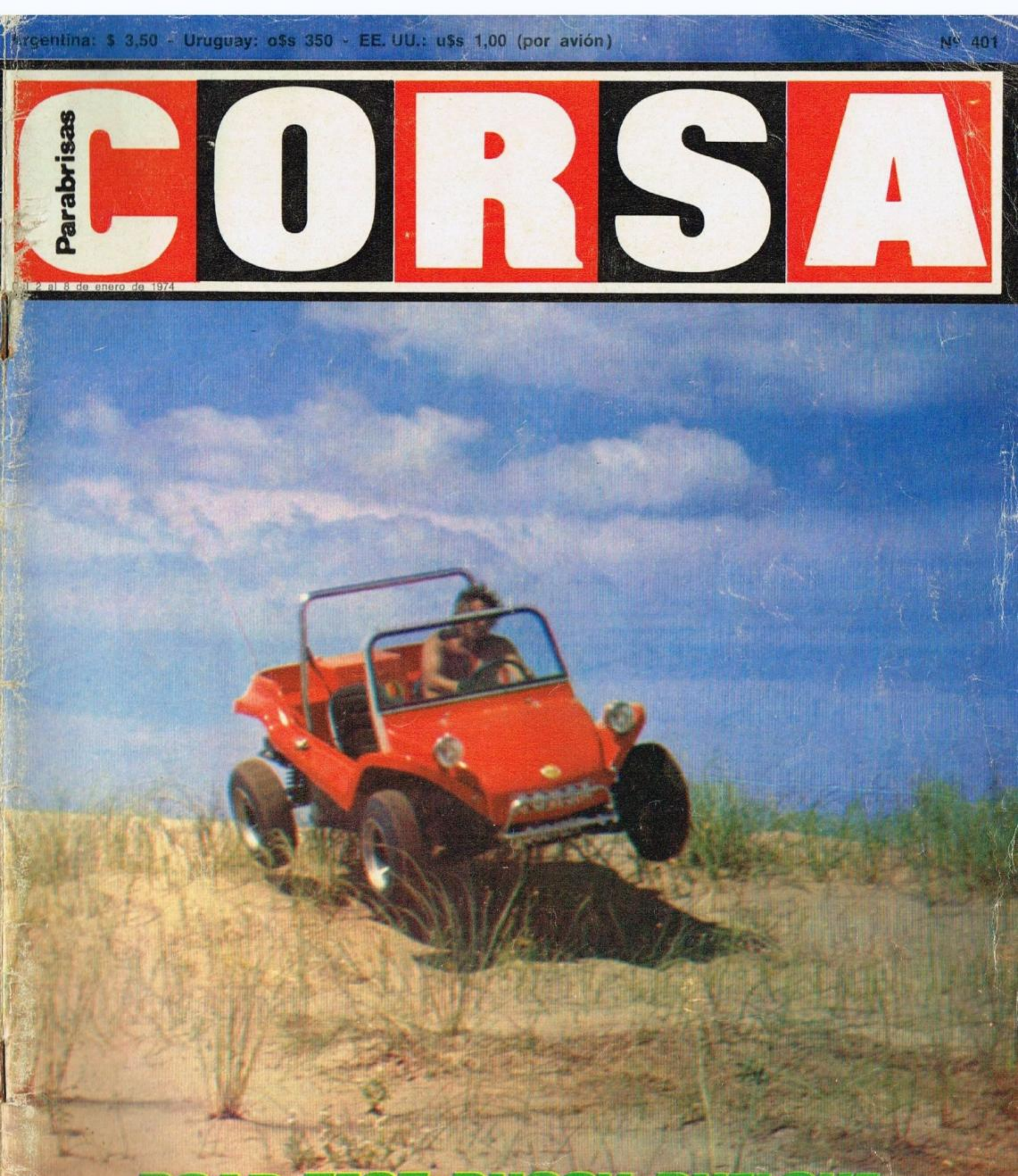
rgentina: $ 3,50 - Uruguay: o$s 350 - EE. UU.: u$s 1,00 (por avión) Nº 401

Parabrisas

CORSA

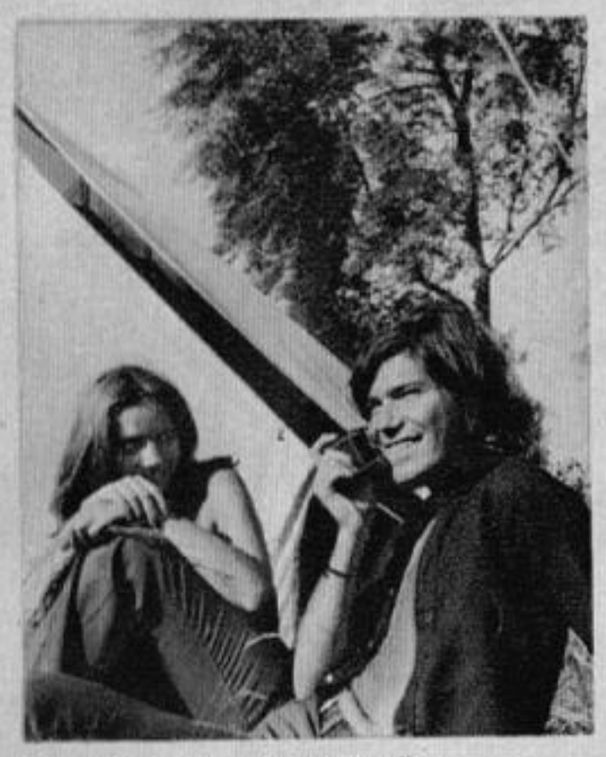
l 2 al 8 de enero de 1974



ROAD TEST BUGGY PUELCHE

Philishave a pilas, siempre lista.
Mejor para usted.





El mar, la montaña.
Bien lejos, si quiere.
Philishave a pilas lo acompaña para brindarle una afeitada rápida, perfecta y sin complicaciones.
Ese tostado pleno y esa alegría de vivir se le van a notar en toda la cara.

PHILIPS

PHILIPS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A.

Av. L. N. Alem 896
Capital Federal
Tel. 32-6010 al 29

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE DIVISION EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE DIVISION COMERCIAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Carlos Edo

GERENTE DE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE TECNICO Roberto Leone

GERENTE DE ESTUDIO Y DESARROLLO EDITORIAL Carlos Ibáñez

GERENTE DE SERVICIOS EDITORIALES
Stefan Strocen

GERENTE DE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

GERENTE DE DISTRIBUCION
Luis M. Marino

CORSA

Nº 401 - Del 1º al 6 de
enero de 1974

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopeña

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 C. González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romano

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 Guitart

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.

NO HAY MAL QUE POR BIEN NO VENGA

Un refrán muy popular asegura que "no hay mal que por bien no venga". Claro está que ello podrá ser lícito siempre y cuando ese mal no sea irreparable y cuando quien quiera convertirlo en bien, tenga la suficiente capacidad de asimilación y criterio utilitario de aprovechamiento que cada caso particular demande.

Este fraseo a manera de introito viene al caso con referencia al meneado affaire de la crisis energética o más exactamente de la crisis del petróleo. Aun cuando hoy la cosa parecía haber retomado un giro aliviante para Europa (apertura de una vueltita de canilla para algunos países, por parte de los productores de petróleo), el aumento de precio al doble de cada barrilito de negro fluido, las incidencias que ello traerá en muchísimas áreas y la situación político-económica ya establecida (e irreversible) en torno a la causa original del affaire, determinan o caracterizan una especie de "mal" que con inteligencia podría convertirse en "bien".

Hace pocas semanas en este mismo espacio hablábamos sober un cambio verdadero en todo el concepto industrial y vigente hasta el momento, en base al mejor aprovechamiento de los combustibles en vía de agotamiento y la adopción práctica de nuevas fuentes de energía. Ya estamos en conocimiento de algunas cosas muy interesantes que constituirían ese "bien" mencionado.

Recientemente se reveló que científicos del Jet Propulsion Laboratory de Pasadena (EE. UU.) están trabajando con un motor de automóvil que consume una mezcla de nafta e hidrógeno cuya operación es tan limpia que cumple con holgura los estrictos standards federales de emisión fijados para 1977. Al mismo tiempo en los laboratorios de Brookhaven de la Comisión de Energía Atómica de los EE.UU., se está ensayando con un motor Wankel de auto alimentado por hidrógeno.

También hay un grupo de investigadores en Burlington, Massachussets que están trabajando con una planta motriz que convierte todo su combustible en hidrógeno, monóxido de carbono y anhídrido carbónico por reacción con agua. Esto lo logran con la utilización de los llamados "hidridos" que son elementos que se producen cuando se mezcla gas hidrógeno bajo cierta presión, con un metal pulverizado. Los hidridos son relativamente inestables y se descomponen en hidrógeno (gas) y el metal original, cuando se los calienta. El tanque de combustible del auto que se está ensayando en Burlington no es más que un cilindro que contiene el metal pulverizado el que se convierte en hidrido cuando se lo mezcla con hidrógeno proveniente de una fuente de alimentación externa (surtidor a presión). El hidrido cuando es calentado por el agua del radiador del auto va produciendo por descomposición gas hidrógeno que se utiliza como combustible del motor Wankel del vehículo experimental.

Lo nuevo de todo el asunto no es la utilización del hidrógeno como combustible (cosa relativamente antigua) sino que se lo usa en motores convencionales, lo que presupone pocos cambios inmediatos en la infraestructura industrial de las fábricas. Esto a su vez presupone una posibilidad de adopción bastante inmediata del sistema cuando —una vez abandonada la faz experimental— entre en la etapa industrial. Tanto es así que los entusiastas de la propulsión por hidrógeno piensan que en no más de diez años se producirán masivamente automóviles movidos por este elemento y que también el hidrógeno permitirá calefaccionar casas, mover turbinas, etc., etc.

Es decir los primeros pasos del cambio de concepto industrial están siendo dados en esta especie de etapa intermedia de adecuación (utilización de nuevos combustibles en máquinas de combustión interna convencionales). Luego el cambio seguirá con la utilización del hidrógeno u otro combustible en máquinas no convencionales como podrían ser las **power** o **fuel cells** que entregarían energía eléctrica para la propulsión más limpia —exenta de contaminación— que el mundo actual requiere.

Sería muy importante que esta filosofía de cambio se aplicara ya en el campo de las competencias automovilísticas. Tengamos presente que hasta el momento todos los esfuerzos —que no son pocos— de los proyectistas y constructores de motores especiales de competición se han prodigado en una desenfrenada y constante tarea de incrementar la potencia de sus plantas motrices. Esta misión que hoy puede mencionar en su haber resultados tan interesantes como potencias específicas de más de 160 CV/litro (para motores de F-1 internacional), se ha llevado a cabo con total prescindencia del rendimiento energético. Es decir, jamás entró en la coctelera del proyecto el ingrediente de la economía del combustible utilizado. Y justamente aquí es donde los resultados obtenidos en las carreras se alejan de su posible aplicación posterior a los motores de gran serie para autos de turismo. Sería entonces muy conveniente que los proyectistas se vieran obligados a considerar inevitablemente el factor rendimiento energéitco (limitados reglamentariamente por ejemplo) en sus diseños. Esto relacionaría mucho mejor el resultado de las competencias automovilísticas con el automóvil de calle, con la industria grande del automóvil y que a la postre es lo que a ésta le interesa más: la promoción de sus productos en base a resultados deportivos más cercanos con la realidad cotidiana. De paso se beneficiaría indirectamente el aspecto seguridad deportiva por presumible reducción de performances.

