

brisas

**NUMERO ESPECIAL**

**BRISA**

Del 30 de enero al 5 de febrero de 1973



el  
**GP**

de la

**REPUBLICA  
ARGENTINA**

LAS REVISTAS DE MAURO

CASA **cadi** 

Como siempre fabrica y distribuye lo mejor  
WARNES 1055 - Tel. 54-8914 y 55-3832 Bs. As.

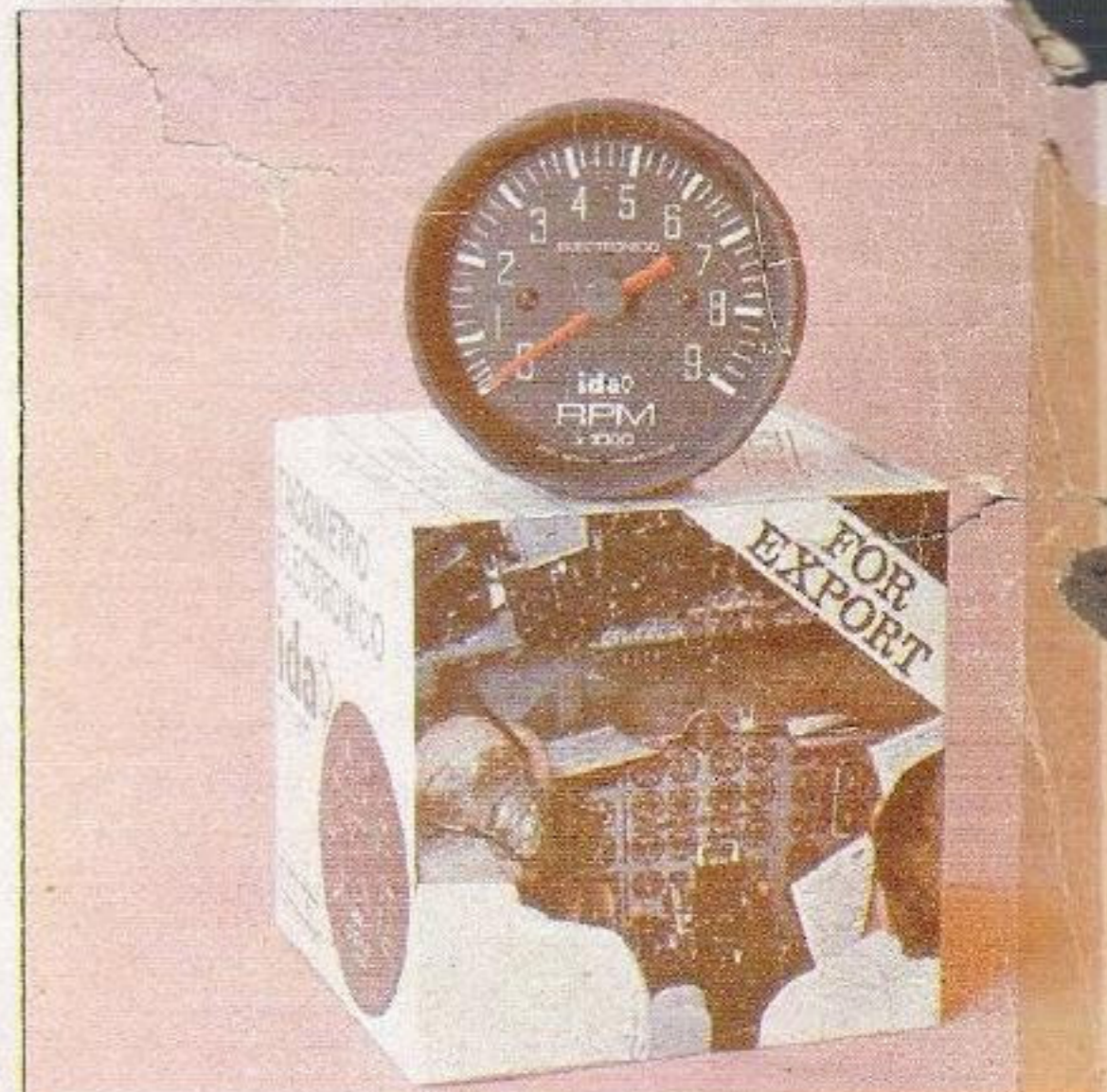


**ida**  **jet**

Lo nuevo en  
instrumental

Consolas  
deportivas

**POP**  <sup>®</sup>



Empuñaduras y perillas  
para palancas al piso

**GINER**

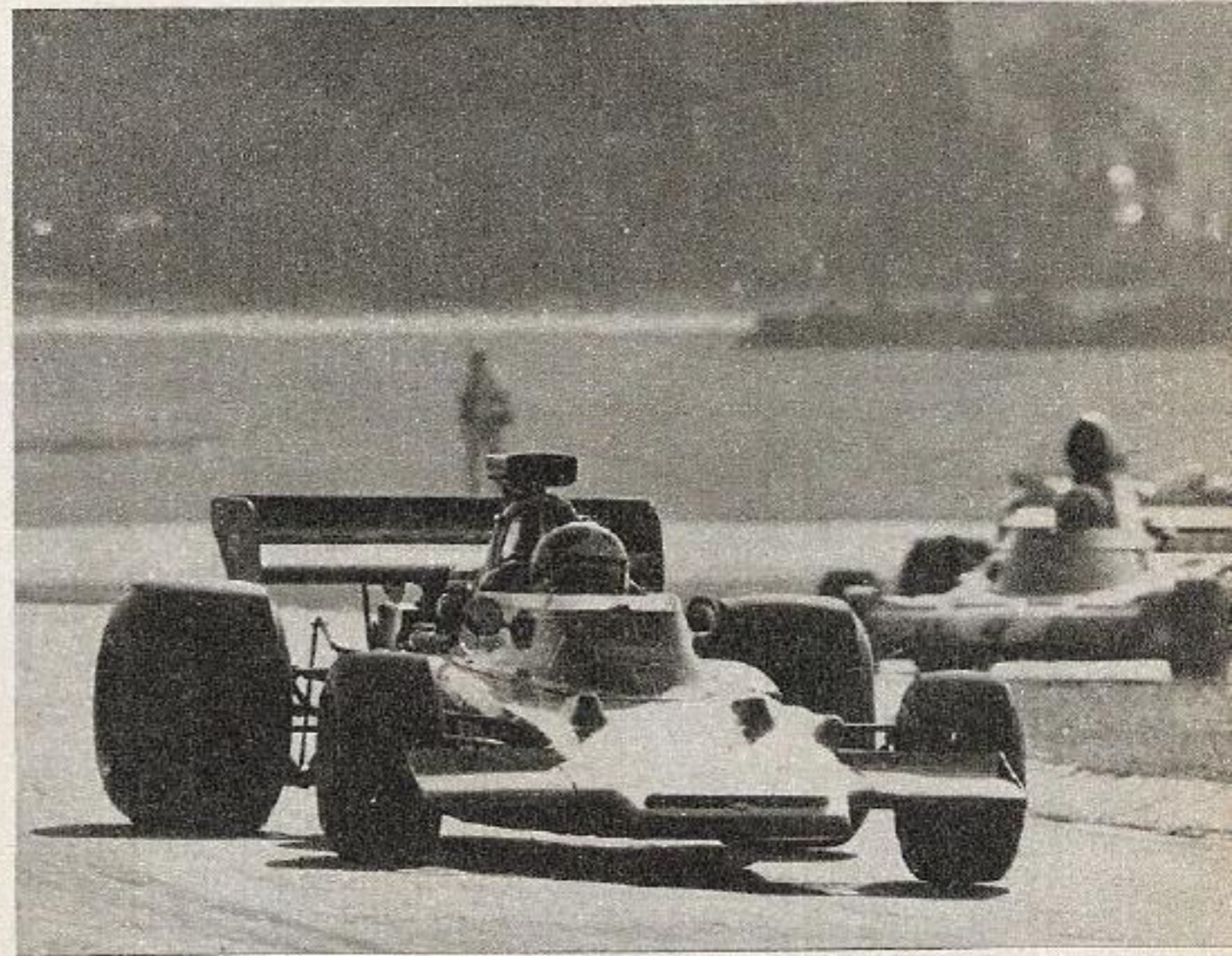
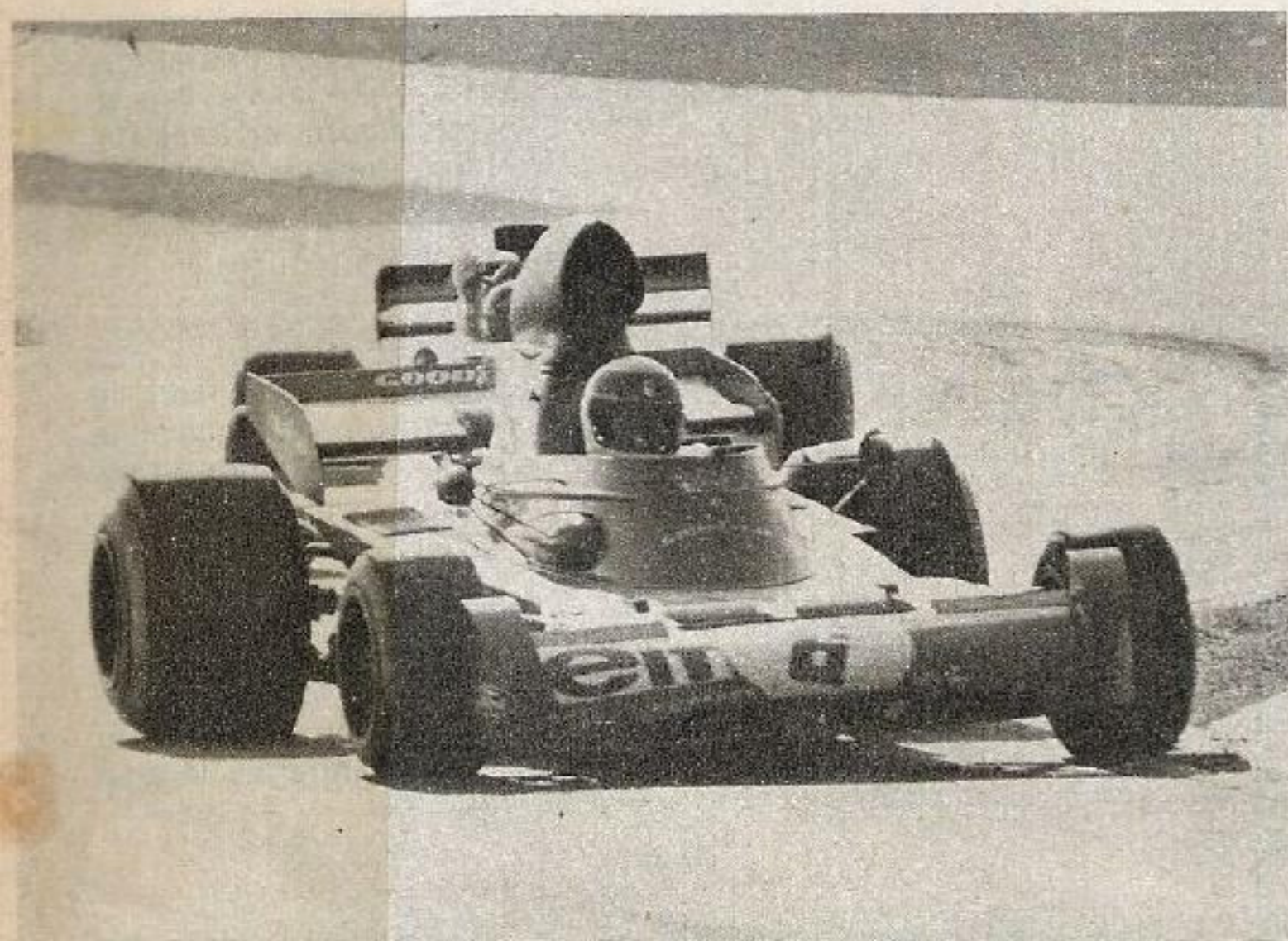
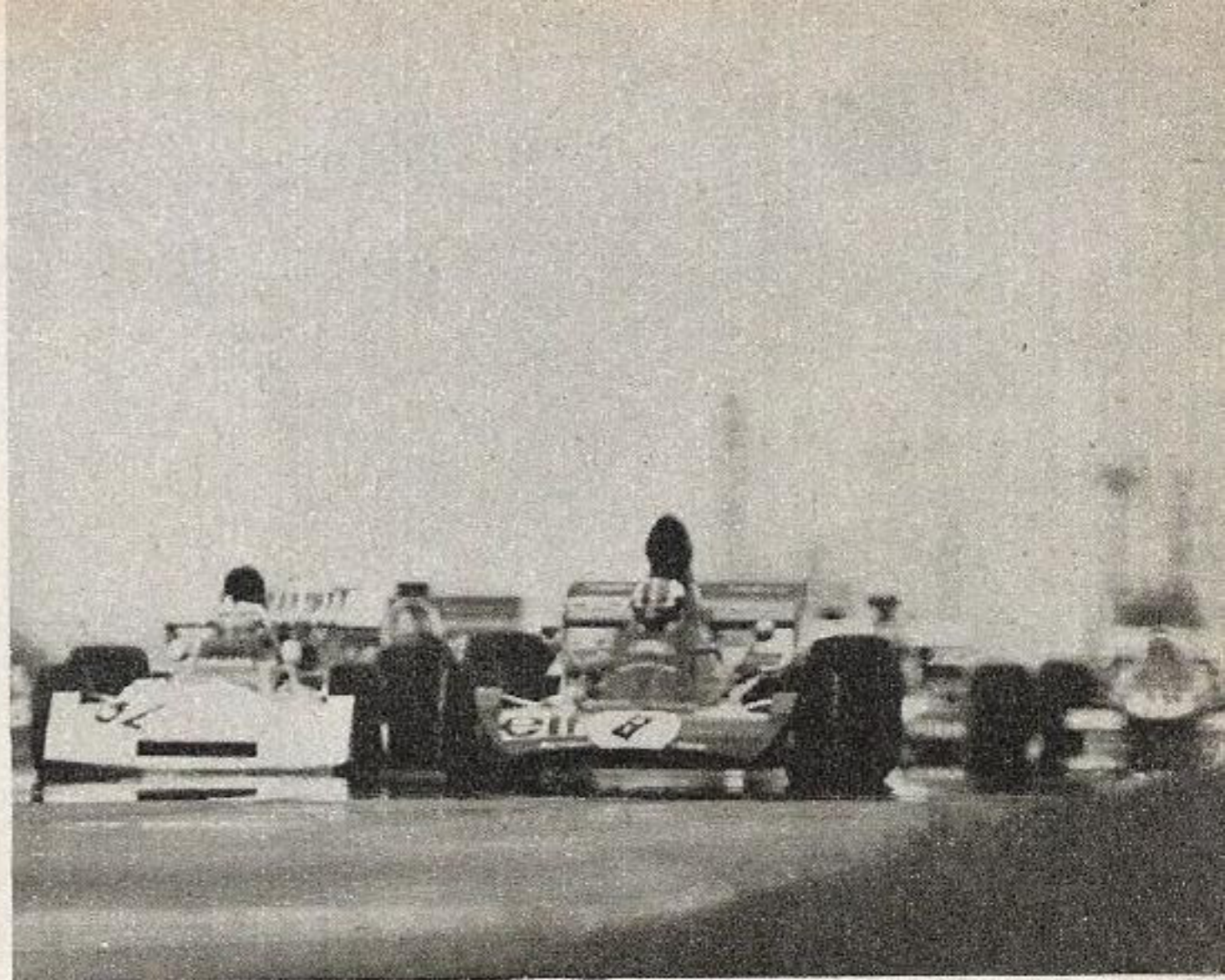
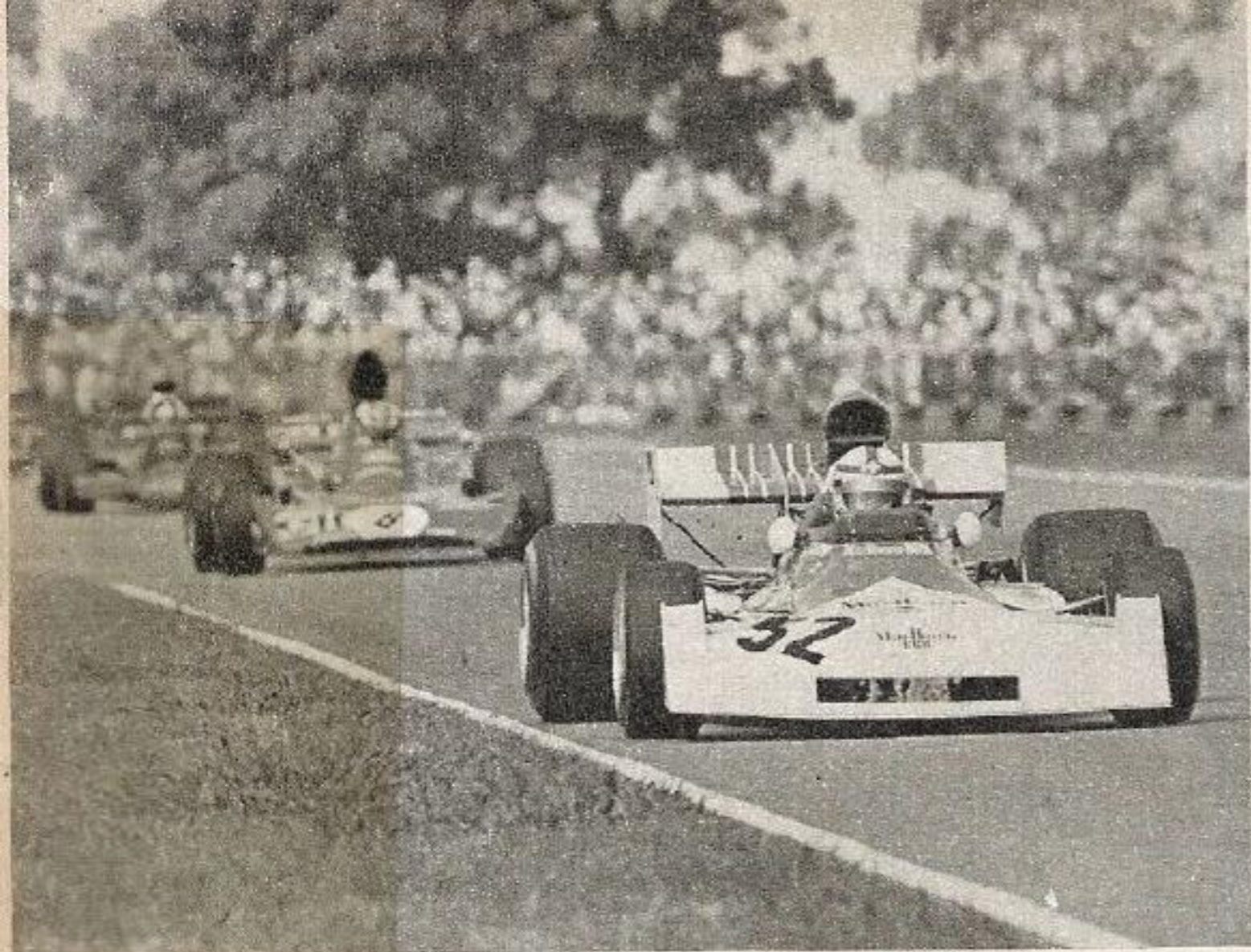
**alto  
nivel**

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA  
32-1424/7989/0766



Cinturón retráctil de seguridad y apoya cabeza

**GUIDEX** <sup>®</sup>



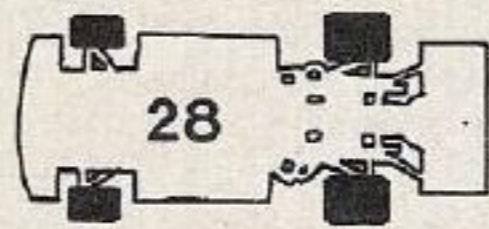
Regazzoni lo desaloja, pero un papel pegado en su radiador impide una escapada. Cevert vuelve a emparejarlo, lo pasa y se despegue. Por pasar provocando airadas protestas de el campeón. Cuando finalmente Emerson lo quiebra (última foto) la carrera ya tiene dueño aunque



PETER REYSON  
McLaren M19C - Cosworth  
1m 126.22.-



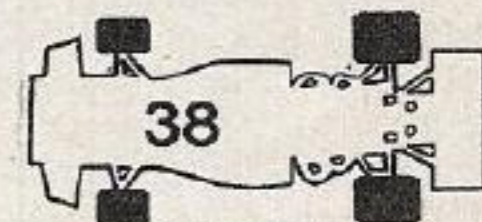
NIKI LAUDA  
BRM P160  
1m 125.39.-



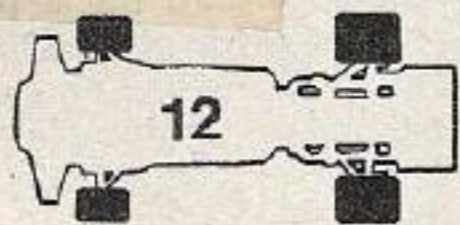
CARLOS PACE  
Surtees TS 14 - Cosworth  
1m 125.80.-



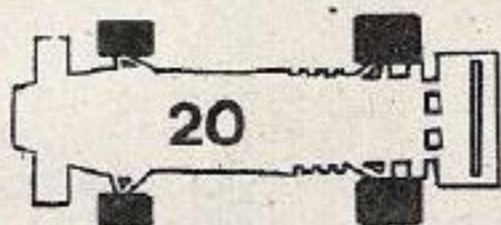
JEAN-PIERRE JARIER  
March 721G - Cosworth  
1m 146.27.-



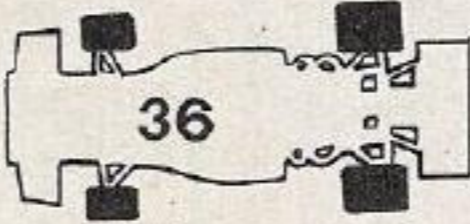
HOWDEN GANLEY  
Williams-Pollroy FX3B - Cosworth  
1m 155.29.-



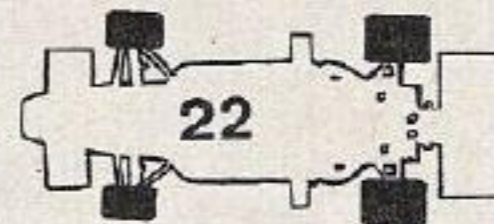
WILSON FITTIPALDI  
Brabham BT 37 - Cosworth  
1m 125.31.-



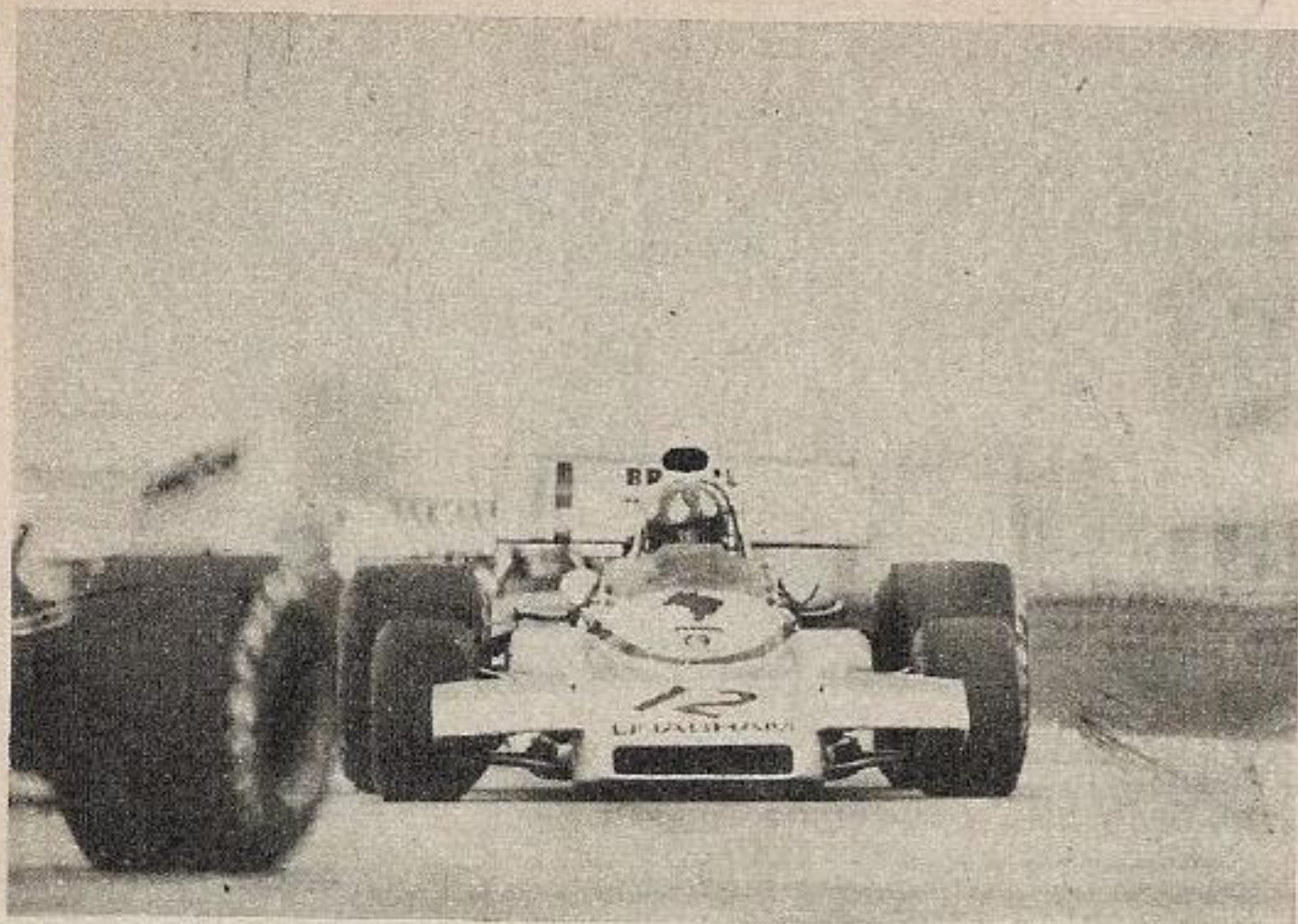
ARTURO MERZARIO  
Ferrari 312 B2  
1m 125.54.-



NANNI GALLI  
180-Rivolta FX3B - Cosworth  
1m 131.97.-



MIKE BEUTLER  
March 721G - Cosworth  
1m 155.15.-



El otro Fittipaldi, Wilson, ganó un puntito muy importante. Su Brabham no estaba para más.

lito nuevo que necesitaba y sacó un tiempo de clasificación que no se lo esperaba nadie. Mostró que podía andar bien desde el primer entrenamiento y a la última hora del sábado ganó el lugar de honor. Para el enorme despliegue de Good Year que equipa a todos los equipos menos Surtees y BRM, era además un golpe inesperado esta aparición fantasmal del BRM con Firestone. Pero esto le hace un gran bien a la Fórmula Uno porque aporta un nuevo auto de punta y por otro lado animará a la gente de Firestone a una competencia que de entrada parecía definida a favor de Good Year que este año le birló a su rival nada menos que al propio equipo Lotus y a la squadra Ferrari.

En la lucha de los tiempos, Tyrrell, Lotus, BRM y Ferrari se presentaron como los candidatos obligados y los demás quedaron automáticamente relegados a pelear por los puestos siguientes porque ninguna razón lógica podía otorgarles chance de triunfo a los Brabham, ni al equipo McLaren ni al equipo Surtees, y mucho menos a los autos y pilotos condenados a la cola. De los capaces para la punta se detectaba, además, la presencia de dos equipos, Tyrrell y Lotus, junto a dos autos menos apoyados por sus compañeros, como se trataba del BRM de Regazzoni y la Ferrari del estupendo Jackie Ickx. La lucha era, entonces, clara: Stewart versus Fittipaldi sería el eje central de la cuestión. Y así lo fue, en efecto.

Tras el espectáculo inenarrable de la largada, la mirada se trasladó hacia el curvón para ver cómo Francois Cevert en una largada extraordinaria se descolgaba por la parte exterior de la curva, a la manera de Indy, para ganar la primera

colocación delante de Regazzoni y Fittipaldi y Peterson. Inesperadamente se quedó retrasado Stewart y a su cola se ubicó entonces Lole Reutemann buscando seguir el ritmo del escocés. Sin llegar a completarse la primera vuelta, Regazzoni supera a Cevert y a partir de allí la carrera se fue planteando de la siguiente manera:

—Regazzoni puntero, Cevert segundo y Fittipaldi tirando, tranquilo con Peterson detrás.

—Stewart trabaja como un loco para descontar lo perdido en la largada. Reutemann perdió su cola y viaja con los McLaren que parecen rendir en forma similar.

—Regazzoni mantiene un ritmo estable hasta que se le reproduce un problema similar al que tuvo el año pasado. Un papel se pegó en su radiador y la temperatura le hace perder un poco de performance. Cevert lo pasó y quiere escaparse.

—Stewart aprieta y aprieta y se acerca a Peterson en forma notable.

—Reutemann lo busca a Denny Hulme y en la vuelta 13 parece que ya lo pasa con lo cual sería noveno. Pero en el giro siguiente pierde metros, en el otro aún más y en la otra vuelta se detiene con un engranaje de salida de la caja roto. "Se empezó a poner duro el comando y me di cuenta que algo andaba mal. Tres vueltas más y se rompió..."

—Stewart busca a los punteros y en una maniobra excepcional supera a Peterson pasando en sandwich entre el sueco y Howden Ganley (ya con una vuelta menos). Poco después lo pasa también a Fittipaldi y amenaza con alcanzar a un Regazzoni que pierde el ritmo.

—Se produce lo previsto. Stewart lo pasa a Regazzoni y con Cevert primero, los dos Tyrrell

## BOLETIN DE CALIFICACIONES

Como hacemos todos los años, cinco redactores "analistas" opinamos acerca de lo visto en el autódromo a través de las 96 vueltas. Comparando tiempos de horquilla, tobogán, curvón y mixtos, además de la Impresión visual llegamos a las conclusiones que damos a continuación.

10 - **EMERSON FITTIPALDI**: Diez unánime. Porque hizo todo bien. Desde el comienzo hasta el electrizante final donde acabó con los Tyrrell. Ni un solo error y con la inteligencia y lucidez que mostró en la temporada pasada. Mejor, imposible.

8,87 - **JACKIE ICKX**: Rápido como es su costumbre. En lo lento y en lo veloz con una solvencia impresionante, compensando con manejo puro un motor no muy adecuado para el circuito y un chasis que no es el mejor. Verlo es un espectáculo.

8,75 - **FRANCOIS CEVERT**: Un ritmo importante. Una largada incomparable y limpia donde dejó atrás al resto y pasó tres autos en pleno curvón. Supo estar en punta pese —¿o gracias?— a tener como guardaespaldas a Jackie Stewart. Sobre el final no pudo ante el empuje de Emerson. Muy buen trabajo de todas maneras.

8,33 - **GIANCLAUDIO REGAZZONI**: Impresionante en la clasificación del sábado y merecida pole-position. Cumpiló con su acostumbrada labor de piloto vehemente sobre un auto que está como para cualquier cosa. 1973 puede ser el año del gran golpe.

8,25 - **JACKIE STEWART**: Un comienzo impresionante tras una muy mala largada. Trepó hasta llegar al segundo puesto y servirle de "reparo" a Cevert. Tapó a Emerson en forma alevosa y no se le puso la bandera azul (o el semáforo) en el momento indicado. Cuando no pudo aguantarlo más quedó mirando la cola del Lotus. No estuvo en uno de sus días felices.

7,80 - **RONNIE PETERSON**: Si consideramos que ésta fue su primer carrera de F-1 montando el John Player Special su actuación es realmente buena. Al ritmo que lo vimos el domingo y con dos o tres carreras más en su haber sobre la mitad del año, Emerson y Ronnie pueden formar una pareja de ésas que hacen época.

7,50 - **PETER REVSON**: Los McLaren no están ahora para empresas importantes pero el norteamericano Pete se las supo rebuscar y sacarle el "jugo" al máximo. Viajó fuerte en todos los sectores y cumplía un desempeño interesante (5?) hasta que su motor se plantó. Está para grandes performances dentro de la fórmula Uno.

7,25 - **CARLOS REUTEMANN**: Estaba como para terminar entre los seis primeros y llevarse puntos para el Campeonato. Hizo todo lo que pudo tanto el sábado como el domingo pero los Brabham no mostraron nada nuevo con respecto a 1972. Eximido.

7,15 - **WILSON FITTIPALDI**: Bien en el real sentido de la palabra. Considerando las limitaciones que presentaron los autos de su equipo supo aprovecharlo. Manejo recio y veloz son dos aspectos sobresalientes de su estilo. Mejor que el año pasado.

7,15 - **DENIS HULME**: No estuvo a la altura de sus excelentes lauros cosechados durante años. Su compañero Revson fue más rápido y se le escapó en la carrera. Sus autos tendrán que mejorar.

7 - **JEAN P. BELTOISE**: Por debajo del nivel de Regazzoni aunque su BRM no tiraba lo mismo que el del suizo. "Telegrafió" mucho en el curvón y en los mixtos. No se sintió cómodo en ningún momento pero las mañas que se aprenden con los años no se olvidan con facilidad.



6,88 - **CARLOS PACE**: Debutó con el Surtees TS 14, un auto que todavía no está en condiciones pero que seguramente dará el batacazo después del GP de España. Se manejó con seguridad en los sectores veloces y lentos. Sabe lo que hay que hacer. El auto no le permitió más.



6,75 - **MIKE HAILWOOD**: Largó en quinta fila al lado del Lole y en el curvón pasó quinto. Espectacular en lo veloz, pero en el mixto quedó mirando para la contramano. Un grave error, dañó el auto y abandonó. De ahí su bajo puntaje. Está para más que un 6,75.



6,40 - **JEAN P. JARIER**: Pese a que su March no le permite hacer incursiones espectaculares supo adaptarse al auto y hacerlo doblar dentro de las posibilidades de ambos. Por ser nuevo en esto de la F-1, hizo un trabajo más que interesante dejando un saldo positivo.



6 - **NIKI LAUDA**: Mejor que en Europa y debido principalmente a que el BRM empuja. No es nada excepcional pero se mantiene en un ritmo lógico. Con unas carreritas más puede mejorar considerablemente. Austria le pone el hombro y eso es importante.



4,85 - **HOWDEN GANLEY**: No se puede hablar mucho de él. Los Iso-Rivolta de Frank Williams no están como para entrar en la competencia en F-1. Hizo lo que pudo, luchando más con el auto que con la pista. Habrá que volverle a tomar examen.



4,50 - **NANNI GALLI**: Aunque hizo mejor tiempo de clasificación que Ganley, ello se debió exclusivamente a que su Iso andaba mejor. Dibujó bastante por las banquinas de nuestro autódromo y le faltan muchas horas de vuelo en este asunto de la F-1.



4,25 - **ARTURO MERZARIO**: ¡Y qué quiere que le diga! Ickx se subió al auto y de Merzario había décimas de diferencia apenas con respecto al suyo propio. Pero entre Ickx y Merzario hay días. Le falta seguridad, decisión y algunas nociones elementales. Ver tiempos de los distintos sectores.



3 - **MIKE BEUTTLER**: El auto no está ni para correr el zonal del Cairo de F-1. Es increíble lo que Beuttler lucha por llevarlo en lo lento. En lo veloz optó por entrar y salir con mucha prolijidad. Un conjunto hombre-máquina que no están de acuerdo a lo que se pudo ver el domingo pasado. Otro año será, éste no.

# No deje que esto suceda más.



Para evitar la poliomielitis, se recomienda seguir este plan de vacunación:

- 1a. dosis a los 2 meses de edad.
- 2a. dosis a los 4 meses de edad.
- 3a. dosis a los 16 meses de edad.

Además, aplique un refuerzo cuando su niño ingrese al periodo escolar.

Cumpla con este plan de vacunación, no lo interrumpa, y su hijo estará protegido contra la poliomielitis.



Soler 3983 - Tel. 84-1519  
Buenos Aires.

## El cupón de la tranquilidad.

  
Solicite información sobre los servicios que brinda Policlínica Privada

NOMBRE: .....

DOMICILIO: .....

LOCALIDAD: .....

PROVINCIA: .....

Este cupón significa su futura tranquilidad. Mándelo hoy mismo, luego Ud. y los suyos nunca se sentirán solos, porque POLICLINICA PRIVADA DE MEDICINA Y CIRUGIA



estará siempre presente cuando Uds. lo necesiten. Consultorios externos centralizados y de zona en Capital y

Gran Buenos Aires, internación en confortables habitaciones y servicios complementarios de urgencia a domicilio las 24 horas del día. Todo para su tranquilidad por una cuota mensual. Decídase. Mande este cupón y desde la primera entrevista con nosotros, se sentirá protegido.

BME. MITRE 2549  
al 53  
Tel. 47-2503



quedan adelante. ¿Quién los para?

—La carrera entra en su fase intermedia y a partir de allí comenzará el gran espectáculo, lo que convertirá al Grand Prix en la carrera más extraordinaria de todas las temporadas internacionales de la etapa moderna (y aún de las otras seguramente...). Fittipaldi aceleró su ritmo como si la carrera recién comenzara y afirma la impresión de expectativa que brindaba en todo momento. Horas más tarde, al cierre de la revista, lo llamamos al Sheraton y Emerson en persona, con su amabilidad proverbial, contó su plan de carrera: "Al principio no quise apurar demasiado porque tenía miedo al efecto del calor sobre las gomas. La pista estaba muy caliente y si lo exigía mucho al auto podía tener problemas inesperados. Esperé hasta casi la mitad de la carrera y allí apuré el ritmo."

—Y cuando te pusiste a la cola de Stewart y él no te dejaba pasar, ¿a quién le hacías seña con la mano? ¿A los banderilleros para que le avisaran o a él mismo?

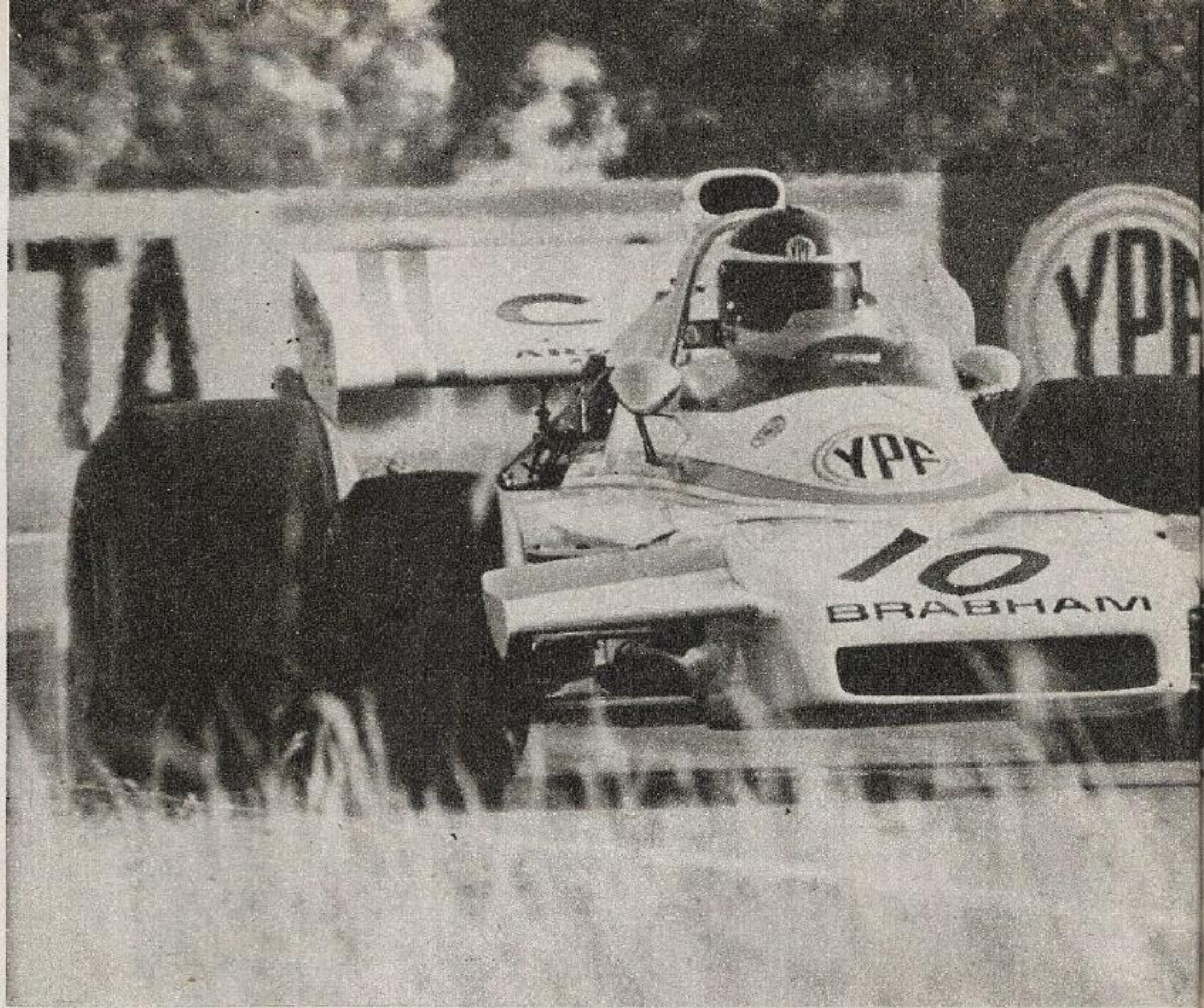
—"No, a Stewart mismo porque como el motor de su Tyrrell aceleraba un poquito más en la recta allí no lo podía pasar y en el mixto me tapaba todo el tiempo mientras Cevert se escapaba adelante..."

Así de simple fue el triunfo de Emerson. Una vez que lo superó a Stewart la carrera quedó definida porque Cevert quedó indefenso pero esa lucha entre los dos monstruos a lo largo de vueltas y vueltas fue algo nunca visto y como ningún auto cedió nada, sólo privaron los pilotos. Ganó Emerson porque indiscutiblemente es el mejor. Un casi niño de 26 años que dio una lección de manejo inolvidable. A su lado todo quedó chico. La performance de Ickx (extraordinario), la magnífica carrera de Cevert, la renovación técnica que aporta BRM, la misma realización de un Gran Premio de la Argentina que alguna vez estuvo en duda y que para vengarse de quienes dudaron de su importancia brindó un espectáculo deportivo inigualable.

GERMAN SOPENA

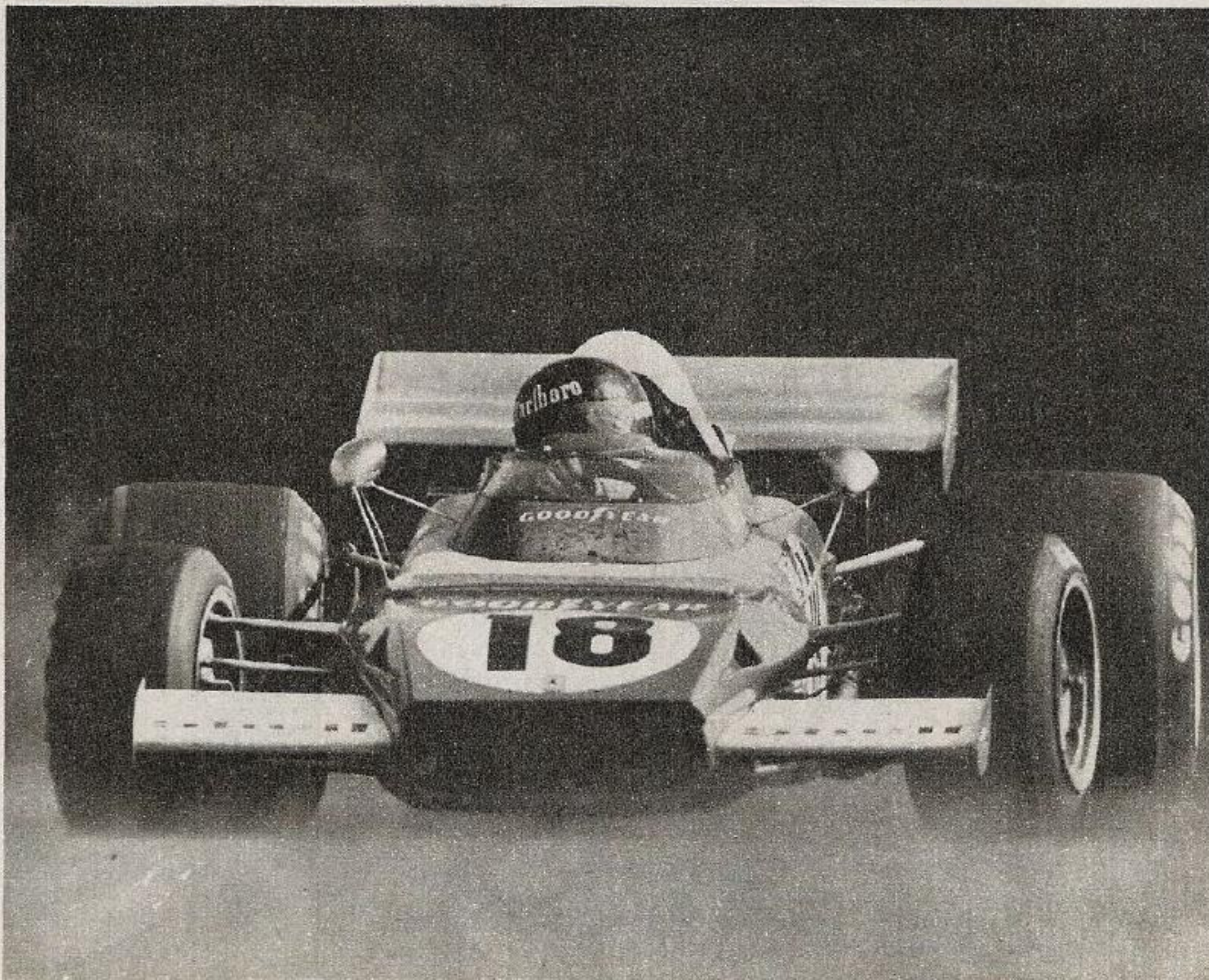
### PATIO DE BOXES

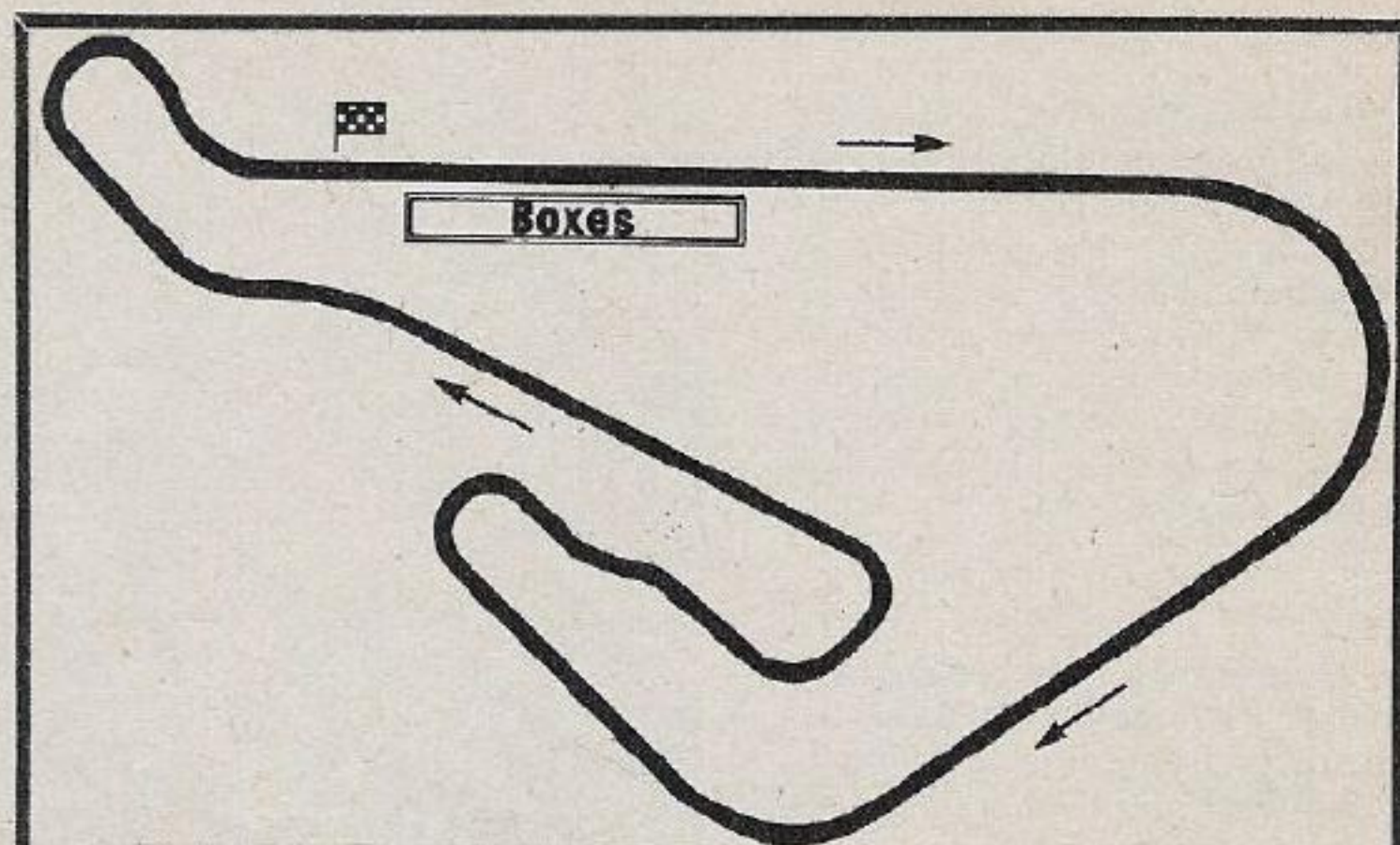
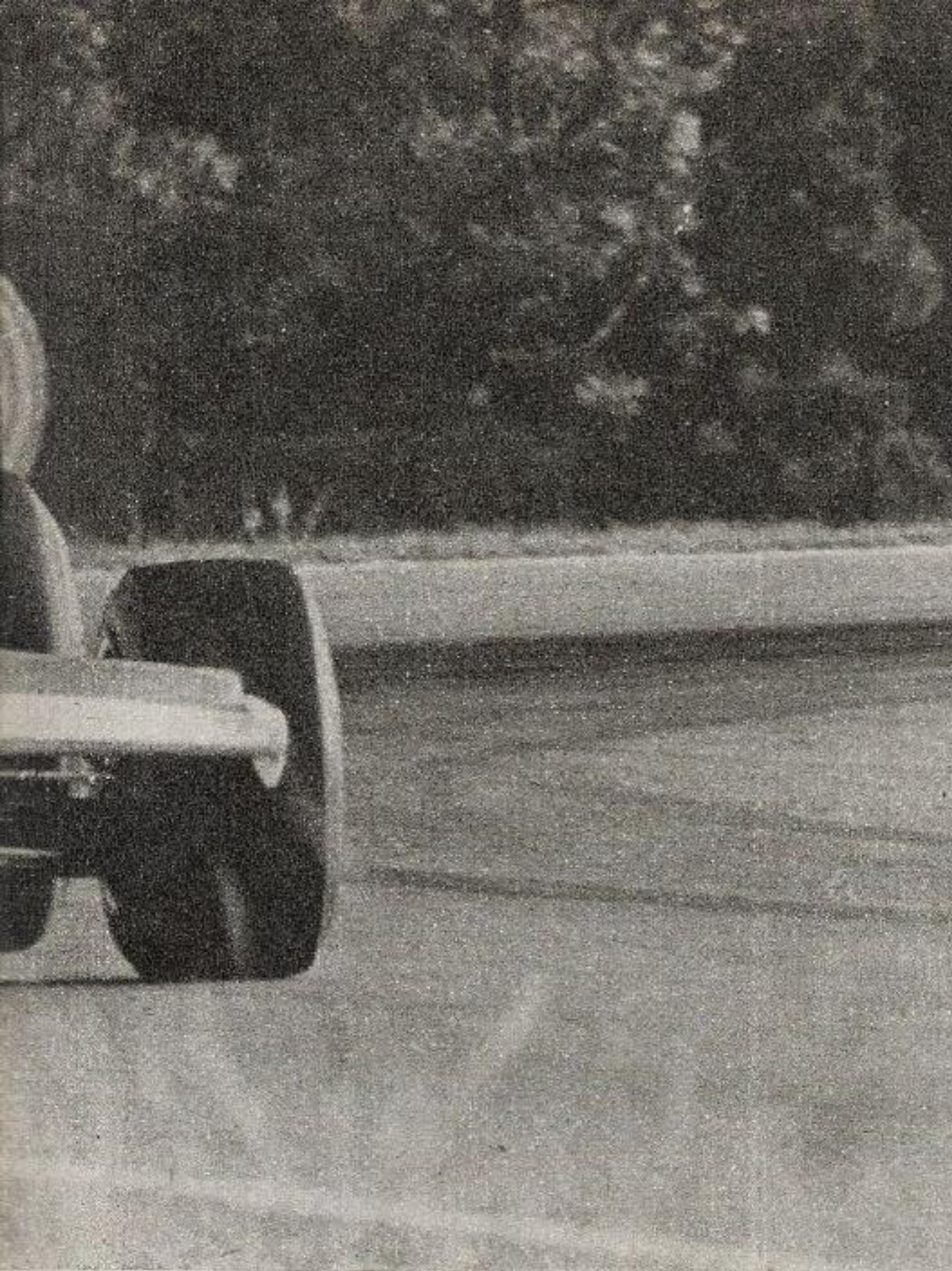
Varios autos llevaban tres pequeñas marcas de pintura (de diferente color) en cada disco de freno. Cada una de ellas tenía una resistencia al calor diferente y si desaparecía primero una, después la



Tarde agria para Lole Reutemann. El auto nunca anduvo bien y se rompió la caja a poco de largar.

