamentación— y se disminuyó en algo menos de 300 cm³ mediante el empleo de un cigüeñal de diferente volteo (gira sobre cinco bancadas y lleva contrapesos fijos) y la reducción del diámetro de los cilindros, las medidas internas se mantienen en reserva, no así la capacidad que alcanza los 1994 cm³.

Las bielas son forjadas de sección I. Vinculados a éstas por intermedio de pernos de acero extraduro, nos encontramos con los pistones que manufacturados por la afamada casa Hepworth & Grandage son especialmente diseñados para este motor y presentan una cabeza de forma asimétrica

en lo que respecta a la fresadura de los alojamientos de las respectivas válvulas siendo mayor la que corresponde a la admisión, además lleva tres ranuras para los respectivos aros, el primero (superior) con un espesor de 0.03 pulgadas es cromado, el central es de fundición gris y su espesor es de 0.04, el restante —de control de aceite— está constituido por dos laminillas de acero que encierran a un núcleo ventilado. Los equipos de ignición e inyección son Lucas y los filtros de aceite y bujías marca AC. Todo este hermoso paquete con una relación de compresión de 11,5 a 1 desarrolla notables 265 HP a 8750 rpm con perspectivas de llegar fácilmente a cifras para el asombro.

Su debut en competencias se produjo en noviembre del

Si Cosworth se encargó de desarrollarlo hay que tener cuidado con él. Se trata del motor Vega para la F-2 Internacional.

'72 para las Springbok Series en Sud Africa sobre un chasis Chevron B 19 (sport hasta 2 litros) mostrándose como el más veloz de la categoría pero aquejado por lógicos problemas de dentición se vio precisado a abandonar así como en las restantes cuatro presentaciones. Los problemas que en la mayoría de los casos afectaron al flamante propulsor fueron motivados por los aros que al parecer no reunían las condiciones necesarias de confiabilidad requeridas. Luego de una revisión por parte de Cosworth y los proveedores de dichos elementos se obtuvieron resultados altamente positivos.

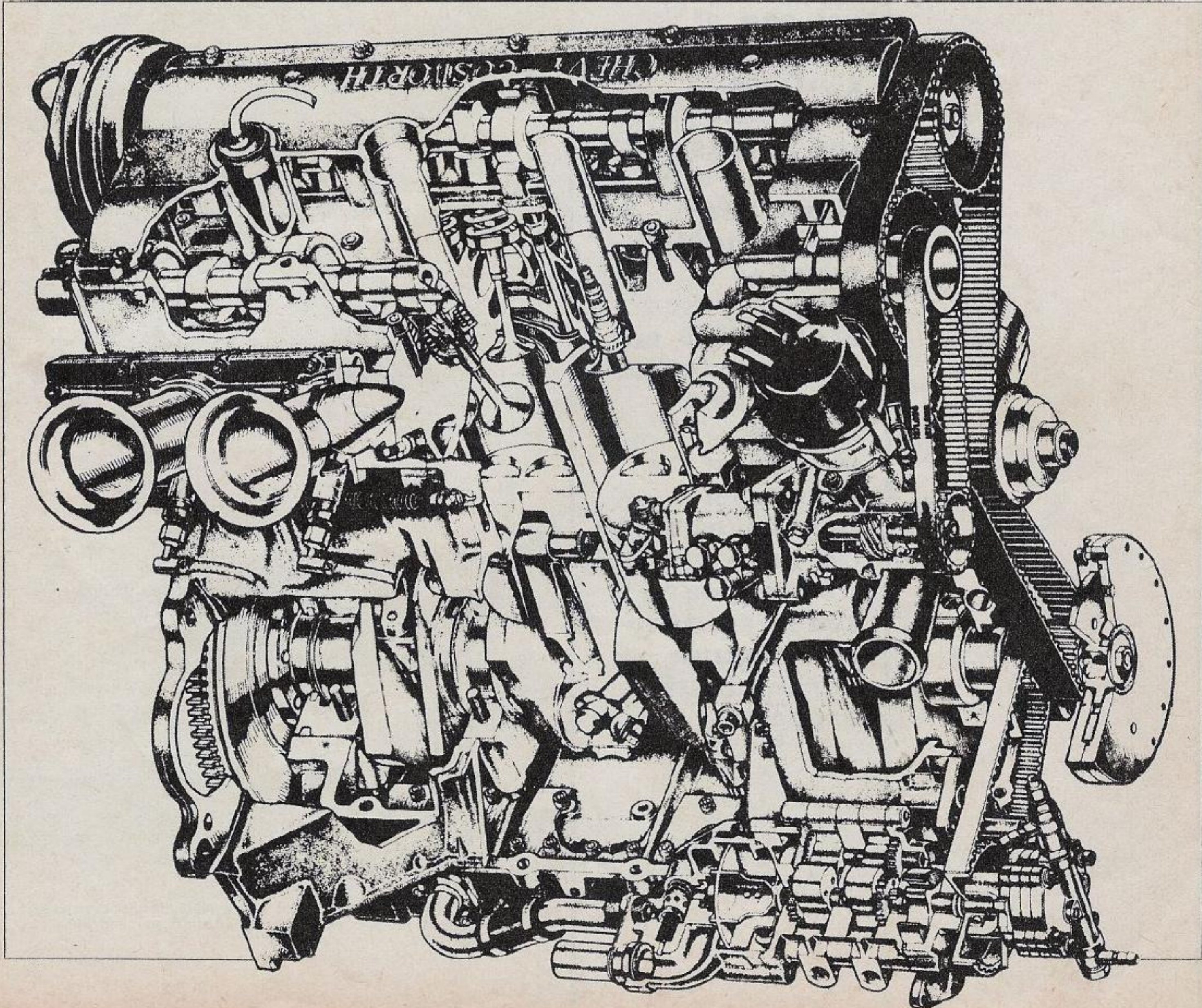
Otro de los factores que hacen prever para este motor un rosado futuro es su incipiente y fabulosa relación peso

potencia dado que a la ya mencionada potencia le debemos sumar alrededor de 14 a 18 kgs. menos de peso que el conocido y exitoso Cosworth FVA, amén de un torque que supera en mucho a su ilustre predecesor: 170 lbs./pie a 7000 rpm.

¿UN NUEVO SCRATCH?

Las condiciones están dadas como para que este moderno motor que bajo la denominación de EA sale de Cosworth se erija como parte integral de la mayoría de los autos de la categoría, hecho por demás halagüeño y meritorio que desde un paquete de años atrás se viene dando con la casa de Northampton.

Informe: Ricardo Delgado



1973. Peugeot 504 negro,
cola trunca, patente colgando.
¿Siempre habrá una nueva
para los incansables
automovilistas "a la page"?

por GERMAN SOPENA
dibujos: HECTOR BERGANDI

**Faros, llantas,
escapes,
cubiertas,
cualquier
elemento es
útil para
modificar el
auto de
calle y cumplir
así con el
objetivo de
sentirse
diferente a
los demás. Una
historia que
tiene años,
que conoció
muchas
etapas y se
especializó en
ciertas marcas
y que aún
hoy se
manifiesta a
diario en
la preocupación
de cada
dueño por
tener su auto
con alguna
característica
especial**



La Ma



Peugeot 403, sin tazas, capot negro mate, faros adicionales...
El sueño de muchos para ir a tomar el té con una niña,
allá por 1963...

nia de ser *Distinto*



Galerita NSU de hace más de 10 años. Eran un símbolo del momento y sus dueños siempre encontraban un farolito o alguna cosita para distinguirlo más.



Es como los chistes que se hacen famosos. Nadie sabe cómo surgieron, quién se tomó el trabajo de inventarlos y cómo alcanzan una difusión inmediata. Pero el asunto es que nacen y pasan de boca en boca con una facilidad asombrosa.

Lo mismo sucede con las modas automovilísticas imprescindibles para estar en "onda".

La última de todas debe ser la de las patentes colgando debajo del paragolpes y en un costado del auto. Y el inventor de la pavada quizá ni tiene auto; se lo sugirió a un amigo por ejemplo. Y ahí apareció el primer Peugeot 504 con la patente colgando a la izquierda del paragolpes. Suficiente para que prendiera como una vacuna. Poco a poco, asemejándose a una ignota cofradía cuyos miembros no se conocen entre sí (que debe ser la sociedad secreta de la pavada mundial) pero que adoptan distintivos inconfundibles, la misma característica se fue multiplicando por doquier. También muchos dueños de 128 (auto particularmente proclive a las modificaciones soñadoras) adoptaron la tesitura y después el virus se hizo general. Por las calles de Buenos Aires se pueden ver autos tan heterogéneos como un destartado Dauphine, una Estanciera con huellas de algún vuelco inoportuno o hasta una cupé Ford 39 con alicaldas pretensiones de Turismo Carretera y todos con la patente colgando. La epidemia no tardará, seguramente, en llegar al Interior si no se entronizó ya definitivamente.

Entonces, la necesidad de ser distintos encuentra nuevamente una artimaña inesperada. Siempre a la cabeza, los Peugeot 504 descubren que además de colgar la patente debajo del paragolpes queda vacío el

hueco que la carrocería deja expresamente para colocar la patente. Nada mejor que llevarlo al chapista para que lo cubra prolijamente, lo pinte y la nueva fisonomía del 504 muestre una cola trunca toda derecha. Y si el auto es negro mejor. ¿Resultado de todo el cuentito? Más o menos unos 50.000 pesos viejos gastados en chapista para que la patente se ubique en un lugar antirreglamentario. Pero tiene Knack...

¿Y la gomita? Esa es otra historia bárbara. La primera vez que vimos un auto con algo colgando que tocaba el suelo pensamos en un cable desprendido de las luces de stop. Cuando en un solo día vimos dos o tres de esos circulando por ahí nos fijamos con más atención. Era goma ¿Burletes colgando? Qué raro...

Al poco tiempo la "tagomi", "colita ratera" o la marca que fuese, ya era un hecho en un enorme porcentaje de los coches que circulaban por Buenos Aires. Y casi sin publicidad, con el solo medio de la tradición oral que parece seguir siendo la manera más inmediata para que una cosa alcance popularidad cuando está imbuida de una cierta magia imposible de definir.

Claro que las gomitas colgantes tienen una función mucho más lógica que lo de las patentes. O mejor dicho: tienen UNA función, que es descargar la corriente estática que siempre se crea en un auto. Pero indiscutiblemente, el inmediato reguero de pólvora que resultó la difusión de las famosas gomitas es mucho más notable que la función específica que cumplen.

Las respuestas a fenómenos de este tipo serían enigmas más que interesantes para cualquier sociólogo y sin duda que una investigación profunda

De cada diez poseedores de 128, nueve deben sentirse corredores. Y no es cuestión de andar así no más con un 128. Hay que adecuarlo a la recia personalidad del piloto...



Ahora desaparecieron un poco, pero aún se ven, esos Jeep verde oliva con bidones, pala, listos para atacar una colina en Normandía...



Los enemigos de los lavaderos de autos. Cuanto más sucia la pick-up, mejor.



En cuanto a tomas de aire no hay nada escrito, pero el primer premio se lo llevan los Fiat 600 con toberas sencillamente impresionantes.



PEQUEÑA GUIA INCOMPLETA

(Algunas muestras de la imaginación aplicada)

- Correas sobre el capot tipo TC (años '40-'50...).
- Escapes exteriores con tuerquita para liberarlo a gusto.
- Buscahuellas externos con manija desde adentro (década '50).
- Guardabarros recortados.
- En los viejos coches americanos, eliminación del estribo.
- Viseras en los parabrisas (sobre todo taxis).
- Cintitas colgando y banderitas pintadas en la puerta.
- Tapizados de leopardos; leones y tigres para la luneta.
- Tensores elásticos para sujetar el capot y el baúl.
- Parrillas de 403 sin escudo.
- Color negro mate para el capot.
- Muchos faros.
- Cascos y tacos de polo en la luneta.
- Franjas que hicieron época a lo largo del auto.
- Cuando apareció el Ford GT 40, las franjas al costado.
- Llamadas al estilo stock cars.
- Sacar las tazas y pintar las llantas.
- Lustrar las gomas con pomada negra y pintar de blanco la marca de la cubierta.
- Sacar las defensas del paragolpes.
- En los Peugeot 404 pintar el aro del farol del color del auto.
- Tirar del cebador para simular que el motor regula desparejo porque tiene una leva muy, muy "rabiosa".
- Deflectores de bichos de plástico para colocar en el capot.
- Faros tapados con cintas adhesivas cruzadas.
- Fundas para tapar los faros adicionales.
- Perillas de madera para las palancas de cambios.
- En los Fiat 1500, cortar el aro de la bocina al estilo "competición".
- Escape ovalado tipo Torino.
- Deflector del techo corredizo (403, 404, 504).
- Porción de la trompa pintada.
- En las pick-up pintarle carteles de "Auxilio".
- Dejar los números del Gran Premio en los autos meses o años.
- Calcomanías de chistes sobre el Citroën.
- Patas y manos (huellas).
- Rayas en las lunetas para evitar el encandilamiento.
- Contact para el parabrisas con el nombre del barrio.
- Bocinas "Il Sorpasso".
- Parabrisas de Fiat 600 unidos como pantógrafos.
- Cinturones de seguridad colgando hacia atrás.
- Sacar el filtro de aire y poner un alambre tejido.
- Alambre tejido para cubrir los faroles.
- En los Peugeot, sacar el aro cromado de parabrisas y luneta.
- El año pasado, una naranja de plástico en la punta de la antena.
- Jeeps de guerra.
- Acortar la palanca de cambios al volante en los Fiat 1500 largos.
- Calcomanías miles.
- Chapas con diversas diagramaciones de números.
- Guantes colgando del espejito.
- Espejos aerodinámicos externos.
- Tomas de aire falsas en el capot (caso Rally Sport).
- Etc., etc., etc.

arrojaría resultados esclarecedores sobre la importancia que asume el auto para el argentino medio, sobre la necesidad que tiene de mostrar su diferencia en el exterior del auto que maneja o sentirse quizá propietario del auto que no puede tener. Se encontrarían así motivaciones innumerables aunque priven siempre las de tono deportivo, y sin pensar demasiado podemos hacer una listita. Están los que se sienten "corredores" y creen que los miran porque llevan un casco puesto en la bandeja de la luneta trasera aunque generalmente no andan a más de 40 ó 50 km/h porque van y vienen del laburo a la hora en que el tráfico no permite andar a más. Después están los "deportivos" de "exterior" o de "interior". O sean los que gastan unos pesos extras en llantas deportivas o pasarruedas ensanchados o los que prefieren destinar esos dineros para colocar complejos tableros presididos siempre por un cuentavueeltas bien a la vista. O si hay bastante guita dulce embellecer el auto de adentro y de afuera.

Una raza diferente está formada por los "liberados", que prefieren llenar el auto con calcomanías del tipo "Mi pendorcho funciona... y el suyo?" o "Experto en minas y perforaciones", etc. O los "geográficos", que muestran en los vidrios calcomanías de Montecarlo, Cortina D'Ampezzo o las Baleares como demostrando que por esos lugares anduvo paseando la ruralcita DKW. O bien los "militaristas" que usan para la ciudad unos jeeps equipados como para dar envidia al mismo Mac Arthur.

Otra cosa son los "hombres de campo". Pick up sucia o Falcon bien embarrado superan casi a un 504 en la difícil lucha por la elegancia bien entendida. A su vez los cuadrados tipo Peduzzi son ideales para los muchachos de barrio que los pintan de todos colores y se identifican con una orquesta beat del

momento, mientras los miles de propietarios de Fiat 600 se afanan buscando la mejor manera de mantener la tapa del motor abierta para mostrar así que la llevan levantada porque el motor calienta obligando así a pensar a los sufridos viandantes que si el auto calienta es porque lleva motor preparado lo cual a su vez implicaría suponer que su dueño es poco menos que el Nene García Veiga.

