Argentina: $ 3,50 - Uruguay: o$s 350 - EE. UU.: u$s 1.00 (por avión)

Parabrisas

CORSA

Del 11 al 17 de diciembre de 1973

ROAD TEST
COUPE CHEVY SERIE 2



MARTINI

INDUSTRIA ARGENTINA

Ahora, Martini!

Sabor internacional de gente actual.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Por qué Superauto?
Porque usted puede esperar más de un Chevy Super. Son cuatro opciones que satisfacen todas su exigencias:

Dos Chevy Super,
usted lo elige con el famoso motor Chevrolet 250, o con el 230, según sus necesidades
Ambos suficientemente probados como para no tener nada que agregar.

Un Super Deluxe para cuando usted se decida a obtener lo máximo a que puede aspirarse en un auto. Equipado con la caja automática más experimentada en todo el mundo, Chevromatic. Lo que le permitirá manejar ágil y descansadamente.

Y **un Super Sport** (4 puertas), con el más refinado confort y de excelente performance deportiva.

Cualquiera sea su decisión, estará ganándole al tiempo. Y actuando sobre seguro, porque un auto que ofrece más resistencia por su fortaleza y más actualidad por su línea, es la mejor garantía para su inversión.
Otra razón más para decidir por

Chevy Super

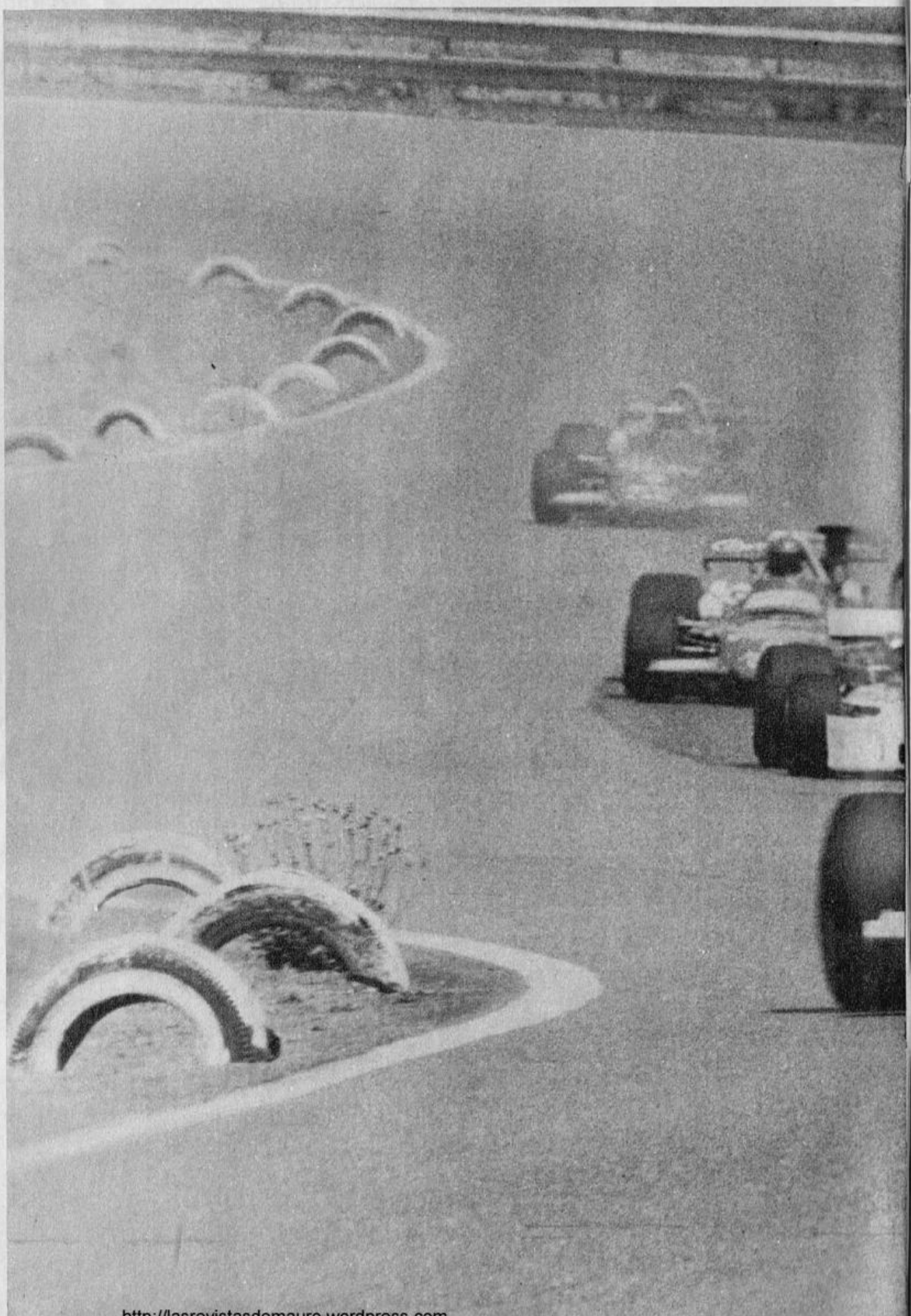
El Superauto



Comodoro Rivadavia F.1 - García Veiga, campe

DOS MAESTROS EI

Los dos arrecifeños llegaron a la última carrera del año dispuestos a definir un campeonato que prácticamente fue monopolizado por ellos dos. Y la definición fue increíble. A García Veiga le salieron todas bien (ganó la carrera, logró el récord de vuelta) y Di Palma tuvo que escoltarlo con algunos HP menos y toda su genialidad puesta en la pista. ¿Resultado? Empataron el primer lugar en el campeonato y se clasifica campeón García Veiga por más carreras ganadas. El cierre del año no pudo ser más brillanle



La foto atestigua un momento crucial en Comodoro. Puntea García Veiga en la primera serie rumbo al campeonato y detrás Monguzzi levanta involuntariamente las cubiertas que marcan las banquinas. Una de ellas tocará al auto de Di Palma provocándole ligeros daños que le harán perder valiosos y decisivos segundos

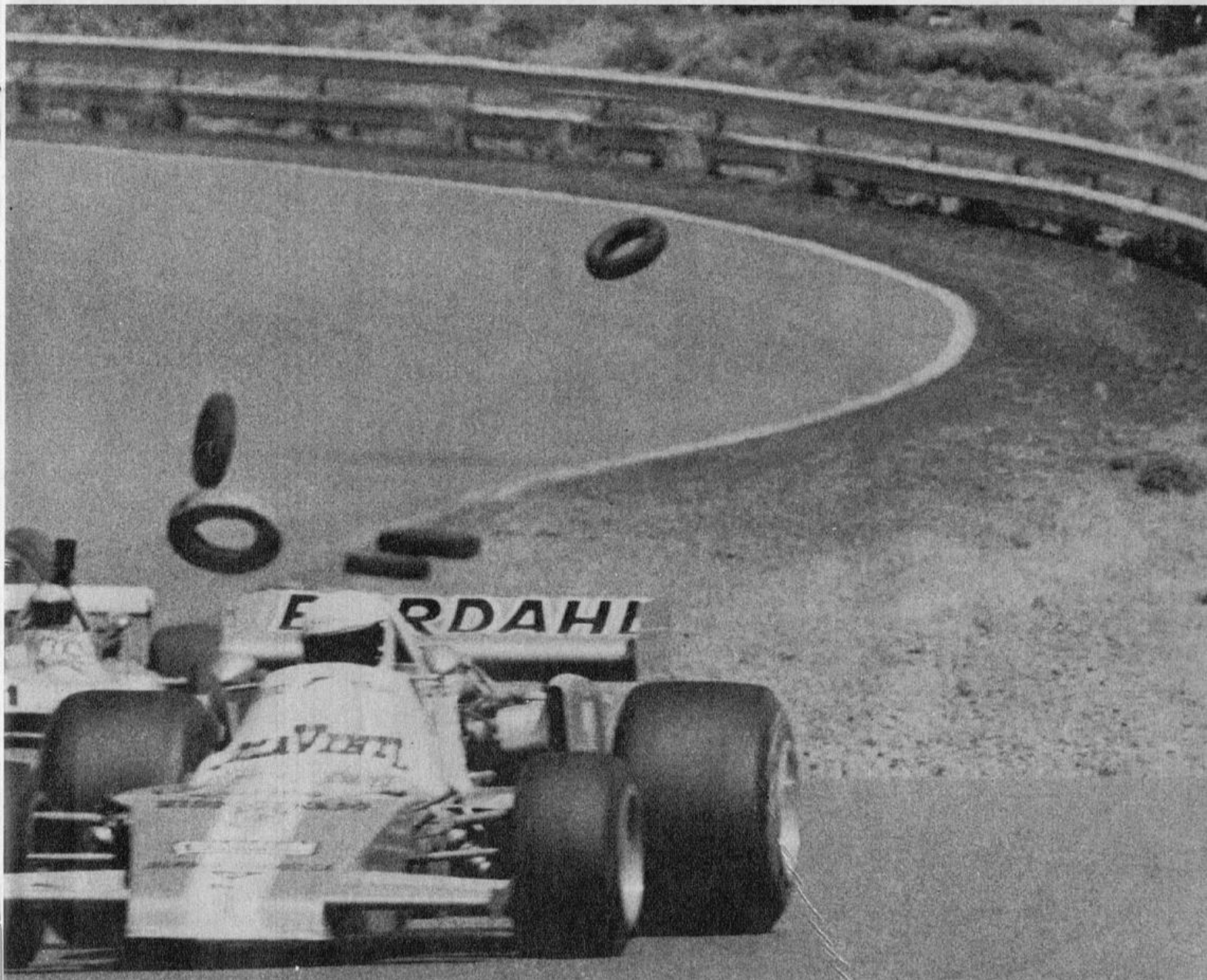
→

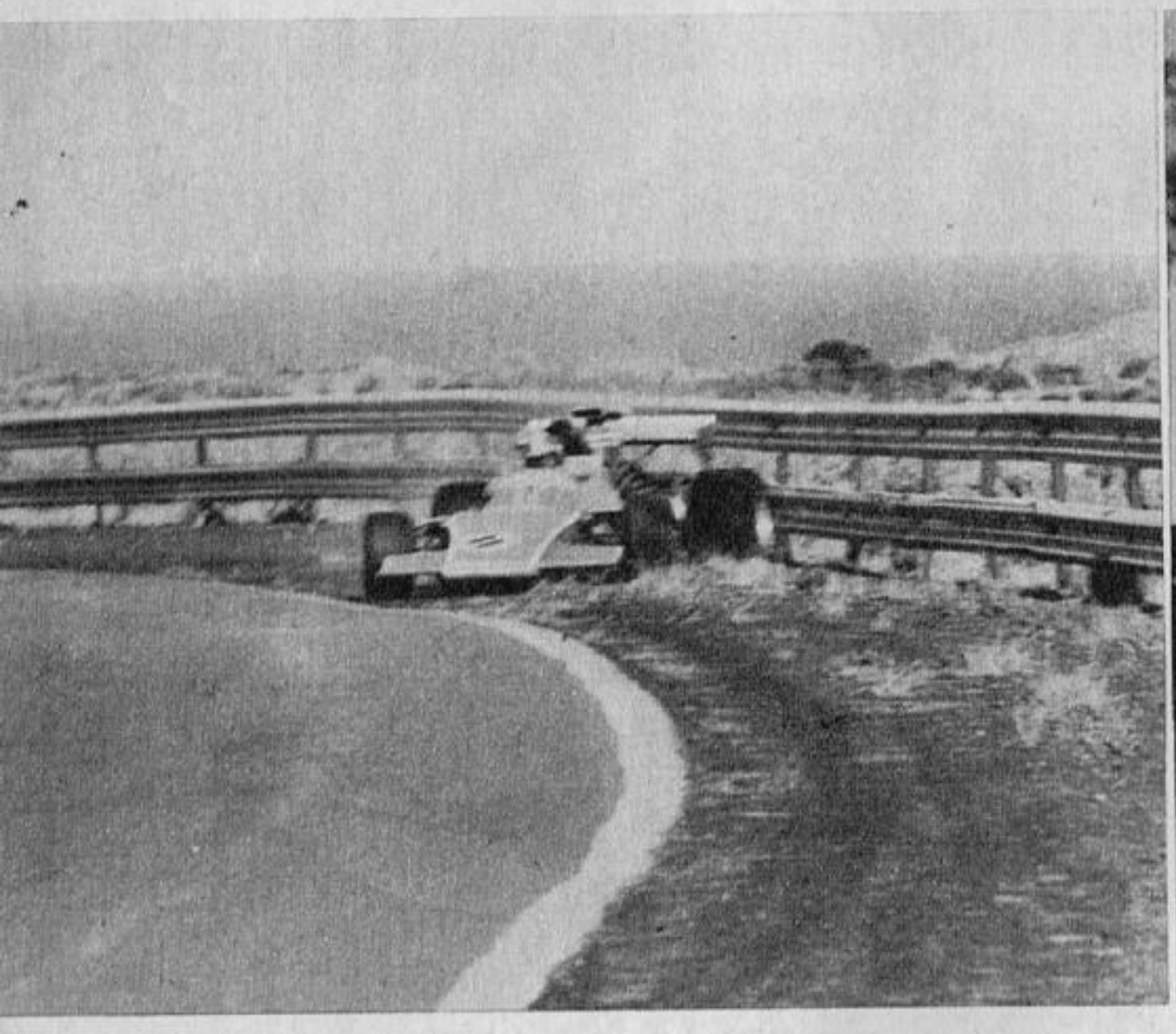
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

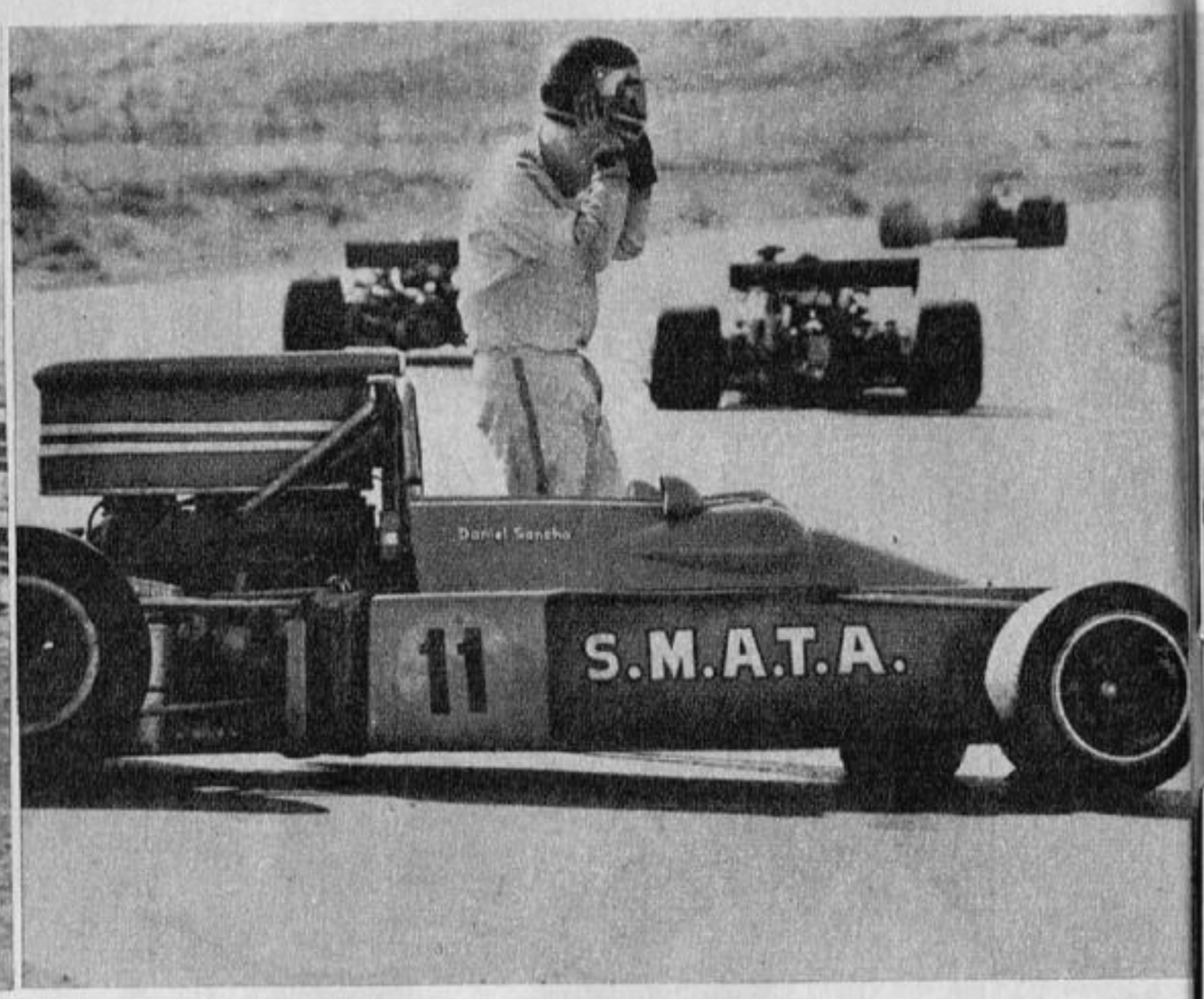
ón; Di Palma, subcampeón

N SU SALSA

Por: JULIO PEREZ BALBI Fotos: ANTONIO CAPRIO







El sábado Daniel Sancho sufrió una peligrosa salida de pista que lamentablemente deterioró bastante su SMATA-Chevrolet. La primera foto registra exactamente el momento en que la cola descontrolada del auto toca el guard-rail. Luego vemos a Sancho saliendo prestamente del auto y por último los destrozos sufridos por la parte delantera del chasis.



Inmediatamente después del encuentro con las gomas voladoras, el Berta de Di Palma muestra los efectos del golpe. Spoiler delantero doblado, toma dinámica idem y la pérdida del espejo retrovisor del lateral izquierdo. Monguzzi que lo sigue detrás lo superaría luego para arrebatarle el segundo puesto en la serie.

Arriba derecha: Marito García obtuvo un magnífico tercer puesto con un motor al que esta vez no se le asignaban muchas esperanzas. Vale para seguir luchando con el mismo ahínco en 1974.

COMODORO RIVADAVIA F.1

Comodoro Rivadavia tuvo la virtud de cerrar una temporada y definir un campeonato de nuestra Fórmula Uno. Categoría que a pesar de su altísimo costo atravesó por el mejor año de los últimos cinco, que se da el lujo de tener pilotos de primerísima línea, los más especializados y capaces del país y que necesitó de la última carrera para definir un campeonato —que no obstante en el puntaje quedó empatado—, entre dos maestros como Di Palma y García Veiga.

Además, como broche fue inmejorable porque fue una gran carrera desde todo punto de vista. A pesar de que solamente largaron doce autos —Comodoro queda muy lejos, es muy caro y la mayoría de los pilotos atraviesa por una temblequeante situación financiera— fue un carrerón en todo momento. La latente definición del título entre García Veiga y Di Palma, la lucha en un abigarrado pelotón entre Monguzzi, García Veiga, Di Palma y Marito García —y ocasionalmente el ascendente Rubén Bulla— fue un verdadero festival de locos.

Realmente automovilismo en serio, sin cabida para farsantes, sólo apto para pilotos de punta. García Veiga tenía que ganar todo para consagrarse campeón. La carrera, el record de vuelta y de esa manera empatar el puntaje y ganar el título por tener un triunfo más en su haber. Así fue. Desde la primera serie se dio lo que todos suponían, que tanto Di Palma como García Veiga saldrían al todo por el todo. En un compacto pelotón integrado por Di Palma, Monguzzi, Bulla, García Veiga y Marito García transcurrió la primera serie que fue un show de **las verdaderas** manos maestras de nuestro automovilismo.

García Veiga, Di Palma y Monguzzi alternaban en la punta mientras Bulla se retrasaba por quedarse sin tercera velocidad y Marito daba cuenta de él. Poco después, mientras García Veiga encabezaba el pelotón, Monguzzi —corriendo delante de Di Palma— levantó uno de los neumáticos que bordea la pista y provocó estropicios en el lado izquierdo del Berta Tornado del arrecifeño. Consecuentemente comenzó a retrasarse y en la última vuelta lo pasó Monguzzi (**"al faltarme un espejo, producto del golpe, no podía mirar por un costado, entonces el Negro se me mandó por la izquierda cuando yo lo esperaba por la derecha"** —confesaba Di Palma poco después),

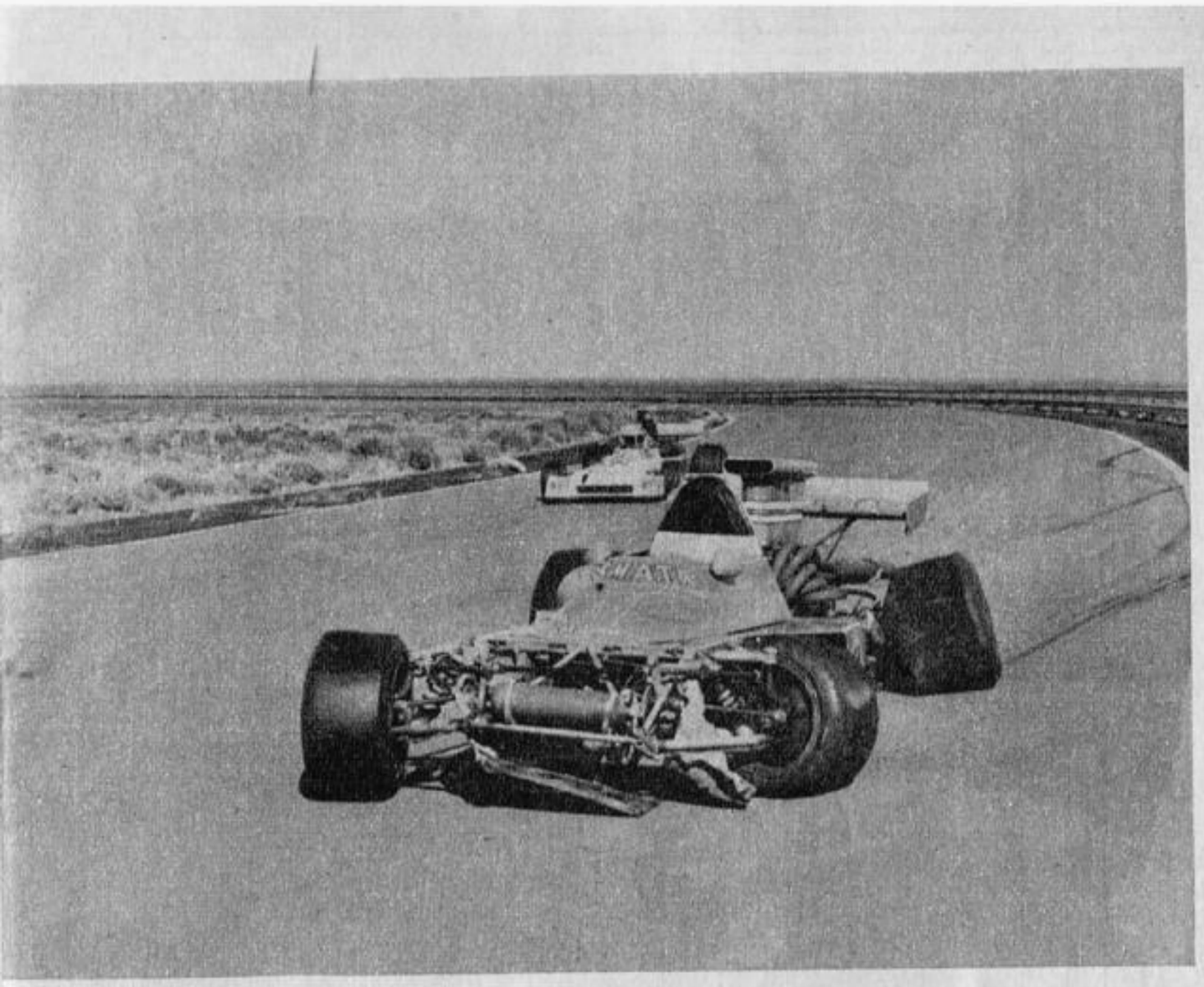
Monguzzi le ganó por muy poco la segunda posición, y mucho menos aún —tan sólo medio auto— separaban a Di Palma tercero, del cuarto Marito García.

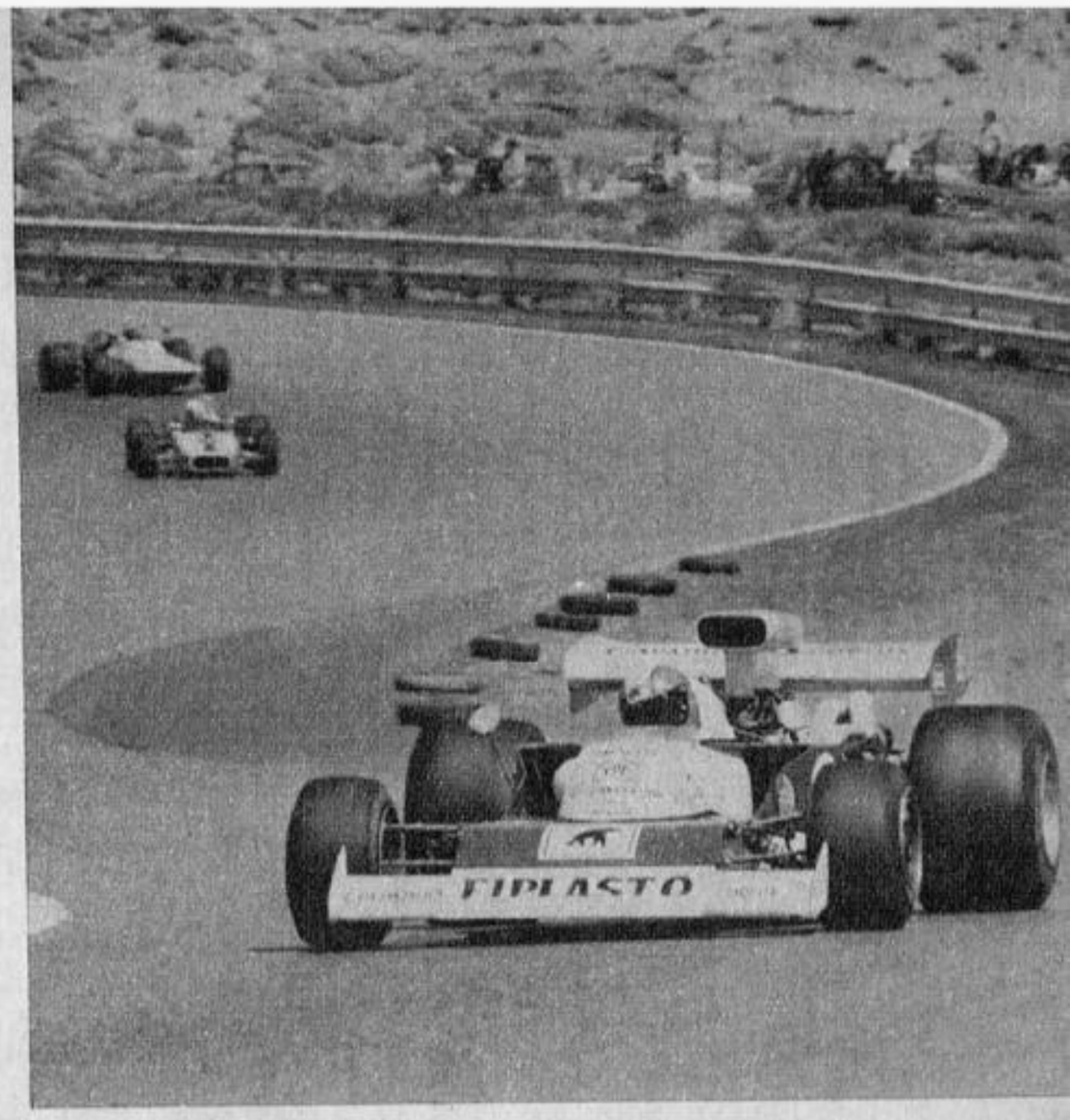
Hasta ese entonces, García Veiga llevaba 11s de ventaja sobre Di Palma con quien mantenía en litigio el campeonato, pero hasta ese entonces algo había faltado: la lucha mano a mano entre ambos. Porque sobre el principio de la serie García Veiga hizo un trompo que lo desconectó de Di Palma y le hizo perder algo de tiempo. Cuando lo alcanzó, Luis ya no tenía el auto en condiciones y el Nene se escapó hacia adelante.

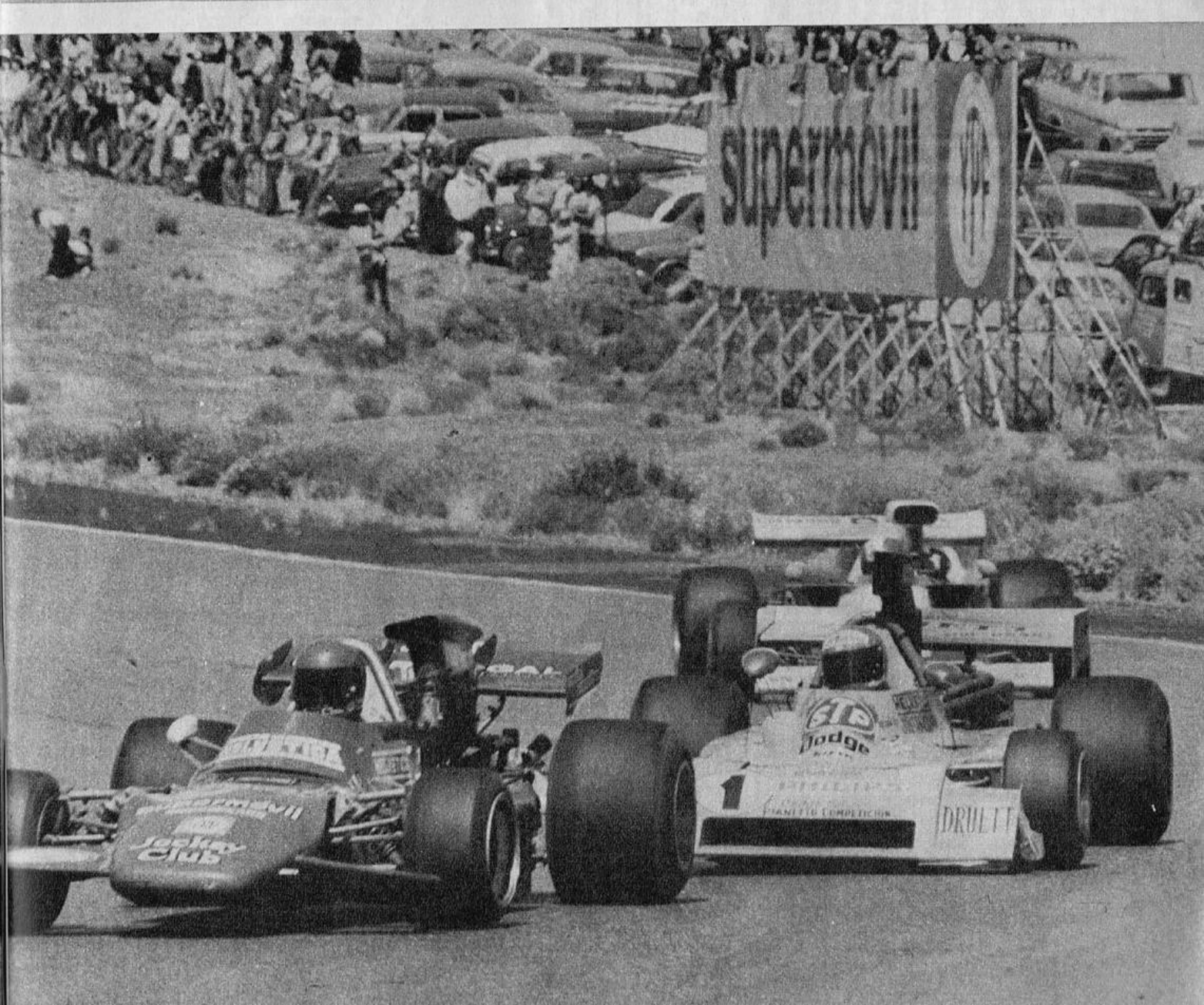
Después de la primera serie el campeonato continuaba en manos de Di Palma porque hasta ese momento el record de vuelta estaba en manos de Marito García con casi dos se-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




FIPIASTO


supermovil
Dodge
1
DRUETT

PREMIO SUPERMOVIL HIDROGENADO YPF

M.A. F.1 — Automoto Club de Comodoro Rivadavia.
Autódromo General San Martín de 3.764 mts. de extensión.
9/12/73

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	30	N. J. García Veiga .	Berta - Tornado	26m26s3	20
2º	1	Angel R. Monguzzi .	Pianetto - Dodge	26m37s1	20
3º	2	Luis R. Di Palma	Berta - Tornado	26m37s7	20
4º	8	Mauricio García	Campo - Chevrolet	26m38s	20
5º	40	Rubén Bulla	Berta - Tornado	26m57s7	20
6º	25	Jorge O. Del Río ...	Berta - Tornado	27m48s	20
7º	17	Orlando Sotro	Sotro - Falcon	s/t.	18
8º	42	Osvaldo Bessia	Pianetto - Dodge	s/t.	18
9º	14	"Andrea"	Berta - Tornado	s/t.	16
10º	4	Víctor Hugo Plá	Berta - Tornado	s/t.	14

Promedio del ganador: 170,842 kms./h.

Record de vuelta: Mauricio García en la 15ª, en 1m17s a un promedio de 175 kms./h.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	30	N. J. García Veiga .	Berta - Tornado	25m49s1	20
2º	2	Luis R. Di Palma ...	Berta - Tornado	25m57s8	20
3º	8	Mauricio García	Campo - Chevrolet	26m34s8	20
4º	4	Víctor Hugo Plá	Berta - Tornado	26m01s6	19
5º	17	Orlando Sotro	Sotro - Falcon	26m24s7	19
6º	25	Jorge O. Del Río ...	Berta - Tornado	26m33s3	19
7º	14	"Andrea"	Berta - Tornado	27m12s	16
8º	1	Angel R. Monguzzi .	Pianetto - Dodge	6m25s5	5

Promedio del ganador: 174,945 kms./h.

Record de vuelta: Néstor Jesús García Veiga en la 11ª en 1m15s5 a un promedio de 179,475 kms./h.

SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	30	N. J. García Veiga ..	Berta - Tornado	52m15s4	40
2º	2	Luis R. Di Palma ...	Berta - Tornado	52m35s5	40
3º	8	Mauricio García	Campo - Chevrolet	53m12s8	40
4º	25	Jorge O. Del Río	Berta - Tornado	54m21s3	39
5º	17	Orlando Sotro	Sotro - Falcon	52m58s8	37
6º	4	Víctor Hugo Plá	Berta - Tornado	52m49s	33
7º	14	"Andrea"	Berta - Tornado	55m21s8	32

Promedio del ganador: 172,231 kms./s.

CAMPEONATO ARGENTINO DE M.A. FORMULA UNO

POSICIONES FINALES

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Néstor J. García Veiga	154
2º	Luis R. Di Palma	154
3º	Jorge Bianchi (R.O.U.)	48
4º	Angel R. Monguzzi	41
5º	Mauricio García	39
6º	Jorge Ternengo	36
7º	Héctor Prono	29
8º	Víctor Hugo Plá	26
9º	Luis Barragán	13
10º	Rubén Bulla	11
11º	Jorge Omar Del Río	9
12º	Edgar Guimard	8
12º	Orlando Sotro	8
14º	Omar Mura Cuvertino	5
14º	Carlos Faverio	5
14º	Norberto Pauloni	5
14º	Jorge Recalde	5
18º	Carlos Ternengo	4
19º	Jorge Roux	3
19º	Raúl Stramazzo	3

Nota: Es campeón García Veiga por mayor cantidad de carreras ganadas.

SOBRE EL GP DE F.1 INTERNACIONAL

Falta justo un mes para que el Campeonato Mundial de Conductores se inicie en nuestro país con el Grand Prix de la República Argentina y en una conferencia de prensa celebrada el pasado jueves se dieron a conocer sus lineamientos principales.

—Si bien falta aún la confirmación definitiva en la lista de autos y pilotos, la nómina de participantes que se entrego a la prensa incluye 24 autos y 20 pilotos hasta ahora, de lo cual se desprende que cabe aún la posibilidad de conseguir una butaca disponible para otro piloto argentino además de Carlos Alberto Reutemann que como es lógico corre el primer auto de Brabham. La lista de autos suministrada por la Asociación de Constructores de F.1 es la siguiente: 3 unidades BRM, 3 Mc Laren, 2 Brabham, 2 Ferrari, 2 Lotus, 2 March, 2 Shadow, 2 Tyrrell, 2 Surtees, 1 Ensign, 1 March de Hesketh Racing, 1 Iso Frank Williams, 1 Lola-Cosworth (de Graham Hill Racing).

Los 20 pilotos confirmados hasta ahora son: Jean P. Beltoise, Patrick Depailler, Emerson Fittipaldi, Mike Hailwood, Graham Hill, Denis Hulme, James Hunt, Jacky Ickx, Jean P. Jarier, Niki Lauda, Jochen Mass, Arturo Merzario, Carlos Pace, Ronnie Peterson, Rikki Von Opel, Clay Regazzoni, Peter Revson, Jody Scheckter, John Watson y Carlos Reutemann.

—Respecto a los cajones arribados desde Inglaterra, el desembarco de los mismos (foto) permitió comprobar que contrariamente a lo informado sólo se trataba del Brabham BT 42 con el cual Carlos Reutemann corrió durante todo 1973. El otro cajón, donde se suponía que llegaba otro auto, sólo traía repuestos. El BT 42 fue llevado tras la revisión aduanera al salón de entrada del ACA en Av. del Libertador donde será expuesto

gundos más que el mejor registro en pruebas de clasificación de García Veiga; por lo tanto, éste tendría que marcar el record de vuelta en la segunda serie para ganar el título.

Y así fue. Largada que fue la segunda serie, Monguzzi, Di Palma, García Veiga volvieron a salir a la remanija y los tres se intercambiaban la primera posición. Monguzzi paró enseguida por problemas de junta de tapa de cilindros (una recalentada en la primera serie había dejado su secuela) y García Veiga salió a buscar la punta decididamente, el record de vuelta, la carrera y el campeonato...

Evidentemente había llegado la definición. Comenzó a escaparse adelante sobre Di Palma, por lo tanto veía cada vez más cerca la carrera, pero el record de vuelta se le ponía muy difícil. Si bien en cada giro bajaba aún más sus registros, Di Palma hacía lo mismo. Sin lugar a dudas éste último intentaba capitalizar para sí el valioso puntito que otorgaba el giro más veloz, ante la imposibilidad de alzarse con la carrera.

Era cuestión de no despegarse del cronómetro. Las radios locales estaban en el asunto y relataban los tiempos vuelta por vuelta... García Veiga salía jugado en todos lados, Di Palma pisaba la tierrita en una curva de cuarta a fondo en la cual nosotros nos habíamos situado...

Un minuto diecisiete segundos para Di Palma 1m16s5 para el Nene, 1m16s4 para Luis y así sucesivamente. Hasta que sobre el final Di Palma se manda 1m15s8 y García Veiga sobre el pucho 1m15s5 (!) ¡record de vuelta! Terminaba la carrera y se consagraba Campeón Argentino Fórmula Uno 1973.

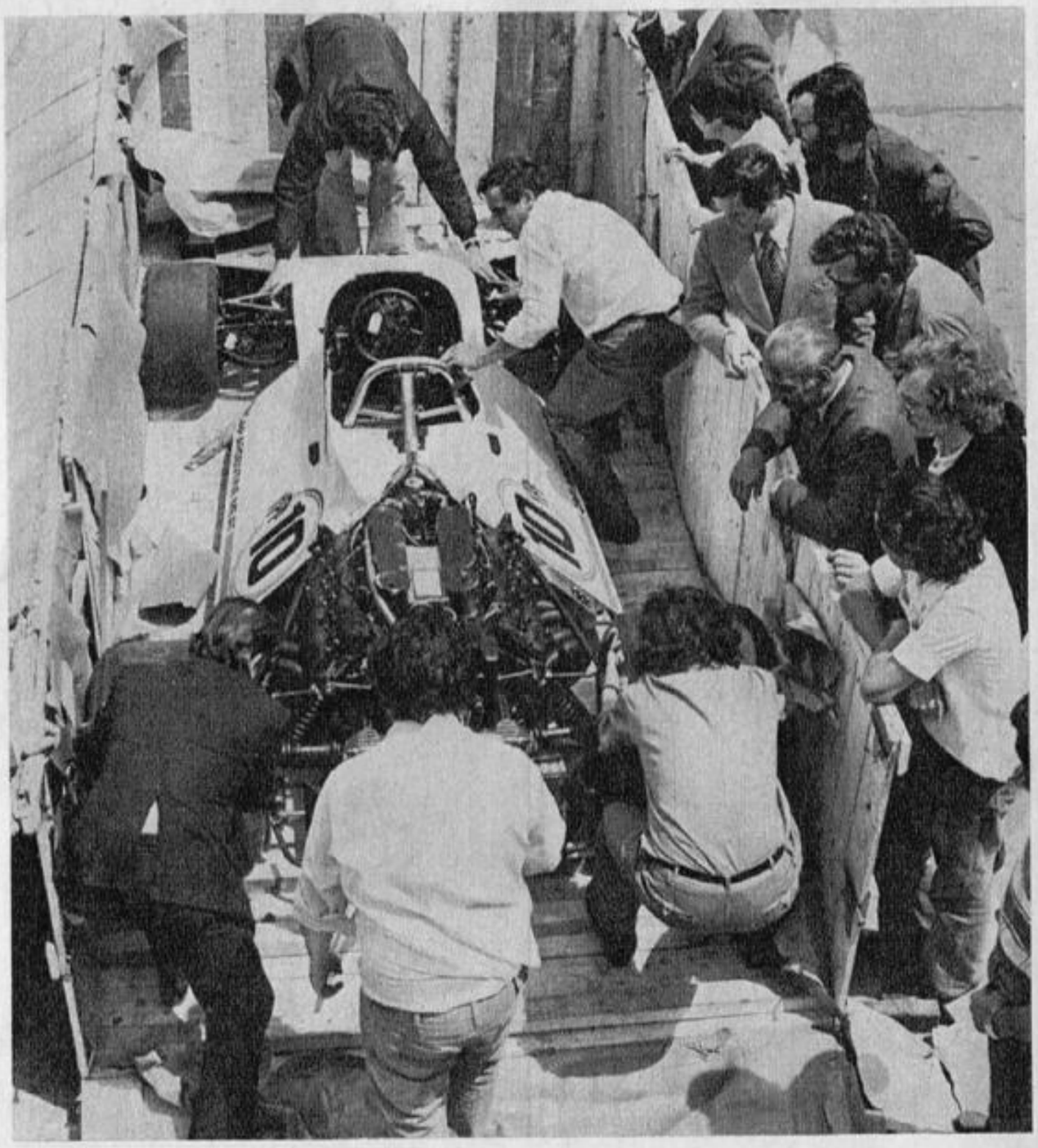
"En fin, perdí el campeonato por tres décimas de segundo" —se resignaba Luis Di Palma poco después—. Pero lo que hizo con algunos HP menos que García Veiga será muy difícil de olvidar. Di Palma corrió como en sus mejores momentos y García Veiga fue quien lo obligó a emplear a fondo sus más recónditas neuronas para dar su cátedra de indiscutible maestro.

García Veiga era todo alegría. Brillante despedida del automovilismo argentino (se va a los EE.UU. en enero) y merecidísimo título para el Nene de Arrecifes que con su indudable capacidad ganó el título más importante y difícil de su carrera. Basta decir que lo escolta Luis Di Palma...

PATIO DE BOXES

De su reciente viaje por los Estados Unidos, **Oreste Berta,** trajo un alerón del Eagle F-5000.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



hasta los primeros días de enero cuando llegue el personal técnico de Brabham y el auto pueda ser trasladado al autódromo para comenzar las pruebas en manos de Reutemann mientras llega el auto nuevo en el avión charter donde arriba todo el contingente mecánico. Mientras tanto, Lole se entrenará en el Autódromo con uno de los Brabham BT 36 de Fórmula Dos.

—Este Grand Prix incorpora una novedad muy importante: se correrá sobre el circuito Nº 15 o sea el largo con el mixto donde ya compitieron los SP en los 1000 km de Buenos Aires. Es la primera vez sin embargo que los F.1 se trasladarán hasta el curvón del fondo y ya se están practicando las mejoras necesarias y exigidas por el Comité de Seguridad de la FIA que se reunirá precisamente en nuestro país con motivo del Grand Prix.

—Sobre las entradas: la general costará $ 25 el día de la carrera y $ 10 para el viernes y sábado, jornadas de entrenamiento y clasificación. La entrada oficial costará en cambio $ 50 el día sábado y $ 250 el domingo, mientras que la entrada al mixto se obtendrá mediante $ 300. Oportunamente el ACA dará a conocer los lugares de venta anticipada aunque desde ya se sabe que será en el local central del ACA como asimismo en sus sucursales del Gran Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Mar del Plata.

—Carrera complementaria. El sábado 12 de enero se correrá una carrera de indudable interés y que constituiría la primera ocasión de ver en la pista a los TN, clase "D". Con un máximo de 20 coches de hasta 4.000 cm³ se correrán dos series de 20 vueltas cada una en el circuito Nº 9.

—Juan M. Fangio será el Director General de la prueba mientras que el Ing. Eduardo Ricotti, presidente de CADAD, será el Comisario Deportivo General.

