

Parabrisas **COORSAS**

Del 4 al 10 de septiembre de 1973

**TC A LOS
AUTODROMOS:
¿SI O NO?
CONTESTAN LOS
PROTAGONISTAS**

**CONSTRUYA
UD. MISMO
SU CHASIS
DE F.2 M.A.**

(tercera entrega)



LAS REVISTAS DE MAURO



ETER

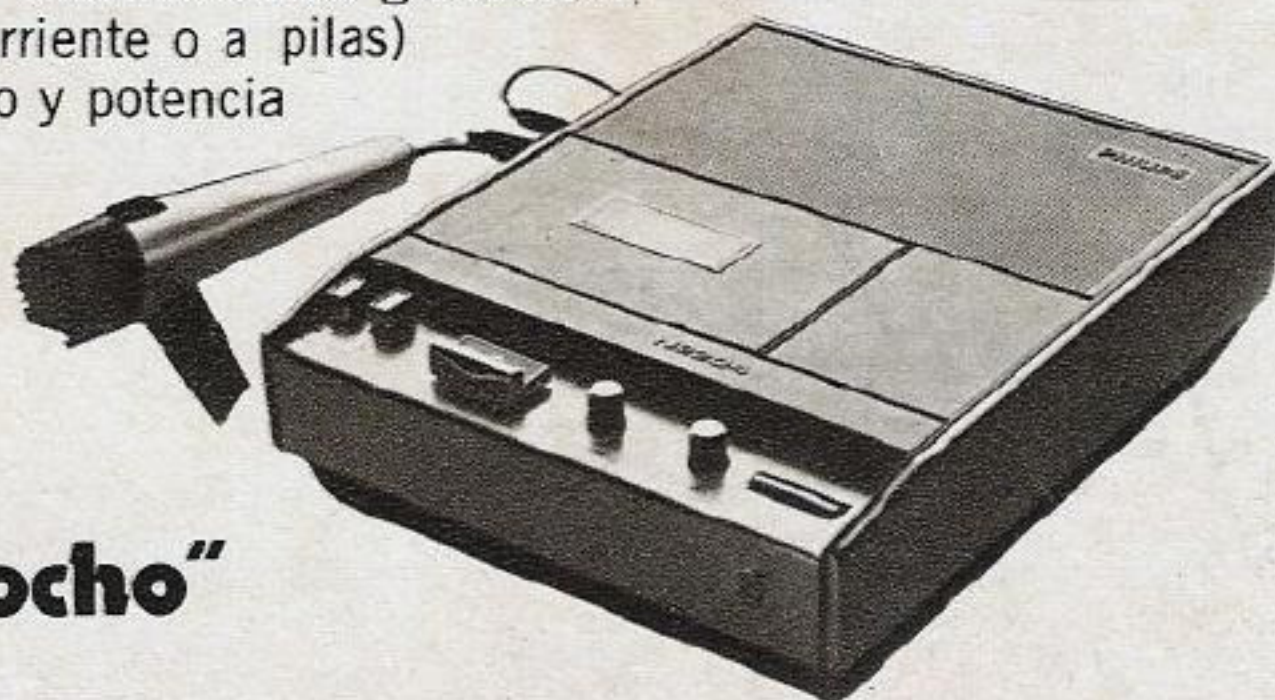
Hay momentos en que tener un "Super Bocho" es indispensable.

Nuevas ideas, palabras importantes, cifras: cosas que no pueden perderse, ni dejarse libradas a la memoria. Un Super Bocho registra todo, para que usted lo utilice de la manera más apropiada. El uso profesional del grabador se ha convertido en una necesidad. Y la elección más adecuada es el Super Bocho. Es portátil. Tiene nivel automático de grabación. Es dual (funciona a corriente o a pilas) y una calidad de audio y potencia de salida superior a todo lo conocido en su tipo.

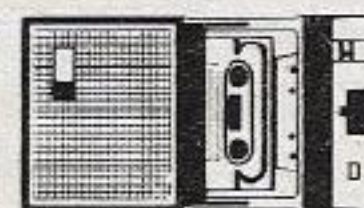
Grabador Portátil
Philips a Cassette
"El Super Bocho"

El Super Bocho, por su extraordinaria versatilidad, puede ser conectado a otro grabador, a un tocadiscos o amplificador, a un receptor y aun a una bobina telefónica.

Hay momentos en que tener un Super Bocho es indispensable. Sáquele al suyo el máximo provecho.



Cassettophon
(reproductor de cassettes)



Grabador a Cassette
"El Bocho"



<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Precisión
PHILIPS

5 razones indiscutibles para tenerla.

(Y cuesta igual)

Campeón de Lujo "100" sabe ganarse la familia, porque tiene todo lo que ella espera para su coche. Nuestras cinco razones son una prueba suficiente.



1

Antes: hombro negativo, estable.

Ahora: hombro positivo de mayor estabilidad.

2

Antes: ranura de efectividad convencional.

Ahora: "Sipes" o ranuras de contención, para mayor agarre sobre pavimento mojado, por su acción tipo "ventosa".

3

Antes: Estria convencional. Menor área de distribución de esfuerzos. Tendencia a agrietarse por el uso.

Ahora: Estria "bulbo". Mayor área de distribución de esfuerzo, que evita grietas producidas por el uso. Mayor confort en el andar.

4

Antes: Dibujo de profundidad convencional

Ahora: Mayor profundidad del dibujo (15% más que en las otras de su tipo), que permite una duración excepcional.

5

Antes: Diseño standard de eficacia promedio.

Ahora: "Stoppers" o "limitadores" de movimiento para un mayor kilometraje.

Además, Campeón de Lujo "100" es Firestone y "se pasa" en todo. Es segura, tiene agarre, resistencia. Es más ancha que las otras, es la mejor en su precio y cuesta igual... ¿qué más se puede pedir?

CAMPEON DE LUJO "100."

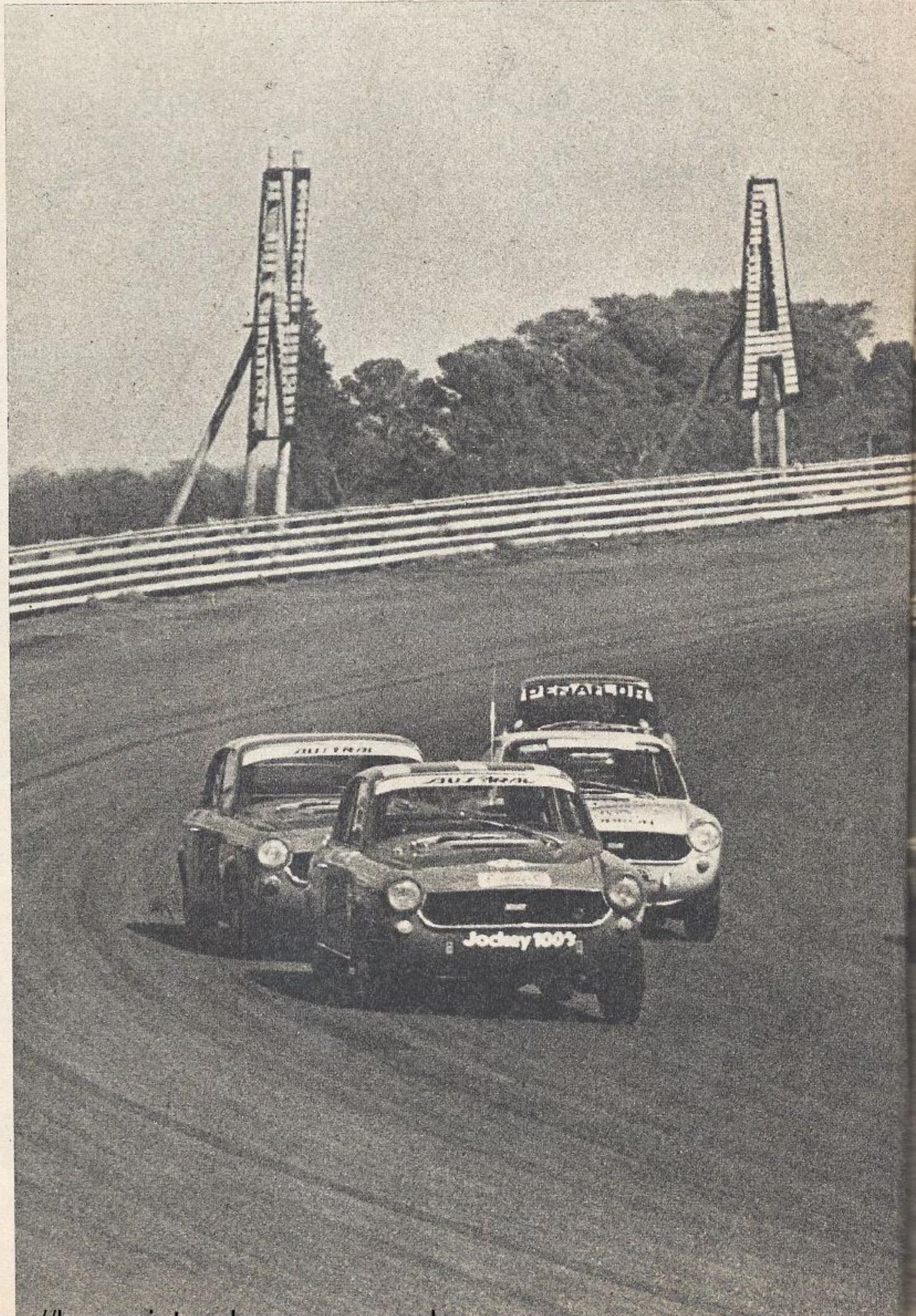
Firestone



HACE LA DIFERENCIA A SU FAVOR.

“TODAS LAS CURVAS

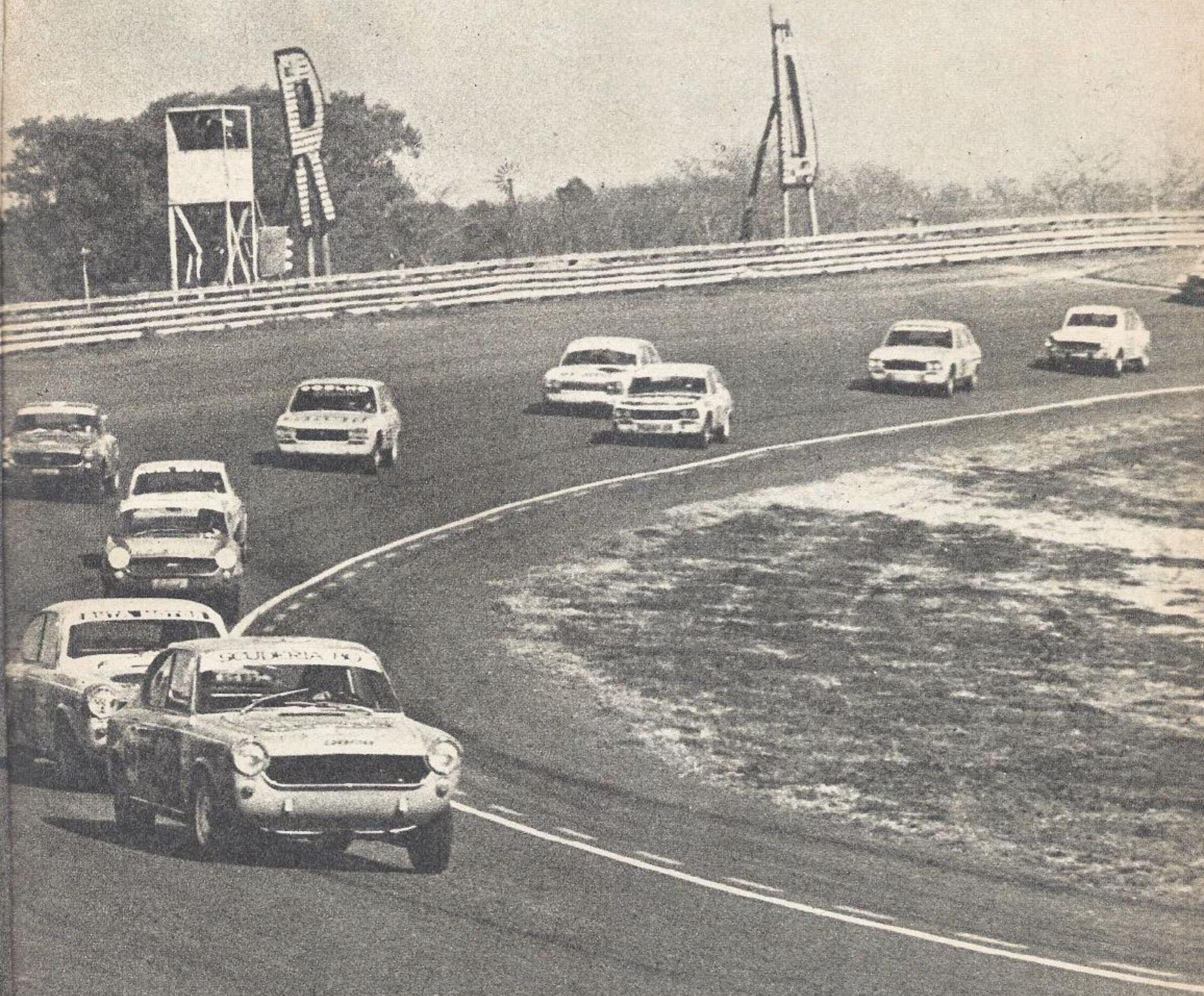
Un día Rodríguez Canedo dijo que todas las curvas de montaña son iguales. El domingo amplió el juicio demostrando que también los dos curvones de Rafaela son iguales. Y ganó. Lo escoltó José Gervasoni a quien el Chino le arrebató la carrera casi sobre la línea de llegada. Posteriormente Gervasoni fue desclasificado por una curiosa anomalía en el motor... En la clase “B” se impuso el sanjuanino Carlitos Manzano, luego de una excelente carrera, postergando a los IAVA con su veloz R-12 TL.



Rodríguez Canedo enseña el camino en la curva Bernardín. A casi 200 km/h., la cosa se ponía muy fea para las gomas en los veloces curvones.

Texto: ¡Magnífica su labor, Carlos Figueras!
Fotos: ¡Excepcional como siempre, Armando Rivas!

IS SON IGUALES...”



La idea de hacer una carrera de TN en un circuito tan particular como Rafaela, tenía sus riesgos. Sobre todo considerando que el desarrollo de las 110 vueltas podía llegar a jugar un papel determinante en lo que se refería al espectáculo. Todo hacía prever unas diez o doce vueltas iniciales a todo trapo, luego un pelotón que se iría disgregando, para terminar en un continuo circular de unas decenas de autos. Algunos chupados, otros tirando solos y todos esperando el banderazo final para darle descanso a los metales.

Rafaela no es, ni por asomo, un circuito para hacer una carrera de TN. Y el piloto de Peugeot (nos reservamos su nombre) que pidió que hubiese dos neutralizaciones de diez minutos para que todos cambiaran las gomas no fue tan ridículo ni mereció la respuesta que se le dio: "Nosotros hacemos carreras y no picadas". Sin duda, el señor que contestó no tenía mucha idea de la categoría, ni de las velocidades que se desarrollan, ni de lo jugado que se entra en los curvones. O sea que la idea de ese piloto no era ni descabe-



Lo que fue un poco el símbolo del domingo. Problemas con las gomas y consecuentes toques con los guard-rails. Este es Paco Mayorga, uno de los muchos que sufrieron encontronazos.

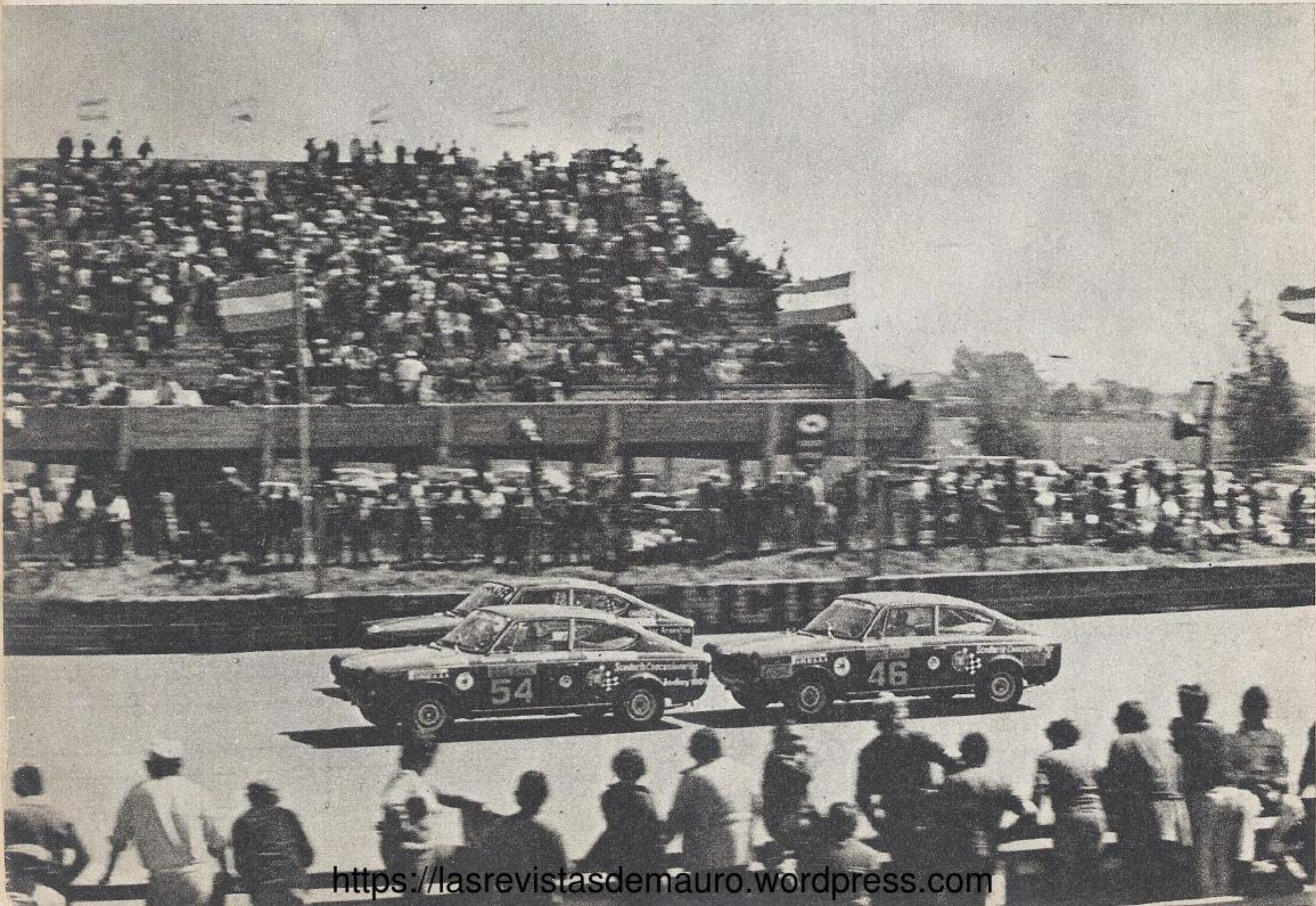
Abajo, derecha: Carlos Manzano, un sanjuanino que retornó tras larga ausencia, ganó con su R-12 TL una carrera que mostró trencitos impresionantes, donde no se daba ni se pedía cuartel.

Carlos Pascualini —segundo a la postre— tirando en yunta con su compañero de equipo Angel Di Nezio. Los autos de la comisión puntaron largo rato pero Zunino se quedó por junta de tapa y Di Nezio se retrasó quedando quinto. Pascualini, en definitiva, el mejor.

llada ni inatendible. Los seis o siete autos que terminaron con las marcas del guard-rail en los costados por culpa de los reventones imprevistos hablan clarito del tema; que debe seguir discutiéndose para que la seguridad se integre a un todo y no sólo al uso de jaula y cinturones de seguridad, amén de un casco protector. ¿O reventar una goma delantera en pleno curvón a 180 km/h no es algo concerniente a la seguridad? Por suerte el domingo pasado no se dio lo que muchos temían.

El tema tiene sólo dos salidas. O se permite el uso de neumáticos importados, más adecuados para las velocidades actuales (200 km/h al fondo de la recta) o de lo contrario no se pueden hacer carreras largas en circuitos de velocidad pura como Rafaela.

Pese a este grave problema que ahora debió encarar el TN, y aunque el escenario no era el ideal, la categoría —por medio de su paridad mecánica asombrosa— logró remontar el espectáculo a tal punto que la carrera se definió en la última vuelta, tras una lucha constante entre las cupé



Fiat del equipo oficial y dos o tres particulares que disponen de la potencia necesaria como para estar en la conversación a nivel punta. Porque si hay algo indiscutible es que el TN está para cualquier cosa, sea en Rafaela o en la Pampa de Achala. Un parque importante, pilotos de primera línea y una paridad mecánica que ninguna otra categoría ha ofrecido jamás.

Después de dar un par de vueltas tras el coche piloto, los casi 60 autos se pusieron en movimiento y las dos cupé rojas de la comisión de concesionarios (Di Nezio y Zunino) se colaron juntas y entraron a tirar chupadas con Rodríguez Canedo y Cocho López. En la menor no se podía determinar quién punteaba porque era un solo bloque compacto donde intercambiaban posiciones constantemente. 128 IAVA y Renault 12 mezclados como nunca y buscando aunque más no fuese, un par de metros.

Ya habían pasado diez veces frente a boxes y todo seguía igual. El ritmo no decaía y el pelotón no se disgregaba. Di Nezio y Zunino pegaditos,

unos metros más atrás Grossi (número 1 en la clasificación) que había remontado tras una mala largada y Cocho López que cerraba el grupo de punta. Macchi, Gervasoni y Pascualini integraban el segundo. Pero poco antes de cumplirse los 20 giros ya habían empezado las detenciones en boxes debido al problema neumáticos. Grossi primero, Mayorga después y luego Barceló continuando la cadena interminable. Los Peugeot no figuraban. Migliore (el mejor de la marca) era octavo en tanto Gervasoni (con mecánica Grossi) tomaba la delantera gracias a la succión que le había provisto el propio Gordito Grossi. Di Nezio y Zunino eran el otro trencito y Canedo junto a Cocho López eran el tercero. Pero los seis separados por apenas cien metros.

En la menor, Guiral y Colavino con IAVA eran punteros del avispero que venía atrás y que no les permitía cometer un solo error.

Grossi volvió a parar para cambiar goma. Gervasoni quedó solo. Zunino y Di Nezio aprovecharon el tren para pasar al frente y se cortaron solos porque Canedo había que-

dado huérfano al parar también Cocho a cambiar una goma. A la hora quince de carrera paró Gervasoni y los colorados de la Comisión de Concesionarios (Di Nezio y Zunino) tuvieron oportunidad de tomar más distancia sobre sus perseguidores. 1 minuto 11 segundos lo separaba del mejor Peugeot (Migliore, 4º) y Pascualini pasaba a integrar el 1-2-3 de la Comisión ubicándose tercero.

Todo siguió igual (a excepción de Pepe Migliore que abandonó al reventar una goma y pegar al guard-rail) hasta que llegó el momento del reabastecimiento. Zunino y Di Nezio, para no perder la chupada, entraron y salieron juntos tras perder un minuto y 50 segundos en boxes. Así, dejaron el primer puesto momentáneamente en manos de Pascualini hasta que Picho parara a su vez para reabastecerse. Tres vueltas más tarde la CCF perdió su primer auto cuando el Colorado Zunino entró a boxes con su auto echando mucho humo de vapor de agua: junta de tapa de cilindros. Uno menos y a playa de boxes. Así, Gervasoni quedó primero pero sin Grossi para chuparse y Di Ne-

zio lo fue alcanzando hasta superarlo.

A partir de este momento comienzan las penurias para la Comisión de Concesionarios. Zunino fuera de carrera, Di Nezio con un minuto de recargo por trabajar cinco mecánicos en su auto y Pascualini que no disponía de la velocidad como para pisar fuerte. Para colmo, Di Nezio entró en boxes con una falla que resultó ser una bujía y perdió un par de vueltas. Así, Canedo fue progresando bastante en la clasificación. En tanto Grossi se pegó contra el guard-rail y Paco lo imitó. Las razones: reventones en el curvón. Cuando faltaban 25 vueltas para terminar Gervasoni era líder mientras en la menor Guiral abandonaba tras golpear su IAVA en la curva y Manzano y Stillo, que no se habían deschupado jamás, pasaban al primer puesto. Colavino era tercero con el mejor Fiat en la lucha con los veloces R-12 TL.

La carrera iba a definirse entre Canedo y Gervasoni. En la pista apenas separados por metros. Pero faltando poco más de diez vueltas se juntaron con Máximo Macchi. Y allí comien-

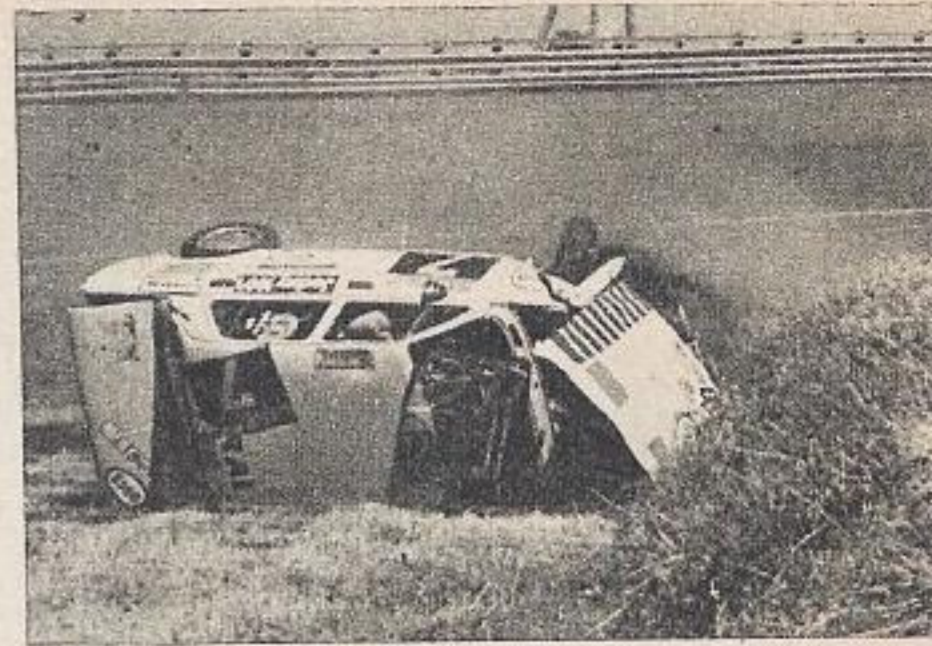




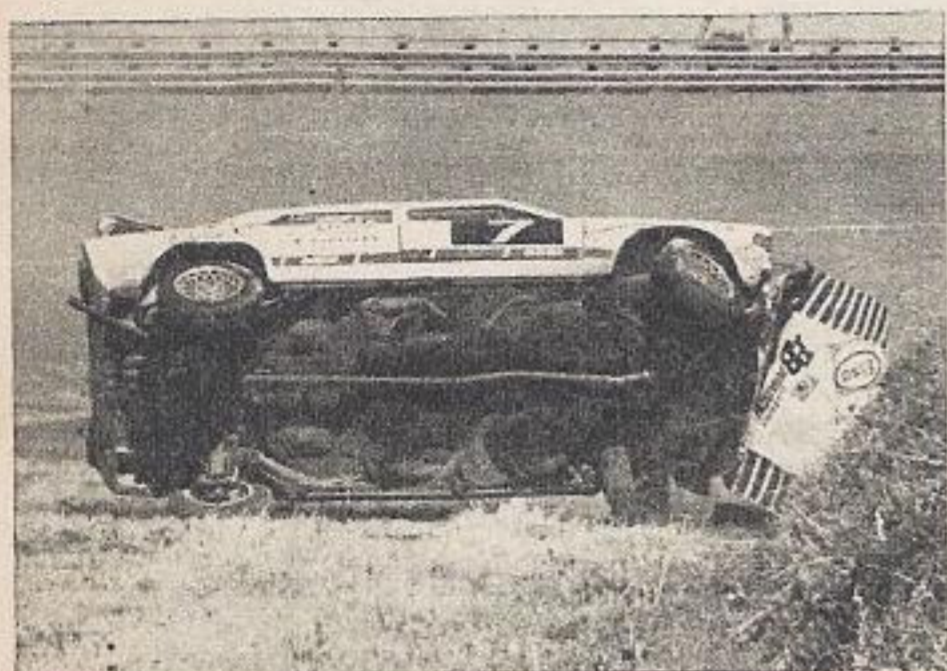
1



2



3



5



6



7

za la lucha a muerte. Gervasoni chupado con Macchi, el Chino un poco más atrás. Jugándose en los curvones para no perder ni un metro. Aprovechando la chupada de Máximo, y cuando faltaban 2 vueltas, Canedo logra quebrar a Gervasoni, se engancha con Macchi y se despegan de la cupé del coequiper de Grossi. Se utilizaron todos los medios y probablemente la experiencia de Canedo fue el factor determinante de su triunfo. Sabía que podía pasarlo y no se preocupó en superarlo a Gervasoni hasta que lo consideró imprescindible.

Stillo en su R-12 había quedado en la banquina y Carlos Manzano con otro Renault ocupó el lugar que le correspondía en pago a su trabajo constante y sin errores. Los IAVA —que habían impresionado en la clasificación como más veloces— tuvieron que postergar sus ilusiones con esta victoria indiscutible de los R-12. Autos que, ahora sí, pueden conversar con los Fiat, sobre todo en este tipo de circuitos con curvones veloces donde todo se encara en cuarta a fondo. Doblan mejor, se traban menos (por consiguiente consumen menos gomas) y disponen de una mejor penetración aerodinámica. Todos detalles que en Rafaela son válidos. Segundo Carlos Colavino que llegó a puntear, tercero Juan Manuel Massey con el R-12 del team Copello y atrás Caldarella, con muchos problemitas, dejando quinto a Carlomagno con el mejor auto del equipo Raies.

Lo de Rodríguez Canedo fue premio a la experiencia y al manejo que todos conocemos aunque en esta ocasión eso fue factor secundario. Gervasoni muy bien hasta que la Comisión Técnica dijo no y Pascualini, con el auto de la Comisión mejor clasificado, alcanzó un segundo puesto que premió al que tenía menos velocidad de los 3 oficiales.

Inesperado lo del jujeño Martínez con un honroso puesto que ni él mismo esperaba.

La categoría brindó un espectáculo sensacional como para dejar demostrado definitivamente que funciona por sí sola y que tiene incuestionablemente su sitio bien determinado dentro del concenso del automovilismo nacional. Ni la monotonía de Rafaela logró opacar estos 500 kilómetros que se corrieron desde el vamos a cara de perro y sin especulaciones.

Los Peugeot aún no están para la lucha con los bialbero, pero ésta fue su segunda presentación y cuando se cumplía una hora y media de carrera, Migliore viajaba chupado con Pascualini. Lo que es una prueba de que los coches mejoran paulatinamente.

Los 500 Kilómetros pasaron. Dentro de 15 días vendrá Balcarce y allí no existirán problemas de gomas. Pero esa no es razón para que olvidemos lo sucedido el domingo en Rafaela. La seguridad es algo más que un cinturón de seguridad, una jaula y un casco. CADAD tiene algo más en qué seguir pensando.

ENTRE DOS CURVITAS

“Nuestro problema radica en el diferencial demasiado largo. Para dentro de un mes y unos días vamos a tener uno más corto que ya se ha colocado en los autos de serie”, confesó Héctor Zampirini (Peugeot) en Rafaela. Con viento a favor los autos hacían buenos tiempos, pero con viento en contra la relación larga los dejaba muertos. Con la corta van a mejorar la performance. Leonardo Rosati (Fiat) confesaba el domingo: “No hay que embalsarse, los Peugeot todavía no andan como deben pero nos van a dar un dolor de cabeza.” La rivalidad tradicional entre Fiat y Peugeot continuará.

Máximo Macchi (cuco de la clase “C”) hizo el cuarto tiempo de la clasificación pero el motor se destrozó. Tuvo que cambiarlo el domingo por la mañana cuando le entregaron el auto del parque cerrado, tras pedir autorización al Comisario Deportivo. Largó último de todos al fondo y supo trepar hasta un buen lugar en los paneles finales. Buen trabajo aunque su motor no rendía como el del sábado.

Ricardo Zunino no estaba muy contento pese a su buena clasificación. “No sé qué pasará mañana pero nosotros no podemos girar con Di Nezio al

mismo ritmo que en la clasificación porque allí, el sábado, nos estábamos jugando la vida. Ese tren no lo vamos a poder mantener.” Sin embargo, mientras viajaron chupados eran punteros indiscutidos. El “Colorado” quemó junta de tapa de cilindros y Di Nezio soportó fallas en el motor hasta que se le detectó la bujía rota.

Habrá que pensar detenidamente en el problema de los neumáticos. Junto a Leonardo Rosati y Tatita Aguirre (Comisión Fiat) comentábamos el sábado por la noche el peligro que significaba circular por los curvones de Rafaela a más de 180 km./hora con gomas de calle que no están calculadas para soportar altas performances. O elegimos los circuitos en que se puede correr o habrá que pensar en gomas importadas como las Michelin o las Dunlop para transitar con seguridad en todos los circuitos. Los desbandes y reventones de “Raphy” así lo demuestran.

Todos los Peugeot —a excepción de Albertengo que rompió pistón— sufrieron las consecuencias de usar neumáticos inadecuados para esas velocidades. Castañón se pegó el jueves dejando el guard-rail marcado en el lateral derecho de su 504. Lo imitaron el domingo varios de sus compañeros (Mayorga, Alcuaz



En la secuencia gráfica se aprecia el vuelco sufrido por Guiral que luchaba por la punta en la categoría chica. El IAVA se descontrola hacia adentro (foto 1), golpea el talud y empieza a volcar (foto 2), dando tumbos laterales (fotos 3, 4, 5 y 6). Finalmente, detenido sobre sus ruedas (foto 7), el piloto, ileso, sale por adelante.

ULTIMO MOMENTO: GERVASONI DESCLASIFICADO

Luego de culminados los 500 Kms. de Rafaela y ya en plena tarea de verificación se comprobó que la máquina Fiat 125 de José Gervasoni —ubicada en segundo término— tenía las levas de sus árboles fuera de medida (dos décimas); automáticamente la Cupé con mecánica de "Castorcito" Grossi fue desclasificada. La clasificación entonces ubicó en el segundo lugar a Carlos Pascualini con su 125 Cupé de la CCF, tercero Martínez y así sucesivamente.

y Migliore) que fueron también damnificados. La causa: reventón del neumático delantero derecho.

Un minuto de recargo tuvieron dos autos de los clasificados. **Angel Di Nezio** (Fiat) porque el veedor observó que trabajaban cinco mecánicos en lugar de los cuatro reglamentarios durante el abastecimiento y cambio de gomas. Por igual razón se lo penalizó a **Pepe Cano** del equipo Raies.

El Negro **Rizzuto** se quedó sin llegar. Su IAVA quemó junta de tapa de cilindros. "Lástima porque veníamos haciendo un lindo trabajo."

La reunión para pilotos que hizo el Club Atlético de Rafaela el sábado por la noche sirvió para informarles que se les permitiría viajar chupados pero que no se tocaran pese al no uso de los paragolpes. Hubo algunos que el domingo no cumplieron con esa indicación. Las trompas abolladas y las colas achatadas así lo demostraron. El asunto era ganar unas vueltas más...

Mario Stillo mereció mejor suerte. De movida salió chupado con el ganador de su clase (Carlos Manzano) y no se despegaron nunca. Ambos

tenían mecánica del ingeniero Nico Zapegno y hasta reabastecieron juntos para salir nuevamente en trencito. Sin embargo por esas cosas que suceden en las carreras largas Stillo nunca figuró en las clasificaciones de los cinco primeros puestos pese a estar puntero. Sobre el final agujereó un pistón al romperse una bujía. Podría haber repetido lo del Gran Premio de la Montaña y acercarse un poco más en el campeonato a Cheché Carlomagno que es holgado líder de la clase "B".

Esta vez el champagne no se descorchó en el podio sino en el restaurante del hotel Toscano. **Rodríguez Canedo** se encargó de bañar a todas las mesas vecinas y de tomar el primer sorbo. Rosati se ocupó entonces de interceder entre Canedo y **Cocho López** para que olvidaran aquel problema que se creó en la San Juan-Coquimbo, hace ya tres años. Se dieron la mano mientras eran bañados en champagne. ¿Lo pasado pisado?

Excelente determinación de CADAD: se organizó un Parque Cerrado que cumplió su función como es debido y el sábado, después de las pruebas de clasificación los coches quedaron allí guardados bajo custodia hasta el domingo momentos previos a la largada. Así debe hacerse.

PRIMER PREMIO 500 KMS. CIUDAD DE RAFAELA

PRUEBA PUNTABLE POR EL CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO NACIONAL (Clases B y C) - 110 VUELTAS AL CIRCUITO N° 1 DE 4.624 Mts. - 2/9/73

CLASE "C"

Ps. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	48 E. Rguez. Canedo	Fiat 125 Cupé	3h 16m	110
2º	54 C. Pascualini	Fiat 125 Cupé	—	109
3º	63 José Martínez	Fiat 125 Cupé	—	109
4º	44 Máximo Macchi	Fiat 125 Cupé	—	108
5º	46 Angel Di Nezio	Fiat 125 Cupé	—	108
6º	57 G. Barceló	Fiat 125 Cupé	—	107
7º	51 Osvaldo López	Fiat 125 Cupé	—	107
8º	60 A. Gallo Prot	Peugeot 504 1600	—	102
9º	56 N. Castañón	Peugeot 504 1800	—	101

Promedio del ganador: 169,312 km/h.

CLASE "B"

Ps. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	17 C. Manzano	Renault R12 TL	3h1m19s5/10	106
2º	6 C. Colavino	Fiat 128 IAVA	—	105
3º	10 J. M. Massey	Renault R12 TL	—	104
4º	14 A. Caldarella	Fiat 128 IAVA	—	104
5º	1 J. Carlomagno	Fiat 128 IAVA	—	104
6º	9 M. Lascurain	Fiat 128 IAVA	—	104
7º	3 J. Cano	Fiat 128 IAVA	—	104
8º	25 L. Elverdín	Fiat 128 IAVA	—	103
9º	16 H. Ramos	Fiat 128 IAVA	—	103
10º	21 A. Gamermann	Fiat 128 IAVA	—	102

Promedio del ganador: 162,203 km/h.

CAMPEONATO DE TN

(Disputadas 14 competencias)

CLASE "B"			CLASE "C"		
Pos.	PILOTO	Pts.	Pos.	PILOTO	Pts.
1º	José Carlomagno	169	1º	Angel Di Nezio	111,5
2º	Mario Stillo	93	2º	F. Mayorga	107,5
3º	J. C. Rizzuto	91	3º	C. Pascualini	95
4º	José Cano	87,5	4º	N. Castañón	82
5º	Juan M. Massey	60,5	5º	H. Santángelo	57
6º	Miguel Lascurain	59,5	6º	Máximo Macchi	52
7º	Hugo Bianchi	36	7º	José Migliore	49
8º	Rubén Daray	34,5	8º	Carlos Garro	47
9º	Daniilo Mora	34	9º	Ricardo Zunino	45,5
10º	Aldo Caldarella	30	10º	Osvaldo López	37,5
11º	Carlos Manzano	24	11º	Oscar Fangio	34
12º	C. Colavino	21	12º	Luis Grossi	30
	A. Gamermann	21	13º	E. R. Canedo	29,5
14º	Marcelo Bajo	19	14º	Francisco Alcuaz	18
15º	Luis Macri	18	15º	E. Fernandino	15,5
16º	Jorge Guiral	15,5	16º	Jorge Maggi	15
	Rubén Guiral	15,5	17º	J. M. Bravo	10
18º	H. Saltzmann	15	18º	D. Bonamicci	9,5
19º	Carlos Juárez	10	19º	José Martínez	9
20º	Roberto Cano	9,5		Pedro Parra	9
21º	O. Garavaglia	9		Mario Geretto	9
	E. Hintermeister	9	22º	M. Uravich	8
	Gonzalo Barceló	9	23º	Aldo Agorio	7
	A. Echenique	9	24º	C. A. Juárez	6
25º	Rubén Brizzio	7		Vicente Linares	6
26º	E. Chiavarolle	6		Eulogio Ramallo	6
	Vaca Narvaja	6		Rubén Alonso	6
	Aldo Agorio	6		M. Perkins	6
30º	José Orozco	5	29º	F. Sabatella	5
	C. D'Abate	5		Rubén Ibarguren	5
32º	Jorge Freytes	4		A. Caldarella	5
33º	Jorge Recalde	3,5	31º	A. L. López	4
34º	A. Herrera	3	32º	Gastón Perkins	3,5
	V. Valpreda	3	33º	C. Díaz Mayer	3
	C. Capocetti	3		Horacio Zamboni	3
	P. Zarraude	3		J. Gervasoni	3
	R. Ventimiglia	3		E. Giordano	3
39º	J. C. Larroca	2		Gianni Novara	3
			38º	"Cumata"	2

M. A. F. 4 EN 9 DE JULIO

DE AMORRORTU: CO

El viento que sopló en 9 de Julio pareció ser muy propicio para Jorge de Amorrortu, ganador de la carrera sin discusión y a la vez candidato al título de campeón. La primera serie fue para Guerra; la segunda, para el reaparecido De Rossi; el repechaje, para Baratucci, y la final, para De Amorrortu

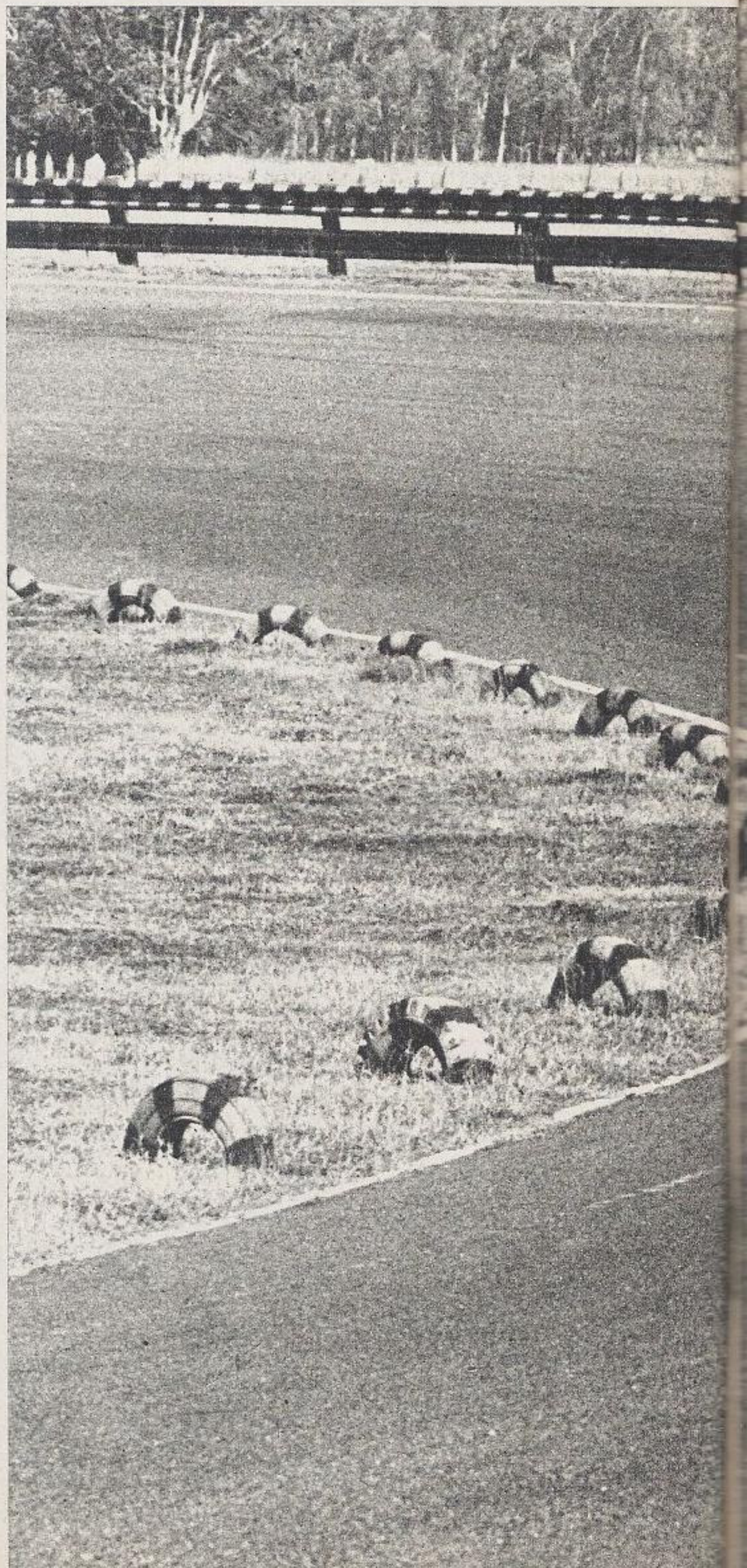
Casi todos los actores en una sola foto: Jorge De Amorrortu, ganador de la final; lo siguen De Rossi (ganador de la segunda serie); Angel Guerra (ganador de la primera serie) y Petete Beamonte, en excelente aunque frustrada labor.