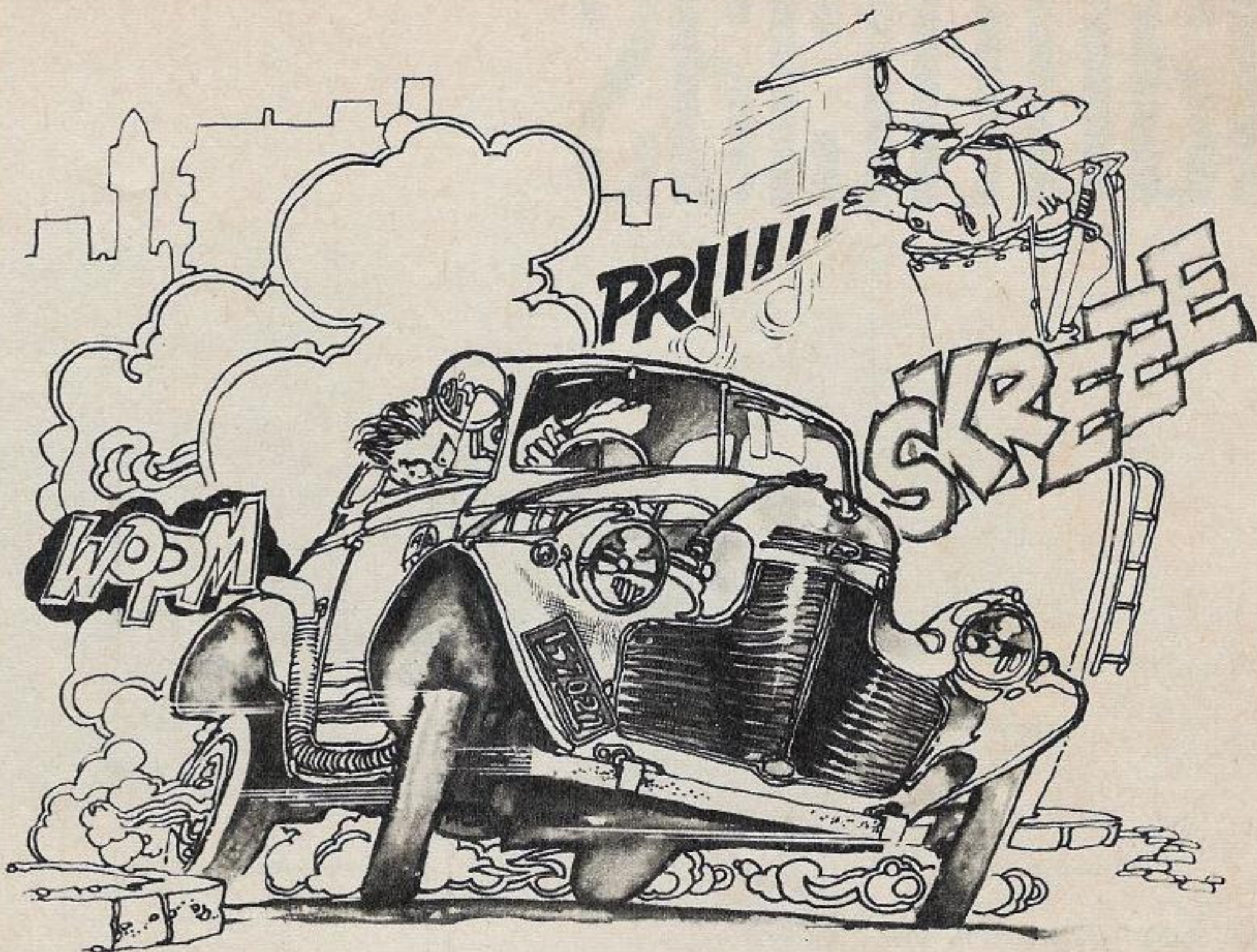
Como esas, hay miles de variantes. Que se multiplican enormemente si nos ocupamos en retroceder un poquito en el almanaque. ¿Recuerdan los Peugeot 403 a los cuales se les quitaba la parrilla? ¿Y las galeritas NSU que con farolito arriba resultaban el summum? En la época del comienzo del auge del Turismo Mejorado estaban los hombres de TM y en la vereda de enfrente los defensores del TC que despreciando esas ridículas maquinitas preferían asombrar al barrio con su cupé Ford o Chevrolet convenientemente equipada con correas sobre el capot para evitar una inesperada abertura a 130 km/h...

Cuando un auto apareció corriendo con el capot pintado de negro mate para evitar el reflejo del sol se multiplicaron los coches de calle pintados de esa manera pero agregando también el baúl, cosa que aún nadie se explica muy bien. Salvo que fuera para evitar el peligro del reflejo en caso de un trompo...

Autos bajitos, cinturones de seguridad colgando del techo, faros adicionales extra chatos tipo rally de Montecarlo, palanca en el piso para los autos que la traían de fábrica en la columna de dirección... la gama es tan amplia que en sólo media hora de apuntar cosas llegamos a la lista que se lee en el recuadro y que seguramente se puede multiplicar por dos para cualquier persona con memoria. Tantas variantes posibles ocupan sin embargo diversos lugares en un supuesto ranking

integral. Sea o no por motivos de pavoneo, un cuentavueltas siempre es útil. Comprar un juego de gomas especiales puede ser para emular al equipo de la comisión Fiat con la berlina que el hombre usa diariamente pero es indudable que esas cubiertas especiales le brindarán una seguridad extra el día que salga a la ruta con lluvia aunque no pase de 90. Resulta en cambio increíble ver que hay tanta gente que se gasta un platal en cuatro llantas de magnesio de última moda pero le deja a un Torino por ejemplo las mismas gomas inadecuadas con que sale de fábrica. Las luces adicionales pueden ser un elemento de pinta, muy de Gran Premio, pero a la vez son utilísimas para andar de noche en ruta. En cambio son incomprensibles esos cubrevolantes simil cuero que al ser de plástico mojan mucho más las manos que el volante mismo, con lo cual su función no sólo es inexistente sino prácticamente negativa.

Del tipo que pega calcomanías y no ve por el espejo retrovisor porque le tapan los vidrios al que trasforma su Fiat 600 en una especie de prototipo hay un mundo de personajes típicos que vemos a diario por las calles de cualquier ciudad del país. Es la personalidad del argentino medio que se trasmite a través de su auto mucho más que su trabajo, su casa o sus diversiones que serían los canales más lógicos. Mucha gente accedió por primera vez al auto propio en los últimos años lo que indica por suerte un cierto progreso social. El lógico proceso de adaptación puede incluir un paso intermedio que incluya ese desmedido amor al medio mecánico. Que en definitiva es una manera como cualquier otra de llegar a comprender que por encima de esas minucias que consumen plata, la función del auto es que nos sirve para andar y no para mostrar...

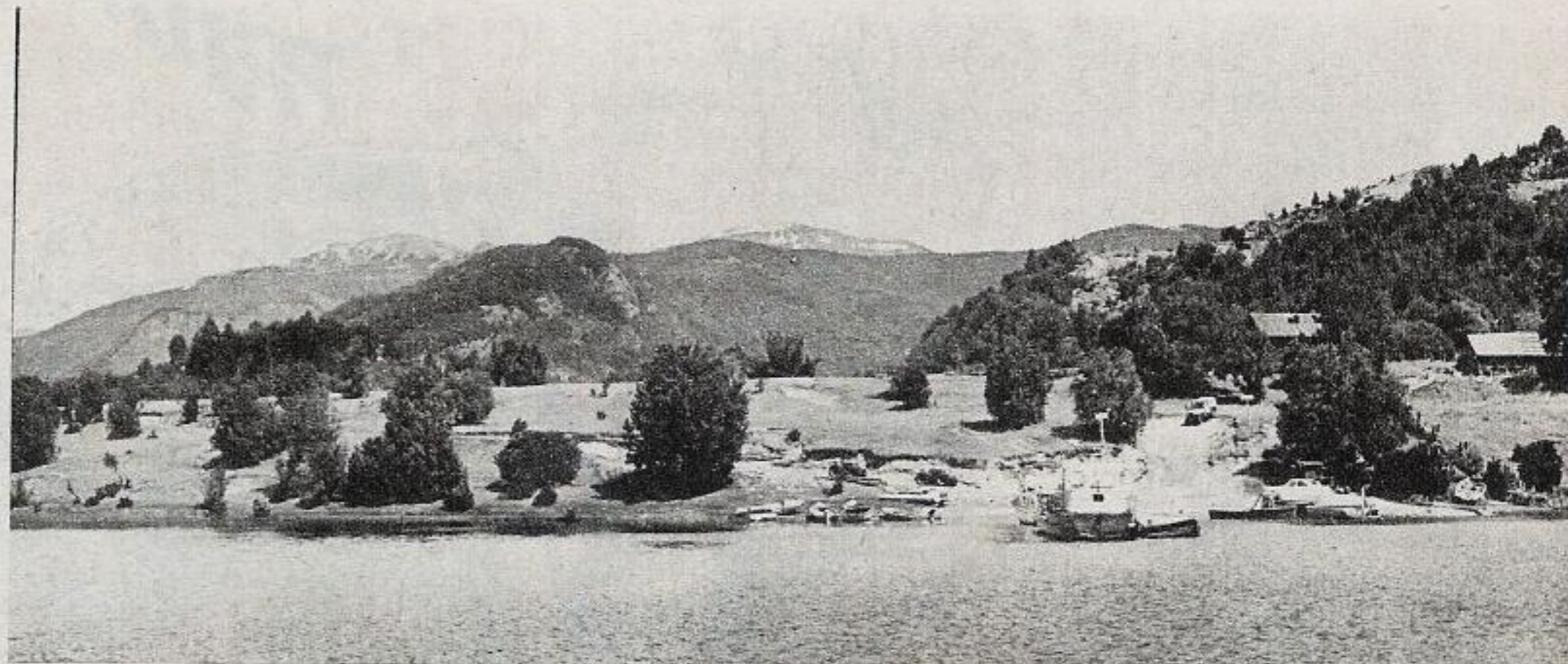


Cuando el TC era el TC, tener una cupecita era algo serio. Y si tenía guardabarros recortados y correas sobre el capot, ¿quién lo paraba en el barrio?



El prototipo del ciudadano que descarga sus nervios en la calle. Fiat 600 bajito, calcomanías, caño ruidoso y zumbando todo el día por la calle sin respetar nada. Hasta que un día doblan con la ruedita metida para adentro y aterrizan con el techo...

nauticias



Hablamos de zonales.
Espejos como éste nos esperan
en el interior:
Parque Los Alerces.

Germán Barbot luce también
la triple corona.



CALENDARIO 1973

La Federación Motonáutica Argentina ha aprobado el calendario de competencias para el año 1973. El mismo se indica en el cuadro adjunto.

1) El Club Regatas La Plata solicita y se le acuerdan cinco fechas, una de las cuales, la del 10 de noviembre, está destinada a una competencia de seis horas.

2) El Yacht Club Argentino mantiene sus dos competencias clásicas, para las cuales, en previsión de mal tiempo, reserva tres y dos días seguidos respectivamente.

3) El Club Náutico Junín solicita dos fechas y se le otorga una en julio; la otra, que era para las seis horas, no le fue concedida.

4) La Asociación de Volantes Motonáuticos, después de un largo paréntesis, obtiene siete fechas para organizar otras tantas carreras.

5) El Club Motonáutico Zárate, dos fechas.

6) El Club Motonáutico Argentino, viejo baluarte de la motonáutica competitiva, cinco fechas entre las cuales volverá a reeditar el Metropolitano.

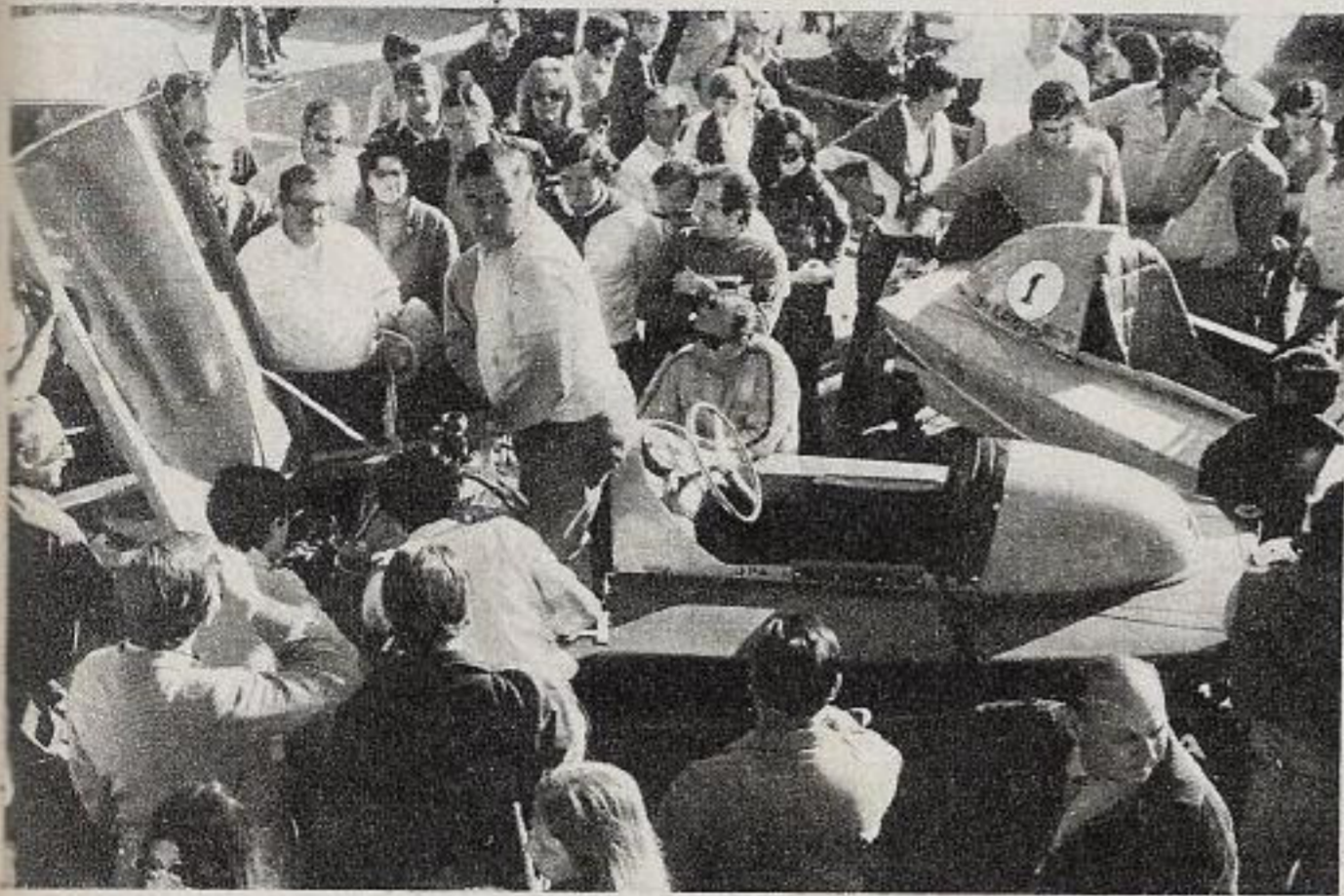
7) El Club San Fernando mantiene sus clásicas 100 millas.

8) La Federación se acuerda dos días en septiembre, aunque aclara que no serán para records de velocidad, ya que en 1973 no se realizarán intentos.