Es diseño de un famoso "aerodinamista" americano y el Mago de Alta Gracia pagó 1.350.000 pesos de los viejos. Increíble cifra para tan simple elemento. Estaba adaptado en el auto de Bianchi y hasta ese entonces no había dado grandes resultados.

Durante la primera serie, mientras **Monguzzi** corrió delante de **Di Palma** levantó uno de los neumáticos que bordea la pista y lo alzó por el aire. Di Palma lo atropelló, rompió un spoiler, un espejo, le golpeó el brazo izquierdo y aflojó la toma dinámica, todo del lado izquierdo. A partir de ese entonces, Di Palma como era de esperar, se fue retrasando.

El sábado durante las pruebas de clasificación, **Sancho** y **Bessia** tuvieron sus piñas, cada uno por su lado. El primero no pudo largar y tendrá que gastarse un millón de pesos aproximadamente en arreglar su SMATA-Chevrolet.

Bessia pudo presentarse a la carrera, pero sin los alerones traseros ni delanteros. Por ello no podía llevar derecho al viejo Pianetto Dodge por ningún lado. Además anduvo en la mala con la caja de cambios, una vieja Hewland que pide a gritos su jubilación. Finalmente abandonó por la junta de tapa de cilindros.

En la primera serie **Víctor Hugo Plá** paró en reiteradas ocasiones. El motor fallaba constantemente, pero al detenerse en boxes, volvían a funcionar los seis cilindros. Los mecánicos "se vinieron locos" tratando de descubrir el origen de la falla, hasta que en la tercera parada dieron cuenta de ella: el manojo de cables de bujías era empujado hacia atrás por el aire y rozaba los escapes, derritiéndose el plástico y haciendo saltar la chispa en el lugar indebido.

Marito García no pudo clasificar por culpa de la tapa de cilindros. Esperó una de repuesto enviada desde Buenos Aires, armaron y salieron al ruedo. Nadie estaba esperanzado para llegar más allá de la quinta vuelta. La tapa de cilindros era una de 1970 y con ello se perdían unos 30 HP. No obstante el Gallego salió tercero en la serie y en la final, a pesar del escepticismo de su equipo. ¡Hasta fue hombre-record en la primera serie! No lo podía creer nadie, empezando por Marito.

Otra de las definiciones en el campeonato fue el tercer puesto. Hasta Comodoro, **Bianchi** llevaba una pequeña ventaja sobre **Monguzzi,** pero éste podía arrebatarle esa posición si se clasificaba en los primeros lugares.

El uruguayo largó con el embrague quemado y ni siquiera pudo dar una vuelta. Monguzzi se quedó en la segunda serie y de esa manera el tercer puesto en el campeonato quedó en manos del oriental. Digno broche para **Oreste Berta;** los dos autos de su equipo se clasificaron primero y tercero en el campeonato.

El Berta Tornado de **Jorge Omar del Río** sigue siendo uno de los más confiables de la categoría aunque ni remotamente el más veloz. En la primera serie el hombre de Café La Brasileña se fue de viaje en un viraje, torció un spoiler y rompió algunos plásticos más. En la segunda se le desprendió el tanque de nafta izquierdo que fue a parar contra un guard-rail pero que de ninguna manera impidió el arribo de Jorge Omar a un decoroso cuarto puesto.

LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE CADAD

El pasado jueves, en horas de la noche, la CADAD ofreció una informal reunión de cierre del año en la cual el ing. Ricotti anunció la posibilidad de un 1974 venturoso para el automovilismo nacional que recibiría el apoyo oficial necesario para su normal desenvolvimiento.

Se trató también el tema de la asamblea extraordinaria del 9 de enero que tenderá a solucionar una cantidad de problemas institucionales que afectan hoy en día a diversas categorías. El conjunto de los temas a tratar en la trascendental asamblea figuran ya en el borrador de CADAD y son los siguiente:

—Analizar las posibles reformas a los estatutos de CADAD.

—Analizar el R.D.A. (Reglamenot Deportivo Automovilístico).

—Analizar la propuesta de la Federación de Pilotos (FAPAC) sobre reformas al reglamento de M. A. Fórmula Uno (específicamente la eventual supresión de la inyección).

—Estudiar la solución al problema de la brida en M.A. Fórmula Dos de acuerdo a otra propuesta de FAPAC.

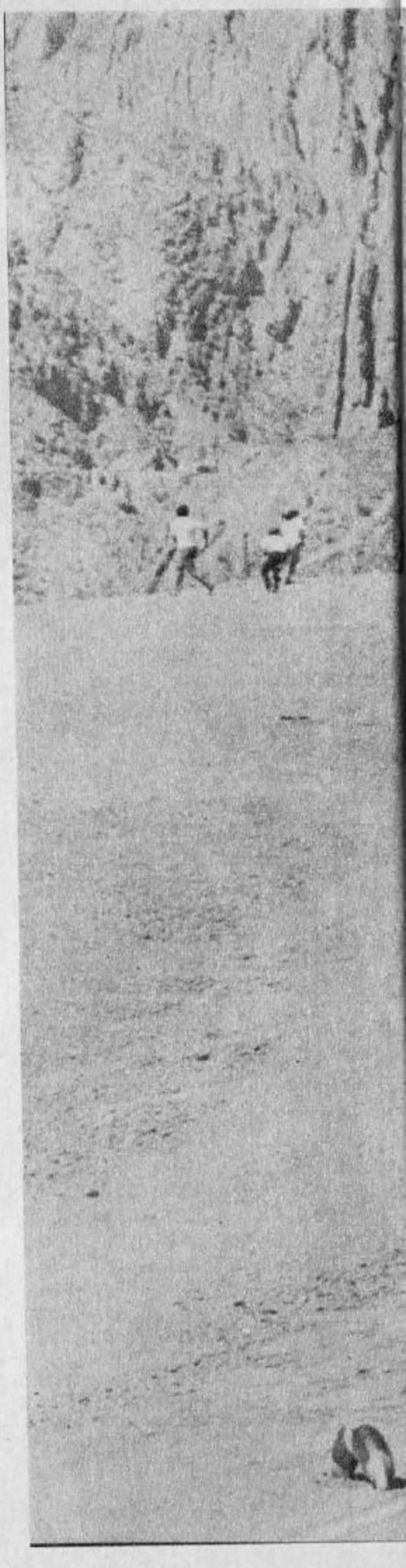
—Decidir si el TC corre o no en autódromos.

—Estudiar la aprobación al reglamento de Rally.

"LOS VALIENTES EN EL ZONDA"

BANQUINAS, DISCUSI

Con autos prácticamente iguales -Fiat IAVA 1300 cm³- la carrera no podía ser otra cosa que espectacular. Pero la última vuelta encontró a tres autos disputando denodadamente el primer puesto -Cano, Zunino y Cocho López- y se produjo la derivación inesperada. Llegó primero Cocho López, pero fue desclasificado por haber cortado camino sobre las banquinas, quedando como ganador, entonces, Pepe Cano secundado por Ricardo Zunino



Cocho López perseguido por Pepe Cano mientras por el fondo dos IAVA inician una danza. La carrera fue espectacular; lástima el final...

"La clasificación no va a determinar nada. La carrera es otra cosa. El pelotón hace aparecer nombres y desaparecer a otros" —fue lo que decían los conocedores y nosotros compartíamos cuando giraban el domingo a la mañana, pasadas las ocho y cuando El Zonda aún mostraba sombras largas y un aire fresco que daban ganas de aspirar.

En carrera las cosas cambiaron. Algunos se clasificaron muy atrás, pudieron mejorar sus autos —sobre todo en puesta a punto— porque las diferencias eran muy evidentes. Así llegaron a la final con un grupito de autos parejos y en condiciones de disputar a muerte el primer puesto.

Cocho López fue sin duda el hombre del día. Desde su mejor tiempo en la clasificación hasta sus dos triunfos en las dos primeras series lo erigieron en el candidato seguro para la final. Miguel Lascurain fue su escolta en ambas ocasiones. Mostró que su manejo es el adecuado para estos aparatos de tracción delantera que tienen sus vueltas y también muchas mañas. Estuvo a la cola de Cocho y allí se desenvolvió con bastante soltura. Zunino —quinto en la primera y cuarto en la segunda serie— había conseguido hacer mejorar la performance de su auto, y largó en segunda fila junto a Pepe Cano, que se había "guardado" para las quince vueltas finales.

La guerra se veía venir. No iban a dar tregua ni a entretregar un solo metro de ventaja. Una fallita significaría perder dos puestos y en el Zonda no hay muchos espacios para pasar con comodidad. El lugar clave se dio en la frenada de la horquilla y así fue. Cuando se disparó el primer cañonazo la guerra se puso en marcha; Zunino se coló entre López y Lascurain, hizo el rulo adelante y agarró la punta. Cuando dejaron atrás la horquilla, Cocho y Zunino pasaron en una misma línea, puerta a puerta. Una vuelta después los tres primeros puestos estaban definidos. López, Zunino y Lacurain comenzaron a buscarse mutuamente para tratar de irse pero ninguno lo consiguió.

Dos vueltas adelante Cocho, una Lascurain, tres Cocho, los tres muy juntos en la novena, otra para Lascurain seguido de Zunino y con Cocho López tercero, una después Cocho en punta y en el giro trece el sanjuanino Zunino en punta con Pepe Cano atrás y Cocho tercero.

Cascote Juárez, en muy buen trabajo, iba cuarto y Lascurain, con alguna fallita, quinto. Y después la última vuelta, la de la polémica. Pasan por la línea de sentencia y al entrar en la vuelta quince el orden es Zunino, Cano y López. Se perdieron en la víbora, los dejamos de ver, y al aparecer en la curva siguiente al puente, Cocho López iba primero mientras la gente se preguntaba cómo había hecho...

¿Maestría? ¿Calidad? ¿Manejo? ¿Inspiración? Interrogantes que quedaron flotando. Dudas indisolubles. Sólo el público que estuvo en la víbora pudo ver lo que pasó. Algún periodista que prefiere quedar en el anonimato y no opinar.

Algún dirigente que en ese momento prendió un cigarrillo y no vio nada. Nunca se sabrá. Lo cierto es que Cocho, el ganador, fue desclasificado, y Pepe Cano, con una garra impresionante segundo, y a la hora de la verdad —versión comisario deportivo— llegó al primer puesto. Atrás a la cola, pegado, Zunino. No hubo mejores ni peores entre los primeros, incluyendo a López

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por: CARLOS FIGUERAS — Fotos: ARMANDO RIVAS

...IONES Y... PEPE CANO





Pepe Cano, gran triunfador por encima de los incidentes reglamentarios, seguido a la cola por Miguel Lascurain que hizo muy buen trabajo.

"LOS VALIENTES EN EL ZONDA"

porque todos dieron de sí todo lo que tenían. Se brindaron. Hicieron todo lo que estuvo a su alcance.

Lo que pasó con Cocho López poco tiene que ver con su manejo. Si cortó o no por la banquina sólo él lo sabe, y nadie mejor que él. Pero su andar fue impecable.

Lascurain supo entregarse y hacer todo bien, pero le falta ser más zorro, pero eso se adquiere con los años y no lo enseña nadie. O por lo menos no conocemos la academia. Pepe Cano, el ganador legal, cumplió con lo que prometía. Conoce la tracción delantera y supo aprovechar esa ínfima diferencia. Manejó como hacía mucho no lo veíamos y tuvo un justo premio a lo que demostró en la pista.

Zunino, muy bien en todo lo que sea circular auto a auto, a cara de perro y cuidando la cuerda, frenó chupado, dobló al paragolpe de quien lo precediera y trepó en la clasificación hasta conseguir el segundo lugar.

Cascote Juárez también meritorio, empujando desde muy atrás y llegando al tercer lugar.

De los de afuera Santiago Bengolea —chileno— sobresalió sobre todo el resto de los sudamericanos, que mostraron una falta de adaptación total al auto y al circuito, y poco training. El chileno salvó los papeles con un manejo aguerrido que lo llevó a viajar entre los cinco primeros en la final. Zagalo Moreno, uruguayo, y a la larga el mejor clasificado de los extranjeros, bastante lento. Roberto Bittar, paraguayo, ídem. Reny Laguna, boliviano, el mejor después de Bengolea, pero lejos. Y Trimiño, de Colombia, sin mayores aspiraciones.

Los autos, IAVA 1300 TV, no parejos como se supuso, aunque al final la cosa se puso más homogénea.

Di Nezio, víctima de un choque con Bengolea, Márquez con un auto achanchado, Rizzutto masticando chicles para no adjetivar lo que le había tocado en el sorteo, y Daray con algunas inspiraciones momentáneas.

Muchos parabrisas rotos y una mañana divertida con un buen espectáculo aunque la gente no respondió como se esperaba. Creemos que menos que hace unos meses en la carrera de TN. La desclasificación de Cocho López es un hecho. Hoy por hoy el ganador legal, justo e indiscutible es Pepe Cano, que durante todo el año vino peleando contra la mala racha.

Que esta Carrera de los Valientes en el Zonda se repita. Pero lo bueno. Lo malo, si es que existió, dejémoslo de lado y tomemos medidas. Nosotros, lamentablemente, nada vimos, nada sabemos.

PATIO DE BOXES

Un IAVA 1100 había quedado depositado sobre el arco de cemento que hay en el Parque Mayo frente al Casino de San Juan. Mientras intentaban subirlo con un montacargas instalado en un camión y en medio de los gritos de Alejandro Parra, la gente que pasaba frente al Casino veía el movimiento del IAVA sobre el extraño aparato. Un vigilante con mucho sentido del humor trataba de hacer circular el tránsito por todos los medios para que no se produjera un embotellamiento. Cansado de no conseguirlo y cuando la avenida ya era un desastre gritó:

TN: EL DOMINGO SE DEFINE EL CAMPEONATO

Con las 20 Horas del Vicente López Automóvil Club a celebrarse el próximo fin de semana en el Autódromo Municipal, llegará a su fin el exitoso campeonato 1973 de Turismo Nacional. Como se sabe, en la clase grande (la "C", de 1300 a 2000 cm³) el campeonato aún no está definido y la lucha promete ser tremenda entre los tres pilotos de la comisión Fiat (Zunino, Di Nezio y Pascualini) frente al solitario Paco Mayorga que defiende el primer puesto en el Campeonato y deberá sobrellevar la lucha en inferioridad numérica de posibilidades con su 504 X. La última palabra aún no está dicha y las 20 Horas serán el broche de oro para un gran año de TN.

Dado el interés demostrado por la competencia, entre este miércoles, jueves y viernes, de 16 a 20 horas, se podrán adquirir las entradas correspondientes en los siguientes lugares: CADAD, Medrano 162, Cap.; ACA, sede central, Avda. del Libertador 1850, Cap.; ACA, sede Once; ACA, sede Avellaneda; Vicente López A. C., Lavalle 1444, Vicente López (aquí de 19 a 22 hs.). El precio es de $ 10 la popular, de $ 15 la oficial y curvón y de $ 30 la terraza de boxes. El sábado se venderán exclusivamente en el Autódromo a partir de las 9 horas.

LA DESCLASIFICACION DE COCHO LOPEZ

Finalizada la carrera y cuando "Cocho" López destapaba el botellón de champagne sobre el podio, el "Turco" Raies, tras la declaración de "Pepe" Cano lo increpó severamente. Más tarde, el informe de un comisario de pista hizo que el Comisario Deportivo, Sr. Lagos (presidente de la Regional Nº 8), declasificara a Osvaldo López por *"haber cortado camino en tres ocasiones"*. Una accidentalmente, al doblar en una misma línea con Ricardo Zunino, y otras dos en forma deliberada —según el informe— para adelantarse a Zunino y Cano que lo precedían. Eso fue lo que determinó que el CD lo desclasificara. Pero las declaraciones, como suele suceder, se encuentran. Chocan y no coinciden.

José Cano: "Me pasó por la banquina. Cortó por la tierra. No podía pasarnos como lo hizo. Así no se puede... Cortó camino en la víbora...".

Raies lo llevó aparte y "Pepe" Cano evidentemente alterado nervioso y con bronca se fue rumbo a las cabinas de trasmisión a seguir con el tema.

Cocho López: "Yo no lo pasé en la tercera curva de la víbora sino en el rulo una vez que se pasó por debajo del puente. Además si lo hubiese hecho por la banquina no hubiera ganado terreno ya que allí se entra a fondo y no hay mucha diferencia entre hacerlo por la pista y la banquina. Lo que sucedió es que Zunino y Cano se venían molestando y yo los pasé en la entrada al rulo".

Hasta aquí lo dicho por "Cocho" López en conversación telefónica dos horas después de finalizada la carrera cuando ya se lo había desclasificado.

Ricardo Zunino (que fue testigo): *"Yo me guío por la clasificación. Estoy conforme con el tercer puesto porque lo peleamos a muerte y no voy a hacer más declaraciones con respecto a lo que se comenta. Vine a correr, el resto no me preocupa; es tema del Comisario Deportivo. Lo único que puedo decir es que a mí López no me pasó por la pista".* Palabras del "Colorado" Zunino antes de determinarse la desclasificación de "Cocho" López. Una vez que se supo la versión oficial comentó: *"Suerte que yo no terminé segundo. Porque ganar en mis pagos por medio de una desclasificación..."* y no dijo nada más.

CORSA: No estuvo en el lugar del hecho, por consiguiente no puede aportar datos sobre lo sucedido.

La desclasificación corrió por cuenta del Comisario Deportivo quien se nutrió del informe del Comisario de Pista o sea el veedor en esa zona.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El único momento en que el tricampeón 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 28 idiomas a elección.



Ricardo Zunino en tres ruedas y sin parabrisas. Estuvo en la lucha hasta el final.

"¡¡Pero qué es lo que pasa!... ¿Nunca han visto un automóvil subido arriba de los árboles?"

Cascote Juárez una vez realizado el sorteo salió a recorrer la pista para disputar la primera serie y en la vuelta preliminar se dio cuenta que en el habitáculo había un olor muy especial. Al parar y ver que salía humo, los mecánicos de Fiat observaran que se le estaba quemando la instalación eléctrica. Inmediatamente se procedió a cambiarle el auto (originalmente el Nº 12, por el IAVA Nº 19). En la final, el sanjuanino supo hacer las cosas y ganó un excelente tercer puesto tras largar por las filas del fondo.

El sábado al mediodía hubo un almuerzo en CAVIC, la bóveda con mayor capacidad del mundo —según nos informaron—, donde el periodismo, organizadores, autoridades y dirigentes de Fiat fueron agasajados. Cabe consignar que CAVIC de San Juan fue la empresa de San Juan que más apoyo brindó a la prueba del domingo. Los esfuerzos se aunaron para lograr que el espectáculo que presenciamos el domingo fuera realmente una maravilla.

Miguel Lascurain: "Yo no me hago problemas. Con el segundo puesto de la primera serie ya estoy hecho, con entrar entre los cinco primeros tengo que estar conforme. Hace muy poco que corro y tengo mucho que aprender. No soñé con esta posibilidad..." Muy bien considerando su breve tránsito por el Turismo Nacional. En la final, faltando unas vueltas su auto comenzó a fallar arriba de las 7000 rpm. Igual, misión cumplida para un chico que sigue ascendiendo.

Muchos parabrisas rotos. Tantos que el stock calculado por Fiat se acabó y no quedó ninguno. La razón: banquinas de piedras y muchas otras sobre el pavimento. Habría que haber pensado en colocar parabrisas triplex ya que el gasto no era exorbitante y daba seguridad a los pilotos.

Tiempos de clasificación sobre un total de tres vueltas computadas con partida detenida. 1º Cocho López 5m05s8, 2º José Cano 5m06s8, 3º Miguel Lascurain 5m07s4, 4º Danilo Mora 5m08s2, 5º Angel Di Nezio, Santiago Bengolea y Rubén Daray 5m08s8, 8º Eduardo Márquez 5m09s6, 9º Héctor Gradassi 5m10s1, 10º Juan Carlos Rizzutto y Alberto Gammermann 5m12s8. 12º Ricardo Zunino y Cascote Juárez 5m14s4, 14º Reny Laguna 5m15s8, 15º Francisco Trimiño 5m17s8, 16º Roberto Bittar 5m18s1, 17º Sagalo Moreno 5m18s3. No se presentó Rafael Ortega, de Ecuador, debido a problemas de tiempo, ya que al no presentarse ni Cheché Carlomagno ni Cacho Fangio (con gripe ambos, según versiones), se lo invitó a último momento.

La noche del sábado hubo paella en la finca de Zunino y Martínez, en Ullún. Estuvo todo el mundo y nadie se fue con hambre. Una noche espléndida y un jardín que sirvió para albergar las mesas. El gobernador **Eloy Camus** ocupó la cabecera.

Información para la gente de TN. El próximo lunes 17 a las 20 horas habrá Asamblea en la Asociación Argentina de Volantes. No faltar. Se tratarán temas muy importantes para 1974.

"LOS VALIENTES EN EL ZONDA"

Asociación Sanjuanina de Volantes y Automoto Club Carlos Paz. Autódromo "El Zonda" de 3.230 mts. de longitud — 9-12-73.

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	3	Osvaldo López	16m37s	10
2º	14	Miguel Lascurain	16m37s5	10
3º	5	José Cano	16m38s	10
4º	10	Danilo Mora	16m40s7	10
5º	17	Ricardo Zunino	16m45s	10
6º	15	Angel Di Nezio	16m48s	10
7º	4	Rubén Daray	16m50s	10
8º	1	Santiago Bengolea	16m50s5	10
9º	18	Eduardo Márquez	16m55s	10
10º	7	Héctor Luis Gradassi	16m57s3	10
11º	19	Carlos Juárez	17m	10
12º	9	Alberto Gammermann	17m04s5	10

Promedio del ganador: 116,632 kms./h.
Record de vuelta: Rubén Daray en la 5ª vuelta en 1m36s5 a un promedio de 120,500 kms./h.

SEGUNDA SERIE

1º	3	Osvaldo López	16m37s1	10
2º	14	Miguel Lascurain	16m37s9	10
3º	5	José Cano	16m40s	10
4º	17	Ricardo Zunino	16m43s2	10
5º	18	Eduardo Márquez	16m44s	10
6º	7	Héctor Luis Gradassi	16m56s	10
7º	19	Carlos Juárez	16m56s5	10
8º	1	Santiago Bengolea	16m57s2	10
9º	9	Alberto Gammermann	16m58s	10
10º	4	Rubén Daray	17m01s	10
11º	16	Juan Carlos Rizzutto	17m04s2	10

Promedio del ganador: 116,632 kms./h.
Record de vuelta: Miguel Lascurain en la 10ª vuelta en 1m36s9 a un promedio de 120 kms./h.

FINAL

1º	5	José Cano	25m10s2	15
2º	17	Ricardo Zunino	25m11s	15
3º	19	Carlos Juárez	25m13s	15
4º	14	Miguel Lascurain	25m17s	15
5º	18	Eduardo Márquez	25m25s4	15
6º	9	Alberto Gammermann	25m44s	15
7º	16	Juan Carlos Rizzutto	25m46s	15
8º	6	Zagalo Moreno (Uruguay)	25m47s	15
9º	8	Reny Laguna (Bolivia)	25m57s	15
10º	11	Francisco Trimiño (Colombia)	26m01s4	15
11º	2	Roberto Bittar (Paraguay)	26m02s	15
12º	1	Santiago Bengolea (Chile)	.....	13
13º	10	Danilo Mora	.....	10
14º	4	Rubén Daray	.....	6
15º	7	Héctor Luis Gradassi	.....	6

Promedio del ganador: 115,588 kms./h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

ACTIVIDAD NACIONAL

20 HORAS DE TURISMO NACIONAL

En el circuito Nº 12 del Autódromo Municipal "17 de Octubre" se correrán el sábado y domingo próximos las "20 Horas de Turismo Nacional". Esta competencia, organizada por el Vicente López Automóvil Club, será la última del calendario de Turismo Nacional, para ambas clases, y si a esto le sumamos que los aspirantes al campeonato de la clase grande son cuatro: Mayorga, Di Nezio, 'ascualini y Zunino, tendremos como resultado una carrera excepcional y en la que todos saldrán en la primera vuelta como si fuera la última.

El máximo de coches que admite el circuito es de 66 máquinas y la largada será a las 19 horas del sábado.

TURISMO CARRETERA EN ZAPALA

El Zapala Auto Club hará correr el domingo próximo en el circuito semipermanente de Zapala la última competencia correspondiente al campeonato Argentino de Turismo Carretera 1973. Lógicamente la carrera contará con la presencia de los más destacados pilotos de la categoría, ya que aunque el campeonato tenga dueño (Nasif Estéfano) el subcampeón no está aún definido siendo candidatos: los "Hermanos Suárez" y Héctor Luis Gradassi.

"5ª EDICION RALLY 1.000 KMS. A.A.R. ENTRE RIOS TURISTICO"

Durante los próximos sábado y domingo se correrán las dos etapas que componen la 5ª Edición del Rally 1.000 kms. A.A.R. "Entre Ríos Turístico". El mismo contará con la organización de la Asociación Argentina de Rally, y CADAD fiscalizará la prueba dado su carácter de competencia puntable por campeonato nacional. La primera etapa se largará de Gualeguaychú y llegará hasta Concordia; la segunda partirá de Concordia hasta Paraná. Es de destacar que más del 30 % del recorrido será en zonas de velocidad libre. Esta competencia será la última del campeonato argentino de Rally.

TC DEL OESTE EN SAN ANDRES DE GILES

El domingo 16 de setiembre el Club de Volantes Mercedinos organiza un programa reservado para las cupés TC del Oeste. Será en San Andrés de Giles y el espectáculo comenzará a las 10 horas.

KARTING EN OLAVARRIA

En la pista del Club Atlético Estudiantes de Olavarría se llevará a cabo el sábado 15 de diciembre una jornada para Karting hasta 105 cm.³ preparación Libre.

BUGGIES Y FIAT SEMI EN BURZACO

Con la organización del Burzaco Race Park, se correrán el viernes 14 en horas de la noche competencias reservadas a Buggies categoría Libre y Fiat 600 Semipreparados, en el circuito que el club posee en Burzaco.

MOTOCICLISMO NOCTURNO EN GALVEZ (SANTA FE)

En Gálvez (provincia de Santa Fe) se correrá el próximo sábado 15 una carrera de motociclismo nocturna, reservada a las siguientes categorías: Sachs 100/2 promocional, 100 cms.³ Libre Preparación y 125 cms.³ Libre preparación.

8 HORAS NOCTURNAS DE REGULARIDAD EN TAPIALES

Con la organización de la Asociación Cooperadora de la Escuela Diferenciada Nº 506 de Tapiales, se disputarán durante la noche del sábado 15 y el domingo 16 las "8 Horas Nocturnas de Regularidad", en las que podrán participar pilotos de las siguientes categorías: 1ª y 2ª, velocímetro especial y 1ª, 2ª y 3ª, velocímetro original. Fiscalizará el Club Argentino de Regularidad y Rally y colaborarán el Club "El Fortín" de Tapiales y la Juventud Peronista de la misma localidad.

TIWLE



CONVERTIBLE
SOBRE BASE TORINO CUPE

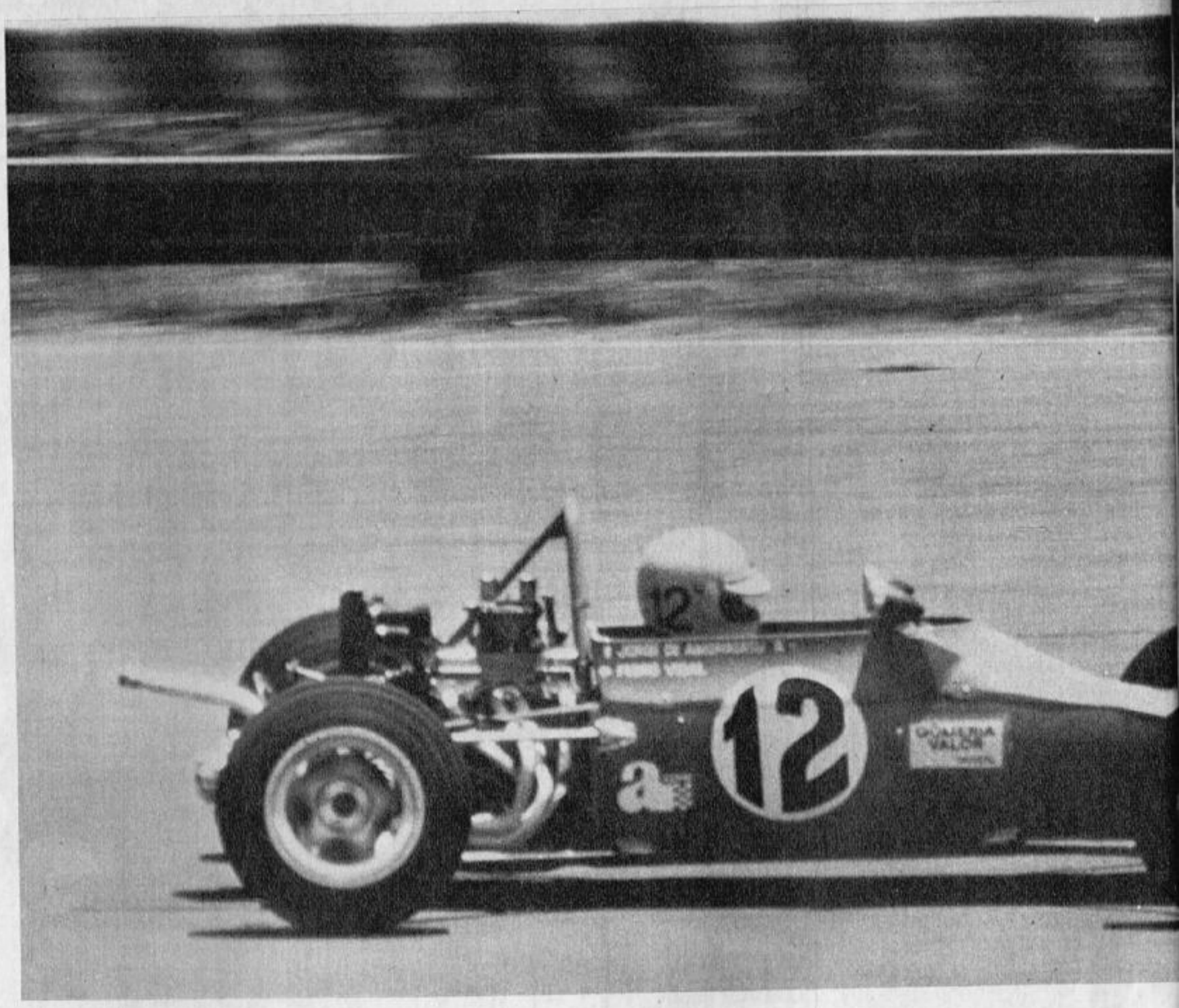
UNICO CONVERTIBLE REALIZADO EN EL PAIS. Capota hidráulica de accionamiento automático. Subchasis conformado por una estructura triangulada que asegura la rigidez del conjunto. **Garantía sobre el funcionamiento de la capota y la integridad de las piezas componentes del mecanismo de cierre.** Modificación realizable sobre unidades 0 Km. **o usados que no hayan sufrido deformaciones estructurales.** Planes de financiación. Tiempo necesario para realizar la modificación: **20 días.**
Transforme su cupé Torino en un auto nuevo, diferente y personal.

Consulte en:
WINOGRAD S.A. - JUAN B. JUSTO 4086, CAPITAL - Tel. 58-9675

F.4 EN 9 DE JULIO

DE AMORRORTU: FELIZ

Ya campeón, Jorge De Amorrortu ganó en 9 de Julio coronando su labor en el año deportivo y confirmando sín dudas su titulo. Excelente carrera, en que las series y la final se definieron por décimas y hasta por centésimas. Ganadores de las series: De Amorrortu y Laskac. Compartiendo el aplauso: Baratucci, Beamonte, Guerra y De Rossi



Jorge De Amorrortu, campeón desde hace dos semanas, ganando en 9 de Julio una serie y además su quinta carrera de 1973. Y con record de vuelta y todo...

La carrera de F-4 en 9 de Julio cerró un año más de actividad para la categoría. Quizás **el mejor año** de F-4, si consideramos no solamente el aspecto deportivo sino también las demás características que la conforman. Fórmula 4, finalmente, ha llegado a su objetivo fundamental: ser escuela de pilotos y ser a la vez categoría promocional. Así, todos los que fueron figuras este año —De Amorrortu, Guerra, Laskac, Baratucci— pasan a F-2, dejando vacantes los lugares para todos los que vienen empujando fuerte desde atrás. Además de proveer nuevas figuras a F-2 —nada menos que con los cuatro primeros del campeonato de F-4— amplía las perspectivas para los que quedan en la categoría. Los monstruos se van con sus mejores motores, mejores chasis, toda la experiencia acumulada que les permitió llegar adonde llegaron... y los lugares quedan libres, a disposición de quienes demuestren ser los mejores el año próximo.

Este 1973 dejó un saldo positivo en todo sentido. Mostró una categoría compacta, plagada de gestos solidarios; en F-4 nadie queda huérfano cuando necesita una mano. Porque si se trata de un problema mecánico, ahí están **Meriggi** o **Antelo** (por nombrar a los representantes de la mayoría); si se trata de gomas, ahí está la gente de **"Valor"**, de Tandil, ofreciendo soluciones; si se trata de chasis, **Famá** y **Crespi** están en el terreno para ayudar; si se trata de cajas, también están presentes **Pérez** y **Meriggi.** Los que no corren el domingo prestan sus piezas a los que corren, pero rompieron algo el sábado. Tales cualidades conforman un panorama muy especial, muy diferente a todo lo conocido y que resume en su esencia el auténtico espíritu de la fórmula. Con tales antecedentes, no cabe esperar más que un 1974, que será brillante si resulta igual a este 1973.

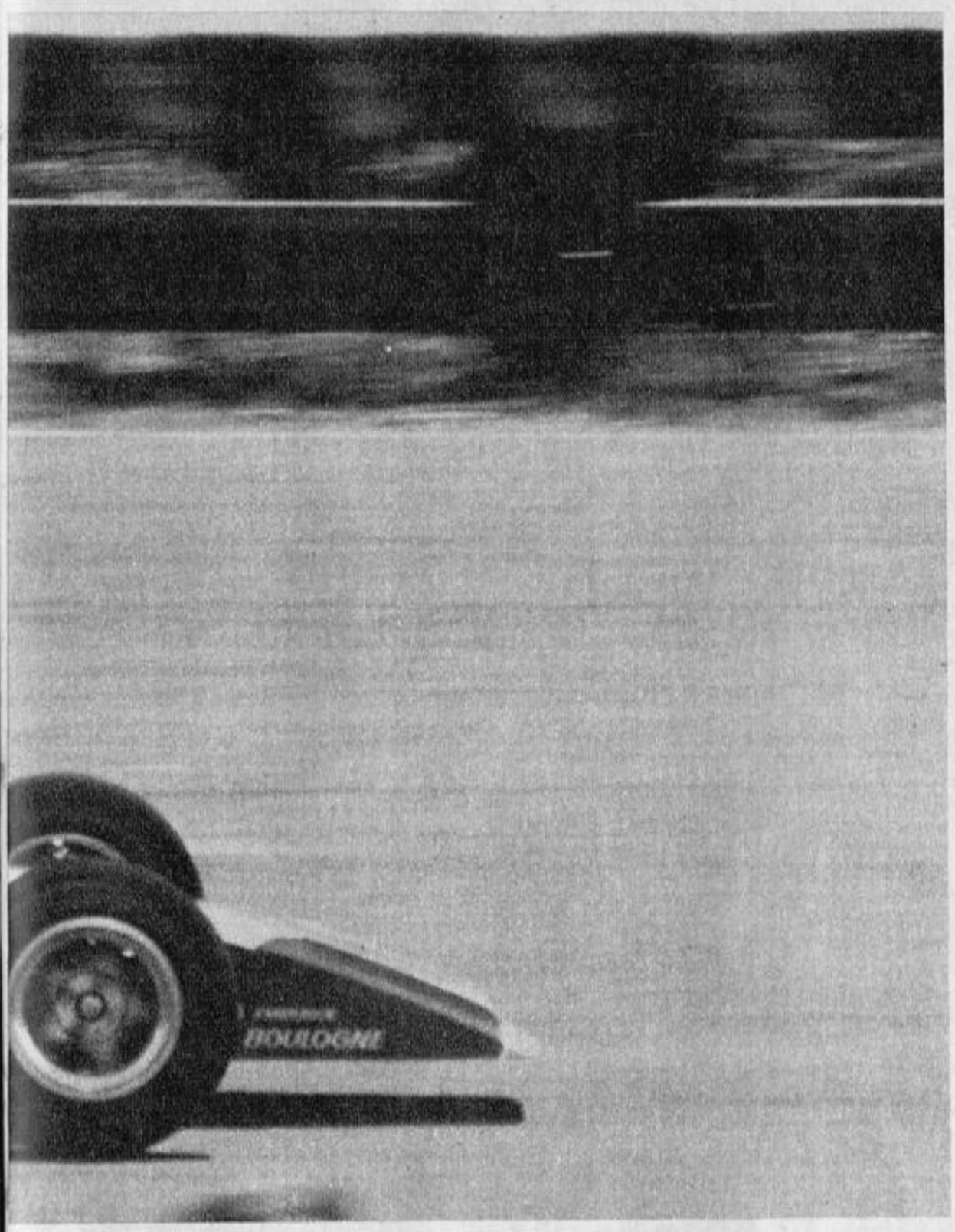
En cuanto a la carrera de 9 de Julio, aparecía como la última posibilidad de definir el tercer puesto del campeonato. Y fue para **Baratucci,** a quien nuevamente se le escapó una carrera por apenas centésimas. Beamonte y Laskac debieron resignar sus posibilidades y ahí quedó el tercer puesto en manos del tandilense. En cuanto a De Amorrortu, no se conformó con haberse consagrado campeón en la carrera de Tandil; fue a 9 de Julio a demostrar que los laureles están bien ganados. Fue a confimar un campeonato y sin lugar a dudas lo consiguió. Angelito Guerra —si no conforme, resignado con el subcampeonato— levantó también puntitos con su tercer puesto, en un día no del todo favorable. Y vayamos a las series para saber qué pasó.

La primera fue, más que una serie a diez vueltas, una pelea a diez rounds entre De Amorrortu, Guerra y Beamonte. Sin aflojarse ni un cachito así, los tres punteraron alternativamente, pegaditos entre sí y alejados de Segovia (cuarto) y de la lucha particular que sostenían Bouvier y Andreetta por el quinto puesto. La exhibición se centró en los tres punteros y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Textos y Fotos: CESAR M. SORKIN

AÑO VIEJO



fue finalmente De Amorrortu el que se llevó la serie, superando a Beamonte (segundo) y a Guerra (tercero). Como serie, espectacular. Diferencia entre De Amorrotu y Beamonte: dos décimas de segundo...

La segunda serie tuvo parecido trámite, aunque los fighters eran dos: Laskac y Signore. También estaba Baratucci, que largó y puso tremenda distancia, punteando casi cuatro vueltas hasta que la junta de tapa dijo "ay" y se quemó... A partir de allí, fue Signore el puntero, con Laskac pegadito a su cola y buscando el buraquito (para pasarlo, se entiende...). ¿Quién ganó la serie? Pues los seis años de experiencia de Laskac, que —faltando muy poquito para que la serie terminara— se mandó por afuera para buscar la cuerda enseguida y no soltarla más. Laskac sabía que en la recta no podía superar a Signore; entró entonces primero en la horquilla, de la que salieron tirando juntos para que luego de la bandera verde se determinara el triunfo de Laskac por **¡¡¡tres centésimas!!!** Tercero fue De Rossi y cuarto Alberto Famá.

Repechaje no hubo, ya que cuatro iban a correrlo y cuatro eran los que entraban en la final, así que fueron directamente a formar parte del programa sin vueltas previas. Y largada que hubo sido la final, fue De Amorrortu el que se alejó de Guerra, Beamonte y Signore, sus inmediatos seguidores. Baratucci, que largó casi desde el fondo, avanzando como el cometa Kohoutek, para emparejar la línea de De Amorror-

→

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



PEUGEOT
404 - 504
RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS
(Aleación especial Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre)
• Más Pique Sin Rateo
• MAS POTENCIA
EL JUEGO $49,50
Adquiéralos en:
AV. DEL TRABAJO 4873 - ALBERTI 1117
CENTENERA 3223 - AV. LA PLATA 1914

PRIMAVERA EN SU
COCHE CON
FUNDAS
TAPETE
En puro algodón tipo toalla bouclé, boutoné, zig-zag, brocal incaico y escocés.
También
TAPIZADOS ANATOMICOS
TECHOS VINILICOS
CUBRE COCHES
(telas exclusivas)
CINTURONES DE SEGURIDAD
VOLANTES DEPORTIVOS
APOYA CABEZA
Colocación al instante
PEUFUND S.A.C.I.F.
WARNES 1070
Tel. 55-5234 y 54-5144
ESTACIONAMIENTO PROPIO S/CARGO

sugerencias..
EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989

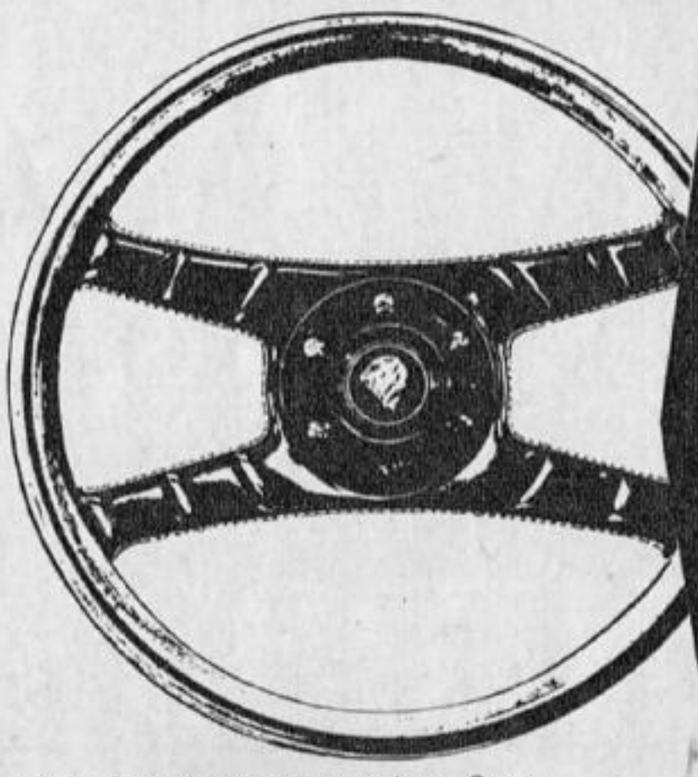
CREMALLERA DE
DIRECCION PARA
PEUGEOT 404 y 504



Patente en trámite
SISTEMA EXCLUSIVO DE
EMPUJADOR REGULABLE
MANUELA PEDRAZA 3492 - BS AIRES

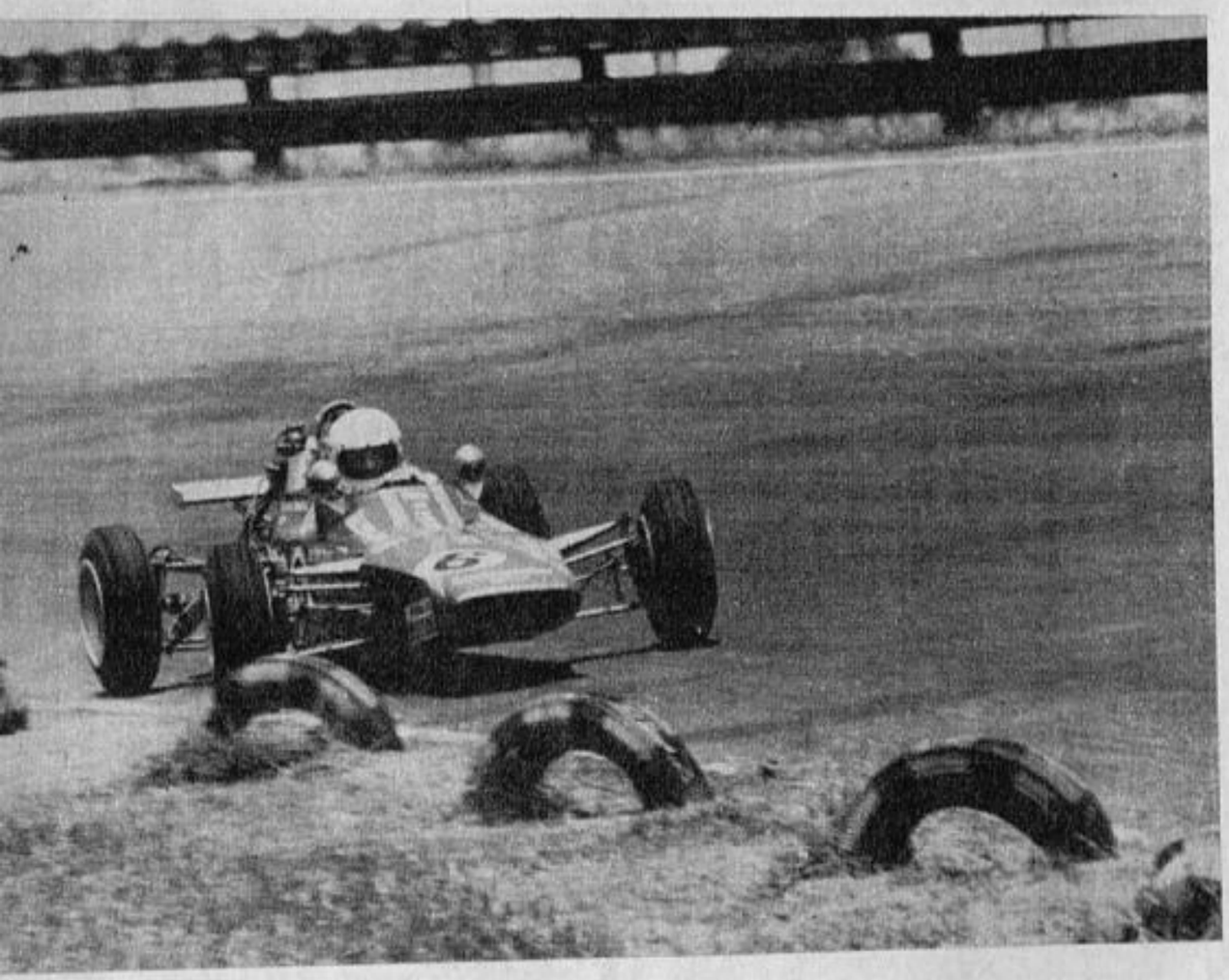
LAFAYETTE
S.A.C.I.F.
"su concesionaria"
PEUGEOT
Repuestos, accesorios
y partes de Carroceria
Legitima
EL MAS AMPLIO STOCK
403 - 404 - 404 RURAL
T4B - 504 - 404 DIESEL
504 SERIE X
Envios al interior y exterior
Despachamos en el dia
Solicite su pedido telefónicamente
Av. La Plata 1914, Capital
92 - 6673 / 8405 - 922 - 6377 - 921 - 5565

REPUESTOS PARA CITROEN
LINEA COMPLETA
FABRICACION • EXPORTACION
VENTAS POR
MAYOR Y MENOR
Metalúrgica
MIGUEL DEVOTO E HIJOS
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 781/93 • T. E. 88-6145/7224 • CAP.
SUCURSAL: CALLE 60 Nº 1830 • T. E. 59598 • LA PLATA
FABRICA: FLORENCIO VARELA 625/55 • T. E. 750-1754 • BARRIO PARQUE CASEROS



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

COLOCACION
EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES
DEPORTIVOS
40 modelos en cuero y madera
Fábrica:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808. CAPITAL
T.E. 50-7572 • 53-3157
Alt. Av. San Martin 7100
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA



Ricardo Baratucci, a quien se le vuelve a escapar por muy poquito una carrera. Segundo en la final y tercero en el campeonato.

tu en la mitad de la serie y superarlo inmediatamente. Por el tercer puesto pelearon De Rossi y Guerra, con Beamonte intercalado hasta que se quedó. A veces tercero De Rossi, a veces tercero Guerra... Finalmente, y también por un pelito, De Amorrortu superó a Baratucci casi sobre la llegada. ¿Quieren saber la diferencia entre ambos? **¡¡¡También 4 centésimas!!!**

Tercero fue Guerra, superando por una décima a De Rossi. Lo que demuestra que en F-4 los puestos no se discuten por décimas, se discuten por centésimas. ¡Que tal!

