

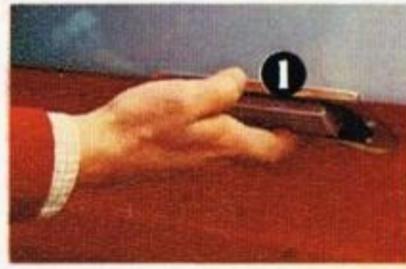
# Parabrisas **CORSA**

al 10 de diciembre de 1973

## TC: GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA



# Ford siempre ofrece algo mejor.



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

**1** Una sola manija central en la puerta horizontal de la caja de carga

**2** Tablero de instrumentos de avanzado diseño cuadrangular, totalmente nuevo y acolchado

**3** Cristales curvos en las puertas: brindan mayor espacio interior

**4** Panel interior de puertas con apoyabrazos y mecanismo de apertura y cierre integrado

**5** Asiento, en poliuretano premoldeado de mayor espesor, colocado sobre elásticos zig-zag de acero.

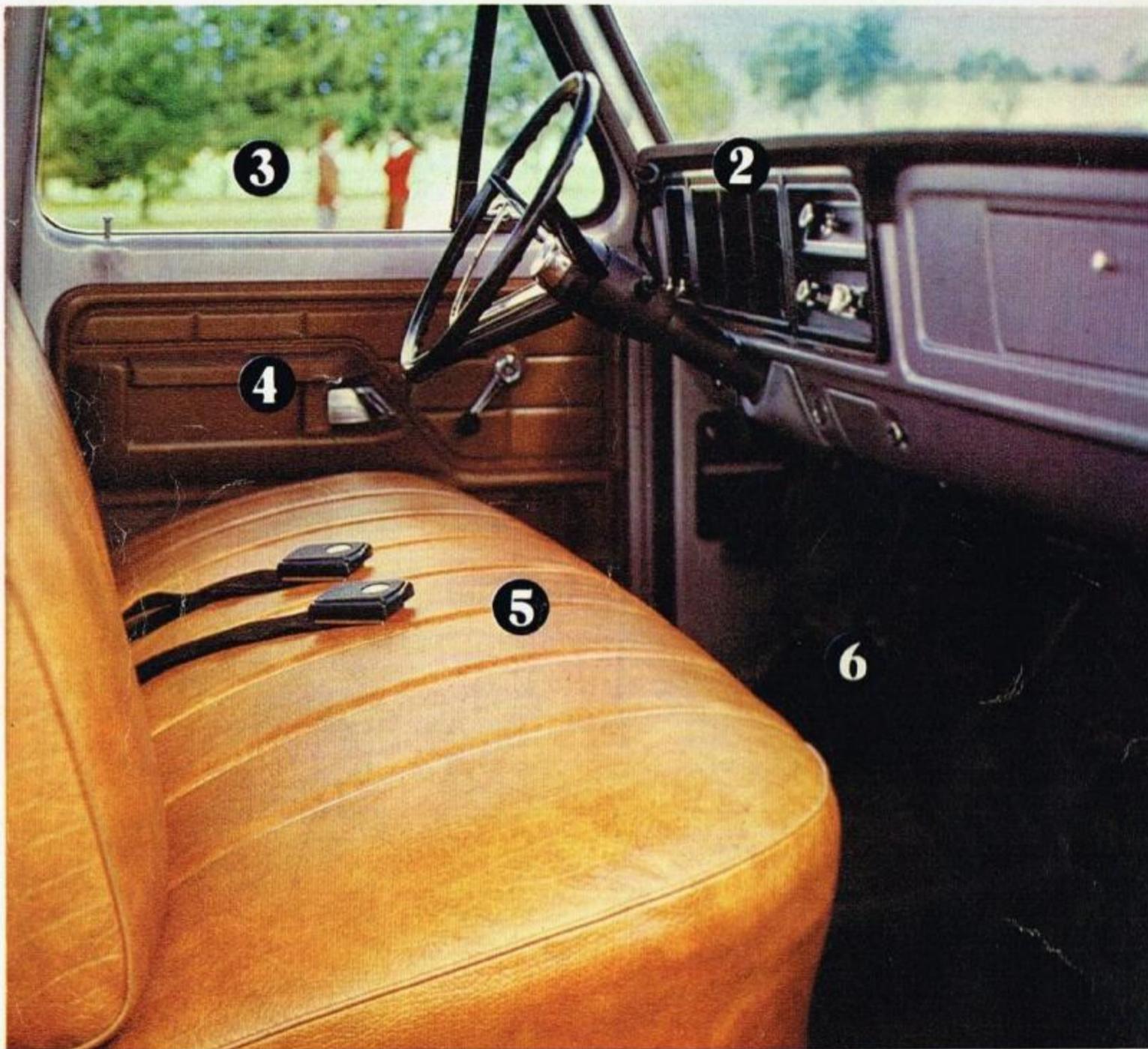
**6** Pedal de frenos más ancho, más cómodo su accionar y más seguro.

**7** Luneta trasera 33% más grande.

**8** Nueva caja, más larga ofrece 10% más de superficie de carga

La nueva parrilla refleja toda la fortaleza de la 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 6-7 bancadas y Diesel.

Mejore sus condiciones de trabajo, acérquese a su Concesionaria Ford. Acérquese a su próxima Ford F-100.



## Pickup Ford F-100



La pickup más fuerte (y cómoda) de la Argentina.



PRESIDENTE  
César CivitaGERENTE GENERAL  
Carlos CivitaGERENTE DIVISION EDITORIAL  
Raúl H. BurzacoGERENTE DE TALLERES GRAFICOS  
Carlos EdoGERENTE DE PUBLICIDAD:  
Ernesto del Castillo

GERENTE TECNICO: Roberto Leone

GERENTE DE ESTUDIO Y DESARROLLO  
EDITORIAL: Carlos IbáñezGERENTE DE SERVICIOS EDITORIALES  
Stefan StročenGERENTE DE COORDINACION Y COMPRAS  
Luis Soler CaminoGERENTE DE DISTRIBUCION  
Luis M. Marino

Nº 395

Del 20 al 26 de noviembre de 1973

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopena

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

COLABORADORES: Héctor Cademartori, Nicolás Gelormini, Andrés Meyer, Eduardo Neira, Armando Rivas

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

FOTOGRAFIA: Antonio Capria

SECRETARIA: Olga Escuredo de Cúneo

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR: Juan A. Abraham (EE.UU.), Alberto Inda (Uruguay), Franco Lini (Italia)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

DIRECTOR DE PUBLICIDAD:

José María Gultart

SUPERVISOR: Juan Carlos Hiquis

PROMOTOR: Julio César del Valle

DISTRIBUCION INTERNACIONAL

DIRECTOR: Norberto Salguero

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

## LA CRISIS ENERGETICA MUNDIAL

Que este planeta con forma de esfera achatada en los polos en el cual nos ha tocado en suerte vivir anda convulsionado, no es ninguna novedad para nadie. Todo el mundo comenta y hasta se indigna en muchos casos porque ya "casi no se puede vivir". Tensiones, guerras, crisis, planteos, amenazas y muchas cosas por el estilo son noticia diaria en los medios de comunicación masivos que se encargan de traernos al instante la imagen de la cruda realidad. Pero... ¿es posible que no podamos vivir tranquilos ni un momento? ¿Es posible que por un lado el hombre avance en su conocimiento y desarrollo mental y sea capaz de inventar y producir sin cesar elementos que mejoran las posibilidades del standard de vida y que por otro lado invente o determine también sin parar problemas y más problemas que le impidan disfrutarlo?

Sin ir muy lejos, tenemos ante nuestras barbas un problema mundial que parece cosa de locos: la crisis del petróleo. Como es de público dominio, una situación política (guerra de Medio Oriente) ha determinado un brusco sacudón mundial en el asunto energético. Hay crisis internacional debido a la drástica reducción de las exportaciones de petróleo de los países árabes hacia los principales consumidores mundiales. Esto ha provocado por lógica, además del alza de precios impuesto por los árabes y los demás productores de crudo, compras de los consumidores que inspirados por el pánico (instinto natural del acopio) ya han elevado el precio del petróleo a niveles muy importantes.

Sobre Holanda pesa el boicot del hidrocarburo. En Gran Bretaña ya se han tomado medidas restrictivas de consumo que recuerdan el período de la Segunda Guerra Mundial, en Francia y España se han subido los precios de la nafta y en Italia —además del aumento a 200 liras el litro de "especial" o "extra" y a 113 liras el litro de gasoil— los surtidores permanecen cerrados a partir de las 12 horas del día anterior a los feriados hasta la medianoche del día feriado. Por si fuera poco, a partir del sábado pasado en la península ha quedado prohibida la circulación en días feriados de autos, motos, embarcaciones deportivas y aviones particulares de turismo, fijándose también velocidades máximas para circular en rutas y autopistas con severas multas para los eventuales infractores.

Pero esta situación de brusca crisis no nos tiene que sorprender. No busquemos como causa única a la guerra de Medio Oriente. Esta sólo ha sido un posible acelerador o campana de alarma en un proceso mundial de crisis energética que ya fue anunciada tiempo atrás. Pese a que muchos técnicos y científicos denunciaron que la situación inexorablemente se iría a poner cada vez más espesa (agotamiento de reservas mundiales) los intereses creados de la gran mayoría de empresas industriales —petroleras y no petroleras— prevalecieron siempre sobre las precauciones lógicas para comenzar a manejar la cuestión de las reservas de energía.

Sin pretender historiar a fondo el asunto, podemos asegurar que hace ya más de veinte años se dieron a publicidad los primeros llamados de atención sobre la vecindad del plazo de extinción de las reservas petroleras de nuestro planeta. Simultáneamente se fueron dando a conocer sistemas de obtención de energía diferentes sobre los cuales ya se estaba trabajando (energía atómica, solar, dinámica de los océanos, geotérmica, etc.) y aun sin buscar fuentes potenciales nuevas, hace ya veinte años se comenzaba a hablar de sistemas de obtención de energía diferentes sobre bases potenciales comunes como el clásico hidrocarburo, pero que permitían obtener el logro de rendimiento energético notablemente superior al tradicional y escaso 0,3 del que jamás pudieron pasar los motores endotérmicos ortodoxos que

inundaban en un in crescendo constante todos los rincones del globo terráqueo.

Nos referimos concretamente —porque se ajusta muy bien como ejemplo— al sistema de "fuel-cells" (células de combustible) que permitían ya por ese entonces obtener un rendimiento energético de algo más de 0,8 transformando en corriente eléctrica nafta común o bien una mezcla de hidrógeno y oxígeno.

Pero no obstante la enorme ventaja en rendimiento, y estar muchas empresas industriales importantes interesadas en el desarrollo de este sistema el tiempo ha seguido transcurriendo y ese desarrollo jamás pasó de escalas "científicas" (recordemos que actualmente se utilizan fuel-cells en cápsulas espaciales, es decir donde las papas quemán y hay que exprimir a fondo el combustible).

¿Por qué estos estudios de desarrollo para niveles industriales no avanzaron? Simplemente porque los intereses económicos de una infinidad de empresas necesitaban seguir despilfarrando energía (business are business). Pero pensamos que esa especie de estupidez humana que aparentemente no pensaba en el hambre del mañana, tiene que haber repasado sus planes a corto plazo (porque los planes a largo plazo de hecho serán diferentes). Y como hemos mencionado antes, no fue precisamente la situación precipitada por la guerra del Medio Oriente la causa exclusiva.

Meses atrás de la iniciación de este conflicto, finalizado el invierno en el hemisferio septentrional, surgieron los primeros indicios de la crisis de la energía. En EE.UU. —gran despilfarrador energético donde se consumen 220.000 calorías/persona como promedio—, apenas terminado el invierno comenzó a escasear el combustible líquido. Nixon advirtió a la población norteamericana para que restringieran en lo posible el consumo de energía porque si no caerían inevitablemente en el racionamiento. Pocos días más tarde se llegó a ello. Entonces comenzó la preocupación: el "Club de Roma", una asociación que nuclea a unos setenta científicos, políticos, economistas y periodistas de veinticinco países financiados por la fundación Volkswagenwerk encomendó al renombrado M.I.T. (Instituto Tecnológico de Massachusetts) la elaboración científica del análisis del destino futuro del hombre.

Uno de los tópicos más importantes del tema lógicamente fue el de la energía. Los cálculos computados por el M.I.T. dieron un panorama poco reconfortante: los yacimientos de petróleo alcanzarían para 20 años más, el gas natural duraría 22 años más y las reservas de carbón alcanzarían sólo 11 años.

Paralelamente la Comisión de Economía de la ONU para Europa en otro análisis sobre consumo y reservas de energía determinó que en 27 años más el 87 % de reservas de petróleo se habrá agotado. Con el agua al cuello ya ante este panorama tan poco alentador los norteamericanos (antes de la guerra en el Medio Oriente) ya comenzaron a ejecutar un costosísimo plan de estudio de energía —racionamiento aparte— que hasta 1980 significará una inversión de 5.000 millones de dólares anuales.

Nosotros por la índole temática de nuestra revista no entraremos a analizar la parte política de este problema de la crisis de la energía mundial, pero lo que sí podemos pronosticar es un verdadero cambio de todo el concepto industrial que ha regido hasta el momento, deducción lógica considerando las dos cartas que nos quedan para jugar: mejor aprovechamiento de los combustibles en vía de agotamiento y adopción de nuevas fuentes de energía.

De todos modos va a ser muy conveniente comprarse una bicicleta, un yate a vela y un planeador por las dudas. Uno nunca sabe...

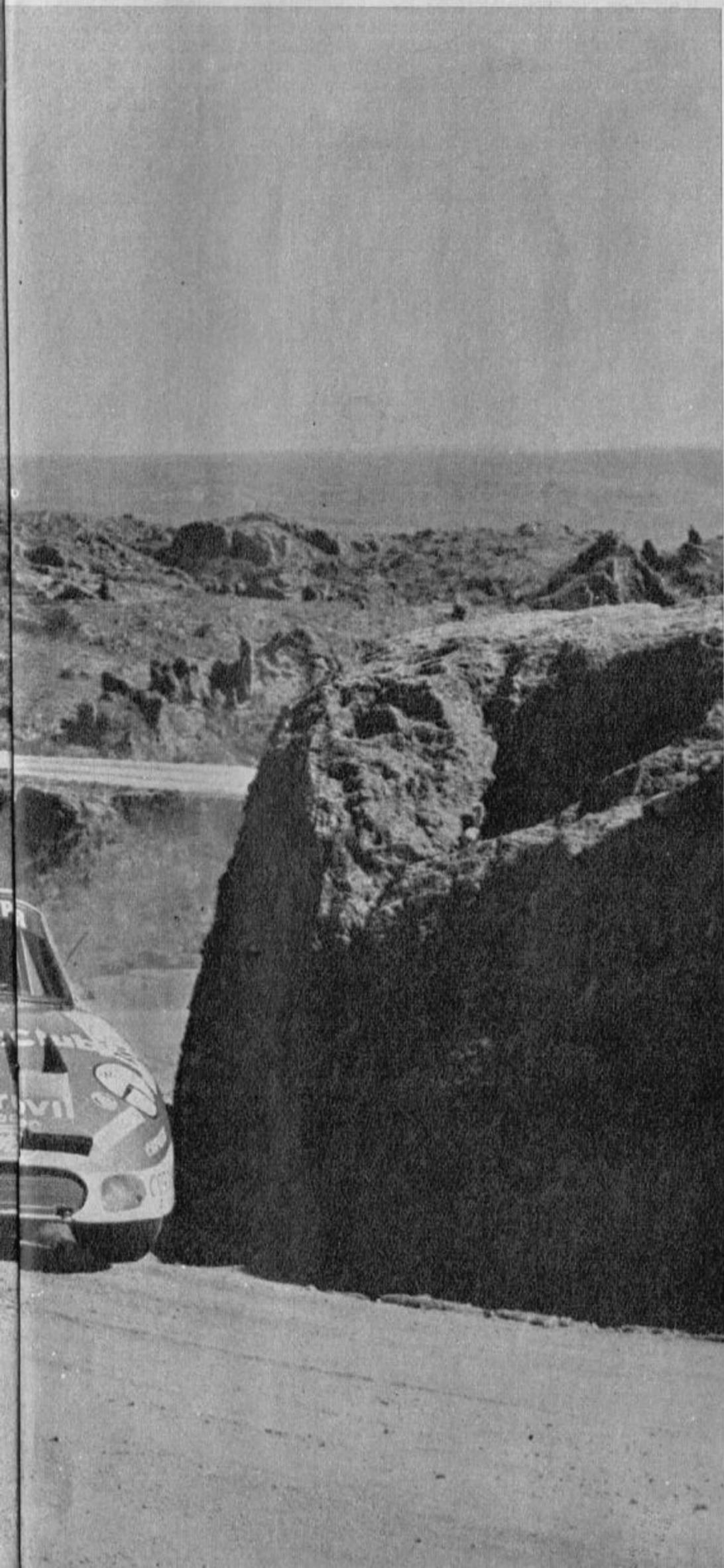
G. M.

Por: JULIO PEREZ BALBI — Fotos: ARMANDO RIVAS

# GRADASSI: ESA VIE



# JA COSTUMBRE...



**Con éste ya son cinco Grandes Premios consecutivos obtenidos por Héctor L. Gradassi, que de esta forma se convierte en el indiscutible dominador de este tipo de pruebas. Detrás del invencible cordobés se ubicaron Traverso, Carlomagno con un Fiat 1600 y los dos hermanos Iglesias. Una carrera excelente a pesar de un trazado no del todo apropiado para los TC.**

Gradassi, rey de Grandes Premios. Tres en 1972 y dos en 1973. Impresionante.

Este GP de la Montaña tuvo mucho y demostró otro tanto de cosas interesantes: que Gradassi es algo así como Mister GP —con éste son cinco los Grandes Premios consecutivos en el haber de Pirín—; los Ford todavía siguen dominando el campeonato de TC; Traverso es el hombre con más

futuro de la categoría y la participación del Cheché Carlomagno con una berlina Fiat 1600 y su tercer puesto en la clasificación final hablan a las claras de las posibilidades del Fiat 125 —hecho a TC— para el año 1974, año en que quedará homologado.

Quizás mucho de positivo en

## TC: GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA

Carlos Marincovich antes de su entredicho con la montaña. La acción transcurre durante la primera etapa que lo vio ganador.

Podio natural entre las piedras de Carlos Paz. Gradassi agita la botella que era un géyser natural. Carlomagno saluda mientras Traverso observa el cometa Kohoutek.

una carrera que desgraciadamente no es muy común en el calendario tceísta. Porque en vez de preocuparse los dirigentes por reducir una velocidad en autos que tienen motores infinitamente más caros que los de serie y proporcionalmente a la inversión, poco potentes, sería mucho más decoroso, honesto y sincero buscar la forma que el TC tenga mayor contacto con la montaña, los autódromos y los escenarios de este tipo. Es indudable que esta categoría hoy día, tiene dos grandes problemas: **alto costo y peligrosos y absurdos escenarios**. Cada motor cuesta un sinnúmero de pesos; cuando se rompen, lo hacen

### LO QUE PASO EN LA PRIMERA ETAPA

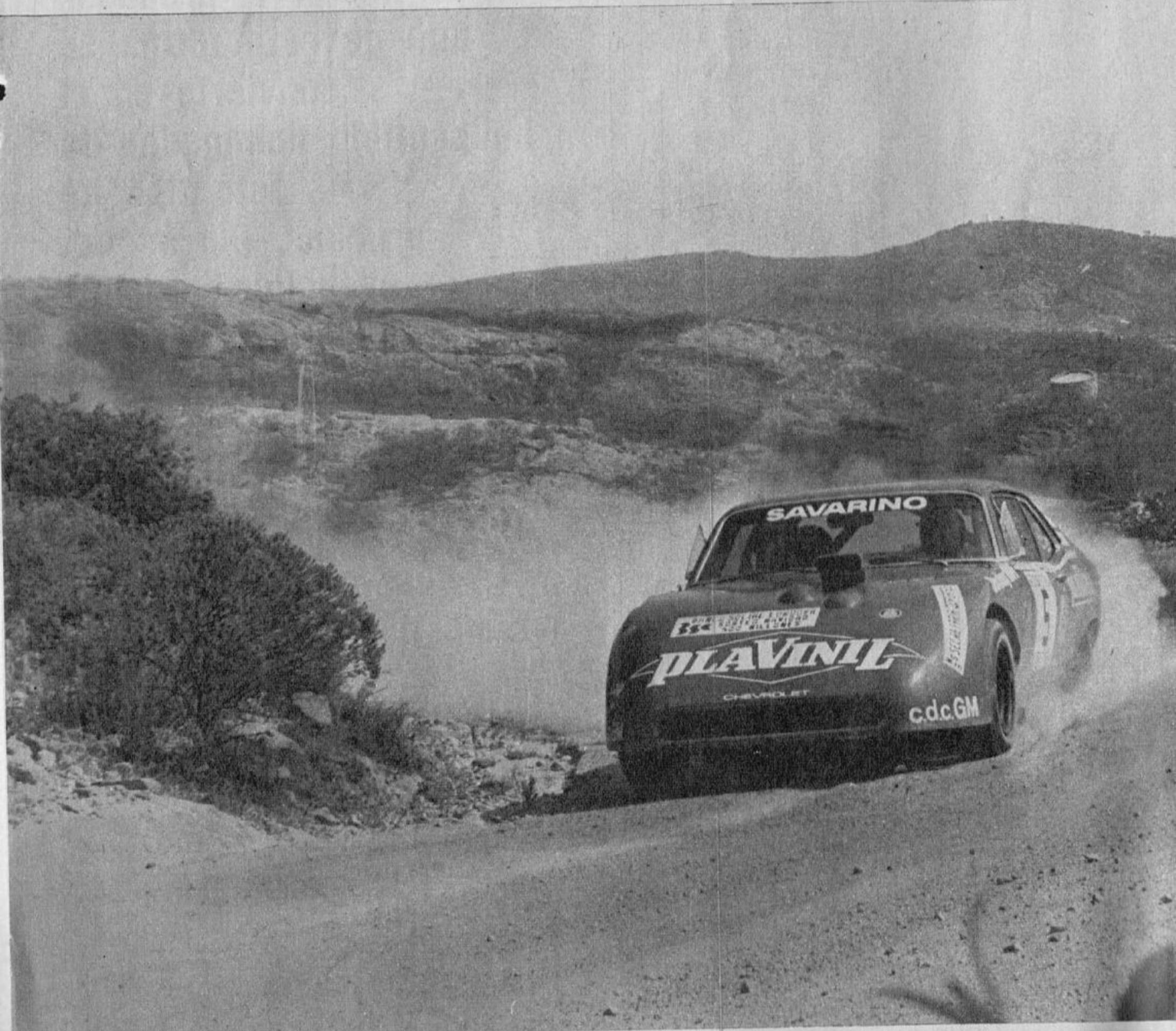
—Marincovich da el zarpazo sobre el final al retrasarse Gradassi por la pinchadura de dos neumáticos.

—Traverso —un pilotazo hecho y derecho y con mucho futuro— también desplaza a Gradassi y se clasifica segundo.

—Cheché Carlomagno, hombre-incógnita en este GP, llega cuarto a seis minutos y monedas del Ruso Marincovich; tuvo problemas de frenos y una salida del camino en su haber. Esa diferencia era un campo muy difícil de descontar más adelante.

—Se pegan Martínez Boero y Monguzzi. Los dos merodeaban el primer puesto por tiempo neto antes de las piñas.

—El panorama de marcas al final de la etapa era el siguiente: **Ford**: inmejorable (segundo y tercero) con mucha salud mecánica los cuatro autos. **Chevrolet**: Requetebién; primero Marincovich, pero solo y con una jauría detrás. **Fiat** (invitado de honor a este GP made by Raies): Irrespetuosamente cuarto, y su piloto —Carlomagno— convertido en el "muchachito de la carrera". Show asegurado, aunque las ilusiones del triunfo se dilúan ante la contudencia del equipo Ford y los HP de Marincovich. **Torino**: Solamente la capacidad de Lalo Giordano fundamentaba las esperanzas de arrimar un poco el bochín. **Dodge**: Con el retraso de Monguzzi se perdían las esperanzas para los hinchas de la marca.



arriba de las siete mil rpm con el desastre que es de imaginarse. Cada HP de TC probablemente sea el más caro de nuestro automovilismo deportivo. Si las potencias merodean por los 240/250 HP y para prepararlos se necesitan algo así como cinco millones de pesos... ¿por qué diablos no se usan motores de cuatro litros, con preparación TN, que dan más o menos la misma potencia, que por otro lado durarían más y costarían menos...?

En fin, eso que lo explique Mambrú... si puede...

Algunos aseguran que con una limitación en la preparación —caso TN— uno o a lo sumo dos marcas dominarían

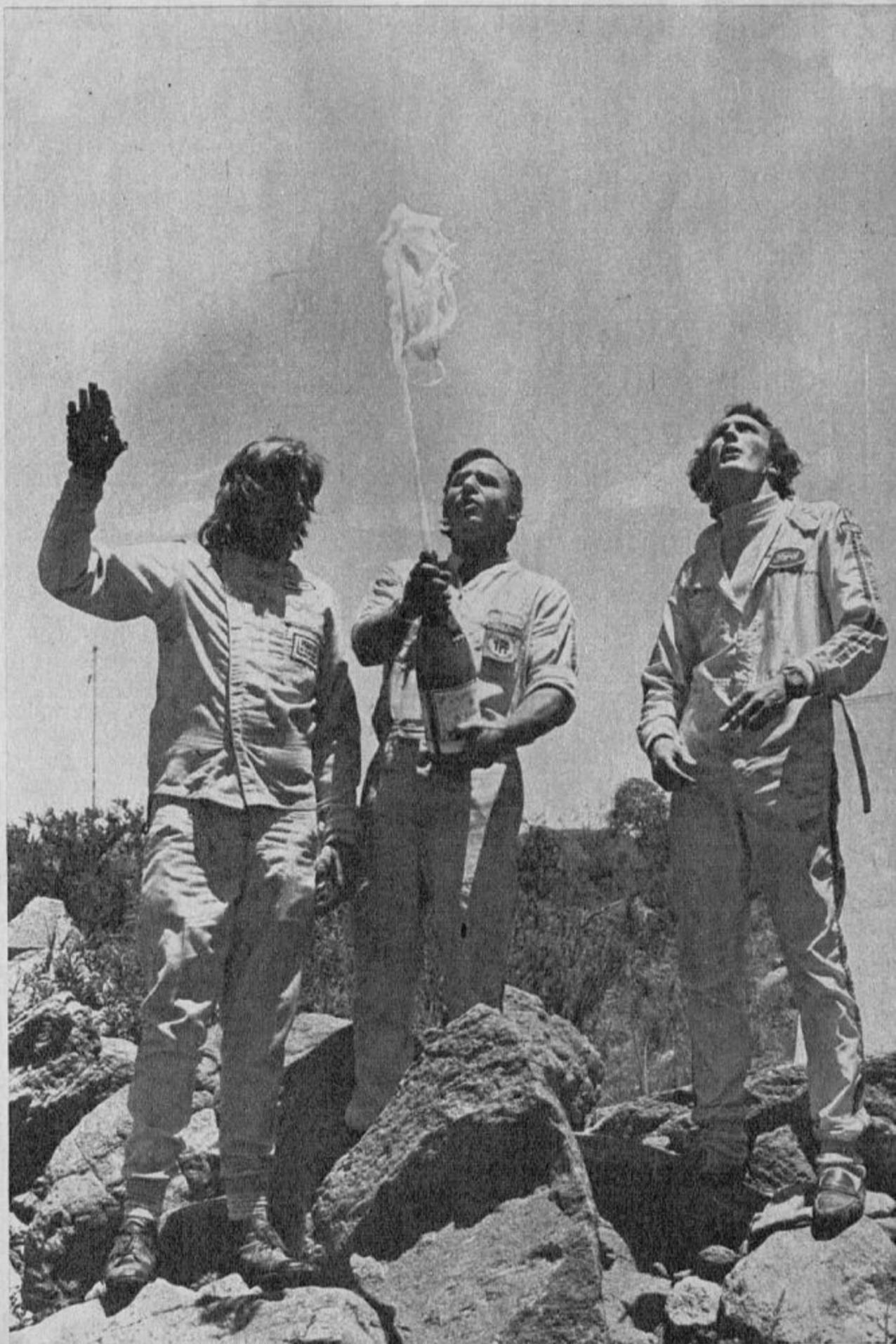
el panorama de la categoría y desaparecería la paridad. Quizás así sea, pero acaso la reducción drástica de los costos aumentaría en un ciento por ciento el número de inscriptos en cada carrera, y de esa manera cumpliría una función mucho más importante que la actual, como es acercar el automovilismo a mayor cantidad de pilotos. También es muy posible que así sea; el TC dejaría de ser banco de intereses creados y negocio de algunas fábricas que periódicamente se alzan con sus triunfos obteniendo de esa forma publicidad y prestigio a bajo costo. En fin, aparenta ser importante que gane la mayor cantidad de marcas po-

sibles, y no la mayor cantidad de nombres posibles.

El otro problema, el de los peligrosos y absurdos escenarios, es muy común en la categoría y especialmente en la provincia de Buenos Aires. Hay que cambiar el panorama del calendario, disputar carreras en montaña como la del domingo pasado, otro tanto en autódromos (ambos tipos de competencia podrían llevarse a cabo perfectamente sin necesidad de adoptar la brida ya casi regimentada para TC) y continuar también, si realmente es ineludible, con los super-veloces triángulos bonaerenses y punto. Entonces tendremos un campeón de TC que demostrará que tiene todo: que

es capaz para conducir (lo demostrará en autódromos y en montañas), que su auto dobla (lo pondrá en evidencia también en los autódromos) y que además tiene una barra de mecánicos bárbara, que le construyeron el auto más veloz del año y que le permitió juntar la cabeza a todos sus rivales a lo largo de todo un calendario.

Este GIP volvió a ser para Gradassi y volvió a ser para Ford. Aunque ambos no se las llevaron todas de manera muy fácil. La primera etapa la ganó Carlos Marincovich que en todo momento estuvo a la cola de Pirín en el primer tramo, hasta que el cordobés se retrasó por la pinchadura de dos



## TC: GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA

El Falcon de Traverso en uno de los característicos puentes colgantes de Copina. Muy buen trabajo del joven de Ramallo.

En manos de Carlomagno el viejo Fiat 1600 revivió dignamente y enfrentó a los TC con gran resultado. Tercero.

cubiertas y el arrecifeño dio el zarpazo. Traverso inmejorable, con mucho vigor y junto a Gradassi, Marinovich y Carlomagno fueron lo mejor de la etapa e indudablemente de la carrera también. Lástima el error de Marinovich en la segunda etapa —honesta y públicamente reconocido por él mismo— que provocó un despiste de su auto y dar de frente contra una piedra. Marinovich, apenas se bajó del auto, sonriente, comentó: "...Y bueno... de vez en cuando está bien pegarse, así no te cebás..."

Después de su abandono en la segunda etapa, Marinovich fue uno de los ausentes en la guerra sin cuartel que se espe-

### LO QUE PASO EN LA SEGUNDA ETAPA

—Marinovich se va fuera del camino y abandona. Hasta ese entonces ganaba.

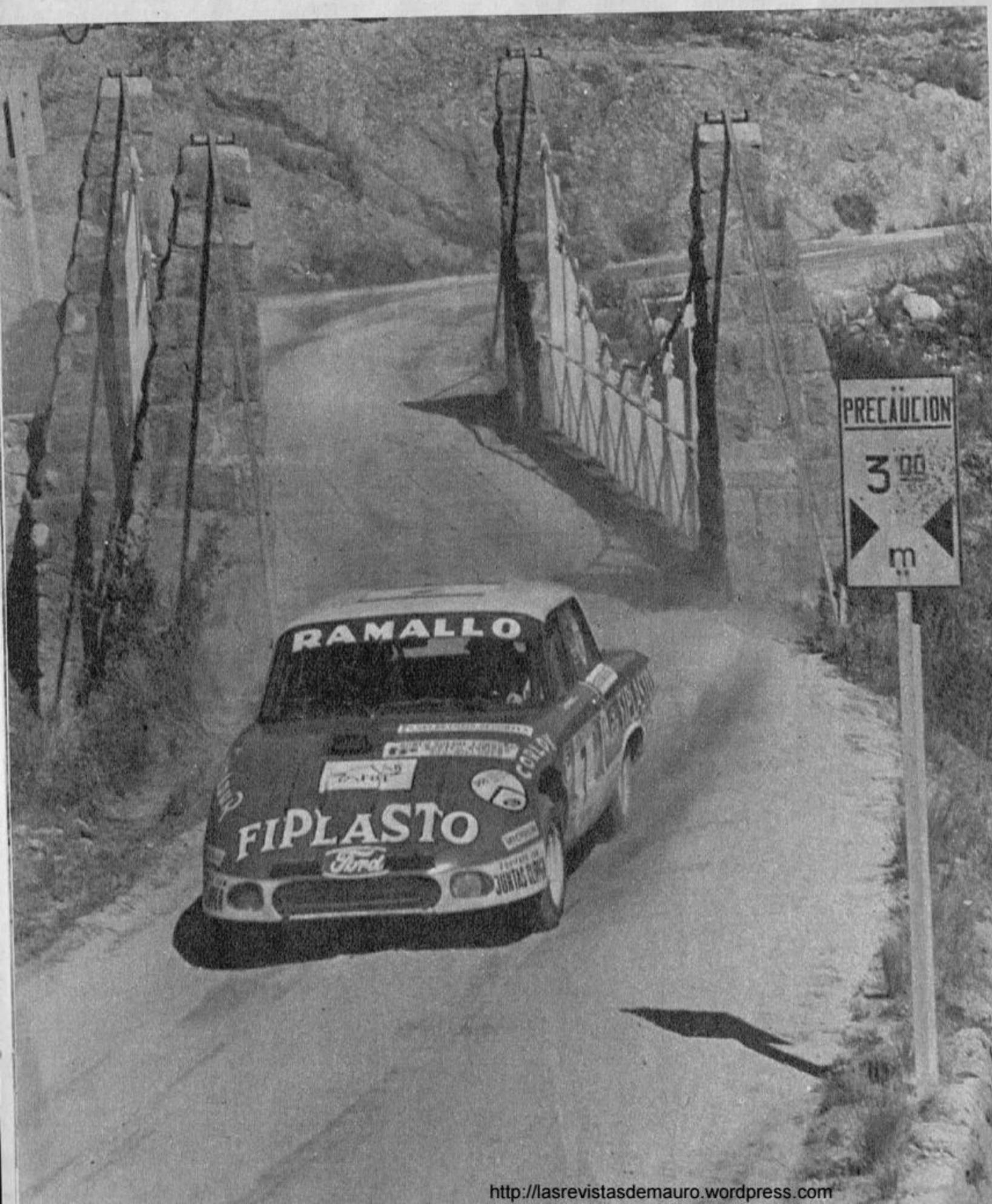
—Traverso pasa a encabezar el GP y Gradassi la etapa; ambos bajan todos los records del circuito Luis Ramaciotti.

—Ante la contundencia de los Ford de Herceg, las esperanzas cimentadas ante la maestría de Carlomagno se diluyen.

—Recién en El Cóndor, de regreso de Mina Clavero, Herceg da instrucciones precisas a sus dos pilotos para que no sigan a la remanija: **gana Gradassi, Traverso segundo.**

—Pirín Gradassi ganó el GP de la montaña y fundamenta aún más sus posibilidades para el subcampeonato de TC. De esta forma, Pirín **GANÓ SU QUINTO GP CONSECUTIVO!!!** En 1972: el de TN, de la Montaña de TC y el GP de TC. En 1973, el GP de TC y este de la Montaña, también de TC.

—Panorama de marcas en la clasificación general: **Ford:** Contundente y demostrando aún que el óvalo manda en los campeonatos y en los Grandes Premios. **Chevrolet:** Ante el abandono de Carlos Marinovich, su primo Rudy tuvo que sacar las papas del fuego. **Fiat:** Honroso tercer puesto de José Carlomagno que abre una interesante perspectiva para el Fiat 125 en TC en 1974.



raba entre él, los Ford, Carlomagno y Traverso. Por otro lado, el excitante mano a mano entre Traverso y Gradassi en la ida a Mina Clavero y parte del regreso compensó con creces la ausencia de Marincovich. Fue por demás interesante lo de Carlomagno y la berlina Fiat de Marimón y Pascualini que largó en la posición 40 y llegó tercero en el camino al final del GP. Más atrás se escalonaron los hermanos Iglesias, que vienen a ser el apoyo del equipo oficial pero no tienen los HP de los autos armados totalmente por Herceg, por supuesto. No obstante, el cuarto y quinto puestos obtenidos por los pupilos

de Roberto Del Campo demuestran que los chicos se la supieron arreglar muy bien en la montaña. Más atrás clasificó Rody Marincovich con el mejor Chevrolet, y luego Lizeviche, un hombre que desde la primera hora está con el TC "A"; en esta ocasión fue abanderado de los particulares-particulares, y su Torino fue el mejor producto de IKA-Renault clasificado este fin de semana.

El GP de la Montaña volvió a ser una gran carrera para el TC. Más de 40 pilotos largados, originados probablemente por los muy buenos premios y muchos pilotos, eximios montañistas, disimularon a otros que bueno... bueno... y que

seguirán siendo "doctores en rectas", como dicen por ahí.

### PIEDRITAS DEL G.P.

Marimón y Pascualini le cedieron una berlina Fiat 1600 al crédito de Mina Clavero, **José Carlomagno**. Era un auto que en varias ocasiones usó Picho Pascualini en lides del TC, armado con un motor más o menos Grupo Dos, de 135 HP y que según **Minguito Marimón** "le pusimos todo largo, gomas altas y relación larga para que corra tranquilo y no se preocupe mucho por la pasada de vueltas..." Lo ideal

hubiese sido un motor 125 pero recién a partir de 1974 estará habilitado para el TC.



Cuando llegó al parque cerrado de la primera etapa Carlos Marincovich dio la impresión que venía contento, ya sabiéndose ganador del tramo. Suponemos porque la cara y medio mameluco venían cubiertos por tanta tierra que al arreficarse "se lo suponía" dentro de su cupé. Al rato empezó a los gritos "Esto es como el TC de antes, meta tierra no más..." A su lado Juan María Traverso, impecable, espetó: "Sí, TC de antes, pero ¿vos



## TC: GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA

viniste revolcándote..?" La cupé de Marincovich no tenía nada de hermética y la tierra entraba por todos lados.