Consecuente con la idea de realizar la mayor cantidad de carreras posible durante el año calendario —en los últimos 45 días hubo cinco—, Fórmula 4 estuvo el fin de semana pasado en **9 de Julio**. Debía complementarse con SP, pero en vista de que el cadáver no declaró, F. 4 fue solita.

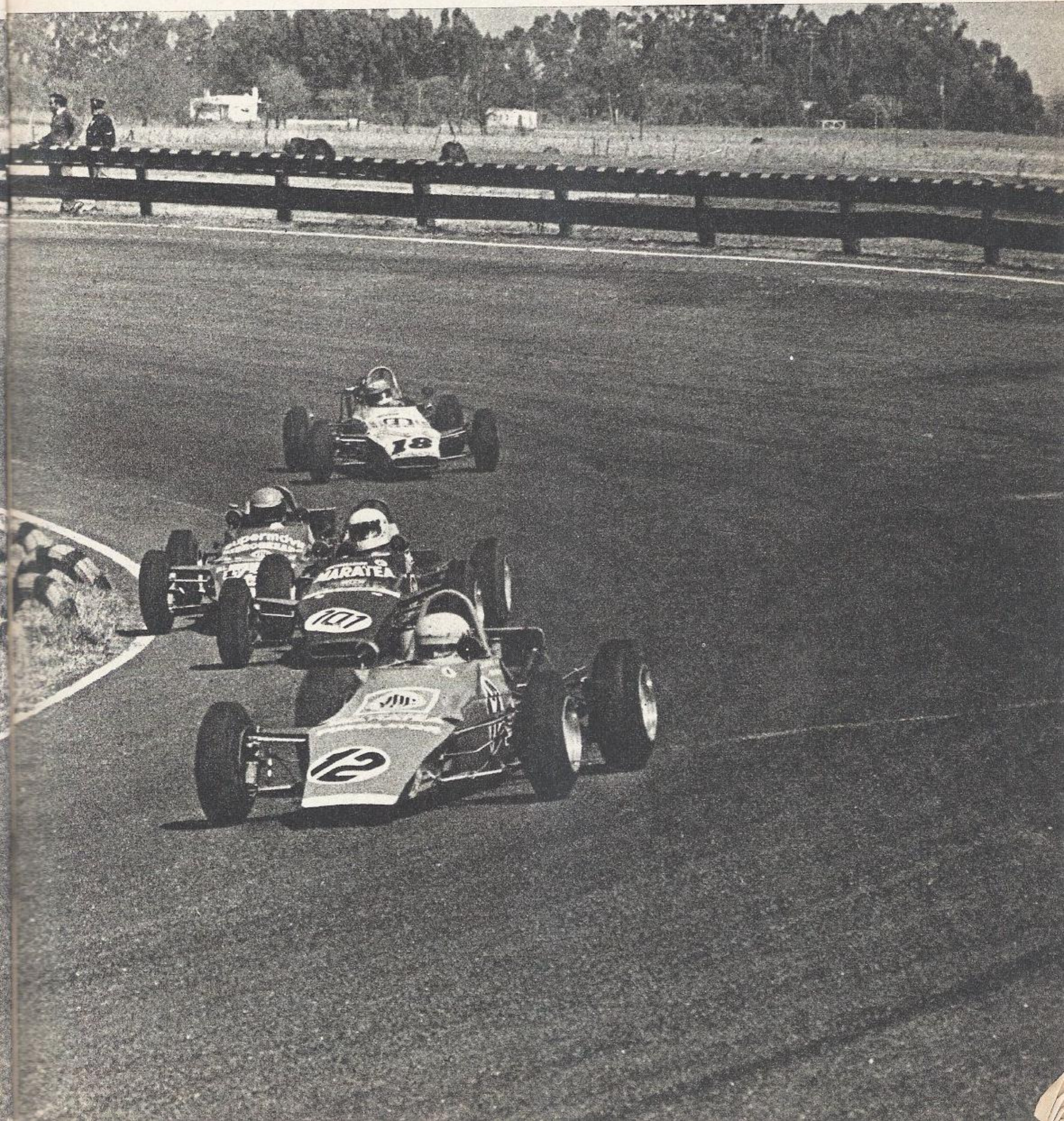
Esta carrera tiene una particularidad muy especial; responde a un "gentlemen's agree" entre la APF.4 y el club organizador. El sistema es —a grandes rasgos— así: de la recaudación se retiran los gastos de organización (\$ 600.000 en este caso); los premios mínimos (\$ 2.000.000) y el resto se distribuye entre el club (70 por ciento) y la Asociación de Pilotos (30 %). Con el aporte de YPF —\$ 600.000— quedan cubiertos los gastos de organización. Todo esto, que parece una paginita del libro de matemáticas de Doña Repetto, no es más que el planteo de

una situación a que llegaron dos instituciones el 9 de Julio A. Club y la APF.4, en la necesidad de defender el automovilismo, de respetar el pedido de fecha (las fechas, dentro de poco, se cotizarán en bolsa) de no defraudar a quienes esperan ver un espectáculo y de cumplir con los pilotos de la categoría en el mayor grado posible. En este caso todos cumplieron.

Si bien el autódromo de 9 de Julio no es precisamente —por su extensión— el mejor dibujo para los F.4 (menos espectacular para el público que Junín, Tandil o Estancia Chica) la disposición de los tiempos de clasificación trafa una primera serie con Jorge De Amorrortu y Angel Guerra, ya restablecido éste de su accidente en Tandil y en calidad de challenger, intentando descontar la ventaja que De Amorrortu le llevaba en el campeonato.



EN VIENTO A FAVOR



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A
Av. L. N. Alem 896
Capital Federal
Tel. 32-6010 al 29



PRESIDENTE

César Civita

GERENTE GENERAL

Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL

Edmundo P. Scattini

GERENTE DIVISIÓN EDITORIAL

Raúl H. Burzaco

GERENTE DE DISTRIBUCION

Luis M. Marino



Nº 384

Del 4 al 10 de setiembre de 1973

DIRECTOR

Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopena

REDACCION

Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi,
Sergio Cornejo, Ricardo Delgado, Carlos
Figueras, Enrique Sánchez Ortega y
César M. Sorokin

DIAGRAMACION

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

COLABORADORES

Héctor Cademartori, Nicolás Gelormini
Andrés Meyer, Armando Rivas

FOTOGRAFIA

Alfredo Albornoz

SECRETARIA

Olga Escudero de Cúneo

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR

Juan A. Abraham (EE.UU.), Alberto Inda
(Uruguay), Fraco Lini (Italia)

GERENTE DE PROMOCION Y PROPAGANDA

Sieffan Strocen

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente de Publicidad

Ernesto del Castillo

DIRECTOR DE PUBLICIDAD

José María Guitart

Supervisor

Juan Carlos Hiquis

Promotores

Julio César del Valle

y Laura Benvenuto

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. Adherida 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) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). 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. Intel. 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 solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. - DISTRIBUCION: Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585, Interior y Exterior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso.

M. A. F. 4 EN 9 DE JULIO

La segunda serie tenía también su atractivo especial; un compacto pelotón de ocho o nueve autos —Beamonte, Bedacarratz, Baruscotti, Baratucci, Marielli, De Quesada, De Rossi, Ragno —con el Tullia de Andreetta y Signore— que estaban en los mismos tiempos de clasificación, o que son créditos posibles en cualquier carrera.

Llama la atención la reaparición de Ragno y De Rossi, ambos de la guardia vieja; De Rossi, por ganas nomás de volver al vicio. Y Ragno, sentándose en el auto de Andreetta, ya que éste no pudo hacerlo dada la situación generada luego del accidente en Tandil, en el que algunos le adjudicaron participación. El historial de Andreetta y una estadística de los accidentes que protagonizó (dos; muchos menos que algunos que no sufren disminución de ningún tipo) obliga a pensar sobre la manera de otorgar licencias. La cosa —y no vamos a escarbar averiguando cómo obtuvo Chiche su licencia— es que de algún lado se "bociné" la situación y Andreetta se quedó a pie. Lo que pase de aquí en adelante, será seguramente resultado de la aplicación de reglamentos y estatutos. Pero no debemos olvidar que lo lógico no siempre es lo justo.

Con el auto pintado a nuevo, Ricardo Baratucci. Ganó sin discusión el repechaje y fue segundo en la serie final.

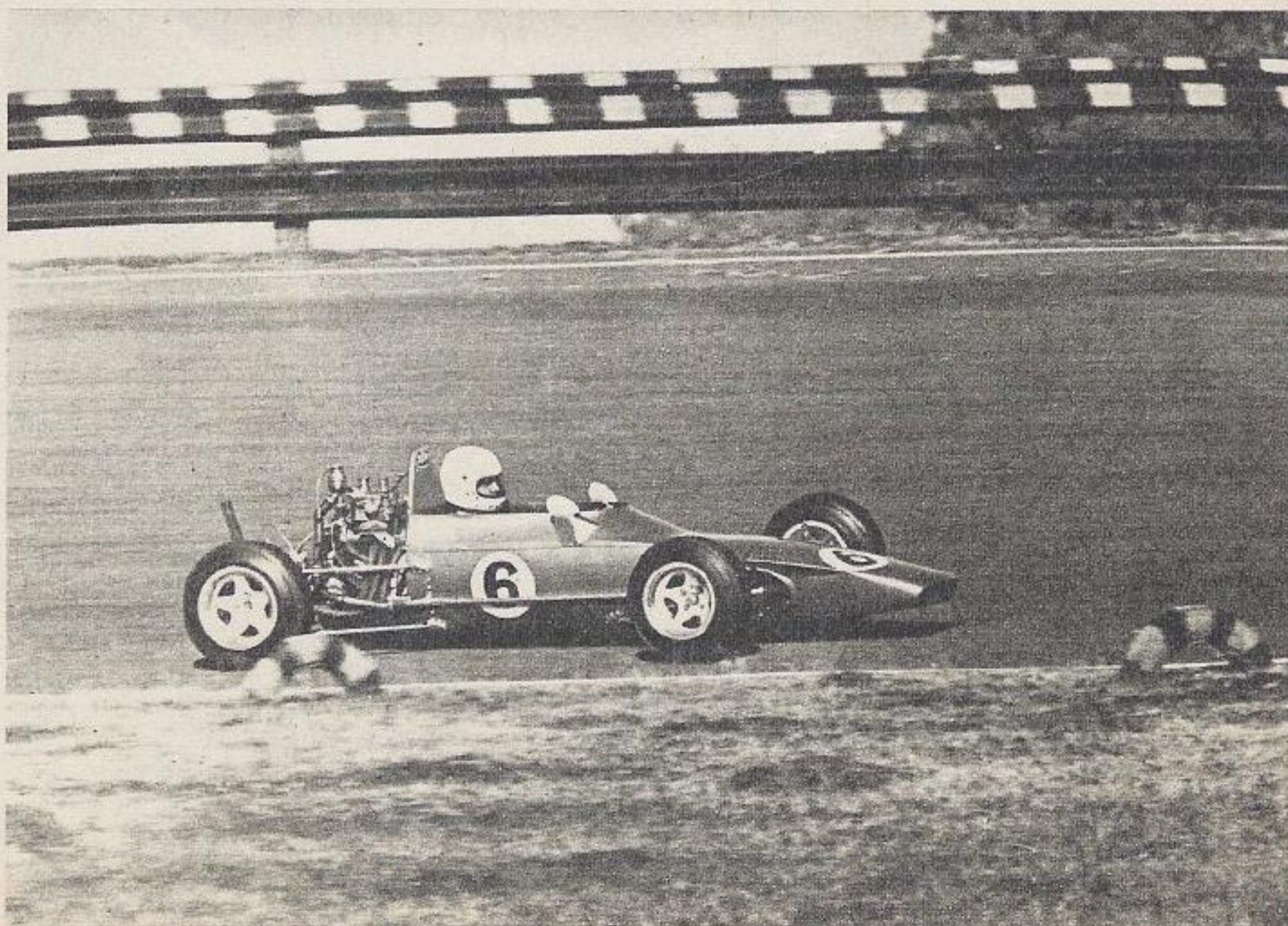
Volvamos a la carrera, en la que —por lo visto— lo más importante era pegarla con las relaciones justas en la caja. Porque con el viento que reinó el sábado y los cuatro mil y pico de metros por delante,

muchos pilotos se volvieron locos buscando esa relación justita. Y si el domingo no soplaban viento, el autódromo se iba a transformar en una especie de Sarrasani de tres pistas. Por suerte, Eolo sopló.

Además de todo esto, una buena cantidad de debutantes apareció en 9 de Julio por el lado de los Avante —Famá hizo irrupción masiva— aparecieron Hugo Martínez, Fernando Cebada y el mismo Antonio Famá, a quien ya le perdonaron las amonestaciones. Por el lado de Crespi, Adalberto Mattarucco, estrenando un Tullia XI. Otro estreno, si no debut, fue el del Tullia XII de Jorge de Amorrortu y la modificación del auto de Guerra, que se reconstruyó adaptándole la estructura posterior del XII.

Con tal panorama previo, vamos al desarrollo de las series.

La primera fue una demostración aplastante por parte de De Amorrortu, que largó en punta y se fue. Cuando apareció Guerra puntero en la segunda vuelta —De Amorrortu había hecho un trompo— se pensó que cambiaba el panorama. Pero no fue así, ya que en solamente medio circuito De Amorrortu descontó la ventaja y sacó mucha más aún —la razón de un segundo por vuelta— hasta el noveno giro. Llevando 8 segundos de ventaja, una goma trasera —la izquierda— se zafó de la llanta y se terminó el programa para De Amorrortu. Angelito se hizo dueño de la serie, seguido por Balbuena, Alberto Famá y Monnilor, que junto a Se-



govia y Baruscotti habían determinado un peleado segundo pelotón, alternándose los cinco en las posiciones.

La segunda serie fue brillante. Tuvo cuatro punteros: Signore en la primera vuelta, Marielli en la segunda y tercera, De Rossi en la cuarta, Beamonte en la quinta y de allí en adelante De Rossi. Los ocho o nueve autos precitados prendidos en la punta hasta que Marielli cortó un palier en la tercera vuelta; Signore perdió la trompa al tocar a Marielli, que se venía quedando por culpa del palier. Baratucci fue a boxes con una manguera de agua desconectada y solamente quedaron ojos para el duelo entre De Rossi y Beamonte, con este último tratando de pasarlo por todos lados y De Rossi haciendo valer su experiencia para evitar ser superado. Atrás de ambos, Bedacarratz andando muy bien, luego Ragno y Chalo de Quesada, con déficit de compresión. Al terminar la serie, las quejas de Beamonte, que aseguró haber sido no solamente tocado sino empujado por De Rossi, y mientras mostraba huellas de gomas en el costado de su auto, afirmaba: "lo quise pasar por afuera y cuando estábamos parejos me apoyó el auto y me tiró afuera..." De Rossi, al respecto, aseguró no haberlo tocado en ningún momento: "Entramos muy juntos y nos fuimos afuera los dos; lo que pasa es que yo estaba por adentro y Beamonte terminó en el pasto..." Las discusiones sobre el particular no conducen ni conducirán a nada; de todos modos, fue un

CAMPEONATO DE M.A. F-4

(Disputadas 8 carreras)

Ps.	Piloto	Pts.
1º)	J. De Amorrortu	96
2º)	Angel Guerra	69
3º)	R. Baratucci	30
4º)	A. Beamonte	27
5º)	Cosme Gibson	12
6º)	J. P. Laskac	10
	R. Marielli	10
8º)	J. Baruscotti	9
9º)	Gzalo. De Quesada	8
	P. Balbuena	8
11º)	Eitel Mazzoni	6
	Jorge Lago	6
	Luis Segovia	6
14º)	Alberto Famá	5
15º)	Muñiz Barreto	4
	Héctor Rossler	4
	Héctor De Rossi	4
	C. Andretta	4
	R. Monllor	4
20º)	Jorge Sedano	2
	Elías Gárriz	2
	G. Vinuesa	2
	M. Satorra	2

PREMIO SUPERMOVIL HIDROGENADO YPF 9 DE JULIO AUTOMOVIL CLUB - AUTODROMO DE 9 DE JULIO (4.614,85 mts.) — FORMULA 4 — 2-9-1973

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Ps. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º)	2 A. Guerra	Tulia XI/XII-Ren.	18m24s8	10
2º)	32 P. Balbuena	Tulia X -Renault	18m33s5	10
3º)	31 A. Famá	Avante -Renault	18m38s5	10
4º)	40 R. Monllor	Tulia XI -Renault	18m39s	10
5º)	33 J. Baruscotti	Tulia XI -Renault	18m40s6	10
6º)	65 L. Segovia	Tulia X -Renault	18m41s1	10
7º)	12 J. De Amorrortu	Tulia XII-Renault	18m53s6	10

Promedio del ganador: 150,375 km/h.

Record de vuelta: El 12, De Amorrortu, en la 3ª vuelta en 1m 46s 5/10 a un promedio de 155,994 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º)	101 H. De Rossi	Tulia X -Renault	18m17s3	10
2º)	18 A. Beamonte	Tulia X -Renault	18m18s1	10
3º)	28 M. Bedacarratz	Tulia X -Renault	18m25s9	10
4º)	5 C. Ragno	Tulia XI -Renault	18m32s2	10
5º)	7 G. De Quesada	Tulia X -Renault	19m12s9	10
6º)	58 H. R. González	Tulia XI -Renault	19m18s	10
7º)	124 C. Lopardo	Andujar -Renault	19m18s8	10
8º)	141 A. Matarucco	Tulia XI -Renault	19m19s5	10

Promedio del ganador: 151,403 km/h.

Record de vuelta: El 101, Héctor De Rossi, en la 5ª en 1m 47s 1/10 a un promedio de 155,121 km/h.

REPECHAJE

1º)	6 R. Baratucci	Tulia X -Renault	9m19s7	5
2º)	29 N. Jara	Maicito -Renault	9m33s4	5
3º)	37 O. Signore	Tulia X -Renault	9m34s4	5
4º)	84 A. Vivacqua	Tulia XI -D.K.W.	9m36s1	5

Promedio del ganador: 150,112 km/h.

SERIE FINAL

1º)	12 J. De Amorrortu	Tulia XII-Renault	27m13s3	15
2º)	6 R. Baratucci	Tulia X -Renault	27m28s8	15
3º)	65 L. Segovia	Tulia X -Renault	27m29s2	15
4º)	40 R. Monllor	Tulia XI -Renault	27m53s3	15
5º)	7 G. De Quesada	Tulia X -Renault	28m22s2	15
6º)	11 L. Pisano	Tulia X -Renault	28m23s	15
7º)	128 A. Baldoni	Tulia X -Renault	28m39s6	15
8º)	29 N. Jara	Tulia X -Renault	28m58s9	15
9º)	33 J. Baruscotti	Tulia XI -Renault	26m50s9	14
10º)	45 D. Watson	Tulia X -Renault	26m58s8	14
11º)	153 A. Caneda	Salatino -Renault	28m16s7	14
12º)	131 E. Upmalis	Upmalis -Renault	25m05s5	13
13º)	58 H. R. González	Tulia XI -Renault	27m54s7	13
14º)	5 C. Ragno	Tulia XI -Renault	22m03s3	12
15º)	32 P. Balbuena	Tulia X -Renault	20m18s5	11
16º)	28 M. Bedacarratz	Tulia X -Renault	20m19s4	11
17º)	87 R. Paroldi	Tulia VII-Renault	21m35s1	11

Promedio del ganador: 152,575 km/h.

Record de vuelta: El 12, De Amorrortu, en la 9ª en 1m 46s 1/10 a un promedio de 156,583 km/h.

MIL KILOMETROS: ADIOS...

Pasada la fecha límite impuesta por el propia ACA —30 de agosto— ninguna novedad positiva se registró respecto a los 1.000 Kms. de la Ciudad de Buenos Aires que debían disputarse el próximo 21 de octubre. Lola, Mirage y Alfa Romeo confirmaron que les era imposible asistir mientras que Ferrari no dijo directamente que no pero advirtió que hasta después del GP de Italia de F-1 no podía adoptar ninguna decisión.

De tal forma, y aunque aún no se haya informado en forma oficial, surge como conclusión simple y evidente que los 1.000 Kms. no se realizarán por falta material de inscriptos ya que por lo visto sólo Matra llegaría hasta aquí con sus tres autos.

Al no realizarse la carrera en Buenos Aires, el campeonato de marcas quedará automáticamente concluido en Watkins Glen y clasifica como campeón 1973 a la casa francesa Matra-Simca. Un duro golpe para el orgullo de Ferrari que suma esta derrota a las múltiples desventuras que soportó durante todo el año en Fórmula Uno.

penoso final para una brillante serie.

El repechaje fue ganado de punta a punta por Baratucci. Con el auto pintado ahora de azul, punteó las cinco vueltas y se aseguró su lugar en la final. Toloza lo escoltó brevemente y luego Signore, pero fue finalmente Jara el que ocupó el segundo lugar, seguido por Signore y por Vivaqua, con un Tulia-DKW que empuja una barbaridad.

Y la final, a 15 vueltas, trajo a los 26 mejores tiempos de ambas series y los cuatro mejores del repechaje. De Amorrortu, que demostró la eficacia de los fierros de Maratea en su serie, administró sabiamente su posición, sin ir a buscar de entrada lo que sabía que podía conseguir. Y así fue. De Rossi lo acosó hasta que el radiador de agua lo dejó out; Guerra, idem, hasta que el otro radiador —el de aceite— también lo dejó afuera. Beamonte en la lucha, hasta que una rótula resentida en su anterior viaje por el pasto terminó de romperse y lo mandó de nuevo al pasto, donde por suerte todo terminó bien para Petete. Mientras tanto, otro pelotón llamaba la atención: Segovia, Baruscotti, Baratucci, Ragno y Monllor. Ninguno de ellos pudo contener el avance de Baratucci, que accedió al segundo puesto metódicamente, asegurándose esa posición en la penúltima vuelta.

Para De Amorrortu, este triunfo significó mucho, porque además de sobreponerse a la mala suerte de perder la primera serie por quedarse en llanta, supo qué hacer con un auto que es una barbaridad, razonando con frialdad y teniendo como objetivo esos puntos ganados en 9 de Julio que significan su consolidación en el primer puesto del campeonato. No olvidemos que De Amorrortu fue campeón en todas las especialidades de karting en que compitió, logrando tal privilegio en base a la organización total que rige su actividad deportiva. Y será, seguramente, campeón de F-4, cosa que puede afirmarse casi sin duda.

Muy buena labor la de Baratucci y así mismo la de Segovia, demostrando el último una superación ostensible a través de cada carrera que se sucede.

Dignos de mención: Marielli, Rag, Rossler, Monllor y Sousa Martínez, que no corre pero es responsable del auto de Gonzalo De Quesada, y en menos de una hora desarmó el motor, cambió aros, pernos, pistones y algunos fierritos más y después volvió a poner todo junto sin que le sobrara una sola pieza. Todo un record.

TOQUECITOS

RECORD DEL ZONDA

Fue en la carrera de Turismo Nacional realizada veinte días atrás. Contra lo que se suponía, la categoría llenó las tribunas naturales del valle de

El Zonda y dejaron en boleterías más de trece millones. ¡Record absoluto! ¿Qué tal? ¿Quién decía que el TN no lleva gente?

504 PARA TN CON PALANCA ARRIBA

¿Sabe por qué los pilotos de Peugeot han preferido usar la palanca arriba en lugar de utilizar el selector al piso? Porque resulta que el tren trasero del nuevo 504 X es más

pesado que el anterior y cuando se lo exige en la frenada tiende a zapatear feo. De esa forma se "salta" el cambio, cosa que no sucede con la palanca arriba. ¿Entendido?

FUTBOL: COMISION FIAT VS. CORSA

Quedó oficializado el partido de fútbol entre la Comisión de Concesionarios Fiat y CORSA. El mismo se llevará a cabo de aquí a un mes en la cancha del Club YPF en Nú-

ñez. La condición impuesta fue que el team Fiat esté integrado por sus cuatro pilotos (Di Nezio, Zunino, Fangio y Pascualini) y por Leonardo Rosati: Luego habrá asado.

EL NEGRITO FRIAS, UN PERSONAJE



Chango Frías y Rizzutto: los negros sean unidos...

Tiene 15 años aunque parece que tuviera doce. Es de Villa Giardino y hace un par de años tomó contacto con el automovilismo en Córdoba. Durante esta temporada fue a todas las carreras de Turismo Nacional. Se moviliza a dedo desde Córdoba con rumbo

a donde sea. Tucumán, Salta, San Juan, Rafaela, no importa. Es hinchado fanático de Rodríguez Canedo y ya ha pasado a ser un personaje dentro de la actividad. En la foto junto a otro Negro (Rizzutto) que acostumbra a gritar: "¡Qué hací vaaaarón...!"

JORGE MAGGI YA TIENE UN "X"

Debutará con el 504 mil-ocho en Balcarce a mitad de

este mes. Ya le han entregado el Peugeot nuevo y en una

semana lo tendrá listo. De esa manera el hombre de Shell es-

tará nuevamente en la encarnizada lucha del TN.

REUNION DE ADIPA

El 8 de septiembre en la ciudad de Río Cuarto se realizará una reunión de ADIPA (Asociación de Instituciones Propietarias de Autódromos) y están invitadas todas las entidades que la integran además de las que siendo propietarias o no, hacen uso de esos escenarios. En la reu-

nión se tratarán distintos temas y en lo posible se llegará a un acuerdo conjunto para el pedido de fechas, categorías y en lo posible realizar el mismo tipo de carreras además de concretar un seguro contra lluvia que garantice por lo menos el monto en premios para los pilotos.

FIAT 600 VS. CITROEN: OTRA

El 9 de septiembre se disputará en el autódromo de

Buenos Aires el Premio "Inmigrantes que no han podido re-

INAUGURACION DEL CURSO DE PILOTOS 1973

El pasado lunes 27 de agosto se inauguró oficialmente el curso 1973 de pilotos de la Asociación Argentina Automóviles Sport.

El acto de apertura se llevó a cabo en el salón de actos del Automóvil Club Argentino, contándose con la presencia de au-

El Ing. Sierra dicta la primera clase del curso 1973: "Elección del motor para competición".



Autoridades en el acto inaugural del Curso de Pilotos de la AAAS: de izquierda a derecha; Hugo Amadeo Videla (secretario de la AAAS); Ing. Mario L. Negri (Vicepresidente 2º del A.C.A.); Ing. Lajoud (Vicepresidente 1º del A.C.A.); Antonio J. Sergi (Presidente de la AAAS), Dr. Rimoldi (Presidente de la Federación Regional Nº 1 de Automovilismo); Escribano V. Zemborain (Presidente de la Comisión de Carreras del A.C.A.) y Guillermo Mártire (Vicepresidente de la AAAS).



DE BOCA

tornar" reservado para Fiat 600 y Citroën 3 CV, standard. La organiza el San Isidro A. C. (798-5572), se usará el circuito N° 15 y será una competencia de larga duración —7 horas de carrera—. Se admitirán como máximo 70 autos y se distribuirán 11.500 pesos en premios.

vés del Ing. Da Como, donó dos unidades Fiat 128 que serán utilizadas como vehículos de entrenamiento en las clases del Curso de Pilotos que la AAAS realiza con reconocido éxito.

GUTIERREZ NUÑEZ: EN AUSTRIA CON PROBLEMAS

El argentino Gutiérrez Núñez partió hace unos días hacia Austria para participar en el G.P. de ese país, reservado para FF. Su viaje desde Londres fue de lo más accidentado. Tuvo varios problemas en

DONACION DE FIAT PARA EL CURSO DE PILOTOS DE LA AAAS

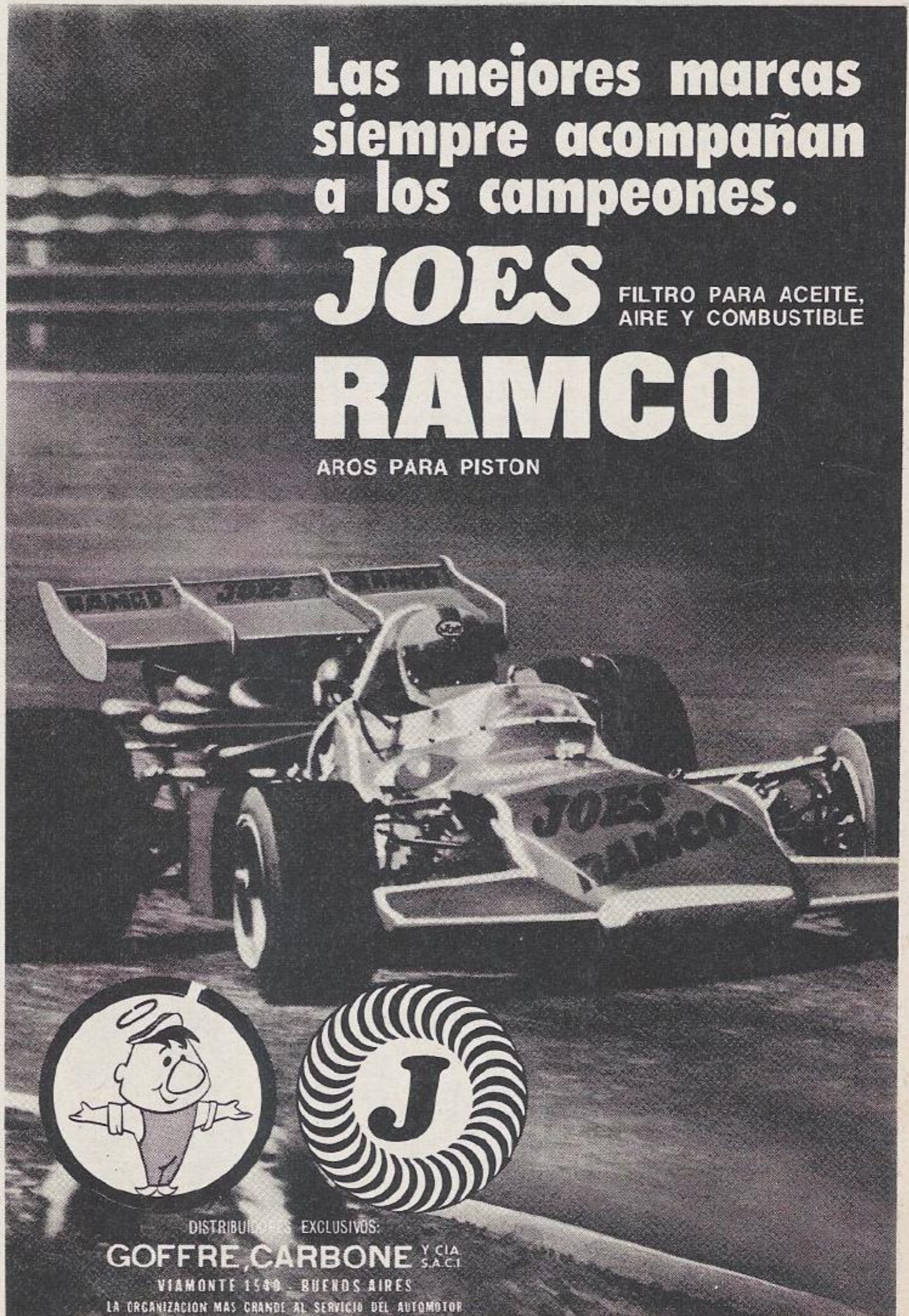
Por gestión de don Antonio J. Sergi —en su carácter de presidente de la Asociación Argentina de Automóviles Sport—, Fiat Concord, a tra-

toridades de ambas instituciones y de la Federación Regional N° 1 de automovilismo. Hizo uso de la palabra el presidente de la AAAS, Sr. Antonio J. Sergi quien luego de reseñar lo realizado por la Asociación en sus diecisiete años de vida, se refirió concretamente a los alcances del curso de pilotos y a la actuación que les cupo a los ex alumnos del mismo que fueron becados para seguir cursos de perfeccionamiento en Europa.

Agradeció muy especialmente la invaluable ayuda que habían brindado a la AAAS para la realización del curso 1973, al Automóvil Club Argentino en cuyas dependencias se dictan las clases teóricas, a Fiat Concord, a IKA-Renault, a FATE y a Peñaflo, empresas que habían colaborado también para que el presente curso pudiera ser llevado a cabo.

Anunció el Sr. Sergi en su discurso la decisión de la AAAS de apadrinar una escuelita rural del interior del país, comprometiendo a la revista CORSA —en representación de la prensa escrita— y a la audición CAMPEONES DEL CAMINO —en representación de la prensa radial— para que ambas designaran el establecimiento educacional que recibirá el apoyo de la entidad deportiva.

Luego de la presentación de los profesores que componen el staff del curso —a cargo del director del mismo y secretario de la AAAS, Sr. Hugo Amadeo Videla— el mismo quedó definitivamente inaugurado con la primera clase a cargo del Ingeniero Rafael Sierra.



Las mejores marcas siempre acompañan a los campeones.

JOES FILTRO PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLE

RAMCO

AROS PARA PISTON

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:
GOFFRE CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1540 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

TOQUECITOS DE BOCINA

la pick up en que viajaban él y su Elden FF que lo retrasaron considerablemente y le impidieron estar presente en los entrenamientos de los días jueves y viernes previos a la carrera. El sábado no obstante pudo clasificar usando un motor desarrollado por el preparador vienés Hammerschmidt. Pudo clasificar en séptima fila y el domingo, en carrera, una fisura en la tapa de cilindros lo retrasó ostensiblemente hasta que decidió abandonar. Al día siguiente decidió probar el nuevo motor (al que para ese entonces se le habían solucionado los problemas en la tapa de cilindros)

para comprobar el rendimiento del mismo. El lunes era un día lluvioso y en una curva el auto se le descontroló y sufrió una salida de pista que terminó contra un guard rail. Gutiérrez Núñez resultó ileso —salvo pequeños magullones en una pierna— pero el Elden necesita algunos repuestos que le serán enviados desde Londres para que el argentino pueda reconstruir su FF en los talleres de Hammerschmidt y presentarse dentro de poco en el circuito de Zolder en Bélgica donde se disputará otra competencia del Campeonato Europeo de Fórmula Ford.

octubre y 11 de noviembre. Se permitirá el cepillado de la tapa de cilindros hasta 1 mm. y las tolerancias máximas de

rectificado. El Automóvil Club Río Cuarto —organizador del torneo— pagará las licencias médicas y de conductor.

ROQUE PEREZ, LA CHAVETA Y UN 128

La Peña La Chaveta de Roque Pérez ha decidido colaborar en la preparación de un Fiat 128 que será conducido en el Gran Premio de Turis-

mo Nacional por el piloto local Manuel V. del Barrio. Esta institución piensa organizar espectáculos y cenas para recaudar fondos con ese fin.

SE ACERCAN LOS AMERICANOS

Se disputó en el británico circuito de Brands Hatch una carrera por el Trofeo Lombard de F3, organizada por el Lancashire and Cheshire Car Club y como parte integrante de un variado programa de competencias.

La mencionada carrera tuvo

como ganador al inglés Mo Harness con March 733 clasificándose cuarto el mejicano Johnny Gerber en su Brabham BT-41 y quinto el oriental Pedro Passadore con GRD preparación Vegantune, quien superó por escaso margen a Matt Spitzey.

Y SEGUIMOS CON LAS DE FIAT 600

En Río Cuarto se está programando un pequeño Campeonato Promocional para Fiat

600 compuesto de tres carreras a disputarse los siguientes días: 9 de septiembre, 7 de

NOVEDADES DE CADAD

Muy activo estuvo el Comité Ejecutivo de CADAD en la reunión del pasado 24 de agosto. Se dieron a conocer interesantes medidas en varias categorías: en F-2 se decretó obligatorio el uso de la brida que delimita el pasaje de aire hacia el carburador; en TN se determinó obligatoria la realización de Parques Cerrados después de cada prueba de clasificación, se aclaró el tema del cepillado de la tapa de cilindros y se homologó la caja para Fiat 125 que originó la desclasificación de Cacho Fangio-Pachelo en las pasadas 24 Horas de TN. En F-4 se decretó obligatorio el uso de matafuegos automático y se corrigieron algunas cláusulas del reglamento de la categoría. A continuación, los respectivos comunicados, todos de fecha 27 de agosto.

COMUNICADO DE PRENSA Nº 150/73

El Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, ante una Recomendación de la Comisión Técnica Fiscalizadora, tendiente a mejorar las medidas de Seguridad en la categoría Mecánica Argentina, Fórmula 4, a la vez que corregir el punto 16 del Art. 4º y punto "B" del Art. 4º, que ha originado interpretaciones no coincidentes y ciertas dificultades en su verificación, resuelve:

1º) Art. 14: Donde dice: "Será obligatorio llevar a bordo del automóvil un extinguidor...", deberá decir: "Es obligatoria la instalación de un sistema de extinción de incendios de una capacidad de extinción de 1 Kgr. de polvo químico a ½ Kg. de Freón 1301. Este sistema debe poder ser utilizado manualmente, tanto por el piloto que se encuentra a bordo como por toda persona que acuda en socorro desde el exterior. La salida de las toberas de extinción, deberán estar dirigidas como mínimo al sistema de alimentación y el habitáculo".

Art. 4, a) Punto 16 y Art. 4, b), punto 11, deberá decir: "El múltiple de admisión, con la condición de que el pasaje de mezcla esté limitado, en un punto entre los carburadores y la tapa de cilindros, por una brida metálica de 3 mm. removible, cuyo promedio de pasaje de mezcla esté inscripto en un rectángulo cuyas dimensiones máximas sean de 82 mm. por 34 mm."

3º) Art. 21, apartado 6 (modificación): "El arco de seguridad y el tensor deben ser de un diámetro mínimo de 30 mm. con un espesor de 2 mm. de pared, construido en acero."

4º) Se fija el día 1º de enero de 1974, como fecha de aplicación de dichas modificaciones.

COMUNICADO DE PRENSA Nº 151/73

En su reunión del día 24 de agosto, el Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, y de acuerdo con una Recomendación que le elevó la Comisión Técnica Fiscalizadora, resolvió habilitar para competir en la categoría Turismo Nacional, la caja de velocidades del Fiat 125 sport. Dicha habilitación se hará efectiva a los 30 días de su aprobación, de acuerdo a lo que establece la reglamentación vigente.

COMUNICADO DE PRENSA
Nº 152/73

De acuerdo a una Recomendación elevada por la Comisión Técnica Fiscalizadora, ante consultas formuladas, el Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, en su sesión del día 24 de agosto resolvió:

1º) El diámetro del orificio de la brida limitadora del caudal de aire que alimenta el motor es de 22 mm.

2º) La utilización de la brida, será obligatoria a partir del 1º de setiembre de 1973, en las máquinas correspondientes a la categoría Mecánica Argentina, Fórmula 2.

COMUNICADO DE PRENSA
Nº 153/73

La Comisión Técnica Fiscalizadora, elevó al Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, una aclaración relacionada con el Reglamento de la categoría Turismo Nacional, que mereció su aprobación y por la cual se establece:

1º) Art. 4, inc. c) MOTOR: "Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original, hasta una profundidad de 1 milímetro (1 mm). La medida mínima admisible será la que resulte de restar un milímetro (1 mm.) a la altura nominal original, sin considerar las tolerancias de fabricación, independientemente del valor positivo o negativo de éstas."

COMUNICADO DE PRENSA
Nº 154/73

Visto y considerando que en las competencias de larga duración en autódromos, para la categoría Turismo Nacional, las clasificaciones tienen en general carácter eliminatorio y que no es posible verificar los automóviles en forma integral al finalizar la prueba de clasificación, por lo que los vehículos quedan a disposición de los pilotos por uno o más días, la Comisión Técnica Fiscalizadora elevó una RECOMENDACION al Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, que mereció su aprobación en la reunión del día 24 de agosto y la cual establece:

"En todas las competencias de Turismo Nacional, en que la clasificación sea eliminatoria y no se dispute el mismo día que la competencia, la entidad organizadora deberá proveer un parque cerrado, en el que se depositarán todos los automóviles clasificados más los suplentes, desde que termina la prueba de clasificación. El Reglamento Particular de la Prueba, determinará a partir de qué momento los competidores tendrán acceso a los vehículos."

CERRITO REPUESTOS S.R.L.