Con distintos libretos que los demás para cada curva, una garra excepcional para transitar con una máquina mediocre y un estilo elegantísimo, Jachy Ickx fue cuarto.





AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES  
CIRCUITO N° 9: 3.345,50 metros

**GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA  
CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES - F-1  
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO - CLUB ATLETICO RAFAELA  
AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Circuito N° 9 de 3.345,50 m - 28-1-1973**

**Clasificación Final**

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vs.
1º	2 Emerson Fittipaldi ..	Lotus 72D	1h56m18s22/100	96
2º	8 François Cevert .....	Tyrrell 006	1h56m22s91/100	96
3º	6 Jackie Stewart .....	Tyrrell 005	1h56m51s41/100	96
4º	18 Jackie Ickx .....	Ferrari 312	1h57m00s79/100	96
5º	14 Denis Hulme .....	McLaren M19	1h56m52s45/100	95
6º	12 Wilson Fittipaldi ....	Brabham BT	1h57m21s84/100	95
7º	32 Gianclaudio Regazzoni	BRM P 160	1h56m24s55/100	93
8º	16 Peter Revson .....	McLaren M19	1h56m36s99/100	92
9º	20 Arturo Merzario .....	Ferrari 312	1h57m28s93/100	92
10º	22 Mike Beuttler .....	March 721 G	1h55m47s36/100	90

**NO CLASIFICARON:**

11º	24 Jean Pierre Jarier ...	March 721 G	1h56m23s97/100	84
12º	30 Jean Pierre Beltoise ..	BRM P 160	1h38m29s95/100	79
13º	38 Howden Ganley .....	Iso Rivolta	1h57m25s91/100	79
14º	4 Ronnie Peterson .....	Lotus 72 D	1h21m40s29/100	67
15º	34 Niki Lauda .....	BRM P 160	1h21m46s67/100	66
16º	10 Carlos Reutemann ...	Brabham BT 37	20m03s93/100	16
17º	28 Carlos Pace .....	Surtees TS 14 A	12m42s37/100	10
18º	26 Mike Hailwood .....	Surtees TS 14 A	12m46s27/100	10

**Promedio del ganador:** 165,688 km/h.

**Record de vuelta:** Emerson Fittipaldi en la vuelta 79ª en 1m11s 22/100 a un promedio de 169,107 km/h.

**CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES**

Pos.	Piloto	País	Puntos
1º	Emerson Fittipaldi .....	Brasil .....	9
2º	François Cevert .....	Francia .....	6
3º	Jackie Stewart .....	Escocia (G. B.) .....	4
4º	Jackie Ickx .....	Bélgica .....	3
5º	Denis Hulme .....	Nueva Zelandia .....	2
6º	Wilson Fittipaldi .....	Brasil .....	1

PROXIMA CARRERA: G. P. de Brasil (11-2-73)

KEY

# ERCIF

## Primero en filtros!

ERCIF es producido por la primera fábrica argentina de filtros bajo rígidas normas de control, con exacta superficie filtrante y papeles especiales que aseguran mejor filtrado y rendimiento extra. Por eso ERCIF ES PRIMERO!

**ERCIF: LINEA COMPLETA EN FILTROS DE COMBUSTIBLE, ACEITE Y AIRE PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES,**

FABRICADO Y GARANTIZADO POR INDUSTRIAS RECORD S. A. I. C. - SAN PEDRO 3953 TEL. 69-9509 CAPITAL



otra y finalmente la restante por la alta temperatura indicaban que: en el primer caso había que tener precaución, en el segundo cambiar pastillas de freno y a la desaparición de la tercera había que cambiar los discos, pastillas y tratar de refrigerar más el sistema. Simple y efectivo.

~

Durante los días previos a la carrera el equipo de BRM llevó quince llantas a los talleres de Sáenz para reforzarles los centros con placas de acero. La razón de tal mejora fue la rotura de una de las ruedas por la alta adherencia que ofrecen los nuevos neumáticos, resistencia que las llantas no podían soportar. Por tal trabajo José Sáenz cobró \$ 300.000, cifra que traducida a dólares era muy baja respecto a lo que los ingleses están acostumbrados a oblar, cifras asombrosas por cualquier trabajo. Hay que tener en cuenta que cada llanta cuesta alrededor de \$ 120.000 (son de magnesio y titanio).

~

La prueba de neumáticos que Stewart realizó en el autódromo de Buenos Aires hace un mes atrás, le costó a Good Year de Inglaterra unos 80 millones de pesos argentinos. La factura que Tyrrell pasó a la fábrica de neumáticos incluía hasta las horas de uso del motor Cosworth empleado para la prueba.

~

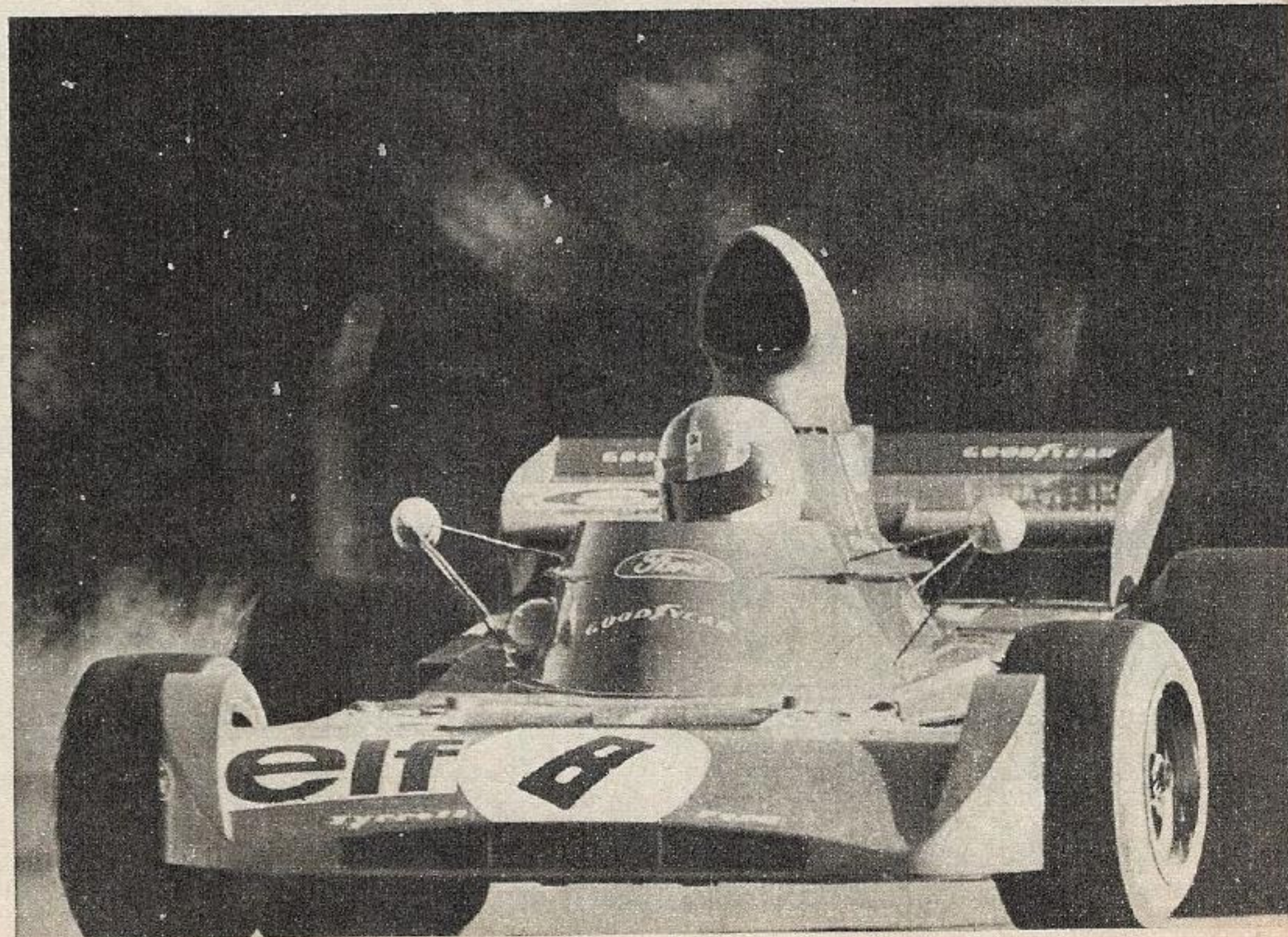
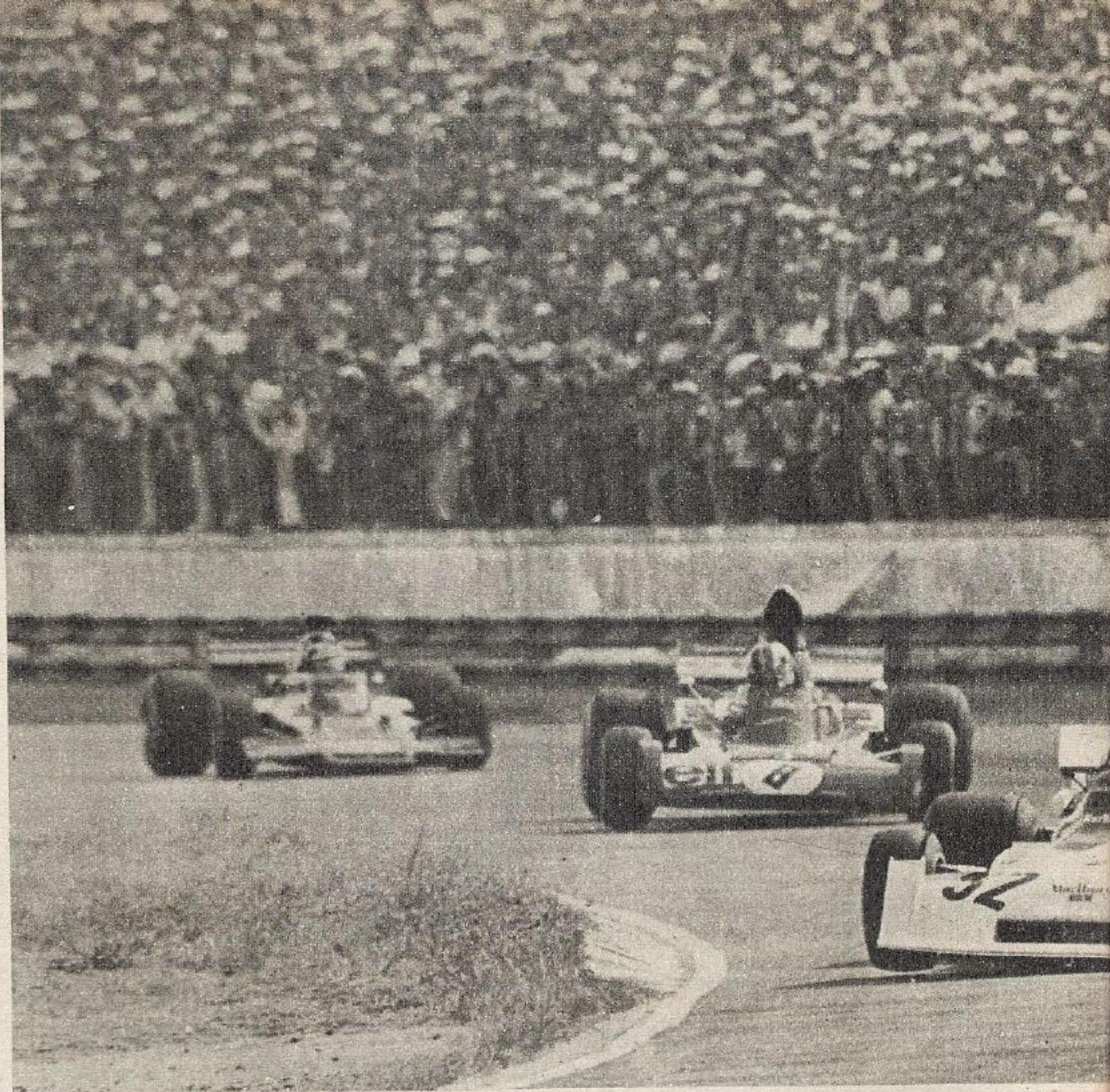
El BRM P160 de Jean Pierre Beltoise fue el muletto del equipo durante el año 1971. Además dicha unidad (número 03) se utilizaba en esa época como auto de test. En 1972 se le adoptaron tapas de cilindro

~

Otra de BRM. Las nuevas trompas que estrenaron los P160 fueron ensayadas previamente en los circuitos de La Castellet y Silverstone. Obtuvieron excelentes resultados frente a las anteriores con spoilers regulables.

~

Por lo general los autos largaron con 180 litros de combustible, lo suficiente como para girar con tranquilidad las 96 vueltas que exigía el reglamento. El consumo del Brabham de Rougemont, por ejemplo, era de 1,6 litros por vuelta aproximadamente.







Regazzoni con rueda en el aire en el curvón. Pueden ser cosas del chasis pero el hombre anda fortísimo.

Puntero durante la mayor parte de la prueba, Cevert debía ser el ganador. No pudo sostener la atropellada del campeón.

Mimicha Reutemann tomando tiempo en pista. Las orejeras que usa para amortiguar el ruido son de uso común en los asistentes de F1.



## LO BUENO, LO LINDO, LO FEO, LO MALO ...

**EL AUTO MEJOR PRESENTADO:** Los Surtees TS 14 A del Brooke Bond Oxo.

**EL AUTO PEOR PRESENTADO:** El March de Mike Beuttler.

**EL PILOTO MAS ESPECTACULAR:** Jacky Ickx pese a la Ferrari.

**EL PILOTO MAS LENTO:** Mike Beuttler.

**EL PILOTO MAS ESQUIADOR:** Jean Pierre Beltoise.

**LA ACTITUD MAS ANTIPATICA:** Cualquiera de Jackie Stewart. Sobre todo cuando taponaba a Emerson.

**LA ACTITUD MAS SIMPATICA:** Los aplausos de la tribuna argentina a los hinchas de Fittipaldi que enarbolaban banderas brasileñas.

**LA ACTITUD MAS INSOLITA:** Cuando los banderilleros del Ombú se tiraban al suelo para verle la "panza" a los autos, malentendiendo las protestas de Fittipaldi contra el taponamiento de Stewart.

**UNA DESILUSION:** El abandono de Reuteman y el flojo andar de los Brabham.

**EL MEJOR EQUIPO:** Ken Tyrrell, of course.

**EL PEOR EQUIPO:** Puesta entre Iso-Rivolta y March.

**UNA SEÑORITA:** ¡Un montón!

**EL PILOTO MAS SIMPATICO:** ¿Emerson o Wilson?

**EL PILOTO MAS GENTE:** Peter Revson.

**EL PILOTO MENOS GENTE:** Jackie Stewart.

**UN MOMENTO:** La increíble largada donde Cevert tomó la punta.

**LO MALO DE LA ORGANIZACION:** La cantidad de gente por boxes y pista sin funciones que cumplir.

**LO BUENO DE LA ORGANIZACION:** Los horarios y el respeto a ellos.

**LO ELECTRIZANTE:** La atropellada final de Emerson cuando faltaban 20 vueltas para el final.

**LA OVACION:** Para Emerson Fittipaldi cuando pasó a cada uno de los Tyrrell.

**UN PRECIO BIEN PAGADO:** El de las entradas considerando el espectáculo brindado.

**LO LLAMATIVO:** El refinado trato que la Policía brindó a periodistas y público. Muy bien.

**LO LINDO:** Que de una vez por todas el restaurante funcionó acorde a la categoría del espectáculo. Buen menú, precios lógicos y aire acondicionado.

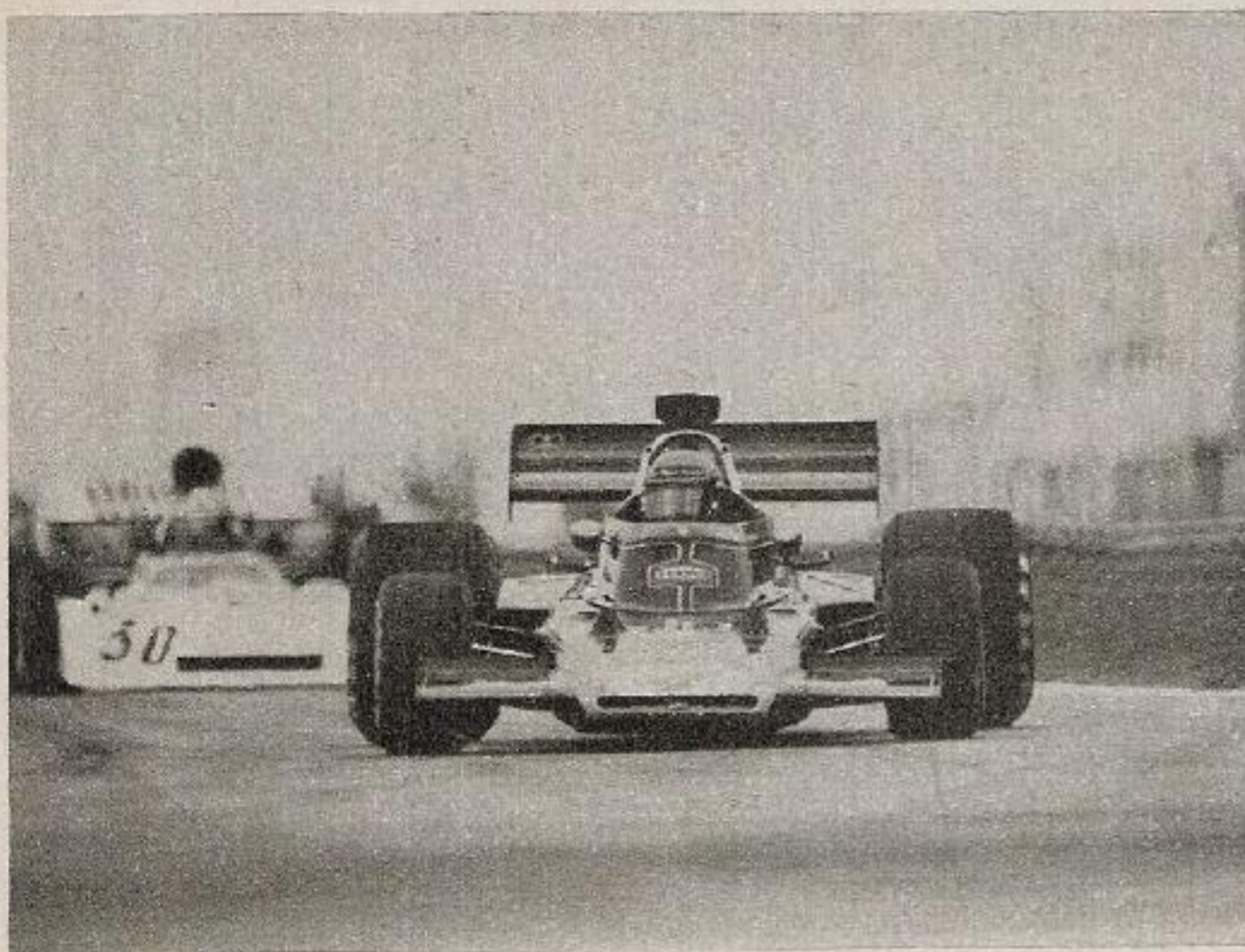
**LOS POLITICOS:** Paladino y García Puente (UCR).

**EL PIC-NIC:** Como siempre en el Ombú y organizado por el gordo Estrada y Carlos Travers.

## EL PESO DE LOS AUTOS

March 712 G-Cosworth (Jarier) .....	578
Ferrari 312 B2 (Merzario) .....	579
McLaren M19-Cosworth (Revson) .....	587
Ferrari 312 B2 (Ickx) .....	590
Tyrrell 005-Cosworth (Cevert) .....	592
Tyrrell 005-Cosworth (Stewart) .....	596
BRM P160 (Regazzoni) .....	603
Brabham BT 39-Cosworth (Fittipaldi) .....	603
BRM P160 (Lauda) .....	605
BRM P160 (Beltoise) .....	614
Iso Rivolta-Cosworth (Galli) .....	615
McLaren M19-Cosworth (Hulme) .....	615
Iso Rivolta-Cosworth (Ganley) .....	617
Surtees TS 14 A-Cosworth (Pace) .....	619
Surtees TS 14 A-Cosworth (Hailwood) .....	619
March 712 G-Cosworth (Beuttler) .....	626
Lotus 72D-Cosworth (Peterson) .....	628
Brabham BT 39-Cosworth (Reutemann) .....	630

En el número anterior de CORSA dimos 550 kilos como el peso mínimo de la actual F1. En realidad rige desde ya el peso mínimo de 575 kilos, sin lastre. La tabla anterior nos muestra claramente las diferencias de peso. Reutemann con el auto más pesado, pero con solamente dos kilos más que el Lotus ganador; Jarier con el auto más liviano, (un March de F2 modificado y con motor Cosworth 3 litros) y las Ferrari que, de aspecto pesado, resultaron ser sorprendentemente livianas.



Ronnie Peterson hizo un magnífico debut sobre el Lotus. Abandonó por falta de presión de aceite.

de nuevo diseño (que Parnell definió como Mark II). Regazzoni corrió con las modelo anticuado (Mark I). Para la nueva reglamentación que se aplicará a partir del GP de España BRM modificará las actuales unidades y no construirá nuevos chasis.

~

**John Surtees:** "Sabía perfectamente que mis autos no iban a ser nada sensacional en esta primera carrera del campeonato. Estaba dentro de mis cálculos, aunque pienso que hoy tuvimos un poco de mala suerte. No importa... las cosas van a mejorar y cuando el reglamento cambie tendremos un auto como para pelear los primeros puestos. Ahí está la ventaja."

~

Oreste Berta se paseó por boxes metiendo las narices por todos lados. Miró, preguntó, escuchó y observó con detenimiento las maniobras de los pilotos de punta. Sobre el final, cuando Emerson ya estaba coronado, mostraba una válvula que le obsequió Bernie Ecclestone. La cuidó como si fuese una joya.

~

Antes del comienzo de la carrera se vio a varios autos calzados con gomas para lluvia y nadie se explicaba qué clase de especulación era ésa. La razón era en cambio muy sencilla. Sólo se habían puesto esas gomas para llevar los autos desde el patio de boxes hasta la pista pues había vidrios y suciedades que podían dañar alguna cubierta de uso de carrera.

Algo increíble. El viernes no lo dejaban entrar a Berta porque no se le daba una credencial como constructor nacional y Pedro Campo estudiaba los autos por los boxes munido de una credencial de periodista que le prestaron porque no disponía de una propia para moverse con tranquilidad. La misma injusticia regía para Piantetto, constructor del M.A. F1 campeón y que tenía que escapar de las celosas miradas de los controles. Que muchos pidan credenciales de constructores puede ser un abuso sin real fundamento pero hay ciertos nombres conocidos por todos cuya presencia es obligatoria en las temporadas porque reditúa en beneficio directo de nuestro automovilismo. Es inadmisibles que no se entienda así.

~

Gacho Ruesch apareció por el Autódromo. Estuvo siempre del "brazo" de Pedrito Campo. Piensan hacer un F1 para encarar la última mitad de la temporada 1973. ¿Motor? Aún no está definido pero la mano puede venir por el lado de San Martín.

~

Aficionado con tarjeta de 150 pesos en el Ombú: "Emerson no les gana, los pisa...".

~

Tras la carrera los periodistas europeos se reunieron como es habitual para votar el piloto que recibiría el premio Rouge et Blanc al piloto más combativo en carrera. En esta

## CON BERNIE ECCLESTONE

**CORSA:** ¿Cuándo se reanuda el comentado desafío entre el Eagle de Dan Gurney versus Carlos Reutemann sobre un Brabham de su equipo?

**Bernie Ecclestone (propietario y director del team Brabham):** No está fijada la fecha todavía porque Dan Gurney no depositó el dinero.

**C.:** ¿Tiene absoluta confianza en el Brabham de Reutemann?

**B.E.:** Creo que en Nürburgring tiene que ganar. Además de las condiciones del auto, Carlos anda verdaderamente fuerte en el circuito alemán.

**C.:** ¿Cómo se realizará el desafío? ¿Con los dos coches juntos o lanzados en forma separada?

**B.E.:** Girarán en forma separada y se computa el mejor tiempo absoluto.

**C.:** ¿Cómo puede andar su equipo en 1973?

**KB.E.:** Espero que mejor que en 1972, que fue un año malo en resultados. Carlos es muy buen piloto y Wilson se está haciendo rápidamente. El gran problema es que resulta muy difícil mantener un equipo con dos pilotos sudamericanos porque nadie quiere aportar un peso para patrocinarlos. Una firma inglesa los pondría por un inglés, una austríaca por un austríaco o una francesa por un francés, pero no tendrían por qué poner dinero para un sudamericano.

**C.:** ¿Tienen buenos motores para este año?

**B.E.:** Sí. Vinimos con seis motores para estas tres primeras carreras del año. Cuatro son serie 12 y dos serie 13. Creo que es suficiente.

**C.:** ¿Correrá también un equipo Brabham oficial de F2 con Reutemann y John Watson como pilotos?

**B.E.:** No está decidido aún. Puede ser que haya un equipo semioficial pero todavía no se sabe. Reutemann correrá seguramente algún Brabham F2.

## CON DENIS HULME

**CORSA:** ¿Cuáles son las es-

peranzas del equipo McLaren para el año 73?

**Denny Hulme:** Creo que aún mejores que en 1972 donde ya conseguimos resultados muy buenos.

**C.:** ¿No correrán en la Copa Can Am para reconquistar el título perdido a manos de Porsche?

**D.H.:** Sólo tres o cuatro carreras y sólo las que se llevan a cabo en Estados Unidos y sobre todo las de California. No más.

## CON TEDDY MAYER

**CORSA:** Aparte de Hulme y Revson ¿piensa incorporar a Jody Scheckter al team en forma estable?

**TEDDY MAYER (team manager del equipo Yardley-McLaren):** No exactamente. Scheckter correrá en su país, Sudáfrica, y en tres carreras más, los grandes premios de Inglaterra, Canadá y Estados Unidos, que son los tres que mejores premios ofrecen en el calendario y justifican la inclusión de un tercer auto en el equipo. Podría correr alguna carrera más si se concretara un acuerdo con Tecno, según el cual uno de nuestros autos usaría el motor italiano, pero no creo que esto suceda dado que sé de buena fuente que Tecno ya está trabajando en chasis nuevos para este año.

**C.:** Rabin Herd, de March, nos dijo hace un rato que habría posibilidades de que Jody Scheckter se pase a esa marca este año para correr todas las carreras del campeonato...

**T.M.:** ¡Nooo...! En fin, no lo creo, quiero decir... Jody es un muchacho que sabe lo que quiere, y no creo que ignore que le conviene más correr cuatro carreras con nosotros que diez con ellos... Todo puede ser, pero no creo que nos lo roben.

Concisión y seguridad en los conceptos del director deportivo de uno de los equipos más fuertes y efectivos de Fórmula Uno.

## CON WILSON

### FITTIPALDI

**CORSA:** Y Wilson... ¿qué pasará con Brabham este año?

## DIALOGOS DEL GP

**WILSON:** Pienso que vamos a andar bien. Los autos fueron modificados y han mejorado. De cualquier forma para mejorar mis actuaciones del año pasado no hará falta mucho porque creo que nunca tuve una temporada tan mala como la del '72.

**C.:** Con respecto al apoyo del Brasil...

**W.:** He conseguido el apoyo necesario. Nosotros (me refiero también a Carlos) tenemos el problema de ser sudamericanos. Ecclestone no tiene un patrocinante (sponsor) inglés nada más que por tener en su equipo pilotos sudamericanos. No hay plata para un equipo con pilotos que no sean ingleses o por lo menos de Gran Bretaña.

### CON PETER REVSON

**PETER REVSON:** No sé de dónde han sacado que yo soy modelo publicitario. Varios me lo han preguntado porque según me enteré salió en una revista de Buenos Aires. No entiendo... como tampoco entiendo por qué me llaman play-boy. Yo ni siquiera sé lo qué es un play-boy.

En pileta del Sheraton y tarde soleada.

### CON FRANCO LINI

(Periodista)

**FRANCO LINI:** Pienso que el piloto más rápido de la actualidad es Jackie Ickx. Más que Stewart, por ejemplo, pero en F1 suceden cosas que uno no llega a comprender. Contésteme esta pregunta: ¿Cómo puede ser que un hombre como Chris Amon no tenga un auto de F1 para encarar la temporada 1973?

### CON FRANK WILLIAMS

(Director del equipo Iso

Rivolta)

**FRANK WILLIAMS:** Yo sé que no tengo uno de los equipos más competitivos, pero creo que hemos progresado mucho en F1 y este año podemos descontar bastante ventaja. Los actuales Iso-Rivolta no son otra cosa que los Politoys modifica-

dos y no puedo esperar gran cosa de ellos, pero tengo grandes esperanzas en el nuevo modelo que está preparando John Clarke en Inglaterra de acuerdo con el nuevo reglamento. Por suerte Iso comprendió que para publicitar la marca no era necesario que ellos hicieran el auto ni que fuera construido en Italia. Para dar su apoyo se contentaron con ponerle el nombre y que Nanni Galli fuera uno de los pilotos del equipo.

Los negocios del activo team manager inglés parecen ir viento en popa, ya que además ha conseguido el apoyo económico de Marlboro.

### CON TIM PARNELL

(Director del equipo  
BRM)

**CORSA:** ...¿y qué tal anda Regazzoni?

**TIM PARNELL (director deportivo de BRM):** Bárbaro... muy bien, se adaptó realmente rápido. Conductivamente anduvo fuerte de entrada este año y hasta llegó a salirse de pista en Silverstone por exceso de vehemencia. En las pruebas de Paul Ricard, en cambio, ya había entrado en confianza con el auto e hizo tiempos excelentes, al punto que estableció el nuevo record del circuito.

**C.:** ¿Y humanamente? ¿Se adaptó rápido al equipo?

**T.P.:** ...Bueno, al principio no. Los primeros días los pasaba callado, reconcentrado y se hacía acompañar a todos lados por un amigo que le servía de traductor, hasta que un día le hice decir por su propio amigo que no necesitábamos más los servicios de éste y por lo tanto se podía volver a Italia en el primer jet disponible. Desde entonces hasta ahora ha hablado indistintamente en inglés, italiano y francés, o todo mezclado, pero se hace entender, dice lo que él siente, y lo que es más importante, se ha integrado definitivamente al grupo.

**C.:** ¿Qué puesto ocupa Regazzoni en el plantel de pilotos?

**T.P.:** El primero. Creo que tiene más probabilidades de ganar que Beltoise, tiene otro espíritu. Además, así lo ha dispuesto sir Louis Stanley, que



Guido Rosani. Nuevo director deportivo de Ferrari, que hizo su debut en la Argentina conduciendo al equipo Ferrari desde los boxes.

dice a quien quiere oírlo que Regazzoni será el próximo campeón del mundo. Incluso se lo ha mandado decir por varias vías a Enzo Ferrari.

### CON ROBIN HERD

(Director del equipo  
March)

**ROBIN HERD:** Me hubiera gustado tenerlo a Graham Hill en March, pero no llegamos a ningún acuerdo. Ahora, según parece, ha arreglado con Jaegermeister, la marca de bebidas que lo patrocinó el año pasado en F2, para que lo apoye para correr con un Shadow.

Amargo comentario del diseñador de March, que cuenta con el flaco concurso de Mike Beuttler y Jean Pierre Jarler en la conducción de sus autos.

A esto añadió: "Chris Amon no dejó el equipo porque quisiera más plata, sino porque quería plata y nosotros estamos pasando por un momento en que no podíamos asegurarle nada".

Aparentemente, el culpable de esta bancarrota de March y del alejamiento de Alan Rees de la firma no es Herd, sino Max Mosley, que habría fallado en sus funciones de administrador.

### CON G. ROSANI

**CORSA:** ¿Es éste su debut en Ferrari?

**GUIDO ROSANI (31 años, nuevo director deportivo de la**

**squadra Ferrari):** En efecto, fui designado hace apenas un mes director deportivo y éste es mi primer trabajo en carreras y mi primer viaje a la Argentina.

**C.:** ¿Cuál ha sido su experiencia anterior en el campo deportivo?

**G.R.:** Yo fui corredor de motociclismo. Competí en la clase junior 175 cm<sup>3</sup> con Benelli y Motobi, pero jamás me pude destacar, siempre estuve entre los del montón, pero lo que realmente a mí me gustaba era preparar la máquina con la que competía. Eso era debido a que estudiaba y todavía estoy estudiando Ingeniería mecánica en el Politécnico de Turín. Me faltan apenas siete materias para terminar, pero como puede suponer, el asunto va para largo con mi actividad actual de por medio. Además he competido en sidecars con un aparato que yo mismo proyecté e hice construir al que le puse un motor Steyr Puch. Corrí con mi gran amigo Nosengo Silvano con el cual en 1971 ganamos el campeonato italiano. Infortunadamente Nosengo se mató en un accidente motociclístico el año pasado.

**C.:** Tenemos entendido que además usted es periodista.

**G.R.:** Bueno, más o menos. He sido hasta hace poco colaborador en la parte técnica de la revista "Motociclismo", de Italia, pero ahora no creo poder disponer de tiempo para escribir. Usted sabe... esto de las carreras es absorbente al mil por cien.

ocasión —gracias a la gestión de Franco Lini— CORSA participó de la votación cuyo resultado (incluido nuestro voto) fue unánime: Emerson Fittipaldi.

## FRASES

### KEN TYRRELL

"Fórmula Uno no es rentable a menos que se gane. Durante todo 1972 anduvimos en los primeros puestos, sólo superados por el team John Player, y sin embargo no creo que hubiera podido encarar la construcción de las máquinas para el nuevo reglamento, y por ende seguir haciendo correr a mi marca, si no fuera por los triunfos y las excelentes posiciones de Jackie y François respectivamente en Canadá y Estados Unidos, que son las dos carreras con mejores premios de todo el campeonato".

Alarmante aseveración del hábil team manager británico.

### MIKE HAILWOOD

"En 1973 pienso dedicarme en forma preferencial a Fórmula Uno. Con respecto a F2 ya no tiene sentido que corra todas las carreras, porque el título se puede ganar una sola vez por piloto, que al lograrlo se gradúa.

Por consiguiente, correré ocasionalmente en F2, siempre con Surtees, alternando con Sport Prototipos. Ya probé el

Mirage M6 y —por lo menos usando el motor Cosworth— camina una barbaridad. No sé en cambio qué pasará con el Weslake V12. Si sé que usaremos dos autos, uno con cada motor.

Los pilotos seremos Derek, Bell, Howden Ganley, John Watson y yo, pero todavía ignoro cómo se formarán las parejas y qué motor usará cada una".

### "MOCO" PACE

"Lástima que yo ya estoy graduado porque me hubiera gustado tirarme al Europeo de F-2, ahora que estoy en un buen equipo.

Mike y yo vamos a correr en Fórmula Dos en las carreras más importantes, pero la carta de Surtees para el Campeonato Europeo va a ser el alemán Jochen Mass. Es un chico muy prometedor, que viene de correr en F-3, algunas en F-2 y fue el piloto más brillante en Turismo Grupo Dos el año pasado."

### CLAY REGAZZONI

"No sé cómo será el nuevo auto para el cambio de reglamento. El encargado de hacerlo es el nuevo diseñador de la BRM, Mike Pilbeam, pero me sospecho que va a hacer un P160 con los tanques según las nuevas reglas. Ese modelo es sensacional, muy franco. Donde lo ponés ahí va, no como las Ferrari".

## LAS PENURIAS DE REUTEMANN

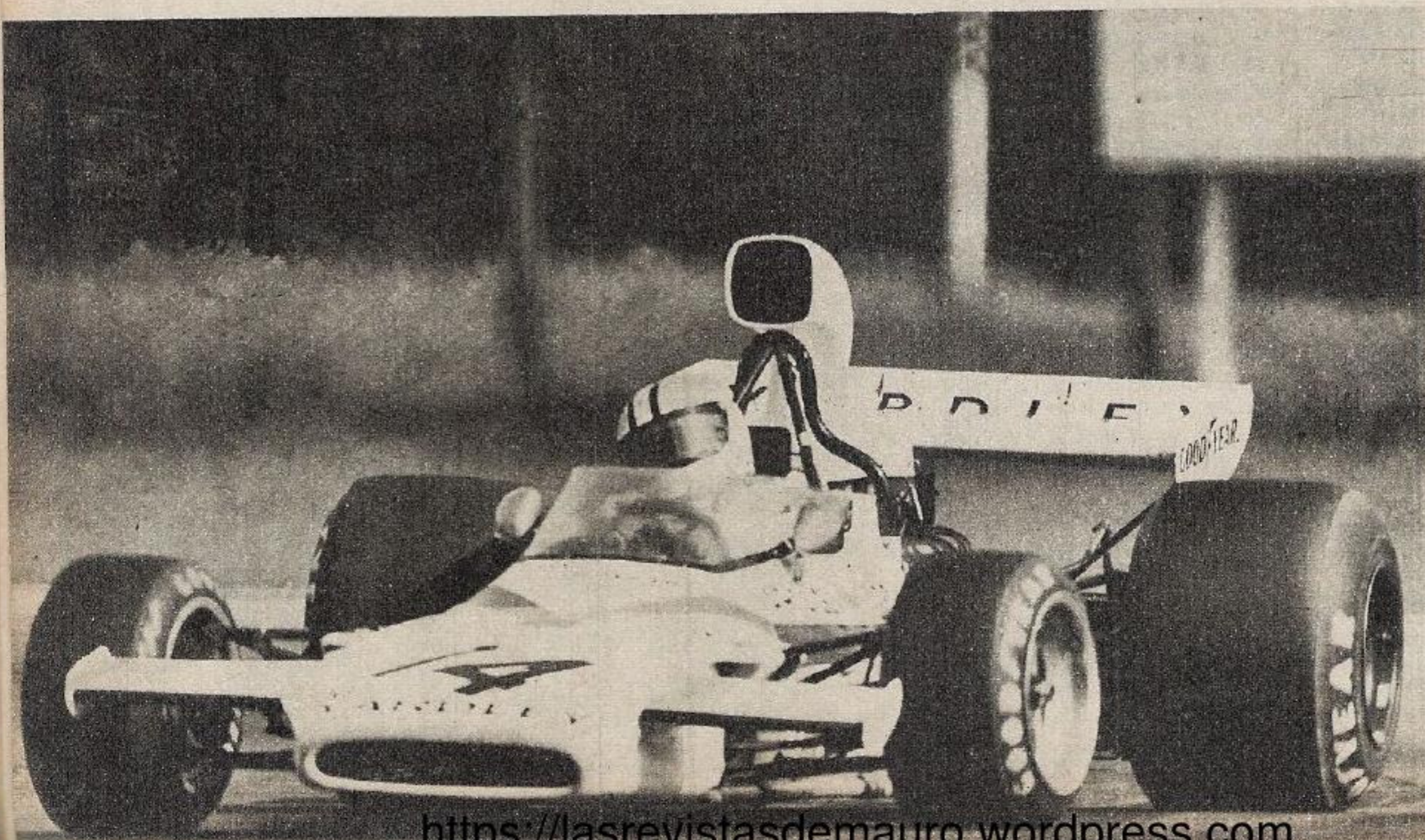
Para gran desilusión de todo el público argentino, el Brabham BT 37 de Carlos Reutemann no estuvo nunca a la altura de sus máximos rivales y quedó totalmente descartada la posibilidad de una performance excepcional como la del año pasado. Pretender esta vez el primer puesto de largada era una verdadera utopía visto lo que el auto podía dar a través de los entrenamientos y días de clasificación.

Desde el primer momento Lole Reutemann se mostró insatisfecho con el comportamiento del auto cuya indolencia del tren trasero no podía solucionarse. Si se le daba mayor incidencia al alerón para cargar el tren trasero, el Brabham perdía velocidad en las rectas por la mayor traba aerodinámica. Si se quitaba esa incidencia, Reutemann gastaba más tiempo del necesario corrigiendo los desplazamientos viciados del auto y de tal forma tampoco se podía lograr el registro. Era casi increíble que no se pudiera llegar ni siquiera a igualar el record de Lole del año pasado con un auto que teóricamente tiene un año más de experiencia.

El primer día pasó. El viernes se buscaron todas las variables y siempre mal. El sábado lo mismo y al terminar la primera sesión de la

tarde el Brabham seguía sin lograr el tiempo deseado. En el último período de descanso se pensaron de vuelta todas las posibilidades y antes que los coches salieran a la pista para el último turno —donde todos buscan su tiempo definitivo— nos instalamos en el box de Reutemann para observar cada detalle de la hora y media de práctica.

Salió Reutemann, dio unas pocas vueltas orillando el ritmo del minuto y 13 segundos y paró en boxes. Sin bajarse del auto pidió que tocaran levemente el alerón trasero y salió otra vez a girar. Al rato nueva parada para modificar un poco la fijación de la barra delantera. Mientras tanto, justo detrás de Lole, Jackie Stewart cambiaba los neumáticos al tiempo que Tyrrell analizaba los tiempos de sus principales contrincantes. Reutemann a la pista y gira por un rato cronometrado vuelta a vuelta por Mimicha, su mujer. Y al detenerse por tercera vez, da la impresión de tomarse unos minutos de descanso. Se quita el casco, toma una Sprite, nadie trabaja en el auto y aún sin bajarse del agobiante cockpit, Carlos Reutemann se enfrasca en sí mismo, preguntándose y respondiéndose mil cosas. Es el momento de la concentración final, donde el



Denny Hulme siempre a los premios. Lejos de la punta y con algún fuoripista extraño en él, llegó quinto.

piloto repasa mentalmente el circuito y el comportamiento del auto para deducir adónde puede estar ese segundo esquivo que tanto trabajo cuesta. Staffa pasa al lado y nos confirma la presunción: "Ahora obtendrá su mejor tiempo". Al caer la tarde disminuye la temperatura y todo el mundo piensa también en lo mismo.

La tabla de Mimicha Reutemann empieza a cronometrar las matemáticas pasadas del Brabham y los relojes empiezan a cantar que Lole se está tirando con todo el resto. Baja el tiempo y el cronómetro marca en una pasada 1m 12s clavados. Buen tiempo considerando lo que es el auto. Lole para entonces por cuarta vez y mientras Ecclestone corre de un lado para otro deciden cambiar el rodado trasero. Queda sin embargo muy poco tiempo para clasificar, apenas puede dar una o dos vueltas sin tiempo para encontrar el ritmo y la bandera a cuadros cae dando por terminada la clasificación. En los boxes vecinos, Stewart y Fittipaldi se sorprendían con la aparición de Regazzoni en el primer lugar y Lole Reutemann se va a dar una ducha.

Lo esperamos y con más tranquilidad encaramos la charla.

—¿No probaste con otras gomas durante los tres días?

—"No pudimos. Si nunca

llegamos a poner bien a punto el auto, era inútil intentar un cambio de cubiertas antes de mejorar las condiciones de manejo. Me volví loco pensando qué es lo que puede estar mal y no sé... además ahora se volvió a las gomas de perfil alto, a las llantas que se usaban hace cuatro años, nadie entiende más

La preocupación de Lole era evidente y la ubicación en la quinta línea de largada no estaba de acuerdo a lo hecho por él en las últimas carreras del año pasado. Pero mientras el equipo Brabham se paró durante tres meses, los demás trabajaron muchísimo y ahora le toca a Reutemann descontar contra el tiempo la ventaja inicial que le sacaron. Para colmo, no está más Keith Greene, director técnico de Brabham durante el año pasado y artífice en parte del tiempo del año pasado. Ecclestone, por más patrón que sea no conoce lo suficiente como para llenar ese vacío y el equipo está así muy huérfano del apoyo logístico imprescindible para conseguir el éxito. Reutemann y Wilson integran un dúo humano con muchas posibilidades pero hay que reconocer que el actual equipo Brabham no es ni de lejos el medio ideal para encauzar sus condiciones. Todo queda prácticamente en manos de ellos mismos.

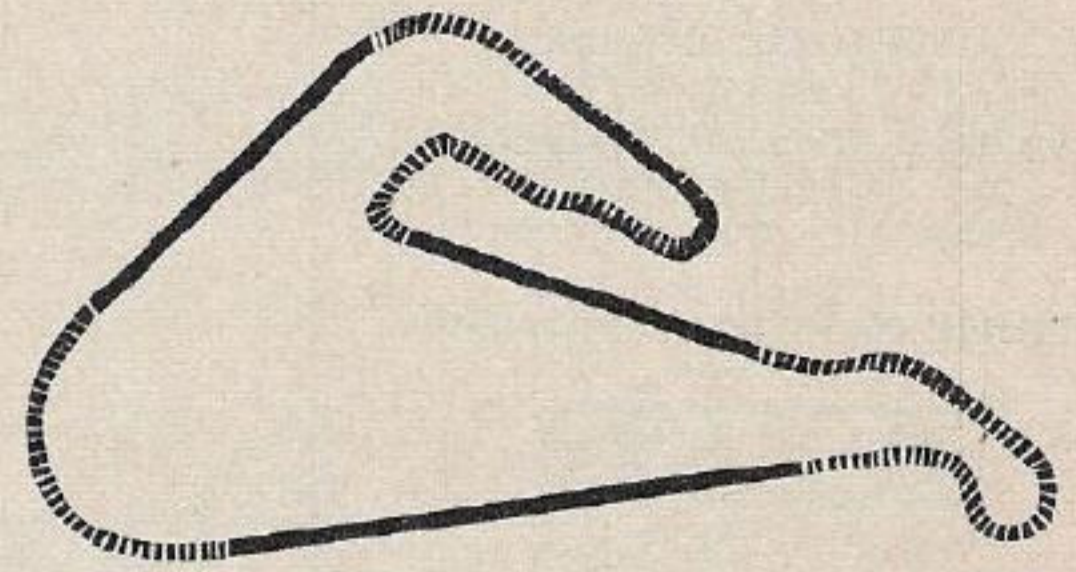
G. S.

## LA VERDAD DEL CRONOMETRO

Nos distribuimos por diferentes partes del circuito: cuyo curvón, mixtos (con curva de Ascari incluida) y horquilla (también incluido tobogán). Damos a continuación los mejores tiempos de algunos pilotos —los que faltan no los pudimos tomar ya que abandonaron en seguida— en cada uno de los sectores que se muestran punteados y además una clasificación general en la cual se suman los tiempos de los tres sectores.