Sesuda conclusión de **Alcides Raies** mientras escuchaba transmisiones de la primera etapa: "A Pirín Gradassi, Marincovich le da la paliza en los tramos de trepada porque ahí le descuenta segundos; en cambio Pirín baja más rápido". Al llegar al parque cerrado **Gradassi** confirmaba sus palabras: "Mi auto tira pero a muy alto régimen, la primera tengo que llevarla siempre a las 8.000 vueltas..."

**Ricardo Iglesias** fue cuarto después de un sólido trabajo.

**Carlos Marincovich** "después" de su entrédicho con la montaña. Lástima, venía ganando.

Los "Hnos. Suárez", **Giustozzi** y "Mickey" **Parodi** prefirieron los autos viejos para este Gran Premio de la Montaña. Los Suárez usaron el Dodge cuatro puertas y los demás los baqueteados Vallant 1. Parodi ya tiene lista una cupé GTX pero al igual que todos prefirió dejarla en casa porque "entre las piedras se le rompe toda y por ahí te das un cascarazo y me quedo sin correr por un tiempo..."



Reunidos en el halla del Hotel Capvio de Carlos Paz varios personajes del ambiente comentaban sobre las posibilidades de **Cheché Carlomagno** en la carrera. Algunos dudaban

de la confiabilidad del auto (el cigüeñal, a la menor pasada de vuelta se parte fácilmente en el 1600) pero todos coincidían en que la mayor contra de Carlomagno era largar penúltimo en el camino. La tierra le transformó en una odisea el pasar cada auto a lo que alguien comentó: "Si El Cheché no hubiese tenido problema con los frenos y hubiese largado entre los seis primeros hubiese estado más arriba del cuarto puesto en la primera etapa..." Podría haber sido.



Hablando de cascarazos: en la primera etapa hubo varios. **Mcnguzzi** se dio vuelta por



esos cerros de Dios, cuando mordió la parte externa de un viraje dio una vuelta por el aire y cayó parado más abajo. **Martínez Boero** —después de pinchar tres neumáticos— salió jugado y quedó colgado a la salida de una curva. Ambos abandonaron. **Suárez, Faraoni, Carlomagno**, también tuvieron lo suyo pero perdieron un poco de tiempo y llegaron sin grandes novedades. El más grave de todos fue el de **Oscar Gagliardi** —Peugeot 404— que en determinado momento tuvo que parar el auto contra la montaña por una falla en los frenos y su acompañante se hirió de consideración la mano derecha.

## GUIJARRITOS DE LA

### 2ª ETAPA

Es evidente que uno de los equipos más exitosos de la actualidad es el de Alcides Rales. El turco cordobés proyecta para 1974 —según se comenta— una ampliación del negocio. Paralelamente al de TN formará un equipo de TC con Fiat 125 preparado por Gradassi quien además sería el piloto número uno. Como segundo hombre irá el "Chéché" Carlomagno quien además será el primero en el equipo de TN, junto a Pepe Cano. Es casi seguro que Gradassi

se desvincule del equipo Ford por desinteligencias con Cavallini y Cía., y Rizzuto en el Equipo Jockey-Rales de TN.

Carlos Marincovich era candidato a ganar el Gran Premio. Largó la segunda etapa y al rato llevaba once segundos en la clasificación general sobre Traverso y Gradassi. Entonces fue cuando se fue del camino en uno de los tramos más veloces del circuito Carlos Paz-Mina Clavero: Era una curva veloz y entré demasiado fuerte pero el error fue cruzarlo demasiado y antes de tiempo, se me descontroló y terminé dándole de frente a

una piedra. Romplí radiador, se torció una rueda y parte del tren delantero, en fin, no podía seguir". No obstante, el arceifeño se puso chocho de contento cuando le confirmaron que hasta ese entonces le había sacado once segundos a Gradassi. Indudablemente el Ruso Marincovich es uno de los pilotos más versátiles que tiene nuestro automovilismo. Es hora de que se suba a uno de nuestros Fórmula Uno.

Rodolfo Traversi anunció el sábado pasado durante la conferencia de prensa de LOS VALIENTES EN EL ZONDA que a fines de 1974 se realizará el



## TC: GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA

Bienestar Social a través de la Subsecretaría de Deportes, ya está trabajando en ello y se comenta que la duración de la carrera será de unos 45 días, sobre el recorrido Buenos Aires-México; de México los autos regresarán a Panamá en barco y de allí nuevamente en carrera volverán a Buenos Aires.

Lalo Giordano fue otro de los dignísimos representantes cordobeses. En todas partes lo vimos andar muy fuerte, evidentemente ayudado por la hoja de ruta de su acompañante Remo Capovila confeccionada prácticamene curva por curva. En la primera etapa pinchó dos

gomas y se le desprendió un cable de bujía. En la segunda se le rompió una punta de eje —y la rueda se mandó a mudar— cerca de El Cóndor en el viaje de ida. En ese entonces venía entre los tres primeros.

René Ferrero, presi de la Federación N° 5 le comentaba entusiasmado a todo el mundo: "¿Sabés cuántas carreras tenemos en Córdoba este fin de semana?, cuatro, este GP y tres zonales, además el promedio anual de carreras en nuestra provincia es de dos competencias por domingo". Evidentemente, a los cordobeses les gusta el automovilismo.

Interesante lo de los hermanitos Iglesias. Con los dos Falcon de Peñaflo-Del Sur Motors, llegaban siempre juntos a cada parque cerrado, y el cuarto y quinto puesto en la clasificación general habla a las claras de lo bien que se hicieron las cosas. Juan Carlos anduvo casi toda la primera etapa en cinco cilindros y en la mitad de la segunda se repitió el mismo problema. Quizás un aro roto originaba el empaste de una bujía o un carburador andaba en la mala. Por otro lado, Ricardo también tuvo dolores de cabeza y además largó más atrás que su hermano con los consiguientes problemas en el camino.

A la cola de su hermano Ricardo llegó Juan C. Iglesias. Quinto.



### CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Héctor Luis Gradassi ...	Ford Falcon ....	4h52m38s
2º	7	Juan María Traverso ...	Ford Falcon ....	4h54m04s6
3º	45	José Carlomagno .....	Fiat 1600 .....	5h00m49s
4º	4	Ricardo Iglesias .....	Ford Falcon ....	5h11m48s9
5º	2	Juan Carlos Iglesias ....	Ford Falcon ....	5h16m20s2
6º	6	Rody Marincovich .....	Chevrolet .....	5h24m28s
7º	25	Mariscal R. Viglianco .	Ford Falcon ....	5h32m18s1
8º	12	Antonio Lizeviche .....	Torino .....	5h34m54s9
9º	41	Emilio Sampol .....	Torino .....	5h45m19s3
10º	16	Adrián Villegas .....	Torino .....	5h56m31s7
11º	30	Aldo Echeverry .....	Torino .....	5h57m41s5
12º	43	Carlos Lynn .....	Chevrolet .....	6h17m21s
13º	24	Juan Ayarza Garré ....	Torino .....	6h21m45s2
14º	38	Luis Meretta .....	Ford Falcon ....	6h39m03s5
15º	33	Carmelo Palazzo .....	Torino .....	6h56m33s4
16º	37	José Santagatti .....	Torino .....	7h01m14s2

Promedio del ganador: 88,793 km./h.

### III GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA - T.C.

AUTODROMO CARLOS PAZ  
PREMIO "ARGENTINA POTENCIA" — TROFEO "SUPERMOVIL  
HIDROGENADO YPF" — Del 30-11-73 al 2-12-73

#### PRIMERA ETAPA

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	5	Carlos Marincovich ....	Chevrolet .....	2h47m30s4
2º	7	Juan María Traverso ....	Ford Falcon ....	2h48m02s9
3º	1	Héctor Luis Gradassi ..	Ford Falcon ....	2h48m31s9
4º	45	José Carlomagno .....	Fiat 1600 .....	2h54m17s8
5º	4	Ricardo Iglesias .....	Ford Falcon ....	2h57m55s2
6º	3	"Hermanos Suárez" ....	Dodge .....	3h00m58s1
7º	9	Eduardo Giordano .....	Torino .....	3h01m29s7
8º	2	Juan Carlos Iglesias ...	Ford Falcon ....	3h03m12s4
9º	26	J. M. Faraoni (h) .....	Torino .....	3h07m14s9
10º	6	Rody Marincovich .....	Chevrolet .....	3h08m09s5
11º	25	Rommel Viglianco .....	Ford Falcon ....	3h08m09s6
12º	12	Antonio Lizeviche .....	Torino .....	3h13m20s3
13º	21	Héctor Ríos .....	Chevrolet .....	3h15m04s3
14º	41	Emilio Sampol .....	Torino .....	3h19m27s3
15º	43	Carlos Lynn .....	Chevrolet .....	3h20m47s4
16º	30	Aldo Etcheverry .....	Torino .....	3h27m28s5
17º	16	Adrián Villegas .....	Torino .....	3h29m07s8
18º	24	Juan Ayarza Garré ....	Torino .....	3h46m43s6
19º	38	Luis Meretta .....	Ford Falcon ....	3h53m04s9
20º	39	Carlos Gil Bicella .....	Torino .....	3h54m46s6

Promedio del ganador: 92,131 km./h.

#### SEGUNDA ETAPA

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Héctor Luis Gradassi ..	Ford Falcon ....	2h01m06s1
2º	7	Juan María Traverso ...	Ford Falcon ....	2h02m01s7
3º	45	José Carlomagno .....	Fiat 1600 .....	2h06m31s2
4º	2	Juan Carlos Iglesias ...	Ford Falcon ....	2h12m37s8
5º	4	Ricardo Iglesias .....	Ford Falcon ....	2h13m52s7
6º	6	Rodolfo Marincovich ...	Chevrolet .....	2h16m18s5
7º	12	Antonio Lizeviche .....	Torino .....	2h21m34s6
8º	25	R. Viglianco (Mariscal) .	Ford Falcon ....	2h24m08s5
9º	41	Emilio Sampol .....	Torino .....	2h25m52s
10º	16	Adrián Villegas .....	Torino .....	2h27m25s6
11º	30	Aldo Etcheverry .....	Torino .....	2h30m13s
12º	24	J. M. Ayerza Garré ....	Torino .....	2h35m01s8
13º	35	"Grey Rock" .....	Peugeot 504 ....	2h37m55s7
14º	33	Carmelo Palazzo .....	Torino .....	2h44m22s
15º	38	Luis Meretta .....	Torino .....	2h46m48s6
16º	37	José Santagatti .....	Torino .....	2h48m49s1
17º	43	Carlos Lynn .....	Chevrolet .....	2h56m33s6

Promedio del ganador: 82,867 km./h.

### CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

DISPUTADAS 15 COMPETENCIAS

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Nasif Estéfano .....	143
2º	Héctor Luis Gradassi .....	99
3º	"Hermanos Suárez" .....	88
4º	Juan Carlos Iglesias .....	64
5º	Juan María Traverso .....	54
6º	Carlos Marincovich .....	49
7º	Rodolfo Marincovich .....	48
8º	Eduardo Giordano .....	27
9º	Angel R. Monguzzi .....	26
10º	Ricardo Iglesias .....	23
11º	César Horacio Malnatti .....	21
	Jorge Martínez Boero .....	21
13º	Francisco Espinosa .....	16
14º	José Carlomagno .....	12
15º	Antonio Lizeviche .....	8
	Juan Félix Luluaga .....	8
17º	Héctor Di Fonzo .....	6
18º	Horacio Lepiane .....	4
	Rommel Viglianco .....	4
20º	Raúl Míguez .....	3
	Horacio Pasciulli .....	3
	José Pontoriero .....	3
	Críspulo Villanueva .....	3
24º	Juan Manuel Faraoni .....	2
	Emilio Parisi .....	2
	Raúl Rodríguez .....	2

“DOCE HORAS PREMIO CLAUSURA” (Fiat vs. Citroën)

Los Hermanos Torriani...

# EN LA ULTIMA



# VUELTA



Debido a la rotura de una rueda trasera así comenzó su peregrinar por la horquilla el Fiat de Rocco - Badaracco. Afortunadamente sin consecuencias para el piloto terminó la aventura.

Torriani - Torriani, ganadores de las "Doce Horas Premio Clausura", delante de quienes resultaran segundos: Rica - Scorpino. El triunfo quedó en Villa Lugano.

**El binomio Torriani-Torriani se impuso con Fiat 600 en la prueba disputada en el Autódromo de Buenos Aires. Segundos fueron Rica-Scorpino, con Fiat, y terceros Crocco-Morán, con Citroën, en una nueva edición del clásico duelo de marcas. Excelente el promedio del ganador: 117,3 Km/h.**

Cuando se comenta una carrera de larga duración es imposible en cuatro carillas de papel resumir todas las instancias que hacen a una carrera de doce largas, penosas y agotadoras horas que, finalmente, se convirtieron en alegres para unos pocos solamente.

El clima de tensión inicial lentamente se va diluyendo a medida que pasan las horas y el cansancio comienza a surtir efecto sobre quienes cumplen las funciones de apoyo a los autos competidores. Carteles indicadores desde boxes que hasta hace pocas horas eran agitados frenéticamente desde el guard-rail duermen dentro del pit, los tiempos ya no se toman con la misma continuidad, las caras reflejan el agotamiento mientras sobre el

circuito la fila india prosigue.

Y toda la escenografía que rodeó este domingo a las "Doce Horas-Premio Clausura", organizadas por la Federación Regional N° 1 para revivir el ya clásico duelo entre Citroën y Fiat, no podía comenzar de otra manera que con una largada al mejor estilo Le Mans, aunque ya ni en el mismo circuito de La Sarthe se largue de esa manera. Con todo preparado, los autos colocados a 45 grados y los pilotos sobre la cuerda opuesta de la pista, al encargado del semáforo de largada no se le ocurrió mejor idea que probar las luces cuando los nervios de los competidores no estaban para esos chistes. Algunos dudaron, otros corrieron a los autos y así comenzó la prueba.



Entrando en la horquilla dos "patitos feos" y dos "Fititos". La vieja lucha reeditada en las "Doce Horas". Esta vez fue para la marca italiana.

Las primeras horas evidenciaron el amor propio que tanto "Citroenistas" como "Fiatis-tas" pusieron de manifiesto en el sentido de solamente chuparse con autos de la marca, cosa que cayó en desuso cuando los "orgullosos" tomaron conciencia que la única manera de prenderse era viajar chupados con quien se pudiera a tiro. Quienes habían logrado los mejores tiempos de clasifica, Scorpino-Rica y Herrera-Méndez, ambos con Fiat, enseñaron el camino con poca ventaja sobre Torriani-Torriani y González-Sucasas también con Fiat.

Alrededor de la 1.30 el orden era encabezado por Torriani-Torriani y a un promedio de 119,7 km/h., mientras Herrera-Méndez no perdían pisada al primero. A la hora de cargar nafta fueron los Fiat quienes primero ingresaron en el sector de abastecimientos.

Mientras transcurrían las vueltas las cuatro primeras posiciones eran ocupadas por pilotos de Fiat, mientras quinto estaba el primer Citroën que era el N° 12 de Crocco-Morán, que a la postre sería el primer auto del "doble Chevron" clasificado. Los nombrados en los primeros puestos fueron alter-nándose en la punta ya sea por abastecimientos, cambio de cubiertas y arreglos múltiples, sin

poderse descontar terreno.

Cuando el sol comenzaba a asomarse, Torriani-Torriani, Scorpino-Rica y Herrera-Méndez seguían en lo suyo con sólo una vuelta de diferencia sobre la "Citrona" de Crocco-Morán que siempre viajó chupado con el otro auto del equipo, el 18 de los Hermanos Prámparo.

A las 10 de la mañana las papas se comenzaron a quemar. Con la misma cantidad de vueltas los números 1, 5 y 7 (Herrera, Scorpino y Torriani) precedían a Angeleri y Crocco que giraban a tres vueltas de diferencia. El promedio que llevaban hasta entonces (120 km/h) era el fruto de los 2m46s que los de adelante empleaban para la vuelta.

Y en los últimos giros se definió una carrera que fue el justo premio para los Hermanos Torriani. Rica siguió de largo en la horquilla y nunca pudo recuperar el terreno, mientras el otro coche de La Plata acusó insolubles problemas de presión de aceite.

Ni comentar el cambio que los rostros fatigados de los colaboradores experimentaron al tomar la punta el Fiat negro con la bandera argentina. Seguramente habrán recordado las 12 Horas Fiat del año pasado, o tal vez la de "Scudería 80" en septiembre de este año.

Siempre en punta hasta la rotura insoluble cuando faltaban pocos metros. Esta vez se dio para Enrique (28), ganador del campeonato el año pasado y Eduardo Torriani (26) en éstas mientras Crocco-Morán introdujeron el 3CV como una cuña entre los Fiat clasificados. Amargura para quien encabezaba el campeonato, Raúl Busto, que debió abandonar a los 5 minutos de largada con el coche fundido. Sólo queda esperar las "20 Horas" donde Raúl correrá en pareja con Rízuto en el equipo del Turco Raies. Los treinta puntos que otorgaba la prueba —y que no alcanzó a conseguir— lo dejaron sin chance.

Destacable el alto promedio, que sólo decayó cuando el 31 de Rocco-Badaracco protagonizó un vuelco sin consecuencias en la horquilla al desprenderse la rueda trasera izquierda. Desde ese momento la obligación de circular con prudencia bajó sin duda el promedio que de todos modos fue finalmente de 117,3 km/h para el ganador. En resumen, doce horas que fueron el justo premio para los Torriani y Osvaldo Gasteliú, su jefe de equipo, que por otra parte demostraron que las carreras se ganan recién cuando la bandera a cuadros dice basta. 🏁

### "12 HORAS — PREMIO CLAUSURA"

Autódromo Municipal "17 de Octubre"  
Circuito N° 12 de 5623 mts.  
1º/12/1973

#### CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo	Vts.
1º	7	Torriani - Torriani ..	Fiat 600 ....	12h01m37s4	251
2º	5	Rica - Scorpino ....	Fiat 600 ....	.....	249
3º	12	Crocco - Morán ....	Citroën 3CV .	.....	247
4º	1	Herrera - Méndez ..	Fiat 600 ....	.....	247
5º	53	Di Gesu - Legovini .	Fiat 600 ....	.....	247

Promedio del ganador: 117,367 km./h.

# 5 razones indiscutibles para tenerla.

(Y cuesta igual)

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



**1**

**Antes:** hombro negativo. estable.

**Ahora:** hombro positivo de mayor estabilidad.

**2**

**Antes:** ranura de efectividad convencional.

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

**3**

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

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

**4**

**Antes:** Dibujo de profundidad convencional

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

**5**

**Antes:** Diseño standard de eficacia promedio.

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

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

## CAMPEON DE LUJO "100."

**Firestone**



**HACE LA DIFERENCIA A SU FAVOR.**

# CORSA INFORMIA

## LOS BRABHAM DE LOLE EN BUENOS AIRES

Han arribado a Buenos Aires los dos primeros autos del lote que en enero próximo disputará el Gran Premio de la República Argentina por el campeonato mundial de Fórmula Uno. Se trata precisamente de los dos Brabham a disposición de nuestro Lole Reutemann, que tendrá la gran responsabilidad de mostrar su actual nivel de piloto de punta ante el propio público argentino. Uno es el Brabham BT 42 con el cual Reutemann brillara en la campaña 1973 en el Mundial. El otro es el nuevo BT-44, que si bien no es modelo enteramente nuevo tiene diferencias con el BT-42.

En cuanto los autos se liberen de los trámites aduaneros y puedan ser llevados al autódromo, estará todo listo para que Lole empiece las pruebas decisivas para poner auto y neumáticos a punto para un comienzo de temporada que alienta indudables esperanzas positivas.

Mientras tanto, Lole disfruta del merecido descanso "findeañero" en Santa Fe, donde el miércoles pasado nació su segunda hija, de nombre Mariana. Madre y niña en perfecto estado y Lole recibiendo felicitaciones a las que agregamos las nuestras.

## COMISION DE HOMENAJE A NASIF ESTEFANO

La Asamblea general de Instituciones de Concepción (Tucumán), entidad que agrupa al comercio, banca y fuerzas vivas, ha constituido una comisión de homenaje a Nasif Moisés Estéfano. Interpretando el deseo de toda la población, el Concepción Auto Club convocó a una reunión de todas las entidades del medio, que se llevó a cabo el 7 de noviembre, oportunidad en la que se constituyó la mencionada Comisión de Homenaje con la única y fundamental finalidad de erigir en Concepción un monumento al ídolo caído, cuya cristalización debe concretarse al cumplirse un año del fallecimiento.

La Comisión de Homenaje quedó constituida de la siguiente manera.

### COMITE EJECUTIVO DE LA COMISION CENTRAL DE HOMENAJE

#### Presidente:

Dr. Alejandro Antonio MOLINUEVO

#### Vice Presidente:

Sr. Alfredo S. NAMUR

#### Secretario:

Sr. Carlos Arturo PERALTA

#### Pro Secretario:

C. P. N. Oscar Luis ESTOFAN

#### Tesorero:

Sr. Luis Alberto MARTIN

#### Protesorero

Sr. Juan Bojos MOLAIES

#### Vocales:

Sr. José MONMANI

Arq. Carlos Macario VILLALUENGA

Sr. Reynaldo SAAVEDRA

Dr. Miguel Angel PUJADAS

Sr. Alfonso MARTINEZ

Sr. Ernesto Vicente TORRES

Sr. Juan Carlos ALE

Sr. Rubén REYES

Dr. Bernardo ALPERIN

Sr. Juan Francisco MONTALDI

Sr. José DIP

Sr. Justo Pastor GARCIA

Sr. Antonio ATENOR

Sr. Máximo TERAN

Sr. José GETTAS

Sr. Mario JUAREZ

Dr. Hugo Radamé RUIZ

Esc. Domingo MINNITI

Sr. Luis SASSO

## COMISION PERMANENTE DE APOYO PARA LAS COMPETENCIAS INTERNACIONALES AUTOMOVILISTICAS

La Secretaría de Deportes y Turismo de la Nación, del Ministerio de Bienestar Social, dio a conocer un comunicado por el cual se anuncia la constitución de la Comisión Permanente Apoyo para Competencias Internacionales Automovilísticas. Dicha Comisión recibió del Dr. Pedro Eladio Vázquez las pautas generales que se deben seguir a efectos de que dichas competencias signifiquen para el país un avance deportivo y técnico y a la vez promoción turística.

Preside esta comisión el Subsecretario de Turismo, Sr. Angel Ayerbe. La misma cuenta con dos secretarías que ejercen el Sr. Eduardo Isidoro Sojit, por la Dirección General de Deportes de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y el Comodoro (RE) Ernesto Baca, del ACA.

Son miembros de esta comisión el Sr. Alfredo Basualdo por la Secretaría de Deportes y Turismo, el Sr. Andrés A. García, de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, el Sr. Eamundo Horta, en representación de YPF, el Sr. Milo Fernández Iribarne por Aerolíneas Argentinas, el Sr. Oscar Cañete Blasco en representación del Círculo de Periodistas Deportivos, el Dr. Alberto Petracchi, de la CADAD y el Sr. Andrés Castelo de la Federación de Asociaciones de Pilotos de Automóviles de Competición.

## SEIS HORAS MOTONAUTICAS ARGENTINAS

En la competencia motonáutica organizada por el Club de Regatas La Plata re-

sultaron ganadores los siguientes binomios: En la clase ON, Néstor y Juan Carlos Sarthou con "Chacal", en OI, Jorge Di Fiore y Jorge Gatti con "Orca II", en SE los pilotos italianos Angelo Vasena y Gabriela Corti con "Cascabel" y en Fuerza Libre resultaron vencedores Ricardo Muñoz de Toro y Germán Barbot con "Orion IV". Naturalmente, en el próximo número daremos la información detallada de la carrera, cosa aquí imposible por razones de espacio.

## MAS SOBRE "LOS VALIENTES EN EL ZONDA"

Agregamos a lo ya publicado sobre el tema una serie de detalles revelados solamente para los iniciados, según costumbre de nuestra hermética filosofía. Por ejemplo, el sorteo de los autos: será efectuado ante escribano público (no... si vuá sé ante Tito Leture...) el día 9 de diciembre de 1973 a las 8 horas en el autódromo "Zonda". A continuación se otorgarán 15 minutos para que cada participante coloque en el auto que le correspondió la propaganda particular, en un todo de acuerdo con lo que especifica al respecto el reglamento particular de la prueba. Al que no le alcancen los 15 minutos, deberá cruzar el dedo anular sobre el índice de la mano derecha y decir "pido".

Sobre el orden de largada podemos ofrecerles lo siguiente: los 18 automóviles participantes en la carrera se ordenaron así: en base a tandas clasificatorias de seis coches cada una, los que largarán con un intervalo de 10 segundos con respecto a los demás. Cada tanda girará tres vueltas al circuito tomándose a cada auto el mejor tiempo empleado en cada una de ellas. Estos tiempos darán el orden de largada de la primera serie de carrera. Las tandas clasificatorias se llevarán a cabo el mismo nueve de diciembre dentro de este horario: 1ª tanda: coches numerados del 1 al 6, a las 8.30 hs. Segunda tanda: coches Nº 7 al 12, a las 8.40 horas. Tercera tanda: coches del Nº 14 al 19, a las 8.50 hs.

Las series serán así: la primera, se largará a las 9.15 horas, participando en ella todos los autos, que darán 10 vueltas al autódromo sanjuanino. La segunda serie con todos los autos clasificados en la primera, se largará tomándose como orden de largada los tiempos de la primera serie. También será a diez vueltas.

La final se largará a las 11.15 horas, con la participación de todos los autos que hayan cumplido las dos terceras partes de las dos series. El orden de largada de la final saldrá de la suma de tiempos de ambas series. Las vueltas, en este caso, serán 15.



# Para un "Super Bocho" las vacaciones son música

Te lo ganaste. Tu super bocho de estudiante se ha hecho acreedor a un Super Bocho de Philips.

Tal para cual. Así estas vacaciones se te convierten en música, la que prefieras. O en todos los juegos sonoros que se te ocurran, porque el Super Bocho tiene estas ventajas técnicas: Nivel automático de grabación. Portátil. Dual (funciona a electricidad y a pilas). Control de tono de reproducción.

Indicador de tensión de pilas.

Excelente calidad de audio y gran potencia de salida.

Grabador Portátil  
Philips a Cassette

**"El Super Bocho"**



El Super Bocho puede ser conectado a otro grabador, a un receptor, a un tocadiscos o amplificador y a bobinas telefónicas.

Pedíselo a papá. Es tu premio.

Un premio que te hará ganar más premios el año que viene, porque cuando hay que estudiar, nadie es mejor que un Super Bocho!



Cassettophon  
(reproductor de cassettes)

Precisión  
**PHILIPS**

**1953-1973**

# **VEINTE AÑOS**

***El primer y único auto auténticamente Sport fabricado en USA cumple veinte años. Un proceso de experimentación nacido de un dream-car que se transformó en un auto de serie y que fue cambiando luego su diseño progresivamente e inspirándose siempre en otros dream-cars, aparentemente sueños imposibles, trocados en realidades concretas. Estos son los primeros veinte pirulitos del Corvette. Congratulations...***

→  
En la línea de montaje de Flint, Michigan, el primer Corvette. Corría el año 1953. Comenzaba la historia... ▶



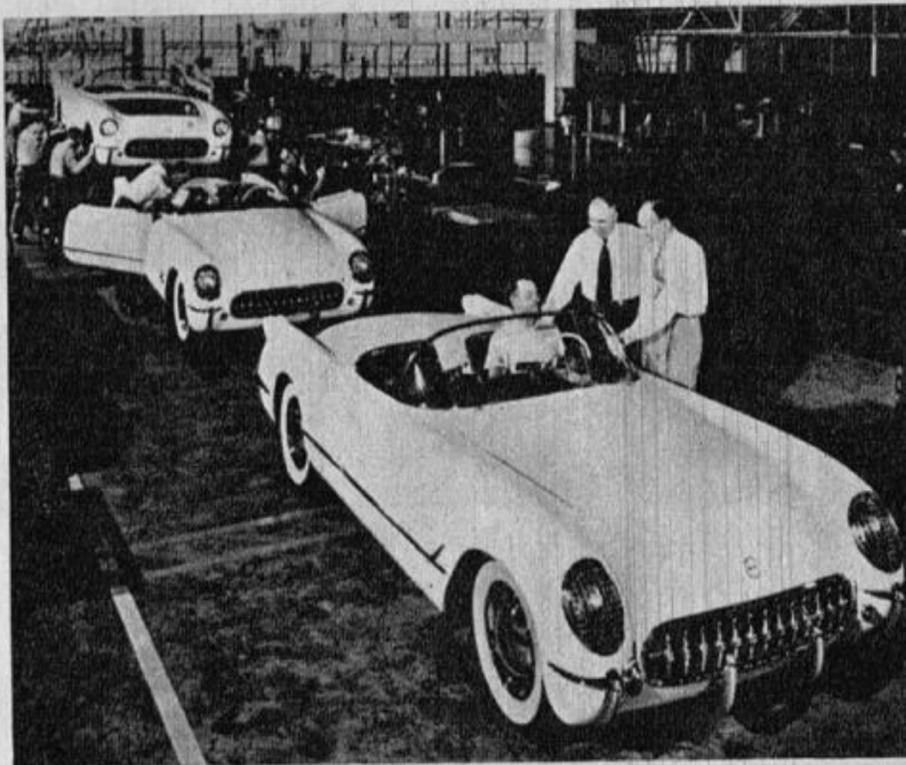
# DE CORVETTE



# 1953-1973 VEINTE AÑOS DE CORVETTE

En la línea de montaje de Flint, Michigan, el primer Corvette. Corría el año 1953. Comenzaba la historia...

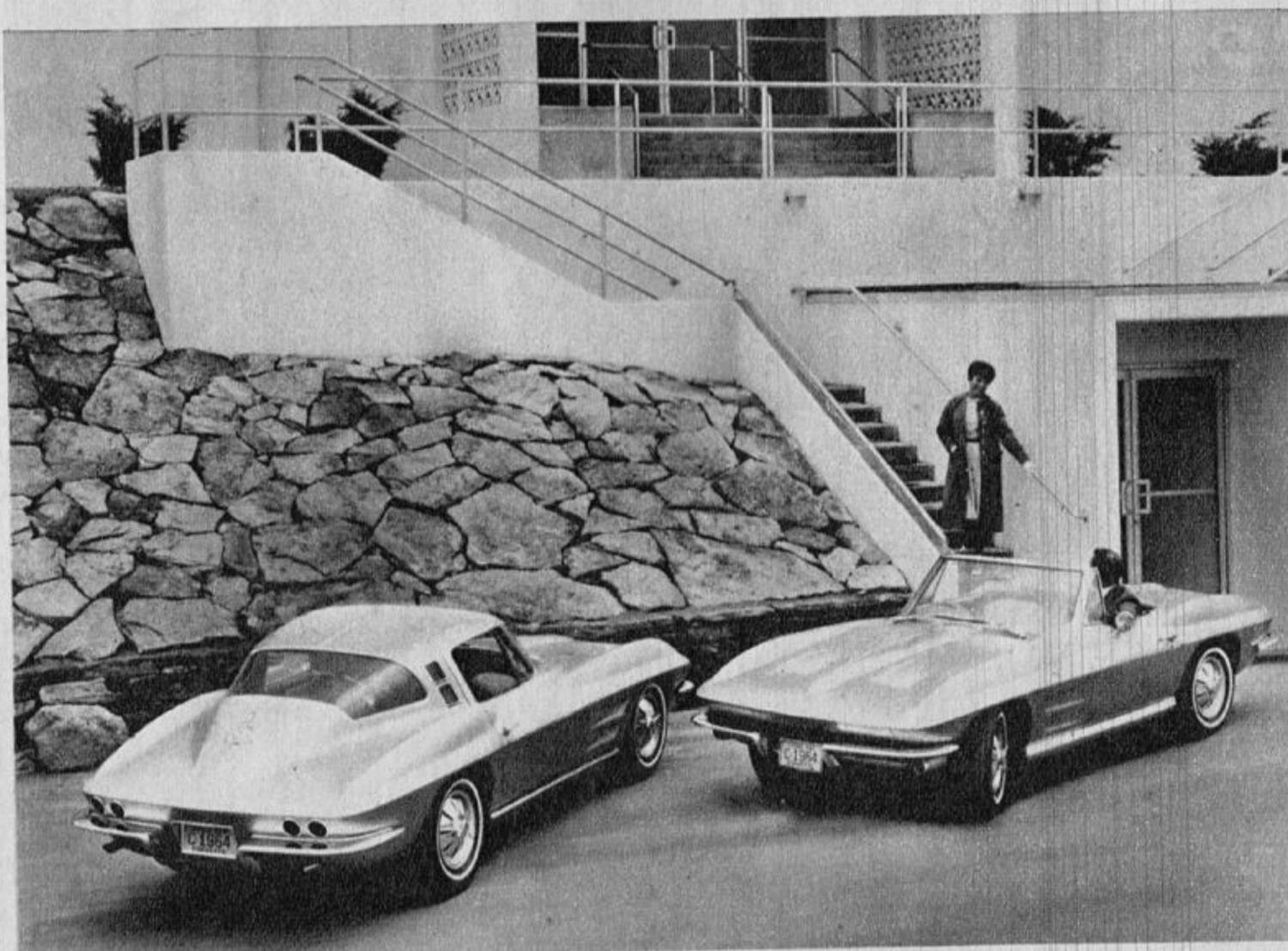
1958: el carácter del auto permanecía aún invariable, conservando el aspecto de la parrilla y manteniendo la línea con tendencia redonda.



Han pasado veinte años desde que el primer y auténtico "deportivo" norteamericano vio la luz al salir de las líneas de armado de la planta GM de Flint, estado de Michigan. Y nos referimos, sin lugar a dudas, al Corvette. Producto final de lo que en su origen fue un "Dream Car", aquel Corvette con su carrocería enteriza de resina polyester hecha a mano—tan liviana que un solo hombre podía levantarla— fue sufriendo las innovaciones mecánicas que la técnica impone y las variaciones estéticas que dicta la moda, sin perder, no obstante, su condición de "deportivo", único dentro del actual



1961: aún dentro del estilo, la línea comienza a adoptar pliegues angulosos, especialmente en la parte trasera.



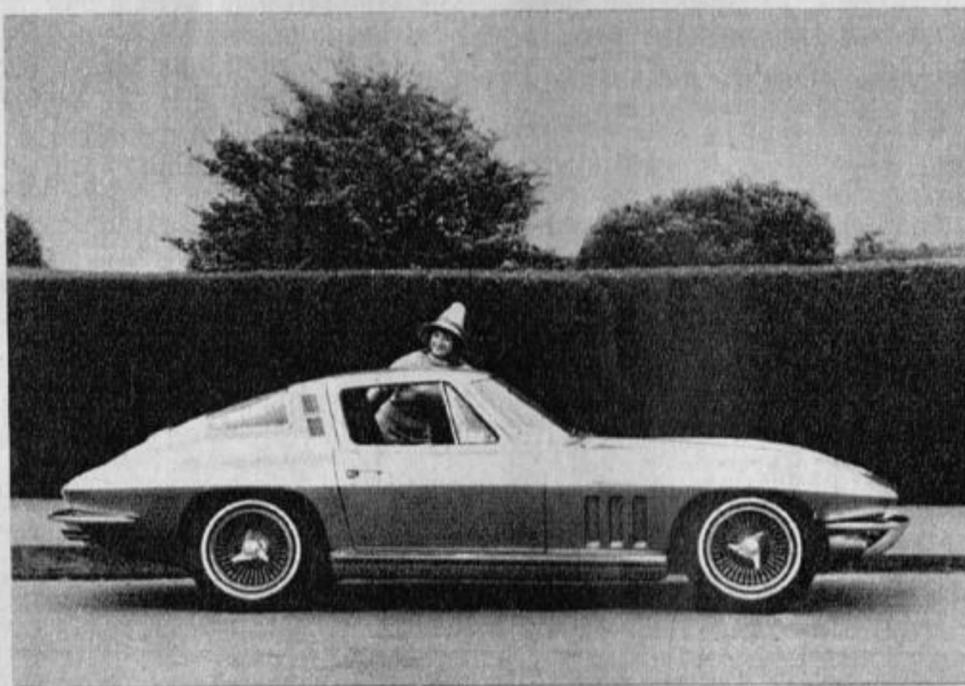
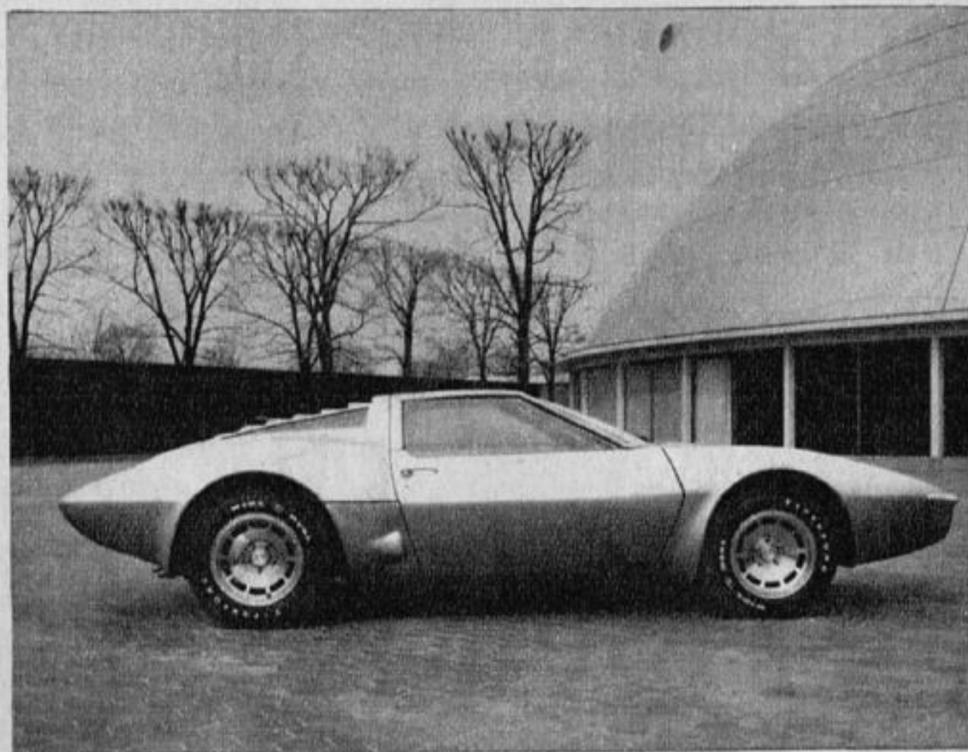
1964: ambas versiones del Sting Ray; cupé y convertible. Pequeños cambios ornamentales lo destacan del modelo anterior.

mercado americano. Porque así como se desvirtuó el Thunderbird de Ford, o como se intentó y se sigue intentando transformar en deportivo a un sedán común por el solo agregado de rayitas laterales, franjas longitudinales o capós contrastantes, así se mantuvo invariablemente el carácter auténtico del Corvette. Como la Coca-Cola, el genio, la curita o la gillette, su marca define un estilo, un tipo inmutable, mantenido inteligentemente por General Motors, la que respondió así a los 330.000 usuarios de la marca, cuasi fanáticos que son los verdaderos artífices de la "eternización" del Corvette dentro de un carácter definitivo.