FABRICANTE Y
DISTRIBUIDOR
DE REPUESTOS
PEUGEOT



ENVIOS AL INTERIOR

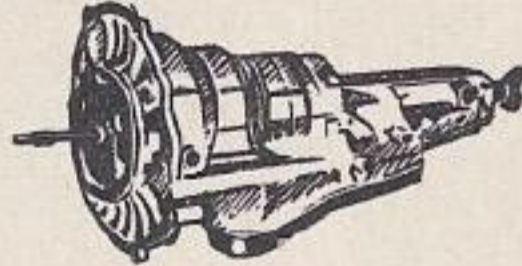
Adherido a Diners Club

WARNES 678 - T. E. 54-9279 - Buenos Aires.
ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA



COLOCAMOS DIRECCION HIDRAULICA U.S.A.
A SU CHEVY - DODGE o TORINO

DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - 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
504 SERIE X

Envios al interior y exterior
Despachamos en el dia
Solicite su pedido telefonicamente

Av. La Plata 1914, Capital
92-6673 / 8405-922-6377-921-5555

ruán
peugeot

• REPUESTOS
LEGITIMOS
• ACCESORIOS
ENVIOS AL INTERIOR
AV. F. BEIRO 4775
Tel. 53-7368 - Capital



LAPRIDA 1479 • T. E. 795-3673
VICENTE LOPEZ

**CENTRO
AUTOMOVILISTICO S.A.**



Servicio aprobado



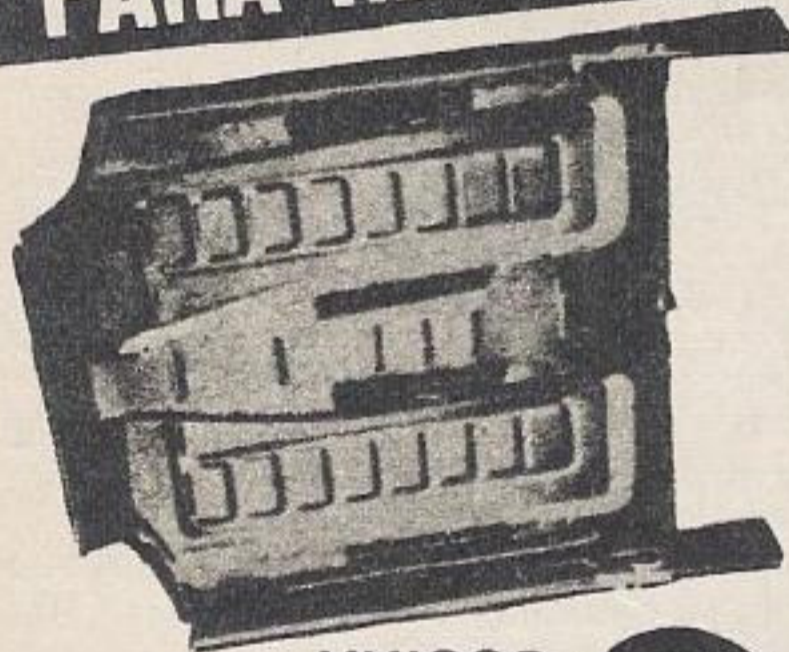
Adherida a: Londoncard • Citicard
• Diners Club • Credibono
• Crédito Universal y Master Club.

**ES PARA GENTE APURADA...
Y EXIGENTE...**

Es líder entre los buenos talleres argentinos.
Es experiencia probada en el
mantenimiento de su RENAULT.
Es distinto porque entrega las reparaciones
"EN HORAS" y con garantía escrita.

Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

**NUEVO PISO COMPLETO
PARA RENAULT DAUPHINE**



TAMBIEN MEDIO PISO
DELANTERO O TRASERO

LEGITIMA LINEA DE
PARTES DE CARROCE-
RIAS PARA TODAS LAS
MARCAS Y AL MENOR
PRECIO DE PLAZA.

UNICOS FABRICANTES

EMACA M.R.

LA CALIDAD QUE SE DESTACA

INDUSTRIAS METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

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

¡ con toda la música!

AUTORRADIO
BLACVOZ 73



ES UN PRODUCTO

Motowax

Fábrica y Ventas:

HUMBERTO 1º 2126 • T. E. 241-3012 • LANUS OESTE

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS
COLOCACION EN EL ACTO



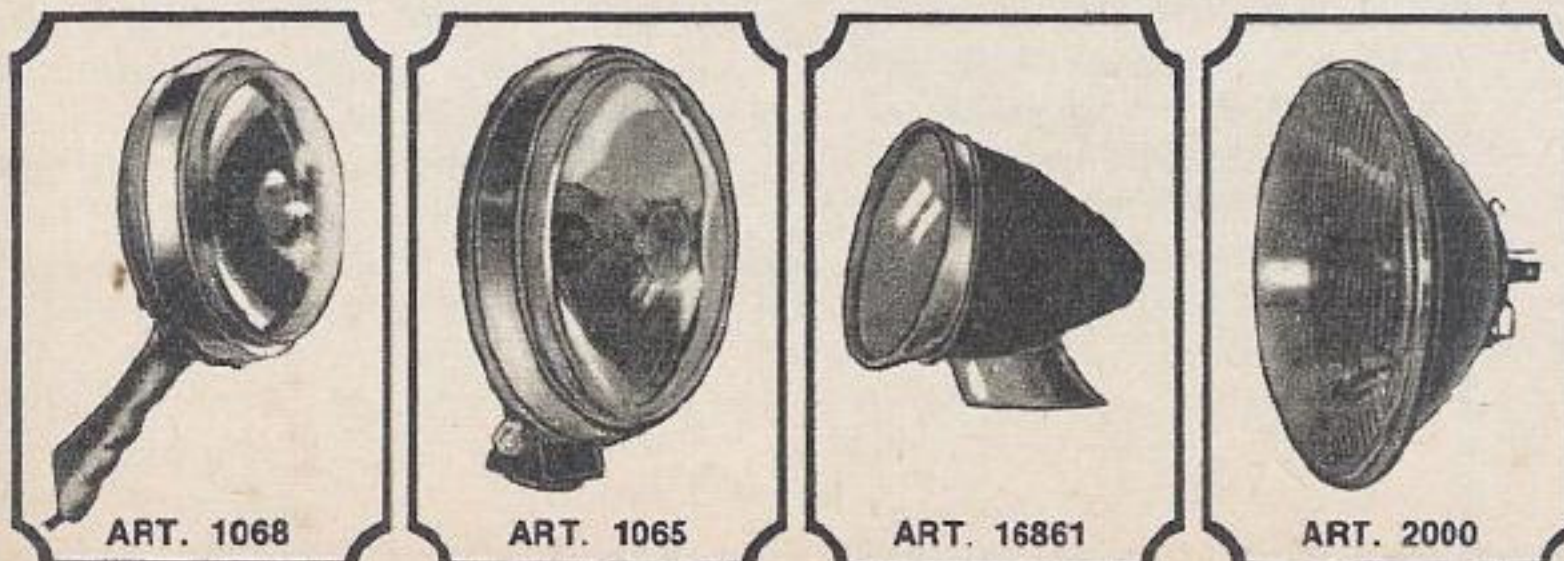
DISTRIBUIDOR DE
PALANCAS AL PISO

- 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

SEGURIDAD Y CONFORT PARA EL AUTOMOTOR...



ART. 1068

ART. 1065

ART. 16861

ART. 2000

DAVID®

ES LA MARCA
QUE LO IDENTIFICA

PRODUCTOS QUE YA "CAMINAN" POR TODA AMERICA

FABRICA Y DISTRIBUYE: **CASA DAVID S.A.**

WARNES 777 - T. E. 54-2671 - 55-1965 - CAPITAL

Distribuidores: GRAN TURISMO - Av. San Martín 2100 - Lanús Oeste
ORBILL - Montevideo 572 - Capital
OCHIUZZI HNOS. - Av. Díaz Vélez 932 - Ciudadela
COSTRICO - 12 de Octubre 1155 - Quilmes

TOQUECITOS DE BOCINA

La carrera tuvo un interesante desarrollo y prueba de ello es que del primero al sexto las diferencias fueron de décimas de segundo.

Además de esta competencia se disputó una segunda, por el mismo trofeo y también en Brands Hatch días después. En ella triunfó el inglés Ian Taylor y el brasileño Lionel Friedrich se clasificó cuarto

con un March 733. Máquina similar usó otro brasileño, Luis Teleco, que ganó la sexta posición. El uruguayo Pedro Pasadore, piloto oficial GIRD concluyó 16º después de sufrir problemas en su motor. Taylor ganó el Campeonato con 51 puntos, seguido de Tony Brise con 29, Wilds con 20, Jones 19, Mc Harness 18 y el brasileño Friedrich con 17.



Todos junto al retornado Vianini.

cieron un agasajo a Andrea Vianini en la cantina La Gaviota. Fue una comilona de lo más amable en la que estaban presentes muchos amigos del automovilismo que fueron a la Boca para saludar a Andrea.

CAMPEONES DEL CAMINO Y UN HOMENAJE

A ANDREA

El miércoles de la otra semana Carlitos Legnani y An-

drés Rouco, los hombres de Campeones del Camino, le hi-

LAS LLANTAS DEL "128" — 1.300

El sábado a última hora, en El Zonda, salió el Negro Rizzuto con su Fiat 128 IAVA del equipo Jockey Club Raies a probar unas extrañas llantas. Las mismas —nos enteramos más tarde— son las que

usará el Fiat 128 "L" de 1.300 cm.³ próximo a aparecer. Son similares a las de la cupé Fiat 125 y más anchas que las que ahora equipan al "128". Las de magnesio para el IAVA son media pulgada más anchas.

MADARIAGA TN: EN BALCARCE

La fecha originalmente otorgada al Madariaga Automóvil Club no se correrá en el circuito semipermanente situado en el acceso a General Madariaga. Como éste no ha sido terminado aún se decidió disputar la prueba en el autódromo de Balcarce. La carrera está reservado a las catego-

rías clásicas del TN, es decir la B (hasta 1300 cm.³) y la C (hasta dos litros). Las carreras comenzarán el 16 de septiembre a partir de las 10.15 horas. La categoría B disputará dos series selectivas a diez vueltas cada una y una final con similar cantidad de vueltas.

GARCIA VEIGA: A FIN DE SEPTIEMBRE EN F-5000

A fines del mes de septiembre Néstor Jesús García Veiga participará en una carrera de F. 5000 en los EE.UU., probablemente en la última competencia puntuable por el Campeonato 1973 de USA. Para ello el argentino y mecenas, Francisco Mir consiguió un Lola-Chevrolet del equipo L & M que será el auto de repuesto de Brian Redman pero que si éste no lo necesita será condu-

cido por Néstor García Veiga. Por otro lado Mir adquirió ya un chasis Lola 0 Km. para 1973 para que García Veiga participe durante todas las pruebas del Campeonato Americano. El arrecifeño se radicará en EE.UU. a fin de año y probablemente se dedique a vender autos Ferrari en la nueva agencia de Mir, además de dedicarse a full al F. 5.000 claro está.

FIAT 600 — PREMIO SCUDERIA 80

La carrera de Fiat 600 —Standard y Standard Mejorado— organizada por la AAAS y que debió correrse el domingo 2 de setiembre, ha sido trasladada a nueva fecha. Será el **sábado 15**, con clasificación durante la mañana y las series durante la tarde.

Las características de la prueba serán las mismas; dos series de media hora de duración para Standard Mejorado —con 25 autos por serie— y final, también de media hora de duración, con cambio de pilotos, en la que entrarán

los 25 mejores tiempos de ambas series preliminares.

Intercalada entre las series de SM irá una serie de Standard, también de media hora de duración. El circuito a utilizar será el N° 5 de nuestro autódromo, lo que asegura en buena medida el espectáculo.

El monto de premios, que supera el millón de pesos, resulta más que interesante para los participantes, dada la duración de la carrera. Aprovechar esta involuntaria postergación y a anotarse, que todavía hay tiempo...

FECHAS DEL CALENDARIO INTERNACIONAL

La temporada automovilística por el campeonato mundial 1974 comprenderá 15 Grandes Premios por el título de conductores y constructores y 11 carreras por el campeonato de marcas. La Comisión Deportiva Internacional de la Federación Automovilística Internacional ha fijado las fechas para las pruebas puntuables, que deberán ser aprobadas (o no) por la asamblea de la Federación que el próximo mes de septiembre se reunirá en Milán.

GRANDES PREMIOS

Argentina	27 de enero
Brasil	3 de febrero
Sudáfrica	3 de marzo
España	28 de abril
Bélgica	12 de mayo
Mónaco	26 de mayo
Suecia	9 de junio
Holanda	23 de junio
Francia	7 de julio
Gran Bretaña	21 de julio
Alemania	4 de agosto
Austria	18 de agosto
Italia	8 de septiembre
Canadá	22 de septiembre
Estados Unidos	6 de octubre

(Los circuitos serán designados en su oportunidad)

CAMPEONATO DE MARCAS

24 Horas de Daytona (USA)	3 de febrero
Atlanta (USA)	7 de abril
1.000 Kms. de Monza (Italia)	25 de abril
1.000 Kms. de Nürburgring (Alemania)	19 de mayo
1.000 Kms. Francorchamps-Spa (Bélgica)	2 de junio
24 Horas de Le Mans (Francia)	16 de junio
1.000 Kms. de Zeltweg (Austria)	30 de junio
6 Horas de Watkins Glen (USA)	28 de julio
Paul Ricard (Francia)	15 de agosto
1.000 Kms. de Brands Hatch (G. B.) ..	29 de septiembre
1.000 Kms. de Bs. Aires (Argentina) ..	20 de octubre

TROFEO EUROPEO DE FORMULA 2

Mallory Park (Gran Bretaña)	9 de marzo
Hockenheim (Alemania)	7 de abril
Thruxton (Gran Bretaña)	15 de abril
Pau (Francia)	5 de mayo
Montjuich (España)	12 de mayo
Nürburgring (Alemania)	16 de junio
Zolder (Bélgica)	30 de junio
Mugello (Italia)	14 de julio
Karlskoga (Suecia)	28 de julio
Erna-Pergusa (Italia)	25 de agosto
Albi (Francia)	1º de septiembre
Hockenheim (Alemania)	22 de septiembre
Vallelunga (Italia)	6 de octubre.



hay repuestos que pueden costarle un camión!

Su Mercedes-Benz es un buen camión.
Por algo tiene una marca de gran prestigio.
Todas sus piezas fueron diseñadas con máxima precisión,
realizadas con óptimos materiales y sometidas a
estrictos controles de calidad por técnicos
especializados, que saben que su Mercedes es
un importante elemento
de trabajo que no puede fallarle. Sin embargo, eso
también depende mucho de Ud.
Por ejemplo: del cuidado que ponga al comprar
algún repuesto. Y de su firmeza al exigir
que sea legítimo.



Porque su camión Mercedes-Benz sólo seguirá
siendo lo que es, con los Repuestos Legítimos que
únicamente provee Mercedes-Benz Argentina S.A. y sólo
venden los Concesionarios
y Talleres Autorizados Mercedes-Benz. También Ud.
puede comprar por ahí repuestos baratos.
Pero tenga cuidado:
ese tipo de ahorro podría resultarle muy caro.
Puede terminar pagando más.
Porque con esa economía pone en juego la vida útil
de su vehículo.
Y se supone que Ud. quiere mucho a su camión!

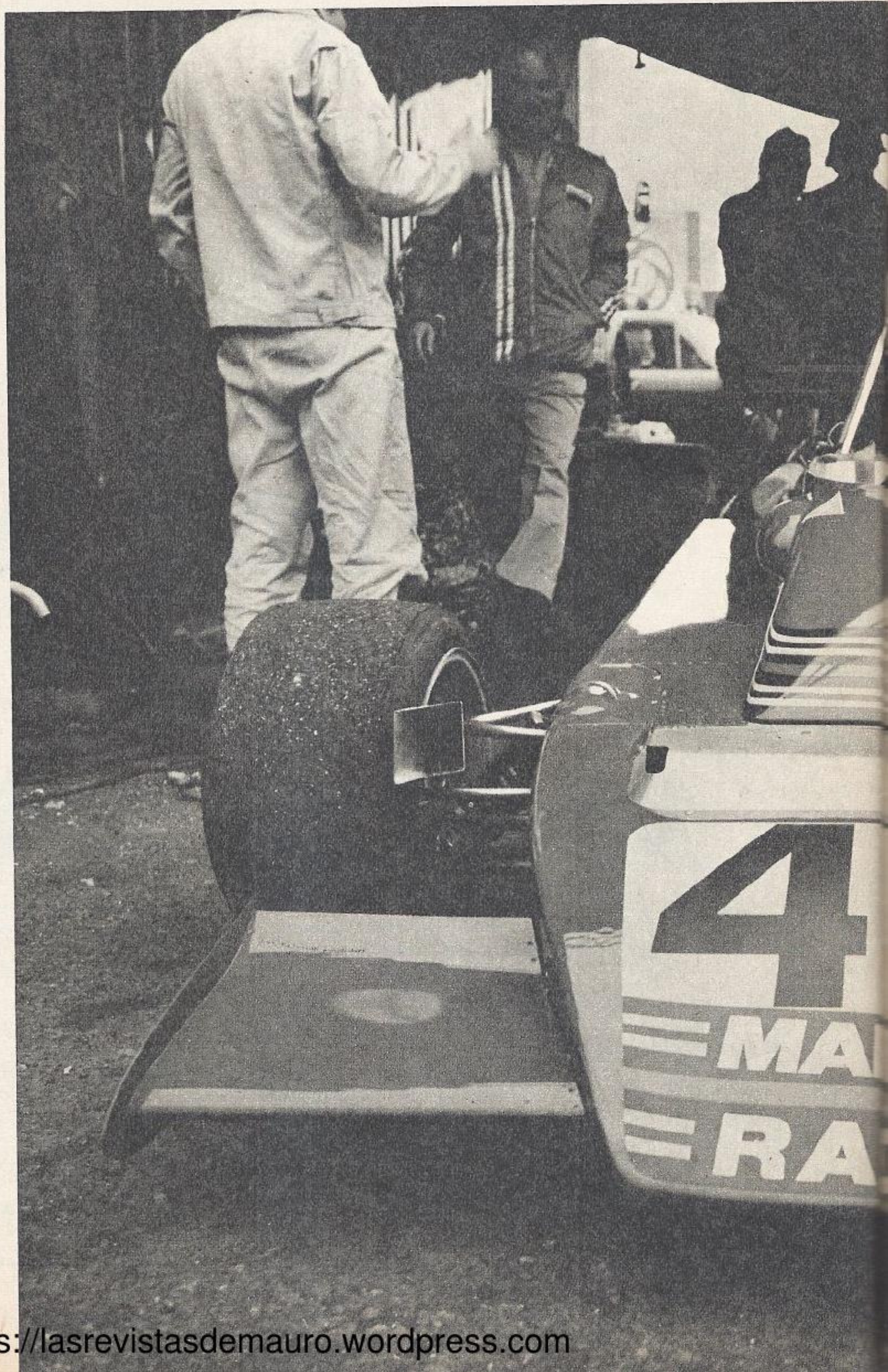
Mercedes-Benz Argentina S.A.

Su Mercedes-Benz es un buen negocio... Cuide su negocio usando únicamente Repuestos Legítimos!

La técnica del nuevo Martini ¿CHICHA O

Fotos exclusivas de nuestro
corresponsal Franco Lini

La expectativa creada por la presentación del nuevo Tecno quedó develada después de dos vueltas de ensayos al romper la suspensión trasera de novedoso diseño. Pese a ello reina optimismo en los hermanos Pederzani, responsables del auto, que han llegado ya a una aceptable puesta a punto que les permita entrentar el G.P. de Italia en Monza



ni -Tecno (Versión II)

¿LIMONNADA?



El nuevo Tecno se caracteriza por su reducida área frontal y por la profusión de líneas rectas.

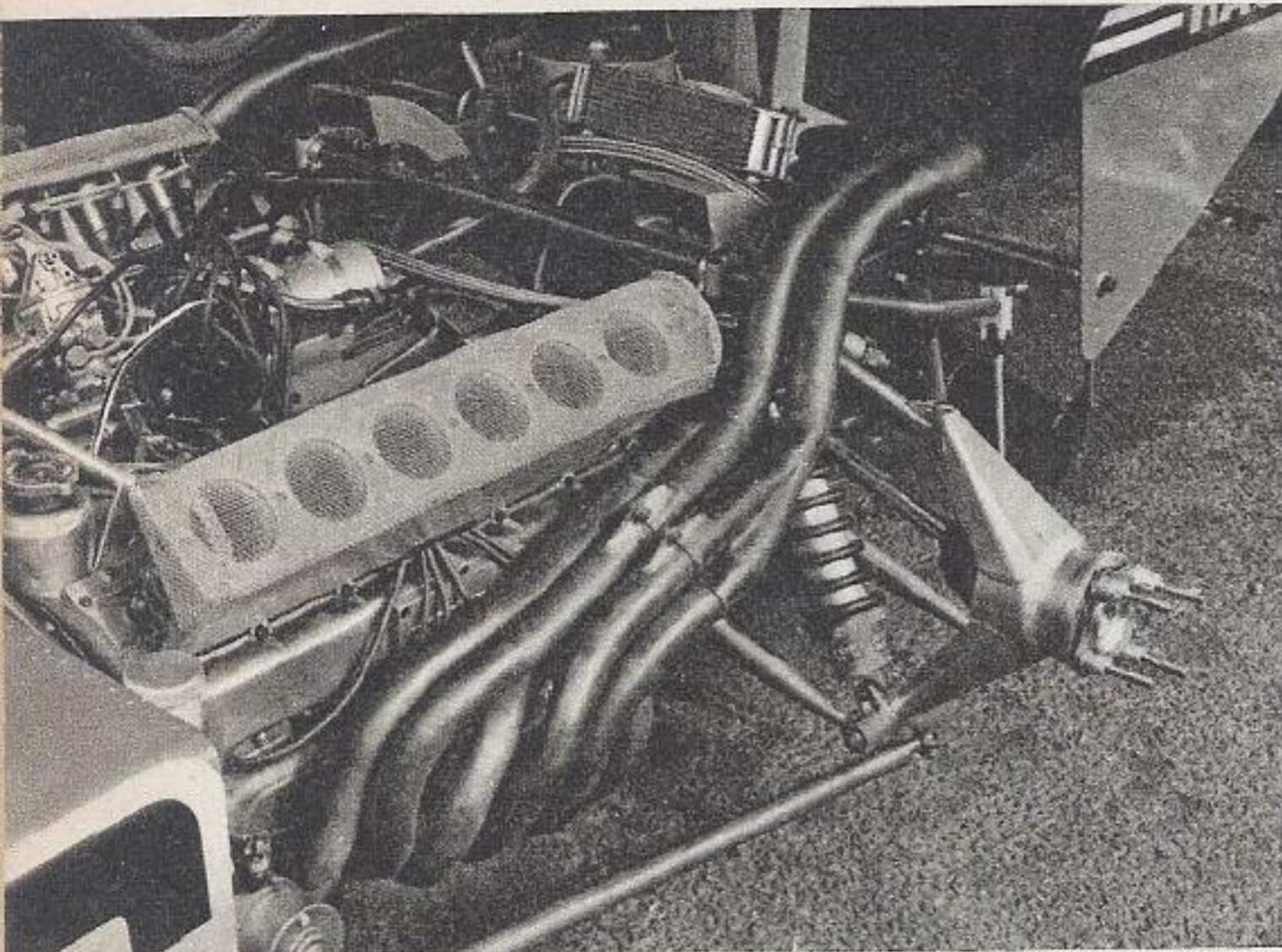
Una de las últimas novedades en materia de Fórmula Uno Internacional fue presentada en estos días; se trata de la segunda máquina de la "squadra" Tecno-Martini y dada la ausencia de una sigla que la caracterice y la necesidad de establecer una diferencia —en cuanto a designación y por concepción— con respecto al modelo precedente la llamaremos Martini-Tecno, invirtiendo los términos. El diseño pertenece a Gordon Fowell y fue construido por la casa inglesa Thompson (el mismo establecimiento que hizo la Ferrari B3); el monocasco está hecho bajo la técnica de doble pared con "relleno" de espuma de goma, de

FICHA TECNICA DEL NUEVO MARTINI - TECNO

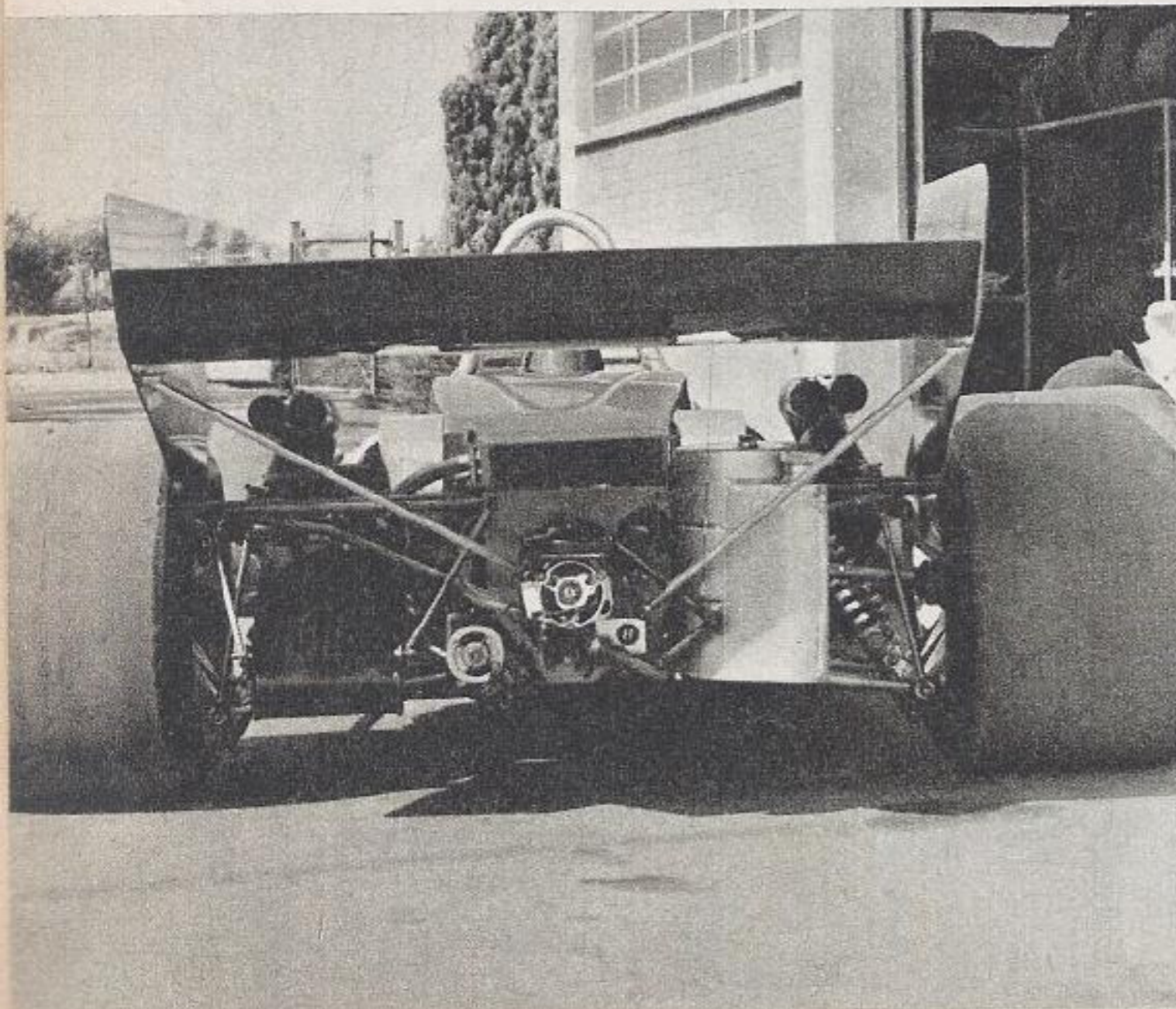
Paso: 2565 mm.
Trocha delantera: 1623 mm.
Trocha trasera: 1623 mm.
Altura: 610 mm.
Peso total, con agua y aceite: 601 kg.
Motor: Pederzani-Tecno 12 cilindros opuestos, 440 HP (aprox.) a 11.000 rpm.
Caja: Hewland FG-400 de 5 marchas con posibilidades de adaptar el nuevo TL 200 de la misma marca.
Amortiguadores: Koni.
Encendido: Magnetti-Marelli Dinoplex.
Sistema de inyección: Lucas indirecta.
Bujías: Motorcraft de 10 mm.
Gomas: Firestone.
Frenos: Lockheed-Ferodo.
Distribución de pesos: 35 % adelante y 65 % atrás.

acuerdo a las normas vigentes en materia de seguridad y pese a su reducido peso (sólo 68 kilos) tiene un alto grado de rigidez. La forma del monocasco tiende a ofrecer al piloto la mayor comodidad posible bajo una amplia gama de condiciones. La carrocería fue diseñada por Tom Boyce, experto en distribución de presiones aerodinámicas y construida por el técnico Bill Blanco; es del tipo "sandwich" con finas láminas de fibra de vidrio y reforzada con una capa de resina poliéster. La forma de la trompa es en extremo chata albergando al radiador que está colocado

de manera muy inclinada; la toma de aire se ubica debajo de la "nariz" y la salida post-radiador encima, en una clásica disposición Broadley. La suspensión anterior es simple y clásica, con brazos triangulares superpuestas desiguales. El superior (más pequeño) está hecho de tubos reforzados y el inferior (de mayor medida) de chapa. Los amortiguadores son externos y los frenos montados sobre las ruedas. La suspensión trasera en cambio es bastante original, con un triángulo superior y dos brazos inferiores paralelos completada con un



Detalle del boxer 12 cilindros y de la cuestionada suspensión trasera.



Vista trasera. En ella se aprecian los radiadores de aceite de la caja y el motor, el depósito de aceite del propulsor y la fijación del alerón posterior.




En esta vista se puede ver la limpieza de diseño de la carrocería proyectada por el profesor Tom Boyce.

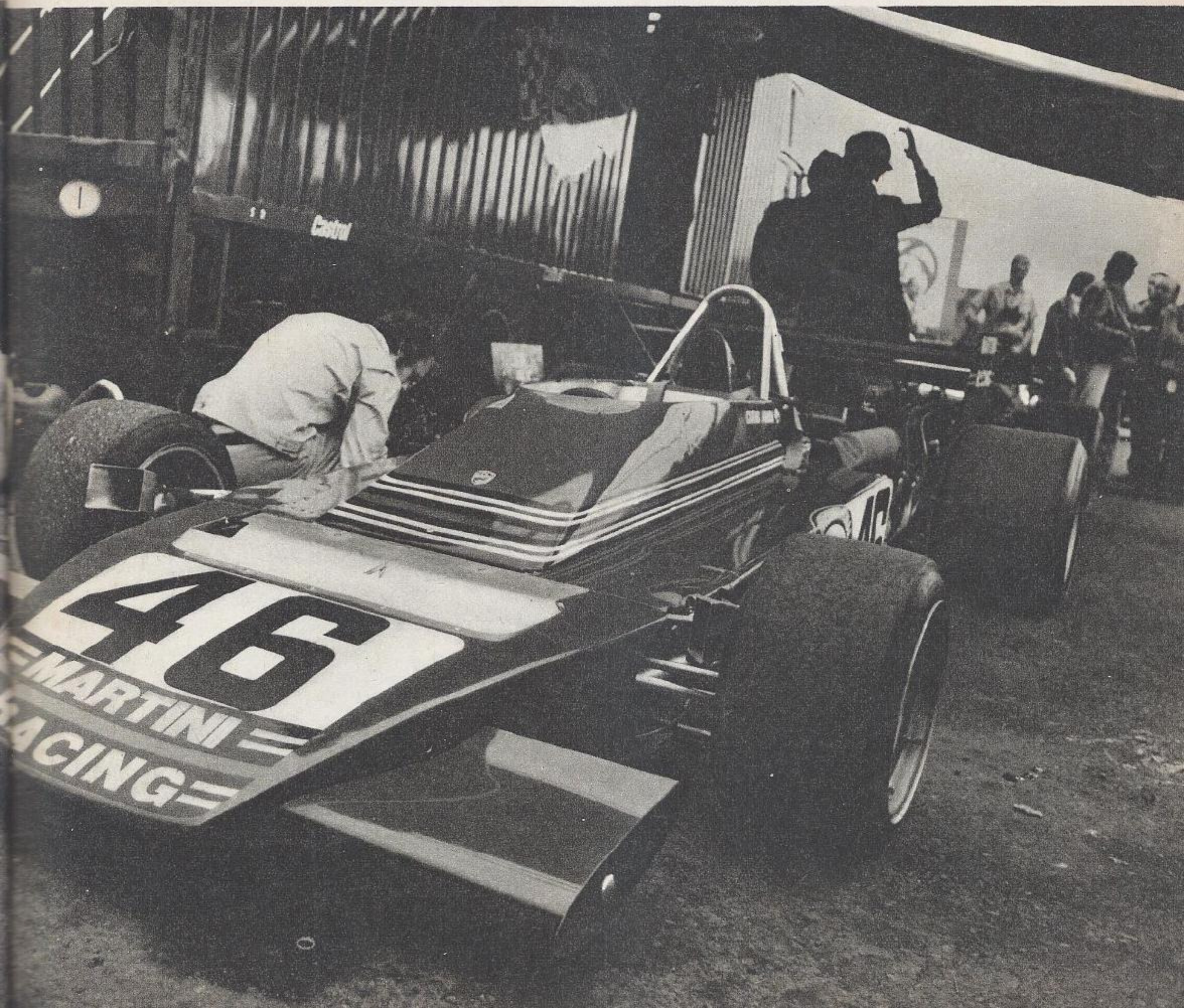
tensor que ataca sobre la parte inferior de monocasco. El triángulo superior tiene el lado paralelo al motor fijado anteriormente en un soporte sobre la caja en el mismo lugar donde se acoplan el amortiguador y la barra estabilizadora, y posteriormente en un reticulado de caños que va sobre la caja de cambios (algo más atrás) y que soporta entre otras cosas al pequeño radiador de aceite y la caja de velocidades, al depósito de aceite del motor y al radiador de lubricante del mismo motor. Como si esto fuera poco el pequeño subchasis sirve de fijación para el soporte anterior del alerón trasero,

que en la parte posterior está sujeto por dos tensores transversales a la parte de atrás de la caja.

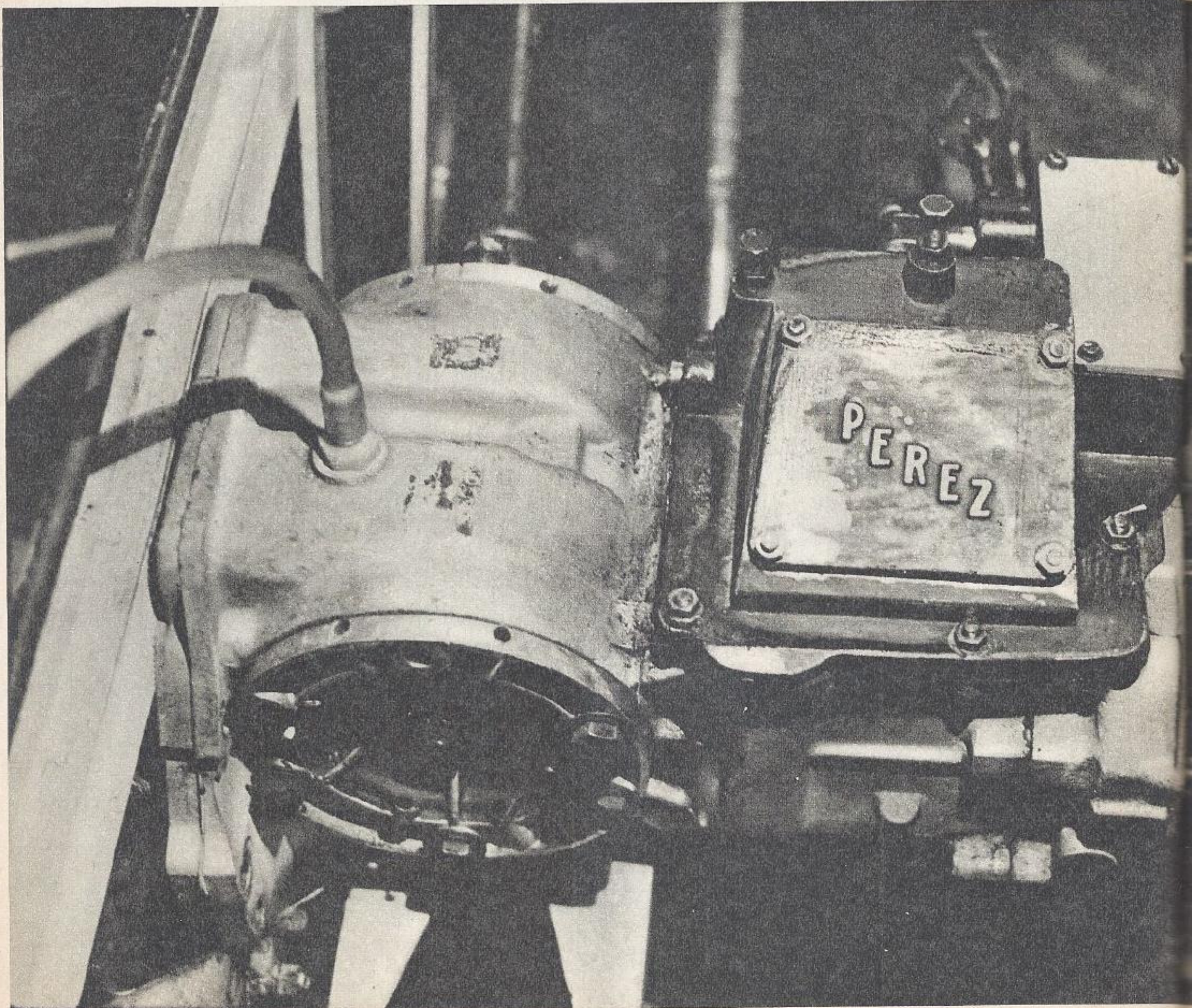
El funcionamiento de este interesante sistema de suspensión trasera queda sintetizado en las palabras por demás elocuentes de nuestro enviado especial Franco Lini, quien fue el que nos hizo llegar los detalles de la máquina y presenció las primeras pruebas de ésta: "Mi perplejidad sobre la suspensión posterior estuvo avalada por las pruebas; Amon sólo pudo completar dos giros y a baja velocidad porque la suspensión trasera cedió; lo menos que se puede decir es que

el proyectista se olvidó (!!!) de colocar un brazo longitudinal superior". Pese a lo desalentador de esta prueba y con intenciones de seguir trabajando en el nuevo auto, los hermanos Pederzani lo presentaron, sensiblemente modificado en Zandvoort, en ocasión de correrse allí el GP de Holanda. No pudo ser más halagüña esa presentación ya que el primer día de ensayos y bajo la lluvia marcó el tercer tiempo, sólo superado por los archiprobados BRM P-160E de Lauda y Regazzoni que como el Martini-Tecno montaban gomas Firestone, la verdad

en neumáticos para piso húmedo. Esto hace suponer que si bien existió en un principio un inconveniente de fuste, éste ha sido superado totalmente, poniendo al auto si no en condiciones de pelear la punta —por el momento—, en un paso previo a hacer de él un móvil con proyección competitiva comparable a la de los más representativos autos del parque actual de la Fórmula Uno. El G.P. de Italia, el próximo domingo, será para los hermanos Pederzani la gran oportunidad para mostrar en su país la dimensión de sus aspiraciones. 



PEREZ, EL DE LAS CAJAS

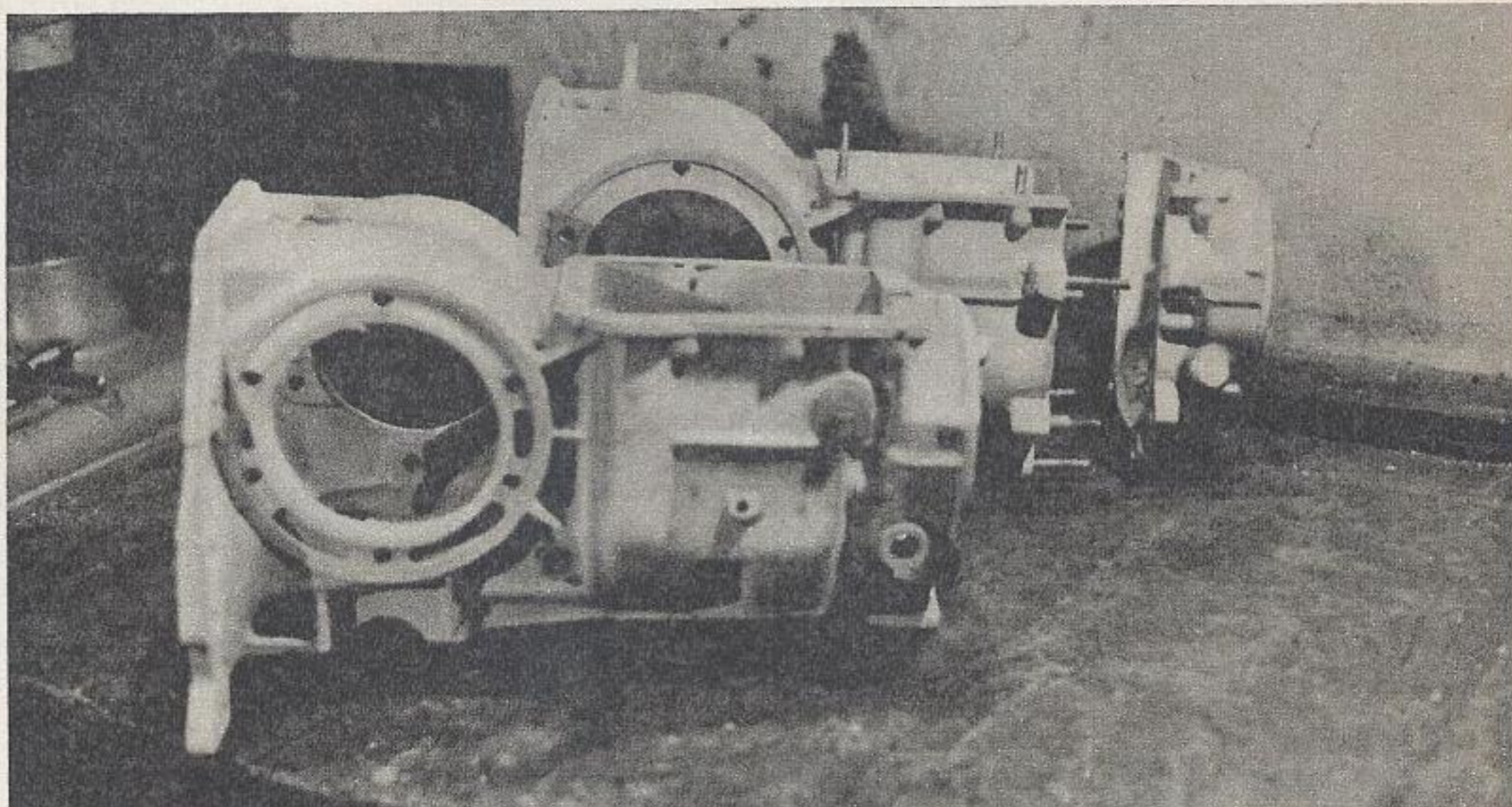




Perfil griego de Alberto Pérez, responsable de la modificación de las cajas standard en cajas de competición. Es lindo Albertito, ¿no?...