Para ello, como hemos dicho, sería necesario o bien limitar obligatoriamente la capacidad de carga de carburante de los coches de carrera a un valor prefijado. Por ejemplo, un coche de F-1 podría llevar como máximo 100 litros de combustible para totalizar el recorrido reglamentario de 320 kms. de un Grand Prix, o bien aplicar una clasificación por índice energético (en el tipo de competencias de larga duración) similar a la utilizada en Le Mans. En ella el rendimiento energético "Re." se obtenía como resultado del cociente Em/Er. Donde a su vez: $Em = 2{,}5 + \frac{P \times V^3}{2 \times 10^5}$ ("V" es la velocidad promedio totalizada por el coche al final de la competencia; "P" es el peso en toneladas del vehículo con tanque de combustible y aceite lleno) y "Er" es el consumo real a lo largo de 100 kms. de recorrido en carrera, o cualquier otro artificio limitativo y representativo del consumo de combustible.

Por otro lado estamos convencidos de que la consideración del factor energético en las competencias, aplicado con criterio razonable y utilitario jamás puede ocasionar ningún tipo de inconvenientes en el orden estrictamente deportivo. En fin... como vemos, todo es cuestión de ponerse a pensar un poco con sentido proyectivo y lógico y de una situación aparentemente angustiosa e irremediable se pueden sacar conclusiones y puntos de partida positivos para la marcha del mundo.

G. M.

CARAS NUEVAS

LO QUE NOS

**Algunos eran novatos, otros tenían antecedentes, pe
que el año que pasó nos entregó una lista de nuevas
cuenta y que aspirarán a ser campeones en este fla**

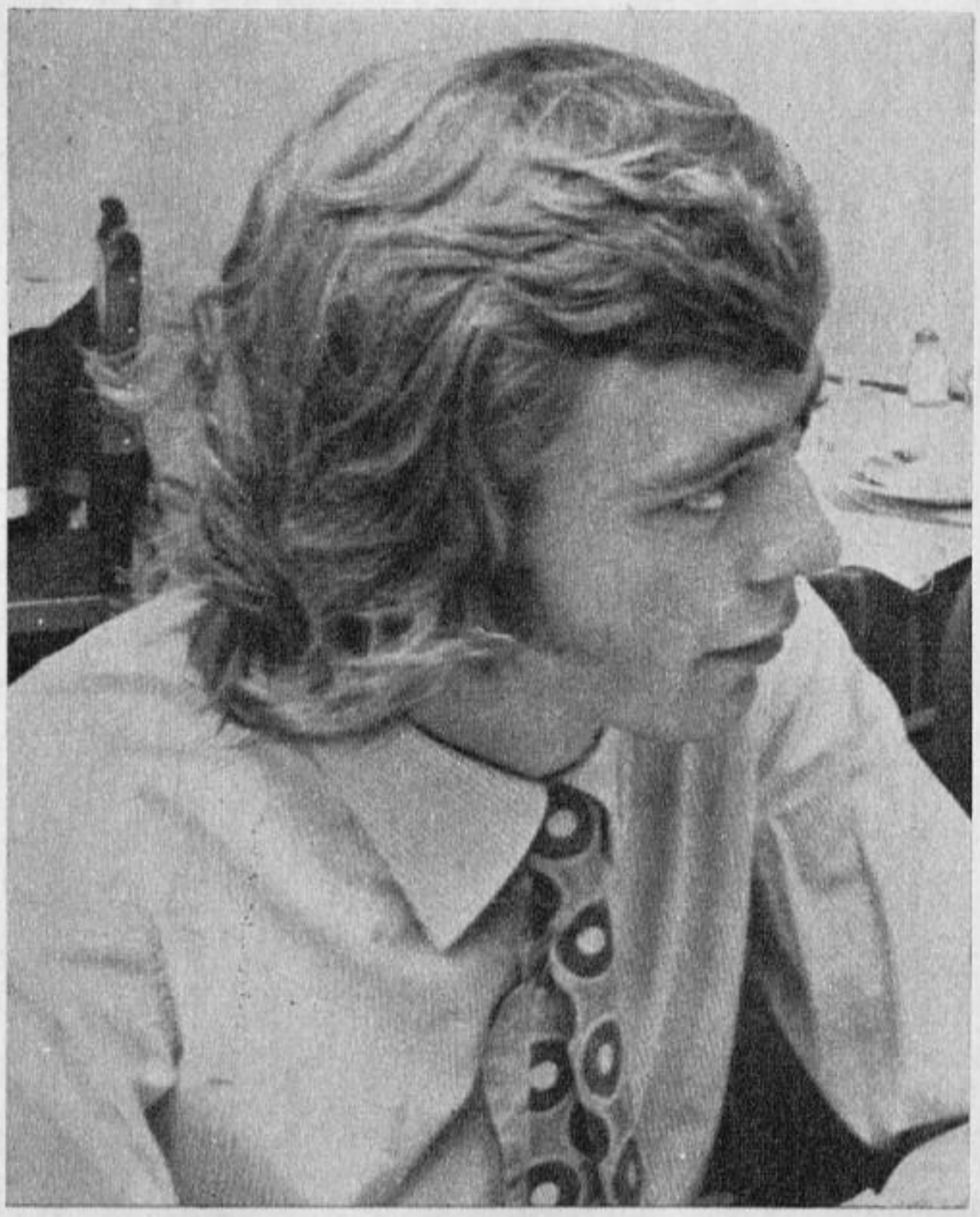
MIGUEL LASCURAIN

Empezó hace un año. ¿Se acuerdan de la carrera de IAVA'S que fue preliminar a la Revancha del Desafío en el Autódromo? Bueno, ahí fue donde Miguel Lascurain logró el mejor tiempo de clasificación. Una participación aislada que no tuvo continuidad hasta que en mayo de este año, junto a su coequiper y amigo, Rubén Daray, ganaron las 24 Horas de APAT.

A partir de ese momento, con el apoyo económico de Bonina y Tomasini (la concesionaria que confió en ellos) y con el respaldo técnico que fueron saliendo adelante y Lascurain logró buenos resultados.

Su trabajo a través de 1973 fue rematado con una labor brillante en la carrera de los Campeones en el Zonda. Dos series a la cola de Cocho López y en la final peleando la punta con Zunino y Cano, fueron las pruebas definitivas de que Miguel Lascurain tenía otorgado el certificado de pistero.

Posiblemente deje el equipo BT y enfile por otros caminos. No sabemos cuáles, pero Lascurain, fue sin duda, una de las figuras de la temporada que quedó atrás.



RICARDO ZUNINO

No es una cara nueva porque desde hace años está en actividad aunque no siempre continua. Pero tras un paréntesis, en este 1973, Leonor Rosati lo llamó para integrar el equipo de la Comisión de Concesionarios Fiat. Tras un comienzo donde no se sintió del todo cómodo transitando por caminos de montaña, volvió a encontrarle la vuelta y el ritmo

Llegó la prueba de San Juan, su provincia, y ganó en la última vuelta haciendo vibrar El Zonda. De ahí en más vinieron las buenas. Tomó confianza en sí mismo. En las 12 Horas ganó con el Chango Fernandino y Picho Pascualini que fue agregado a último momento. En el Gran Premio, tras salir de Venado Tuerto como un semimuleto, llegó quinto a San Juan y de ahí en adelante empezó a trepar en la clasificación. En la tercera estaba apenas a segundos de Mayorga y en la siguiente ya era primero.

Así terminó el Gran Premio con un triunfo que había demostrado su capacidad de montañista cuando las circunstancias lo exigen. Después, hace un mes, las Cien Millas. La carrera de IAVA'S en San Juan donde terminó segundo y un Campeonato que se acercaba. En las 20 Horas, en pareja con Fernandino, punteó durante las tres cuartas partes y por quince horas fue Campeón.

Tercero en el V Campeonato y prácticamente la figura del año en la categoría. Por su ascenso impresionante. Por ser un pistero de primera y dominar la montaña como los mejores. Todo un record.

El año próximo, su tiempo lo diversificará entre F-2 (en el equipo del Automóvil Club Argentino) y la Scudería de Concesionarios Fiat. No habrá que perderle pisada.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEJO EL '73

ro esporádicos y se consagraron en 1973. Lo cierto es caras que de hoy en adelante serán tenidas muy en mante 1974

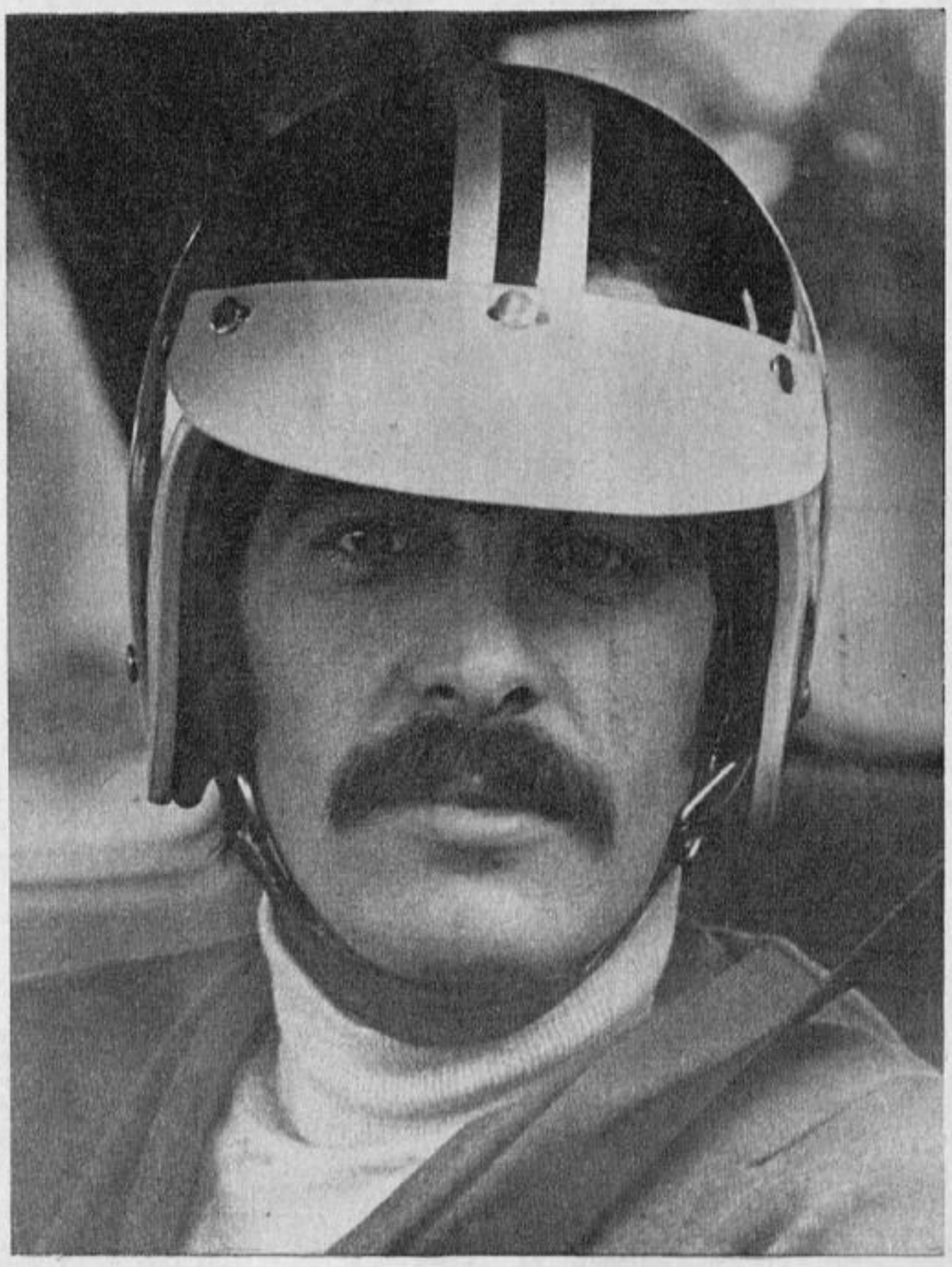
DANILO MORA

Mendocino. Ganó su primera carrera puntable en San Juan y al igual que Zunino, a partir de ese día empezó a mostrar su valor real. En El Zonda ganó una carrera muy disputada a Miguel Lascurain. Dejó ver que tenía un manejo aguerrido, que le gusta andar en pelotón donde la cosa se define en la última vuelta.