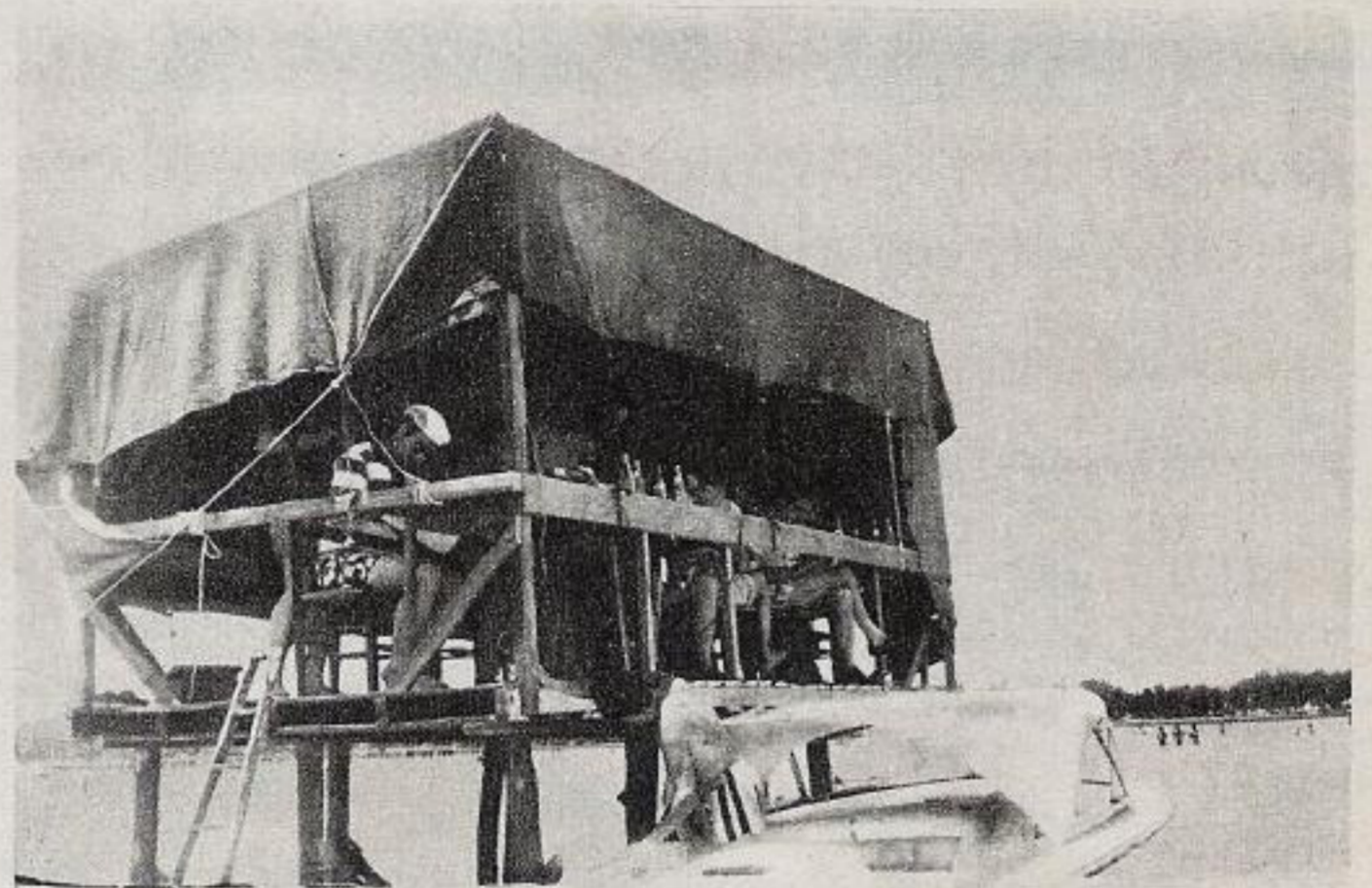
CLUB MOTONAUTICO ARGENTINO

Eligió el club la Comisión Directiva para el período 1972-1973. Está integrada de la siguiente manera:

Presidente	Bruno Scevola
Vicepresidente	Mario Armini
Secretario	Eduardo Ferrero
Prosecretario	Nelson Charpin
Tesorero	Lucio Morales
Protesorero	Remo Asiano
Comodoro	Dario Luciano
Vicecomodoro	Julio Garrido
Intendente	Carlos Regnicoli
Vocal titular	Ferrucio Zucati
Vocal titular	Jorge Regnicoli
Vocal titular	Oscar Mungen
Vocal suplente	Jorge Vezzuci
Vocal suplente	Oscar Pagliettini
Revisor de cuentas titular	Miguel Barbot
Revisor de cuentas titular	Ildefonso Fernández
Revisor de cuentas suplente	Santiago Merlo
Revisor de cuentas suplente	Osvaldo Dárdano



Las Mojarras en revisión técnica. Problema pendiente.



Palco de control en Junín. ¿No más seis horas?

CLUB ORGANIZADOR	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Regatas La Plata				15	6	3	1				10	
Yacht Club Argentino					25 26 27							8 9
Club Náutico Junín							22					
Asociación de Volantes Motonáuticos				29	13 20			12	23	7		16
Club Motonáutico Zárate						17					25	
Club Motonáutico Argentino		27							16	14 28	18	
San Fernando			19									
Federación Motonáutica Argentina									1 2			

BARBOT TAMBIEN

Al comentar en números anteriores la labor de Raúl Pereyra, corredor cordobés, señalamos que era el único caso en que un solo piloto tenía simultáneamente los tres máximos galardones de nuestra motonáutica en su categoría: campeón argentino, campeón metropolitano y record argentino de velocidad sobre el kilóme-

tro lanzado. Pero había otro: Germán Barbot, que en 1972 reunió los mencionados lauros en la categoría XI, al mando de su Codinet 182 y con el Mercury 100 en popa. Nuestras excusas a Barbot por la omisión involuntaria en que incurrimos y los mismos conceptos elogiosos que a Pereyra.

¿Y LOS ZONALES?

Una conversación con Oscar Pagliettini revive una de sus ideas (y nuestra también) sobre la determinación de un real campeón argentino en base a la disputa de torneos zonales. Y volvemos siempre a lo mismo. Si hasta en off-shore, donde actúan "maxi-millonarios", se habla de organizar torneos zonales para evitar los onerosos desplazamientos, ¿por qué no aplicar esa idea a nuestra motonáutica local? De la lectura del calendario adjunto se deduce que para ser campeón argentino hay que residir en la capital, donde se realiza la mayor parte de las competencias. Y eso no es justo. Lo lógico sería separar al país en cuatro o cinco zonas, que cada una determine sus campeones y

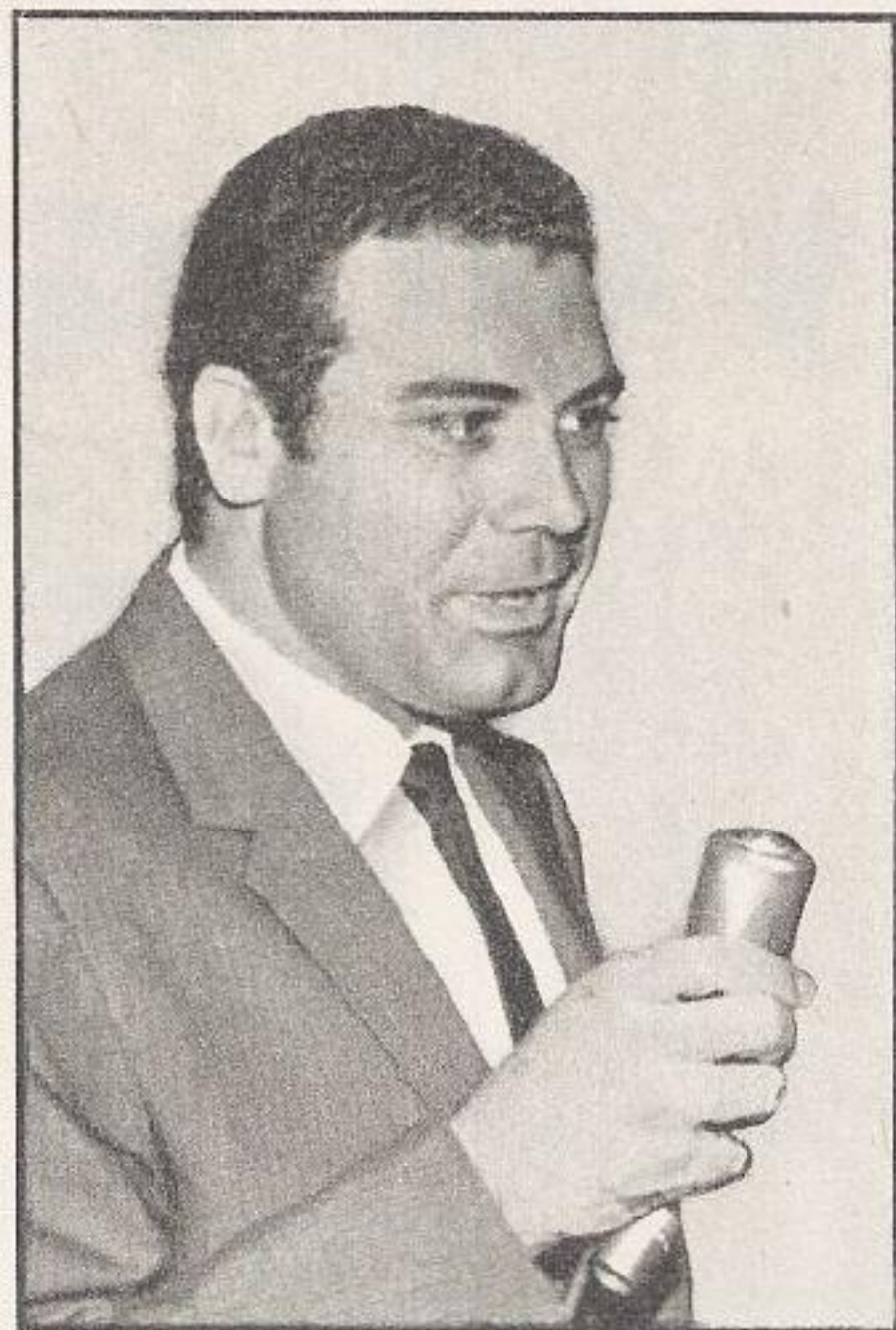
luego éstos se reúnan, una semana por año, en un lugar para disputar el título argentino. Este lugar sería distinto cada año y de esa forma podríamos tener finales en Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, etc., sin menoscabo de nuestros valores capitalinos pero también sin dejar de lado a la motonáutica del interior. No sólo los gastos de traslado se reducen en una considerable proporción sino que se obtienen dos elementos fundamentales para dar emoción a las finales: 1) el campeonato se resuelve en cinco días, quizá con otras tantas carreras, por lo que se lo vive con una realidad mayor que otro que se prolonga meses; 2) la rivalidad creada entre las zonas puede ser un elemento más para atraer público.

¿CAMPEONES?

Aún no se han proclamado los campeones argentinos de motonáutica del año 1972 (obviamente, nos referimos al momento de escribir estas líneas, o sea, 8 de enero) porque subsisten algunas descalificaciones pendientes sobre algunos pilotos que pueden modificar las posiciones de los mismos. Uno de los casos no resueltos es el de los mojarreros Pacheco Alvear, Soriano y Jaremczuk, que en una carrera orga-

nizada por el Club Motonáutico Argentino ocuparon los tres primeros puestos. Posteriormente la Federación estimó que ninguno de ellos había cumplido con el requisito de completar los kilos reglamentarios con lastre. La situación reglamentaria es: ¿puede la Federación descalificar a un piloto pasando por sobre el club organizador y la Comisión Técnica que actuó ese día?

CAMPEONES DEL CAMINO.



CARLOS A. LEGNANI ANDRES ROUCO

Y LOS FORMULA UNO DE LA MECANICA PERIODISTICA

TRANSMISION EXTRAORDINARIA A NIVEL INTERNACIONAL
EL DOMINGO 28 DE ENERO, DESDE LAS 9 HS. Y HASTA LAS 20,30 HS.
CON EL GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA PARA FORMULA UNO

LR4 RADIO SPLENDID

SUS TRES ONDAS CORTAS Y LAS FILIALES DE LRA RADIO NACIONAL

ESQUEL - ZAPALA - SANTO TOME - CORRIENTES - FORMOSA - USHUAIA E ISLAS MALVINAS - LA
QUIACA (JUJUY) - PUERTO IGUAZU (MISIONES) - LAS LOMITAS (FORMOSA) - RIO TURBIO (SANTA CRUZ) -
LU 7 GRAL. SAN MARTIN (BAHIA BLANCA) - CX 18 RADIO SPORT MONTEVIDEO (URUGUAY) - ZP 1 ASUNCION (PARAGUAY).



CAMPEONES DEL CAMINO

SIEMPRE AL DIA Y DIA POR DIA CONTINUANDO
A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

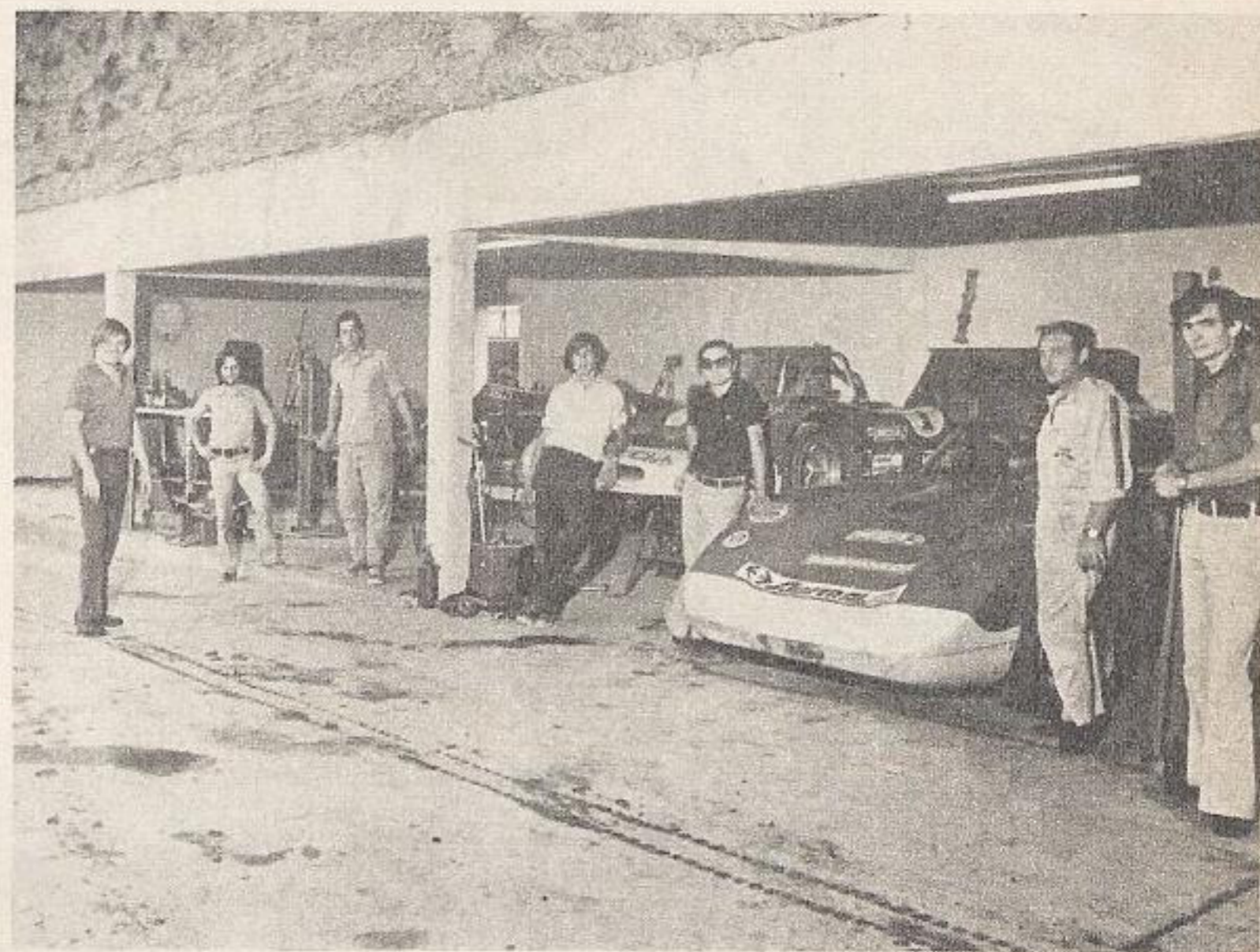
¡ LA SENSACION 1973 !

DI PALMA Y (juntos y en equipo)

DI PALMA LO LLAMO
AL NENE Y LE
OFRECIO HACER UN
EQUIPO. GARCIA
VEIGA CONTESTO QUE
SI. AQUI ESTAN
JUNTOS, PLANEANDO
EL '73 EN FORMULA
UNO Y SPORT
PROTOTIPO. LOS DOS
HABLARON DE LAS
POSIBILIDADES Y DE
LA SITUACION DE
CADA UNO DENTRO
DEL NUEVO Y
ARROLLADOR EQUIPO.
DE LA OFERTA DE
GENERAL MOTORS Y
DE SU NO
PARTICIPACION EN TC
DEBIDO A QUE IKA-
RENAULT CONTINUA
CON SU POLITICA DE
NO CORRER EN TC.
PASEMOS A LA NOTA
Y PENSEMOS EN LO
QUE DI PALMA Y
GARCIA VEIGA PUEDEN
BRINDARNOS AL
CABO DE ESTA
TEMPORADA QUE
ESTA A PUNTO
DE INICIARSE.



GARCIA VEIGA



Nuevo taller de Di Palma en Arrecifes. Allí se atenderán los dos Berta de F-1 y los de SP.

Un nene y un pibe. Dos chicos. Dos chicos de Arrecifes que pelotearon juntos, patearon tachos de basura a la salida de la función de la noche y tocaron el timbre en la casa de la rubia pecosa que no les daba ni la hora. Sin embargo, los años mostraron que ambos tenían una misma inclinación: los autos. Pero por aquella época pensar en correr no tenía mucho sentido. Quizá nada de sentido. Un absurdo.

Luis hizo su vida. Con problemas, pegándole duro a la vida y recibiendo miles de porrazos. El Nene también, con menos revolcones, pero de todos modos sus años no fueron dignos de una comedia yanqui. Cuando llegó el momento de la oportunidad ambos supieron aprovecharla. Di Palma con la cupé de TC. García Veiga con un Torino y más tarde con el Trueno de Pairetti que le sirvió como plataforma de lanzamiento.