Corolario: **De Amorrortu,** campeón en apenas un año de actividad. El frío, el calculador, "la heladera" que ganó cinco carreras en el año y con el título en el bolsillo se fue a buscar el triunfo en 9 de Julio. **Guerra:** dos subcampeonatos... ¿sumarán un campeonato..? **Baratucci:** digno tercero, con dos carreras —las dos últimas— escapadas de sus manos por medio pelito. La categoría: quebrando sus propios records, llegando al auto número 180 en el ranking, conformando espectáculo en cualquier escenario, apropiado o no... En fin... qué le puedo decir... Siga usted...

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA CUATRO

POSICIONES FINALES

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Jorge De Amorrortu	133
2º	Angel Guerra	106
3º	Ricardo Baratucci	59
4º	Juan Pedro Laskac	48
5º	Agustín Beamonte	33
6º	Oscar Signore	16
7º	Cosme Gibson	12
8º	Jorge Baruscotti	11
9º	Raúl Marielli	10
9º	Luis Segovia	10
11º	Alberto Famá	9
12º	Plácido Balbuena	8
12º	Gonzalo De Quesada	8
12º	Jorge Lago	8
15º	Héctor De Rossi	6
15º	Eitel Mazzoni	6
17º	Benjamín Muñiz Barreto	4
17º	Roberto Monllor	4
17º	Héctor Rossler	4
20º	Alberto Almada	2
20º	Lucio Pisano	2
20º	Roman Pédez Guimil	2
20º	Guillermo Vinuesa	2
20º	Elías Garriz	2
20º	Jorge Sedano	2
20º	Modesto Satorra	2

EL ACCIDENTE DE EDUARDO URIEN

Al promediar la serie final, el auto de Eduardo Urien se despistó y pegó contra el extremo del guard-rail que circunda la segunda curva —"la Olla"— de 9 de Julio. Las causas del despiste no están claras: o se le salió una rueda, o salió demasiado fuerte de la curva. A pesar de la espectacularidad, Urien resultó con lesiones en la cara, cuando por el estado en que quedó el auto y el tiempo que hubo que trabajar con sierras (media hora) para sacar a Urien hacía suponer consecuencias peores.

Este accidente, cuyas causas no hacen al caso, dejó una enseñanza. Enseñanza que debe ser asimilada por quienes son testigos de un accidente de este tipo y —con la mayor solidaridad y a la vez **la mayor inexperiencia**— intentan ayudar. Las barretas aparecieron y los ocasionales auxilios las colocaban en los lugares más inadecuados, corriendo Urien el peligro de recibir lesiones que hasta entonces, y como efecto del accidente, no presentaba. Conviene entonces dejar en manos de quienes son idóneos tal tarea. Hasta para ayudar hay que saber lo que se hace. Con la buena voluntad solamente —y tres o cuatro barretas— no se arregla nada.

Urien fue llevado a la clínica Independencia, de 9 de Julio, donde recibió inmediata atención y donde le fueron suturadas las heridas de la cara. Quedó en observación, aunque no presentaba ninguna otra lesión mayor.

PREMIO SUPERMOVIL HIDROGENADO YPF

M.A. F.4 — AUTODROMO DE 9 DE JULIO (4.614,085 m.)
9/12/73

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	12	Jorge De Amorrortu	Tulia XII Renault	17m56s6	10
2º	18	Agustín Beamonte	Tulia XII Renault	17m56s8	10
3º	2	Angel Guerra	Tulia XII Renault	17m57s–	10
4º	65	Luis Segovia	Tulia XII Renault	18m11s4	10
5º	42	Eduardo Bouvier	Tulia XII Renault	18m22s9	10
6º	165	Norberto Andreetta	Tulia XI Renault	18m23s8	10
7º	40	Roberto Monllor	Tulia XI Renault	18m45s5	10
8º	79	Alfredo Castro	Tulia XII Renault	18m45s6	10

Promedio del ganador: 154,314 km./h.
Record de vuelta: Para Agustín Beamonte, en la 10ª vuelta; 1m45s9 a 156,878 km./h.

SEGUNDA SERIE

1º	90	Juan Laskac	Avante Renault	18m02s39	10
2º	37	Oscar Signore	Tulia X Renault	18m02s42	10
3º	101	Héctor De Rossi	Tulia XI Renault	18m03s7	10
4º	31	Alberto Famá	Avante Renault	18m17s4	10
5º	106	Rubén Rullo	Tulia XI Renault	18m35s2	10
6º	33	Jorge Baruscotti	Tulia XII Renault	18m48s8	10
7º	54	Francisco Arrechea	Tulia X Renault	18m52s4	10
8º	107	Eduardo Urien	Tulia XI Renault	19m03s	10

Promedio del ganador: 153,48 km./h.
Record de vuelta: Para Ricardo Baratucci en la 2ª vuelta; 1m45s5 a 157,473 km./h.

SERIE FINAL

1º	12	Jorge De Amorrortu	Tulia XII Renault	26m38s97	15
2º	6	Ricardo Baratucci	Tulia XI Renault	26m39s01	15
3º	2	Angel Guerra	Tulia XII Renault	26m53s9	15
4º	101	Héctor De Rossi	Tulia XI Renault	26m54s–	15
5º	33	Jorge Baruscotti	Tulia XII Renault	27m07s–	15
6º	42	Eduardo Bouvier	Tulia XII Renault	27m10s6	15
7º	37	Oscar Signore	Tulia X Renault	27m15s9	15
8º	157	Pipo Urruti	Gurí - BMW	27m23s5	15
9º	90	Juan Laskac	Avante Renault	27m24s1	15
10º	165	Norberto Andreetta	Tulia XI Renault	27m26s–	15
11º	106	Rubén Rullo	Tulia XI Renault	27m51s9	15
12º	40	Roberto Monllor	Tulia XI Renault	28m10s–	15

Promedio del ganador: 155,852 km./h.
Record de vuelta: Para Jorge De Amorrortu, en la 13ª; 1m45s1 a 158,072 km./h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

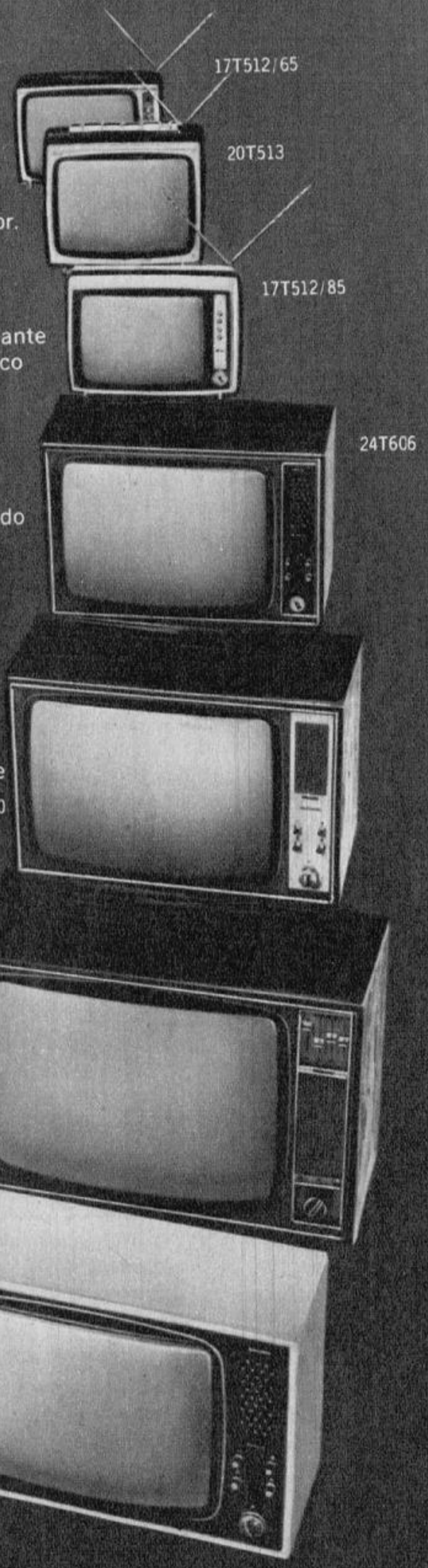
Precisión PHILIPS

Primero.
Portátil 17". Conexión para audífono o parlante exterior. Manija ocultable. AUTOMATICO.

Primero.
Portátil 20". Controles en la parte superior. Manija ocultable. AUTOMATICO.

Primero.
Portátil 17". Conexión para audífono o parlante exterior. Manija ocultable. Gabinete blanco de moderno diseño. AUTOMATICO.

Primero.
Televisor de mesa 24". Gabinete de acabado mate, que armoniza con la decoración moderna. AUTOMATICO.



Primero.
Televisor de mesa 24". Suntuoso gabinete lustrado. AUTOMATICO. 24T600

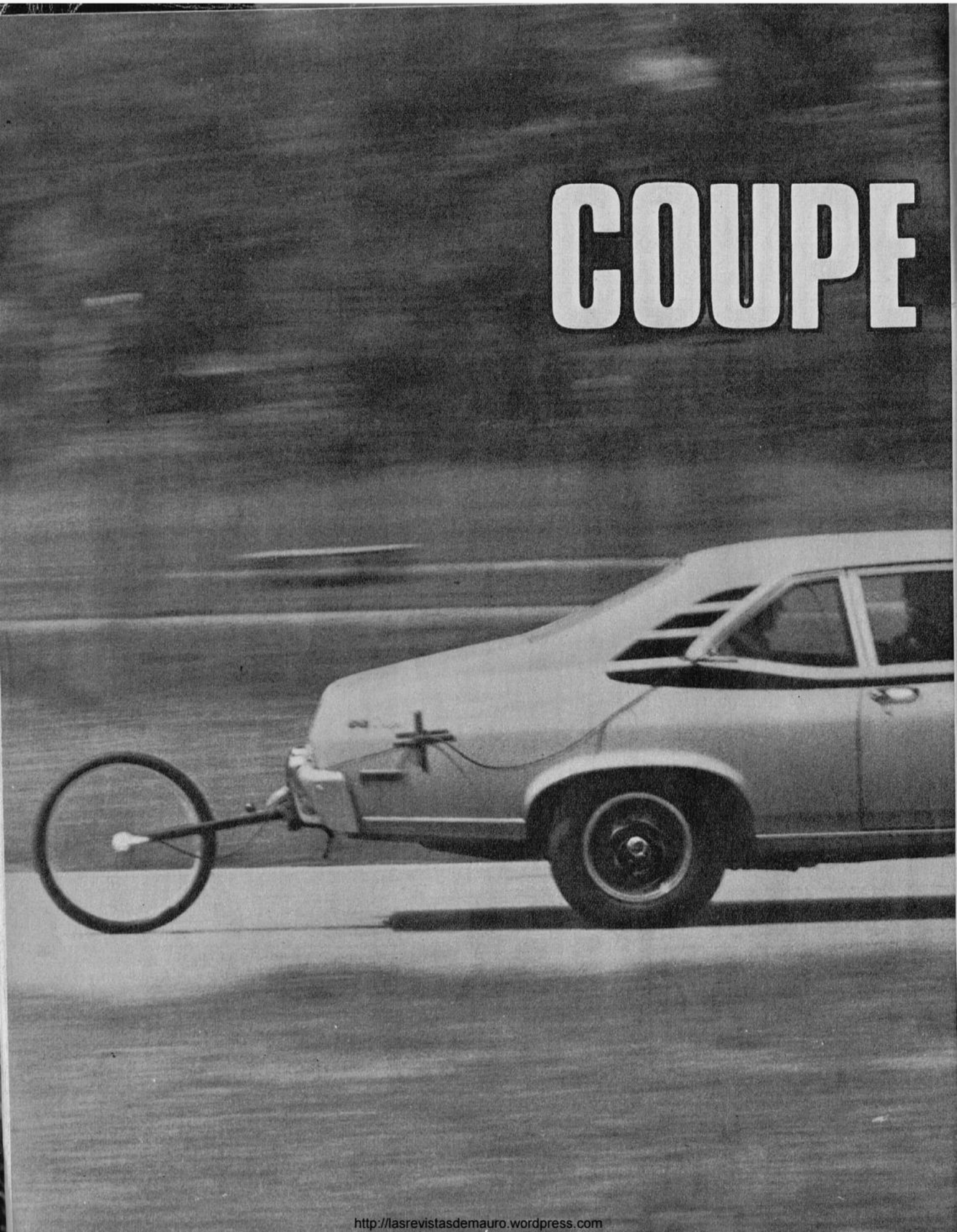
Primero.
Televisor de mesa 24". Exclusivos mandos deslizantes, que fijan contraste y brillo de imagen y también tono y volumen de sonido, independientemente del encendido. Conexión para grabador y audífono o parlante exterior. AUTOMATICO. 24T601

Primero.
Televisor de 20". Gabinete de moderno diseño, con una tersa terminación en blanco. Se integra magníficamente a los muebles modulares. AUTOMATICO. 20T605

Televisores Philips:
siempre en el primer puesto
Primeros en automatismo
de verdad.
Primeros en imagen
de punta a punta.
Primeros en nitidez de imagen
y fidelidad de sonido.
Primeros.
Por eso son la perfecta compra
del segundo televisor
de la casa.
Si ya tiene un Philips
usted lo sabe.
O el gran cambio
para reponer el antiguo.
Porque si no era Philips,
no era para siempre.
Televisores Philips:
los primeros.
Piénselo
al comprar el segundo.

Televisores Philips
Los Automáticos

Y también segundo.

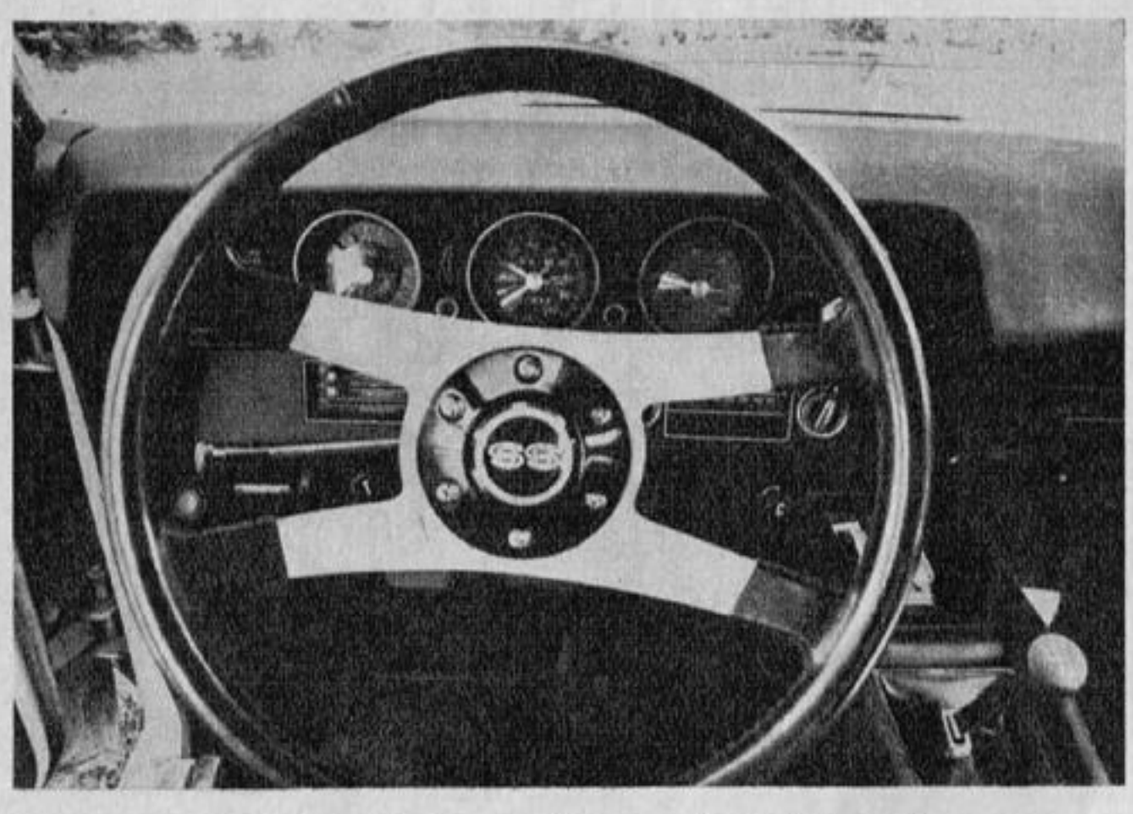


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

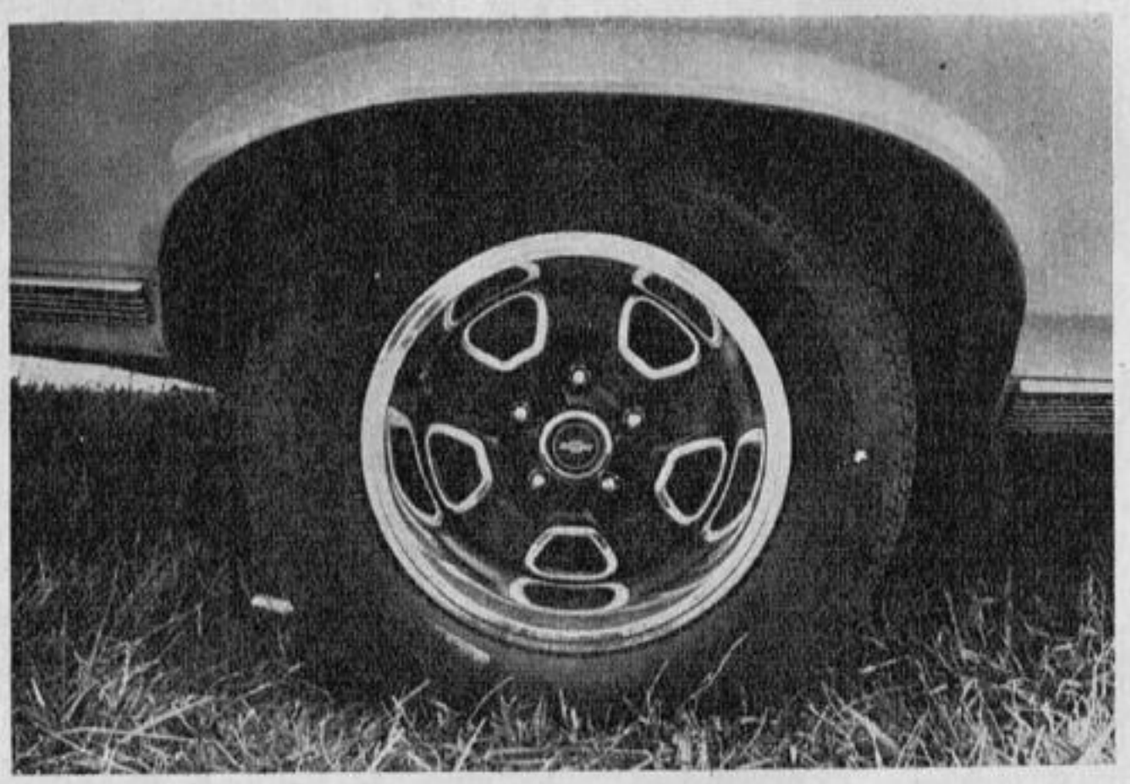
ROAD TEST

CHEVY SERIE 2

El último modelo de General Motors Argentina desciende directamente de la coupé SS y -por lógica- se denomina Serie 2. Se trata básicamente del mismo coche con algunas modificaciones, algunas de ellas vitales. Entre las primeras se destacan una combinación de colores de carrocería características y llantas de distinto diseño, y lo más importante reside en el reemplazo del carburador de una boca por un "Holley" de doble boca y un diferente múltiple de admisión. Las performances y comportamiento de la novedad vitaminizada fueron medidas a fondo por nuestro equipo de testers



El nuevo diseño de volante permite una fácil lectura de instrumentos. Pero el diseño de las esferas de éstos complica la visión.



Primer plano de las nuevas llantas de logrado y agradable diseño. Calidad de construcción.

Fácilmente identificable por sus rayas pintadas y sus múltiples estrías, un nuevo modelo de General Motors se puso a la venta hace poco tiempo. Se trata una vez más de una modificación sobre un coche de línea ya impuesto con producción normalizada y, también una vez más, está dirigido al sector comprador de los velocistas de entrecasa.

Descendiente directo de la anterior cupé Chevy "SS", el nuevo vástago fue bautizado "Serie 2" como lógica denominación genealógica. Ese nombre, identificatorio de la personalidad símil deportiva impuesta en estos tiempos, lo exhibe impreso sin recatos en algunos lugares estratégicos de su carrocería en importantes caracteres. Pero las raíces del renovado Chevy van más allá de los vínculos hereditarios directos. El rastreo de los antecedentes que determinaron su puesta en producción hay que enfocarlos en primer lugar hacia el Chevrón de Jorge López.

Un fuera de serie elaborado ingeniosamente por el inquieto concesionario de la marca quien se ocupó de desmantelar prolijamente los cascos de cupé Chevy SS para rediseñarles la trompa (algo de la cola), combinar de distinta forma colores vistosos en la carrocería y mejorar destacadamente la performance del motor, mediante el cambio de elementos mecánicos para hacerlos más eficientes. Esta experiencia particular (de respetable éxito comercial) fue un excelente globo sonda para la empresa de San Martín. Aunque en el caso del modelo "oficial" no hayan entrado las mismas so-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


COPO
SS
C566429

luciones técnicas en el presupuesto industrial de renovación.

Lo que indudablemente ha pesado en el proyecto previo es falta de unidades con características similares en la oferta local. Es decir, solamente Chrysler a través de su cupé GTX e IKA Renault con su Torino añoso le hacían "la contra" en el momento de irrumpir el Serie 2. Cada uno de ellos con sus contras. Que van desde el capricho del que elige hasta las razones promocionales que en el momento que se hacen subliminales guían al comprador en el sentido que quieran imponer (sean las razones reales o no). Así es de tener en cuenta el alejamiento de los Torino de las carreras que fue su gran argumento inicial y lo que sin lugar a dudas movió el sube y baja a favor de la cupé de Santa Isabel. Aplacado y sin renovarse, el "Toro", aunque usufructuando su moderno motor de árbol de levas a la cabeza, fue perdiendo terreno poco a poco.

Dodge puso en marcha la gran cupé (grande de tamaño). Y en la elección de ésta entran otros conceptos. Inclinaciones —simples inclinaciones— telúricas. Todas esas cosas como "Donde pisa este Ford ningún Chivo come el pasto . . .", en fin, un partidismo que aunque muchos no lo crean es decisivo en el momento de la compra del automóvil para traslado.

Hábilmente General Motors apuró la actualización de su cupé. Y ganó terreno. Puso en la calle un modelo absolutamente de línea con características de especial fuera de serie (en el concepto local). Es el primero en usar esas ropas como tarjeta de identificación entre los de gran cilindrada. Sus rayas y estrías llamativas y sus colores brillantes y sus carteles son hábiles anuncios que motivan a pensar en prestaciones también especiales y fuera de lo común. Si eso es cierto o falso es lo que buscamos en este road-test.

LO DEPORTIVO COMO STATUS

Decíamos cuando la cupé SS que tal tipo de carrocerías está arraigado en las preferencias de nuestros coterráneos. Y en este caso especial (el del SS) es un modelo logrado porque llena los requerimientos de quien lo elija como medio de transporte.

A la luz del tiempo, aquel juicio quedó corto. Porque el producto fue mejorado. Aquel análisis tuvo valor en su momento, pero ahora con la Serie 2 en la calle y con mayores recursos resulta que nos quedamos cortos porque nos faltó medir lo que a aquélla le faltaba: la supuesta facha deportiva (reflejo de una verdad o no). El toque necesario para llenar mucho más ampliamente las ansiedades de aquellos que prefieran algo como la cupé SS pero que por sus ornamentos y esa vieja búsqueda por lo diferente, especial, exclusivo o prolongación de su personalidad, invertirán en el dos puertas de última serie.

Aditivos cromáticos que obligan a replantear si ahora el aspecto más logrado de la cupé es el equilibrio estético. Se conservan las formas originales (mejoradas por un despeje distinto del suelo) que superaron —a nuestro gusto— el dibujo del primogénito cuatro puertas.

La disminución de altura, la pronunciada caída hacia la cola y la menor altura total de la carrocería se esfuman por el grueso filete que la recorre para trepar hacia el techo detrás de la ventanilla posterior en forma de estrías.

Las llantas de agradable diseño dan el toque de acabado en la parte inferior.

De todo esto concluimos en que la búsqueda de la personalidad deportiva también se la ha tratado de exteriorizar. Esta es una buena prueba. La suave agresividad que tenía la primitiva cupé se enfatiza a través de la combinación cromática.

MOTOR PLUS POLENTA

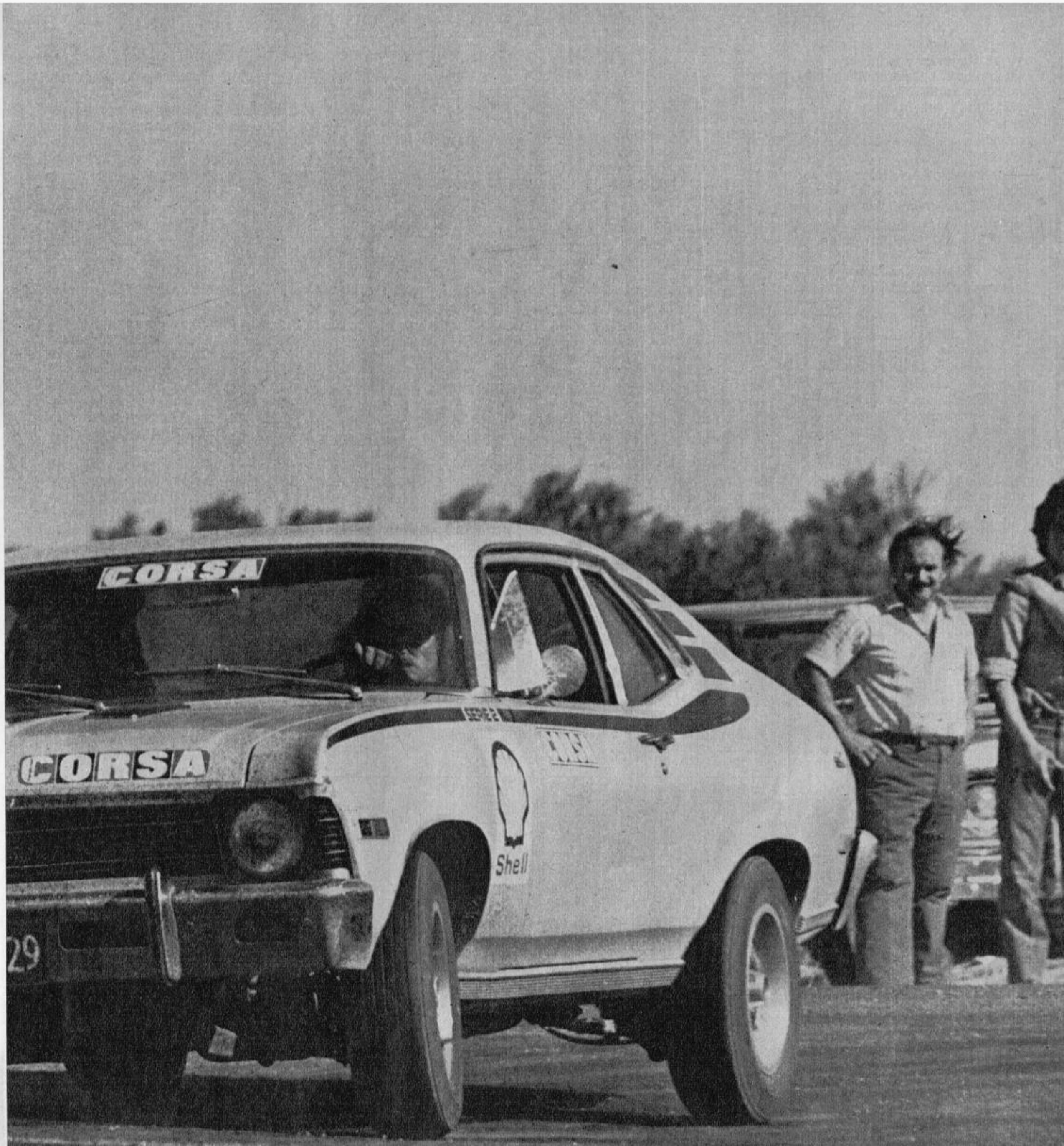
El mismo motor de 4.097 cm^3 (250 pulgadas cúbicas) y siete bancadas fue mejorado como para merecer el título de fábrica de motor "alta performance". El gran cambio se mueve en torno al reemplazo del carburador original (en el Súper Sport), un Bendix tipo Zenith de una sola boca y tiro descendente, por un Holley de doble boca (a los efectos de llenado más efectivo son tanto o más eficientes que dos carburadores) también de tiro descendente.

Para la aplicación del doble boca se debió modificar el múltiple de admisión, es decir, hubo que cambiarlo por otro de diseño diferente. El múltiple que utilizan los Serie 2 es el que provee Penín (el de la "papa") y que antes de la aparición de esta nueva cupé ya muchos dueños de SS e incluso los Chevron de Jorge Jorge

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


CORSA
CORSA
Shell
29

López, los traían incluidos entre las mejoras y por ende es significativa la similitud entre las cifras obtenidas con una y otra cupé (ver gráficos de la Serie 2 y del Chevrón aparecidos en el número 335 de CORSA).

Los cambios se prolongan al árbol de levas al que se lo modificó levemente, sin que el diferente cruce sea una característica sustancial del reciente modelo.

Pero sumando todas estas diferencias aplicadas al 250 se consiguieron 170 HP reales a 4.400 r.p.m. y un par motor de 33,3 Kgm. Estas cifras grafican la excelente aceleración del auto tirando cambios y en directa, así como la elevada velocidad máxima: 180,017 km/hora, utilizando la misma relación final del Súper Sport y el mismo diámetro de ruedas.

En todo lo demás el motor mantiene las características fundamentales y clásicas del "varillero" 250 seis cilindros siete bancadas de GM.

DEL INTERIOR

Una cupé (dos puertas) que se precie de confortable debe tener puertas tan grandes como las de la Chevy. Sin embargo por la baja altura total de la carrocería se confabula el techo, con la criticable reclinación hacia adelante de las butacas delanteras —como en todo auto de este tipo— con las piernas y el cuerpo todo del cristiano que quiera subir para obligarlo a realizar algunas contorsiones. Los medianamente altos (pasó en nuestro equipo) aun habituados a subir y bajar del coche en cuestión, sufrimos más de un chichón al estrellar el cráneo contra el techo en el momento de penetrar a la cupé en la parte trasera.

El confort de marcha se hace dudoso por el diseño del asiento trasero (para los circunstanciales viandantes...) por un lado y, como remarcamos en el caso del SS, en un auto de estas características y este precio sigue siendo —con más razón ahora— inadmisible que las butacas tengan una posición fija de respaldo.

Esto se agrava para el conductor por el pequeño diámetro del volante (obliga a hacer más esfuerzo para girarlo) y la posición en que se encuentra.

Hablando de la pedalera. El accionamiento del embrague resultó duro y la forma del pedal de acelerador realmente incómoda. Tiene un movimiento pivotante sobre un eje que al cabo de unos minutos al volante fatigan el movimiento del pie derecho. Para colmo su posición muy baja respecto al freno hace que a veces el pie se trabe. Las incomodidades en la conducción culminan con las fallas de visibilidad que presenta el diseño del coche. Hacia adelante tiene grandes sectores "ciegos" provocados por el parante y el ventilete.

En cambio la palanca de cambios tiene un largo acomodado para cualquier tamaño de chofer. Sus movimientos son precisos y ajustados, transmitiendo el mando a una caja suave.

El nuevo diseño del volante, por otra parte, es positivo en cuanto facilita en gran medida la lectura de los instrumentos de tablero. Estos se encierran en tres esferas de pequeño diámetro y pequeñísimos números. Por esa razón la lectura es algo difícil. En el centro el velocímetro con una remarcable exactitud. Es casi absolutamente preciso a cualquier velocidad. A la derecha la segunda esfera aloja un tacómetro también casi imposible de leer de un golpe de vista (y menos aún de noche a pesar de la gran luminosidad que le da a los instrumentos su luz propia). A la izquierda la tercera y última esfera encierra el nivel de combustible en el tanque, la temperatura de agua y —lo que es importante— la presión de aceite indicada con números (marcan kg/cm²). La lectura se hace crítica a veces por la forma de los plásticos transparente que los protegen. Tienen forma cónica y distor-

→

LA SERIE 2 EN RUTA

Apenas me senté en la Chevy Serie 2, automáticamente, busqué la palanca lateral para graduar la inclinación del respaldo. No la encontré porque no existía. Los asientos de la Serie 2 sólo se regulan de abajo para alejarlos o acercarlos al volante. El respaldo es rígido, cosa que no llego a entender muy bien en un auto deportivo de alto costo, así como los cinturones de seguridad "de cintura" en lugar de ser combinados.

Una vez acomodado y con la gran puerta de acceso cerrada, uno se encuentra con un volante muy pequeño y una columna de dirección extremadamente larga que aleja el tablero en forma considerable del "volantito" de comando y lo acerca al conductor.

Con la Serie 2 hice un viaje de 2.500 kilómetros por caminos de asfalto, salvo unos 20 kilómetros de ripio. Continuando con el tema, la S-2 tiene potencia suficiente como para transitar a velocidades superiores a los 160 km/h. en un régimen de vueltas lógico y sin vibraciones. Claro que no es fácil llevarla. O es la suspensión que conspira contra la tenida direccional de la nueva cupé de GM, o por el tipo de neumáticos en nuestra unidad. Cuando el pavimento se pone rugoso la cosa se pone peor. Finalmente logré un término medio decoroso poniéndole 34 libras de presión a las cuatro gomas.

La caja de velocidades, aunque algo dura en su accionar, es precisa y segura. No hay problemas. Nadie podrá "pifiar" un cambio o poner cuarta en lugar de segunda. Frena bien y el servo ayuda a que la operación exija poco trabajo. El frenado es suave y efectivo en distancias cortas teniendo en cuenta el peso y otros factores. Dobla con tendencia a sacar la trompa (eso que también se llama subvirar) pero cuando se la "llama" por medio de bruscos golpes de volante, responde y se estabiliza. Es franca, se deja manejar y no tiene vicios aparentes.

Con lluvia la tenida desmejora bastante, pero hasta los 120 km/h. no existen mayores inconvenientes.

En la ciudad la dirección se pone muy dura (por el volante demasiado pequeño) y estacionar es trabajoso. Un auto potente, de buena aceleración, con excelente velocidad máxima, frenos adecuados y luces de primera.

Del otro lado de la balanza: una posición de manejo cansadora e incómoda, volante muy pequeño, motor ruidoso a altas velocidades.

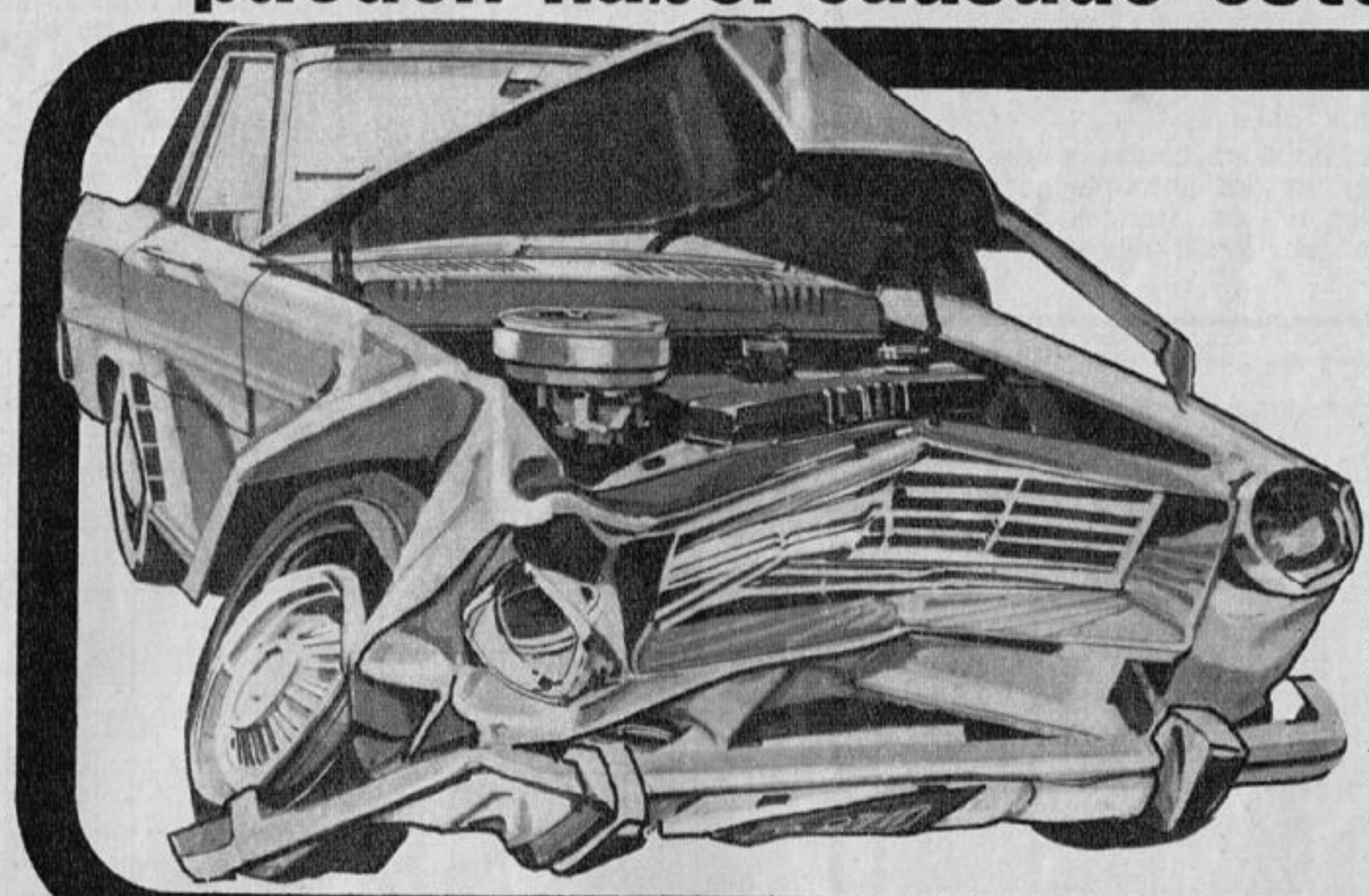
C. F. F.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CVG

Malos amortiguadores pueden haber causado esto!



Tenga en cuenta que el accidente está en la fracción de segundo en que la rueda salta y despega el coche del pavimento. Buenos Amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad en curvas, frenadas y maniobras. Los Amortiguadores Monroe se ajustan automáticamente a cualquier condición del camino.

Evítelo... ¡Exija AMORTIGUADORES MONROE, autorregulables automáticamente a cualquier condición de camino y velocidad!

Vacaciones

Ud. tiene el deber de velar por su vida y la de los suyos...
Haga revisar gratuitamente sus amortiguadores. Utilice este cupón.

MONROE®

REVISE **GRATIS** SUS AMORTIGUADORES

A la sola presentación de este cupon, sin compromiso alguno, en las direcciones que figuran a continuación, Usted podrá revisar gratuitamente sus amortiguadores.



Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 Km. Cámbielos!...
o saque un seguro de vida!...

AMORTIGUADORES MONROE® *Aseguran su seguridad*

AMORTIGUADORES MONROE® *Aseguran su seguridad*

CASA JONTE - ALV. JONTE 5296 - CAP. FED.	REPUESTOS LUIS - BALCARCE 217 - SAN MARTIN
ZILBER E HIJOS - SALGUERO 669 - CAP. FED.	REPUESTOS LITO - AV. MITRE 98 - SAN MIGUEL
ZILBER E HIJOS - CORDOBA 5213 - CAP. FED.	REPUESTOS CONDE - CAZON 624 - TIGRE
REPUESTOS MA-BE - RIVADAVIA 15450 - HAEDO	PABLO PATTETA E HIJOS - H. YRIGOYEN 11061
CIRO ZELLA - DR. ARRIETA 417 - V. LUZURIAGA	TEMPERLEY
ALDO ARLANDI - JUAN DE GARAY 2346 - CAP. FED.	CASA FRAGO - RIVADAVIA 12094 - CIUDADELA
CASA OMAR S.A. - ALV. JONTE 2941 - CAP. FED.	CASA SAENZ - AV. SAENZ 410 - CAP. FED.
CASA OSCAR - MARCONI 578 - EL PALOMAR	PAMPA BERNAL - AV. DARDO ROCHA 1243 - BERNAL
D.I.S.A.R. - AV. ROLON 2525 - BOULOGNE	L. N. PULIDO - CALLE 51 Nº 827 - LA PLATA
REPUESTOS LAS HERAS - LAS HERAS 30 - BERNAL	DISTRIBUIDORA GRAL. BELGRANO
REPUESTOS OSCAR - CABILDO 98 - AVELLANEDA	CNO. GRAL. BELGRANO 430 - TOLOSA
ITAL FIAT - AV. MITRE 2133 - MUNRO	HORACIO BIGOGLIO - CALLE 44 Y 23 - LA PLATA
CIRCUITO 13 - AV. FLEMING 1850 - MARTINEZ	BONA & CIA. S.R.L. - B. DE IRIGOYEN 1428 - CAP. FED.
ALDO MESAGLIO - 12 DE OCTUBRE 575 - QUILMES	REPUESTOS SAMA - BME. MITRE 155 - MORENO

ROAD TEST CHEVY SS COUPE SERIE 2

sionan —fundamentalmente por los reflejos— lo que indican las agujas.

La parte de controles y accesorios se completa con el cómodo y eficaz sistema de freno de estacionamiento por pedal, un buen equipo de calefacción y la radio de buen sonido en todo el interior.

A la guantera la ayuda como receptáculo de todas las cosas sueltas de siempre una consola relativamente amplia con una cajuela con tapa y una bandejita por delante.