De aquel "auto de ensueño" construido con el fin de ser exhibido en el pabellón "Motorama", queda la consecuencia: el Corvette que salió de fábrica un 30 de junio de 1953 y que muy pronto captó la atención del público; por su insólita carrocería de fibra de vidrio, por su escasa altura, por sus líneas aerodinámicas impresionó a los cuatro millones de visitantes de la muestra en grado muy superior a ningún otro modelo de entre los millones de Chevrolet fabricados desde entonces. Edward Cole —hoy presidente de GM y en ese entonces jefe de ingeniería de Chevrolet— pudo medir la reacción del público mientras personalmente se dedicaba a recorrer los estados norteamericanos, de ciudad en ciudad y de exposición en exposición. Intuyó entonces que el Corvette había nacido "ganador" y que representaría, de allí en adelante, la nueva imagen y quizá la más representativa de Chevrolet.

La construcción de la nueva carrocería representaba un desafío, aunque el intento valía la pena por los grandes beneficios que llevaba implícitos: reducción de 135 kilos con respecto a una carrocería metálica convencional y completa eliminación de la corrosión. Trescientos Corvettes fueron construidos —a mano— durante el verano del '53 en la planta de Flint, trasladándose a fines del año a Saint Louis, desde donde salieron, hasta hoy día, más de treinta mil unidades anuales.

El árbol genealógico del Corvette no tiene nada que envidiarle al de los Alvarado Cuernavaca y Obes. Inspiró de tal manera a los estilistas e ingenieros que —tomándolo como punto de partida de diversas experiencias— fueron realizándose otros autos experimentales que sirvieron de base a futuros Corvettes de serie, e incluso creando nuevos estilos adaptados luego en la línea Chevrolet. La lista es larga: desde el auto de competición que se llamó Sting Ray —hoy nombre de un modelo Corvette— hasta el Nomad, una rural que se construyó más adelante, pasando por el Cerv I y el Cerv II.



Este experimental no inspiró modelos de serie, aunque es clara la influencia sobre el actual Corvette-Wankel, también experimental. Este diseño correspondió a la necesidad de competir con los europeos de motor central.

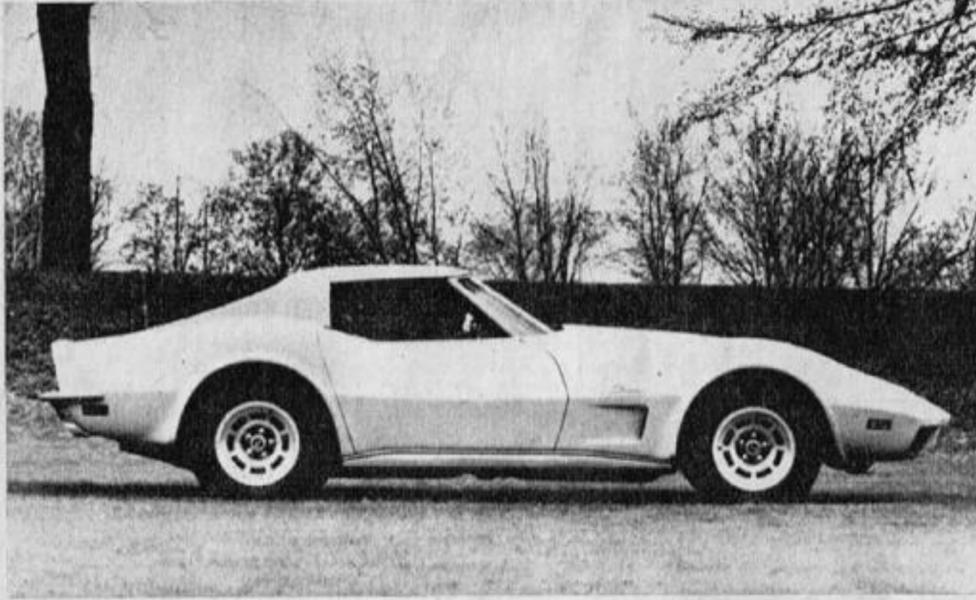
1965: el Sting Ray se mantiene invariable.

1970: permanecen las líneas adoptadas en 1968.



# 1953-1973 VEINTE AÑOS DE CORVETTE

1973: el Corvette cumple veinte años de permanencia en los cuales los cambios de estilo, si bien significativos, fueron pocos.

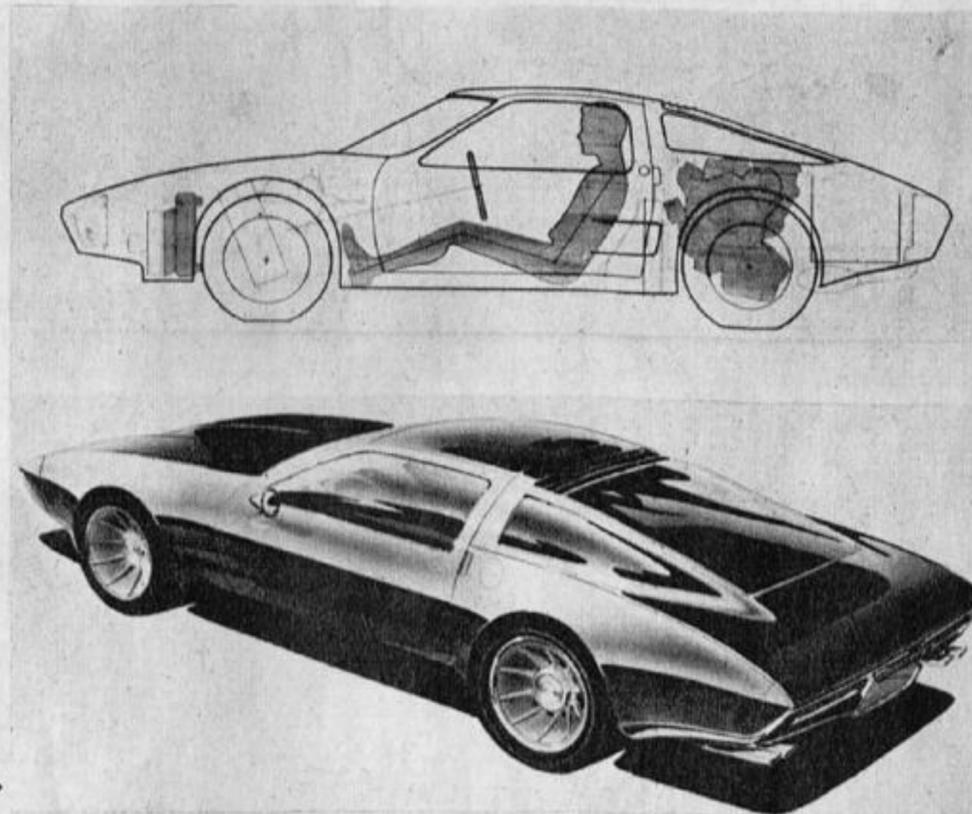


el XP700, el Grand Sport, el Astro I, Astro II y Astro III, el Shark, Mako Shark, el Manta Ray, el Astrovette... El primer Corvette inició su trayectoria como modelo básico de 2,59 m de distancia entre ejes y motor de seis cilindros en línea. Con los años, fue adoptando diversas diagramaciones: el V-8 opcional aparecido en 1955; el motor de dos carburadores, a inyección, aparecido en los modelos de 1957; la aparición de un modelo totalmente rediseñado —el Sting Ray, en 1963—, en el que la distancia entre ejes se reducía a 2,49 metros..., y así una serie sucesiva de cambios de diversa importancia que son los que determinaron la evolución del modelo. Considerando todos los modelos de serie, experimentales, dream-cars o autos exclusivamente destinados a correr, nada

menos de 47 posibilidades completan la genealogía Corvette. Esas 47 posibilidades confluyen ahora en la realización de un Corvette que incorpora el último grito en lo que hace a motores de combustión interna: el Wankel. Definitivamente europeizado, sin las concesiones de estilo que cabe hacer en un mercado que tiene un gusto definido, como es el norteamericano, se mantiene dentro de lo que siempre fue: un auto sport.

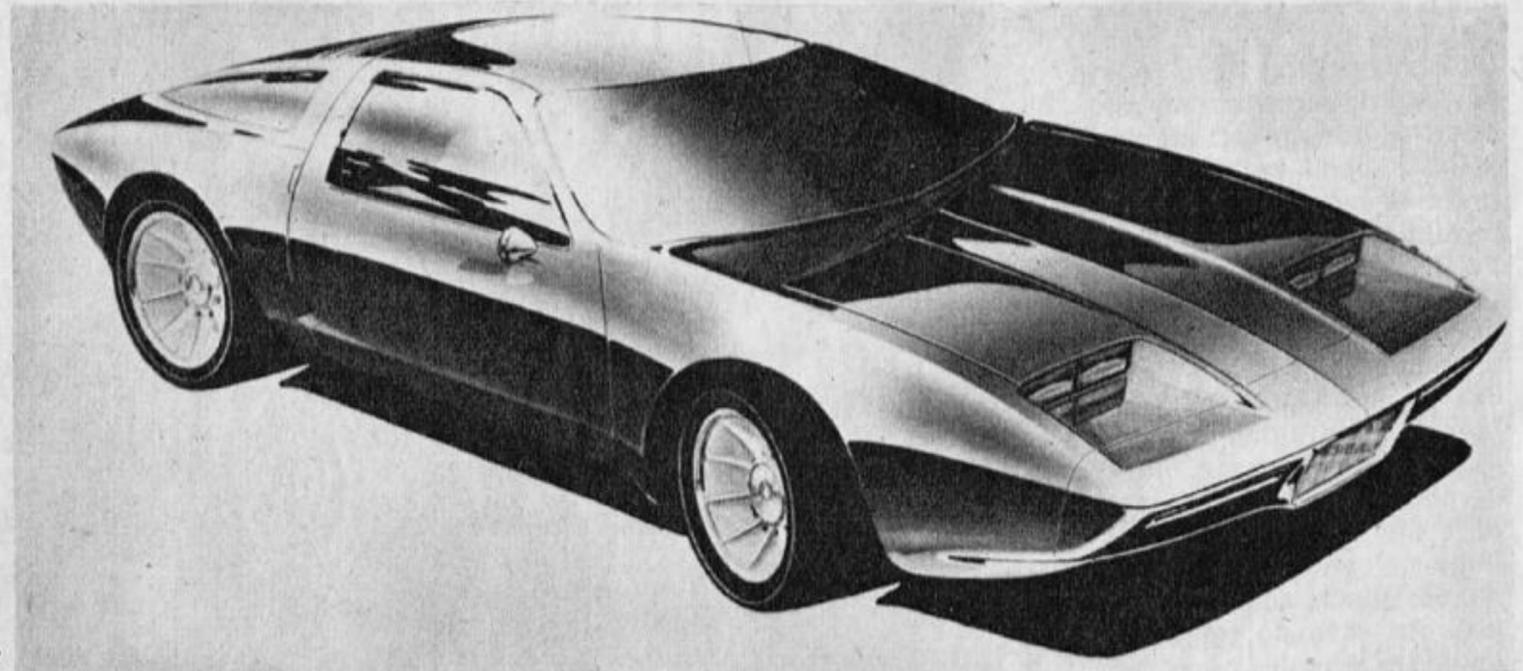
## CORVETTE-WANKEL

En el recientemente realizado salón de Frankfurt fue presentado el Corvette experimental equipado con motor rotativo. Denominado "Corvette-2-Rotor", el auto monta un motor de dos rotores, ubicado transversalmente entre ambos ejes. Si bien se trata de un vehículo experimental en cuanto a diseño e ingeniería, sin fecha de producción seriada, no sería desusado que fuera construido en serie una vez superada la faz experimental, como indica la trayectoria de la marca, cuyos sucesivos cambios de modelo siempre obedecieron a la experimentación previa en un auto de este tipo. El nuevo auto es resultado de un proyecto encabezado por Clare Makichan —ex director de Diseño de Opel—, cuya realización práctica estuvo a cargo de Pinín Farina en Turín. Por de pronto, de la experimentación que se lleva a cabo sobre el Corvette-2-Rotor saldrán los resultados que se aplicarán en el montaje de un motor rotativo —posiblemente— en los modelos Vega del año 1974.

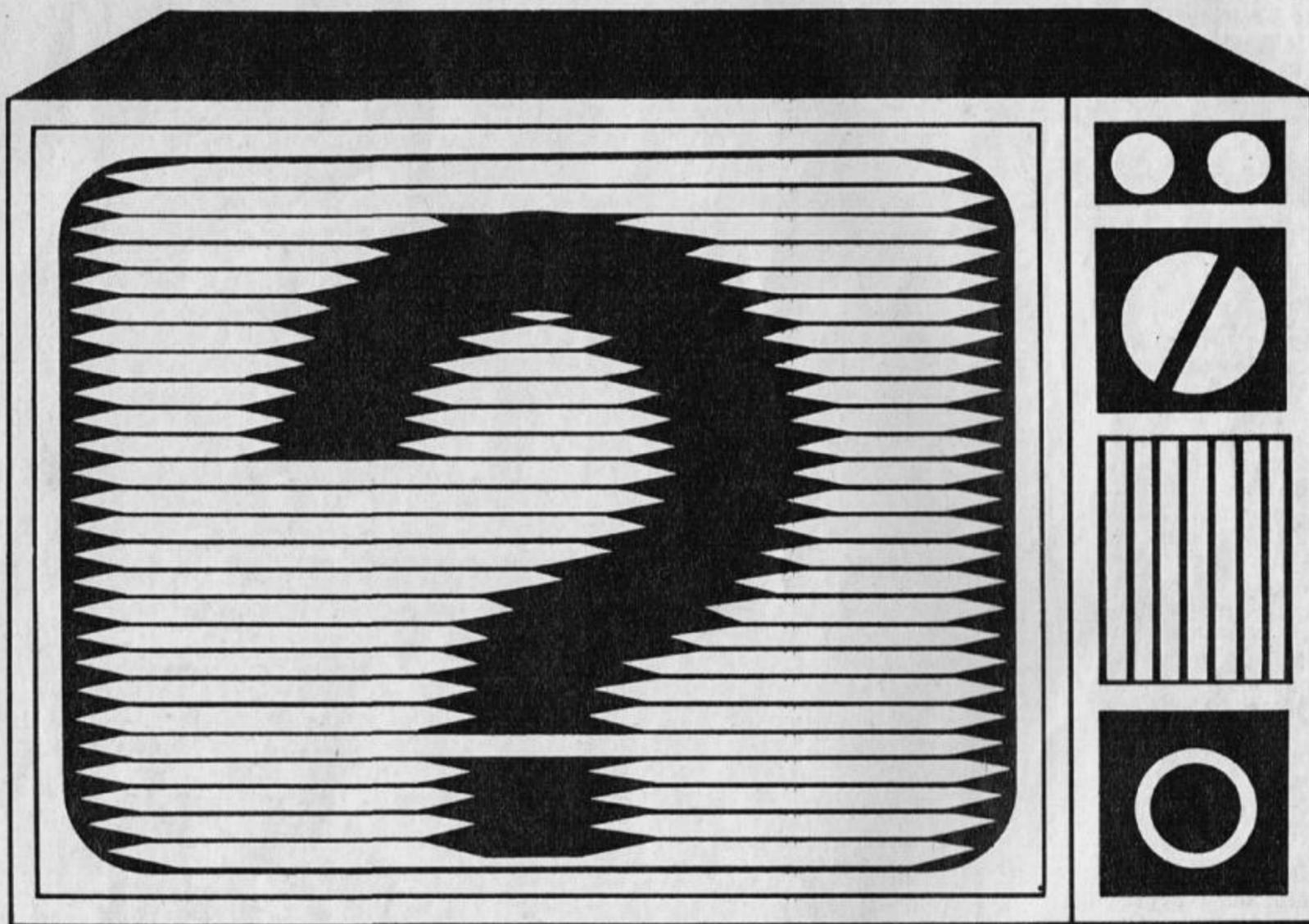


El dibujo reproduce la última solución adoptada por Corvette, de inspiración netamente europea —como que fue realizado por Pininfarina— y adoptando un motor rotativo de dos cámaras. Su producción seriada no está prevista aún, pero como pudimos ver, todos los experimentales de Corvette generaron nuevos modelos de serie.

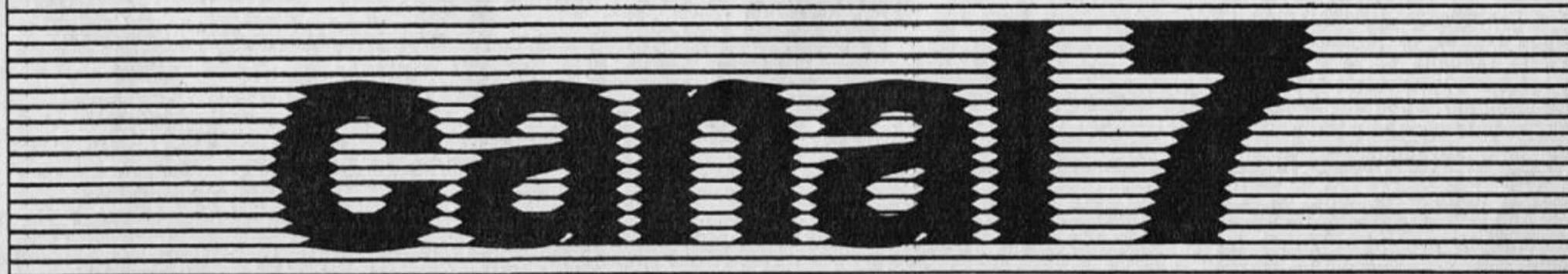
1973: motor central, rotativo. A tono con la época en este ultimísimo diseño que todavía es un ensayo fuera de serie pero que seguramente influenciará en los próximos modelos de la marca.



**ESTAMOS PENSANDO  
EN USTED**



**PIENSE  
EN NOSOTROS**



## MOTOCICLISMO

# CLAUDIO PESCE... CON L

"Las más potentes son las Honda Elsinore 400, pero son incontrolables por el cuadro.

De Coster y Robert son algo excepcional. Verlos andar es cosa de locos, por algo son campeones..."

Así como todos los niveles deportivos están plagados de ejemplos que ponen de manifiesto sacrificio, espíritu de lucha y una dosis grande de amor propio y locura, el motociclismo también ha dado varios de esos ejemplos a los que nos referimos. Hace poco volvió Hugo Vignetti de Europa, y hace un poco más Claudio Pesce regresó de los Estados Unidos. Ambos representaron a nuestro país, el primero en velocidad y el segundo en Motocross. Las ocupaciones de Vignetti no permitieron todavía el encuentro con CORSA para charlar de sus experiencias en el Viejo Mundo pero en breve también él tendrá su espacio. Claudio Pesce nos contó lo suyo de esta manera.

"Después del «Motocross de las Américas» en Perú, tenía pensado viajar a Estados Unidos, conseguir una moto y empezar de cero. No llevé más que el equipo y un poco de dinero como para arrancar. Bobby Booth, de Braniff, me facilitó el pasaje hasta Los Angeles, donde me puse en contacto con Ivan Wagar, editor de la revista Cycle World, quien me presentó a John Grace, gerente de Bultaco." Debutó con una Pursang MK6 en el circuito de Unadilla (New York) en la última carrera del torneo Inter-AMA en la clase 250 Internacional. "Fue una triste experiencia, ya que corrían los mejores americanos y europeos y para quien no tiene fogueo es jugarse la vida. En la segunda curva me tiraron y los que venían atrás me usaron de alfombra. Pude seguir aunque bastante lastimado y en la segunda serie abandoné." El próximo paso fue la inclusión en el equipo oficial Bultaco de una agencia en Rhode Island donde trabajaba durante la semana y corría los domingos. Así compitió en Nueva



# LOS MEJORES DEL MUNDO

**El primer argentino y sudamericano que compete en el torneo Trans-AMA de Motocross en Estados Unidos, Claudio Pesce, comentó para CORSA sus experiencias en el mundo del Motocross internacional. Las mejores máquinas. De Coster y Robert, la Yamaha. Y una serie de comentarios**

Inglaterra, New York y West Virginia logrando sus mejores colocaciones, 2º y 5º, en Utica y Siracuse. "El 23 de septiembre empezó el Trans-AMA en Springville, New York, donde cambié el motor 250 por un 325 para largar en la categoría fuerza libre internacional. Este torneo reúne a lo más granado de América y Europa e integré el equipo Bultaco con Jim Pomeroy, ganador del GP de España por el Campeonato Mundial. Allí tuve oportunidad de medirme con los mejores del mundo y fue mi debut con una moto de fuerza libre. La segunda presentación del equipo fue en Philadelphia, en un circuito preparado en un estadio de fútbol. Por las características del mismo, angosto y bastante corto, se hacen tres series de 25 minutos cada una en lugar de dos de 45. Se corrió de noche y en la suma de puntos entré 14º detrás de Willy Bauer (Subcampeón Mundial de 500) y delante de Vehkonen y Gary Jones. A la siguiente carrera en Canadá no pude ir por problemas de pasaporte. En Ohio pinché una rueda en la primera serie y en la segunda la moto no frenaba nada así que decidí abandonar. Para ese entonces mi visa se había vencido, de modo que volví a Argentina. En esos meses pude recoger muchísima experiencia en lo que a sistemas de carrera se refiere. Uno de los puntos más importantes es la largada; para esto el mejor es Roger de Coster. Largar es muy importante pues allí se producen los enganches y caídas y si te sucede algo de eso es muy difícil recuperar después."

El comentario de Pesce con respecto a la técnica y parque motriz radicó en varios temas. El material usado en los cuadros de las motos Grand Prix es el molibdeno ya que se probó anteriormente con titanio y aluminio en



"El 23 de septiembre debuté en el Trans-AMA con una Bultaco 325 en el equipo oficial y como coequiper de Jim Pomeroy. Lo más granado de Europa y América estaba allí..."

varias partes del bastidor tratando de llegar a los 85 kg de peso mínimo que fija el reglamento. El costo de estos metales y el factor seguridad fueron causa para que se optara por el molibdeno. "Los japoneses son los que están más avanzados en lo que a técnica se refiere, por el enorme apoyo que reciben de las fábricas los equipos oficiales. Entre ellos Yamaha lleva la delantera sobre las demás y este año Haakan Anderson ganó el Mundial de 250 con la YZ con suspensión tipo arrastrada y el Campeonato fue el fruto de tres años de experimentación con Torsten Hallman. Los motores más potentes son los de las Honda Elsinore prototipos de 400 cm<sup>3</sup>, pero no han dado en la tecla con los cuadros por lo que se vuelven incontrolables. De los pilotos que he visto el que más me impresionó fue Joel Robert. Es un espectáculo verlo andar y no por nada fue campeón mundial varios años. Otro es Roger de Coster, un profesional por excelencia y que basa sus triunfos en la disciplina deportiva que lleva. En otro terreno, la promesa es Marty Trippes, que corre con Honda."

El tema premios también fue tocado y por cierto merece la pena conocerse. "En el Trans-AMA los premios varían entre 13.000 y 15.000 dólares entre todas las categorías. En la última carrera que organiza Cycle World hay 18.000 dólares. Ganar una carrera significa una entrada de alrededor de 2.000 dólares."

Así, en la conversación informal rescatamos una serie de datos y pautas que conforman el panorama de una actividad en un lugar del mundo donde esa especialidad se lleva a cabo con todas las de la ley, y todo esto a través de los comentarios de un argentino, el primer sudamericano que compete en el Trans-AMA, Claudio Pesce, de 20 años.

# MAS SOBRE EL EAGLE F

*Siguen las pruebas del primer ejemplar de Eagle F5000. En una de las sesiones, San Posey -que oficia de testebatió extraoficialmente el récord de circuito en Riverside. La incorporación, como asesor, de Richie Ghinter le da el team de Mir características de alto nivel. En los establecimientos de Gurney ya se comenzó el armado del auto para García Veiga (chasis n°2). La técnica y los materiales empleados en su construcción lo hacen uno de los aparatos más caros de la categoría. Un diseñador de apellido poco común.*

Sam Posey (en el auto) y Brett Lunger (a su lado, de civil) comentando el resultado de las pruebas.



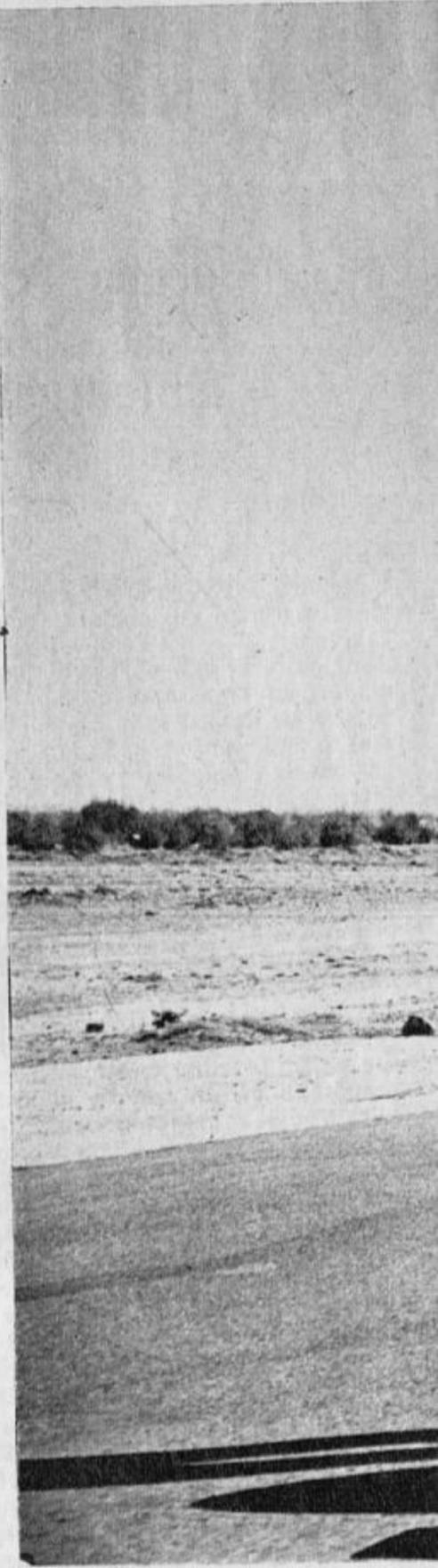
Las potencias sean unidas. A la izquierda, Francisco Mir, junto a él Roman Slobydynskyj, el artífice creador del F-5000.

Continuando la serie de pruebas de su F.5000/F-1, la gente de AAR (All American Racers) con Gurney a la cabeza, se trasladó desde el poco conocido circuito de Willows Springs a Riverside, donde el auto fue exhaustivamente testado con la monta de Sam Posey. En uno de los giros (y según Posey, "sin

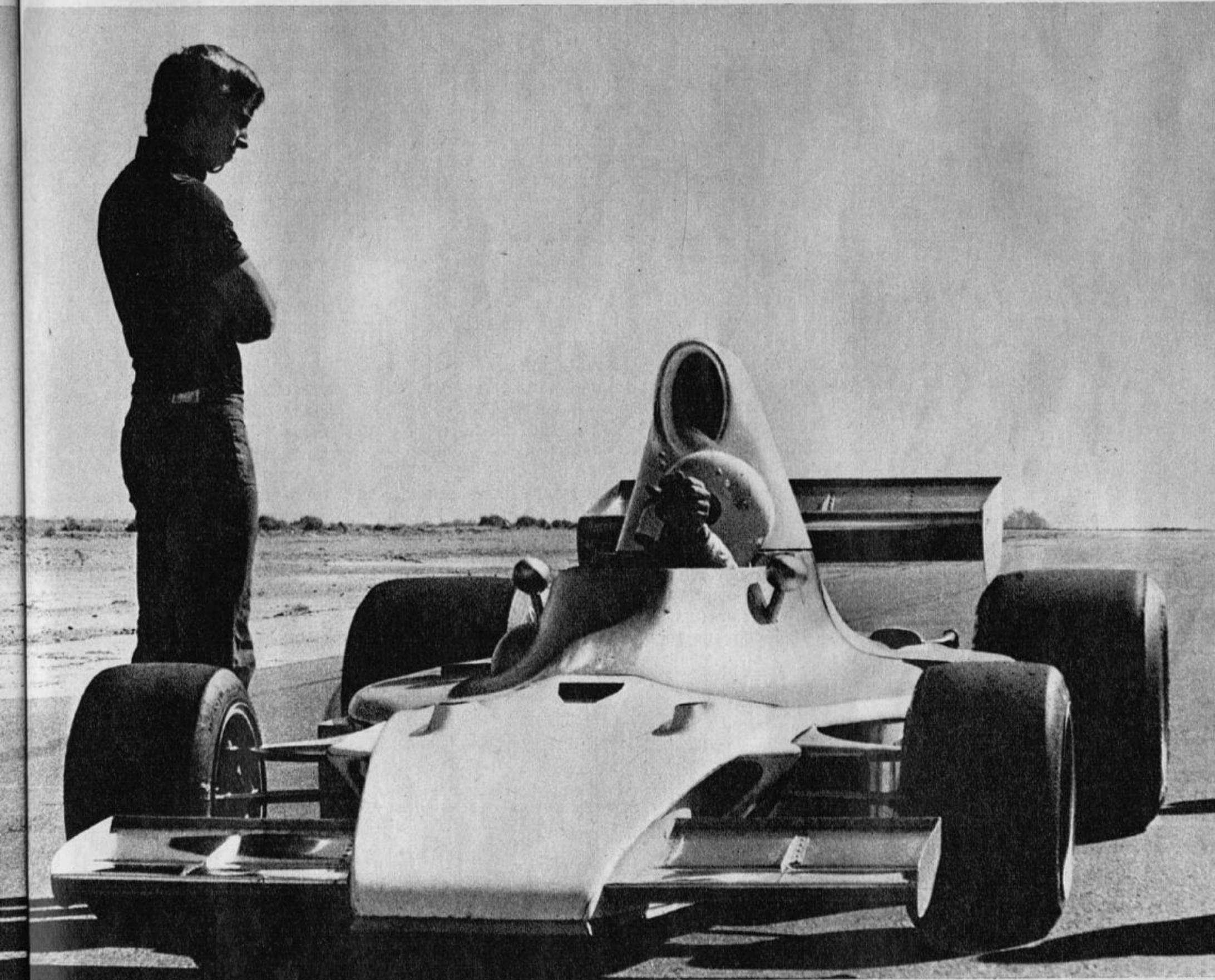
exigirlo demasiado") batió extraoficialmente el record de la pista para autos de su tipo con 1m 15s 18/100 —el récord anterior pertenecía a Brett Lunger, que con su Lola T330 había marcado 1m 15s 80/100. El Eagle se comportó a las mil maravillas y en estas últimas pruebas parecen haberse

solucionado los inconvenientes de temperatura que en ocasiones anteriores lo habían tenido a mal traer; asimismo, se pudo saber que el chasis N° 2 (destinado al equipo de Mir) ya está siendo armado en la usina de Gurney en California. Al team de Mir se le ha agregado, en carácter de

asesor, el conocido Richie Ghinter, quien se suma a Phil Hill en esa labor, sin duda una "adquisición" de mucho valor que puede llegar a gravitar de manera trascendente en el futuro de Néstor Jesús García Veiga. Hasta aquí, la recopilación de un cable que vía télex nos hizo llegar nuestro corresponsal



# 5000 DE GARCIA VEIGA

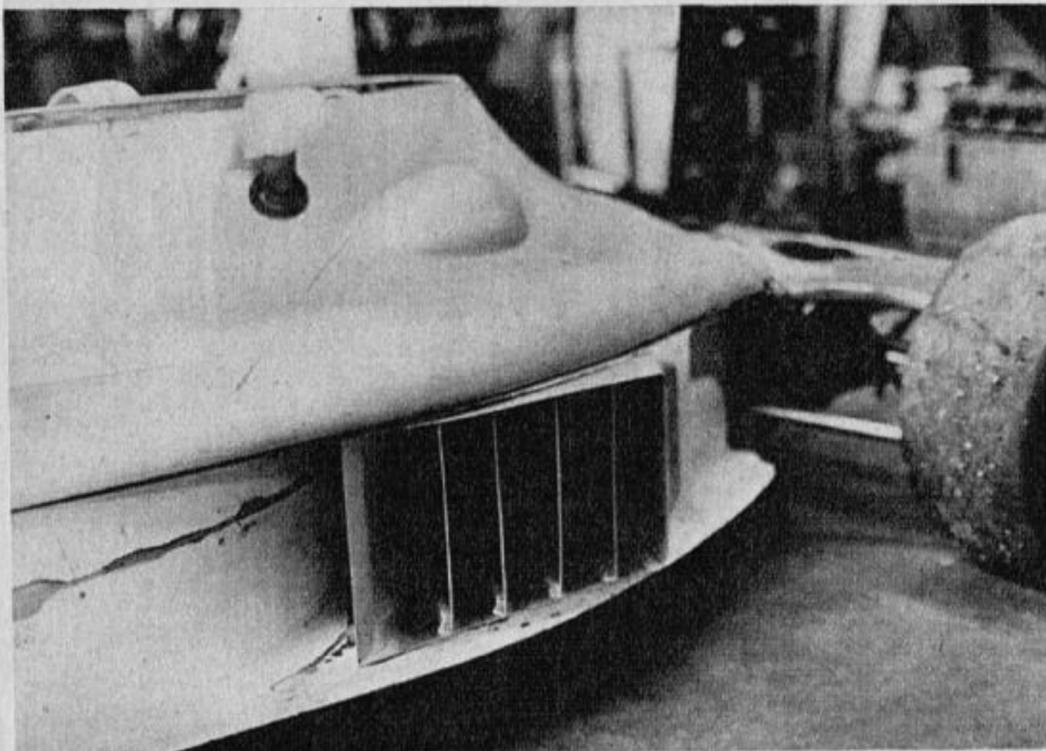


en los EE.UU. y que da a conocer los progresos realizados tanto en el equipo, como en la máquina que nuestro compatriota correrá en 1974, que posiblemente sea la mejor arma que haya tenido un piloto de nuestro país para introducirse en competencias internacionales desde que Reutemann

fue a Europa. A los primeros detalles del Eagle F.5000/F-1 que fuéramos mostrando previamente, podemos hoy agregar las especificaciones técnicas del último diseño de (¡atención!) Roman Slobydynskyj. Roman, como lo llamaba todo el mundo ante lo frustrado que resulta luchar con el apellido,

es el responsable de los mejores éxitos de la fábrica regentada por Gurney y una prueba de ello es que ya se habla de una treintena de órdenes para construir nuevos Eagle tipo Indy para el '74. El mentado Roman —que se desempeñara en la industria aeronáutica antes de pasar a ser jefe del

Departamento de Diseño de All American Racers Inc.—, se dedicó con todo a construir "el mejor auto que haya producido la fábrica hasta el momento" y se inclinó por una temática donde lo que menos se tuvo en cuenta fue la economía. La consigna era crear algo diferente y mejor, aunque los costos superaran lo →



Detalle de uno de los radiadores laterales ubicados longitudinalmente. Los problemas de temperatura de un comienzo parecen haberse solucionado.