"No vamos a tener problemas entre nosotros. No habrá piloto número 1 y número 2, ni tendremos planes premeditados"

to. Uno, después de deambular por distintas marcas, se estabilizó y fue fiel a IKA-Renault. El otro con un Chevrolet y ligado a GM desde sus comienzos, se transformó en el rival de Luis.

Y las cosas dan vueltas. Giran, se retuercen y finalmente se encauzan. Sin haberlo imaginado ninguno de los dos, García Veiga y Di Palma forman hoy un equipo. Un equipo como quizá nunca se dio. Dos pilotos de punta, con manejo impecable y resultados positivos bajo



"Hubo una oferta de General Motors pero IKA-Renault me confirmó como piloto de la empresa y todo quedó en la nada. No habrá TC".

"Hay que correr en TC con Torino. Sigue siendo competitivo y se puede ganar sin mayores problemas. ¡Qué auto!". Di Palma sigue pensando en TC.

Dos figuras indiscutibles. Ahora juntas y tratando de formar un equipo compacto y homogéneo. No les costará trabajo.



una misma bandera y jugándosela juntos en beneficio de los dos.

Claro, la pregunta que se hace la calle es natural. Lógica. ¿Quién será el primer piloto? ¿Luis porque es el dueño del equipo? ¿O será a cara de perro y que gane al que le toque? ¿Así puede funcionar un equipo? Habría más interrogantes, pero éstos son más que suficientes. Generalmente cuando dos pilotos de punta se juntan y corren en un mismo equipo dan comienzo los roces, resquemores, frases hirientes y hasta un poco de hipocresía. Ellos lo saben y García Veiga es contundente.

"Yo estoy seguro que no tendremos problemas. ¿Por qué? Pienso que somos lo suficientemente grandes y profesionales los dos como para estar en ese tipo de estupidez. A mí no me interesa que Luis gane y a él tampoco salir segundo detrás mío. ¿O te parece que yo me puedo sentir mortificado porque Luis salga primero y yo segundo? Esto lo tomamos en serio y trataremos de hacer las cosas como profesionales que somos."

—¿Y Luis qué piensa?

—Preguntale, vas a ver que piensa como yo...

—¿Cuándo decidieron juntarse?

—No hubo nada premeditado. Siempre lo conversamos pero no era posible. Yo corría para General Motors y él para IKA-Renault. Ese era el problema. Hace poco me llamó y me dijo si quería correr con él en su equipo. ¿Qué querías que le dijera?

—No había opción, sobre todo considerando que este año para vos se presentaba bastante oscuro...

—Claro, no tenía nada a la vista. Hablé con Luis y me dijo de correr en Fórmula Uno y en Sport Prototipo y le dije que sí. La meta es salir campeón y subcampeón en ambas categorías. Hacer las cosas bien — Luis sabe del tema— y ganar dinero. Esa es la única forma en que se puede correr como un profesional.

—¿Pensás todavía en la posibilidad de Europa?

—Pensar pienso pero cada vez está más lejos. Por ahora lo único que me interesa es hacer las cosas bien acá, junto con Luis. Lo que hizo Luis por mí no tiene precio. Es que es amigo en serio ¿viste?

—¿Qué arreglo hiciste con el Nene?

—Nada... lo llamé por telé-



fono, le dije si quería correr conmigo en mi equipo. Fórmula Uno y Sport Prototipo. Me dijo que sí. Y ahí estamos, formando equipo y dispuestos a encarar la temporada con todo, como para ganar el campeonato y el subcampeonato de ambas categorías.

—¿Cómo vas a manejar el asunto de piloto N° 1?

—Te aclaro que no habrá un piloto uno y un piloto dos. Esa es la mejor manera de organizar el equipo. Los dos estamos en el mismo negocio. El Nene es mi piloto porque yo soy el dueño del equipo y de los autos, pero no por eso voy a pretender ganar todas las carreras. De acuerdo a cómo se presenten las cosas durante la carrera conveniremos en lo que vamos a hacer. No se puede planear una carrera en el hotel porque largás el domingo, se te sale un cable de bujía y se acabó el plan de carrera. Si todo anda bien y no se presentan problemas, yo no tengo inconvenientes en dejarle ganar al Nene y salir segundo y él tampoco los tendrá cuando me toque ganar a mí. Además no te olvides que somos profesionales, tomamos esto muy en serio y somos amigos desde hace muchos años...

—¿Qué hay de esa oferta de General Motors para correr en TC y de los 50 millones?

—Nada. Tuvimos la oferta y lo leí en Corsa así que ustedes también se enteraron. Como correspondía fui a ver a la gente de IKA-Renault y pregunté simplemente si seguía siendo piloto de la marca para 1973 y les conté de la oferta de General Motors. Nada más... la gente de IKA-Renault me dijo que yo seguía siendo piloto de ellos y no hubo nada más que conversar.

—¿Te convenía arreglar con IKA-Renault?

—Por supuesto... ¡qué te parece!

—¿Aunque no corras en TC?

—Aunque no corra en TC. El TC me importa bajo el punto de vista económico y porque pienso que los Torino en TC seguirían ganando sin mayores problemas, pero la gente de fábrica no quiere saber nada con la categoría. El arreglo que hice para SP y F-1 me convenía y firmé. De todos modos sigo pensando que es una lástima porque el Torino sigue siendo competitivo pese a los 300 cm³. de menos.

—¿Europa?

—Vos ya sabés lo que pienso de Europa. Ya es tarde para ir y aquí estoy muy bien. Tengo una posición y éste es mi

trabajo. No me importa Europa ni pienso ir a correr.

—¿Lole Reutemann?

—Está haciendo un trabajo lento pero va a llegar. No está para ganar todavía y creo que ya tendría que estarlo. No era el único piloto capacitado como para ir a Europa...

—¿Quiénes más podrían haber ido?

—El Nene García Veiga por ejemplo...

—¿Y vos?

—También, ¿o crees que no?

—Creo que sí, pero en Europa hay que amoldarse a una

serie de cosas que aquí no estamos acostumbrados a soportarlas o tolerarlas...

—Eso ya lo sé y por eso nunca me preocupó mucho ir a Europa. Pero lo que te quiero decir es que Lole Reutemann no era el único piloto capacitado como para ir a correr allá: incluso pudo haber otros que lograran sus mismos resultados en menos tiempo.

—¿Debut?

—El cuatro de febrero en Balcarce, F-1. Vamos los dos.

—¿La publicidad?

—La estoy manejando. No tengo nada firmado pero todo

conversado. Necesito 100 millones para encarar la temporada '73 y creo que los voy a conseguir.

28 años Luis Di Palma, 27 años Néstor Jesús García Veiga. Los dos figurones que se juntaron para formar un bloque compacto e indestructible en SP y F-1. Como si se tomaran la revancha de aquellos años no tan radiantes de la infancia en Arrecifes.

Ahora, los dos patean para el mismo arco. Habrá que hacer cosas muy bien para evitar la goleada.

PRODE

Aumentó el pozo y hay Segundo Premio

Modificaciones introducidas en los Concursos de Pronósticos Deportivos

- El porcentaje a repartir entre los ganadores se eleva del 33% al 40%.
- Se instituye el 2° Premio.
- El porcentaje a repartir entre el o los ganadores del 1° Premio es del 65%; entre el o los ganadores del 2° Premio del 35%.
- La tarjeta consignará indistintamente el nombre y apellido o número de documento de identidad del apostador, indicando en este último caso autoridad que lo expidió.
- Si una o más competiciones no pudieren realizarse para el día programado, serán postergadas hasta un máximo de 96 horas. Vencido este plazo, su resultado será obtenido mediante sorteo público.
- Las tarjetas acreedoras al premio de la primera categoría no participan, en ningún caso, del premio que corresponda a la segunda categoría.

Télan

MBS

MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL
LOTERIA DE BENEFICENCIA NACIONAL Y CASINOS

TOQUECITOS DE BOCINA

PAIRETTI: AUTOS NO, POLITICA, SI

Carlos Pairetti desmintió enfáticamente versiones que aludían a su posible retorno al automovilismo. "Tengo una sola palabra y ya la he dado. Lo demás son paparruchadas". Por otro conducto, hemos podido saber que de triunfar en la provincia de Buenos Aires la lista radical que encabeza el candidato a gobernador Dr. García Puente (arrecifeño, para más datos), Carritos —la estrella de ayer y el empresario de hoy— sería llamado a colaborar en la creación de la ansiada Ley del Deporte. Para quien le asombre el dato, deberá saber que Pairetti en sus años mozos, hace muchísimo tiempo, era un conspicuo dirigente de la Juventud Radical en sus pagos de Arrecifes...

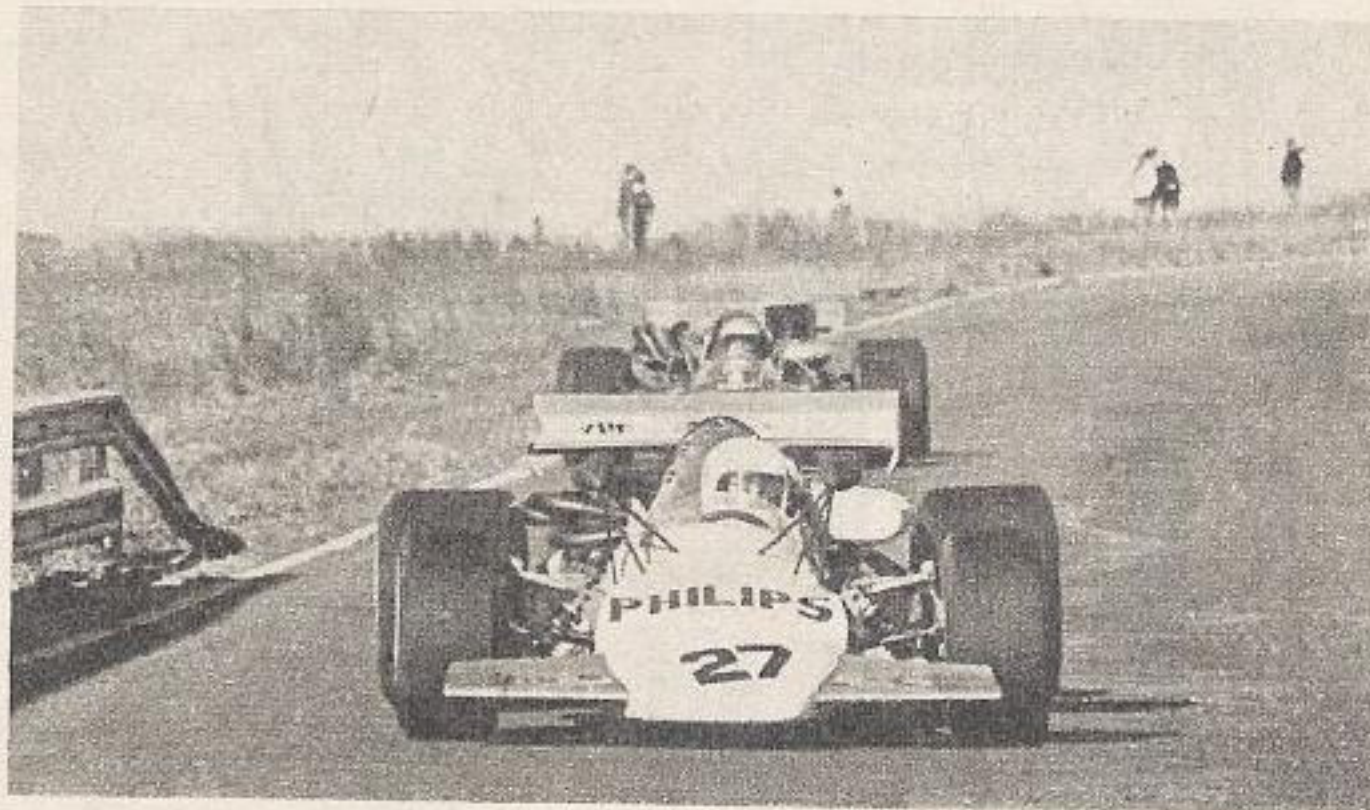
RECALDE SE PREPARA

El comienzo de la actividad de Fórmula 1 en 1973 seguramente no encontrará desprevenido a Jorge Recalde, ya que el bigotudo de Traslasierra no deja de concurrir menos de dos o tres veces por semana al Oscar Cabalén, donde gira bajo la atenta mirada de don Eduardo Copello, quien en el papel de manager observa las evoluciones del albo Berta-Tornado que condujera anteriormente Emilio Bertolini.

TC EN MENDOZA:

¿EL 11 O EL 18?

Debido a un problema ajeno a los organizadores, existe la posibilidad de que la carrera inicial de la presente temporada de TC, la de Mendoza a disputarse en el circuito Cerro de la Gloria - El Challao, deba postergarse una semana. Ocurre que en la fecha prevista, la del 11 de febrero, se realizará en el lugar una tradicional procesión de la Virgen, lo que haría imprudente la realización del evento deportivo simultánea-



Pichón Luluaga ante una oportunidad de campanillas...

Reintegrado al equipo ACA nacional, el Chango será piloto de uno de los Brabham.

mente. En ese caso la fecha que goza de más preferencia sería la del 18 de febrero.

COCHO EN F-1 Y SP

Cocho López, resignado por el momento su viaje a Europa, ocuparía su tiempo automovi-

Auto de Bertolini, ahora vapuleado por Recalde dos veces por semana.



lístico durante 1973 entre las categorías Fórmula 1 y Sport Prototipos. En ambos casos a bordo de autos de Formisano. El SP es el conocido Mc Laren que tripularan sucesivamente Nasif Estéfano, el Chango Fernandino y Juan Carlos Salatino. El Fórmula 1 es el aún no estrenado símil Mc Laren que hi-

zo el hombre de Azopardo y Cochabamba para Nasif y que por diversas razones nunca debutara. Ahora sólo le falta pintura para ponerlo en condiciones de marcha.

LULUAGA: ¿SE VA PARA ARRIBA?

El ya no tan Pichón Luluaga, piloto oriundo de Villa Cañas y que registrara en la temporada pasada de Turismo de Carretera llamativas performances con un vetusto Valiant al punto de ser reiteradamente el mejor Dodge particular, podría ser el próximo conductor de la cupé oficial que condujera el retirado "Maneco" Bordeu. Por de pronto hay un ofrecimiento formal y sólo se espera el curso de los acontecimientos para concretar el pase.

EQUIPO ACA F-2 MN: CON NOVEDADES

El equipo ACA de Fórmula Dos nacional intentará en 1973 volver por sus fueros, después de ser literalmente dejado de lado en el año pasado en la lucha por la vanguardia. A partir de la primera carrera del año, los autos serán tres y no dos, ya que al Brabham conducido por Bessia y el BWA pilotado por Rubén Bulla se le agregará el Brabham —actual mulletto— que será llevado por el Chango Fernandino, hombre que supo ser del mismo equipo años atrás. Además la preparación de los motores Fiat será confiada en lo sucesivo a los Balestrini, aval suficiente como para esperar resultados no tan flacos como a los que nos tuvo acostumbrado el poderoso equipo en los últimos tiempos.

IBM NUEVAMENTE EN LA TEMPORADA

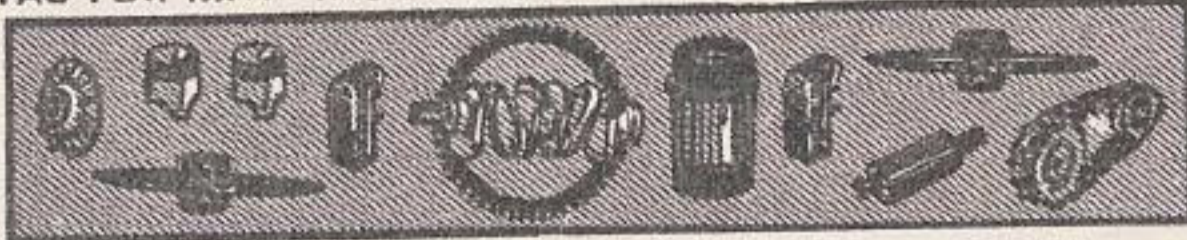
Tal como ocurriera el año pasado con la Temporada Internacional, el próximo Gran Premio de la República Argentina

sugerencias PARABRISAS CORSA

Realización EDDIE Publicitaria - Tel. 32-1421/7389

REPUESTOS PARA FIAT

- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE • ENVIOS AL INTERIOR



FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14,
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL • FABRICA: BOULEVARD
DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS

Fabrica:

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 • T. E. 50-7572

ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100

CAPITAL

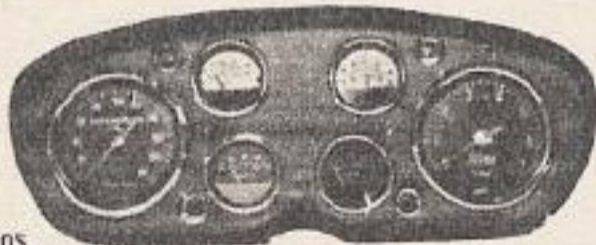
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

AUTORRADIO MOTORVOX

SINONIMO DE AUTORRADIO

Fábrica y Ventas:
HUMBERTO 1º 2126
T. E. 241-3012
LANUS OESTE

ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL



Tableros especiales para FORD FALCON



CASCOS INTEGRALES



PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL



ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.
PARANA 734 • T. E. 44-9178 CAP. • Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

¡NO VIAJE!...