Buenos trabajos en el Challao, Balcarce y un segundo puesto en las 12 Horas de APAT, completaron su performance en esta temporada.

En la Carrera de los Campeones en San Juan, no tuvo posibilidad de sacarle jugo a su IAVA mil-tres porque la unidad que le tocó en suerte no era de las más veloces y para colmo un rateo que se insinuaba por encima de las siete mil vueltas.

En las 20 Horas compartió con Pepe Cano un auto del Equipo Raies. Para el año próximo la idea es continuar en la clase "B" ¿Dónde, ¿Cómo? Un piloto como para tener en cuenta.



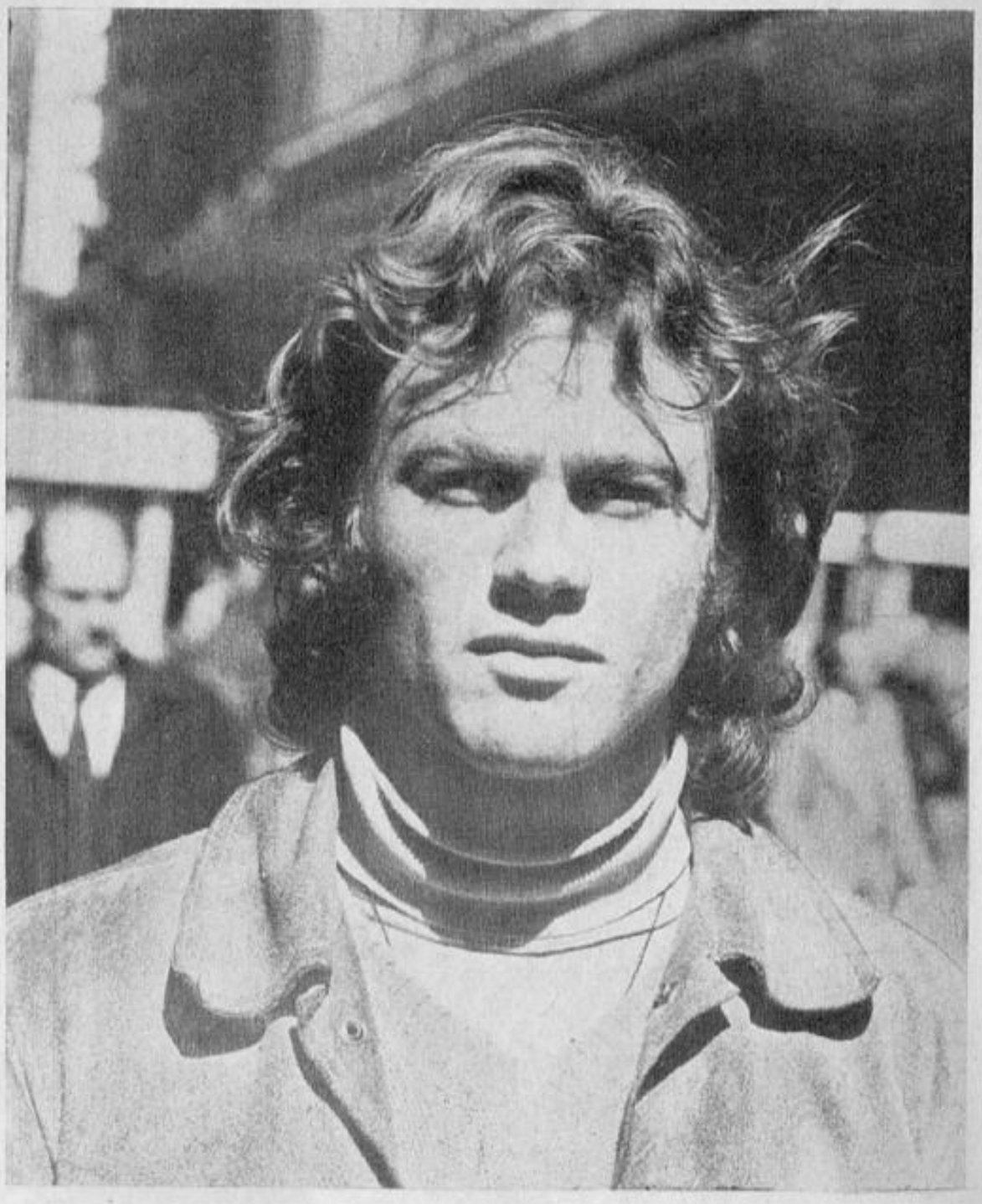
MARIO STILLO

El Renault 12 fue el que le permitió salir del anominato. Aunque al fin del Campeonato de Turismo Nacional sumó los puntos suficientes como para un tercer puesto; su trayectoria decayó algo sobre el final.

Al cabo de sus actuaciones en el '73 se mostró como un piloto sumamente hábil para circular en caminos de montaña. Su triunfo en el Gran Premio de la Montaña y sus habilidades para sortear caprichos topográficos en distintas pruebas disputadas lo ubicaron como especialista dentro de la clase "B". Pero cuando se sumó Juan Manuel Massey (un pistero habilidoso y fino) también demostró que conocía los secretos del asfalto y de los circuitos.

La falta de adaptación de ciertos trazados del R-12, lo llevaron a perder posibilidad de luchar por el Campeonato. En el '74, el cambio de marca es casi un hecho. Es probable que lo alisten en las huestes de Raies, aunque no hay definición.

Mario Stillo es otro de los que el '73 lanzó a un primer plano como para que en un futuro próximo emprenda mayores empresas.



LO QUE NOS DEJO EL '73

JUAN ALBERTO VALLASCIANI

Fue el primero en encontrarle la vuelta al Peugeot milocho. Cuando los nuevos 504 debutaron en San Juan y descubrieron —sobre la misma pista— que para circuitos trabados el diferencial largo no los favorecía, Vallasciani se quedó en su reducto de Bahía Blanca. Probó levas, tapas y fue directamente a Balcarce donde pese al poderío numérico y técnico de la Comisión Fiat, pudo imponer su 504 X. Ganó en forma limpia, impecable y peleando durante diez vueltas el primer lugar junto a Zunino, Rodríguez Canedo, Di Nezio y Pascualini.

Un abandono y reapareció en Viedma con un auto que tenía semejanzas con un "jet". Mató. Se fue de movida y sobre el final circuló a ritmo lento esperando la bandera a cuadros.

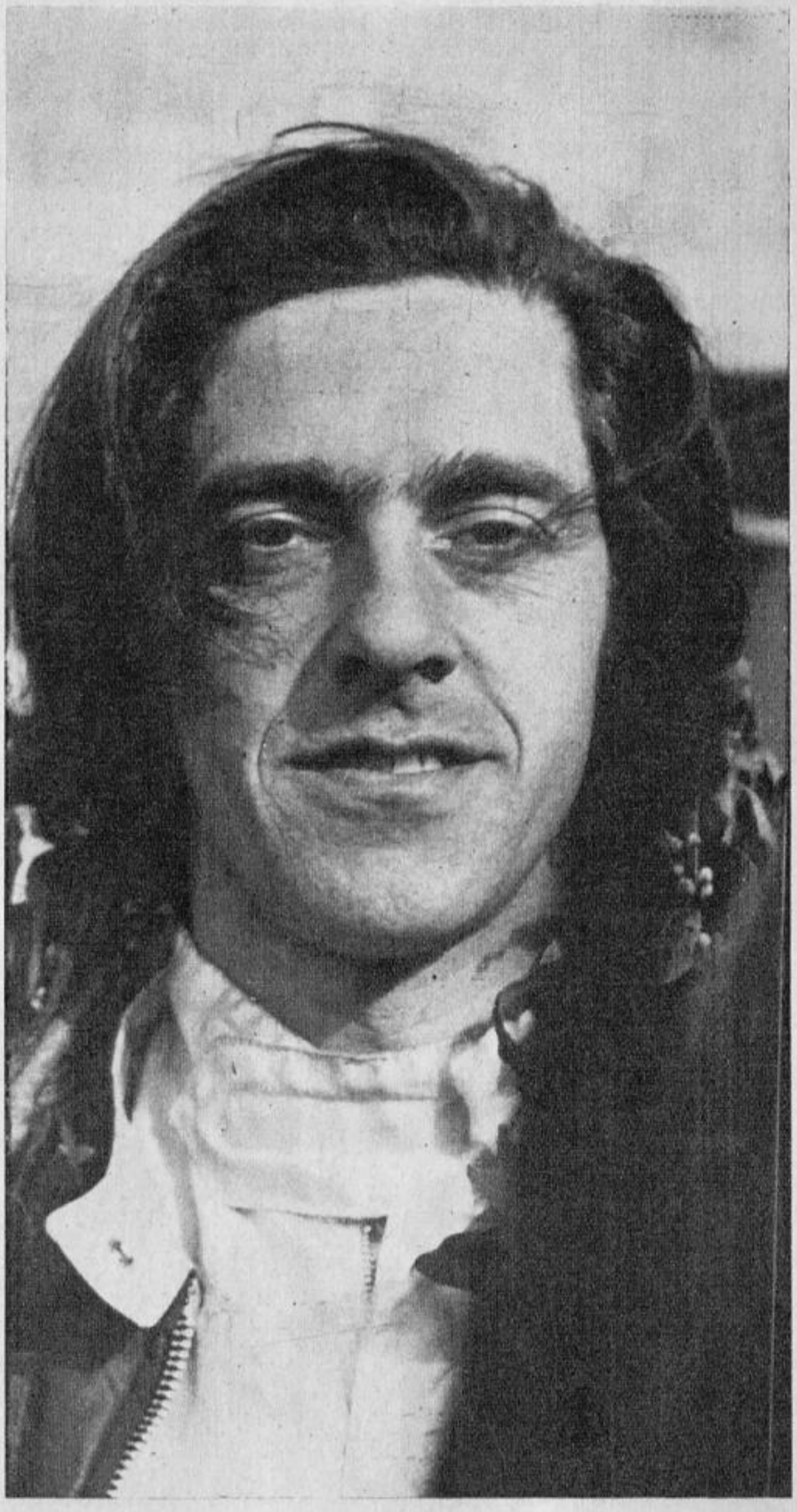
Frío, prolijo, con ritmo. Esas son las características de beto Vallasciani, otro hombre que si bien hace muchos años que anda en esto, recién este año pudo encaramarse de manera firme entre el lote de los hombres que "siempre" pueden ser.

RUBEN DARAY

El currículum automovilístico de Daray está relacionado —en cierta forma— con el de su compañero de equipo Miguel Lascurain. Debutaron juntos en Turismo Nacional corriendo y ganando las 24 Horas de APAT con un Fiat 128. Luego tuvieron dos IAVA y cada uno se las arregló por su cuenta para unirse en pareja en las carreras de larga duración.

Más impetuoso que Lascurain, agresivo pero muy veloz en pista. Algo que quedó probado en la prueba corrida en San Juan con los IAVA 1.300 donde estableció el record de vuelta en una de las series que luego en la final igualaría Pepe Cano. 1m 36s 5/10, que hablan claro de sus condiciones al mando de la tracción delantera.