Parte del "bolicho" de Gurney; en él se puede observar la prolijidad reinante y en primer plano un F-5000 en proceso de armado. A la derecha de la foto el mismísimo Daniel Sexton Gurney.

que otros constructores consideraran lógico. Si bien la fisonomía del F-5000 tiene puntos en común con el modelo Indy, su diseño comenzó prácticamente "en una hoja de papel en blanco", según dice Roman y salvo esa aparente similitud no tiene nada que ver con su "hermano mayor". Uno de los motivos que han elevado los costos del auto es la intención de asimilarlo a la F-1 Internacional sin tener mucho que cambiar (salvo el motor y algunos detalles

de suspensión). El chasis responde a las directivas de la FIA con respecto a estructuras deformables para proteger los tanques de combustible. Además, otros detalles que cuentan en el alto precio del Eagle son los elementos de titanio que lo "adornan" por doquier y los cuatro frenos a disco montados interiormente. Resumiendo, un auto que a poco que responda a los antecedentes de sus constructores y a las auspiciosas pruebas ya

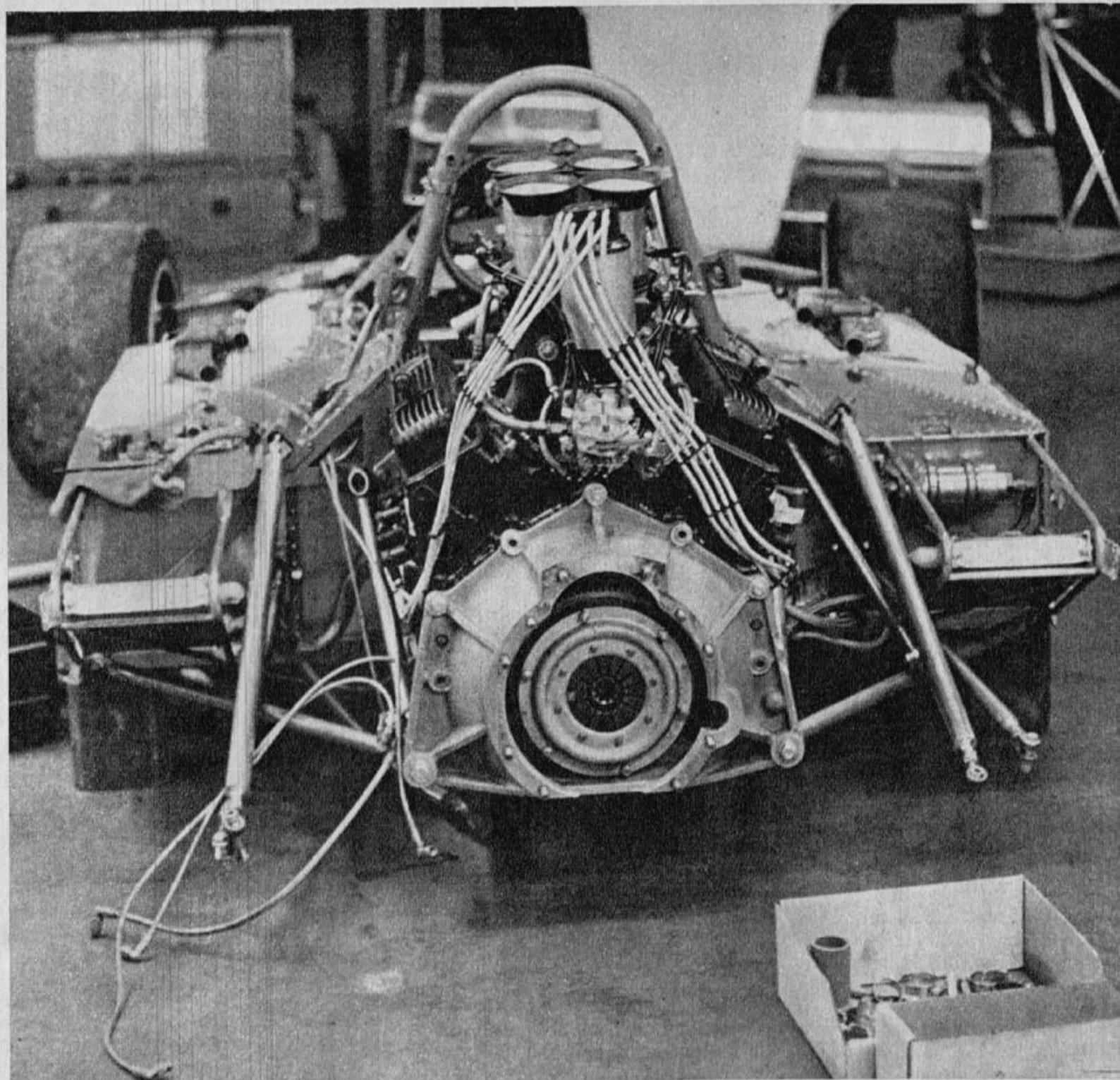
cumplidas, tiene que estar entre los que marquen el ritmo en 1974 (y esperamos que el Nene con él). A continuación pasamos a detallar las características técnicas más sobresalientes del Eagle F-5000/F-1. En el diseño del auto y como premisas fundamentales se tuvieron en cuenta detalles como: bajo centro de gravedad, bajo momento de inercia polar, buena aerodinámica, buen manejo, seguridad —especialmente contra el fuego—, poco peso, etc.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

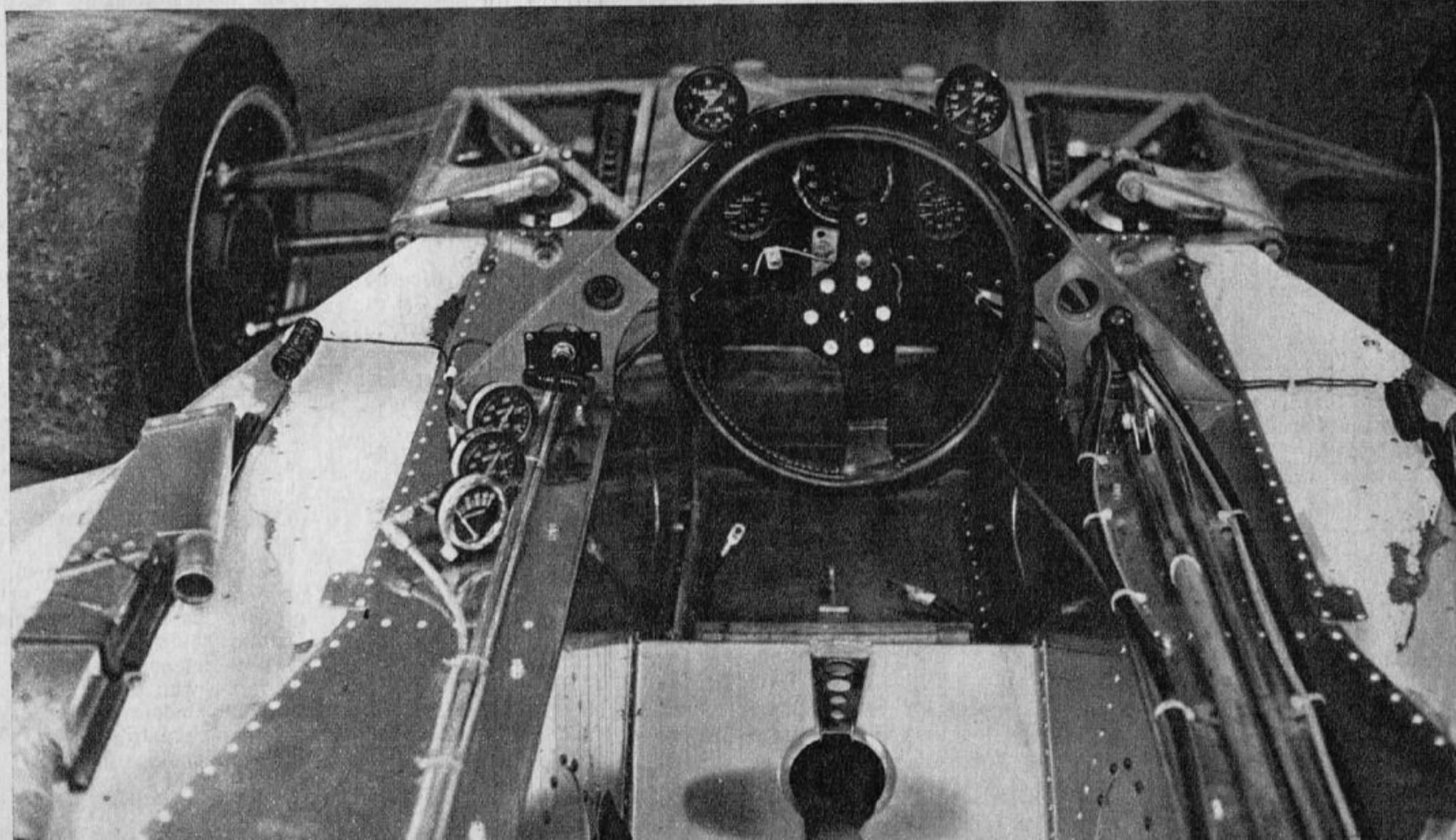
Trocha:	1,65 m adelante; 1,57 m atrás.
Distancia entre ejes:	2,57 m.
Motor:	Para F-5000 puede llevar los Chevy, Ford o AMC. En F-1 Internacional está "preparado" para llevar el Cosworth DFV.
Caja:	Hewland DG 300.
Suspensión delantera:	Independiente. Los elementos resorte-amortiguador están montados internamente.
Suspensión trasera:	Independiente. Con barras paralelas rectoras, y bieletas. Resorte y amortiguador formando unidad.
Frenos:	Marca Airheart, tanto atrás como adelante el diámetro de los discos es de 25,80 cm.
Ruedas:	Adelante, de 13 pulgadas de diámetro por 11 de ancho; atrás, de 13 pulgadas o 15 por 17.
Capacidad de los tanques de nafta:	F-5000/135 litros; F-1/225 litros.
Refrigeración:	Agua, dos radiadores montados longitudinalmente sobre los flancos. Aceite, dos radiadores ubicados atrás de la cuaderna trasera.



Vista trasera del auto.  
En primer plano la  
impresionante mole del motor  
Chevrolet cinco litros.



Cockpit del Eagle.  
Prolija construcción e  
instrumentos como para tener  
"informado" al piloto  
más neófito.



# nauticias

## MARINER 250

En la sede del Yacht Club Argentino, en San Fernando, el Astillero Regnicoli S.A. presentó la nueva unidad propulsora Mariner 250. El motor utilizado en la unidad propulsora Mariner 250 es un General Motors de 250 pulgadas cúbicas, o sea 4.096 cm<sup>3</sup>, cuya marinización efectúa Regnicoli, que a la confiabilidad que ofrece por la larga experiencia de sus fabricantes, ofrece características particulares que lo hacen singularmente apto para su trabajo marino: buen torque a bajo régimen, carter de aluminio, múltiples de admisión y escape en hierro fundido, etc. En su aplicación como dentro-fuera de borda se presentó con una pata OMC (Outboard Marine Corporation), fabricantes de los motores Johnson y Evinrude, que ofreció como principal característica la inclusión de un cambio electromagnético accionado por una sola palanca que simultáneamente actúa

como acelerador. Esta pata permite su elevación hasta un ángulo de 75 grados, lo que facilita la revisión y eventual cambio de la hélice y la extracción de malezas de la misma. Tiene un ángulo de giro de 90°, lo que confiere a la embarcación sobre la que se monta una extraordinaria maniobrabilidad. Como complemento tiene un sistema de variación de ángulo en navegación, que puede ser manual o electromagnético desde el tablero.

Además de su aplicación en los sistemas dentro-fuera de borda, el Mariner 250 puede aplicarse con eficiencia en los sistemas convencionales con cambio de marcha, caja reductora, "V drive", los que también fueron presentados a los visitantes.

En cuanto a las características principales desde el punto de vista técnico del motor marino Mariner 250, son las siguientes:

Potencia: 165 HP.  
Cilindrada: 4.096 cm<sup>3</sup>.  
Diámetro de cilindro: 98,5 mm.  
Carrera: 89,6 mm.  
Número de cilindros:  
6 en línea.  
Régimen de operación: 4.000 a 4.400 r.p.m.  
Encendido: a batería de 12 volts.  
Luz de platinos: 0,5 mm (0,019 pulgadas).  
Ángulo de contacto: 31-34°.  
Avance: 6° antes del punto muerto inferior.  
Luz de bujías: 0,89 mm (0,035 pulgadas).

En cuanto a otras posibilidades del motor, también se lo ofrece como motor interno con caja Borg Warner, con relaciones de 1,00 - 1,52 - 1,91 - 2,10 contra rotación 2,57 - 2,91 a 1,00. Aquí, el peso es de 310 kg.

Sistema de carga de batería: alternador con regulador de voltaje.  
Carburador: dos bocas, cebador automático.  
Enfriamiento: bomba de volumen variable en la pata, bomba de recirculación en el motor, temperatura controlada por termostato.  
Capacidad de aceite: 8 litros.  
Relación de engranajes: 1,39 a 1.  
Peso: 330 kg.  
Cambiador de ángulo de pata: opcional.

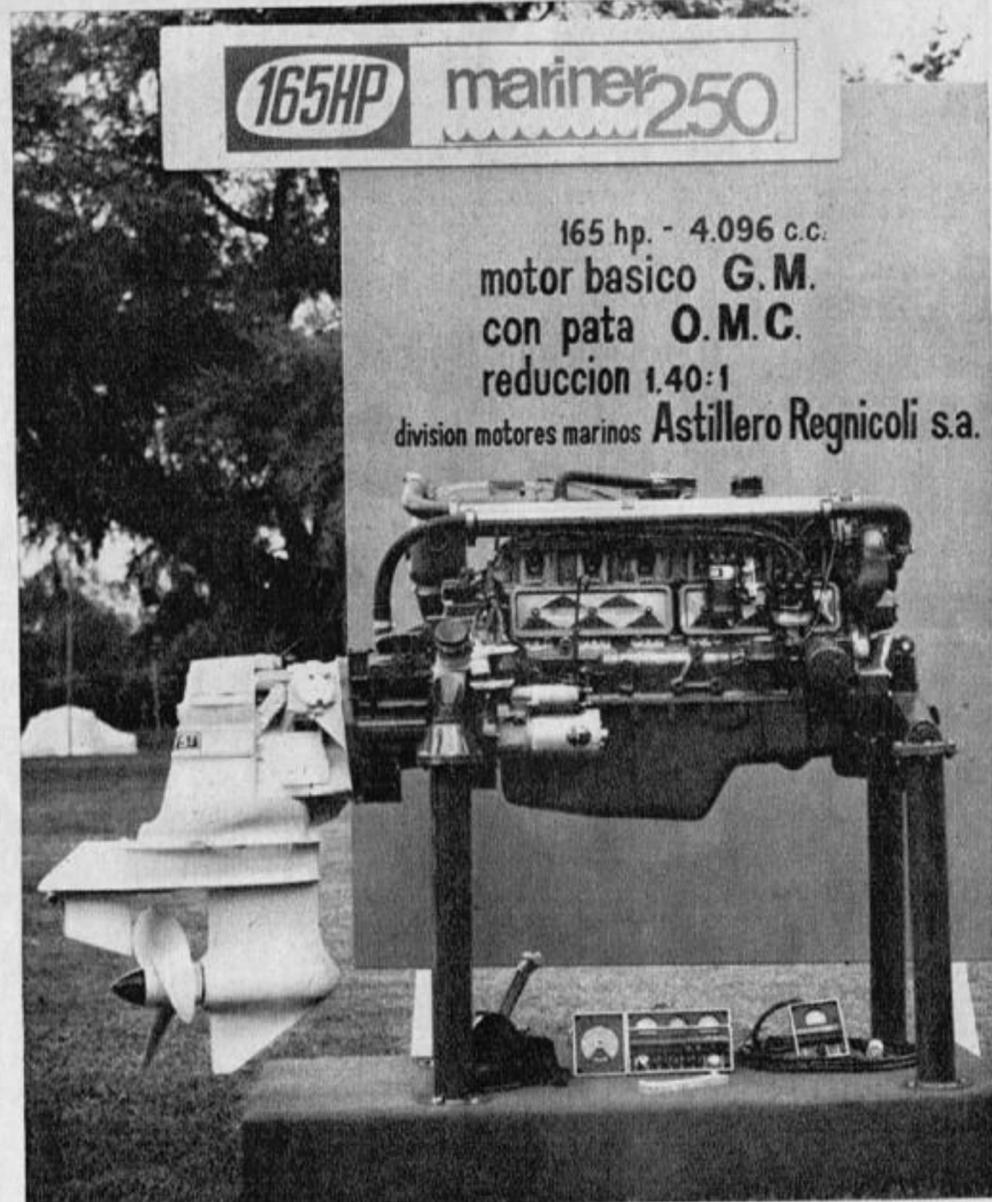
Si se lo desea con motor interno y caja Borg Warner pero con "V drive", se tienen las relaciones 0,96 - 1,21 - 1,51 - 1,99 - 2,49 - 3,14 a 1,00 con un peso de 350 kg.

## CAMPEONATO APERTURA 1973

Con la realización de la última prueba por el Campeonato Apertura 1973, la Asociación de Volantes Motonáuticos, club organizador de dicho evento, ha proclamado a los campeones. Los resultados de cada

categoría se indican a continuación, señalándose entre paréntesis el puntaje acumulado por cada piloto:

**Categoría TB.** 1º, Angélica García Montes (1.600); 2º, José Pini (1.000); 3º, Raúl Fer-



Pata blanca, motor azul y 165 HP a 4.000 r.p.m.

nández (925); 4º, Ernesto Piercamilli (300) y Jorge Mutjar (300); 6º, Rotilio Arizmendi (225); 8º, A. Malinsky (169).

**Categoría TC.** 1º, Oscar Bernad (1.800); 2º, Néstor del Papa (1.500); 3º, Guillermo Bianchi (225).

**Categoría TD.** 1º, Ricardo Bissio (1.500); 2º, Juan Carlos Arizu (800); 3º, R. Fruchtenich (300).

**Categoría XD.** 1º, Oscar Botti (2.100); 2º, Eduardo Panel (1.500).

**Categoría SE.** 1º, Daniel Canestrari (1.500); 2º, Carlos García Montes (1.400); 3º, Carlos Zucati (300).

**Categoría Ol.** 1º, Jorge Di Fiore (1.200); 2º, Lucio Morales (700); 3º, Juan Carlos Arizu (400); 4º, Carlos Feliú (300) y German Barbot (300); 6º, Oscar Bernad y Alfredo Arizu (225).

**Categoría OF.** 1º, Héctor Boniface (1.900); 2º, Omar Ciar-delli (1.150); 3º, Alfredo Her-

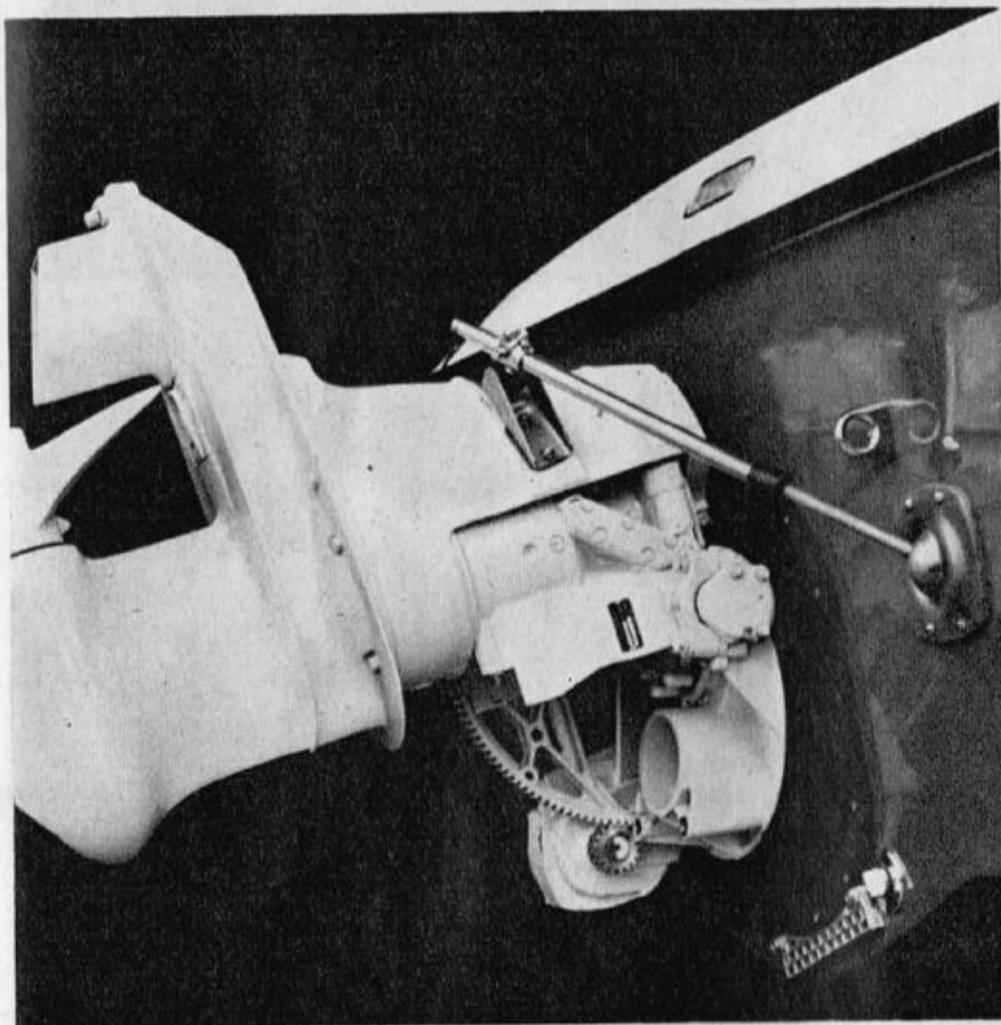
nandorena (700); 4º, Carlos Barri (300).

**Categoría ON.** 1º, José Luis Fernández (800); 2º, Néstor Sarthou (700); 3º, Alberto Reverdito (450); 4º, Juan Carlos Sarthou (300) y José Márquez (300).

**Categoría Mojarra.** 1º, Juan Jaremczuk (2.000); 2º, Jorge Peralta Martínez (1.300); 3º, César Garabagnoli (300); 4º, Ricardo González (225).

**Fuerza Libre.** 1º, Alberto Reverdito (1.325) y Pedro Soriano (1.325); 3º, José Márquez (469); 4º, Juan Carlos Sarthou (400); 5º, Ricardo Muñoz de Toro (300); 6º, Roberto Daniel Soriano (225).

**Nota:** Recuérdese que el reglamento particular de estas pruebas les otorga un puntaje distinto del que se ha fijado para el campeonato argentino de forma que el puntaje indicado solamente se aplica a este campeonato Apertura y no al Campeonato Argentino.



La pata OMC en la popa de una Barracuda. Se nota claramente el sistema elevador.

### GALLARDETE DE PLATA

Este trofeo instituido por el Club San Fernando para regatas de regularidad motonáutica ha despertado un singular interés entre los aficionados. El reglamento establece la disputa de cuatro regatas en el año y se lo adjudica el piloto que sume la mayor cantidad de puntos, considerando solamente 3 de las regatas en que haya participado.

A partir de 1974, considerando las pruebas disputadas por el C.S.F. y el Y.C.A., se determinará por primera vez un campeón Argentino de Regularidad.

Disputadas hasta la fecha tres de las cuatro regatas del corriente año las posiciones en el campeonato son las siguientes:

- 1º, L. Minotto (270,89 puntos);
- 2º, Moisel Margulis (263,36);
- 3º, Juan Bozzino (254,04); 4º, H. Villafañe (252,70);
- 5º, Julio Pérez (248,02); 6º, N. Cacchiatore (236,80);
- 7º, A. Rodríguez (235,30); 8º, José Barros (221,11);
- 9º, Ernesto Imerito (217,75); 10º, Carlos Jordano (214,83);
- 11º, José del Soto (195,64); 12º, Julio Sappata (193,31);
- 13º, Raúl Baillet (184,36); 14º, Mario Armini (166,18);
- 15º, E. Silvestre (166,09); 16º, Eugenio Balduino (162,46);
- 17º, Andrés Jordano (159,29); 18º, Felipe Maeck (152,64);
- 19º, Orlando Falce (148,39); 20º, M. Bianchin (146,38);
- 21º, Pedro Grande (118,64); 22º, Luis Calle (111,51).

### CALENDARIO DE REGULARIDAD

Estas regatas son organizadas por el Club San Fernando.  
**9 de diciembre:** Regularidad hasta 35 km/h. para lanchas y cruceros veloces.

**15 de diciembre:** Regularidad hasta 12 km/h. Última regata por el trofeo Gallardete de Plata. 

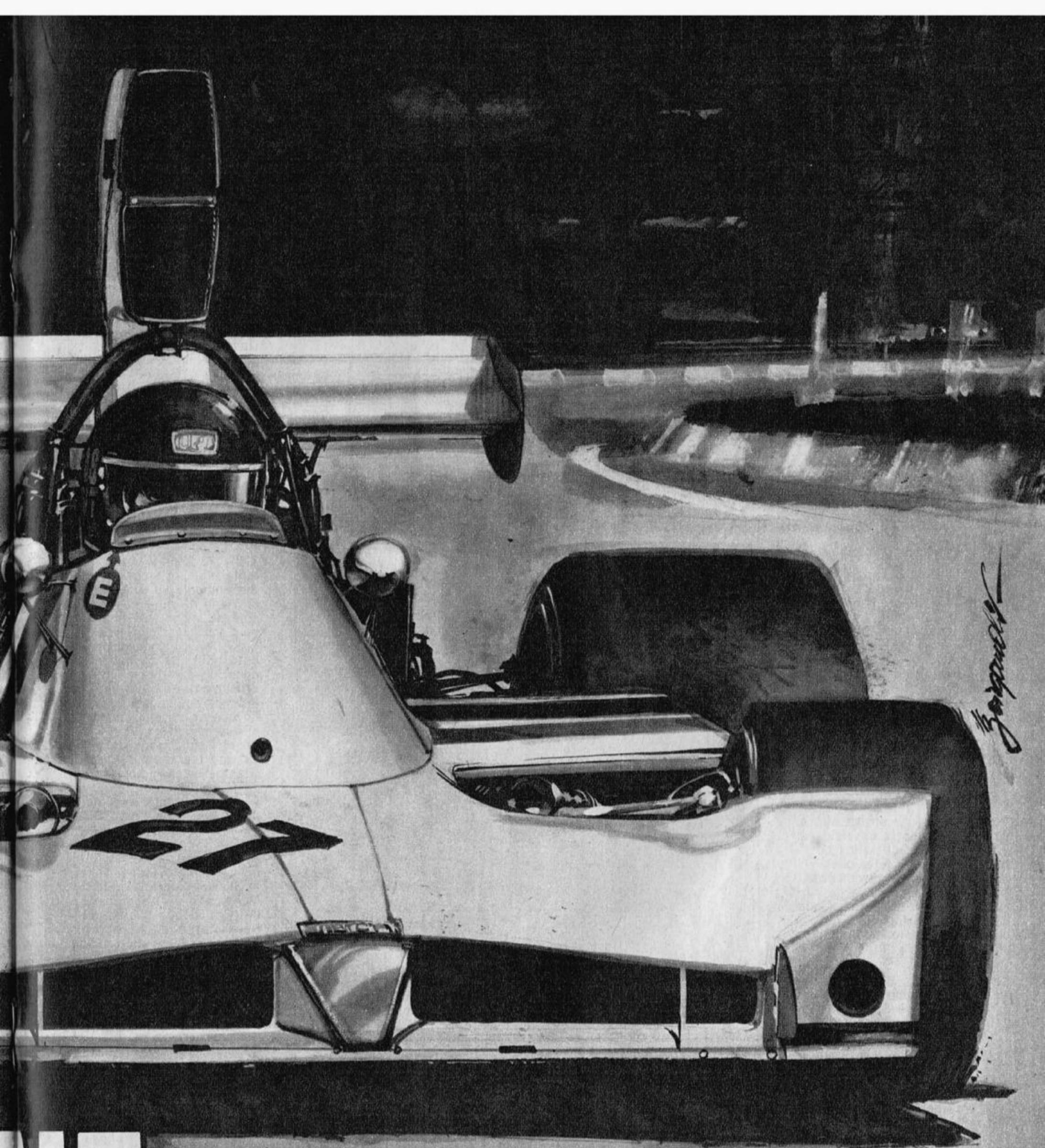


Aparecieron de golpe, haciendo ostentación de poderío económico pero presentando un vulgar y silvestre March 731G.

A poco de debutar éste resultó ser uno de los autos más veloces de la categoría, y no sólo eso, Hunt se erigió en uno de los pilotos más efectivos de la segunda mitad del año. Hoy, con 1974 por delante, Hesketh Racing se alza como uno de los más poderosos aspirantes al próximo campeonato, simplemente por presencia de equipo rico e inteligente.

Descubramos esta historia, que hasta ahora nunca habíamos podido contar

# JAMES HUNT



NT

¡Y EL EXTRAÑO CLAN DE LORD HESKETH!



# JAMES HUNT Y EL EXTRAÑO GLAN DE LORD HESKETH

Noveno en Mónaco, sexto en Francia, cuarto en Gran Bretaña, tercero en Holanda, luego un bajón a séptimo en Canadá para después repuntar un escalón más en Estados Unidos, donde salió segundo a décimas apenas del ganador Ronnie Peterson. Eso y un par de abandonos componen el asombroso currículum de James Hunt en Fórmula Uno, un muchacho que poco tiempo atrás recibía el irónico mote de James "Shunt" —o sea "accidente"— y que hoy se ha transformado en el único piloto británico con posibilidades de ganar un Grand Prix.

La aparición de Hunt en la categoría data del Gran Premio de Mónaco de 1973, y nada permitía augurarle por entonces un futuro muy feliz en esta especialidad. A pesar de haber sido un buen piloto de F-3 un par de años antes, había pasado por una muy mala racha de accidentes que le ganaron fama de "indeseable" en el ambiente. ¿Cómo es posible, entonces, un cambio tan fundamental? Es necesario conocer primero a los personajes para luego narrar coherentemente esta historia.

## JAMES HUNT O "A GOLPES SE HACEN LOS HOMBRES"

Es agresivo, no arruga nunca, se agranda ante la adversidad y después de cada salida de pista anda más fuerte que antes. Esta es, en resumen, la personalidad conductiva de este muchacho de 26 años que se hizo a lo Peterson, buscando siempre los límites desde arriba.

Derecha, arriba: Esta imagen borrosa es la cara de James Hunt, tal como apareció en un diario londinense previo al Gran Premio de Inglaterra. Hesketh Racing no tiene oficina de prensa, ni le preocupa, de ahí la total carencia de material para ilustrar adecuadamente esta nota.

Un pequeño artículo aparecido sobre la decisión de Hesketh de confiar a Aubrey Woods la construcción de un motor V-12 que lleve su nombre. El joven millonario anunció que de todos modos el Cosworth seguiría siendo el motor a usar hasta que el V-12 demostrara merecer reemplazarlo.

# LENGERS



**NANNY HULME (NZ)**

Laren-Ford M23.  
Entrant: Yardley McLaren.  
results: 1st—Sweden; 3rd—Zil; 5th — Argentine, South  
ica; 6th — Spain, Monaco.  
ts.

**JAMES HUNT (GB)**

March-Ford 731G.  
Entrant: Hesketh Racing. '73  
result: 6th — France. 1pt.



Hunt no proviene de una familia pudiente, y le costó más de un sacrificio ascender en el automovilismo, pero tras pasar de un Mini a Fórmula Ford y Fórmula Tres con suerte variada y usando varias marcas, llegó a ser piloto oficial de March para F-2. Unos cuantos accidentes, ningún resultado positivo, y entonces "¡F-FAPP!", la patada que lo dejó en la calle, con el contrato rescindido y ninguna puerta donde llamar porque la temporada estaba empezada...

## LORD ALEXANDER HESKETH, O "ENVUELVA ME ESE F-1"

Tiene 23 años y tanta, pero tanta plata que cuesta creerlo. Sin embargo su dinero no proviene de ninguna herencia, sino de su notable habilidad para los negocios, en los cuales descolló desde los 16 o 17 años. De no haber conocido a James Hunt, difícilmente hubiera llegado a interesarle por la F-1 a pesar de que es un apasionado por el automovilismo.

En el Gran Premio de Mónaco su yate era el más grande de cuantos estaban anclados en la bahía. Para su servicio y el de su gente disponía de un Rolls, un Porsche Carrera con los colores del equipo y una rural americana de siete metros de largo, más un helicóptero Bell que hacía la "liaison" entre el puerto de Montecarlo y el aeropuerto de Niza, donde operaba el jet Beechcraft King Air bimotor de doce plazas, pilotado por el ex corredor Charles Crichton-Stuart. Muchos se rieron de tanto alboroto para presentar un March particular. Ahora no ríen más...

## BUBBLES HORSLEY, O "QUE TRABAJEN LOS ENFERMOS"

Según lo dice él mismo, no trabajó en su vida y se vio obligado a hacerlo cuando le impusieron ser el director deportivo del nuevo equipo. Divagante por naturaleza, siempre estuvo en negocios imposibles y causas perdidas, porque era un tipo que sabía hacer un montón de cosas pero no tenía visión para proyectarse a la actividad que más le conviniera. Lo llamaban el Fangio de los midgets, porque en esta

# TRACK TOPICS

**Aubrey Woods designs Hesketh V12**  
DURING the interim development of James Hunt's Formula 1 car, Hesketh's plan to start the Italian GP after his unfortunate practice accident. Lord Hesketh was bubbling over with enthusiasm for his 1974 start which he made public in Italy on Sunday.



**LORD HESKETH: ambitious plans for F1.**

First, as expected, the team will be building their own Formula 1 chassis for next season. Nothing radical is envisaged and Harvey Postlewaite, the former March man who so effectively developed the Hesketh team's March 731 this season, will be in charge of the project. A new factory is being built at Hesketh's Towersey home and it is anticipated that this will be finished on October 1, complete with a prototype shop for development of a 1973 chassis and an engine test cell.

But the most surprising announcement is that the Hesketh team will be able to choose from two power units for 1974. Firstly the regular Cosworth DFV which will be used as their principal motor and secondly a lightweight V12 which is currently being developed by former BRM and Amco engine specialist Aubrey Woods.

**Matra may be champion**  
FOLLOWING the revelation that Matra-Simca might be the only leading team to send sports cars

Woods left BRM at the start of the 1973 season having worked on the successful 48 valve V12 which powered the BRM P53 chassis, and went straight to work for Chris Amco who had set up an F1 engine building concern at Reading. Unfortunately their programme of development on a four-stroke BDA 2-litre met with no success and most of them failed on the test bed before ever being installed in a car. Amco's business subsequently went into liquidation, but Woods was often to be seen with the New Zealander during his usually abortive spell with the Martini Team.

Amco had already talked with Gordon McNally, the former F4 contractor and engineer from Woburn, about the prospect of building a V12 and Woods had been in contact with him for quite some time. McNally has been heavily talking about going into F1 for the past couple of years, and has outlined comprehensive plans for an F1 chassis in a letter to *Motoring News* in 1971. Now it appears that Lord Hesketh's enthusiasm is to take the project through to fruition.

The intention is that the Woods V12 will be little larger than the DFV, slightly lighter and they have to run at the same fuel consumption. It's designed to be interchangeable with the Cosworth motor in the same chassis without too much fuss and to this end, the pick-up points and mounting brackets will be made in the same dimensions. Gordon McNally will make the pattern and it's hoped to have the first motor available for a demonstration at Monaco next Spring.

Four production engines and two development units are anticipated, but Lord Hesketh emphasized that the V12 would remain Hesketh Racing's number one motor until such time as the V12 proves to be as good. Woods has been working for Hesketh Racing for the past month on the project.

As regards a second driver for the team, Hesketh stated that he would like to have an established star driving alongside James Hunt in the team, but that he would only do so if the team could attract a major commercial sponsor. It is known that he has spoken with Emerson Fittipaldi and Jacky Ickx although neither driver has made up his mind as far as 1974 is concerned.

Four production engines and two development units are anticipated, but Lord Hesketh emphasized that the V12 would remain Hesketh Racing's number one motor until such time as the V12 proves to be as good. Woods has been working for Hesketh Racing for the past month on the project.

As regards a second driver for the team, Hesketh stated that he would like to have an established star driving alongside James Hunt in the team, but that he would only do so if the team could attract a major commercial sponsor. It is known that he has spoken with Emerson Fittipaldi and Jacky Ickx although neither driver has made up his mind as far as 1974 is concerned.

run to 10 events or 11, teams have to drop their three best scores. Matra-Simca V12 points, however, are not. Fittipaldi has an aggregate of 172, including a pole and a 10. If another score

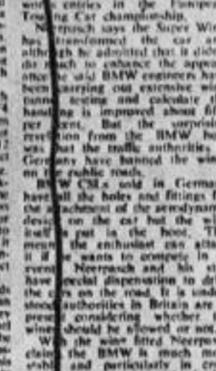
**Neerpach on that Super Wing**  
RACING does improve the tired scoring in BMW competition manager Jochem Neerpach who arrived at the Nürburgring F2 race to the weekend driving one of the 1400 CSLs fitted with the rear end spoiler and wing, and on his wings entries in the European Touring Car championship.

Neerpach says the Super Wing has transformed the car and although he admits that it didn't do much to enhance the appearance of the BMW engines have been carrying out extensive wind tunnel testing and calculate the handling is improved about fifty per cent. But the surprising revelation from the BMW boss was that the traffic authorities in Germany have banned the wings on the public roads.

BMW CSLs sold in Germany have all the holes and fittings for the attachment of the aerodynamic device on the car but the wing itself is put in the boot. This means the enthusiast can attach it if he wants to compete in an event. Neerpach and his staff have special dispensation to drive the cars on the road. It is understood authorities in Britain are at present considering whether the wings should be allowed or not.

With the wing fitted Neerpach claims the BMW is much more stable and particularly in cross winds and on wet roads it improves the road holding immensely.

Meanwhile the racing version of the car is currently undergoing tests with the new 24-valve engine and the team may send a couple of cars to the Kyalami 9-11st Souths car race on November 17. If the cars do go they will stay on in South Africa for testing.



**NEERPACH: on that Super Wing**

Neerpach says the Super Wing has transformed the car and although he admits that it didn't do much to enhance the appearance of the BMW engines have been carrying out extensive wind tunnel testing and calculate the handling is improved about fifty per cent. But the surprising revelation from the BMW boss was that the traffic authorities in Germany have banned the wings on the public roads.

BMW CSLs sold in Germany have all the holes and fittings for the attachment of the aerodynamic device on the car but the wing itself is put in the boot. This means the enthusiast can attach it if he wants to compete in an event. Neerpach and his staff have special dispensation to drive the cars on the road. It is understood authorities in Britain are at present considering whether the wings should be allowed or not.

With the wing fitted Neerpach claims the BMW is much more stable and particularly in cross winds and on wet roads it improves the road holding immensely.

Meanwhile the racing version of the car is currently undergoing tests with the new 24-valve engine and the team may send a couple of cars to the Kyalami 9-11st Souths car race on November 17. If the cars do go they will stay on in South Africa for testing.

run to 10 events or 11, teams have to drop their three best scores. Matra-Simca V12 points, however, are not. Fittipaldi has an aggregate of 172, including a pole and a 10. If another score



**HENRI PESCARO: F1 race on Sunday engines locked power**

be in the team again, but said he wasn't yet in a position to say anything. He immediately questions Tyrrell the floor asking if Jackie was retiring, but Tyrrell replied with a grin "Jackie made any decision at all, I think he still likes driving cars too much at the moment."

Immediately the question "what would you do in your car if Jackie was fired back. Stewart joked "I think really the answer applies when I make my decision then let it be Tyrrell's decision to make a statement. Whatever the situation Stewart's plans, it is also Tyrrell's very impression of the way in which Stewart matured over the past year, there is little doubt that he sides him potentially in one material.

Tyrrell also confirmed that the third car would be run in the Canadian and United States GP, in both cases to be by BP's young French driver Patrick Depailler who has such promising form in the F1 2 spaceframe Formula which has been run in Canada. Last year he finished seventh in the States GP and subsequently some time leading for the which left Tyrrell with an impression of this other man.

"I'm sure you'll see that Tyrrell's car would be run in the Canadian and United States GP, in both cases to be by BP's young French driver Patrick Depailler who has such promising form in the F1 2 spaceframe Formula which has been run in Canada. Last year he finished seventh in the States GP and subsequently some time leading for the which left Tyrrell with an impression of this other man.

be in the team again, but said he wasn't yet in a position to say anything. He immediately questions Tyrrell the floor asking if Jackie was retiring, but Tyrrell replied with a grin "Jackie made any decision at all, I think he still likes driving cars too much at the moment."