### TOBOGAN - HORQUILLA

FITTIPALDI (Lotus)	18 s
CEVERT (Tyrrell)	18 s 4/10
STEWART (Tyrrell)	18 s 6/10
ICKX (Ferrari)	18 s 6/10
HULME (McLaren)	18 s 6/10
REGAZZONI (BRM)	18 s 6/10
PETERSON (Lotus)	18 s 6/10
REVSON (McLaren)	18 s 7/10
FITTIPALDI (Brabham)	18 s 8/10
BELTOISE (BRM)	19 s
LAUDA (BRM)	19 s
JARIER (March)	19 s 5/10
MERZARIO (Ferrari)	19 s 5/10
GANLEY (Iso-Rivolta)	19 s 6/10
BEUTTLER (March)	19 s 6/10



### MIXTO

FITTIPALDI (Lotus)	22 s
REVSON (McLaren)	22 s 1/10
CEVERT (Tyrrell)	22 s 1/10
STEWART (Tyrrell)	22 s 3/10
ICKX (Ferrari)	22 s 3/10
HULME (McLaren)	22 s 5/10
PETERSON (Lotus)	22 s 6/10
REGAZZONI (BRM)	22 s 7/10
BELTOISE (BRM)	22 s 9/10
JARIER (March)	22 s 9/10
WILSON FITTIPALDI (Brabham)	23 s 1/10
LAUDA (BRM)	23 s 2/10
GANLEY (Iso-Rivolta)	23 s 6/10
BEUTTLER (March)	23 s 9/10

### CURVON

FITTIPALDI (Lotus)	5 s 8/10
CEVERT (Tyrrell)	5 s 9/10
BELTOISE (BRM)	5 s 9/10
REGAZZONI (BRM)	6 s
ICKX (Ferrari)	6 s
REVSON (McLaren)	6 s 1/10
PETERSON (Lotus)	6 s 2/10
HAILWOOD (Surtees)	6 s 2/10
HULME (McLaren)	6 s 3/10
STEWART (Tyrrell)	6 s 3/10
JARIER (March)	6 s 3/10
REUTEMANN (Brabham)	6 s 4/10
WILSON FITTIPALDI (Brabham)	6 s 4/10
GANLEY (Iso-Rivolta)	6 s 5/10
LAUDA (BRM)	6 s 6/10
MERZARIO (Ferrari)	6 s 8/10
BEUTTLER (March)	6 s 9/10

### CLASIFICACION GENERAL (Suma de los Tres Sectores)

FITTIPALDI (Lotus)	45 s 8/10
CEVERT (Tyrrell)	46 s 4/10
REVSON (McLaren)	46 s 9/10
ICKX (Ferrari)	46 s 9/10
STEWART (Tyrrell)	47 s 2/10
REGAZZONI (BRM)	47 s 3/10
HULME (McLaren)	47 s 4/10
PETERSON (Lotus)	47 s 4/10
BELTOISE (BRM)	47 s 8/10
FITTIPALDI (Brabham)	48 s 3/10
JARIER (March)	48 s 7/10
LAUDA (BRM)	48 s 8/10
GANLEY (Iso-Rivolta)	49 s 7/10
BEUTTLER (March)	50 s 4/10



## EDITORIAL ABRIL

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

Av. L. N. Alem 896  
Capital Federal

### PRESIDENTE

César Civita

### GERENTE GENERAL

Carlos Civita

### SUBGERENTE GENERAL

Edmundo P. Scattini

### GERENTE DIVISION EDITORIAL

Raúl H. Burzaco

### GERENTE DE DISTRIBUCION

Luis Marino

### GERENTE DE TALLERES GRAFICOS

Roberto Leone

## CORSA

Nº 354

Del 30 de enero al 5 de febrero de 1973

### GERENTE EDITORIAL

Carlos Ibáñez

### DIRECTOR

Guillermo Mártire

### JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

### SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopena

### REDACCION

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

### COLABORADORES

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

### DIAGRAMACION

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

### FOTOGRAFIA

Alfredo Albomoz

### SECRETARIA

Olga Escudé de Cúneo

### CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR

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

### GERENTE DE PROMOCION Y PROPAGANDA

Stefan Strocen

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente de Publicidad

Ernesto del Castillo

#### Supervisor

José Alberto Rivas

#### Promotores

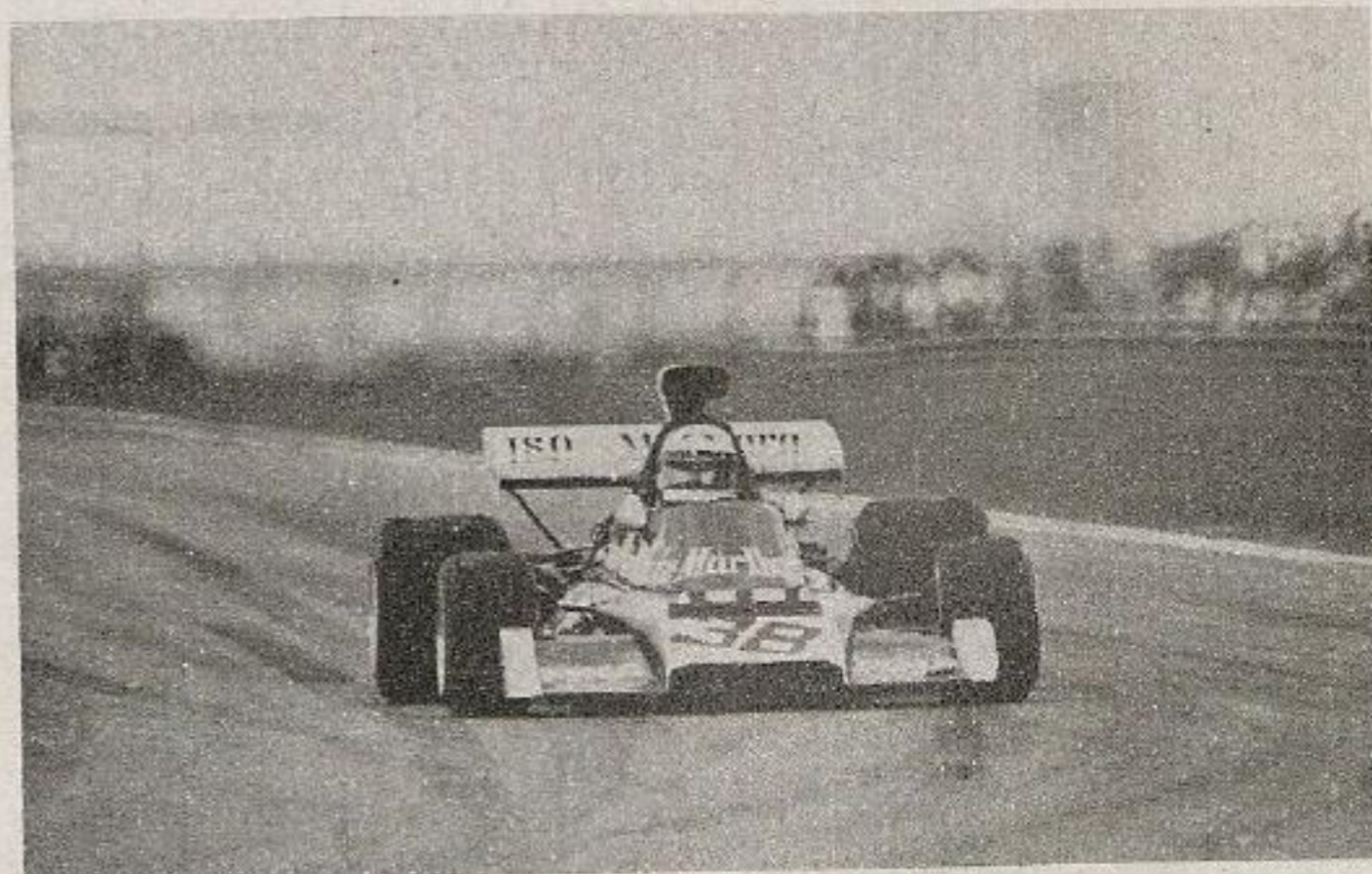
Juan Carlos Morel

y Alberto Oliveira

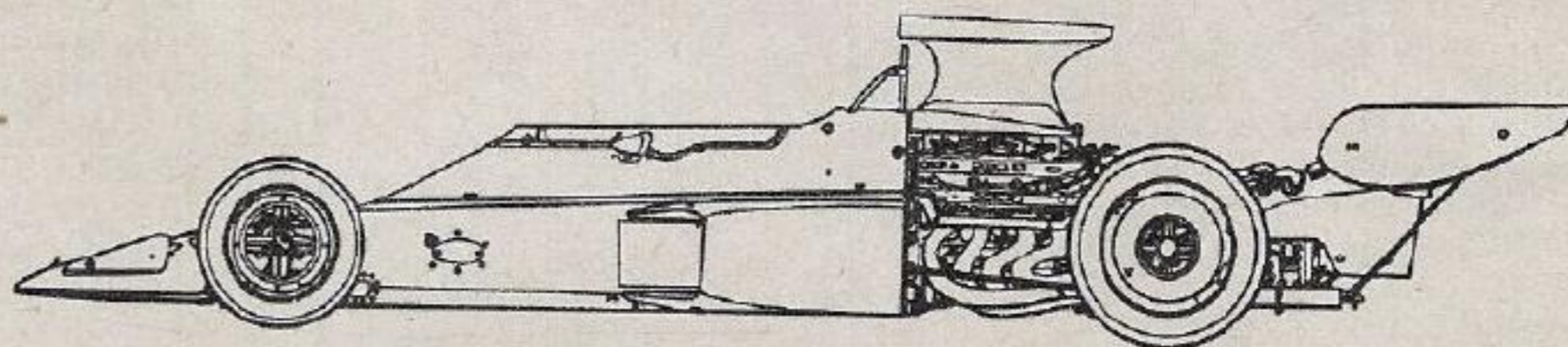
#### Tráfico

Nilda Marruco

PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 3º, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 32-6010-29. Adherido al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. - DISTRIBUCION: Capital Federal: Vaccaro Hnos, S.R.L., Solís 585, Interior y Exterior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Buenos Aires. Teléfonos 45-0406/6712/2844.



Howden Ganley  
mostró este  
Iso Rivolta muy  
poco competitivo.  
Novedoso y  
nada más.



## "EL AUTO GANADOR"

El zarpazo de la pantera negra fue mortífero.

El Lotus 72D, o John Player Special si los fumadores de buen tabaco Virginia lo prefieren, demostró en Buenos Aires que a pesar de iniciar su cuarta temporada de actividades en el difícil campo de la Fórmula Uno sigue siendo el auto más moderno y más efectivo de esta generación (si el término cabe mecánicamente). Y lo que es más, dejó bien sentado que a la larga la técnica de avanzada es más eficaz que la conservadora.

Lotus siempre se caracterizó por respetar esa audaz premisa y el riesgo cuando es afrontado con genialidad siempre da resultados positivos.

Cinco campeonatos mundiales en diez años en base a una constante investigación y puesta en práctica de lo revolucionario obligan a una obvia división, acaso un poco exagerada, pero con un trasfondo de realidad. En F-1 hay dos clases de autos: los Lotus y los que son copiados de los Lotus.

En el caso del JPS ganador de la carrera del domingo, su eficacia ya había sido comprobada holgadamente durante el año pasado, pero para 1973 se presentaba un inesperado problema. El team campeón pasaba a usar neumáticos Good Year, y en las primeras pruebas tuvieron inconvenientes en la adaptación de la máquina al balzado. Los nuevos neumáticos se

destacaban por una excelente tracción que hacía que el tren trasero tuviera una adherencia nunca vista, al punto que perjudicaba la tenida del tren delantero.

Ante la imposibilidad de adecuar las suspensiones a semejantes condiciones de marcha, se decidió modificar la parte delantera de las mismas, con los riesgos que ello implica. Sin embargo, los nuevos elementos resultaron excelentes, y en las pruebas realizadas por el equipo en Kyalami, Sudáfrica, funcionaron perfectamente, logrando verdaderos tiempos. El triunfo del domingo indica que ese problema ha sido ampliamente superado.

Por lo demás, respecto al motor, éste demostró la clásica eficiencia y confiabilidad de los Cosworth de serie preferencial —actualmente serie 13—, pero no característica alguna que hiciera suponer que tuviera "distinta música" a la de Stewart, Cevert, Peterson y demás muchachos de punta de la marca.

La excepcional máquina que ganó el GP de Argentina tiene sólo dos oportunidades más de triunfo; Brasil y Sudáfrica, y lo probable es que gane ambas. De ahí en más regirá el nuevo reglamento para chasis de F-1 y el excepcional Lotus 72D verá concluir su era. Habrá que ver qué nueva fiera cría Colin Chapman para reemplazar a esta auténtica pantera.

H. L. B.

Cuando cambie aceite  
recuerde que  
**BARDAHL MAXIMA COMPRESION**  
tiene  
muchos kms. de diferencia.

Porque **BARDAHL**  
es querer y es poder.

FRESEDO L. BAJNOFF

Es querer y es poder aumentar la  
compresión, reponiendo potencia a los  
motores desgastados y

### **ADEMAS:**

- Es querer y es poder proporcionar a los motores nuevos todos sus reales H.P.
- Es querer y es poder reducir el desgaste.
- Es querer y es poder eliminar la corrosión.
- Es querer y es poder dar más pique y potencia.
- Es querer y es poder economizar aceite y combustible.
- Es querer y es poder dar más vida útil a todos los motores.

Cuando cambie aceite, exija

**BARDAHL MAXIMA COMPRESION.**  
Téngalo presente.



**BARDAHL** *es poder!*

**TIEMPO DE HISTORIA**

# LOS GANADORES

**{los pilotos y los autos}**

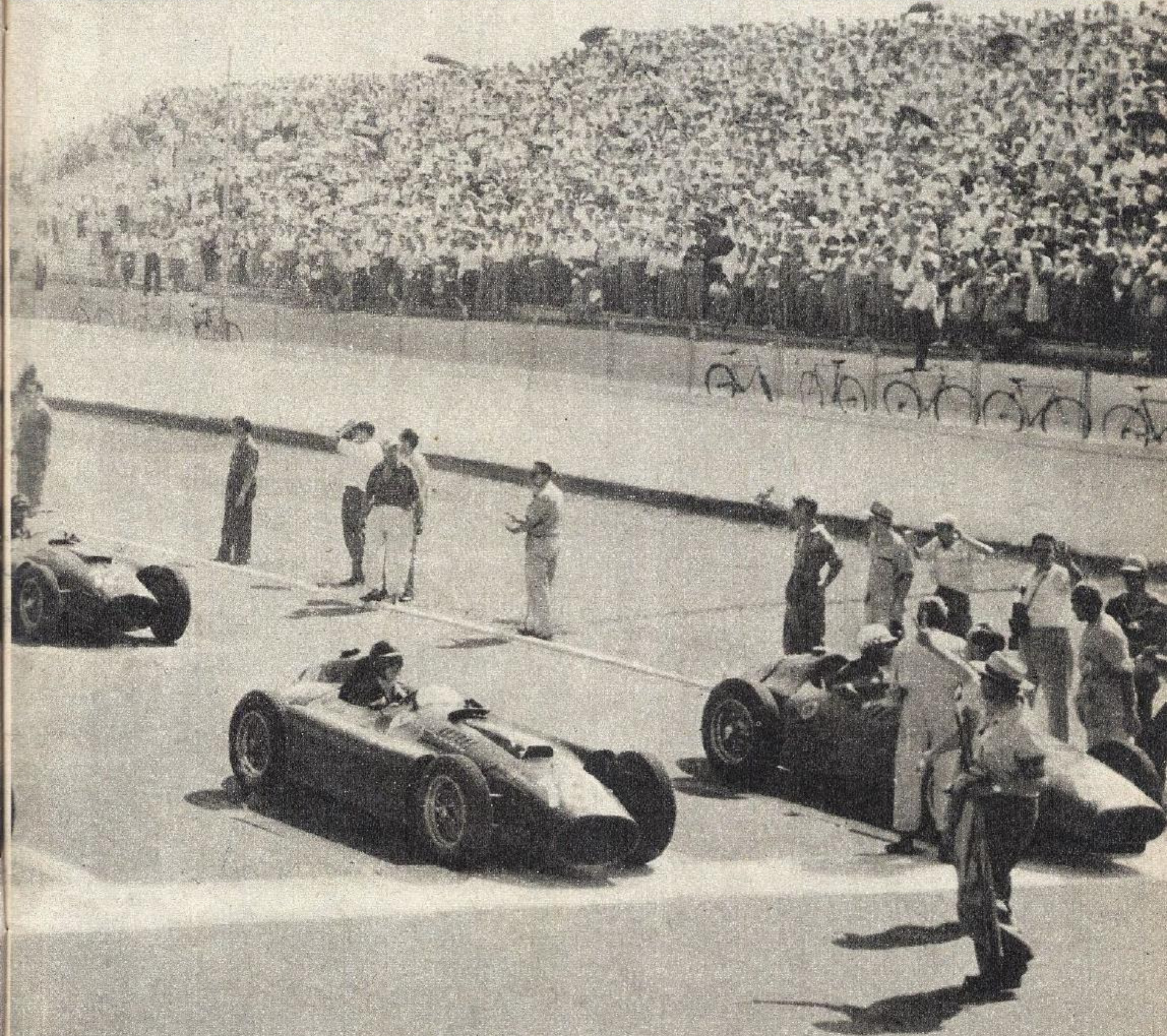


**Hace exactamente 20 años se corrió el primer Gr con puntos para el campeonato mundial de condu diferentes y pilotos de escuelas tan distintas co Mercedes W 196 y la etapa del motor atrás. Fang año -auto y piloto- recordados uno por uno**



Por GERMAN SOPENA

# DEL GRAN PREMIO



an Premio de la República Argentina  
ctores. Desde entonces hasta hoy se han visto autos muy  
mo Ascari y Stewart. Las Maserati 2500, los famosos  
io y sus cuatro triunfos consecutivos. Los triunfadores de cada

## ALBERTO ASCARI (1953)

La muerte de Alberto Ascari —acaecida en un entrenamiento en Monza en 1955— significó la desaparición del último de sus grandes pilotos, una escuela que agrupa a Nuvolari, Varzi, Farina, Villorresi, Castelloti y el propio Ascari, cuya ausencia no fue



hasta ahora reemplazada por los nuevos pilotos italianos que a pesar de las esperanzas peninsulares no han dado desde entonces una figura capaz de alcanzar la altura de aquéllos.

Ascari había nacido en Milán en 1918, hijo del famoso Antonio Ascari que también murió sobre el coche de carrera en 1925, disputando el Gran Premio de Francia en Montlhery.

A los 18 años de edad, Alberto debutó corriendo en motos y ya sobre el comienzo de la Segunda Guerra corrió su primera carrera de autos, la tradicional Mil Millas. El paréntesis de la guerra relegó el comienzo de su fama hasta 1947 cuando ya comenzó a hacerse notar en el ámbito internacional y lo invitan a correr una especie de Desafío de los Valientes de la época corrido en El Cairo con biplazas Cisitalia 1100. Se clasifica segundo y ese mismo año obtiene la consagración al ganar en su propio país —en el circuito de Módena— con una Maserati.

Allí comenzó una impresionante serie de triunfos. En 1950 fue campeón italiano de Fórmula Dos y junto a Fangio, Farina y Villorresi integran el grupo de indiscutibles del momento. En 1951 fue subcampeón mundial de Fangio y la lucha entre ambos asume características similares a la que años después habría entre Fangio y Moss o Stewart y Rindt. En 1952 y 1953 logra prevalecer y consecutivamente conquista el título mundial, precisamente en los años en que se corría con autos de Fórmula Dos. Precisamente en 1953 comenzó el año ganando en nuestro autódromo con lo cual fue el primer triunfador del GP de la República Argentina con puntos para el campeonato mundial de conductores.

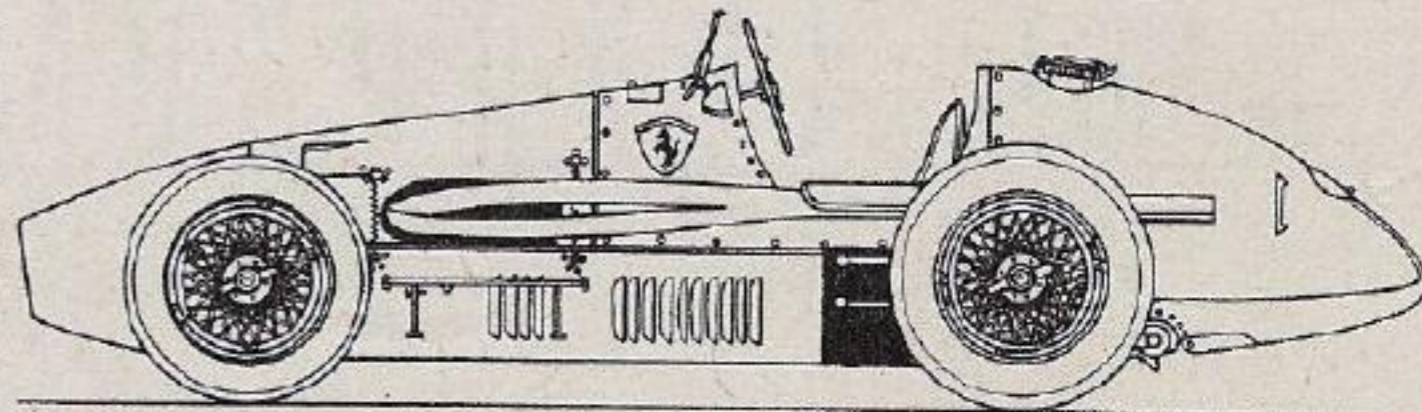
Como suele suceder, la muerte llegó de la manera más inesperada. Había sufrido un terrible accidente en el GP de Mónaco cuando cayó al mar en la chicana donde años después se mataría Bandini. Apenas repuesto, una semana después, Ascari estaba en el circuito de Monza asistiendo a los entrenamientos de una Ferrari Sport y quiso salir a dar una vuelta. No lo querían dejar salir porque estaba con traje y aún convaleciente del accidente anterior. Ascari insistió y logró finalmente subirse a la Ferrari... Algunos dicen que se lo vio manotear la corbata que le molestaba y que allí perdió el control del auto; otros, simplemente, que entró demasiado rápido. El 26 de mayo de 1955, Italia perdió a su último gran piloto.

## FERRARI DOS LITROS 1953

Preocupados por los costos y las potencias que provocaba el tope de 4.500 cm<sup>3</sup> para los F-1 (o 1.500 cm<sup>3</sup> con compresor), la FIA decidió que durante 1952 y 1953 el campeonato mundial de conductores se corriera con autos de Fórmula Dos que por en-

tonces limitaba la cilindrada a dos litros, hasta que en 1954 se pusiera en vigencia el nuevo reglamento de Fórmula Uno (2500 cm<sup>3</sup> para motores sin compresor o 750 cm<sup>3</sup> para motores con compresor).

De tal manera, el primer Gran Premio de la República Argentina con puntaje para el campeonato mundial se corrió en 1953 con autos de Fórmula Dos, resultando ganador el italiano Alberto Ascari con la Ferrari cuatro cilindros, 2000 cm<sup>3</sup>.



Este auto había sido diseñado por el ingeniero Aurelio Lampredi y que apartándose de los tradicionales motores Ferrari V12 prefirió la clásica disposición de un cuatro cilindros en línea que con doble árbol de levas a la cabeza y dos carburadores horizontales llegaba a los 230 caballos de fuerza. El chasis tenía suspensión independiente adelante y eje de Dion atrás y la caja de cuatro velocidades se ubicaba junto al eje trasero buscando la mejor distribución del peso.

## JUAN MANUEL FANGIO (1954 - 1955 - 1956 - 1957)

Cumplió la proeza sin par hasta ahora de ganar cuatro veces el Gran Premio de su propio país. Apenas un grano de arena más en la enorme montaña de laureles, copas y hazañas que el quintuple campeón del mundo atesora en su poder.

¿Qué se puede decir sobre Fangio que no caiga en los clásicos lugares comunes? Era eficiente, matemático, agresivo cuando hacía falta, cuidadoso del auto, reflejos increíbles, velocidad men-



tal para resolver cualquier situación, mentalidad ganadora ciento por ciento, frialdad analítica para ubicarse en la carrera, capaz de la hazaña más asombrosa, dueño de un estilo de manejo elegante y jamás descontrolado, ganador sobre cualquier marca... todas las virtudes del corredor perfecto parecieron conjugarse en Fangio como no se diera nunca en otro piloto de cualquier época. La

# El lujo que dura más y gasta menos.



## CAMPEON DE LUJO 100 DE FIRESTONE

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

Consulte con su revendedor Firestone.



**HACE LA DIFERENCIA A SU FAVOR.**



## LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO

original idea de la revista italiana Auto Sprint de realizar un "Grand Prix de todos los tiempos" por medio de una computadora vino a ratificar un concepto que es tan general como indiscutible: Fangio delante de todos y muy lejos del segundo, (¡y qué segundo!) Stirling Moss.

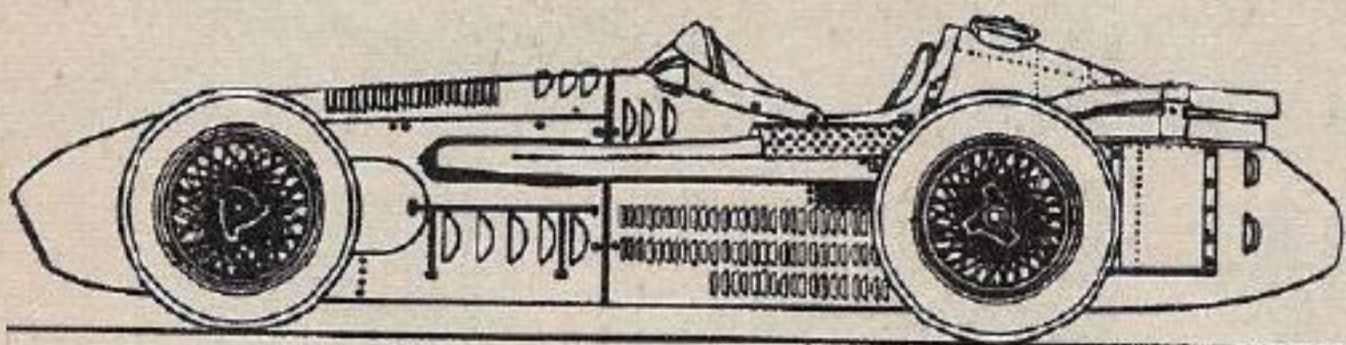
Fangio agotó en su época los elogios y sería redundante repetirlos ahora. Quizá sí valga la pena recordar en cambio que de los cuatro Grandes Premios de la Argentina que ganó en forma consecutiva, el triunfo más famoso de todos fue con seguridad aquél del año 1955, cuando el insoponible calor de ese día fue abatiendo uno por uno a todos los pilotos de la carrera. Como un sobrehumano, Fangio soportó en el cockpit del Mercedes hasta que la bandera a cuadros le dio la victoria, y el comentario de la revista británica Autocourse de la época fue probablemente el más gráfico: "Fangio probó hoy que tiene mercurio en las venas y no sangre. Ningún otro podría haber hecho lo que hizo". Esa hazaña le valió el reconocimiento extra de Mercedes Benz que le regaló un Mercedes 300 SL que Fangio tiene en Balcarce como recuerdo imborrable de aquel día.

Y sin embargo, la jornada de Nürburgring de los diez records de vuelta sucesivos puede ser aún más notable. Es que Fangio dio tema para cualquier cosa y su mito mundial es sólo el eco de lo conseguido en todos los circuitos donde corrió.

### MASERATI 2500 - 1954

El advenimiento de la nueva Fórmula Uno que permitía motores de hasta 2.500 cm<sup>3</sup> significó también el nacimiento de un auto que mereció el indiscutible adjetivo de obra de arte: la Maserati 2.500 que después daría origen a una segunda versión también famosísima, la 250 F.

Siguiendo la idea del chasis tubular tipo jaula, la Maserati de 1954 estaba diseñada en base a una estructura multitubular soldada con caños de 40 mm de diámetro por 1 mm de espesor. A ella se fijaban adelante los brazos desiguales de la suspensión independiente mientras atrás se continuaba usando el eje de Dion. En ambos trenes, la amortiguación corría por cuenta de los conocidos y tradicionales Houdaille. Aunque ya se habían experimentado frenos a disco, se siguió utilizando el sistema de tam-



bores ya que las refinadas campanas refrigeradas aseguraban una notable eficacia para la época.

En cuanto al motor, se trataba de un desarrollo de la unidad motriz de seis cilindros y doble árbol a la cabeza que equipaba a los anteriores Fórmula Dos. Con un diámetro y carrera de 4 mm x 72 mm, el motor totalizaba 2.492 cm<sup>3</sup>. Block y carter de aleación liviana, bielas de acero al cromo níquel y siete cojinetes de bancada para el cigüeñal de acero nitrurado. Con tres carburadores Weber, el motor desarrollaba 250 HP a 7.450 rev/min y con el peso total de 635 kg. se conseguía una relación peso potencia muy interesante para el momento.

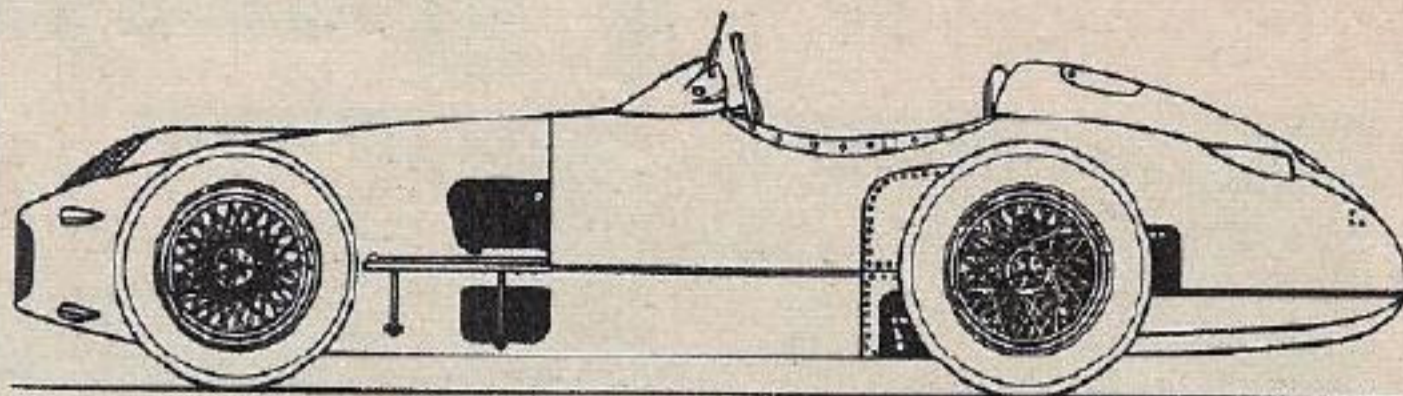
Con ese auto Juan Manuel Fangio ganó el Gran Premio de la República Argentina en 1954 y Maserati parecía así destinada a lograr el campeonato mundial del año pero a mitad de temporada Fangio pasó a Mercedes y el cambio resultó fatal para las aspiraciones de la casa italiana en cuanto al título máximo.

### MERCEDES BENZ W 196 - 1955

Para muchos fue el mejor coche de carreras de todos los tiempos. Para los no tan germanófilos la apreciación sería quizá resistida o entraría en comparación con otros grandes exponentes de la técnica mundial, pero sea como sea el Mercedes Benz W 196 fue sin lugar a dudas uno de los autos más notables de todas las épocas. Por su concepción técnica y por sus resultados en la pista que hicieron agotar los elogios para la casa alemana.

El chasis era derivado del que se usaba en los exitosos 300

SL de sport, construido en tubos muy finos y rodeado por una carrocería en cuya realización se habían extremado las pretensiones aerodinámicas. Denominado "La Flecha de Plata" el Mercedes W 196 conoció dos formas exteriores bien definidas. Una, la que vemos en el perfil, era la carrocería para circuitos más



trabados y que se usó en nuestro Gran Premio de 1955 donde Fangio lo llevó a la victoria. La otra era la famosa carrocería aerodinámica que cubría las ruedas y que lo hacía similar a un auto sport. En ambos casos el W 196 fue símbolo del éxito que se repitió en todo tipo de circuitos.

Pero si el chasis y la carrocería eran destacables, el motor —diseñado por el Dr. Nallinger— era aún más brillante. Contra lo que podría suponerse, Nallinger prefirió acudir a la clásica solución de ocho cilindros en línea en vez de acudir a un diseño en V y sus razones eran valederas.

1º) Con los cilindros en línea se podían colocar dos árboles de levas a la cabeza para la única fila de cilindros mientras que si se diseñaba un motor en V había que recurrir a cuatro árboles de levas.

2º) Un motor en V y con cuatro árboles de levas resultaba demasiado ancho para ubicarse adelante y aumentaba por lo tanto la sección frontal.

3º) El seis cilindros —ubicado en forma inclinada— podía colocarse más abajo que cualquier motor en V. Y ésa parece haber sido la razón fundamental confirmando la preocupación aerodinámica de la gente de Mercedes.

Contra todas esas ventajas se enfrentaba la tradicional debilidad de los motores de 8 en línea y que es el cigüeñal muy largo y por lo tanto menos rígido y más crítico a elevados regímenes. Pero ese problema fue solucionado de forma muy expeditiva: se dividió el cigüeñal en dos mitades similares. Y evidentemente no hubo problemas: el motor desarrollaba 270 HP a 8.200 vueltas y podía llegar un régimen máximo de 12.000 revoluciones!

El motor tenía exactamente 2.495 cm<sup>3</sup> (76 mm x 68,8 mm), inyección directa Bosch, doble encendido, válvulas desmodrónicas y le permitía al auto carenado llegar a los 300 kms/h con 850 kg. de peso. Las cifras lo dicen prácticamente todo.

### LANCIA FERRARI D 50 - 1956

Hacia fines de la temporada 1955 Ferrari se vio obligada a reorganizar totalmente su equipo de carreras para tratar de volver al primer plano que había sido totalmente confiscado por Mercedes Benz. La Ferrari Supersqualo y la tipo 625 estaban ya totalmente superadas y las ideas técnicas del ingeniero Lampredi no parecían demasiado promisorias. El diseñador de la Ferrari dos litros intentó un insólito proyecto de motor de dos cilindros para circuitos trabados y otro de seis cilindros para dibujos veloces, pero ninguno de los dos satisfizo a Ferrari por lo cual rápidamente fueron archivados.

Surge entonces la posibilidad salvadora. Lancia abandona las carreras tras la muerte de Ascari y para salvar el tembloroso honor italiano se decide hacer una especie de patriada nacional. Fiat acude en apoyo de Ferrari que no podía hacer frente a los crecientes costos (un viejo tema) y se decide además que todo el material técnico y humano de Lancia se nucleara en Ferrari para lograr así una representación peninsular capaz de volver a reconquistar el título mundial. Y fue así como nació el famoso Lancia-Ferrari D 50 que inició la temporada 1956 ganando en nuestro autódromo en manos de Fangio.

El auto que tomó el nombre de Lancia Ferrari D 50 existía ya desde 1954 cuando fue probado por primera vez por Ascari en enero de 1954. Era la última creación del famoso ingeniero Vittorio Jano si bien el V8 a 9º era un derivado directo de los motores de los autos sport. Se trataba de un cuatro árboles de levas a la cabeza que alcanzaba el límite de los 2.500 cm<sup>3</sup> con cilindros

# PVI, la bujía de las grandes empresas: Citroën, Chrysler, Fiat, Peugeot, ...

CAR S.A.

Los grandes fabricantes de automóviles del país ya equipan sus productos con bujías PVI, la única y auténtica bujía argentina. Es lo que se llama un éxito. Éxito que no es casual. Al contrario. Es el resultado de la experiencia alcanzada por nuestra empresa.



## PVI

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

Distribuida por:

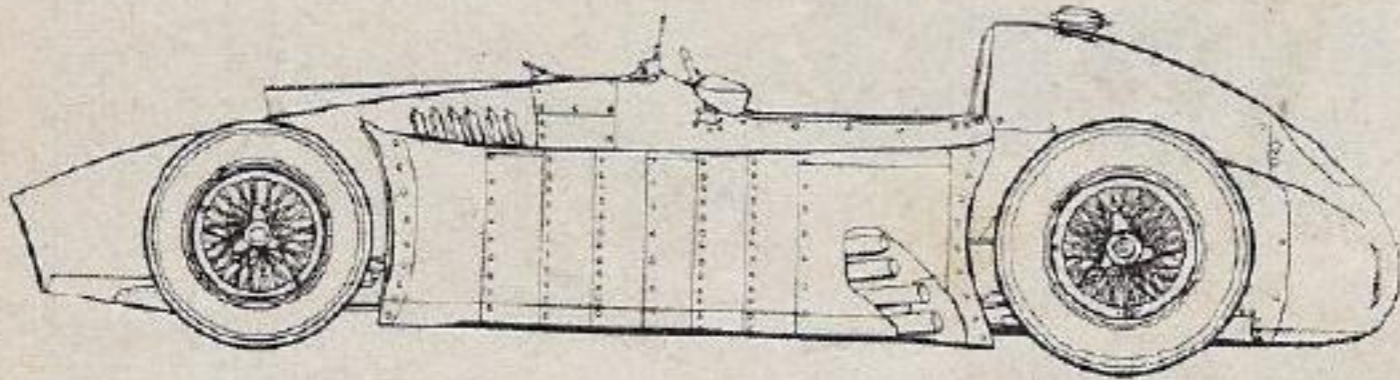
CADMA S.A.C.I.F. Viamonte 1430 - Capital - CASA STEWART S.A.C.I.I. Tucumán 3550 - Capital - CO-  
DEMSA S.A.C.I.F.I. V. de la Plaza 69 - V. Lynch - DE ANGELIS S.A.C.I.R.F.I. Córdoba 1865 - Capital  
FIORE, PANIZA Y TORRA S.A.C.I. Viamonte 1581 - Capital - GALVE HNOS. S.A. Av. Caseros 832 -  
Capital - GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. Viamonte 1549 - Capital - VAPAGLE S.A.C.I.F.I. More-  
no 1369 - Capital

## LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO

perfectamente cuadrados de 73 x 73 mm de diámetro y carrera. Posteriormente el motor fue modificado en Ferrari y el diámetro se agrandó a 76 mm, limitándose la carrera a 68,5 mm, amén de diferentes múltiples de escape y admisión. Pero estos cambios se produjeron después del Gran Premio de la Argentina donde Fangio ganó con el motor primitivo.

La característica exterior más destacada de Lancia Ferrari, la constituían sin duda los típicos tanques laterales que le daban toda su personalidad. Y aunque al practicarse la fusión Ferrari quería colocar el tanque de nafta en el tradicional lugar (en la cola, detrás del piloto), el ingeniero Jano hizo prevalecer el punto de vista que lo había orientado en su diseño y que era el de tratar de conseguir la mejor distribución de pesos posible. Jano dedicó mucho tiempo al estudio de los centros de rolido, distribución y transferencias de pesos y la mejor solución era colocar los tanques en forma lateral más uno muy pequeño detrás de la cabeza del conductor.

En cuanto a las suspensiones, el Lancia tenía suspensión delantera independiente con brazos iguales y paralelos mientras atrás se montaba el clásico eje de Dion con elásticos, espirales y amortiguadores telescópicos. Sin embargo, en Ferrari se modificó parcialmente la sujeción del eje de Dion mediante la sustitución de los elásticos espirales por una hoja de ballesta transversal ubicada sobre el conjunto caja-diferencial y de los amor-



tuadores telescópicos por los Houdaille "de brazito". De paso, y habiendo hablado de la caja, se observa que estaba montada atrás en conjunto con el diferencial y era una caja Lancia de cinco marchas aunque el sincronizado de las cuatro velocidades superiores era de patente Porsche.

Alimentado por carburadores Solex aunque en las pruebas previas llevaban Weber, los autos se mostraron muy veloces en su primera presentación en Buenos Aires y la mejor muestra la brindó quizá el destacable hecho del cambio de auto que hubo entre Fangio y Luigi Musso y que muchas veces lleva a leer en ciertos lados que ese GP lo ganaron en forma conjunta Fangio y Musso. La realidad es que Fangio largó y en las primeras vueltas no más su motor tenía fallas, por lo cual se lo hizo bajar a Musso para que el campeón subiera al auto del italiano. Ni bien tomó contacto con el otro auto realizó una de sus magistrales escaladas para ganar brillantemente y no puede decirse por ello que haya compartido la conducción.

### MASERATI 250 F - 1957

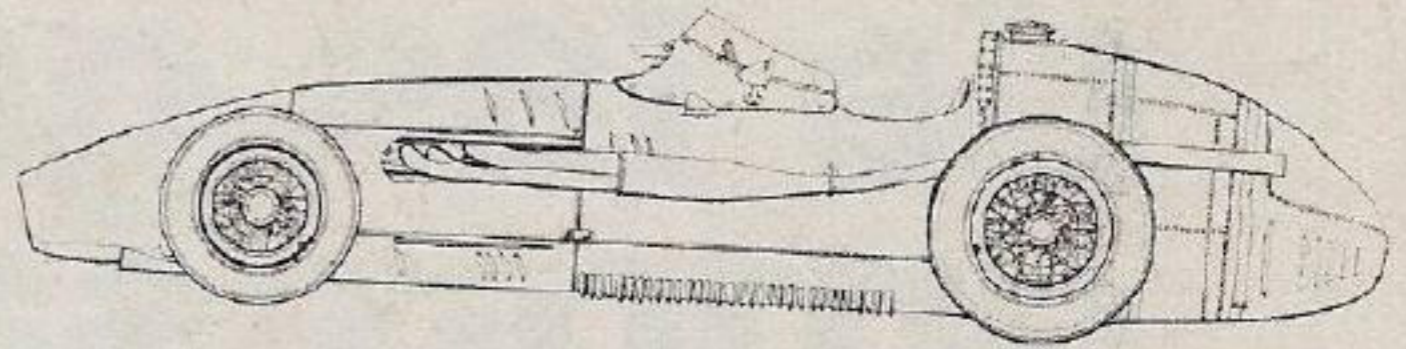
Prácticamente era la misma Maserati 2500 con que Fangio venció en nuestro GP en 1954 si bien los tres años de experiencias y mejoras la transformaron en la famosa 250 F, uno de los coches de Grand Prix más exitosos entre los autos de motor delantero y cuya cantidad de triunfos mereció equiparlo a la histórica Alfetta.

Y semejante comparación parece bastante lógica por cuanto ambos autos tenían algo muy importante en común: los dos fueron diseñados por el ing. Giacchino Colombo, responsable de éxitos tales como el Alfa 158 (Alfetta), el Ferrari V12 y la Maserati 250 F, como asimismo de un fracaso tan estruendoso como lo fuera la Bugatti 251, su último diseño para Fórmula Uno.

Durante los meses previos a la temporada 1955, por vía de Stirling Moss, Maserati ensayó exhaustivamente la inyección SU y los frenos de discos en la Maserati 2500 ya denominada 250 F. Pero al retirarse Moss del equipo italiano para integrar el team Mercedes, dichos ensayos fueron interrumpidos y la 250 F continuaría con la tradicional carburación por medio de tres Weber dobles horizontales de 42 mm de garganta aunque en la etapa final de su utilización volvieron a experimentar con la inyección sin llegar nunca al punto deseado.

La modificación más importante que se pudo ver en los últimos modelos de la 250 F —uno de los cuales es el ganador del GP del '57 en manos del increíble Fangio— era la adopción de una caja de cinco velocidades que reemplazaba a la de cuatro utilizada hasta entonces. Dicha caja se ubicaba también en conjunto con el diferencial en el tren trasero del monoposto.

La nafta que usaba el motor 6 cilindros con una compresión



de 12 a 1 estaba compuesta por la siguiente mezcla: Nafta: 50 por ciento; metanol: 35 por ciento; mezcla de benzol, acetona y nafta de 80 octanos: 15 por ciento. Se habían logrado unos caballos más que los que se disponían en 1954 y el motor llegaba a los 270 HP cuando Fangio obtuvo con este auto su quinto campeonato mundial, inaugurado ese año con su cuarto triunfo consecutivo en el GP de la Argentina, record inigualado por ningún corredor del mundo en el Gran Premio de su país.

### STIRLING MOSS (1958)

Tuvo un solo inconveniente en su vida; que le tocó competir en la misma época de Fangio. Y mientras Fangio salía campeón mundial Stirling Moss era el obligado sub campeón. Pero todo el mundo reconoció siempre las extraordinarias virtudes del inglés que no tuvo la eficacia cronométrica de Fangio pero era capaz de carreras extraordinarias que lo elevaron muchas veces al mismo nivel del quintuple campeón mundial. Sin Fangio, Stirling Moss hubiera sido rey indiscutido y su versatilidad a bordo de todo tipo de autos confirmó su excepcional nivel conductivo. Manejó Jaguar, Aston Martin, Mercedes Benz, Maserati, Vanwall, Cooper entre otras marcas y se distinguió tanto en Fórmula Uno como en la categoría sport que fue el argumento de quienes lo compararon con Fangio sosteniendo que Moss era un piloto más completo por cuanto Fangio prefería dedicarse con más exclusividad a la Fórmula Uno.



Precisamente en nuestro país Moss ganó los 1000 Kms. de Buenos Aires en pareja con Menditeguy a bordo de una Maserati Sport y en la misma categoría obtuvo su triunfo más resonante cuando en las Mil Millas de Italia de 1955 ganó remontando puestos y relegando al propio Fangio que llegó segundo. Allí cimentó sobre todo su fama del único piloto capaz de hacerle sombra a Fangio y por cierto que la merecía.

En 1958 ganó el Gran Premio de la Argentina con el famoso Cooper y parecía que por fin —ante el inminente retiro de Fangio— Moss llegaría al ansiado y merecido título de campeón mundial. No pudo ser sin embargo y al sufrir un gravísimo accidente en Goodwood en 1962 decidió retirarse definitivamente sin haber logrado su gran anhelo. Y quizá en esa frustración reside parte de su fama porque realmente si hay un campeón sin corona es el británico Stirling Crawford Moss, hoy un no del todo reposado inglés de 43 años de edad.

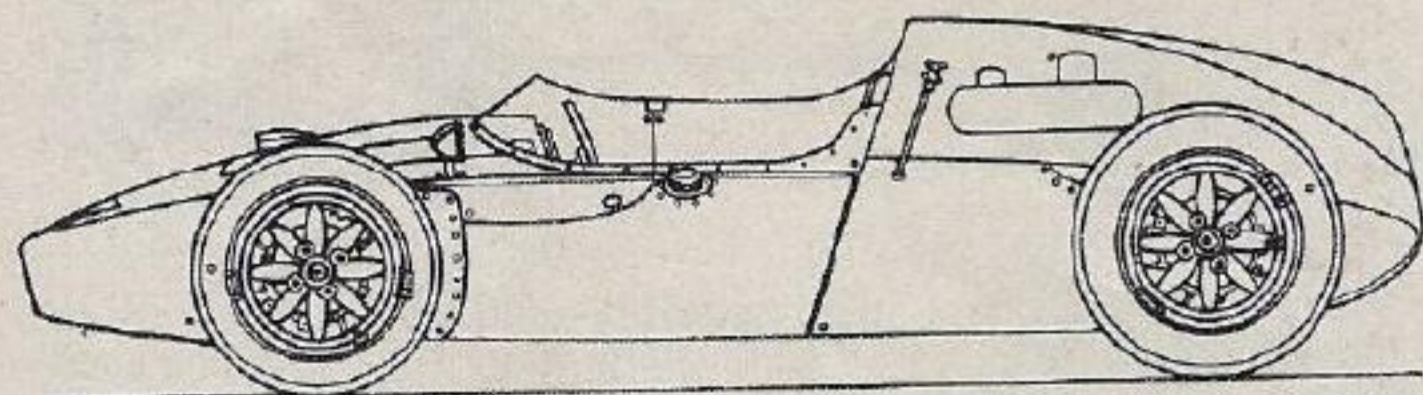
### COOPER CLIMAX - 1958

Su aspecto exterior era casi ridículo frente a los señoriales Fórmula Uno con motor delantero de la época. Chiquitito y extraño, para muchos sólo era un juguete excéntrico como tantos otros vistos a lo largo de la historia de los Grand Prix. Pocos supusieron en cambio que la creación de la casa inglesa estaba destinada a marcar el cambio de rumbo más trascendental de la postguerra: el traslado del motor a la parte trasera del auto. Y si a la vista resultaba increíble al ganar frente a todos, automáticamente —y con la fuerza de lo revolucionario— sentó sus reales en la Fórmula Uno.

Fue precisamente en Buenos Aires, en el Gran Premio de la Argentina de 1958, donde se quedó hilvanada la primera puntada de la moderna Fórmula Uno. Donde comenzó a caer una enorme tradición para dar paso a los motores traseros y al comienzo de la hegemonía británica, casi ininterrumpida hasta el presente.

Es cierto que ese primer triunfo en Buenos Aires contó con la ayuda invaluable de Stirling Moss, el eterno rey sin corona y sin duda el hombre que brilló con luz propia a pesar de competir frente a Fangio. Pero también es cierto que el pequeño Cooper Climax ganó en esa oportunidad haciendo valer la importancia de su nueva concepción técnica. Liviano, equiparaba así los casi 100 HP de diferencia en menos respecto a las favoritas Ferrari y al no realizar la clásica parada para cambiar neumáticos obtuvo la imprescindible ventaja para llegar con menos de 3 segundos de diferencia sobre el segundo.

El primer Cooper con motor trasero fue producido a principios de 1957 y disponía de un motor Climax de 1500 cm<sup>3</sup> y 140 HP, originalmente pensado para la Fórmula Dos. Al surgir en la men-



te de John Cooper la idea de presentar ese mismo auto en Fórmula Uno, el motor se remaquinó alcanzando 1900 cm<sup>3</sup>, con lo cual alcanzó un promisorio quinto puesto en Mónaco, el día de su debut. Al cabo del año 1957 el motor se llevó a 2200 cm<sup>3</sup> (aún otorgaba 300 cm<sup>3</sup> de handicap) y esa versión se presentó en el Gran Premio de nuestro país, apertura del año 1958. Desarrollaba 185 HP a 7000 vueltas.

Tras el triunfo en Buenos Aires, volvieron a ganar en la primera carrera de la estación europea —la tradicional prueba de Montecarlo— y afirmaron rotundamente lo que se había visto en Argentina.

### BRUCE Mc LAREN (1960)

En el Gran Premio de la República Argentina de 1960 un joven neocelandés venía con las acciones en alza gracias a su triunfo en el Gran Premio de los Estados Unidos, última carrera del año anterior. Si bien el cierre del campeonato suele entregar



triunfadores no del todo lógicos, llegar primero en un Gran Prix es ya de por sí un hecho trascendental y que supone integrar un grupo de elegidos.

Se corre el GP de la Argentina del año 1960 (conmemorando el sesquicentenario y último GP puntuable hasta 1971) y Mc Laren

**AUTOPISTA S.C.A.**  
 TODO PARA EL AUTOMOVIL  
 LA CASA AMIGA DE TODOS  
 LOS TUERCAS DE AMERICA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS



Equipo ANTIFLAMMA "Néstor Salerno". Para todas las categorías. Seguro. Comodo. Colores a elección. CASCO N. A. Helms. Para alta velocidad. Fabricado bajo normas IRAM e internacionales.

COCHABAMBA 2296 - Tel. 26-7096  
 (Esq. Pichincha) - Envíos al Interior

## LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO

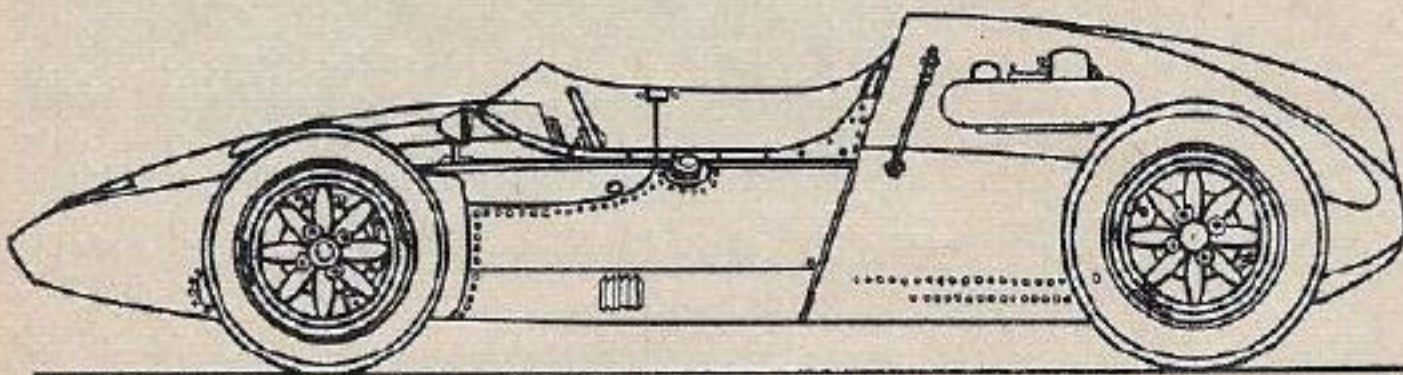
pilotea un Cooper similar al de Stirling Moss. Inteligentemente hace una carrera especulativa, apropiada para un piloto en ascenso y mientras Ireland, Moss y Bonnier salen a hacer el gasto, Mc Laren se ubica a la vista de los punteros. Luego Ireland se queda por un trompo, Moss y Bonnier se desgastan en una lucha ardua y Mc Laren gana la carrera anotándose así su segundo GP consecutivo. El hecho es más que promisorio y Bruce Mc Laren —junto a Jack Brabham— son los adelantados de una invasión nueva en la Fórmula Uno, la de los hombres de Australia y Nueva Zelanda.

De todos modos, Bruce Mc Laren no era un monstruo sagrado de la dimensión de Fangio o Moss pero tampoco dedicó su actividad únicamente a la conducción. Tras varios años de correr con Cooper inició sus actividades constructivas diseñando sport biplazas para correr en Estados Unidos e Inglaterra y que con la aparición de la Copa Can Am significaría el surgimiento de un emporio económico que gana enorme cantidad de dinero en la Can Am y se da el lujo de construir autos de Fórmula Uno. Al principio sin mucho éxito en la categoría mayor pero finalmente consiguiendo con paciencia y dedicación los resultados positivos que hicieron del equipo Mc Laren un sinónimo de seguridad y eficacia.

Además de los dos GP citados, Bruce Mc Laren ganó dos pruebas puntuables más pero ya su función era casi similar a la del actual John Surtees. Más probador que piloto. Probando precisamente un Mc Laren para la Can Am encontró una insólita muerte en el circuito de Goodwood. No se sabe exactamente por qué se despistó el auto pero lo cierto es que perdió su línea de marcha en plena recta destrozándose y provocando la muerte inmediata de Bruce Mc Laren. Una desaparición trágica que se sumó a las de Rindt y Piers Courage en el mismo año.

### COOPER CLIMAX - 1960

Hace trece años la Fórmula Uno no progresaba al impresionante ritmo actual y de tal forma el Cooper que ganó el Gran Premio de la Argentina de 1960 era básicamente el mismo que llevara al triunfo Moss dos años antes. Claro que ya no era lo raro sino que se había convertido en el nuevo patrón de la fórmula. El motor se agrandó a los 2500 cm<sup>3</sup> que indicaba el reglamento (era el mismo Coventry Climax de 4 cilindros y doble árbol) la po-



tencia creció hasta unos robustos 260 HP a 7500 rpm, y en cuanto al chasis las modificaciones respecto a 1958 radicaban básicamente en las suspensiones que conservando la concepción original —independientes en las cuatro ruedas— habían mejorado notoriamente en lo que a tenida de ruta respecta.

El auto que corrió en nuestro país era en realidad el mismo modelo de 1959 y con el cual Bruce Mc Laren había ganado también la última carrera del año anterior, el GP de los Estados Unidos. El modelo 1960 propiamente dicho se presentó recién en las carreras europeas y con el cual Jack Brabham ganaría cuatro carreras consecutivas para llevarse el campeonato mundial 1960.

### JACKIE STEWART (1972)

Su historia es más conocida por ser también reciente. El escocés John Young Stewart descolló primero en el tiro, disciplina que aún lo conserva como eximio cultor, pero cuando le tomó el gusto a los autos mostró de inmediato condiciones naturales que no pasaron desapercibidas al ojo avizor de Ken Tyrrell, convencido que ese joven que despuntaba el vicio en carreras de clubes estaba para cosas mayores. De la mano lo llevó a la Fórmula Tres desde la cual inició un meteórico ascenso hacia la F-1.