En 1974 seguirá con IAVA y muy probablemente en el equipo BT. Un piloto con más valor que el aparente, de esos que "hay que observarlos con detenimiento" para poder analizarlos.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JUAN CARLOS RIZZUTO

Subcampeón. Escolta del Cheché Carlomagno. Piloto del Equipo Raies. Una trayectoria muy interesante a través de esta temporada y un triunfo de mucho valor en el Gran Premio de Turismo.

El Negro Rizzuto dispuso esta vez de un auto como para estar en la pelea por los puntos y demostró todo lo que es capaz de brindar. Es parejo. Anda tan fuerte en montaña como en circuito. Es prolijo y viaja con un ritmo impresionante. Un piloto completo, ideal para un equipo. No tiene altibajos y es sereno, tranquilo.

Extravertido, charlatán, prototipo del cordobés estilo Hortensia. Su mejor año en la categoría a nivel nacional. Ha quedado desvinculado del Team Raies y probablemente pase a una categoría superior aunque el asunto no está decidido. Puede ser TC. Puede ser un monoplaza. Puede ser TN clase mayor.

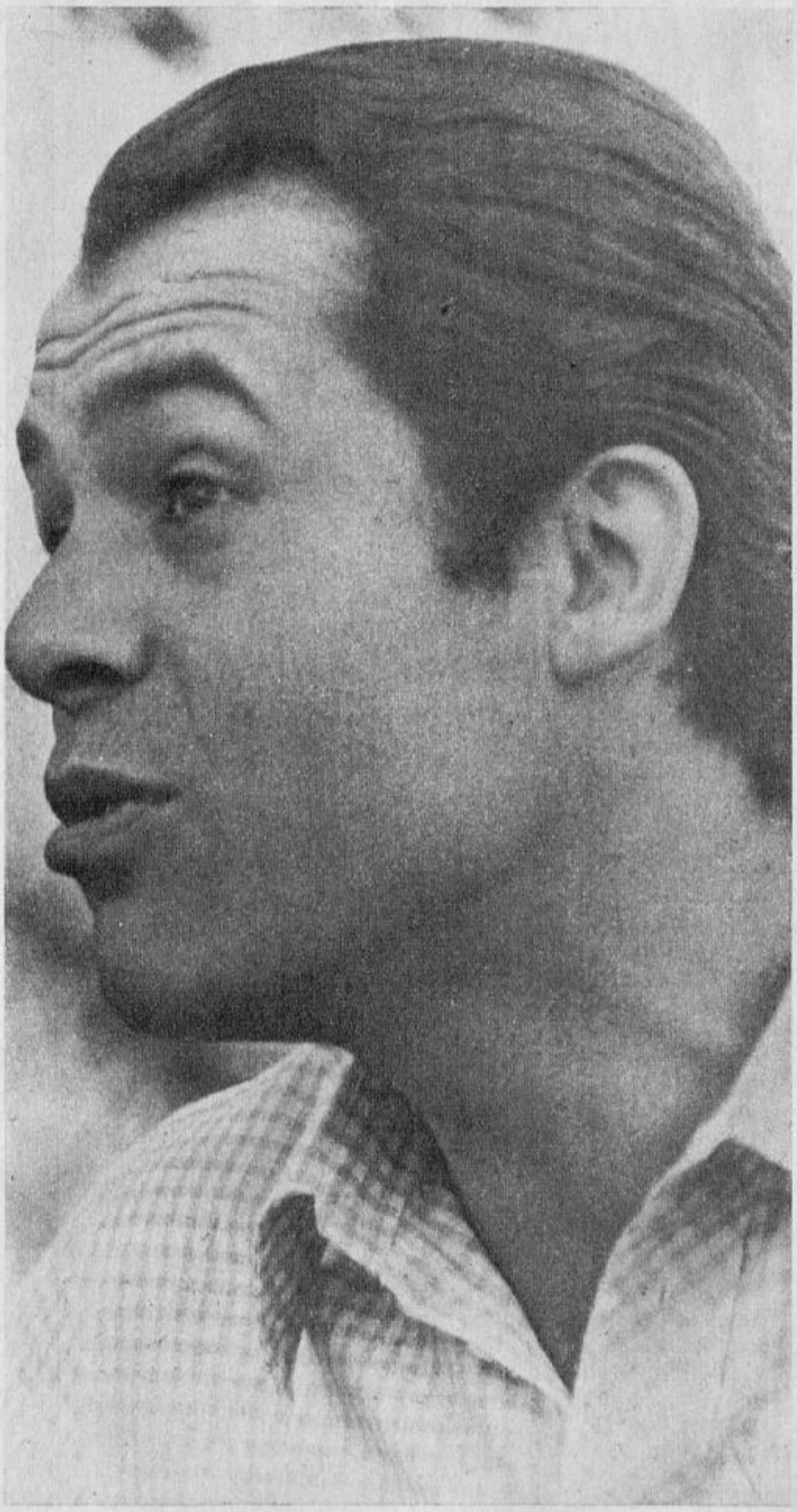
Tendrá que analizar muy bien la situación cuando llegue el momento de elegir. Calidad hay.

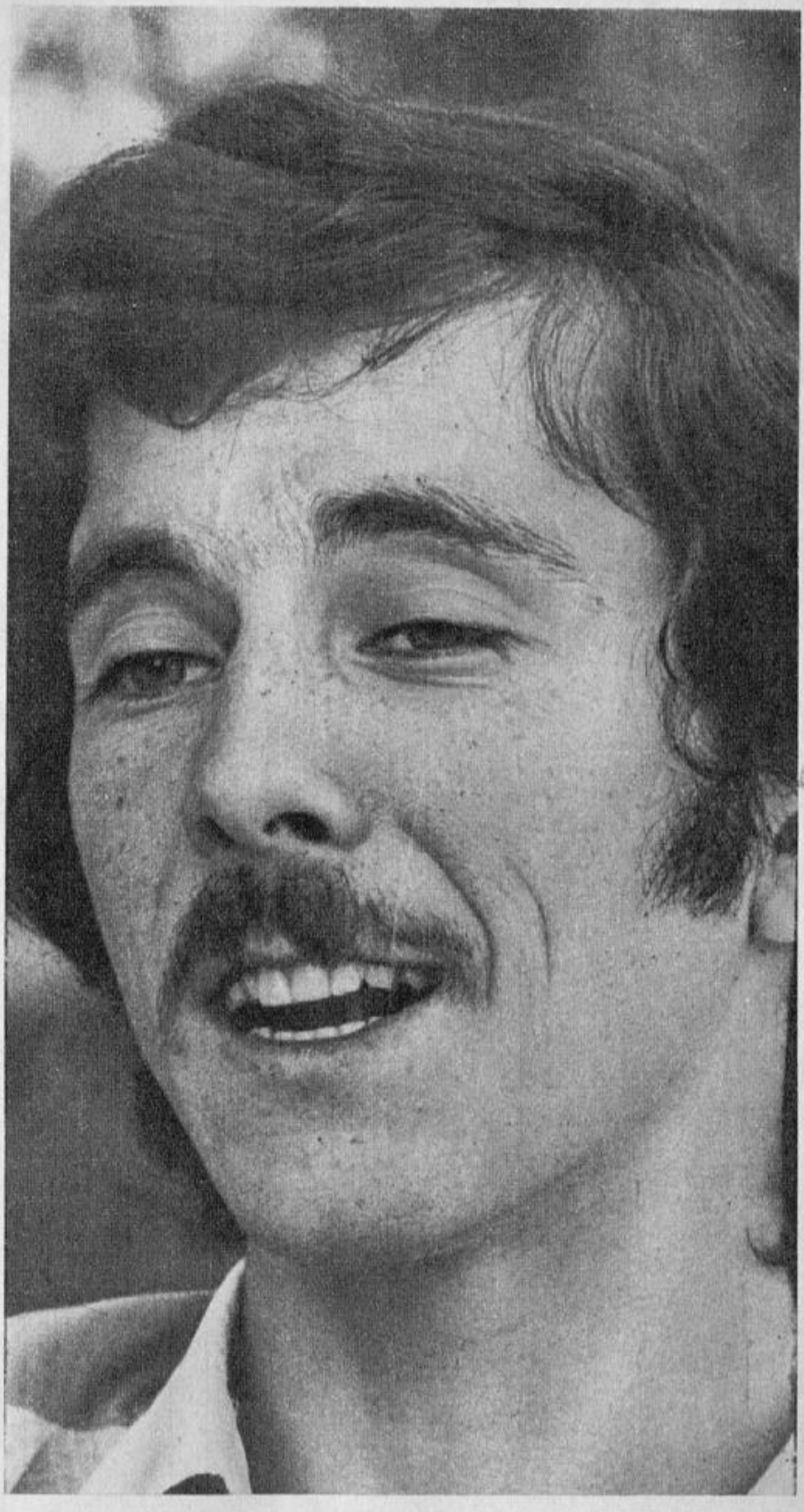
OSCAR GARAVAGLIA

Empezó a figurar hace poco. Con su hermano se iniciaron —como casi todos en TN— en las carreras largas de dos pilotos. Su otro hermano, el mayor de los Garavaglia, se encarga del armado y mantenimiento del motor.

Oscar se largó solo y en las Cien Millas peleó la punta sin enloquecerse. Tiene estilo, no comete errores y se maneja con solvencia cuando los IAVA se agrupan y llegan a la horquilla todos juntos. Prefiere correr poco y bien antes que estar presente en todas sin tener todo en orden.

Hace poco CORSA charló con él. No tiene apoyo y lo merece. Puede que cambie de categoría aunque no de marca. Oscar Garavaglia tiene todo por hacer. Estudia ingeniería mecánica y es hijo de aquel legendario don Juan Carlos Garavaglia.