Immediately the question "what would you do in your car if Jackie was fired back. Stewart joked "I think really the answer applies when I make my decision then let it be Tyrrell's decision to make a statement. Whatever the situation Stewart's plans, it is also Tyrrell's very impression of the way in which Stewart matured over the past year, there is little doubt that he sides him potentially in one material.

Tyrrell also confirmed that the third car would be run in the Canadian and United States GP, in both cases to be by BP's young French driver Patrick Depailler who has such promising form in the F1 2 spaceframe Formula which has been run in Canada. Last year he finished seventh in the States GP and subsequently some time leading for the which left Tyrrell with an impression of this other man.

"I'm sure you'll see that Tyrrell's car would be run in the Canadian and United States GP, in both cases to be by BP's young French driver Patrick Depailler who has such promising form in the F1 2 spaceframe Formula which has been run in Canada. Last year he finished seventh in the States GP and subsequently some time leading for the which left Tyrrell with an impression of this other man.

run to 10 events or 11, teams have to drop their three best scores. Matra-Simca V12 points, however, are not. Fittipaldi has an aggregate of 172, including a pole and a 10. If another score

especialidad no había en Inglaterra quien le pisara el poncho. Su físico enorme le impidió andar bien en F-3, y a raíz de eso tanto él como Hesketh —viejos compinches de las carreras— no se dedicaban con más entusiasmo a perfeccionar su equipo, sino más bien a divertirse sin mayores pretensiones...

### DR. HARVEY POSTLETHWAITE O "ESE ROBIN HERD YA ME TIENE PODRIDO"

Otro tipo joven: 29 pirulos. Cargado de títulos por haberse distinguido en su carrera universitaria, vivía sumergido en un sótano donde lo tenía escondido Robin Herd, el jefe de diseñadores de March. El trabajo de Postlethwaite era demasiado importante para seguir permaneciendo en el anonimato, y con Hesketh surgió la posibilidad de hacer algo por su cuenta, e incluso de demostrar que con los mismos elementos que la fábrica podía lograr mejores resultados.

Presentados ya los actores principales, entonces sí podemos dar comienzo al relato, aunque en versión más o menos libre, porque el equipo no envía ningún tipo de información, y la única disponible es una recopilación de lo publicado en las más prestigiosas revistas europeas. Así comienza entonces la breve pero fructífera historia de...

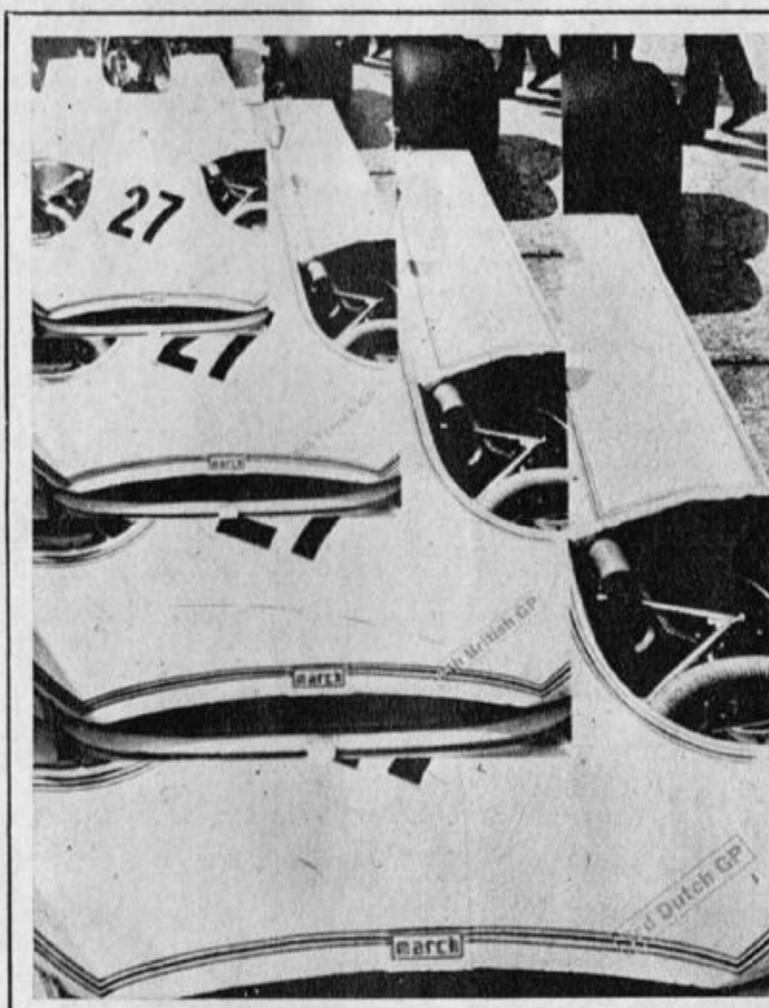
### ... HESKETH RACING

Cuando James Hunt fue poco menos que echado de March, consiguió que a modo de indemnización —no muy merecida por cierto— le dieran uno de los autos que él mismo había piñado, completo pero sin motor. Sin ninguna posibilidad de agenciarse de uno por su cuenta, ni mucho menos de mantenerlo y comprar los respuestos que le fueran a hacer falta más adelante, se abocó a la búsqueda del alma caritativa que le prestara o alquilara uno. Por supuesto que rebotó más de una vez con sus pedidos, pero está escrito que no hay loco sin suerte, o, en todo caso, que quien busca encuentra. De tanto estudiar el ambiente, James reparó en el grupito de Hesketh, una barra divertida

que se tomaba las carreras no muy en serio pero que evidentemente disponía de más medios que los demás. James los había visto por primera vez en una carrera de F-3 en Chimay, y desde entonces estaba madurando la forma de encarar a Hesketh para "mangarle" una ayudita. Cuál no sería su sorpresa cuando, al decidirse a hacerlo, se encontró en el camino con Bubbles Horsley que a su vez

excesiva voluminosidad del auto, perfeñado alrededor de la abundosa anatomía de Horsley. Más adelante, cuando el chasis de F-2 que había conseguido Hunt al salir de March estuvo listo, Hesketh compró el motor que hacía falta, aunque no como patrocinante propiamente dicho, sino más bien como pago por la buena voluntad mostrada por Hunt, tratando de hacer caminar

de inseguridad y accidentes. Hasta no estar seguros de la capacidad de su piloto, no comentó a nadie su propósito, prefiriendo seguir informándose para cuando llegara el momento. Como es obvio suponer, el progreso de Hunt siguió tan firme que permitió la concreción de la idea. Al principio, los contactos fueron hechos con Surtees para que éste proveyera a



Alexander  
Bubbles  
James  
Harvey  
Nigel  
Ball of String  
Mick  
& Young Nigel  
would like to thank  
March  
Firestone  
Duckhams  
Motorcraft  
Girling  
Ferodo  
Fina  
& Lucas  
without whose invisible  
support we wouldn't have had to  
pay for the other page!

iba a buscarlo a él. Horsley era el piloto del Dastle F-3 que patrocinaba Hesketh (el auto era un diseño de un amigo suyo que antes le hacía los midgets con que se había destacado en pistas de tierra), pero tenían el serio problema que ocasionaba el desmesurado tamaño y peso de Bubbles para la categoría, y al ver a Hunt bastante desocupado, ellos también habían llegado a la conclusión de proponerle trabajar juntos un tiempo a prueba. Juntarse y convenir un arreglo fue una sola cosa. Ninguno tenía por entonces ningún argumento para constituirse en "figurita difícil", así que todo se resolvió en forma amistosa. James comenzó corriendo algunas carreras en F-3 con el Dastle, pero sin muchos resultados a causa de la

el Dastle. Hesketh, ducho en el manejo de las libras esterlinas, no tenía la intención de embalsarse con los gastos que ocasionan las categorías superiores, y ayudaba junto a Horsley a Hunt —sin comprometerse económicamente— en las incursiones de éste en F-2, pero pronto se daría cuenta de una cosa: si bien F-2 es más cara que F-3, una vez que se tiene acceso y posibilidades de entrar a la categoría superior es más fácil descollar en ésta que en la anterior. La idea de formar un equipo de Fórmula Uno comenzó a rondar la cabeza del joven Lord. Los análisis del asunto resultaron muy alentadores, pero cabía una sola expectativa: ver cómo evolucionaba Hunt y si no entraba en otra racha

Reproducción de un aviso a doble página de diario, en colores, pagado por Hesketh agradeciendo a las firmas que colaboraron con el equipo, que no lleva ninguna publicidad. "Alexander (por Hesketh), Bubbles (Horsley), James (Hunt), Harvey (Postlethwaite), Nigel, Ball of String, Mick y Young Nigel (los mecánicos) desearían agradecer a March, Firestone, Duckhams, Motorcraft, Girling, Ferodo, Fina y Lucas, sin cuyo invisible apoyo no hubiéramos tenido para pagar la otra página."



# JAMES HUNT

## ¡Y EL EXTRAÑO CLAN DE LORD HESKETH!

Hesketh Racing de una buena máquina, similar a las del equipo oficial. Surtees comenzó alquilándoles un TS9B bastante baqueteado para una carrera sin puntaje, ofreciéndoles luego el alquiler de la misma unidad para carreras puntuables, arguyendo que la atención del equipo oficial lo tenía más preocupado que la entrega de una unidad a particulares, y acaso sin darse cuenta de cuáles eran las verdaderas posibilidades de Hesketh como cliente. Intempestivamente, el joven millonario mandó al cuerno a Surtees y contactó con March, especificando que pagaba al contado y pretendía entrega inmediata. Para asegurarse del cumplimiento se combinó con Bubbles y Hunt para turnarse en las visitas, cargosear para

que se apuren y de paso controlar la calidad del trabajo.

El que debía sufrir el constante asedio era el Dr. Harvey Postlethwaite, quien recibía esta carga aparte de ser uno de los responsables más directos de la fabricación sin ganar mucha fama a cambio de ello.

Poco tardó Hesketh en darse cuenta de ello, reclutándolo de inmediato para Hesketh Racing. "Curiosamente", en forma previa a que Postlethwaite renunciara a su ingrato empleo en March, la unidad destinada a Hunt estuvo lista en diez días y bajo su estricto control hasta el más mínimo detalle.

El debut en Mónaco no llamó la atención de nadie. James se movió prudentemente en ese circuito tan particular, y terminó noveno tras observar

de lo que podía presentar el propio equipo oficial.

Y Hesketh, abriendo cada vez más grandes los ojos para no perderse detalle de todo ese mundo nuevo en el que se había metido. En Paul Ricard, en su segunda presentación, Hunt consiguió su primer puntito para el campeonato, y en Silverstone salió cuarto, siempre prendido con los punteros y marcando el record de vuelta. Analizando ahora fríamente aquella carrera, cabe pensar si no fue entonces que tuvo su primera gran oportunidad de ganar, ya que en todo momento anduvo más rápido que el resto, y en las últimas vueltas debió mermar su rendimiento a causa del excesivo desgaste de sus gomas. Firestone todavía no había emparejado a Goodyear

una universidad. El tamaño del túnel aceptaba hacer las pruebas con el mismo auto en lugar de una maqueta a menor escala, y de allí no sólo surgió la toma mencionada, sino también un tipo de trompa muy ancha y masiva, llamada "silly nose", especial para circuitos muy veloces.

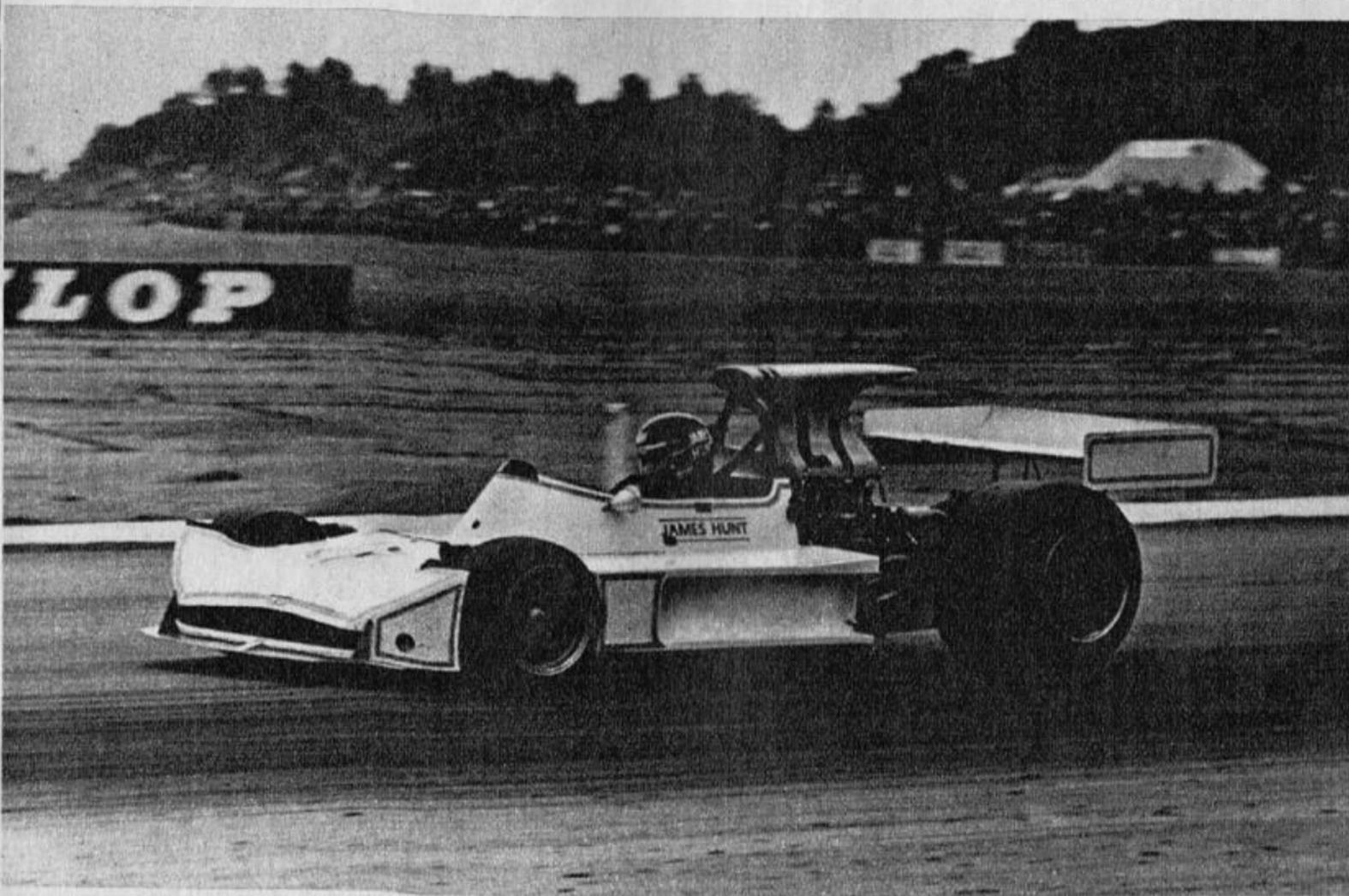
El asalto final al primer plano fue llevado a cabo en Watkins Glen. Hunt salió segundo de Peterson tras asediarlo durante toda la carrera, y sin ganarle acaso por la única razón de que su rival era el sueco y no otro piloto menos combativo. De esa carrera quedó algo muy en claro. Hunt y el March reformado por Postlethwaite eran ganadores en potencia. Pero también quedó una duda: si Hesketh Racing podrá continuar el año que viene afianzándose en los primeros planos, o si caerá víctima de su propio impulso.

Los planes para el año próximo son: fabricar sus propios autos diseñados por Postlethwaite, desarrollar paralelamente un motor V-12 diseñado y construido por Aubrey Woods y ampliar el equipo presentando dos máquinas por carrera, una para Hunt y otra, posiblemente, para Mike Hailwood.

Aparentemente todas las dudas desaparecen cuando se recuerda la enorme capacidad económica de Lord Hesketh, pero de todos modos da la impresión que en el planeamiento de sus actividades futuras este joven millonario, que se presenta a las carreras con una camisa donde se lee "Le Patron" en letras bordadas, ha dejado un poco de lado la prudencia.

Sin mosquearse mayormente por las sumas a invertir, Hesketh no sólo ha confirmado que todos sus planes ya están en marcha, sino que sigue sin apuro por conseguir un patrocinante, al punto que sus autos seguirán siendo blancos, sin publicidad, hasta que aparezca un anunciante que se decida a poner, una arriba de otra, 100.000 libras esterlinas, suma que equivale, por ejemplo, al presupuesto completo de McLaren para el año que termina. Hesketh afirma que Hunt va a ser ganador a corto plazo, y que alguien, tarde o temprano, se convencerá de lo lógico de su pedido.

Esperemos que este extraño clan que se ha dado el lujo de llevarse por delante a la mismísima Fórmula Uno sin mayores complejos, se haga presente en el Gran Premio de la República Argentina para poder ver de cerca qué hay de cierto y qué de leyenda en torno a este nuevo fenómeno del automovilismo internacional.



James Hunt rumbo al cuarto puesto en Silverstone, su primera gran actuación.

cuidadosamente todas las reglas de urbanidad y buenas costumbres que se esperan de los pilotos noveles. Pero más adelante, y a paso muy acelerado, las cosas comenzarían a cambiar a medida que todos los Hunt comenzó a demostrar una integrantes del equipo iban entrando en ritmo. Hunt comenzó a demostrar una soltura harto llamativa para manejar en F-1. Horsley encontró por fin en la dirección del team un cauce para su entusiasmo y su capacidad. Postlethwaite no paró nunca más, produciendo idea tras idea y mejorando el March hasta ponerlo muy por encima

en neumáticos para piso seco, y el March tiraba muchas vueltas menos con la toma dinámica normal que Hesketh debió pedir prestada a Mike Beuttler para continuar la carrera después del accidente ocasionado por Jody Scheckter. En el choque el alerón del McLaren de Scheckter se había desprendido, y tras pasar a modo de guadaña a pocos centímetros de la cabeza de Hunt, pegó de lleno en la toma especial usada por éste, estropeándola totalmente. Esta toma es uno de los hallazgos de Postlethwaite en los completos estudios que realizó con el auto en un túnel de viento alquilado a

# SIGA LA VIDA DE PERON...

## PERON

EL HOMBRE DEL DESTINO

3



## PERON

EL HOMBRE DEL DESTINO

**YA  
APARECIO  
EL 3<sup>er.</sup>  
FASCICULO.  
COLECCIONELO!**

La primera biografía completa de Perón,  
con la más sensacional colección de fotografías  
hasta ahora publicada.

**Fascículos semanales coleccionables.**

Todos los martes en su quiosco. \$ 6.-



Es una publicación de  
Abril  
Educativa y Cultural S.A.

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

MARCA AÑO ESTIMAC.

MARCA AÑO ESTIMAC.

MARCA AÑO ESTIMAC.

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

**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

**NSU**

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

403 .	1960/1	10.500
403 ....	1962	11.000
404 .....	1962	13.000
403 .....	1963	12.000
404 .....	1963	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
C. Country 660 .	1963	13.000
De Luxe 550 ..	1963	16.000
Ambassador 990	1964	16.000
C. Custom 660 .	1964	18.000
C. Country 660 .	1964	14.000
De Luxe 550 ...	1964	17.000
C. Custom 660 .	1965	17.000
C. Country 660 .	1965	19.000
Ambassador 990	1965	17.000
De Luxe 550 ...	1965	14.000
Ambassador 990	1966	20.000
C. Custom 660 .	1966	19.000
C. Country 660 .	1966	20.000
De Luxe 550 ...	1966	15.000
Ambassador 990	1967	23.000
C. Custom 660 .	1967	20.000
C. Country ....	1967	23.000
De Luxe 550 ...	1967	16.000
Ambassador 990	1968	27.000
C. Custom 660 .	1968	22.000
C. Country ....	1968	30.000
De Luxe 550 ...	1968	20.000
Ambassador ...	1969	34.000
C. Country ....	1969	35.000
C. Custom 660 .	1969	27.000
Classic 380 ...	1970	30.000
C. Country ....	1970	38.000
Ambassador 380	1970	40.000
Ambassador ...	1971	44.000
C. Country ...	1971	41.000
Classic 380 ...	1971	33.000
Ambassador ...	1972	50.000

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
---------------	--------	--------

MARCA AÑO ESTIMAC

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
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

MARCA AÑO ESTIMAC

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

MARCA AÑO ESTIMAC

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		092'8
125 4 vel. Rutera		8.660
175 4 vel. Ponderosa		4.365
175 Z carga c/caja met.		020'9

**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		990'8
200 5ª Serie		706'7
125		3.919
Motocarga 125, caja 1x1		4.424
Motoc. 200, caja 1x1,50		6.520

# 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.

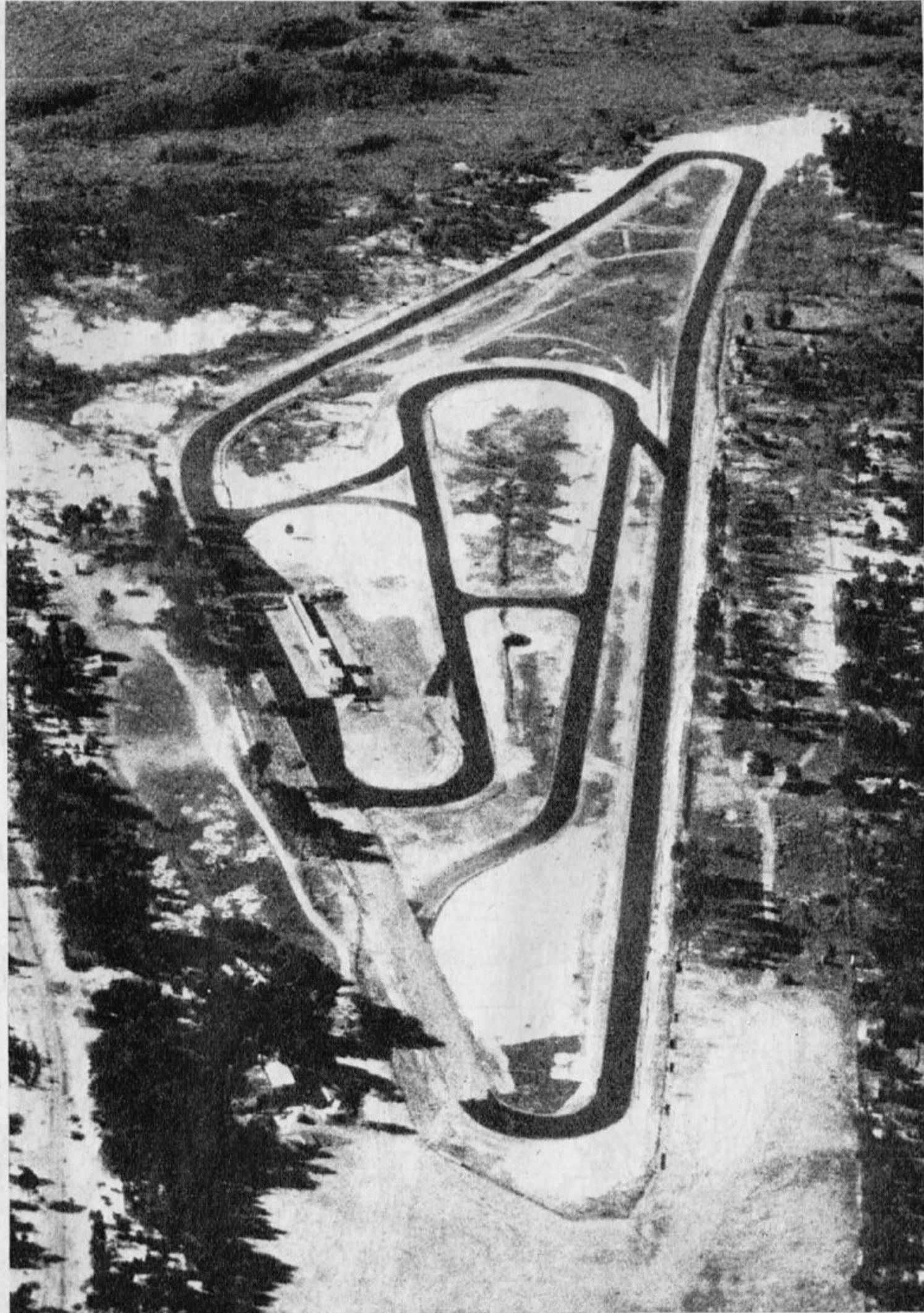
**Cómprala!**

# i ATENCION URU



Pérez Marexiano, presidente de la A.U.V. Principal culpable de todo esto, dialogando: "Te diste cuenta de que si no tomaba aquella actitud antipática de cerrar El Pinar, hoy no tendríamos esta realidad".

**El autódromo de El Pinar está siendo totalmente renovado. Prueba de ello es que ya se ha realizado la imprimación asfáltica, previéndose para los últimos días de diciembre su reinauguración. En esa oportunidad será escenario de una competencia de Fórmula Uno Mecánica Argentina o las tradicionales 6 horas ANCAP para Turismo Nacional y Grupo Uno**

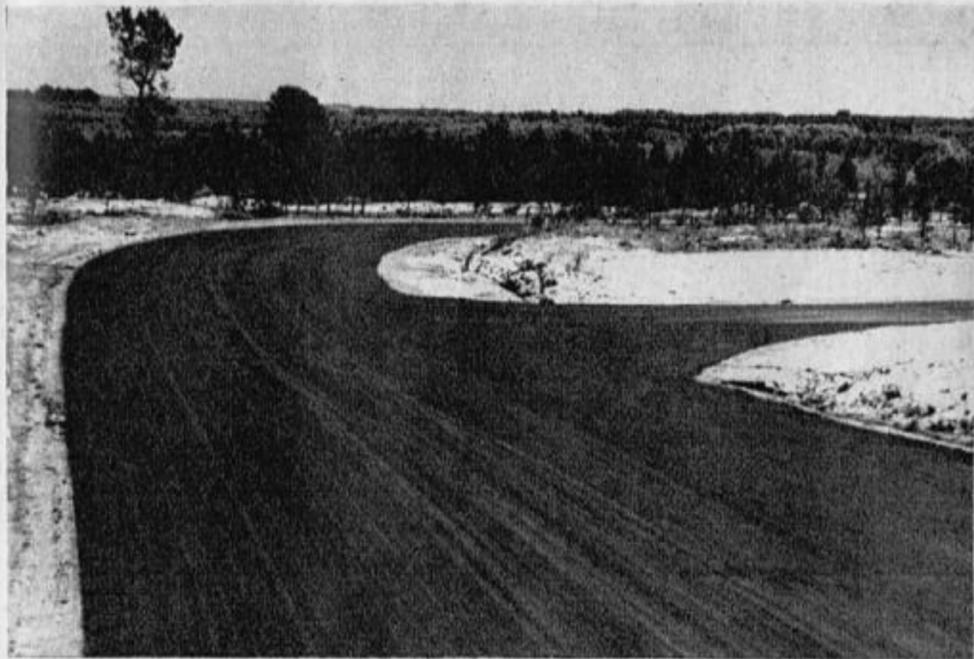


Esta toma aérea de El Pinar nos muestra el excelente trabajo realizado y la magnitud de la obra.

# GUAYAY!

Por ALBERTO INDA

Fotos: AMILCAR DE LEON



Realmente el ancho logrado en el nuevo trazado nos da una imagen de lo cómodo y seguro que será éste.

En poco más de un mes el automovilismo uruguayo va a poder contar con un circuito que por sus características de construcción, trazado y dispositivos de seguridad, estaba necesitando imperiosamente este deporte. En efecto, en 45 días más o menos seguramente se realizará la inauguración del nuevo circuito que la gente de la Asociación Uruguaya de Volantes está concluyendo en su predio de El Pinar, sobre la base del circuito antiguo.

## DETALLES DE LA NUEVA PISTA

Tendrá 3.100 metros de desarrollo. Su pavimento está constituido por una capa asfáltica en caliente de 6 cm de espesor, la cual está asentada sobre una base compactada que demandó para su construcción el transporte y distribución de 8.000 metros cúbicos de material. El nuevo trazado se distingue por ser menos trabado que el anterior y para lograrlo se procedió a otorgarle mayor amplitud a las dos horquillas principales y a estilizar la "S" de entrada al mixto, la cual tendrá un ancho de 12 metros. Este tendrá ese ancho en toda su longitud que fue aumentada por su parte en 500 metros y se le proveyó de un interesante curvón.

Las rectas tienen un ancho de 10 metros, además de banquetas de 2 metros a ambos lados.

El rubro seguridad fue estudiado con detenimiento. Guard-rails de acero serán ubicados en los lugares de mayor riesgo, como en la entrada y salida del mixto; en la zona donde la recta princi-

pal está muy cerca del sinuoso y obviamente en los virajes.

La neurálgica zona de boxes está separada de la pista por un doble guard-rail.

Además fueron talados todos los pinos que poblaban la parte interna del circuito, con lo cual se ha logrado un notorio mejoramiento de la visibilidad total del trazado.

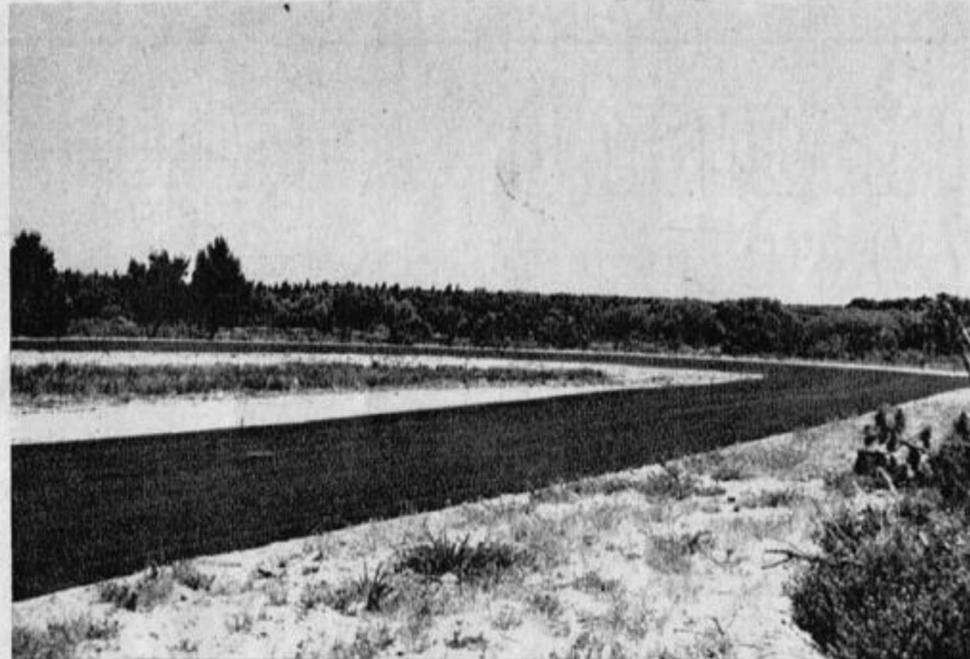
El viejo circuito tenía solamente dos variantes, pero con las nuevas prolongaciones y ensanches realizados, estas variantes llegan a nueve, que van desde circuitos de Karting hasta F-VEE, F-2, Turismo y Motociclismo.

## LA FINANCIACION

Para comprender cabalmente la magnitud del esfuerzo económico realizado por la gente de la Asociación Uruguaya de Volantes con su presidente don Carlos María Pérez a la cabeza, hay que ubicarla en el contexto de la crisis económico-financiera por la que atraviesa nuestro país.

Embarcarse en una obra cuyo monto final seguramente estará muy cerca de los 100 millones de pesos, requiere entre otras cosas una dosis elevada de lirismo y de fe. Hasta este momento se ha contado con la colaboración de empresas privadas ligadas al automovilismo comercialmente y de quienes han adquirido simbólicamente metros cuadrados de la nueva pista. Pero la colaboración estatal todavía no se ha hecho presente.

Y creemos que ella tendría que ser importante dado que esta obra sin duda contribuirá a promocio-



Vista panorámica de la ex gota de agua, ahora ensanchada y estilizada, con lo cual permite más velocidad.

nar el turismo hacia nuestro país, sobre todo teniendo en cuenta su cercanía a Montevideo (apenas a 30 km del centro) y su ubicación en plena zona balnearia del Este del país. Ahora que la consigna es ponerle el hombro al Uruguay, sería bueno que el Estado le pusiera el suyo a este deporte a través de su colaboración con esta obra de fundamental importancia para la industria automotriz de nuestro país.

Finalmente, entonces con la inauguración en el próximo mes de diciembre, Uruguay comenzará una nueva era en el campo del automovilismo deportivo al disponer de un autódromo que por todo lo dicho permitirá la realización de competencias internacionales de real jerarquía. Podremos ver, por ejemplo, a Jorge Bianchi compitiendo con sus pares de la Mecánica Argentina

Fórmula 1; la confrontación de uruguayos y argentinos en Fórmula 2, la internacionalización de nuestra Fórmula, así como también competencias de Turismo a nivel sudamericano, ya sea por la Copa SUDAM o por iniciativa de A.U.V.

Y quizás para un poco más adelante aprovechar la presencia de la Fórmula 1 Internacional en el Río de la Plata, y poder organizar alguna competencia-exhibición entre los ases mundiales, como alguna vez, hace ya mucho tiempo, pudimos disfrutar en el Uruguay.

Y por todo esto, es que reiteramos ATENCION, URUGUAYOS, apoyad esta obra y sobre todo el Estado, ya que sería en el único país del mundo donde un gobierno no apoyaría a una Institución que nos ha dado un Autódromo que es el orgullo del Uruguay. 🐘

## DIGNOS DE IMITARSE

Creemos que es oportuno mencionar a las firmas, industrias, comercios, etcétera, gracias a cuyas colaboraciones se ha podido culminar las distintas etapas de esta obra, demostrando un gran espíritu deportivo y una inteligente captación de los objetivos de esta empresa.

AUTOMOVIL CLUB DEL URUGUAY  
SANTA ROSA AUTOMOTORES S.A.  
BELLINI AUTOMOVILES S.R.L.  
ERNESTO QUINKE S.A.  
LIMBERG MOREIRA S.A.  
AUTOLUX S.A.  
SAIDAT S.A.  
PASSEGGI S.A.  
FUNSA  
SILVA & ROCCA S.A.  
LA CASA DEL TORNILLO  
FIAT IAMSSA  
CUPULAS KARLO  
TEXACO URUGUAYA S.A.

LA REPUBLICANA S.A.  
CONCESIONARIOS FORD  
FORD URUGUAYA S.A.  
IJASA  
DIS-CAR S.A.  
CONVEX S.A.  
QUINTANAR S.A.  
SICA CARTELES  
MILLER Y MEDEIROS S.A.  
CORBEX S.A.  
JUAN P. ETCHAMENDI S.A.  
TALLERES ARTIGAS S. en C.  
VADI AUTOMOTORA  
DOMINGO MANTERO y Cía. S.A.  
DISPLA LTD

# actividad

## PROVINCIA DE CATAMARCA

### AMBATO

#### MATARRESE VIRTUAL CAMPEON

Organizada por la Asociación Automovilística Ambato de esta ciudad, se realizó un festival automovilístico, en el circuito "Kiko Pérez Navarro", reservado para las categorías Turismo Nacional en sus clases "B" y "C", con puntaje para el Campeonato Zonal, de la Federación Regional N° 9, de CADAD.

Participaron de las pruebas, representantes locales y de las provincias de La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, Salta y Jujuy.

Un accidente fatal se registró en las primeras vueltas de la serie-complemento, para la clase "A" Standard, en el que perdió la vida el volante local Raúl Roberto Correa.

#### EL ACCIDENTE

A poco de comenzar la prueba de la categoría Standard, clase A, en la segunda vuelta, Correa perdió el control de su vehículo, un Citroën 2 CV, al pretender tomar una curva y volcó, despidiendo al volante quien, según testigos presenciales, dio con la cabeza contra un árbol, perdiendo el sentido. Rápidamente fue llevado a la Asistencia Pública, donde se comprobó que tenía conmoción cerebral y donde dejó de existir poco después.

Mucho pesar causó a los demás corredores, la noticia de la muerte de Raúl Correa, por lo que la competencia tardó más de una hora en reanudarse.

#### LA CARRERA

Se disputaron dos series en cada clase y la clasificación final, se determinó por suma de tiempos.

En la primera serie, el catamarqueño Dante Vázquez picó en punta y se mantuvo así hasta el final. La verdadera lucha, se entabló por el segundo puesto entre Miguel "Piojo"



Carlos Acotto fue el ganador de la clase "C" en Catamarca.

Biagioli, de Santiago y el catamarqueño Luis Filipín, adueñándose este último de la segunda colocación, luego de alternarse en la misma ambos.

En el cuarto lugar se colocó Raúl Matarrese (Tucumán), seguido de cerca por el riojano Manuel "Tuco" Agüero, Hugo Barrientos, de Catamarca, el santiagueño Bruno Senki y Gallo, de la misma provincia y Rodolfo "Rudy" Mezher, de La Rioja. Italo Maresio, de Tucumán, debió abandonar por problemas en el motor de su IAVA.

El "Gringo" Vázquez empleó 22m 31s 3/5, para recorrer las 12 vueltas al circuito, totalizando 38,911 km., a un promedio de 103,608 km/h.

Al largarse la segunda serie de la "B", se quedó detenido el gringo Vázquez, tomando la vanguardia Miguel Biagioli, pero la alegría le duró poco, ya que en la 8ª vuelta debió detenerse por problemas en su máquina, pasando a encabezar las posiciones el tucumano Raúl Matarrese, sin abandonarla hasta el banderazo final; muy cerquita se ubicó Luis Filipín, quien lo tuvo a mal traer durante toda la serie. Tercero se ubicó Raúl Gallo, cuarto Tuco Agüero, quinto Bruno Senki,

sexto Alfredo Abdala y séptimo Hugo Barrientos. El tiempo de Matarrese fue de 22m56s, con un promedio de 101,802 km./h.