Al hablar de las cajas usuales en F.4, siempre se les agrega la palabrita "modificadas". ¿En qué consiste esa modificación que permite adaptar una caja standard a las necesidades de un auto de carrera? Alberto Pérez, uno de los mejores especialistas en este tipo de trabajo, explica claramente la cuestión

AS...



Puede verse aquí la diferencia entre carcasa standard —en primer plano— y la carcasa ya modificada, con el corte que determina la tapa intermedia y los seis tetones donde anclan los espárragos que servirán como sistema de cierre de la tapa precintada.

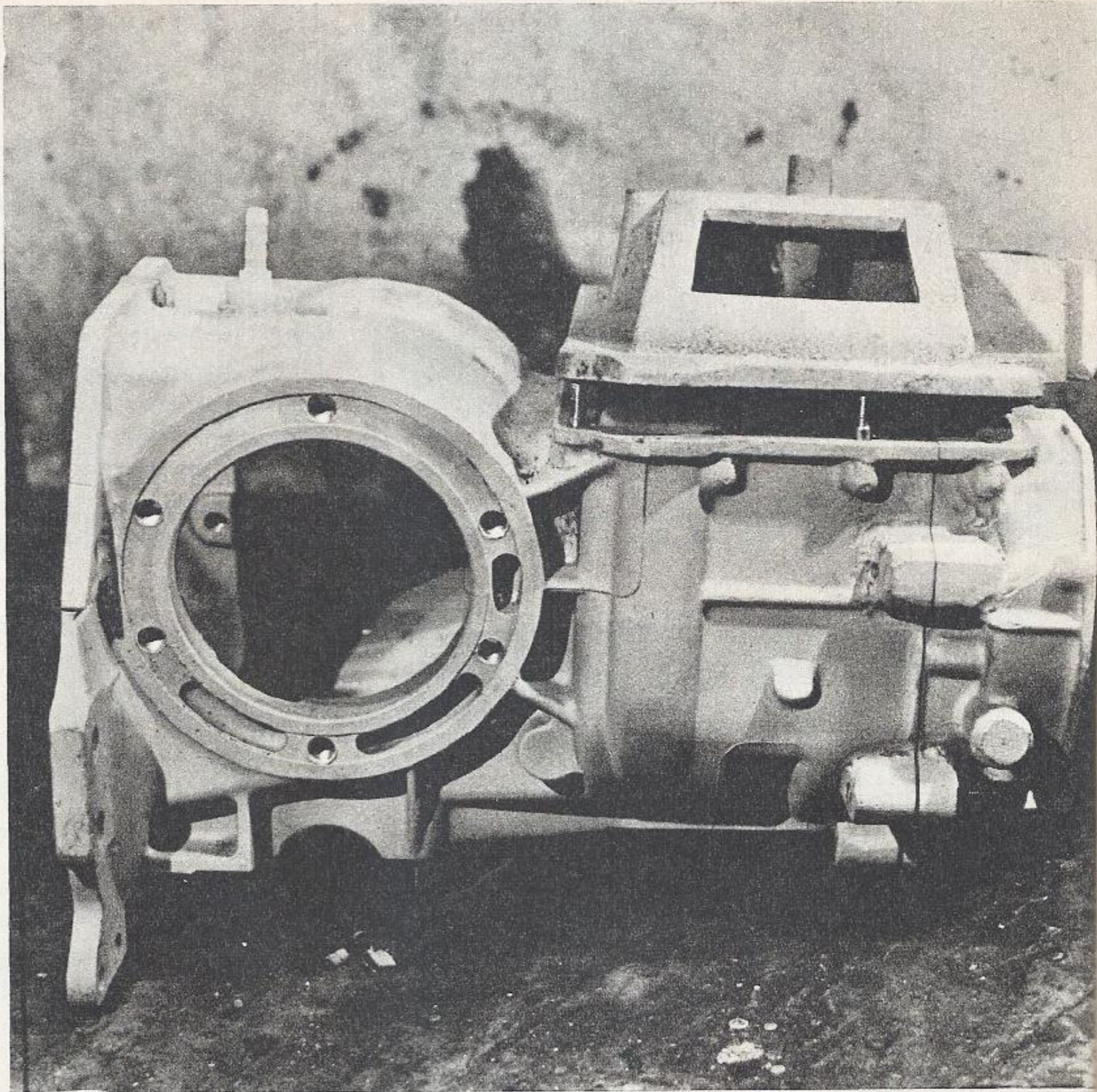
Una caja Renault —modificada por Pérez— ya montada en un monoplaça de F-4.

Quando en Fórmula 4 se habla de las cajas de velocidades, en la casi totalidad de los casos, salvo raras excepciones, se está hablando de cajas Renault modificadas.

La creencia general respecto a estos autos es que con un motor Renault y una caja ídem ya está listo el auto de carrera. Y no es así. Más de uno se sorprenderá al saber que la modificación de la caja transforma una caja original en una exactamente igual a la Hewland, en lo que hace a construcción y principios de funcionamiento. ¿Qué es lo que se hace en una caja de velocidades standard para transformarla en un elemento apto para un monoplaça de F.4? Alberto Pérez, antiguo militante en

la fórmula menor y uno de los más importantes fabricantes de cajas especiales, nos explica, paso por paso, cada una de las operaciones realizadas. Veamos entonces la explicación de Pérez, el de las cajas...

"Se parte de una caja standard, de tres o cuatro velocidades (para la modificación que hacemos nosotros, da lo mismo que sean de tres o cuatro marchas). Todo lo que es diferencial se mantiene estrictamente standard (8 dientes de piñón y 35 de corona) lo que da una relación final de 4,37:1. También se mantienen sin modificación alguna las crucetas de salida del diferencial; se usan las originales de fábrica. La modificación para transformar una caja radica, básicamente, en:



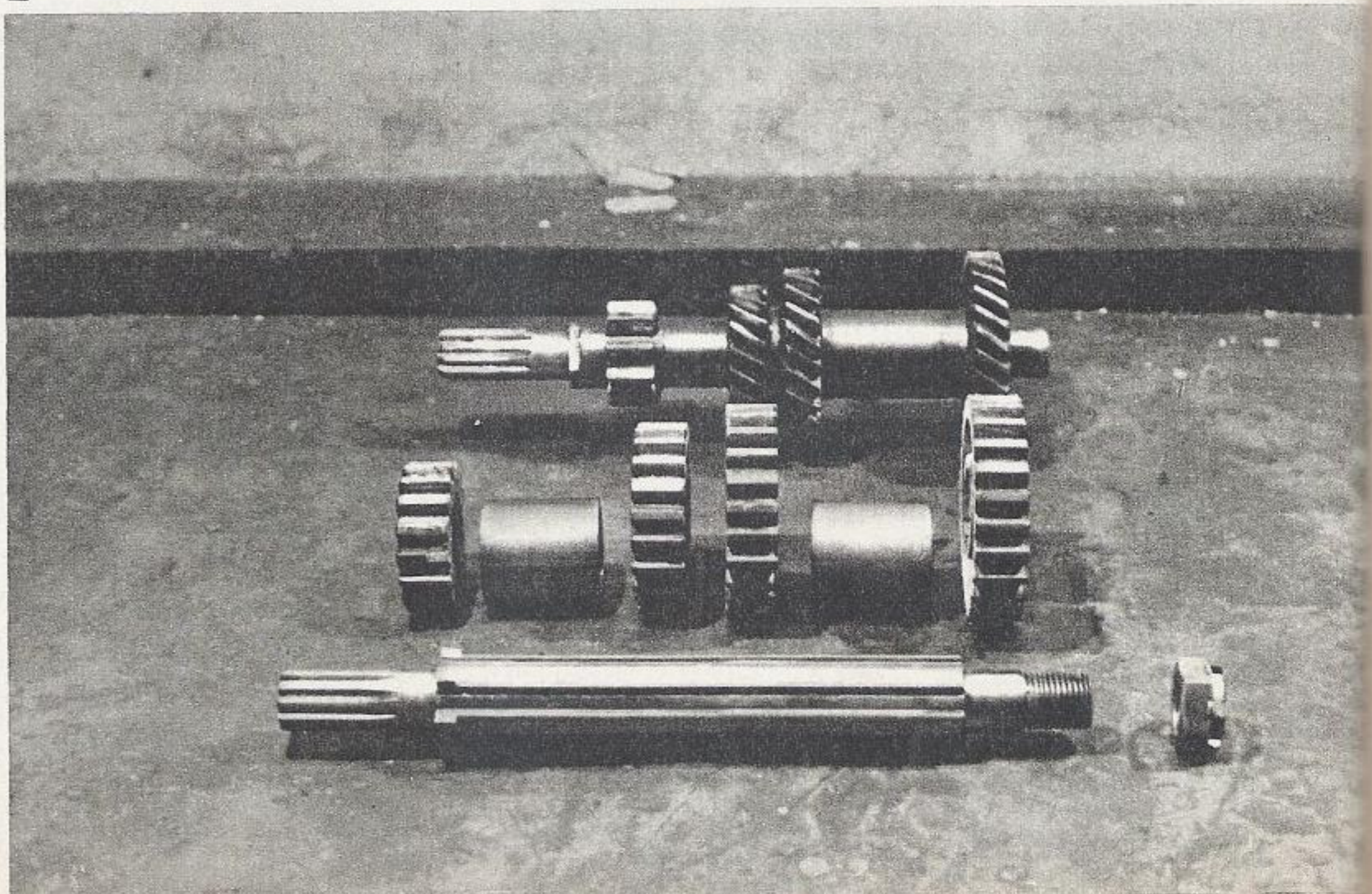
2

Una carcasa modificada ya terminada, con la tapa intermedia ajustada y la tapa de salida de cambios —tapa selectora— lista para ser colocada.

3

Diferencia entre un cuádruple standard y uno modificado. De atrás hacia adelante, el cuádruple standard —de una sola pieza—; los engranajes del cuádruple modificado y el eje estriado. Estos últimos engranajes están distanciados por los bujes separadores que también se ven en la foto.

2



4

El eje secundario listo para ser armado. De izquierda a derecha, el engranaje de 1ª; rodillo de jaula sobre el que monta el engranaje de 1ª; núcleo donde monta el acoplador 1ª/2ª, ya colocado; rodillo de jaula; engranaje de 2ª; engranaje de 3ª; rodillo de jaula; núcleo donde monta el acoplador 3ª/4ª; acoplador 3ª/4ª; engranaje de 4ª. Adelante, el eje estriado. Faltaría colocar algunas arandelas, pero el que consiga que queden paradas es Mandrake.

1) Reformar el frente de la caja para colocarla en posición invertida con respecto a la original.


2) Se rellenan los tetones sobre la carcasa de la caja para poder anclar los seis espárragos que servirán para unir la parte de la caja que se corta y que luego servirá de tapa intermedia de la caja. Se maquina el interior para permitir el alojamiento de los nuevos engranajes, que por corresponder a relaciones diferentes son de mayor diámetro. (Foto 1).

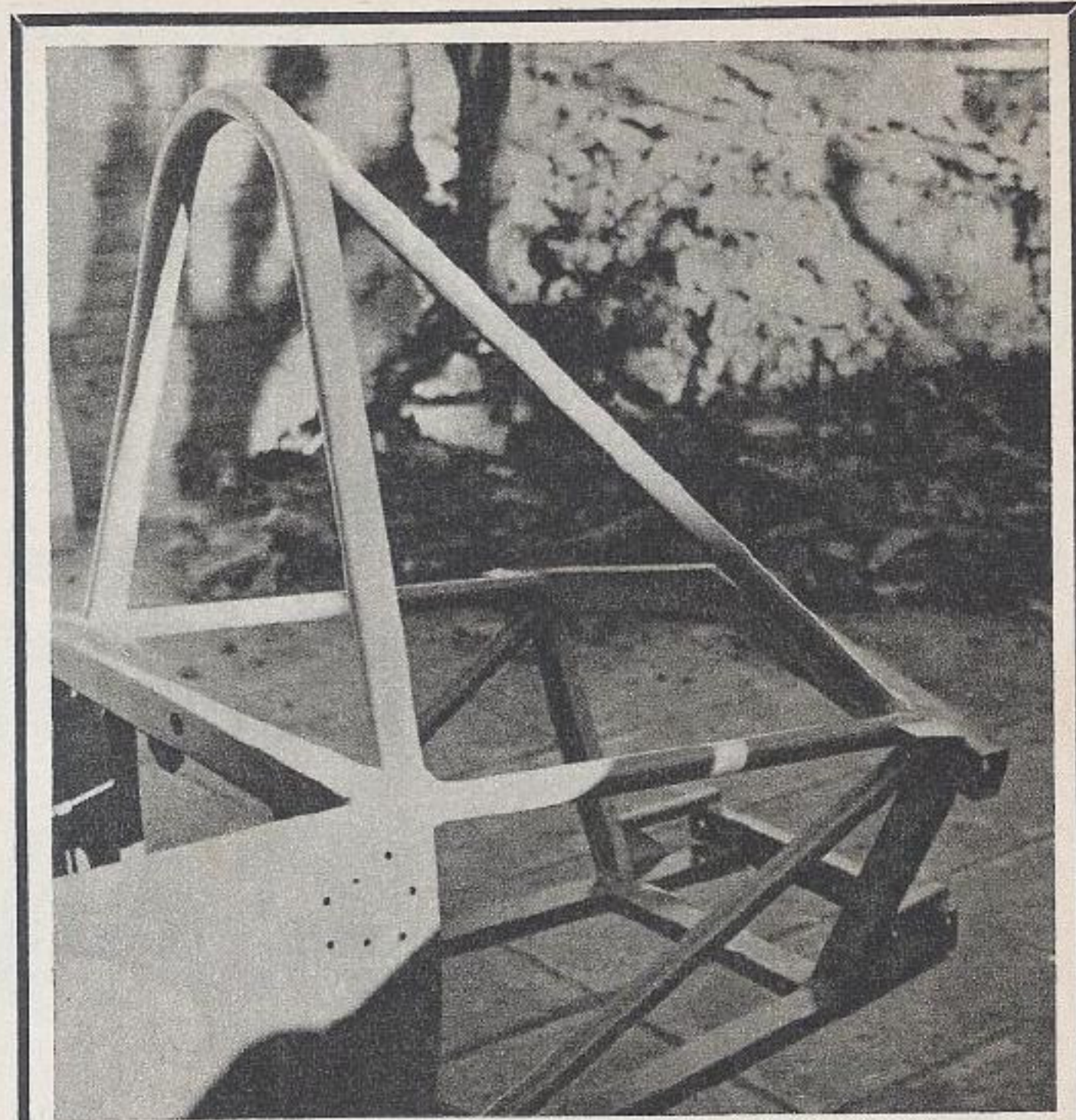
3) Se coloca la tapa de salida de cambios —tapa selectora— especial para esta caja; la tapa contiene las horquillas y los ejes. (Foto 2).

4) Se procede al armado de engranajes. Se coloca el cuádruple; éste, a diferencia de los engranajes standard de este tipo (de una sola pieza) se arma sobre un eje estriado (Foto 3) en el que se colocan los diferentes engranajes distanciados por bujes separadores. El hecho de que el cuádruple no sea de una sola pieza responde a la necesidad de permitir adaptar diferentes relaciones para cada cambio, de manera de poder amoldar luego el funcionamiento del auto a las exigencias planteadas por los diferentes circuitos en que se corre. Nosotros tenemos desarrolladas 20 relaciones diferentes, pero usualmente

se trabaja con 14 de esas relaciones.

En el eje secundario (en el caso de una caja-puente como ésta es coincidente con el piñón diferencial) se arman los engranajes de modo similar al montaje del cuádruple. (Foto 4). Pero como estos engranajes deben girar sobre su eje, van montados individualmente sobre rodillos de jaula. Sobre el núcleo donde giran los rodillos de jaula monta el acoplador de cambios, que desplazado longitudinalmente por la horquilla, selecciona un par de engranajes. Así, un acoplador sirve a la primera y segunda marcha, y el otro a la tercera y cuarta.”

Obviando una serie de pequeños procesos, esto es, fundamentalmente, el desarrollo que permite transformar una caja standard en una caja apta para carreras. No es necesario partir de cajas nuevas; las usadas sirven perfectamente para el mismo cometido, lo que abarata sensiblemente el costo de las unidades terminadas. Y en el caso de la modificación realizada por Alberto Pérez, el costo se reduce más aún, ya que pudiendo partir de una caja de tres velocidades que cuesta algo así como la mitad de lo que cuesta una de cuatro marchas, la caja de competición termina costando —con sus cuatro cambios, obviamente— un 20 % menos de lo que vale una caja standard nueva. 

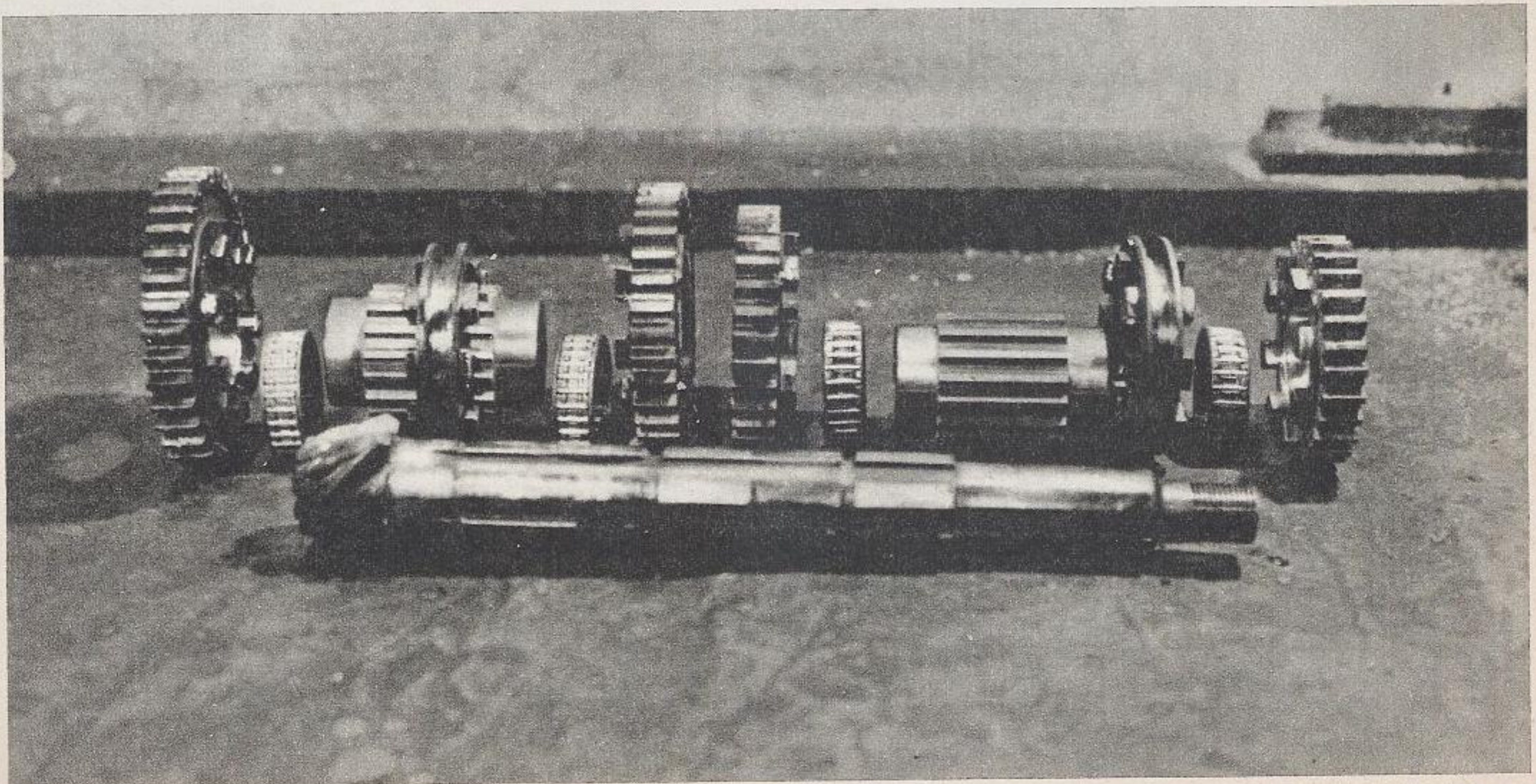


EL NUEVO TULIA XII

Continuando la cadena de "Tulias", de la que hasta ahora el último eslabón era el "XI", Tulio Crespi ya tiene terminado su nuevo chasis XII. Resulta muy similar al anterior, estribando la modificación en la adopción de una estructura posterior que elimina el trabajo estructural efectuado en el Tulia XI por el grupo motor/caja. El motor y la caja resultan ahora independientes en ese sentido, y están soportados por la estructura mencionada (ver foto).

La suspensión trasera también se ancla al nuevo subchasis; la modificación de este ítem radica en que se ha alterado la fijación superior de cada amortiguador trasero, y la parrilla superior resulta más cortita que la usada hasta ahora.

Eso es todo lo que ofrece de nuevo el Tulia XII. El resto del auto permanece inalterado, tanto en suspensión delantera como en carrocería y habitáculo.



MOTOCICLISMO

CAMPEONATO MUNDIAL 1973 TIEMPO DE CAMBIOS

Textos y dibujo:
HECTOR CADEMARTORI

De trámite insólito e inesperado, el Campeonato Mundial de este año tuvo matices trágicos. Por primera vez Phil Read con MV Agusta logra el Campeonato en la clase mayor. Agostini, de desempeño irregular, fue campeón en 350. Kent Andersson (Yamaha) es el virtual campeón en 125, mientras Dieter Braun, también con Yamaha, y Jan De Vries (Kreidler) encabezan sus categorías

Los hechos que se han venido sucediendo en los últimos meses en el mundo del motociclismo de competición dan para que una serie de comentarios e información sean analizados en estos renglones.

El Campeonato Mundial, a partir de la trágica carrera de Monza donde perdieron la vida Renzo Pasolini y Jarno Saarinen, ha sufrido una serie de cambios imprevistos y de situaciones que han dado a las distintas categorías resultados que ya no dependen de las performances en carrera.

Una vez retirada la fábrica Yamaha oficialmente de las competencias y las irregularidades que están sufriendo las

fábricas italianas por problemas laborales, como en el caso de MV donde militan los archicampeones Agostini y Read, De Morbidelli, que ante el retiro de Derbi del campeonato contrató los servicios de Angel Nieto por la pérdida de Gilberto Parlotti en la Isla de Man el año pasado, de la misma italo-americana Harley Davidson-Aermacchi; y todo esto, decíamos, son factores que han redundado en una serie de anomalías que finalmente producen resultados que no se elaboran en la pista.

Precisamente el accidente de Monza durante el GP de las Naciones ha sido el que ha marcado el segundo capítulo

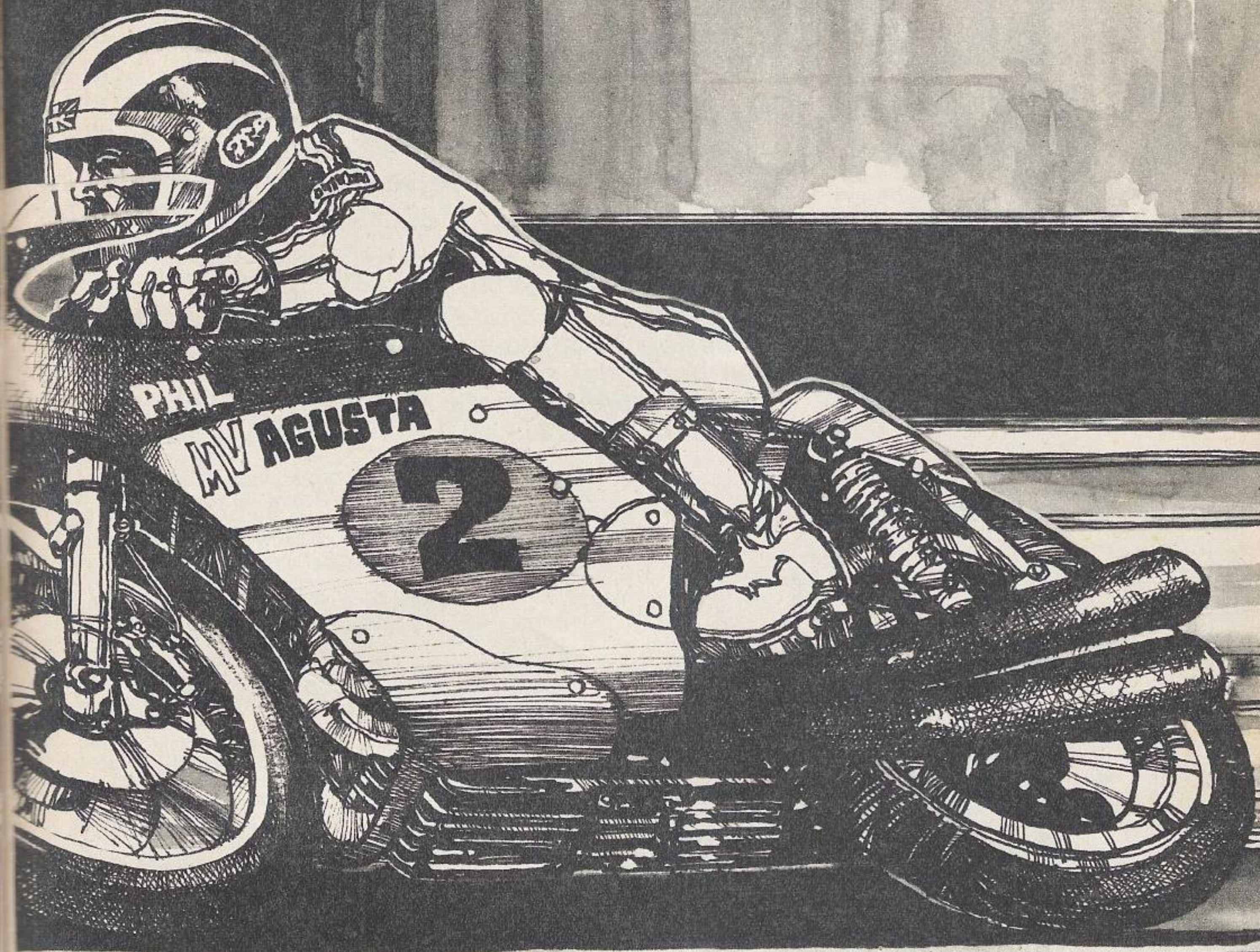
de este irregular torneo.

El hecho es que algo que desde hace tiempo se venía preparando tuvo su culminación en esta lamentable situación, demostrando que las críticas que se hacían, puntualizando que los circuitos no están a la altura de los vehículos que compiten en ellos ni de las velocidades que éstos desarrollan, como en el caso del de la Isla de Man, viejo y muy trillado caso, era una realidad que a esta altura del partido no puede disfracarse. Como epílogo, al poco tiempo del accidente de Saarinen y Pasolini, tres pilotos italianos que competían en una carrera por el campeonato italiano perdieron

la vida en la misma curva que los nombrados.

A continuación de Monza, el Grand Prix de Inglaterra en la Isla de Man fue boicoteado como es costumbre por pilotos que de esa forma expresan su protesta contra el circuito. El próximo encuentro en Opatija por el GP de Yugoslavia ya fue otra cosa. Agostini y Read, el equipo MV en pleno le volvió la espalda a la carrera tanto que los organizadores tuvieron que tomar medidas de urgencia y balizar la pista para que por lo menos compitieran los otros equipos. Newcombe con una máquina Koning y Janos Drapal con Yamaha ganaron en las clases





demaratori

de 500 y 350 cm³ mientras que De Vries, Andersson y Dieter Bran hacían lo propio en las demás categorías. Hasta aquí Kim Newcombe encabezaba las posiciones de la clase mayor y conseguían su primera victoria en Grand Prix.

A partir de Yugoslavia con Saarinen y Pasolini muertos, con Kanaya, Villa y otros, heridos y fuera de combate; con la MV y Morbidelli en crisis por las causas ya mencionadas al igual que Aermacchi y Yamaha, se llega al Grand Prix de Holanda para el cual se eligió el circuito de Assen como escenario y donde Phil Read pudo concretar sus intenciones de alcanzar a Newcombe en la

tabla de la clase mayor y pudo acomodarse para dar el zarpazo definitivo. En 350 Agostini iba camino al título, aunque con susto por la performance del finlandés Lansivuori en las últimas pruebas. En 250 todavía Saarinen encabezaba el campeonato.

En Bélgica, en el circuito de Spa-Francorchamps, Agostini vuelve a poner las cosas en su lugar aventajando a Read por un minuto y monedas, lo que por otra parte no dejaba de permitirle a Read sumar puntos a su favor y pasar al frente con tres de diferencia sobre Newcombe que ya a esta altura venía de capa caída. En la categoría de 50 cm³,

las posiciones se emparejaron entre Timmer (Jamathi) y de Vries, viejo dominador de la clase con la Van Veen Kreidler. En 125 Andersson cómodamente retiene el primer puesto con casi treinta unidades de diferencia sobre Lazzarini. El siguiente round en Checoslovaquia fue el comienzo de un título, el de Phil Read a pesar de habersé ubicado segundo detrás de Agostini que recién en esta carrera igualaba a Saarinen en el cuarto lugar con 30 puntos. Nieto en 125 seguía marcando excelentes tiempos en las clasificas y rompiendo todo en la carrera.

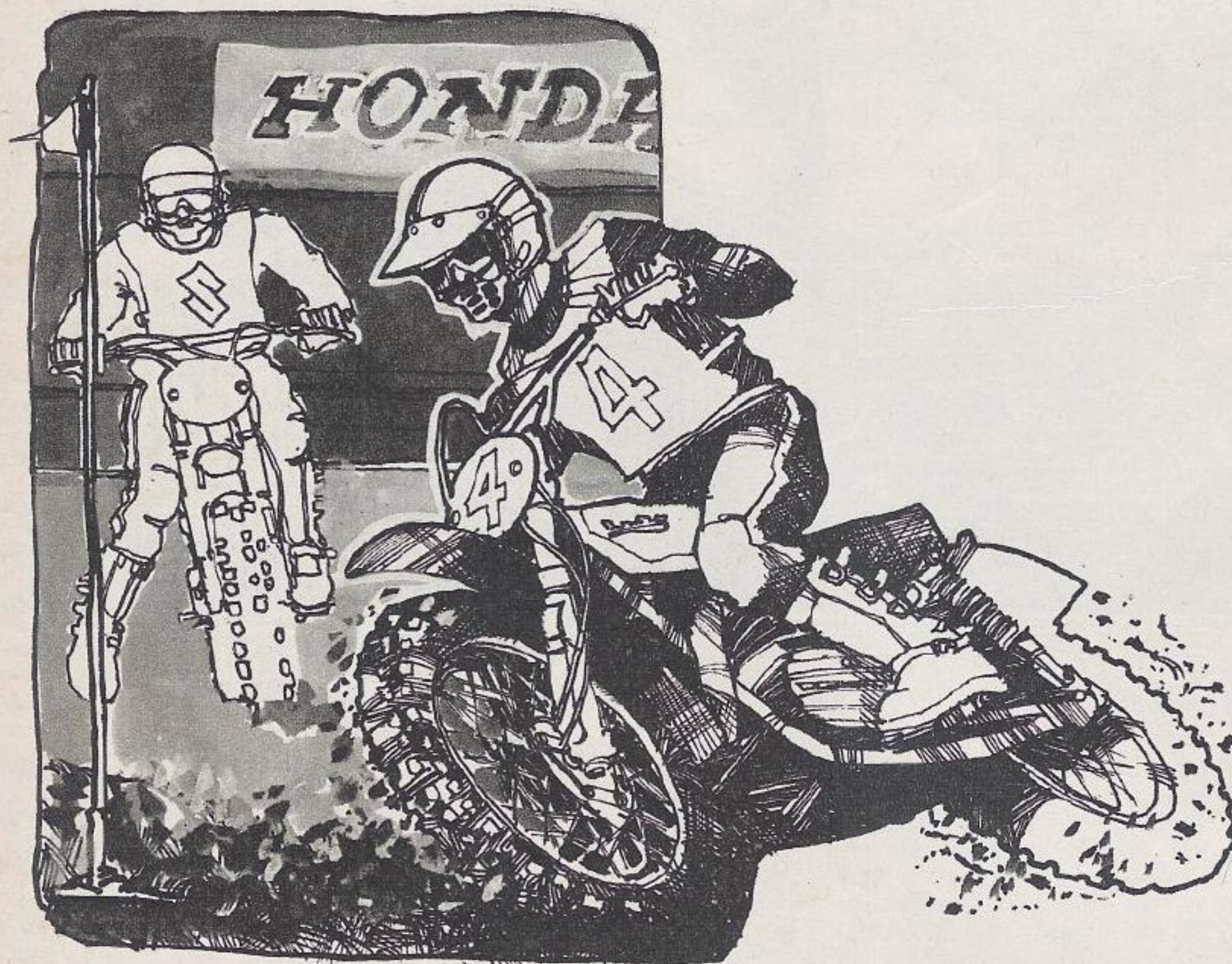
En Suecia, Anderstop fue la prueba definitiva: Phil Read

campeón mundial en 500, logra así su primer título en esa categoría. En 350, Lansivuori aventajaba a Agostini que en ese momento parecía que se quedaba sin título este año. En Finlandia, sin embargo, consolidaría esa corona. Con éste es el decimotercer título que consigue en ocho años. El alemán Dieter Braun también confirmó su corona en 250, como lo hiciera en 1970 en la misma categoría. Y así, un poco a los tumbos y otro poco a los ponchazos, llegamos a España donde prácticamente ya está todo dicho y donde termina el calvario que se le ha dado en llamar Campeonato Mundial 1973.

MOTOCICLISMO

EL MUNDIAL DE MOTOCROSS

Un campeonato que ya tiene dueño, el 250 cm³. Andersson-Yamaha es la dupla que cortó la serie de triunfos de Joel Robert y Suzuki. En 500, la última fecha del campeonato en Holanda define el título entre el belga Roger De Coster, campeón del año pasado, y Willy Bauer, challenger este año. Suzuki y Maico esperan el trofeo



El Campeonato de Motocross que durante cinco años estuvo monopolizado en la categoría de 250 cm³ por las huestes de Suzuki capitaneados por Joel Robert, este año cambió de dueño. El sueco Hakan Andersson entregó a otra marca japonesa —cuando no— el flamante título para que la

vitriña de Yamaha agregue una copa más a la colección. En la ciudad de Hyvinge, Finlandia, se disputó la octava de las once rondas que componen el fixture del campeonato de 1973 y donde el sueco en cuestión arrasó con las dos mangas logrando de esa forma, por supuesto, la victoria en la ca-

rrera y una "luz" de 59 puntos sobre Heikki Mikkola, que representa a Husqvarna en el torneo. El ex campeón Robert no estuvo muy feliz en Finlandia ya que una caída lo dejó de a pie mientras marchaba en el pelotón de punta. Mikkola y Adolf Weil, separados por sólo 4 puntos en este campeonato, definirán quién de ellos será la escolta de Andersson y quién llevará a casa el campeonato. Mientras tanto, Husqvarna y Maico esperan. Y la pelea por el título en 500 ya a esta altura está tomando ribetes dramáticos entre el campeón Roger De Coster, piloto oficial de Suzuki, y el campeón alemán Willy Bauer que por su parte representa a Maico. En el octavo round, en Bélgica, es decir en los propios pagos de De Coster, Bauer se tomó el atrevimiento de ganar categóricamente las dos series, luego de una seguidilla de cuatro carreras ganadas por el belga en Namur.

Y en Luxemburgo sólo Bauer pudo cosechar puntos ya que en la primera carrera De Coster y Bauer mismo sufrieron roturas en sus máquinas que los obligaron a abandonar casi al mismo tiempo. Bauer pudo largar la segunda manga mientras De Coster hacía el bolso para irse del circuito. De esa forma Ake Jonsson, que venía sufriendo un período de mala suerte, pudo lograr una doble victoria en una máquina oficial Yamaha, y al final de la jornada los números dieron una ventaja de sólo dos puntos entre Bauer y De Coster en el campeonato. Con solamente dos carreras para disputar en Holanda y cuando el sistema para definir es elegir once de las 20 pruebas corridas, el alemán tiene siete victorias sobre cinco de De Coster. Y en esta categoría las fábricas que esperan son Maico y Suzuki. Holanda decidirá.

Campeonato Mundial de Motocross. Clase 250 cm³: Hasta la octava fecha, y computadas las seis mejores presentaciones: 1) Hakan Andersson (Yamaha): 191 puntos; 2) Heikki Mikkola (Husqvarna): 132; 3) Adolf Weil (Maico): 128; 4) Gennady Moisseiev (KTM): 81.

Campeonato Mundial de Motocross. Clase 500 cm³: Hasta la novena fecha: 1) Roger De Coster (Suzuki) 145 puntos; 2) Willy Bauer (Maico) 143; 3) Van Velthoven (Yamaha) 114 puntos.

LOS CINCUENTA AÑOS DE BEEME:



La célebre marca de motos germana cumple este año un doble aniversario: la aparición de la primera moto BMW construida en 1923 y la salida de fábrica del ejemplar número 500.000 de su producción. Desde hace cincuenta años la casa alemana, fiel a un tipo de motor, el bicilíndrico montado transversalmente en el cuadro, hace fácilmente reconocible una "Beeme" entre todas. Pocas cosas han cambiado luego que la Bayerische Motoren Werke se instalara en la campiña cercana a Munich en 1914. Desde la Primera Guerra Mundial la fábrica crearía modelos célebres que conocerían la victoria en todos los circuitos del mundo paralelamente a los modelos de turismo hasta la Segunda Guerra cuando la fábrica fuera duramente castigada. Una vez reconstruida, la producción se inició nuevamente. Empleando 18 mil personas en Munich, es la empresa más grande actualmente que ha obligado a desplazar su cadena de producción a

Berlín en 1969 y a Munich. Sólo las piezas de fundición se fabrican en esta última ciudad para luego ser enviadas a Berlín para su montaje. Entre las novedades que BMW presenta este año figura un nuevo modelo de 900 cm³ de cilindrada que guarda la imagen tradicional de la marca con los cilindros opuestos ubicados transversalmente al sentido de marcha y con la clásica transmisión a cardán, adoptando adelante el freno de disco. La moto será presentada en dos versiones: la R 90 de gran turismo, 60 caballos y un solo freno a disco delantero, y más potente, la R90S de 67 caballos y prestaciones deportivas con doble freno a disco adelante.

Y en estos cincuenta años de tradición se suman a los festejos los nombres de quienes, como Schorsch, Meier, Ernst Hehne y actualmente Klaus Enders, han brindado jornadas de gloria a través de su trayectoria deportiva.

SAN RAFAEL, MENDOZA

OCTAVA FECHA: DOBLETE DE KISSLING

La octava fecha puntuable por el Campeonato Argentino de Motociclismo tuvo el marco del Parque Hipólito Irigoyen con su circuito de 2100 metros de longitud que serpentea en el centro mismo de la ciudad de San Rafael.

El domingo en la clase de 50 cm³ y al mejor estilo "Indy" con un coche piloto dando una vuelta de reconocimiento, se largó una carrera que como siempre estuvo monopolizada por Jorge Schwedt con el Kreidler. Segundo fue el marplatense Pollio. Con carácter regional, la prueba para motores Sachs de dos marchas fue conquistada por Roberto Sabbatini a un promedio de 80 kph.

Como ya es costumbre, Fernando Cerdera ganó con su Kawasaki la prueba de 100 cm³ aunque esta vez no con tanta tranquilidad puesto que un vasco de San Rafael se presentó con un block Zanella y tapa y cilindro Herceg a válvula rotativa que montado en un cuadro era algo así como el Parnelli de Joe Leonard. Puntó diez vueltas hasta que una pava lo dejó tirado: goma pinchada. Así Cerdera pudo quedar tranquilo en la punta. En 125 y 175 el doblete fue para Guillermito Kissling. En la primera la sorpresa la dio el sanjuanino Cerdera que se alineó con la Kawasaki entre las 125 y conservó la primera colocación sobre Kissling, Varona, Verna, etc., haciendo tiempos con diferencia de dos segundos sobre el resto. Cuando los platinos dijeron basta, Varona y Kissling se ocuparon de entretener al público con un final de bandera verde que ganó sobre la línea la Zanella ante una falla en la caja de la Aermacchi.

En 175, Omar Gentile dejó bien parado el prestigio local con una excelente actuación. Nery Varona sufrió problemas mecánicos dejando estos dos abandonos a Kissling libre para recibir la bandera. Excelente organización del San Rafael Auto Club y de la gente de la FAM que arbitró los medios para que no hubiera problemas de ninguna índole. Muy bien.

COMENTARIOS

DE AQUI Y DE ALLA

Muy pronto estará en la pista el nuevo producto de Luciano Fernández, una Zanella RK 125 que CORSA presentará en breve con fotos y todo. Según los chismes del mismo Luciano y de Raúl Ubieta estaría en los 180-185 kph. Las pruebas fueron satisfactorias.

A raíz del accidente que sufrió Saarinaen, la marca Yamaha no está dispuesta a volver a competir hasta que no se den las condiciones ideales de seguridad en los circuitos que se usan en Grand Prix. Esa fue la decisión irrevocable del señor Hisao Koike, alto funcionario de la casa nipona.

Fernando Cerdera, actual puntero de la categoría 100 cm³, estaba en tratativas o conversaciones para realizar un viaje a Japón con el fin de mostrar la máquina que usa en nuestro país, una Kawasaki, y además palpar el ambiente para poder correr algunas carreras en Oriente.

Y ya que estamos en el tema nipón, una más de Kawasaki. La marca se hará presente con una 900 cm³ en la carrera de 24 horas denominada Bol d'Or que se correrá los días 22 y 23 de setiembre. Serán presentadas diez máquinas oficiales similares a la que ganara la prueba para máquinas de producción en Laguna Seca a manos de Yvon du Hamel. Aparte estarán representadas seis marcas más entre las que se incluye el team John Player Norton para la importante carrera de Le Mans.