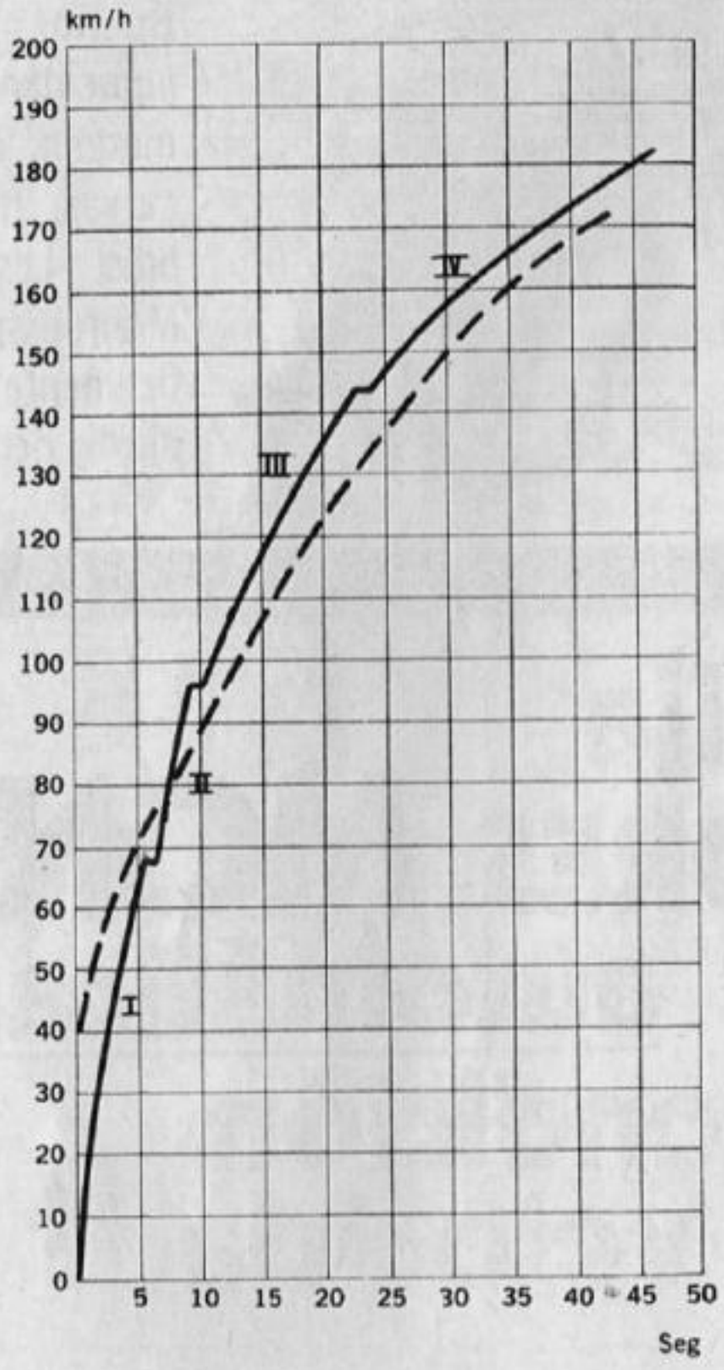
La reacción es buena sobre todo por las dos entradas gobernables en los laterales del torpedo debajo del tablero.

ACELERACION

El mejor llenado del motor, a través del carburador de doble boca y el nuevo múltiple, introdujo variantes en el gráfico con respecto al modelo anterior.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-40	2,6
0-60	4,7
0-80	7,9
0-100	11,1
0-120	15,8
0-140	23
0-160	33

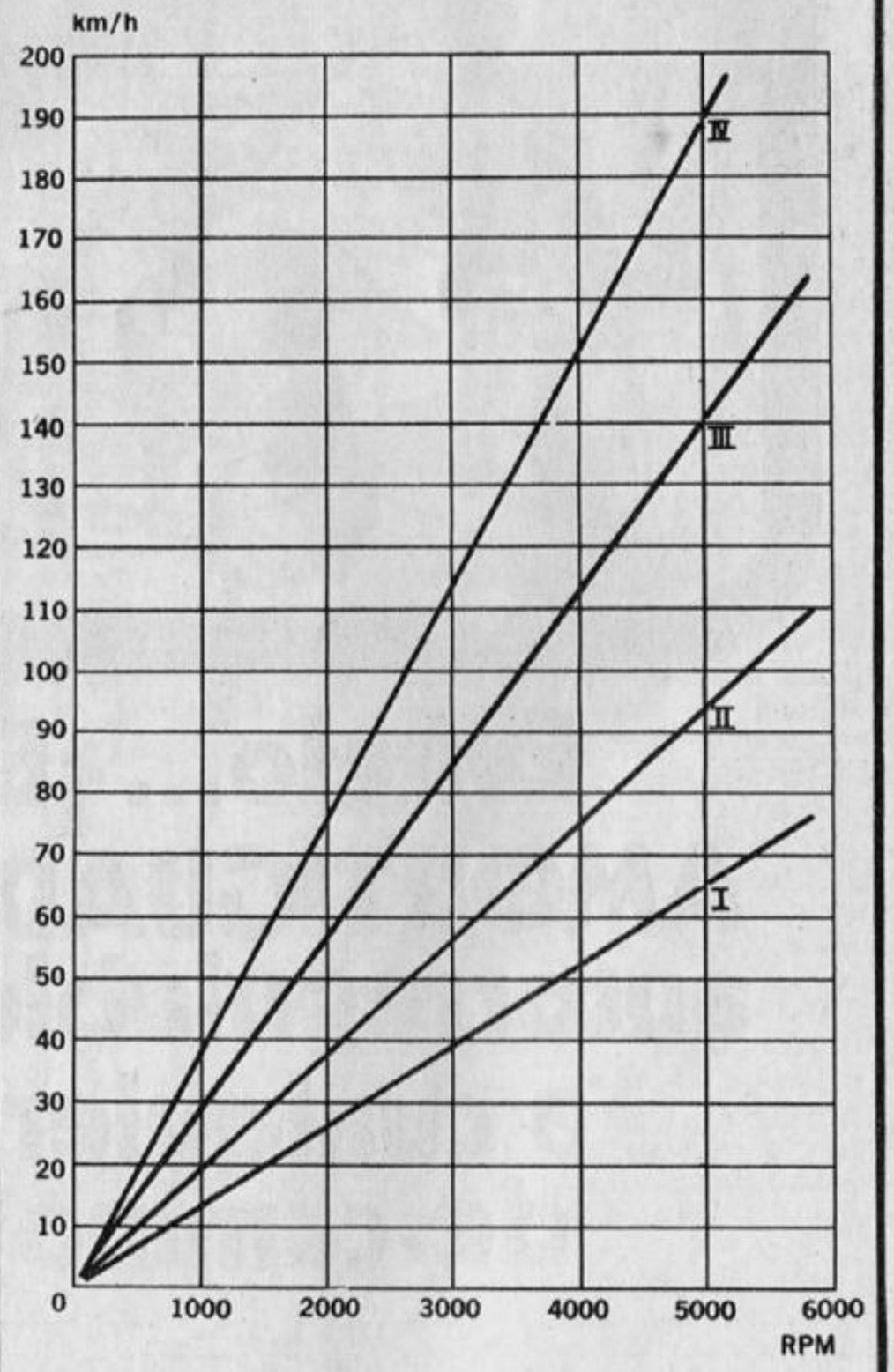
Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	4,2
40 — 80	8,4
40 — 100	13,4
40 — 120	18,4
40 — 140	25,2
40 — 160	34

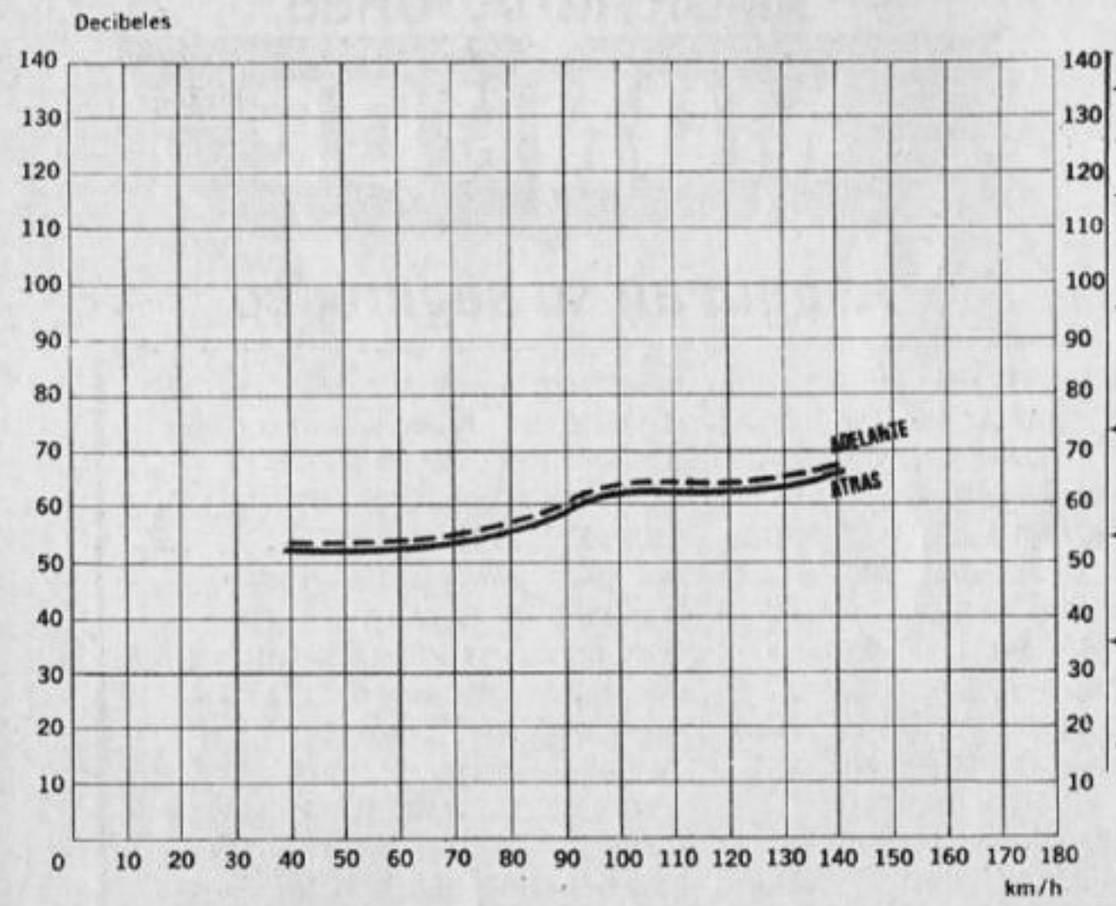


RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	13,32
1000	II	18,81
1000	III	28,12
1000	IV	37,98

CAJA DE VELOCIDADES

Tiene la misma caja de velocidades que la versión SS-4 puertas y que el Chevron que ya testeamos.





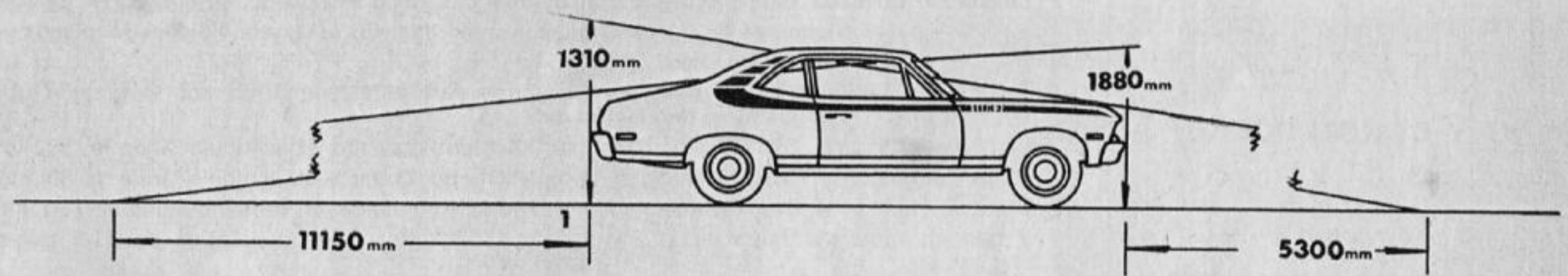
- Martillo neumático (134)
- Subterráneo pasando por una estación (113)
- Ruido en una ciudad con tránsito intenso (98)
- Ruido en una fábrica promedio (73)
- Ruido en una oficina (52)
- Ruido promedio en una casa habitación (32)
- Nivel mínimo promedio de percepción auditiva. (13)

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
40	52	51
60	52	51
80	55	54
100	62	60
120	62	61
140	66	65

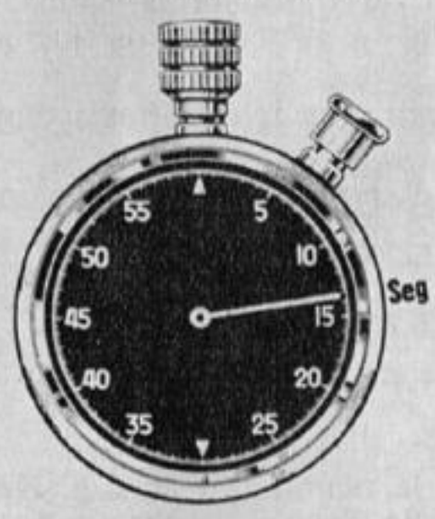
MEDIDA DE SONIDOS EN EL INTERIOR

Aun a altas velocidades el interior es silencioso.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ACELERACION Y DESACELERACION



0 - 100 - 0 Kph.

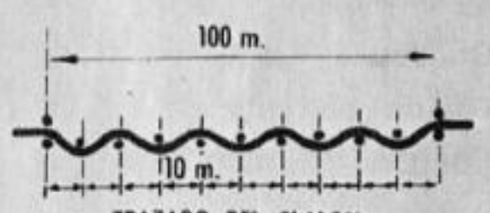


DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.

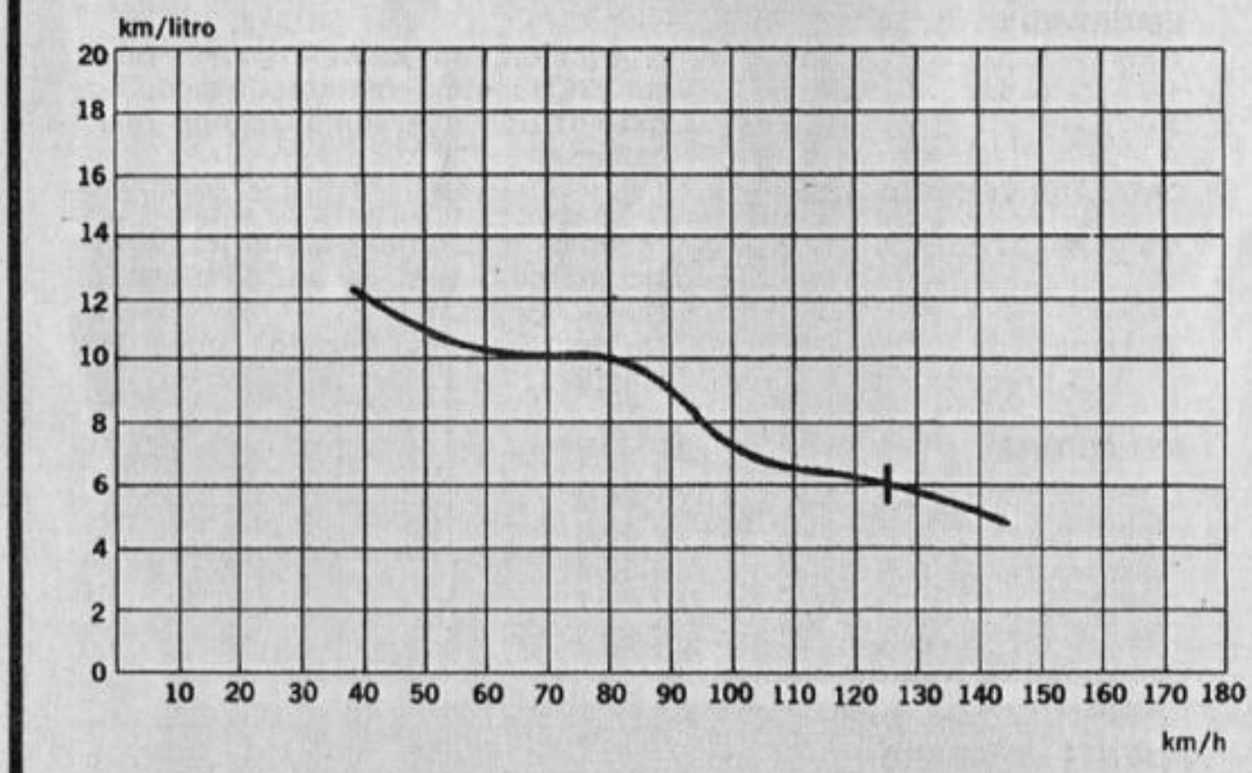
40 Km./h. a 0	5,5 m	6	D. T. 11.50
60 Km./h. a 0	8 m	12.30	D. T. = 20.30
80 Km./h. a 0	11 m	22	D. T. = 33
100 Km./h. a 0	14 m	36	D. T. = 50.20
120 Km./h. a 0	16.5 m	62	D. T. = 78.50
140 Km/h a 0	19m	91.10	D.T. = 110.10



TRAZADO DEL SLALOM
16.5 Seg.
Prom. 21.6 Km/h

SLALOM

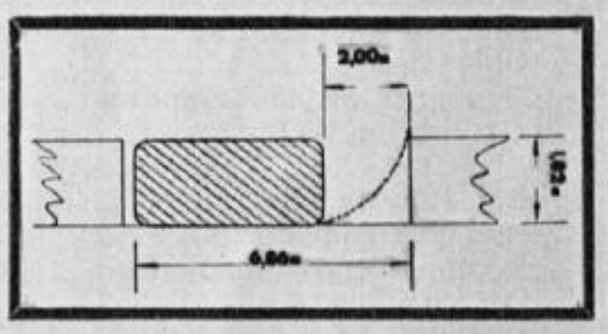
El tamaño del auto (grande) determina el tiempo relativamente lento en que recorrimos el trazado. Además la maniobra es fatigosa.



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	12
60	10,2
80	10,6
100	7,2
120	6,4
140	5

CONSUMO

Las modificaciones en el 250 7B no inciden mayormente en el aumento de consumo. Las cifras se mantienen similares a los Chevy anteriores. En ciudad dio 6 kms. por litro.



SALIDA DE ESTACIONAMIENTO

DIAMETRO DE GIRO



BOLETIN DE CALIFICACIONES

DISEÑO Y CONSTRUCCION

Estética	7
Motor	8
Embrague	7
Caja de cambios	7,80
Dirección	8
Frenos	7
Transmisión final	7,50
Suspensión	7
Terminación	7
Habitáculo	7
Capacidad de baúl	8,80
Estanqueidad	7
Visibilidad	6,50
Instrumentación	8
Accesorios	7
Controles	7,50
Posición de manejo	7
Luces	7

FUNCIONAMIENTO

Velocidad máxima	8
Aceleración	7,50
Consumo	7
Tenida en ruta	7,50
Confort de marcha	7
Motor	8
Embrague	8
Caja de cambios	8
Frenos	7
Suspensión	7
Maniobrabilidad	6,50

LOS NEUMATICOS

La unidad testeada estaba provista con neumáticos Good Year G-800 Rib 185 HR 14 Radial.

La presión de inflado era de 24 Lbs./pulgada cuadrada. En estas condiciones la pisada —estática— del neumático trasero dio 1,9555 m.

Las especificaciones técnicas de la fábrica dan para este neumático, con la presión utilizada por nosotros, las siguientes características:

El neumático gira: 512 revoluciones por kilómetro cuando el vehículo anda a 50 km./h.

El neumático gira: 512 revoluciones por kilómetro cuando el vehículo anda a 80 km./h.

El neumático gira: 512 revoluciones por kilómetro cuando el vehículo anda a 110 km./h.

Y dan un radio dinámico de 12,2 pulgadas (30,99 cms.). Radio estático de 11,3 pulgadas (28,70 ctms.).

VELOCIDAD MAXIMA

(KILOMETRO LANZADO)

108,017 km./. Promedio de dos corridas en sentido contrario.

1ª corrida: 20,2 segundos que da un promedio de 178,217 km./h. Al trasponer la marca del kilómetro medido el velocímetro indicaba 176 km./h., y el cuentarrevoluciones 4.700 rpm.

2ª corrida: 19,8 segundos que da un promedio de 181,818 km./h. Al trasponer la marca del kilómetro medido el velocímetro indicada 178 km./h. y el cuentarrevoluciones 4.800 rpm.

Las lecturas en el velocímetro son valores no corregidos; es decir, que tales cifras incluyen el error propio del instrumento.

VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS

1ª	72 Km./h.	5.200 rpm.
2ª	102 Km./h.	5.200 rpm.
3ª	146 Km./h.	5.200 rpm.

Estos son valores no corregidos. Cabe la salvedad del subtítulo de velocidad máxima.

ACELERACION

0-500 metros: 21 segundos, el velocímetro indicaba a la salida de la marca 135 kms./h. (valor no corregido) y el taquímetro señalaba 4.600 rpm. Se llegó a la marca de los 500 metros en tercera velocidad.

0-1000 metros: 32,7 segundos, el velocímetro indicaba a la salida de la marca 158 Km./h. (valor no corregido) y el taquímetro señalaba 4.100 rpm.

Para alcanzar la marca de los 500 metros se utilizó la 1ª, 2ª y 3ª velocidad. Apenas transcurridos los 500 metros se colocó la 4ª velocidad para continuar la prueba hasta los 1000 mts.

CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocímetro indicaba Km./h.	Corresponde a una velocidad real de Km./h.	Taquímetro indicaba r.p.m.
40	38,62	1.500 en 3ª velocidad
60	57,12	2.100 " 3ª "
80	74,03	2.100 " 4ª "
100	94,95	2.500 " 4ª "
120	115,82	3.100 " 4ª "
140	138,40	3.600 " 4ª "
160	162,53	4.100 " 4ª "

CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA CUPE CHEVY SS SERIE 2

MOTOR

Tipo	250 7B
Ciclo	4 tiempos
Número de cilindros	6 en línea
Ubicación	longitudinal delantero
Diámetro de los cilindros	98,43 mm.
Carrera del pistón	89,66 mm.
Cilindrada	4.097 cm.³
Relación de compresión	8,1 : 1
Potencia máxima S.A.E.	170 HP
Régimen correspondiente	4.400 r.p.m.
Par máximo S.A.E.	33,3 Kgm.
Régimen correspondiente	2.200 r.p.m.
Válvulas	A la cabeza, inclinadas, accionadas por botadores hidráulicos.
Arbol de levas	Lateral comandado por engranajes.
Cigüeñal	De fundición modular apoyado en 7 bancadas.
Alimentación	Un carburador de doble boca Holley Modelo RX 7214-A de tiro descendente. Bomba mecánica a diafragma "Carción".
Filtro de aire	En baño de aceite.
Lubricación	A circulación forzada. Filtro en el circuito principal.
Capacidades	Cárter: 4,37 litros (con cambio de filtro).
Refrigeración	Forzada a presión por bomba. Termostato.
Capacidad	(Sistema de enfriamiento) 11,5 litros.

EMBRAGUE

Tipo	A fricción, no automático, 1 plato 234,95 mm. (resorte de acoplamiento tipo diafragma, mando mecánico).

CAJA DE VELOCIDADES

Tipo	Manual, de toma constante. Cuatro marchas y M. A. de toma constante "Saginaw".
Sistema	De engrane sincronizado, conos de fricción.

RELACIONES

1ª	2,85:1
2ª	2,02:1
3ª	1,35:1
4ª	1 :1
M. A.	2,85:1
Capacidad de lubricante en la caja	1,20 ltr.

PUENTE TRASERO

Eje trasero	Tres cuartos, tipo Hotchkiss, rígido
Par de reducción	Engranajes dientes hipoidales.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SU COMPORTAMIENTO

Coincidió que en nuestras manos tuvimos casi simultáneamente dos coches para hacer el road-test. Con los dos nos fuimos una mañana al autódromo para hacer las medidas del recorrido del slalom y algunas vueltas a la pista para calificar el comportamiento de las unidades.

Las dos tenían muy poco que ver entre sí por diferencias de tamaño, cilindrada, continente de origen, pretensiones, velocidad, aceleración, etc. Pero sirvieron ambas muy bien entre sí para marcar los defectos de una y otra a la hora de las verdades absolutas.

Ese test arrojó impresiones concluyentes: mientras el europeo de pequeña cilindrada doblaba neutro y con las cuatro ruedas en el piso, el Serie 2 demostró ser subvirante, con un rolido bastante marcado en todos los virajes.

Por seguridad también tendría que traer de fábrica arnés de seguridad combinado y no solamente de cintura como trae.

Los frenos, en cambio, son muy efectivos y el coche se detiene en distancias cortas. Y por último digamos que la aceleración destacada del coche lo hace seguro para salir de imprevistos, o, como el día del autódromo, para doblar corrigiendo con la fuerza del motor en base a acelerador.

Eso es todo. Por un lado tuvimos en nuestras manos un coche con características deportivas y por otro una cupé que no puede desprenderse de ciertas características de su antecesora. Una contradicción que pasarán por alto quienes son adeptos a tener un vehículo con marcada aceleración y alta velocidad máxima sin perder las ventajas que pueden brindar un coche de tamaño grande.

DIFERENCIAS ENTRE EL MODELO CUPE SERIE 2 Y EL CHEVY SS

	CHEVY SS	SERIE 2
Potencia HP	150	170
Torque máximo Kgm.	30,3	33,3
Carburador	Bendix tipo Zenith, una boca.	Holley Rx - 7214 -A doble boca
Cargador	Dínamo de 400 W.	Alternador 42 amp.
Llantas	14 x 5J	14 x 6J
Neumáticos	7,35 x 14	E70M x 14
Despeje del suelo ...	147,16 mm.	172 mm.
Peso en seco	1.377 Kg.	1.495 Kg.

CONCLUSIONES



PRO

- **Muy buena aceleración.**
- **Consumo de combustible normal.**
- **Destacada velocidad máxima.**
- **Gran capacidad de baúl.**
- **Cómoda accesibilidad a todas las partes externas del motor.**
- **Buena aireación en el habitáculo.**
- **Eficaz mando de caja de cambios.**
- **Eficientes frenos.**
- **Buenas luces.**

CONTRA

- **Asientos delanteros y traseros incómodos. En las butacas delanteras no puede graduarse la inclinación del respaldo.**
- **Instrumentos de tablero de difícil lectura.**
- **Visibilidad hacia adelante con zonas ciegas.**
- **Cinturones de seguridad insuficientes.**
- **Pedalera incómoda.**
- **Fallas en el escalonamiento de la caja de cambios.**
- **Mala posición de manejo.**
- **Vicios de comportamiento (exageradamente subvirante).**

Relación	3,08:1 (37/12).
Capacidad de lubricante	1,66 litros.

DIRECCION

Tipo	Circulación continua de bolas GMA.
Relación	24:1
Giro del volante de tope a tope	5,5.

SUSPENSION DELANTERA

Tipo ..... Independiente a resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Barra antirrolido.

SUSPENSION TRASERA

Tipo ..... Hotchkiss, elásticos semielípticos multihoja y amortiguadores telescópicos. Eje trasero tipo Salisbury rígido, semiflotante, de corona y piñón hipoidales.

FRENOS

Hidráulicos sobre las cuatro ruedas asistidos por servo.

Delanteros	A disco. Diám. del disco: 277,6 mm.
Traseros	De tambor.
Estacionamiento	De pie, sobre tambores traseros.

LLANTAS

Tipo	De disco perforado.
Medidas	10 x 6.

CUBIERTAS

Tipo	Radiales.
Marca	Good Year.
Medida	185 HR 14.
Modelo	Custom G 800 RIb.
Presión	24 libras/plg.2. adelante y atrás.

INSTALACION ELECTRICA

Batería	12 volts, Capacidad: 55 a/h.
Carga	Alternador: 32 Amp.

CARROCERIA

Tipo	Coupé 5 asientos, 2 puertas.
Largo máximo	4.860 mm.
Ancho máximo	1.843 mm.
Altura máxima	(descargado) 1.398 mm. - (cargado) 1.388 mm.

DIMENSIONES

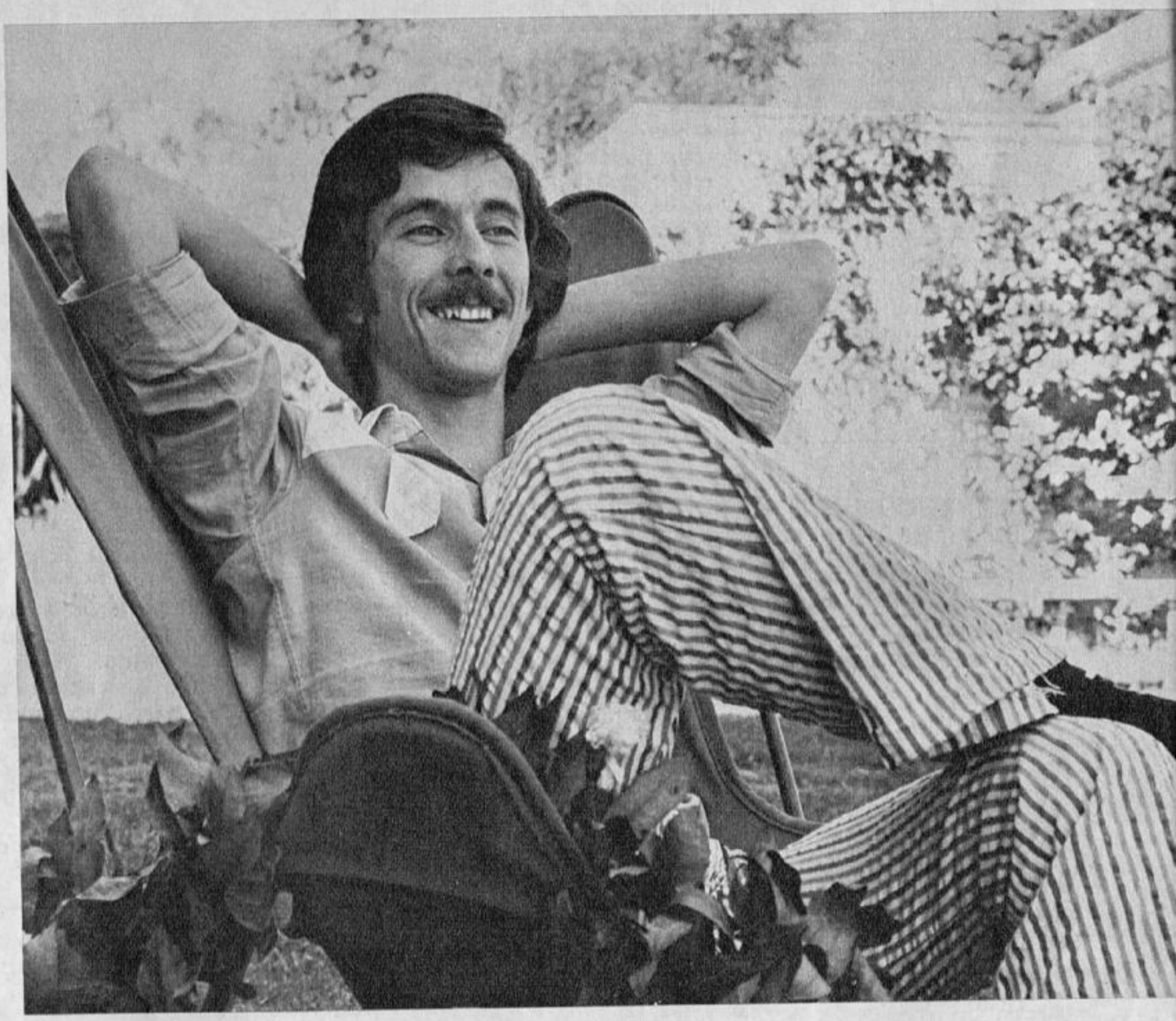
Trocha delantera	1.511,6 mm.
Trocha trasera	1.509 mm.
Distancia entre ejes	2.819 mm.
Despeje del suelo	172 mm.
Peso en seco	1.495 kg.
Tanque de combustible ...	68 litros.

OTRO NOMBRE DEL TN

OSCAR GARAVAGLIA: C

Hace quince días ganó las 100 Millas en el autódromo de Buenos Aires, pero ya venía cumpliendo buenas performances desde mediados de año. Ocho carreras y cinco posiciones de punta son carta de presentación para este estudiante de Ingeniería Mecánica que tiene apenas 23 años. Estuvimos con él en su casa de Martínez y charlamos un rato de los IAVA, de la categoría y de los pilotos.

Fotos: ANTONIO CAPRIA



"El IAVA es un auto muy raro para manejar. Por eso no estoy de acuerdo con lo que se publicó la semana pasada —no sé en qué revista— donde hablaban del manejo desprolijo de Eduardo Márquez. Yo creo que Márquez es uno de los pilotos que mejor lleva un 128. Lo que pasa es que como dobla en la horquilla desacelerando, entra en tercera y pone segunda sobre la salida, parece que hiciera cosas raras... sin embargo es así como se aprovecha mejor el auto. No es fácil encontrarle la vuelta a la tracción delantera y mucho menos a un IAVA".

Oscar Garavaglia, el que hace quince días ganó las 100 Millas en el Autódromo de Buenos Aires. 23 años. Estudiante de Ingeniería Mecánica. Menudo, con bigote ralo, con pinta de cualquier cosa menos de corredor, o por lo menos de como la gente cree que debe ser un corredor.

Debutó en las 26 Horas y fue tercero en la clasificación. **"Fui con un 128 standard cien por cien. No le había cambiado ni la leva. Andaba exactamente 148 km/h. y con eso entré tercero en la clasificación y tercero en la carrera".** Ese fue su comienzo en Turismo Nacional junto a su hermano mayor Rodolfo Carlos (28) conformando el binomio Garavaglia-Garavaglia.

"Hasta ahora corrí ocho carreras. En cinco de ellas terminé entre los tres primeros y en dos me di la piña. En la otra abandoné. En Río Cuarto por falta de experiencia de andar en la lluvia con tracción delantera me fui afuera. En Rafaela tuve que esquivar al Peugeot de Castañón que reventó una goma y se cruzó en pleno curvón. Me tiré abajo y le pegué de frente al talud de tierra. Pero te aseguro que las piñas enseñan más que los años. Yo aprendí mucho en las pocas carreras que hice..."

Su primer intento en el automovilismo fue hace más de cinco años. Su padre, Juan Carlos, hombre de TC y gran pistero allá por el cincuenta y tantos, corría con Isard 700 y se encargaba de la preparación de los autos del equipo oficial. Incluso una vez incursionó en un Gran Premio con un 400, aquella microcupé que los hermanos Paillot supieron hacer ganar en el Autódromo contra los Heinkel y los Isetta. Entonces Oscar decidió que iba a preparar un 700 para correr durante 1968. **"Apenas tenía 18 años y estaba enloquecido pero no tuve oportunidad. Justo por esa época la clase chica (hasta 700 cm³) desapareció y quedé con el auto listo pero sin posibilidad de correr".**

—¿Quién atiende el auto y quién te hace el motor?

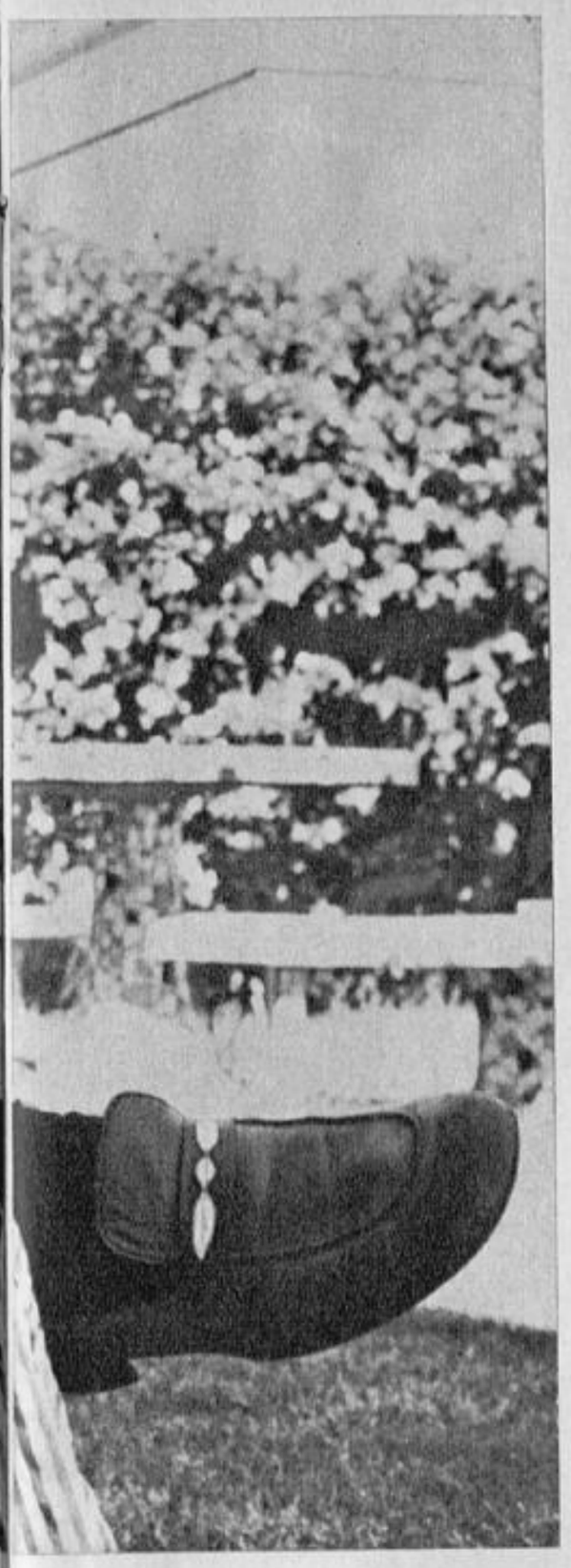
"Todo lo hace mi hermano mayor, Alberto, lo deben conocer porque fue el que trabajaba con Cabalén y armaba los motores Ford para Larriestra, siempre anduvo con los fierros. Sabe mucho y con la ayuda de Martins probamos en el banco de pruebas. Tenemos 86 HP reales y con eso alcanza para ganar. Hay quienes dicen que tienen 90-92 HP pero me parece demasiado. Lo demás lo hacemos todo nosotros..."

—¿Por qué corrés nada más que en circuito?

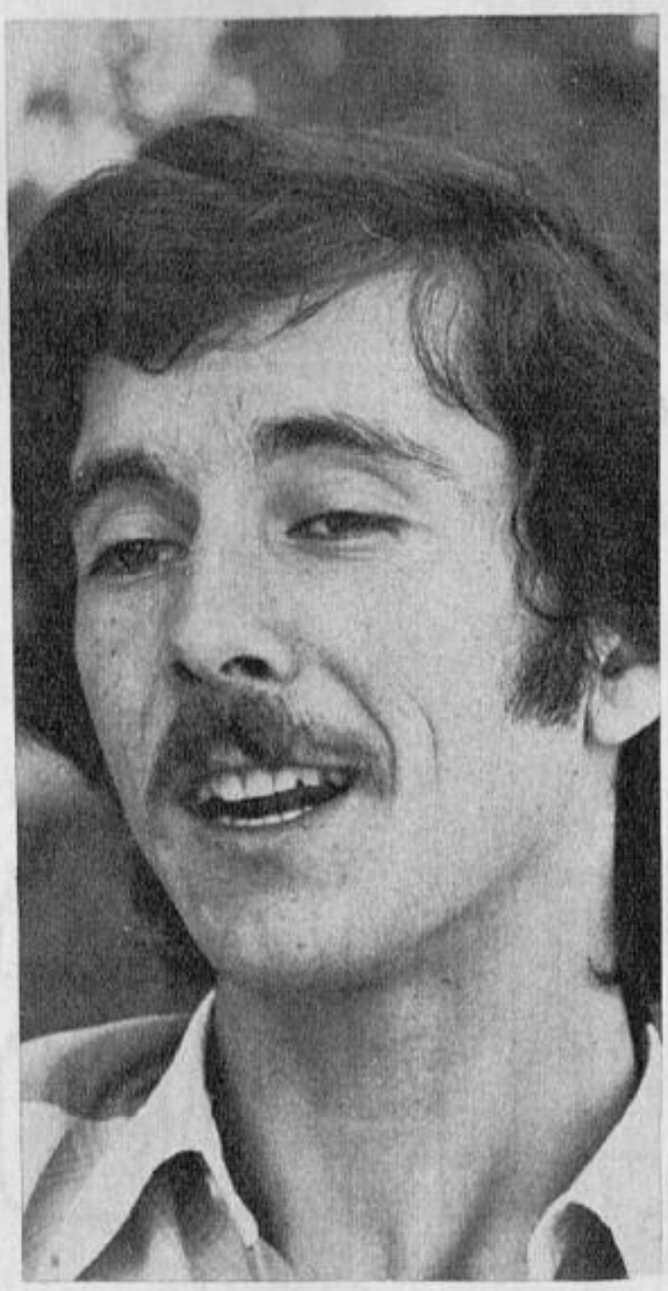
Y... el auto se rompe menos. Además me gusta mucho más la pista. Si vas a la ruta cuando volvés a Buenos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ON APELLIDO PISTERO







Aires tenés que hacer el auto de vuelta y el auto ni siquiera es mío, es de mi hermano. Yo voy al centro en el colectivo 60".

Entre los pilotos de su categoría le gusta Alberto Gammerman. **"Yo anduve junto con él en dos o tres ocasiones y me gusta mucho como anda. Es impresionante como se tira en las frenadas. Te parece que no va a poder doblar y sale enterito... es bárbaro".**

Angel Di Nezio es otro de los admirados. **"Anda rápido en cualquier parte y es un gran tipo. Tiene mucho ritmo y es capaz de manejar seis días sin parar. Y otro que me parece muy buen piloto es Mario Stillo. En la clasificación de Rafaela se me puso a la cola con el R-12 y me llevó diez vueltas igual. Hicimos un tiempo de vuelta muy bueno.**

Oscar Garavaglia carga —inconscientemente— con la responsabilidad del apellido. El que su padre supo poner entre los mejores de su época. Un pistero nato que sabía transitar en el autódromo, uno de los pocos que gustaba de la pista en los años de la tierra, y los lomos de burro.

—¿Tu padre te aconsejó en algún momento?

—No, pero me dirige un poco desde el box. Eso me pone un poco nervioso pero él siempre está donde vaya a correr. Yo tengo mi sistema. Agarrar la punta de movida es algo muy serio. De atrás te andan bcscando y estás siempre en tensión. En Rafaela di la primera vuelta en punta y cuando me puse a pensar los dejé pasar a todos y los seguí desde atrás. El otro día en el autódromo pasó lo mismo. Márquez y Cano salieron con todo, yo me quedé ahí esperando para definir en el momento que fuese necesario. Al final no hubo problemas porque Cano se quedó y Márquez también. En la segunda serie lo tenía detrás mío a Busto y yo sabía que Daray iba a su cola y le iba a costar pasarlo. Yo llevaba 14 segundos y eso me daba respiro..."

—¿Y para lar 20 Horas?

"Vamos con mi hermano, pero pienso hacer todo bien para ver si se puede contra los R-12 que en ese circuito andan muy bien. Cuidando las gomas creo que puedo hacerlas durar seis horas y con eso se le puede ganar a los R-12. Aunque sea levantando un poquito en la 'ese', vale la pena intentarlo..."

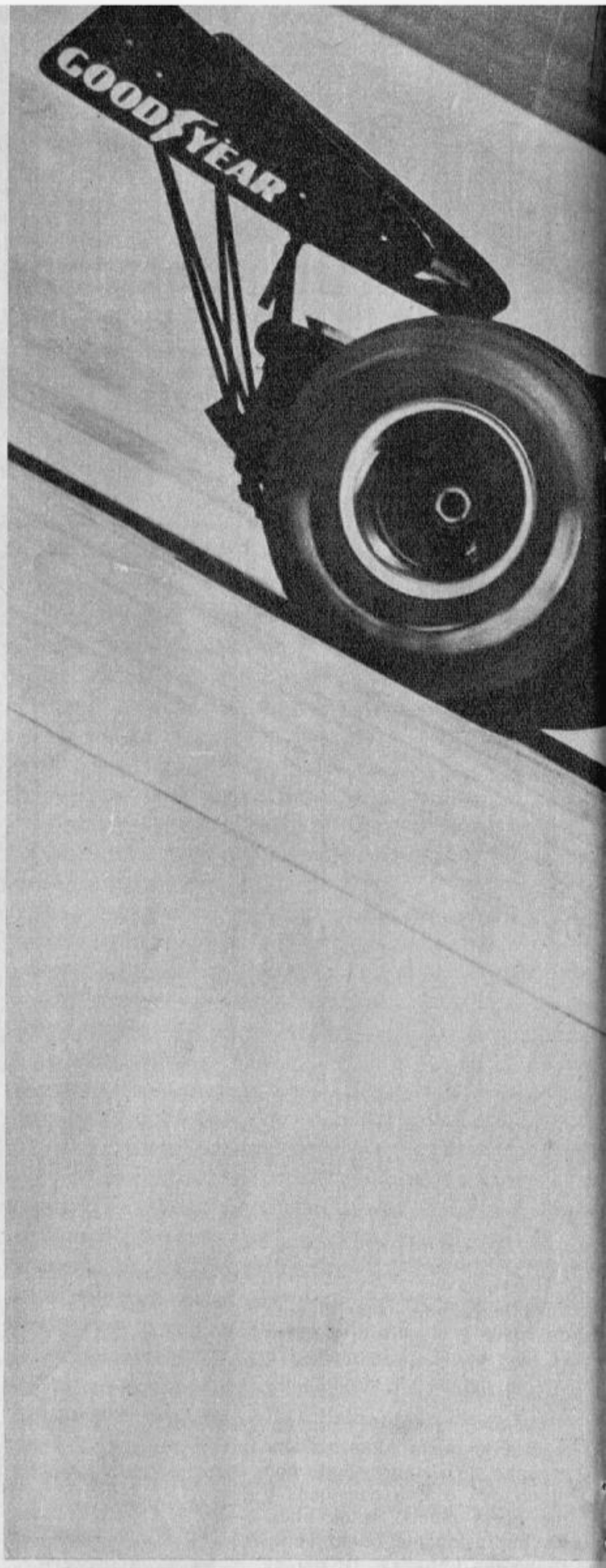
Tiene ganas de cambiar de clase y pasar a la mayor. **"Pero pienso correr sólo cuando esté convencido que puedo andar bien en tal o cual carrera. Prefiero correr poco pero hacer todo bien. Si no no sirve de nada..."**

Veintitrés años bien centrados. Responsable. Seguro. Manejo impecable y una lucidez poco común para afrontar esta actividad.