#### CLASE "C"

El tucumano Carlos Acotto largó en primer lugar, manteniendo esa posición hasta la sexta vuelta, en la que pasó a enseñar el camino el tucumano Roque Namur; en tercer lugar se ubicaba Cacho Chico (Tucumán) y cuarto el cordobés Héctor Badra, pero en el octavo giro, Acotto volvió al puesto de privilegio, sin modificarse el resto de las posiciones hasta la 10ª vuelta, en que pasó al segundo lugar Cacho Chico, tercero Namur, cuarto Badra y el tucumano Eduardo Formoso, con el Peugeot mejor clasificado, en el quinto lugar. Así finalizó la serie, clasificándose luego Aldo Agorio, Marengo, Rubén Salim (Tucumán), Avila y Héctor Farina, de Santiago. El jujeño Pipo Martínez, abandonó por inconvenientes mecánicos. El promedio de Acotto fue de 102,758 km./h. para las 15 vueltas, empleando un tiempo de 28m24s, para recorrer 48,634 kms.

Sólo 8 máquinas se alinearon en la grilla de partida de la segunda serie de la clase "C". El primero en tomar la punta, fue Cacho Chico, seguido de su comprovinciano Namur y el cordobés Badra, mientras que Acotto, ganador de la serie anterior, se retrasó en la largada y escaló posiciones hasta colocarse en el cuarto lugar, en el segundo giro.

Al cumplirse el tercer circuito Carlos Acotto se colocó

en el segundo lugar, persiguiendo tenazmente a Cacho Chico, hasta rebasarlo en la sexta vuelta y mantener el liderazgo hasta la meta final. Tercero se ubicó Namur, cuarto Badra, quinto Marengo, sexto Formoso y séptimo Salim. El tiempo de Carlos Acotto fue de 28m17s4/45, siendo esta serie, la más veloz.

#### REVISION TECNICA

Luego de la revisión técnica efectuada a los coches por parte del Comisario Técnico, señor Antonio Berral, el Comisario Deportivo, señor Ernesto Vincent, descalificó al volante local Luis Filipín, ganador por suma de tiempos de la clase "B", por tener los difusores del carburador de serie "128" fuera de reglamento también sufrió la misma sanción Manuel Agüero. En la clase mayor no hubo novedades con respecto a los "perros".

De esta manera, el tucumano Raúl Matarrese, se adjudicó la prueba, clasificándose virtual Campeón Zonal de la clase B, de la Regional N° 9, y que sólo resta una prueba puntuable para dicho campeonato, que se realizará en el autódromo tucumano "Nasif Estéfano" y su posición es inamanzable.

En cuanto a la organización de la competencia, fue buena sólo falta un poco de colaboración por parte del público muy numeroso esta vez, para evitar accidentes que pueden ser desastrosos. Una agradable jornada, de no ser por el luctuoso accidente de Correa.

## PROVINCIA DE CORDOBA

### RIO CUARTO

#### TORRES SE LLEVO EL CAMPEONATO

¡Qué lástima que se acabó tan pronto el campeonato! Es-

te fue el comentario general de los pocos que se acercaron

# zonal

## CORRESPONSALES

HECTOR ACOSTA — CORDOBA

HARRY WASHINGTON GRAY — TUCUMAN

RUBEN LUJAN — RIO CUARTO — CORDOBA

ARMANDO MORENO — CATAMARCA

LORENZO SANGIORGI — SAN CAYETANO — Bs. As.

ron al autódromo en la fría mañana del domingo 11, para ver la última fecha del 1er.

Aldo Di Cola por el lado de los Patitos Feos y Jorge Orviz, Daniel Barale, Dionisio Torres y



A. Menchini, J. Mastromarino, A. Di Cola y M. Luque entrando en la horquilla.

Campeonato Promocional para Fiat 600 y Citroën que organizó el Automóvil Club Río Cuarto. La carrera, que estaba programada para la tarde, tuvo que ser adelantada para la mañana por razones de programación de los festejos del día de la ciudad. De esta manera, los organizadores dejaron intereses financieros a un lado (por la tarde u otro día hubiera ido mucho más gente), y terminaron su campeonato como era su intención, justo el día del 187º Aniversario de Río Cuarto.

Indudablemente que el deseo del ACRC se cumplió tal como lo esperaban, ya que de siete inscriptos en la primera carrera, en esta tercera y última, se anotaron 12, algunos locales y otros venidos de Villa María, San Luis y Córdoba capital. Indudablemente que el asunto camina y es cuestión de no dormirse en los laureles y el año próximo hacer un campeonato más prolongado, porque está a la vista que hay mucha gente con ganas de meterse en el ruido y esperan una nueva oportunidad. ¡Y vayamos a la carrera! La primera batería nos mostró un pelotón muy parejo formado por Marcelo

Luque, Juan Mastromarino y Aldo Di Cola por el lado de los Patitos Feos y Jorge Orviz, Daniel Barale, Dionisio Torres y Armando Menchini en las huestes de Fiat.

Nosotros por experiencia anterior nos instalamos en la zona de la horquilla donde los fiatos se tiran como vienen, cuidando la cuerda el que puede, y el que no, pasa sacándole brillo al guard-rail.

En la primera pasada, venía Luque en punta, bueno, decimos en punta, porque había metido la trompa, pero ahí cualquiera podía ser el primero de los siete. En las cuatro primeras vueltas Luque logró seguir adelante, pero de ahí en más Jorge Orviz se adueñó de la vanguardia y logró imponerse; segundo fue Juan Mastromarino y tercero Menchini, el resto, ahí no más pegadito. Para tener una idea de la paridad de máquinas, acotemos que el primero empleó un tiempo de 12m19s8 y el sexto 12m21s6. ¡Qué tal!

En la segunda serie, las corsas también fueron bastante parejas. Desde el vamos, nuevamente Orviz salió en punta, seguido esta vez por Armando Menchini, Di Cola, Mas-



Dionisio Torres y Aldo Cola, dos riocuartenses que se las traen.

tromarino, Luque, Torres y Barale, como siempre todos juntos, el resto más atrás y cada cual en lo suyo. En la tercera vuelta, Orviz desaparece de escena y Menchini agarra la "manija" del asunto y con mucha solvencia y "superioridad mecánica" así entre comillas, se aleja de sus perseguidores. Juan Mastromarino, nuevamente en accionar regulador ubica segundo a su Citroën, tercero es otro patito, el de Aldo Di Cola.

Los que estábamos en la zona de la horquilla, vuelta a vuelta esperábamos el paso de Bernardo Moyano, que aunque iba siempre "cola de perro"; era el que más fuerte y mejor entraba en la curva y encima, con la ruedita delantera derecha levantada; lástima que el auto no lo acompañaba, creemos que con unos burritos más, este chico puede estar para cosas mayores.

Luego y cuando ya empezaba a picarnos el bagre, se largó la tercera y última batería. ¡Cuándo no! Orviz salió nuevamente en punta, por detrás suyo, y en enloquecido tropel, venían Luque, Torres, Di Cola y Mastromarino. El villamariense logró mantener la vanguar-

día a lo largo de las cinco vueltas e imponerse en forma brillante. Dionisio Torres, cuyo Fiat no había andado como en anteriores oportunidades, en esta serie y gracias a algunos "pases mágicos" de Pucho Cobos, comenzó a caminar mucho mejor, pero lástima que en la última vuelta perdió todo lo bueno hecho hasta el momento a raíz de un trompo de padre y señor mío, que lo relegó al sexto puesto. Segundo fue nuevamente Juan Mastromarino y tercero Daniel Barale.

Realizada la suma de tiempos, resultó ganador Armando Menchini, pero nuevamente este niño pensó que en Río Cuarto no le daban importancia a los reglamentos porque cuando se hizo la revisión técnica, resultó que el Fiat tenía barra estabilizadora en el tren delantero, y después se supo que este buen muchacho corrió la segunda serie, y ganó con mucha "superioridad mecánica", porque andaba sin el filtro de aire. Lógicamente, el puntano fue descalificado y ahora el ganador fue Juan Mastromarino.

Con el resultado de esta úl-

# actividad zonal

tima fecha, resultó campeón Dionisio Torres, que aunque tuvo una actuación un tanto opaca en esta carrera, obtuvo

los puntitos suficientes para ganarle a Guillermo Menchini (hermano del descalificado) por sólo un punto.

## CLASIFICACION PRIMERA SERIE

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Procedenc.
1º) 4	Jorge Orviz .....	12m19s8/10	Villa María
2º) 56	Juan Mastromarino .....	12m20s	Córdoba
3º) 11	Armando Mencini .....	12m20s4/10	San Luis

## CLASIFICACION SEGUNDA SERIE

1º) 11	Armando Menchini .....	12m12s	San Luis
2º) 56	Juan Mastromarino .....	12m17s6/10	Córdoba
3º) 7	Aldo Di Cola .....	12m18s2/10	Río Cuarto

## CLASIFICACION TERCERA SERIE

1º) 4	Jorge Orviz .....	12m06s8/10	Villa María
2º) 56	Juan Mastromarino .....	12m10s2/10	Córdoba
3º) 7	Aldo Di Cola .....	12m10s5/10	Río Cuarto

## CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

1º) 56	Juan Mastromarino .....	36m47s8/10	Córdoba
2º) 7	Aldo Di Cola .....	36m50s3/10	Río Cuarto
3º) 10	Daniel Barale .....	36m52s5/10	Río Cuarto
4º) 4	Jorge Orviz .....	36m56s8/10	Villa María
5º) 5	Dionisio Torres .....	37m17s8/10	Río Cuarto

## CLASIFICACION FINAL DEL CAMPEONATO

1º) Dionisio Torres .....	38 Puntos	CAMPEON
2º) Guillermo Menchini .....	37 "	SUBCAMPEON
3º) Aldo Di Cola .....	30 "	
4º) Daniel Duilio Barale .....	24 "	
5º) Juan Mastromarino .....	20 "	



Héctor Tofino está por quebrar la línea de Faustino Guevara (94), en la prueba reservada a máquinas de 100 cms.<sup>3</sup> Libre preparación. Las ruedas de la moto de Tofino no tocan el piso.

## RIO CEBALLOS

### YA SE VISLUMBRA EL CAMPEON

La décima fecha del torneo que organizan conjuntamente el Club Canal 12 y el Jorge Newbery, fue disputada en el circuito de Barrio Loza de la localidad serrana cordobesa de Río Ceballos. En esta fecha fueron vencedores Héctor Tofino en 98 cms.<sup>3</sup> semipreparadas, Oscar Tofino en 100 Libre, Roberto Obregón en 125 a 200 Libre y Pedro Pereyra en 200 cms.<sup>3</sup> para no graduados, sin preparación.

En dicha reunión uno de los temas que merecen ser destacados es que se bajó el record

que para este circuito había concretado Rafael González, que ahora está en poder de Roberto Obregón con la Zanella RK 175. El registro fue de 44s4/5 a un promedio de 68 kms./h., y mejorando en dos quintos el record anterior.

Hasta este momento ya se han consagrado como virtuales campeones los hermanos Héctor y Oscar Tofino, quienes a pesar de faltar dos fechas para terminar el campeonato llevan suficiente ventaja a su favor para lograr el lauro máximo.

## PROVINCIA DE TUCUMAN

### SAN MIGUEL DE TUCUMAN

#### LOS HOMENAJES AL IDOLO

Al cumplirse el primer mes de la trágica desaparición del

de Estéfano y una gran cantidad de aficionados. Desde Buenos Aires, la Ford Motor Argentina envió a Oscar Alfredo Galvez, el popular "Aguilucho", que se hizo presente acompañado del gerente de relaciones públicas de esa firma, Guillermo Caram y del representante de la comisión de carreras de Concesionario Ford, Juan José Loicco. También vino a Tucumán, para testimoniar su adhesión personal a quien fuera su gran amigo Andrea Vianini. Al descubrir la placa recordatoria, ceremonia a cargo de Vianini, usó de la palabra para referirse a la personalidad deportiva del gran campeón, el intendente municipal Ignacio Rafael Rodríguez.

#### OTROS HOMENAJES

El Consejo Tucumano de Deportes que preside Arnold Suasnábar, por otra parte, hizo oficiar una misa en homenaje a la memoria de Nasif Estéfano. Esta ceremonia se cumplió en la capilla de las Hermanas Dominicanas de San Miguel de Tucumán, estando a cargo de fra. Alberto Quijano. Mientras tanto, la Liga Tucumana del Fútbol, con sede en Concepción, hará disputar anualmente el campeonato "Absoluto" cuyo ganador se adjudicará la copa "Nasif Estéfano".

volante Nasif Estéfano, campeón argentino "post mortem" de Turismo Carretera 1973, todo el pueblo de Concepción apretó sus corazones para estar juntos nuevamente, en la recordación, a la par de quien fuera su ídolo indiscutido. Los homenajes centrales se cumplieron el domingo 18 de noviembre, imponiéndose el nombre del gran piloto tucumano a la calle Libertad, previa misa oficiada en la Catedral. Asistieron autoridades, familiares

## ONCATIVO

### EXITO DE LA LIMITADA ONCATIVENSE

Cuando ya se han disputado la mitad de las fechas del Campeonato de la Categoría que organiza la Peña automovilística del Club Deportivo y Cultural "Unión de Oncativo", que lleva al automovilismo a distintos puntos de la provincia, éstas son las posiciones del Campeonato:

1) Héctor Campra .....	79,5 Puntos	(Jeep)
2) Oscar Andrada .....	56 "	(Chevrolet)
3) Miguel Scalerandi .....	15 "	(Jeep)
4) Miguel Druetta .....	12 "	(Ford T)
5) Olindo Caón .....	5,3 "	(Chevrolet)

Con el ánimo de concretar una serie de homenajes al desaparecido volante tucumano *Nasif Estéfano*, un grupo de amigos y deportistas de la ciudad de Concepción, la progresista "perla del sur" allá a 70 kilómetros de San Miguel de Tucumán, donde nació el malogrado piloto, constituyó una comisión que integró de la siguiente manera: *Comité Ejecutivo*, presidente: doctor Alejandro Molinuevo; vicepresidente: Alfredo Namur; secretario: Car-

los A. Peralta; prosecretario: contador César L. Estofán; tesorero: Luis Martín; protesoro: Juan Bojas Molaille; vocales: José Baldomero, Carlos Villanueva, Reinaldo Saavedra, doctor Miguel A. Pujada, Alfonso Martín, Vicente Torres, Juan C. Ale, Rubén Reyes, doctor Bernardo Alperín, Juan Montaldi, José Dip, Justo F. García, Antonio Atenor, Máximo Peral, José Gettas, Mario Juárez, doctor Hugo R. Ruiz, escribano Domingo Minnitti y Luis Sasso.

## PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### SAN CAYETANO

#### DE LA PISTA AL BOLICHE

Con una gran concurrencia de público, dada por el día primaveral y por la expectación creada al no estar definidos los

Nelson Reazuelo respectivamente, separados solamente por 3 segundos. La segunda serie tuvo como dueño indis-



Edgar Pérez (centro) junto a Carlos Paz, Gogo Mass, Pipo Caleguiri y Oscar Cayuela. Paz y Cayuela fueron sus acompañantes durante este año y Mass y Caleguiri son los propietarios del boliche donde se celebró el recién obtenido campeonato.

campeonatos de Turismo, Mar y Sierras y Cafeteras, se disputó el pasado domingo 4 de noviembre la penúltima competencia puntuable por dichos campeonatos.

El programa organizado por el Club Atlético Independiente de Lobería comenzó a las 14.30 horas con la primera serie de Cafeteras que se adjudicó el favorito, Sebastián Eder, que por otra parte había logrado el mejor tiempo de clasificación en la mañana del mismo domingo. 2º, 3º y 4º llegaron José Solís, Luis Finocchio y

cutido a Oscar Castellano que desde el vamos tomó la punta pese a la insistencia de "El Gaucho", quien no dejó de acosarlo, mientras duró la serie, tercero llegó Ceirano a 10 segundos del hombre de Necochea. En la tercera serie se impuso Reymonte seguido de Quintana y Finocchio. El repechaje habilitó para competir en la final a Reazuelo, Landa y Bianchini.

La largada de la serie final de Cafeteras fue aprovechada por Pepín Eder que desde el lado externo se les cruzó en

hábil maniobra a Castellano y "El Gaucho" que ocupaban la cuerda y el centro respectivamente, tomándose los tres el buque respecto a sus perseguidores. En la tercera vuelta, mientras recorrían el curvón y empezaban a encarar la recta principal, "El Gaucho" lo roza a Castellano y lo hace entrar en trompo. Reymonte que se acercaba velozmente al pelotón de punta embiste violentamente en la parte central al valor de Lobería, quedando los dos fuera de carrera, felizmente sin más daños que dos autos que necesitarán chapa y pintura. Eder de ahí en más pasó a comandar el lote a "piacere" durante las 2 vueltas restantes.

La primera serie de Turismo Mar y Sierras también se la adjudicó el favorito y ganador de las pruebas de clasificación, seguido por Bronio y "Bunny". La segunda serie de Turismo Mar y Sierras fue para Alberto Occhionero a quien escoltaron

Pando y Bozzone. Raúl Salerno, a quien la mala suerte perseguía constantemente en estos últimos tiempos, ganó la tercera serie al abandonar mientras iba puntero Eduardo Feroia. El ganador llegó seguido de Zabala, Urriza y Khun.

Lagarde, que debutó con el auto de Erratchu, junto con Grosso y Cinalli, obtienen el derecho de participar en la final al clasificarse 1º, 2º y 3º respectivamente en el repechaje.

La final, con 12 autos en la línea de largada, era objeto de las más variadas conjeturas, ya que de ganar Edgar Pérez se consagraba campeón de la categoría aunque restara correrse una competencia más para la finalización del campeonato.

Pérez, seguido por Salerno y Pando, toma la punta y empieza a alejarse rumbo a un campeonato que vuelta a vuelta empieza a tomar forma para el sancayetanense. Pando, en

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

### IGNISCOPIO TELME

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

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

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



Modelo T1500



Solicite informes a  
INDUSTRIAS

# TELME

Calidad por conocida,  
indiscutida

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



Simpatizantes e "hinchas" de Edgar Pérez celebrando en Efraín Cafetería.

lucha por el segundo puesto con Salerno, logró superarlo en la quinta vuelta, pero las desventuras no habrían de abandonarlo a este último ya que en la penúltima vuelta se le rompió el acelerador y terminó 6º. Mientras tanto Pérez ganaba la competencia y se consagraba campeón 1973 de Turismo Mar y Sierras.

La recepción en su pueblo fue triunfal, lo hicieron subir

al camión de los Bomberos Voluntarios de San Cayetano junto con sus dos acompañantes mientras la policía controlaba durante todo el recorrido hasta Efraín Cafetería (un boliche de San Cayetano donde se reúne la gente tuerca de la localidad después de cada carrera) donde cada uno con un vidrio en la mano brindó por el campeón y sus colaboradores.

## CLUB ATLETICO INDEPENDIENTE DE LOBERIA Turismo Mar y Sierras y Cafeteras. Circuito de 1.350 mts. de extensión — 4-11-73

### TURISMO MAR Y SIERRAS

Pos. Nº	Piloto	Marca	Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	6 Edgar Pérez ...	Ford	San Cayetano	10m34s	15
2º	11 Horacio Pando	Tornado	Lobería	10m39s	15
3º	33 Nicolás Brogno	Tornado	Ayacucho	10m47s	15
4º	14 Santos Bozzone	Dodge	Mar del Plata	10m48s	15
5º	9 "Bunny" .....	Tornado	Tandil	10m54s	15
6º	19 Raúl Salerno .	Chevrolet	San Cayetano	11m01s	15
7º	106 Rubén Grosso	Chevrolet	Balcarce	11m04s	15
8º	122 Germán Khun .	Tornado	Necochea	11m09s	15
9º	77 B. Cinalli ....	Ford	San Cayetano	11m16s	15

Promedio del ganador: 114,984 km/h.

Ganadores de series: Pérez, Occhionero y Raúl Salerno.

Ganadores del repechaje: Lagarde.

Record de vuelta: Edgar Pérez en la séptima vuelta, a 118,536 km/hora de promedio.

### CAFETERAS

Pos. Nº	Piloto	Marca	Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	2 Sebastián Eder	Tornado	Lobería	10m25s	15
2º	3 "El Gaucho" ..	Internat.	Necochea	10m35s	15
3º	5 Mingo Solís ..	Dodge	Mar de Plata	10m43s	15
4º	19 Luis Finocchio	Dodge	General Pirán	10m59s	15
5º	42 N. Reazuelo ..	Tornado	Bahía Blanca	11m01s	15
6º	25 Julio Quintana	Chevrolet	Rauch	10m48s	14
7º	121 C. Bianchini .	Dodge	Balcarce	10m54s	14
8º	10 Juan Landa ..	Dodge	Mar del Plata	10m55s	14
9º	26 E. Finocchio ..	Dodge	General Pirán	10m56s	14

Promedio del ganador: 116,640 km/h.

Ganadores de las series: Eder, Castellano y Reymonte.

Repechaje: Reazuelo.

Record de vuelta: Sebastián Eder y "El Gaucho", a 119,117 km/h.

## BURZACO

### GANADORES: NICOTERA Y LAZARO

La Peña Almirante Brown organizó, el viernes 16, en el Burzaco Race Park competencias reservadas a Fiat 600 Semipreparados y Buggies Libre. Los inscriptos, que si bien fueron pocos, bastaron para dar, por lo menos en Buggies, un espectáculo realmente extraordinario en una de las más disputadas carreras de la categoría en lo que va del año. En cambio las seis de Fiat Semi fueron sumamente aburridas y sólo repuntó cuando Zonelli, Maceiras y Blanch empezaron a darse "como en la guerra" en la final.

La primera serie de Buggies tuvo un duelo excepcional por el primer puesto: Jorge Lázaro, José Chiarini, Carlos Viglione y Horacio Filipini, pasándose constantemente hasta que Viglione y Filipini se retrasaron por válvulas y falla de motor. La serie fue ganada por Lázaro seguido por Chiarini.

La segunda serie tuvo también un planteo interesante aunque la punta estuvo peleada solamente por Lázaro y Chiarini, punteando este último durante la mitad de la carrera hasta que aquél pudo pasarlo y adjudicarse la 2ª serie por 7 segundos, diferencia que no le alcanzaría para ganar la clasificación final por suma de



Nicotera, ganador en Burzaco, tomándose el buque de sus seguidores en la final.

tiempos, ganada por Lázaro por más de nueve segundos sobre Chiarini.

Las dos series de Fiat semi, fueron bastante monótonas. En la primera ganó cómodo por 5 segundos de ventaja Nicotera. La segunda serie fue para Miguel Zonelli que libró una ardua lucha con Maceiras.

Nicotera en la final fue el líder indiscutido desde la largada, combatiendo por el segundo puesto Zonelli, Maceiras y Blanch en un duelo sin tregua que duró hasta que Zannelli y Blanch se retrasaron en las últimas vueltas, ganando Nicotera por 5 segundos a Maceiras.

### CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS — BUGGIES LIBRE

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	43 Jorge Lázaro .....	24m39s2	30
2º	80 José Chiarini .....	24m49s7	30
3º	48 Horacio Filipini .....	25m25s8	30
4º	8 Carlos Viglione .....	25m54s7	30
5º	47 Miguel Stero .....	25m46s5	28

Promedio del ganador: 82,525 km/h.

### FINAL DE FIAT SEMIPREPARADOS

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	2 Carlos Nicotera .....	12m10s5	15
2º	5 Osvaldo Maceiras .....	12m15s5	15
3º	7 Miguel Zonelli .....	12m21s7	15
4º	8 Alberto Alvarez .....	12m34s9	15
5º	58 Carlos Sandrini .....	12m39s	15

Promedio del ganador: 81,650 km/h.

Record de vuelta: Carlos Nicotera en la 5ª vuelta, a un promedio de 83,368 km/h.

**VALMYR S.A.**

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 EL JUEGO \$49,50

• MAS POTENCIA Adquiéralos en:

AV. DEL TRABAJO 4873 - ALBERTI 1117  
CENTENERA 3223 - AV. LA PLATA 1914



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

**sugerencias**

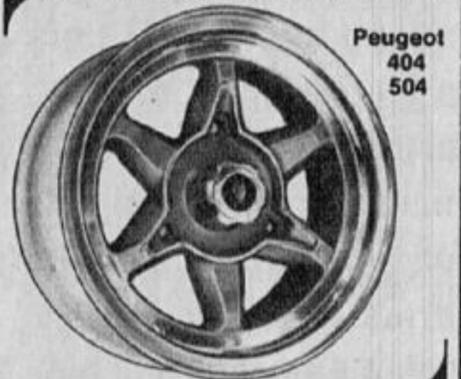
Realización EDDIE Publ. Tel. 32-1424/7989

**EXPO RUEDA**

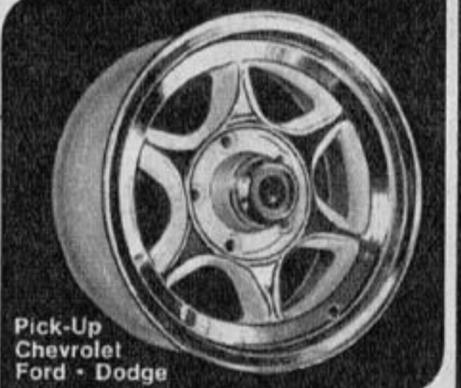
La boutique de la Rueda  
Presenta la Línea:

**AVION RUEDAS**

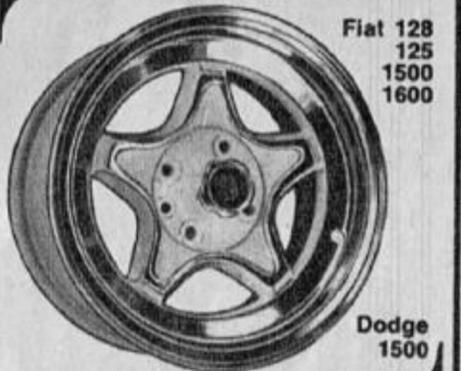
Calidad y seguridad  
Av. Juan B. Justo 4086  
Capital - Tel. 58-9675  
Warnes 1603 - Capital  
Tel. 55-1770  
ENVIOS AL INTERIOR



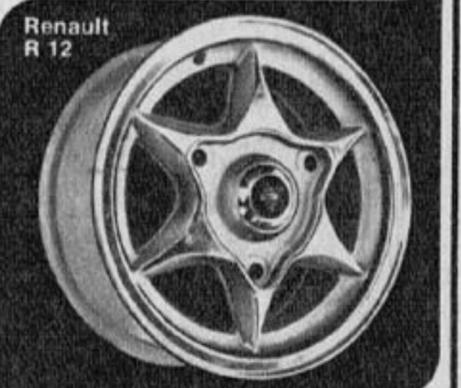
Peugeot  
404  
504



Pick-Up  
Chevrolet  
Ford - Dodge



Fiat 128  
125  
1500  
1600



Renault  
R 12



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

**PALANCA al PISO**



UNICA...!

PARA TODO TIPO  
DE AUTOMOTOR

CASA  
VICENTE TIRABASSO

Juan B. Justo 2980/82  
Tel. 54-1708 - Capital



Rechace  
imitaciones  
Envíos al  
Interior

**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



**Auto  
Elex**

**LLEVESE SU  
ACCESORIO  
COLOCADO**

Unica casa de colocación en WARNES

Venta de **STEREOS • RADIOS • MAGAZINES • CASSETTES**

WARNES 852, esq. BELAUSTEGUI - CAPITAL

**REPUESTOS**

RECTIFICACION  
DE MOTORES  
RECAMBIO DE  
CIGUEÑALES



GRACIELA  
GW-INSTITEC

**CASA AMBROSINO**

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ  
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

**RESORTES  
DE SUSPENSION**

UNICOS CON GARANTIA ESCRITA

LINEA GENERAL

ESPECIALIDAD EN COMPETICION

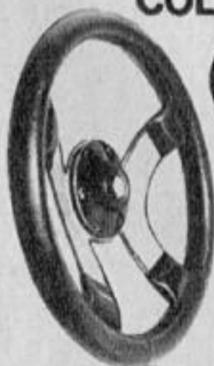
ANICETO GOMEZ Y CIA. S.C.A.

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



**VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS**

COLOCACION EN EL ACTO



**Ematra**

DISTRIBUIDOR

DE PALANCAS AL PISO

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



**LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.**

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



**CENTRO  
AUTOMOVILISTICO S. A.**

Servicio aprobado

**IKA RENAULT**

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

Entrega las reparaciones  
"EN HORAS"  
y con garantía escrita

Londoncard • Citicard • Diners Club  
Credibono • Universal y Master Club

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

**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

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

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

**SILENCIADORES  
Y CAÑOS DE  
ESCAPE**



**OSVALDO  
ESCAP**

De OSVALDO LITVAK

ex socio de ESCAPES MARLIT

EQUIPOS DEPORTIVOS

PEUGEOT 504 - RENAULT 12 - FIAT 125

COLOCACION EN EL ACTO

Precios sin competencia

**CERVIÑO 3776**

casi esq. Malabia - 71-5598

HERRERA 582

Tel. 21-4075 - Bs. Aires

TN EN RIO TURBIO

Texto y fotos:  
ARMANDO J. RIVAS

# BASTAN

**Una carrera que puede ser de importancia para la zona austral del país y que se vio desvirtuada en parte por la falta de fiscalización oficial y la consecuente "piedra libre" en varios aspectos reglamentarios. Carlos Lafuente con una berlina 125 y Oscar Lebrand con un Renault fueron los ganadores en cada una de las categorías**

¡Qué lástima! Todo el éxito de la carrera anterior hacía imaginar que la del domingo pasado iba a reeditar para el público, muy numeroso por cierto, el mismo espectáculo que tuvo el 11 de febrero. Pero no fue así; los tropiezos comenzaron cuando CADAD comunicó a las autoridades del Tiro Federal de Río Turbio que no concurriría a los efectos de fiscalizar la prueba, debido a que necesitaba toda su gente en el autódromo de Buenos Aires "17 de Octubre". Infructuosos resultaron los llamados telefónicos por parte de la gente organizadora a Buenos Aires para conseguir —aunque más no fuera— un veedor de la entidad máxima del automovilismo para que verificara el día lunes los coches que quedarían en parque cerrado para tal fin luego de la carrera.

La noticia corrió como reguero de pólvora y comenzó el gran jubileo. Hubo parque cerrado que no fue tal (por la noche del sábado fueron vistos autos por

las calles y en la madrugada del domingo gente trabajando en las máquinas que se encontraban en el recinto que debía ser infranqueable); a todo esto se sumó la poca cantidad de inscriptos en ambas categorías, consecuencia de la proximidad (tan sólo siete días) de las Seis Horas del Puerto de Santa Cruz. Debido a ello y casi sobre la marcha, se decidió que en lugar de dos series y final se corrieran tres series a veinticinco vueltas cada una para la clase "A" y tres a treinta para la "C" determinando al ganador por suma de tiempos. Disputada la carrera, la categoría menor se constituyó en un monólogo a cargo de Oscar Lebrand durante las tres series, y la segunda y tercera posición calcadas por Ricardo López —segundo en las series y en la suma de tiempos— y Esteban Rossi, que fue tercero (el mismo ganador de la edición anterior y una notable diferencia mecánica con respecto al resto).



Carlitos Lafuente, con la berlina 125 que lo llevara al triunfo en la segunda edición del Gran Premio del Carbón.

# TE TURBIO...

En la categoría mayor se largó la primera serie con la gran expectativa del público que tenía ante sí al crédito local —José Pirillo— en primera línea, junto al Peugeot de Teddy Riestra, que logró el mejor tiempo en clasifica el día sábado. Desde el vamos tomó la punta Pirillo con Riestra pisándole los talones, y empujando desde atrás Moreno Preto, que largó en última fila y se colocó tercero en la segunda vuelta. Así se mantuvieron las posiciones hasta la 13ª vuelta, en que Pirillo, por problemas de recalentamiento, ingresó a boxes. Casi al mismo tiempo Moreno Preto tuvo problemas con los limpiaparabrisas y la llovizna y la tierra hicieron que se retrasara por falta de visibilidad. Terminada la primera serie, hubo catorce segundos de ventaja a favor de Riestra sobre Preto. Y aquí comienzan los problemas más graves. Pirillo y Preto solicitan autorización para reparar y poder así ser de la partida en la segunda batería. Llevaron sus autos a un taller del centro mientras simultáneamente se generó una reacción negativa entre los demás pilotos ante la actitud de los dos mencionados. Inmediatamente el director de la prueba hizo comunicar por radio que los autos que no estuvieran en parque cerrado serían descalificados.

Al informarse Pirillo y Preto de tal decisión regresaron a dicho recinto. Una vez llegados al lugar no se les permitió el acceso y fueron descalificados. Los sancionados reclamaron, y ante el reclamo se convocó a una reunión de pilotos de la que saldría una respuesta (por sí o por no) en cuanto a la inclusión de ambos participantes. Los concurrentes del auto ganador de la primera serie, disconformes con la decisión de la reunión de pilotos que autorizaba a correr a Moreno Preto, se retiraron de la carrera.

Todo esto hizo que el programa se retrasara considerablemente y el público pagara las consecuencias del plantón de casi una hora sin saber qué pasaba. Finalmente se largó la segunda serie y tras pelear por la punta Preto, Lafuente y Martínez, el primero rompió embrague y se adjudicó la serie Carlitos Lafuente. La tercera serie fue tal vez la más emocionante. Ante un trompo de Lafuente en la segunda vuelta, Luis Martínez tomó la punta y amenazó peligrosamente a Lafuente en la suma de tiempos. Finalmente Martínez ganó la serie sin poder descontar lo suficiente como para que Lafuente no se adjudicara la competencia. En esta categoría también se repite el ganador del Gran Premio del Carbón disputado en febrero: Carlitos Lafuente, que se llevó alrededor de un palo y medio en premios.

La carrera, indudablemente, no fue un dechado de organización. Ni el club pudo cumplir con el compromiso contraído ni el público presenció el espectáculo que merecía. La ausencia de CADAD agravó el

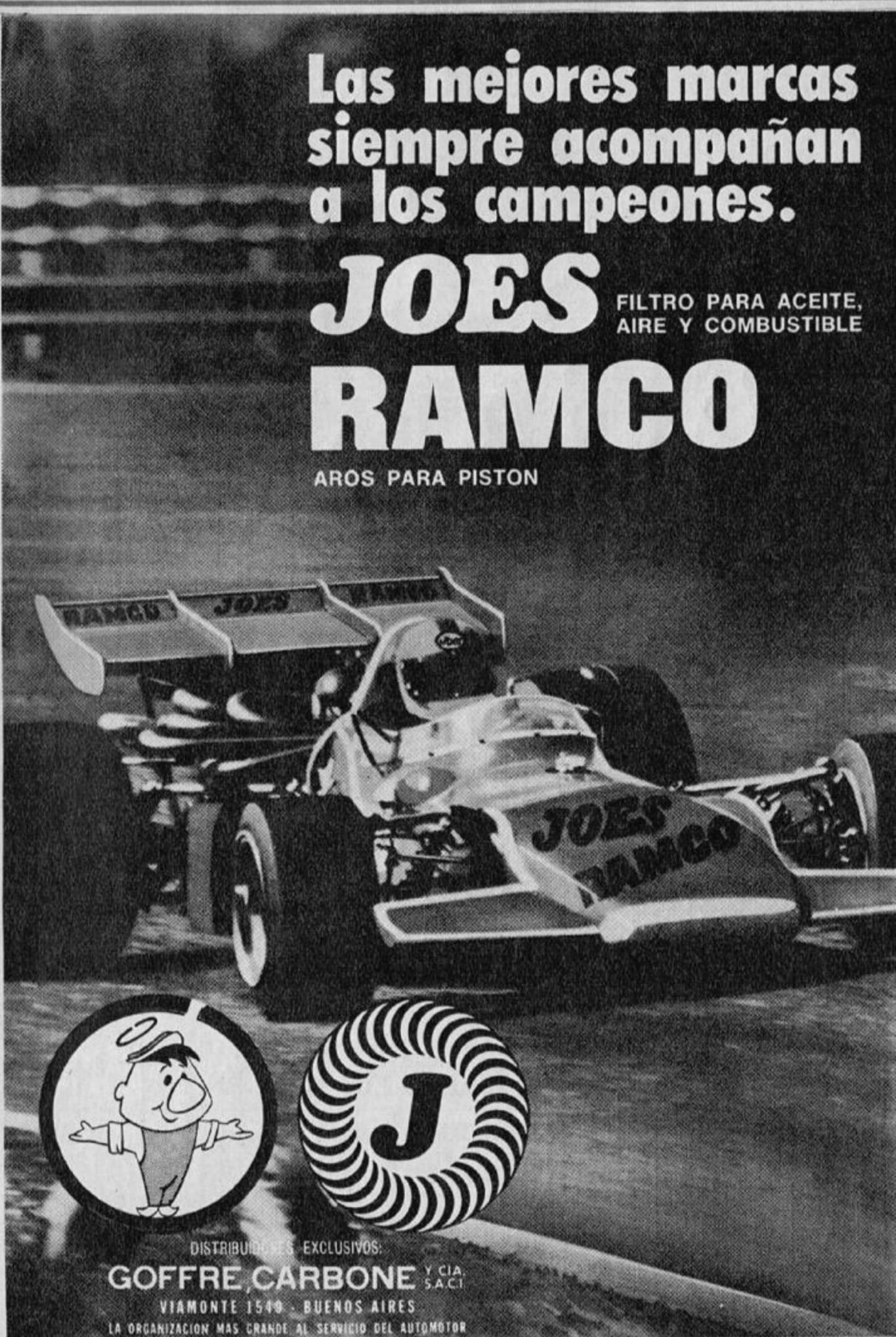
panorama y más teniendo en cuenta que muchos de los pilotos participantes parecen necesitar de un control estricto para no "perrear" los autos. Con tal panorama resulta un tanto ilógico pretender que pilotos de figuración nacional se anoten en

carreras de este tipo donde las garantías no sobran, precisamente... Lástima por el indiscutible esfuerzo del club que merecía otro premio... Pero, a no desalentar. Basta con que la próxima carrera sea igual a aquella primera. 

Las mejores marcas  
siempre acompañan  
a los campeones.