LO QUE NOS DEJO EL '73

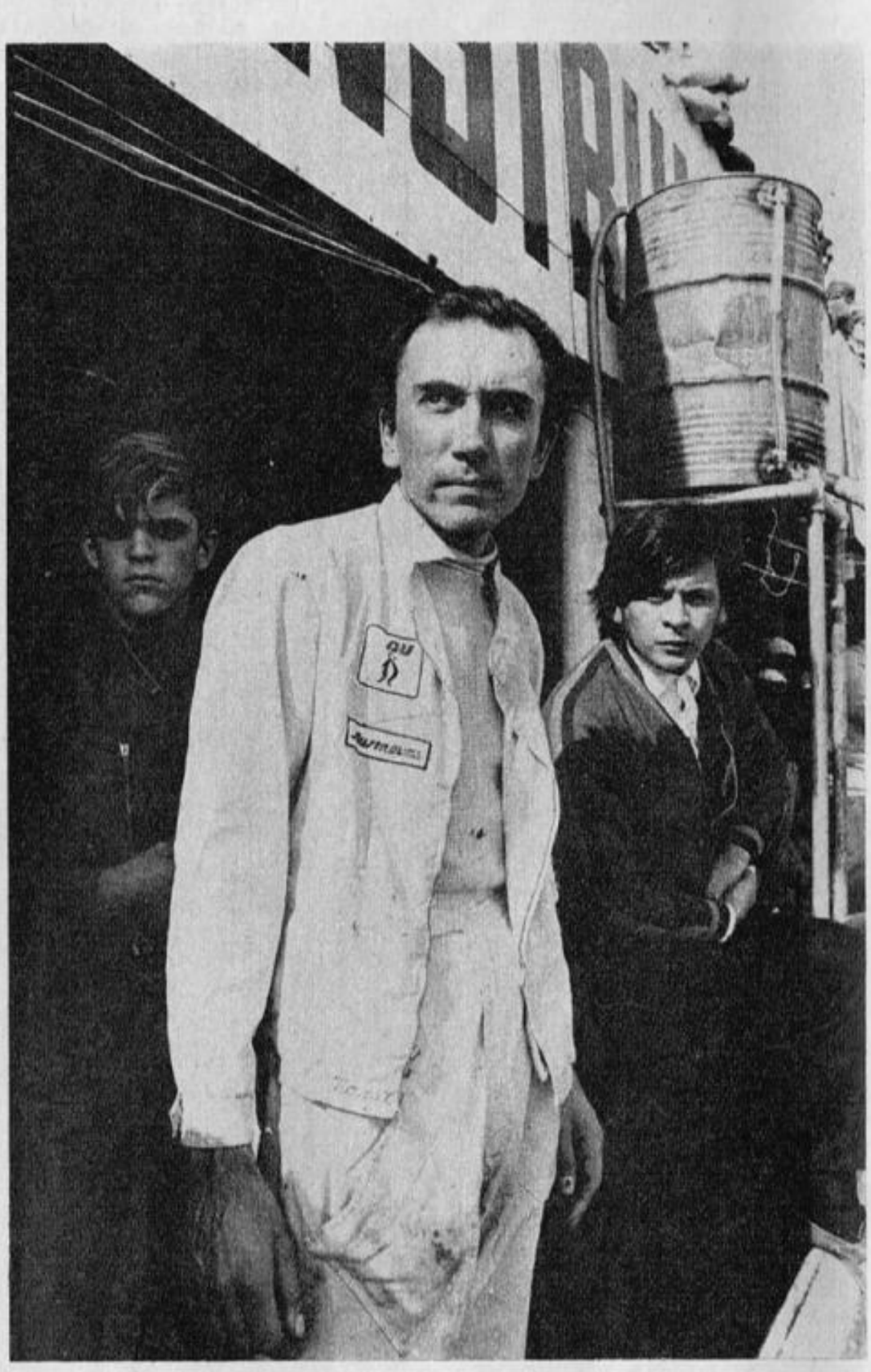
JUAN MARIA TRAVERSO

Juan María Traverso es un piloto que se destacó desde sus primeras actuaciones. El clásico "loquito" que aparece de vez en cuando en cualquier categoría y se gana el aplauso del público porque aunque no figure entre los primeros puestos pone todo de su parte para el espectáculo. Unas cuantas carreras fueron las responsables de aplacar los ímpetus y colocarlo en lugar más seguro. La experiencia le fue enseñando que vale más la pena perder un puesto y llegar que terminar contra un guard-rail y perderlo igual.

Amante por sobre todas las cosas del manejo exigente, a principios de este ñao sus horizontes se fijaron en la F-1. Cuando los arreglos se encontraban bien encaminados surgió de pronto la posibilidad de ingresar al equipo Ford en TC y la opción no tuvo comparación. Así es como pasó a pilotear un Falcon azul, al principio sin mucha suerte ya que las primeras carreras culminaron en abandonos. Pero compensaba la mufa por tener entre manos un auto ganador.

Como era de esperar, los vientos cambiaron y sobre fin de año su triunfo en 25 de Mayo y la extraordinaria actuación en el Gran Premio de la Montaña confirmaron plenamente sus cualidades.





FORMULA UNO: UN GRAN AÑO

Evidentemente nuestra F-1 es la categoría que más profesionalismo exige. La capacidad de sus pilotos, los altos costos, la relación peso-potencia, son tres de las características más importantes de la caegoría. Por ello a F-1 solamente arriban los ya consagrados y los que se destacan no son figuras nuevas precisamente. Por más antecedentes que se traigan de categorías menores nuestra F-1 exige hoy día un período de aclimatamiento de por lo menos un año. Hay que aprender a manejar altas potencias, al límite si es posible ya que en cualquier carrera, si el auto funciona, habrá momentos de definición en algún puesto y habrá que emplearse a fondo.

1974 a pesar de todo lo anterior sirvió para que dos pilotos se destacasen entre los bastantes novatos en este asunto de la F-1: Carlos Ternengo y Rubén Bulla. El primero (foto) ganador de dos pruebas de clasificación en Rafaela y varias actuaciones parciales más que interesantes. Lo que ratificó la capacidad del rafaelino que si recién se puso en evidencia en 1973 fue porque de una vez por todas se juntó con un auto como la gente.

Rubén Bulla, por otro lado, reemplazó en el equipo de Di Palma al "Nene" García Veiga cuando éste se tomó el buque hacia Alta Gracia. En las primeras actuaciones matizaba cada presentación con algún que otro trompo, pero a medida que el calendario transcurría sus progresos eran evidentes. Cada carrera se acercaba más aún a los puestos de privilegio y si sigue así será un candidato para alguna carrera del 74. Tanto él como Carlos Ternengo tienen un futuro más que interesante en la categoria.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

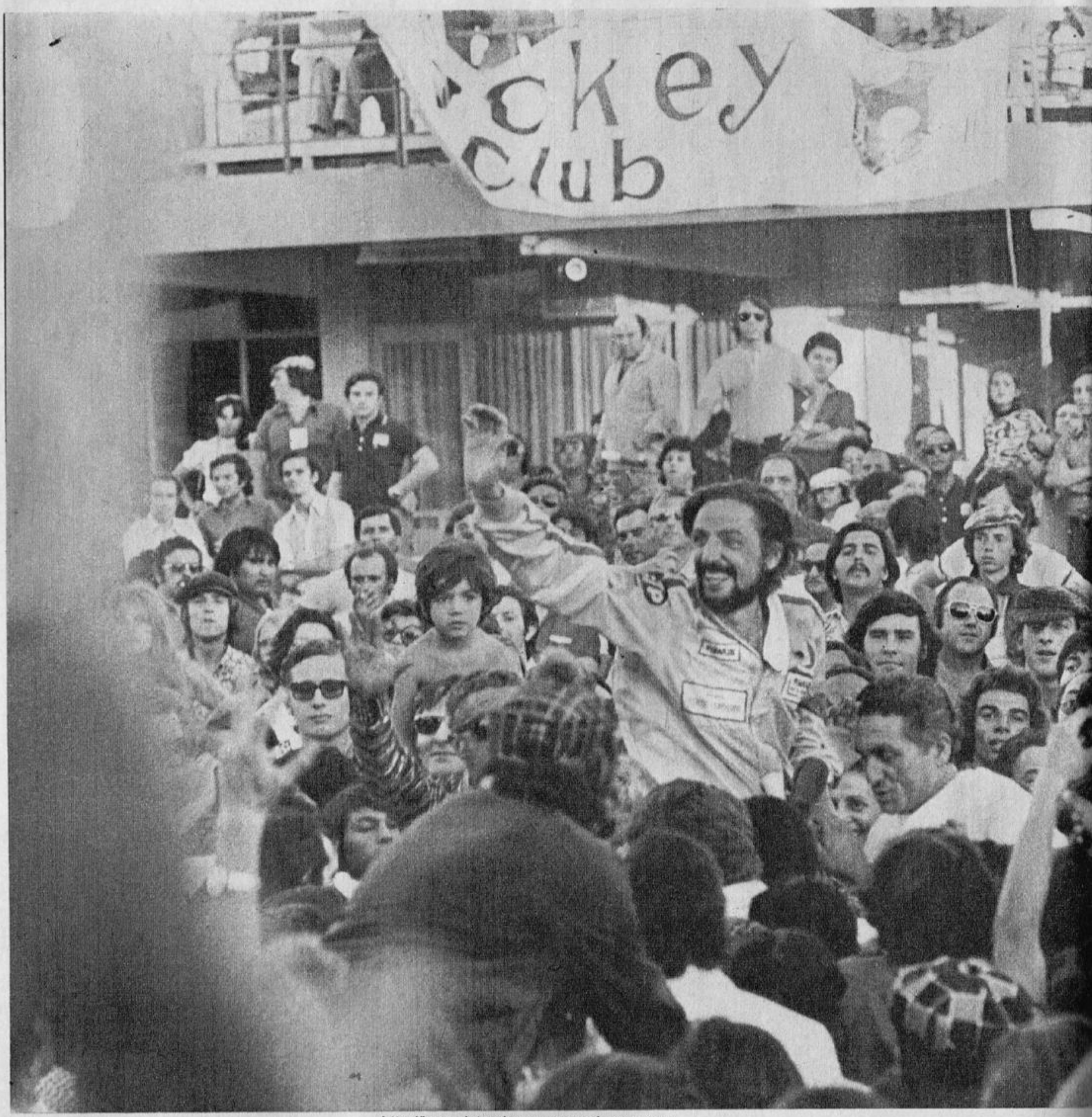
Ford Motor Argentina y sus Concesionarios, rinden homenaje a quien hiciera posible el triunfo -por segundo año consecutivo- de Ford Falcon en el Campeonato TC.

Nasif Estéfano, auténtico Campeón.

Equipo Herceg Competición,
Ford Motor Argentina S.A. y sus Concesionarios

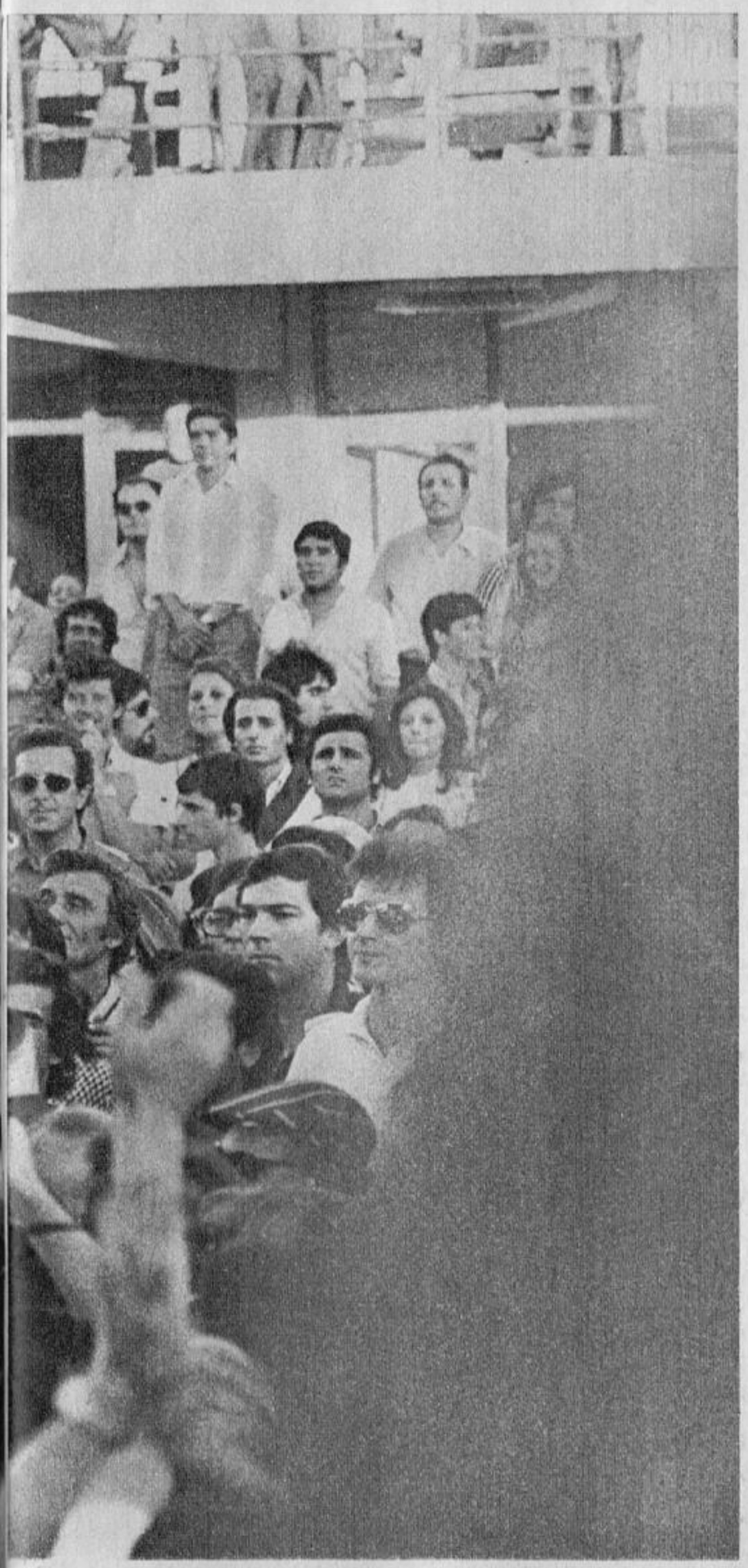
PACO MAYORGA

EL CAMPEON·IDO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LO DEL TN



Sólo Paco Mayorga es capaz de ser llevado en andas como auténtico ídolo de una categoría como el TN. Confirmadas las desclasificaciones de las 20 Horas, el hombre del 504 se consagra definitivamente campeón 1973, repitiendo así lo del año anterior

"A mitad de temporada estaba convencido de que sería el campeón. Después se me vino todo abajo. Algunas roturas insólitas, la aparición de los Fiat 125 que tiraban un poco más, yo que me jugaba un poco más de la cuenta para compensar... y así llegué a casi a una decena de carreras sin sumar puntos. Ya no estaba tan convencido de que el Campeonato podía ser mío. Cuando vinieron las 20 Horas y tenía tres pilotos de la Comisión que me podían ganar, las posibilidades eran ínfimas. Me tenía fe, pero después de la clasificación, cuando sabía que el coche no andaba, pensé que no tenía nada que hacer. Sin embargo ahí tenés... las cosas se dieron como para que yo ganara. Los tres autos de la Comisión que importaban se retrasaron o abandonaron."