Oscar Garavaglia. Hijo de Juan Carlos Garavaglia. Hoy, vale por sí mismo.

COMO SE EVOLUCIONA EN F1

Qué pasó con Shadow, cuáles fueron los problemas que detuvieron su camino ascendente en su primer año en Fórmula Uno, cómo se formó el equipo, cuánto gravitaron los pilotos en el estancamiento de la marca, cuáles son los planes para 1974 y qué posibilidades existen de triunfo en la próxima temporada. Todo lo que se sabía sobre un tema que, aparte de interesar por sí mismo, sirve para ilustrar al lector sobre cómo se trabaja, se obra y se piensa entre bambalinas en la categoría más importante del mundo



SHADOW, PASADO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y FUTURO

En Fórmula Uno Internacional hay autos de primera línea, autos de posibilidades intermedias y finalmente también los hay sin prácticamente ninguna chance de ganar o figurar en los puestos de honor de una carrera puntable.

Sin querer meternos en el brete de clasificar a todas las marcas participantes en el grupo a que pertenecen y yendo al grano con nuestro tema, a lo que queremos llegar es a establecer que el equipo Shadow figura en la opinión de todos entre los del último grupo, cuando en realidad es uno de los equipos con más posibilidades para figurar entre los mejores.

La aseveración puede sonar un poco infundada si se tienen en cuenta los magros resultados que logró Shadow en su primer año de campaña, pero también es cierto que existen numerosos atenuantes que permiten justificarlos y creer en un repunte muy importante en 1974.

TODOS LOS PRINCIPIOS SON DUROS

Las actividades de la empresa UOP (Universal Oil Products) son mucho más extensas de lo que se puede imaginar a primera vista. Aparte de ser una compañía americana dedicada a la explotación del petróleo y sus derivados como repitieron hasta el hartazgo las gacetillas que envía la casa a las revistas especializadas, pocos saben sin embargo que la filial inglesa es una de las más importantes fábricas de asientos para camiones, ómnibus, tractores y maquinarias que existen es Europa, abasteciendo no sólo a Ford, British Leyland y cuanta fábrica de camiones y afines existen en Inglaterra, sino también a Volvo y Scania Vabis de Suecia. Para atender las necesidades de estas dos marcas solamente, UOP tiene una planta en Northampton que trabaja las 24 horas del día, todos los días.

Como muchos recordarán, fue Don Nichols, el creador de Shadow, quien interesó a UOP en el patrocinio de autos de carrera, proyectando sus esfuerzos iniciales a la Can Am.

Nichols, un organizador nato de vasta trayectoria en el automovilismo norteamericano, convenció finalmente a sus patrocinantes de la idea de formar un equipo de F1, y se podría asegurar que otro sin su espíritu difícilmente hubiera podido poner los autos en la pista en el tiempo establecido.

Las primeras conversaciones con miras a contratación comenzaron en agosto de 1972 y en marzo de 1973 los autos estaban en la línea de largada del Gran Premio de Sudáfrica. Todo un record, realmente.

Lo primero que tenía que encontrar Nichols era un buen manager, un hombre hecho a la dirección de un equipo de F1 y que a la vez se interesara en unirse al proyecto Shadow. Su interés recayó finalmente en Alan Rees, que acababa de salir de March, desilusionado por el desorden imperante en esa firma.

Nichols contaba con Jackie Oliver, piloto identificado con la marca desde sus comienzos y que estaba al tanto de todo. Entre ambos encararon a Rees en ocasión del Gran Premio de Inglaterra de 1972, al que éste había concurrido libre de compromisos y como simple espectador.

Con su más clásica cara de póker, Rees escuchó todas las peroratas sin articular palabra, sólo asintiendo con la cabeza, como quien demuestra que entiende lo que oye pero que no lo puede creer. Para un hombre de su experiencia en organización de equipos, el proyecto sonaba como el sueño de un delirante.

Cuando antes de irse Nichols le preguntó si le interesaba su proposición, Rees dijo inexpresivamente que sí. Después reconocería que había dado el sí como hacía ante toda oferta inicial, para no cerrar nunca una puerta hacia una buena oportunidad, pero que no tenía fe en ese americano grandote que quería encarar la Fórmula Uno a su manera.

Poco tardaría Rees en cambiar de opinión. Desde el encuentro en Brands Hatch, Nichols no lo dejó en paz, lo acorraló con sus ideas y sus ofertas y hasta llegó a contagiarle parte de lo que en principio parecía injustificado optimismo.

Cuando Rees estuvo definitivamente reclutado, las cosas comenzaron a tomar otra forma y otro ritmo. Conocedor viejo de cómo se mueven los intereses en ese ambiente, Rees organizó ágilmente los contactos con todos los proveedores de los elementos "standard" de F1, y demoró muy poco en encontrar al hombre indicado para el diseño de las máquinas.

Tras lograr la aprobación de Nichols, Rees contrató a Tony Southgate, que había hecho dos excelentes chasis para BRM, el P153 y el P160, Southgate, que ya no estaba cómodo en BRM, no dilató mucho su decisión, y una vez dado el sí se enclaustró en su casa próxima a Silverstone para comenzar a bocetar lo que sería el DN-1 de Shadow.

El diseño básico como para empezar a trabajar es la construcción de las máquinas estuvo listo muy pronto, pero los trabajos no pudieron iniciarse hasta octubre, cuando terminó el campeonato y se pudo re-

1

La gran esperanza de Shadow para 1974, Peter Revson, ya con la gorra y la camperota del equipo. Hará su debut para la marca en Buenos Aires.

2

Uno de los problemas clásicos de Follmer. No conocía ninguno de los circuitos del campeonato y mientras los demás clasificaban, él aprendía arriesgando chapa...

3

El equipo de 1973 completo: George Follmer, Don Nichols, el DN-1, Alan Rees, Tony Southgate y Jackie Oliver.

4

Sin embargo al final Follmer siempre se las arreglaba para levantar las acciones. Acá se lo ve en Montjuich, donde salió tercero, rapiñándole un puestito al mismísimo Jacky Ickx.



1



2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

clutar personal proveniente de otros equipos. Para presentarse al Gran Premio de la Argentina quedaban sólo tres meses para hacer todo.

SIGUEN LOS PROBLEMAS

Empezar de cero con un team de F1 realmente no es chiste. Cuando los autos fueron definitivamente terminados, a pesar que presentaban muy buena facha eran todavía un enigma. Había que sacarlos a una pista y empezar a averiguar cuáles eran sus defectos para comenzar el trabajo de corrección, pero para el buen desarrollo de esta tarea se evidenciaba una de las carencias más importantes del equipo: la de un buen piloto de pruebas, que supiera detectar los defectos del auto y puntualizarlos a los técnicos.

Los pilotos contratados eran dos viejos conocidos de la marca en sus apariciones por la Can-Am, Jackie Oliver y George Follmer, pero que estaban un poco lejos de ser lo ideal. Oliver es reconocidamente capaz, y se agranda mucho cuando llueve, pero en condiciones normales no es sino medianamente competitivo. Follmer por su parte no es un piloto dotado naturalmente para la conducción, sino que se ha hecho piloto de primera línea en su país en base a tenacidad, perseverancia, aprendizaje y una permanente mentalidad ganadora. Pero en F1 para él cambiaban mucho las cosas, no sólo porque sería la primera vez que correría en esta categoría sin mucha experiencia previa en monopostos, sino porque otorgaba un enorme handicap al resto: salvo Watkins Glen, no conocía ninguno de los circuitos restantes del campeonato.

A los efectos de probar el auto en Silverstone, ninguno de los dos mostró mayor sensibilidad para apuntar una corrección. Oliver llevó a cabo la mayor parte de los tests, dejando listos los autos para su presentación en Kyalami. La participación en Argentina y Brasil era imposible porque el equipo por entonces no estaba reconocido por la Asociación de Constructores y afrontar el viaje con pocas perspectivas de adelantar algo pagando el total del traslado a Sudáfrica no era negocio.

Cuando los autos salieron a rodar por primera vez en Kyalami el caos pareció envolver al equipo. En ese terreno las vibraciones del motor eran mucho más fuertes que las evidenciadas en Silverstone, y por momentos se temió que alguno de los autos se partiera en dos en plena marcha. En efecto, algunos de los anclajes se rompieron, y sólo la milagrosa intervención de un mecánico desconocido del taller donde se arreglaron los autos en Johannesburgo aportó los elementos disponibles en ese medio para poner los autos en condiciones.

La experiencia previa de Southgate había sido trabajar en máquinas de motor V12, de reacciones menos chúcaras que el Cosworth V8, y casi la totalidad de sus cálculos para la incorporación del motor a la estructura habían fallado, debiéndose encarar de inmediato las modificaciones pertinentes.

Parte de la responsabilidad de la crisis recayó obviamente en Oliver, que en ningún momento aportó un comentario sobre el tema durante el período de prueba. La prueba de que un buen tester hubiera mejorado mucho las cosas, según Rees, es que cuando Brian Redman corrió para el equipo en Estados Unidos, subió al auto, dio una vuelta, se bajó, indicó lo que quería, volvió a salir y clasificó mucho más rápido que los dos pilotos habituales, aun cuando hacía más de un año que Redman no corría en F1

DESPUES DE UN AÑO YA ES OTRA COSA

Alan Rees confía en que para 1974 las cosas van a cambiar una barbaridad, basado principalmente en algo que él siempre tuvo en cuenta: en F1 se puede decir y prometer mucho, pero si no se demuestra que se va cumpliendo lo que se dice, nadie cree en nada.

Por ejemplo, Rees cita el caso de los pilotos. Para 1974 el número uno será Peter Revson, un hombre que ganó dos GP este año y bien podría poner objeciones a las ofertas de Shadow. Según Rees, Revson acepta no sólo porque el arreglo le convenga desde el punto de vista promocional y comercial, sino porque ahora ya no puede dudar de que el año que viene el Shadow será un auto de primera línea.

Rees es para los pilotos una especie de Ken Tyrrell. Tiene muy buen ojo para seleccionarlos, y ganó fama de excelente team manager cuando Jochen Rindt hizo tabla rasa en F2 convirtiéndose en el rey de la categoría. Rees era el cerebro del equipo Winkelmann, y quien respaldaba desde boxes la labor de Rindt.

Otro de sus hombres fue Ronnie Peterson, a quien propuso como piloto de March en 1970 sólo para recibir el rechazo por parte de STP, que quería pilotos más famosos. Rees insistió en apoyar a Ronnie, le facilitó los medios para correr con un March particular, y se dio el gusto de ponerlo en el equipo un año después. Rees siempre prefirió este tipo de pilotos de corte genial, temperamental, y reconoce que le encantaría tener a Peterson nuevamente con él, pero que ya las condiciones no están como para proponerle nada.

Un tercer ejemplo de su capacidad de detección de valores es James Hunt. Rees apuntó a Hunt desde hace mucho tiempo, y lo considera contemporáneo de Peterson, con la diferencia que el inglés no tuvo las oportunidades del sueco y ahora, mientras Peterson es un seguro candidato a campeón, Hunt pasa por ser una "revelación".

La falta de paciencia de March con Hunt fue uno de los temas que terminaron de hartar a Rees en sus últimas días de relación con esa marca.

Le gustan los pilotos que tengan una marcada habilidad innata, y eso lo impulsa a pronosticar que el próximo campeón será Peterson, aunque no deja de acordarle valor a las posibilidades de Emerson Fittipaldi, que aparte de tener talento posee una envidiable capacidad estratégica.

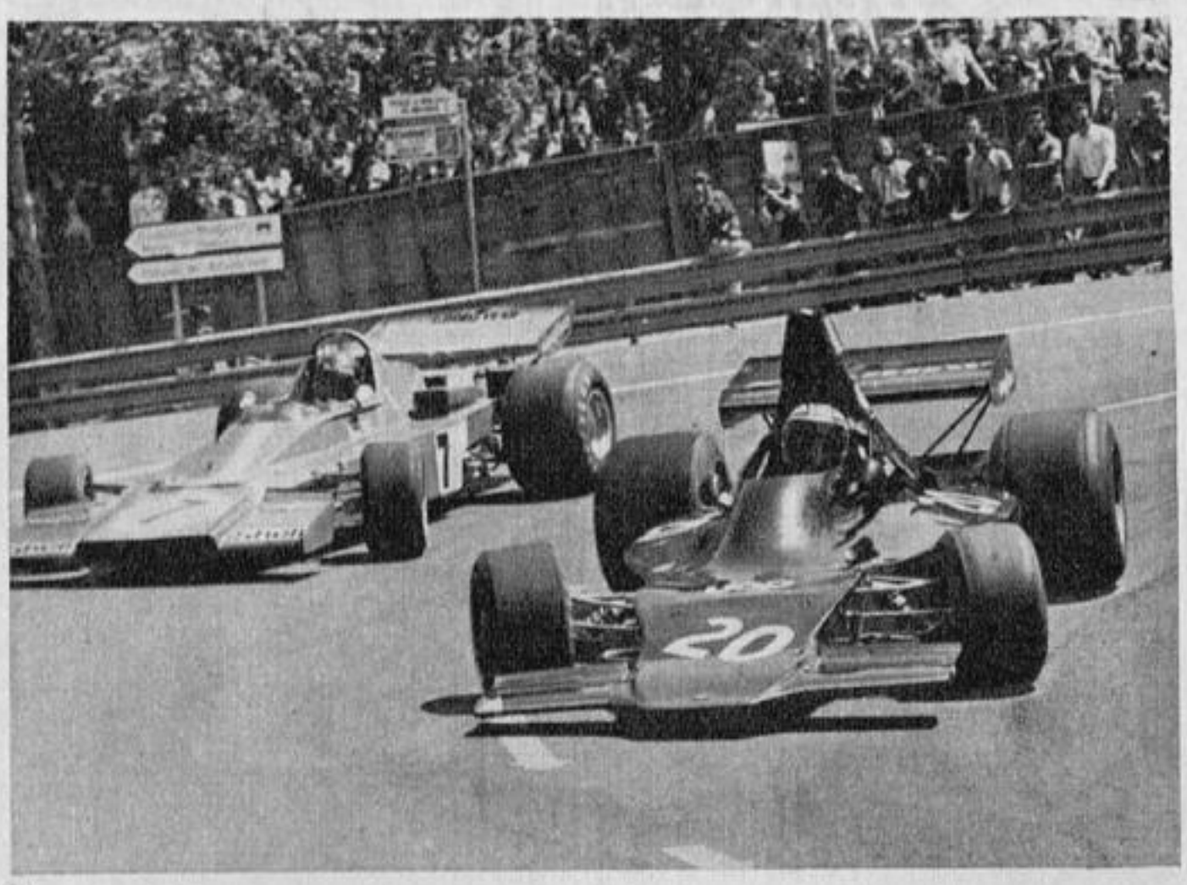
De todos modos, no deja de lado las chances de Revson y el Shadow. En este caso supone que por lo menos Revson sacará a la marca de perdedora, y conceptúa al americano como uno de los mejores pilotos del mundo, de una modalidad en cierto modo comparable a la de Fittipaldi.

Para el equipo de diseño han sido contratados John Gentry y Andy Smallman, que se harán cargo de continuar el programa de Can-Am. De ese modo, Southgate tendrá todo su tiempo libre para poner a punto y al día a los autos que vendrán a correr las carreras sudamericanas y preparar el nuevo F1.

Evidentemente la intervención de Shadow en la categoría máxima sigue viento en popa, a pesar de los inconvenientes del principio. Será interesante observar la labor de Revson en el Autódromo en su primera carrera para la marca. Bien puede ser el encuentro de una máquina nunca bien aprovechada con el hombre que acaso esté destinado a hacerla ganar por primera vez.



3



4

DICKY S. A. Y LOS BUGGIES

FELICITADO P

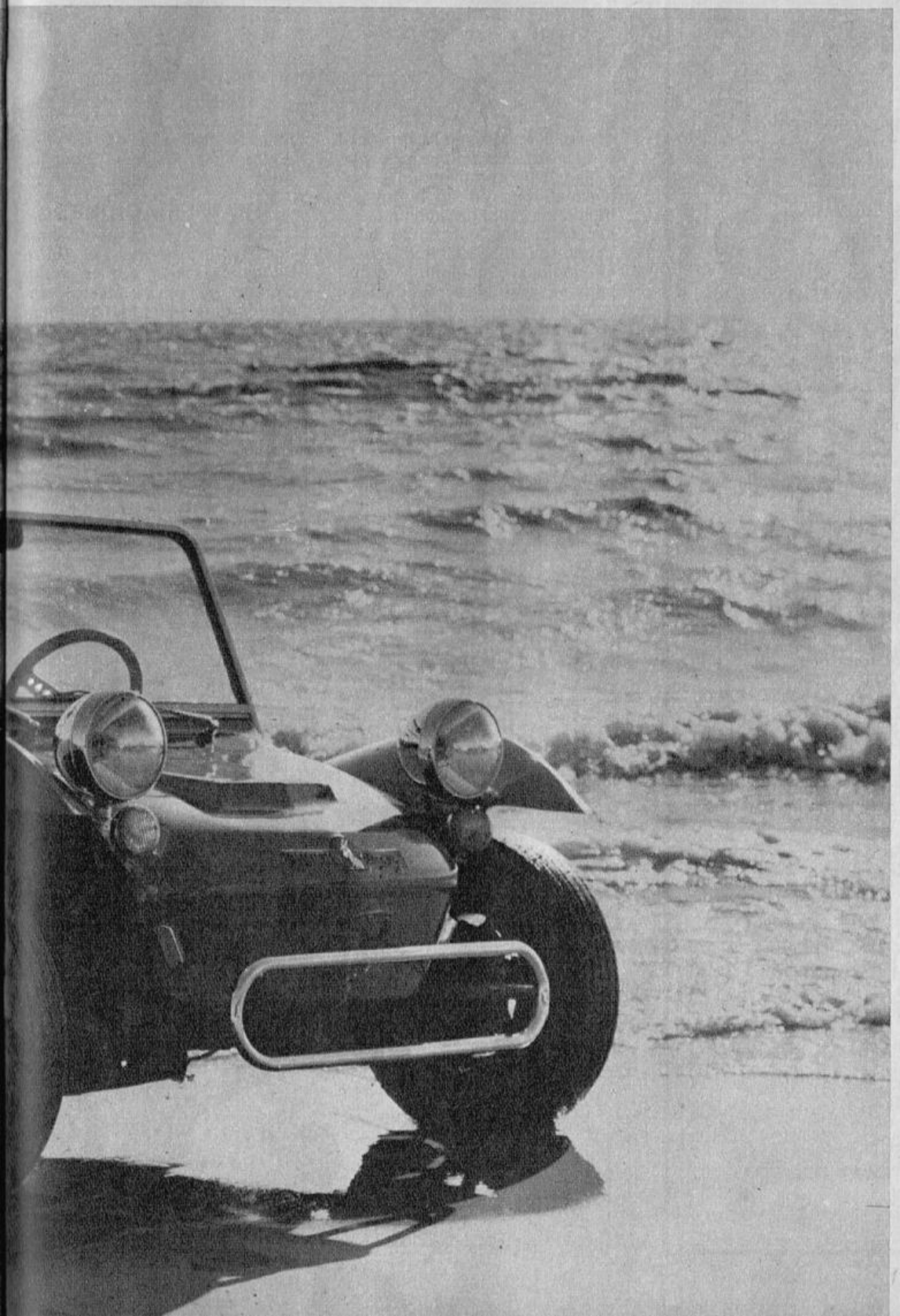
Dentro de la gama de buggies que se producen actualmente, el Burro Buggy ha alcanzado un nivel de ventas difícilmente comparable. Esta actividad -y otras paralelas- conforma el carácter de la empresa, cuyos detalles veremos en esta nota



En una playa junto al mar... El Burro Buggy, si bien es apto para todo terreno, manifiesta todas sus virtudes en la arena.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POR BURRO



Considerando la respetable cantidad de fabricantes de buggies que coexisten pacíficamente en nuestro medio, se destaca —por las características especiales con que fue encarada la actividad y por la cantidad de unidades lanzadas— la empresa "Dicky", más conocida quizás por la marca con que comercializa su producto: Burro Buggy.

Y hablamos de características especiales porque de la planta de la calle Alvarez Jonte 6125 puede salir desde un kit "ármelo Ud. mismo" —filosofía básica del Buggy— hasta un auto terminado, completo, incluyendo el motor sobre el que se dan las mismas garantías que puede ofrecer un vendedor de 0 km.

Siguiendo por la realización de la carrocería, que también se elabora en la misma planta, y terminando por la posibilidad del cliente de agenciarse de todos y cada uno de los elementos que pueden incorporarse a un buggy. O sea un servicio integral, que comienza en el ascético kit y termina en el más sofisticado Burro Buggy.

Máximo Aldunate y Edgardo Occhione —capos de Dicky— han dado un cariz especial a la industria que regentean: sin diversificarse, concentrando toda la atención en un único producto, han conseguido concretar la máxima aspiración de cualquier empresa: ser líderes en el mercado. Y más de 500 unidades fabricadas confirman tal premisa.

Las posibilidades que ofrece el hecho de experimentar prolongadamente con una misma unidad se manifiestan en el desarrollo de las soluciones aplicadas al Burro Buggy. Una nueva versión, denominada "NT" (Nueva Trompa) verá la luz próximamente. Esta nueva trompa resulta, a la vez de un rediseño, un reemplazo de la anterior, de manera tal que los viejos Burros pueden lucir un aspecto renovado

KIT BASICO

1) CARROCERIA BURRO BUGGY, pintada y pulida, color a elección.
   a) guantera
   b) caja de herramientas
   c) capot
   d) tablero
   e) tapa de motor
   f) consola central
2) CHASIS pintado con:
   a) puente delantero nuevo original Renault
   b) soportes de pedaleras nuevo original Renault
   c) soportes de batería
3) PARABRISAS con:
   a) marco de aluminio anodizado
   b) cristal inastillable
   c) juntas de goma de parabrisas
   d) bulones cromados de fijación
4) BUTACAS DELANTERAS CON TAPIZADO ANATOMICO con:
   a) correderas rebatibles
5) INSTALACION ELECTRICA con:
   a) planos de instalación
6) CARCAZAS DE FAROS DELANTEROS CROMADAS
7) PLANOS DE ARMADO
8) ESCUDO DE IDENTIFICACION DE LA MARCA

KIT COMPLETO PARA ARMADO

A) KIT ELECTRICO

3 Fichas de conexión de 3 contactos
1 Ficha de conexión de 4 contactos
1 Caja porta - fusibles
1 Llave SIAM de 1 punto p/limpiap.
1 Destellador para luz de giro

B) KIT DE MONTAJE

1 Cable de embrague
1 Cable de acelerador
Cañería para nafta compuesta por:
1 Mtr. caño de goma
4 Mtrs. caño de cobre
8 Abrazaderas p/cañería de nafta
1 Recipiente p/líquido de freno
Cañería p/líquido de freno compuesta por:
5 Mtrs. caño de cobre
6 Niples
Caño de freno trasero
Caño de freno delantero

C) KIT DE TERMINACION

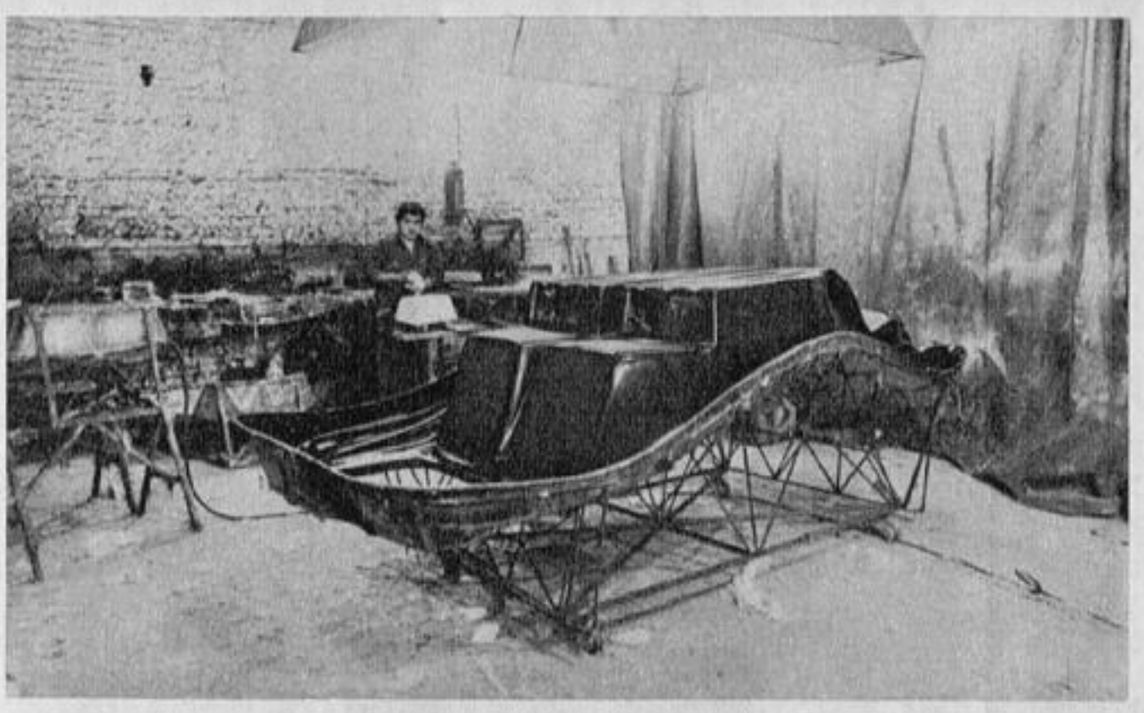
Juego de 3 cerraduras p/tapa de motor y guanteras
4 Bisagras p/guanteras
16 Tornillos p/bisagras de guanteras
2 Bisagras p/tapas de motor
2 Tapones de goma p/piso
2 Tapones de goma p/tapa de motor
1 Arandela de goma p/garganta de tanque nafta
4 Tacos de goma p/sujeción de butacas
4 Arandelas de chapa p/sujeción de butacas
1 Equipo lavaparabrisas compuesto por:
Depósito de agua
Cañería de conexión
2 sapitos
1 pulsador de agua
1 niple de conexión
8 Bulones de sujeción de carrocería
8 Tacos de goma p/sujeción de carrocería
1 ½ Mtr. galón p/sujeción de capot
Nódulo p/colocación de capot.

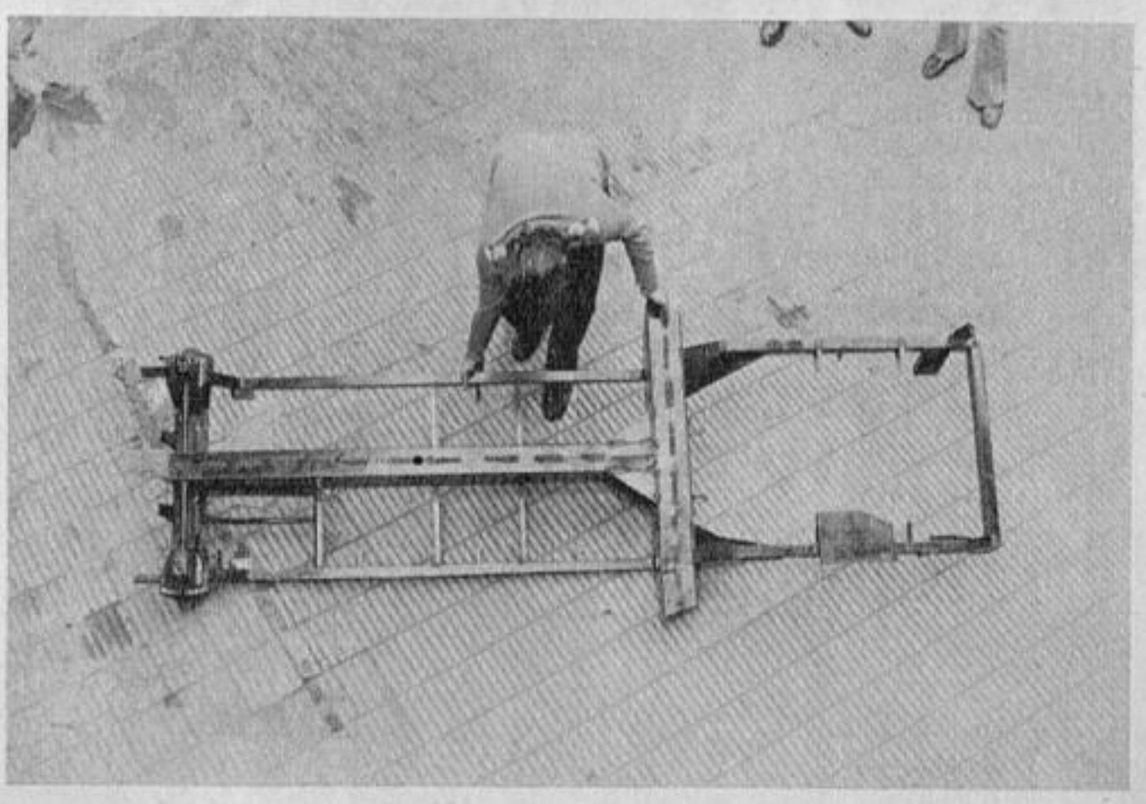


reemplazando sencillamente una pieza. Para lograr tal posibilidad de combinación —posibilidad que en un buggy se multiplica indefinidamente— es necesario ahondar en la búsqueda de diseños que resulten lógicos. Occhione y Aldunate se preocupan fundamentalmente por el diseño; ambos manifiestan una experiencia práctica en este terreno, que más que ser escabroso se basa en la necesidad de hacer razonables y confortables todos los elementos que el ser humano utiliza a diario. Algo aparentemente muy sencillo, pero que tiene sus bemoles.

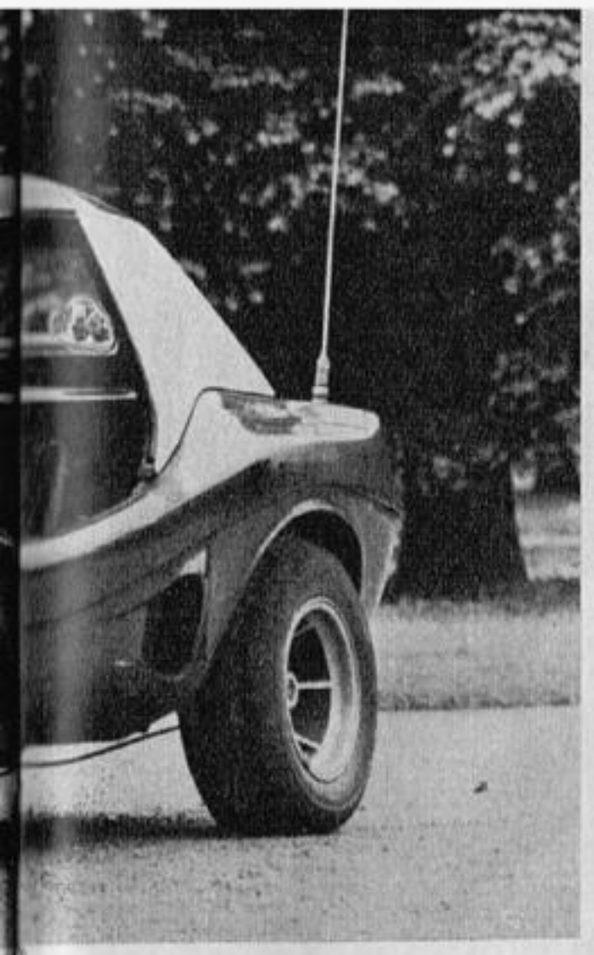
RAMIFICACIONES

Como hasta la mente más lela puede suponer, el Burro Buggy se vende con la intención de que sea el mismo comprador quien lo arme. La misma mente lela puede seguir suponiendo que si a uno le venden algo para armar, obviamente debe venir desarmado, o bien —a la usanza gringa— en "kit".





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

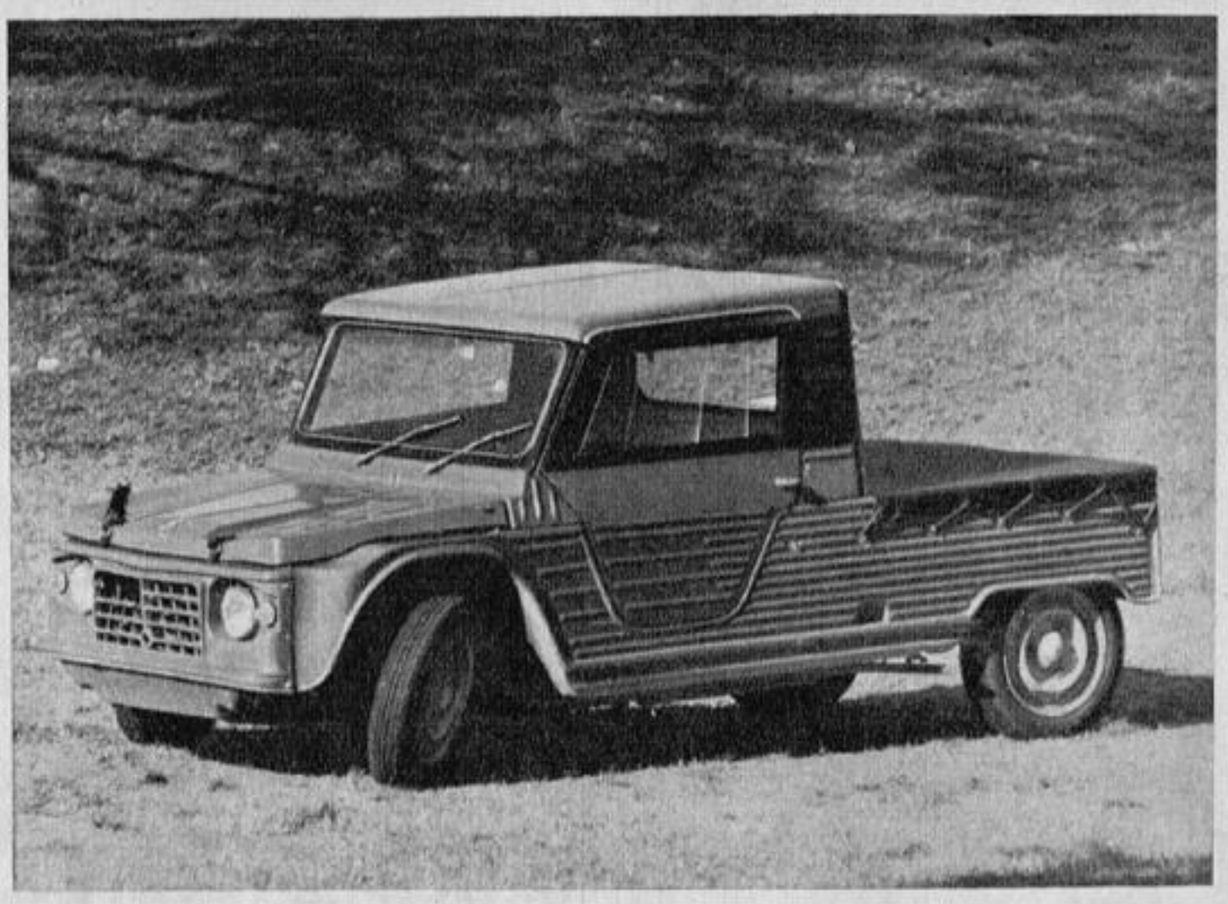


La misma firma produce la cabina que transforma al popular Mehari en una confortable pick-up.

Así luce la versión en la que se han montado la capota y los laterales de carrocería.

En este sector de la planta se moldea la carrocería. Puede verse una matriz lista para recibir el. Gel-coat, o para recibir el Gel-coat, o viene al velo de superficie y la resina poliéster; una nueva capa de resina poliéster y finalmente el Matt en varias capas.

Edgardo Occhione hace forza sosteniendo el chasis del Burro Buggy.



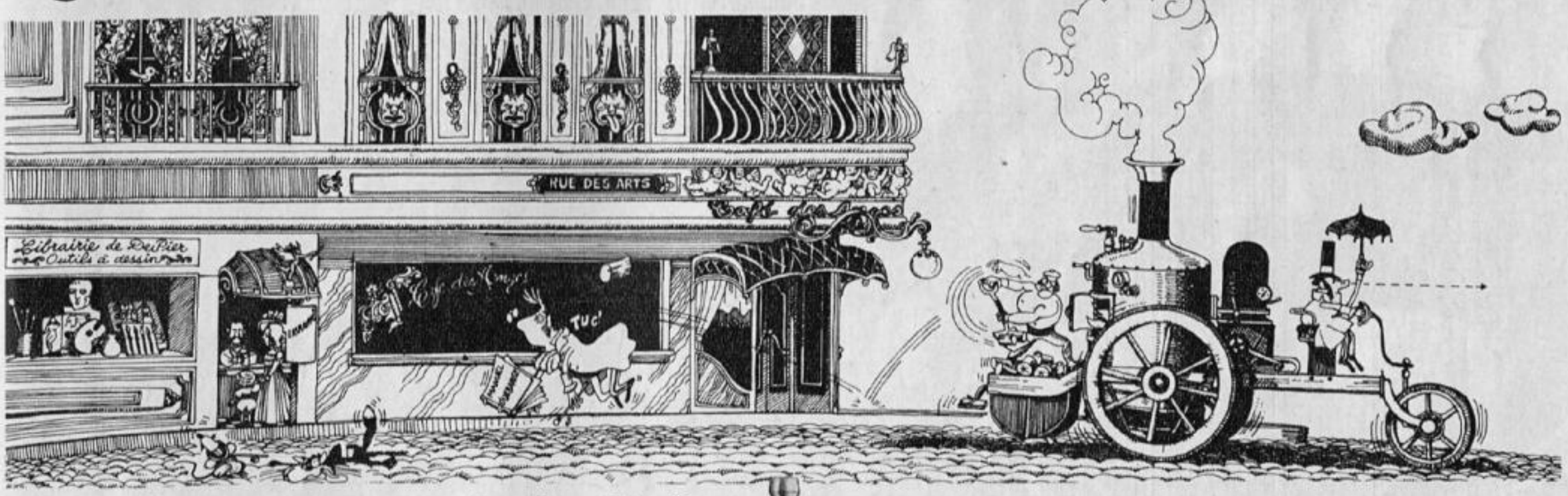
El "kit" consiste en una serie de elementos premoldeados que una vez vinculados entre sí arrojan como resultado una primera etapa del buggy. Esta primera etapa puede denominarse como "kit básico". Para aumentar las facilidades de armado, diversos elementos se ofrecen también bajo la forma de "kit", como ser, elementos eléctricos, elementos de montaje y de terminación.

Reproducimos la lista de los kits. Y aprovechamos la oportunidad para aclarar que estos kits no tienen nada que ver con Kit Carson.

Sin descuidar el leit motiv de la empresa —los buggies—, ésta se ramifica por dos caminos: por un lado, la producción de las trompas para el Chevron —versión deportiva de la Cupé Chevy SS— y por otro lado la producción de una cabina cerrada para el Citroën Mehari, modificación que lo trasforma en una pequeña pick-up. En ambos casos el resultado es satisfactorio. El buen diseño de la trompa para el Chevy, combinado con una buena realización, ofrece una variante interesante para quienes quieren "personalizar" el auto. Y en el caso del Mehari, éste se convierte en un utilitario que ofrece a la vez las comodidades de una cabina cerrada, hermética en lo que hace a filtraciones y perfectamente adaptada al carácter del auto.

Así se resume la actividad mayor de **Dicky.** Que —cosa curiosa— divide claramente sus caminos entre tres posiciones aparentemente encontradas, vinculadas entre sí nada más que por un proceso industrial: la fabricación de un vehículo informal como el Burro Buggy, la personalización —léase status— de un auto caro como la cupé Chevy y la enfatización del carácter utilitario de un vehículo como el Mehari. Aunque cabe destacar que dentro del orden de prioridades, el Burro Buggy —por lo menos hasta el momento— ocupa el primer lugar.

Antes los automóviles tenían caldera.



(De la leña a la bujía.)

El 5 de agosto de 1841, en el Instituto Lombardo de Ciencias, el noble Luis de Cristoforis, puso en marcha su motor atmosférico. Por primera vez se usa una mezcla carburante de aire y vapores de nafta.
Hasta el momento, los investigadores habian trabajado —entre otros intentos— con vapor. Los vehículos a vapor contaban con una caldera alimentada a leña o carbón, un fogonero y un conductor.
A más de un siglo, el "problema de la Chispa", se ha reducido bastante... pero las investigaciones prosiguen.
LAS BUJIAS MOTORCRAFT son el resultado de la continua búsqueda de FORD MOTOR ARGENTINA S. A. siempre pionera en las investigaciones de avanzada en la industria automotriz.
FORD siempre encuentra algo mejor, por eso ha incorporado las BUJIAS MOTORCRAFT como equipo original, para toda su línea de vehículos.
Hay BUJIAS MOTORCRAFT para todas las marcas.
¿Qué tal, si Ud. también las usa en su automóvil?
(si no es a vapor).



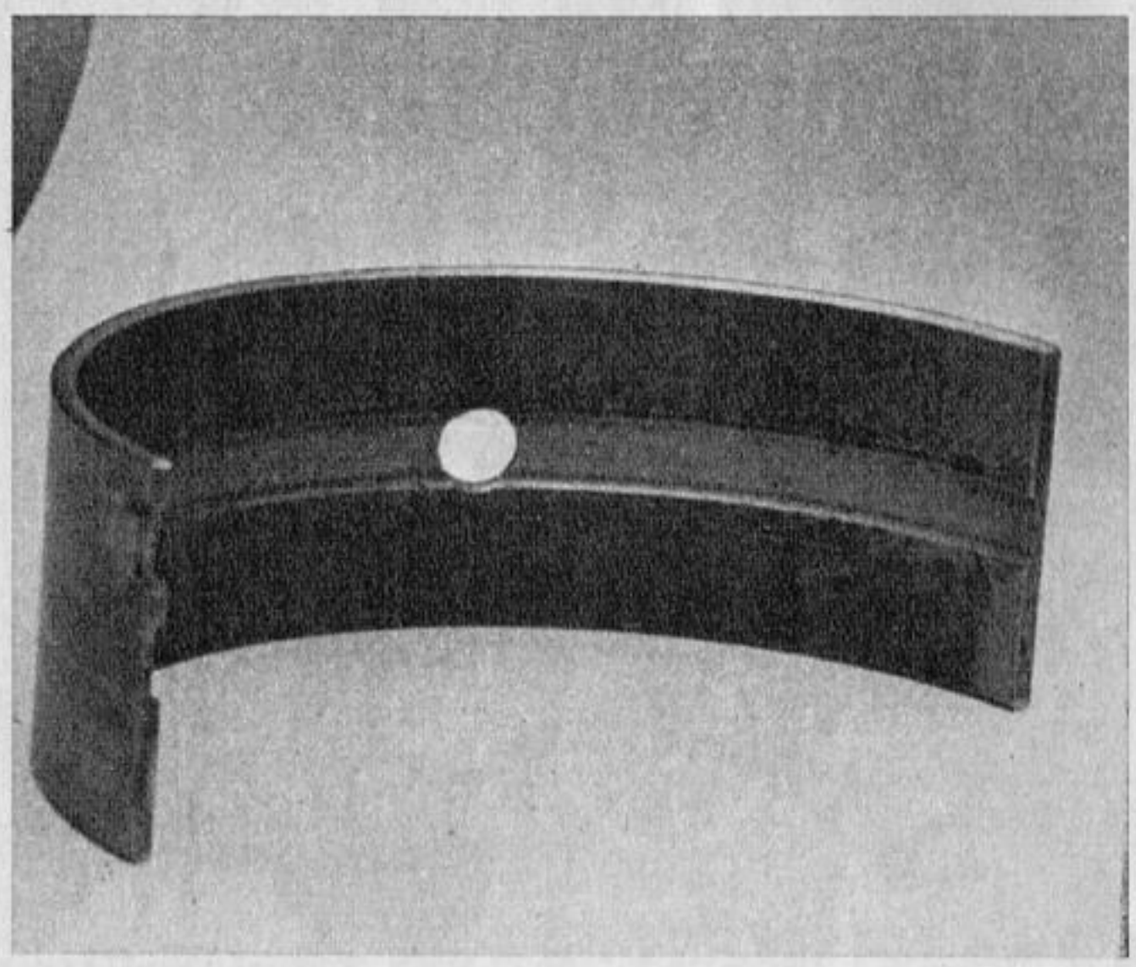
Motorcraft

Marca de Marcas.