**JOES** FILTRO PARA ACEITE,  
AIRE Y COMBUSTIBLE  
**RAMCO**

AROS PARA PISTON



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:  
**GOFFRE CARBONE** Y CIA S.A.C.I.  
VIA MONTE 1549 - BUENOS AIRES  
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

# TOQUECITOS DE BOCINA

## MARIO GERETTO, DESCALIFICADO

El ganador de la primera serie de las Cien Millas de MCA, **Mario Geretto**, fue descalificado tras la revisión técnica realizada por la Comisión de CADAD. El tren delantero de su berlina 125 presentaba una comba negativa del orden de los 3º y esa cifra

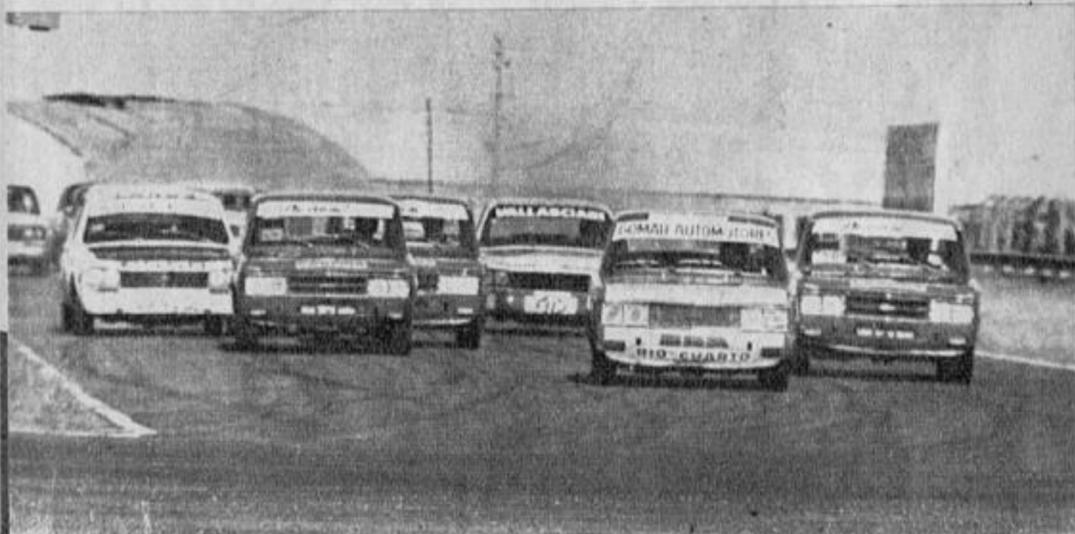
Según trascendió, para las 20 Horas del VLAC, la Comisión Técnica revisará al detalle a los autos que clasifiquen y en el momento que consideren necesario. Cabe destacar que el domingo pasado, los autos que quedaron en parque cerrado fueron pesa-

oportunidad. El cambio de piloto se efectuará obligatoriamente en el puesto de abastecimiento, previa comunicación al control del mismo."

"Sólo en casos especiales y por excepción fundada, en causa debidamente justificada a juicio del Comisario Deportivo, éste podrá autorizar el cambio de conductor, una vez efectuado el cierre de inscripciones. Queda perfectamente aclarado, que el uso de esta atribución del Comisario

Deportivo, deberá hacerse efectiva antes de la iniciación de la prueba de clasificación."

Con este cambio de reglamento indirectamente se ha buscado que no se produzcan casos similares al ocurrido en las 12 Horas de APAT donde Pascualini fue integrado a la pareja Zunino-Fernandino para que sumara puntos en el Campeonato. De esta forma la Comisión Fiat no podrá especular con esa posibilidad.



Mario Geretto punteando con la berlina en la primera serie de las 100 Millas del domingo pasado. Luego fue descalificado por tener 3º de comba en la suspensión. ¡Con razón doblaba tanto!

está fuera de la tolerancia reglamentaria.

Esa es la razón por la que la berlina del riocuartense mostraba una tenuta netamente superior al resto de los biálberos, incluyendo los de la Comisión de Concesionarios Fiat.

dos —cosa que hacía mucho no se llevaba a cabo— y controlados al máximo. Una medida que debe seguir en pie. De esa forma se evitará que la categoría —el TN— vuelva a lo que fue no hace mucho.

## LICENCIAS PARA TC: CARLOMAGNO

### ENTRE ELLOS

CADAD otorgó licencias para la categoría Turismo de Carretera, a los corredores José "Cheché"

Carlomagno, Pedro E. Magrassi y Oscar Dini.

## LOS CAMBIOS PARA LAS 20 HORAS:

### SOLO DOS PILOTOS POR AUTO QUE NO

### PODRAN SER CAMBIADOS BAJO

### NINGUN CONCEPTO

Fue modificado el Art. 15 del reglamento particular de la prueba, el mismo quedó fijado de la siguiente forma: "Para cada automóvil participante el concu-

rrente deberá inscribir dos pilotos, los cuales no podrán conducir más de 4 horas continuadas con una tolerancia de 15 minutos y no menos de 1 hora en cada

## LOS BIALBEROS EN TC PARA EL '74

A partir del 1º de enero de 1974 podrán correr en Turismo Carretera los Fiat 125 berlina y Cupé Sport. Alfredo Rusconi fue

el que formuló la consulta y CADAD informó y resolvió lo antedicho.

## CADAD: NO AL CIRCUITO DE LA CUMBRE

### CORSA: QUEREMOS SABER POR QUE...

En la reunión del 23 de noviembre, el Comité Ejecutivo de CADAD dio entrada a una Recomendación de la Comisión Asesora de Seguridad relacionada con la inspección que realizó el 19 del mismo mes al circuito denominado "Alturas de Punilla", en La Cumbre (Córdoba), propuesto para la competencia del día 3 de febrero de 1974, en cumplimiento de las disposiciones oportunamente fijadas por el ente rector y que establecen que con 90 días de antelación a las competencias programadas, se proceda a la revisión de los escenarios propuestos y que a su vez, las instituciones adjudicatarias de fechas, deberán cumplir con un plazo de 60 días, anteriores a la fecha, todos los recaudos exigidos, caso contrario, automáticamente el otorgamiento de la fecha quedará cancelado.

Del informe elevado a consideración, surgió la inadecuación del escenario propuesto, por lo que

se dispuso informar que el mismo no es apto para la competencia programada para el 3 de febrero de 1974, categoría Turismo Nacional, según lo establece el calendario deportivo. En consecuencia la institución adjudicataria de la fecha deberá proponer a la brevedad un nuevo escenario.

Hasta aquí el texto del informe de CADAD.

Nosotros preguntamos por qué no ha sido habilitado. Algo que el comunicado no indica y que sin duda es lo más importante del tema. En ese circuito se llegó a correr TC —categoría más veloz y peligrosa que el TN— hace un par de años atrás, de lo que se deduce que hace dos años no era peligroso y hoy sí. Quisiéramos conocer oficialmente las razones de la no habilitación de un circuito de trazado excepcional que quizá —por razones extradeportivas— no puede ser utilizado.

Queremos saber.

## EQUIPO RAIES Y LAS PAREJAS DE

### LAS 20 HORAS

Carlomagno, Rizzuto y Cano tendrán tres nuevos copilotos para las próximas 20 Horas. Entre los nombres que se han puesto en el tapete los que más

han sonado son los de Larroca, Gammerman y Raúl Busto quienes compartirán los tres IAVA colorados con los pilotos oficiales del Team Jockey-Raies.

## Sr. AUTOMOVILISTA

¡No se comprima!



¡Viaje cómodo!



Hacemos en el día RECLINABLES sus butacas o asiento enterizo

BUTACAS Y TAPIZADOS  
RECLINABLES Y GIRATORIAS  
ESTRUCTURAS METALICAS  
PARA TAPICEROS

**Lintap**  
MR

RIGLOS 253/55  
T. E. 99-5933

## 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**

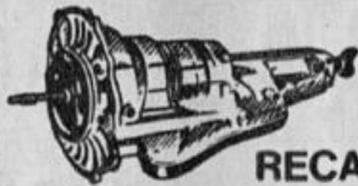
AMORTIGUADORES **FRIC ROT Gabriel**

VENTA Y COLOCACION

RINCON 1349/57 • T.E. 23-8613 • CAPITAL

• ATENDIDO POR SUS DUEÑOS

## CAJAS AUTOMATICAS



REPARACIONES Y SERVICE  
VENTA DE REPUESTOS  
DIRECCIONES HIDRAULICAS  
RECAMBIO DE CAJAS EN EL DIA

COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION  
HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE  
DODGE - CHEVY - Etc.

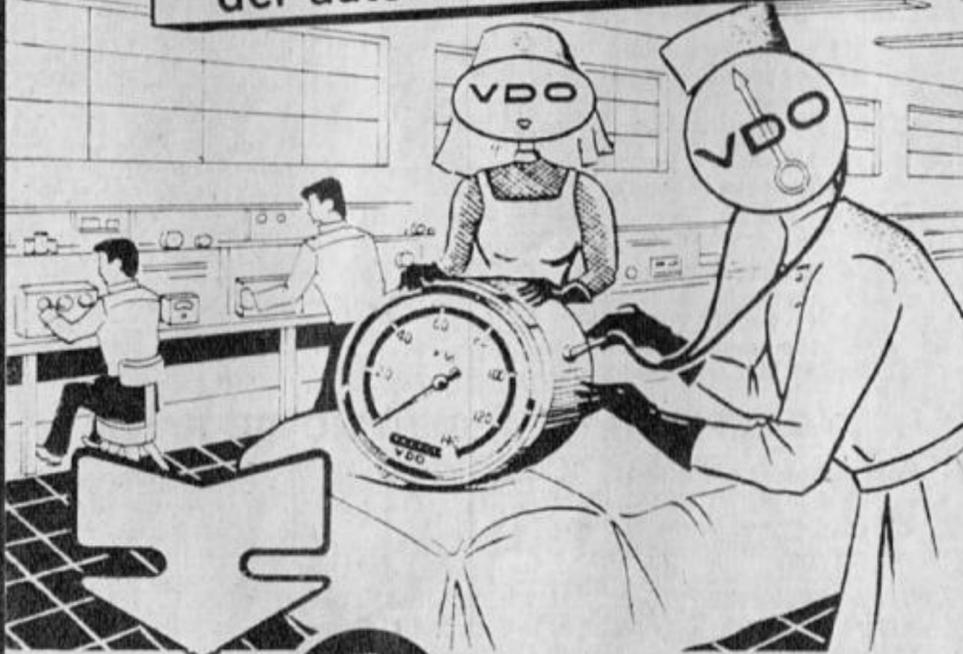
ENVIOS AL INTERIOR

**DE MARCO Hnos. S. R. L.**

24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

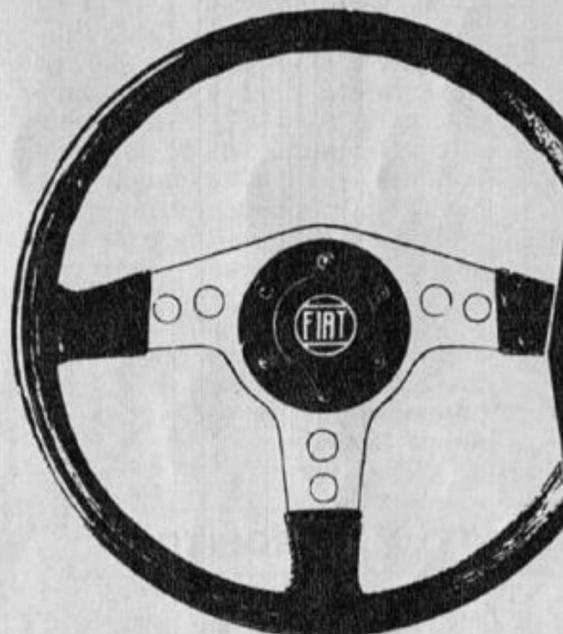
en pocas horas

nuestro servicio **VDO** repara  
toda clase de instrumentos  
de TABLERO  
del automotor y náutica



**KILOMETRO**

QUITO 4018 • QUINTINO BOCAYUVA 392  
TELEFONO 811-3488 - BUENOS AIRES



COLOCACION  
EN EL ACTO

**Sandrini**

VOLANTES  
DEPORTIVOS

40 modelos en cuero y madera

Fabrica:

**BORSAN S.C.A.**

LADINES 3808 CAPITAL  
T. E. 50-7572-53-3157

Alt. Av. San Martin 7100  
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

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

## MAXIMA SEGURIDAD NOCTURNA...!



FARO DE IODO **DAVID**<sup>®</sup>

POTENCIA EXTRAORDINARIA  
1.000 Metros de alcance

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S.A.**

WARNES 777 • CAP. • T. E. 54-2671/55-1965

Distribuidores: FIAT ALESA - Montevideo 630 - Capital  
REP. Y ACC. MORENO - Av. Mitre 1013 - Moreno  
ACC. TRILLINI - Av. Prov. Unidas 4234 - San Justo  
ACC. PLATENSE - Diagonal 77 N° 691 - La Plata

AMPLIO STOCK EN:

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA COMPLETA DE  
REPUESTOS PEUGEOT 202  
Casa adherida a Crédito CITICARD  
LONDONCARD y DINERS CLUB

PICHINCHA 1657 • T. E. 941-2327 • CAPITAL  
ENVIOS AL INTERIOR



**FIREF**



EN REPUESTOS Y  
ACCESORIOS PARA SU

**FIAT**

RECUERDE... COMO SIEMPRE  
LA LINEA MAS COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

**S.A.C.I.yF.**

PARA SU MEJOR ATENCION UNICAMENTE EN:

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

# TOQUECITOS DE BOCINA

## F-2 Y LA BRIDA: CONTINUA LA POLEMICA

La gran mayoría de los pilotos de F-2 continúan mostrándose reacios a la aplicación de la brida en sus motores durante las competencias del año 1974. Aseguran que con ella se limita el desarrollo técnico y se aumentan considerablemente los costos. Según Carlos Lazzatti (Presidente de F-2 Asociados) "lo ideal es llegar por lo menos a 160 HP para que el salto hacia un F-1 no sea tan grande como ahora. Pero con brida, los F-2 en circuitos relativamente lentos no van a andar mucho más rápido que un F-4 y por lo tanto sería un escalón innecesario

para la mayoría de los pilotos con aspiraciones de seguir subiendo."

"Por el momento nada está muy definido y el panorama no se presenta muy claro. Lástima, porque para 1974 F-2 está preparando un parque de lo más importante y promete mucho de bueno. El problema está en la brida y lo peor del caso es que ambas partes parecen tener razón... Si la brida equipara, bienvenida sea pero por otro lado ¿qué razón hay para que los autos anden más despacio?... Esperemos que no sea cosa de nunca acabar.

## HOMENAJE A MALNATTI Y GOROSITO



En San Miguel: homenaje al recordado Buchón Malnatti.

La Municipalidad de General Sarmiento nos adjuntó una copia del Decreto que crea la Comisión de homenaje a César Horacio Malnatti y Miguel Angel Gorosito. Dicha Comisión erigirá un monumento recordatorio en la ciudad de San Miguel el que será costado por medio de una

contribución voluntaria de entidades y habitantes del partido de General Sarmiento. También se ha dispuesto la realización de un homenaje llamado Espectacular 74, el que se llevará a cabo el día 19 de enero a las 21.15 horas, en las instalaciones del Club Atlético San Miguel.

## ALBERTO GOMEZ CON FIAT

Alberto Gómez recibió por parte de la Comisión de Concesionarios Fiat un motor Fiat 125 Standard para que lo desarrolle para Fórmula Dos. En estos días estuvo dando los últimos

toques al motor para probarlo en el banco de pruebas y ya **Cocho López** se ofreció para probarlo, cosa que El Mago de Ugar-teche aceptó encantadísimo.

## SE DISPUTO EL RALLY "LAGOS DEL SUR"

A través de un recorrido de 1.290 kms. por caminos mixtos de la provincia de Buenos Aires, se disputó el XIIº Rally "Lagos del Sur", sexta prueba con puntos para el Campeonato Argentino de Rally.

Treinta y dos binomios iniciaron la prueba el sábado 24, a las 19 horas en el autódromo de Las Flores, donde previamente se había desarrollado una prueba especial de velocidad.

La hoja de ruta señalaba a los

participantes los distintos tipos de marcha hasta la ciudad de Bahía Blanca, desde donde se emprendía el regreso a Las Flores.

Desde Bahía, el regreso se produjo por Tandil y Rauch, finalizando el rally en Las Flores con otra prueba especial.

Realizados los cómputos oficiales fueron ganadores en sus respectivas clases, los siguientes binomios:

CLASE	Binomio	Puntos
CLASE "A" — Hasta 850 cc.	1º Dusserre - Gómez	126
	2º Zanatta - Bualo	129
	3º Bacci - Frechero	212
	4º Vilas - Tiebout	328
	5º Bayona - Magli	849
CLASE "B" — Hasta 1.300 cc.	1º Arano - Giachetti	22
	2º Algañaras - Lartigue	208
CLASE "C" — Hasta 2.000 cc.	1º Miganne - Sánchez	407
	2º Atkinson - Mazzo	745
CLASE "D" — Mas de 2.00 cc.	1º Elicabe - Rouvellat	134
	2º Hardoy - Fackeldey	219
	3º F. Orquin - Carelli	353
	4º Iburguren - Mauri	639
	5º Saint Lary - Germain	641

## CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

Posiciones computadas 6 pruebas de la presente temporada:

### CLASE "A" — Hasta 850 cc.

PILOTO	Puntos	NAVEGANTE	Puntos
Marcelo Povarchik	18 Pts.	José Lastra	18 Pts.
Miguel Dusserre	17 "	Luis Gómez	17 "
Ruben Gruat	15 "	Daniel Obregoso	15 "

### CLASE "B" — Hasta 1.300 cc.

PILOTO	Puntos	NAVEGANTE	Puntos
José M. Arano	30 Pts.	César Giachetti	21 Pts.
Carlos Sánchez	9 "	Edgardo Sánchez	9 "
Horacio Gorrochateguy	9 "	Fernando Aliaga	9 "

### CLASE "C" — Hasta 2.000 cc.

PILOTO	Puntos	NAVEGANTE	Puntos
Carlos Miganne	28 Pts.	Raúl Campaña	21 Pts.
Diego Vassolo	15 "	Edgardo Sánchez	18 "
Abel Uriarte	9 "	Martín Llano	9 "

### CLASE "D" — Más de 2.000 cc.

PILOTO	Puntos	NAVEGANTE	Puntos
Miguel A. Hardoy	21 Pts.	Ricardo Fackeldey	21 Pts.
Raúl Saint Lary	15 "	Luis Etchegaray	13 "
José M. Elicabe	12 "	Abel Lloret	3 "



# “El coche del año” (¡qué injusticia!)

¿Acaso nos referimos a que los periodistas especializados (APICA) nos desarmaron el FIAT 125?

¿Acaso fué por curiosidad y diversión?

Por supuesto que no.

Hicieron un espléndido trabajo.

Porque para premiar a un automóvil como “El Coche del Año” tienen que estudiarlo, desmenuzarlo pieza por pieza y valorar detalle por detalle. Y así hicieron.

Analizaron su motor de doble árbol de levas a la cabeza. Su perfecto aprovechamiento de combustible.

El pique. La reprise. Su línea.

Las normas de seguridad.

Su comodidad interior y suspensión.

Nunca un coche hizo tantos méritos para merecer este premio.

Arrasó con las carreras.

Presentó innovaciones mecánicas que sólo

coches de competición o modelos tan lujosos como el Jaguar, el Aston Martin o algunos Mercedes Benz tenían como exclusividad.

Y las puso al alcance de muchos.

(Si hay algo que por naturaleza no es exclusivista, es el sentido común).

La nueva mecánica del 125 no es una sofisticación para exquisitos. Los argentinos tienen derecho a manejar coches inteligentes, auténticamente nuevos.

“La Máquina”, para el automovilista, va a ser el coche del año por unos cuantos años.

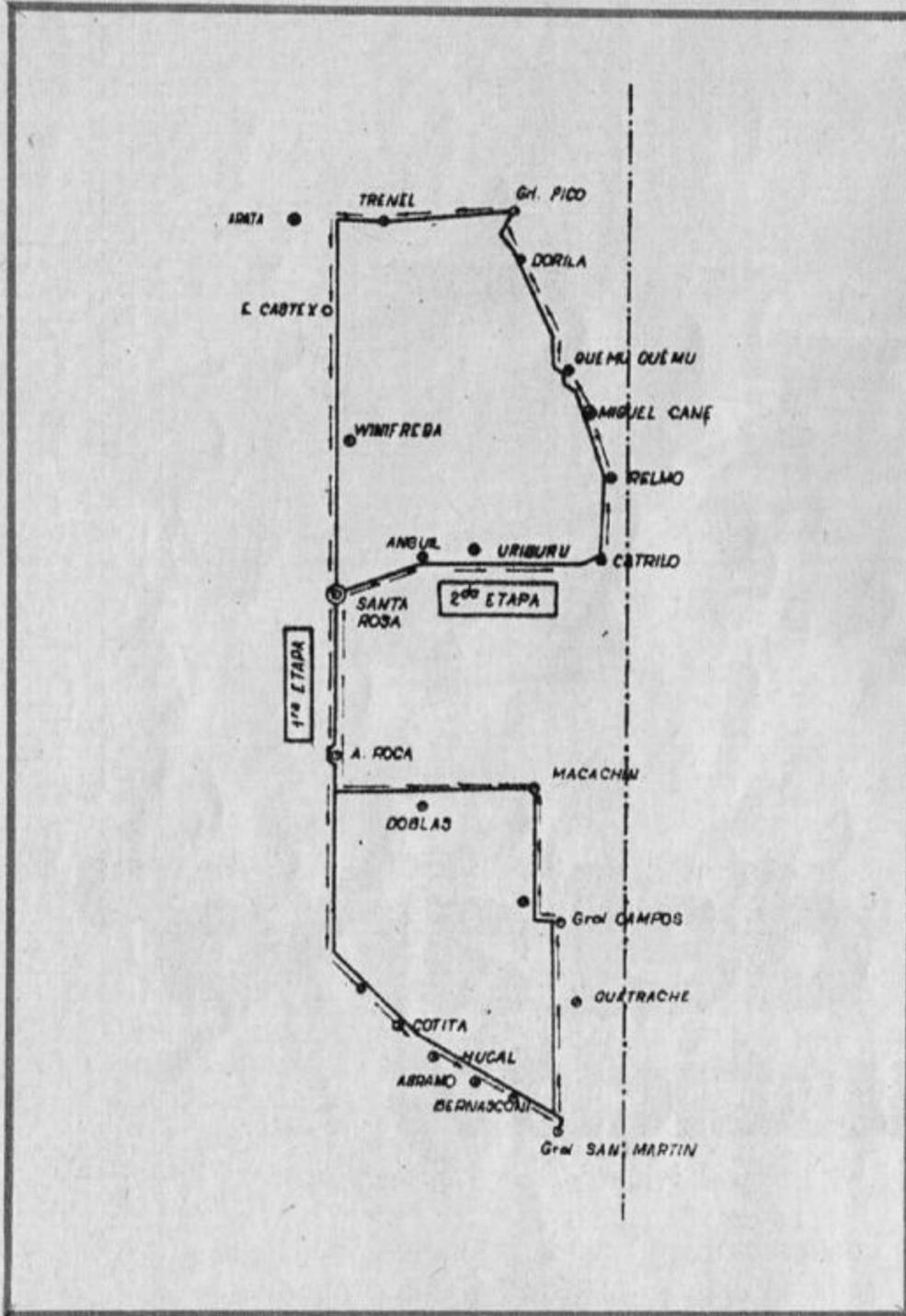
Pero los premios son así. Por un año, nada más.

¡Es la injusticia más agradable que le hicieron a “La Máquina”!  
Gracias.

**FIAT**  
**CONCÓRD**

# TOQUECITOS DE BOCINA

## CUARTA VUELTA MOTOCICLISTICA DE LA PAMPA



Con la organización del Club General Belgrano de la ciudad de Santa Rosa, provincia de La Pampa, se llevará a cabo la "Cuarta Vuelta Motociclistica de La Pampa" reservada para máquinas de hasta 105 cm.3 libre preparación.

La prueba constará de dos etapas de 383,5 Kms. la primera y 336 la segunda, siendo el lugar de partida de ambas la ciudad capital de la provincia, Santa Rosa. El recorrido total entre

ambas etapas será de 719,5 kms. y la carrera tocará varias ciudades de la provincia tales como Roca, General San Martín, Catriel, Gral. Pico, Quemú Quemú, Eduardo Castex y Macachín entre otras.

Los organizadores de la prueba calculan tener en la línea de partida para el día 8 de diciembre, alrededor de cien máquinas que sin duda asegurarán el espectáculo.

### MBS: APOYO AL DEPORTE EN GENERAL

En una reunión celebrada en el Ministerio de Bienestar Social el pasado viernes 23 de noviembre, el Secretario de Deportes y Turismo, Dr. Vázquez entregó casi mil millones de pesos viejos para subsidiar a diversas entidades deportivas de todo el país.

Entre ellas, se vio favorecida APAT (Asociación Pilotos de Automóviles de Turismo) que recibió tres millones de nacionales antiguos por las pasadas 24 Horas. Víctor Bonanno y la gente de APAT contentos.

# CALENDARIO ACTIVIDAD NACIONAL

## COMODORO RIVADAVIA: DEFINICION DEL CAMPEONATO DE M.A. FORMULA UNO

En el autódromo General San Martín de Comodoro Rivadavia, se definirá el domingo próximo el Campeonato 1974 de M.A. Fórmula Uno. El mismo sitúa a Di Palma y a García Veiga como los únicos aspirantes al título máximo de la categoría, tomando en cuenta la diferencia que tienen ambos en relación a los demás pilotos en cuanto a puntaje se refiere. La carrera constará de dos series de 20 vueltas cada una al circuito de 3.764 mts. de longitud, siendo los horarios correspondientes a las mismas los que siguen: 1ª serie: 15.30 horas; 2ª serie: 17.45 horas.

### "LOS CAMPEONES EN EL ZONDA"

Esta carrera, que ya adelantamos en el número pasado, se correrá el próximo domingo en el autódromo "El Zonda" de San Juan, contando con la participación exclusiva de pilotos Fiat quienes tratarán de llevar a destino sendos Fiat IAVA 1300 cedidos para tal fin por la firma constructora de los mismos. De esta manera están en la lista de invitados: Ricardo Zunino, Angel Di Nezio, José Cano, Carlos "Cascote" Juárez, Miguel Lascurain, Juan Carlos Rizzuto, Danilo Mora, Alberto Gammernann, Héctor Gradassi, Cacho Fangio, José Carlomagno, Cocho López y Eduardo Márquez. Los pilotos extranjeros invitados son Rafael Ortega (Ecuador), Santiago Bengolea (Chile), Raúl Van Humbeo (Paraguay), Remy Laguna (Bolivia) y Zagalo Moreno (Uruguay).

### FORMULA CUATRO EN 9 DE JULIO

El 9 de Julio Automóvil Club hará disputar la última carrera del año correspondiente a F-4. Con el campeonato ya definido y el subcampeonato también, ciertos jóvenes se sacarán chispas por el tercer puesto y el resto irá a darle con todo, ya que no hay mucho para ganar o perder. En los pronósticos: un carrerón. A no faltar, chochamus...

### BUGGIES, FIAT Y CITROEN STANDARD EN LA PLATA

En su programa de inauguración, el circuito Country Club de La Plata ofrecerá un programa reservado a buggies (cat. libre con puntaje para el campeonato Argentino) y Fiat-Citroën Standard, que tendrá lugar el día 9 de diciembre a partir de las 10 horas de la mañana.

El circuito es un trabado de 645 metros de extensión, con dos rectas cortas (alrededor de 100 mts. cada una) y perfectamente adaptable a motos y karts. Para llegar, basta con ir hasta el km. 10,800 del camino Gral. Belgrano y doblar en la calle Gral. Alvear. ¡Augurio en la inauguración, Pincharratas...!

### TURISMO CARRETERA BONAERENSE Y TN EN LINCOLN

El próximo domingo 9, el Lincoln Automoto Club de la localidad homónima hará correr competencias de Turismo Carretera Bonaerense y Turismo Nacional clase "B", esta última con puntos para el campeonato zonal respectivo.

### 07 Y BUGGIES EN BURZACO

En el circuito de Burzaco Race Park se correrá el viernes próximo por la noche carreras reservadas a máquinas de Fórmula 07 y Fiat 600 Standard Mejorado.

### TURISMO NACIONAL ZONAL EN TANDIL

El Tandil Auto Club hará correr en el circuito de La Cascada de esa ciudad competencias de Turismo Nacional Clases "A", "B" y "C" con puntaje para los campeonatos zonales respectivos.

### FINAL DE MIDGET EN AUTOPARQUE

En el circuito de Ezeiza se llevará a cabo la prueba final del Campeonato Argentino de Midget. La misma está organizada por el Buenos Aires Midget Club y será fiscalizada por CADAD. Se disputará en horas de la tarde del domingo 9.

### MOTOCICLISMO EN EL AUTODROMO

La última reunión puntuable por el Campeonato Argentino de Motociclismo de todas las categorías se realizará en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires y estará organizado por el Club Motociclista Porteño con el auspicio de la Asociación de Corredores. El espectáculo dará comienzo a las 13 horas.

### MOTOCROSS EN BARILOCHE

El "Gran Premio Nello Garagnani" de Motocross se llevará a cabo tomando como escenario el Cerro Otto de la ciudad de San Carlos de Bariloche y la organización corre por cuenta de la Unión Motocross Bariloche. La categoría Seniors disputará las dos carreras del 8 y 9 de Diciembre.

### IV VUELTA MOTOCICLISTICA DE LA PAMPA

Como todos los años, el Club General Belgrano de la provincia de La Pampa, disputará su "Cuarta Vuelta", reservada para máquinas de hasta 105 cm3 con libre preparación. A esta altura del partido casi cien máquinas serán de la partida en esta tradicional competencia.



**“El coche del año”**

**...y se hizo justicia.**

No es fácil hacerle justicia de inmediato a los modelos que lanza FIAT.

Nosotros tenemos bastante experiencia en eso. Hay que saborearlos.

Son sobrios. Porque la verdadera belleza de un coche consiste en la sencillez.

Sólo lo que es discreto es elegante.

Lo que siempre termina por ser espectacular es la performance.

Por eso, cuanto más pasa el tiempo más se imponen. Como los buenos vinos.

Esto es lo que sucedió con La Máquina.

La Máquina es un coche nuevo, fundamentalmente, por donde tiene que ser nuevo un coche: en el motor.

Es lógico entonces, que a mucha gente que no es experta en mecánica le cueste entender, al principio, el dichoso asunto del doble árbol de levas a la cabeza, por ejemplo, o lo

de la correa de transmisión de plástico dentada, los porqués y las ventajas del perfecto aprovechamiento del combustible, etc.

Esa gente espera los resultados.

Y los resultados llegan.

En las carreras o en la calle.

El premio del periodismo especializado proclamando al FIAT 125 el Coche del Año, no es sólo un acto de justicia a La Máquina.

Es un premio al criterio con que FIAT crea y fabrica todos sus modelos.

Un premio al sentido común.

**Los concesionarios  
de FIAT.**

**“La gente macanuda.”**

**SORPRENDIMOS OTRO NUEVO MODELO**

Fotos: ANTONIO CAPRIA

# LA CUPE DODGE POLARA RT

**A pocas cuadras de la planta Chrysler en San Justo nuestra habitual cámara indiscreta sorprendió una vez más las evoluciones de un modelo pronto a ganar la calle. No se trata en este caso de una novedad absoluta pero sí de una cupé Dodge rediseñada que presenta detalles de interés**

Sobre un modelo ya afianzado en la línea de producción de Chrysler Argentina —la cupé Polara— se presentará en breve esta versión potenciada y “deportivizada”. Bajo la denominación “Polara RT”, ofrecerá el mismo motor de seis cilindros, aunque con un carburador doble boca, múltiple de escape doble y múltiple de admisión diferente.

Se estima que en base a los

174 HP que entregará el motor con tales modificaciones, la velocidad final estará en el rango de los 178/180 km./h., performance interesante para un motor de seis cilindros.

Complementando tales mejoras, el auto incorporará frenos delanteros a disco y se distinguirá entre las demás cupés en virtud de las franjas longitudinales en los flancos.

Por su parte esta cupé, co-

mo los demás modelos de la línea Chrysler tamaño grande, incorpora el sistema de encendido electrónico aún raro en coches de producción normal y que elimina los platinos y condensador asegurando voltaje más intenso y uniforme con todas las ventajas eléctricas que significa.

Algunas otras “macanitas” de estilo... y he ahí a la nueva cupé Polara RT.

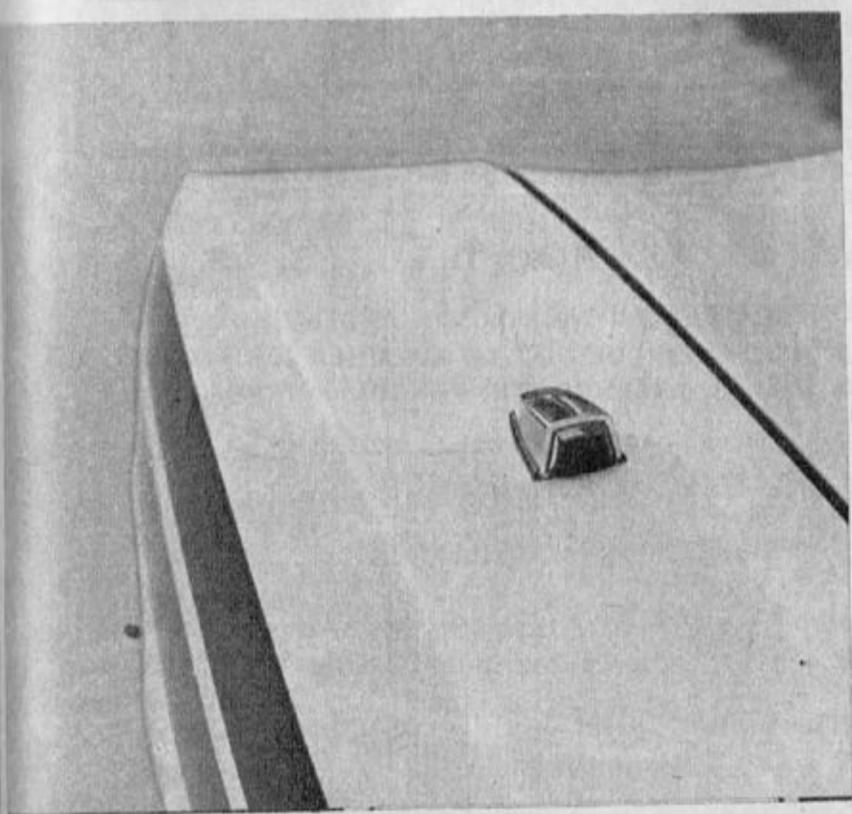


En una arbolada calle de San Justo cercana a la planta Chrysler ubicamos esta cupé Dodge que en pocos días saldrá a la venta. Una pintura exterior diferente la distingue de los modelos anteriores.

El detalle de las dos rayas longitudinales y el nombre de la nueva versión: RT. Además gomas radiales que saldrían como equipo de fábrica.

Como una interesante novedad vemos en la parte superior del guardabarros la luz testigo del indicador de viraje que en vez de estar en el tablero se encuentra en cada uno de los guardabarros y al aire libre nomás.

Esto pasa por dejar la puerta sin llave... Fotografiamos el interior y observamos butacas individuales y caja de cuatro con palanca al piso.



# VIENTO EN POPA

## MOTOVELERO PARA VIAJAR POR EL MUNDO

El técnico naval Sr. Roberto Rovere, por pedido del conocido deportista Roberto Mieres, diseñó un motovelero que responde a una serie de características debidamente estudiadas, para satisfacer las necesidades de largas navegaciones y estadías en puertos extranjeros.

La idea de su propietario, Sr. Roberto Mieres, de dar la vuelta al mundo en un viaje de placer, obligaba a prestar esmerada atención tanto a las comodidades del barco en sí como a sus condiciones de navegabilidad.

Aun cuando el proyecto inicial contemplaba la construcción en chapa de acero naval, a sugerencia del diseñador fue cambiado por aluminio, dado que en nuestro país se dispone de excelentes materiales, así como de mano de obra para la realización del barco.

Trabajando en base a estos conceptos, se consiguió disponer sobre un casco de más de 18 metros de eslora comodidades para más de 10 personas, divididos en tres camarotes o salas completamente independientes entre sí, si así se desea, y un pequeño taller y lavadero junto a la sala de máquinas. Ya dijimos que el material usado en el casco es aluminio naval, que en este caso ha sido provisto por Kaiser Aluminio, mientras que la mano de obra es realización de Demayo Lonardi S. A., empresa altamente capacitada en soldaduras de aluminio.

El forro exterior del casco oscila entre 6 y 8 mm y tanto la cubierta como los mamparos estructurales han sido realizados en la misma chapa.