Mientras atendía los pedidos de fin de año, buscaba una carpeta que su trágico orden le había hecho desaparecer, hablaba del Campeonato ganado, de la gritería en el podio, del año que viene.

Paco Mayorga no empezó a correr ayer. Hace tiempo que está en esto y probablemente es el único ídolo que el Turismo Nacional puede ofrecer. Paco tiene seguidores, hinchada, tipos que lo admiran, que cuando llegan a su lado sienten esa "pared" tan difícil de definir, como cuando uno de chico se encontraba de golpe al lado de Oscar Gálvez o de Menditeguy. Paco tiene pasta de ídolo sin necesidad de promocionarse.

"Este año las cosas no vinieron del todo bien pero el Campeonato es lo único que me salvó. El año que viene vamos a ver qué pasa. Todo depende del Club de Concesionarios Peugeot. Si no tengo apoyo firme bajo el aspecto económico, no corro más. Que yo el año que viene esté presente es algo que en este momento no está en mis manos. No puedo perder plata y mucho menos ir a todas las carreras si no tengo el respaldo que necesito."

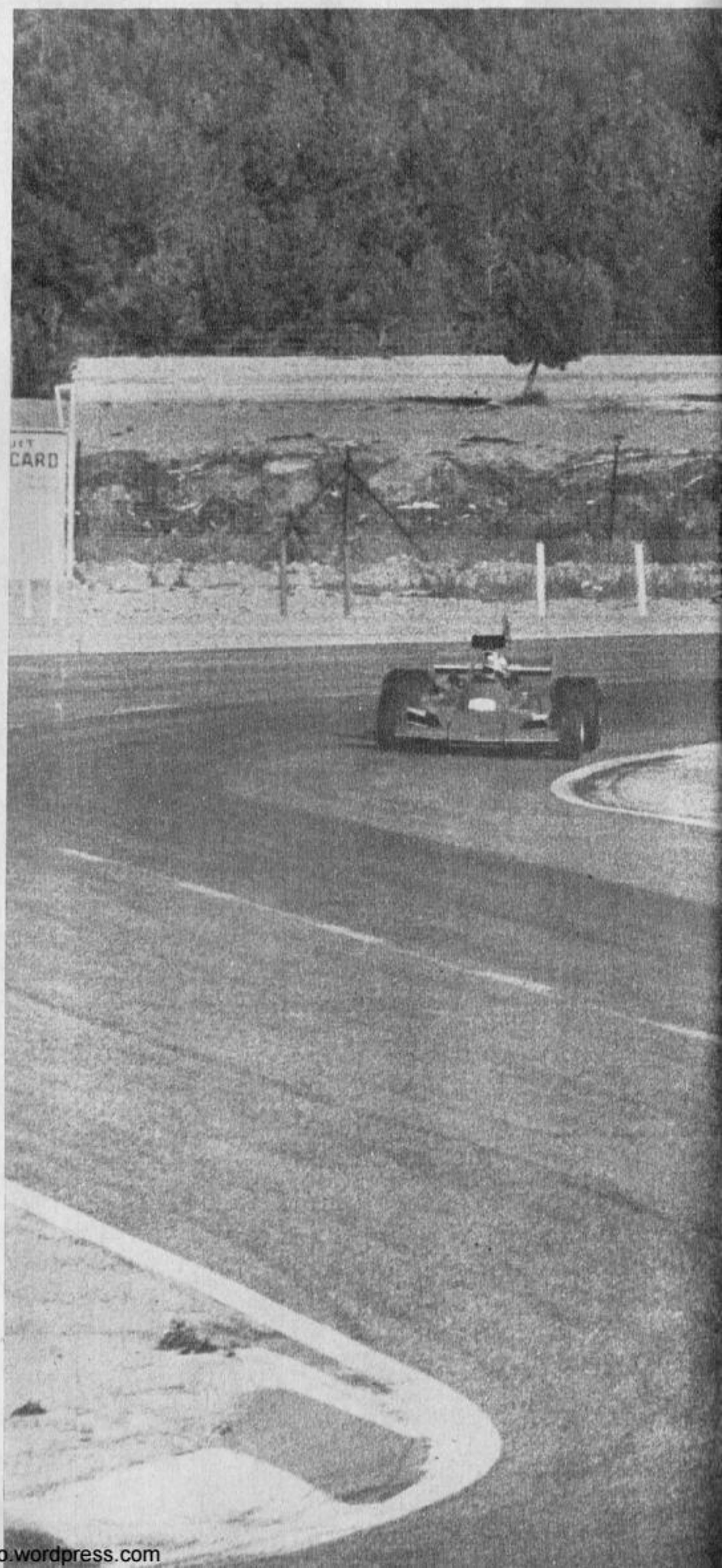
El tema que quema. En Turismo Nacional no existe la posibilidad de ganar mucho dinero. Los premios, generalmente son magros y no cubren los gastos de un piloto como Mayorga que va con todo un equipo de gente. Hacer las cosas bien cuesta demasiado. De no haber apoyo económico, Mayorga se retiraría —con bastante lógica— con el Campeonato en su poder por segunda vez consecuetiva. ¿Pero puede ser que esos dos títulos no tengan valor suficiente como para que en el '74 Paco logre lo que merece? Creemos que, aunque no fue tocado el tema, se llegará a un arreglo.

Peugeot necesita de Mayorga tanto como el Turismo Nacional de ambos. El Campeón 1973 todavía no tiene planes para la próxima temporada.

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

A POCOS

En Europa prácticamente han finalizado las pruebas de los coches nuevos con vistas al próximo GP de la República Argentina. Todas las novedades hasta el momento sobre la gran carrera del 13 de enero



La proximidad del Gran Premio de la República Argentina ya ha puesto en pie de guerra a los equipos intervinientes, al punto de que los trabajos para iniciar en forma una nueva temporada prácticamente no han parado desde la finalización de la anterior y en estos últimos tiempos se han intensificado enormemente a pesar de la crisis petrolera.

Una de las pruebas más espectaculares fue la conjunta llevada a cabo en el circuito Paul Ricard, una reunión monstruo organizada por Goodyear para que todos los equipos que usan esa marca de neumáticos las testearan a fondo. Tal era la cantidad de máquinas que lo que debía ser una tediosa sesión de trabajo parecía —salvo la falta de público en las tribunas— un día de clasífica para un Grand Prix.

Una de las presencias más llamativas era la de Ronnie Peterson, ganador del último Gran Premio de Francia en ese mismo escenario. El sueco anduvo como de costumbre, muy, muy fuerte, volviendo a dejar la impresión de que hoy en día no hay quien le pise el poncho. Sin embargo es de destacar que el Lotus no estaba preparado de acuerdo con las últimas disposiciones de la FIA, es decir con el alerón trasero en una posición no tan alejada del eje trasero. Como se sabe, la FIA tomó la resolución de poner un tope a la tendencia de "recular" el alerón, pero evidentemente la gente de Lotus no había encontrado todavía el modo de solucionar este nuevo problema.

Lotus fue la primera marca de F-1 que retrasó el alerón, con lo que logró que los autos alcanzaran mayor velocidad final en los circuitos veloces y así y todo se metió en líos, porque últimamente el Lotus 72 era superado por cualquiera en velocidad pura, y el artificio lo perjudicaba un poco en su fenomenal tenida en curvas, obligando a Chapman y su pandilla a exprimir mucho el seso para encontrar el punto medio y la forma ideal del alerón.

Como es habitual, todos los F1 engordan a medida que pasan los años. El Lotus 72 es el más viejo modelo de cuantos compiten en la categoría y entre refuerzos, variaciones en el material empleado, agregados y estructuras deformables impuestas por reglamento, pesa casi 70 kilos más que cuando apareció en 1970. Es lógico entonces que le cueste trabajo disparar en el derecho. Sin embargo, parece que Chapman trae los 72 por cuarta vez al país, postergando todavía la aparición de un nuevo modelo.

Más redondito, en cambio, lució el Mc Laren M23 en manos de su nuevo piloto, Emerson Fittipaldi. Es cierto que Emerson no pudo andar en los tiempos de Peterson; en rigor su mejor vuelta estuvo a casi un segundo de la mejor del

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIAS...

Paul Ricard era una fiesta. Casi parecía un Grand Prix por la cantidad de autos que había probado. Aquí vemos a Emerson Fittipaldi sobre su nueva monta —el Mc Laren M 23— seguido a pocos metros por Clay Regazzoni con la nueva Ferrari que instantes después estrellaría contra un guard - rail.

sueco, pero vale la pena observar los significativos por qué.

En principio, ésta fue la primera salida del ex campeón con su nueva máquina, con la que todavía no pudo amalgamarse por una sencilla razón de tiempo. Luego hay que tener en cuenta que con los frenos delanteros dentro de las llantas y el sistema de amortiguación casi convencional que usa Mc Laren, las cosas cambian con respecto al sistema de frenos internos y barras de torsión del Lotus 72 con que Emerson se llegó a tutear al cabo de más de tres años, nueve triunfos puntables y un campeonato.

Y además, en lo que se refiere pura y exclusivamente al auto, se probaron en él nuevos neumáticos traseros de 19 pulgadas y de compuesto excesivamente duro, y el alerón trasero estaba colocado en la nueva posición reglamentaria, comenzando recién la etapa de estudio de su forma y posición definitivas. Tal parece que para la fecha de la carrera, Emerson va a resultar un rival tan competitivo como siempre.

Finalmente, entre los más importantes estaba el equipo Ferrari, testeando la llamada 312 B4, que es apenas una pasada en limpio de la B3 que condujo Merzario desde el Gran Premio de Austria. Aparentemente, la única diferencia entre ambos modelos parece radicar en el cockpit, que en el auto nuevo estaba situado un poco más adelante.

Poco se pudo apreciar de la máquina italiana porque en contadas vueltas Clay Regazzoni la estroló contra un guardrail, dando por terminada su gestión y simultáneamente la de Niki Lauda, que se volvió a su casa sin dar ni una vuelta.