Pasó directamente a la categoría mayor saltando el paso intermedio de la F-2, y del Cooper que tantos éxitos le dio en F-3 se subió al cockpit de un BRM 1500 con el cual respondió plenamente a las expectativas de Tyrrell. A partir de allí se fue con-



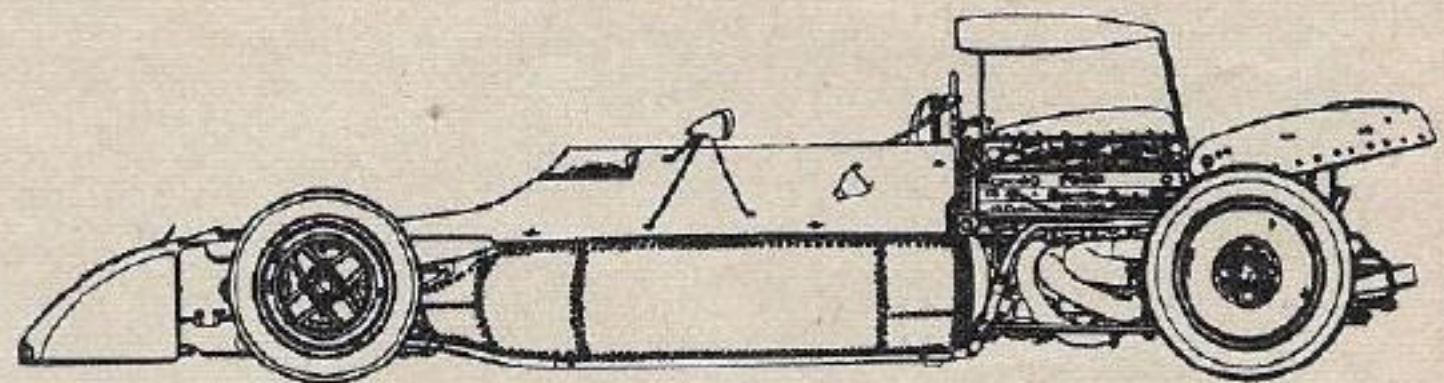
solidando una de las parejas piloto-director de equipo más notables del automovilismo y que acredita ya dos campeonatos mundiales (con Matra y con Tyrrell) y que salió ahora en busca de un tercer lauro máximo.

### TYRRELL 003 - COSWORTH 1972

Pocas veces Jackie Stewart cometió un desacierto tan importante como el que le significó su contrato con March a principios de 1970. La casa March no produjo un auto que satisficiera las aspiraciones del campeón del mundo de 1969 pero indirectamente se gestó así el nacimiento de una nueva marca destinada a ocupar un lugar importante en la historia de los autos vencedores de Fórmula Uno.


Al promediar la temporada 1970 y viendo que los March de F-1 no mejoraban por más pruebas que se realizaran, Ken Tyrrell y Jackie Stewart tomaron una decisión heroica: construir directamente un nuevo chasis con el cual correr las últimas carreras de esa temporada e iniciar con todo la del año 1971 para recuperar el ansiado título máximo que ya en ese momento había pasado a manos del malogrado Rindt.

Ken Tyrrell hizo las cosas bien. Contrató a un ingeniero aeronáutico —Derek Gardner— que jamás había hecho un auto de carrera pero que acreditaba todo lo que la teoría puede enseñar. Tyrrell le entregó el reglamento de la FIA, le explicó que su equipo necesitaba un auto ni revolucionario ni convencional pero que



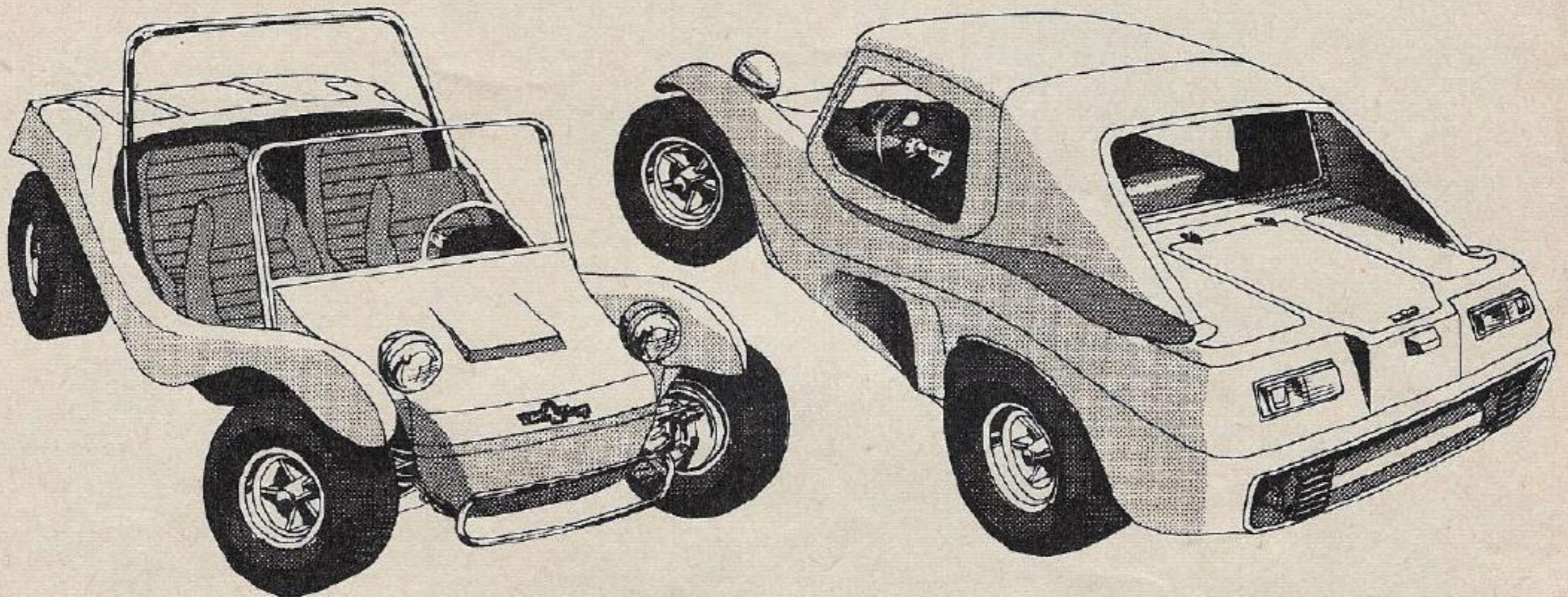
sobre todas las cosas fuera seguro y efectivo y a fines del año apareció en el GP de USA el nuevo auto de F-1. Toda una incógnita para la temporada siguiente y que desde el primer momento se fue develando en forma positiva porque el chasis mostró sus virtudes de inmediato.

El primer chasis se llamó 001 y luego surgió el 002. En el Gran Premio de Francia de 1972 —corrido en Paul Ricard y ganado por Stewart— hizo su aparición el 003 con la trompa tal cual lo vimos meses después en Buenos Aires, ganando también el GP de la Argentina del año 1972. Es además, el mismo chasis que vino a probar cubiertas en diciembre y que actualmente permanece en el equipo en condición de muletto.

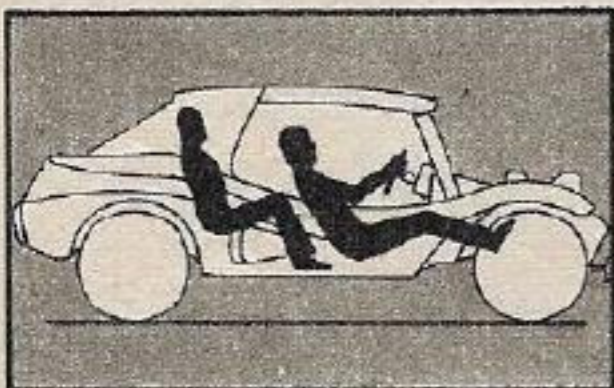
Un chasis con muchos triunfos, con los laureles del campeonato mundial 1971 y que ya ocupa un lugar destacado en la historia del automovilismo porque si hablamos del motor que lo impulsa —el extraordinario Cosworth— nos vemos también obligados a buscar adjetivos que a menudo sólo se pueden brindar con la visión retrospectiva de los años pero que en este caso bien pueden adjudicarse desde ahora, cuando aún el motor Cosworth continúa siendo el rey de la Fórmula Uno. 



# Burro-Buggy 73

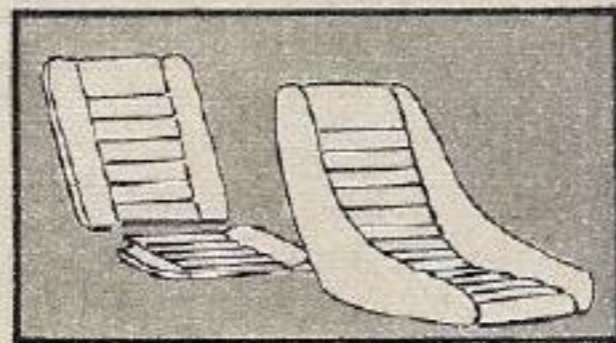


El **BURRO-BUGGY 73** es esencialmente el mismo que batió todos los records de venta en el 72. La nobleza de su construcción y la prestancia de sus líneas había que conservarlas. Los cambios que se realizaron lo mejoraron aún más.



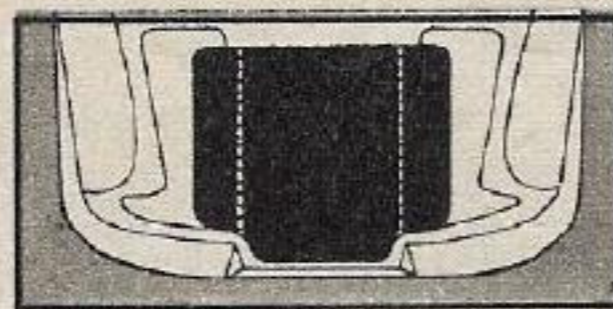
**NUEVO ESPACIO INTERIOR**, que otorga más lugar entre los asientos delanteros y traseros para una mayor comodidad, con capacidad para 4 personas bajo techo.

**NUEVOS COLORES**, sobre una gama de tonos vivaces para acentuar su línea juvenil.



**TAPIZADOS DE NUEVO DISEÑO**, en nuevos tonos y texturas para armonizar con los diferentes colores exteriores.

**SUSPENSION ESPECIAL BURRO** diseñada especialmente para un andar más suave y seguro, calculada para un menor peso total.



**NUEVA TAPA DE MOTOR**, ahora más grande para dar acceso total a la inspección del mismo.

... si lo prefiere lo puede armar usted mismo con el **KIT BASICO BURRO-BUGGY 73**

- 1) Chasis con puente delantero original Renault.
- 2) Carrocería pigmentada de poliéster y fibra de vidrio.
- 3) Juego de paragolpes.
- 4) Butacas tapizado anatómico con correderas.
- 5) Carcazas faros delanteros.
- 6) Parabrisas completo.
- 7) Barra antivuelco.
- 8) Instalación eléctrica.
- 9) Planos e instrucciones de armado.

Además, capota con puertas, techo duro retirable con puertas, carenados de carrocería, instrumental especial con consola tapizada, portaequipaje, y muchos accesorios más.



Más de **300 UNIDADES** vendidas hablan claramente de la calidad del **BURRO-BUGGY**.



FABRICA

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

#### REPRESENTANTES AUTORIZADOS:

**R. EXPOSITO:** Av. San Martín 7160 • Tel. 50-4700 • Capital Federal  
**ALFARO Y DEMICHELIS:** Pasco 625 • Tel. 48-0197 • Capital Federal  
**UNION MOTORS:** Castro 2269 • Tel. 922-7885 • Capital Federal

**TRONCOMOVIL:** Av. H. Yrigoyen 9807 • Tel. 243-9435 • L. de Zamora  
**F. D. BOZZINI:** Rivadavia 14800 • Tel. 658-3368 • Ramos Mejía  
**VALLASCIANI HARRIET:** Espora 64 • Tel. 2-4864 • Bahía Blanca

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

# EL GRAN RECUERDO

Del año 1953 hasta hoy nueve Grandes Premios puntuables por el campeonato mundial de F-1 dieron motivo a un intenso eco periodístico que cambió con los años como cambiaron también la época y los autos. Distintos lenguajes, diferentes análisis frente a la Fórmula Uno de cada momento y frente a la realización de la temporada internacional como el gran evento anual. Una recopilación de recortes periodísticos que surgen de los archivos para reactualizar el eco que suscitaban los Grandes Premios de los Mercedes Benz, Ferrari, Maserati, etc.

El Autódromo 17 de Octubre, escenario de la primera prueba por el Campeonato del Mundo 1953.

Fangio renovará viejos pleitos de las pistas con los ases mundiales. (La Razón, 17 de enero de 1953).

De esta forma el vespertino La Razón titulaba su comentario acerca de lo que iba a suceder en nuestro entonces flamante Autódromo del parque Almirante Brown. El despliegue periodístico importante se justificaba por la tremenda expectativa suscitada a raíz de la primera prueba con puntaje adjudicada a nuestro país. Como bien lo señala en el encabezamiento de su nota el diario La Prensa del 18 de enero del mismo año "Ninguna de las pruebas automovilísticas realizadas hasta ahora en nuestro país tuvo la resonancia internacional de la que se correrá hoy en el Autódromo 17 de Octubre. Organizada por la Intendencia Muni-

Parte del comentario publicado por Mundo Deportivo y que firma Miguel Angel Merlo. Corresponde a la temporada de 1955.



Recorte de la primera edición del Gran Premio en el año 1953



# PERDIDO EN EL PERIODISTICO



Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Se veía al gran campeón de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

## MAC LAREN, UN TRIUNFO QUE FUE SORPRESA EN JORNADA CONFUSA

• LAS PROTESTAS DE MENDITEGUY Y VON TRIPS CONTRA LOS PLANILLEROS NO ALTERARON LA CLASIFICACION



En el momento de la carrera del Gran Premio de la República Argentina, el piloto Juan Manuel Fangio, quien ganó la carrera, se veía en el momento de la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.



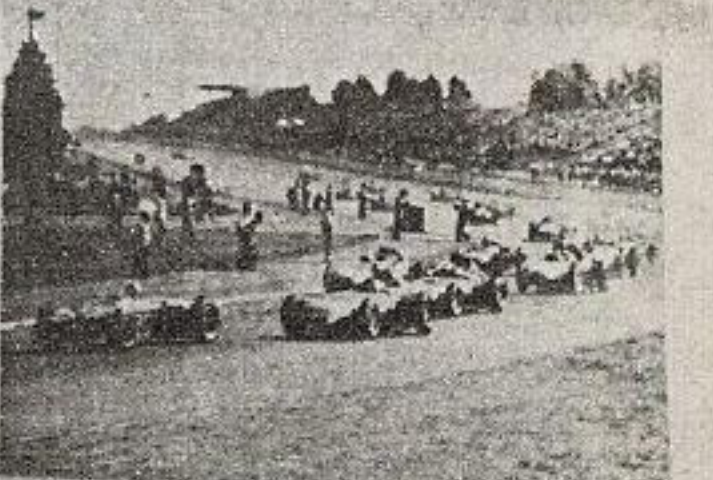
Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

### CLASIFICACION GENERAL

1º Bruce Mc Laren, Cooper-Climax, 2h17m45s/10; 2º Cliff Allison, Ferrari, 2h18m53s/10; 3º Trintignant-Moss, Cooper-Climax, 2h18m26s/10; 4º Carlos Menditeguy, Ferrari, 2h18m42s/10; 5º Wolfgang Von Trips, Ferrari, 2h18m49s/10 (estos cuatro volantes cumplieron el total de 50 vueltas); 6º Ivo Iriband, Lotus, 2h18m58s/10, 79 vueltas.

El promedio del ganador fue de 136,254 kilómetros por hora, y el récord de vuelta correspondió a Strirling Moss, quien en el circuito número 37 hizo 1m38s/10, a un promedio de 147,411 k. p. h.



El volante inglés Ivo Iriband mantuvo la calma en la carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.



Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

Una de las escenas de la gran carrera de Fórmula 1 y otras las competiciones en pista del Autódromo de Buenos Aires, el primer día de la carrera, el sábado 18 de enero, cuando el campeón mundial de Fórmula 1, Juan Manuel Fangio, compitió la carrera en el Gran Premio de la República Argentina.

La revista Goles habla de una jornada confusa refiriéndose a la carrera del año 1960.

Principal con la colaboración del Automóvil Club Argentino". De esta forma traducía la prensa la expectativa creada en torno al Primer Gran Premio de la República Argentina. A veinte años de ese acontecimiento nuevamente vuelve a ocuparse con similar intensidad; otros son sus comentarios, otra la técnica y otros sus protagonistas. Siempre resulta interesante retrotraerse a través de ellos para establecer un parangón y por ello transcribimos algunos de los comentarios periodísticos del '53 hasta hoy.

El lunes 19 de enero el diario La Nación titulaba a una columna: "Ganó la carrera de automóviles Alberto Ascari" y como subtítulo se leía: "Durante el desarrollo hubo un gran accidente, diez muertos y treinta y dos heridos", por supuesto que con mucho menor despliegue debido a las restricciones del papel prensa que se sufrían en esa época.

De cualquier forma fue la nota de más extensión en esa edición. A un costado de dicho comentario se puede leer —como algo curioso y que era ajeno al evento— bajo el título "El ganador anotó nueve puntos para el campeonato mundial" la noticia de que el Avellaneda Automóvil Club suspendió la realización de las Mil Millas Argentinas de ese año debido a la necesidad de ahorrar combustible para el agro, tal como lo recomendaba el gobierno.

Lo más destacado de las crónicas periodísticas sin lugar a dudas recayó sobre dos circunstancias. Una fue el abandono de Juan Manuel Fangio y la otra el accidente provocado por la salida de pista de Farina que embistió al público causando un verdadero desastre. El triunfo de Ascari pese a ser lo más notable desde el punto de vista deportivo ocupó el tercer lugar en importancia.

La segunda realización del

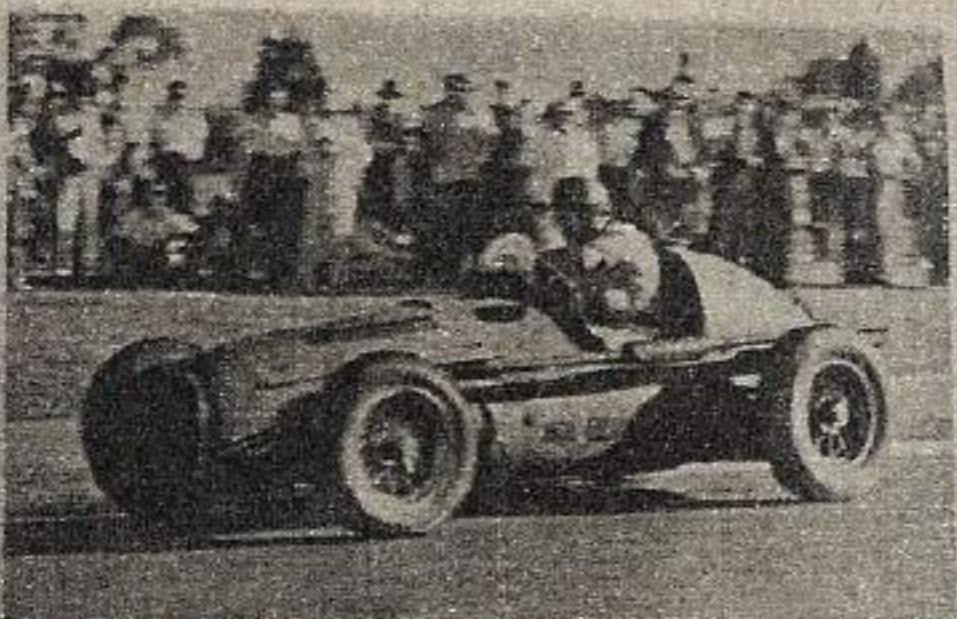
Gran Premio se cumplió al año siguiente en el mismo escenario pero con una variante en tanto insólita; el recorrido sería en sentido contrario al del año pasado y al que se corre en la actualidad, vale decir que se largaba y se iba directamente hacia la horquilla larga. Una intensa lluvia a mitad de carrera imprimió una característica especial a la prueba brindando un espectáculo sin igual. Los títulos de las notas de la época sintetizaban la hazaña de Fangio en la pista mojada: "La lluvia mojó los planes, pero Fangio brilló como un sol". Mundo Deportivo, enero 1954. Miguel Angel Merlo firmaba la nota en el semanario ya desaparecido impreso en color azul.

La Razón titulaba: "Se vivió ayer en el autódromo una de las grandes emociones deportivas. La lluvia permitió privar el volante sobre la máquina: y así ganó Fangio". La variante en las condiciones normales permitió poner de

manifiesto la capacidad de improvisación de Fangio cuando en momentos en que marchaba tercero se detuvo en boxes a cambiar las cuatro gomas por otras especialmente adaptadas para piso mojado. Sin duda este fue el factor determinante de su triunfo. "Aquí comenzó el espectáculo que jamás olvidarán quienes tuvieron la fortuna de presenciarlo aunque para ello hayan tenido que soportar a pie firme la cerrada descarga de agua." La Razón se refería de esta forma al espectáculo brindado por Fangio en su persecución en pos de la punta.

El Tercer Gran Premio volvió a disputarse en el sentido que actualmente se corre en el Autódromo Municipal. El tiempo volvió a traicionar la competencia. "La alta temperatura reinante causó dificultades y creó dramáticas alternativas" —así rezaba el subtítulo de La Razón en su

Paralelo, hasta a con sus habilidades...



que otros sobre sus cualidades, especialmente en lo que concierne a los Ferrari...

Los Ferrari salieron tan bien en la carrera...

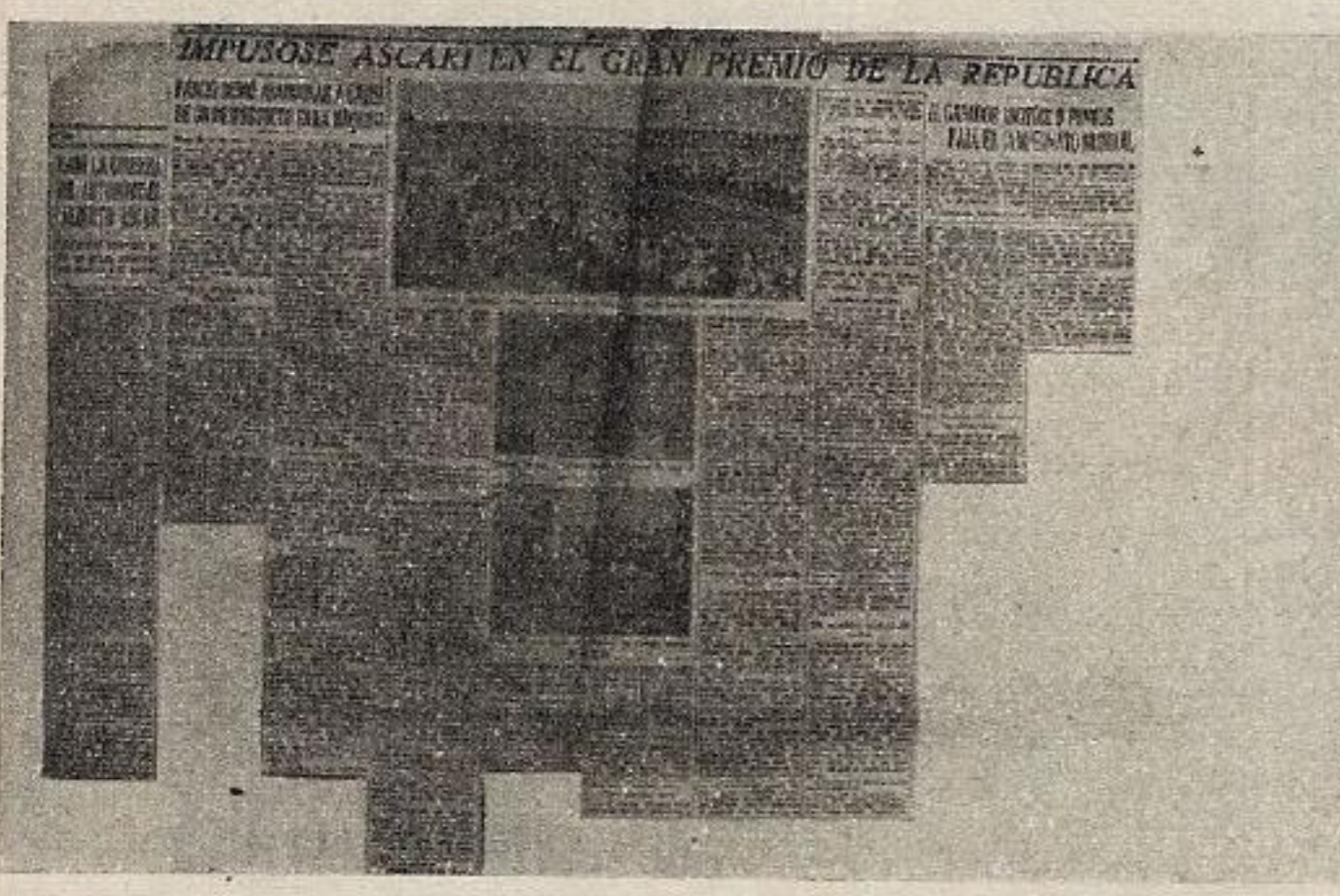
En la segunda de las pruebas...

de la carrera...



21 ENERO, 1953

Escena del accidente de la edición de 1953 cuando Farina se salió de pista y provocó un verdadero desastre. El Gráfico.



Escueto comentario de La Nación respecto al G.P. del '53. La escasez de papel no permitía los despliegues.

Única Edición del 16 de enero de 1955. En efecto, como también comentaba la revista Velocidad...

tores, que sería mucho mejor organizar estas pruebas para los tres primeros domingos del mes de marzo...

Mundo Deportivo la titulaba: "Fangio ha borrado la palabra imposible". Es que realmente debido al calor la competencia se transformó en un desafío a la resistencia física...

"Tenía que ser Fangio" en esta forma titulaba la revista El Gráfico la nota del Cuarto Gran Premio de la República Argentina. Por tercera vez consecutiva el Chueco triunfaba en su tierra...

En este GP lo más destacado fue que Ferrari presentó siete autos de los cuales cinco eran modelos diferentes. Dijo El Gráfico: "La pregunta de ¿por qué tantos modelos diferentes? es fácil de contestar: se sabía en Maranello que el único adversario de consideración en Buenos Aires serían las Maserati, ya que las Cordini —que al final no fueron de la partida— no podían considerarse como tales..."

La novedad estrictamente técnica significó el uso de frenos de disco y ruedas de disco por primera vez en autos de F-1; Mike Hawthorn en su Maserati fue quien presentó la innovación.

Entre los comentarios periodísticos del V Gran Premio observamos uno interesante del cual se desprende que antes como ahora los problemas eran más o menos los mismos. Dice la revista Velocidad en la crónica de la carrera firmada por Ronald Hansen de enero de 1957: "Aquí podemos divagar para unir nuestra voz a las demás que han protestado por la inclusión de Piotti en la lista de invitados..."

cuando pueda y donde pueda siempre que no constituya un peligro en la pista —pero no reconocemos el derecho al organizador de la prueba de malgastar dinero escaso con la invitación de personas que no contribuyen nada al espectáculo...

"No vaya nadie a decir que victoria de Moss era cosa previsible, hacer tal vaticinio es poco menos que ridículo. El puerto "lógico" en la clasificación final era un tercero o cuarto lugar detrás de las Maserati Ferrari, punteras, pero ya tal ubicación hubiese significado toda una proeza."

El resultado del VI Gran Premio de la República Argentina es sorprendente. Insistimos que, por más chance que se le asignaba al Cooper, predecir su victoria era pecar de exagerado". El Gráfico, 24 de enero de 1958.

En general todos los comentaristas coincidieron en destacar el casi insólito triunfo de Moss. No fue para menos: el británico ganó en la única máquina participante que no era de procedencia italiana, quebrando de esa forma la hegemonía que mantenían los autos peninsulares. Además, como si esto fuera poco inauguró la serie de triunfos de las máquinas con motor trasero con 100 HP menos de potencia menor cilindrada.

"Más de 20 millones de pesos ha demandado la temporada internacional. Frente a estos egresos nos encontramos con una recaudación que apenas cubre la tercera parte de aquella suma. Los números no guardan, evidentemente, ninguna relación. Pensar que ante tal evolución de las cosas podamos tener otra temporada internacional dentro de un tiempo apreciable es absolutamente ilusorio, salvo... sí, señores, salvo si la manifestación se realiza sobre la base de un esfuerzo privado." El Gráfico en su nota Análisis de una Temporada 1960.

Como se aprecia, el problema de financiación de la temporada no es novedad. En ese año, precisamente el '60, se puso punto final a lo ilógico que significaba tener que afrontar los gastos de la temporada con dinero puro y exclusivamente del gobierno. Tal es así que recién en 1964 se decidió volver a organizar nuevamente una temporada con máquinas Juniors. Solamente cuatro años duró el espanto y nuevamente se cayó en lo anterior. Para plantearse definitivamente el problema este año, en el que verdaderamente se tomó la decisión acertada y lógica que significa organizar el espectáculo con la contribución privada.

# No importa dónde. Philishave a pilas le pondrá su mejor cara.

Ortiz, Scorsby Panto 46

Llévela cada vez que vaya afuera.  
En el camping. En el yate.  
O simplemente, téngala en la guantera del auto.  
Y estará siempre con buena cara.



**Precisión PHILIPS**

**PHILISHAVE** A PILAS  
Todo lo demás es pasado.

# ahórrrese el pasaje de los guardaespaldas.

CHEQUES DE  
VIAJERO



Por supuesto, cuando usted sale de veraneo quiere evitar preocupaciones y el viajar con dinero es una de ellas. Pero ya no son necesarios los guardaespaldas para sentirse seguro. Ahora puede viajar sin llevar efectivo, adoptando nuestros Cheques de Viajero. Solamente usted, con su firma, puede cobrarlos en el acto, en cualquiera de nuestras sucursales en todo el país —que son más de 450— o utilizarlos como medio de pago en las transacciones que realice.

Para adquirirlos, acérquese a alguna de nuestras filiales, en donde, asimismo, le daremos más información.

Este es un servicio que le brindamos en forma gratuita, es decir que por él no paga comisión ni al adquirir ni al efectivizar los cheques.



BANCO DE LA  
NACION ARGENTINA



cuando viaje, piense solamente en viajar...  
de la seguridad de su dinero nos encargamos nosotros.



**Acérquese.  
El sabor de Escocia  
no está tan lejos.**



**Whisky Royal Command,  
hecho a su gusto por un escocés,  
bajo licencia de Seager Evans  
(Long John Distillery), Glasgow, Escocia.**

# El único momento en que el bicampeón mundial Jackie Stewart se quita su Rolex es al vestir su traje antiinflamable.

Jackie Stewart eligió un Rolex Day-Date.

Siempre lo lleva puesto. No importa qué haga, ni dónde esté. Excepto cuando está en carrera. Entonces debe quitárselo. Porque dentro de su ajustado Tyrell-Ford no puede llevar nada, a excepción de su traje antiinflamable, su buzo antiinflamable, sus zapatos, medias, guantes y su famoso casco escocés.

En realidad no importa. Después de todo no tendría tiempo de mirar su Rolex, tomando curvas a 230 Km. por hora.

Pero nuestros artífices sienten cierto orgullo de que un hombre como Jackie Stewart —cuya vida misma depende de pericia y habilidad técnica— sepa que ellos fabrican el mejor reloj del mundo. De hecho les lleva más de un año hacer cada Rolex. Comienzan con un sólido bloque de acero inoxidable reforzado en oro 18 quilates y lo transforman en una caja Rolex Oyster sin costura, mediante una serie de 162 operaciones diferentes. Luego, cuidadosamente insertan en la caja uno de sus inventos patentados, llamado la Corona Rolex Twinlock. Esta funciona en forma similar a la escotilla de un submarino, porque en realidad se atornilla a la caja, formando un sólido núcleo que no permite la entrada del polvo, suciedad ni agua. (Compárese esta corona con la de algunos otros relojes que en esto, tantas veces, tienen su punto más débil.)

Dentro de esta caja virtualmente indestructible, nuestros artífices ajustan la máquina Perpetual con rotor de carga automática. Pero antes de colocarla nos haremos cargo de que sea



sometida a una rigurosa serie de pruebas en uno de los Institutos Oficiales Suizos para la comprobación de Cronómetros. Si, después de quince días y noches, se cumple con los requisitos de exactitud exigidos, se nos autoriza a denominar al reloj "Cronómetro". El Sello Rojo Rolex (que puede verse en la ilustración) es la confirmación de este hecho.



Se conservan en nuestro archivo de Ginebra más pruebas de la excelencia de nuestros relojes. Este archivo contiene centenares de cartas que hemos recibido de poseedores de Rolex.

Si Ud. las leyera, comprendería por qué un hombre como Jackie Stewart usa un Rolex. Y por qué el explorador Haroun Tazieff lo lleva puesto dentro y fuera de los volcanes. Y por qué en una galería junto a la oficina de nuestro Director Gerente en Ginebra, se alinean los retratos firmados de la mayor parte de los principales Jefes de Estado del Mundo, todos los cuales usan relojes Rolex. A todos ellos les da grandes satisfacciones poseer un Rolex. Casi tantas como las que sienten nuestros artífices al fabricarlos.

**La satisfacción de poseerlo es casi tan grande como la de fabricarlo.**



**ROLEX**  
GINEBRA

*Ilustrado: El Rolex Day-Date disponible sólo en oro 18 quilates o platino, con pulsera haciendo juego y 23 idiomas a elección.*



# Estos son nuestros 14 servicios semanales a EE. UU. Usted elige.

Viaje en argentino con el mayor confort y la más exacta puntualidad. Aerolíneas Argentinas lo lleva.

## a Nueva York

MIÉRCOLES, VIERNES Y DOMINGOS 22.30 Hs.

DIRECTO

LUNES Y JUEVES 20.00 Hs.

RIO

MARTES Y SABADOS 18.30 Hs.

S. PABLO

RIO

## a Miami

MIÉRCOLES Y SABADOS 10.00 Hs.

S. CHILE

LIMA

LUNES 9.00 Hs.

LA PAZ

LIMA

## a los Angeles

MARTES, JUEVES Y DOMINGOS 9.00 Hs.

LIMA

BOGOTA

MEXICO


VIERNES 9.00 Hs.


LIMA

Aerolíneas Argentinas vuela pensando en todas sus necesidades y posibilidades.

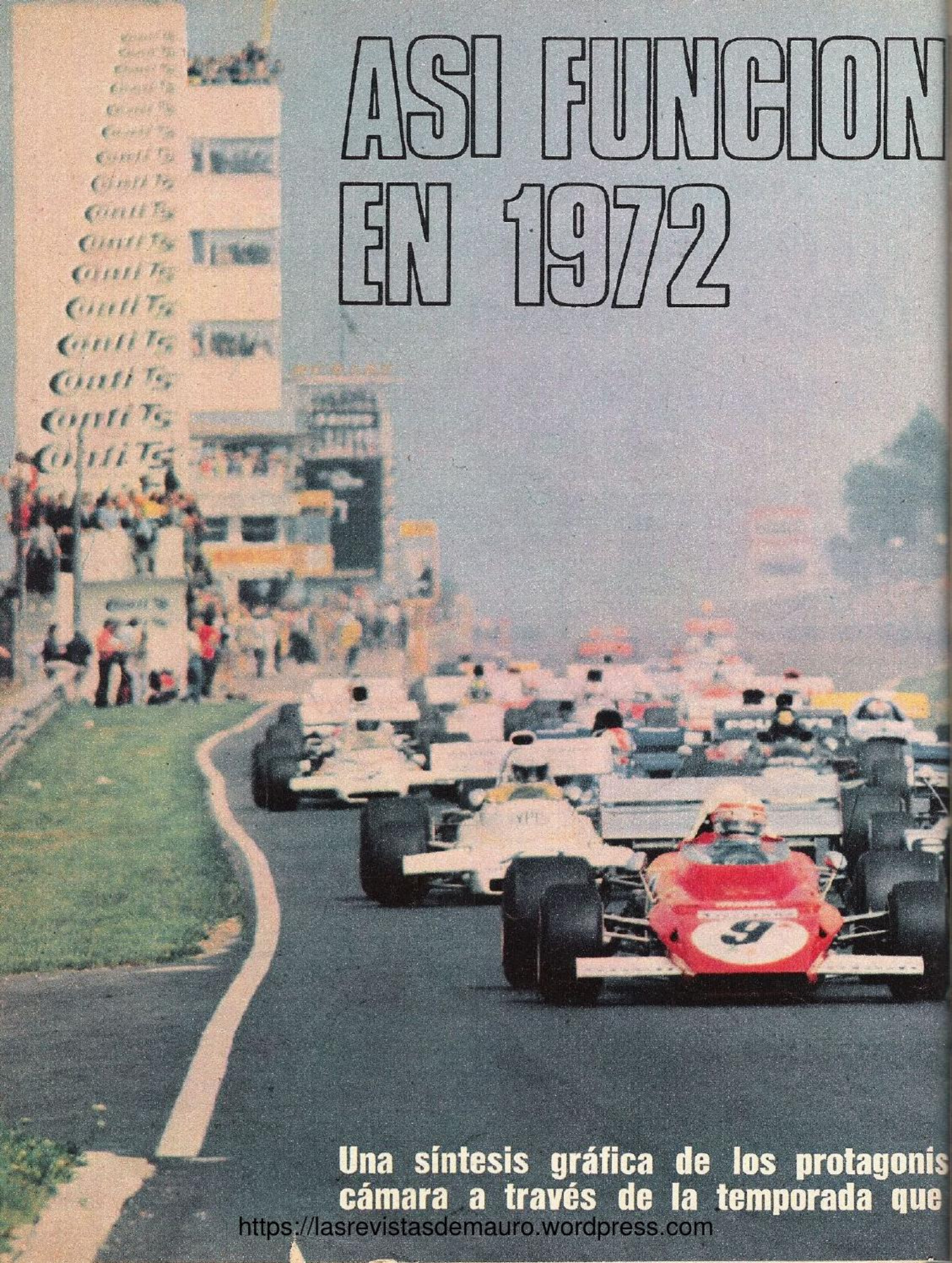


LAUREL DE ORO  
DEL TURISMO ARGENTINO  
OTORGADO A  
AEROLINEAS ARGENTINAS

 **AEROLINEAS  
ARGENTINAS**

 compañía

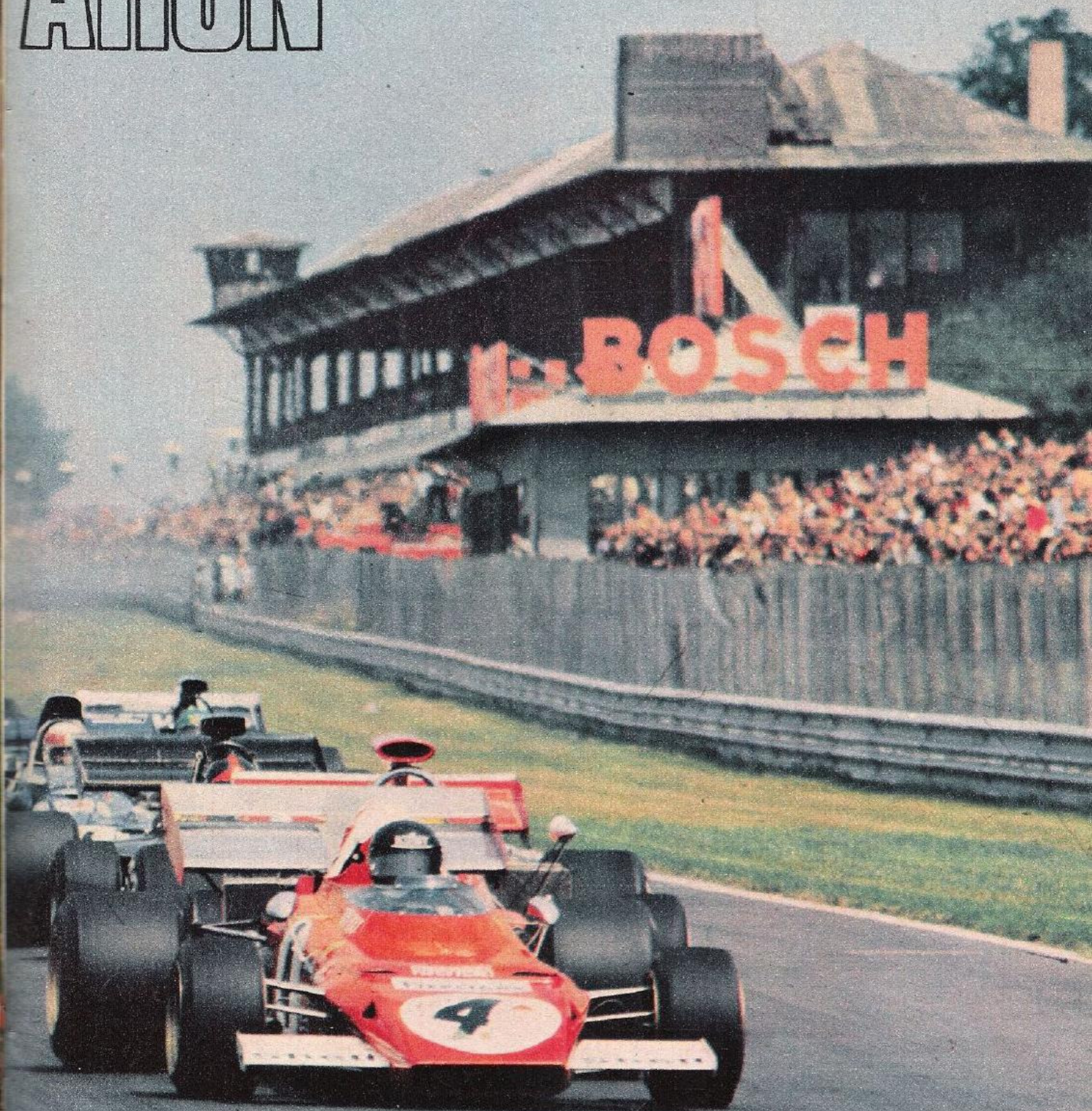
# ASI FUNCIONA EN 1972



Una síntesis gráfica de los protagonistas  
cámara a través de la temporada que

# ARON

Largada espectacular en Nürburgring. Puntea Jacky Ickx, a su derecha Regazzoni (número 9) y detrás asoma el Brabham de Lole Reutemann. Semicultos en los primeros lugares (detrás de Ickx) se adivinan Peterson, Fittipaldi y Stewart.



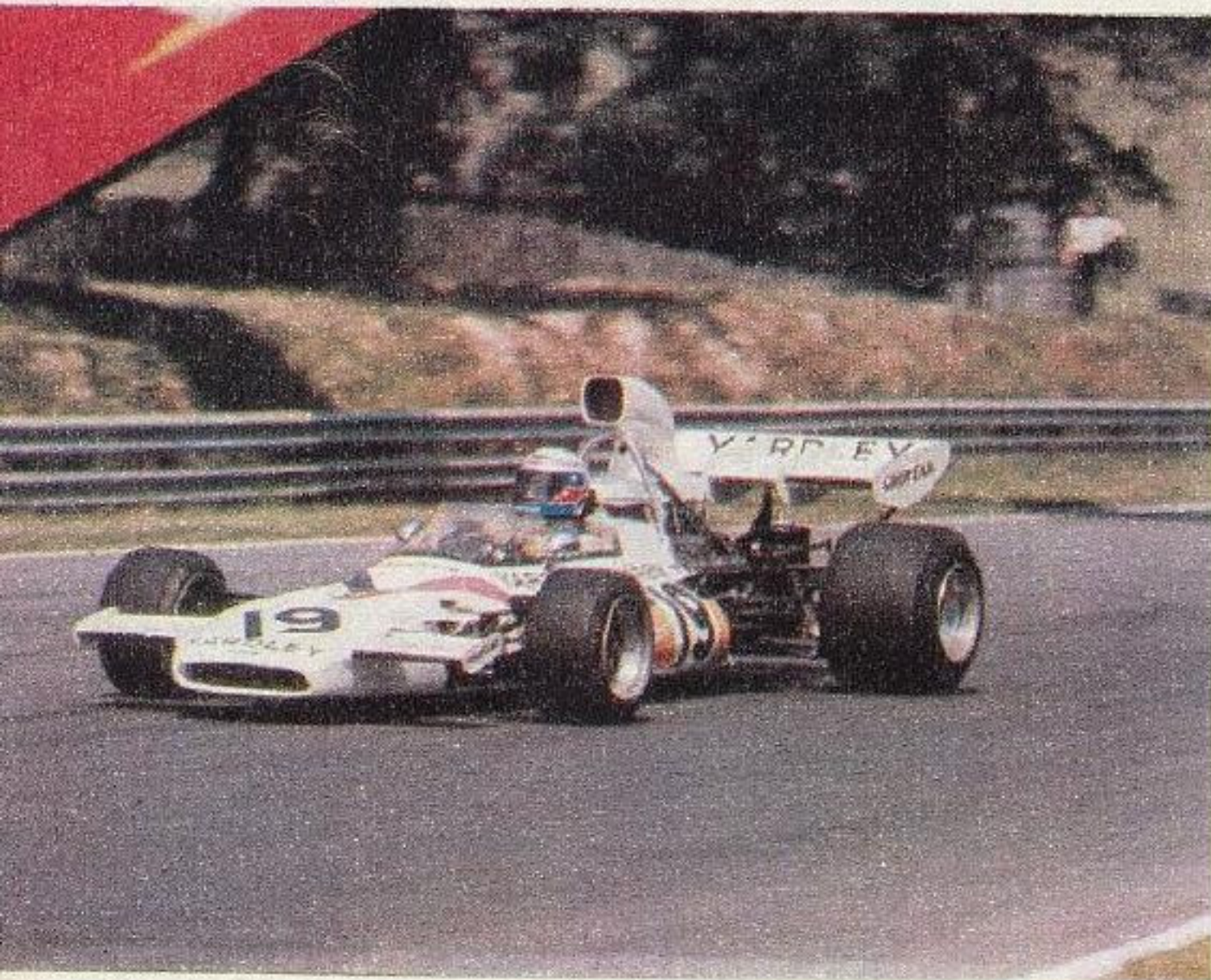
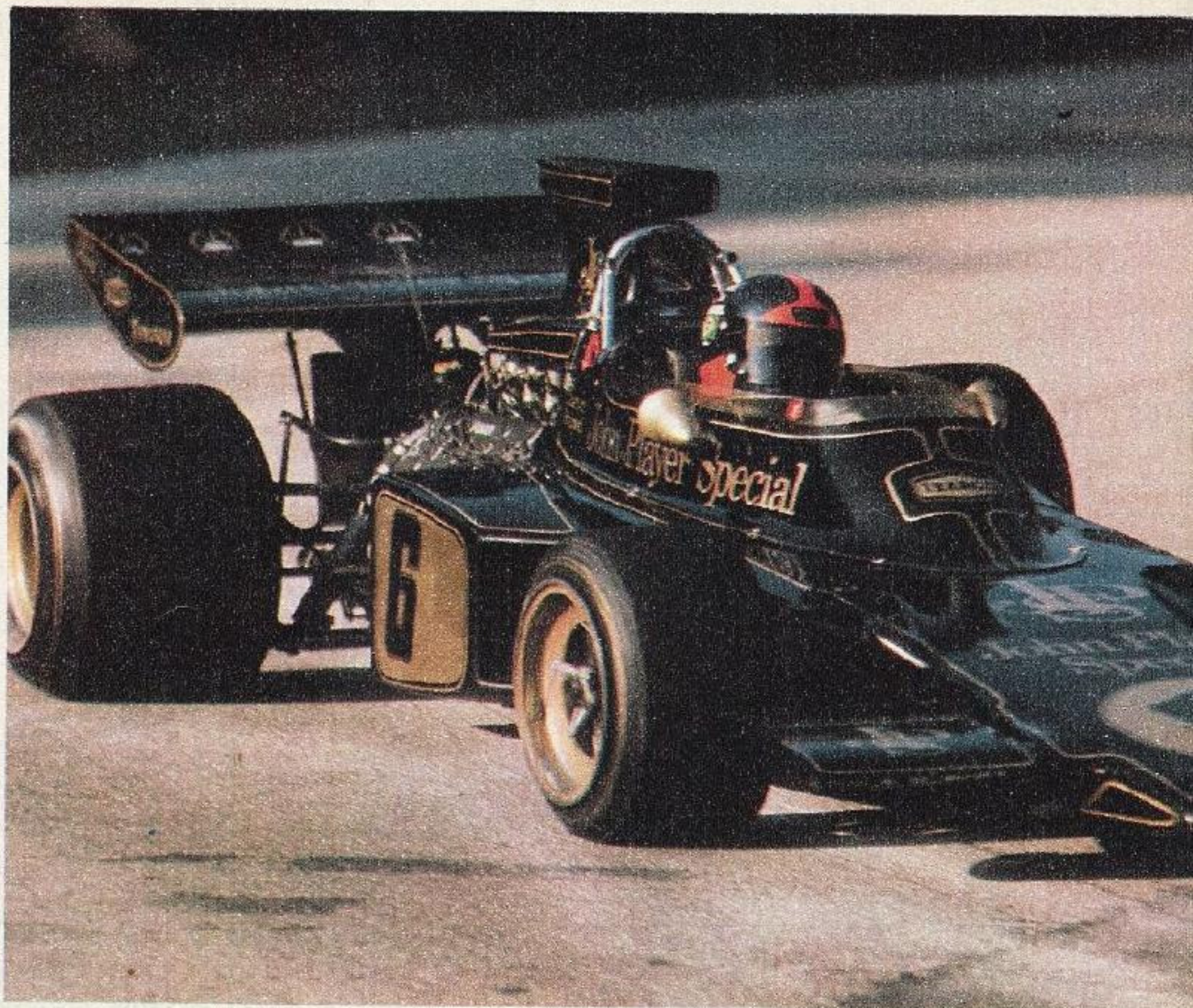
tas de la fórmula máxima captados por la precedió a este Gran Premio de la Argentina



# ASI FUNCIONARON EN 1972

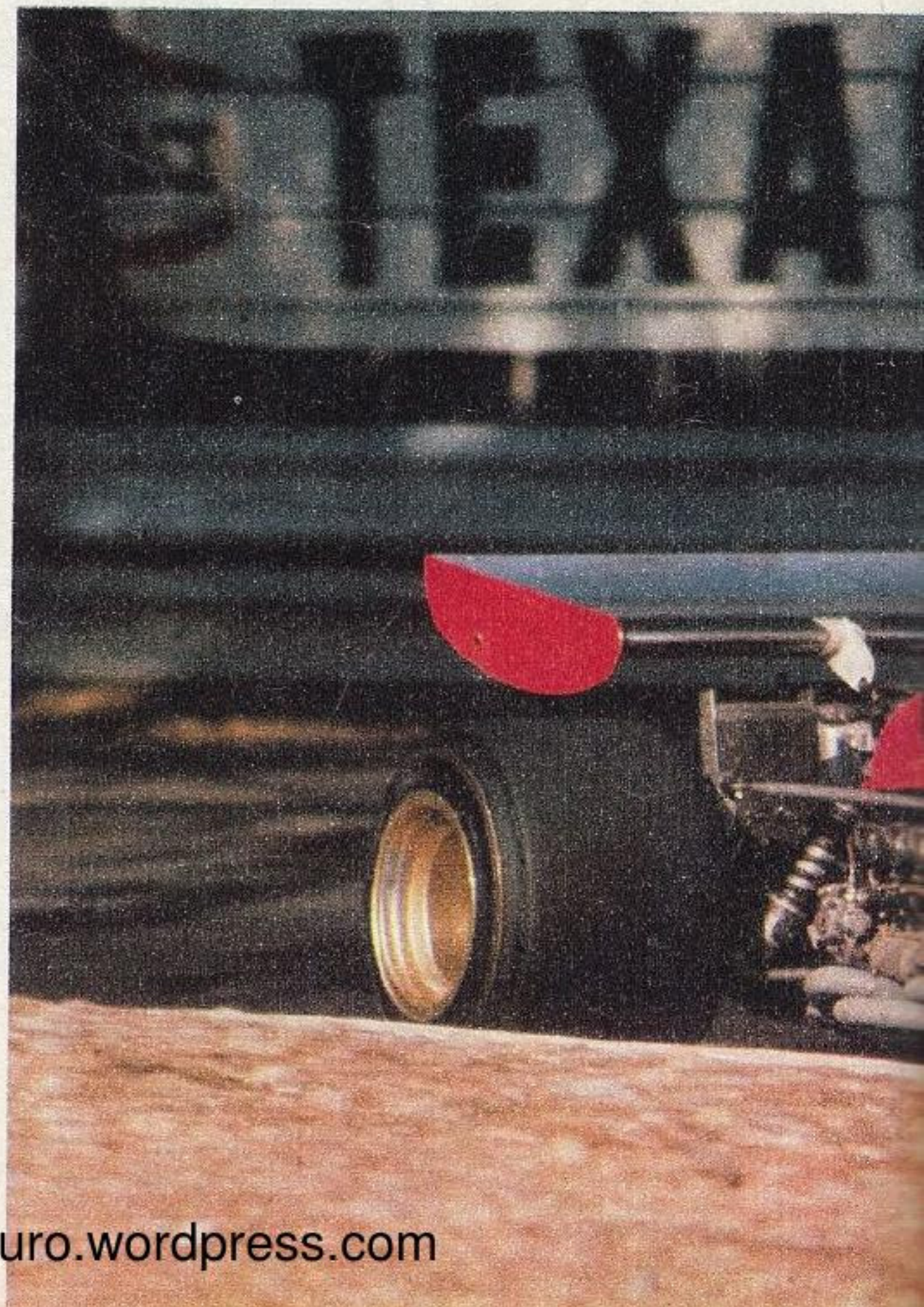
Emerson Fittipaldi-Lotus 72 D.  
La combinación más efectiva  
de 1972.  
Una pareja hombre-máquina  
que hizo recordar  
la complementación lograda  
por Jim Clark o Jochen Rindt  
con la misma marca.