Texto: RICARDO DELGADO

GRADOS MAS, GR

La temperatura es un factor importante en el rendimiento de los motores modernos. Motores "fríos" y "calientes", los problemas que sufren. El termostato y su importante misión. La temperatura del aceite en el motor. Opiniones de gente capacitada en la materia



Efectos de la condensación. Cojinete de un motor que trabajó frío, las pequeñas manchas más oscuras que pululan en la zona central están provocadas por los ácidos de la humedad. Incipiente desgaste.

l grado mayor o menor que tienen los cuerpos es lo que se da en llamar temperatura.

Dentro del tema temperatura hay dos factores que son los más tenidos en cuenta: la temperatura máxima y la mínima, que son a su vez las que rigen el estado de los cuerpos (en la mayoría de los casos) y/o la reformación (expansión o contracción) de estos mismos.

Siempre de acuerdo con lo antedicho, tomemos un ejemplo: Teniendo como base que la temperatura normal de funcionamiento de un complejo elemento mecánico es de 85°, es lógico suponer que cuando ese mismo elemento funciona a temperaturas inferiores (por ej. 50°) o superiores (por ej. 100°) sus componentes sufren alteraciones que atentan contra su vida útil.

Hablando de complejos elementos mecánicos, hay uno del cual no nos podemos alejar —todo lo contrario— por ser ejemplo feheciente del caso antes tratado y por constituirse en parte integral del automóvil, no podemos dejar de lado el motor de combustión interna standard y cómo lo afectan las diferentes temperaturas en su funcionamiento.

¿Qué temperatura tiene el motor de su automóvil cuando usted parte de viaje?

Consideramos que siendo el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ADOS MENOS...



LA TEMPERATURA Y LOS LUBRICANTES. Habla YPF en la persona del ingeniero Durante y del señor Oscar R. Abuin, jefe de la División Lubricantes.

En nuestro afán de buscar información tendiente a aclararles la influencia de la temperatura del aceite en el motor, entrevistamos a personal de YPF, nadie más capacitado que ellos para opinar sobre el tema.

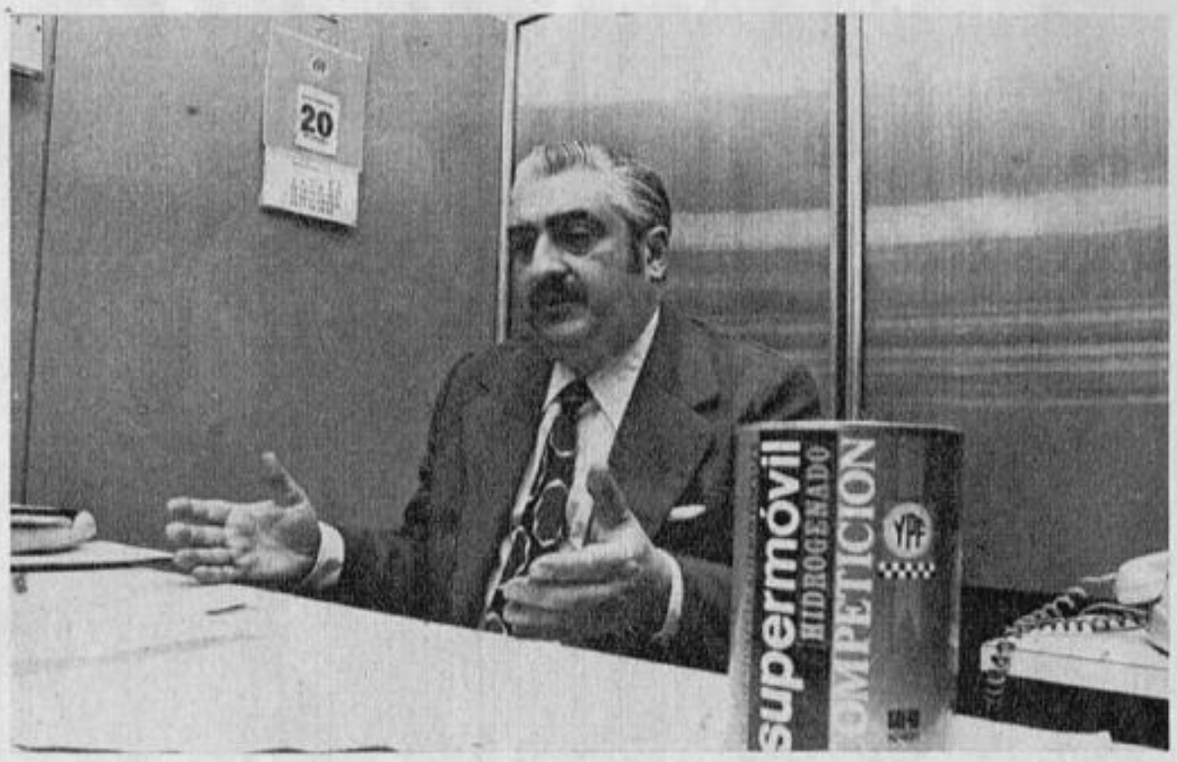
"Para comenzar, la temperatura a la cual el aceite debe "funcionar" —para extraerle el mayor rendimiento posible— es de alrededor de 90º." "A partir de esa temperatura y hasta los 110º los componentes del lubricante mantienen su estado y cumplen —a medias— su cometido; más allá de esa cifra tope, el aceite comienza a sufrir la oxidación acelerada de sus componentes y pierde eficacia." "Cuando el motor funciona a bajas temperaturas la condensación creada por éste no alcanza a gasificarse totalmente sino que en estado líquido aún se "filtra" por las paredes de los cilindros y va al aceite atacando a piezas vitales como los cojinetes." "Asimismo, al estar frío no circula bien y por ende no lubrica como corresponde."

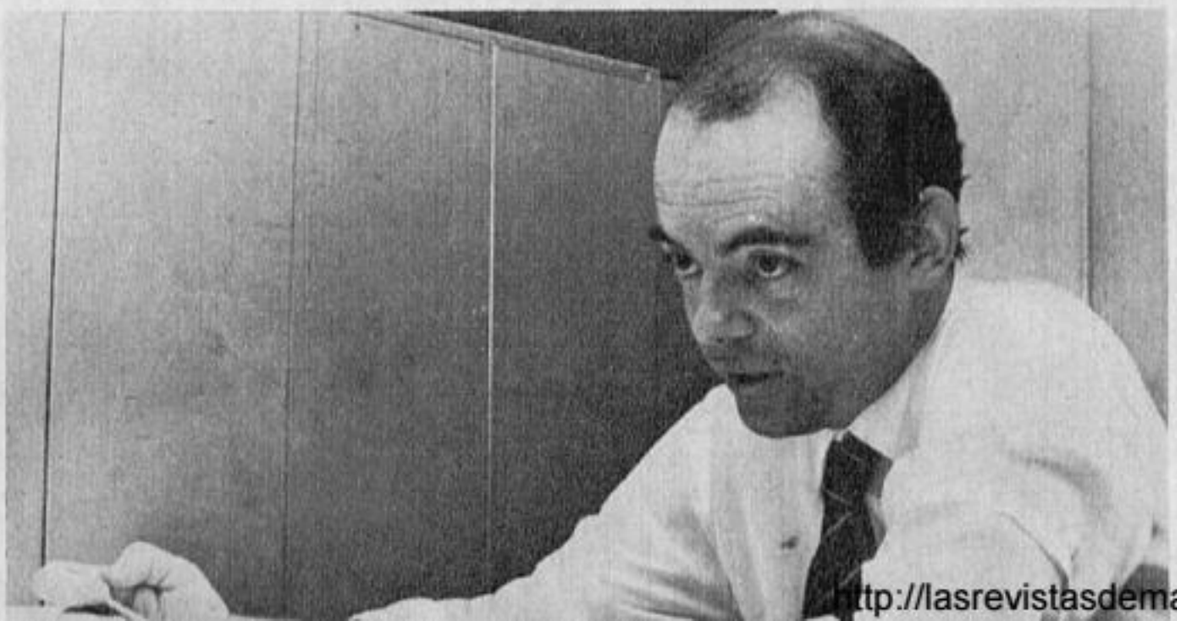
Alberto Gómez: "Al aumentar la temperatura del aceite tiende a licuarse y el motor a rendir más, este efecto está contrarrestado por el aumento de calor en la cabeza del pistón, que contribuye a que el llenado sea inferior." La cabeza del pistón también es parte de la cámara de combustión.



Sr. Oscar R. Abuin, jefe de la División Lubricantes de YPF.

Ing. Víctor Durante, de la División Lubricantes de YPF.





motor de un automóvil un elemento preparado para rendir su potencia normal a una temperatura determinada, hacerlo trabajar a más o menos de estas cotas es afectar su buen funcionamiento, al margen de disponer en estos casos de una potencial inferior a la prescripta.

Motores que trabajan fríos:

Cuando la temperatura del motor es inferior (alrededor de los 50º) de funcionamiento se produce un fenómeno muy singular: Las paredes de los cilindros se "lavan". Esto sucede porque el tubo de admisión no ha tomado la suficiente temperatura y la mezcla no alcanza a atomizarse, sino que penetra más líquida que gasificada.

Este fenómeno que en apariencia no es muy grave trae aparejados una serie de desgastes prematuros en el motor que a medida que avanza el kilometraje del mismo se hacen notar. Este desgaste es muy lógico teniendo en cuenta que si bien la mayor parte de mezcla se consume durante la marcha, el resto tiende a "colarse" entre el pistón y la camisa, privando a éstos de su elemento lubricante (el aceite). Prácticamente, el movimiento alternativo se realiza en "seco" sin ningún elemento antifricción de por medio.

Al margen de este inconveniente, el operador debe tener en cuenta que los "fierros" están preparados para rendir óptimamente a una temperatura determinada, a menos o a más de ésta, las exigencias que deben soportar son mayores.

Motores que trabajan calientes:

Para comenzar, llamamos "trabajo caliente" al realizado por una unidad, que, destinada a funcionar a 80º lo hace a 90º o más.

Al ser superior de lo normal la temperatura del motor, el efecto más notable es la pérdida de potencia. Esto sucede al decaer la cantidad de mezcla que se introduce en los cilindros. La "decadencia" es motivada por la misma mezcla que al operar a una temperatura por sobre lo normal aumenta su volumen (por dilatación de sus moléculas) pero no su peso, por consiguiente la cantidad que se distribuye en los cilindros es menor.

En el caso de los motores que cuentan con calefacción en los tubos de admisión (instalada para mejorar la carburación a temperaturas bajas) el efecto es más intenso dado que eleva aún más el grado de dilatación de la mezcla.

Por otra parte debe tenerse en cuenta que en el motor hay elementos (como juntas, mangueras, etc.) que si bien están diseñados para soportar temperaturas mayores a las citadas, son los primeros en ceder ante los embates de excesivo calor.

Las causas determinantes de este tipo de anomalías son varias: el motor puede trabajar frío al quitarle el termostato (siempre y cuando lo traiga de origen). Prácticamente éste es el único caso en que la temperatura del propulsor está por debajo de lo normal; en los restantes, los problemas son por exceso de calor. Este aumento de la temperatura puede ser provocado por: estar fuera de punto (generalmente atrasado), radiador tapado, bujías de rango térmico inadecuado, mezcla pobre, luz de válvulas cerradas, excesivo zarro "rodeando" los cilindros, mal funcionamiento del termostato, etc.

La pieza clave: El termostato.

Ubicado estratégicamente en la entrada de agua principal del motor (generalmente en la manguera o directamente sobre la toma principal), es el elemento encargado de ayudar a que la temperatura del motor se eleve más rápidamente, una vez cumplido su cometido deja de actuar. El proceso de paso del agua se realiza de la siguiente manera: mientras el líquido permanece a temperatura ambiente el termostato está cerrado; cuando el funcionamiento del motor hace que la temperatura del agua se eleve, comienza a abrir para quedar totalmente abierto cuando la unidad ha tomado calor; en este punto el agua circula normalmente.

La imposibilidad de circulación del agua hace que la temperatura (baja, en ese momento) se eleve en un lapso de tiempo menor.

Ante el mal funcionamiento del termostato, lo ideal no es —como muchos hacen— retirarlo de servicio for ever, sino reemplazarlo por un elemento que funcione correctamente.

Suponemos que esta serie de apreciaciones sobre el tema, temperatura del motor, servirán para que los usuarios se detengan a pensar en este inconveniente ante la llegada de la época de vacaciones con sus tórridos días; recordándoles, que si los motores que funcionan en perfecto estado, durante las jornadas de calor tienden a elevar su temperatura ¿qué pasará con su unidad si no funciona como corresponde? ¡Felices vacaciones!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESTE AÑO LS10 ESTARA CON TODOS LOS GORDOS

Con el gordo de Navidad.
Con el gordo de Año Nuevo.
Con la grande de la Prov. de Buenos Aires.
Con la grande de Reyes.

En transmisión directa (desde la Lotería Nacional y Lotería de la Pcia. de Bs. As.) Todo un equipo de periodistas y dos unidades móviles atraparán las emociones de los premios y traerán al instante la palabra de los felices ganadores.
Escuche los días del sorteo con la conducción de
Roberto González Rivero.
La Danza de la Fortuna
Desde las 11.30 hs. de la mañana por

LS10 RADIO DEL PLATA

La radio con más ganas de ser primera.



Afiliada a ARPA

MOTOCICLISMO | MOTOCROSS EN AUTOPARQUE

MAS ALLA DE LA

Finalizado el Campeonato Bonaerense de Motocross, Sergio Capagli fue campeón en la clase menor, y Ricardo Esponda en Senior. El saldo positivo analizado desde otro punto de vista



Claudio Pesce con la Zanella de MX; Claudio debe ser aprovechado por quienes quieran aprender a manejar en cross.



Largada de Junior. Muchos pilotos con buenas aptitudes. Capagli fue primero, y Lameiro segundo a medio punto. Ambos están para la categoría superior.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y Fotos: **HECTOR CADEMARTORI**

CRONICA

El domingo 25 del pasado mes de noviembre terminó en Autoparque el "Campeonato Bonaerense de Motocross" que para las categorías Senior y Junior habían programado los organizadores.

Si bien las finales de ambas categorías dieron tema para un extenso comentario deportivo, el trasfondo que dejó este campeonato es mucho más importante que la crónica en sí.

El circuito de Autoparque, si bien no es ideal todavía, la intención que se puso al construirlo quedó confirmada con las primeras carreras. Con muy poquito se puede llegar al trazado que, dentro de las limitaciones lógicas de la topografía bonaerense, llegue a considerarse perfectamente apto para cross. En este sentido hay que desterrar un poco la idea, comprensible por otra parte dado el poco tiempo que este deporte tiene entre nosotros, que un circuito de motocross debe ser trabado con una infinidad de saltos y un número infinito de obstáculos. NO. El trazado debe conjugar todos esos elementos en una forma **racional** y **lógica,** conservando un margen de velocidad y agilidad en **todo el trazado,** para que la competencia no se convierta en una procesión religiosa.

Para redondear la idea original, cabe agregar que un circuito como el de Ezeiza enseña a viajar ligero al conductor y habilita en el futuro a conducir sin errores en escenarios como Bariloche, por ejemplo. Despacio todos sabemos andar; el asunto es con el acelerador a fondo...

En la clase Junior muchos pilotos en la línea de partida demostraron que cada día aumenta el número de gente con ganas de aprender. **Sergio Capagli** sumó los puntos necesarios como para llevarse la copa a su casa. Indiscutido campeón, Sergio tiene que fijarse y preguntar un poco más a los que saben para fijar cosas que son elementales en lo que respecta a su faz conductiva. El segundo, Angel Lameiro, mostró una capacidad de aprendizaje elogiable considerando el poco tiempo que transcurrió desde su debut en motocross. Haberse olvidado de abrir un paso de nafta en la primera serie lo imposibilitó de discutir el campeonato. Realmente imperdonable. Tercero fue Konig y cuarto Frankie Chasse con muchas ganas de arrimar un poco más en futuras confrontaciones.

La categoría Senior dio un campeón que no nos asombra. Ricardo Esponda, a quien viéramos andar en Uruguay muy pero muy bien, con su segundo puesto en la final se adjudicó el campeonato sobre "Ceci" Loureiro por seis puntos.

Marcelo Caviglia no tuvo oportunidad de pelear el primer puesto; con la Montesa en la clínica, largó con una máquina sin ninguna posibilidad.

"Pichi" Bertoldo fue cuarto con la Yamaha del team de Mr. Chasse, mientras que Alejandro Pesce ocupó la quinta colocación sin disputar las últimas fechas debido a la falta de un vehículo competitivo.

Y dejamos el caso MX - Zanella - Claudio Pesce para el postre.

Hace rato que la gente de MX Motocross viene experimentando con el motor Zanella y parece que esta vez están muy cerca de la verdad. Un poco por la falta de piloto y otro poco por los distintos caminos seguidos en la etapa experimental, recién ahora con Claudio Pesce como test-pilot la MX Zanella ha entrado en la fase de prueba final. En Autoparque fallas comprensibles la aquejaron, fruto justamente del período de lógica experimentación.

La 125 también mostró las uñas en manos de Ricardo Bárcena, quien anduvo bastante rapidito pese a sus bigotes.

Claudio Pesce puso de manifiesto todo lo aprendido en Estados Unidos. Un caudal de conocimientos de un valor inapreciable no solamente para él sino para quienes compiten a su lado. Nos extrañó el poco acercamiento de pilotos noveles hacia quien tiene conocimientos que no deben ser desperdiciados. Claudio tiene la obligación de responder y enseñar, pero quienes quieren aprender tienen que sentir la necesidad de interiorizarse y capacitarse con quienes saben más. Sería una lástima desaprovechar el caudal técnico recogido que brindaría a los pilotos nuevos la experiencia que de ninguna manera puede lograrse compitiendo exclusivamente en nuestro medio. El campeonato de Autoparque dejó un saldo positivo que indudablemente estuvo más allá del simple comentario superficial.



Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE

Los precios de automotores usados que damos a continuación se han determinado en virtud de operaciones reales constatadas. Tomando como referencia estas operaciones, se han establecido cifras básicas para unidades en uso y estado de conservación normales que tuvieron un recorrido anual de 20 a 25.000 kilómetros. En otras palabras: automóviles en perfecto estado de funcionamiento que no necesitan ninguna reparación para seguir prestando servicios. En consecuencia, los precios encolumnados son estimativos y se los deberá "corregir" en más o en menos según —por ejemplo— si tiene equipos especiales o si se los entrega con algún tipo de garantía o si, en su defecto, su estado no es el que mencionamos más arriba.

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.700
4 cil. lujo	1961	3.000
4 cil. lujo	1962	3.200
6 cil.	1962	3.700
BORGWARD		
Isabella	1956	3.600
Isabella	1958	4.200
Isabella	1959	4.500
Isabella	1960	5.000
Isabella	1961	5.400
Isabella	1962	5.800
Isabella	1963	6.000
CITROEN		
2 CV	1958	5.300
2 CV	1960	5.900
2 CV	1961	6.300
2 CV	1962	6.700
2 CV	1963	7.000
2 CV	1964	9.000
2 CV	1965	10.000
2 CV	1966	10.500
2 CV	1967	11.500
2 CV	1968	13.000
2 CV	1969	14.500
2 CV	1970	16.000
3 CV	1970	18.500
AMI 8	1970	23.000
2 CV	1971	17.500
3 CV	1971	21.000
AMI 8	1971	25.500
2 CV	1972	18.500
3 CV	1972	23.500
AMI 8	1972	27.000
Mehari	1972	19.000
CHEVROLET		
4 p.	1951	4.500
4 p.	1952	4.500
4 p.	1953	5.500
4 p.	1954	5.500
4 p	1955	6.000
B. Air 6 mec. .	1956	6.500
B. Air 8 aut. ..	1956	6.500
B. Air 6	1957	7.000
B. Air 8	1957	7.000
B. Air 8 aut. ..	1958	7.500
B. Air 6	1958	8.000
Impala 8 aut. ..	1959	8.200
Impala 6 mec. ..	1959	9.000
Impala 6 mec. ..	1960	10.000
Impala 8 aut. ..	1960	10.000
Impala 6	1961	11.000
Impala 8 aut. ..	1961	11.000
Impala 6 mec. .	1962	11.500
Impala 8	1962	12.000
"400"	1962	13.000
Impala 8 aut. ..	1963	12.500
"400"	1963	14.000
Impala 6 mec. .	1963	13.800
Impala 8 aut. ..	1964	15.000
Super	1964	17.000
Special	1964	14.500
Súper	1965	19.000
Special	1965	16.000
Súper	1966	22.000
Special	1966	18.000
Súper	1967	25.000
Special	1967	20.000
Súper	1968	28.000
Special	1968	23.000
Súper Lujo	1968	29.000
Súper Sport ...	1968	30.000
Special	1969	25.000
Chevy	1969	30.000
Súper Sport ...	1969	33.000
Súper Lujo	1969	31.000
Rally Sport	1969	28.000
Súper	1969	31.000
Rally Sport	1970	30.000
Chevy de Luxe .	1970	33.000
Chevy SS	1970	40.000
Chevy SS Coupé	1970	42.000
Special	1970	27.000
Special	1971	30.000
Rally Sport	1971	33.000
Chevy	1971	33.000
Chevy de Luxe .	1971	36.000
Chevy SS	1971	43.000
Chevy SS Coupé	1971	46.000
Special	1972	32.000
Rally Sport	1972	39.000
Chevy	1972	36.000
Chevy Súper ..	1972	39.000
Chevy SS	1972	46.000
Chevy SS Coupé	1972	50.000
Chevromatic ..	1972	42.000
DE CARLO		
700	1961	2.500
700 Coupé	1961	2.800
700 Coupé	1962	3.800
700	1962	3.400
700	1963	3.500
SL	1964	2.500
SL	1965	2.700
DI TELLA		
1500	1960	11.000
1500	1961	11.000
1500	1962	12.500
1500	1963	13.000
Magnette	1963	14.000
1500	1964	13.000
Magnette	1964	14.500
Traveller	1964	14.500
1500	1965	14.000
Magnette	1965	16.500
Traveller	1965	16.500
1500	1966	16.000
Magnette	1966	17.000
Traveller	1966	17.000
1500	1967	18.000
Magnette	1967	18.000
Traveller	1967	18.000
D. K. W.		
Sedan	1960	8.000
Sedan	1961	9.000
Sedan	1962	10.000
Sedan	1963	11.000
Univ.	1962	10.000
Univ.	1963	11.000
Sedan	1964	13.000
Univ.	1964	12.000
Fissore	1965	14.000
Sedan	1965	14.000
Univ.	1965	13.000
Sedan	1966	15.000
Univ.	1966	14.000
Sedan	1967	16.000
Univ.	1967	15.000
Sedan	1968	17.000
Univ.	1968	16.000
Sedan	1969	18.000
Univ.	1969	17.000
DODGE		
Polara	1969	26.000
Coronado	1969	29.000
G. T.	1969	30.000
Dodge 3 veloc. .	1970	23.000
G. T.	1970	33.000
Coronado	1970	32.000
Polara	1970	29.000
Dodge 4 veloc. .	1970	25.000
Automatic	1970	32.000
GTX	1971	43.000
Coronado	1971	37.000
Polara	1971	33.000
Automatic	1971	37.000
1500	1972	32.000
GTX	1972	48.000
Coronado	1972	40.000
Polara	1972	35.000
Cupé Polara ..	1972	39.000
Automatic	1972	40.000
ESTANCIERA		
Ika	1958	7.000
Ika	1959	8.700
Ika	1960	9.000
Ika	1961	10.000
Ika	1962	11.000
Ika	1963	12.000
Ika	1964	13.000
Ika doble trac. .	1964	13.000
Ika	1965	14.000
Ika doble trac. .	1965	14.000
Ika	1966	15.000
Ika	1967	17.000
Ika	1968	19.000
Ika	1969	21.000
Ika	1970	23.000
FIAT		
600	1958	5.000
600	1960	6.000
1100	1960	8.000
600	1961	7.000
1100	1961	9.000
2100	1961/2	9.000
600 D	1962	7.500
1100	1962	10.500
750	1963	8.500
1100	1963	12.000
1500	1963	16.000
600 E	1964	9.000
1500	1964	17.000
Familiar	1964	18.000
600 E	1965	11.000
1500	1965	18.500
1500 C largo ..	1965	20.000
Familiar	1965	19.500
Familiar largo .	1965	21.000
600 E	1966	11.000
800 Spider ...	1966	12.000
800 Coupé ...	1966	12.000
1500 B	1966	21.000
1500 Familiar .	1966	22.000
1500 Coupé ...	1966	24.000
600 E	1967	13.000
800 Spider ...	1967	11.500
800 Coupé ...	1967	13.500
1500 B	1967	23.500
1500 Familiar ..	1967	24.500
1500 Coupé ...	1967	26.000
600 E	1968	14.000
800 Spider ...	1968	14.000
800 Coupé ...	1968	14.000
1500 B	1968	25.000
1500 Familiar ..	1968	26.000
1500 Coupé ...	1968	28.000
600 E	1969	15.000
800 Spider ...	1969	16.000
800 Coupé ...	1969	17.000
1500 B	1969	27.500
1500 Familiar ..	1969	28.000
1500 Coupé ...	1969	29.000
1600	1969	28.000
600 D	1970	17.000
600 R	1970	18.000
1500 Familiar ..	1970	30.000
1600	1970	30.500
1600 Coupé Sp.	1970	34.000
600 R	1971	20.000
128	1971	28.000
1600	1971	33.000
1500 Familiar ..	1971	33.000
1600 Coupé Sp.	1971	37.000
600 R	1972	21.000
128	1972	30.000
125 Berlina ..	1972	40.000
125 Familiar ..	1972	43.000
125 Sport	1972	45.000
1600	1972	35.000
1600 Coupé Sp	1972	39.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FORD		
4 p.	1951	5.000
4 p.	1953	5.500
4 p.	1954	5.500
Coupé sedan ..	1954	6.000
4 p.	1955	6.000
Fairlane 8 aut. .	1957	6.500
Fairlane 500 8 a.	1958	6.500
Fairlane 8 mec.	1958	7.000
Galax. 6 mec. .	1960	8.000
Galax. 8	1960	8.000
Galax. 6	1961	9.000
Galax. 8 aut. ..	1961	9.000
Falcon	1962	18.000
Falcon Standard	1963	20.000
Falcon de Lujo .	1963	21.000
Falcon Standard	1964	22.000
Falcon de Lujo .	1964	23.000
Falcon de Lujo .	1965	25.000
Falcon Futura ..	1965	26.000
Falcon Standard	1965	22.000
Falcon Standard	1966	24.000
Falcon de Lujo .	1966	28.000
Falcon Futura .	1966	29.000
Falcon de Lujo .	1967	30.000
Falcon Standard	1967	27.000
Falcon Futura .	1967	31.000
Falcon de Lujo .	1968	33.000
Falcon Standard	1968	29.000
Falcon Futura .	1968	34.000
Rural	1968	35.000
Falcon Standard	1969	32.000
Falcon Futura .	1969	37.000
Rural	1969	38.000
Falcon de Lujo .	1969	36.000
L. T. D.	1969	33.000
Fairlane 500 ..	1969	27.000
Fairlane Luxe ..	1969	25.000
Falcon Standard	1970	34.000
Falcon de Lujo .	1970	39.000
Falcon Futura .	1970	40.000
Rural	1970	41.000
L. T. D.	1970	37.000
Fairlane 500 ..	1970	30.000
Fairlane Luxe .	1970	27.000
Falcon Standard	1971	36.000
Falcon de Lujo .	1971	41.000
Falcon Futura .	1971	42.000
Rural	1971	43.000
Fairlane 500 ...	1971	34.000
LTD	1971	42.000
Fairlane 500 ...	1972	38.000
L. T. D.	1972	47.000
Falcon Standard	1972	38.000
Falcon de Lujo .	1972	44.000
Falcon Futura .	1972	44.000
Rural	1972	46.000
GRACIELA		
2 p.	1958	2.000
2 p.	1960	2.500
GW. Wartburg ..	1962	3.000
ISARD		
700	1963	2.600
Kombi	1963	3.000
700	1964	3.000
Kombi	1964	3.200
1204	1964	3.900
700	1965	3.400
Kombi	1965	4.400
1204	1965	3.400

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JEEP		
IKA carrozado .	1957	4.200
IKA	1958	4.500
IKA	1959	5.000
IKA	1960	6.000
IKA	1961	7.000
IKA	1962	8.000
IKA	1963	9.000
IKA	1964	10.000
IKA	1965	11.000
IKA	1966	12.000
IKA	1967	13.000
IKA	1968	14.000
IKA	1969	15.000
IKA	1970	17.000
IKA	1971	19.000
IKA	1972	21.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	6.000
180	1954	6.500
170	1955	6.500
180	1955	7.000
300	1955	7.000
219 naftero	1959	18.000
220	1959	19.500
220 S coupé ..	1961	20.000
220 S 4 p. ...	1961	18.000
220	1962	18.000
220 S 4 p.	1962	18.400
220 SE	1962	21.500
220 S 4 p.	1963	22.800
220 SE coupé .	1963	30.000
220 SE coupé .	1964	38.000
22 S	1964	41.000
220 S	1965	36.000
250 SE	1965	30.000
250 S 4 p.	1966	35.000
250 SE 4 p. ...	1966	45.000
250 SE coupé .	1966	54.000
MORRIS		
4 p.	1966	16.000
Traveller	1966	16.000
4 p.	1967	18.000
N S U		
24 HP	1958	3.000
34 HP	1960	3.500
34 HP	1961	3.800
Sport Prinz	1961	5.200
34 HP	1962	4.200
34 HP Prinz ..	1963	4.700
OPEL		
Rekord 2 p. ..	1956/7	5.000
Rural	1956/7	5.000
Rekord 2 p. ..	1958	7.000
Rural	1958	7.000
Rekord 2 p. ..	1959	7.500
Rural	1959	7.500
Rekord 2 p. ..	1960	8.000
Rural	1960	8.000
Rekord 2 p. ..	1961	8.300
Rural	1961	8.300
Rekord 2 p. ..	1962	9.000
Rural	1962	9.000
PEUGEOT		
203	1956	5.000
403	1956/7	8.000
403	1958/9	9.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
403 .	1960/1	10.500
403	962	11.000
404	1962	13.000
403	963	12.000
404	963	16.000
404 Rural	1963	16.000
403	1964	14.000
404 3 banc. ...	1964	17.000
404 5 banc. ...	1964	18.000
403	1965	15.000
404 Standard ..	1965	20.000
404 Standard ..	1966	22.000
404 de Lujo ...	1966	23.000
404	1967	24.000
404 G Lujo ...	1967	25.000
404	1968	26.000
404 G. Lujo ...	1968	27.000
404 Standard ..	1969	28.000
404 Grand Prix	1969	29.000
504 De Lujo ...	1969	31.000
504 Súper Lujo .	1969	32.000
404 Standard ..	1970	30.000
404 Grand Prix .	1970	31.000
504 De Lujo ...	1970	36.000
504 Súper Lujo .	1970	37.000
404	1971	32.000
Le Mans	1971	33.000
504 de Lujo ...	1971	38.000
504 Súper Lujo .	1971	39.000
404 De Lujo ...	1972	32.000
404 G.P.	1972	36.000
504 De Lujo ...	1972	40.000
504 Súper Lujo .	1972	42.000
404 Diesel ...	1972	38.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	14.000
C. Country	1962	15.000
Ambassador 990	1963	15.000
C. Custom 1ª S.	1963	14.500
C. Custom	1963	15.000
C. Country 660 .	1963	17.000
De Luxe 550 ..	1963	13.000
Ambassador 990	1964	16.000
C. Custom 660 .	1964	16.000
C. Country 660 .	1964	18.000
De Luxe 550 ...	1964	14.000
C. Custom 660 .	1965	17.000
C. Country 660 .	1965	17.000
Ambassador 990	1965	19.000
De Luxe 550 ...	1965	17.000
Ambassador 990	1966	14.000
C. Custom 660 .	1966	20.000
C. Country 660 .	1966	19.000
De Luxe 550 ...	1966	20.000
Ambassador 990	1967	15.000
C. Custom 660 .	1967	23.000
C. Country	1967	20.000
De Luxe 550 ...	1967	23.000
Ambassador 990	1968	16.000
C. Custom 660 .	1968	27.000
C. Country	1968	22.000
De Luxe 550 ...	1968	30.000
Ambassador ...	1969	20.000
C. Country	1969	34.000
C. Custom 660 .	1969	35.000
Classic 380 ...	1970	27.000
C. Country	1970	30.000
Ambassador 380	1970	38.000
Ambassador ...	1971	40.000
C. Country ...	1971	44.000
Classic 380 ...	1971	41.000
Ambassador ...	1972	33.000
		50.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country ...	1972	43.000
RENAULT		
Dauphine	1963	5.000
4 L.	1963	7.000
Gordini	1963	7.000
4 L.	1964	8.000
Dauphine	1964	6.000
Gordini	1964	8.000
4 L. 3 veloc. ...	1965	9.000
4 L. 4 veloc. ...	1965	7.500
Gordini	1965	10.000
Dauphine	1965	9.000
Gordini	1966	11.000
Dauphine	1966	12.000
4 L.	1966	10.000
Gordini	1967	10.000
4 L.	1967	9.000
Renault 850 ...	1967	11.000
Gordini	1968	12.000
4 L.	1968	13.500
850	1968	12.000
Gordini	1969	15.000
R 4	1969	17.000
850	1969	13.000
850	1970	15.000
Gordini	1970	17.000
R 4	1970	19.000
R 6	1970	25.000
4 S	1971	22.000
R 6	1971	26.000
R 12	1971	33.000
4 S	1972	23.000
R 6	1972	29.000
R 12	1972	35.000
SIMCA		
4 p.	1956	3.800
Rural	1956	4.500
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	6.500
17 M 2 p.	1961	7.000
17 M 4 p.	1961	7.500
17 M 2 p.	1962	8.000
17 M Rural ...	1962	8.000
TORINO		
300 4 p.	1967	19.000
380 S 4 p.	1967	25.000
380 2 p.	1967	28.000
380 W 2 p.	1967	27.000
300 4 p.	1968	21.000
300 S 4 p.	1968	30.000
380 2 p.	1968	35.000
380 W 2 p.	1968	32.000
300 S 4 p.	1969	34.000
380 2 p.	1969	34.000
380 W 2 p. ...	1969	36.000
L. 4 p.	1970	45.000
GS. 2 p.	1970	35.000
S. 4 p.	1970	32.000
TS. 2 p.	1970	44.000
TS. 4 p.	1970	40.000
L	1971	32.000
S.	1971	41.000
TS. 4 p.	1971	46.000
TS. 2 p.	1971	50.000
GS. 2 p.	1971	52.000
L	1972	35.000
S	1972	44.000
TS. 4 p.	1972	49.000
TS. 2 p.	1972	55.000
GS.	1972	57.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.

VALIANT

I	1962	14.000
II	1963	16.000
III	1964	18.000
III	1965	20.000
Coronado	1965	20.000
G. Turismo	1965	20.000
IV	1966	21.000
Coronado	1966	21.000
G. Turismo	1966	22.000
IV	1967	23.000
Coronado	1967	23.000
G. Turismo	1967	23.000
IV	1968	24.000
Coronado	1968	24.000
G. Turismo	1968	24.000

VOLKSWAGEN

Export	1961	12.000
Export	1962	14.000
1500 2 p.	1962	13.000

VOLVO

121	1960	11.500
122	1962	13.000

PICK-UPS USADAS

ARGENTA

Pick-up	1964	13.000
Pick-up	1965	14.000
Pick-up	1966	15.000
Pick-up	1967	16.000

CITROEN

AZU Furg.	1965	6.000
AZU Furg.	1966	7.000
AZU Furg.	1967	8.000
AZU Furg.	1968	10.000
AZU Furg.	1969	10.000
AK-R Furg.	1970	13.000
AK Furg.	1970	12.000
AK-P	1971	14.500
AK	1971	14.000
AK	1971	15.000
AK-P	1972	15.500

CHEVROLET

10 Pick-up	1965	19.000
10 "	1966	21.000
10 "	1967	24.000
10 "	1968	27.000
10 "	1969	29.000
CS Pick-up	1970	31.000
CS Pick-up	1971	33.000
CS Pick-up ..	1972	35.000

DE SOTO

D-100 Pick-up ..	1962/3	17.000
D-100 Pick-up ..	1964	18.000
D-100 Pick-up ..	1965	20.000
D-100 Pick-up ..	1966	22.000
D-100 Pick-up ..	1967	26.000
D-100 Pick-up ..	1968	29.000

DODGE

D-100 Pick-up ..	1961/2	14.000
D-100 " ..	1963	15.000
D-100 " ..	1964	16.000
D-100 " ..	1965	17.000
D-100 " ..	1966	18.000
D-100 " ..	1967	26.000
D-100 " ..	1968	23.000
DP-100 diesel ..	1969	32.000
D-200 diesel ..	1969	34.000
D-200 diesel ..	1970	37.000
DP-100 diesel ..	1970	36.000
DP-100 diesel ..	1971	42.000
D-200	1971	40.000
D-20	1972	42.000
DP-1000 diesel	1972	45.000

FARGO

D-100 Pick-up ..	1962/3	17.000
D-100 " ..	1964	18.000
D-100 " ..	1965	20.000
D-100 " ..	1966	22.000
D-100 " ..	1967	26.000
D-100 " ..	1968	29.000

FIAT

Multicarga	1500	1965	13.800
Multicarga	1500	1966	15.500
Multicarga	1500	1967	16.500
Multicarga	1500	1968	17.500
Multicarga	1500	1969	19.000
Multicarga	1500	1970	21.000
Multicarga	1500	1971	22.500
Multicarga	1500	1972	24.500

FORD

F-000 Pick-up ..	1960/1	11.000
F-100 " ..	1962	13.000
F-100 " ..	1963	15.000
F-100 " ..	1964	17.000
F-100 " ..	1965	19.000
F-100 " ..	1966	22.000
F-100 " ..	1967	25.000
F-100 " ..	1968	28.000
F-100 " ..	1969	30.000
F-100 " ..	1970	32.000
F-100 " ..	1971	34.000
F-100 " ..	1972	36.000

JEEP

IKA Pick-up ...	1961	11.000
IKA " ...	1962	12.000
IKA " ...	1963	13.000
IKA " ...	1964	14.000
Glad. Pick-up ..	1964	14.000
Glad. " ..	1965	15.000
Glad. " ..	1966	16.000
Glad. " ..	1967	17.000
Glad. " ..	1968	18.000
Glad. " ..	1969	19.000
Glad. " ..	1970	20.000
Glad. " ..	1971	21.000
Jeep Pick-up ..	1971	21.000
Jeep Pick-up ..	1972	23.000

MERCEDES BENZ

Pick-up	1972	70.000

PEUGEOT

T4B	1967	19.000
T4B	1968	20.000
T4B	1969	22.000
T4B	1970	23.000
T4B	1971	24.000
T4D	1972	26.000

RASTROJERO

Pick-up		1964	15.000
"		1965	16.000
"		1966	17.000
"		1967	18.000
"		1968	20.000
"	2ª serie	1968	21.000
"		1970	23.000
"		1971	25.000

MOTOS USADAS

CILINDRADAS

AJS

500 46-48		1.380/1.710
350 46-48		720/1.000
500 49-54		2.370/3.100
500 60-62		4.600/5.700
650 60-62		4.900/6.000
500/650 Chopper		4.900/6.500

BSA

500 46-48		1.500/1.600
500 48-49		2.400/3.100
350 46-48		900/1.200
650 50-52		2.300/3.200
500 60-62		5.100/6.200
500/650 Chopper		5.000/6.600

BMW

500	55	4.150/4.900
250	58	4.300/6.000
500	58	7.200/8.600
500	62	9.000/1.100
600	62	9.500/1.300

JAWA

350	57	1.700/2.800
175	57	780/1.300
350	62	3.400/5.450

MATCHLESS

350 46-48		1.100/1.700
500 46-48		1.900/2.800
500 49-52		2.300/3.100

NORTON

500	46-48	1.560/1.700
500	49-51	2.400/2.900
500	62	3.850/4.800
500	68	5.100/6.800

SIAMBRETTA

150	52-54	1.000/1.400
175	54-62	820/1.300
125 Chopper	58-62	1.600/2.400
125 Cristian		2.300/3.100

TRIUMPH

350	47-49	1.700/2.700
500	46-47	3.200/4.200
500	48-50	3.600/4.300
650	48-50	4.300/5.700
500	51-54	4.300/5.700
650	51-54	4.800/7.000
500/650 .	55-57	5.700/7.600
350	58-62	5.700/7.600
650	60-62	6.900/7.900
500/650 Chopper		7.500/9.500
650 Boneville		19.000/20.000
750 Trident 70		21.600/26.000

ZANELLA

100	59-67	1.450/1.700
125	59-67	1.600/1.900
125	68-71	1.800/2.500
175	69-71	2.500/3.100

GILERA

150	54-61	900/1.600
175	60-67	1.200/1.700
200	62-68	1.700/2.500
200	68-71	2.300/3.000
300 (imp.)	57-58	2.300/3.000
300 (nac.)	67-70	4.320/5.800
150 Chopper		3.800/4.300
100 Chopper		3.800/4.300

HARLEY DAVIDSON

1200	47-48	2.200/3.100
1200 (v.c.)	48-49	2.800/3.600
1200 Chopper		6.100/8.700

HONDA

50	60-62	1.170/2.000
125	60-62	2.000/3.600
150	60-62	2.200/3.800
250	60-62	4.100/5.500
300	60-62	4.900/7.600

HRD

1000	48-49	2.900/3.500
1000 B Shadow	48-49	4.400/6.000
1000 Chopper		6.800/9.500
1000	48-49	5.700/6.000
1000	54	5.700/7.800

MOTOS 0 KM.

ZANELLA

50 MZ	3.250
125 4 vel. Rutera	8.660
175 4 vel. Ponderosa ..	4.365
175 Z carga c/caja met.	5.020

GILERA

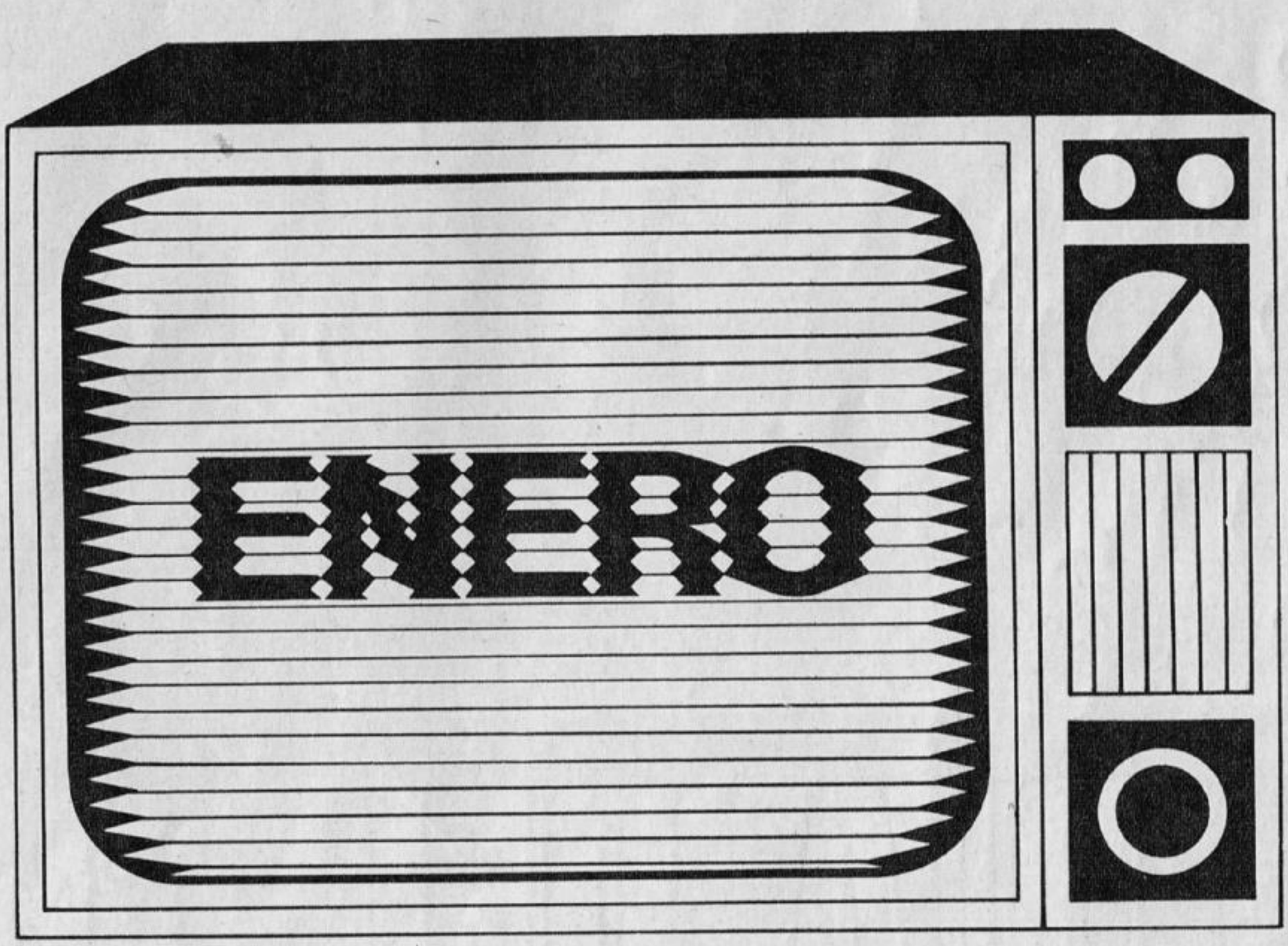
150 Super Sp.	5.642
185 Sprint	5.795
200 GT	5.988
200 GT Monocasco	6.054
215 Sp./70	6.402
Macho	7.500

PUMA

125 4ª Serie	3.990
200 5ª Serie	5.206
125	3.919
Motocarga 125, caja 1x1	4.424
Motoc. 200, caja 1x1,50	6.520

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN ENERO
VERA
LO QUE HICIMOS
PENSANDO EN USTED



(PIENSE EN NOSOTROS)



El Chacal en manos de los hermanos Sarthou logró una merecida victoria para el binomio Pagliettini - Mercury.