SIN EQUIPAR ANTES SU AUTOMOTOR CON LAS NUEVAS OPTICAS DE BIODO SODIO

DAVID PARA 12 VOLT DE ALTA Y BAJA

¡LUZ Y SEGURIDAD MULTIPLICADA A SU MAXIMA POTENCIA!



ART. 2000

FABRICA Y DISTRIBUYE

CASA DAVID S.A.

WARNES 777 • T. E. 54-2671 • 55-1965

• CAPITAL

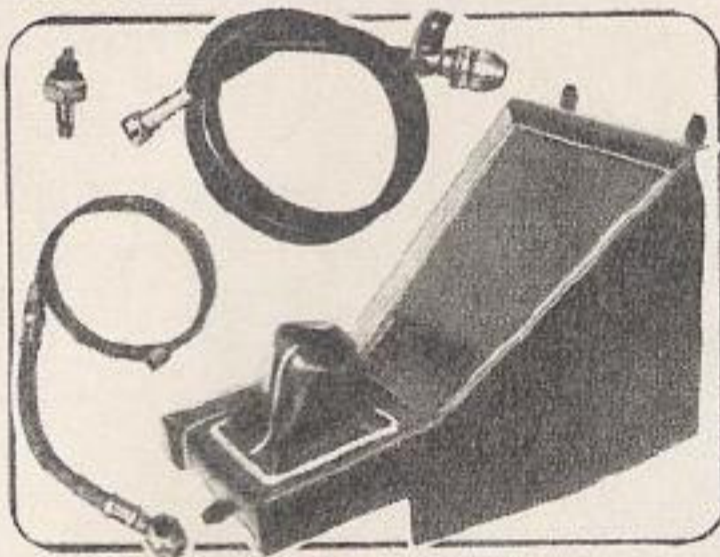
Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

FABRICA DE ACCESORIOS DEPORTIVOS

- CONSOLAS • TABLEROS TAPIZADOS • CARCAZAS METALICAS
- BULBOS • CARERIAS PRESION DE ACEITE.

PARA EQUIPOS ORIGINALES: TRASMISIONES • CABLES DE COMANDO

Su correspondencia será remitida al distribuidor de la zona.



INDUSTRIAS ALFA S.R.L.

DARWIN 241

• T. E. 55-7422 • Bs. As.

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS COLOCACION EN EL ACTO



DISTRIBUIDOR

DE PALANCAS AL PISO

- BUTACAS PARA COMPETICION
- FUNDAS BOUCLE DE TOALLA SUPERFUND
- ACCESORIOS DEPORTIVOS



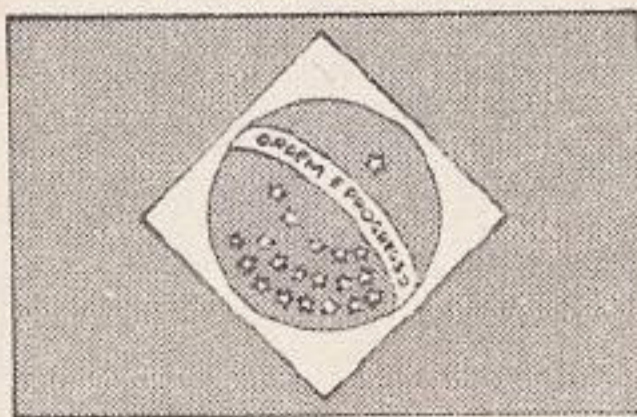
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 • T. E. 58-9694 • Buenos Aires

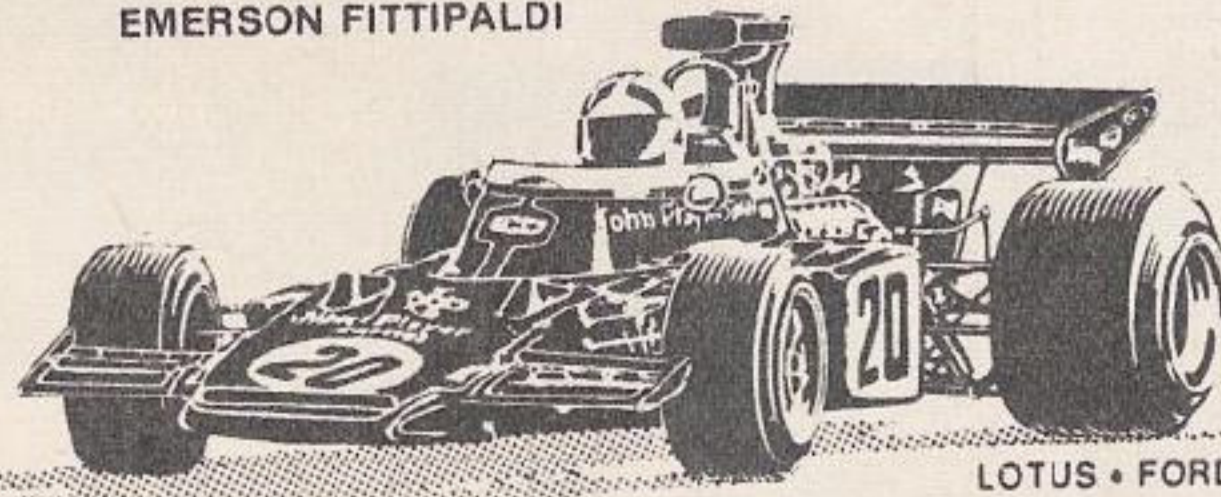
Sucursal en WILDE: CADORNA y AGUERO

Logotipo adhesivo conmemorando la hazaña de EMERSON FITTIPALDI

BRASIL



EMERSON FITTIPALDI



LOTUS • FORD

CAMPEÃO DO MUNDO ABSOLUTO

ANEXO J - Juan B. Justo 4300 - Capital

LAFAYETTE
S.A.C.L.T.

"SU CONCESIONARIA"

PEUGEOT

Repuestos, accesorios y partes de Carroceria Legitima

EL MAS AMPLIO STOCK

403 - 404 - 404 RURAL

T4B - 504 - 404 DIESEL

Envios al interior y exterior

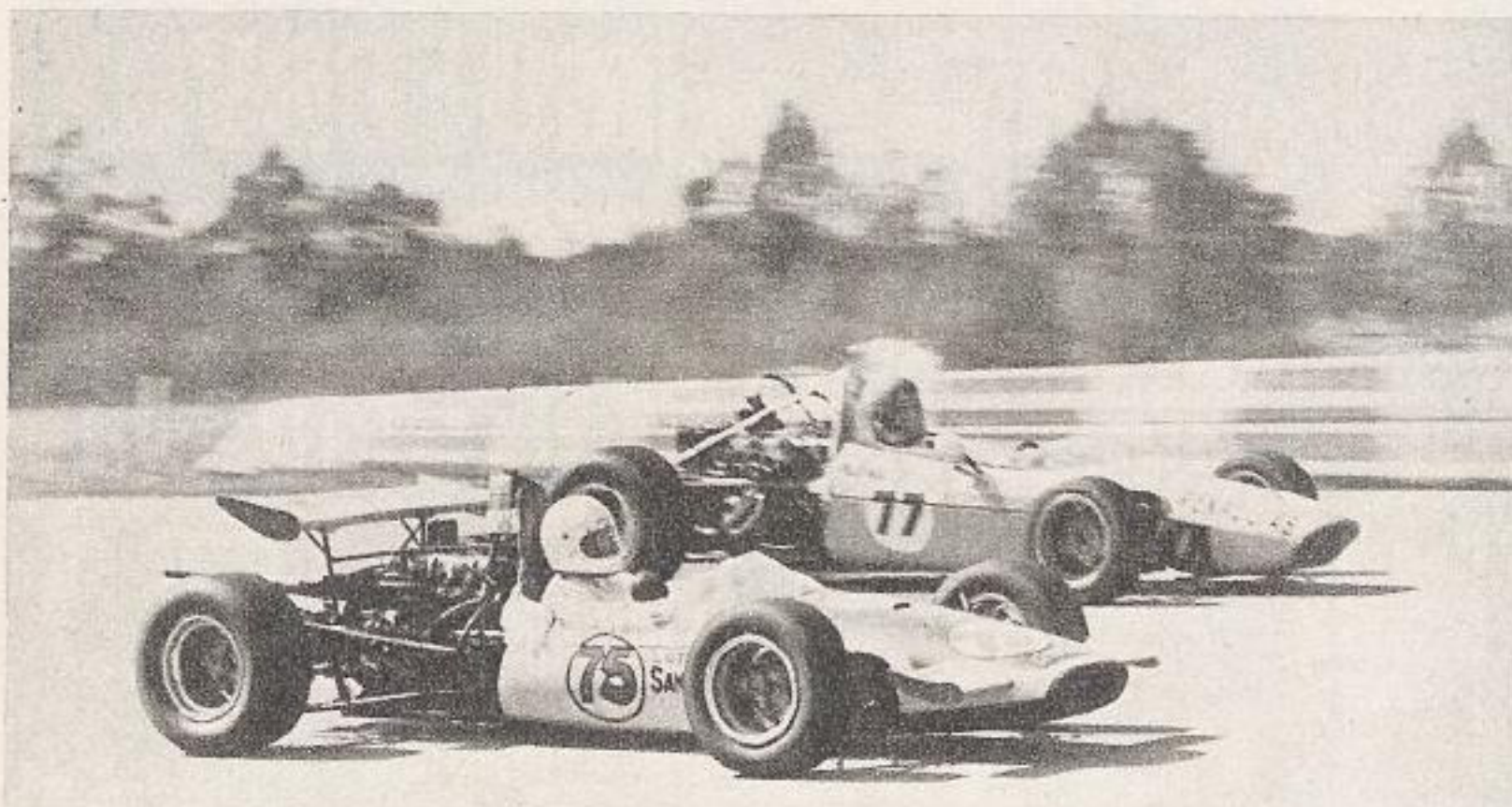
Despachamos en el día

Solicite su pedido telefónicamente

Av. La Plata 1914, Capital

92 - 6673 / 8405 - 922 - 6377 - 921 - 5565

TOQUECITOS DE BOCINA



Farina apunta a la F-1.

conterá con el valioso aporte de IBM que hará el control general de la carrera mediante uno de sus equipos APL-360 de cómputo avanzado. De esta manera se garantiza un resultado exacto, con suministro de posiciones casi simultáneamente con respecto a la carrera. Muy bien.

FARINA EN SANTIAGO FOR EVER

Pergaminense por nacimiento y santiaguense por adopción,

Héctor Farina, el piloto de Fórmula 2 afincado definitivamente en Santiago del Estero, donde dirige una agencia de tractores Deutz, correrá todo el '73 con el apoyo de la Lotería Santiagueña en F-2 con el Rafaela-Fiat preparación Bamse y en el que colabora también Hugo Cigliuti en la puesta a punto del chasis. El ganador del Campeonato Fiat en su clase, si consigue el apoyo necesario, también incursionaría en F-1.

SIGUEN EL MIDGET Y EL SPEEDWAY EN EL VELODROMO

Con llamativo éxito se sigue disputando el Torneo Metropolitano de Midget y motos Speedway en el Velódromo de Palermo todos los sábados a la noche. Hasta la tercera fecha puntaba en midget Marcelo Fernández con 126 puntos, seguido de Bernardo Vergés (114), Oscar Dini y Efrén Chemoli (54) y Carlos Meyer (46). En motos,

también hasta la tercera fecha, Néstor Corvalán con 50 puntos lideraba las posiciones, seguido de Horacio Ilacqua (44), Ricardo Meabe (h.) (37), Rodolfo Favva (35) y Ricardo Meabe y Oscar Ilacqua (28).

PREMIOS FIAT: BOLITAS SI; MOSCA, NO

El miércoles en las instalaciones del Automóvil Club Argentino, Fiat hizo entrega a quienes se hicieron acreedores a ellas de las distinciones correspondientes a los campeonatos Fiat 1972 para pilotos de la marca de T.N. y F-2. En una sencilla pero emotiva ceremonia se entregaron las bolitas de oro (como su nombre lo indica, viles esferitas de oro del tamaño de una nuez) a Luis "Castor" Grossi, ganador de la clase "C" de TN; a Juan Carlos Rizzuto y Héctor Gradassi, que empataron el primer puesto en TN clase "B", y a Héctor Farina, que reunió el mayor puntaje en Fórmula 2. También se hicieron acreedores a distinciones Mario Stillo, Aldo Agorio, Cheché Carlomagno, Alfredo Carballo, Enrique Hintermeister, Beto Alvarez, O. Bessia, J. C. Penta, R. Patat y C. Piazzá.

Lo que no se hizo ver fue la mosca, ya que los cheques se los guardó Fiat hasta próxima oportunidad porque los pilotos olvidaron llevar anotadito su número de réditos. Además se entregaron dos copas: una a Recalde por su triunfo en el Desafío de los Valientes (la recibió Agorio) y otra para Cacho Fangio, ganador en la Revancha del mismo Desafío.

PILOTOS AL PELO

Pelo's es el nombre del instituto integral de estética masculina (mi abuelo le llamaría peluquería) donde se atienden un gran número de pilotos muy modernitos y cuidadosos de la estética ellos, como ser Paco Mayorga, los primos Carlos y Rody Marincovich, Cocho López, "El Orejano", Cacho Fangio, Martín Perkins, Osvaldo Bessia, etc. En el bulín de la calle Ayacucho 276, sus dueños Daniel, Freddy y Angel despidieron el año pasado (en el que al parecer hicieron suculenta mosqueta) e invitaron a sus conspicuos clientes, quienes, por una vez, no se sentaron en el sillón resignados.



Vighi (de Fiat) habla. Fue en la entrega de premios del Torneo Fiat.



"Ruso", "Paco" y plana mayor de Pelo's.

**ahora
que va de
vacaciones**

pensó en los destrozos que
va a sufrir la alfombra?
que los bolsos, que la
arena, que a Carlitos
le cae el helado...
la solución?

CUBREALFOMBRAS



Resisten al uso y al abuso
Adquíralas en las buenas casas del ramo.
PEUMAN S.A. Adm. y Ventas RAWSON 359/61
Tel. 86-3525 y 89-8771 - Bs. As.



SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD
PARA SU DKW

**MECANICA INTEGRAL - CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS. IGNACIO GIRO'**

UGARTECHE 3283 • T. E. 71-4885 (Alt. Av. LIBERTADOR 2900)

PEUGEOT

REPUESTOS Y
ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION



VENTAS POR
MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
TEL. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS



LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMA-
CIAS DE TODO EL PAIS

LARGO ALCANCE Y SEGURIDAD



FAROS,
OPTICAS,
LAMPARAS de
ALTA y BAJA DE IODO
Para 6 y 12 V.

Fabrica: **IAAP S.A. C.I.F.**

ADQUIERALOS EN LAS BUENAS
CASAS DEL RAMO



DISTRIBUIDORES:

FIORÉ, PANIZZA Y TORRA (FIPAT)

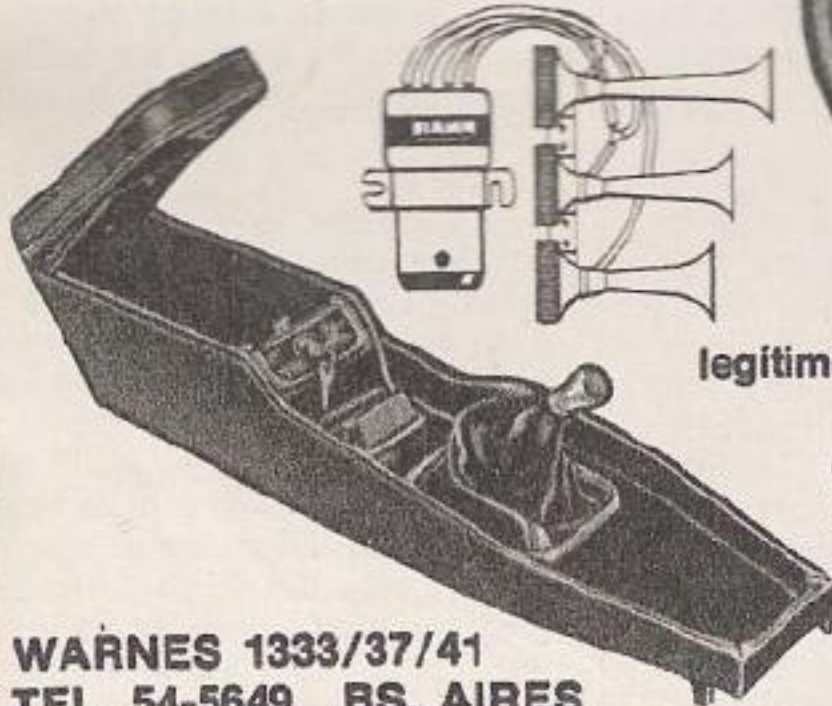
Viamonte 1581 - Capital Federal

JOSE MASCOTTI - Pueyrredón 1659 - Rosario

DETROIT

S. C. P. A.

El surtido más importante en
accesorios para el automotor.