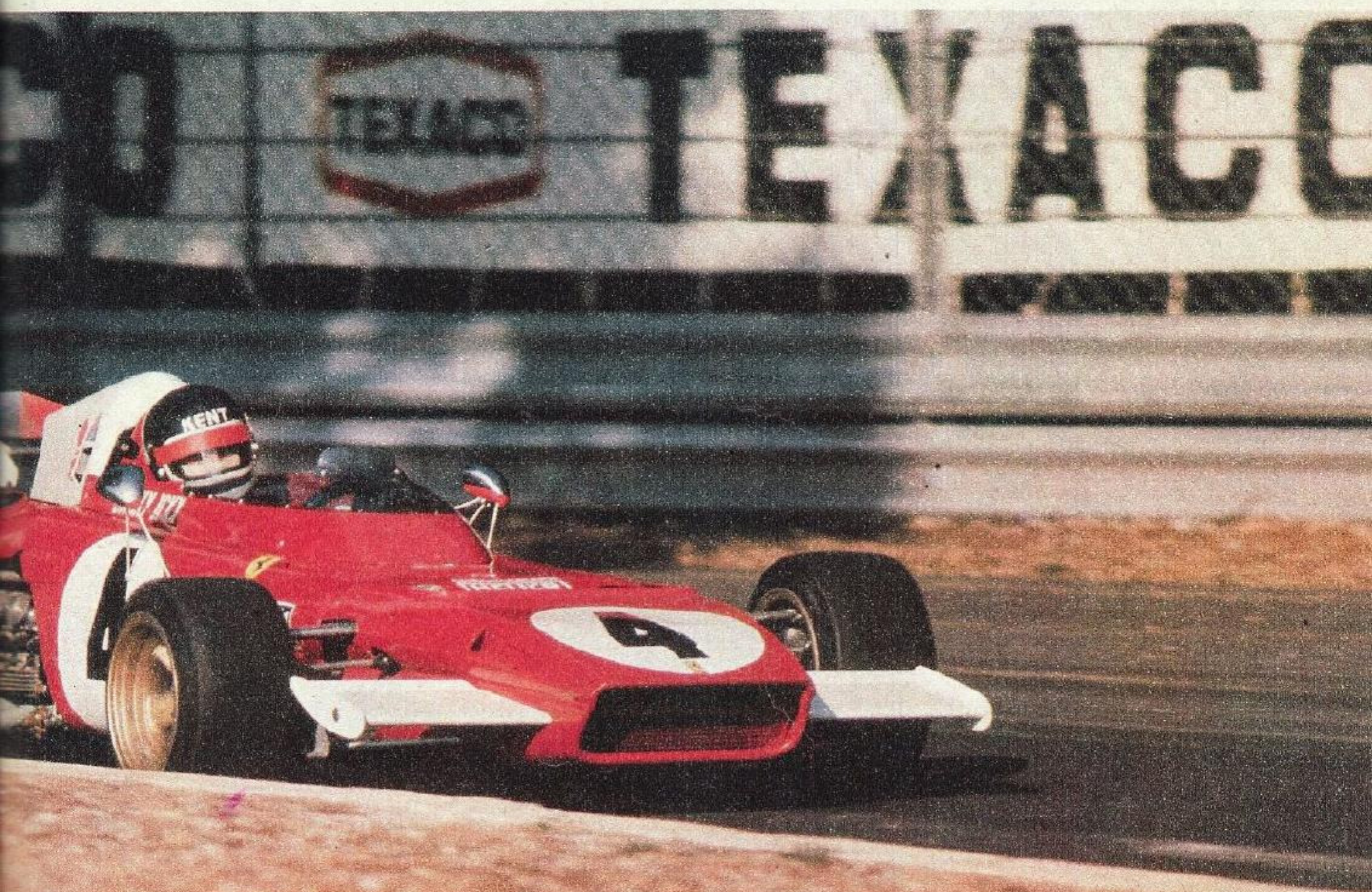
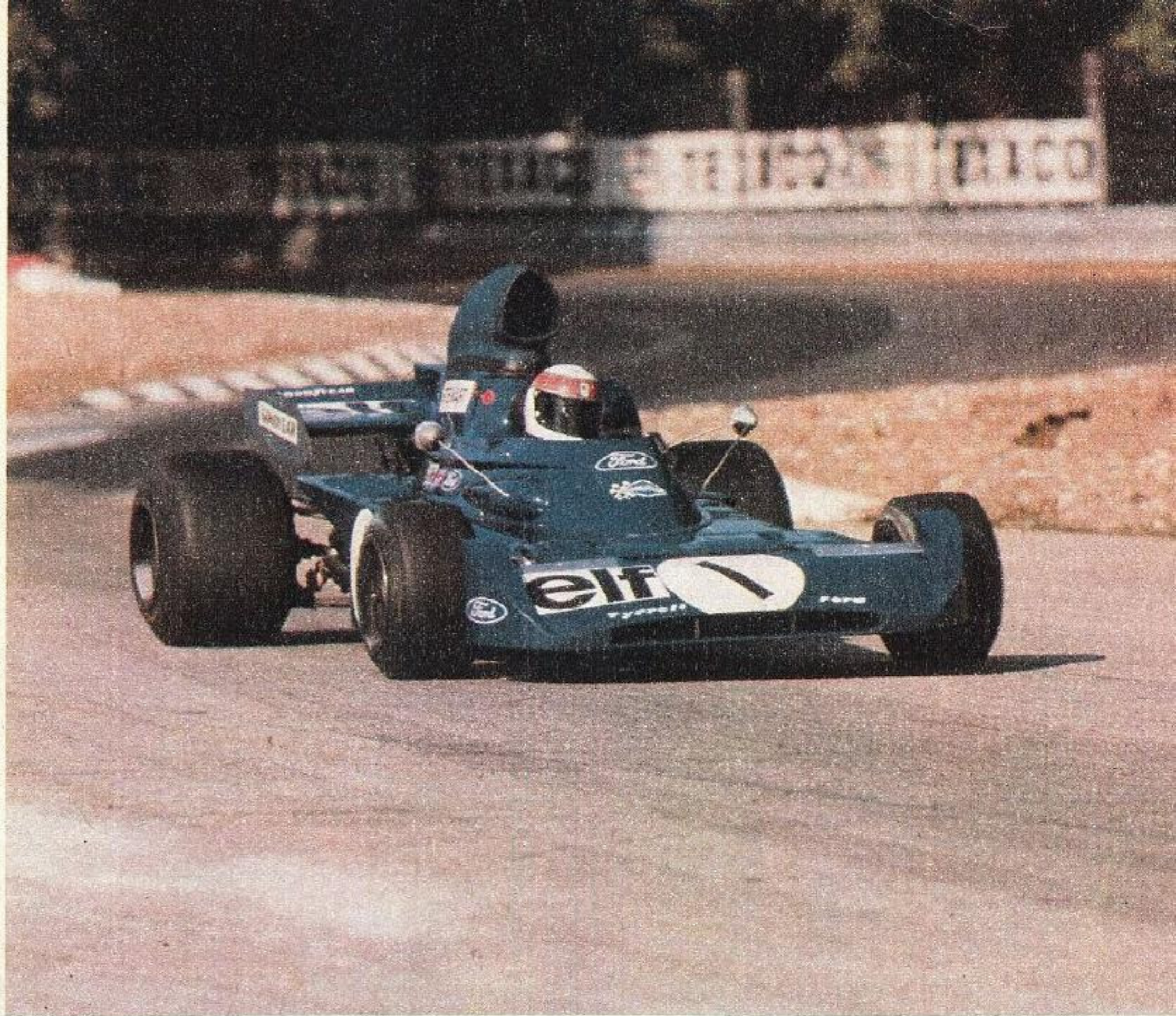
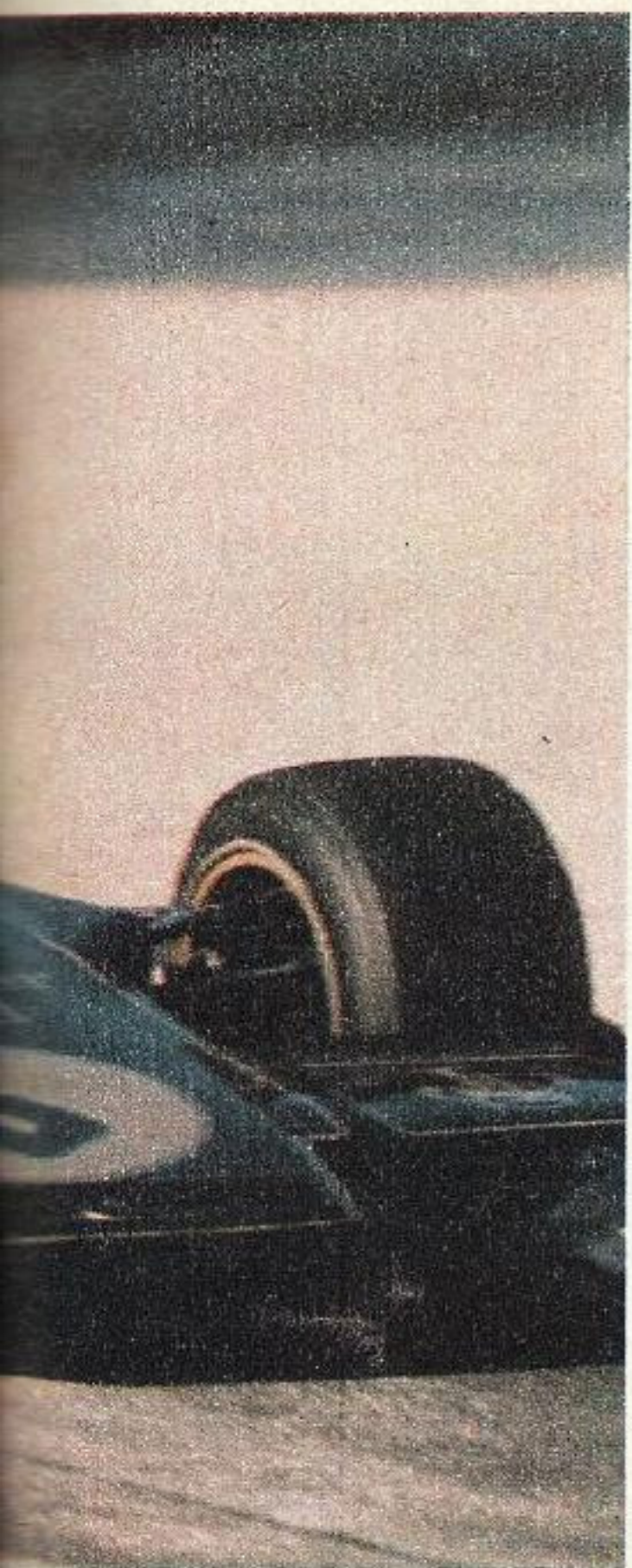
A la derecha:  
El Tyrrell 005 de Jackie  
Stewart mostró sus garras  
en los dos triunfos  
consecutivos de fin de año  
y avala las pretensiones del  
escocés de lograr un nuevo  
título mundial.



Peter Revson fue la figura joven  
más efectiva de 1972.  
El sólido McLaren M19C  
posibilitó la destacada  
campaña.

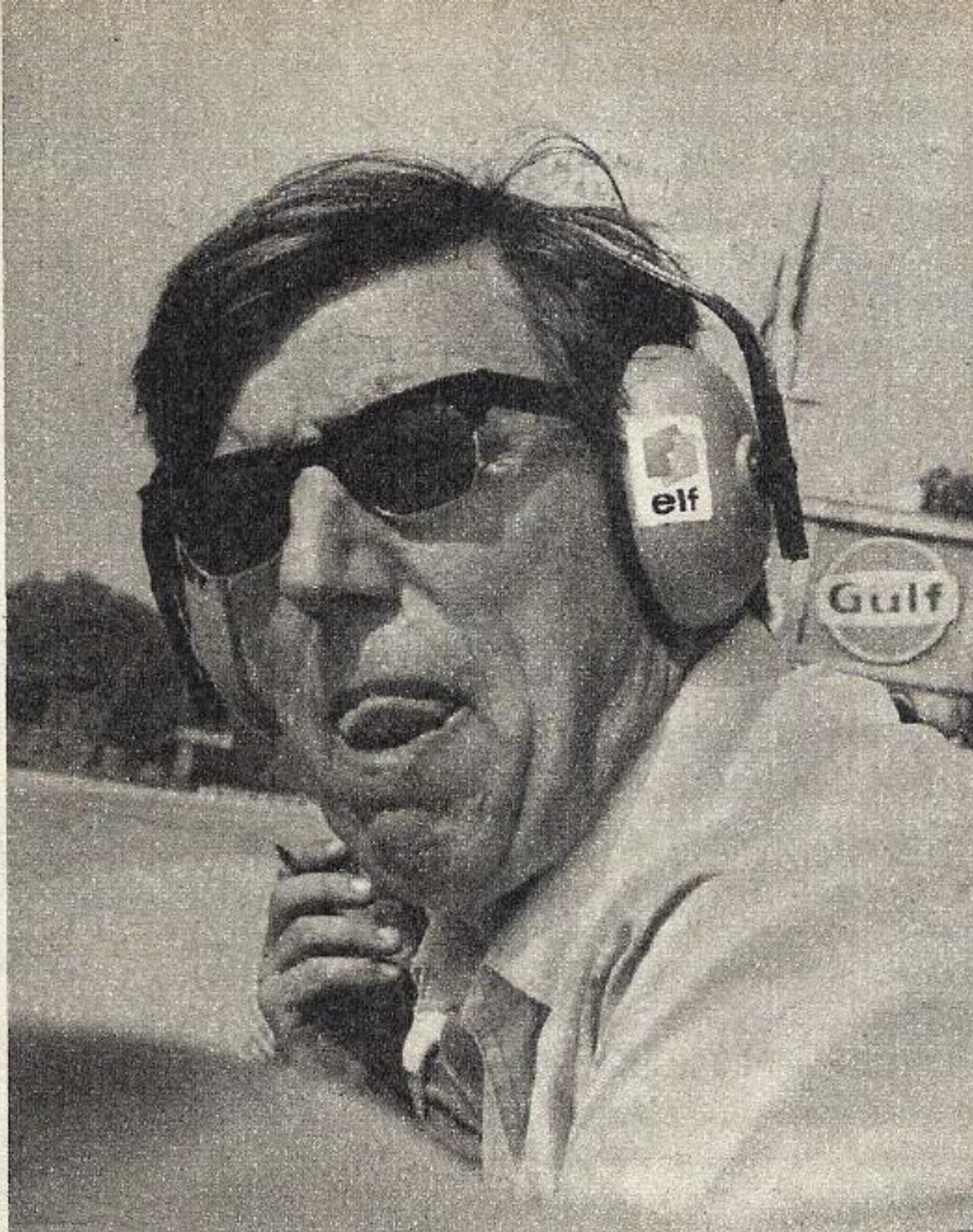
Jacky Ickx padeció repetidas  
veces en el campeonato  
mundial 1972 con la sola  
excepción de Nürburgring.  
De cualquier manera, la roja  
Ferrari es siempre símbolo  
de punta en la Fórmula Uno.





# ASI FUNCIONARON EN 1972

La máxima frustración de Jacky Ickx sucedió en el Gran Premio de Italia. Asediado por Fittipaldi, tuvo que resignar el primer puesto y desilusionar así a todos los "tifosi" presentes en Monza.



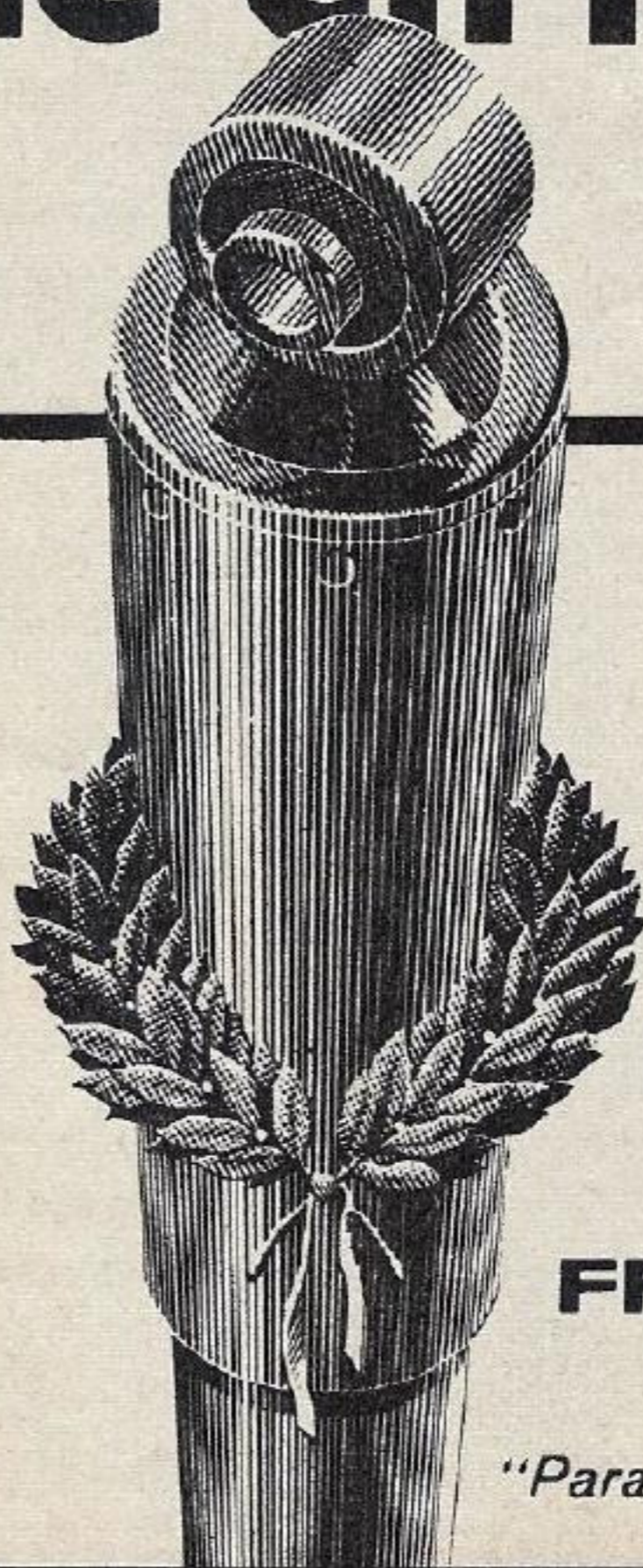
Sin duda el director de equipo más respetado y admirado del mundo. Se trata de Ken Tyrrell, el manager inseparable de Jackie Stewart y dueño del equipo donde todo piloto de F.1 quisiera estar. (Y si no, preguntarle a Reutemann...)



Peter Revson, Teddy Mayer  
(director técnico de McLaren)  
y Denny Hulme comentan  
con mucha tranquilidad las  
alternativas de un  
entrenamiento. Con la misma  
bonhomía parecen conseguir  
resultado tras resultado  
en cada GP.



# Fric-Rot/Gabriel prueba en carreras para que ud. gane en la calle



**FRIC-ROT  
/ Gabriel**

*"Para vivir sin sobresaltos"*



La nueva tela de Kansas  
se llama Kansas-Brushed.  
Para reconocerla  
no hay más que acariciarla.  
La sensación brushed  
es la suavidad que Kansas  
ha creado para sentir  
más intensamente  
una manera de vivir!

<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

**KS**  
**KANSAS** *Brushed*



# Hágase socio del Ami 8 club

ETEB



Y participe de lo que tiene la gente como Ud.

Disfrute de todo cuanto puede darle un vehículo único, diferente a todo lo convencional.

AMI 8 Club, un sutil resultado de la filosofía automotriz Citroën.

**ami 8 Club**

Hecho a la medida del hombre.



Payaso. Antonio Clavé, pintor catalán nacido en 1913

**CITROËN** 

# actividad

## PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### EZEIZA

#### AÑO NUEVO EN AUTO-PARQUE



Franco Gava en Fiat 600 Semipreparados y en la final de paseo por los bosques de Ezeiza.



Santilli y Carlos Micienza en la categoría Buggies Hasta 850 cm<sup>3</sup> Fuerza Libre se venían dando con todo en la lucha por la punta... hasta que hubo un toque y ahí terminó la carrera.

A pesar de la canícula reinante y la festividad de la fecha, el pasado lunes 1º de enero se llevó a cabo otra reunión automovilística en las instalaciones del circuito Au-

to-Parque. Gran cantidad de somnolientos espectadores, algunos con un corcho de sidra en la oreja y muchos competidores pese a algunas ausencias importantes, pero en ge-

neral un espectáculo bastante buenito.

Las competencias se dividieron en tres categorías: Fiat 600 Semipreparados, Buggys hasta 800 cm<sup>3</sup>, Standard y Buggys hasta 850 cm<sup>3</sup> Fuerza Libre.

En la categoría Fiat 600 Semipreparados se llevaron a cabo dos series a 6 vueltas cada una y una final a 10.

En la primera serie, desde el vamos, se inició una lucha sin cuartel entre Franco Gava en la punta, seguido por Zarlenga, García y "Cachito" Rosatti. En el segundo giro, García vio claudicar sus aspiraciones al fundir una biela de su Fiatín finalizando la serie con el triunfo de Franco Gava.

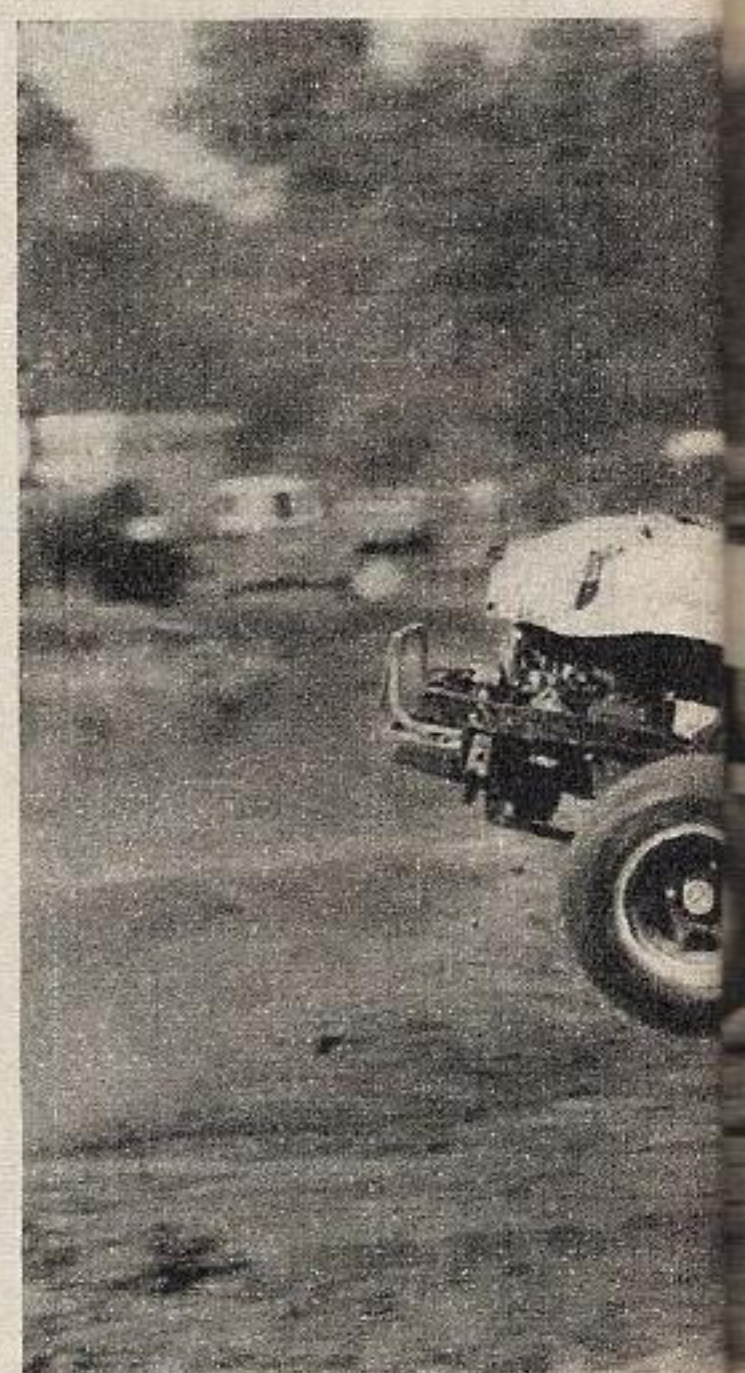
En la segunda serie no varió el planteo establecido en la primera: la vanguardia fue defendida a capa y espada por el tenaz Franco Gava. Mientras el tercer puesto fue una disputa entre Rubén Fronteriz y Enrique Torriani.

La final fue un paseo para Franco Gava favorecido por las ausencias de valores como Pellegrini, Roberto Séptimo y Osvaldo Macelras entre otros.

En la categoría Buggys hasta 850 cm<sup>3</sup> Standard hay muy poco que decir, solamente la pista fue una excelente novedad. Muchas máquinas y gran entusiasmo por parte de los pilotos. Allí salió airoso Richard Rava quien paulatinamente fue alejándose de sus perseguidores hasta la bandera a cuadros.

En la categoría Buggys hasta 850 cm<sup>3</sup> Fuerza Libre la lucha se centró en la punta entre Santilli y Carlos Micienza. En el calor de la cosa, al parecer, Santilli provocó un fuori-pista a su perseguidor Micienza. Quiso arder Troya entre los simpatizantes de ambos competidores, algo realmente lamentable, y las autoridades de Auto-Parque con muy buen criterio, dieron por finalizada la competencia.

Sobre el final, los muchachos de Gilera hicieron olvidar los malos momentos pasados con una magnífica exhibición de Moto-Cross, siendo largamente aplaudidos.



### CLASIFICACION FINAL

#### CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Franco Gava	10	13 m 03s 1 10
2º	"Cachito" Rosatti	10	13 m 03s 1 10
3º	Rubén Fonteriz	10	15 m 27s 1 10

#### CATEGORIA BUGGIES STANDARD HASTA 850 CM<sup>3</sup>

1º	Richard Rava	8m 07s 2 10
2º	"Draque"	8m 55s 1 10
3º	"Sachero"	9m 42s

#### CATEGORIA BUGGIES FUERZA LIBRE HASTA 850 CM<sup>3</sup>

1º	Omar Santilli	6m 55s 2 10
2º	"Viglione"	7m 00s 4 10
3º	Richard Rava	7m 20s 1 10

# Zonal



Dos competidores del equipo Gilera en momentos que ofrecen una demostración de cómo se conduce una moto en la difícil especialidad de Moto-Cross.



Richard Rava en Buggies Hasta 850 cm<sup>3</sup> Standard, fue el ganador absoluto. Aquí, en momentos en que aterriza para recibir la bandera a cuadros.

## MERLO

### CORONACION DE CAMPEONES DE "EL BOSQUE"



Los campeones de la peña automovilística El Bosque, de Merlo, Juan José Pellegrini, Fiat 600 Semipreparados; Adán Wulff, Libre Hasta 700 cm<sup>3</sup>, y Juan José Postararo, Cafeteras Hasta Modelo 27. Todos presentados de izquierda a derecha.



La Reina del Automovilismo Deportivo de El Bosque, la señorita Maritita Lemos, es de Haedo y estudia para perito mercantil.

La Peña Automovilística El Bosque de Merlo, supo en gran tarea, realizar durante el transcurso del año 1972, la friolera de 20 competencias programadas en su extenso calendario. Ni las lluvias y el frío, tampoco así todos los problemas que suelen surgir en la organización de este tipo de carreras en la actividad zonal, sirvieron para arredrar a los integrantes de la Comisión Directiva de la Peña El Bosque. Todas las competencias se lle-

varon a cabo, contra viento y marea. El sábado pasado, 13 de enero, se puso el broche de oro a tan continuada actividad del '72 con una magnífica fiesta en los salones del Club Argentino de Merlo. La misma sirvió para vernos y conocernos con la cara lavada, amén de vestir con nuestras mejores galas. Distintas autoridades de C. E. C. A., entre ellas el agrimensor Rusomando, el intendente Municipal de Merlo señor Monetti, el representante de

# actividad zonal

la Federación Bonaerense del Automovilismo Zonal señor Rubén García González y el periodismo se llegaron hasta la institución de Merlo.

La cosa estuvo bastante animada y entretenida; después de la cena y los "inevitables" discursos se entregaron distinciones a quienes tuvieron que ver en la colaboración y la organización de la peña. También recibieron su distinción las distintas autoridades presentes y periodistas amigos del Bosque. Gracias. Luego les tocó el turno a los esforzados competidores de las distintas categorías que se disputan anualmente el campeonato y que resultaron triunfadores a lo largo del '72. En la Categoría Fiat 600 Semi-preparados el campeón fue Juan José Pellegrini, hombre de Carmen de Arco. Subcampeón de la misma categoría fue Carlos Nicotera, representante de Haedo.

En la Categoría Libre hasta 700 cm<sup>3</sup> el campeón fue Adán Wulff que corre con De Carlo y también es de Haedo. El vicecampeón de esta categoría representante de Merlo fue Héctor Filardi, que también corre con De Carlo. La tradicional Categoría Cafeteras hasta modelo '27 tuvo dos pilotos que se disputaron el campeonato durante el '72, Juan José Postararo y Miguel Rusconi, que son de Inés Indart el primero y de Merlo el segundo. El Campeonato fue para Postararo y el vicecampeonato para Rusconi.

Luego se eligió la reina, que aquí se la presentamos porque somos buenitos. Desmayos y suspiros de parte de pilotos, mecánicos, preparadores y acompañantes, además de todo aquel que en la fiesta no estaba acompañado por su suegra, esposa o novia. Martita Lemos se llama la soberana, tiene 17 añitos, es de Haedo y estudia para Perito Mercantil.

Nada más: todo terminó a eso de las tres de la madrugada y en el acto salimos disparando para nuestra redacción a prepararles y contarles la magnífica fiesta del Bosque y de paso apurar el revelado para mirar nuevamente a la Reina del Bosque.

## PROVINCIA DE CORDOBA

### VILLA MARIA

#### REGULARIDAD A LA ORDEN DEL DIA

Hace escasos quince días, tomamos conocimiento de la gran actividad regularística que hay en la ciudad de Villa María.

Fue un domingo por la mañana en nuestras sierras de Córdoba cuando nuestra Galería corsa, ante nuestro asombro, empezó a pasar una increíble cantidad de regularistas en el camino a Villa del Dique. Y esto lo declinamos sin temor a equivocarnos: nunca en Río Cuarto, en una carrera

de regularidad, vimos tantos participantes juntos; realmente muy lindo. Lógicamente nuestra curiosidad periodística nos llevó a hablar con la gente del club organizador, y así nos enteramos de lo que pasa en Villa María con la regularidad.

El Almagro Básquetbol Club fue quien dio el puntapié inicial, allá por el año 1954, con la prueba que llevó el nombre de Premio "Eusebio Marcilla" en homenaje a aquel deportista ya desaparecido.

Jorge Vijande, Américo Conradí, Roberto Rossi, Francisco Sassi y Mario Dall'Acqua entre otros, fueron los que desde el vamos tuvieron a cargo el manejo del asunto, y siempre respaldados por el presidente de la institución señor Carlos Valenti. Con el correr del tiempo este grupo de hombres supo inyectar entre los villamarienses la "fiebre" de la regularidad, organizando para tal fin diversas pruebas, algunas en ruta libre y otras en circuitos especialmente diagramados, contando en las mismas con la participación de binomios de Córdoba, Rosario, Río Cuarto y otros puntos del país.

En este año se realizó el campeonato de Regularidad Automovilístico "CENTRO DEL PAIS" 1972, el que, a pesar de haber contado con solamente cuatro pruebas en todo el año, contó con la aceptación de muchos adeptos. Como dato ilustrativo podemos decir que, según estadísticas del Club Almagro, hubo un promedio de 44 participantes por prueba, índice éste por demás elocuente del entusiasmo de los villamarienses.

La primera de estas pruebas se corrió el 25 de mayo y llevó el nombre de "Semana de Mayo" y fue en circuito en la ciudad de Villa María. En la categoría "A" triunfó el binomio Carmona-Carmona, siendo segundos Alasia-Salcedo.

En la categoría "B" los ganadores fueron Arabel-Repetto y sus escoltas fueron Chiavo-Belh. La segunda competencia que se corrió por el premio Cecchi Automotores fue el 16 de julio. En la categoría "A" Carmona-Carmona repitieron.

CATEGORIA "A"		
Pos.	Pilotos	Puntos
1º	Carmona-Carmona	58
2º	Tumas-Marino	54
3º	Dominici-Bruno	53
4º	Mata-Ferrero	52
5º	Alasia-Ferrero	51

CATEGORIA "B"		
Pos.	Pilotos	Puntos
1º	Chiavo-Bohl	56
2º	Arcas-Recio	54
3º	Arabel-Repetto	54
4º	Atilio Magris y Sra.	50
5º	Salcedo-Aiassa	48

## RIO CUARTO

### CALENDARIO DE REGULARIDAD

En los primeros días del año y en una nueva demostración de organización, la subcomisión de Regularidad del Automóvil Club Río Cuarto dio a conocer el calendario de la especialidad para la presente temporada y que comprende lo siguiente:

**Primera prueba:** 1º de abril. Directores: Carlos y Jorge Rabino y U. Magoia. Recorrido: Río Cuarto-Cnel. Moldes-Adelia María-Río Cuarto.

**Segunda prueba:** 13 de mayo. Directores: Jorge Baños-Fabián Costa. Recorrido: Río Cuarto-Dalmacio Vélez-La Laguna-La Carlota-Río Cuarto.

**Tercera prueba:** 1º de julio. Directores: Alberto Marinelli-Miguel Costa. Recorrido: Río Cuarto-Vicuña Mackenna-Villa Mercedes-Chaján.

**Cuarta prueba:** 5 de agosto. Directores: Raúl y Humberto Manelli. Recorrido: Río Cuarto-Embalse de Río Tercero-Río Cuarto.

**Quinta prueba:** 2 de septiembre. Directores: Arturo Pozzobron-Eduardo Slepoy. Recorrido: Río Cuarto-Gral. Levalle-Vicuña Mackenna-Río Cuarto.

**Sexta prueba:** 7 de octubre. Directores: Oscar y Luis Marinelli. Recorrido: Río Cuarto-Río Tercero-Río Cuarto.

Además de las fechas arriba enunciadas se disputará el Campeonato Centro República, en su tercera edición. Dicho evento se llevará a cabo entre el 25 y 26 de mayo y sus directores serán Gustavo Gabosí, Jorge Beck y comprenderá lo siguiente:

El día 25 a las 19 horas se largará la primera prueba entre Río Cuarto-La Carlota (neutralización de 45m)-La Carlota-Río Cuarto.

El día 26 se larga a las 8 la segunda prueba entre Río Cuarto-V. Mackenna-Laboulaye, y a las 14.30 la tercera prueba entre Laboulaye-V. Mackenna-Río Cuarto.

# NUEVO! Con fresca fragancia Lima



## Glostora Cristalino

Creado pensando en el hombre moderno. Su fresca fragancia lima - actual, imprevisible - es el complemento exacto para su prolija y varonil personalidad.

GLOSTORA CRISTALINO LIMA asienta el pelo con toda naturalidad, no lo opaca, no es graso y no deja polvillo. Ahora, Ud. puede conseguir un peinado más varonil con el nuevo fijador GLOSTORA CRISTALINO LIMA.

### Pruébelo!

lo hecho en la primera competencia, Mata-Ferrero fueron sus escoltas. En la "B" Arabel-Repetto también volvieron a triunfar, esta vez sobre Arcas-Rocio que fueron segundos.

El 22 de octubre se corrió por el premio Sappey Hnos. Esta vez fue en ruta y con el siguiente recorrido: Villa María-Las Varillas - Villa María. Los ganadores de la "A" fueron Tomás-Marino y Dominici Bruno fueron segundos, en tanto que en la "B" los lauros fueron para el binomio Chiavo-

Bohl, sus escoltas AlvarezChoco.

La cuarta y última prueba se corrió el 10 de diciembre en ruta sobre el siguiente tramo: Villa María-Villa del Dique, Alasia-Salcedo se llevaron los laureles en la "A" y Tomás-Marino fueron segundos; en la "B" Mellano-Bosco fueron los ganadores, en tanto que Arcas-Rocio fueron segundos.

Cumplidas las cuatro competencias, las posiciones del campeonato fueron las indicadas en el resumen de pág. 54.

# PROVINCIA DE SANTA FE

## ROSARIO

### EL ESPECTACULO DE HEIDEGUER

Con todo éxito se efectuó la quinta reunión correspondiente al campeonato interprovincial de motociclismo y karting que organiza la Dirección Municipal de Deportes en la pista del

estadio "Jorge Newbery" y que fue seguida con elevado interés por los aficionados.

Fundamentalmente resultó altamente elogiable el desempeño del representante de Rafaela, René Heideguer, ya que no sólo se adjudicó todas las pruebas en que participó sino que superó a adversarios dotados de mayor riqueza mecánica, como son los casos de Carlos Chiola y Luis Ruiz, ambos de la ciudad de Rosario.

De tal manera el mencionado piloto mantiene la condición de invicto en el motodrome de esta ciudad luego de casi tres años de intensa actividad, aun destacándose en los últimos tiempos los progresos alcanzados por sus rivales, en modo especial dentro de la categoría hasta 175 cc libre preparación, donde Car-



Oswaldo Gabatorta y Paco Darder se colocan en las posiciones de vanguardia tras largarse la serie de 100 cm<sup>3</sup>.

los Chiola, conduciéndose en cada presentación con mayor acierto, no ha podido quebrar al popular "Aleman".

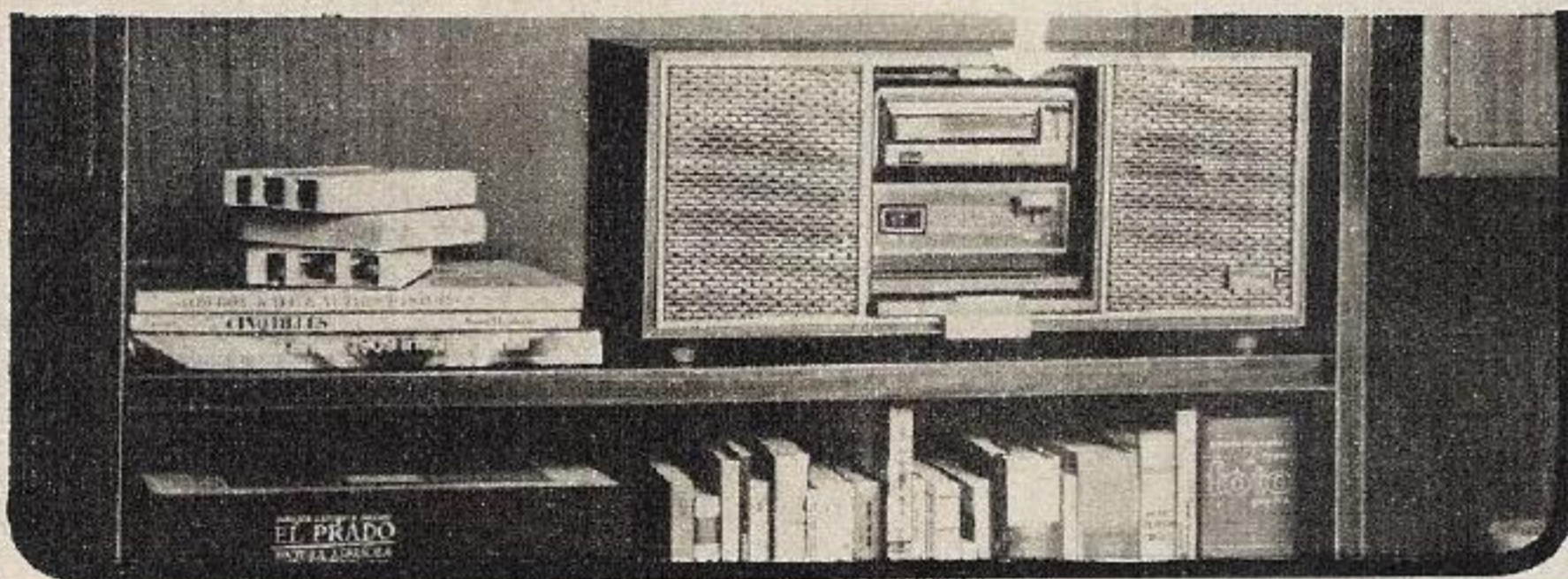
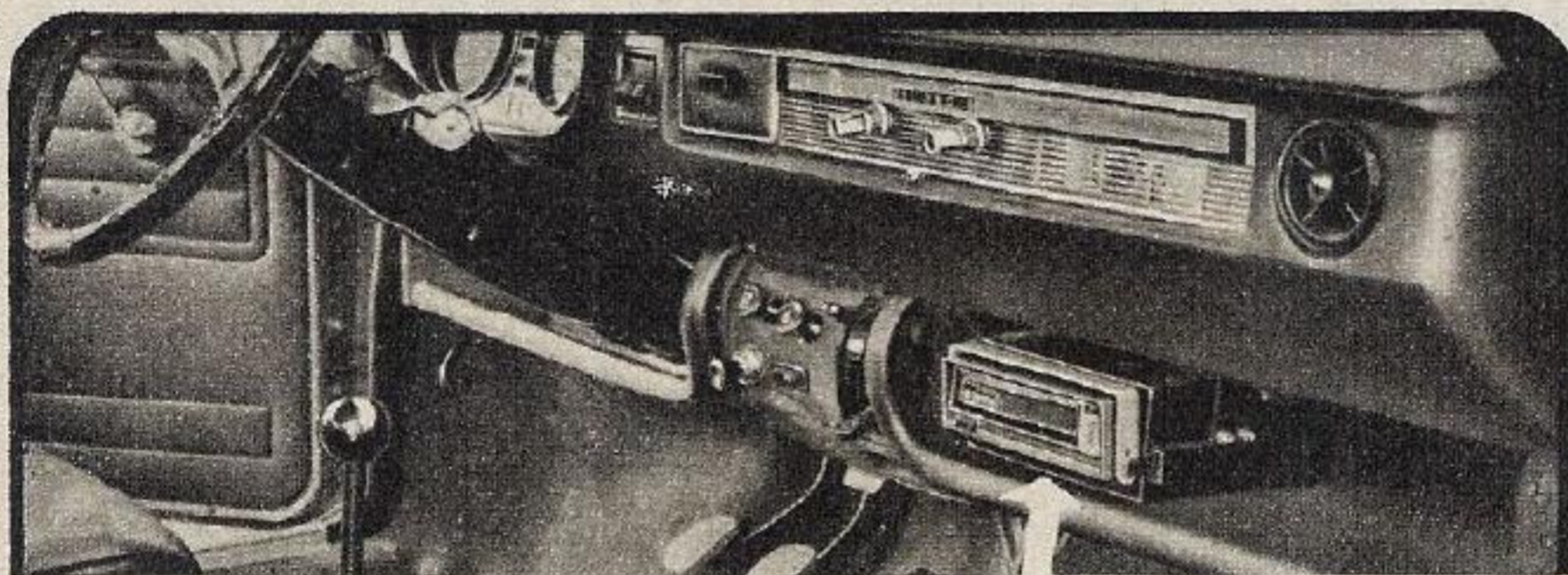
#### LA REUNION

Con la intervención de corredores procedentes de Rafaela, Santa Fe, Pergamino, Gálvez, Carcarañá y de nuestra ciudad se cumplieron pruebas de tres categorías.

En 100 centímetros cúbicos de cilindrada, se efectuaron dos series a 12 vueltas cada una, con estos resultados:

Primera: 1º) René Heide-

## del auto a casa...



## ...y de casa al auto.

Unico reproductor de magazines estereofónicos de 8 pistas, de uso combinado para el hogar y el auto. El equipo se compone de 3 partes:

- reproductor
- caja alojamiento
- mueble modular.

24 watts de salida. Sintonía fina para

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

## HOME CAR ESTEREO 8

UN PRODUCTO

# Televa



CALIDAD EN TODO

VUITE



El campeón René Heideguer cambia bujía antes de largar la final de 175 cm<sup>3</sup>, donde se impuso brillantemente ante Carlos Chiola.

Paco Darder, ganador de la segunda serie de 100 cm<sup>3</sup> preparación libre.

guer, en 4m20s. a un promedio de 83,736 kilómetros por hora; 2º) Néstor Gatti.

**Segunda:** 1º) Francisco Darder, en 4m30s a un promedio de 80,640 kilómetros por hora. 2º) Osvaldo Gabatorra.

Con los participantes que adquirieron derecho a intervenir en la prueba final, se disputó la misma sobre 25 circuitos al escenario de 550 metros, donde René Heideguer conquistó el primer triunfo absoluto de la



reunión, no si antes librar una interesante lucha con sus adversarios, sobresaliendo la labor cumplida por Luis Stangli, joven valor de Carcarañá. A posteriori se clasificaron Juan Barbero y Jorge Fornaso. El tiempo empleado por el puntero fue de 8m59s a un promedio de 84,132 kilómetros por hora.

### CATEGORIA PROMOCIONAL

Esta fue una categoría que se incluyó dentro de la programación de este campeonato, en busca de poder incrementar el motociclismo entre quienes comienzan a hacer sus primeras armas. Tras cinco reuniones



# donde caben dos... caben cuatro.

**PUELCHE RENAULT:** el Dune Buggy por excelencia, auténtico en espíritu, robusto, confiable, que suma a su prestigio deportivo la comodidad para cuatro personas. Cuatro asientos reales para disfrutar todo el sol del verano. Para quienes gustan de compartir las cosas buenas de la vida, ningún Buggy más apto que el **PUELCHE RENAULT.**

Además, resulta tan fácil para armar... El kit básico comprende todos los elementos necesarios; no requiere soldaduras ni herramientas especiales... porque también le entregamos las herramientas necesarias. Para facilitar su compra, **financiación bancaria.** Y un kit económico que incorpora brillantes colores para elegir.

**PUELCHE RENAULT:** con lugar para la rueda de auxilio; con lugar para cuatro personas; con lugar para todo el verano.

**CONCESIONARIOS:**  
**MAYA S.R.L.** - Holmberg, 1650, Capital  
**MARTI S.A.** - Av. San Martín 524, Mendoza  
**EROS ONORATI** - Casanovas 364, Bahía Blanca  
**PASTORINO S.A.** - Castro Barros 1660, Córdoba  
**ESTRELLA DEL CAMINO S.A.** - Dolores

**TORO AUTOMOTORES** - Av. Colón 3577, M. del Plata  
**AUTERIA RIMOLI** - Salto, Pcia. de Buenos Aires  
**AUTOMOTORES ALONSO** - Rivadavia 10300, Capital  
**AUTONAUTICA SUR** - Corrientes y Lavalle, B. Blanca  
**OSVALDO ANTELO** - Tres Arroyos 3140, Capital

**GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES** - Camino Gral. Belgrano (a La Plata) entre 505 y 506



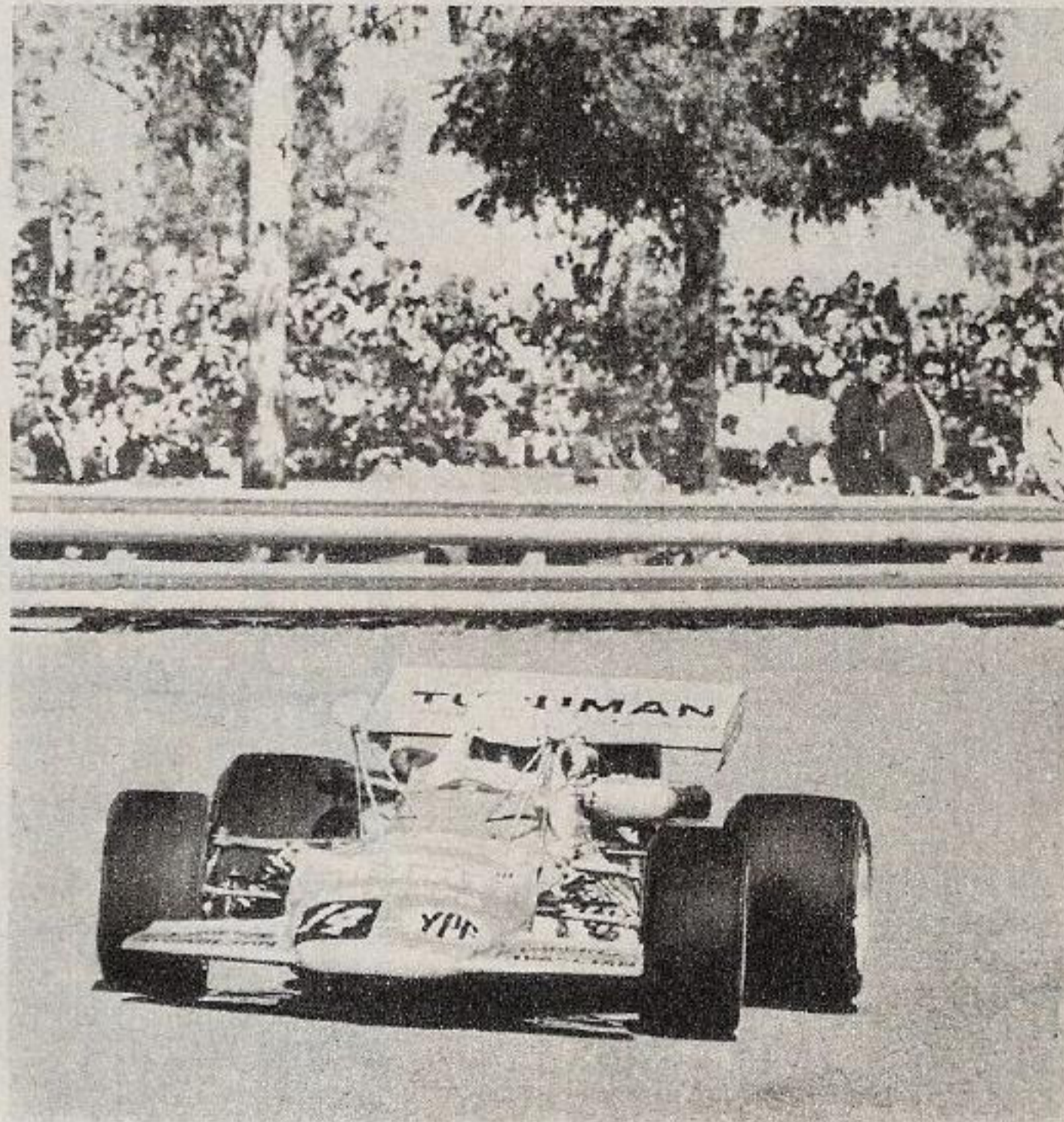
puntables, es fácil apreciar que el fruto está llegando a donde los organizadores se propusieron. Se efectuó una sola serie final sobre 25 circuitos, donde luego de una atractiva lucha por los puestos de vanguardia entre Alberto Fava y Juan Marini, el triunfo quedó en manos del nombrado en primer término. El tiempo que empleó el ganador en la oportunidad fue de 7m46s a un promedio de 77,868 kilómetros por hora.