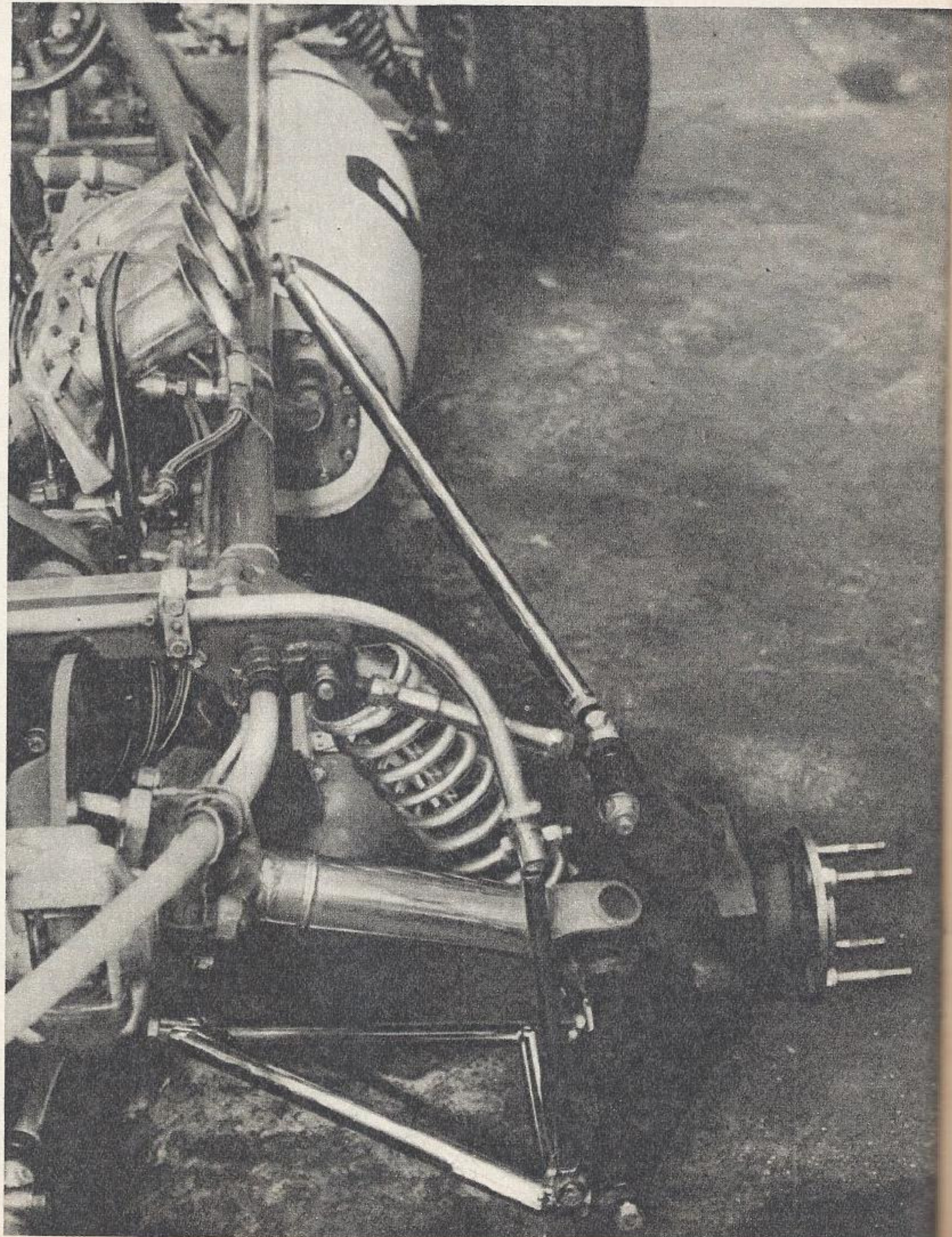
Con respecto a los comentarios que sobre el circuito de Mallory Park se habían dado a conocer acerca de su clausura para las competencias que regularmente se corren allí, esto fue desmentido por Ronald Heath, uno de los propietarios de la empresa que regenta también Brands Hatch, Snetterton, Oulton Park y Donington Park. El problema había tomado vuelo por la fiebre de "seguridad" que existe en los circuitos europeos y se cuestionaba el sistema de seguridad de Mallory Park.

**SERVICIO
ESPECIAL**

3^{RA} entrega

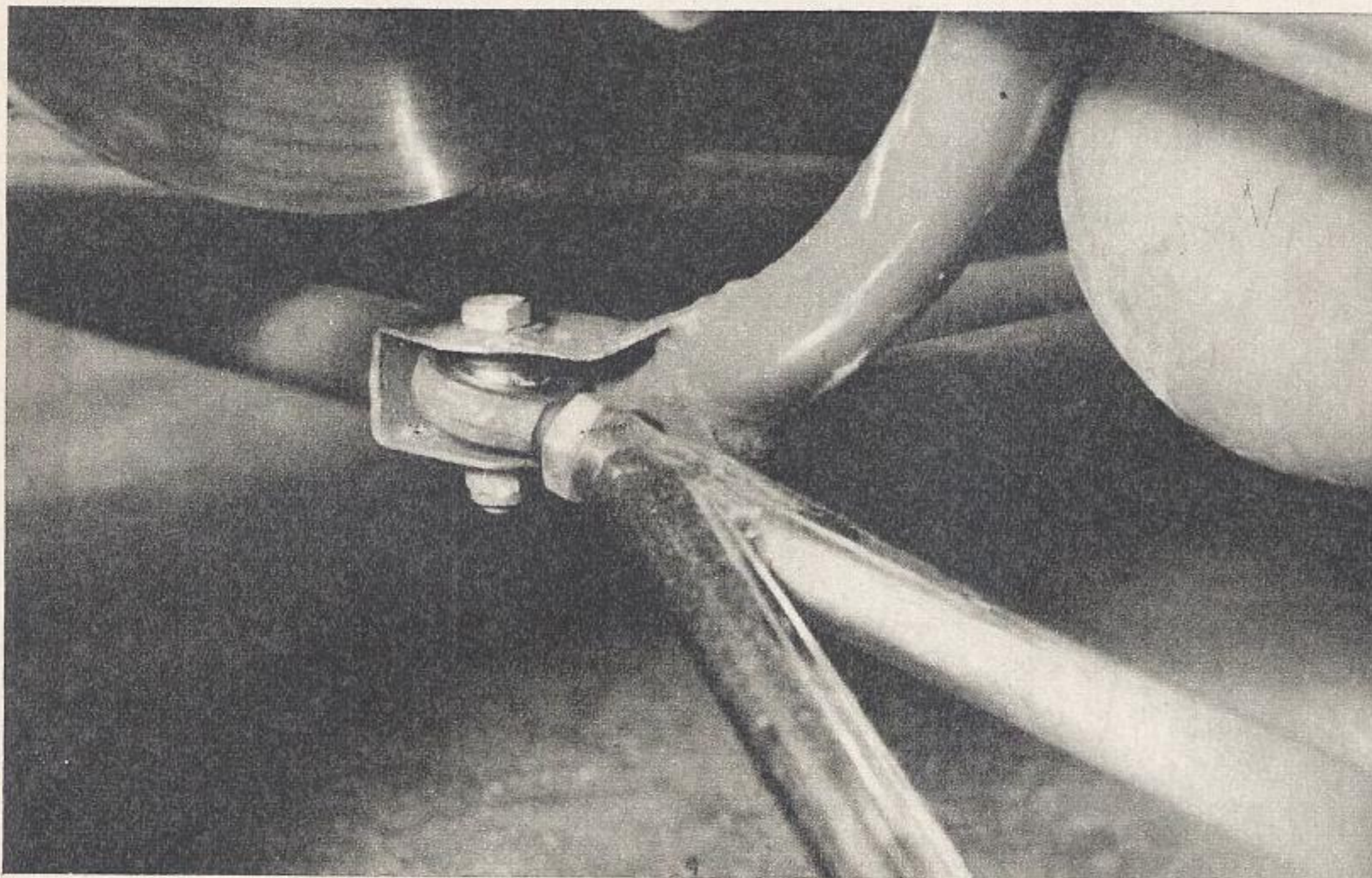
**CONSTRUYA
SU CHASIS**

Vista a vuelo de mosquito de
la suspensión trasera (lado
derecho) del BT-36

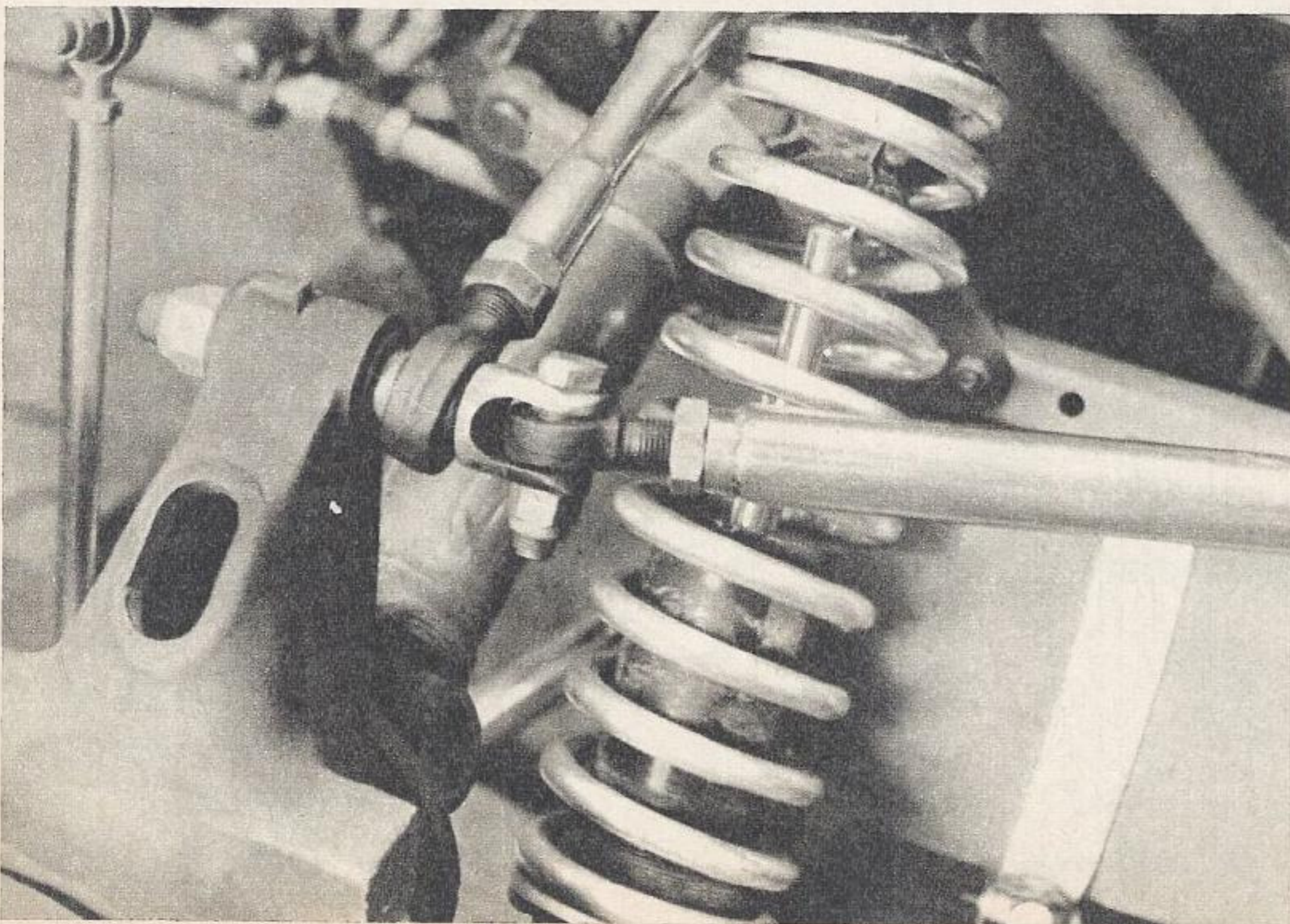


Le toca ahora el
turno a la suspen-
sión trasera. Có-
mo se construyen
brazos, reactores
y anclajes. La bie-
leta de comando
de la barra esta-
bilizadora

USTED MISMO PARA M.L.A FORMULA DOS



Este es el punto de fijación (punto 10) del brazo triangular inferior al bastidor. El caño curvo es la cuaderna E-E.

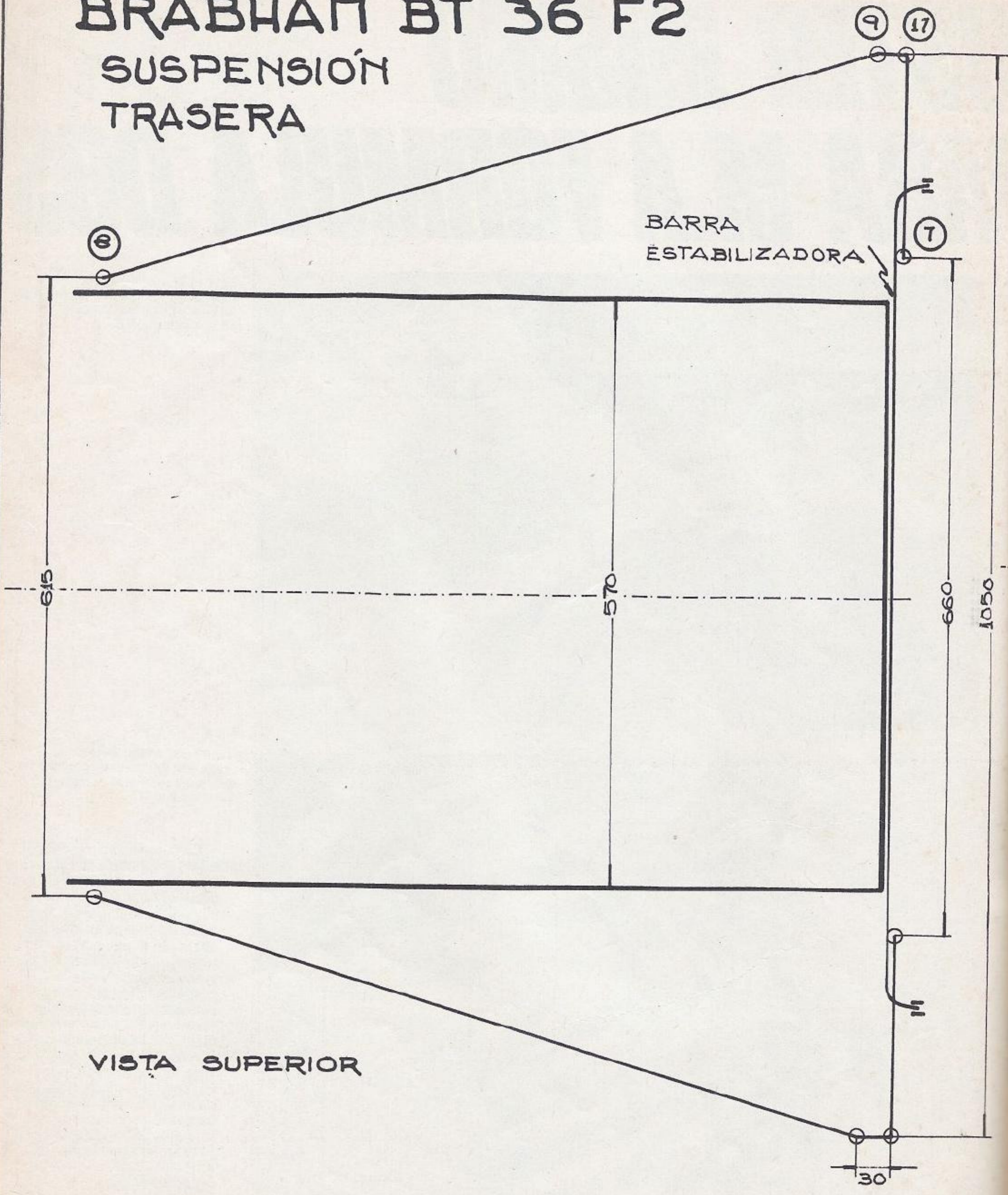


Izquierda, abajo: Detalle de la conexión del brazo superior y del reactor superior al portamaza (puntos 9 y 17).

La suspensión trasera del BT-36 responde a los clásicos lineamientos chapmanianos, es decir un trapecioide deformable con un brazo único arriba y un brazo triangular invertido abajo. En el plano 1) se han representado los brazos superior e inferior de la suspensión del lado derecho con sus correspondientes reactores, así como también el diagrama de ubicación de los puntos de articulación en vista lateral y desde atrás. Pasando a explicar cada uno de los elementos vemos en primer término (arriba, izquierda) el brazo superior. El brazo propiamente dicho está constituido por un tubo sin costura de 19 mm de diámetro en cuyos dos extremos (puntos 7 y 17) tiene roscadas dos rótulas. Desde ya que esto es para poder regular

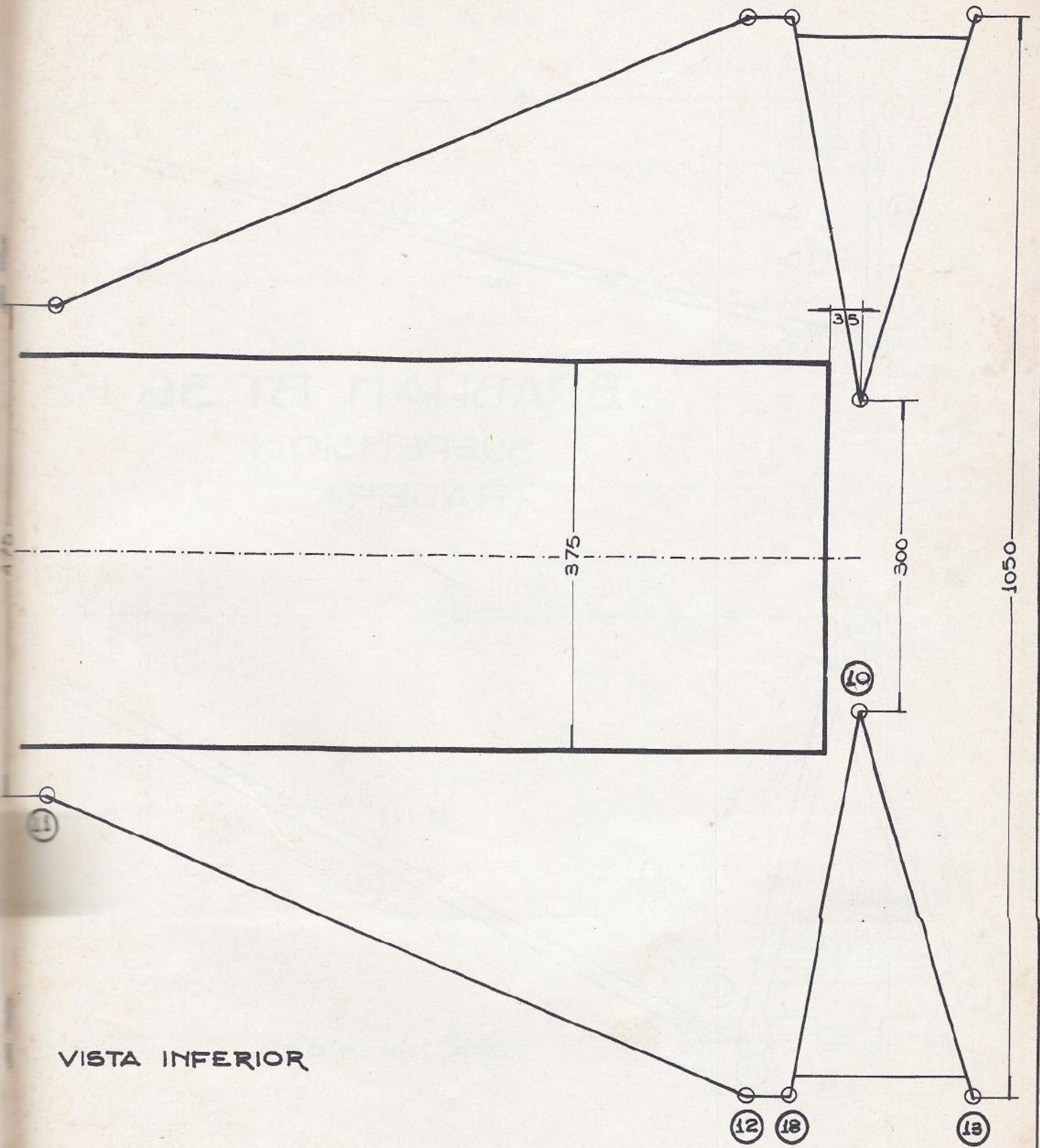
BRABHAM BT 36 F2

SUSPENSIÓN TRASERA



VISTA SUPERIOR

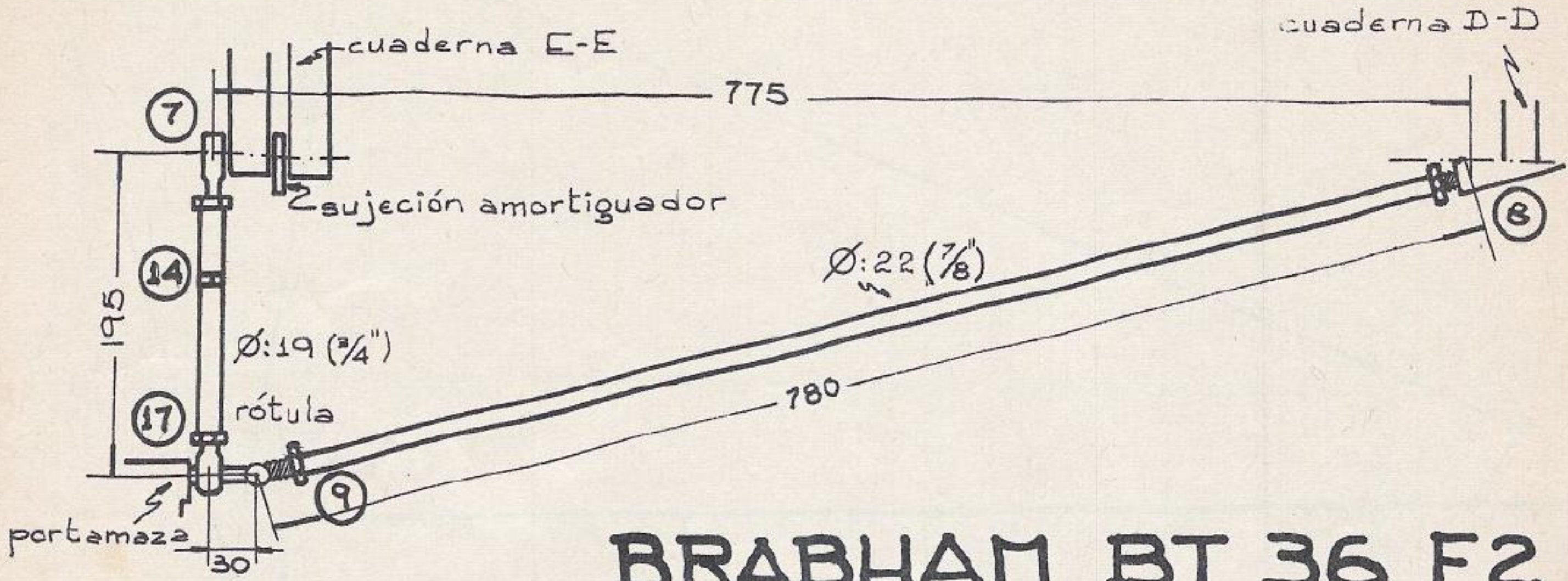
Las medidas son en mm.



VISTA INFERIOR

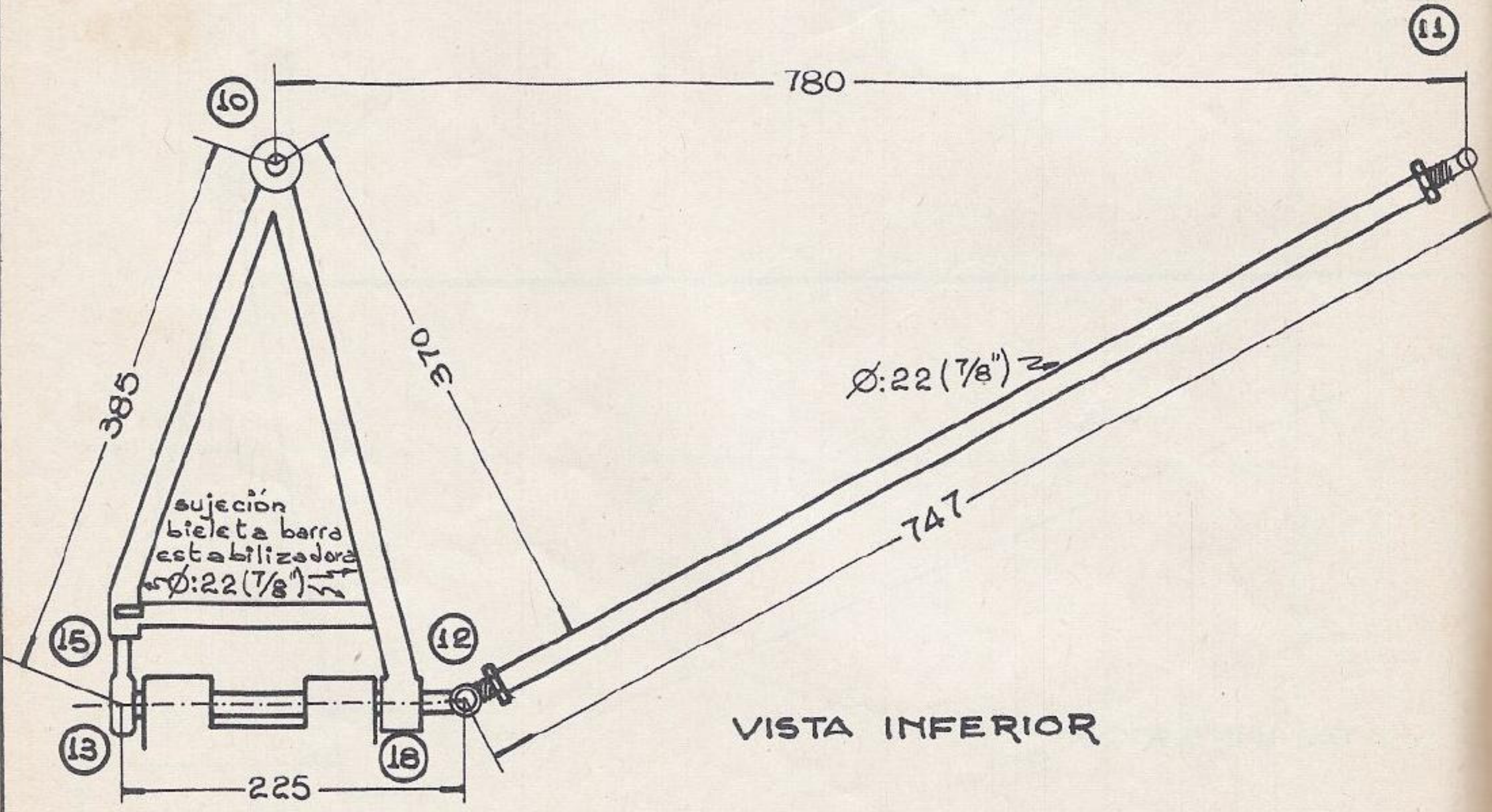
ESCALA 1:5

VISTA SUPERIOR



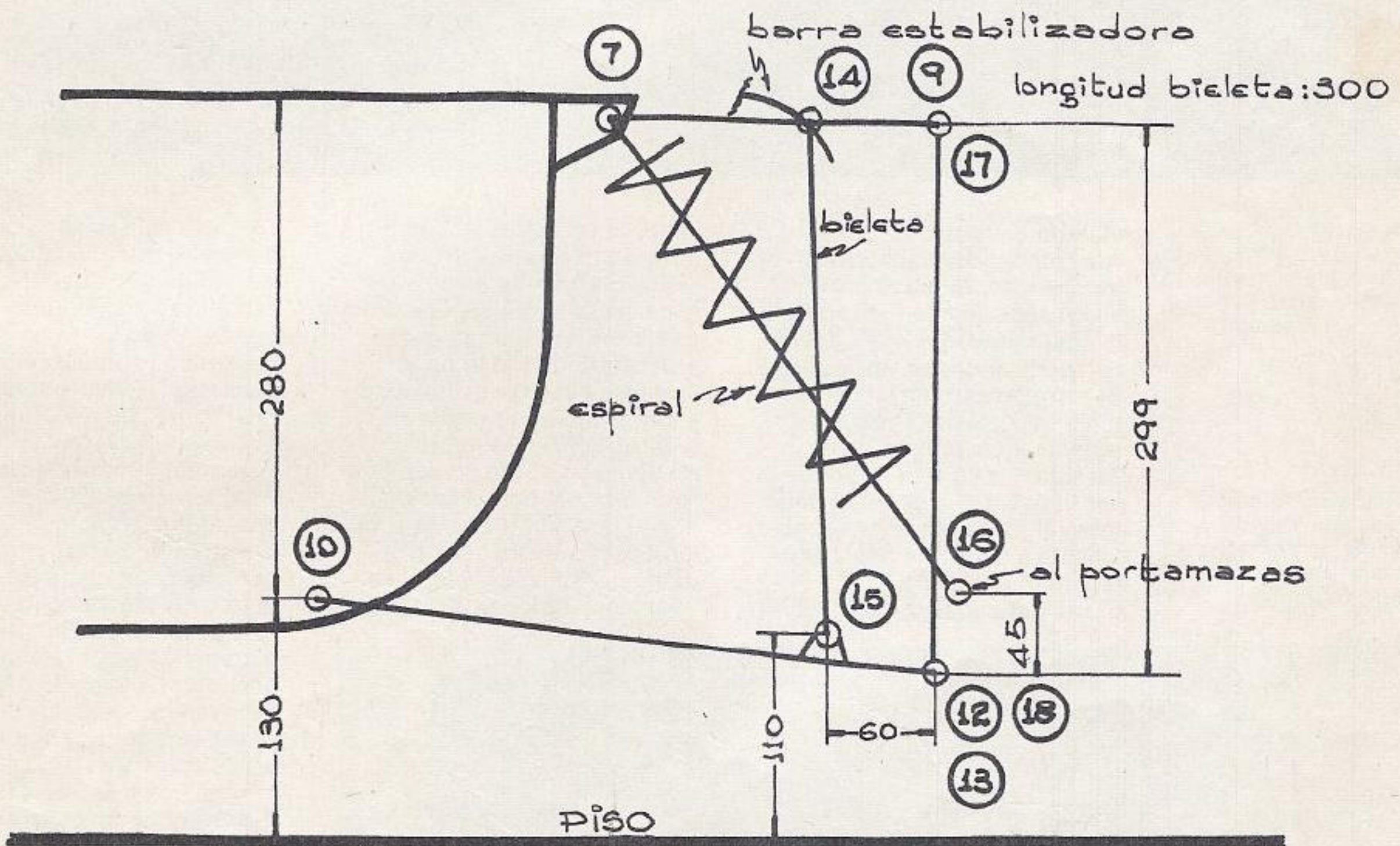
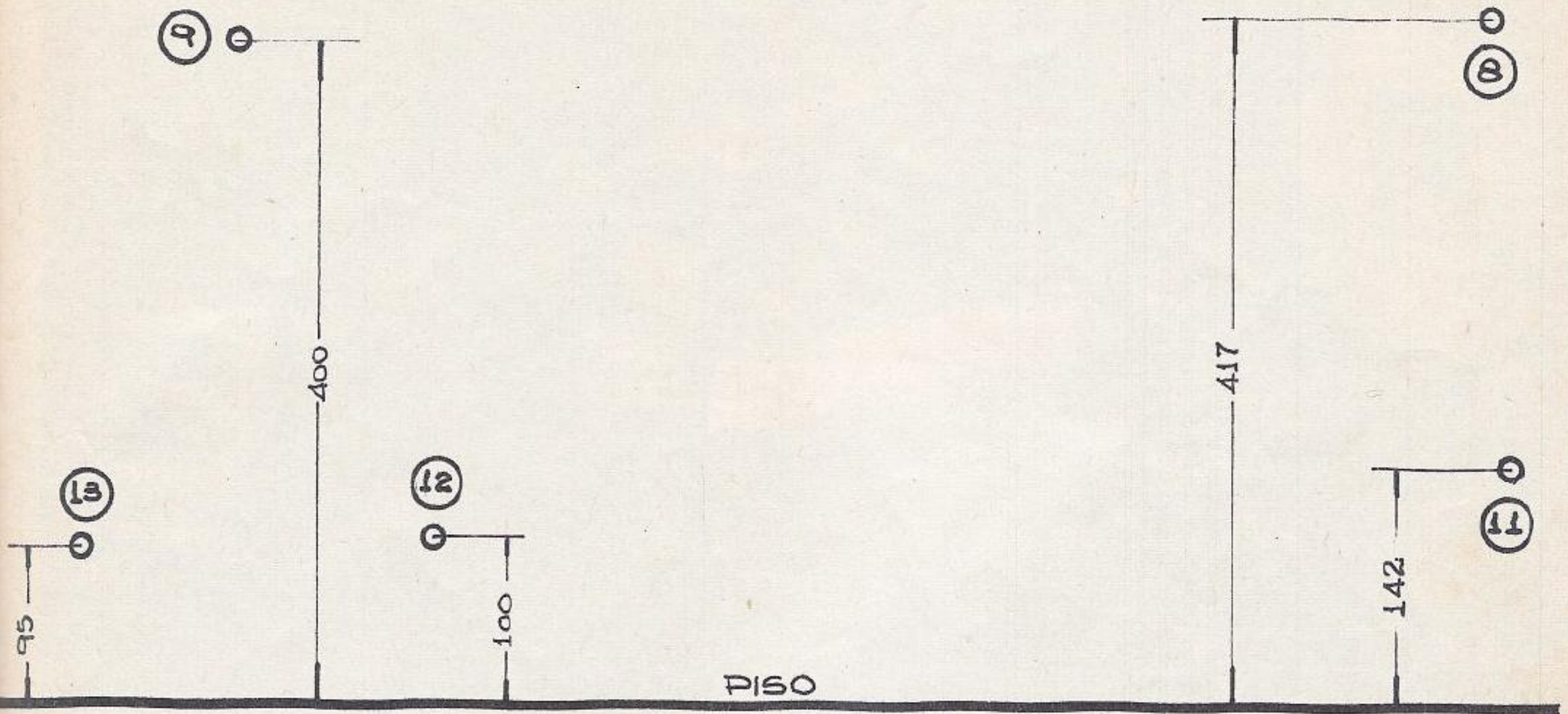
BRABHAM BT 36 F2

SUSPENSIÓN TRASERA



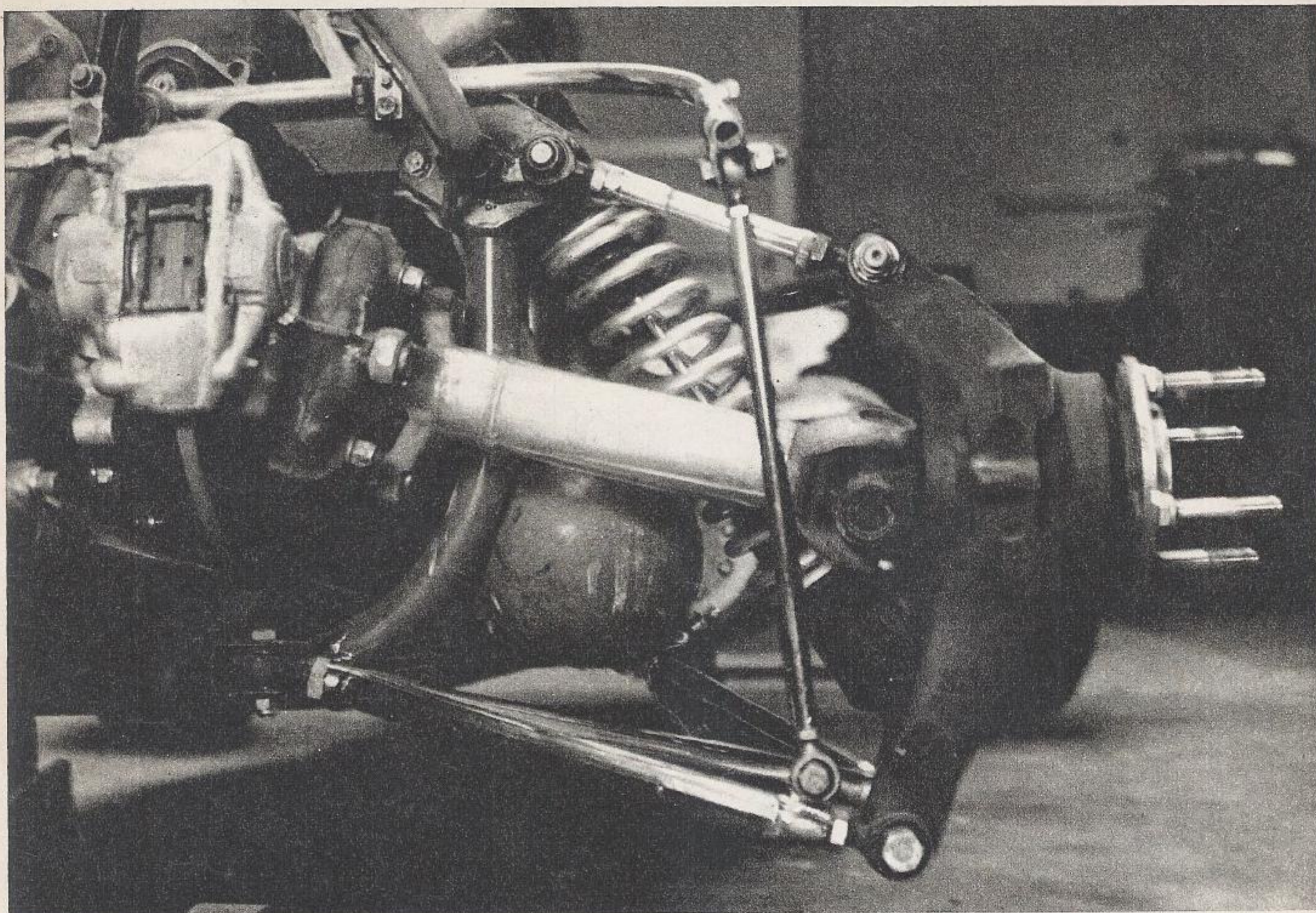
Las medidas son en mm.

VISTA LATERAL



VISTA DE ATRÁS

ESCALA 1:5



Vista desde atrás de la suspensión trasera. Se aprecia en detalle la bieleta que comanda la barra estabilizadora, el palier (tubular) y la junta elástica tipo rotoflex que absorbe las diferencias axiales que se producen en el palier cuando la suspensión trabaja.

Detalle de la articulación inferior del portamaza. Son dos bulones, uno de ellos termina en una pequeña horqueta al cual va tomado el reactor inferior.

el largo del brazo lo que a su vez comanda el camber del tren trasero. El brazo pivotea en un soporte que está sobre la cuaderna E-E y cuyo detalle se puede apreciar en la foto 5. El extremo exterior del brazo toma al portamaza según se aprecia en la foto 2.

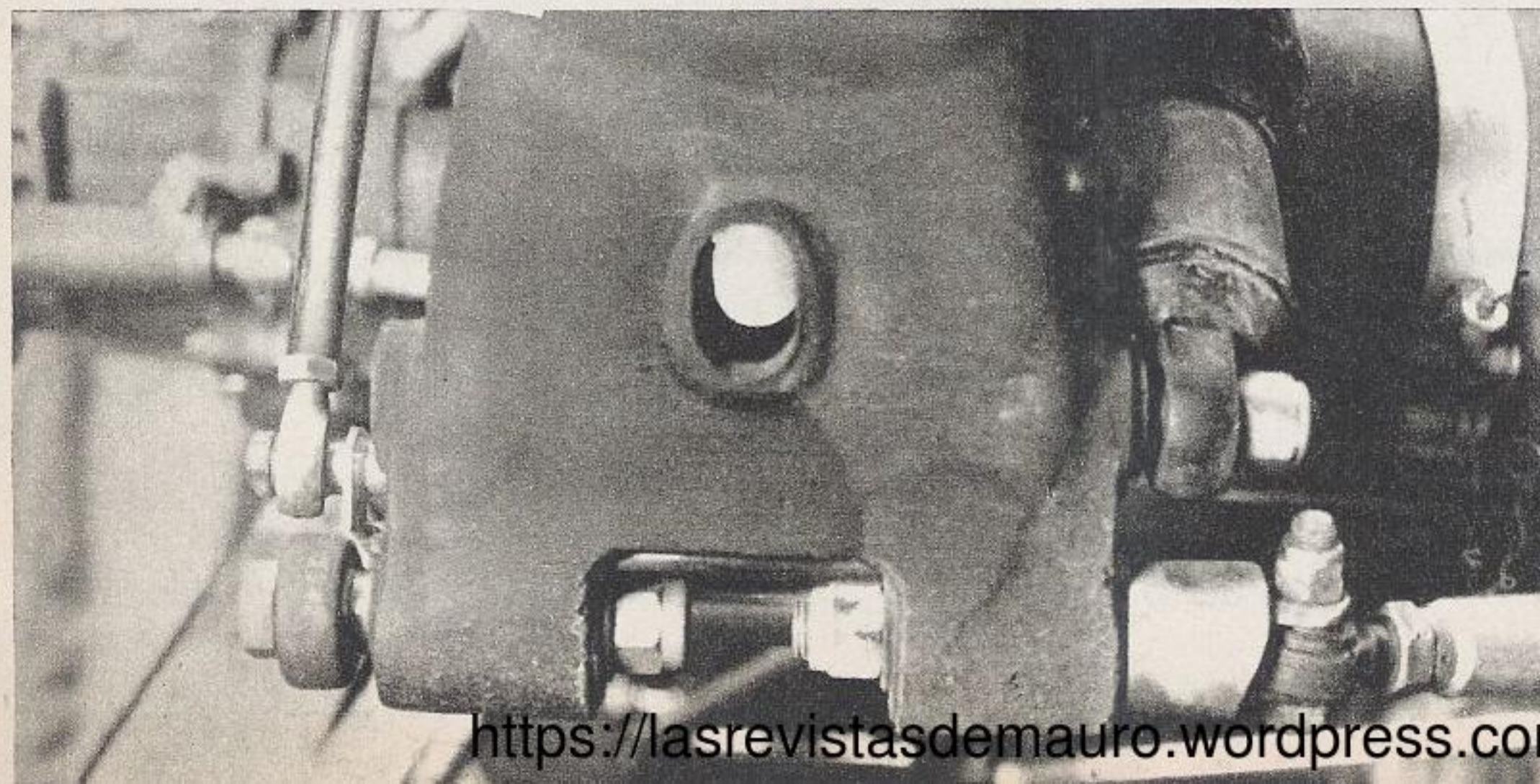
En esta misma foto se puede ver también que el bulón donde toma el brazo superior también vincula a este conjunto con el reactor superior.