DISTRIBUIDOR: Volantes
legítimos deportivos SANDRINI
Colocación en el acto.

Consolas, Cinturones de
seguridad, Faros de Iodo.

Bocinas musicales

FIAMM Italianas
importadores exclusivos

WARNES 1333/37/41
TEL. 54-5649 BS. AIRES

**RESORTES DE
SUSPENSION**



UNICOS CON GARANTIA ESCRITA

LINEA GENERAL
ESPECIALIDAD
EN COMPETICION

ANICETO GOMEZ Y CIA. S.C.A.

Albariño 627 - Bs. As. - Tel. 641-2907

M. R.



CERRITO REPUESTOS S.R.L.



FABRICANTE Y
DISTRIBUIDOR
DE REPUESTOS
PEUGEOT



ENVIOS AL INTERIOR

WARNES 678 - T. E. 54-9279 - Buenos Aires.



EMACA

LA CALIDAD QUE SE DESTACA

FABRICANTES: GRAL. ROCA 3520 (Ex 1040) CIUDADELA
NORTE • PCIA. BS. AS. • TEL. 653-1175/8647 • AV. JUAN
B. JUSTO 8553 • CAP. FED. • ENVIOS AL INTERIOR



INDUSTRIAS METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

CON GRAN DESPLIEGUE DE ALPINE...

¡SE LARGO MONTECARLO!

El viernes pasado, desde distintas cabeceras europeas se largó el Rally de Montecarlo. Un impresionante despliegue como apoyo logístico del equipo Alpine-Renault tratando de lograr el frustrado triunfo de 1972.

Las rutas europeas en muy buen estado debido a las escasas nevadas dan ventaja a autos más veloces como Porsche, BMW Escort y Alpine sobre los más lentos Lancia Fulvia, Opel y Fiat. Aquí la información previa de todo lo que puede suceder en Montecarlo

Como todos los años para esta época, el Rally de Montecarlo se pone en marcha despertando la atención de millones de europeos y principalmente de las fábricas de automóviles de Turismo y Gran Turismo que intentan el triunfo, que servirá más tarde para una promoción que tendrá un año de vigencia.

Los principales escollos que deben superar los equipos participantes son la nieve que se acumula en carreteras y caminos secundarios que hacen dificultoso el tránsito y luego los tramos cronometrados (pruebas especiales) que son los que finalmente otorgan el triunfo final. En esta edición 1973 las cosas se presentan mucho más fácil para todos, pero sobre todo para los particulares que emprenden la aventura. Hasta el año anterior nadie podía tocar los autos una vez arribados a Montecarlo. Eso quitaba chance a los privados y favorecía a los equipos como Alpine, Opel, Porsche, BMW, Ford y otros que en pocos minutos reacondicionaban los autos a nuevo. El re-



Edición 1972. Ove Andersson con un Alpine-Renault del equipo de fábrica corrigiendo trayectoria en el tramo especial de trepada en los Alpes. Su navegante será el mismo de ese año: John Davenport.

glamento varió para equiparar posibilidades aunque más no sea en parte.

Por este cambio de reglamento, o por lo que sea, este año se anotaron 321 equipos, cifra récord (299 lo habían hecho en el '72) en lo que va de vida del tradicional rally monegasco. Las cabeceras europeas de donde largaron los autos el viernes pasado con rumbo a Mónaco para concentrarse, es la siguiente: desde Almería (España) 27 unidades, de Montecarlo 57, de Reims (Francia) 28, de Frankfurt (Alemania) 40, Glasgow (Escocia) 16, Atenas (Grecia) 16, Varsovia (Polonia) 18, Oslo (Noruega) 47 y Roma 78. En total se contabilizaron 35 marcas de autos y equipos de 26 nacionalidades. El record de inscriptos lo tuvo Alpine-Renault con 42 autos, Fiat y Opel con 41 vehículos cada uno, B.M.W. 31, Ford 25, Porsche (sin equipo oficial) 18, Lancia 17, Renault 13, Alfa-Romeo 12, Simca 11 y el resto con menor cantidad.

Entre los equipos que se destacan y que son los que tienen

mayores posibilidades de triunfo se cuentan Bernard Darniche que largará con el número uno, Jean Luc Therier, Ove Andersson, Jean Claude Andruet, Jean Pierre Nicolas (todos con Alpine-Renault), Bjorn Waldegaard (Fiat 124 Sp), Timo Makinen (Ford Escort TC), Enrico Pinto (Fiat), Ragnotti (Renault 12), Paganelli (Fiat), Aaltonen (Datsun), Mikkola (Ford Escort), Tony Fall (Datsun), Gerard Larrousse (Alfa-Romeo GT) y Marie Claude Beaumont (Opel Commodore). Por el lado del equipo Lancia los oficiales serán Simo Lampinen —que corriera el Desafío de los Valientes— junto a Sandro Munari y Kallstrom, otro que también estuvo en la Pampa de Achala. Pat Moss que disputará la copa de Damas con M.G. Beaumont lo hará con un Alpine-Renault semioficial.

La falta absoluta de nieve en Europa, hace suponer que esta edición del Rally de Montecarlo no será tan dura como la de años anteriores.

Por esta razón, debido a que los caminos están en buen estado, los autos de tracción trasera

que siempre se vieron superados por los Lancia Fulvia, menos veloces pero más "trepadores", podrán equiparar sus posibilidades. En Europa, de todos modos, se descuenta un triunfo de la casa Alpine-Renault de Francia que el año pasado vio cómo se le escapaba la victoria con el abandono de sus tres autos oficiales en los últimos tramos dejando la ruta libre al Lancia de Munari.

No se descuenta la probable buena labor de los Porsche 911 superveloces (unos 260 kms./h.) con respecto al resto, sobre todo si se tiene en cuenta que los caminos permitirán grandes velocidades. Pero también Ford, Opel, BMW y algunos otros junto a Alpine, Alfa-Romeo y Lancia estarán en la lucha por cada una de las categorías.

Hasta el domingo todo era normal. Los autos arribaban a Montecarlo sin problemas y se estimaba que el índice de arribos iba a ser superior al 90 por ciento. Pero el Rally empieza el martes con los tramos especiales. Hasta ahora, todo fue un paseo con destino a Mónaco.

VOTE POR LS10

Escuche ya!

**La Cadena Electoral de
LS 10, Radio del Plata.**

Así obtendrá el más completo panorama sobre las Elecciones Presidenciales. Toda una organización periodística le informará antes y mejor que nadie. Radio del Plata le da un servicio único que ningún otro medio ni ninguna otra radio le puede ofrecer.

Todos los días y a toda hora:

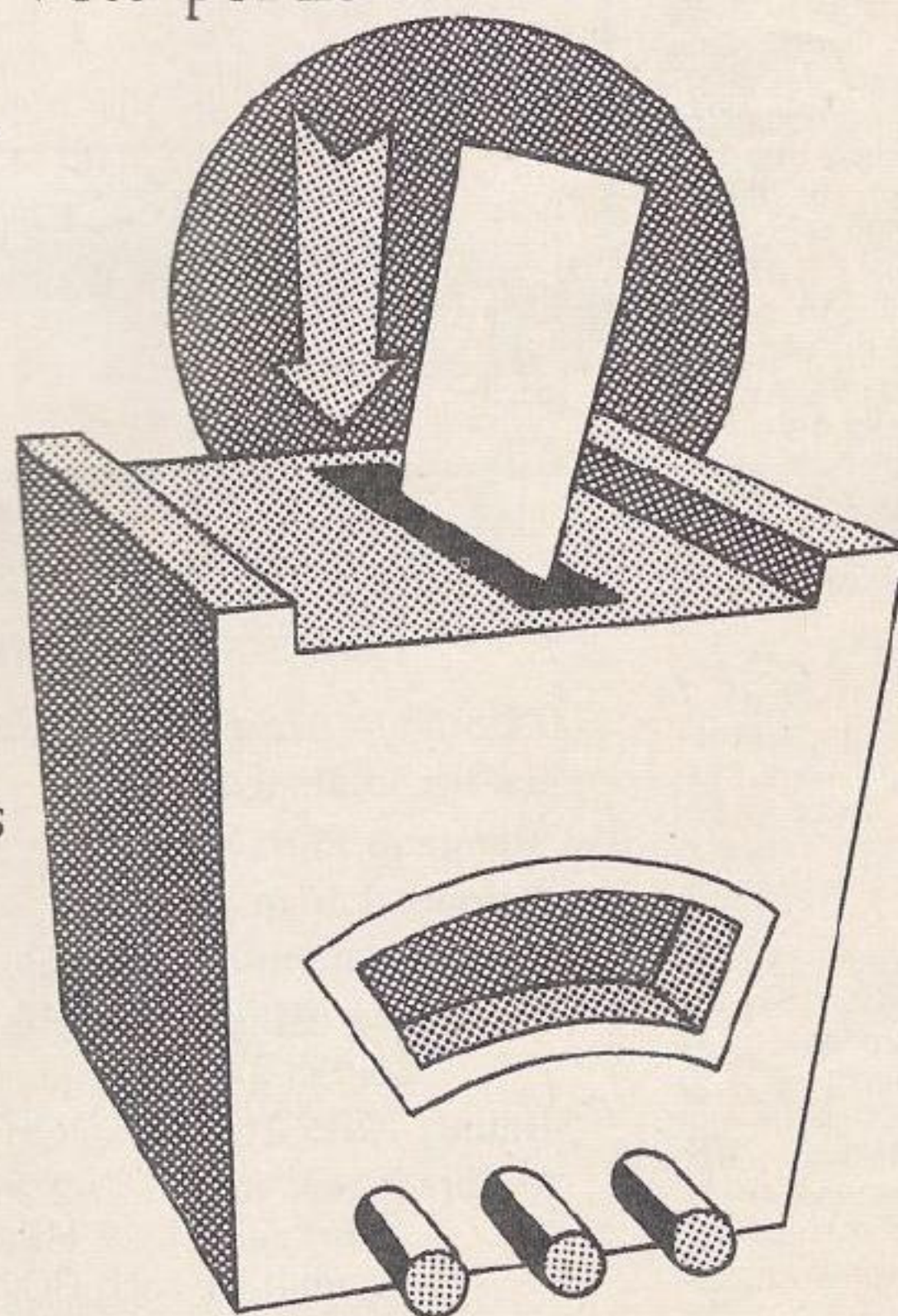
- Difusión de las plataformas políticas de cada partido.
- Campañas de instrucción cívica.
- Central de información sobre cualquier tipo de

consulta electoral.

- Opinión pública.

Vote por la Cadena Electoral.

Vote por LS 10.



LS10

RADIO DEL PLATA

la radio con más ganas de ser primera.

YACHTING

Por J. PEDRO SIEDMANN

LLEGARON LOS

Como si existiera un acuerdo previo, la mayoría de los diseñadores de veleros de nuestro medio se han volcado al dibujo de un nuevo tipo de barcos. Nos referimos a los Tonners, que desde hace algunos años acapararon la simpatía de los yachtmens de Europa, USA y Australia, para pasar a ser los más difundidos del momento.

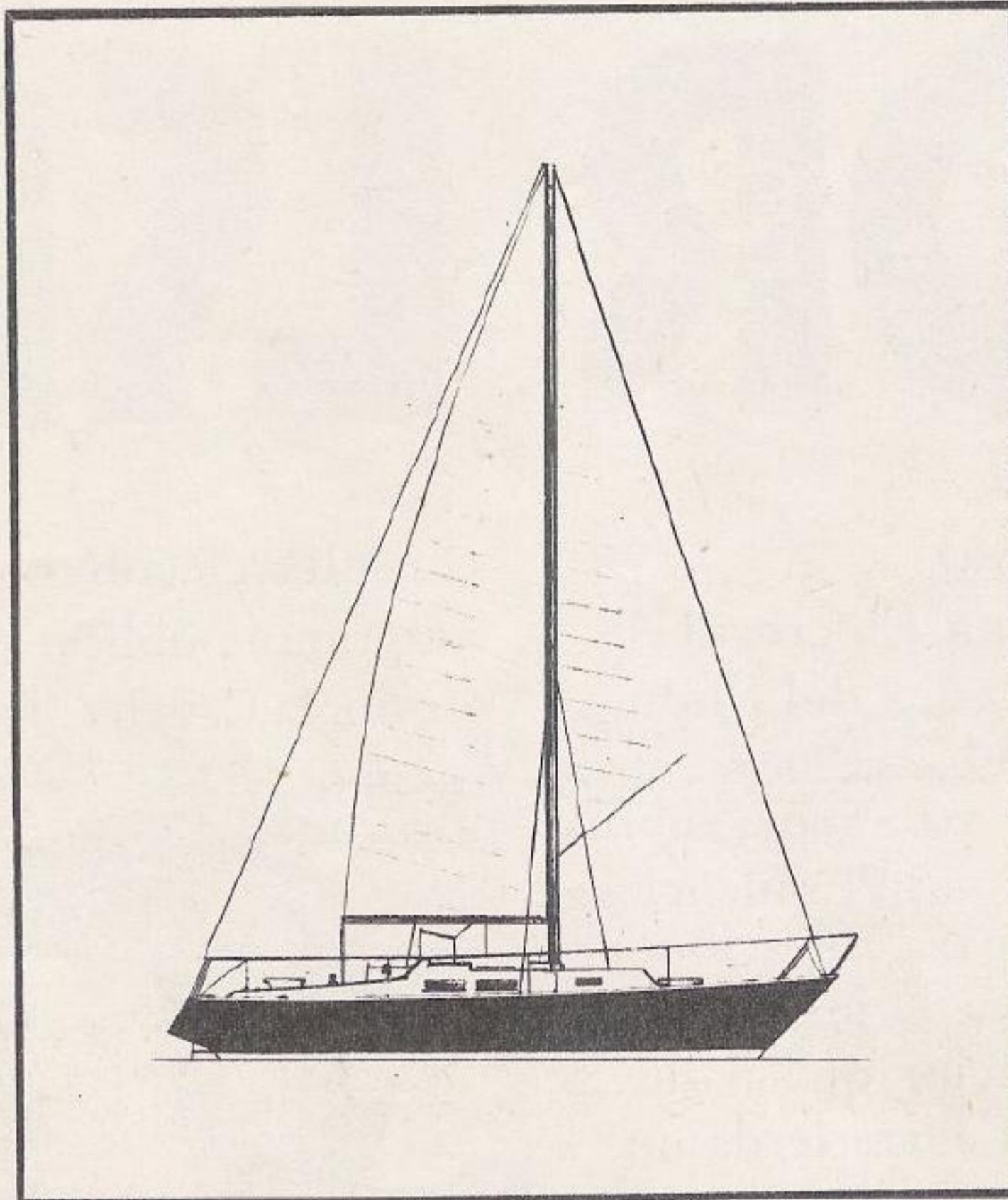
Los Tonners son barcos que miden en la clase internacional Ton Cup, nombre que no tiene nada que ver con el desplazamiento, sino que responde a un cierto rating de la fórmula IOR MK III.

Nacieron gracias a las gestiones de un grupo de varios miembros del *Cercle de la Voile* de París, en 1965, y desde entonces son los tipos de veleros oceánicos que se construyen en mayor cantidad y variedad en todo el mundo. Esta aceptación por parte del público de los Tonners se explica debido a que la clase produce una gran variedad de veleros que pueden ser muy eficientes, cómodos y confiables. Para crucero estos barcos son excepcionalmente aptos; a la vez, compiten barco por barco dentro de su clase, cosa que siempre fue muy atractiva, mientras que en las regatas de handicap no se quedan atrás, puesto que siempre tienen actuaciones de primera línea.