## NUEVA VICTORIA DE HEIDEGUER

Todavía estaba en el ambiente el comentario del primer triunfo obtenido por René Heideguer, cuando comenzaron a rodar las máquinas de la categoría mayor. Allí la cosa estaba bastante difícil para el "alemán", ya que dos valores locales, Chiola y Ruiz, con medios mecánicos en muy buenas condiciones hacían en algún modo peligrar el triunfo del representante de Rafaela.

Esto muy bien lo conocía Heideguer, por cuanto al darse la orden de partida trató de tomarse el "buque", pero la oposición fue intensa. Ruiz se colocó en segundo lugar, mientras que Chiola, tras largar en séptima posición fue escalando puestos en forma asombrosa, para conseguir la segunda ubicación en la vuelta número 12. Desde allí comenzó una persecución sin cuartel contra el puntero y cuando parecía que Heideguer era quebrado por el rosarino, apareció dentro del "alemán" esa demostración de conducción que está acostumbrado a demostrar y finalmente triunfó como él sólo sabe hacerlo, a lo campeón.

Las series eliminatorias de la categoría fueron ganadas por Heideguer y Chiola respectivamente, siendo la posición final la siguiente: 1º) René Heideguer, en 8m50s, a un promedio de 85,572 kilómetros por hora; 2º) Carlos Chiola; 3º) Luis Ruiz; 4º) Francisco "Paco" Darder.



Andrea cumplió con su nuevo Fórmula Uno en la temporada pasada el lógico período de adaptación hombre-máquina. Este año aplicará toda la experiencia acumulada.

## PROVINCIA DE TUCUMAN

### "ANDREA" ALONSO: SEGUIR EN F-1



Emilio "Andrea" Alonso junto al director de la escudería Sivaslian, Rosendo Fernández.


Tucumán siempre fue un entusiasta productor de grandes figuras deportivas. Muchos de

sus hijos predilectos ocuparon el podio de los mejores, entre los de su especialidad, para

orgullo de este pago chico. El automovilismo del terruño supo estar presente así, en muchas ocasiones felices. Ahora la historia quiere repetirse. Es que Emilio "Andrea" Alonso, el único representante tucumano y del Norte del país que incursiona por la difícil como costosa Fórmula 1, sueña con llegar a esa posición de privilegio y, por supuesto, con sobrados méritos deportivos. "Andrea" y la escudería deportiva "B. Sivaslian" dirigida por el dinámico corsa de buena ley don Rosendo Fernández, conformaron en la última temporada una suerte de largo peregrinaje por distintos circuitos del país. Gracias a ellos, el país supo de nuestra existencia, de que por nuestras venas corre sangre "corsa" de la mejor y que aquí, en suma, el automovilismo adquiere los ribetes de una pasión desenfrenada.

Romanticismo aparte, "Andrea" Alonso quiere seguir corriendo en 1937, pero claro, está en mejores condiciones mecánicas que la temporada anterior. Su flamante unidad adquirida por la escudería que representa por cifras millonarias al constructor cordobés Oreste Berta no había podido rendir en la medida esperada. Siem-

pre hubo Imponderables de último momento o problemas que, durante las competencias, lo relegaron postergando sus aspiraciones. Un solo gustazo se dio cuando casi al final de la temporada pudo concluir la carrera bonaerense de 9 de Julio ocupando lugares de preferencia. Eso solo sirvió para levantar su ánimo y mirar el futuro con más optimismo. Piensa que la etapa crucial está superada, contando para ello con el apoyo incondicional de su gran falange de comprovincianos y más estrechos colaboradores. Además, dijo, el apoyo oficial para este tipo de actividad es una cosa imperiosa. Para seguir en la brecha, enfatizó, los poderes públicos también deben colaborar en la medida de sus posibilidades ya que, al fin y al cabo, recordó, no se trataría más que del reconocimiento hacia una positiva y firme promoción del terruño por intermedio de esta actividad.

Nacido bajo el signo de Virgo, hace poco más de tres décadas, casado, un hijo y con un corazón grandote, Emilio "Andrea" Alonso piensa apretar el acelerador con renovados bríos y, por qué no, tocar también los pliegues triunfadores la bandera a cuadros. 



# Hemos lanzado al mercado argentino un nuevo producto



## "La Máquina"

Apareció a fines del año pasado. Los primeros en comprarla fueron esos envidiables seres que conocen los más importantes avances de la mecánica.

Pero la mayoría de los que compramos autos, cuando nos hablan de motores somos capaces de quedarnos dormidos.

Para colmo, el Fiat 125 se parece tanto a un coche convencional, que uno puede creer tranquilamente que es convencional.

Hasta que usted, por ejemplo, levanta el capot, y entra en sospechas de que se trata de otra cosa.

Usted se sienta al volante. Pone el coche en marcha: a los 10 segundos está yendo a 100 km. por hora.

Pocos segundos después, ya navega por las velocidades máximas: 150.....160.....170 km horarios. Los coches frente al semáforo. Luz verde.

¿Creerá que los otros conductores no la vieron? No es así: simplemente sus coches son impotentes ante el Fiat 125 que usted comanda.

Demasiado rezagados para 1973.

Cuando hay que pasar un automóvil, en la ruta o en la calle, muchos deben pensarlo dos veces, o tres. Y hacen bien. Usted actuaría de la misma manera si no tuviese ese Fiat 125 entre manos. Pero su Fiat levanta velocidad en un segundo como si fuera un avión. El Fiat 125 tiene margen de sobra para realizar con prudencia de buen padre de familia lo que con otro coche sería temeridad de play-boy.

Ahora comienza a comprender, sobre la marcha, qué significa esa palabra italiana Biálbero.

En buen castellano, doble

árbol de levas a la cabeza.

Algo que pueden decir el Aston Martín. El Jaguar.

Ciertos Mercedes Benz (los de gran lujo)... y el Fiat 125 Solamente.

Motor cuadrado.

Cámaras de combustión hemisféricas. Válvulas de gran

diámetro.

Para decirlo claro: imagínese a usted mismo respirando a pulmón pleno el aire fresco del mar y descansando sobre la playa. Imagínese ahora un motor convencional respirando con las narices tapadas un aire agrio de tabaco.

¿Qué diferencia!

Imagine la diferencia entre un motor inteligente donde las piezas trabajan al estilo de una orquesta sinfónica y un motor convencional lleno de piezas inútiles, ruidos, mantenimiento cara y trabajo forzado.

A bajas velocidades, el Fiat 125 hace el mismo ruido que el caminar de un tigre sobre una alfombra.

A velocidades máximas, se mueve plácidamente como un gentil hombre de paseo.

¿Se imagina la larguísima y saludable vida de un motor siempre así aliviado, siempre así sereno?

Imagine.

Y si quiere, imagine el doble circuito de frenos, la doble suspensión...

¿Imagina?

Ahora bien. ¿Usted estaba por comprarse "un auto", simplemente?

Cambie de idea y vaya a su Concesionario FIAT.

Ahí está "La Máquina".

## FIAT 125

## "La Máquina"

# nauticias

## RECORDS A BATIR

En charla de amigos comentábamos hace poco la existencia de algunos records mundiales que los pilotos están en perfectas condiciones de batir. Veamos algunos ejemplos:

— Fuera de borda de carrera ON: el record de velocidad sobre pruebas de fondo (es decir sobre doce millas marinas) está en 127,34 km/hora. Si pensamos que los hermanos Sarthou acaban de ganar las Seis Horas de Junín con un promedio superior a ése y sin descontar las detenciones que fueron varias, queda claro que la Melange está en condiciones de batirlo en cualquier momento. Además los records sobre una, dos, cuatro y seis horas están en menos de 97 km/hora por lo que también son alcanzables. La idea de tener

todos los records mundiales en una clase es tentadora, ¿verdad.

— Dentro de borda, R 5, donde Soriano sigue con su tope de velocidad en 180 km/hora. La prueba de fondo está homologada con 75,43 km/hora y la de una hora con 66,00 km/horas. El resto está vacante.

— Fuera de borda de carrera OI: los records sobre 5, 10 y 15 millas están respectivamente en 96, 91 y 77 km/hora. El record argentino de la categoría lo tiene Germán Barbot con algo más de 107 km/hora.

## SEGUNDA VICTORIA

Robert Magoon se adjudicó su segunda prueba a bordo de su Kiekhaefer Aeromarine III, propulsada por dos motores del

mismo nombre de 468 pulgadas cúbicas. Esta vez cruzó primero la línea de llegada en Club International Cat Cay Classic, empleando 2h21m para cubrir las 152 millas del recorrido, o sea que estableció un promedio de 73,4 millas por hora.

Dante Tognoli, de 64 años de edad y ganador de la Hennessy Long Beach Cup, se ubicó segundo a menos de dos minutos del puntero. En cuanto a Dominio Visconsi si bien tuvo la satisfacción de ser el primero en llegar, fue descalificado por haber virado en forma incorrecta una boya. En cuanto al primer fuera de borda clasificado fue el de Stu Jackson, un Magnum de 32 ples propulsado por cuatro Mercury, quien simultáneamente se ubicó cuarto en la general.

## PUDO SER

Una rápida mirada a la clasificación final del campeonato mundial off-shore 1972 nos dice que si la Pira Pitá hubiera sido corrida por Taylor en el Río de la Plata, con los puntos conquistados luego en Europa se hubiera ubicado séptimo en el orden general. Otro índice elocuente de lo bien que anda este aparato. En cuanto a la temporada 1973 aún no se ha decidido si compete en Europa o no. La decisión final se tomará después de la temporada off-shore del Río de la Plata.

## POST SUD AFRICA

Como en tantas otras oportunidades nos quedaron muchas cosas por contar de las que ocurrieron en Sud Africa a Juan Carlos Sarthou y Américo Casab. Acá van algunos detalles:

— Las lanchas se sortearon mediante el simple procedimiento de poner papeles con números dentro de una bolsa, tocándoles a los argentinos la N° 52. Eran unos cascos de plástico con la cubierta tan débil que no podían pisarse. Para la próxima edición del campeonato se piensa igualar el peso de los pilotos a 80 kg (con lastre) pero el de los botes seguirá siendo libre.

— Después de la jornada de Bon Accord el piloto de Angola pidió que se sortearan de nuevo los cascos pues decía que el de él no andaba. Evidentemente tenía miedo entre ceja y ceja el bote argentino olvidando que no era el bote que más andaba sino el pingo que estaba mejor montado.

— Los cascos Phoenix que se usaron tenían 4,46m de eslora, 1,40 de manga y 0,56 de puntal.

— El reloj de largada era eléctrico y conectado a una máquina fotográfica Polaroid cuya fotografía se tenía en pocos segundos registrando el adelantamiento de los pilotos.

— Opinando a distancia sobre lo vivido estas son las conclusiones de los argentinos sobre los distintos equipos que participaron: **Uruguay:** representado por Alejandro Casarino. Excelente persona, jamás protestó a pesar que su bote no andaba como el del resto. Hacía siete años que no corría y era el primero en recono-



Los boxes que había en Sud Africa. Diez muelles para las lanchas y tres casas rodantes para los pilotos (bebidas, vestuario y repuestos).



Robert Magoon sigue su racha.

cer su falta de estado. Muy abierto en los virajes. **Brasil**, representado por Mario Betancourt y Víctor De Matos. No tenían experiencia internacional. Demasiado acostumbrados a lagunas y espejos de agua muy tranquilos; cortaban mucho en los virajes. **Sud Africa**: gran experiencia de Hilton Goldman que fue el único que la representó. Su compañero se mató en una carrera de una hora de duración que se disputó como espectáculo previo a la primera jornada de Loch Vaal. La opinión general era que había quedado impresionado por el accidente de su compañero. No mostró nada particular. **Mozambique**: de lo mejor que vimos como pilotos; son

jóvenes y de gran porvenir. Lástima que protestaban continuamente, pero más lo hacían por seguir al de Angola que por voluntad propia. **Rhodesia**: representada por Denis Batty y Malcolm Sivers. Buenos pilotos pero como alemanes que eran pesaban más de 90 kilos y eso prácticamente les quitaba toda chance frente a pilotos muchos más delgados. **Angola**: intrascendente en todo sentido.

— El casco pesaba unos 120 kilos y a pesar que los motores no rendían el cien por cien de su potencia (el aire a 1.800 metros de altura no brinda la mezcla ideal) los botes llegaban a algo más de 80 km/hora. Si pensamos que un Codinet

pesa 240 kilos y en manos de Raúl Pereira está andando en la misma velocidad, ¿alguien se anima a pensar en cuánto andaría con la mitad de peso aunque el motor no pasara de 50 HP?

— Como las lanchas no tenían doble fondo (eran realmente cáscaras) llevaban bajo cubierta una cámara de auto inflada; de esa manera si se hundían la proa quedaba asomando su nariz y era fácilmente rescatable.

— La altura del motor era obligatoriamente igual para todos; lo que cada piloto elegía a voluntad era el punto de la pata. Obviamente los argentinos lo llevaron siempre en el último. 🐾

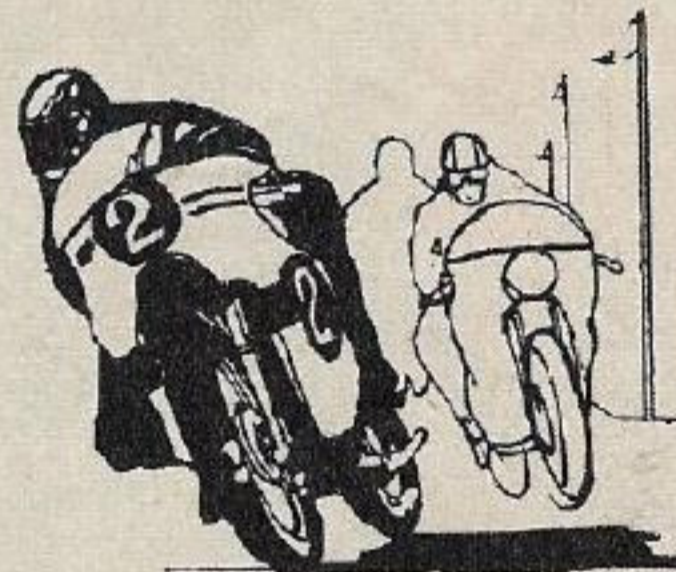
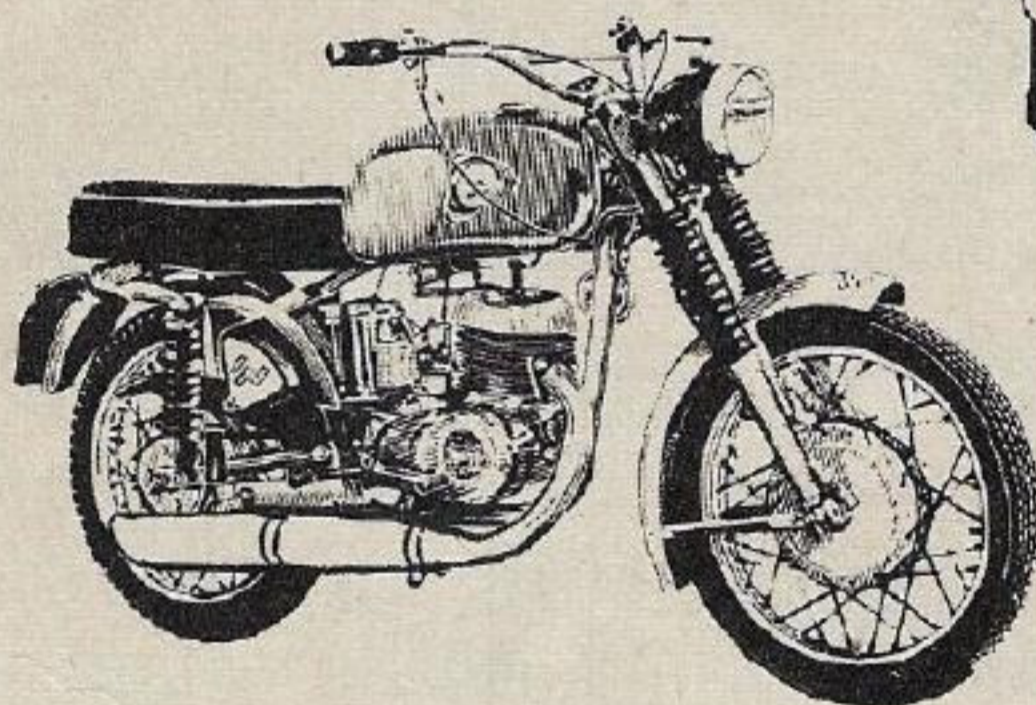
# UN VERANO... DIFERENTE

## UN VERANO CON MOTOS ZANELLA

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



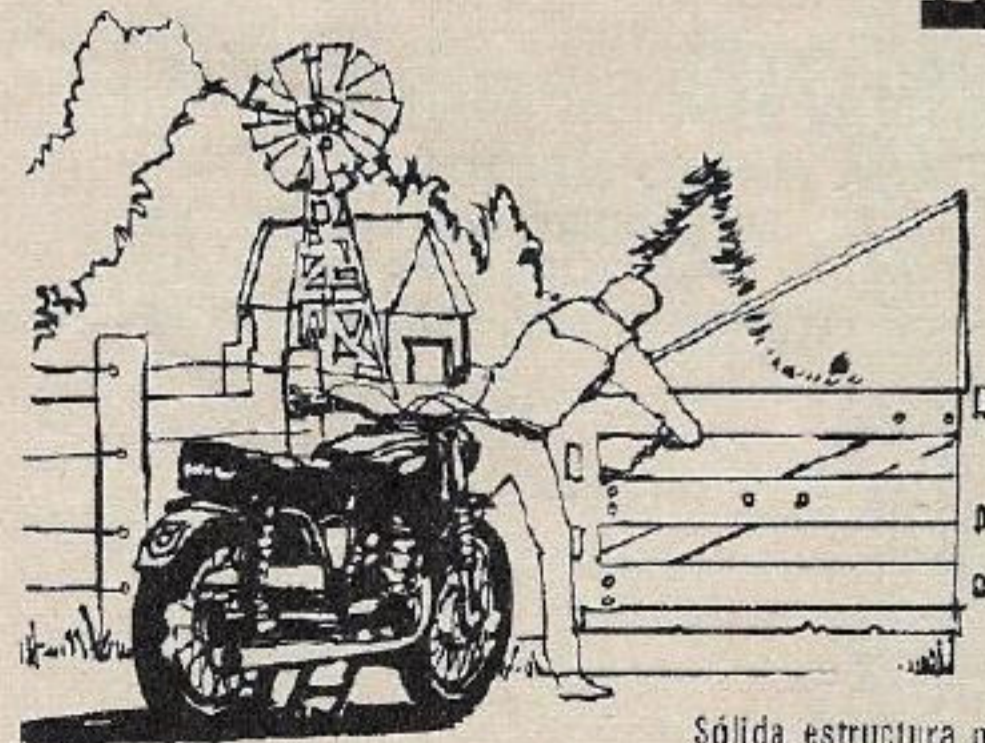
Permite un fácil desplazamiento diario en el complejo tránsito ciudadano



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

## LA PONDEROSA

175 C.C.



Sólida estructura para transitar los caminos agrestes de la campaña.



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

ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

## ZANELLA HNOS. Y CIA. S. A.

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

# CAMPEONES DEL CAMINO.



**CARLOS A. LEGNANI ANDRES ROUCO**

Y LOS FORMULA UNO DE LA MECANICA PERIODISTICA

TODOS LOS DOMINGOS, DESDE LAS 9 HS., TRANSMISIONES DE LAS COMPETENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

## LR4 RADIO SPLENDID

SUS TRES ONDAS CORTAS Y LAS FILIALES DE LRA RADIO NACIONAL

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

**LR4 RADIO SPLENDID**

**CAMPEONES DEL CAMINO**

SIEMPRE AL DIA Y DIA POR DIA CONTINUANDO

<https://lasrevistasdemaur.wordpress.com>

A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

# NOTICORSA

## FORD EXPORTA

Una importante exportación de camiones realiza Ford Motor Argentina a la República de Panamá y distintos mercados de Centroamérica. Con ese motivo se llevó a cabo a bordo del buque Río Belgrano una reunión en la que participaron representantes del Gobierno Nacional, Ford Motor Argentina S. A., altos funcionarios de ELMA y distintos representantes de la banca nacional. Este envío de camiones de 7 toneladas con sus correspondientes repuestos forma parte de un programa especial de exportaciones a Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Surinam.

El volumen total de esta operación para el primer año ascenderá aproximadamente a cinco millones de dólares, cifra que significará un importante aporte para la economía del país.

## CHEVROLET EN MAR DEL PLATA

Los veraneantes que concurren a Mar del Plata desde el 19 de enero hasta el 30 de marzo del corriente año podrán manejar las nuevas unidades Chevrolet en el Centro de Demostración ubicado en Playa Chica, ex playa de los Ingleses.

El Centro de Demostración funciona diariamente de 16 a 20,30 horas, bajo la dirección de supervisores generales de la empresa. Hay 12 unidades que muestran la línea completa Chevrolet ubicadas en las laderas del Boulevard Marítimo, desde el Hotel Provincial hasta Playa Grande.

## DA - WOL TAMBIEN EXPORTA

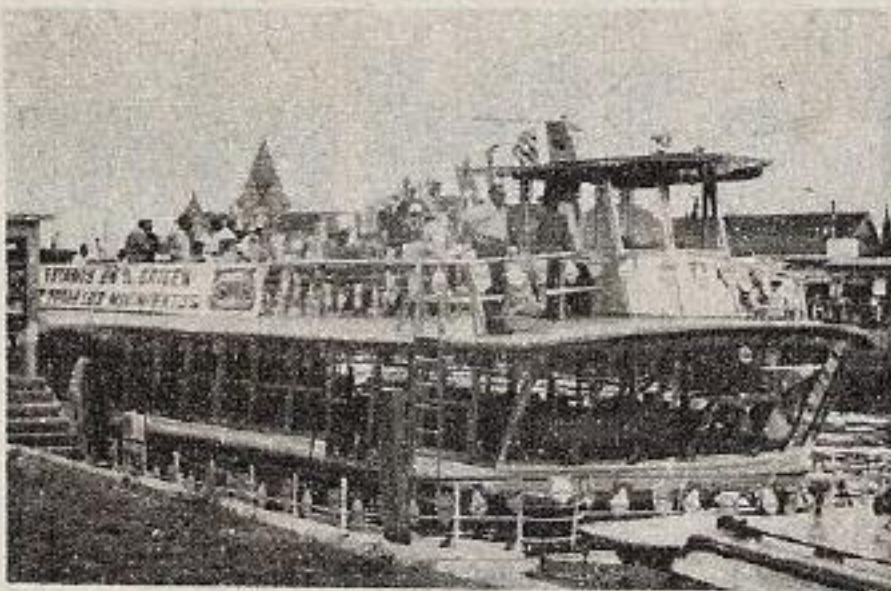
DA-WOL, una importante fábrica de auto piezas, ha exportado un sinnúmero de esos elementos a Chile y Perú. De acuerdo con su política de expansión seguirá ampliando los volúmenes a exportar en los meses venideros. Felicitaciones.

## EL ORIGEN DE TODOS

### LOS MOVIMIENTOS

Bajo el lema "Estamos en el origen de todos los movimientos", se realizó el 15 de diciembre pasado la Primera Reunión Nacional de Distribuidores de SNR Argentina. La misma se llevó a cabo a bordo de una embarcación que recorrió durante todo el día las aguas del Delta del Paraná.

Con este agasajo, SNR ARGENTINA S. A. reunió a quienes hicieron posible que en nada más que tres años, la empresa ocupara un lugar de privilegio en el mercado de rodamientos local.



## ENTEL Y LA F-1

La Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL) prestó importantes servicios durante la competencia de F-1 Internacional que se disputó el pasado 28 de enero. Se instalaron cabinas especiales para llamadas internacionales, en el autódromo, lo mismo ocurrió con cinco líneas de Télex. Además se otorgaron importantes facilidades para la televisación de la competencia hacia el interior del país; se formó una red especial para la computación de la carrera y se instalaron diferentes teléfonos públicos.

# ETERNA MATIC

## El reloj automático más perfecto.

Los progresos de la ciencia y la tecnología han permitido construir un nuevo reloj de carga de cuerda automática de precisión y robustez excepcional.

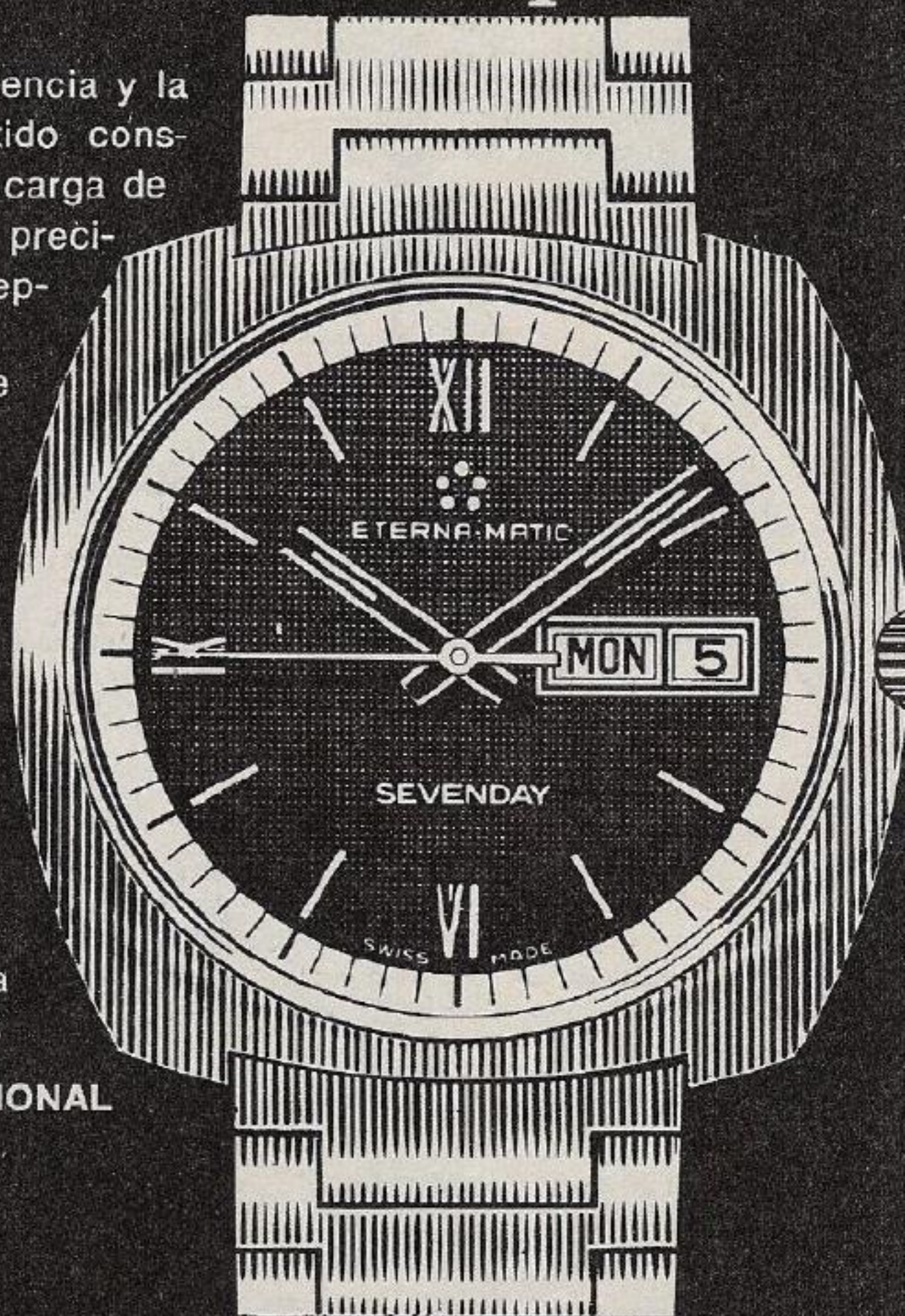
Su rotor montado sobre un diminuto rulemán le otorga resistencia a los golpes y larga duración.

Al más mínimo movimiento de su muñeca carga la cuerda automáticamente.

Además, súper impermeables.

Calendario con sistema de cambio automático.

**GARANTIA INTERNACIONAL**



UNA FINA COLECCION DISEÑADA CON UN ESTILO AL GUSTO DE HOY.

**SERVICE OFICIAL: RELOJES SUIZOS S.A.**  
LIBERTAD 434 - 1° PISO - TEL. 35.5592 - BUENOS AIRES

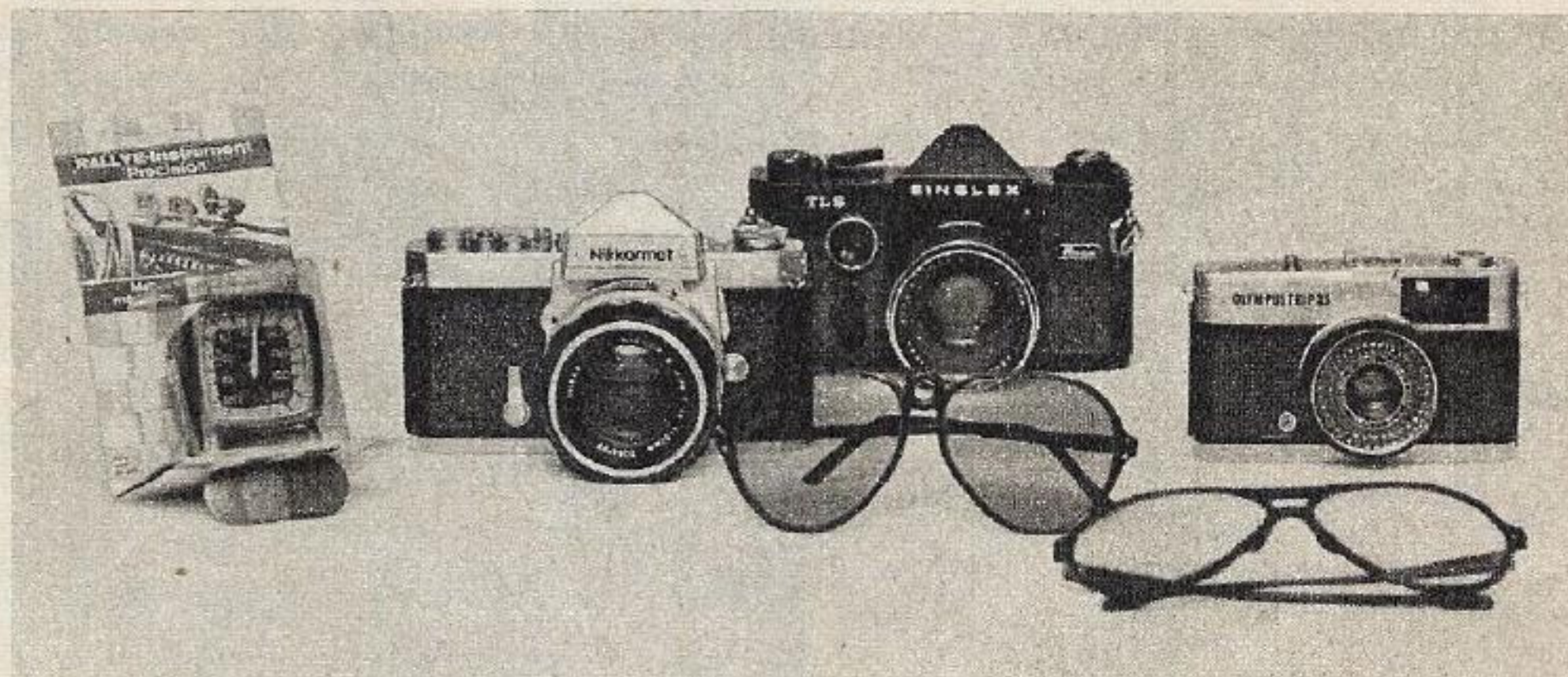
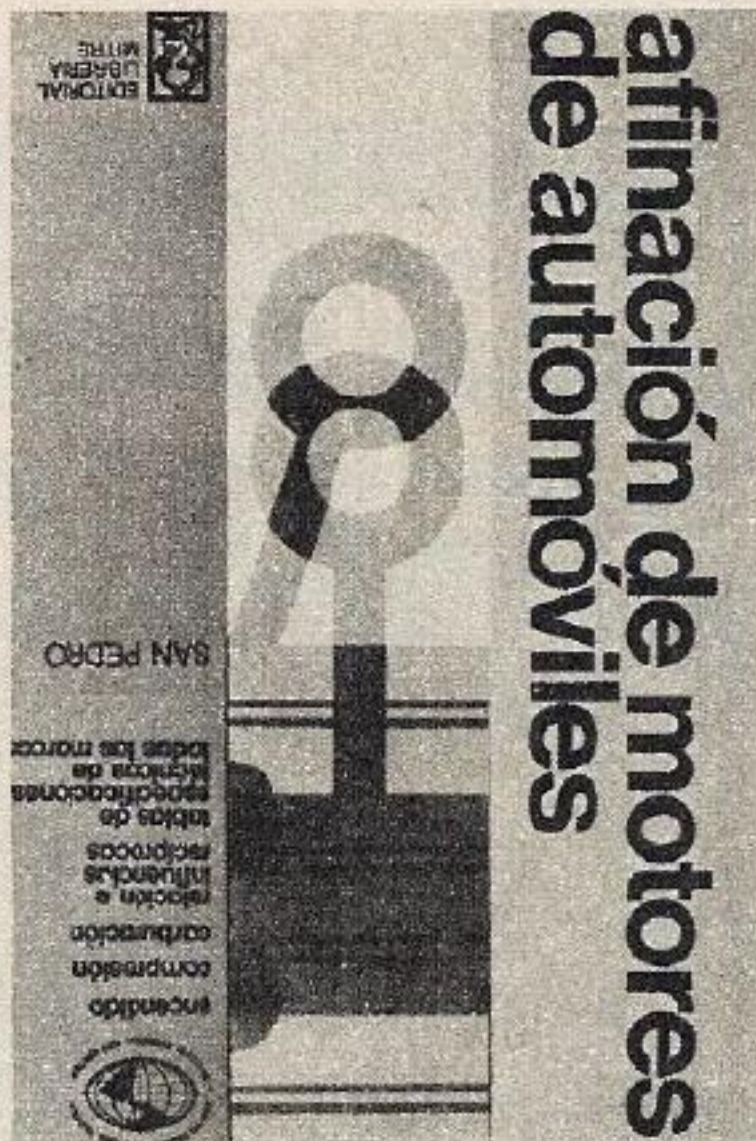
# La Vidriera de CORSA

Todos los que quieren saber sobre afinación de motores ahora pueden aprender leyendo "Afinación de motores de automóviles".

Todo sobre encendido, compresión, carburación, etc. Por 45.— pesos en Editorial Librería Mitre, Bmó. Mitre 2063, Capital Federal, y en todas las librerías técnicas.

Mucho más fácil que dibujar a toda la familia es sacarle una foto. Mucho más fácil que andar con la mano tipo visera es ponerse anteojos para sol. Mucho más fácil que adivinar el "caldo" que hace es leer la temperatura en un termómetro de tablero.

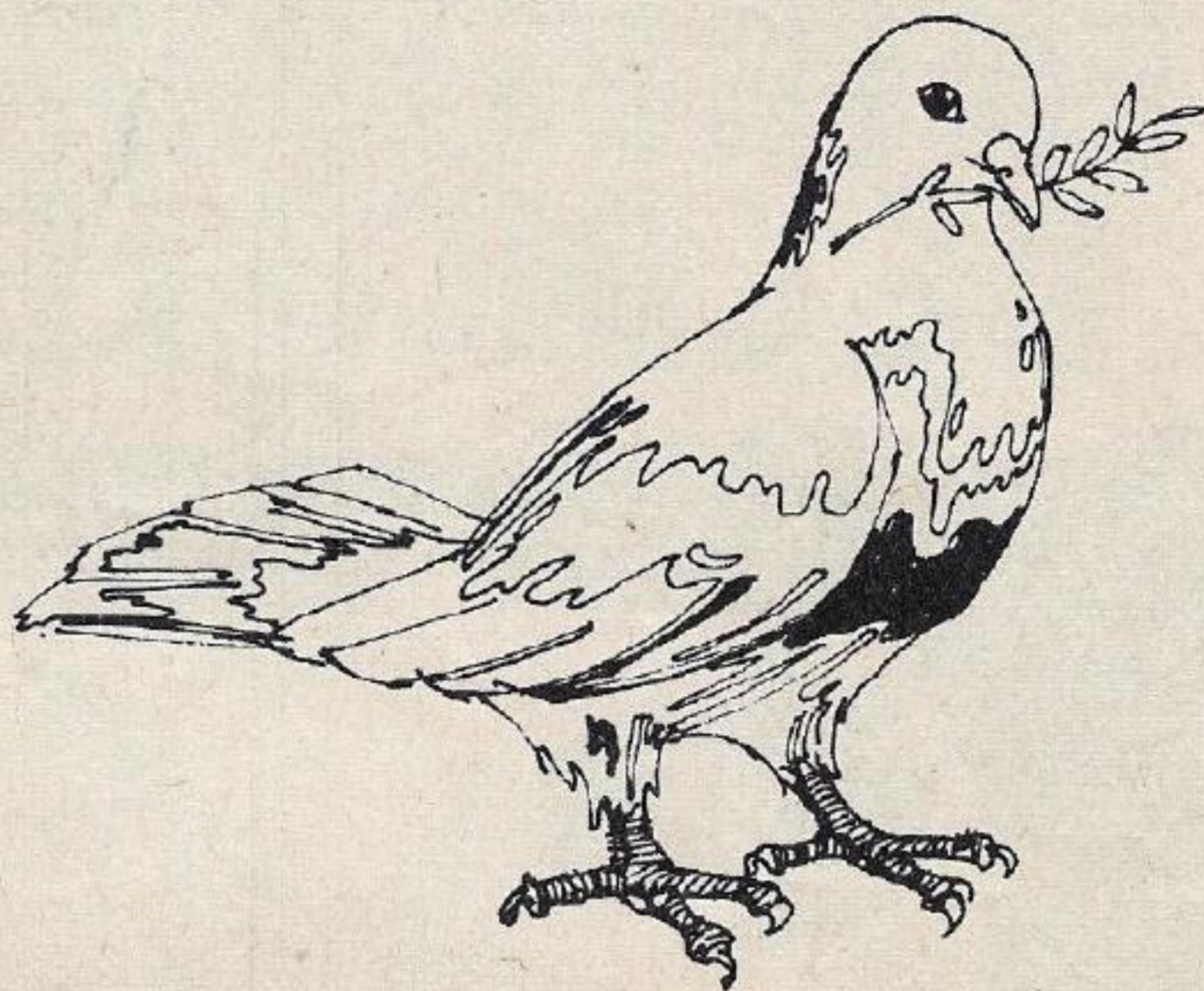
Todos los modelos de cámaras fotográficas, anteojos para sol y termómetros de tablero en Optica Florida, Florida 929, Capital Federal. Preguntar por el vendedor "Guancho", o algo parecido, que es uno negro y crespito que está siempre en la puerta.



Los accesorios que se le ocurran... Volante de madera para Renault 12, \$ 245.—. Butaca especial, \$ 250.—. Tablerito para Fiat 125 con amperímetro, presión de aceite y temperatura de agua BRD, a 235.— pesos, cascos Bell integrales, 1.500 pesos, y mil chirimolos más en Depower, Charcas 4041, Capital Federal.



Omega Seamaster, especial para buceo y para hacer "facha" en la playa. Con calendario, automático, caja protegida contra impactos, marcador de tiempo de inmersión. A 3.800 pesos en ATLAS, Florida 753, Local 6, Capital Federal, T.E. 31-0132.



# yo

# soy paz

Le explico:

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

Esa guerra tiene un nombre: Fricción.

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

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

Un rodamiento de alta precisión SNR.

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

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

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

Entonces, viva en paz.

En todo el país, pida SNR.

Amplio Stock. Pronta entrega.

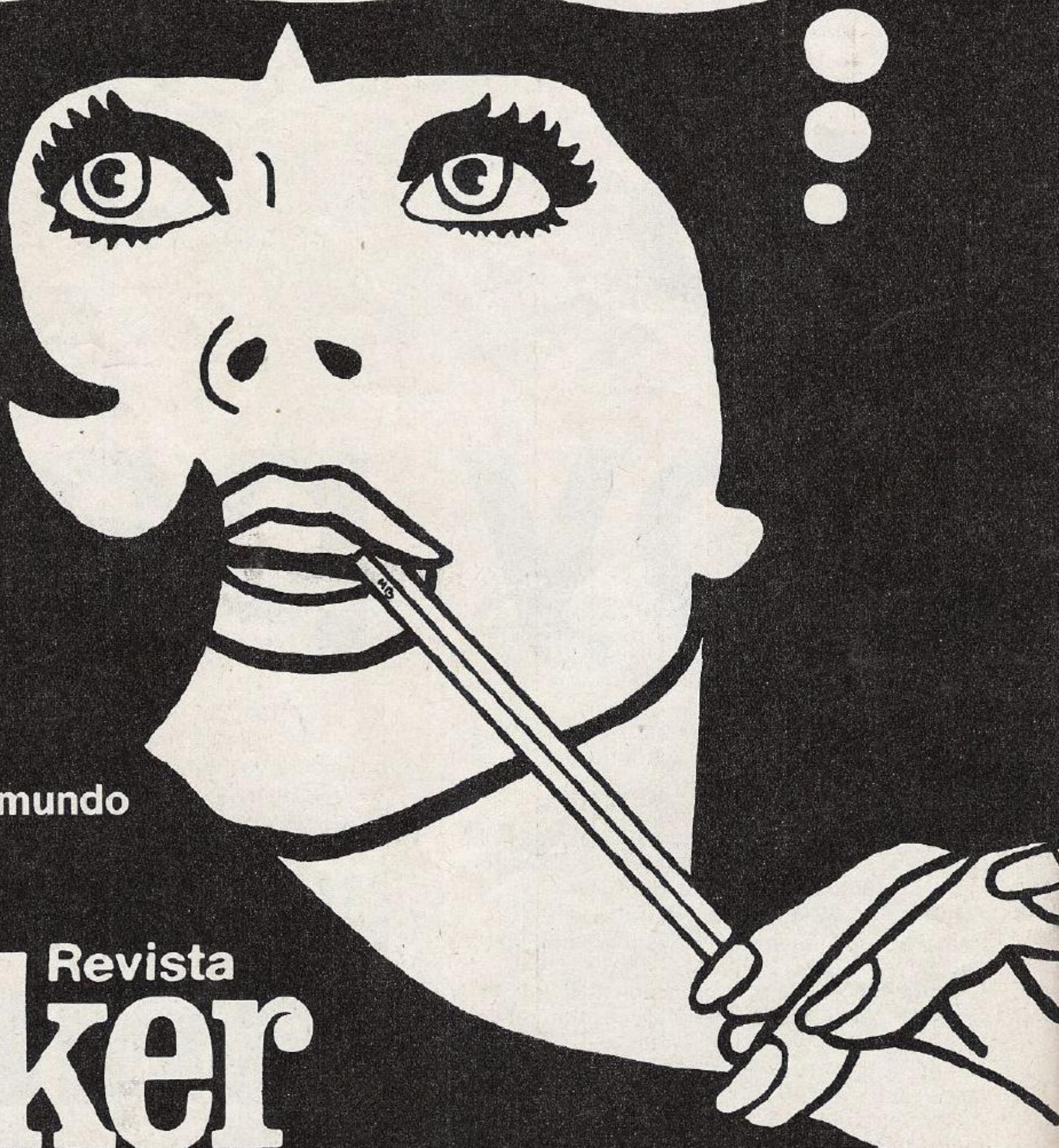
Asesoramiento técnico.

## RODAMIENTOS



## Estamos en el origen de todos los movimientos.

**REVISTA DE  
ENTRETENIMIENTOS,  
DE CINCO LETRAS...**



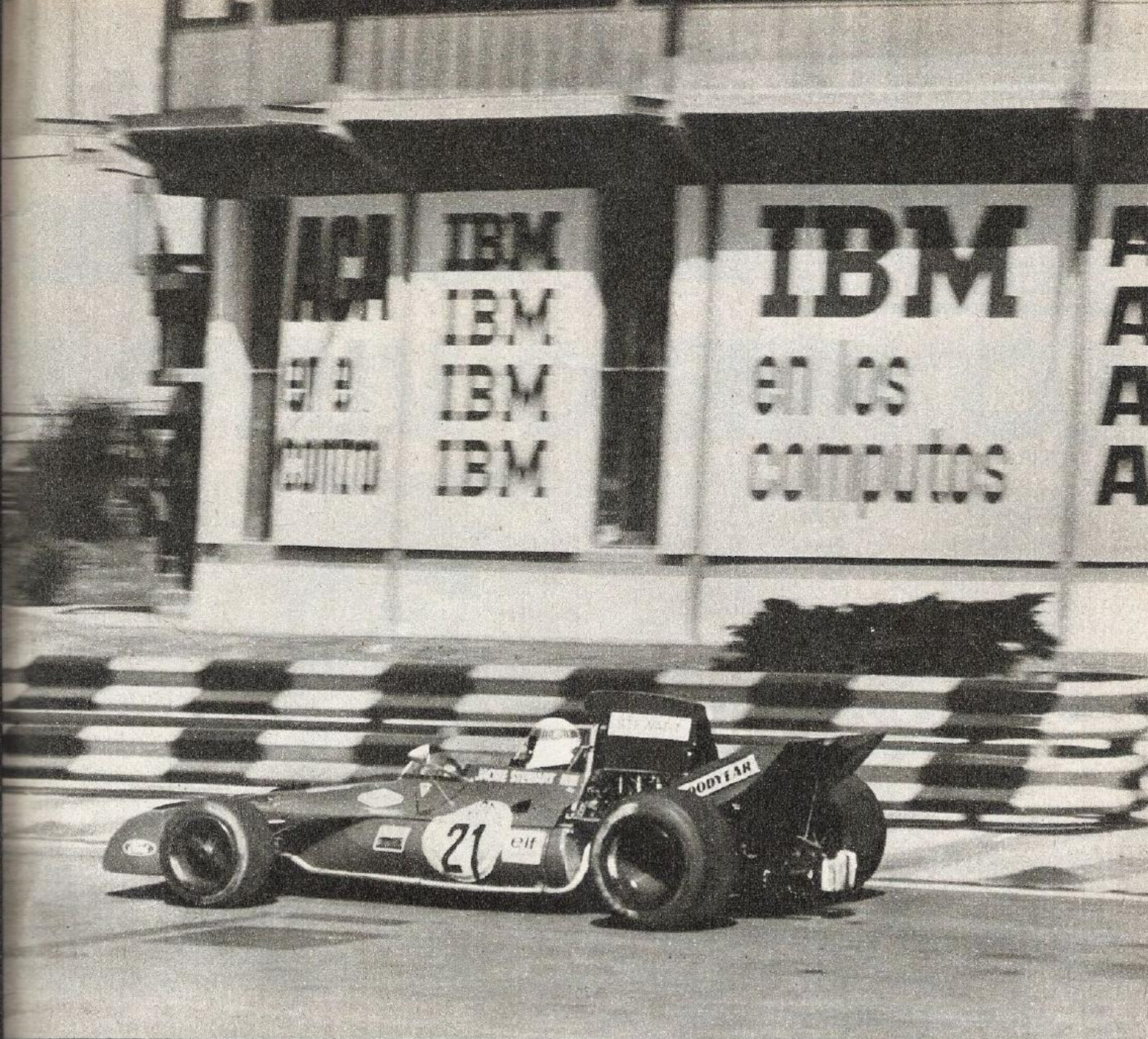
Todo el mundo  
lo sabe

Revista  
**joker**

Cinco letras y una marea de ingenio para que el verano  
tenga lo que usted quiere: clima de vacaciones.

TELEGRILLAS, CRUCIGRAMAS, ENIGMAS, ADIVINOS, MORDISQUES Y MÁS.





IBM en los cálculos.  
Toda la precisión, eficiencia y  
velocidad de IBM puesta al  
servicio del deporte.  
En colaboración con el  
Club Atlético de Rafaela y el  
Automóvil Club Argentino,  
IBM Argentina brindó  
- vuelta tras vuelta - los  
cálculos de F-1 del Gran  
Premio de la República  
Argentina en el

Autódromo Municipal.  
IBM Sistema APL\360: lo más  
moderno en la computación  
de datos a distancia.