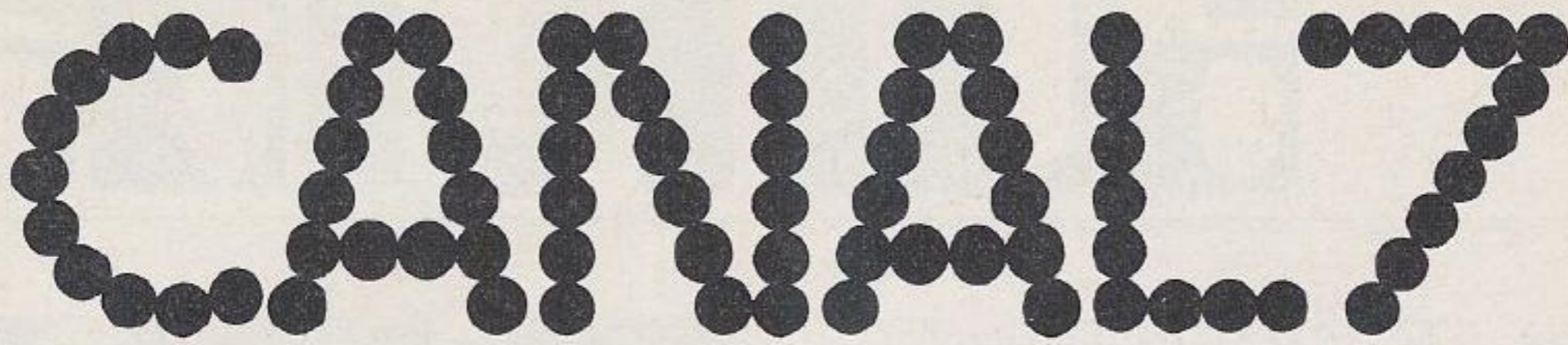
El reactor superior de 780 mm

de largo (diámetro 22 mm) también tiene sus extremos roscados (puntos 8 y 9) y en ellos sendas rótulas. El extremo delantero del reactor va a articularse (punto 8) en el larguero superior del bastidor y a la altura de la cuaderna D-D. El brazo inferior está dibujado en el extremo inferior izquierdo del plano. Está construido con tubos de acero sin costura de 22 mm de diámetro. En uno de los vértices del triángulo (punto

15) tiene soldada una oreja donde irá articulada la bieleta de mando de la barra estabilizadora. Su detalle se puede ver en las fotos 4 y 5. La bieleta es un tubo de menor diámetro (10 mm) y su largo total es de 300 mm. Se puede observar en detalle en la foto 5. El reactor inferior (puntos 12 y 11) tiene un diámetro de 22 mm. y una longitud de 747 mm. El extremo 12 va sujeto al portamaza tal como lo detalla la foto 4 y lógicamente tiene rótulas en ambas puntas. El extremo 11 va articulado al bastidor. En la parte derecha del plano 1 se han representado los puntos de articulación y sujeción de la suspensión trasera. A título ilustrativo se muestra en detalle (en la foto 3) el punto de sujeción 10 del extremo del brazo triangular inferior de la suspensión. El caño curvado que se ve en la foto es la cuaderna E-E.

El plano 2 muestra los brazos superior e inferior de la suspensión acotados en lo que a ancho se refiere o mejor dicho situados transversalmente respecto del eje central de simetría del bastidor.





SU COMPAÑERO

PRESENTA
desde setiembre

"Nosotros somos, por decisión popular los que tenemos la responsabilidad de la dirección y en consecuencia, nuestro movimiento, que es el que realmente ha triunfado a base, no tanto de la lucha y de todas esas circunstancias, sino de haber procedido dentro de la verdad y defendiendo una razón que, a la larga, es siempre la que triunfa".

PERON.

LUNES

11.00 MAVERICK
(de lunes a viernes)

12.00 REDACCION 7
(de lunes a sábados)

13.00 ESTRELLAS DE MEDIODIA
Con **Guillermo Brizuela Méndez** y **Nelly Trenti**.
(de lunes a viernes)

14.00 77 SUNSET STRIP
(de lunes a viernes)

15.00 CIRCULO FEMENINO
Comunicación dinámica y constructiva destinada a la mujer y la familia.
Conduce **Anamaria Micheli**.
(de lunes a viernes)

17.00 LA LUNA DE CANELA
Para todos los niños.
(de lunes a viernes)

18.00 MUSICAVISION
Imágen y sonido para la juventud.
(de lunes a viernes)

19.00 REDACCION 7
(de lunes a viernes)

20.00 FALTA ENVIDO Y TANGO
Música y diálogo.
Conduce **Antonio Carrizo**.

21.30 TEATRO ARGENTINO
Ciclo dedicado a los grandes autores nacionales, con destacadas figuras de la escena.

23.00 REDACCION 7
(de lunes a viernes)

24.00 SINTESIS SEMANAL
A cargo de Redacción 7.

0.57 COMISION. EPISCOPAL
Diario mensaje espiritual.

MARTES

20.00 CLAUDIA Y YO
Espectáculo musical con **Nito y Claudia Mores**, **Olga Frances**, **Emilio Buis**, su ballet y elenco.

21.00 EL TEATRO DE MYRIAM DE URQUIJO
Los más variados testimonios de la vida humana, protagonizados por la primera actriz **Myriam de Urquijo** y destacado elenco.

24.00 TERRITORIO DE LOS ESCRITORES
Espacio periodístico-literario presentado por la Sociedad Argentina de Escritores.
Conduce **Jorge Caldas Villar**.

MIERCOLES

20.00 QUE LINDA ES NUESTRA TIERRA
Folklore latinoamericano en personales interpretaciones de **Sara Benitez**, su ballet, solistas y conjuntos de América.

21.00 LOS PROTAGONISTAS
Teleteatro unitario con primeras figuras y gran elenco.

22.00 TANGO Y PUEBLO
Valores de nuestra música ciudadana, en transmisiones desde exteriores que presenta **Armando Rolón**.

24.00 NOCHES DEL MESON ESPAÑOL
Fiesta, música y alegría.

JUEVES

20.00 EL PATIO DE LA MOROCHA
Comedia musical porteña sobre libro de **Cátulo Castillo**.
Con la estrella de Buenos Aires, **Virginia Luque**, acompañada por **Jorge Sobral**, **Pablo Palitos**, **Miguel Liger**, **Elena Lucena**, **Juan Carlos Palma**, **Jorge de la Riestra**, **Alberto Campanini**, **Juan Carlos Dorrego**, **Nora Cullen**, **Maribel Marcel**, **Peggy Sol**, **Polo Cortés** y gran elenco.
Adaptación de **Marcelo Devoto** y **Jorge Palacios**; con coreografía y ballet de **Victor Ayo**; dirección musical de **Carlos Figari** y puesta en escena de **José María Tasca**.

21.00 HUMORISQUETA
Un destacado elenco de comediantes y músicos, con humor para todas las edades.

22.00 Y... ELLOS YISTEN DE NEGRO
Sobre idea de **Jorge Falcón**, un teleteatro animado por **Luis Medina Castro**, **Luis Tasca**, **José María Langlais** y **Pablo Alarcón**, acompañados por elencos rotativos.
Asesoramiento de **S. J. Héctor Grandinetti** y puesta en escena de **José María Tasca**.

24.00 TURISMO
Dedicado al miniturismo en todas sus posibilidades.

VIERNES

20.00 ASI BAILA ARGENTINA
Desfile de los más destacados ballet folklóricos.

20.30 FUTBOL POR TV
Emisión directa y exclusiva de un partido de 1ra. división por el Campeonato Metropolitano de la AFA.

24.00 EL CORTOMETRAJE
Con los más destacados cortometrajistas argentinos.

SABADO

10.00 UNESCO
Difusión de la obra de tan alto Organismo Mundial.

10.30 INGLES POR INGLES
Apoyo de la enseñanza del Idioma Inglés.

11.00 UNIVERSIDAD ABIERTA
Tribuna para las Universidades del país.

11.15 LOS MUNICIPIOS
Divulgación de la obra y pensamiento de los responsables en el quehacer municipal.

13.00 ALMUERZOS DEPORTIVOS
Invitados de honor: dirigentes y deportistas de todas las disciplinas.

14.00 FIESTA CAMPERA
Desde exteriores todas las tareas del hombre de campo, su música, cantos, danzas y juegos.
Conduce **Antonio Carrizo**, **Anibal Cufre** y **Abel Menéndez**.

16.00 LOS GRANDES TEMAS ARGENTINOS
Debate sobre las realizaciones nacionales.

17.00 ADELANTE JUVENTUD
Difusión de las obras que realizan nuestras Fuerzas Armadas.
Conducción **Angel Magaña** y **Clarisa Gerboles**.

18.00 CANTARGENTINA
Expresiones folklóricas de todas las provincias, con los **Hermanos Abalos** y figuras invitadas.

19.30 REDACCION 7

20.00 TEATRO DE NORMA ALEANDRO
Obras unitarias de autores argentinos, interpretadas por la dúctil primera actriz **Norma Aleandro** y elencos.

21.00 TEATRO 10
Un excepcional programa musical de la Radiotelevisione Italiana, con la participación de estrellas internacionales.

22.00 CINE SIN CORTES
Proyección de películas de largometraje, sin cortes publicitarios.

24.00 REDACCION 7

DOMINGO

9.45 LA SANTA MISA
El Santo Sacrificio oficiado en nuestros estudios.

10.30 LOS PRIVILEGIADOS
Festival para los niños, conducido por **Canela**.

12.00 FUTBOL FEMENINO
Con la participación de los más destacados equipos nacionales y del exterior.

13.45 FUTBOL POR TV
Transmisión directa y exclusiva de un partido de Tercera División, por el Campeonato Metropolitano organizado por la AFA.

16.30 CINE DE LA TARDE
Proyección de largometrajes.

19.00 JUSTA DEL SABER
Confrontación de conocimientos entre estudiantes de escuelas secundarias y técnicas.
Conduce **Julio Bringuer Ayala** y **Evangelina Solari**.

20.00 COCHE A LA VISTA
Toda la actividad automovilística de la semana.
Conduce **Luis Elias Sojit**.

20.30 REDACCION 7

20.50 FUTBOL POR TV
Transmisión exclusiva del partido más importante de la jornada por el Campeonato Metropolitano de Primera División.
Relatos y comentarios a cargo del equipo deportivo de Canal 7 que dirige **José María Muñoz**.

23.00 LOS DISTINGUIDOS
Premio a la capacidad de los que sobresalen en sus respectivas actividades, sean artísticas, científicas, profesionales, deportivas o cualquier otra útil a la comunidad.
Transmisión desde exteriores, con cena, baile y show.
Conducción **Anamaria Micheli**.

CANAL 7
SU COMPAÑERO

CANAL 7
SU COMPAÑERO

CANAL 7
SU COMPAÑERO

CANAL 7
SU COMPAÑERO

actividad

PROVINCIA DE TUCUMAN

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

TRES HORAS DE TN

Tucumán también tuvo su fiesta del Turismo Nacional. Por primera vez en el medio, se disputaron las "Tres Horas" organizadas por el *Competición Tucumán Club*, la más novel de las entidades automovilistas del terruño, cumpliéndose el espectáculo el domingo 12 de agosto pasado en el tradicional circuito de 2.700 metros del Parque 9 de Julio de esta capital. Fue una espléndida jornada a pleno sol que contó con el caluroso apoyo de un público numeroso que pobló las populares del clásico autódromo. El binomio tucumano José R. Cacho Chico-Bony Blasco, de la peña "El Vértigo Tucumano", con Fiat 125, N° 304, en la mayor, y los cordobeses Alberto Gammerrmann-Eduardo Chiavarole, con Fiat 128 IAVA, N° 113, en la Clase "B", fue-

pos por la mala suerte. Por su parte, Bony Blasco, en otras épocas el "boom" del automovilismo tucumano, desde hace un año se había llamado a cuarteles de invierno. Por eso se justificó plenamente la tremenda alegría vivida en los boxes de la peña que representaron, junto a sus dichosos patrocinadores.

LA ALEGRÍA

DE GAMMERMANN

Luego del triunfo, la alegría del cordobés Alberto Gammerrmann fue contagiosa. Junto al Gringo Chiavarole, su compañero de gloria, declaró al corresponsal de CORSA que estaba muy contento con esta victoria lograda en este circuito donde



Alberto Gammerrmann-Eduardo Chiavarole, triunfadores en la menor.



Bony Blasco-Cacho Chico, vencedores en la mayor.

ron para el 105 Juan Manuel Massey-Jorge Freytes y para el 107 Daniel Mustafá-Eduardo Biangulli, ambos flamantes Renault 12 TL, que resultaron orgullosos segundos y terceros en la menor. El vencedor del último "Desafío de los Valientes" en la montaña, trabajó como desatado cambiando gomas, cargando nafta, limpiando parabrisas. En fin, más que director, Jorge Recalde fue esta vez el entusiasta changarín del equipo cordobés. Pero eso sí, siempre conservó su prestancia, además de sus bigotes. Su

sola presencia jerarquizó el festival.

LOS BOXES

En este tipo de competencias, la labor desarrollada en los boxes adquiere una importancia fundamental. En todos los casos se trabajó con eficiencia, prontitud y particular entusiasmo, trasladando este éxito sobre los volantes que compitieron en el circuito. Habían partido 23 coches y luego de darse con todo, lograron clasificarse en la ansiada meta final 18. ¿Qué más?



En primer plano D'Abate-Giménez con 128 IAVA, hombre al que no lo acompañó la suerte en estas tres horas, incendio, excesivo consumo de neumáticos, autazos fueron algunas de las cosas que tuvo que soportar este representante salteño.

ron los brillantes vencedores en sus respectivas categorías, cumpliendo ambos al término del tiempo reglamentario, 119 giros al circuito de competición.

FELIZ REENCUENTRO

La victoria del binomio tucumano Chico-Blasco, vino a significar un feliz reencuentro con el triunfo de estos excelentes volantes norteños. A Cacho Chico hacía tiempo que no se le daba semejante halago, muy perseguido estos últimos tiem-

corrió por primera vez. El Fiat 128 N° 113 fue un balazo. Recordó su tristeza anterior cuando abandonó en Córdoba el Gran Premio de la Montaña. Pero ahora se sintió ampliamente reconfortado. Los tucumanos me han tratado muy bien, dijo con gentileza.

JORGE RECALDE

CHANGARIN

El bueno de Recalde volvió a Tucumán, pero esta vez para dirigir los equipos que forma-

"TRES HORAS TURISMO NACIONAL"

Organizó: COMPETICION TUCUMAN CLUB

Fiscalizó: FEDERACION ZONAL N° 9

AUTODROMO TUCUMANO — 12-8-73

CLASIFICACION GENERAL

CLASE "B"

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	113	Gammerrmann-Chiavarole	Fiat 128	3h01m27s3	119
2º	105	Massey-Freytes	Renault 12	3h00m23s2	116
3º	107	Mustafá-Biangulli	Renault 12	3h00m45s	116
4º	106	Lange-Iturbe	Renault 12	3h00m50s	116
5º	110	Sola-Brills	Fiat 128	3h01m19s1	116
6º	111	Maresio-Reginato	Fiat 128	3h01m27s4	116
7º	101	Alonso-Boss	Fiat 128	3h00m02s4	115
8º	112	D'Abate-Giménez	Fiat 128	3h00m29s8	112

Promedio del vencedor: 107,016 km/h.

CLASE "C"

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	204	Chico-Blasco	Fiat 125	3h01m01s	119
2º	211	Sancho-Bajo	Fiat 125	3h00m30s4	118
3º	201	Formoso-Palermo	Peugeot 504	3h01m25s4	117
4º	207	Ramallo-Rodríguez	Fiat 125	3h00m44s2	115
5º	203	Acotto-Frasca	Fiat 125	3h00m18s	114
6º	209	J. M. Peluffo-Peluffo	Fiat 125	3h00m55s4	113
7º	206	C. Chiavenato-Chiav'to	Fiat 125	3h00m20s1	112
8º	210	Giménez-Bazzano	Fiat 125	3h00m15s2	109
9º	208	Salim-Menéndez	Fiat 125	3h01m12s	109
10º	205	H. Farina-Colucci	Fiat 125	3h00m23s3	104

Promedio del vencedor: 107,250 km/h.

Zonal



Escena típica en una carrera de larga duración. Gammermann se apresta a dejar el puesto de conducción a Chiavarole

OJO DE AGUA

NO AFLOJES, PIRINCHO

Para el norte argentino, Parra es noticia. Corra o no corra, gane o pierda. De ahí que luego de su abandono en el reciente "III Gran Premio de la Montaña" que consternó a su gran legión de fanáticos seguidores, hubo que saber la verdad sobre lo acontecido a uno de los mejores montañistas del momento dentro del Turismo Nacional. De vuelta a su pago querido, el corresponsal de CORSA estuvo en el Barrio Ojo de Agua, allí donde "reposa el guerrero" y piloto-aviador Pedro Manuel "Pirincho" Parra. El capitán de la escudería deportiva "B. Sivaslián" lleva 5 victorias al hilo y encabeza en la mayor el actual campeonato de la Federación Zonal Nº 9. Si es como para salir en la tapa y a todo color, pensamos. Pero el bueno de Parra nos serenó al atendernos con esa deferencia que es su mejor patrimonio: modestia y contagiosa simpatía.

POR UN PALIER

En concreto, ¿qué pasó en Córdoba?, atacamos. Fue la

rotura del palier que hizo desbocar a mi auto cuando pretendía tomar velocidad, luego de ubicar la tercera y pretender cortar la primera curva a poco de iniciar la carrera. El motor se fue de vueltas y no respondió al comando del volante. La inestabilidad lo envolvió todo y de pronto se me vino una pared encima. Al volar la rueda trasera, se creyó en un primer momento que había sido un perro la causa del inesperado percance. Eduardo Copello se portó muy bien al transportarme para las primeras curaciones, junto a mi acompañante Carlitos Cruzado.

OTRA VEZ

A COMPETIR

Apenas recuperado, afloró de nuevo su indomable espíritu combativo. Parra confirmó que estará frente al volante lo más pronto posible representando a Tucumán que tanto espera de "Pirincho", su ídolo popular, mimado en todo el norte argentino.

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

EN REGULARIDAD HASTA SANTIAGO

En una amable jornada del domingo 19 de agosto pasado,

los corsas agrupados en torno al club Tucumano de Regulari-

dad se fueron hasta Santiago del Estero, en plena competencia, para animar la sexta carrera oficial por el campeonato provincial de la especialidad. Entre ida y vuelta se conformaron 298 kilómetros de recorrido, sorteando 24 autocontroles, 5 controles secretos, 2 zonas de regularidad y otras 2 con promedio impuesto. Participaron numerosos regularistas de distintas categorías que habían partido previamente sobre la ruta nacional Nº 9, rumbo a la capital del río Dulce, frente mismo a las chimeneas del ingenio San Juan. La prueba había comenzado a las 8 y concluyó pasado el mediodía. Por la noche, en la tradi-

cional reunión de camaradería, se entregaron los premios en "El Condado", a los mejores clasificados que fueron los siguientes:

Categoría especial: 1º, Nº 5, Antonio Apud-Domingo Alascio, con 28 puntos; 2º, 1, Gómez Guchea-G. Guchea, 50; 3º, 2, Doz-Cortez, 59; 4º, 3, A. Pintado-Olga Pintado, 73; **Tercera categoría:** 1º, Nº 24, Caram-Aráoz, 25 puntos; 2º, 21, Gómez-J. Gómez, 29; 3º, 22, Real-Fernández, 94. **Categoría novicios:** 1º, 25, Gómez-Estofan, 78 puntos; 2º, 23, Pablo Voltolina-Meoni, 118. Esta vez fue director general de la prueba, el entusiasta "corsa" ingeniero Jorge Fanjul.

PROVINCIA DE JUJUY

SAN SALVADOR DE JUJUY

HOMENAJE AL EXODO JUJEÑO

Hasta Jujuy se fue la legión de "corsas" tucumanos para tributar ellos también su home-



Cacho Chico, de la Peña "El Vértigo Tucumano", vencedor en Jujuy.

naje al "Exodo Jujeño", aquel magno acontecimiento que posibilitó luego los triunfos de Tucumán y Salta por los Ejércitos de la Libertad, allá por 1812 y 1813. En lo deportivo, la Asociación de Volantes Jujeños con el arrime de las Federaciones Zonales 9 y 10, ha-

bía dispuesto una trezada de esas que no se empanan, con lo mejor de la región. Y allí estuvieron entreverados en una sola polvareda, santiagueños y tucumanos, salteños y jujeños, como en aquellos tiempos, todos cinchando para el mismo lado. De semejante ruidaje, surgió la figura del tucumano José Rodolfo "Cacho" Chico que con su Fiat 125 Nº 203, levantó la bandera de la Peña "El Vértigo Tucumano" hasta el podio de los triunfadores. Le había ganado nada menos que al crédito local, el jujeño "Pipo" Martínez por escasos 4 segundos en un final electrificante. El protegido de "Aparicio y Cía", en la mayor, marcó también el record de vuelta para el circuito de 1.630 metros, con 1m22s, en el noveno giro de las 25 vueltas para la única serie. Al principio picó Pipo Martínez en punta y se fue veloz seguido por Emilio Ramallo y Andrés López López, mientras Cacho Chico arrancó en cuarto lugar, seguido por Salim, Peluffo, todos con Fiat 125, y Formoso con el único Peugeot 504. Con algunas variantes se llegó a la 11ª vuelta cuando en

actividad zonal

momentos de gran emoción, el tucumano Cacho Chico arremetió con todo y en el primer curvón por la cuerda, superó en gran forma al Fiat de Pipo Martínez quedando puntero absoluto, privilegiada posición que no abandonó hasta el banderazo final en medio de la indescriptible algarabía de sus adictos.

GUILLERMO ALONSO

EN LA "B"

A la clasificación original en la clase menor, donde se daban 1º y 2º a Claudio Jiménez y Miguel A. Biagioli, ambos con Fiat 128 IAVA, hubo que modi-

teria, observó la tapa de cilindros de los dos primeros de esta clase. Declaró al correspondiente de CORSA, que ambos casos no encuadraban en el art. 4º, inc. c), del reglamento de la categoría del Turismo Nacional. En la mayor no hubo observaciones y, con respecto a la clase menor, el "piojo" Biagioli reconoció con caballerosidad que "nada sabía del asunto ya que el auto se lo había dado la agencia".

¿LA "TARGA FLORIO"?

El circuito donde se corrió en Jujuy, en esa jornada del 19 de agosto pasado, pareció en un momento la famosa "Tar-

tigo de todo lo habitual de la categoría. Es decir, máquinas cada vez más modernas, pilotos más afianzados, organización y fiscalización a la perfección, y como no podía ser de otra manera, marco especial conformado por más de diez mil espectadores que dejaron en recaudación una cifra aproximada a los diez millones.

Y como la paridad entre varias máquinas se sigue dando, esta vez el turno de ganar le tocó a Bonelli, con un chasis similar a un Crespi y con un motor (atención a esto) Renault 12 adquirido a Osvaldo Antelo, de preparación similar a los de F-2. Ya en las pruebas de clasificación había marcado el mejor tiempo: 56s 4/10.

La primera serie también le correspondió, aunque aprovechando la rotura del motor de Mantegazza. La segunda batería fue para José Luis Gallo (con el ex F-2 de "Cocho" López), siguiéndole Bouvet y Héctor Niemitz que debutaba.

El repechaje le correspondió a Luis Bourdet, y escoltándolo Hernán Boteri. En la final tomó la delantera Jorge Tettamanzi, pero rápidamente fue desplazado por Bonelli, que hizo prevalecer la diferencia de su R-12 con el motor Jeep del santafesino. Muy importante fue lo realizado por Héctor Niemitz, que con buen ritmo se mantuvo siempre en los primeros puestos, y finalmente se ubicó tercero.

CLASIFICACION GENERAL

ORGANIZO: ASOCIACION VOLANTES JUJEÑOS
TURISMO NACIONAL INTERZONAL
FEDERACIONES 9 Y 10 — 19-8-73

CATEGORIA "B"

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Claudio Jiménez(*)	Fiat 128	17m 15s
2º	Miguel A. Biagioli(*)	Fiat 128	17m 16s
3º	Guillermo Alonso	Fiat 128	17m 17s
4º	Carlos D'Abatte	Fiat 128	17m 31s
5º	Tezano Pintos	Fiat 128	17m 33s
6º	Christian Lange	Renault 12	17m 52s

(*) Fueron desclasificados, quedando primero Guillermo Alonso.

CATEGORIA "C"

1º	"Cacho Chico"	Fiat 125	34m 54s
2º	Pipo Martínez	Fiat 125	34m 58s
3º	Andrés López López	Fiat 125	35m 32s
4º	Emilio Ramallo	Fiat 125	35m 47s
5º	Juan Peluffo	Fiat 125	35m 59s
6º	Rubén Salim	Fiat 125	36m 09s

ficar para clasificar ganador al tucumano Guillermo Alonso, en tercer lugar, también con 128, en 17m17s, para las 12 vueltas. Su IAVA registró el record de vuelta para la categoría, en la cuarta, con 1m24s 1/5. El comisario técnico don Héctor Garbero, un tucumano de reconocida capacidad en la ma-

ga Florio". Los autos pasaban en medio de las casas y con el público apostado sobre los mismos cordones callejeros. Si es por ese motivo que no se corre más la tradicional carrera europea, sospechamos que aquí tampoco se deben habilitar semejantes escenarios. Los comentarios huelgan.

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE (10 vueltas)

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	Próspero Bonelli	9m 44s
2º	Jorge Tettamanzi	9m 48s 3/5
3º	Reinaldo Vaccalluzzo	9m 50s

SEGUNDA SERIE (10 vueltas)

1º	José Luis Gallo	9m 52s 2/5
2º	Jorge Bouvet	9m 56s 3/5
3º	Héctor Niemitz	9m 59s

Promedio del ganador: 111,627 kilómetros por hora.

FINAL

1º	Próspero Bonelli	24m 16s 3/5
2º	Jorge Tettamanzi	24m 19s 3/5
3º	Héctor Niemitz	24m 40s

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Jorge Tettamanzi	68,50
2º	Jorge Ravassi	61
3º	Reinaldo Vaccalluzzo	47
4º	Hugo Bouvet	41
5º	Carlos Mantegazza	39

PARANA

PREMIO CORONACION

Mientras continúa el desarrollo de los campeonatos de Motociclismo y de Fórmula Entrerriana, sus dirigentes ya están trabajando para las últimas pruebas de dichos certámenes, o sea, lo que comúnmente se denomina "Premio Coronación".

Tal cual ocurre desde hace varios años, estas tradicionales competencias son organizadas por aquella institución que la gane en la respectiva licitación. Es así que la Asociación Entrerriana de Motociclismo ha

anunciado que el Premio Coronación se realizará el día 11 ó 18 de noviembre, y que las entidades que hayan realizado una carrera como mínimo en la temporada tendrán derecho a presentarse a la licitación para aspirar a efectuar dicha prueba. El plazo vence el 30 de septiembre. Por su parte, la Unión de Volantes Entrerrianos llevará a cabo su jornada final el 18 de noviembre, y las instituciones podrán presentar sus ofertas hasta el 31 de agosto.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

LA CLARITA

BONELLI TOTALMENTE RENOVADO

Los 1.840 metros del circuito de La Clarita fueron testi-

gos de una nueva fecha de la Fórmula Entrerriana. Pero tes-

PARANA

MOTOCICLISMO POR EL CAMPEONATO

La séptima fecha del Campeonato Entrerriano de Motociclismo se llevó a cabo en Paraná con la fiscalización de la Asociación Entrerriana de Motociclismo. Nuevamente se hi-

cieron presentes pilotos de las otras provincias que animan fecha a fecha esta jornada, y en esta oportunidad se destacaron sobremanera Remigio Sieber y Jorge Falasconi.



"Farrucho" Tomba, el pampeano que se adjudicó las dos competencias de Turismo Cafetera.

Banco Nación organizó un festival mecánico que se disputó en las pistas del Aero Club de General Alvear. En la oportunidad estuvo presente la firma Stabio S. A. con el "Premio Massey Ferguson".

Una cantidad de público pocas veces vista en esta ciudad dio brillante marco a la competencia, cuya organización no mostró grieta alguna.

Pese a no haberse suministrado cifras oficiales, se pudo saber que la recaudación su-

peró los cincuenta mil pesos ley.

El pampeano "Farrucho" Tomba se alzó con el triunfo en las dos pruebas de Cafeteras, es decir hasta el modelo 1927 y 1933; en cuanto a Fomento, el triunfo correspondió a Vicente Da Vila, en tanto que el santafesino Juan C. Rodríguez venció en Turismo hasta 2 litros, preparación libre, y el bonaerense Darío Iglesias fue el ganador de Turismo de Carretera "capot cerrado".

CLASIFICACIONES

CATEGORIA 103 cm³

PRIMERA SERIE

- 1º Norberto Gatti
- 2º Jorge Falasconi
- 3º Héctor Viden

SEGUNDA SERIE

- 1º Víctor Pedrazzoli
- 2º Néstor Braccone
- 3º Jorge Calandra

FINAL

- 1º Jorge Falasconi
- 2º Remigio Sieber
- 3º Víctor Pedrazzoli
- 4º Julio Gebart
- 5º Néstor Braccone

CATEGORIA 125 cm³

PRIMERA SERIE

- 1º Jorge Falasconi
- 2º Julio Gebart
- 3º Hugo Risetto

SEGUNDA SERIE

- 1º Remigio Sieber
- 2º Néstor Braccone
- 3º Héctor Mondolo.

FINAL

- 1º Remigio Sieber
- 2º Jorge Falasconi
- 3º Julio Gebart

CATEGORIA 200 cm³

PRIMERA SERIE

- 1º Remigio Sieber
- 2º Leonardo Moser
- 3º Jorge Falasconi

SEGUNDA SERIE

- 1º Héctor Mondolo
- 2º Alfredo Niz
- 3º Gualberto Guerra

FINAL

- 1º Héctor Mondolo
- 2º Jorge Falasconi
- 3º Alfredo Niz

CAMPEONATOS

CATEGORIA 103 cm³

1º Néstor Braccone	50
2º Jorge Falasconi	47
3º Héctor Viden	37
4º Juan C. Santana	23

CATEGORIA 125 cm³

1º Julio Gebart	68
2º Héctor Mondolo	57
3º Jorge Falasconi	44
4º Néstor Braccone	22

CATEGORIA 200 cm³

1º Héctor Mondolo	58
2º Leonardo Moser	56
3º Julio Gebart	31
4º Néstor Braccone	26

CLASIFICACIONES OFICIALES

CAFETERAS HASTA EL MODELO 1927

- 1º "Farrucho" Tomba (La Pampa)
- 2º Alfredo Cogo (Gral. Alvear)
- 3º Ricardo Koler (La Pampa)
- 4º Oscar Colombo (Rivadavia-Mendoza)
- 5º Roberto Tornello (Guaymallén-Mendoza)

CAFETERAS HASTA EL MODELO 1933

- 1º "Farrucho" Tomba (La Pampa)
- 2º Jorge de la Rosa (Gral. Alvear)
- 3º Jorge Marini (Mendoza)

CATEGORIA FOMENTO

- 1º Vicente Da Vila (Mendoza)
- 2º Jorge Gelabert (Mendoza)
- 3º Juan Manuel Bosca (Palmira-Mendoza)

TURISMO HASTA 2.000 CM3 PREPARACION LIBRE

- 1º Juan Carlos Rodríguez (San Rafael)
- 2º Juan Marón (Rivadavia-Mendoza)
- 3º Enio Calzetti (Rivadavia-Mendoza)
- 4º Daniel Di Césare (Rivadavia-Mendoza)

TURISMO DE CARRETERA "CAPOT CERRADO"

- 1º Darío Iglesias (Buenos Aires)
- 2º Héctor Sammartino (Mendoza)
- 3º Ricardo Peduzzi (Buenos Aires)
- 4º Jorge Pena (h) (Mendoza)
- 5º Carlos Alberto Zocco (Mendoza)

PROVINCIA DE MENDOZA

GENERAL ALVEAR

PREMIO MASSEY FERGUSON

Conmemorando el 59º aniversario de la fundación de esta

ciudad del sur mendocino (el pago de los Manzano), el Club

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EZEIZA

ABOY TRIUNFADOR EN AUTOPARQUE

A partir de esta última fecha de Autoparque, el futuro de la Fórmula 07 puede llegar a ser sensacional. El record de inscriptos del pasado domingo 12 de agosto da prueba del brillante panorama que nos presenta la categoría. Todo comienza en una indudable paridad mecánica, que da la posibilidad de tener en cada prue-

Justamente en cuanto a los accidentes que se sucedieron en esta serie, es de destacar la no existencia de una ambulancia en el momento de la espectacular pifia que protagonizaron Arroyo y Carrere. Por suerte los pilotos no necesitaron de sus servicios, ya que salieron ilesos pese a lo grave del accidente. De todas mane-



Primera vuelta en la final de Cafeteras. Los Grossich enseñan el camino, atrás Aldaya. Entre estos dos Chevrolet se centraría la emoción de la final.

ba varios autos con posibilidades de punta. Además de la fisonomía propia que presenta la especialidad en su interesante lucha de marcas: Renault, Citroën, De Carlo y las infaltables Bolitas en una puja continua por el podio.

Fue necesario realizar cuatro series y dos repechajes para llegar a 16 autos en la línea de largada de la final. De las cuatro series disputadas sobre diez vueltas se clasificaron los doce mejores tiempos, en tanto que de cada repechaje los dos primeros.

No compartimos la idea de los dos repechajes, que sin duda hicieron perder mucho tiempo. La manera más lógica podría haber sido que se clasificaran dos autos más en las series y de esta manera correr un solo repechaje.

Por el lado de las Cafeteras también tuvimos la suerte de un buen espectáculo salvo la accidentada segunda serie, que dejó fuera de carrera a uno de los principales actores: Jorge Laurencó.

ras esto no puede volver a suceder en Autoparque, no importa en este caso si la culpa estuvo de parte de los organizadores o fue irresponsabilidad de las personas que tenían a cargo la ambulancia que llegaron demasiado tarde a la competencia, sino tenerlo muy en cuenta para que no ocurra nunca más.

Ahora sí, vamos al asunto: las cuatro series de 07 determinaron de acuerdo a los mejores tiempos el orden de largada de la Final. Motivo por el cual puede considerarse a la citada final sobre diez giros, a la carrera propiamente dicha y a las series como una prueba de clasificación. Estas últimas fueron dominadas ampliamente por Héctor Sánchez y Carlos Aboy que tuvieron más de diez segundos de ventaja con respecto al resto. Diferencia escalofriante que los indicaba como principales candidatos para la final.

Alberto Aguila tuvo a su favor el tercer tiempo, obtenido gracias a su primer puesto en

la tercera serie. Después se escalonaban los tiempos de Luna, González, Filardi y Ricardito Núñez. Luna, por medio de su triunfo en la primera serie. González con su tercer puesto en la serie más rápida hizo mejor tiempo que Filardi y Núñez primero y segundo respectivamente en la segunda serie; que a la postre fue la más lenta de todas.

La final tuvo el desarrollo lógico que evidenciaron las series clasificatorias. De entrada se mandaron a mudar Sánchez y Aboy entablando una agradable lucha, que recién se definió en las últimas vueltas después del abandono del "Pata" Sán-

vo en la línea de largada a su principal defensor: Carlos Moralejo.

Juan Aldaya y los "hermanos Grossich" fueron lo mejor de la tarde en cafeteras. Nos brindaron un gran espectáculo en las quince vueltas finales, la primera parte de ellas fueron punteadas por los Grossich, asediados, en todo momento, por Aldaya que al promediar la carrera ya había logrado para él una importante victoria, máxime para un piloto desconocido en la categoría. Los hermanos Pierini siguen arrojando, esta vez con un tercer puesto y una buena labor juntamente con Carlos



Alberto Aguila nuevamente segundo, un Fiat que tira unas cuantas vueltas sumado a una impecable conducción.



Aquí sí, en primer plano, el ganador en Cafeteras, Juan Aldaya, un "tapado" que dio el "batacazo" en Autoparque.

chez, puntero hasta el momento. De ahí en más al Renault de Aboy se le hizo fácil el podio. Aguila volvió a clasificar el mejor Fiat 600, mientras que Badiali y Filardi lucharon todas las vueltas por obtener la tercera colocación: Badiali lo superó por sólo un segundo. Quinto, sin mucha potencia pero en muy buena actuación, Ricardo Núñez.

En cafeteras fue nuevamente un amplio dominio de los chivos, esta vez fueron para la marca los siete primeros puestos. La marcha del óvalo no tu-

Penna, que a pesar de largar muy retrasado se mandó una linda escalada que terminó en la cuarta colocación a cuatro segundos de los Pierini.

Lástima por Alfredo Laurencó y Carlos Moralejo, el primero rompió peligrosamente la dirección en la segunda serie, con un fuera de pista sin consecuencias para el piloto. Moralejo rompió el motor en las pruebas de clasificación. De todas maneras estos abandonos no empañan la actuación de Aldaya, que anduvo como los dioses.



Ferola en tenaz persecución. Durante la primera serie éste fue el mejor espectáculo. Pérez y Ferola en un vibrante duelo que se definió casi en el final.

CLASIFICACION FINAL

FORMULA 07

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	9	Carlos Aboy	Renault	11m18s1/10	15
2º	38	Alberto Aguila	Fiat 600	11m25s2/10	15
3º	67	Elvio Badiali	Fiat 600	11m32s	15
4º	2	Héctor Filardi	De Carlo	11m33s	15
5º	75	Ricardo Núñez	Fiat 600	11m44s	15
6º	76	Miguel González	Fiat 600	11m46s2/10	15

Promedio: 74,660 kms./h.

CAFETERAS 1927

1º	100	Juan Aldaya	Chevrolet	10m48s 4/10	15
2º	36	"Hermanos Grossich"	Chevrolet	10m51s 1/10	15
3º	53	"Hermanos Pierini"	Chevrolet	10m55s	15
4º	17	Carlos Penna	Chevrolet	10m59s	15
5º	8	Oswaldo Yracet	Chevrolet	10m08s	15
6º	15	Nicolás Chavdaroff ..	Chevrolet	11m08s 2/10	15

Promedio: 78,117 kms./h.

A. GONZALEZ CHAVES

CASTELLANO Y FEROLA DOMARON EL PINGÜINO

El Club Independencia de Adolfo González Chaves hizo disputar en su magnífica pista denominada "El Pingüino" una nueva fecha por el campeonato zonal de A.Z.A. para cafeteras y turismo Marysierras, siendo los ganadores (ya repetidos por cierto) el campeón Castellano y el necochense Eduardo Ferola, quien al comando del poderoso ex Ketchun que perteneciera a Gallinotti parece querer reeditar los anteriores éxitos y triunfos de esta máquina ganadora en casi todos los circuitos zonales, pero muy difícil de dominar.

Ya por la mañana en las pruebas clasificatorias, estos dos volantes obtuvieron los mejores tiempos (49m1|5 y 48m1|5 respectivamente), si bien los demás competidores abundaban en cantidad y calidad, ya que casi 20 máquinas en cada categoría con la presencia de las más destacadas figuras hacían prever una interesante lucha, para deleite de la enorme cantidad de público asistente que había dejado en las boleterías en concepto de entradas la suma de CINCO MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS, con la aclaración de

que por ser el Día del Niño los menores de quince años no pagaron entrada.

La primera serie de cafeteras fue ganada por el necochense Domingo Pico, que se dio el lujo de postergar en leal competencia a Oscar Castellano, Héctor Laurenti, Miguel Ceirano y José Solís.

La segunda batería fue ganada por el volante local Carlos Caprile en meritoria consagración ante Alfredo Menone, Juan Landa, Jorge Reymonte. El repechaje permitió a Sebastián Eder pasar a la final, ya que en la serie mientras iba punteando se vio obligado a desertar por problemas mecá-

una vibrante lucha entre Ferola y Pérez que se alternaron en el liderazgo, pero faltando dos giros un trompo de Pérez lo relegó y ganó Ferola, seguido por Mario Di Nezio, Edgardo Lavari y José González. La segunda serie también tuvo su emoción por la lucha entre Occhionero y Salerno, y similar a lo acontecido en la anterior, un trompo de Occhionero lo relegó ganando Raúl Salerno, seguido por Norberto Pascuali, Alberto Badie y Alberto Occhionero.

El repechaje hace que José Duana integre el grupo de las 12 máquinas que largan la final y desde la bajada de ban-



Comprometido en el campeonato de Estancia Chica, Carlos Aboy hacía mucho que no competía por estos pagos. Vino y con la contundencia de siempre se adjudicó la 07. Aunque el "Pata" Sánchez le hizo pegar un lindo susto.

nicos, si bien tampoco tuvo fortuna pues en el momento de ir a largar la final el motor se le clavó y tampoco pudo participar.

La final con los 11 mejores tiempos se largó y nuevamente Pico tomó la delantera, aunque un par de circuitos después es desplazado por Castellano y luego se vive un momento de suspenso ante el vuelco y choque de las máquinas de Caprile y Laurenti, pero afortunadamente sin problemas personales para los pilotos.

Castellano cada vez alejándose más y la lucha por la segunda posición queda entablada entre Pico y Menone, hasta que problemas mecánicos obligan a desertar a Pico, y Reymonte, que venía recuperando terreno, logró ubicarse en la segunda posición, hasta que la bandera a cuadros señaló la finalización sin otras variantes de importancia.

Referente a los Turismo Mar y Sierras, la primera serie es

dera se adueñó de la punta Ferola, y pese a las arremetidas de Occhionero, éste no consiguió desplazarlo.

Un roce entre Lavari y Rodríguez hizo que ambas máquinas queden en el medio de la pista, pero afortunadamente no pasó nada y la carrera continuó; cuando se llevaban corridos 10 giros, la máquina de Occhionero reventó una cubierta que los hace detener en boxes perdiendo emoción la competencia, quedando así la expectativa circunscripta a los puestos de retaguardia entre Salerno, Pérez y González, que así llegan ubicados en la final.

Como decíamos al principio, una cantidad impresionante de público y vehículos, circundando una de las mejores pistas de la provincia, perfectamente asentada y que pese al fuerte viento reinante permitió correr sin inconvenientes, y un parque de casi 40 máquinas, hicieron merecido marco a la gente del Club Independencia de Adolfo

actividad zonal

González Chaves, que con dedicación y cariño al automovilismo presentó una magnífica jornada, verdadero ejemplo del llamado automovilismo "chaca-

chero" que sería interesante aprovecharan otras entidades que son poseedoras de un mayor renombre, automovilísticamente hablando.

600. El mismo constará de tres pruebas, las que se llevarán a cabo los días 9 de septiembre, 7 de octubre y 11 de noviembre. El circuito a utilizarse será el N° 2, totalmente pavimentado, del autódromo del ACRC.

Las inscripciones se pueden hacer llegar hasta la sede del club organizador y las mismas se recepcionarán hasta las 10 horas del día anunciado para la realización de la competencia. El costo es de 20 pesos ley. Solamente serán aceptados debutantes o corredores que no hayan ganado ninguna carrera por campeonatos zonales.

Se ha establecido el siguiente puntaje para cada carrera: al 1º, 20 puntos; al 2º, 15; al 3º, 12; al 4º, 9; al 5º, 6; al 6º,

5; al 7º, 4; al 8º, 3; al 9º, 2; al 10º, 1, y al 11º, 0,0 punto.

Será obligatorio el uso del casco protector y cinturón de seguridad, como así también el vehículo deberá contar con extinguidor contra incendio (no se podrá llevar en su lugar baldes con arena).