SEIS HORAS MOTONAUTICAS PLATENSES

EL DIA DEL CHA

Singular éxito rodeó la realización de este clásico de la motonáutica argentina. Brillante triunfo de los hermanos Sarthou en ON y del binomio italiano Vasena-Corti en SE. Excelente nivel técnico de los catamaranes y magnifica actuación de los pilotos locales en las clases de turismo

Y por fin se llevaron a cabo. Después de las postergaciones conocidas por todos, se disputaron las Seis Horas en aguas del Río Santiago, donde se dieron cita en la línea de partida 23 embarcaciones. Es demasiada la cantidad de cosas que ocurren en una competencia de este tipo como para pretender reseñar, ni siquiera una parte de las mis-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAL

Por: NICOLAS GELORMINI — Fotos: ANTONIO CAPRIA

mas. Baste decir que técnicamente superaron a la edición de 1972, ya que la presencia de los poderosos ON y de los veloces SE superó en cantidad y eficiencia la registrada en Junín el año pasado. La presencia de los pilotos italianos, todos ellos de primerísima línea, dio realce a la prueba que comenzó a las diez en punto de la mañana cuando desde la lancha piloto se bajó la bandera argentina.

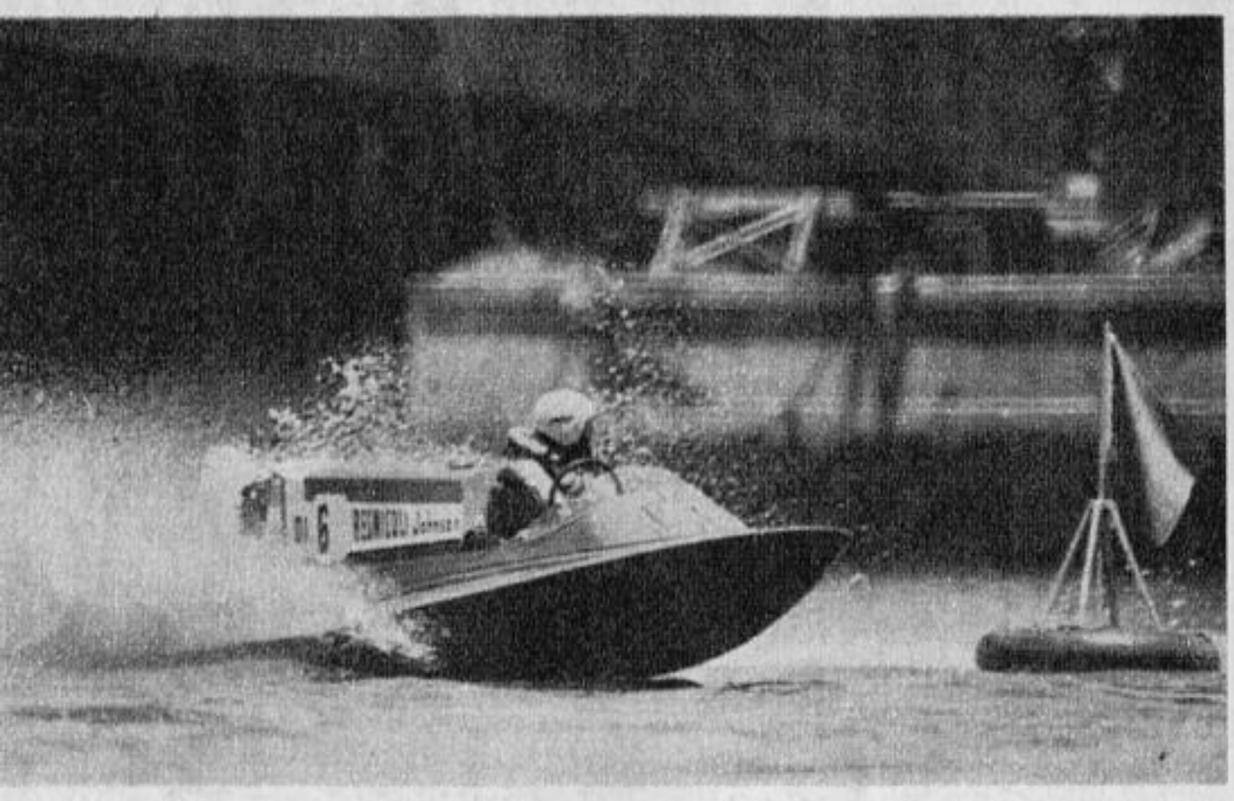
La largada fue espectacular. El público, favorecido por las instalaciones del Club Regatas La Plata, vio con asombro cómo 23 lanchas se ubicaban con perfecto orden, pero sin perder un centímetro, y partían a plena marcha en busca de la primera boya frente al Liceo Naval. De allí en más todo adquirió un ritmo de vértigo que con el correr de los minutos y las horas se fue aquietando, dando la razón a quienes procedían sin nervios, con total conciencia de que la competencia era larga y que arriesgar demasiado en las primeras vueltas era realmente suicida. Esbocemos brevemente las características principales de cada una de las categorías.

En TB Angélica García Montes, que compartió el puesto de comando con el italiano Giovani Riva, obtuvo un meritorio primer puesto, que no le resultó nada fácil, ya que las embarcaciones

Laucha y Tango estuvieron permanentemente acosándola. En TC el binomio Del Papa - Amadeo Paz aventajó por tan solo dos vueltas a su rival Bernad - Marquez; los promedios de ambos, que se dan en recuadro aparte, indican lo fuerte que se anduvo en la categoría. Por último en XD, que fue disputada tan solo por platenses, también apenas dos vueltas fueron la ventaja de Agesta - Buchelle sobre Panei-Martini, quienes en la cuarta hora estaban ocho vueltas detrás.

En SE el campeón del mundo Angelo Vasena y su compañera de equipo, Gabriela Corti, mostraron un profesionalismo extraordinario, tomando las cosas con la calma necesaria pero sin dejar de jugarse a fondo en las rectas. Completaron 109 vueltas sacándole 23 a García Montes - Giorgio y 35 a Jauregui Lorda - Bagioli. Aclaremos que estos últimos equipos tuvieron inconvenientes mecánicos que retrasaron notablemente su andar. En OI la prematura deserción de Arizu dejó claro el camino para Di Fiore - Gatti. A pesar de ello estos pilotos dieron un excelente espectáculo, lucieron una conducción prolija y ubicaron a la Orca III en el segundo lugar absoluto en cuanto a vueltas completadas. En ON hubo emoción a raudales. Reverdito - Hernandorena y los hermanos Sarthou se turnaron en la conducción del lote durante una hora y media, no separándose en ningún momento más de cien metros. Tras ellos, como enemigo constante y de cuidado, los cordobeses Ruesch - Villanueva mostraban una eficiencia elocuente de las cualidades de su embarcación y de sus pilotos. Desgraciadamente la Melange III encontró algún obstáculo sumergido y destrozó su casco, por lo que debió abandonar. El Chacal se dedicó a mantener su ventaja y venció cabalmente repitiendo los hermanos Sarthou su triunfo del año anterior. La Fuerza Libre, con el abandono de Soriano al cumplirse tan solo 16 minutos de carrera, perdió interés en sí misma, si bien la marcha de la Orión IV tampoco aflojó su ritmo en ningún momento brindándose por entero al espectáculo.

Como balance final digamos que volvimos a ver lo de siempre en estas carreras: son duras, tanto para el piloto como para los boxes y se aprende mucho sufriendo en carne propia la pérdida de valiosos minutos cuando algo no está sincronizado. Si las próximas Seis Horas de 1974 superan a éstas, tanto como éstas superaron a las anteriores, no hay que perdérselas de ninguna forma.



Di Fiore y Gatti ubicaron a la Orca III primera en su categoría y segunda en cantidad de vueltas. Excelente labor.

Del Papa y Amadeo Paz, cabales ganadores de la TC.



OLITAS

Opiniones de Angelo Vasena: "El circuito bárbaro para los pilotos, pero con poco público. El box de Pagliettini un modelo de celeridad y eficiencia en los reaprovisionamientos. El catamarán que me prestó Caseb, o sea el Cascabel, está a la altura de los mejores del mundo; veloz y ágil no presenta dificultades para la conducción."

Se vieron algunas lanchas de categoría turismo sin acompañante. La explicación que se dio fue que en reunión de pilotos se había votado y se había resuelto no llevar acompañante. Un ex piloto opinaba: "¿Quá valdrá más, el reglamento de la Federación o el voto de los pilotos que quince horas antes de largar deciden cambiarlo y se lo permiten?"

Abandonos: Daniel Canestrari rompió el casco en la segunda vuelta; Pedro Soriano rompió manguera de aceite y el motor se "agarró" a los 16 minutos de carrera; Arizu fundió una biela; Botti rompió el fondo y Jauregui Lorda - Bagioli tuvieron repetidos problemas con el motor.

La Super Nova, de Ruesch - Villanueva, rompió pata después de cuatro horas de carrera. Cambiaron por una directa y volvieron al circuito. Lo mismo pasaría poco después con El Chacal. Estos tuvieron más suerte ya que rompieron justo en el punto más cercano a boxes, ahorrándose la demora de un remolque prolongado.

Las lanchas de auxilio, si bien cumplieron su misión, dieron lugar a quejas. Hicieron oleaje que molestó a los participantes y en otros casos los pilotos manifestaron haber tenido que esperar largos minutos hasta que les hicieran efectivo el remolque.

Muy buena la información que se tuvo hora a hora. Permitió seguir las alternativas paso a paso. IBM Argentina colaboró con su sistema APL360, que no sabemos qué significa pero sí sabemos qué bien anda.

"Marejada 73", escudería integrada por jóvenes pilotos, hizo acto de presencia. Hasta pusieron un cartel en la costa de enfrente que no pasó desapercibido.

Caseb y Campanili anduvieron hablando en voz baja largo rato. Conociendo a ambos no es desatinado pensar que está por armarse algún espectáculo en los pagos cordobeses

SEIS HORAS MOTONAUTICAS PLATENSES

CLUB ORGANIZADOR: REGATAS LA PLATA
Escenario: Aguas del Río Santiago — Fecha: 2-12-73

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO
Categoría TB (hasta 60 HP)

Pos.	Nº	Embarcación	Pilotos	Motor
1	11	Cascote	A. García Montes - Giovani Riva	Mercury 50
2	19	Tango	Jorge Mutjar - Emilio López	Mercury 50
3	16	Laucha	Angel Molli - Adolfo Scaglioni	Carniti 45

Categoría TC (hasta 85 HP)

1	1	Cachabacha	Néstor del Papa - Alejandro A. Paz	Mercury 85
2	2	Racky IV	Oscar Bernad - José Marquez	Mercury 85

CLASE GRAN TURISMO
Categoría XD (motor de más de 500 y hasta 700 cm.3)

1	18	NN	Félix Agesta - Carlos Buchele	Mercury 50
2	13	Codinet	Eduardo Panei - Osvaldo Martini	Mercury 50
3	20	Si o si no	Oscar Botti - Carlos Boi	Mercury 50

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT
Categoría SE (motor de más de 700 y hasta 850 cm.3)

1	22	Cascabel	Angelo Vasena - Gabriela Corti	Carniti 65
2	12	Vinchuca	C. García Montes - Miguel Giorgio	Carniti 65
3	23	Melody V	Julio Jauregui Lorda - J. Baggioli	Carniti 65
4	14	Moby	Guillermo Bianchi - F. Barbot (h)	Mercury 65
5	15	Toco Fondo	Daniel Canestrari - Manuel Tozoli	Carniti 65

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT
Categoría OI (motor de más de 1.000 y hasta 1.500 cm.3)

1	6	Orca III	Jorge Di Fiore - Jorge Gatti	Johnson 115
2	10	Changuita II	Ricardo Bissio - Miguel Zeta	Johnson 100
3	3	Ida	Juan Carlos Arizu - Oscar Guembe	Evinrude 115

Categoría ON (motor de más de 1.500 y hasta 2.000 cm.3)

1	7	El Chacal	Néstor Sarthou - Juan C. Sarthou	Mercury 135
2	4	Super Nova	Heraldo Ruesch - José Villanueva	Johnson 125
3	8	Melange III	Alberto Reverdito - A. Hernandorena	Mercury 135

FUERZA LIBRE

1	9	Orion IV	R. Muñoz Toro - Germán Barbot	Mercury 135
2	17	Karina	Pedro Soriano - Roberto Soriano	Ford F-100

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sugerencias...

Realización EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989

PALANCA al PISO



V. T.

Rechace imitaciones

Envíos al interior

UNICA...!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

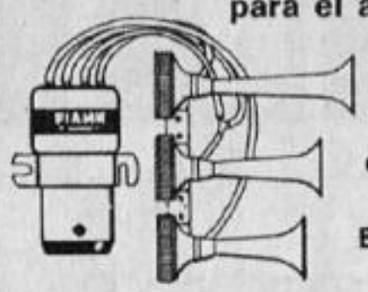
CASA
VICENTE TIRABASSO
Juan B. Justo 2980/82
Tel. 54-1708 • Cap.

B.W. U.S.A.

LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

DETROIT S.C.P.A.

El surtido más importante en accesorios para el automotor.



DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

Volantes legítimos deportivos **SANDRINI**
Colocación en el acto.

Bocinas musicales FIAMM, Italianas





Consolas, Cinturones de seguridad, Faros de todo

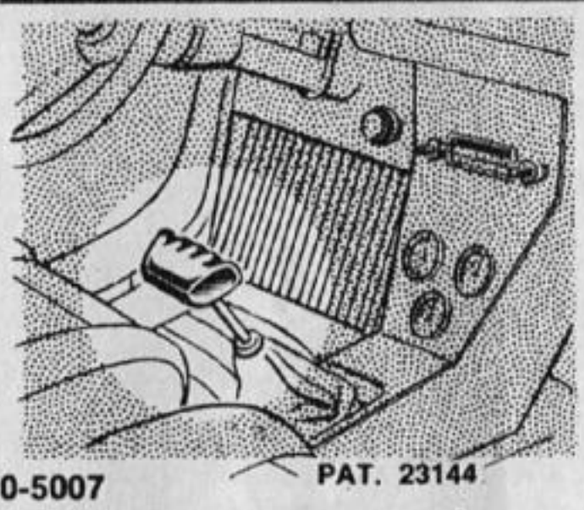
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

WARNES 1333/37/41 - Tel. 54-5649 - Bs. As.

NUEVO AUTOCOMANDO

EMPUÑADURA FUNCIONAL

Para toda marca de automotores



PAT. 23144

PIDALA EN LAS CASAS DEL RAMO, o en
REPUBLIQUETAS 2257 - T. E. 70-5007

MAYOR SENSIBILIDAD - AGIL EN LOS REBAJÉS
MEJOR COLOCACION DE LA MARCHA ATRAS.

AUTO UNION

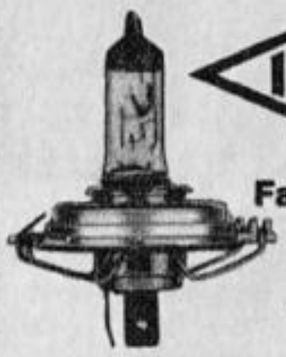
SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD PARA SU **DKW**

MECANICA INTEGRAL • CHAPA Y PINTURA

REPUESTOS **IGNACIO GIRÓ**

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

LARGO ALCANCE Y SEGURIDAD

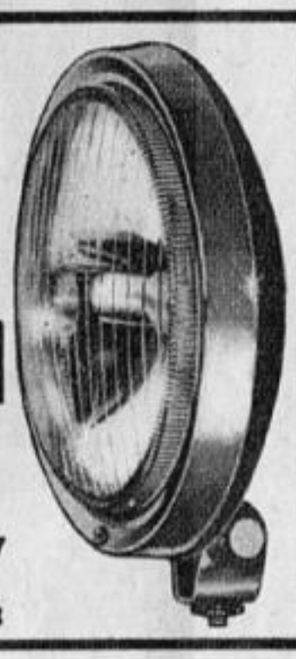


IODFAR

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

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

ADQUIERALOS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO



DISTRIBUIDORES: QUEHUE S.A. - J. B. Justo 3046, Cap. Fed. T. E. 55-2152 / 54-4187
REPAC S.A.C.I.F.I.A. - Darwin 28, Cap. Fed.. T. E. 55-6110 / 54-9493

NUEVO CENTRO EN SAN TELMO

Brasil 161
casi esq. Paseo Colón



OSVALDO ESCAP

De OSVALDO LITVAK
ex socio de ESCAPES MARLIT

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

EQUIPOS DEPORTIVOS
COLOCACION EN EL ACTO
Precios sin competencia
CERVIÑO 3776
casi esq. Malabia - 71-5598
HERRERA 582
Tel. 21-4075 - Bs. Aires

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

VOLANTES Standard y Deportivos

COLOCACION EN EL ACTO

Cmatra



DISTRIBUIDOR DE PALANCAS AL PISO

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

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1308/10 • T. E. 58-9694 • Buenos Aires

TAUNUS M.BENZ

220 - 250 - 280

FABRICACION - IMPORTACION

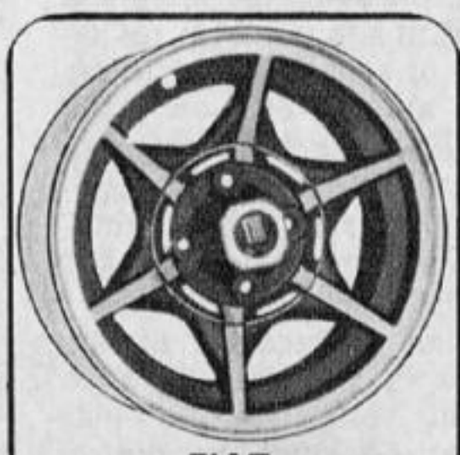
Repuestos La Comercial S.R.L.

WARNES 1157 - T.E. 55-1259
BUENOS AIRES

LA LLANTA DE ALEACION QUE LO ELIJE A USTED

GTH

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego T. E. 54-7322 y 54-0902
WARNES 1487 - T. E. 54-0410
CAPITAL FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR



FIAT



PEUGEOT



TORINO



RENAULT 12

actividad

PROVINCIA DE RIO NEGRO

GENERAL ROCA

"VOY EN BUSCA DEL CAMPEONATO..."

Promediaba el campeonato zonal de 1971 y el Fiat 600 negro parecía un convidado de piedra entre la jauría de Renault 1093 G2 que por ese entonces causaban estragos en la categoría. En la puerta izquierda un seudónimo, "Punto Muerto", servía para esconder al piloto de los desvelos maternales.

Largan y el autódromo entero de pie para ver girar a la bolita en tres ruedas y hasta en dos cuando la ocasión lo exigía. El resultado frío y analítico de la jornada dirá: dos series ganadas, record de vuelta y 3º en la clasificación general al adicionarse 10s. de recargo, pero hubo algo más que eso, fue el día que Luis Enrique Fieg comenzó a hacer sus primeras armas en el automovilismo sin pensar siquiera en lo que eso podía significar alguna vez.

Ese año culmina con dos triunfos y varios puestos de privilegio contra rivales más dotados en experiencia y quizás también mecánicamente. El reencuentro con los fierros se produce en la VII Vuelta de la Manzana a principios de 1973: "Veníamos terceros por tiempo hasta Choele-Choel chupados con Lascurain, que ganó la etapa, cuando el auto empezó a acusar problemas de temperatura, luego rompimos el parabrisas pero así y todo pudimos llegar a General Roca; la mecánica era de Miguel A. Galluzi y hasta que levantó temperatura el auto caminaba una barbaridad".

Si bien el debut en el automovilismo grande fue auspicioso aunque no efectivo, en lugar de hacer decaer los ánimos sirvió para que la gente que lo rodea se preparara con todo para participar en uno de los zonales más disputados del país.

Con preparación de Omar Viale; según Fieg: "Capaz de fabricarte un carburador con un rollo de alambre" sale 3º en Viedma en la primera carrera del campeonato aunque es desclasificado por retirar el coche de parque cerrado antes de la revisión. Un malentendido explicado así: "Yo creí que mi auto no había salido sorteado para revisar y lo retiré, cuando volví me habían desclasificado".

Un nuevo preparador —Fantini— permite verlo cinco carreras con una máquina sumamente veloz pero de gran fragilidad mecánica lo cual le hace obtener varios records de vuelta pero sin lograr terminar nunca.

Pero la vuelta al redil trae sus frutos y otra vez con preparación de Omar C. Viale, "Piola" Fieg conoce el halago del triunfo en dos oportunidades, Gral. Roca y Cutral-Có, obteniendo un tercer puesto en la última fecha disputada en Allen tras haber ganado una serie en forma absoluta, ya que ese día se corrieron ambas categorías juntas.

Cuando el IAVA rojo venía mostrando el camino a las máquinas de la categoría C más de uno en boxes habrá sentido deseos de gritar pero seguramente también a más de uno un nudo en la garganta se lo habrá impedido.

Miembro de una familia amante de la velocidad, el padre, ex corredor, y un hermano, que hace los primeros intentos en su misma categoría, sirven de excelente apoyo a su gestión junto al grupo de gente que lo sigue.

En las últimas 12 Horas de TN no pudo darse el gusto de subir al auto en carrera debido al accidente que tuvo el otro miembro de la pareja, A. Pisandelli con el cordobés Recalde.

Los planes más próximos son las 20 Horas en Buenos Aires con Pisandelli —actual puntero en la clase C del campeonato de Regional 11— en su 128 IAVA y ya están preparando otro auto para la Vuelta de la Manzana venidera.

"El año que viene voy en busca del campeonato", dicho con firmeza hace pensar que para Luis E. Fieg los triunfos de este año no son suficientes; quizás lo logre —es muy probable— aunque lo realmente importante es poder rescatar intactas las virtudes de un piloto con garra, reiterado ganador, dueño del record de vuelta en varios circuitos y que tiene a General Roca —su ciudad natal— pendiente de su brillante labor en el automovilismo zonal.



Luis Enrique Fieg, todo General Roca lo mira con atención.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ESTANCIA CHICA

TORNEO PLATENSE DE MOTOCICLISMO

La subcomisión de motociclismo del club Gimnasia y Esgrima de La Plata hizo disputar en su motódromo de Estancia Chica, la primera fecha del torneo platense de motociclismo correspondiente a la temporada 1973.

La jornada estuvo reservada para motos de 50, 100 y 200 cm³ debiéndose suspender la competencia programada para motonetas hasta 130 y 180 cm³ debido a la falta de participantes.

El motódromo de Estancia Chica, ubicado en la localidad de Abasto, y que forma junto al autódromo una parte del complejo Social y Deportivo del club Gimnasia y Esgrima, es un circuito compactado de aproximadamente 1.100 metros de extensión.

Los más destacados pilotos platenses, como así también figuras de relevancia del motociclismo nacional, se dieron cita en esta prueba para animar la jornada.

Regular cantidad de público asistió a esta fiesta del motociclismo por la primera fecha del torneo platense con el que la subcomisión de motociclismo intenta reimplantar este deporte que últimamente se encuentra en decadencia.

AGUSTIN MARIÑO EN 50 CM3

La primera competencia de la jornada fue la destinada a las máquinas de hasta 50 cm³ de cilindrada.

En ésta se impuso Agustín Mariño sobre Norberto Davico luego de ardua disputa.

Norberto Davico se adueñó de la primera posición apenas comenzada la competencia mientras que Agustín Mariño se quedaba retrasado debido a una mala largada.

A pesar de ello Mariño logró descontar la ventaja obte-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zonal

CORRESPONSALES

Roberto Bottini - Burzaco - Merlo. Bs. Aires.
Francisco Canale - Benito Juárez - Balcarce. Bs. As.
Jorge Rilo - Estancia Chica. Bs. As.
Antonio R. Castaño (h.). - General Roca - Río Negro

nida por Davico y en la quinta vuelta lo superó.

WILLY PEREZ EN 100 CM3

Posteriormente se llevó a cabo la competencia reservada para motos hasta 100 cm³.

Esta prueba se disputó sobre 15 giros al circuito y fue vencedor un piloto platense.

Willy Pérez fue quien picó en punta y se mantuvo al frente hasta la finalización.

Willy Pérez compite con un motor Villanueva de válvulas rotativas totalmente diseñado y construido en La Plata.



José Vendramin, ganador de la categoría hasta 200 cm3, junto a sus colaboradores: Tito Silva y Enrique da Fonseca.



Pérez Willy, Vargas y Villanueva con la motocicleta ganadora de la categoría 100 cm3., cuyo motor construyeron ellos mismos.

JOSE BENDRAMIN ES "EL PLATO FUERTE" DE LA JORNADA

Debido a la escasa cantidad de participantes, se suspendieron las competencias reservadas para motonetas hasta 130 y 180 cm³.

Luego de tomada esta resolución, las autoridades dieron comienzo el "Petit" "el plato fuerte" de la jornada e indudablemente la que había despertado mayor atracción en el público durante los entrenamientos.

Luego de cinco vueltas de precalentamiento, se ordenaron la orden de salir a la pista a los participantes de la carrera en la línea de partida las quince máquinas que iban a animar esta última competencia de la tarde.

José Bendramín dobló encabezando el pelotón de competidores en la primera curva del circuito. Detrás, Juan Carlos Ghinassi y el resto de los competidores luchando por superarse unos a otros.

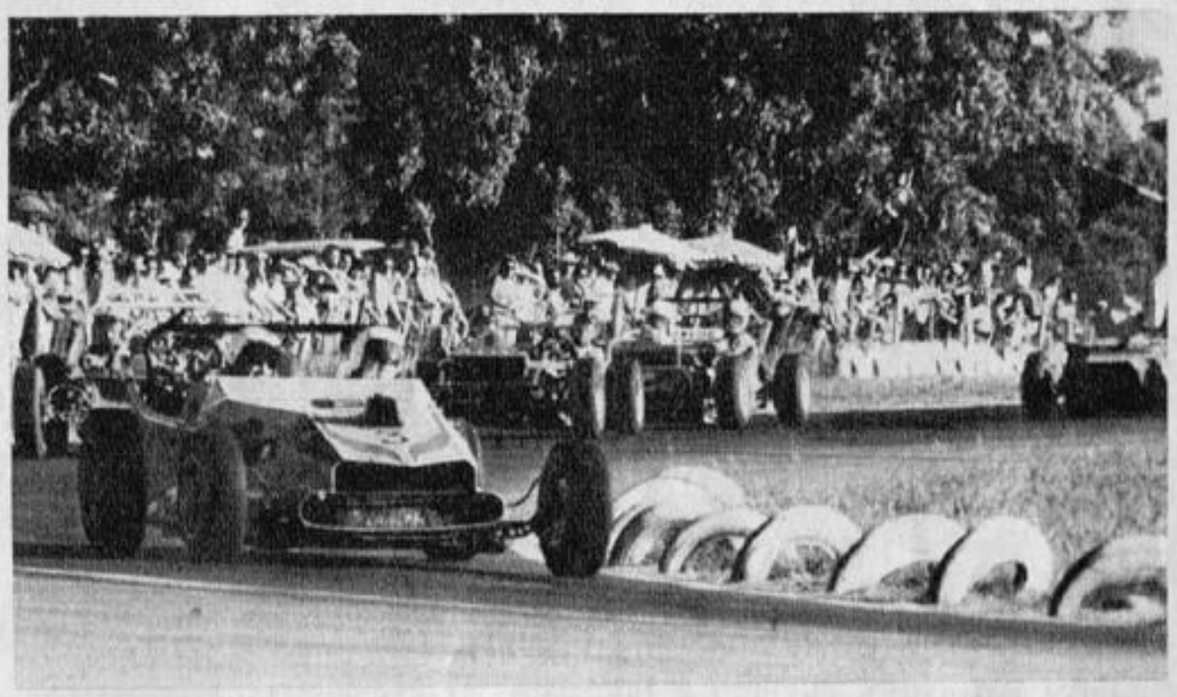
Apenas cumplidos los tres primeros circuitos ya se notaba la superioridad de Bendramín y Ghinassi con respecto al resto. La lucha por la punta quedó planteada.

Ghinassi logró adueñarse de la punta entre la cuarta vuelta y la octava, luego recobró la primera posición José Bendramín y fue distanciándose poco a poco para, cumplidas las 20 vueltas, vencer a Ghinassi por más de una vuelta. Fórmula 2, 850 cc. y Fiat 600 Std. y Citroën organiza la subcomisión de automovilismo deportivo del club Gimnasia y Esgrima de La Plata en su circuito de Abasto.

La atracción le la jornada estuvo dada por la presencia de las nuevas máquinas de la joven categoría Cafeteras Fórmula 2, que por primera vez competían de igual a igual con las tradicionales cafeteras hasta 1931.

Pocas posibilidades otorgaban los "entendidos" a las nuevas cafeteras contra las máquinas tradicionales, no obstante, la Fórmula 2 demostró, en Estancia Chica, que es para tener en cuenta.

En cuanto a las categorías 850 cc y Fiat 600 Standard y Citroën, muy poca cantidad de competidores se hicieron presentes lo que obligó a los organizadores a modificar el programa haciendo disputar las competencias para ambas categorías juntas, con el propósito de no decepcionar al público presente.



Gran final en Estancia Chica. Puntea Alfredo Martín seguido por Otonelo, Lambardi, Garófalo, Masso y Suffern Quirno.

LAS SERIES

Una vez terminadas las pruebas de clasificación, alrededor del mediodía se llevaron a cabo las dos series para cafeteras.

Cada una de las series se desarrolló sobre 20 giros al circuito con 19 participantes en cada batería.

La primera serie tuvo como triunfador al campeón de la temporada 1973, Alfredo Martín, a quien escoltaron Antonio Masso y Luis Ricci.

Martín, que triunfó a un promedio de 103.448 km/h, estableció también el mejor registro para la vuelta con un tiempo de 49s3/10 a 108.870 km/h de promedio. Triunfo de punta a punta del rojense, que no vio peligrar su posición, salvo en las primeras vueltas cuando Garófalo lo acosaba tenazmente, hasta que en la cuarta vuelta se salió de pista quedando fuera de competencia.

También le cupo brillante actuación a Jorge N. Pierini, que había logrado el mejor registro en las pruebas clasificatorias , pero que quedó también fuera de carrera al rozarse su máquina con la de Antonio Masso en la disputa por el segundo puesto.

La segunda serie lo vio triunfar al platense Jorge Otonelo que venció a Roberto Lombardi por sólo 3 segundos.

Tercero fue Hugo Canzio y en cuarto lugar se ubicó una de las máquinas pertenecientes a la nueva categoría Fórmula 2. Se trata de la cafetera Nº 305 condúcida eficazmene por Jorge Parrondo.

Destacable la actuación de Hugo Canzio en esta serie. Luego de puntear al principio, y de pelear los primeros puestos, se fue retrasando con problemas mecánicos para finalizar en tercer lugar. No obstante, el tiempo logrado por Canzio en esta serie, que no fue superado a lo largo de toda la

→

ESTANCIA CHICA

TORNEO PRIMAVERA

Torneo de Primavera, que para Cafeteras 1931 y Cafeteras tegoría 200 cm³. considerada

jornada, nos da una idea cabal de cómo funciona su máquina y cómo conoce el circuito.

Canzio empleó para la vuelta un tiempo de 49s1/10 a 109.756 km/h de promedio.

LA FINAL

Con los 18 mejores tiempos de ambas series y con los dos primeros del repechaje, Hugo Fauda y Jorge Palaggi, se largó la final para las categorías Cafeteras y Fórmula 2.

La final, disputada sobre 30 giros al circuito, tuvo alternativas realmente emocionantes que mantuvieron el interés del público por la competencia hasta la última vuelta.

La riña por la primera posición se mantuvo constante a lo largo de la competencia, pero también se luchaba sin cesar por el segundo, tercero y cuarto puestos.

Cuatro hombres de cafeteras, conocedores del circuito y con sus máquinas "a punto" tratando de dejar atrás a Jorge Parrondo que —con su Fórmula 2 experimental competía por primera vez en esa pista— se había trasformado en una cuña, inamovible de la tercera posición.

Los retrasos de Garófalo y Canzio, que tuvieron lugar apenas iniciada la competencia, fueron los que permitieron a Alfredo Martín consolidarse en la primera posición durante la primera mitad de la competencia, pero en ningún momento logró escaparse del campeón —como lo hizo a lo largo de toda la temporada— de Lombardi, Masso y Suffer Quirno, que junto con Jorge Parrondo seguían de cerca el accionar de Martín.

Quizás quien estaba en mejores condiciones para discutirle a Martín su supremacía era el "gordo" Suffer Quirno, y fue precisamente éste, quien ubicado ya en el segundo puesto al promediar la competencia, comenzó a amenazar la posición del rojense.

La lucha por la primera posición fue intensificándose cada vez más hasta que, faltando seis vueltas para la culminación de la carrera, Martín se sale de pista, dejando el puesto de privilegio en manos de Suffer, que no tuvo, de ahí en más, otro trabajo que esperar la caída de la bandera a cuadros sobre el capot de su máquina.

Antonio Masso, luego de una regular carrera, logró finalizar en la segunda posición superando por menos de un segundo a Jorge Parrondo con la primera máquina de Fórmula 2 clasificada.

Pero para dar una muestra de la lucha que se planteó a lo largo de la final, debemos destacar que entre el ganador y el cuarto, Roberto Lombardi hubo apenas 2 segundos de diferencia.

Habrá que esperar, ahora, la segunda de las tres fechas que comprende este torneo para ver si las cafeteras logran superar holgadamente a las nueva Fórmula Dos, o si los pronósticos de los "entendidos" fallan en algo. Puede haber sorpresas.

JORGE FRATE, DE PUNTA A PUNTA EN 850 CM3.

OTRA VEZ "BEPI"

Ante la falta de competidores en 850 cc. y en Fiat 600 Standard y Citroën, el club organizador decidió hacer una competencia con la participación de máquinas de ambas categorías estableciendo luego la clasificación de cada una por separado.

De esta manera, se corrieron dos series, a 15 giros cada una, estableciéndose las clasificaciones generales por suma de tiempos.

Sin el más mínimo entusiasmo, el público contempló el paso de las máquinas en la primera serie.

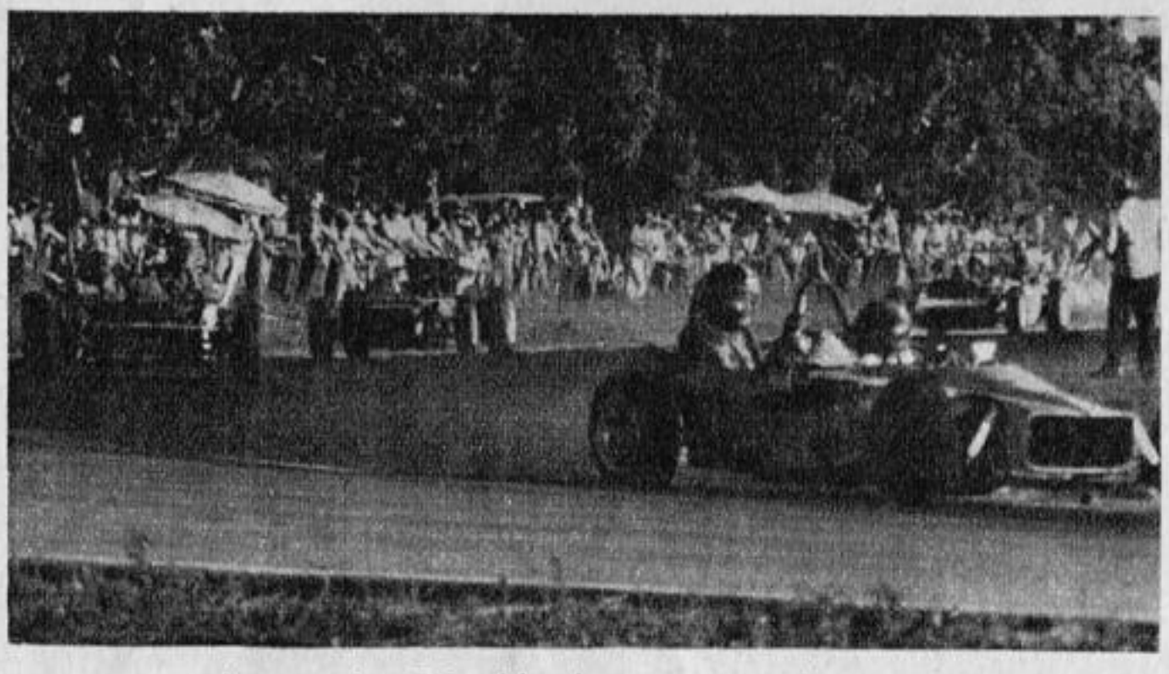
La segunda serie, por su parte, fue un calco de la primera con la única variante de que Jorge Ubeda, segundo en la primera serie no participó en la segunda batería.

Poco se puede rescatar, de positivo, en estas dos series. Solamente el triunfo incuestionable de Jorge Frate en 850 cc y la excepcional actuación de "Bepi" y de Eduardo Rica en Fiat 600 Standard, clasificados segundo y tercero en la general para ambas categorías.

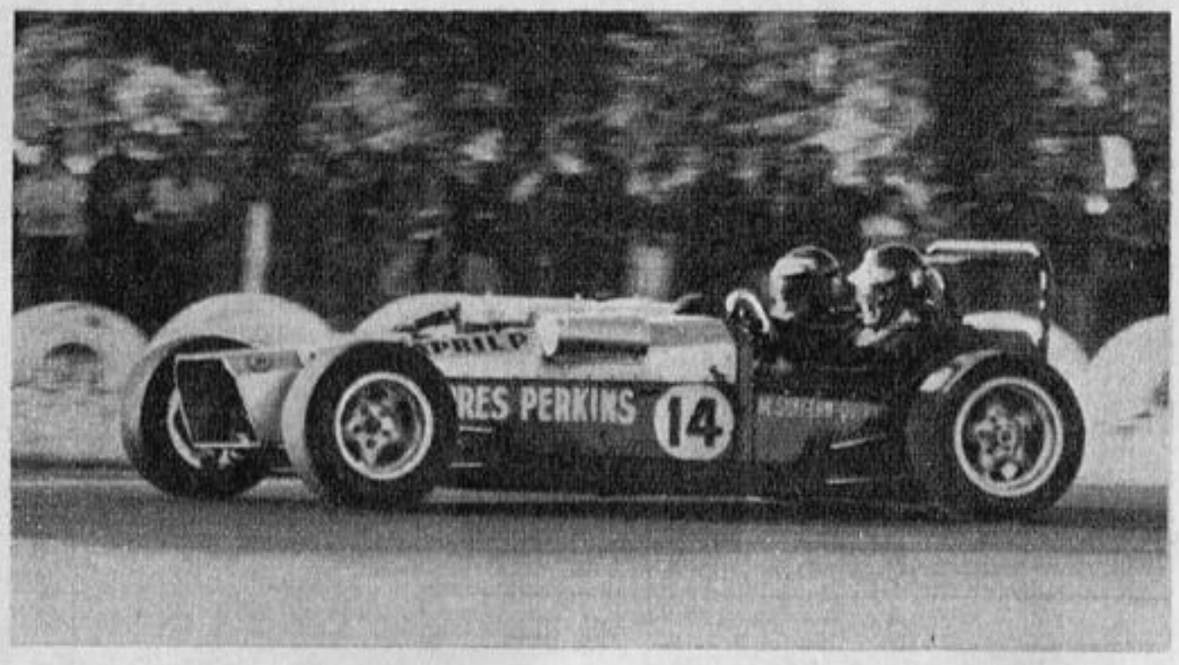
Sólo estos tres competidores cumplieron con el total de los giros estipulados para esta prueba, que se vio deslucida, además de la ausencia de Aboy y Pereyra en 850 cc y de Horacio Herrera en Fiát 600 Standard, por la cantidad de abandonos que se produjeron.

En definitiva, sólo cinco competidores giraban en el circuito cuando finalizó la segunda serie.

Al respecto, habrá que hacer un replanteo, porque competencias como esta, además de no interesarle al público ni a los participantes, no le hacen nada bien al automovilismo deportivo.



Jorge Parrondo —mejor F-2 ubicada— puntea el segundo pelotón seguido por Canzio, Monsalvo y MG. Varela.



Martin Suffern Quirno: "persevera y triunfarás". Y triunfó no más.

CLASIFICACION FINAL - CATEGORIA CAFETERAS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	14	Martín S. Quirno	Chevrolet	26m06s	30
2º	96	Antonio Masso ..	Ford	26m07s4	30
3º	305	Jorge Parrondo ..	Fiat	26m08s	30
4º	6	Roberto Lambardi	Ford	26m08s2	30
5º	3	Alfredo Martín ..	Chevrolet	26m11s	30
6º	18	Luis Ricci	Ford	26m28s2	30
7º	310	Miguel Atauri ...	Dodge 1500	26m55s1	30

Promedio del ganador: 103,448 km./h.
Record de vuelta: Para Alfredo Martín con 51,4 a 105,058

CLASIFICACION FINAL 850 CM3. Y FIAT 600 STD. - CITROEN

1º	51	Jorge Frate	Renault	28m30s1	30
2º	5	Rodolfo Scorpino	Fiat 600	29m10s2	30
3º	9	Eduardo Rica ...	Fiat 600	29m24s2	30
4º	33	José Rodríguez ..	Renault	29m50s4	28

Promedio del ganador: 94,736 km/h.
Record de vuelta: Para Jorge Frate, con 51 a 100 kms./h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BENITO JUAREZ

FINAL DE FINALES

Debido a la lluvia que malogró la fecha que tenía asignada el club Alumni de Juárez para el 28 de octubre, ésta pasó a ser la última competencia del año, luego de realizada la clásica semana de las cafeteras en Lobería.

Este hecho hizo acrecentar aún más la expectativa por el resultado final, ya que si bien el campeón de Turismo Mar y Sierras estaba definido por el sancayetanense Edgar Pérez, en Cafeteras las cosas no estaban decididas dado que Sebastián Eder le llevaba a su coterráneo Oscar Castellano (campeón de 1972) solamente 7 puntos, lo que hacía prever una lucha intensa. Lamentablemente Castellano no concurrió a esta competencia por circunstancias especiales acaecidas 15 días antes, de la cual no tenía ninguna respansabilidad, pero que lo afectó, decidiendo retirarse de esta categoría definitivamente, y no obstante las aclaraciones hechas por diferentes medios de información de que no concurriría a Juárez, el público asistió en forma masiva dejando en boleterías cerca de los SEIS MILLONES DE NACIONALES, lo que da la pauta del interés despertado.

Veintitrés máquinas de cada categoría se hicieron presentes para brindar un buen espectáculo a quienes tuvieron la feliz idea de acercarse a la pista del club Alumni de Benito Juárez.

En las pruebas de clasificación los dos más veloces fueron justamente quienes a la postre resultarían ganadores, dado que Sebastián Eder con su veloz "Falucho" hizo 46 segundos y Oscar Erratchu con el reformado ex tractor de Casá hizo un giro a 45 segundos.

La primera serie de cafeteras fue para Eder que superó a El Gaucho por 6s, mientras que la segunda fue para Jorge Reymonte que fue escoltado por José Solís a 3s y el repechaje permitió a Urquiza y Carricat pasar a la final.

Se largó la esperada final de Cafeteras tomando la punta Reymonte seguido por Eder, El Gaucho y Solís y allí comienza lo bueno... pues el asedio de Eder sobre Reymonte da sus frutos en el octavo giro que lo consigue doblegar, mientras Solís se afirma en el tercer puesto y El Gaucho hacía abandono por desperfectos, y siguen las vueltas y los tres dándose como en la guerra hasta que en el momento en que la bandera a cuadros indica que se han cumplido los 15 giros preestablecidos la diferencia entre Eder y Reymonte es de solamente 3/5 de segundo, lo que señala la intensidad de la lucha.

De esta forma Sebastián Eder remata su campaña de 1973 con un brillante triunfo consagrándose campeón de Cafeteras de 1973.

Referente a los Mar y Sierras, las cosas no le fueron en zaga respecto a la lucha y emoción y la primera serie debió ser suspendida al cumplirse el segundo giro a causa de un choque entre "El Chulo" y Héctor Alvarez, éste presentando una verdadera "joyita" construida por el bahiense Héctor Plano. Lamentablemente la máquina quedó bastante maltrecha.

Reiniciada la batería vuelve a tomar la punta Erratchu, pero un par de vueltas después de- →



PERDONE...
PERO SU AUTO
NO NOS
DEJA DORMIR...