Los topes de rating para cada tipo está dado por 18; 21; 7 y 27,5 pies para los Quarter Ton, Talf Ton y One Tone, respectivamente, con lo que se obtienen barcos que por su tamaño satisfacen todos los gustos y/o presupuestos.

El factor desencadenante de la difusión que han tomado los Tonners en nuestro medio es atribuible a la empresa F & C (G. Frers (h). - A. Cibils) la que se ha encargado de armar este tipo de barcos basados en diseños del estudio Frers. De esta manera han logrado la elaboración de modelos en los que se utilizaron cálculos por computadora a fin de optimizar el rating.

Como el análisis de los tres diseños que ha presentado al mercado esta empresa demandaría mayor espacio que el que estas páginas conceden, hoy



ESPECIFICACIONES GENERALES

Tipo: Velero oceánico de crucero y regata

Eslora total: 9,40 m.

Manga: 3.15 m.

Calado: 1.50 m.

Desplazamiento: 4.000 kgs.

Superficie vélica: (Triángulo de proa y mayor):
36.5 m².

Rating IOR: 21.7 pies IOR MK III (est)

Motor: Diesel volvo MD-2 25 HP

Albin AD-21 22 HP.

Renault Couach RC25D. 25 HP.

Tanques: Gas oil: 45 lts. Agua: 80 lts.

Aparejo: Soop al tope, mástil y botavara de aleación de aluminio equipada con roller reefing. Estays y obenques de cable de acero inoxidable.

nos ocuparemos del "Media Tonelada".

El Frers Half Ton, sorprende por su capacidad interior y muestra un interesante equilibrio entre barco de crucero y de regatas, aunque, por sobre todas las cosas, es un típico barco de regatas. Posee un desplazamiento moderado y gran estabilidad, lo que unido a una superficie vélica generosa conforma un velero potente, confiable y de buen comportamiento en toda clase de condiciones. La construcción de este Half Ton de 31 pies de eslora, es de plástico reforzado con fibra de vidrio, quillote de plomo externo fijado con bulones de acero inoxidable. La cubierta es también de plástico reforzado en sandwich de madera balsa. Su interior es íntegramente de madera, con una esmerada terminación ya que para todos los componentes se están utilizando materiales de primera calidad con lo mejor de obra de la ribera.

El arreglo de cubierta se hizo en base a experiencias anteriores lográndose un amplio cockpit y una maniobra clara y simple, estando los molinetes de genoa y spinnaker sobre la cabina, accesibles desde el cockpit. La cubierta es amplia y sobre todas las cosas despejada lo que le otorga seguridad y comodidad para trabajar.

Tanto el plano vélico como el aparejo son muy eficaces y de fácil maniobra, puesto que la relativamente reducida superficie de la mayor y el casco moderno hacen que el barco sea controlable sin problemas en cruceros con mal tiempo y escasa tripulación.

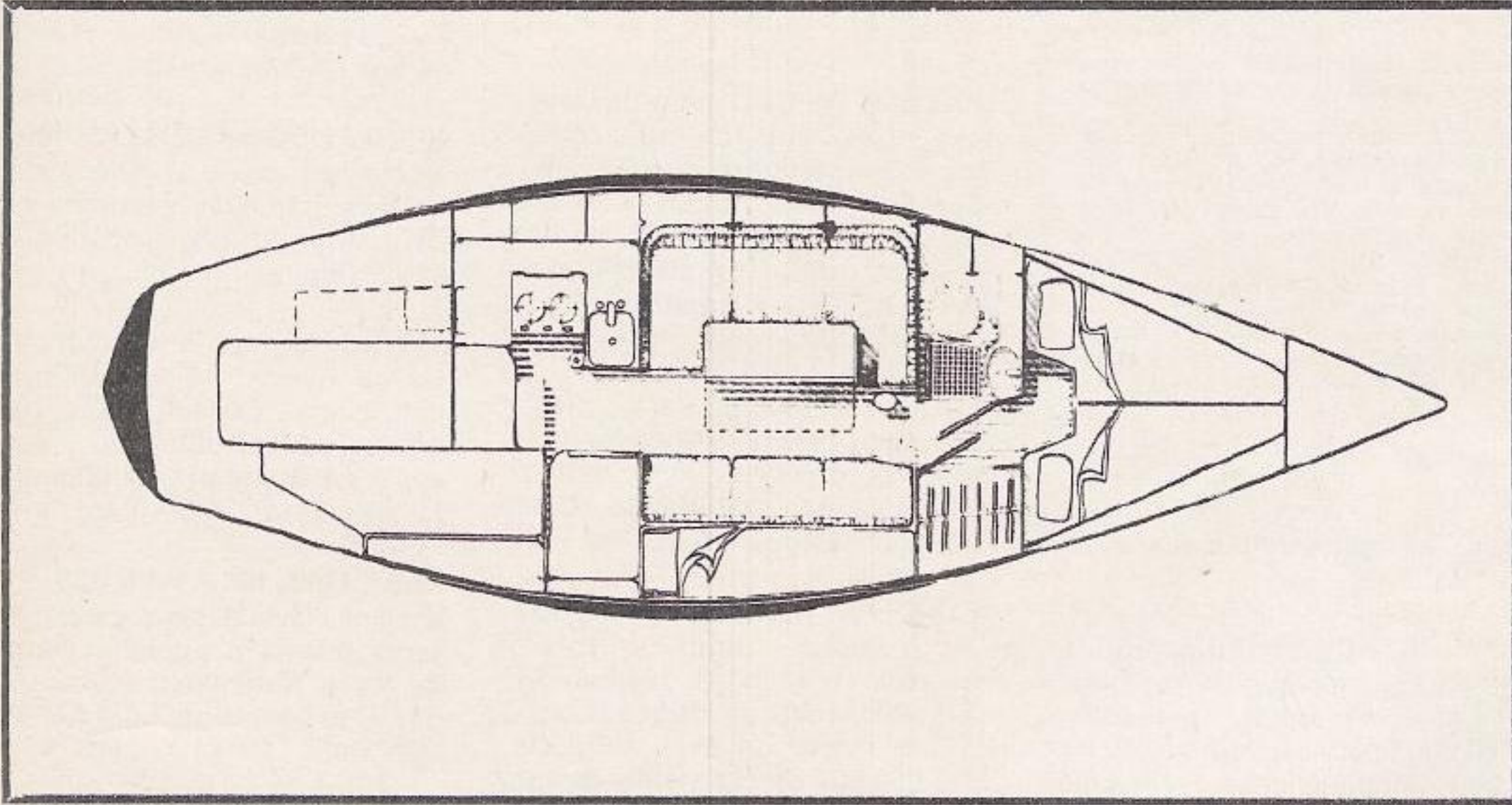
Con respecto al interior, nada mejor que ver el plano que publicamos en esta nota, donde se puede apreciar su capacidad y la distribución de las 5 camas, el baño, la cocina, los armarios, etc.

También está provisto este barco de un motor diesel que le otorga una autonomía de 60 millas a 5.5 nudos de velocidad.

Finalmente nos queda por detallar el dato más importante del Half Ton que es su precio y su forma de pago. La empresa F & C lo entrega de acuerdo a pedido en dos condiciones, a saber: completo con 9 velas

TONNERS

Con la aparición de un nuevo tipo de barco -los Tonners- se abren nuevas posibilidades para nuestro yachting de crucero. Detalles del Frers Half Ton, presentado recientemente por la firma F & C



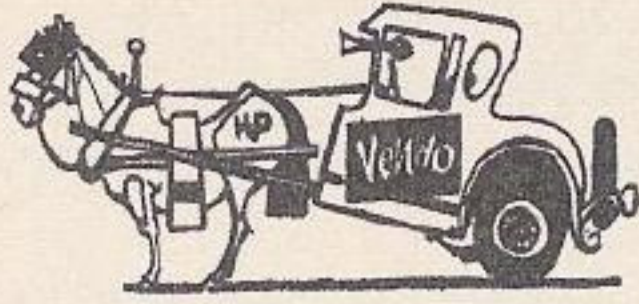
(mayor, 2 foques, 2 genoas, 1 spinnaker, 1 star cut, 1 reacher y 1 tall boy), motor diesel e instrumentos (Kenyon) amén de todo lo indispensable para navegar, al precio de \$ 270.000; o, de lo contrario, sin los elementos detallados (velas, motor e instrumentos) por la suma de \$ 200.000. Estos montos son financiados a tres años y medio con intereses bancarios siendo el plazo de entrega de seis meses, por lo que, en este caso, se puede aplicar el dicho: navegue ahora y pague después.

En suma, el Frers Half Ton es el barco que abarca todos los gustos cubriendo las exigencias de cada uno de ellos, hecho que justifica que a la fecha a sólo dos meses de su aparición ya sean 3 los media tonelada que tienen su timonel asegurado.

Quien mucho abarca vende más.



Mayor cobertura y mejor programación para el norte del país.



AVISOS corsi ficados

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

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación 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, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. 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 publicarlas 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 enviando 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, Buenos Aires.

PEUGEOT - REP. Repuestos Peugeot legítimos. Stock completo. 403 - 404 - T4B - 504. Sarmiento 3901. TE.: 88-8555.

COMPACTOS HUMBOLDT, de Cao Hnos. Taller modelo. Exquisitos en el arte de la chapa y la pintura. Especialistas en vuelcos. Línea Peugeot, Fiat y Ford. Alta precisión, fina terminación. Consulte su problema con Julio o Jorge Cao, muy amigos. José Antonio Cabrera 5576, Cap. TE.: 772-9582.

ELECTRICIDAD GUIDO (del automóvil). Técnica y precisión puestas al servicio del automotor. Su dueño, Guido. Siglos de experimentación. Arévalo 1391, Capital.

TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service Integral Peugeot. Tren delantero completo \$ 300. Afinación, embrague, dirección, frenos, etcétera. Amortiguadores traseros, reparación con elementos de 1ª calidad y colocación, 85 pesos. Modificación de altura y suspensión tipo Safari, Pístero y Gran Prix. Arévalo 1539, Capital. Tel.: 772-9951. Eraldo y Oscar, grandes gomías. Trabajos garantizados.

DINAMOMETROS FYL - Bancos para ensayo y asentamiento de motores. Electrónicos. Usuarios: Berta, Billy, Zampini, Meriggi, Ballestrini, Renault, Fiat, Safrar. Cochabamba (E) 571. Córdoba. Tel.: 42930, Ing. Gustavo Durán.

VENDO: F4 Tulia 8 - Crespi Renault caja Pérez con trailer, mo-

tor 0 km. Facilidades. Tel.: 99-5658, Sr. Jorge.

DUNNE BUGGY PUELICHE. El primer Dunne Buggy Argentino. Sencillo de armar, no requiere herramientas especiales. Kit Básico completísimo... y las herramientas especiales de regalo. PUELICHE: el Buggy auténtico en espíritu, diseño y performance. Ahora financiación bancaria y entrega inmediata. Garbarini Vehículos Especiales, Camino Gral. Belgrano entre 505 y 506, La Plata, TE.: 84-0461.

ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías, kits resortes y botadores especiales, colocación y service. Alberto Crespo Competición, Acasuso 1393, Olivos (altura Maipú 3200), Tel.: 795-9864. (Solicite catálogos).

BUGGY Z - El vehículo del momento. Armelo con mecánica Renault, Fiat 600, DKW. Techo con puertas y ventanas removibles, rígido. Fábrica y Ventas: Estrada 555, Villa Maipú, San Martín. TE.: 755-9068.

RENAULT 1093. Preparado totalmente por Antelo. Suspensión, Motor, Caja, Jaula, Tanque e Instrumental completo. Listo para correr. Para verlo llamar al 243-5657. Julio.

MUCHOS CREEN que el pintor se arrepintió de ofrecer por solamente \$ 595 pintura completa para tu Fiat 600, Peugeot \$ 795. "Servicenter", Salguero 1476. Tel.: 80-2422.

"SERVICENTER" ofrece su exclusivo sistema de vuelo sin escalas Fiat-Peugeot a "Marpla" por sólo \$ 195. Afinación completa, revisar frenos, embrague, suspensión, diferencial, electricidad y dirección. "Servicenter", Salguero 1476. Tel.: 80-2422.

MIDGET Motor IKA con buena música. VENDO. Ver: Pedriel 344, San Martín, Villa Maipú. Coche 10.

PAROLO Y CIA. Importadores y distribuidores de motocicletas y Generadores HONDA. Repuestos y Service con taller de rectificación propio y Banco de pruebas exclusivo en el país. Ibarrola 20, Ciudadela. TE.: 653-3856. Envíos al interior.

FIAT - Preparación de motores, 750 cm³. para F4, Buggy y bolitas, la onda la tiene Parolo Competición, Ibarrola 18, Ciudadela. TE.: 653-3856.

FORD "A" 29 Faetón - 95.000 km reales de fábrica. Unico en el país, totalmente restaurado a nuevo, todo de origen. Comprado nuevo en ésta. VENDO: \$ 1.000.000 de los viejos. Acepto oferta. Tratar: Lo Zicchio, Córdoba 187, San Francisco. TE.: 2246.

BUZO ANTIFLAMA "Néstor Salerno". Ideal para todas las categorías. Seguro, cómodo. Línea Clásica. Colores a elección. Cascos N. A., Helmets, fabricados bajo normas IRAM. Adquéralos en Autopista S.C.A., Cochabamba 2296. TE.: 26-7096. Envíos al interior.

ARBOLES DE LEVAS Standard y de competición. Resortes especiales de válvulas José Raponi. Laprida 1479, Vicente López, TE.: 795-3673. Envíos al interior.

IDEAL para largar en Mendoza. Vendo Torino T.C. listo para largar. Mecánica "Berta" actualizada. Repuestos varios. Acepto auto particular o departamento. Tratar: TE.: 747-4830.

BUGGY "Cavaro Brinco" - Unidades completas y kits para armar. En Buggy Center (O.K. PEPE), Zufriategui 3153 (Florida), Avda. Gral. Paz y Panamericana. TE.: 761-1119. Amplias facilidades.

BUGGYS en Buggy Center (O.K. Pepe). "Burro Buggy", "Buggy Z", "Cavaro Brinco", "Pueliche". Entrega inmediata, facilidades. TE.: 761-1119.

COMPRO Carburador WEBER 40-40 Fiat Dino, Charlone 486, T.E.: 54-3016. Sr. Cacho.

IDEAL para Buggy motor Gordini 65, caja 4 velocidades, suspensiones completas, instrumental Jaegger original y demás fierros. TE.: 204-1745.

NEUMATICOS RADIALES: Descuentos especiales a corredores Turismo Nacional y Fórmula 4 presentando licencia otorgada por CADAC. Directorio 5512.

NEUMATICOS RADIALES, totalmente en cuotas. Aceptamos Usadas o Nuevas comunes como parte de pago. Directorio 5512, Capital.

VENDO: Motor marino con caja marca Keramat 18 HP en marcha, bueno. Consulta: TE.: 798-7430. Todo el día verlo y probarlo en Guardería Sandimar - Luis Pereyra y Río Luján, Tigre.

PARA FIAT 128 - IAVA 125. Engranaje desplazable para perfecta puesta a punto del árbol de levas. Rutamotor, Pcias. Unidas 139, Lomas del Mirador, TE. 652-1008.

"AUTO SPORT QUILMES" VENDE
BUICK 6 CIL. PHAETON 1930.
PONTIAC 1928 ROASTER.
FORD T 1923 FORDOR.
FORD T 1927 TOURING.
FORD T 1925 TOURING.
FORD A 1930 ROASTER.
FORD A 1931 ROASTER.
CHEVROLET 1932 ROASTER.
CHEVROLET 1926 TOURING.
CHRYSLER 1930 ROASTER.
DE SOTO 1929 6 cil. D. PHAETON.
OAKLAND 1929 6 cil. ROASTER
PACKARD 1930 ROASTER 8 cil.
LASALLE 1928 PHAETON 8 cil.
NASH 1926 6 cil. PHAETON.
Av. Calchaquí Km. 19,200, Quilmes.

LOTUS SEVEN con 15.000 kilómetros. Color blanco. Llantas de aleación especiales, neumáticos Dunlop SP, radio incorporada. Puesto a nuevo en fábrica. Especial para aprovechar el verano. Tratar: Lotus Automóviles Deportivos S.A., Panamericana 935, Martínez. TE.: 798-4453.

CUBIERTAS patonas usadas, varias medidas especiales para buggies y vehículos de playa desde \$ 15.000 de los viejos vende o permuta Gomería Anibal en su nuevo boliche de Avda. San Martín 1621, Florida. TE.: 795-3820.