En lo que hace al aspecto técnico, el vehículo deberá mantener su aspecto interior y exterior, permitiéndose el cepillado de la tapa de cilindros (la del baúl, no) hasta 1 mm de su medida de origen.

Para mayores datos, los interesados pueden solicitar el reglamento en la sede del ACRC, Rivadavia 331, de Río Cuarto. Nos vemos entonces el 9 de septiembre.

CLASIFICACION FINAL

CAFETERAS

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Oscar Castellano	Internacional	12m48s
2º	Jorge Reymonte	Chevrolet	13m12s2/5
3º	Alfredo Menone	Dodge	13m23s4/5
4º	Julio Quintana	Chevrolet	13m39s3/5
5º	Juan Landa	---	---
6º	Miguel Ceirano	---	---
7º	Rubén Caldera	---	---

Promedio del ganador: 101,672 km/h.

FINAL TURISMO MAR Y SIERRAS

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Eduardo Ferola	Ford	12m35s
2º	Raúl Salerno	Chevrolet	12m47s4/5
3º	E. Pérez (con vts. perdidas)	Ford	12m51s1/5
4º	José González	---	---
5º	Mario Di Nezio	---	---
6º	Norberto Pascuali	---	---
7º	José Duana	---	---

Promedio del ganador: 103,422 km/h.

CAMPEONATO DE A.Z.A.

TURISMO MAR Y SIERRAS — PUNTAJE DE 9 COMPETENCIAS

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Alberto Occhionero	78
2º	Edgard Pérez	66
3º	Eduardo Ferola	52
4º	Raúl Salerno	38
5º	Mario Di Nezio	26
6º	José González	12
7º	Santos Bossone	10
8º	Julio Gallegos	6
9º	Carlos Cesáreo	3
9º	Alberto Zabala Urriza	3
11º	Daniel Mestellán	1.50
12º	Paúl Hansen	1
12º	Norberto Pascuali	1
12º	Carlos Pico	1
12º	Jorge Suárez	1

CATEGORIA CAFETERAS — PUNTAJE DE 9 COMPETENCIAS

1º	Oscar Castellano	89
2º	Jorge Reymonte	72
3º	Sebastián Eder	51
4º	"El Gaucho"	26
5º	Domingo Pico	15
6º	Julio Quintana	6.50
7º	Carlos Capriole	6
7º	Eduardo Finochio	6
7º	Héctor Laurenti	6
7º	Alfredo Menone	6
7º	Alberto Occhionero	6
12º	José Solís	4

PROVINCIA DE SANTA FE

SAN JERONIMO NORTE

MARTELIER CON SU BOLITA MAGICA

Con gran éxito se llevó a cabo en San Jerónimo Norte la prueba automovilística reservada para máquinas Fiat 600 Standard, organizada por el Motor Club y que contó con buen número de inscriptos y la presencia de una gran cantidad de aficionados.

Se realizaron series, repechaje y una final en un circuito de 1.100 metros ubicado en el

Campo Municipal de San Jerónimo Norte. La fiesta resultó completa ya que el día fue de brillante sol, que colaboró con esta carrera, tantas veces postergada por el mal estado del tiempo. Alrededor de 900.000 pesos moneda nacional se recaudaron y nada empañó la jornada.

Los resultados generales fueron los siguientes:

PRIMERA SERIE

- 1º Guido Martelier
- 2º Raúl Colombo
- 3º "Beto Roberto"

Promedio del ganador: 83,400 kms./h.

SEGUNDA SERIE

- 1º "Pelusa" Perren
- 2º Hugo Albretch
- 3º Manuel Bien

Promedio del ganador: 83,200 kms./h.

REPECHAJE

- 1º Jorge Rochia
- 2º "Pimienta"

FINAL

- 1º Guido Martelier
- 2º "Pelusa" Perrén
- 3º Raúl Colombo
- 4º Jorge Rochia
- 5º "Beto Roberto"
- 6º Hugo Albrecht

Promedio del ganador: 83,800 kms./h.

PROVINCIA DE CORDOBA

RIO CUARTO

REGLAMENTO DEL PRIMER CAMPEONATO DE FIAT 600

Hace pocos días el Automóvil Club Río Cuarto dio a co-

nocer el reglamento general del Primer Campeonato de Fiat

MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FORD			JEEP			403	1960/1	10.500	C. Country	1972	43.000
4 p.	1951	5.000	IKA carrozado	1957	4.200	403	1962	11.000	RENAULT		
4 p.	1953	5.500	IKA	1958	4.500	404	1962	13.000	Dauphine	1963	5.000
4 p.	1954	5.500	IKA	1959	5.000	403	1963	12.000	4 L.	1963	7.000
Coupé sedan	1954	6.000	IKA	1960	6.000	404	1963	16.000	Gordini	1963	7.000
4 p.	1955	6.000	IKA	1961	7.000	404 Rural	1963	16.000	4 L.	1964	8.000
Fairlane 8 aut.	1957	6.500	IKA	1962	8.000	403	1964	14.000	Dauphine	1964	6.000
Fairlane 500 8 a.	1958	6.500	IKA	1963	9.000	404 3 banc.	1964	17.000	Gordini	1964	8.000
Fairlane 8 mec.	1958	7.000	IKA	1964	10.000	404 5 banc.	1964	18.000	4 L. 3 veloc.	1965	9.000
Galax. 6 mec.	1960	8.000	IKA	1965	11.000	403	1965	15.000	4 L. 4 veloc.	1965	7.500
Galax. 8	1960	8.000	IKA	1966	12.000	404 Standard	1965	20.000	Gordini	1965	10.000
Galax. 6	1961	9.000	IKA	1967	13.000	404 Standard	1966	22.000	Dauphine	1965	9.000
Galax. 8 aut.	1961	9.000	IKA	1968	14.000	404 de Lujo	1966	23.000	Gordini	1966	11.000
Falcon	1962	18.000	IKA	1969	15.000	404	1967	24.000	Dauphine	1966	12.000
Falcon Standard	1963	20.000	IKA	1970	17.000	404 G Lujo	1967	25.000	4 L.	1966	10.000
Falcon de Lujo	1963	21.000	IKA	1971	19.000	404	1968	26.000	Gordini	1967	10.000
Falcon Standard	1964	22.000	IKA	1972	21.000	404 G. Lujo	1968	27.000	4 L.	1967	9.000
Falcon de Lujo	1964	23.000				404 Standard	1969	28.000	Renault 850	1967	11.000
Falcon de Lujo	1965	25.000	MERCEDES BENZ			404 Grand Prix	1969	29.000	Gordini	1968	11.000
Falcon Futura	1965	26.000	170 diesel	1954	6.000	504 De Lujo	1969	31.000	4 L.	1968	12.000
Falcon Standard	1965	22.000	180	1954	6.500	504 Súper Lujo	1969	32.000	850	1968	12.000
Falcon Standard	1966	24.000	170	1955	6.500	404 Standard	1970	30.000	Gordini	1969	15.000
Falcon de Lujo	1966	28.000	180	1955	7.000	404 Grand Prix	1970	31.000	R 4	1969	17.000
Falcon Futura	1966	29.000	300	1955	7.000	504 De Lujo	1970	36.000	850	1969	13.000
Falcon de Lujo	1967	30.000	219 naftero	1959	18.000	504 Súper Lujo	1970	37.000	850	1970	15.000
Falcon Standard	1967	27.000	220	1959	19.500	404	1971	32.000	Gordini	1970	17.000
Falcon Futura	1967	31.000	220 S coupé	1961	20.000	Le Mans	1971	33.000	R 4	1970	19.000
Falcon de Lujo	1968	33.000	220 S 4 p.	1961	18.000	504 de Lujo	1971	38.000	R 6	1970	25.000
Falcon Standard	1968	29.000	220	1962	18.000	504 Súper Lujo	1971	39.000	4 S	1971	22.000
Falcon Futura	1968	34.000	220 S 4 p.	1962	18.400	404 De Lujo	1972	32.000	R 6	1971	26.000
Rural	1968	35.000	220 SE	1962	21.500	404 G.P.	1972	36.000	R 12	1971	33.000
Falcon Standard	1969	32.000	220 S 4 p.	1963	22.800	504 De Lujo	1972	40.000	4 S	1972	23.000
Falcon Futura	1969	37.000	220 SE coupé	1963	30.000	504 Súper Lujo	1972	42.000	R 6	1972	29.000
Rural	1969	38.000	220 SE coupé	1964	38.000	404 Diesel	1972	38.000	R 12	1972	35.000
Falcon de Lujo	1969	36.000	22 S	1964	41.000						
L. T. D.	1969	33.000	220 S	1965	36.000	RAMBLER			SIMCA		
Fairlane 500	1969	27.000	250 SE	1965	30.000	Classic Custom	1962	14.000	4 p.	1956	3.800
Fairlane Luxe	1969	25.000	250 S 4 p.	1966	35.000	C. Country	1962	15.000	Rural	1956	4.500
Falcon Standard	1970	34.000	250 SE 4 p.	1966	45.000	Ambassador 990	1963	14.500			
Falcon de Lujo	1970	39.000	250 SE coupé	1966	54.000	C. Custom 1ª S.	1963	15.000	TAUNUS		
Falcon Futura	1970	40.000				C. Custom	1963	17.000	17 M Rural	1960	6.500
Rural	1970	41.000	MORRIS			C. Country 660	1963	13.000	17 M 2 p.	1961	7.000
L. T. D.	1970	37.000	4 p.	1966	16.000	De Luxe 550	1963	16.000	17 M 4 p.	1961	7.500
Fairlane 500	1970	30.000	Traveller	1966	16.000	Ambassador 990	1964	16.000	17 M 2 p.	1962	8.000
Fairlane Luxe	1970	27.000	4 p.	1967	18.000	C. Custom 660	1964	18.000	17 M Rural	1962	8.000
Falcon Standard	1971	36.000				C. Country 660	1964	14.000			
Falcon de Lujo	1971	41.000	NSU			De Luxe 550	1964	17.000	TORINO		
Falcon Futura	1971	42.000	24 HP	1958	3.000	C. Custom 660	1965	17.000	300 4 p.	1967	19.000
Rural	1971	43.000	34 HP	1960	3.500	C. Country 660	1965	19.000	380 S 4 p.	1967	25.000
Fairlane 500	1971	34.000	34 HP	1961	3.800	Ambassador 990	1965	17.000	380 2 p.	1967	20.000
LTD	1971	42.000	Sport Prinz	1961	5.200	De Luxe 550	1965	14.000	380 W 2 p.	1967	27.000
Fairlane 500	1972	38.000	34 HP	1962	4.200	Ambassador 990	1966	20.000	300 4 p.	1968	21.000
L. T. D.	1972	47.000	34 HP Prinz	1963	4.700	C. Custom 660	1966	19.000	300 S 4 p.	1968	30.000
Falcon Standard	1972	38.000				C. Country 660	1966	20.000	380 2 p.	1968	35.000
Falcon de Lujo	1972	44.000	OPEL			De Luxe 550	1966	15.000	380 W 2 p.	1968	32.000
Falcon Futura	1972	44.000	Rekord 2 p.	1956/7	5.000	Ambassador 990	1967	23.000	300 S 4 p.	1969	34.000
Rural	1972	46.000	Rural	1956/7	5.000	C. Custom 660	1967	20.000	380 2 p.	1969	34.000
			Rekord 2 p.	1958	7.000	C. Country	1967	23.000	380 W 2 p.	1969	36.000
GRACIELA			Rural	1958	7.000	De Luxe 550	1967	16.000	L. 4 p.	1970	45.000
2 p.	1958	2.000	Rekord 2 p.	1959	7.500	Ambassador 990	1968	27.000	GS. 2 p.	1970	35.000
2 p.	1960	2.500	Rural	1959	7.500	C. Custom 660	1968	22.000	S. 4 p.	1970	32.000
GW. Wartburg	1962	3.000	Rekord 2 p.	1960	8.000	C. Country	1968	30.000	TS. 2 p.	1970	44.000
			Rural	1960	8.000	De Luxe 550	1968	20.000	TS. 4 p.	1970	40.000
ISARD			Rekord 2 p.	1961	8.300	Ambassador	1969	34.000	L.	1971	32.000
700	1963	2.600	Rural	1961	8.300	C. Country	1969	35.000	S.	1971	41.000
Kombi	1963	3.000	Rekord 2 p.	1962	9.000	C. Custom 660	1969	27.000	TS. 4 p.	1971	46.000
700	1964	3.000	Rural	1962	9.000	Classic 380	1970	30.000	TS. 2 p.	1971	50.000
Kombi	1964	3.200				C. Country	1970	38.000	GS. 2 p.	1971	52.000
1204	1964	3.900	PEUGEOT			Ambassador 380	1970	40.000	L.	1972	35.000
700	1965	3.400	203	1956	5.000	Ambassador	1971	44.000	S.	1972	44.000
Kombi	1965	4.400	403	1956/7	8.000	C. Country	1971	41.000	TS. 4 p.	1972	49.000
1204	1965	4.400				Classic 380	1971	33.000	TS. 2 p.	1972	55.000
						Ambassador	1972	50.000	GS.	1972	57.000



**SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD
PARA SU DKW**

**MECANICA INTEGRAL • CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS
IGNACIO GIRÓ**

UGARTECHE 3283 • T. E. 71-4865 • (Altura Avda. Libertador 2900)



RESORTES 8K PARA BUJIAS
(Aleación especial Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre)
• Más Pique Sin Rateo : EL JUEGO \$49,50
• MAS POTENCIA : Adquiéralos en:
AV. DEL TRABAJO 4873 - ALBERTI 1117
CENTENERA 3223 - AV. LA PLATA 1914

sugerencias..

Realización EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989



**CONCESIONARIA OFICIAL
REPUESTOS ACCESORIOS SERVICE**
HONDURAS 4154
T. E. 86-9102/9282



**COLOCACION
EN EL ACTO**



VOLANTES DEPORTIVOS



Fábrica:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572 y 53-3157 - CAPITAL
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA



LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

PALANCA al PISO



UNICA...!
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CASA
VICENTE TIRABASSO
Juan B. Justo 2980/82
Tel. 54-1708 - Capital

Sr. AUTOMOVILISTA

¡No se comprima!



¡Viaje cómodo!



DUERMA Como en su casa!



Hacemos en el día RECLINABLES sus butacas o asiento enterizo

Conversión A CAMA de sus asientos

BUTACAS Y TAPIZADOS RECLINABLES Y GIRATORIAS



RIGLOS 253/55, T. E. 99-5933

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

**su Ford Falcon
6 años más joven!..**



Le quitamos 6 años a cualquiera de las versiones del FORD FALCON Standard - De Luxe - Futura. Es decir, que en su aspecto exterior, el coche desde el modelo 66, lucirá como un.72 De Luxe.

No es magia; simplemente modificamos absolutamente todos los detalles, inclusive faros dobles con luz de iodo, que caracterizan dicho modelo.

Con una inversión que oscila entre los \$ 490.- y 1.600. Ud. valoriza en 6 años más su modelo, además de elevar notablemente su "status". Venga a conversar y tal vez en pocos días, lo verán con coche nuevo...



SU FALCON JOVEN

Av. RIVADAVIA 1879/81 - Lanús Oeste
Tel. 208-4480 y 208-9945



¡LAS FUNDAS DEL AÑO!

y para todo el año

En puro algodón tipo toalla, bouclé, boutone, zig-zag, brocal incaico y escocés

También
TAPIZADOS ANATOMICOS
TECHOS VINILICOS
CUBRE COCHES (telas exclusivas)
CINTURONES DE SEGURIDAD
VOLANTES DEPORTIVOS
APOYA CABEZA
Colocación al instante

PEUFUND S.A.C.I.F.
WARNES 1070
Tel. 55-5234 y 54-5144
ESTACIONAMIENTO PROPIO S/CARGO

PIRELLI



EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU **FIAT**
RECUERDE... COMO SIEMPRE
LA LINEA MAS COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

S.A.C.I.y F.

AV. J. B. JUSTO 6200 • CAPITAL • T. E. 611-5021

<https://www.vistasdeunmauro.wordpress.com>

ENVIOS AL INTERIOR

TC EN AUTO



¿SI O

Producción: Sergio Cornejo y Enrique Sánchez Ortega

**Entrevistamos a los principales protagonistas
amplia serie de respuestas que oscilan entre el sí
permite establecer el término medio
autódromos sin dejar por eso las habituales
estas últimas las imprescindibles -y no**

La idea volvió a circular como reguero de pólvora por el ambiente. La variante de llevar nuevamente los TC al autódromo concitó una polémica que desde hace tiempo permanecía ausente de los corrillos de la gente del TC. Como de costumbre surgieron

inmediatamente los partidarios y los contrarios. El arma fundamental esgrimida por estos últimos es que se trata de una categoría creada exclusivamente para correr en circuitos ruiteros, además que la experiencia indica que de pisar nuevamente la pista volverá a

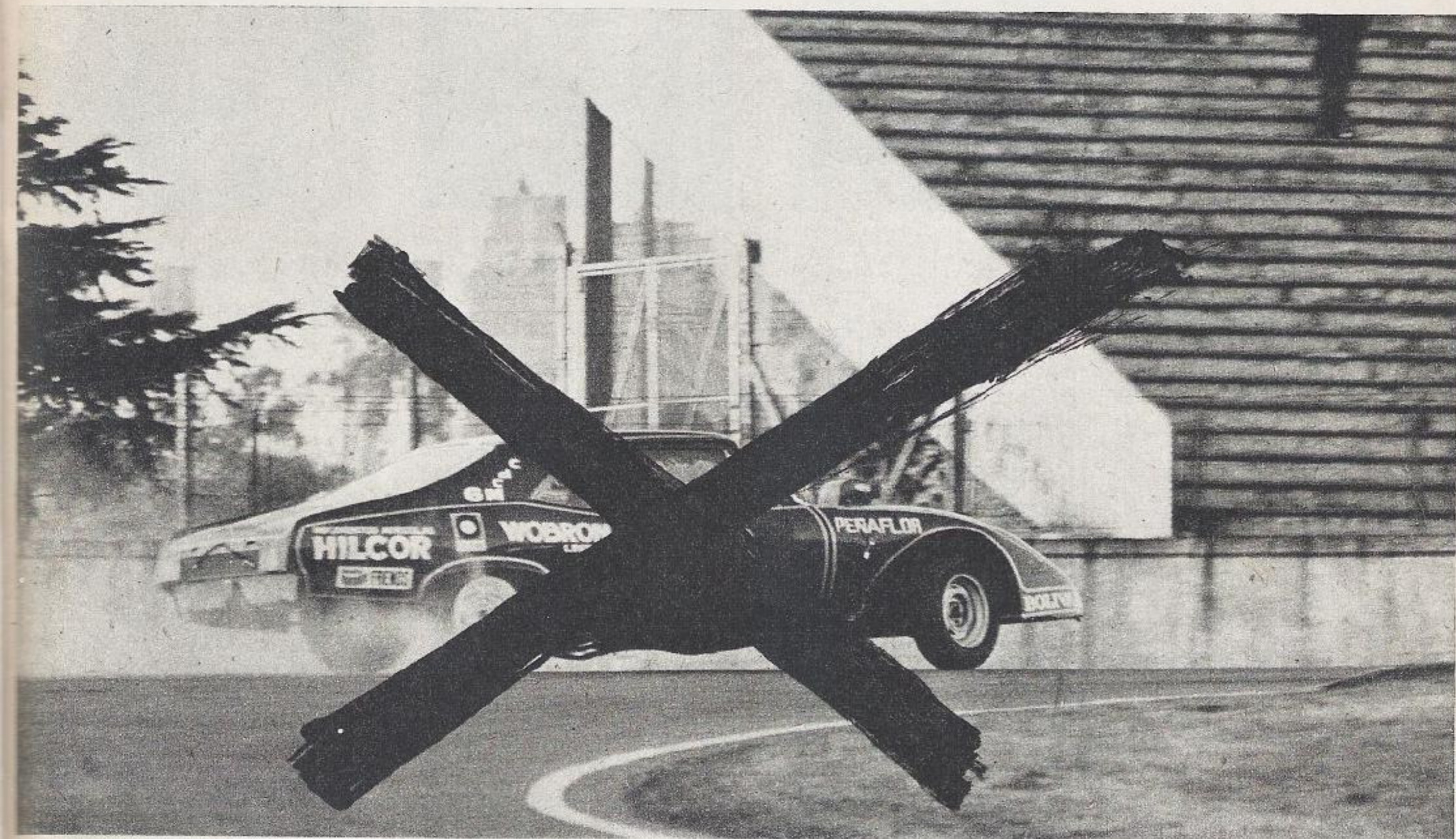
reproducirse, modificaciones reglamentarias de por medio, la situación que terminó con la categoría y dio paso al SP.

Por su parte, los partidarios aducen que de ninguna manera el hecho de volver a los autódromos determina que se excluya definitivamente la ruta.

Se trata simplemente de conformar todas las preferencias, con el argumento sólido que las carreras de pista —dadas las condiciones de paridad que existen actualmente en la categoría— generarían espectáculos muy interesantes y captar así el interés masivo.

ESCLARECEDORA

ODROMOS:



NO?

**del cuestionado TC actual y obtuvimos una
y el no. El promedio de la mayoría, sin embargo,
ideal: correr algunas carreras en los
competencias en ruta, aunque exigiendo para
siempre vistas- condiciones de seguridad**

En medio de todo esto surge el tema seguridad como elemento determinante. Los circuitos ruteros no reúnen las condiciones ideales en cuanto a esto se refiere. Lógicamente la situación es perfectible.

Lo importante de todo esto

es que hay dos elementos en los cuales todos están de acuerdo. De seguir corriéndose en ruta habría que extremar las condiciones de seguridad que hasta el momento, en general, son deficientes. Y el otro punto en el cual también todos coincidieron es que

de volver a correrse en autodromos, el peligro estará dado por las posibles modificaciones al reglamento que terminarían desvirtuando la categoría.

Quedan ubicadas en una cuarta posición, es decir, totalmente desubicadas, las opi-

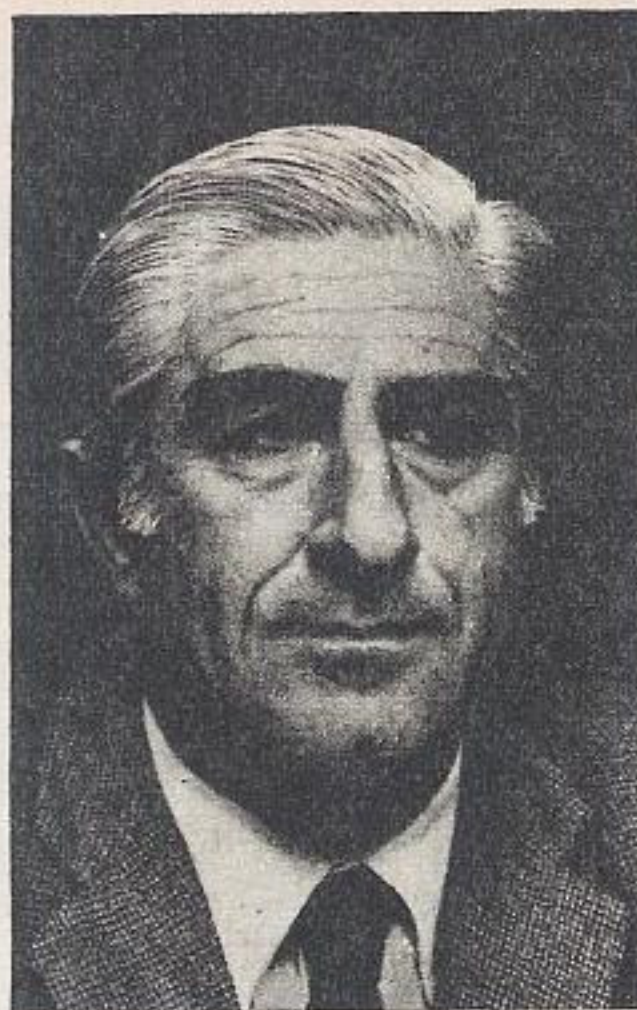
niones de algunos "periodistas" radiales, según los cuales, tal cual están, las cosas están bien. Claro está que estas opiniones no deben ser tenidas muy en cuenta por carecer de imparcialidad debido a ciertos intereses que se defienden.

TC EN AUTODROMOS: ¿SI O NO?



NASIF ESTEFANO

"Ustedes saben que yo no tengo problemas en ir a correr TC a los autódromos. Es más, yo soy más de autódromos que de ruta por las categorías en que he corrido toda mi vida. Así que si dicen ¡Hay que correr Turismo de Carretera en el autódromo!, yo voy feliz de la vida. Y si dicen: No se va a correr TC en ningún autódromo del país, yo quedo contento igual. A mí lo que me gusta es correr en cualquier parte. Yo no tengo problemas..."



JOSE MARIO
SPADA

(PRESIDENTE DE LA ACTC,
COMITE EJECUTIVO DE
CADAD)

"La categoría fue creada exclusivamente para correr en ruta abierta. La concepción de su reglamento se llevó a cabo en función exclusiva de ello. Llevar los autos tal cual están a competir en pistas sería un error y más error aún sería comenzar a modificar su reglamento, porque de esa forma caeríamos en el proceso que ya nos tocó vivir hace pocos años hasta que desembocamos en Sport Prototipos. Nuevamente los costos se irían a las nubes y se perdería la esencia de la categoría."

"Actualmente, para los que gustan competir en los autódromos existe una categoría, ella es SP, y yo particularmente pienso que no hay que tratar de llevar los TC al autódromo sino de encontrar la fórmula adecuada que permita revivir a los Sport Prototipos. Para ello hay mucha gente que está trabajando y analizando la situación real con la finalidad de encontrar la solución más adecuada al problema. Varias posibilidades se han barajado ya para encontrar una definición. Y en los próximos días habrá grandes novedades."

"En lo que respecta al TC, mi opinión es que no hay que alterar su condición de categoría netamente rutera. Sí, entiendo que hay que poner en práctica las conocidas medidas de seguridad ya muchas veces enunciadas y conocidas por todos para tratar de atenuar el peligro que la falta de ellas genera."



JUAN MARIA
TRAVERSO

"Yo creo que no hay absolutamente ningún problema en correr con los Turismo de Carretera en autódromos. Una cosa no quita la otra. A mí particularmente me gusta la pista y respeto el hecho de que a otros les guste la ruta. Hay circuitos ruteros, especialmente los de montaña, donde realmente se exige al piloto; San Juan-Calingasta-San Juan es uno de ellos. No veo inconveniente en confeccionar un calendario que contemple todos los gustos. Claro está que si la categoría corre en autódromos sería fundamental para no desvirtuarla que el reglamento no sea modificado para nada. En cuanto a los triángulos largos, podrían quedar una o dos carreteras para conformar a los que les gusta andar derecho."

"Los autódromos resultan más seguros indudablemente que los circuitos en los que se corre actualmente, pero pienso que haciendo unas cuantas modificaciones a algunos de ellos se los puede dotar de una seguridad prudente."



ANGEL MONGUZZI

"Hay que llegar a encontrar una solución intermedia para satisfacer a todos los corredores. Somos muchos los que corremos en TC y va a ser muy difícil llegar a ponerse de acuerdo. Yo pienso que se tienen que hacer carreras en autódromos, pero no todos piensan de la misma manera. Sé positivamente que muchos de los que corren todos los domingos en TC se negarían rotundamente si se les propone correr en ese tipo de circuitos. Entonces se impone buscar una solución que sea feliz para todos. Correr en ruta y correr en autódromos. Pero sobre todo buscar circuitos tipo semipermanentes, seguros y divertidos para todos. Por ejemplo, el circuito de La Cumbre es bárbaro; correr allí es un placer. Hay que buscar la forma de hacer carreras tanto en ruta como en trazados permanentes, como en montaña. A la ruta hay que ir porque muchos de los pilotos quieren y sería ridículo nadar contra la corriente."

"Cualquier forma que busquemos para encontrar la salida, si resulta positiva, será para mejorar esta categoría que no debe morir. Yo llevo muy poco tiempo corriendo en TC. He sido Campeón Argentino de Fórmula Uno. Y es increíble comprobar que con un tercer puesto en TC se me conoce más y me favorece más como piloto que el haber conseguido el título máximo de otra categoría."



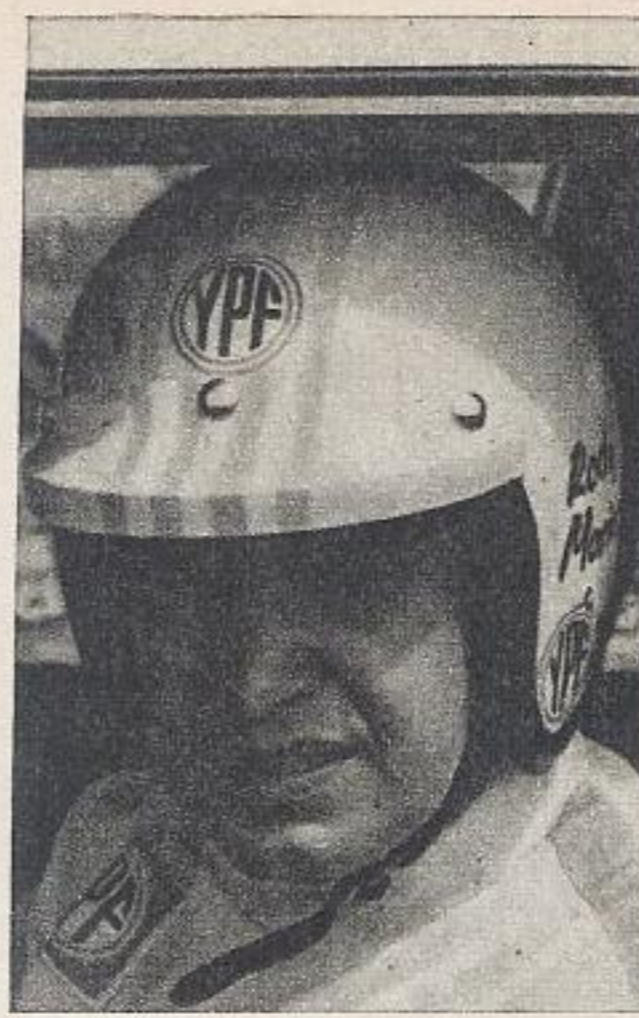
JUAN FELIX

"PICHON"

LULUAGA

"No, El Turismo de Carretera no tiene que ir a correr a los autódromos. Es una categoría de ruta, el reglamento ya está hecho y seguirá en vigencia hasta 1975. Si se empiezan a hacer carreras en autódromos vamos a empezar con todo de nuevo. Vamos a tener que adaptar los coches para las nuevas y distintas exigencias, tendremos que volver a invertir en la construcción de coches o elementos de coches diferentes y todo va a volver a encarecerse como antes."

"Y si llegan a hacerse carreras de autódromo yo pienso que existen circuitos ruterios muy seguros que deben dejarse y organizarse carreras en ellos. Tal el caso del trazado de Zapala que es divertido para todos y seguro."



RODY

MARINCOVICH

"Sí, los Turismo de Carretera tienen que ir a los autódromos. Para mí se tendría que confeccionar un calendario en el que se programaran diez carreras de autódromo sobre un máximo de quince carreras, por ejemplo. Las otras cinco tendrían que distribuirse entre las tradicionales de ruta y algunas de montaña. Pero hay que tener en cuenta una cosa: las tradicionales de ruta deberán limitarse a determinados circuitos. Se pueden dejar estables tres o cuatro trazados y a esos aplicarles todas las mejoras posibles tendientes a convertirlos en escenarios seguros para los corredores y el público. La enorme cantidad de plata que recaudan los clubes debe aplicarse a ese fin. Porque tampoco sería positivo para la categoría hacer desaparecer las carreras de ruta de la noche a la mañana. Al público le gusta y los preparadores, así como las fábricas, las utilizan como práctico banco de pruebas para el coche y los motores."

"También sería importante considerar la posibilidad de hacer zonales de TC sin tener que ajustarse al calendario nacional, pero ahora me entero que las categorías "mayores" no pueden participar en campeonatos zonales. De cualquier forma que sea, el TC tiene que correr también en autódromos."



OSVALDO

"COCHO" LOPEZ

"Aunque yo no sea piloto de TC el problema me interesa porque el bien de cualquier categoría es en definitiva el bien del automovilismo. Yo, desde hace algún tiempo vengo pensando en este tema de llevar el TC a los autódromos y estoy plenamente de acuerdo en que definitivamente hay que llevar al Turismo de Carretera a los autódromos. Pero hay que hacerlo de forma tal que se pueda armar un excelente espectáculo. No llevarlos por llevarlos, como oposición a las carreras de ruta y nada más. Tenemos que hacer algo así como lo que hacen en Europa. Que se corra una carrera de Fórmula Uno o Dos por el Campeonato del Mundo y entre serie y serie intercalan divertidísimas carreras de autos de turismo Grupo 2 que dan el gran espectáculo."

"Si nosotros mezclamos carreras de nuestras Fórmula Uno o Fórmula 2 ó 4 junto con los TC el público disfrutaría de un divertido espectáculo: los monopostos les darían la demostración de velocidad y manejo pulido mientras los TC, con sus derrapes y sacadas de cola, darían el espectáculo divertido. Tendríamos una tarde de automovilismo para todos los gustos y eso, al final de cuentas, sería otro aporte positivo para este deporte."

TC EN AUTODROMOS: ¿SI O NO?



JORGE MARTINEZ
BOERO

"No hay que enfrentar las posibilidades de correr en autódromo o correr en ruta. No hay que dejar de correr en ruta, siempre y cuando se tenga en cuenta definitivamente el grave problema de la seguridad. Pero no hay que dejar de lado la idea de ir a correr a los autódromos. La posibilidad de organizar carreras allí sería muy buena para la categoría. La gente va a disfrutar del espectáculo y al TC le va a hacer mucho bien."

"Pero hay otra cosa muy importante para destacar. Si los Turismo de Carretera van a correr a las pistas existe la posibilidad de utilizar las cubiertas Firestone Indy. Estas son bastante más caras que las que utilizamos ahora. Las Indy cuestan alrededor de \$ 250.000 viejos contra los \$ 150.000 que valen las que usamos actualmente. Pero existe una gran diferencia entre unas y otras: con las Indy se podrían correr más o menos cinco carreras de autódromo (según el recorrido de cada una) y con las actuales solamente podríamos correr una sola carrera. Pero para llegar a esto se haría necesario introducir algunas reformas en el reglamento que se impondrán aplicar si la categoría va a los autódromos y quiere hacerlo con la mayor ventaja para todos."



OSCAR ALFREDO
GALVEZ

"¡De ninguna manera el Turismo de Carretera debe volver a los autódromos; ésa sería su condena a muerte! Al principio podría ser que tuviera gran aceptación entre el público y una especie de falso éxito. Estoy seguro que después, poco a poco, el entusiasmo se enfriará y de esa manera llegará el día que, sin duda, morirá definitivamente y para siempre..."



MIGUEL HERCEG

(RESPONSABLE TECNICO
DEL EQUIPO FORD)

"Después de la trágica carrera de Pergamino volvió a tener vigencia la crisis de la seguridad en los circuitos rurales. Para eso se tuvo en suspenso la carrera siguiente, la de Olavarría hasta un par de días antes de la fecha programada. El circuito fue aprobado y la carrera se hizo. Pero mientras se estaba corriendo me di cuenta que todo seguía igual. El abastecimiento lo habían establecido en plena zona de frenado luego de una larga recta. No quiero ni pensar lo que hubiera pasado si algún coche hubiera tenido algún problema en el momento de frenar en aquel lugar. Además, nosotros teníamos que mostrar las pizarras a los pilotos desde allí, cuando al conductor le resulta más difícil mirar las señas al costado mientras está concentrado en el camino y la curva que se acerca."

"Con esto quiero decir que es urgente tomar medidas de seguridad para poder seguir corriendo en ruta. Que los clubes inviertan la tremenda cantidad de plata que recaudan en colocar dispositivos protectores de la vida de los corredores y del público. De esa manera no existiría ningún problema en seguir corriendo carreras de ruta. Es más, pienso que deben seguir haciéndose pruebas de TC en ruta y simultáneamente en autódromos. Llevar esos coches a circuitos cerrados sería un gran espectáculo."



OCTAVIO SUAREZ

"La categoría fue creada para correr exclusivamente en ruta. Para autódromos hay otro tipo de autos, no veo por qué la necesidad imperiosa de querer condenar nuevamente al TC a correr en escenarios para los cuales no se creó. Estamos sí en la idea de que hay que introducir medidas de seguridad más efectivas en los circuitos donde actualmente se corre. Pero no por ello creemos que no se pueda seguir corriendo en ruta."

"La experiencia nos indica que si volvemos a correr en autódromos comenzará al poco tiempo la deformación del reglamento y nuevamente se evolucionará hacia el Sport Prototipo. Ya todo eso lo vimos y la separación se produjo: ¿para qué volver a empezar? Hay que utilizar la experiencia."

"Las cosas —tal cual están— están bien, se consiguió lo que se buscaba, la paridad es cada vez mayor, ganan todas las marcas. Simplemente creemos necesaria la intervención de los organismos creados al efecto para que se cumplan las normas mínimas de seguridad requeridas."



ALDO BELLAVIGNA

(RESPONSABLE TECNICO DE LA CCCC)

"Yo creo que no habría ningún inconveniente en que el Turismo de Carretera compitiara en autódromos. Eso sí, siempre y cuando la reglamentación se respete al milímetro y no caigamos nuevamente en la de nunca acabar, que fue lo que llevó al muerte la Fórmula 'B'."

"Tampoco creo que solamente se tenga que correr en circuito exclusivamente. Pienso que el ideal sería balancear un calendario en el cual se encuentren todas las variantes. Es decir, autódromos, circuitos ruteros y circuitos de montaña. Por otra parte, no hay que embalsarse mucho con el tema autódromo ya que no hay muchos que por sus características resulten adecuados para correr TC. Así, sin entrar a analizar mucho, se me ocurre que no habría inconvenientes en hacer una carrera en Buenos Aires, Rafaela y San Juan y el resto distribuirlas entre circuitos ruteros que ofrezcan características de seguridad, y para lo cual habría que obligar a los organizadores a ponerlos en condiciones. También lógicamente una que otra competencia en montaña que por sus características propias no ofrece peligro al público."

"Siempre y cuando no se modifique el reglamento, cosa fundamental, creo que hasta sería interesante para la categoría volver a los autódromos. Es innegable que los espectáculos son más interesantes, ya que tienen un mayor dominio sobre todo lo que acontece."

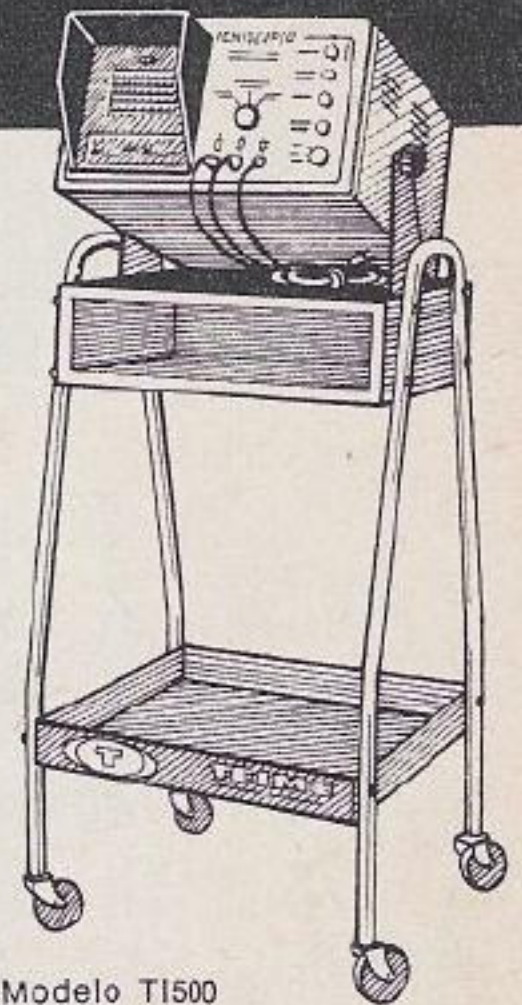
Determine en pocos segundos, cualquier tipo de fallas en el encendido!

IGNISCOPIO TELME

Este nuevo analizador, última palabra en instrumental electrónico, satisface ampliamente las necesidades de comprobar con exactitud y sobre el motor en funcionamiento la eficiencia de cada uno de los componentes del sistema de ignición.

A través de los oscilogramas, que se visualizan claramente en la pantalla, Ud. puede verificar:

- Onda de tensión de primario.
- Onda de tensión de secundario de la bobina de ignición.
- Estado de bujías, distribuidor, bobina, condensador, cables de bujías, tapa de distribuidor y rotor, etc.



Modelo TI500



Solicite informes a INDUSTRIAS

TELME S.A.

Calidad por conocida, indiscutida

Calle 29 (ex P. Obligado) 536 San Martín - Prov. Bs. As - 755-2811

en qué país viviremos mañana?

Es imposible ser optimista hoy si no se sabe qué sucederá mañana. Nada hay que deprime más que la incertidumbre. La falta de una visión clara del futuro conduce fatalmente al agotamiento moral, al escepticismo y a la pérdida de confianza en el país. Lamentablemente en la Argentina de hoy esto es así y por este motivo mucha gente se va. La mayoría de los argentinos que se van a trabajar fuera de su patria no desearían abandonar. Pero comparan las posibilidades ofrecidas... No podemos permitir que esto siga pasando. Los argentinos debemos tener un país

donde el trabajo asegure un buen futuro. Un país ordenado, donde se aliente el esfuerzo privado. Donde una moneda equilibrada permita el ahorro. Para el logro de lo cual habrá que dismantlar el inmenso e ineficaz aparato burocrático estatal; poner en orden las empresas del Estado y eliminar las trabas que se oponen al desarrollo de la actividad privada y al ejercicio de la potencia creadora del hombre. CIUDADANO: Luchemos para que el trabajo de hoy sea la clave del bienestar de mañana. Así tendremos una Argentina fuerte, rica y justa.



CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

Aviso de nuestra campaña 1966/67

Lo dijimos en 1966; lo reiteramos hoy. Porque es el mejor momento para construir nuestro gran futuro.

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

MOTONAUTICA

EL APERTURA EN PLENO D

Se disputó en el Lago de Palermo la Quinta Jornada del Campeonato Apertura que organiza la Asociación de Volantes Motonáuticos. Lo mejor de la tarde se vio en ON, categoría en la que José Luis Fernández llevó a su Orca II a un primer puesto conseguido por apenas un segundo y medio por Nicolás Gelormini

*José Luis Fernández.
Excelente triunfo en ON.*



El domingo 26 de agosto recibió a los motonautas con una grata novedad: todas las categorías participantes se disputaban en dos mangas. No cabe duda de que para circuitos cortos como el Lago de Palermo es lo mejor que puede hacerse para equiparar chances y compensar los inconvenientes de una mala largada. Por otra parte la ON, indudablemente lo mejor de la reunión, iba a dar la razón a los organizadores, ya que cada manga iba a ser obtenida por un competidor distinto definiéndose el vencedor por menor suma de tiempos. Las clases de Turismo Argentino no ofrecieron mayores novedades, ya que en TB siguió dominando Angélica García Montes (un poco más apurada que

otras veces por el eficaz Raúl Fernández) y en TC, Del Papa se llevó ambas mangas.