**VELOCIDAD AL SERVICIO  
DE LA VELOCIDAD**

**IBM** ARGENTINA  
50 AÑOS  
1923 - 1973

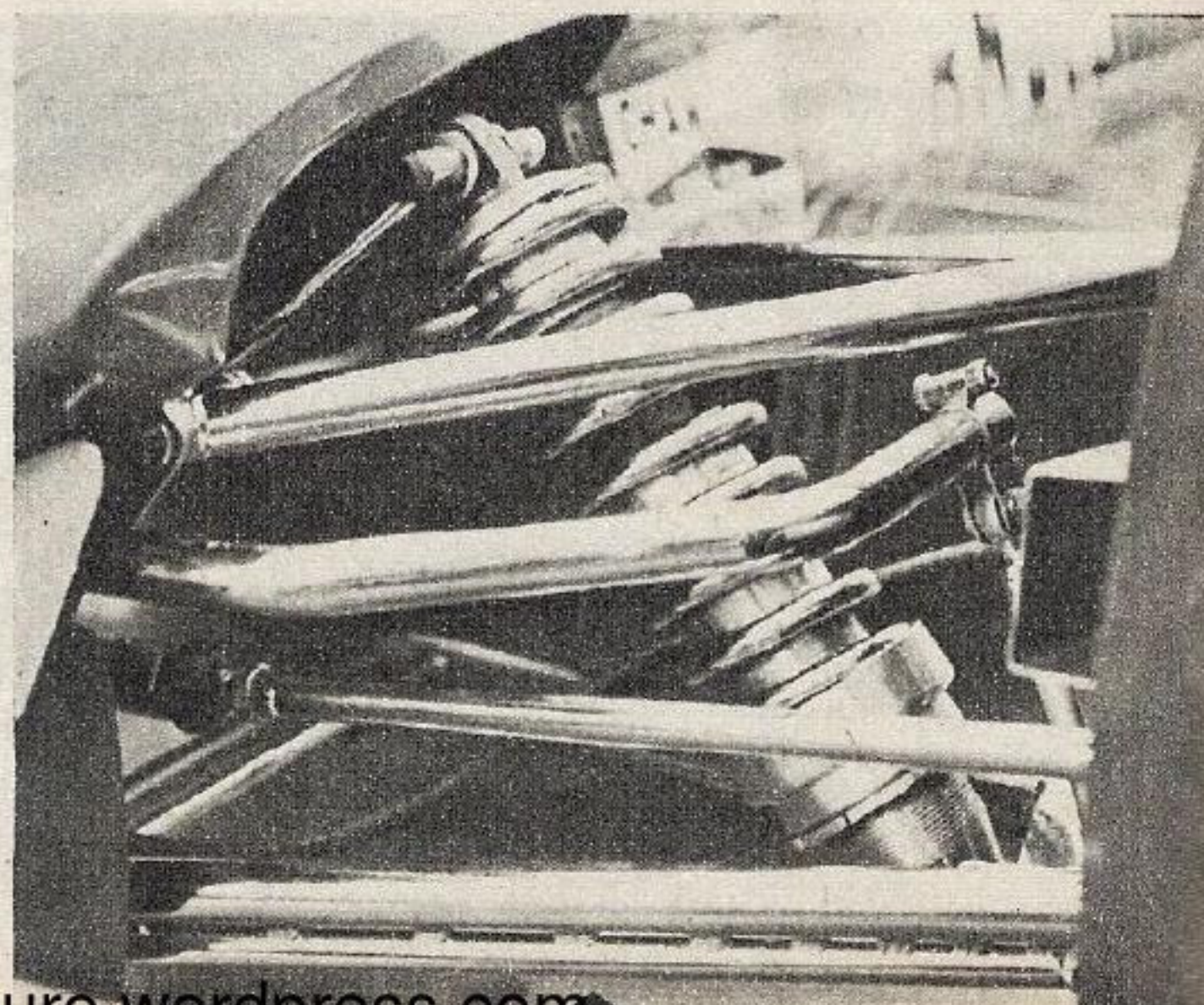
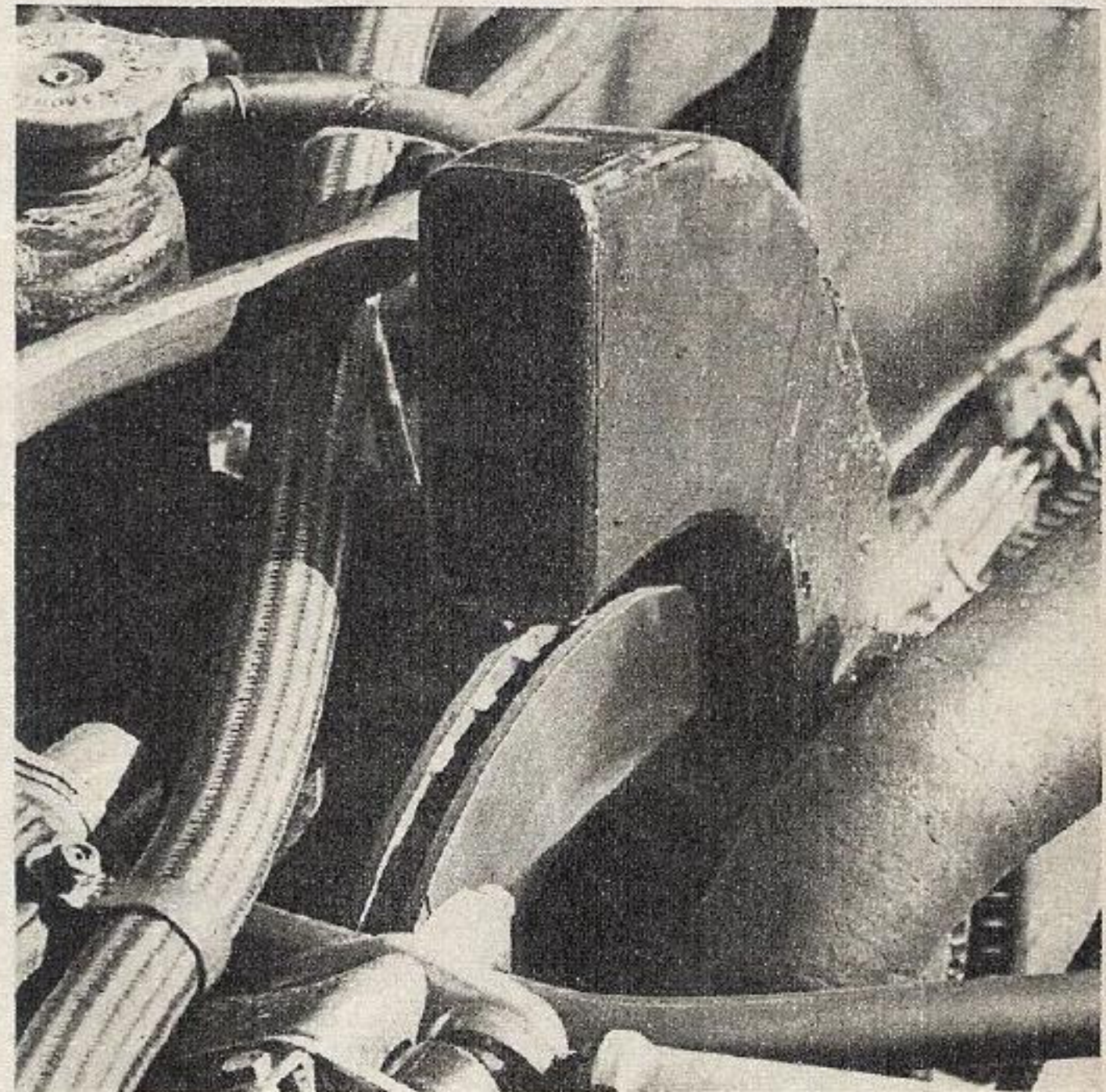


# LA LUPA TECNICA

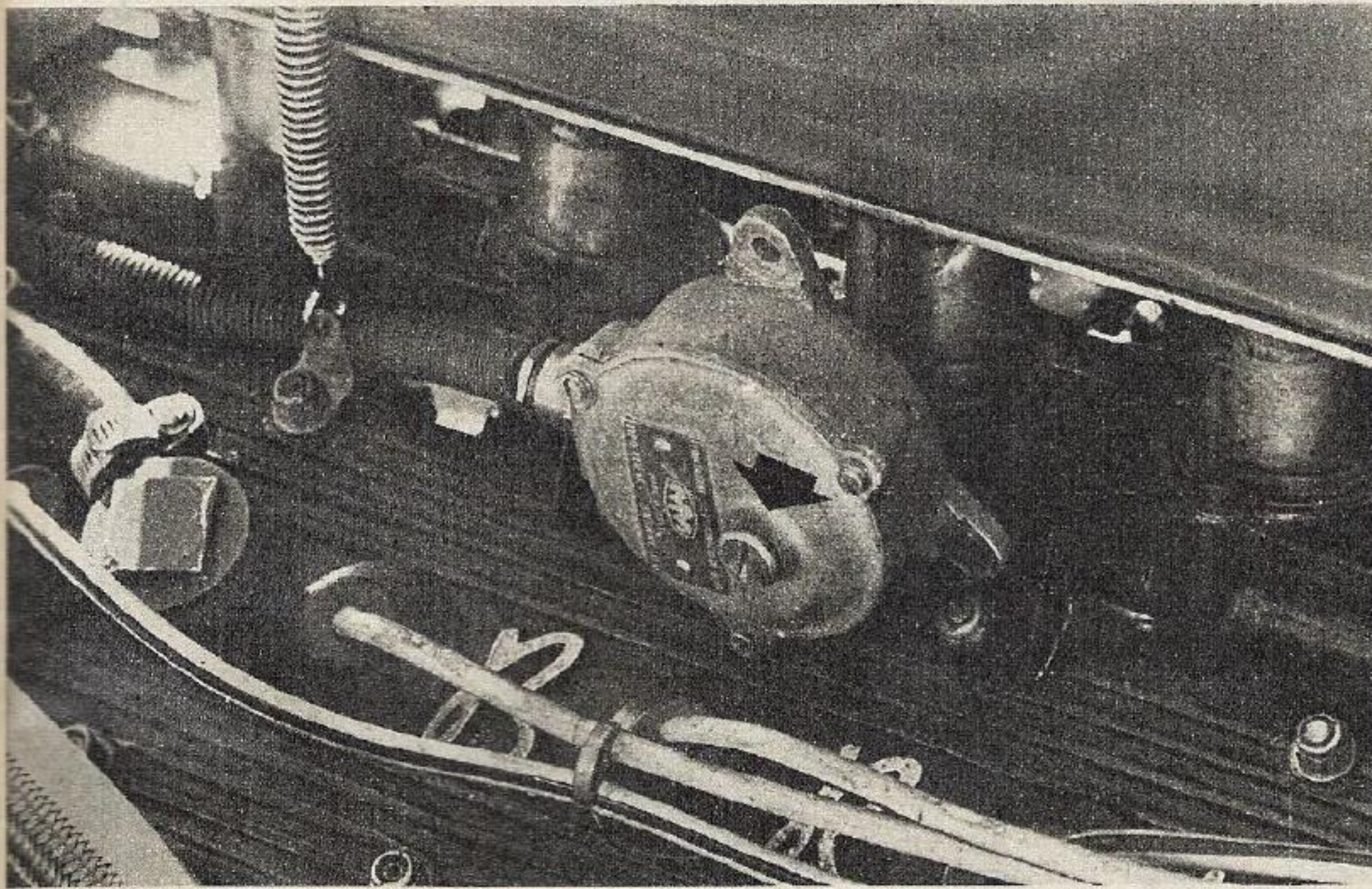
# LO NUEVO VISTO EN

**Como todos los años, la llegada de la Fórmula Uno internacional es un imán inigualable para orientar el análisis hacia el punto de vista técnico.**

**De un año a otro hay infinitas novedades y si bien hay dos autos enteramente nuevos -los Sultees TS 14- pudimos observar también al Tyrrell 005, al Lotus campeón del mundo, a los renovados BRM y a todo lo que hace de la Fórmula Uno la categoría más exigente del mundo, donde cada carrera es un desafío a la imaginación creativa**

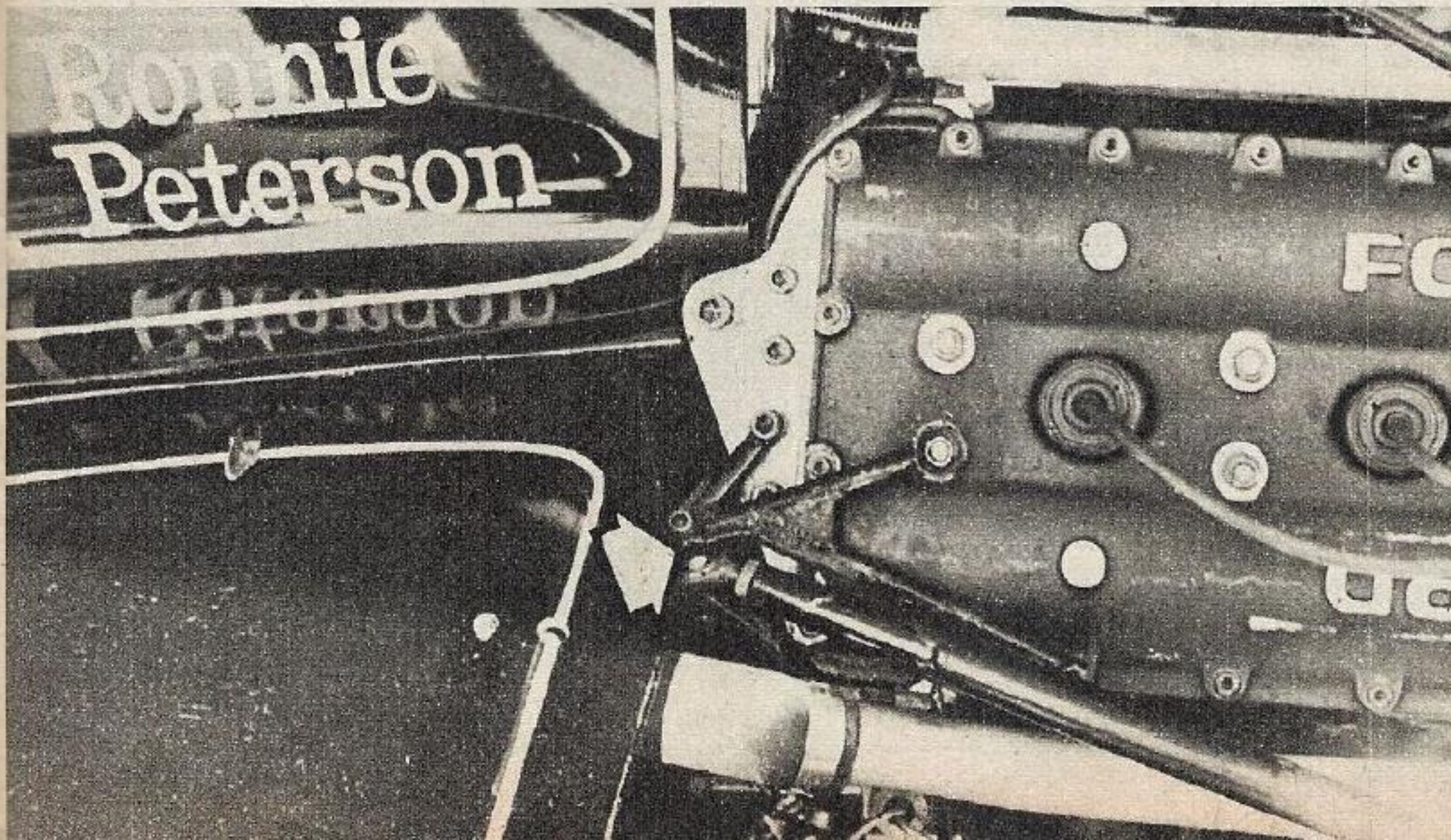


# NICA SOBRE LOS F1 N EL AUTODROMO



Los BRM tienen el limitador electrónico de revoluciones montado sobre la tapa de válvulas derecha. La flecha indica el tornillo que permite regular el tope de rpm deseado. Cuando ese tope se sobrepasa —por un cambio saltado o una acelerada en vacío— el regulador corta alternativamente la corriente en cada una de las bujías y evita que el motor se pase de vueltas. En estos motores, tan delicados, este implemento es imprescindible para conservar la salud de los fierros.

A la izquierda:  
Otra de los BRM. Tienen una tomita dinámica para ventilación de los discos traseros. El calor de la caja y el esfuerzo a que están sometidos los discos hacen que, cuando se disponen internamente (a la salida de la caja de velocidades) se deban refrigerar con el aditamento de esta tomita.



Interesante trabajo o mejor dicho preciosismo mecánico: la flecha indica el diminuto reticulado que lleva en sus extremos el punto de anclaje del reactor superior de la suspensión trasera del Lotus 72D.

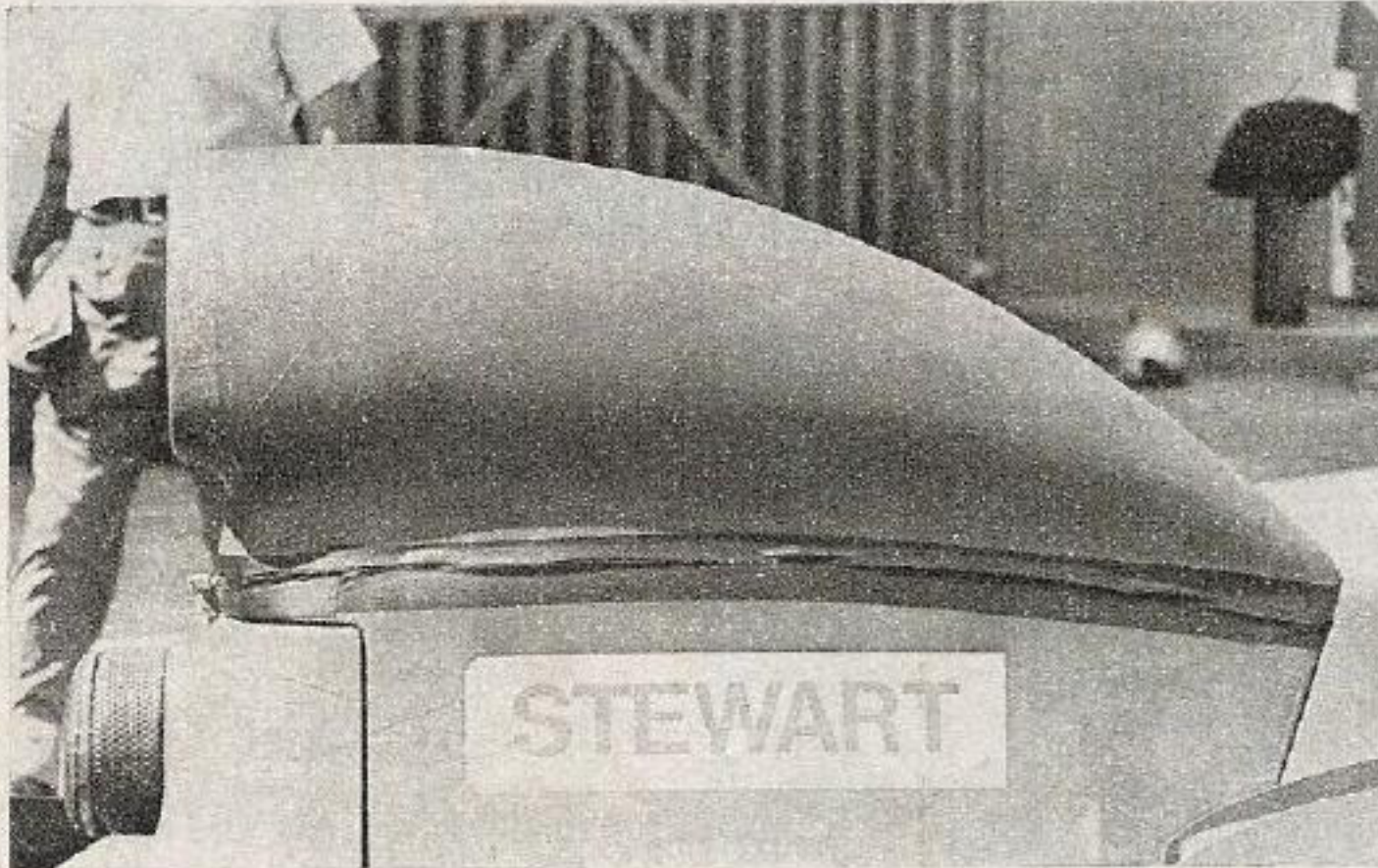
A la izquierda:  
Esta es la suspensión delantera del March 721G. Nótese en los brazos tubulares de la parrilla inferior un refuerzo soldado (también tubular). El insólito artificio se justifica teniendo en cuenta que el 721 G es en verdad un híbrido, es decir un F-2 potencializado mediante el Ford Cosworth V-8 de tres litros y en consecuencia sus suspensiones requerían refuerzos convenientes.

# LO NUEVO VISTO EN EL AUTODROMO

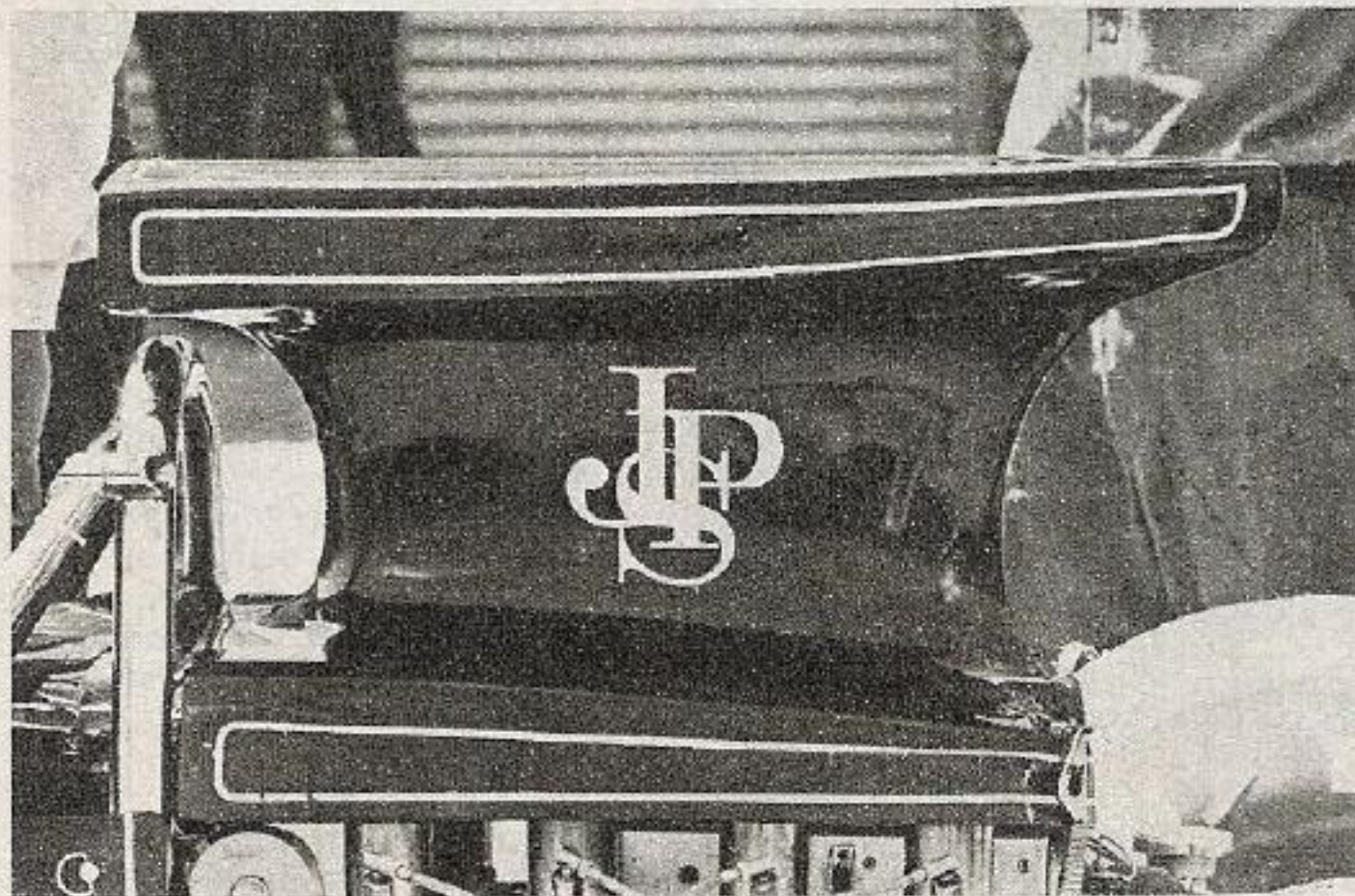
## LAS TOMAS DINAMICAS

Las tomas dinámicas, muy de moda en los últimos tiempos, tienen como fundamental razón aumentar y uniformar la presión y el caudal del aire que llega a la toma de admisión de los inyectores. Gracias a ellas se solucionó rápida y prácticamente el grave problema que

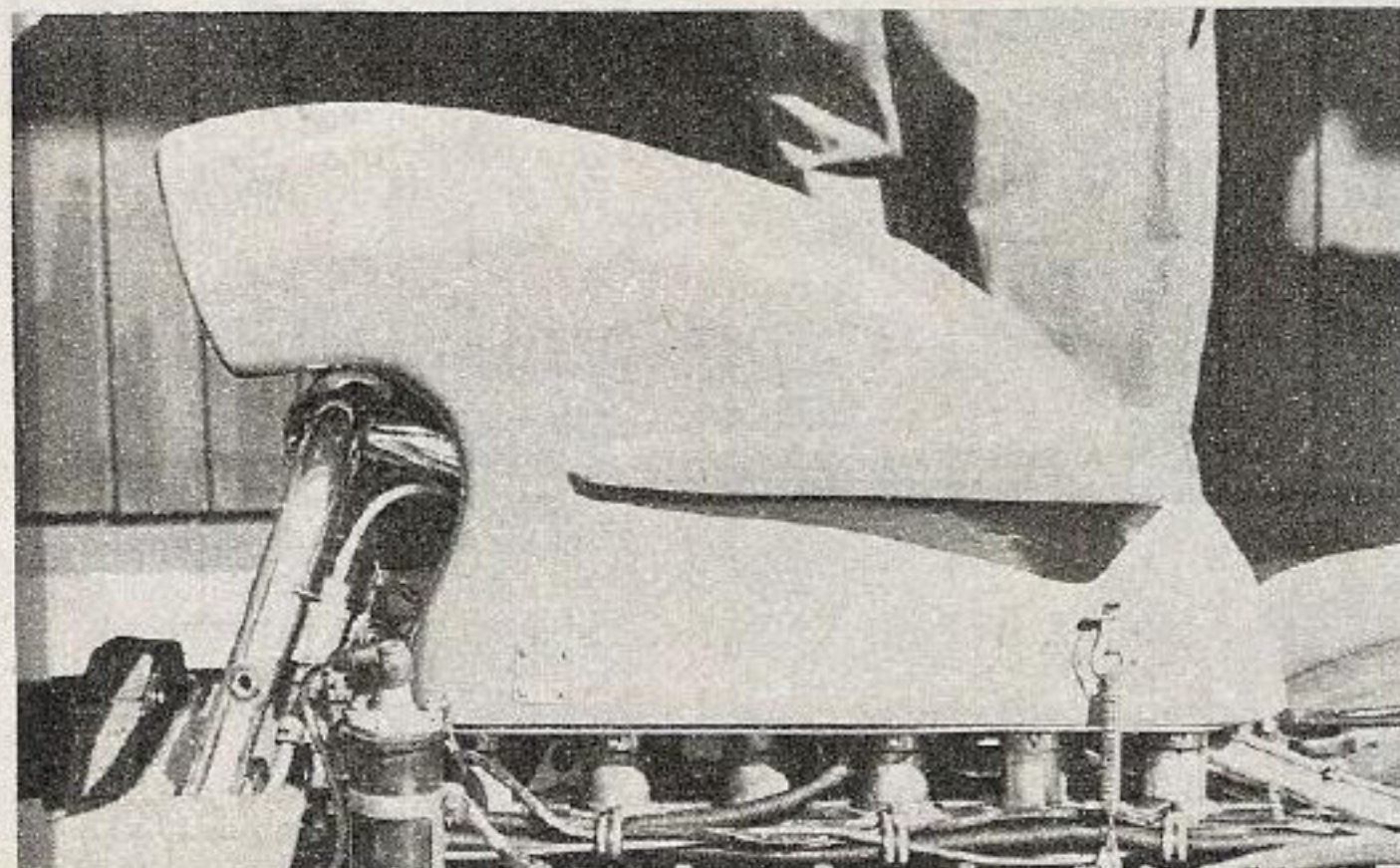
originaban las turbulencias del aire en la zona de admisión. A pesar de la resistencia —drag— que ofrecen, su uso se ha generalizado de tal manera que hacen suponer que el aumento de potencia a altas velocidades debe ser considerable.



Tyrrell 005



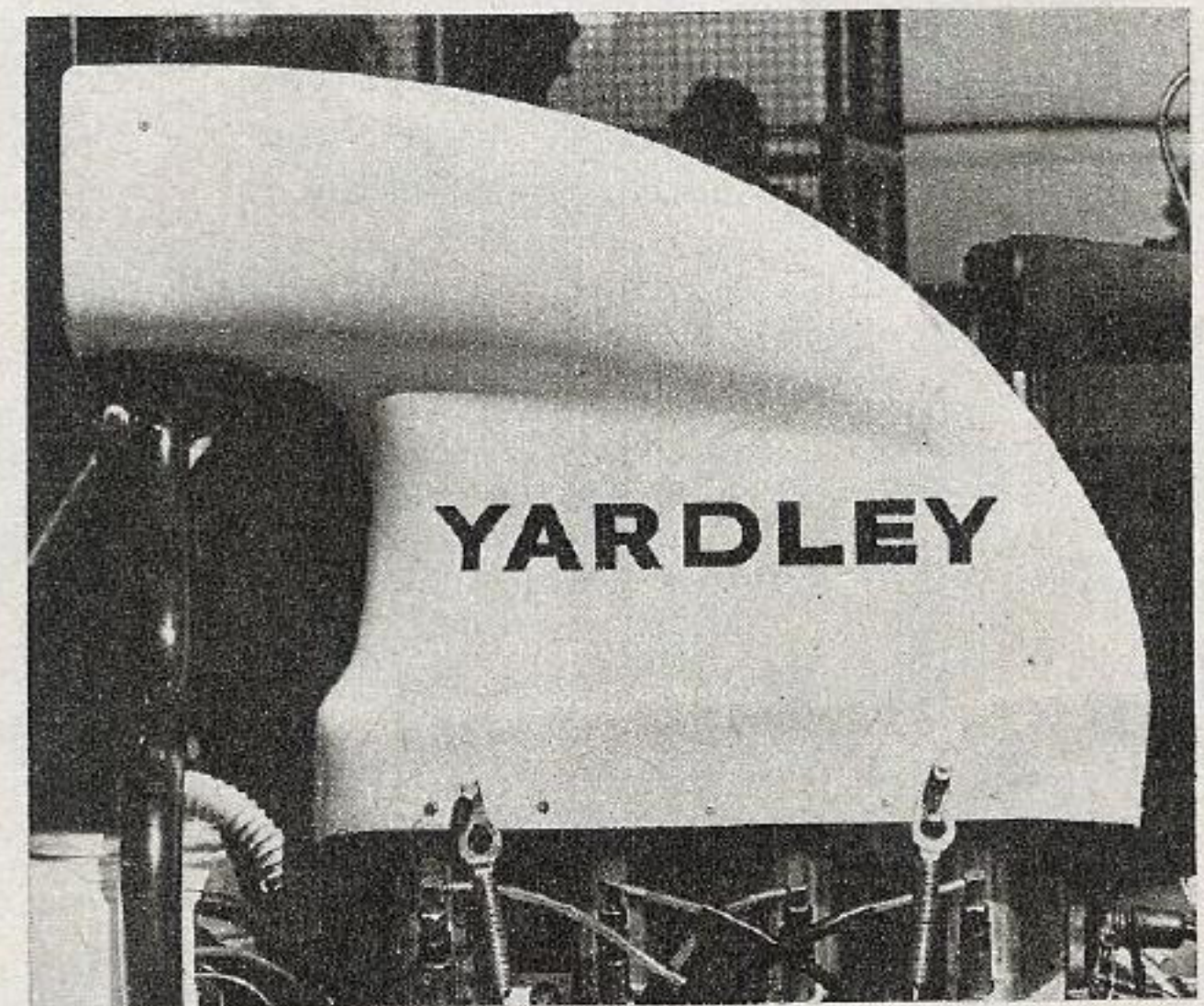
Lotus 72 D



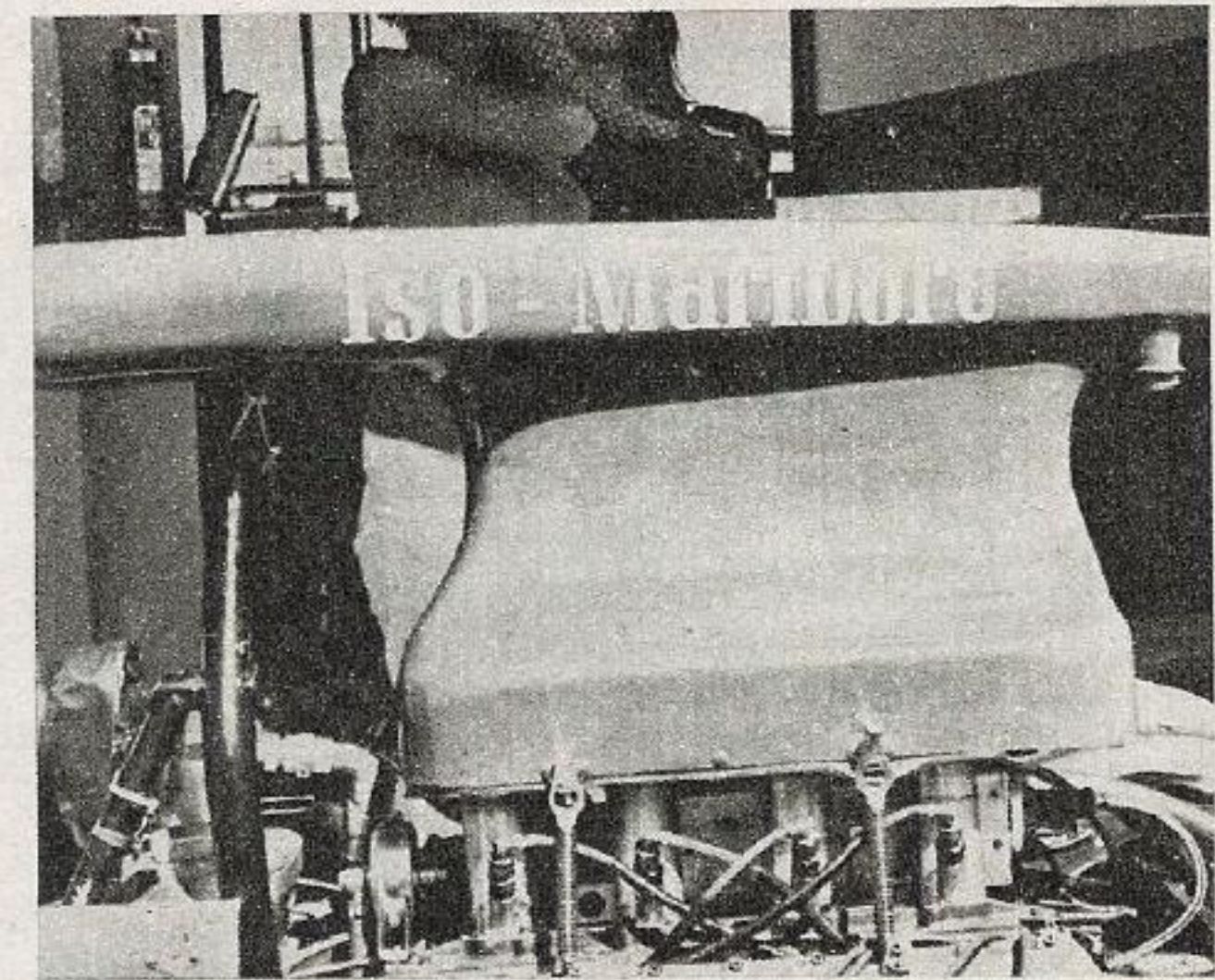
BRM P160



Surtees TS14

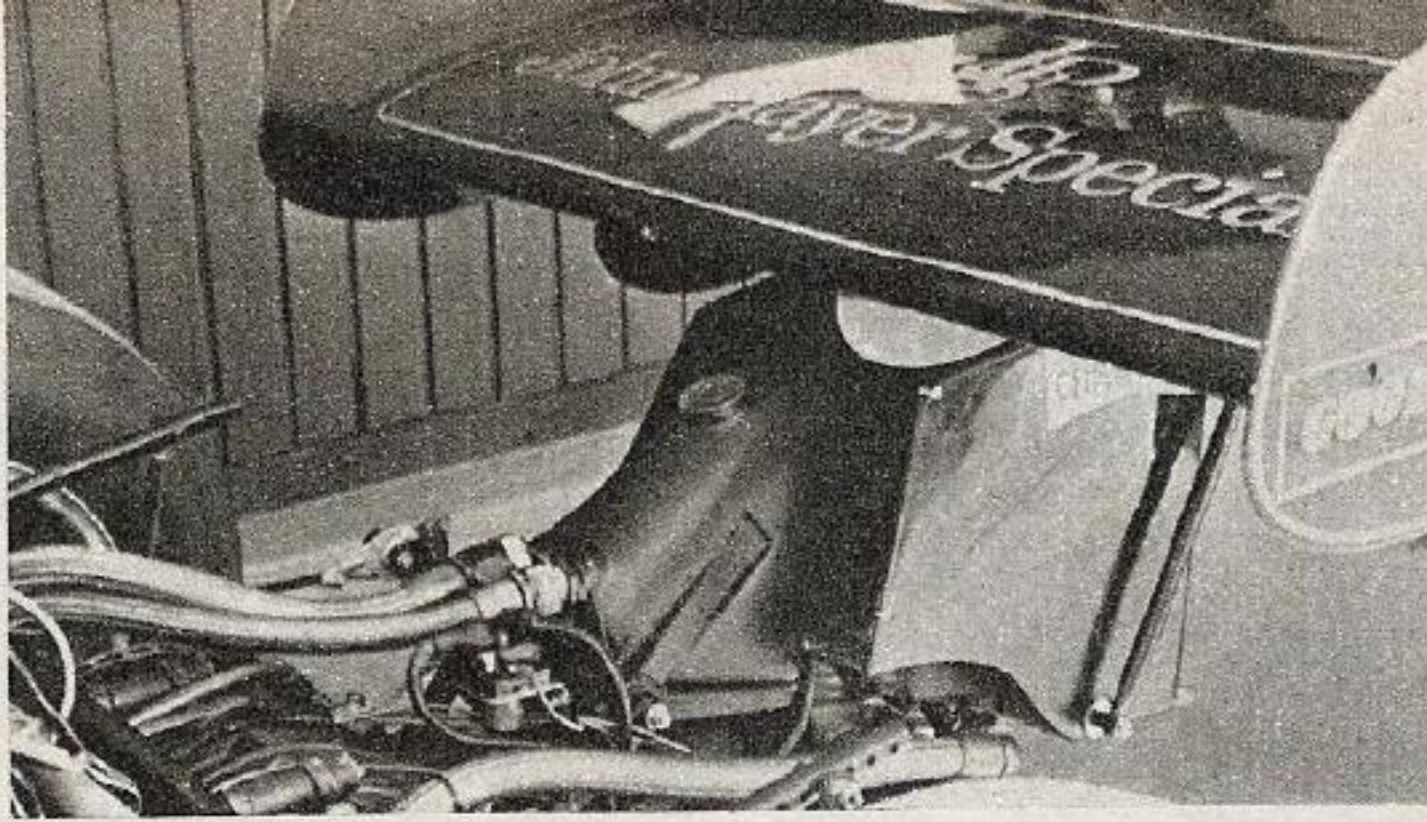


Mac Laren M19

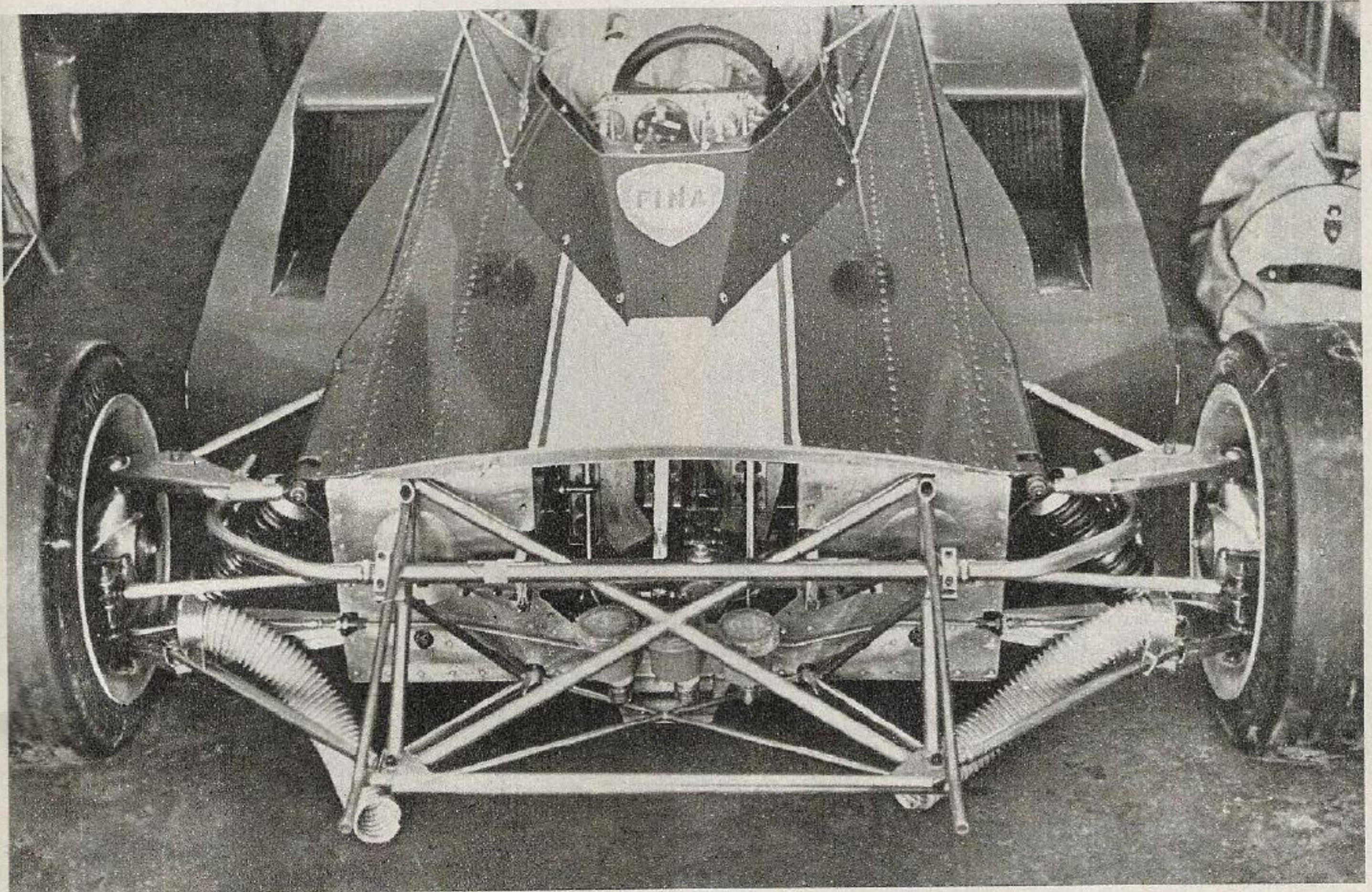


Iso-Marlboro FX3B

Tren delantero del Surtees TS14. Todo nuevo. El colmo de la prolijidad, construcción aeronáutica para suspensiones convencionales. Nada de discos de frenos ni amortiguadores y resortes internos, igualmente siguen siendo aptas para ganar en cualquier momento. Las mangueras de plástico que cuelgan son las encargadas de recibir el aire fresco desde la trompa y canalizarlo hacia los frenos para su refrigeración.



Seguimos en el Lotus 72D. El soporte del spoiler trasero no es sino el propio tanque de aceite el que en la foto se ve rodeado de dos chapas que conducen el aire hacia el radiador de lubricante el que —lógicamente— está ubicado detrás del susodicho tanque. Bien Colin.



PUBLICIDAD ACCION  
S.A.C.E.L.

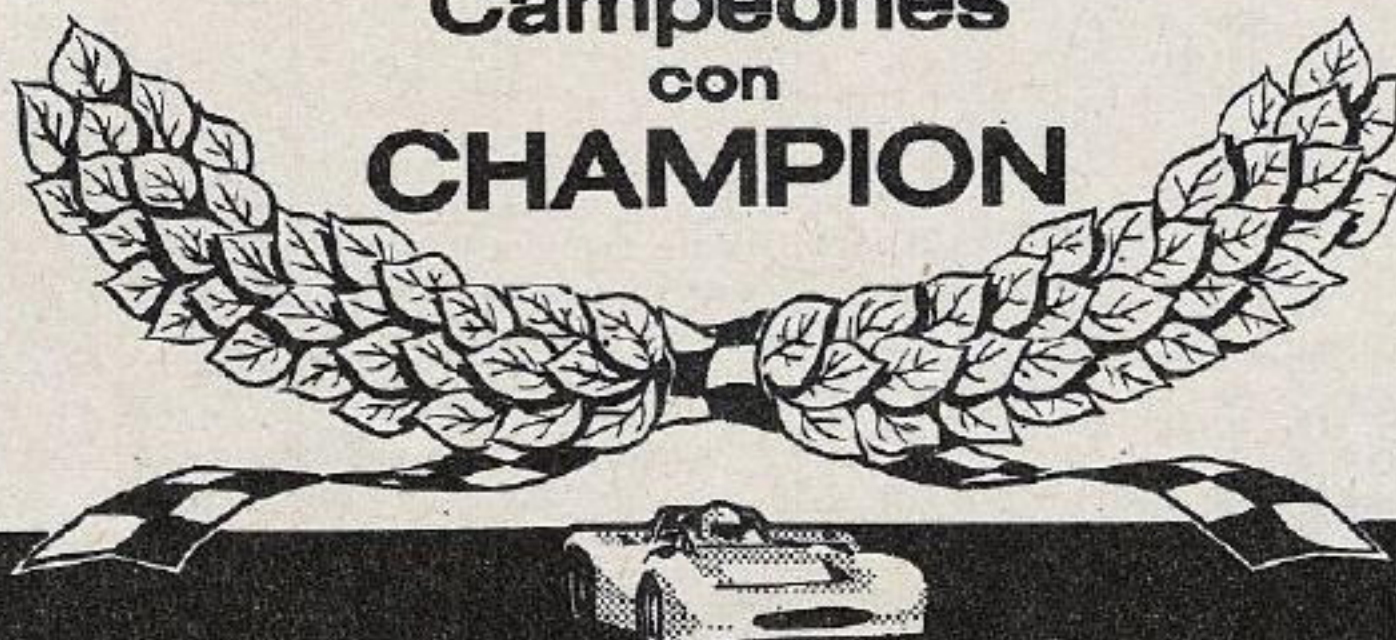


ACUMULADORES



EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES

Campeones  
con  
**CHAMPION**



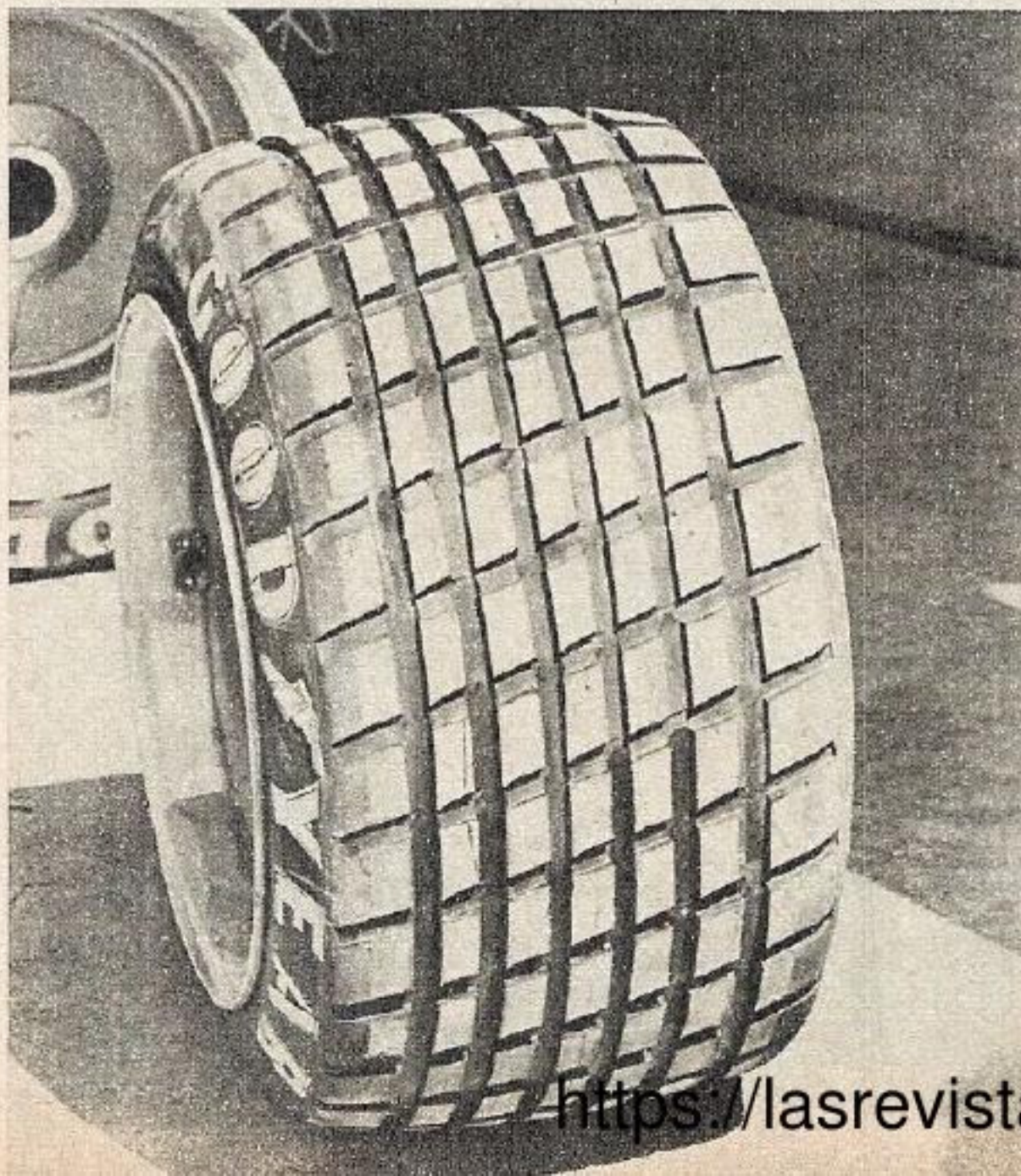
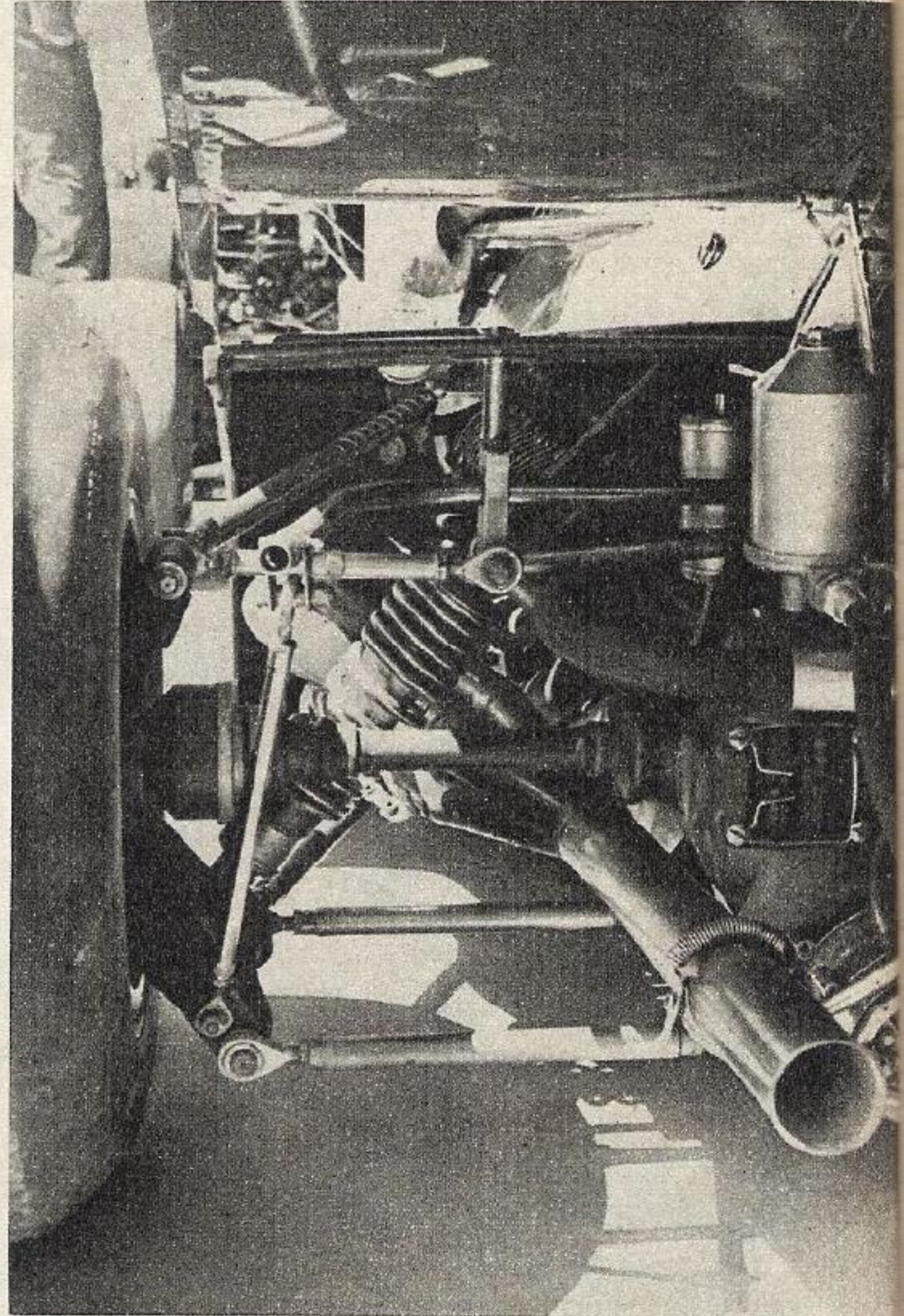
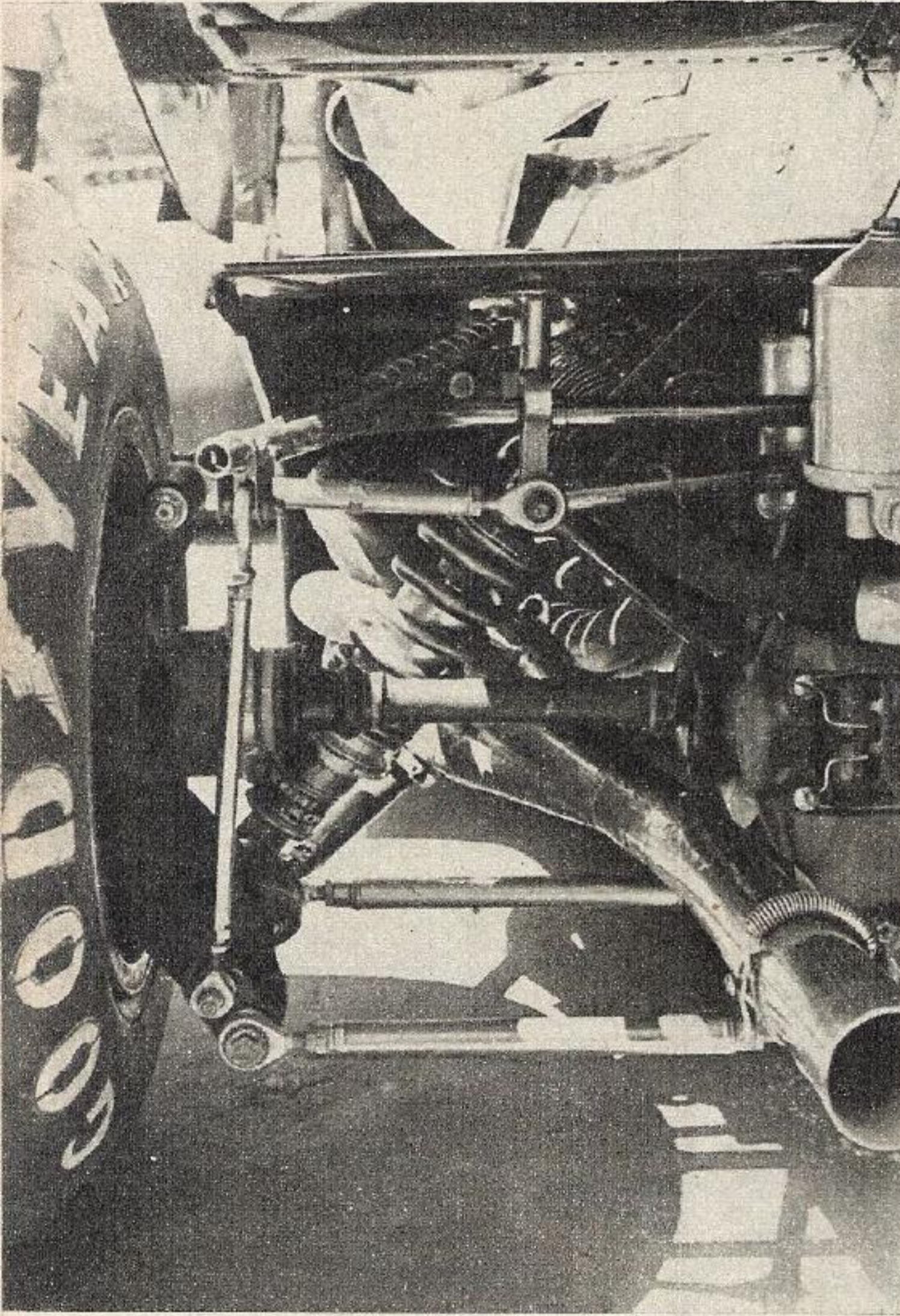
...y BUJIAS



QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

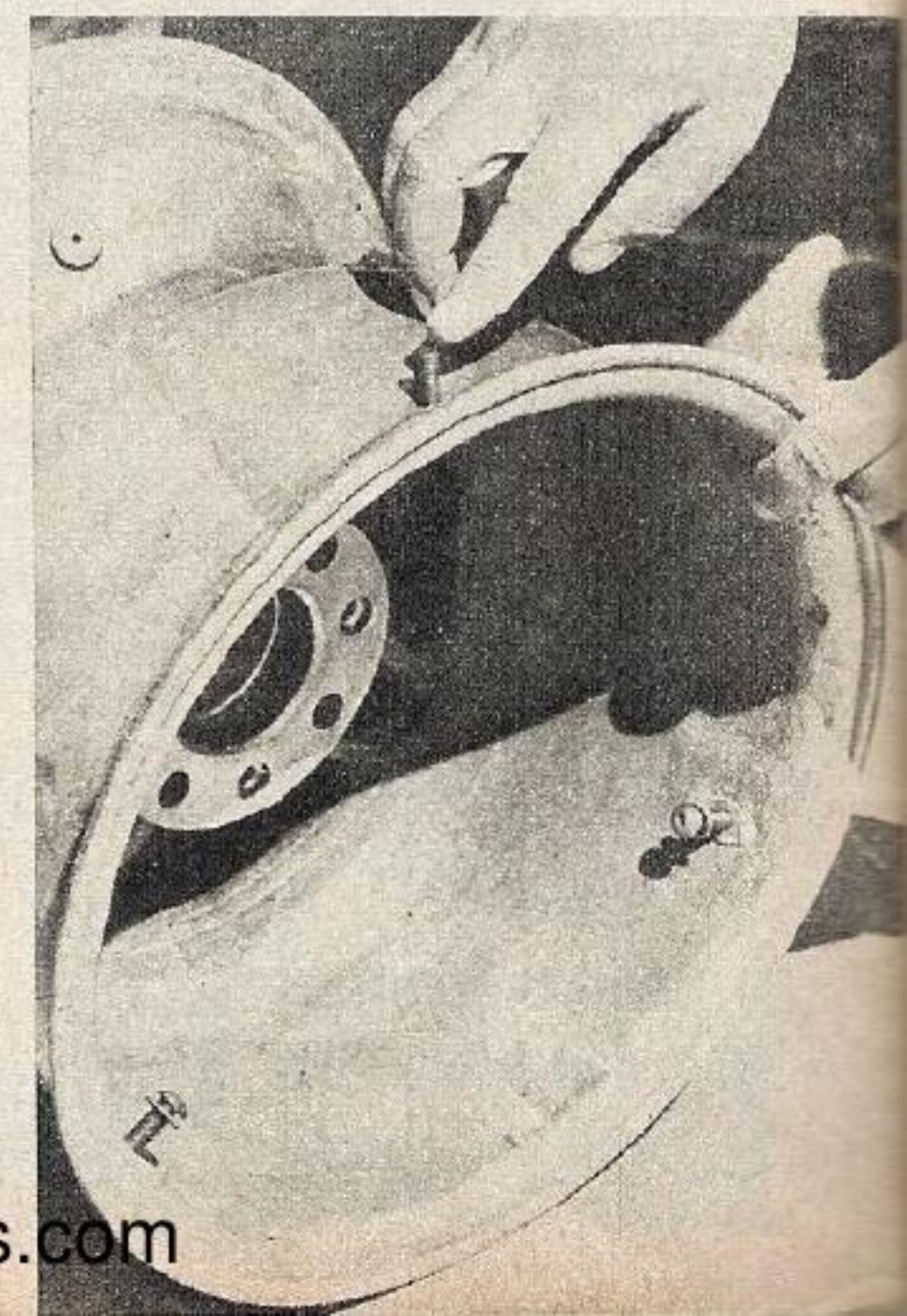
CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

# LO NUEVO VISTO EN EL AUTODROMO



Una Good Year que alguna vez fue slick. Ha sido "anclada" (es decir que se le practicaron canales para la disipación del agua en caso de lluvia). El trabajo se realiza a mano, con una sierrita eléctrica que tiene una temperatura no muy alta. Para que los cortes sean perfectos se pinta primero con unos moldes que marca por donde se deben realizar los cortes.