Todo, en suma, indica que en mayor o menor grado los equipos que van a venir a nuestro país lo harán con las garras muy afiladas y dispuestos a brindarse como nunca, ya que un buen comienzo de campeonato es casi indispensable para asegurar luego la mayor continuidad posible en el mismo, que se ve amenazado por los efectos de la crisis del petróleo en Europa.

Por éstos y muchos motivos más se puede estar en la certeza de que estamos en vísperas de presenciar un Gran Premio de características excepcionales.

BREVEMENTE...

Ante la inminencia del GP de la República Argentina el equipo Tyrrell - Elf en pleno con sus nuevos pilotos también estuvo en el circuito francés de Paul Ricard con intención de probar gomas, que los nuevos volantes Scheckter y Depailler se fueran acostumbrando al medio que tendrán entre sus manos durante la temporada 1974 y paralelamente tratar de extraer de estos medios el mayor rendimiento posible.

Durante largo tiempo el sudafricano Jody Scheckter estuvo girando en la máquina que perteneciera a Stewart y si bien sus tiempos no fueron nada notables se lo notó muy suelto y con mucho ritmo. Sus mejores pasadas estuvieron en el orden de 1m14s girando la mayoría de las vueltas en tiempos muy cercanos a éste (el mejor registro de todas las pruebas hechas en el circuito corto por los F1, le correspondió a Peterson con 1m12s1/10).

Debutará en el team BRM de F1 en nuestro país el barbado Henri Pescarolo ocupando el lugar de segundo piloto. Mucho más criteriosos que en años anteriores la gente del equipo inglés presentará este año solamente dos máquinas con el mencionado Pescarolo y Beltoise, más una de muletto. Es de esperar con esta medida que los integrantes del team puedan (al tener menos coches que atender) presentar los modelos en un estado mucho más competitivo. Las pruebas llevadas a cabo por Schenken y Bell con el P-160 en Silverstone, una veintena de días atrás, les permitió ensayar diversas soluciones aerodinámicas (se volvió —al menos durante esos ensayos— a las trompas viejas) y se probó un motor V12 con mayor potencia; los resultados de estas pruebas son un misterio.

Bernie Ecclestone anunció la contratación de Richard Roberts (?) para ocupar la butaca del segundo Brabham de su team. Esta resolución algo sorpresiva tiene su justificación: El mentado Roberts se hizo presente ante Ecclestone, días pasados, con un jugoso cheque de sus patrocinantes, la firma Myson (se desconocen sus productos, por el momento). Este piloto remonta su campaña a autos de F3, pasando su mejor momento en la fórmuia en el año 1973 en oportunidad de conquistar el trofeo Lombard, tiene 29 años y corre desde 1969. La inclusión de este volante es una medida sólo avalada por el toco de guita que lo sigue y desde el punto de vista seguridad, censurable; el salto a la F1 con el solo precedente de la F3, es muy grande. Lo veremos en Buenos Aires.

Otros que estuvieron probando con tutti ante la inminencia de la temporada (con nuestro GP a la cabeza) fueron los hombres del team Surtees en el trazado sudafricano de Kyalami. Hasta allí se llegó la gente con el mismo "Big" John a la cabeza y los conocidos TS-14 más el flamante TS-16; las pruebas se extendieron por espacio de varios días al cabo de los cuales se pudo saber que los TS-14 habíanse mostrado muy rendidores mientras que el nuevo TS-16 se comportó de manera satisfactoria. No sería raro ver unos de éstos en el circuito 15 de nuestro Autódromo.



Los daños en la Ferrari. Sólo suspensión pero no se podía arreglar allí y se volvieron a Italia. Los autos ya están listos sin embargo para el GP.



Regazzoni en el preciso momento de inaugurar el nuevo modelo. En la misma curva donde en 1973 se tocaron Fittipaldi y Scheckter, el suizo se fue de pista y terminó con las pruebas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

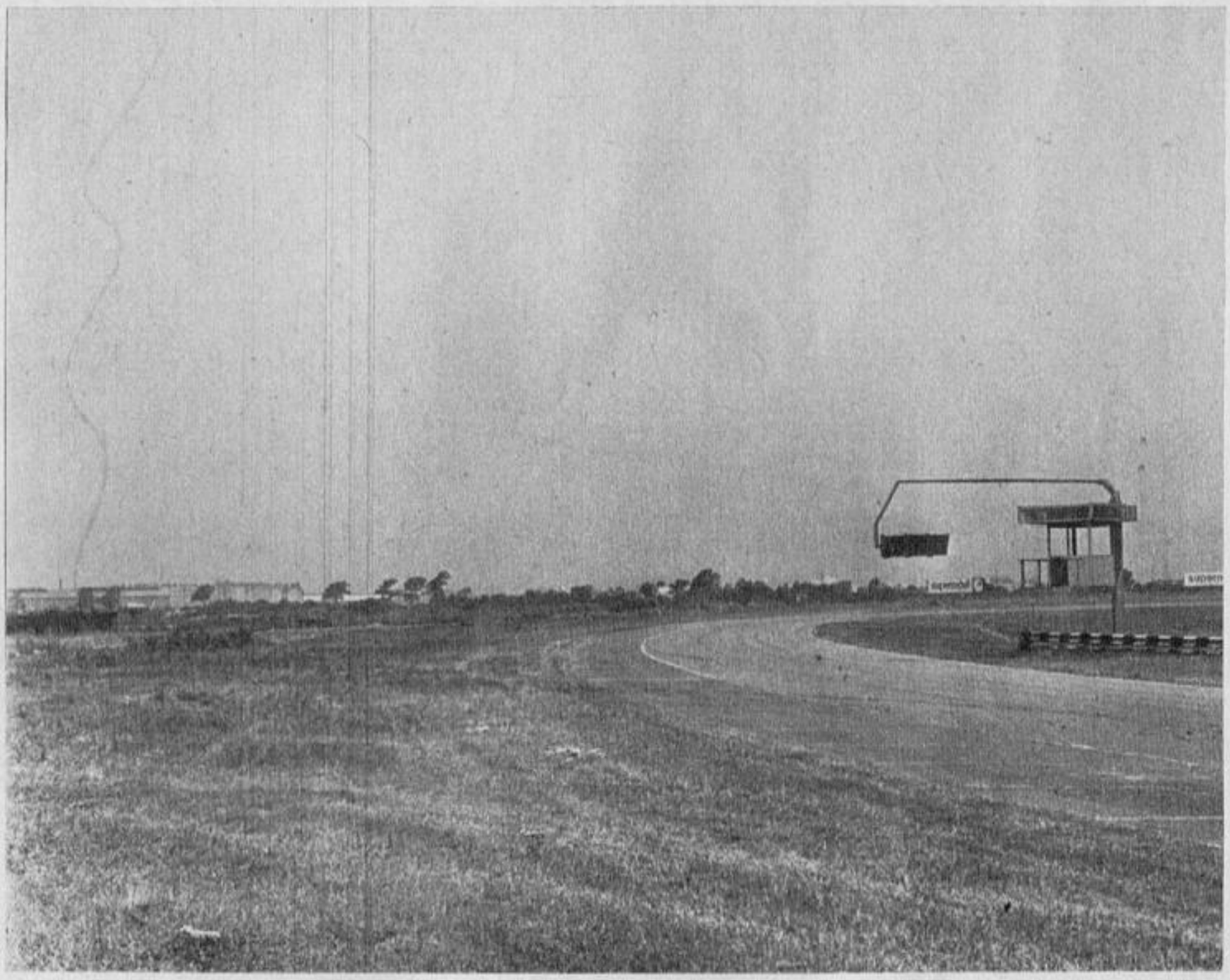

CHRONOGRAPH
HEUER


Marlboro
Marlboro

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

EL AUTODROMO MUNICIPAL, HOY

Cerrado ya para cualquier tipo de actividad, el Autódromo Municipal 17 de Octubre se encuentra actualmente en proceso de adecuación para el próximo Gran Premio de la República Argentina. Las obras que se realizan y los sectores donde se trabaja



El sector que será pisado por primera vez por los F.1: el curvón del fondo y su banquina poceada. Ya se comenzó a emparejar la tierra y sobre la salida del curvón se colocará un alambrado protector para eventuales viajes que se prolonguen más de lo debido.



El director del Autódromo Luciano Lang explica el trabajo que se realiza actualmente: "Hay que señalar que estas obras no son sólo para el GP sino para toda la actividad que se desarrollará durante el año en nuestro Autódromo." El sector que muestra la foto es el posterior al patio de boxes donde se está ensanchando la entrada asfaltada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las mejores marcas siempre acompañan a los campeones.

JOES FILTRO PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLE

RAMCO

AROS PARA PISTON

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



El interior de la horquilla también verá un "pianito" que evite las habituales "ruedita adentro" tan practicadas en el TN y que levantan tierra y cascotes además de permitir a la vez un sutil corte de camino.



A la salida de la ese del ciervo y justo donde termina el "pianito" el terreno estaba bastante desparejo y fue rellenado para pavimentar un pedazo adicional y evitar así las abundantes piedras voladoras que se veían por la zona cada vez que un auto salía pisando la banquina.

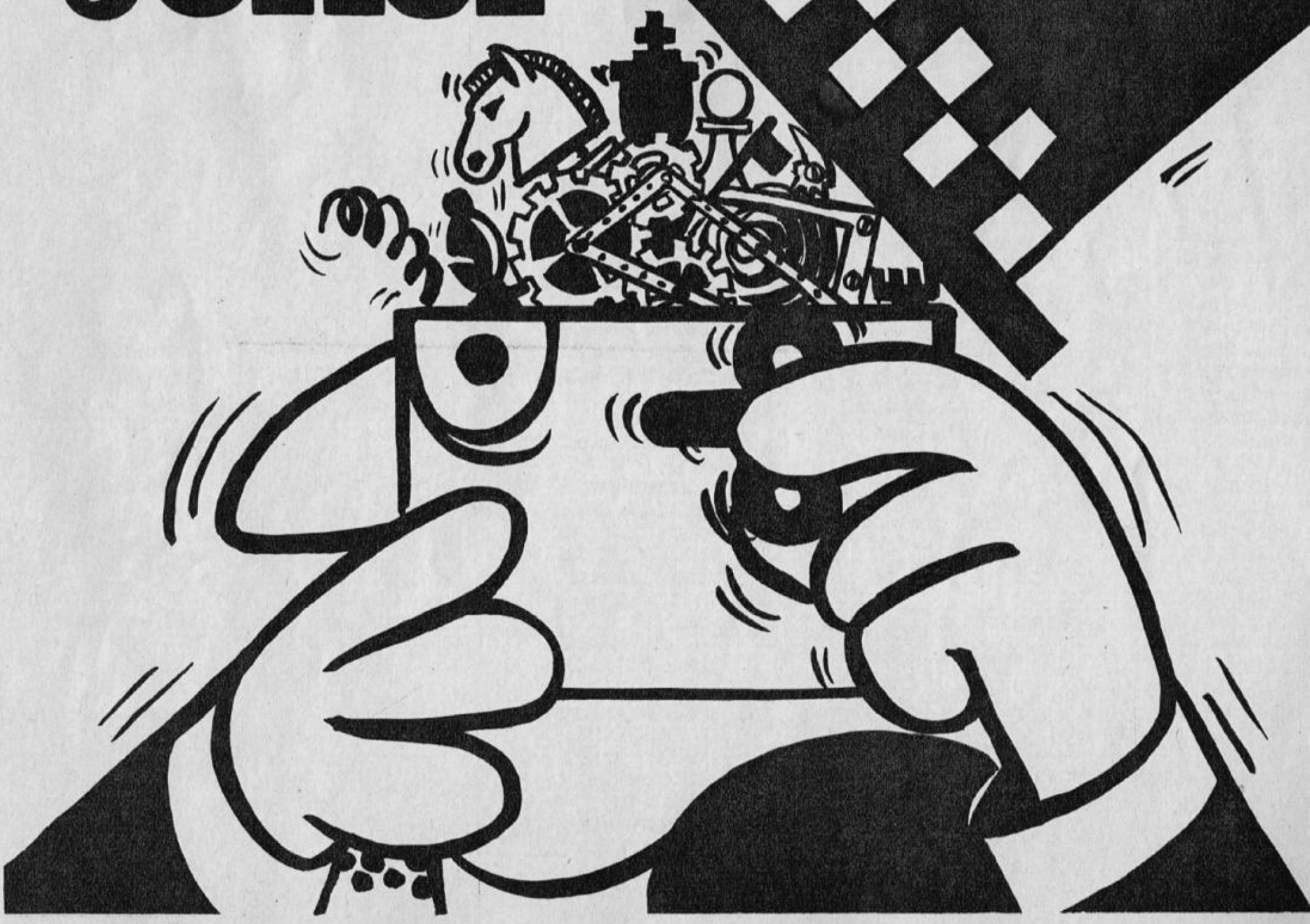
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUEVA EL INGENIO.