En TB, Ricardo Bisio obtuvo el primer puesto en tanto su rival, Juan Carlos Arizu, abandonaba la competencia a poco de largar por problemas con su bomba de agua que se habían manifestado poco antes. En lo que respecta a la clase Gran Turismo (de la que se dice que desaparece definitivamente en este año) tampoco hubo novedad: Pánel fue inalcanzable para Botti.

En las series internacionales fuera de borda sport se produjo el debut de Jauregui Lorda (h), a bordo de su flamante catamarán. Tomó con él pronta ventaja pero inconvenientes mecánicos lo obligaron a abandonar. Largó

la segunda manga con excelente espíritu deportivo pero apenas cruzó la línea de largada ingresó nuevamente a boxes de donde no regresó. Carlos García Montes graduó su marcha y fue un cómodo vencedor. En las series fuera de borda de carrera Bonifaz no encontró la resistencia esperada en Ciardelli, quien también con problemas no alcanzó a cumplir las vueltas reglamentarias. En Ol la primera manga fue de descalificación total: Morales por retomar el circuito en forma incorrecta y Liubitch por quitarse el casco antes de entrar a boxes. En la segunda los pilotos se comportaron mejor y Liubitch se llevó un triunfo que si bien no le reporta puntos por la causa apuntada debe servir para man-

tenerle el ánimo y afirmarlo en la categoría. En cuanto a Germán Barbot debió abandonar cuando su motor fue embestido por la lancha de Morales en la primera manga resultando averiado.

Se llegó así a la ON. Por primera vez se enfrentaron en Palermo las tres más poderosas ON de nuestro medio y Fernández, Reverdito y Sarthou sabían que las cosas podían definirse en la largada misma. Por tal causa se apretaron bien sobre la línea de partida y la cruzaron casi juntos. Pasada la primera boya Fernández se retrasó mucho por problemas con una bujía y Néstor Sarthou tomó la punta, con bastante ventaja sobre Reverdito quien hacía lo que podía para no perder demasiado en las curvas,

DESARROLLO



donde evidentemente su aparato no rendía lo que El Chacal. Así terminó la manga. En la segunda José Luis Fernández sabía que sólo largando sobre el filo del reloj podría lograr la punta para tratar de descontar los segundos perdidos. Partió en forma impecable y tras él Sarthou, que entrando segundo se aseguraba el primer puesto. Fernández sacó ventajas poco a poco, entrando muy sereno en las curvas, pero ello no bastaba para compensar la diferencia. Sin embargo no todo estaba dicho, y eso se confirmó cuando faltando apenas dos vueltas la lancha de Sarthou se quedó en una virada perdiendo el segundo puesto. Arrancó nuevamente El Chacal y cruzó la llegada tercero, pero por su-

ma de tiempos el triunfo final fue para la Orca II. Como curioso detalle y como real mérito a Reverdito digamos que fue el que empleó menor tiempo total entre las dos mangas, pero por haber sido segundo en ellas su puntaje no alcanzó al de sus rivales. Las Mojarra no alcanzaron los niveles de otras épocas y los tiempos empleados lo demuestran. Cerró el programa la Fuerza Libre donde El Chacal, ahora en manos de Juan Carlos Sarthou, se enfrentó al Algramar de Soriano. Tampoco hubo mucha pelea en esta ocasión y El Chacal se llevó el primer puesto por algo más de treinta segundos. Así terminó la reunión que proseguirá el domingo 23 de septiembre en el mismo escenario.

QUINTA JORNADA DEL TORNEO APERTURA CLUB ORGANIZADOR: ASOCIACION VOLANTES MOTONAUTICOS Escenario: Lago de Palermo — Fecha: 26-8-73

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO

Categoría TB (Hasta 60 HP)

1ª manga: Ganador el 52, Cascote, de Angélica García Montes, en 5m 57s. 2da. manga: Ganador el 13, de Raúl Fernández, en 5m 58s.

FINAL:

Pn. Nº	Barco	Piloto	Motor	Puntos	Tiempo
1	52 Cascote	Angélica G. Montes	Mercury 50	525	12m05s
2	13 Laucha	Raúl Fernández	Carniti 45	525	12m08s

NOTA: El primer puesto se definió por menor tiempo empleado.

Categoría TC (Hasta 85 HP)

1ª y 2ª mangas: Ganador el 3, Cachavacha, de Néstor del Papa.

FINAL:

1	3 Cachavacha	Néstor del Papa	Evinrude 85	800	11m12s
2	1 Osita	Oscar Bernard	Evinrude 85	600	11m24s
3	18 Coca	Guillermo Bianchi	Mercury 80	450	12m07s

Categoría TD (Hasta 105 HP)

1a manga: ganador el 44, Changuita II, de Ricardo Bissio en 5m 20s. 2ª manga: ganador el 44, Changuita II, de Ricardo Bisio en 5m 58s.

FINAL:

1	44 Changuita II	Ricardo Bisio	Mercury 100	800	11m18s
2	5 Apolo XI	Raúl Fruchtenich	Mercury 100	600	11m51s

CLASE GRAN TURISMO

Categoría XD (Motores de más de 500 y hasta 750 cm3)

1a manga: ganador el 2, Tonina, de Eduardo Panei, en 4m 45s. 2da. manga: ganador el 2, Tonina, de Eduardo Panei, en 5m 21s.

FINAL:

1	2 Tonina	Eduardo Panei	Mercury 50	600	10m06s
2	5 Toco Fondo	Oscar Botti	Mercury 50	450	11m40s

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT

Categoría SE (Motor de más de 700 y hasta 850 cm3)

1ª y 2ª mangas y final: ganador el 7, Toco Fondo, de García Montes.

1	7 Toco Fondo	C. García Montes	Carniti 65	600	10m38s
---	--------------	------------------	------------	-----	--------

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA DE CARRERA

Categoría OF (Motor de más de 700 y hasta 1.000 cm3)

1ª manga: ganador el 251, Bernardine, de Héctor Boniface, en 4m 50s. 2da. manga: ganador el 251, Bernardine, Héctor Boniface, en 4m 54s.

FINAL:

1	251 Bernardine	Héctor Boniface	Mercury 50	600	9m44s
---	----------------	-----------------	------------	-----	-------

Categoría OI (Motor de más de 1.000 y hasta 1.500 cm3)

1a manga: no hubo ganador, todos fueron descalificados. 2da. manga: ganador el 44, Kamasutra, de Norberto Liubitch, en 4m 40s.

FINAL:

1	44 Kamasutra	Norberto Liubitch	Mercury 100	—	4m44s
2	17 Laureana VI	Lucio Morales	Evinrude 115	—	4m55s

NOTA: Esta categoría no devengó puntaje por cuanto la primera manga quedó sin ningún clasificado.

Categoría ON

1a manga: ganador el 31, El Chacal, de Néstor Sarthou, en 3m 48s. 2da. manga: ganador el 60, Orca II, de José Luis González, 3m 46s

FINAL:

1	60 Orca II	José L. Fernández	Johnson 125	625	8m21s
2	31 El Chacal	Néstor Sarthou	Mercury 140	625	8m23s
3	18 Melange III	Alberto Reverdito	Mercury 135	600	8m17s

CLASE ARGENTINA MOJARRA

(Hidroplanos de carrera con motor Ford 60 HP)

1ª manga: ganador el 8, Freskyta, de Juan Jaremczuk, en 4m 35s. 2da. manga: Igual a la anterior.

FINAL:

1	8 Freskyta	Juan Jaremczuk	Ford 60 HP	800	9m28s
2	30 Juliet	J. Peralta Martínez	Ford 60 HP	600	9m41s
3	21 Sandrita	Ricardo González	Ford 60 HP	450	10m46s

FUERZA LIBRE

1ª manga: ganador el 31, El Chacal, de Juan C. Sarthou, en 3m 50s. 2ª manga: ganador el 31, El Chacal, de Juan C. Sarthou, en 3m 47s.

FINAL:

1	31 El Chacal	Juan Carlos Sarthou	Mercury 140	800	7m37s
2	7 Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	600	8m09s
3	18 Melange III	Alberto Reverdito	Mercury 135	450	8m25s

yachting

por EL INSPECTOR DE SENTINAS

VIENTO EN POPA

30 AÑOS DE UNA

HAZAÑA:

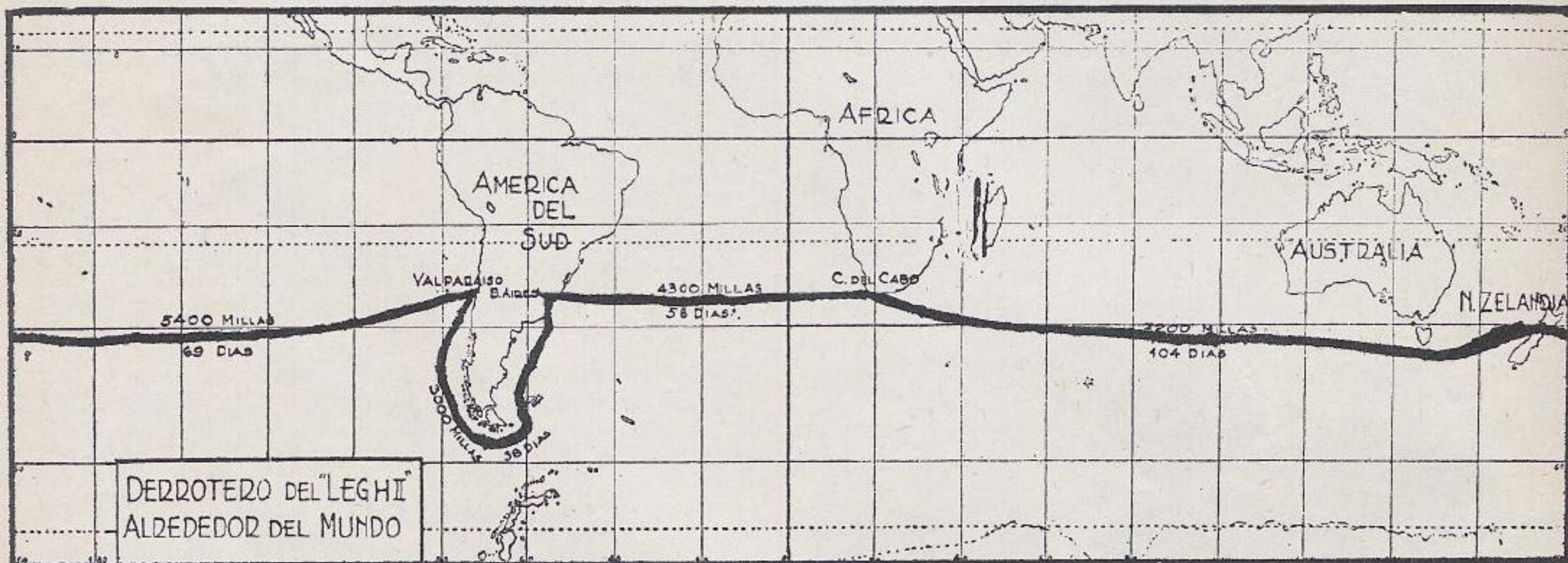
El Periplo del Legh II

Cuando hace treinta años Vito Dumas con su Legh II culminaba la vuelta al mundo, luego de 269 días de permanencia en el mar, con solamente cuatro escalas,

loco o algo por el estilo, pero él hizo "oídos sordos" a todos estos comentarios y durante 58 días recorrió 4.300 millas para llegar a Ciudad del Cabo. Luego de su recalada en esa ciudad se hizo nuevamente a la mar, y dejando atrás el peligroso Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza como lo llaman otros, no paró hasta Wellington en Nueva Zelanda navegando más de 7.000 millas

buques de guerra que controlaban todas las rutas marítimas del mundo. Su increíble proeza de dar la vuelta al mundo en el sentido inverso del que se daba normalmente (de Este a Oeste), no lo dejaba conforme parece y una vez llegado a Valparaíso, luego de una serie de arreglos a su Legh II, puso proa hacia el Sud y, con confianza y fe, encaró el temible Cabo de Hornos y lo

marinera, "Nadie puede llamarse marino hasta que no haya doblado el Cabo de Hornos", y Vito Dumas adquiere por derecho propio ese título tan ansiado por tantos, y que tan pocos, como él, pueden lucir. Cuando llega a Mar del Plata se encuentra con un viejo lobo de mar a quien con una sencillez de esas que sólo tienen los grandes, le dice: "Vengo de Valparaíso, acabo



Derrottero del Legh II en su famosa vuelta al mundo de 1943.

a nadie se le ocurrió pensar que dicha hazaña, porque otro nombre no merece, no sería igualada. Debemos considerarlo una hazaña fundamentalmente por las circunstancias en que se realizó y con los medios con que contaba nuestro famoso navegante para concretar esa idea suya que desde hacía largos años lo acechaba y que seguramente era su principal obsesión. Dar la vuelta al mundo por la ruta de "Los Cuarenta Bramadores" es algo que hoy día, pese a haberse llegado a la Luna, prácticamente nadie lo ha hecho en las condiciones que lo hizo el Legh II, llevando a su bordo al navegante solitario más famoso de todos los tiempos. Es muy probable que cuando partió de Buenos Aires muchos lo consideraron un

Pero como dijéramos anteriormente, las circunstancias de la realización de su viaje no eran las más propicias, y así fue que antes y después de Ciudad del Cabo su paso fue interceptado por submarinos y

pasó sin siquiera ver tierra, dada la niebla reinante, las tormentas y los hielos que terminaban de dificultar su navegación, como si todas las penurias que había tenido que sufrir hasta ese momento hubieran sido pocas. A su llegada a Valparaíso el mundo ya despertaba de su escepticismo y comienza a hablar maravillas de este argentino, que hizo más propaganda a su país que muchos diplomáticos juntos. Según una antigua frase

de montar el Cabo de Hornos...". Su llegada a Buenos Aires fue uno de los acontecimientos de la época, y no debe haber nadie de aquellos tiempos que no recuerde esa fecha. Vito Dumas que había iniciado sus andanzas por el mar cuando en 1932 unió Arcachón, Francia, con Buenos Aires, en un barco de regatas no adecuado para travesías oceánicas, continuó navegando (cosa imposible de dejar para él), luego en el Sirio y falleció el 28 de marzo de 1965. Su barco, el Legh II (diseño de Manuel Campos), fue construido en el Tigre por don José Parodi, uno de los artesanos más famosos de la ribera. Hasta hace poco, abandonado en el fondeadero del Yacht Club Argentino parecía más un barco "común

y silvestre", que un barco que llevó a bordo a uno de los navegantes más famosos de la historia. Ahora parece que un aficionado con sus propios recursos comenzará su restauración y piensa entregarlo al Museo Naval de la Nación.

ASOCIACION ARGENTINA DE DEPORTES NAUTICOS

Esta entidad, creada con el propósito de fomentar el desarrollo de todas las entidades náuticas afiliadas, fue fundada el 20 de marzo de 1969. Cuenta con treinta y nueve instituciones, de las cuales treinta y seis son fundadoras, que están diseminadas en el Gran Buenos Aires, Santa Fe y en la Patagonia. Para explicar el funcionamiento y sus funciones específicas, esta institución convocó a una conferencia de prensa donde su presidente, el Dr. Gallo, y el secretario, Sr. Eugenio C. Drouville, aclararon todas las gestiones realizadas hasta el momento en bien de la náutica nacional. Gracias a su gestión se consiguió que el Ministerio de Obras Públicas autorizara la construcción de dos pasos en el nuevo canal Mitre, que se está realizando frente a la costa ribereña, para barcos de gran calado. Como dijéramos en alguna oportunidad, la construcción de este canal podría afectar visiblemente la navegación en el Río de la Plata interior, por las modificaciones que introduciría en su fondo con el refulado proveniente de las dragas que están trabajando. Esta molestia se nota

especialmente cuando nuestros navegantes quieren cruzar a la costa uruguaya y se encuentran con zonas en

los clubes náuticos vecinos compren o fabriquen una draga, con la cual afrontar los terribles problemas de la

fácil, depende de la colaboración que presten las autoridades nacionales en primer lugar y los interesados

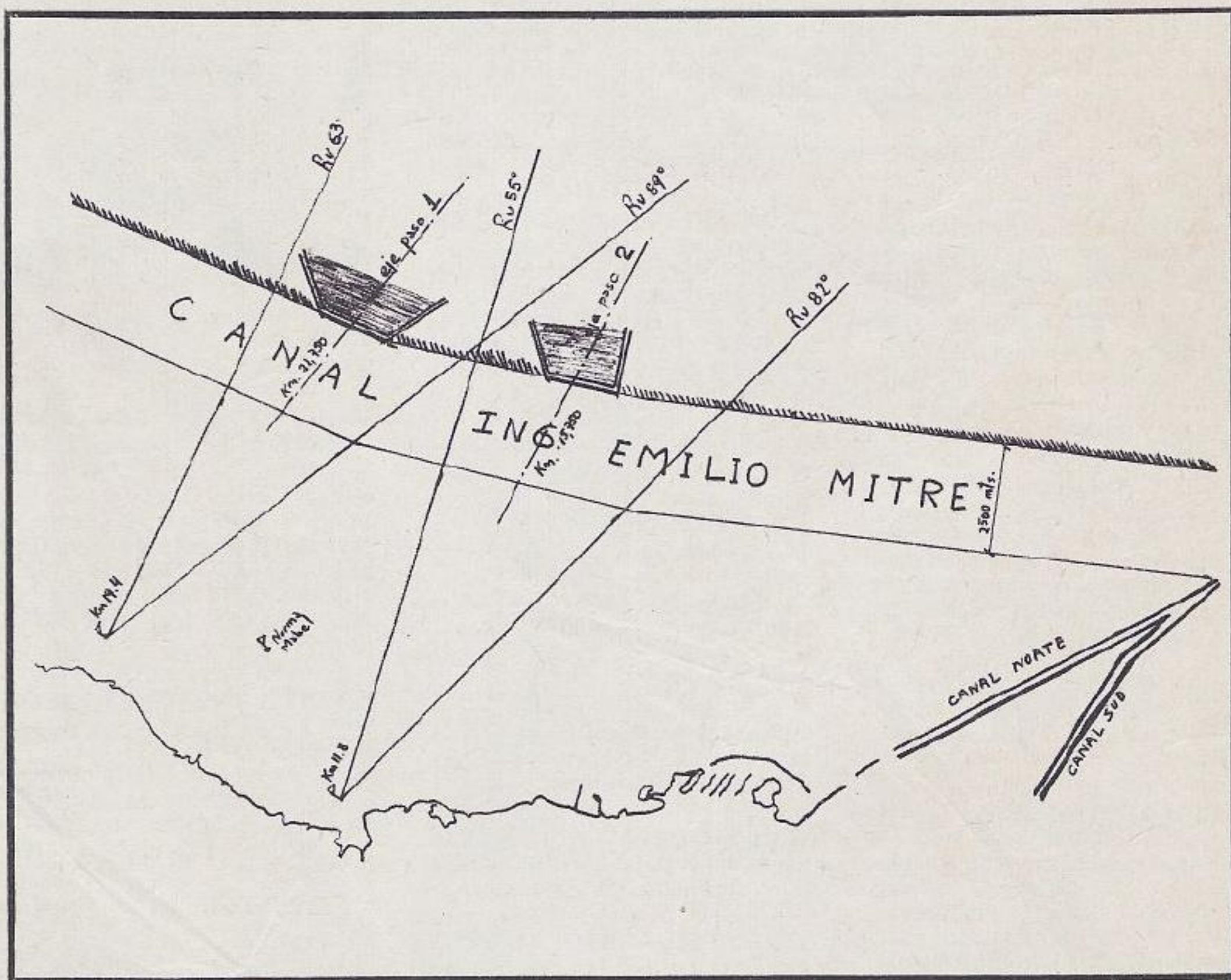


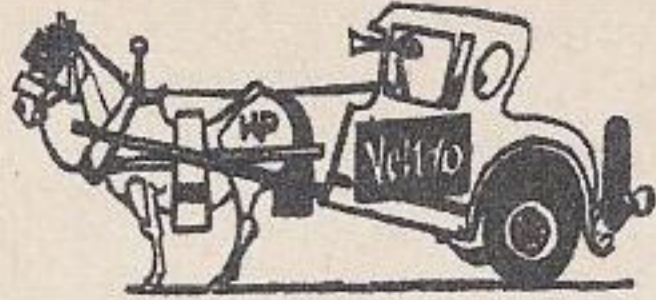
Gráfico donde se ven los dos pasos dejados en el Canal Mitre para la navegación de placer

donde se ha alterado notablemente el nivel del fondo. Para evitar este inconveniente se dejaron dos pasos, que están indicados en el gráfico que acompaña esta nota y que en parte solucionan nuestros problemas para ir a pasarnos un fin de semana de "bacanes" en la vecina orilla. Otra de las ideas de la AADN que ya está tomando un poco de forma, aunque no se encuentre más que en su principio, es la de que todos

acumulación de arena en la zona norte del Río de la Plata. O si no la creación de nuevas dársenas. La idea es muy buena y la concreción de ella, que seguramente no va a ser

luego. También es propósito de esta institución promover la creación de un puerto náutico en la Zona Sur, es decir al sur de Dársena Norte, con el fin de que allí puedan tener sus fondeaderos para barcos de calado todos los clubes náuticos que lo deseen. A esta idea, Corsa le agrega algo. ¿No sería bueno crear allí conjuntamente un Centro Nacional de Yachting, con lo que se vería colmada una gran necesidad de nuestro yachting? En síntesis, una actividad fructífera, que lo puede ser aún más en la medida en que se intensifiquen y conformen más ideas.

AVISOS corsificados



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

Extendemos el alcance de este servicio de 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 11 a 12,30 y de 15 a 17,30 hs. 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 remitiendo el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. Aires.

TEDIN, EZCURRA Y CIA. Comisionistas navales. Agentes de embarcaciones nuevas. Veleros, cruceros y lanchas usadas. Consulten y seguramente lo sacaremos a flote. Maipú esquina Arias, San Fernando (frente al Yacht Club Argentino). Tel.: 744-5271.

TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo en el día \$ 350, un año de garantía. Afinación, embrague, dirección, frenos, etc. Amortiguadores traseros, reparación con elementos de primera calidad y colocación, 100 pesos. Modificación de altura de suspensión, tipo Safari, pistero y Grand Prix \$ 470. Arévalo 1539, Capital, Eraldo y Oscar, grandes gomas. Trabajos garantizados.

TALLER SOBRERRUEDAS le verifica en forma gratuita el tren delantero de su automóvil. Especialistas en suspensión, alineación, frenos, balanceo y neumáticos lo asesorarán con responsabilidad profesional. El instrumental más moderno facilita la tarea a la vez que brinda una mayor precisión.

A.A.A.S. La Asociación Argentina Automóviles Sport está interesada en adquirir monoplazas de Fórmula 4 para su curso de pilotos de competición. Los interesados en vender su F-4 a la AAAS deberán dirigirse personalmente a la sede de la institución. Av. del Tejar 2982, Capital, de 19 a 21 hs. de lunes a viernes.

TRANSFER vende su Auto Unión particular. Motor de 62 HP. Embrague reforzado. Diferencial largo. Tanque de 70 litros. Radiador grande. Parabrisas triple. Sistema eléctrico 12 Volts. Cuatro neumáticos Firestone Cavallino importados nuevos. Llantas de 5½ pulgadas. Todo en perfecto estado. Papeles al día. Precio: \$ 15.000 de los nuevos. Ver: H. Yrigoyen 8476. Lomas de Zamora. De 8 a 12 y 14 a 19 horas.

BUZO ANTIFLAMA "NESTOR SALLERNO". Ideal para todas las categorías. Seguro, cómodo. Línea clásica. Colores a elección. Cascos N. A. Helmets, fabricados bajo normas IRAM. Adquiéralos en Autopista S.C.A. Cochabamba 2296. Tel. 941-8096. Envíos al interior.

BUSCO MG-A mecánica en buen estado. Preferentemente sin golpes... pintura no importa. Pago contado. Tel.: 774-9983.

AMANTES DE LA MUSICA: SAXOFON tenor vendo, muy bueno, marca **HÖHNER**. Precio: \$ 1.200. Tel.: 768-2553.

ZANELLA D'ARMINIO armada a nuevo, de calle. Para exquisitos. Tel.: 2-1942, La Plata.

VENDO COLECCION COMPLETA de Automundo y Corsa. Rioja Nº 1767, 1er. piso "B", Rosario.

VENDO LOTUS SEVEN 72 10.000 kms. Stereo, Dunlop, llantas de magnesio, faros iodo. Tel.: 54-6577, 55-4153.

LAMINAS A COLOR PARA adornar pared preferida, Fitipaldi, Reutemann, Stewart, Etc. \$ 10.—, cada una. Giros postales Anexo J. Juan B. Justo 4300, Capital.

PRIMAVERA EN BUGGY Z: Kit básicos completos, lo mejor para mecánica Renault o Fiat 600. - Estrada 555, San Martín. Tel.: 755-9068.

ZANELLA RK 175, cuadros, moto y motoneta. Escucho ofertas. Carburador YUR. Tel.: 743-6307. 25 de Mayo 133, San Isidro.

"COMPETICION RABA" S.A.C.I.F Arboles de levas. Fabricación—rectificación. Dpto. especializado en competición. Equipos completos. Tornado, botadores, balancines, resortes. Las Heras 2083, Florida. Tel. 797-5409.

BUGGY KIT \$ 3.600.— y no es camelo. Compuesto por: chasis, carrocería, butacas y barra antivuelco. Vende **EL LOCO ERASUN**. Donato Alvarez 1417, Capital.

¡DALE CON TODO a tu Fiat-Peugeot!, por solamente \$ 195.—: afinación completa, revisar frenos, embrague, dirección y electricidad. "Servicenter". Salguero 1476 Tel.: 80-2422.

LA OFERTA ESPERADA: por sólo \$ 795.— pintura completa Fiat 600; Peugeot, \$ 995.—. "Servicenter". 80-2422.

VENDO O PERMUTO por Fiat 600 cupé Ford TC tradicional, lista para largar en carreras TC del



Oeste. Boulevard Martínez 630, Concepción del Uruguay. Pcia. Entre Ríos, Tel.: 3809.

Vendo STUDEBAKER Erksine 1928. Muy buen estado. \$ 3.600. Castelli 649, Ramos Mejía, Tel.: 658-9816.

NEUMATICOS RADIALES totalmente en CUOTAS. Aceptamos USADAS o NUEVAS comunes como parte de pago. DIRECTORIO 5512, Capital.

MAGNETO "SCINTILLA VERTEX" para 6 cilindros, como nuevo. - Tel.: 782-3175.

PARA SALTAR DE ALEGRIA, únicamente **BUGGY PULGA.** Lafuente 737. T.E.: 612-0075.

OBSEQUIAMOS UN VOLANTE deportivo con el kit de Buggy Pulga a \$ 4.500.—. Compuesto por carrocería pigmentada, chasis, 2 butacas tapizadas, parabrisas, 2 faros cromados, barra antivuelco, 2 paragolpes y manual de instrucciones para el armado. ¿Qué le parece? Lafuente 737. 612-0075. En CORDOBA: Luis Planas: Salta Nº 355.

PROTECTOR DE PARABRISAS - "Protecris". Somos fabricantes para todos los modelos Ford, Chevrolet, Ika, Peugeot, Fiat, etc. A los amigos Corsarios descuento. 25 de Mayo 827, Ciudadela. Altura Gaona 800. Pcia. De 8 a 17 hs. **BUGGY KIT \$ 4.500.** rocos, butacas, parabrisas, paragolpes, barra. Chasis, carrocería, Competición. Financiación. Juan B. Justo Nº 3641.

NEUMATICOS RADIALES, descuentos especiales a corredores Turismo Nacional y F-4, presentando licencia otorgada por **CADAD.** — DIRECTORIO 5512.

VENDO CARBURADORES WEBER con múltiple-Torino. Distribuidor doble encendido Dulbecco. Bobina competición Mallory. Escribir C. C. 130, Río Cuarto, Córdoba.

DUNNE BUGGY PUELICHE: El que suma a su robustez mecánica el auténtico espíritu del Buggy. Kit para armar sin necesidad de soldaduras o herramientas especiales. Cuatro asientos, capota de sencilla operación. Haciendo Buggies no somos los únicos... Ape-nas somos los mejores... **Garbarini Vehículos Especiales.** Camino Gral. Belgrano entre 505 y 506, La Plata.

ARBOLES DE LEVAS, standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías. **Torinos garantizados,** recambios Kit's, resortes y botadores especiales; tapa de cilindros, pistones, colectores de admisión y escape. Banco Hidráulico de pruebas a disposición de nuestros clientes. Colocación y **Service: Alberto Crespo** Competición. Acassuso 1393, Olivos (altura Av. Maipú 3200). T.E.: 795-9864. (Solicite catálogos).

HAGASE SU LANCHA PLASTICA: Cursos teoricoprácticos personales y por correo. Informes: H. Hasenbalg. C. Correo 1238. Capital. **¡BASTA DE DROGAS Y OTRAS HIERBAS!** Toma "BRAMA" y encuéntrate en plenitud. Techo duro quita y pon y 2 puertas hacia el infinito. **AHORA ¡YA! CON MECANICA R6 6 R12.** Avda. Libertador 14.430, Martínez. Tel.: 798-1926 ó 792-4285.

BUGGIES PARA ARMAR con toda la mecánica Fiat 600. Sí, en **BUGGY CENTER,** Avda. Libertador 14.430. Martínez. Tel.: 798-1926 ó 792-4285.

VISITE BUGGY CENTER Buggies listos para rodar con entrega inmediata y Kits para armar de diferentes marcas con la más económica y amplia financiación. - Permutas, compras, ventas, consignaciones. Todos los días en Avda. Libertador 14430, Martínez. Tel.: 798-1926 y 792-4285.

COMPRO HERRAMIENTAS de mecánica automotriz, tubos, estriadas, fijas, etc. Tel.: 758-2488. Calle Independencia 845, Villa Ballester.

BUGUEA FELIZ Y TRANQUILO. **BUGGY CENTER,** a través de su departamento de gestoría, te ofrece el asesoramiento y correcto patentamiento de tu buggy.

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.

Este es el premio a nuestras ganancias.

A la mejor programación periodística.
Radionoticias del Plata.
(3^{er} año consecutivo).

A la mejor programación musical juvenil.
(Radio del Plata).
Emisora.

Al mejor programa de comunicación social.
La Danza de la Fortuna.
(3^{er} año consecutivo).

Al mejor programa juvenil.
Los Principales.



LS 10
RADIO DEL PLATA
La radio con más ganas
de ser primera.

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

QUEJA DE TANDIL

de Jorge Alberto Mottalini,
Dinamarca 239, Tandil.

Estimado Director de Corsa:

Me he quedado asombrado al leer las barbaridades escritas por el señor César Sorkin respecto a la carrera de F-4 en Tandil (Corsa N° 381). Empezando por el título, ya que Barattucci no ganó en el "desorden" sino que a Beamonte lo pasó en la segunda vuelta, cuando éste hizo un semitrompo (el señor Sorkin estaba en esa misma curva, sentado sobre el capot de una camioneta Peugeot); de allí en más se hizo inalcanzable. También es mentira que Beamonte fue el verdadero ganador moral y el único que respetó las banderas amarillas. En cuanto a lo primero, ¿por qué Beamonte no llegó mejor clasificado si el incidente ocurrió entre la tercera y sexta vuelta y la carrera era a 30 vueltas? En cuanto a lo segundo, fue Baratucci el primero y el único que ammoró el tren de marcha y levantar la mano. (De Amorrortu lo quiso pasar aprovechando la situación; Baratucci lo alcanzó a ver y lo encerró, haciéndole señas de las banderas).

Dejando de lado al señor Sorkin (era hora, ¿no?), nos preguntamos todos los tandilenses cómo habrán hecho los cronometristas oficiales para darle el record de vuelta en la última serie a Angel Guerra, cuando Baratucci se le alejaba en los relojes y a la vista en todas las vueltas. Antes del accidente había más de 10" de diferencia entre Ricardo y Angel; si bien es sabido que Guerra venía apilando muñecos que daba miedo, hay que reconocer que a todos los que pasó eran los más lentos. Como fiel lector de Corsa espero que esta carta sea publicada para bien de todos los giles que gastamos dinero en adquirirla —y encima la coleccionamos—. Que el señor Sorkin me perdone que me la haya tomado con él...

R) El señor Sorkin —que es quien está contestando su carta— también está asombrado

con lo que Ud. afirma, señor Mottalini. Y mi asombro radica en los datos que Ud. da de la carrera, lo que indica que la vio no muy bien, o por lo menos poco objetivamente. Responderé parte por parte, para ordenar un poco.

1) Dice Ud. que Baratucci no ganó en el "desorden". Sin desmerecer en lo absoluto las condiciones deportivas y morales de **Ricardo Baratucci**, le preguntamos a Ud. cómo se llama una carrera en la que los banderilleros cumplen deficientemente su función (los siguientes pilotos, consultados por mí al respecto, aseguran no haber visto una bandera azul ni en clasificación ni en carrera: **Benjamín Muñiz Barreto, Pablo Ortiz Basualdo, Gonzalo de Quesada, Raúl Marielli, Alfredo Castro, Agustín Beamonte, Guillermo Vinuesa, Raúl Canievsky, Carlos Bedacarratz y sigue la lista...**). El mismo **Ricardo Baratucci** fue obstaculizado involuntariamente en dos oportunidades por **Ricardo Bonomi**, cuando el tandilense estaba en condiciones de alcanzar y/o superar a **Beamonte** en la primera serie. A pesar de ocurrir el hecho **bajo la nariz del banderillero** que estaba ubicado en la tercera curva del circuito, **no hubo bandera azul para Bonomi**, con el consiguiente perjuicio para **Baratucci**. El mismo **Ricardo Baratucci**, en un programa radial del 13 de agosto propalado por una emisora local admitió —más tenue en su crítica, porque parece que para muchos criticar con motivo está mal...— que **"faltó alguna bandera azul..."** Sugiero escuchar la grabación de ese programa. Siguiendo con lo que personalmente entiendo por "desorden", pienso que las ambulancias en el sector interno del circuito son consecuencia de un error de organización; la inmerecida bandera negra a Cabodevila (le correspondía a Arrechea) —equivocación de un veedor de Tandil, lo que me fue confirmado por el señor **Víctor Bonnano**, Director Deportivo de la prueba— es otro error de organización; el no reconocimiento por parte del guardián del acceso principal de la credencial de CADAD —de **vigencia racional**— que certifica mi condición de periodista, es otro error de organización... Todos estos **errores de organización** —que para ejemplo estimo suficientes— son evidentemente factores que sumados conducen al **desorden**. No pretenderá el señor Motta-

lini que conducen al orden...

2) **Baratucci** no pasó a **Beamonte** en la segunda vuelta, y mucho menos a causa de un "semitrompo". Para su satisfacción, transcribiré textualmente el orden de paso de los autos, **extraído directamente de la lira oficial del cronómetro de CADAD**, tira cuya copia está en poder del señor **Roberto Navarro** —presidente de la **APF-4**— y que Ud. puede consultar cuando desee: **1a. Vuelta: Beamonte, Baratucci, Bedacarratz De Amorrortu, Andreetta, Segovia, Guerra, Muñiz Barreto, Baruscotti, Frojan, Rosler, Theill, Ríos, Famá, Pisano, Watson y Almada. 2a. Vuelta: Beamonte, Baratucci, Bedacarratz, De Amorrortu, Andreetta, Guerra, Segovia, Muñiz Barreto, Baruscotti, Frojan, Rosler, Famá, Theill, Pisano, Ríos, Almada, Watson y Lago. 3a. Vuelta: Beamonte, Baratucci, Bedacarratz, De Amorrortu, Andreetta, Guerra, Segovia, Baruscotti, Muñiz Barreto, Frojan, Rosler, Famá, Pisano, Almada, Ríos, Watson y Lago. 4a. Vuelta (la del accidente): Beamonte, Baratucci, De Amorrortu, Bedacarratz, Segovia, Muñiz Barreto, Famá, Frojan, Andreetta, Pisano, Rosler, Baruscotti, Almada, Ríos y Watson. Como Ud. puede ver, **Beamonte** seguía puntero hasta la cuarta vuelta. El accidente fue al promediar esta vuelta y de inmediato se agitaron las banderas amarillas. **Observe Ud. ahora el orden de paso de la 5a. Vuelta: Baratucci, De Amorrortu, Segovia, Muñiz Barreto, Bedacarratz, Beamonte, Pisano, Famá, Frojan, Rosler, Andreetta, Baruscotti, Almada, Ríos y Watson.** Seguir desarrollando la carrera sería pecar de exagerado, porque con lo expuesto queda aclarado lo que quería mostrarle. La tira de CADAD resulta inobjetable en todo sentido.**

Si el señor Mottalini me vio "sentado sobre el capot de la pick-up Peugeot", —jamás me siento sobre los capots de los autos, porque se abollan— no me extraña que haya visto un semitrompo de Beamonte en la 2ª vuelta (fue en la 5ª vuelta (después del accidente) y tampoco me extraña que haya visto a Baratucci puntero en la segunda vuelta. Y tampoco me extrañaría que asegurase que las vacas vuelan.

3) En lo que hace a su pregunta de "por qué Beamonte no llegó mejor clasificado", le diremos lo que el mismo **Beamonte** nos dijo: paró en la sex-

ta vuelta ante la confusión reinante; sencillamente por eso no llegó mejor clasificado, ya que perdió una vuelta. Claro que la lectura vuelta por vuelta hasta el quinto giro, Ud. ya estará en claro que **Beamonte** fue superado por buena cantidad de autos mientras flameaban banderas amarillas, **que ordenan mantener posiciones**. En cuanto a su opinión de que **Baratucci** fue el primero y el **único** en respetar las banderas amarillas, estimo que no es así. Y a las pruebas me remito.

Puede ser que en su punto de observación, **Baratucci** haya sido el primero. En mi punto, no fue así. Y yo no puedo estar en todos los lugares de un autódromo a la vez...

Quizás la diferencia entre su opinión y la mía radique en que Ud. fue a ver a **Baratucci** y yo fui a ver **una carrera de F-4**.

Dejándome de lado a mí mismo —que como Ud. bien dice, ya es hora— le diré que hace mal en incluir a todos los tandilleros en su protesta, ya que la población de Tandil asciende a cerca de 70.000 almas y la **única** carta que recibimos (hasta la fecha en que se respondió ésta) fue la suya. Con respecto a cómo hicieron los cronometristas de CADAD para adjudicarle el record de vuelta a Angel Guerra, entiendo que habrán tomado el menor tiempo empleado por un piloto para cumplir una vuelta. Y según los relojes de CADAD —algo más precisos que "la vista"— ese piloto fue Guerra. Estimamos que de haber estado disconforme algún piloto con el cronometraje oficial, se hubiera sentado la correspondiente protesta, cosa no sucedió.

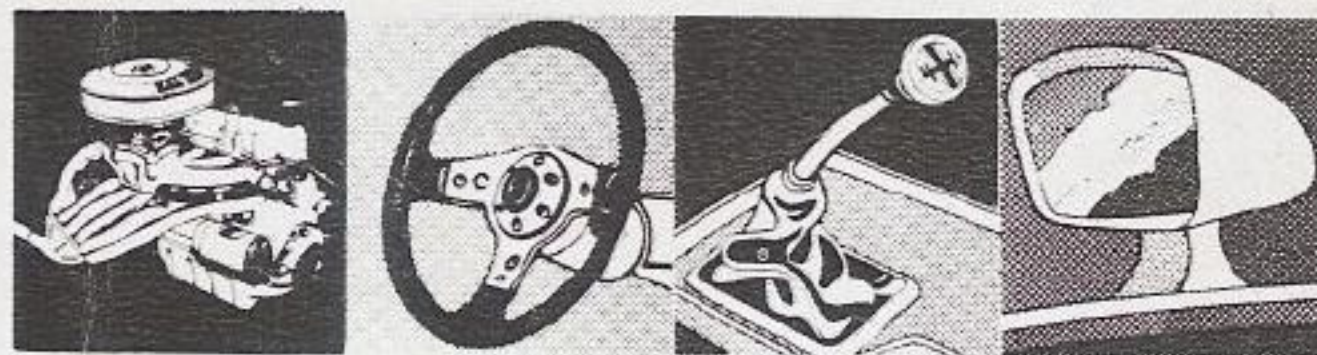
Sr. Mottalini: el fervor localista, **bien entendido**, es muy positivo, porque ese fervor genera muchísimas realizaciones concretas. Los ejemplos sobran y puede tomar como válido el ejemplo de Ricardo Baratucci. Pero cuando ese fervor positivo y bien entendido se transforma en **fanatismo**, se pierde la verdadera dimensión y perspectiva de las cosas. No se trata de aplaudir como los simios, que baten palmas así les tiren cascotazos o galletitas. Se trata de ubicarse objetivamente, ver qué es lo que está bien —y mantenerlo— y ver qué es lo que está mal —y **corregirlo**—. Eso es todo.

Espero haber clarificado su concepto y por supuesto que le perdono que se la "haya tomado conmigo". Chau.

Ford Falcon Sprint.



La Fórmula Sport.



Ford Falcon Sprint es la fórmula Sport de la línea Falcon y es el resultado de la experiencia acumulada por Ford en los circuitos argentinos de Turismo de Carretera. Experiencia de la que surgió el motor 221 SP de 6 cilindros y 7 bancadas con carburador Holley doble cuerpo, botadores mecánicos, múltiple de admisión de avanzado diseño, sistema especial de escape y 166 HP a 4.500 rpm.



Además, la caja de 4 velocidades fue diseñada para aprovechar al máximo la excepcional potencia del motor. En materia de seguridad, el Ford Falcon Sprint está equipado con frenos a disco, cubiertas de alta velocidad —banda roja— y suspensión reforzada. En su interior, el Falcon Sprint se distingue por el volante especial recubierto

en cuero y las butacas reclinables de envolvente funcionalidad. En su exterior, franjas deportivas en el capot y laterales, colores especiales, parrilla negra y lámparas de iodo, también son signos que hacen inconfundible a este Falcon. Estos y muchos detalles más, pueden ser admirados en su Concesionaria Ford. Allí, el Falcon Sprint exhibe toda la presencia de su deportivo estilo.

Ford siempre encuentra algo mejor.
<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



Ford Falcon Sprint.



la Fórmula Sport.



Sensacionales!



franca



CAPITAL:
Florida 650, Florida 123,
Av. La Plata 731

ROSARIO:
J. Casals S.A.C.I., San Martín 865

SAN SALVADOR DE JUJUY:
Alberto Galli e Hijos - Alvear 784.