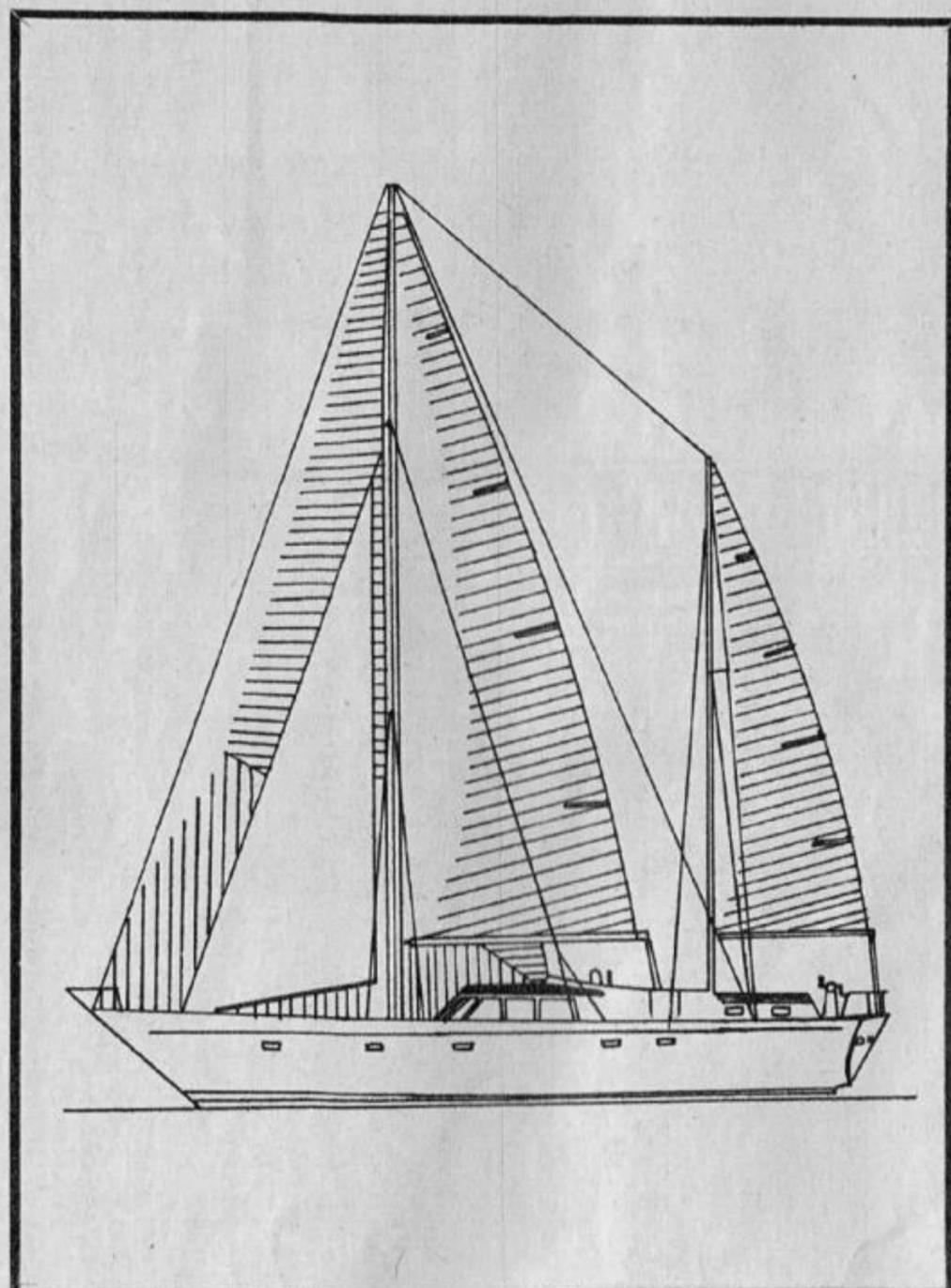
El resto de los interiores, así como la mayoría de los muebles, fueron construidos en terciado para uso náutico. Todos los interiores han sido hechos tratando de lograr una ambientación moderna y funcional, para lo que se ha recurrido al empleo de revestimientos y terminaciones variadas como alfombras, telas vinílicas, plásticos, fórmicas, etc. La propulsión mecánica consiste en un motor nacional marca Perkins modelo 6-354 de 133 HP que le proporciona una velocidad crucero de 8 nudos con una autonomía de 1.500 millas.

En lo referente al aparejo (por fin algo de velas en este aparato), digamos que es sencillo y complementado por potentes molinetes para hacer factible un trabajo standard de navegación.

## MOTOVELERO EN ALUMINIO DE R. ROVERE

### CARACTERISTICAS

ESLORA TOTAL .....	18,60 m
Eslora en flotación .....	14,70 "
Manga .....	5,30 "
Calado .....	2,25 "
Desplazamiento .....	31 ton.
Superficie vélica .....	124 m <sup>2</sup>



Perfil del motovelero diseñado por Roberto Rovere, especialmente ideado para navegaciones de largo aliento.

## REGATA BS. AS. - RIACHUELO - BS. AS.

ORGANIZADA POR EL YACHT CLUB ARGENTINO  
PARA LOS BARCOS MEDIDOS POR LA FORMULA IOR MK III  
DISTANCIA, 64 MILLAS, PASANDO POR PONTON INTERSECCION

### CLASIFICACION GENERAL

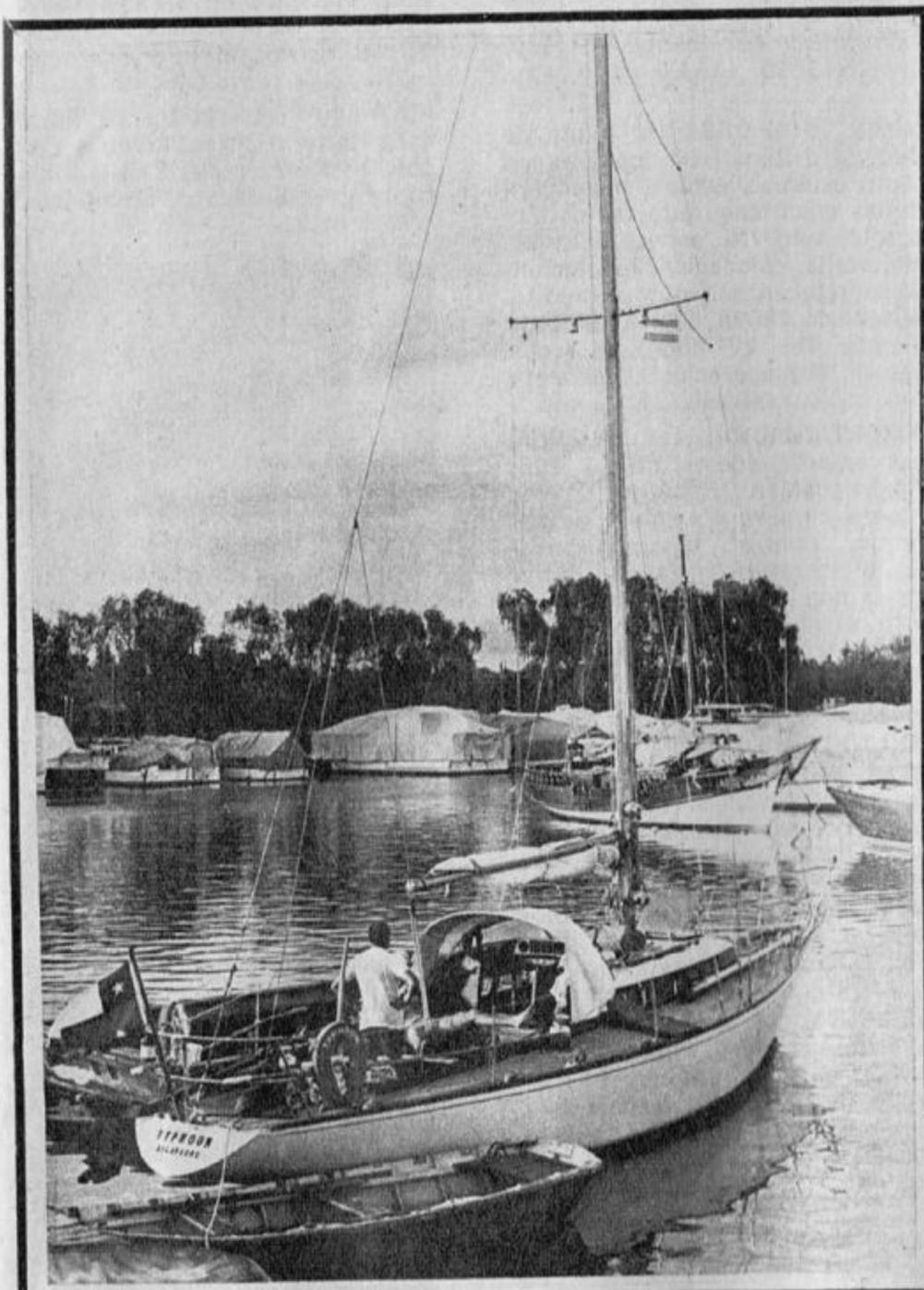
#### PREMIO "PUNTA ARTILLEROS"

#### SERIE A

Pos.	Barco	Timonel
1º	"Reblede" .....	Alberto Rodríguez Etcheto

#### PREMIO "BANCO DE LOS PESCADORES"

1º	"Fortuna" .....	Hugo Adamoli	12h46m43s
----	-----------------	--------------	-----------



El "Typhoon" de Luis Rouselot Bordeau que representará a Chile en la próxima regata Buenos Aires - Río. Este barco fue el ganador de la Serie C en la regata del año '71.

#### PREMIO "PUNTA SANTA RITA"

##### SERIE B

1º "Reblede" .....	Alberto Rodríguez Etcheto	11h03m23s
2º "Sancir" .....	Enrique Sieburguer	11h04m23s
3º "Moonlight" .....	José María Pultera	11h22m37s

#### PREMIO "PUNTA SAN PEDRO"

##### SERIE C

1º "Rumor" .....	Jorge Brauer	11h19m14s
2º "Mlura" .....	Juan Carlos Céspedes	11h19m48s
3º "Kakú" .....	Lucas Sonnino	11h26m30s

#### PREMIO "ROCA BARRILES"

##### SERIE D

1º "Relente" .....	Jorge Jáuregul (h.)	12h22m08s
2º "Middy" .....	Luis Martínez	12h49m04s
3º "Formentor" ...	Adolfo Schwarzberg	12h52m36s

## FEBRERO 1974:

### Buenos Aires - Río de Janeiro

Dos semanas atrás comentamos que el panorama que se presenta para la Décima edición de la Regata Buenos Aires-Río de Janeiro, a largarse el próximo 3 de febrero, era bastante incierto. Cada vez a menos tiempo del cierre de la inscripción, la situación poco ha cambiado y sólo cinco barcos se han agregado a los cuatro que indicáramos como inscripto en aquella oportunidad. Son éstos: el "Katy II" de Pedro Z. Finara, y el "Circe" de Ricardo Hahn, representando a nuestro país.

Por parte de Brasil, el "Orión III", de Werner Barth, y el "Plancton", de Geraldo Tollens Link. La novedad más importante, sin embargo, la constituye la inscripción del "Typhoon", timoneado por su propietario, Sr. Luis Rouselot Bordeu, y que representa al Club Náutico Oceánico de Chile. Decimos que es importante ya que es necesario recordar que el "Typhoon" fue el ganador de la Serie C, en la edición anterior de la regata a Río corrida en el año 1971.

### PORTSMOUTH - CIUDAD DEL CABO:

#### 7.000 MILLAS DE REGATA

Sí. Aunque parezca mentira, hay gente que se anima a correr regatas en las que una sola de las etapas es de 7.000 millas marinas. Se trata de la regata alrededor del mundo, cuya primera etapa entre Portsmouth (Inglaterra) y Ciudad del Cabo (Sudáfrica) se está terminando de correr en estos días. Pese a no tener aún los resultados de esta etapa, proporcionaremos la lista de los inscriptos entre los que se encuentran calificados timoneles de siete países, a los que se podrán agregar más participantes a lo largo de las otras tres etapas, con las que se recorrerán más de 50.000 kms., en aproximadamente 8 meses. La lista de los inscriptos es la siguiente: "Tauranga" (Italia), de Erik Pascoli, "Pen Duick VI" (Francia), de Eric Tabarly, "Nai Ut" (Alemania), de Herbert Lupke, "Second Life" (Gran Bretaña), de Rod Ainslie, "Keewaydin" (Suecia), de David Sundbaum, "Otago" (Polonia), de Zdzislaw Pienkawa, "33 Export" (Francia), de J. P. Millet, "Copernicus" (Polonia), de Zygfryd Perlicki, "Peter Von Danzig" (Alemania), de Acimh Meyer, "Windward Spirit" (Gran Bretaña), de L. Williams, "Adventure" (Gran Bretaña) de la Marina Inglesa, Moshka (Francia) de Georges Faux, "Great Britain II" (Gran Bretaña) de Chay Blyth, "British Soldier" (Gran Bretaña), del Ejército Inglés, "Sayula II" (Méjico), de Ramón Carlin, "Guia" (Italia), de Gioglio Falck, "Grand Louis" (Francia), de André Viant, "GS y RB" (Italia), de Dionigi Malingri y "Kriter" (Francia), de Jack Grout. Veremos cuántos de estos llegan al final.

# AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, 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 sacare-



mos 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 garantizados.

¿QUIERE SABER REALMENTE el estado general de su PEUGEOT? Venga a vernos. Control totalmente GRATUITO, sin compromiso de reparación. Tenga plena confian-

za. Taller **PROVENCE: AREVALO** Nº 1539, Capital Federal.

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

**TALLER SOBRRUEDAS** 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 SOBRRUEDAS** 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.

**MULTIPLE DE ESCAPE** para Chevrolet. Aumente la potencia real de su Chevrolet en 11 HP SAE, colocando el múltiple de escape de nuestro diseño y construcción (aprobado en su aplicación por la Comisión de Concesionarios General Motors). Precio accesible. Para ampliar datos dirigirse a: **ANRI S.R.L.** Avenida América Nº 2648 (fte. a Av. Gral. Paz) en S. Peña. Tel. 757-2179 y 4204. Como siempre continuamos reparando tapas de motor de aluminio, blocks, cigüeñales en nuestras modernas instalaciones. Maquinaria de soldadura en frío.

**CENTRAL CAR** Competición. Afinación de motores. Mecánica general Fiat y Peugeot. Diez años de experiencia en preparación de **Anexo J, G-2 y TN.** Ultimos autos preparados: cupé Fiat 125 de Pirincho Parra, ganadora este año de 6 carreras; 125 de Carlos Acotto y el IAVA de Italo Maressio. Asesoramiento técnico y deportivo a cargo de **Pedro Bollorino y Guillermo Muller.** **GUATEMALA Nº 5850**, Capital. Tel.: 771-3786.

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

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

**CASCO EL ZONDA:** Color azul, nuevo, con barbijo, visera A.G.V. (italiana) y dos visores uno transparente y otro ahumado. Un ver-

dadero regalo: \$ 500 de los nuevos a construir. Tratar a los Teléfs. 32-1105 o 32-6010/29, de 12 a 19 horas, preguntar por Pérez Balbi.

**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.

**FIAT 600 - 65 1000 cm.3** Standard Carter 7 litros. Freno a discos, techo corredizo, jaula, instrumental. Butacas. Alfombrado.



Cinturones. Lianta magnesio, cubiertas caballino. (No es de carrera, pero desarrolla 160 kms.) ¡Qué Bola No! Av. Mitre 1702, Florida.

**SALIERON LAS TAPAS** especiales para Fiat 600 y Ford F-100. También continuamos metiendo mano dentro de su Chevy para obtener mayor performance. **Penín** sigue teniendo la papa. **SOLER Nº 5617.** Tel. 771-8253.

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

**CARBURADORES WEBER** Horizontales 40-40; 35-35; 45-45; Weber verticales 40-40 múltiples. Especiales. **Horacio L. Maffia.** Competición. **Alsina 2585.**

**EQUIPOS ESPECIALES PARA FIAT 600, 128 Y 1500, 1600.** Poleas, múltiples, árboles de levas. Venta y Colocación. Volteo. 66 mm., 68 mm., 74 mm., Pistones diámetro 65 mm. para Fiat 850 o 1000. Bobinas de encendido competición. Cajas, Preparación y armado de motores de carrera. **Alsina 2585**, Bs. Aires. **Horacio L. Maffia.**

**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 bugs **CAVARO-BRINCO** mediante

192 chequeos de todas las partes de los **BRINCO** que fabrica **CAVARO**. El control de **OEDIEL** asegura la eficiencia del mejor buggy argentino. Consúltenos. **CAVARO DA MAS Y MEJOR**.

**BUGGYS!!** El próximo Domingo 9 de diciembre se inaugura un nuevo circuito para la categoría en el **COUNTRY CLUB DE ESTUDIANTES DE LA PLATA**. Los interesados en participar en la competencia inaugural dirigirse personalmente a Hipólito Yrigoyen 1107, Burzaco, donde se brindará todo asesoramiento.

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

**PEUGEOT 404, 1850 cc. (67).** Como 0 Km. gomas, pintura, etc., preparación Maratea, especial, equipado, (repuestos). Contado \$ 30.000. (Ley). Acoyte 72, capital. Tel.: 90-1276.

**LLANTAS RUESCH DE ALEACION** Para FIAT 128, 125, 1600. Vendo 4, impecables, en pesos 520 con bulones y cromados. Sr. Uriburu. Tel. 31-7047. 10 a 20 horas.

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

**FORMULA 4 TULIA 8.** Totalmente en cuotas. Ex Ríos, motor Antelo, caja Meriggi, listo para largar. Salta 830. Tel. 204-8105.

**VOLKSWAGEN 58 UNICO.** Llantas magnesio, gomas nuevas, volante cuero. Motor, pintura 0 KM. Para exquisitos. Darregueira 2244, P.B. "5".

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

**ARBOLES DE LEVAS,** standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías. **TORI-**



**NOS 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 **SERVICIO:** ALBERTO CRESPO Competición. Acassuso 1393. Olivos (altura Av. Maipú 3200). Teléfono 795-9864. (Solicite catálogos).

**BUGGY-SPORT:** Ofrece toda la línea de Buggies argentinos: "PUELICHE", "BURRO", "BUGET-

**TA", "CAVARO", "TROTTER'S", "POTRO", "BUGGY Z", "BRAMA",** y el nuevo "TAITA". Kits y unidades armadas en nuestros talleres, 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.



**ABOGADA PERMUTA BUGGY** Cavaró Brinco Cordini 4 velocidades (para entendidos), por Fiat 800 (68-69) que esté en muy buen estado. Tel.: 642-0727.

**BURRO-BUGGY.** Dé un salto a la vida con el sueño posible. Kits 10 días de entrega, 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. Teléfono 641-6073.

**YA SE VIENE EL VERANO.** Por solamente \$ 195 afinación completa, revisar frenos, embrague, dirección, suspensión y electricidad. **SERVICENTER.** Salguero N° 1476. Tel. 80-2422.

**BUGGYS PARA ARMAR,** como si fuese una mecana. San Pedrito N° 127. Particular. Tel. 611-5306.

**UNICA OPORTUNIDAD.** Vendo directamente o permuto "ANDINO G.T." modelo 1972, con 500 km en adelante o bien por automóvil tipo standard. Diferencia menor o mayor a convenir. Tratar teléfono 2670. **NUEVE DE JULIO, BUENOS AIRES.**

**WALTER HOSTAN DA MAS MANTENIMIENTO PEUGEOT,** mecánica ligera, amortiguación Daher



Boge, Caja de Dirección completa embrague Wobron, lubricantes Castrol, garantía total. Altura Av. Garay 330, Inclán 3278, capital.

**BOLSO PARA CASCO Y EQUIPO:** con logotipo Fórmula 4, \$ 50.—. Giros Postales Anexo. J. B. Justo 4300, Capital.

**FORMULA 4.** Caja Meriggi, Tullia 8. Preparación Maratea. Belgrano 2610, Capital. Trailer y motor nuevo.

**VENDO HERRAMIENTAS** taller mecánico completo y repuestos Renault. Ver sábados después de 14 horas y Domingos todo el día. Maestra Mercedes Lascano 163, Ramos Mejía.

**VENDEMOS FORMULA DOS NUEVO** motor Peugeot. Ver Formosa N° 845. San Isidro.

**VENDO TABLA CRONOMETRO OMEGA** nueva con dos cronómetros Breitling. 120 pesos nuevos. Alsina 2174, Buenos Aires. 8.30 a 17.30 horas.

**CALCOMANIAS,** lapiceras, ceniceros de seguridad, con propaganda, fabricamos. Pida precio sin compromiso. **ARTE PRACTICO,** Guatemala 5200, Teléfono: 774-3431. **GUARDE ESTE AVISO.**

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

**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 N° 31, Buenos Aires.

**HAGASE SU LANCHAS 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 N° 1632, Buenos Aires. Tel.: 55-5409.

**"COCHO LOPEZ"** vende. Cupé Fiat 125 preparación Turismo Nacional de la CCF. Tres carreras corridas (no es mucho). To-



talmente puesta a nueva. Vendo primera oferta: \$ 65.000 de los nuevos. Tratar: Rosario 300, 3er. piso, Capital. Horario, de 9.00 a 10.00 horas.

**CASAS RODANTES "AMERICANA".** Necesita representantes y concesionarios en todo el país. Dirigirse a Industrias Potro S.R.L., Avda. H. Yrigoyen 1720, Burzaco.

**REO 1924:** Vendo chasis todo original, salvo ruedas. En marcha, con repuestos Tel. 797-6016. Avda. Hipólito Yrigoyen 1720, Burzaco.

**AVANTE - RENAULT R-12:** Rubén Alonso liquida su Avante F-2. Ideal también para Limitada. Caja Hewland, motor de 140 HP, con relaciones de caja y trailer. Una verdadera bicoca: pesos 6.500.000 de los viejos. Tratar en Tres Arroyos 3140.

**CASA RODANTE "AMERICANA".** Unica que fabrica su casa rodante para Fiat 600-Renault 6 y 12. Buggies, capacidad para 5 personas. Cocina y baño. Peso: 290 kilos. \$ 14.950, con amplia financiación. Visitar los 7 días de la semana en Industrias Potro S.R.L.,

**LIMITADA.** Todo lo necesario para armarse un chasis ganador o directamente adquirir uno hecho. Portamazas, amortiguadores, llantas, alerones símil Brabham. Un verdadero emporio para monoplasas. Eduardo Salatino S.C.A. Quintino Bocayuva 878, Capital. Teléfono 97-3882.

**BUGGIES BUGETTA** y otras marcas, las encontrará en Rosario. Juan Félix Pagolla. Urquiza 1014. T. E. 45933.

**F-4 TULIA XI/XII RENAULT.** Vende RICARDO ALMADA por dedicarse desde ahora en adelante a las cosas serias. Motor ANTELO, con todas las garantías. Listo para largar en 9 de Julio, con atención mecánica incluida. El comprador puede optar por llevarse también una amplia gama de repuestos como para afrontar toda una temporada. **EXCELENTE ESTADO** (dos carreras corridas). Preguntar por RICARDO ALMADA en el tel. 743-4063/67, de 8 a 12 y de 14 a 17 horas.

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

**VENDO** Velero Clase Delta "Fort-Defe". Dibujo Ithurbide. Velas dacron. Buen estado. Ver Marino Sendoya. Puerto de Olivos.

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.

**DODGE GT 90 RARO...**

De Borasi y Lavazen, Patagones, Prov. de Buenos Aires. Señores de Corsa:

Al leer en el N° 394 la velocidad máxima del Dodge GT 90 que ustedes testearon, veo que el promedio de dos pasadas es de 156,569 km./h. En una conversación que tuve con un inspector de Chrysler me aseguró que el auto GT 90, controlado por cronómetro, llega a los 175 km./h. ¿En qué quedamos?

R) No sabemos en qué quedaron ustedes y el inspector de Chrysler. Nosotros quedamos en que el auto nunca superó los 158 km./h., salvo un caso en que viajando hacia Tandil y aprovechando un viento de cola bastante ostensible, llegó a los 161 km./h. (por escala taquimétrica y promediando entre varios mojones que marcan los kms., o sea cada mil metros.) Hay dos posibilidades: a) que el cronómetro utilizado por el inspector sea de carrera; b) que el inspector se la cuente. Le aclaramos que mientras el auto marchaba a 158 kms./h. —el que tuvimos para test— la aguja del velocímetro se pasaba de los 180 kms./h., o sea que el error, que ustedes habrán podido constatar en el test, era en ese caso de 22 kilómetros de más.

2) Quisiéramos saber las velocidades máximas del Peugeot 1800 y de la cupé Fiat 125.

R) 162 km./h. para el Peugeot y 165 km./h. para la cupé Fiat 125.

3) Quisiéramos aclararles que en la carrera de TN. corrida en Viedma (11-11-73) en la clasificación final dada por ustedes, en la clase "B" figura en el quinto puesto Luis Fieg, cuando en realidad ese puesto lo ocupó Juan Carlos Milano, corredor de Carmen de Patagones y campeón de la regional 11 de CADAD.

R) Si usted se fijó bien, en el recuadro de esa clasificación hay una línea que dice "Clasificación extraoficial". Es posible que luego de mandada la información desde Viedma, se haya modificado la clasificación

y que oficialmente el quinto puesto lo haya ocupado definitivamente J. C. Milano.

**FITITO MILAGROSO**

De Jorge Omar Santiago, Formosa.

Estimados corsarios:

Hace rato que venía amagando con escribirle a ese folletín con pretensiones de revista especializada en automovilismo para pedirles un consejo sobre mi Fiat 600 R modelo 1972 y siempre, por H o por B, no lo hacía... pero me decidí y empiezo...

1) En la página 14 del número 395 está la clásica de los Fiat 600 Standard y figura un promedio de 120 km./h. luego de seis horas de carrera. Eso, para un coche standard es milagroso, ya que mi Fiat Standard no promedia 120 kms. durante seis horas ni en caída de precipicio a pesar de la correcta puesta a punto. En la página 20 del mismo número, en "Los Mitos..." dice: quehacer automovilístico standard por decir, supongo, de calle. En el Pequeño Larousse ilustrado (mataburros) pág. 959 figura standard y dice "de serie"; ej.: coche Standard... de donde saco la tristísima conclusión que mi fitito es un terrible batatón fuera de serie (y los de mis amigos también)... ¿O es que la mentada categoría Standard no es tan standard que digamos...? ¿Me lo pueden explicar...?

R) Evidentemente, hubo un error en la información suministrada, ya que a ojmetro resulta sospechoso admitir como válido un promedio de 120 km./h. El consenso general de esta redacción estima que el promedio debe haber estado en los 113 km./h. Déjese de conclusiones tristes y no trate de hacer la experiencia de ver qué promedio hace su auto en caída de precipicio. Para llegar a los 113 y monedas de promedio, multiplicamos la longitud del circuito (5261,85) por la cantidad de vueltas recorridas por el puntero (129) y multiplicando el resultado por 6 (o sea las seis horas de duración de la prueba) lo que da, reiteramos, 113 y monedas.

2) ¿Qué diferencia hay entre las categorías Standard, Standard Mejorado, 07, Semi-preparados y los Fiat que co-

rren en las zonales del noroeste en la clase "A"?

R) Tendríamos que transcribirle prácticamente todos los reglamentos, de manera que le sugerimos dirigirse a la Federación Regional N° 1, Autódromo Municipal, Av. Gral. Paz y Av. Roca, Buenos Aires, para que se los envíen.

3) ¿Cómo hago para sacarle a mi Fiat unos kilómetros plus sin tener que sacar muchos mangos plus?

R) Lo ideal sería encontrar algún mecánico que le haga gratis el trabajito, pero como dudamos que lo vaya a encontrar, como cosa sencilla puede modificar el árbol de levas, rebajar la tapa 1 mm. y usar junta más fina, modificar el escape transformándolo en uno de salidas individuales y hacerle una correcta puesta a punto. Esa es la receta básica para obtener unos kilómetros más sin mayor desembolso. Lógicamente, de ahí en adelante puede pasar por una sofisticada gama de posibilidades, a cual más cara.

4) ¿Se hace o no el mundial de marcas en Argentina?

R) La fecha está pedida para mediados del '74. Estamos en la convicción de que la carrera se hará.

5) Los tan mentados aditivos para nafta y aceite que se dice elevan el rendimiento unos kilómetros, ¿entran en la categoría de mitos?

R) No. No entran en tal categoría. Son efectivos en determinadas circunstancias. Claro que a un motor hecho bolsa no lo va a arreglar agregándole aditivos y más aditivos...

6) Espero que mi consulta no las conteste el cesto de papeles sino ustedes.

R) Casualmente, esta carta la contestó el cesto de papeles, que es bastante inteligente a pesar del aspecto alambroso que tiene.

7) Tenquiu.

R) De nadenquiu.

**DIRECCIONES**

De Juan J. Kowalczuk, Florida, Buenos Aires.  
Señores de Corsa:

Por la presente me dirijo a ustedes (por tercera vez, ya que anteriormente no obtuve respuesta) a efectos de que me

suministren los datos y direcciones que solicito a continuación.

R) Nos llevó tres cartas entenderle la letra, amigo Kowalczuk. Ahora que estamos más o menos compenetrados con el jeroglífico, pregunte nomás...

1) ¿Dónde debo dirigirme para obtener los datos y reglamentos de las categorías F-4, F-2, F. Entrerriana y Limitada del 27 ya que poseo un chasis adaptable a cualquiera de estas categorías y quiero saber cuál me conviene más?

R) Todos los reglamentos de las categorías nacionales se almacenan prolijamente en CADAD que ocupa el solar umbrío de la calle Medrano 162, y se vincula con el exterior por medio de la línea telefónica numerada con el 86-5572.

2) Quisiera saber las direcciones de las siguientes fábricas de autos de competición: Lotus, Tyrrell, Lola, McLaren, Brabham, Ferrari, March, Surtees, B.R.M., Matra y la de Roger Penske.

R) Aquí van: B.R.M.: Bourne, Lincs, PE10 9 LF, Inglaterra. Brabham: Jack Brabham Croup, Central Road, Worcester Park, Surrey, Inglaterra. Eagle: Old American Racers Inc., 2334 So. Broadway, Santa Ana, California 92707, USA. Lotus: Lotus Cars, Norwich, Norfolk NOR 92W, Inglaterra. Tyrrell: Tyrrell Racong Organisation Ltd., Long Reach, Ockham, Woking, Surrey, Inglaterra. Lola: Lola Cars Ltd., Glebe Road, St. Peters Hill, Huntingdon, PE18 7DS, Inglaterra. McLaren: Bruce McLaren Motor Racing Ltd., 17 David Road, Colnbrook, Bucks, Inglaterra. March: March Engineering Ltd., Murdock Road, Bicester, Oxon, Inglaterra. Ferrari: Ferrari S.E.F.A.C., Viale Trento Trieste 31, 41100 Módena, Italia. Surtees: Team Surtees Ltd., Station Road, Edenbridge, Kent, Inglaterra. Matra: Matra Simca, Boite Postale N° 1,78 Vélizy - Villacoublay, Francia. Penske: Roger Penske Enterprises, 3628 Windling Way, Newton Square, Pennsylvania 19073, USA.

3) Felices Fiestas!!!

R) Le cabe el mérito, goma Kowalczuk, de ser el primero que nos desea Felices Fiestas. Esta redacción, emocionada, armará el arbolito que será bautizado con el nombre "retoño de Kowalczuk". Que lo pase bien.

Correo Argentino Central B  
TARIFA REDUCIDA  
Concesión N° 7970

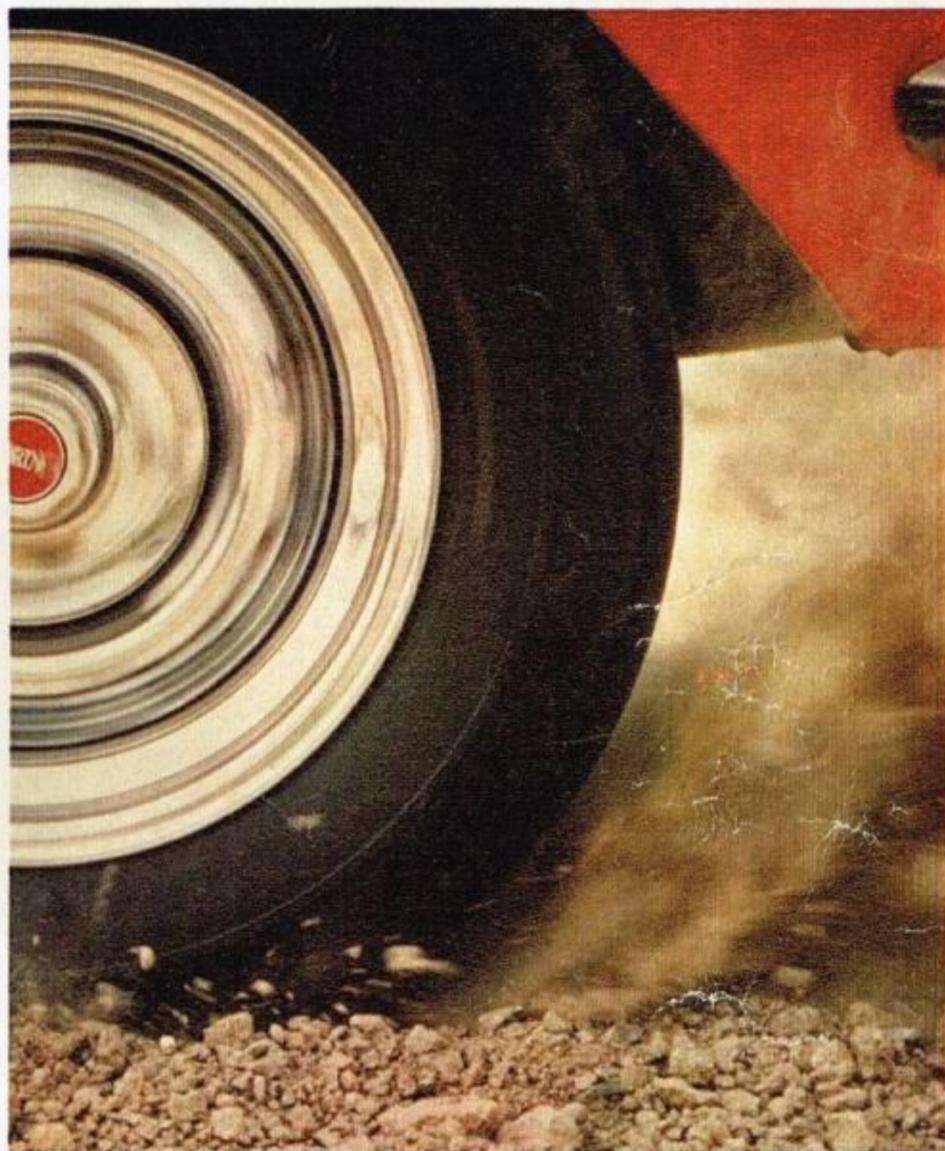
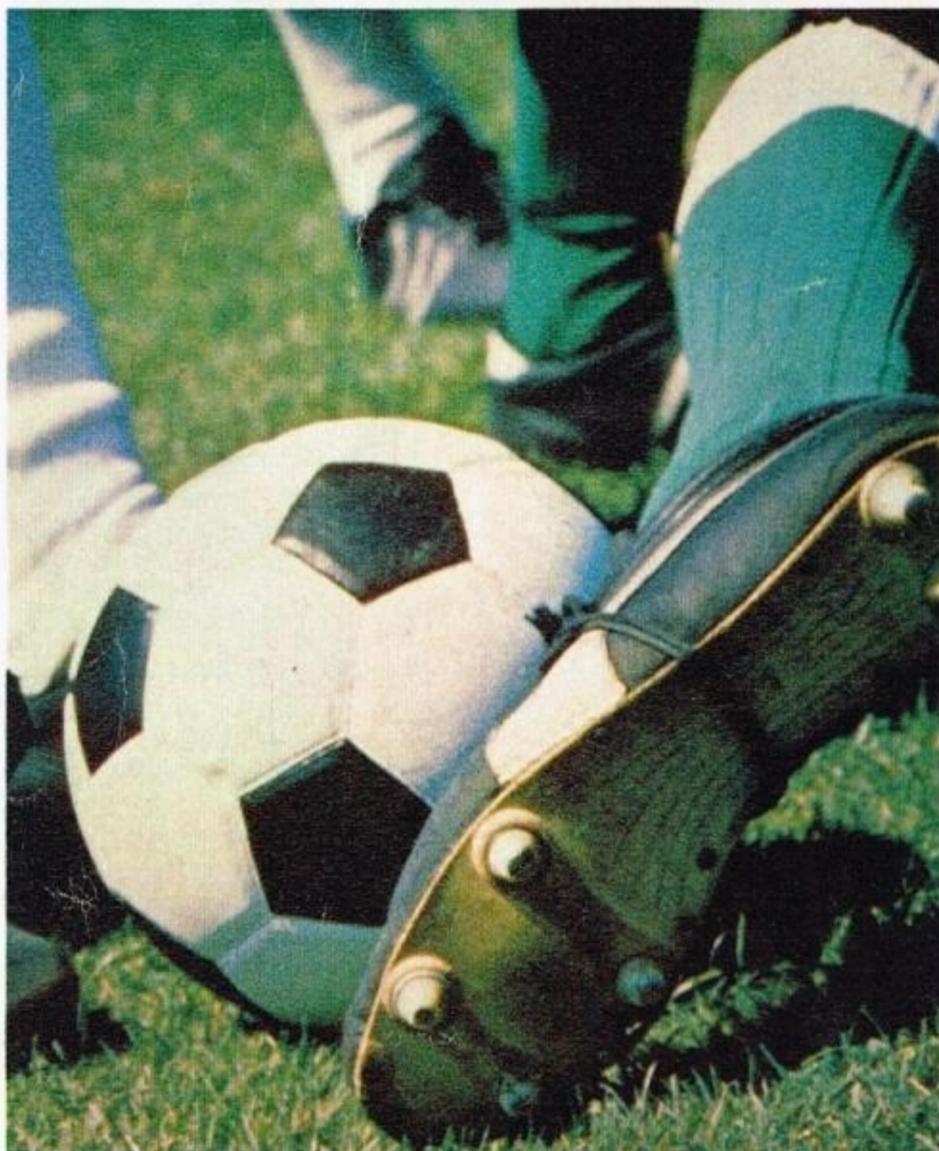
Registro de la Propiedad Intelectual N° 965.704  
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



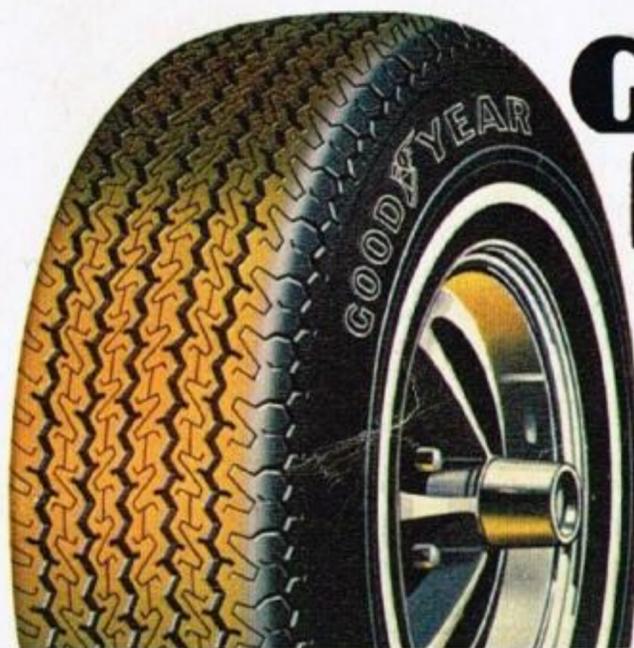
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



# Seguridad en acción...



**es arranque más rápido.**



## **G800 RADIAL**

Para salir con fuerza y ganar en el pique. Cubierta G800, la Radial de Goodyear.

Es arranque más rápido y seguro. Es Seguridad en Acción.

**GOODYEAR**

# únicos



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

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

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

**SAN JUAN:**  
Luis Vallejos  
Mendoza y Libertador

**MENDOZA:**  
Samuel Vallejos  
Necochea 53