BULTACO TSS6 Campeona 1972 - 125 y 175. Hugo Vig-

netti vende lista para largar, completa con el motor por separado. Además dos motos completas Bultaco cuatro marchas o los motores por separado y cantidad de repuestos. Se aceptan permutas a conversar. Tratar Garzón 3839, Capital.

TOCALLI saca el cuero y lo reemplaza por otro nuevo para su tapizado deteriorado. Tapicería integral para autos de calle y colección. También embarcaciones. Fitz Roy y Soler, Capital. TE.: 772-0079.

PABLO BREA vende su F2 con el que participó en la temporada pasada. Chiche bombón, diez puntos, joyita, verlo es comprarlo en 11 de Septiembre 2211, San Fernando, TE.: 773-7242.

EXPO RUEDA. Todo para el automóvil: llantas deportivas de magnesio y estampadas en acero para todas las marcas. Volantes deportivos. Consolas. Instrumentos. Faros. Todo lo que el auto necesita en **EXPO**

RUEDA. La mayor variedad, la mejor calidad y precios sin competencia. Expo Rueda, Juan B. Justo 4086, TE: 58-9675. Envíos al interior.

Participe además en el sensacional **CONCURSO EXPO RUEDA** y gane un juego de llantas especiales para Fiat 600 o similares. Escriba a "CONCURSO EXPO RUEDA" contestando esta pregunta: ¿Cuál es la dirección de EXPO RUEDA...?

APRENDA A DIBUJAR automóviles. Primero y único curso en

América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748, Correo Central, Buenos Aires.

La tarifa para la publicación de avisos corsificados es la siguiente: Las primeras 15 palabras: \$ 14. El excedente se cobrará a razón de \$ 1.10 por palabra.

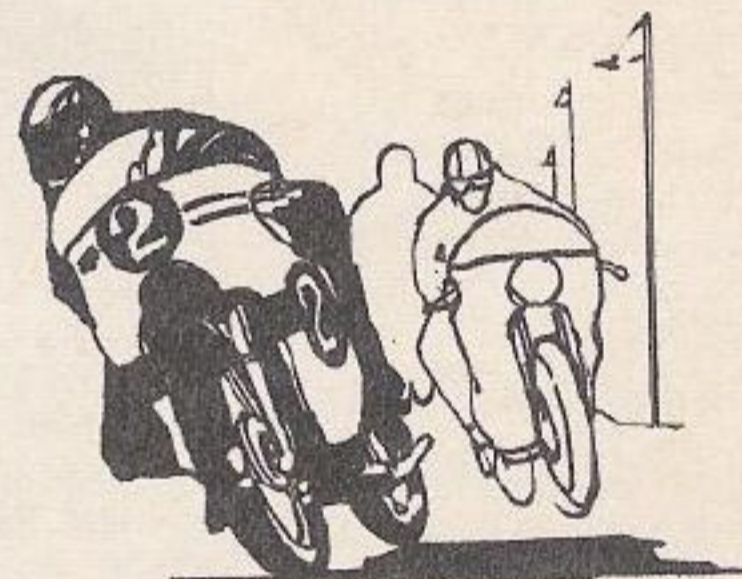
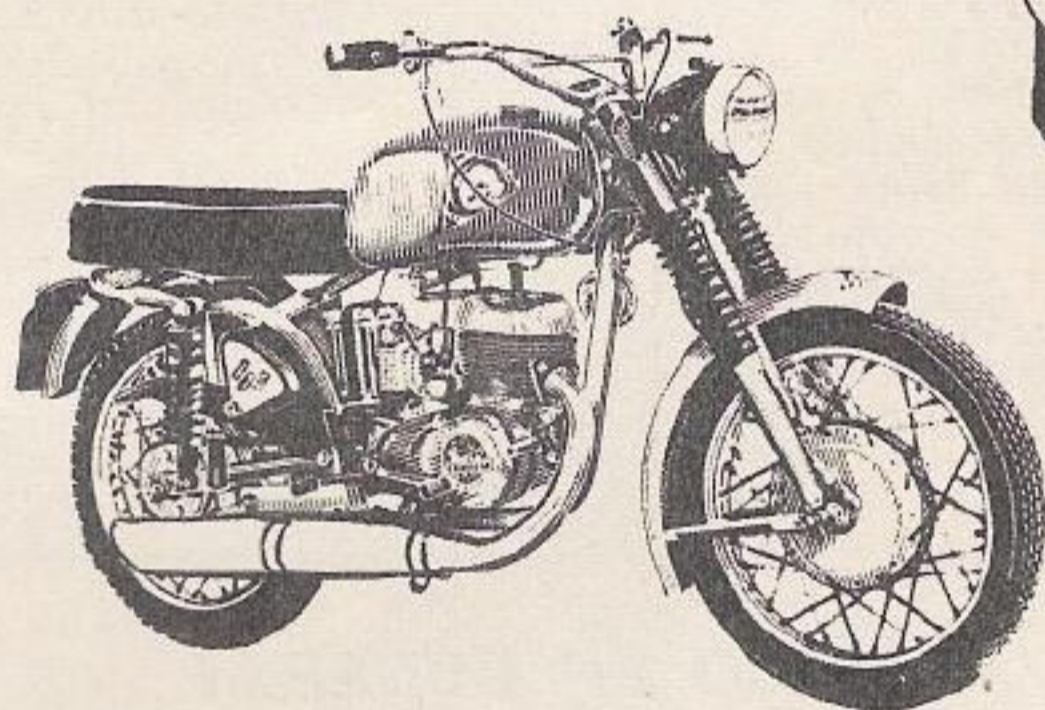
UN VERANO... DIFERENTE

UN VERANO CON MOTOS ZANELLA

VISITE LOS CONCESIONARIOS ZANELLA Y BENEFICIESE CON LOS PLANES PROMOCIONALES PARA MOTORIZAR SU FUTURO



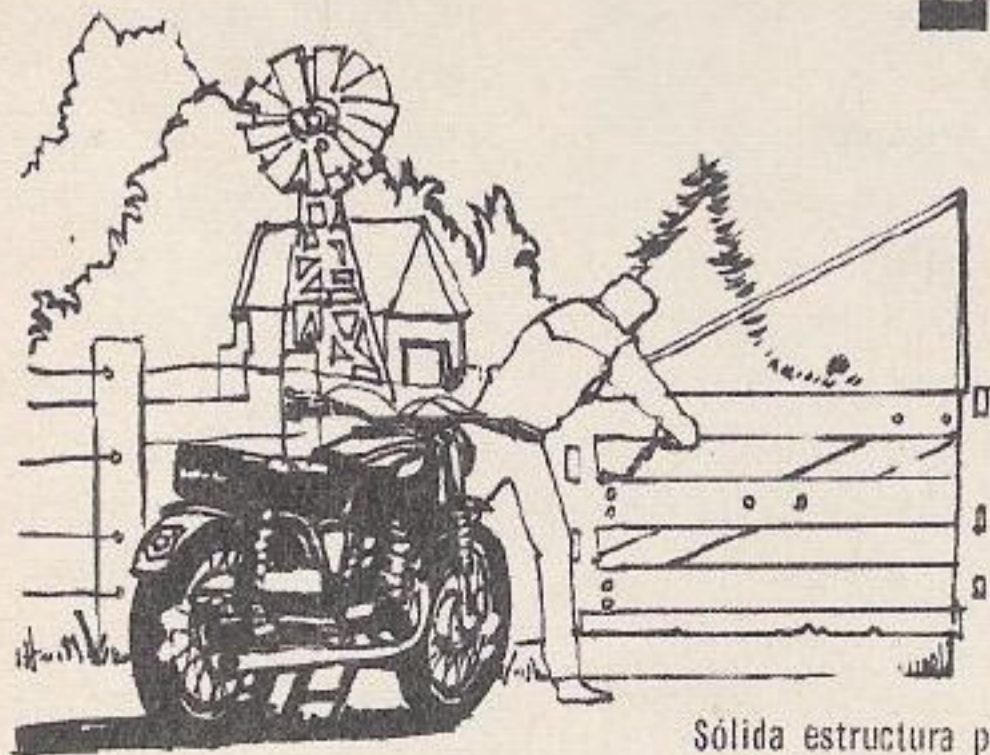
Permite un fácil desplazamiento diario en el complejo tránsito ciudadano



20 Campeonatos Nacionales, son el fruto del empeño técnico y el mejor hanco de pruebas para la producción en serie de motos Zanella.

LA PONDEROSA

175 C.C.



Sólida estructura para transitar los caminos agrestes de la campaña.



Para recorrer boliches de onda con tu chica tenés que hacerlo con una Zanella 175.

ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

ZANELLA HNOS. Y CIA. S. A.

Agustín Cafferata 4437 (Ex 50) - Caseros F. C. G. S. M. - Teléfono 750-4226/9
BUENOS AIRES - ARGENTINA Cables: ZANELLA-CASEROS-BAIRES

UNA RECETA DIFICIL

De Daniel Viegas, Capital.

Señores: Les efectúo estas preguntas de interés personal:

1) ¿Quién fue el que diseñó el Torino? ¿Berta?

R) Berta tuvo tanto que ver con el diseño del Torino como tiene que ver el canguro con la ficha triple. El diseño del Torino ha sido efectuado por IKA tomando como base un producto de American Motors —el Rambler Rogue— al que se le hicieron modificaciones para adaptarlo al gusto argentino. Indudablemente y a nuestro criterio, el Torino resultó finalmente mucho más lindo que el original Rogue.

2) ¿Qué es lo que quieren decir con "N. de la R."?

R) Queremos decir sencillamente "Nota de la Redacción". Claro que el señor Nicolás de la Rábida se enojó muchísimo, acusándonos de haberle plagado las iniciales...

3) Quisiera que me explicaran el proceso de fabricación de un SP (chasis, carrocería, suspensión, etc.) y lo mismo para un F-1.

R) Imagínese, querido Daniel, que sobre cada ítem de los que Ud. menciona se podría escribir un libro. Esta humilde sección correo no tiene aspiraciones de editorial —por lo menos por el momento— así que dejamos la pregunta para otra oportunidad. Las buenas librerías técnicas tienen los libros que Ud. precisa.

STUTZ DE DUELO

De Atilio S. Porretti, Mar del Plata

Señores de Corsa: en nuestro número 351 se publicó un artículo bajo el título "Un Duelo Singular". Mencionan allí la derrota sufrida por un Stutz en el match de 24 horas que sostuvo con un Hispano, en Indianápolis, en 1928. Si bien al final de la mención se reconocen los méritos del Stutz hay aclaraciones muy importantes respecto a ese suceso, que paso a relatar:

Moskovics, diseñador del motor Stutz Vertical Eight, apostó contra Weymann 25.000 dólares

a disputarse en un match de 24 horas Stutz vs. Hispano en Indianápolis. El Stutz tenía 4,9 litros de cilindrada; el Hispano tipo Boulogne 8 litros. La chance del primero estaba en su menor peso, mayor velocidad en las curvas y mejor reprise. A estos últimos efectos largó con una multiplicación corta (4,75 a 1 ó 5 a 1).

El Hispano llegó a Norteamérica el día programado para la carrera, la que debió posponerse dos días. Al desembarcarlo, la sorpresa de los de Stutz fue mayúscula: no se trataba de un "Boulogne" común sino de un auto chico, liviano, con el motor de 8 litros; evidentemente, un aparato especial. Pero no había tiempo de echarse atrás; el desafío se largó y el Stutz, forzado, se tragó una válvula. Moskovics como caballero que era se tragó el sapo y se calló la boca.

La verdad se supo 20 años después. Un australiano tuvo la suerte de comprar un Hispano Boulogne bastante raro. Lo mandó a Europa a reconstruirlo por Cattáneo, en ese momento el mejor especialista, quien le informó que el auto era uno de los tres Boulogne especiales de carrera que había producido la Hispano. Uno fue de Pierre Coty (el perfumista); el otro corrió la Targa Florio y el tercero fue el del duelo con el Stutz. Este tenía una potencia de 170 HP al freno y era 7 pulgadas más corto

y 8 pulgadas más bajo que los Boulogne comunes y por supuesto más liviano o sea que el Sr. Weymann con su Boulogne se mandó una mula padre.

Pese al ruido que hizo Hispano con ese asunto, no se animó a ir a Le Mans. Stutz, en cambio, sí fue. Y fue en manos de Weymann, paradójicamente, quien se lo dio a Brisson (creo) para que lo corriera. A las 20 horas de carrera rompió la tercera. Corrió las últimas cuatro horas en segunda, a 5000 vueltas —48 millas por hora, o sea 77.232 kms./h.— y no se rompió. Record de vuelta en la categoría de menos de 5 litros y segundo en la general, detrás de un Bentley 4,5 litros y muy distanciado de los Chrysler que lo siguieron.

P. D.: El próximo invierno tendré listo un Stutz AA 1927. Los Hispano que tengan ganas de sacudirse el hollín, que me avisen...

EL CURSO DE LA AAAS

De Peña La Biela Podrida, Santiago del Estero.

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a ustedes con el fin de hacerles las siguientes preguntas. Queremos saber:

1º) Si es cierto que en el curso de pilotos de la AAAS un alumno volcó y rompió un IAVA y no pagó un solo peso de arreglo.

R) Antes de las preguntas, la

Peña nos hace una serie de sugerencias que tendremos en cuenta. Y ahora a las respuestas específicas. Lo que afirman es cierto: un alumno transformó un IAVA en polenta mágica y no pagó un solo céntimo. La AAAS se hizo cargo de los gastos ocasionados por tal situación.

2) Si es cierto que han quedado 15 finalistas para Marzo.

R) No es cierto, ya que han quedado 18 finalistas. Lo de Marzo sí es cierto.

3) Si es cierto que entre los finalistas se encontraría uno del interior (Mendoza o B. Blanca).

R) Podría ser... podría no ser... Lo cierto es que no podemos adelantar nada todavía ya que no han sido dadas a conocer las calificaciones definitivas.

4) Si es cierto que entre los finalistas se encontraría un sobrino de Lole Reutemann.

R) No se puede adelantar la respuesta en razón de la respuesta anterior.

5) Si es cierto que Fiat ha de probar a los cinco mejores.

R) No sabemos qué piensa hacer Fiat al respecto. Pero podría ser...

6) ¿Podemos conocer la lista de finalistas y de dónde provienen?

R) Consideren como válida la respuesta a la pregunta 3.

AL PUBLICO EN GENERAL

A esta sección —Correo Corsa— llegan cartas de todo tipo y tenor. Preguntas de variado calibre, objeciones, aclaraciones, denuestos, declaraciones de amor y varios otros ítems determinan la pila de sobres que hay que abrir diariamente para seleccionar las cartas que se responderán.

Pero hay un tipo muy particular de carta que suele arribar a esta redacción; esa carta responde más o menos al siguiente modelo: "Señores: tengo pe-

sos doscientos mil y estoy interesado en la adquisición del Chevrolet 1954 que figura en la lista del Mercado de Corsa..." y sigue el bla bla.

Aclaremos entonces para todos aquellos que están en la confusión y creen que Corsa es poseedora de un edificio lleno de autos —tantos como los que determinan la lista de Mercado— y que dentro de él, el puestero Figueras les venderá la cupé Mercury o el intermediario Cornajo los hará dueños

del Borgward Isabella 1959, que están en un error. La sección "Mercado" no es más que eso: una sección que sirve como guía al eventual comprador, para darle una noción clara de los precios a que se cotizan los automotores enrolados en la lista. Para concretar, digamos que "Mercado Corsa" es una entidad abstracta, reflejo de los precios de las marcas en plaza. No manden cartas ahora preguntando en qué plaza se compran los autos...



Si pisás fuerte, tenés que ir bien calzado. Fate TM.



cicero publicidad

Seguridad a 200 Km/h.

Para pisar fuerte hace falta ser muy seguro. Tanto para controlar al auto a 200 km/h en una autopista, como para pasear a 60 km/h por la ciudad.

Para pisar fuerte hay que saber picar bien, pero también frenar perfectamente.

Y doblar seguramente a cualquier velocidad.

Para pisar fuerte, hay que ir bien calzado.

Y muy seguro.
Con FATE TM.

fate **O**
El neumático argentino.

YPF FORMA PARTE DEL PAISAJE ARGENTINO



Camino en la provincia de Jujuy.
FOTO PEDRO LUIS RAOTA

En la montaña. Junto al mar. En la bravía aridez de la Puna.
O al borde de lagos y bosques de ensueño. En todas las latitudes
de nuestro extenso y bello país, usted verá, incorporado al paisaje,
el símbolo argentino de YPF.

YPF está donde hay gran demanda de sus productos y también
donde no es negocio pero afirma su misión de gran empresa
nacional.



lo mejor para su coche es lo mejor para el país.