Es que lograr calidad, lleva su tiempo...
y al tiempo nosotros lo dedicamos por entero a obtener lo más perfecto en
AMORTIGUADORES Y BARRAS ESTABILIZADORAS
(... a pesar del sueño)
De allí su confianza cuando adquiere

ONDEMAR

AMORTIGUADORES Y BARRAS ESTABILIZADORAS
ANTI - ROLIDO

DISTRIBUIDORES:

AUTOLANDIA S.R.L., Monroe 3902, Tel. 73-8059 - 782-9434, Capital
CARLOTTA S.C.A., Av. Gral. Paz 6299, Tel. 62106, Santa Fe
CASCO, TACCHI Y FERRERO S.R.L., Iturraspe y San Juan, Tel. 1716, San Francisco (Córdoba)
CODRA S.A.C.I.F.I.A., José Bonifacio 2280, Tel. 66-0344 y 63-7761, Capital
DAEFA, Av. Alvarez Jonte 4340, Tel. 566-3161, Capital
MARCOS EDELMAN Y CIA. S.R.L., Humberto 1º 331, Tel. 20351-49101, Córdoba
FERRARIS Y CAMPASSI, Av. Costanera Este 1335, Guaymallén (Mendoza)
JUAN ANGEL SGARBI, Calle 24 Nº 126 Norte, Gral. Pico (La Pampa)

actividad zonal



Lo merecía y no lo podía concretar. El triunfo de "Titín "Fiorda.



Sebastián Eder logró, en Benito Juárez, su octavo triunfo consecutivo y por ende campeón de Cafeteras 1973.

be detenerse tomando el liderazgo Raúl Salerno, que aunque fallando el motor de su coche logra triunfar sobre Omar Baudo.

La segunda serie comienza con El Gaucho de puntero conduciendo la máquina de Alberto Occhionero (que justamente se está reponiendo del accidente sufrido una semana antes mientras manejaba la cafetera de El Gaucho... devolución de atenciones...) lamentablemente problemas de caja lo relegan y la punta es para el otro necochense, Ferola, tenazmente seguido por el crédito local Pascuali y Bozzono, y así llegan a la meta.

El repechaje permite ir a la final a Saúl Aramburu que en brillante forma le gana a Errautchu y así es que se larga lo que a la postre sería la final de Mar y Sierras más disputada de toda la temporada.

Largan, Ferola en la punta seguido por Pascuali, Bozzone y allí comienza lo bueno, dado que Erratchu que larga último comienza a pasar coches y cuando faltan un par de giros logra rebasar la línea de Ferola logrando un emocionante triunfo y brindando entre todos un extraordinario espectáculo.

Como siempre la organización del club Alumni de Benito Juárez muy buena y si bien el fuerte viento reinante les dio un pequeño dolor de cabeza por la tierra que se levantaba, no sólo de la pista sino de los caminos vecinales. Una buena regada con miles de litros de agua consiguió aplacar en parte el polvo.

La despedida del año automovilístico fue perfecta y la gente presidida por el escribano J.J. Pifano se multiplicó para hacer las cosas bien y lo lograron. En lo que respecta a las atenciones recibidas por el corresponsal de CORSA, debemos hacer público nuestro reconocimiento por la especial deferencia con que siempre nos han tratado y facilitado nuestra labor, al igual que la clásica cordialidad de la gente de Benito Juárez, y no queremos ovidar un párrafo especial para los buenos amigos de Bago's que han colaborado para ratificar el slogan "JUAREZ, CAPITAL DE LA AMISTAD".



El Fiat de Mario Márquez, ambos en escalada de posiciones en el TN.

CLASIFICACION FINAL DE CAFETERAS

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	Sebastián Eder	11m43s2/5
2º	Jorge Reymonte	11m44s
3º	José Solís	11m55s

Promedio del ganador: 101,643 km./h.

CLASIFICACION FINAL DE MAR Y SIERRAS

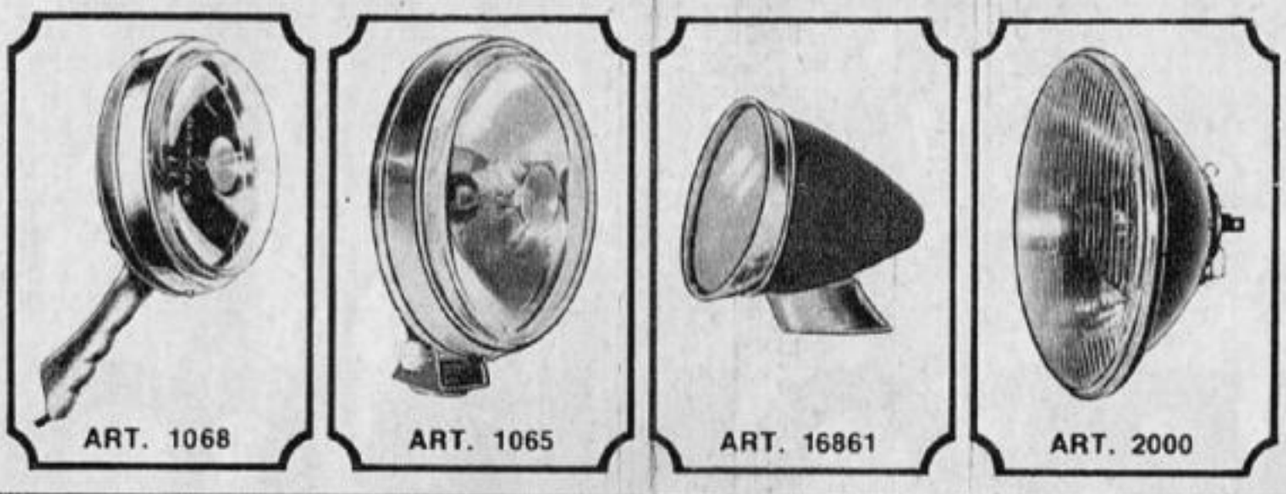
1º	Oscar Erratchú	11m38s4/5
2º	Eduardo Ferola	11m43s
3º	Norberto Pascuali	12m01s
4º	Santos Bozzone	12m02s
5º	Raúl Salerno	12m13s

Promedio del ganador: 102,312 km./h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Realizacion EDDIE Publicitaria. Tel. 32-1424/7989

SEGURIDAD Y CONFORT PARA EL AUTOMOTOR...



DAVID® ES LA MARCA QUE LO IDENTIFICA

PRODUCTOS QUE YA "CAMINAN" POR TODA AMERICA

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

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

Distribuidores:
FELIPE KURAND - Laprida 1667 - V. López
TUERCA SPORT - Av. Mosconi 1998 - L. del Mirador
CASA YOVA - Almte. Brown 3515 - Temperley
E.D.A. - Diagonal 74 N 1449 - La Plata

---

warnes peugeot S.R.L.

REPUESTOS ACCESORIOS

LINEA COMPLETA:
403 • 404 • T4B • 504 • 404 D

IMPORTACION - DISTRIBUCION

PRECIOS ESPECIALES A: MAYORISTAS CONCESIONARIOS - REVENDEDORES

WARNES 1355 • CAP. FED. • T. E. 54-5108

ENVIOS AL INTERIOR



NUEVA MAQUINA ELECTRONICA PARA BALANCEO DE RUEDAS

"PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP"

COBI

Sistema Hofman
Tipo FB-PK

De estado sólido con captador a cristal piezoeléctrico

MAS RAPIDA
MAS PRECISA
MAS SIMPLE
DE OPERAR



SANTIAGO N. DANESI

SALCEDO 3586 - CAPITAL



la auténtica!

ANTENA LATIGO DE FIBRA DE VIDRIO MAREL

No solo es estética sino por ser totalmente en fibra de vidrio y diseño exclusivo, garantiza perfecta recepción a largo alcance.

Distinguidas con el Triángulo de Oro de la Calidad.

DIA y NOCHE TALLERES Y REPUESTOS **CARLITOS**

- MIENTRAS UD. DUERME, REPARAMOS SU AUTOMOVIL
- ATENCION ESMERADA Y PERMANENTE
- MECANICA Y ELECTRICIDAD GENERAL
- CARBURACION • SOLDADURA ELECTRICA Y AUTOGENA

FIAT 600 LINEA COMPLETA

AMORTIGUADORES **FRIC ROT Gabriel**

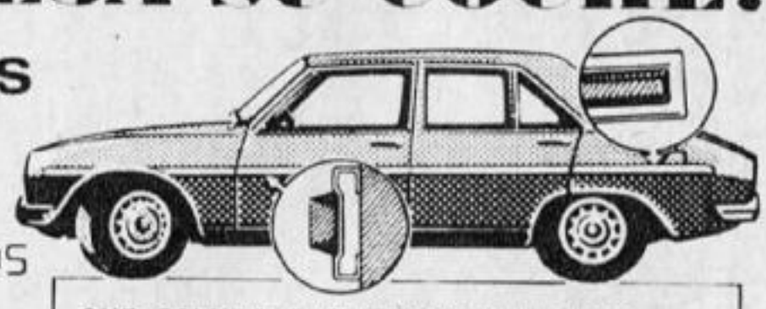
VENTA Y COLOCACION

RINCON 1349/57 • T.E. 23-8613 • CAPITAL • ATENDIDO POR SUS DUEÑOS

¡PROTEJA SU COCHE!

AGREGANDO:
MOLDURAS CON CENTRO DE GOMA DE

Anodizados **Roseti**



QUE SALUDA A CLIENTES Y AMIGOS, CON MOTIVO DE LAS PROXIMAS FIESTAS.

NO ACEPTE IMITACIONES

ROSETI 71 - T. E. 54-6809 - CAPITAL

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES

RK

INSTRUMENTAL DE ALTA PRECISION ALEMANA

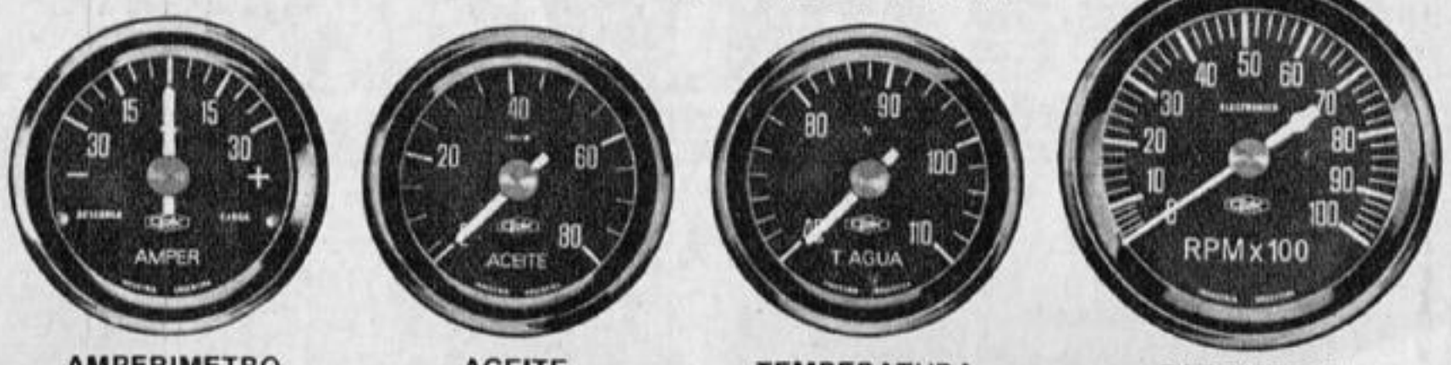
(BAJO LICENCIA DE BHOM - COLONIA - ALEMANIA)

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA:

CERRITO REPUESTO S.R.L.

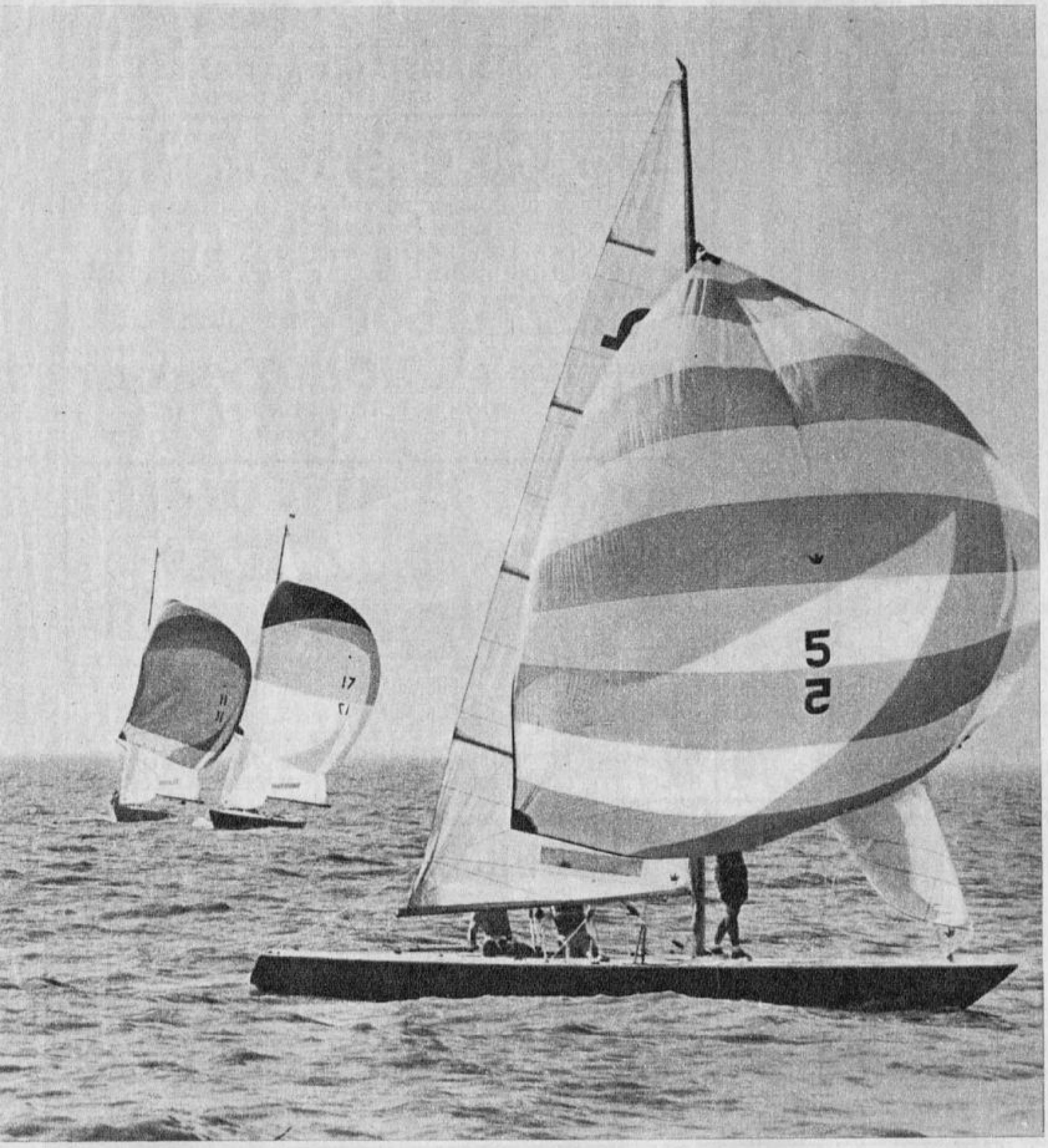
Warnes 678 - Tel. 54-9279 - Bs. As.

EN VENTA EN TODAS LAS BUENAS CASAS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS



AMPERIMETRO — ACEITE — TEMPERATURA — TACOMETRO

SOLING: UN CAMPEONATO COMPLICADO



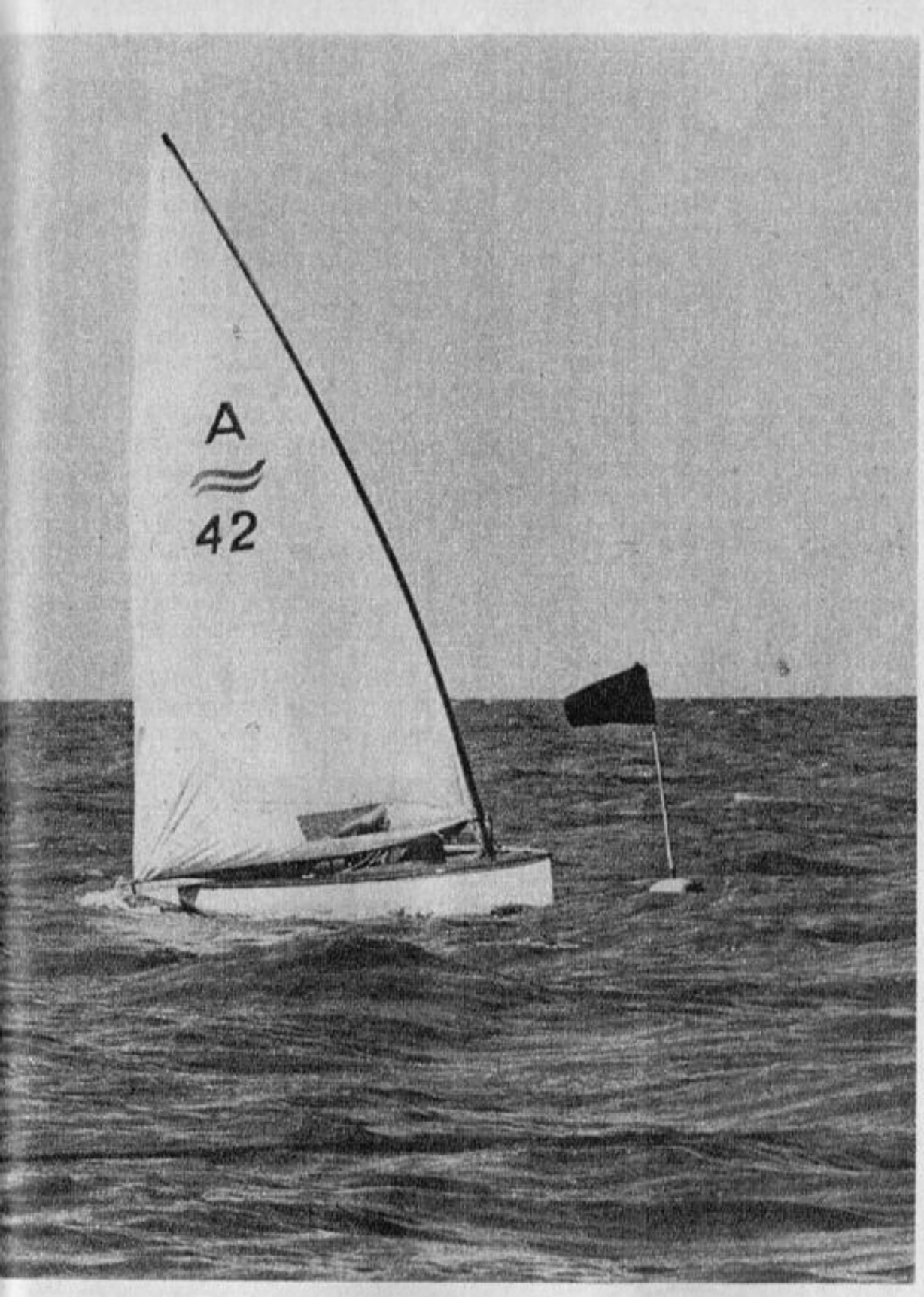
En primer plano el Huija! (5) de Jorge Vago, ganador de la Selección de Soling para el Mundial.

Roberto Haas, siempre presente en los primeros puestos de la Clase Finn. Esta vez triunfador en el Argentino.

Organizado por el Yacht Club Argentino, se corrió el Campeonato Argentino de la clase Soling, compuesto de seis regatas, que sirvieron a su vez como parte de la selección para el campeonato mundial de la clase a realizarse en el próximo mes de enero en Sidney, Australia. La selección continuó al día siguiente de haber terminado el Argentino, con una regata adicional, para completar las siete que estipula la reglamentación de la Federación Argentina de Yachting, para elegir representantes de nuestro país a competencias internacionales.

Desde un comienzo, el trámite fue complicado, y a medida que trascurrían las regatas el ambiente no era nada agradable. En la primera regata, el oficial de día no da llegada al único barco que completó el recorrido en la forma que especificaban las instrucciones de regata, haciéndolo en cambio con los restantes participantes pese a haber hecho éstos un recorrido equivocado. Esto trae aparejada una protesta por parte de dicho barco, que tuvo un fallo favorable de la Comisión de Protestas del Yacht Club Argentino. Esta situación produ-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Muchas regatas se corrieron en los últimos fines de semana. Las más importantes: los Campeonatos Argentinos de las clases Soling y Finn.

Por EL INSPECTOR DE SENTINAS

jo hechos bastante desagradables, el principal ocasionado por uno de los más conocidos timoneles de la clase que increpó duramente al timonel protestante, diciéndole de una forma nada cortés que "las regatas se ganan en el agua". Cuando la situación parecía tornarse más o menos tranquila, y quedando sólo como una cuestión personal entre estos dos timoneles, otro hecho avivó el fuego ya prendido. Un timonel no anotado en el Campeonato, y tampoco autorizado a participar por la comisión de regatas, presenta una protesta contra aquel barco que en la primera regata había sido el único clasificado según lo dispuesto por la comisión de protestas, aduciendo una supuesta infracción cometida en su perjuicio. La protesta es rechazada, porque se considera al protestante no participante en el campeonato. Pese a este fallo ya por demás claro, este timonel se vuelve a presentar en las regatas siguientes perturbando a los demás participantes.

De más está decir que bajo estas circunstancias, las regatas casi pasaron a segundo plano, y se dio el caso de un competidor que se retiró del torneo al haber sido agraviado públicamente por otro timonel participante. Sin duda, la clase Soling está atravesando por un momento muy difícil, en el que es de esperar priven la cordura, y los más alocados entren en razones a fin de que pueda ser en lo futuro una demostración más del verdadero espíritu que reina en nuestro deporte, que no es precisamente este que terminamos de narrar.

El campeonato argentino, que como dijéramos anteriormente finalizó con una regata menos que la selección para el mundial, fue ganado por Ricardo Boneo a quien acompañaron Héctor Campos y Guillermo Lema. En segundo lugar se clasificó Jorge Vago, que por el momento es el ganador de la selección, quedando esto por confirmarse de acuerdo a la resolución de la apelación presentada por los timoneles Ricardo Boneo, Carlos Castrillo y Horacio Campi por el fallo de la protesta de la primera regata. Esta resolución será dictada por la comisión directiva del Yacht Club Argentino en su carácter de Autoridad nacional designada por la International Yacht Racing Union.

CAMPEONATO ARGENTINO CLASE SOLING

1º	"Pampa"	Ricardo Boeno	9	Pts. en contra
2º	"Huija!"	Jorge D. Vago	18,7	Pts. en contra
3º	"Tibaitatá" ..	Boris Belada	41,1	Pts. en contra
4º	"Rumor"	Diego Brauer	47,7	Pts. en contra

SELECCION PARA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE LA CLASE SOLING

1º	"Huija!"	Jorge D. Vago	21,7	Pts. en contra
2º	"Pampa"	Ricardo Boneo	24	Pts. en contra
3º	"Tibaitatá" ..	Boris Belada	49,1	Pts. en contra
4º	"Rumor"	Diego Brauer	53,4	Pts. en contra

En ambos campeonatos participaron 18 barcos y, como dijéramos por separado el resultado de la Selección está sujeto a modificación de acuerdo al fallo de la apelación presentada.

SELECCION PARA EL MUNDIAL DE OPTIMIST

También organizada por el Yacht Club Argentino, y destinada a elegir los mejores timoneles para representarnos en el Campeonato Mundial de la Clase Optimist, que se correrá el año que viene en St. Moritz, Suiza. Participaron 29 benjamines y los resultados fueron los siguientes:

1º	"Mataco"	Hugo Castro	3	Pts. en contra
2º	"Tiky"	Martín Billoch	14,4	Pts. en contra
3º	"Polilla"	Norma Lassalle	32	Pts. en contra
4º	"Qué sé yo" .	Santiago Lange	50,4	Pts. en contra
5º	"Yarará"	Gonzalo Campero	52	Pts. en contra

R. HAAS, CAMPEON ARGENTINO DE FINN

Sobre seis regatas con descarte de una, se disputó el campeonato argentino de Finn, que fue ganado ampliamente por Roberto Haas. Corrieron 25 barcos, y el triunfador se impuso en cinco de las seis regatas y en la restante salió segundo. ¿Cómodo, no?

La superioridad de Haas fue total y tal fue así que en la última regata no se presentaron buena parte de los timones inscriptos, quienes se dedicaron a comer un regio asado en el Náutico San Isidro. Cuando llegaron Haas y los demás que habían salido a correr se encontraron nada más que con los huesos. Seguramente habrá estado contento por ganar el torneo, pero no por el asado.

La clasificación final del campeonato fue:

1º	"Skiff"	Roberto Haas	3	Pts. en contra
2º	"Fanático" ..	Juan Carlos Firpo	17,4	Pts. en contra
3º	"Yogui"	Sergio Sinistri	34,7	Pts. en contra
4º	"Amasijo" ...	Guillermo Alfonso	40,7	Pts. en contra

Oficial del día: Sr. Francisco Haas.

SELECCION PARA EL SUDAMERICANO DE LIGHTNING

Fiscalizada por el Club Náutico Olivos, se corrieron seis regatas, computándose las cinco mejores para el puntaje final. Hubo 19 barcos inscriptos y los resultados fueron los que detallamos a continuación:

1º	"Mancarrón" .	Mario Isola	5,7	Pts. en contra
2º	"Flamingo III"	Osvaldo Bordino	11	Pts. en contra
3º	"Marmolín" .	Carlos Collet	11	Pts. en contra
4º	"Repunte V" .	Javier Pascuchi	23	Pts. en contra

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 nautico, 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, Capital, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 14.30 hs. a 16.30 hs. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA remitiendo el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. Aires.

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

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

¿QUIERE SABER REALMENTE el estado general de su **PEUGEOT?** Venga a vernos. Control totalmente **GRATUITO,** sin compromiso de reparación. Tenga plena confianza. Taller **PROVENCE:** AREVALO Nº 1539, Capital Federal.

GRAND PRIX en el Autódromo de Buenos Aires. Confitería, bar, tragos. Almuerce o cene. Desayune o tome el té. Todo el día abierto. Entrada por la puerta principal. Teléfono: **601-0899.**

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

AHORA TAMBIEN EN **SOBRERRUEDAS** carburación y encendido a cargo de **Mandrake,** también conocido como el **mago** Hugo. **JUNCAL 2931,** Capital.

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

MEDRANO SRL "El gran escape", silenciadores de película. Fábrica especializada en silenciadores. - Bajo normas reglamentarias y deportivas. Colocación en el acto. **Roberto, Pascual y Renato** sus amigos en la esquina de la economía. **MEDRANO 489,** Capital.

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

COMPRAMOS AUTOS VOLCADOS Y CHOCADOS, consúltenos sin compromiso, pagamos buen precio. **CAO HERMANOS.** José Antonio Cabrera 5576, Capital. Teléfono 772-9582.

ESPECIAL PARA COLECCIONISTAS - SERRA LIMA VENDE. Volpi F-1; Mercedes Benz '36 convertible; Citroën '37 convertible; Delage '36 convertible; Motocicleta Alcyon 1907; Peugeot 1905; Buick '29; Buick '28; Fiat 1925; Auto Unión 1937; Lancia 1936; Nash '29; Lincoln Continental '41; Hupmobile 1930. **SOLER 4870,** Cap.

JUAN JOSE ORGA (ex piloto de Actividad Zonal) fabrica y vende Auto estéreos, estéreo hogar, Antenas eléctricas, auto radios Motorola, Auto Vox, service autorizado. Venta, colocación, reparación. Mosqueta en mano o a crédito. **Rivadavia 24008,** San Antonio de Padua. **Tel. 220-23947** (a lectores de Corsa precios especiales).

AMORTIGUACION 128: No tire los amortiguadores de su 128; **Amortiguación HORACIO** se los repara a nuevo y hasta le da garantía. Control dinamométrico, de temperatura y fatiga. Entregas a domicilio y recambio en el acto si se acerca hasta **Miller Nº 3431,** Capital. ¿Nuestro fono? **52-9443** y **1533.**

A RENOLISTAS exquisitos. Service especializado. Línea Renault, afinación, suspensión, mecánica en general. Atendemos únicamente 3 autos por día. **Cochabamba 2183,** Capital. **At. Sr. Nico.**

WALTER HOSTAN DA MAS MANTENIMIENTO PEUGEOT, mecánica ligera, amortiguación Daher Boge, Caja de Dirección completa, embrague Wobron, lubricantes Castrol, garantía total. Altura Av. Garay 3300, Inclán 3278, Capital.

EXPO-RUEDA - RUEDAS ARGENTINAS. Boutique de llantas deportivas, en aleación o en acero. Todos los modelos. Colocación en el acto. Precios: LOS MEJORES. Visítenos en **Warnes 1603.** EXPO-RUEDA - RUEDAS ARGENTINAS. Envíos al interior.

EXPO-RUEDA - RUEDAS ARGENTINAS. Accesorios deportivos para su auto. Llantas de aleación liviana (todos los modelos) y estampadas en acero. Faros, volantes, consolas, dentro de la mejor calidad y a precios sin competencia. **EXPO-RUEDA - RUEDAS ARGENTINAS,** JUAN B. JUSTO 4086. Tel. 58-9675. Env. al inter.

BURRO-BUGGY. Dé un salto a la vida con el sueño posible. Kits **ENTREGA INMEDIATA,** colores a elección, amplia financiación, coches armados 25 días; tres variantes: descubierto, con capota de lona, con techo duro y laterales de carrocería. **DICKY S. A. Alvarez Jonte 6139,** Capital.

UNICAMENTE PARA EXQUISITOS ENTENDIDOS. Vendo **JAGUAR** modelo 1948. Semi-descapotable. Interior de madera. Faros "Lucas" grandes. Motor Jaguar SL, 3 ½ litros. Totalmente original. Verdadera joya automovilística. Luis J. Cerutti P. Julio A. Roca 743, Ciudad, Mendoza.

BUZO ANTIFLAMA "NESTOR SALERNO". Ideal para todas las categorías. Seguro, cómodo. Línea Clásica. Colores a elección. Cascos N. A. Helmets, fabricados bajo normas IRAM. Adquiéraios en Autopista S.C.A. **Cochabamba Nº 2296. Tel.: 941-8096.** Env. al Int.

VENDO: AUSTIN 1800, Ex embajada británica. Original, negro tapizado celeste, equipado, fre-



no a disco. Pje. Menéndez y Pelayo 315, altura Aranguren 4.700.

VENDO: MOTOR DE CARLO con caja y diferencial 0 Km. Tratar V. Alsina 2263 7º "C", Valentín Alsina. Tel.: 208-5252.

Cuando se encuentre de vacaciones en Mar del Plata, y su auto merece o necesita ser afinado o tiene problemas de Encendido o Electricidad, lléguese hasta **"Encendido COLON",** Avenida Colón 3420, esquina Jujuy. Atención permanente durante las 24 horas.

"BRAMA" OJO!, EXCLUSIVAMENTE EN BUGGY CENTER! "BUGETTA", "PUELCHE", BUGGY "Z", "ANDINO", SERIE 2 GT, etc., etc. Unidades completas listas para rodar y kit para Renault o para la mecánica Fiat 600. Entrega inmediata y la más económica financiación. Visite **BUGGY CENTER** en Av. Libertador 14.430, Martínez. Tel.: 798-1926. Se entrega sólo una unidad por persona.

Vendo directamente o permuto **"ANDINO G.T."** modelo 1972, con 500 Km., por lancha con motor de 50 HP en adelante o bien por automóvil tipo standard. Diferencia menor o mayor a convenir. Tratar teléfono 2670, **NUEVE DE JULIO, BUENOS AIRES.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HOMBRE PROVINCIANO, pelo corto, voluntad larga, busca ganarse el mate diario y entrar en el exquisito mundo tuerca. Teléfono 771-8247.

A "MARPLA" O "PUNTA" Fiat-Peugeot sin problemas por solamente $ 195, afinación completa, revisar frenos, embrague, suspensión, dirección y electricidad. **SERVICENTER.** Salguero 1476. 80-2422.

LA OFERTA DEL MES: pintura completa Fiat 600 $ 795, Peugeot $ 995. **SERVICENTER.** Salguero 1476. 80-2422.

CUPE TC FORD Motor F 100. Bielas Varasi, Caja Bamse, llantas y cubiertas especiales. Vendo o permuto. Tel.: 653-6079.

VENDO LLANTAS, RAYOS, MAZAS Rudge para Jaguar. Agrelo 3437, Capital.

BUGGY PULGA ES BERRETA, dice la contra y otras cosas más; no te dejes chamuyar: Kit completo 4.500 más el volante deportivo de regalo. Kit listos para entregar hoy Patente Nº 17.798. Ojo, no te dejes afanar si es igual y cuesta menos. **BUGGY PULGA, LAFUENTE 737,** 612-0075. Llamanos o visitanos.

EL LOCO ERASUN SIGUE juntando mosca, trae la tuya y lleva tu Kit de Buggy a $ 3.600. Donato Alvarez 1417, capital.

BUGGY-SPORT: Ofrece toda la línea de Buggies argentinos: **"PUELCHE", "BURRO", "BUGETTA", "CAVARO", "TROTTER'S", "POTRO", "BUGGY Z", "BRAMA",** y el nuevo **"TAITA".** Kits y unidades armadas en nuestros talle-



BUGGY SPORT

res, entrega inmediata y financiación. **BUGGY SPORT,** le ofrece reparación de plástico, servicio mecánico especializado y departamento de competición para circuitos y médanos. H. Yrigoyen 1107, Burzaco.

ARBOLES DE LEVAS ESPECIALES para **FIAT** 600, 128, 1500, 1600, Poleas, cigüeñal y dínamo. Múltiples de una y dos bocas. Venta y colocación. Cigüeñales FIAT 600, Volteo 68, 69, 74. Pistones de alta 750, 850 y 1.000 diámetros a pedido. Bobinas encendido. Cajas cortas y velocidades para ganar. Preparación y armado motores de carreras **COMPETICION HORACIO L. MAFFIA. ALSINA 2585.**

MULTIPLES para colocar **WEBER** Horizontal doble cuerpo al Fiat 600, Peugeot 404, Ford Falcon. Distribuidores especiales fabricación propia. Con rulemanes en el eje. **HORACIO L. MAFFIA COMPETICION. ALSINA 2585.**

SI TU FIAT 600 recalienta, en una hora te soluciono el problema. **COMPETICION HORACIO L. MAFFIA. ALSINA 2585.**

LIQUIDO URGENTE: Carburador Weber 45-45 nuevo, Carburador Carter (Iliasa) 36-36 nuevo, Carburador Holley 40-40 nuevo con admisión, escape, filtro aire con soporte completo, especial para Coupé Chevy. Múltiple escape original Torino. Ver en Amenábar 733, capital, de 8 a 12 horas de Lunes a Sábado.

CASCOS RAYO AZUL. Resplandecen en mil colores cuando los toca el sol. Metalizados, dorados, salpicados. Hay que verlos para creerlos! También colores comunes rojo, azul, negro, etc. Dos ta-



maños: mediano y grande. Siempre $ 220. En **GUIRAL Y CIA.** Pueyrredón 981, capital. Descuentos a mayoristas. Envíos al interior.

"BUGGYS" matricería completa para **FABRICAR AUTOS DEPORTIVOS Diseño "USA" - BUGGY** Mod. 74 Diseño USA único. **REMATAREMOS** con **BASE** el **SABADO** 15 de **DICIEMBRE** a las 15 Hs. en **SALGUERO** 1476 Capital. Onganía y Bonifazzi S.R.L.

F-4 TULIA 10. Vendo o permuto. A prueba. Tel.: 768-9714.

FORMULA 5: Chasis monocasco de aluminio con: Pedaleras, bomba de freno, suspensión delantera completa con parrillas, tensores, todo cromo molibdeno, campanas de freno completas, parrillas, masas traseras, volante Sandrini. **MOTOR:** Completo preparado (0 Km.), carburador Dell'Orto 24 SS. Vendo el conjunto $ 300 mil. Hoy y mañana 611-1678.

F. A. BIANCHINI, vende o permuta su F-2, Bravi-Peugeot, monocasco-mixto, tipo cuña, nuevo a estrenar, completo, en marcha. Tratar Sr. Vázquez de 8 a 12 y de 15 a 19 horas. Savio y Cavalli. Tel.: 4238 y 2766, San Nicolás (B).

Vendo **RELOJES CRONOGRAFOS OMEGA** Speedmaster convencional y **MARK II.** Tratar: César, 18, 20.30 horas. Tel.: 795-0044.

BANCO DE PRUEBAS TELME. Sin uso por fallecimiento de socio vendemos a mitad de precio. C. Pellegrini 150, Quilmes. Tel.: 253-3556.

CAVARO-BRINCO, el buggy de entendidos. Chasis reticulados y convencionales para **Fiat** y **Renault** con las últimas novedades. **Suspensiones regulables. Kits armados. EN CUOTAS. VISITENOS** en Rodríguez Peña 1165, V. Lynch, San Martín, tel. 757-5162. **Sábados** y **Domingos** en **CEDIEL:** Av. Libertador 4088, La Lucila.

CEDIEL: Diagnóstico electrónico del automotor, controla los buggies **CAVARO-BRINCO** mediante 192 chequeos de todas las partes de los **BRINCO** que fabrica **CAVARO.** El control de CEDIEL asegura la eficiencia del mejor buggy argentino. Consúltenos. CAVARO DA MAS Y MEJOR.

ARBOLES DE LEVAS, standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías. **TORINOS** garantidos, recambios — KIT'S, resortes y botadores especiales; tapa de cilindros, pistones, colectores de admisión y escape. Banco Hidráulico de Pruebas a disposición de nuestros clientes. Colocación y SERVICE: ALBERTO CRESPO Competición. Acassuso 1393. Olivos (altura Av. Maipú 3200). Teléfono 795-9864. (Solicite catálogos).

VENDO URGENTE RENAULT GORDINI 69 Caja Sáenz, freno a disco. Cuatro ruedas. Benavídez 312, Monte Grande. Ver de mañana.

TN IAVA BANCO BAMSE 85 HP listo para largar. $ 45.000.—, acepto usado Ruta 8, Km. 31,500, San Miguel.

VENDO F-2 RAFAELA - FIAT. En muy buen estado. A probar. Taller Indianápolis, La Rioja 1641, Buenos Aires.

SEGUROS SIN FRANQUICIA: Con la prima más baja Autos - Lanchas. Consultas al Tel. 37-3822.

"COUPE" CHRYSLER 31 - 8 CILINDROS en línea totalmente ori-



y gomas nuevas, motor rectificado. Convertible. Argensola 416, Alta Córdoba, Córdoba.

¡¡¡APARECIO EL DUEÑO DEL TORINO CON 10 FAROS TRASEROS!!!... Se llama ROQUE y tiene un taller de chapa y pintura especializado en FIAT y TORINO. Llévele su auto con confianza a Mariano Pelliza 3821 y Panamericana, OLIVOS. Teléfono 791-7889. Trabajos garantidos. Roque jura que no le pone a los clientes más faros de los que traen de fábrica...

COLIN CHAPMAN cachondo (primavera). Eduardo Urien también cachondo: vende su chasis Tulia 11 completo, con llantas y gomas. Eso sí: sin motor, sin caja y sin teléfono ni agua caliente. Antecedentes: 7º en Autódromo y 6º en Tandil (1º en Bengla Desh, pero no vale). Llamar al 792-6119. El que no compra es un maricón.

GRAN OPORTUNIDAD. Vendo IAVA 128 TV flamante, chiche, joya, bomboncito. 10.000 kms. reales. Dos bucket seats, gomas nuevas radiales. Verlo y enamorarse en Velez Sársfield 720, Capital.

COMPRO LOTUS SEVEN. Pago contado. Miguel Panzarella. Menéndez Pelayo 315, Capital, Teléfono 67-5848.

ATENCION CORSAIOLOS... los neumáticos de todo tipo y todo artículo de goma, amén de Alineación y Balanceo en las modernas instalaciones de Mattio Hnos., en Merlo. Llegarse hasta el cercano Oeste y está la papa. Rivadavia 25757 y Moreno 770, MERLO. Tel.: 0220-23192.

UN BRONCEADO "TUERCA" en tus incursiones Playeras de Saint Tropez; Mardel; Sierras... Salió **"LECHE PROTECTORA SOLAR B-L-M".** "Que protege científicamente mientras da un bronceado que es una "BARBARIDAD". Adquiéralo, exclusivamente en Insólito Envase de UN LITRO (A precio para vos y TU NOVIA). Enviá Giro o Cheque $ 60,00. Y la recibirás por Encomienda Postal Productos B-L-M. Carabobo Nº 31, Buenos Aires.

HAGASE SU LANCHA PLASTICA. Hugo H. Hasenbalg organiza cursos por correspondencia para el interior del país. Informes: C. Correo 1238, Capital.

"BUGGY HIPPY". Fábrica de carrocerías de plástico. Chasis y viguetas delanteras para todas las marcas. V. Virasoro Nº 1632, Buenos Aires. Tel.: 55-5409.

VENDO: 2 Chasis Tulia 11, 1 chasis Tulia 10. Impecable estado. Tratar: Rosales 1802, El Palomar.

PIRINCHO ARENA A DOMICILIO: Autos, máquinas, fierros, frentes, tejas, etc. Perdriel 645. San Martín. Tel.: 755-9625.

BISAGRAS MODULARES: para mantener fresquita su bolita $ 35 el juego. Giros Postales Anexo J. Juan B. Justo 4300, Capital.

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

Correo Argentino Central B

FRANQUEO A PAGAR CUENTA Nº 1316

TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 7979

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

ASTERIX, REY DEL CIRCO?

En ASTERIX GLADIADOR, el héroe del nuevo humor mundial llega a dominar las artes del temible circo romano y provocar la sorpresa del mismísimo Julio César. Compre esta aventura completa y no olvide prestársela a los chicos.

Asterix

Colección
Nueva Historieta
Todos los meses una aventura completa.

Es otra publicación de Editorial Abril.

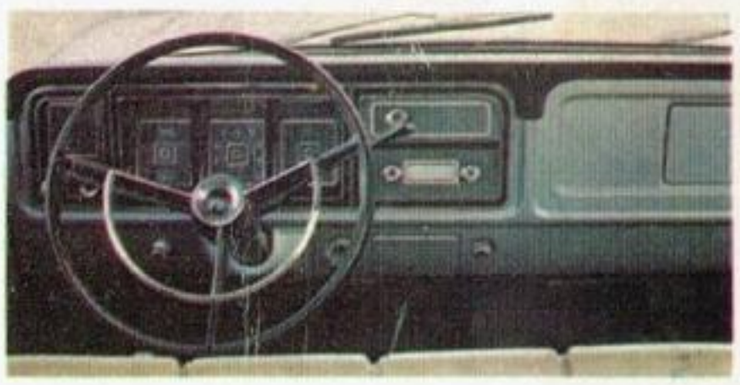
Cómprela!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nueva pickup Ford F-100



Fuerte y cómoda.



Descubra cómo la pickup Ford F-100 para el '74 mejora las condiciones de trabajo.

- Una sola manija central en la puerta horizontal de la caja de carga.
- Tablero de instrumentos, de avanzado diseño cuadrangular, totalmente nuevo y acolchado.
- Cristales curvos en las puertas: brindan mayor espacio interior.
- Pedal de frenos más ancho, más cómodo su accionar y más seguro.
- Panel interior de puertas con apoyabrazos y mecanismo de apertura y cierre integrado.
- Asiento, en poliuretano premoldeado de mayor espesor, colocado sobre elásticos zig-zag de acero.
- Luneta trasera 33 % más grande.
- Nueva caja, más larga, ofrece 10 % más de volumen de carga.



La nueva parrilla refleja toda la fortaleza de Ford F-100. La pickup de reales dimensiones, con exclusivo doble eje delantero Ford: Twin-I-Beam y tres opciones de motor: V-8, Econo 6 con 7 bancadas y Diesel.



Mejore sus condiciones de trabajo, acérquese a su Concesionaria Ford. Acérquese a su próxima Ford F-100, la pickup más fuerte y cómoda de la Argentina.

Ford siempre ofrece algo mejor.

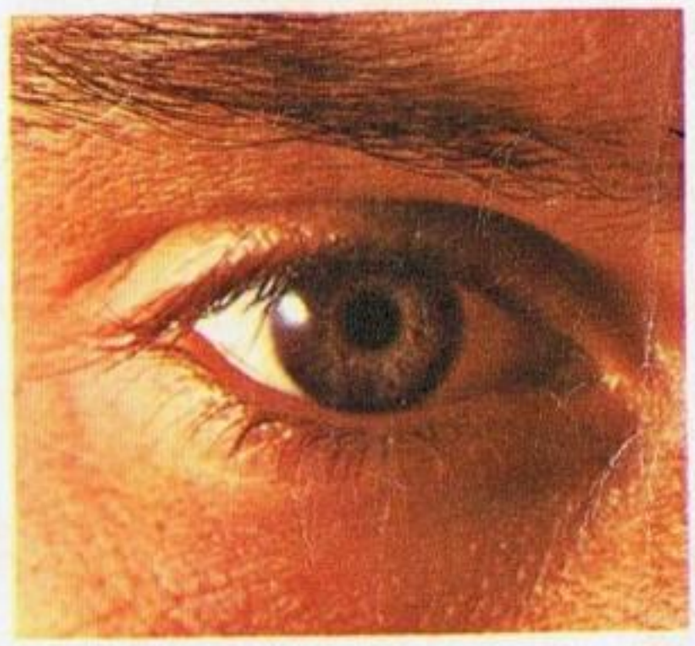
Ford

Estos rollos fieles como su ojo cambiaron la fotografía.

Usted ya los conoce. Quizás, en este momento tenga uno en su cámara, listo para sacar lo que ve. Fielmente.
Con tanta fidelidad como su ojo.

Por eso, 3M puede decir que cambió la fotografía.

Que creó una fotografía mejor. Con rollos que sacan lo que ven en cualquier cámara. Hasta en aquellas que usted sólo se imagina cargadas con un rollo de su misma marca.



3M

Rollos fieles como su ojo... en cualquier cámara.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com