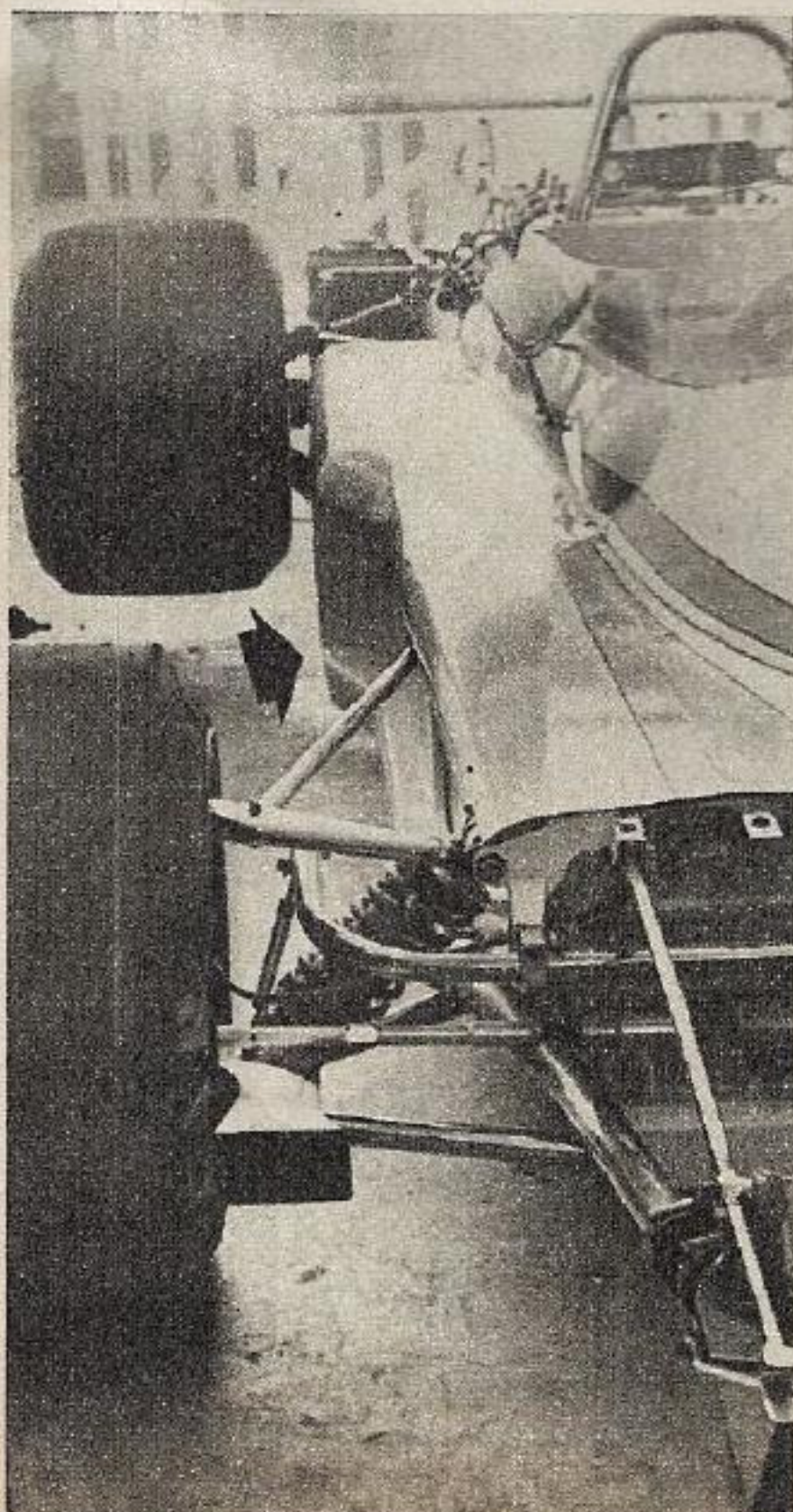
Una llanta trasera del Tyrrell 005 desarmada. El dedete señala a uno de los tornillos que ofician de seguro para que los talones de la cubierta no se desplacen hacia adentro si la cubierta se desinfla rápidamente y el piloto no alcanza a detener el auto. Razones de seguridad simplemente. Son fabricadas por la Magnesium Elektron Ltd. de Manchester y pesan nada más que 4 kilogramos.



Esta es una toma trasera del Tyrrell 005 de Stewart. Nótese el resorte de la suspensión trasera que es helicoidal de paso constante pero sus espiras tienen diámetro variable. Más finitas abajo y van engordando hacia arriba.

Ahora se trata del otro Tyrrell, el de Cevert (006). Su resorte helicoidal difiere de los que es de paso variable (más utilizados en el chasis 005 en apretado arriba).

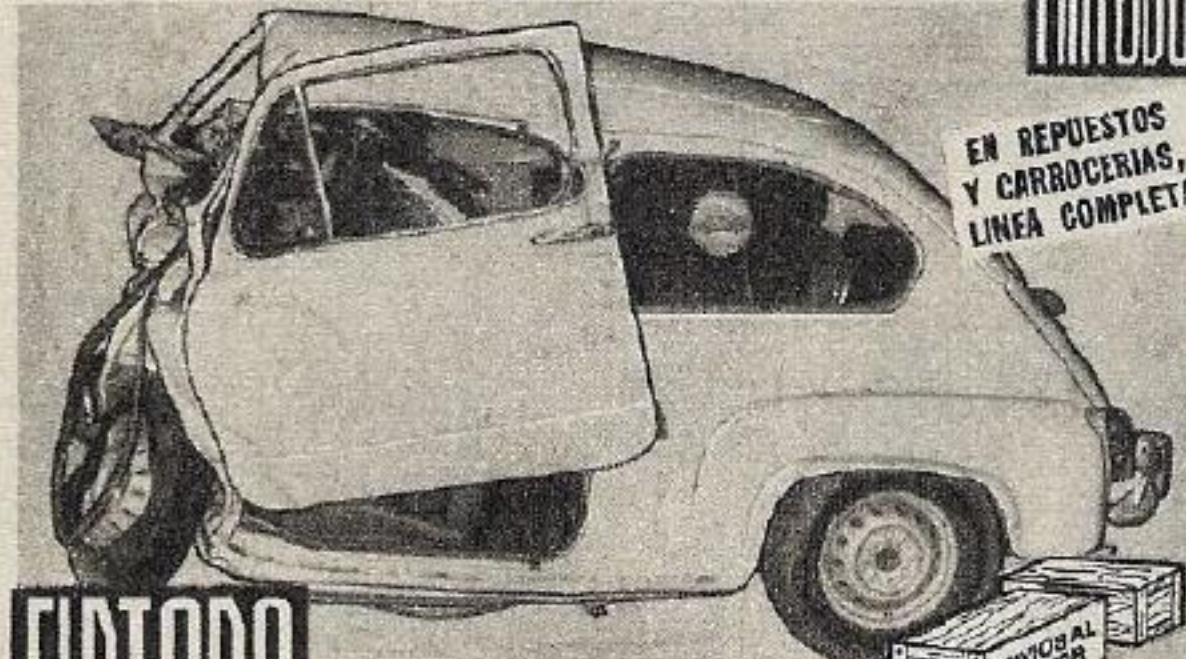
El Brabham BT-37 aggrionratto. Para cumplir con la reglamentación que entrará en vigencia el 1º de abril: la carrocería presenta una protuberancia de 10 cm por lado de estructura indefinible. Los radiadores de aceite han sido llevados atrás del motor. La flecha señala el ensanchamiento de la carrocería (1.30 m) de lado a lado.



# sugerencias PARABRISAS CORSA

Realización  
EDDIE Publicitaria  
Tel. 32-1424/7338

AL REPARAR SU UNIDAD NO OLVIDE CONSULTAR A...



EN REPUESTOS  
Y CARROCERIAS,  
LINEA COMPLETA



SARMIENTO 3899, T.E. 87-1852/1992.  
Bs. AIRES, UNICA DIRECCION  
NO TENEMOS SUCURSALES.

VENTAS POR  
MAYOR Y MENOR  
ESTACIONAMIENTO PROPIO.

## AUTORRADIO MOTORVOX SINONIMO DE AUTORRADIO

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



LATEX CON SILICONA  
EN KIOSCOS Y FARMACIAS  
DE TODO EL PAIS

## COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES  
DEPORTIVOS  
FABRICA

## BORSAN S.C.A.

LADINES 3808  
T. E. 50-7572 - 53-3157  
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100,  
CAPITAL  
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA



## PEUGEOT

Repuestos, accesorios  
y partes de Carrocería  
Legítima

EL MAS AMPLIO STOCK  
403 - 404 - 404 RURAL  
T4B - 504 - 404 DIESEL

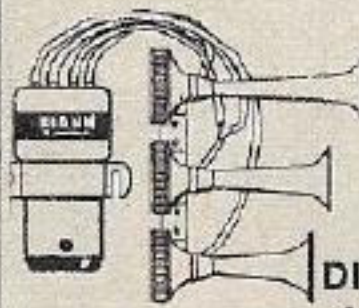
Envíos al interior y exterior  
Despachamos en el día  
Solicite su pedido telefónicamente

Av. La Plata 1914, Capital  
92-6673 / 8405-922-6377-921-5565

## DETROIT

S. C. P. A.

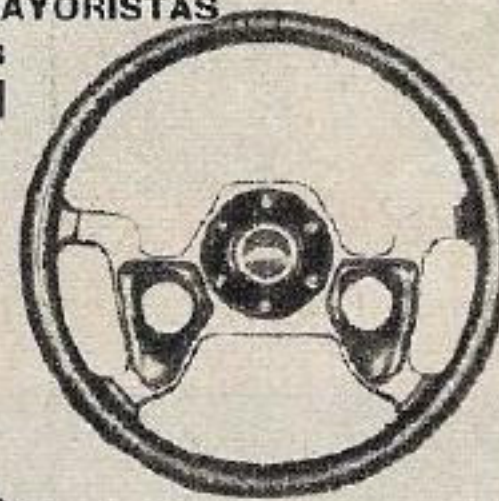
El surtido más importante en  
accesorios para el automotor.



DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

Volantes deportivos  
legítimos SANDRINI

Colocación en el acto.  
Consolas, Cinturones de  
seguridad, Faros de todo.



Bocinas  
musicales:  
FIAMM, Italianas  
Mugido de Vaca, U.S.A.  
Importadores exclusivos.

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

## PARA COMPETICION

equipe su PEUGEOT 403 - 404 y 504 con

RESORTES  
ELECTRONICOS 8K PARA  
BUJIAS

(Aleación especial  
ORO-CADMIO-ALUMINIO-COBRE)

EL JUEGO \$ 34,50



eliminan problemas de humedad en  
Encendido. Ahorran Combustible.  
...más potencia!...  
...más pique!...

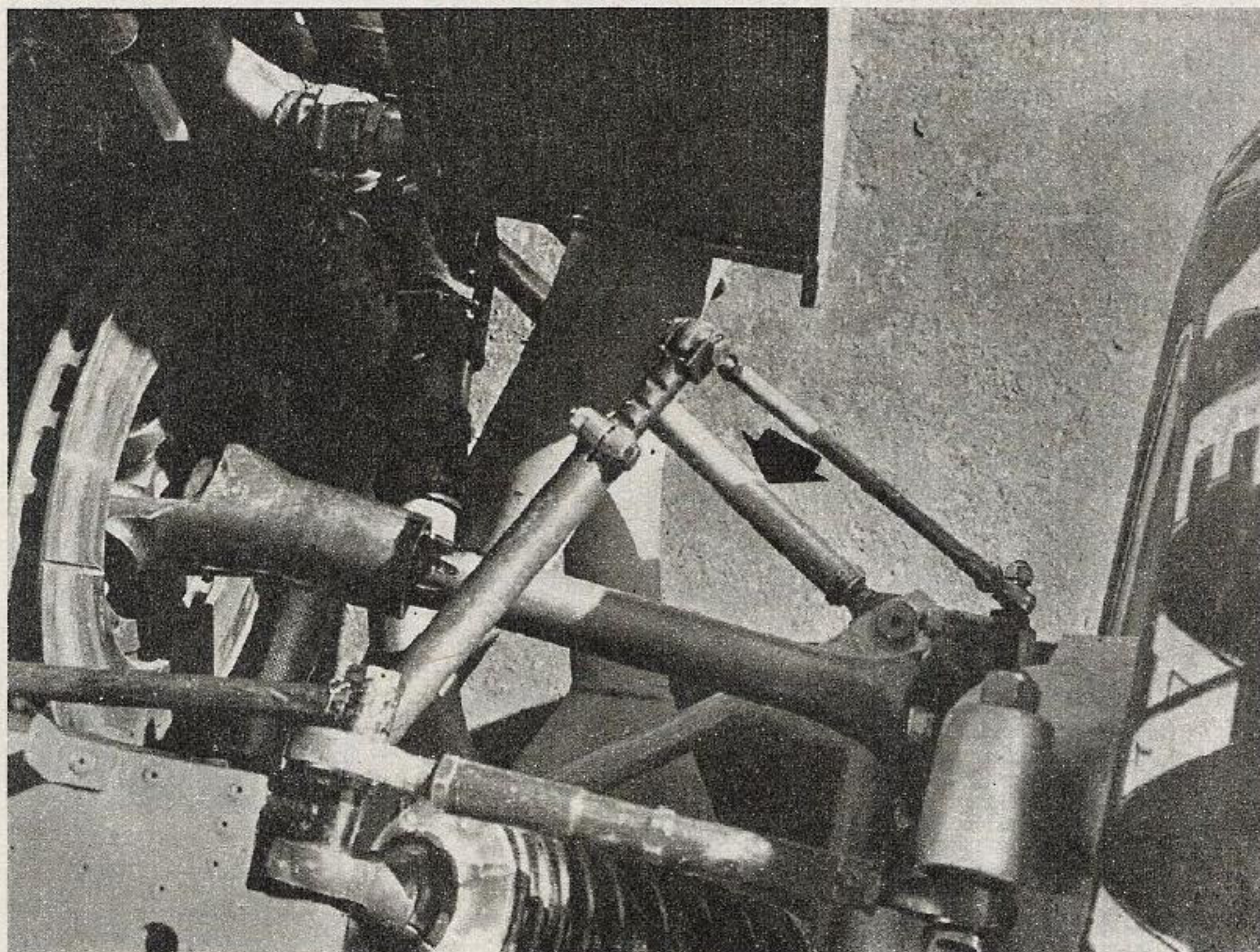
PÍDALO EN CASAS DE REPUESTOS

Interior envío cheque

o/Electrónica 8 K - Lavalle 2257 - L. 19

Adquíralos en Capital en: "Electrónica 8 K" - Lavalle 2257 - Loc. 19 - "Orientación Mecánica" - Paraná 707 - "Tateossian Hnos" - Cabello 3363 - "El Rally" - H. Yrigoyen 2154 - "Otero" - Av. Los Incas 5381 - "Chabuco" - Warnes 784 - "Zelener" - Warnes 1102 - "Ruan Peugeot" - Av. Fco. Beiró 4775 - "Novel" - J. B. Justo 3295 - "Peugeot-Todo" - J. B. Justo 6513 - "Ye-Yo 4" - J. B. Justo 7743 - "Peu-Cart" - J. B. Alberdi 3015 - "Peu-Frank" - J. B. Alberdi 7245 - "W. Goicoechea" - Montevideo 623 - "Rep. Marsella" - Herrera 890 - "Ruta Z" - Alberdi 1117 - "El Emporio Peugeot" - Fichincha 1657 - "A. Frank" - Reconquista 1156 - "Centrone" - Capdevilla 2927 - "Rep. Peugeot" - Centenera 1402 - "Encend. Winogora" - J. A. Cabrera 5665 - "Enc. Salguero" - Salguero 790 - "Enc. Boedo" - Boedo 2080 - "Enc. Avenida" - Av. Caseros 3527 - "Buk-Sel" - Av. del Trabajo 4873 - "W. Goicoechea" - E. Ríos 1230 - "Peugeot-Rep." - Sarmiento 3901 - "Peu-Cit" - Avellaneda 1786 - "A. Gómez" - Ugarteche 3270 - "Microcupés" - B. del Parí 460 - "Rep. S. Telmo" - P. Colón 1379 - "M. C. Peugeot" - Sanabria 2885 y Gral. Mosconi 2901 - "Rep. Los Incas" - A. Los Incas 4329 - "Warnes-Peugeot" - Warnes 1355 - En Avellaneda: "Conc. Avellaneda" - Av. Pavón 1791 - "Rep. Larrieu" - Av. Mitre 1436 (T.E. 22-9894) - "El Emporio Peugeot" - Av. Pavón 787 - En Quilmes: "Avenida S. R. L." - H. Yrigoyen 682 - "Peu-Gal" - A. Baranda 577 - En Munro: "Marba" - Av. V. Sáenz - field 5147 - "En Wilde" - "JUNCAR" - Av. Mitre 6610 - En San Justo: "Cumbre" - P. Cías. Unif. cas 3556 - En Temperley: "Linares S. R. L." - "H. Yrigoyen 10158" - "Rep. Peugeot S. R. L." - Alto Brown 4330 - "Troye" - H. Yrigoyen 10336 - En Morón: "Rep. Peugeot" - H. Yrigoyen 850 - En Merlo: "Rep. Merlo" - Rivadavia 25455 - En Turdera: "Patnar" - H. Yrigoyen 12150 - En San Martín: "3 Amigos" - Av. S. Martín 7732 - Lanús E.: "Ye-Yo Lan" - Caaguazú 2561 - En Florida: "Rep. Peugeot" - Av. Mitre 1668 - En Haedo: "Rep. Haedo S. R. L." - Rivadavia 15282 - EN EL INTERIOR: MAR DEL PLATA: "Rep. Cutillas" - Salta 1922 - "Ecker y Rosenthal" - Córdoba 1830 - LUJAN: "Rolsar S. A." - Av. C. Pellegrini 1351 T.E. 1967 - EN BAHIA BLANCA: "Auto-Náutica Sur" - Lavalle y Corrientes "Shabas y Cia." - Brandsén 86 - "La Comercial" - Chivilcoy 673 - EN ROSARIO: "Brachetta S.A." - San Martín 2350 - "Leo Peugeot" - Dorrego 1201 - "Brachetta R." 27 de Febrero 1770 - "Minervino y Hedin" - Pte. Rocca 82 - EN CORDOBA: "Francis S. R. L." - Tablada 292 - "Fernández Polo" - Av. Gral. Paz 600 - "Juan Pozzolo" - Bvard. Guzmán 737 - "Felipe Priotti" - Lavalleja 1430 - "Raviolo S. A." - Tablada 24 - En Río IV: "Sabena Hnos" - Sgo. del Estero 623 - En S. Francisco: "Bailo y Musso" - Iturraspe 1437 - En V. Dolores: "Beltramone Hnos." - F. Erdmann 332 - EN MENDOZA: "Barraco Acc." - J. V. Zapata 246 - "Business S. A." - J. V. Zapata 212 - "E. Vallés" - J. V. Zapata 285 - En Rivadavia: "Autogar S. R. L." - S. Isidro 701 - En Trelew: "Torque S. A." - H. Yrigoyen 720 - EN SANTA FE: (RECONQUISTA): "R. Sinchi" - P. Diez 1289 - EN PERGAMINO: "Troncaro y Persoglia J. A. Rocca 151

# LO NUEVO VISTO EN EL AUTODROMO



Tensor inferior de la rueda trasera. Sale desde el brazo inferior de suspensión y ancla en un soporte de fundición fijado a la caja de cambios.

Dos flechas indican los viejos puntos de fijación de los tensores de las ruedas traseras de la Ferrari B2. Evidentemente se reubicaron de la siguiente forma: El superior (otra flecha lo marca) se desplazó hacia el interior del chasis y el inferior se ubicó hacia atrás y por detrás de la rueda trasera... (Ver la otra foto).

El equipo de las

# 40

operaciones!

BANCO DE PRUEBAS  
**TELME**



Dotado de los elementos más modernos, el Banco de Pruebas Eléctrico Telme, le permite realizar más de 40 operaciones distintas, asegurándole comprobaciones y calibraciones exactas sobre alternadores, dínamos, limitadores, disyuntores y motores de arranque de 6, 12 y 24 V, como así también permite la verificación de limpiaparabrisas, bulbo de luz direccional, artefactos e instrumentos de tablero y accesorios eléctricos del vehículo en general.

Ideal para el profesional, escuelas especializadas, concesionarias, talleristas, etc.

Con este versátil equipo Ud. podrá ahora obtener un mayor caudal de clientes satisfechos y aumentar sus ingresos!

Solicite informes a nuestros representantes o directamente a:

**INDUSTRIAS TELME** S.A.I.C.F.I.

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Calle 29 (ex P. Obligado) 536 - Villa Maipú

San Martín - Prov. Bs. Aires - Tel. 755-2811







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

**CUBREALFOMBRAS**

**Aconcagua** M.P.

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

**REPUESTOS PARA CITROEN**  
**LINEA COMPLETA**  
FABRICACION • EXPORTACION

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

*Metálgica*  
**MIGUEL DEVOTO E HIJOS**

CÉNTRAL: RIO DE JANEIRO 781/93 • T. E. 88-6145/7224 • CAP  
SUCURSAL: CALLE 60 N° 1830 • T. E. 59598 • LA PLATA  
FABRICA: FLORENCIO VARELA 625/55 • T. E. 750 1754 • BARRIO PARQUE CASEROS

**butacas**  
**Lintap** MR

y... nada más

Modelo Universal Reclinables

TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

**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

**CERRITO REPUESTOS S.R.L.**

FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR DE REPUESTOS PEUGEOT

COMPRE SU TABLERO DEPORTIVO Y PAGUELO EN CUOTAS

DISTRIBUIDOR OFICIAL **JAEGER**

WARNES 678 - Tel. 54-9279 - Buenos Aires

**fundas**

BOUCLE INDANTREN  
COMBINADO TELGOFLEX  
AJUSTE PERFECTO  
COLORES FIRMES

RIGLOS 253/55, T. E. 99-5933  
(Alt. Rivadavia 5100)

PRODUCTORA **ANEXO J67**

Av. Juan B. Justo 4300 - Cap.

**BRASIL**  
CAMPEÃO DO MUNDO ABSOLUTO

Logotipo adhesivo conmemorando el campeonato mundial de **EMERSON FITTIPALDI**

**RESORTES DE SUSPENSION**

UNICOS CON GARANTIA ESCRITA  
LINEA GENERAL  
ESPECIALIDAD  
EN COMPETICION

M. R. **AG**

**ANICETO GOMEZ Y CIA. S.C.A.**  
Albariño 627 - Bs. As. - Tel. 641-2907

**¡NO VIAJE!...**  
SIN EQUIPAR ANTES SU AUTOMOTOR CON LAS NUEVAS OPTICAS DE **BIDO SODIO**

**DAVID**® PARA 12 VOLT DE ALTA Y BAJA

¡LUZ Y SEGURIDAD MULTIPLICADA A SU MAXIMA POTENCIA!

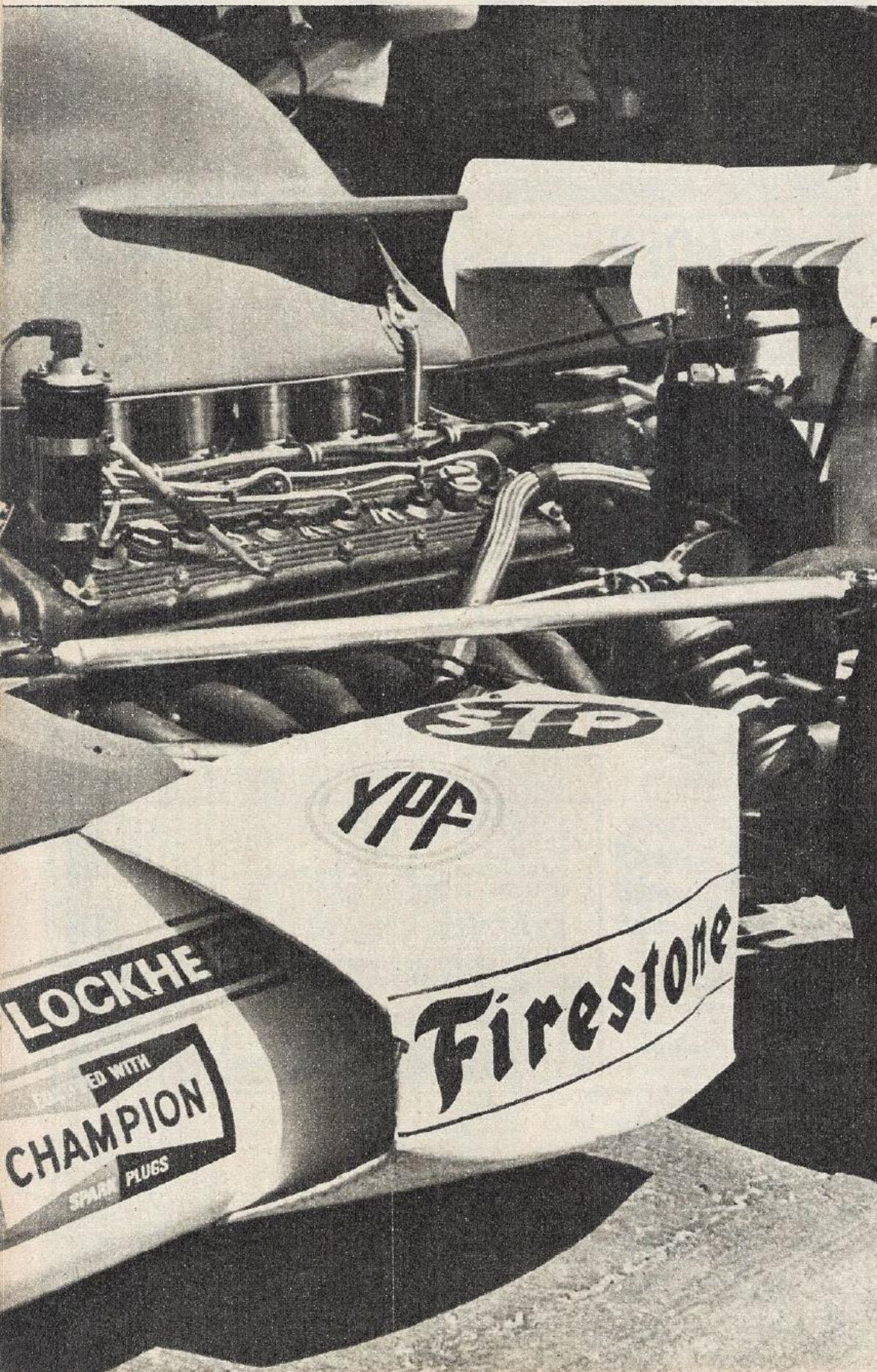
FABRICA Y DISTRIBUYE **CASA DAVID S.A.**  
WARNES 777 • T. E. 54-2671 • 55-1965  
• CAPITAL Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

ART. 2000

**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  
CAP. FED. • ENVIOS AL INTERIOR.

# LO NUEVO VISTO EN EL AUTODROMO



Visto por primera vez en Buenos Aires aunque no en el mundo. El BRM P160 lleva sus dos radiadores de aceite a ambos lados de la carrocería a la altura del motor. Están rodeados por sendos túneles de plástico que conducen el aire para que circule "activado" a su través.

# CALENDARIO



## T.N. EN CORDOBA: SIGUE EL CAMPEONATO DE TREPADAS

El domingo 4 de febrero, continuará el Campeonato Nacional de Trepada con la cuarta prueba entre Villa Carlos Paz y La Calera con regreso al punto de partida para autos de la categoría Turismo Nacional, clases "A", "B" y "C" y

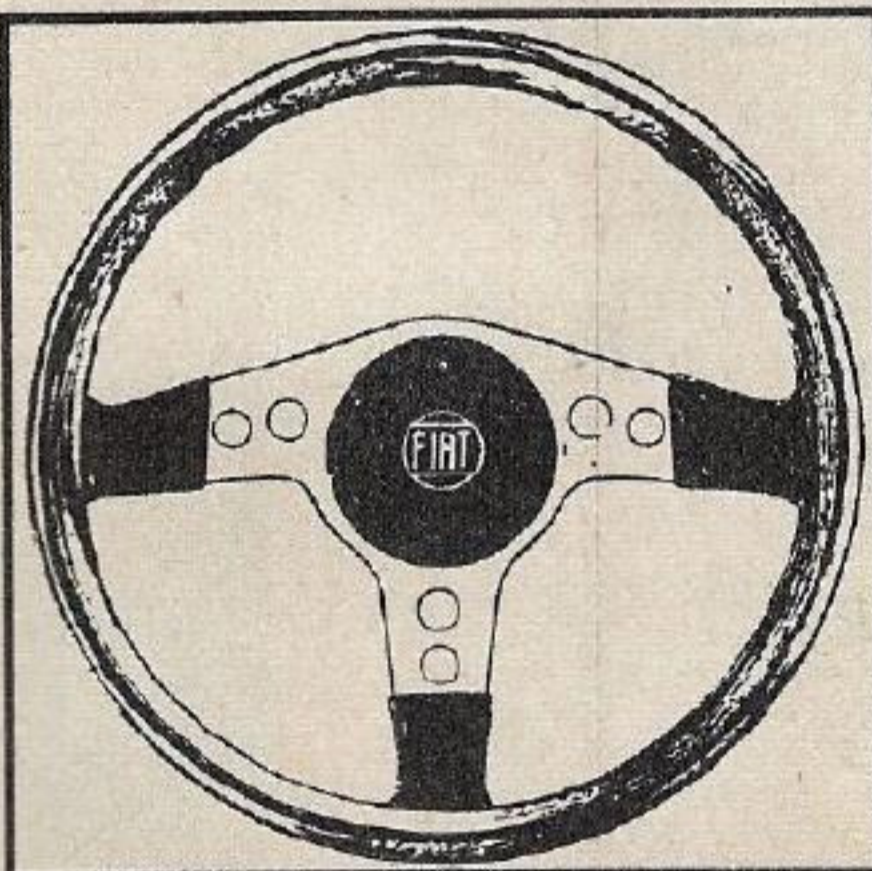
puntaje exclusivamente zonal. La largada de esta carrera organizada por el Automoto Club Carlos Paz, se dará a las 10 hs. Los competidores recorrerán el trayecto de 17 kilómetros por el paredón del Dique San Roque y El Diquecito. En premios se darán en conjunto, para esta competencia, \$ 26.000, además de los que correspondan al final del campeonato.

## M.A. F-1 Y F-2 EN BARCARCE

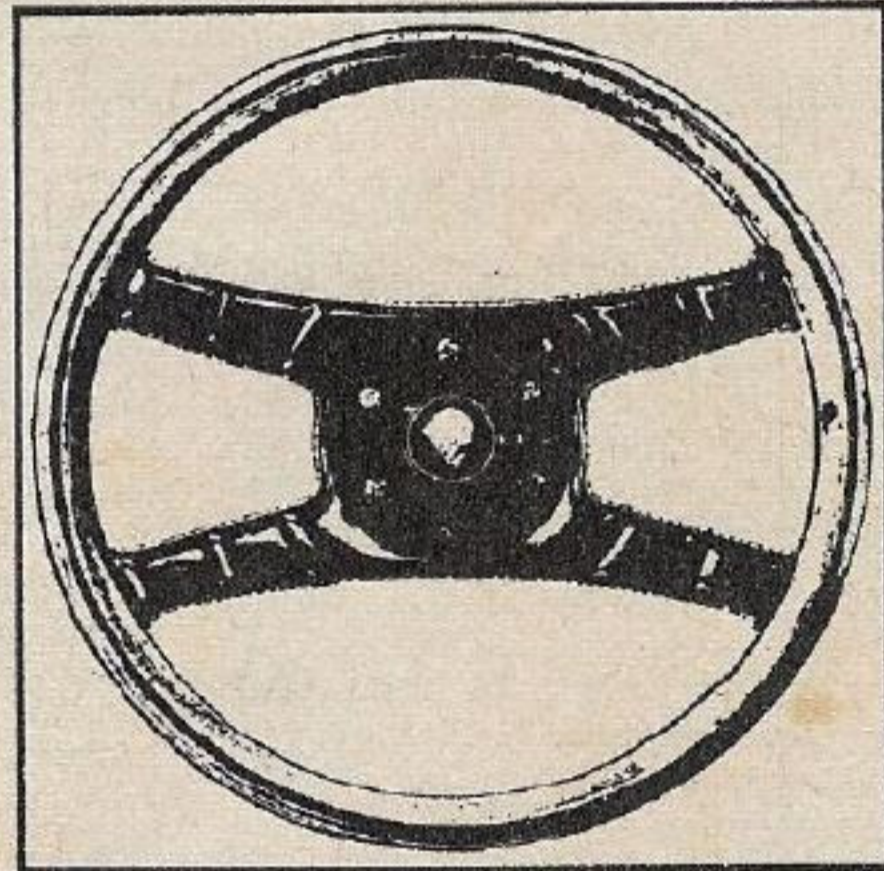
El próximo domingo se abre el ruido grande de pista en el autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce (Prov. de Bs. As.). Allí habrá competencias de Fórmula Uno y Dos de nuestra Mecánica Argentina, inaugurando los respectivos campeonatos cuyos titulares son Angel Monguzzi y Cocho López. Cabe destacar que en Fórmula Uno se registrará el esperado debut de Jorge Recalde sobre el Berta Tornado F-1 del equipo de Coppello. En la foto vemos a la figura joven del año '72 durante las repetidas pruebas que realizó en el autódromo Oscar Cabalén para ir tomándole la mano al monoposto. El domingo se verá.

## MIDGET Y SPEEDWAY EN EL VELODROMO

Como se viene practicando semanalmente, el próximo sábado a la noche habrá una nueva reunión de midget y speedway en el Velódromo de Buenos Aires (Palermo). El espectáculo sabatino es realmente interesante y concita gran interés en el público veraniego.



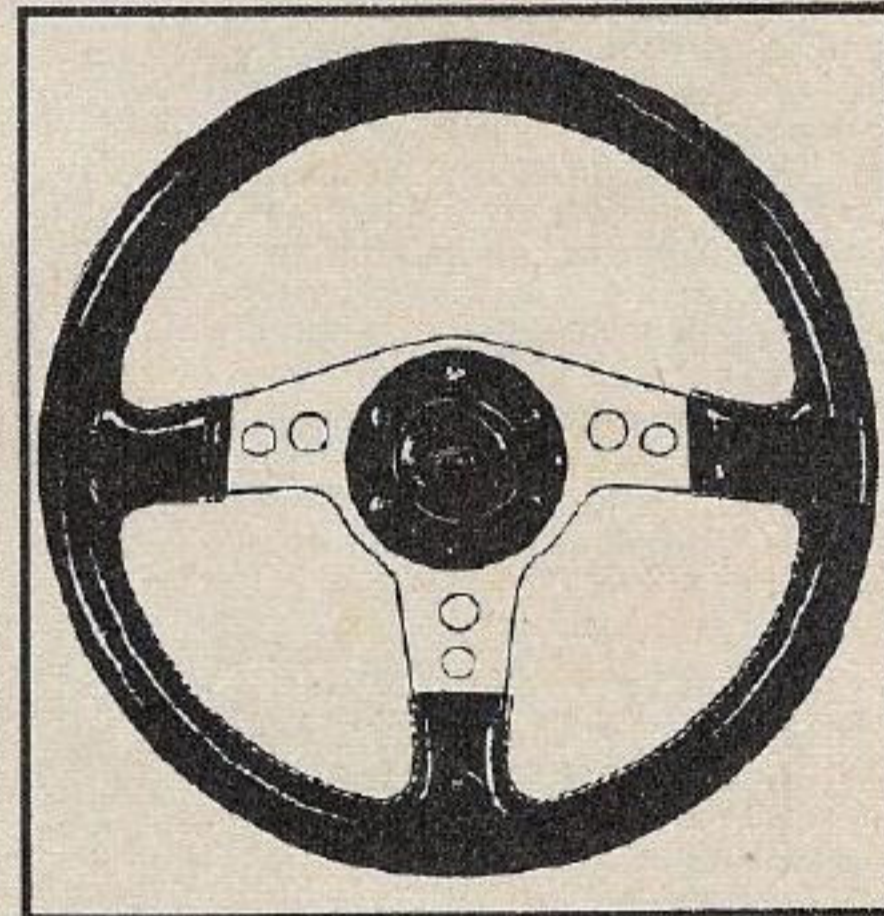
CONCORDE: Empuñadura de madera. Rayos acolchados y forrados en cuero.



X-15: Empuñadura de madera. Centro totalmente acolchado y forrado en cuero.



MIRAGE: Empuñadura de cuero.



CONCORDE: Empuñadura de cuero. Rayos acolchados y forrados en cuero.

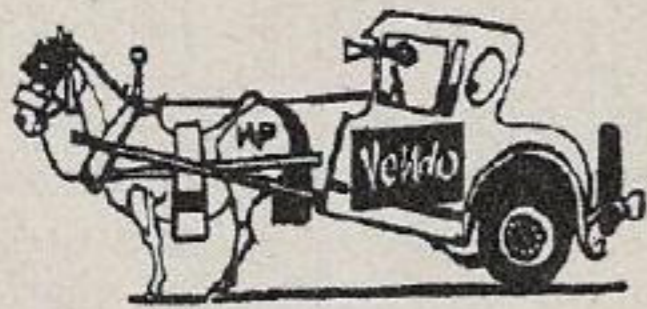
## Super Volantes Sandrini Línea Aeronáutica



**BORSAN S.C.A.**

Ladines 3808 - Cap. - 50-7572 y 53-3157  
Alt. Av. San Martín al 7100

Adquéralo en concesionarios oficiales y casas de accesorios



# 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 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día Jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

**CAVARO BRINCO.** El mejor Buggy. El más fuerte. El más completo. El más deportivo. Verlo para creerlo. Nosotros no ocultamos nada, venga a ver cómo se construye el mejor Buggy que se fabrica. Único con bastidor de tubos de acero reticulado según nuestro sistema exclusivo "HARD BODY". Somos los únicos que entregamos los KITS ARMADOS y ajustados.

**LISTOS PARA MONTAR** la mecánica, con arco antivuelco integral, soporte de rueda de auxilio, instalación eléctrica completa, carcazas de faros y butacas y LA MEJOR FINANCIACION. El **Cavaro Brinco** no es un juguete, es un auto deportivo auténtico, ágil, potente, seguro, para disfrutarlo en la ciudad, el campo, la montaña, la ruta... Entérese de todo lo que quiera saber visitándonos o llamando por teléfono a CAVARO S. A., Rodríguez Peña 1165, VILLA PROGRESO, San Martín - Teléfono 757-6464.

**UNICA:** Coupé NSU Sport. Si... la del año que buscas. Urgente: largo. Esquina Melincué y Cervantes. — VILLA DEVOTO.

**Taller TRIESTE,** técnicos en automotores. Especialistas en Ford, Chrysler y Diesel. Camino de Cintura 7783, T. E.: 620-3795, solicitar turno.

**TALLER PROVENCE** a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo \$ 300. Afinación, embrague, dirección, frenos, etcétera. Amortiguadores traseros, reparación con elementos de 1ª calidad y colocación, 85 pesos. Modificación de altura y suspensión tipo Safari.

Pistero y Gran Prix. Arévalo 1539, Capital. Tel.: 772-9951. **Eraldo y Oscar,** grandes gomías. Trabajos garantidos.

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

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

**PABLO BREA** vende su F-2 con el que participó en la temporada pasada. Chiche, bombón, 10 puntos, joyita, verlo es comprarlo en 11 de Septiembre 2211, San Fernando. T. E.: 773-7242.

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

**MOTONETA Ganadora.** Motor Hecceg, 3 carburadores. Nuevo. Caja Zanella. Unica. Total: \$ 2.100.- T. E.: 656-0646.

**NEUMATICOS RADIALES,** totalmente en cuotas. Aceptamos las tarjetas de crédito.

mo parte de pago. **DIRECTORIO 5512,** Capital.

Para **FIAT 128 - IAVA - 125** engranaje desplazable para perfecta puesta a punto del árbol de levas. **Rutamotor.** Pcias. Unidas 139. Lomas del Mirador. 652-1008

Vendo **MOTO BSA 650 cm3.** Modelo 1972. 0 Km. Exposición: Díaz Velez 5000. Capital. T. E.: 88-4819. Se toma auto 1972 en parte de pago.

**DUNNE BUGGY PUELICHE.** El primer Dunne Buggy Argentino. Sencillo de armar, no requiere herramientas especiales. Kit básico completísimo... y las herramientas adecuadas de regalo. **Pueliche:** el Buggy auténtico en espíritu, diseño y performance. Ahora financiación bancaria y entrega inmediata, **GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES,** Camino Gral. Bel-



grano entre 505 y 506 - La Plata. T. E.: 84-0461.

**ARBOLES DE LEVAS:** Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías, kits resortes y botadores especiales, colocación y service. **Alberto Crespo Competición,** Acassuso 1393, Olivos (altura Maipú 3200), Tel.: 795-9864. (Solicite catálogos). Ideal para largar en Mendoza. Vendo **Torino T.C.** listo para largar. Mecánica "Berta" actualizada. Repuestos varios. Acepto su auto particular o departamento. Tratar: 747-4830.

**NEUMATICOS RADIALES:** descuentos especiales a corredores Turismo Nacional y Fórmula 4 presentando licencia otorgada por CADAC. **DIRECTORIO 5512.**

**BRASIL CAMPEAO DO MUNDO** absoluto. Logotipo adhesivo conmemorando el título mundial de Emerson Fittipaldi. \$ 6.—, Juan B. Justo 4300. Capital.

**MOTORES IMPORTADOS** sin uso: 500 cm3. Bicilíndrico. Caja puente, arranque eléctrico y accesorios. Juan B. Justo 4300. Capital.

**VENDA** su chasis fórmula 4 hasta Tulia 7 o similar. T. E.: 42-3471. Interno 20. De 15 a 19.

**BUGGY "Cavaro Brinco".** Unidades completas y kits para armar. En Buggy Center (O. K. Pepe) Zufriategui 3153 (Florida), Av. Gral. Paz y Panamericana. T. E.: 761-1119. Amplias facilidades.

**BUGGYS en Buggy Center** (O. K. PEPE). "Burro Buggy", "Buggy Z", "Cavaro Brinco", "Puelche". Entrega inmediata. Facilidades. T. E. 761-1119.

**VENDO VELERO Clase "Penguin"** Listo para largar. Vela Murphy y Nye. Herrajes importados. Casco plástico. T. E. 760-8548.

**F-4, Tulia 8, ex Stegman.** Muy bueno. Mecánica Merigi. T. E. 255-2850. Libertad 179. Beraza tegui.

**VENDO CAJA ZF Y DIFERENCIAL** Torino nuevo. Serrano 788. Capital Federal.

**VENDO COUPE** convertible, NSU PRINZ III 1962. Estado óptimo. Radiador aceite, llantas deportivas, calefactor, radio, autostereo. Precio: \$ 6.700.— Paraguay 1412 San Francisco (Córdoba).

**PROMESA DE PINTOR:** por sólo \$ 595. Pintura completa para Fiat 600. Peugeot \$ 795. "Servicenter", Salguero 1476. 80-2422

**CON RADAR** o sin radar vuelco sin escalas Fiat-Peugeot a "Mapla" por solamente \$ 195.: atención completa, revisar frenos, embrague, suspensión, diferencial, electricidad y dirección. — "Servicenter", Salguero 1476. T. E. 80-2422.



**COMPRO Zunder 1500.** Cualquier estado (aún chocado) para desarme. T. E. 612-1530. Bacacay 2707, 5º, "15".

**ARBOLES DE LEVAS** Standard y de competición. Resortes especiales de válvulas José Raposo Laprida 1479. Vicente López T. E.: 795-3673. Envíos al interior.



**CINZANO**

**VERMOUTH**

MEDAGLIE D'ORO MILANO 1881, BORDEAUX 1882  
UNICO PREMIATO CON DIPLOMA D'ONORE TORINO 1884

**FRANCESCO CINZANO**

**E COMP.**

PROVV. DELLE REAL CASE D'ITALIA E PORTOGALLO

**TORINO**

Industria Argentina  
ON. FSCO. CINZANO y Cia. Ltda.  
FUNDADA EN TURIN EN 1757  
SALLO 290171 - BUENOS AIRES  
GRADOS 15,7



**CINZANO**  
**ES EL CAMBIO**

MEJOR UN  
**CINZANO**

# YPF FORMA PARTE DEL PAISAJE ARGENTINO

4 su chasis fórmula 4 has-  
a 7 o similar. T. E.: 42-  
interno 20. De 15 a 19.

Varo Brinco". Unida-  
y kits para ar-  
(O. K. Pe-  
(Florida),  
na. T.



Eslancia en la provincia de Buenos  
FOTO PEDRO LUÍS RAOTA

En la montaña. Junto al mar. En la bravia aridez de la Puna.  
O al borde de lagos y bosques de ensueño. En todas las latitudes  
de nuestro extenso y bello país, usted verá, incorporado al paisa-  
je, el símbolo argentino de YPF.  
YPF está donde hay gran demanda de sus productos y tam-  
bién donde no es negocio pero afirma su misión de gran empresa  
nacional.



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

Env