870/73

Gane la partida siguiendo a JOKER.
En sólo 3 clases, todo el ajedrez que usted debe saber.
Para jugar. Para reproducir partidas y resolver problemas.
¡Sin conocimientos previos!
Dé ya mismo los primeros pasos: lléguese al quiosco de la esquina y compre JOKER.
Después, déjese conducir por Luciano W. Cámara,
el reputado comentarista y árbitro internacional.
¡Y jaque mate al aburrimiento!
Con JOKER, el ingenio gana siempre.
PALABRAS CRUZADAS. CRUCIGRAMAS. CRUZADEX.
TELEGRILLAS. ENIGMAS. CRIPTOGRAMAS. GO.
¡Y EL MEJOR HUMOR DEL MUNDO!

Revista
joker



LOS MEJO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

F4 LA FABRICA DE PILOTOS

RES A FORMULA 2

Cerrado el ejercicio anual de F.4, la categoría promueve, luego de haber formado en lo deportivo, a los cuatro primeros del campeonato que en 1974 militarán en F.2. Así opinan Jorge De Amorrortu, Angel Guerra, Ricardo Baratucci y Juan Laskac de las enseñanzas recogidas durante sus respectivas trayectorias en la fórmula menor que finalmente asume su condición de categoría promocional

Los cinco primeros del campeonato de F-4: de derecha a izquierda, Juan Laskac (4º), Jorge de Amorrortu (campeón), Agustín Beamonte (5º), Ricardo Baratucci (3º) y Angel Guerra (subcampeón). Todos ellos, menos Beamonte, pasan a F-2.

F-4, LA FABRICA DE PILOTOS

Dentro del ovillo del automovilismo deportivo nacional, Fórmula Cuatro es la punta. Y recién este año lo demuestra cabalmente al promover a la categoría inmediata superior a los cuatro punteros del campeonato de la especialidad. Así, Jorge De Amorrortu, Angel Guerra, Ricardo Baratucci y Juan Laskac sentará sus reales en F. 2 durante 1974. Si bien esta promoción tiene antecedentes —Carlos Jarque, campeón de F. 4, pasó a F. 2 en el 73, y previamente Carlos Ragno hizo brillante papel al sentarse en un F. 1 (si mal no recordamos, en Las Flores) y Chiche Andreetta ídem—, por primera vez se da un traslado masivo, tal como si se tratara de una pro-

JORGE DE AMORRORTU CAMPEON DE F.4 1973

"Por mi experiencia personal, creo que F-4 me sirvió y que además era el único paso lógico y necesario para familiarizarme con un montón de cosas; para familiarizarme con el uso correcto de una caja, la selección de relaciones adecuadas, para tener una idea cabal de lo que es correr constantemente y siempre en autódromos . . . En fin, como te decía, con un montón de cosas, muchas de ellas concomitantes con lo que es estrictamente "carreras": reglamentos, conformación de un equipo, comportamiento de ese equipo, análisis de las situaciones aparentemente iguales pero permanentemente diferentes . . ."

"Mi intención es llegar a correr en F-1, aunque considero previo el paso por F-2. Y si ese intermedio es necesario, mucho más necesario considero sentarse en un F-4 antes que en un F-2, por todas las razones que te di. Para mí —mejor dicho, para nosotros— F-4 resultó la confirmación de lo eficaz que puede ser la organización aplicada. El campeonato mío, independientemente de la alegría y la emoción que produce, resulta una cosa lógica porque nuestra mira era ésa y toda nuestra organización se puso al servicio de ese objetivo. Objetivo que resulta concretado y que indica que el paso de categoría puede darse sin mayores cambios. Durante todo este año de F-4, saqué la experiencia suficiente; primero, de la confrontación conmigo mismo, y segundo, de la confrontación con los rivales, siempre respetables y en muchos casos temibles. Creo estar maduro para F-2 y será la experiencia la que confirme mi presunción o demuestre lo contrario."

"En cuanto a F-2, voy a usar un chasis *Crespi*. El Tulia XII que usé en F-4 resultó sensacional, y solamente espero que el chasis de F-2 se comporte —no mejor— sino igual que el de F-4. Y la mecánica —será un Fiat 125— estará a cargo, como siempre, de Pedro Vidal, que es quien más tiene que ver con mi campeonato."

ANGEL GUERRA SUBCAMPEON F.4 1973

"F-4, como enseñanza, es la mejor que puede recibir cualquier piloto con pretensiones serias. Mi experiencia personal fue bárbara. A tal punto que no quisiera dejar de correr en F-4 porque dudo que exista un grupo humano de características semejantes. Personalmente, creo que aprendí mucho, empezando por lo que se requiere para formar un equipo y terminando por doblar siempre al límite y sin potencia. Fijate que aún así, en algunos circuitos estamos casi en el tiempo de los F-2. Porque hay muchos que creen que en F-4 se anda despacio, y yo creo que es la categoría en la que —por el motor usado— se va más rápido."

"Un piloto que hace sus primeras armas en F-4 aprende a relacionar una caja, a poner a punto un chasis, a meter la mano en un motor. Toda la experiencia es eminentemente práctica y completa. No creo que haya categoría similar para aprender todo lo que hay que aprender."

"Si bien voy a correr en F-2, no voy a alejarme del todo de F-4. Mientras el calendario lo permita, estaré presente en las dos categorías. Claro que si hay superposición de fechas en diferentes escenarios, voy a correr en F-2 ese domingo".

"Mi chasis será —en F-2 y para las primeras carreras— la copia de un Lotus, similar al de Carlitos Jarque. Independientemente, me están construyendo un Crespi, y luego probaré y usaré el que dé mejor resultado. Lo que pasa es que la idea de F-2 comenzó hace bastante, y tenemos un montón de elementos necesarios para el Lotus. Luego, la experiencia con los dos chasis dirá con cuál correré."

"La mecánica será Renault 12, siempre a cargo del Gordo Antelo, que de Renault entiende algo . . ."



Campeon Jorge De Amorrortu.
En F-2 con chasis Crespi y **mecánica 125.**



Angel Guerra. En F-2 con chasis Lotus
y/o Crespi y mecánica R-12.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

moción directa y obligatoria. Casi un ascenso...

Y no son solamente los cuatro mencionados los que "se van para arriba"; también Jorge Lago tiene la intención (y algo más) de sentarse en un F. 2, y seguramente habrá algún otro tímido por ahí que anda acariciando la idea. De todos modos, en el peor de los casos son cuatro seguros y uno casi seguro, lo que como cierre de un ejercicio deportivo anual es excelente balance.

F. 4 no pierde nada, porque la separación de sus cuatro mejores figuras significa la posibilidad para todos los que quedan militando en la categoría de accedar a la punta en condiciones de mayor equilibrio. Y los que se van se encuentran con que el ejercicio de F. 4 resultó la mejor escuela que puede pretender un piloto de monoplazas. Y F. 2 se beneficia rotundamente, porque recibe cuatro excelentes pilotos que a su vez aportan chasis nuevos y en definitiva la que gana es la categoría.

No cabe duda entonces —y a partir de ahora— de la eficacia de F. 4 como categoría escuela. Y esa convicción parece haberse acendrado en quienes hacen sus primeras armas en monopostos, como demuestra el crecimiento del parque de la categoría.

Claro que ésta es nuestra opinión; veamos ahora lo que opinan los "promovidos".

RICARDO BARATUCCI: TERCERO EN EL CAMPEONATO F.4 1973



Ricardo Baratucci. En F-2 con chasis Crespi y mecánica Dodge o Fiat.

"Pienso que cuando alguien se compra un F-4 es para probarse a sí mismo. Para buscar la experiencia y la confianza que son necesarias en esta actividad. Y esa experiencia y confianza aumentan si uno se encuentra con los mecánicos que yo encontré. En un año y medio de actividad me encuentro finalmente con un buen puesto en el campeonato, con un auto de punta que comenzó a andar mejor desde seis meses atrás a la fecha; me encontré peleando la punta con los mejores y esa situación es la que apuntala la confianza que uno pueda tener en las posibilidades propias. Mis mecánicos —Palavecino, Etchamendi y Sutter— fueron mecánicos de Jarque; ellos me hicieron un auto sensacional y cuando el medio mecánico resulta tan bueno, entonces uno cambia de mentalidad y aumenta inmediatamente la confianza y la experiencia".

"Llegado al punto en que llegué, me pregunté: ¿Sigo en F-4, sigo en lo que estuve hasta ahora?... Y me respondí que resultaba lógico un paso de categoría. Gané una carrera, las dos últimas se me escaparon por poquísimo... creo estar maduro. Lamentablemente, F-4 no paga todo lo que significa mantener un equipo de carrera. Y debe ser así, siendo promocional... es uno el que debe pagar para aprender; es uno el que tiene qu hacer el gasto si quiere superar etapas. Humanamente es la mejor categoría que hay, no cabe duda alguna, y si se aprende mucho es porque hay gente dispuesta a enseñar todo lo que sabe. Yo creo haber aprendido en la escuela de F-4 todo lo que tenía que aprender, o por lo menos lo suficiente como para pretender pasar a F-2".

"Mi chasis será también un Crespi. Es un chasis sin vicios, y Tulio Crespi me ofreció repuestos y atención directa sin cargo durante las primeras carreras. Y con respecto a motores, tengo varias alternativas, cosa que me pone muy contento porque resulta una forma de percibir que hay varios dispuestos a depositar su confianza en mí. Por un lado, la gente de Talleres Tandil (metalúrgica) que ofreció conectarme con Chrysler para ver las posibilidades de un motor Dodge. Dentro de la misma marca, la concesionaria local —Lorenzo y Etchegoyen— piensa vincularme con la Comisión de Carreras. Por el lado de Fiat, tengo el mismo ofrecimiento de la agencia de Tandil (UAM); me alentaron mucho y hasta me hablaron de un equipo potenciador para el 125 —algo así como resulta el TAVA al 128— lo que daría la ventaja de partir de un motor casi de carrera. Lo ideal es eso; conseguir un motor preparado sobre el que se pueda trabajar para intentar mejorarlo. Para mis mecánicos, y por la experiencia en Renault que tienen, lo mejor es un R-12, pero pienso que a ese motor ya no se le puede sacar nada. En el Dodge ven que es fuerte de abajo, y en el Fiat 125 que la tapa es sensacional para intentar un desarrollo avanzado."

"Y acá estoy, con muy buenas perspectivas para F-2 luego de haber cerrado el ciclo de F-4, que estimo fue el mejor de mi vida deportiva...".

JUAN LASKAC: CUARTO EN EL CAMPEONATO F.4 1973

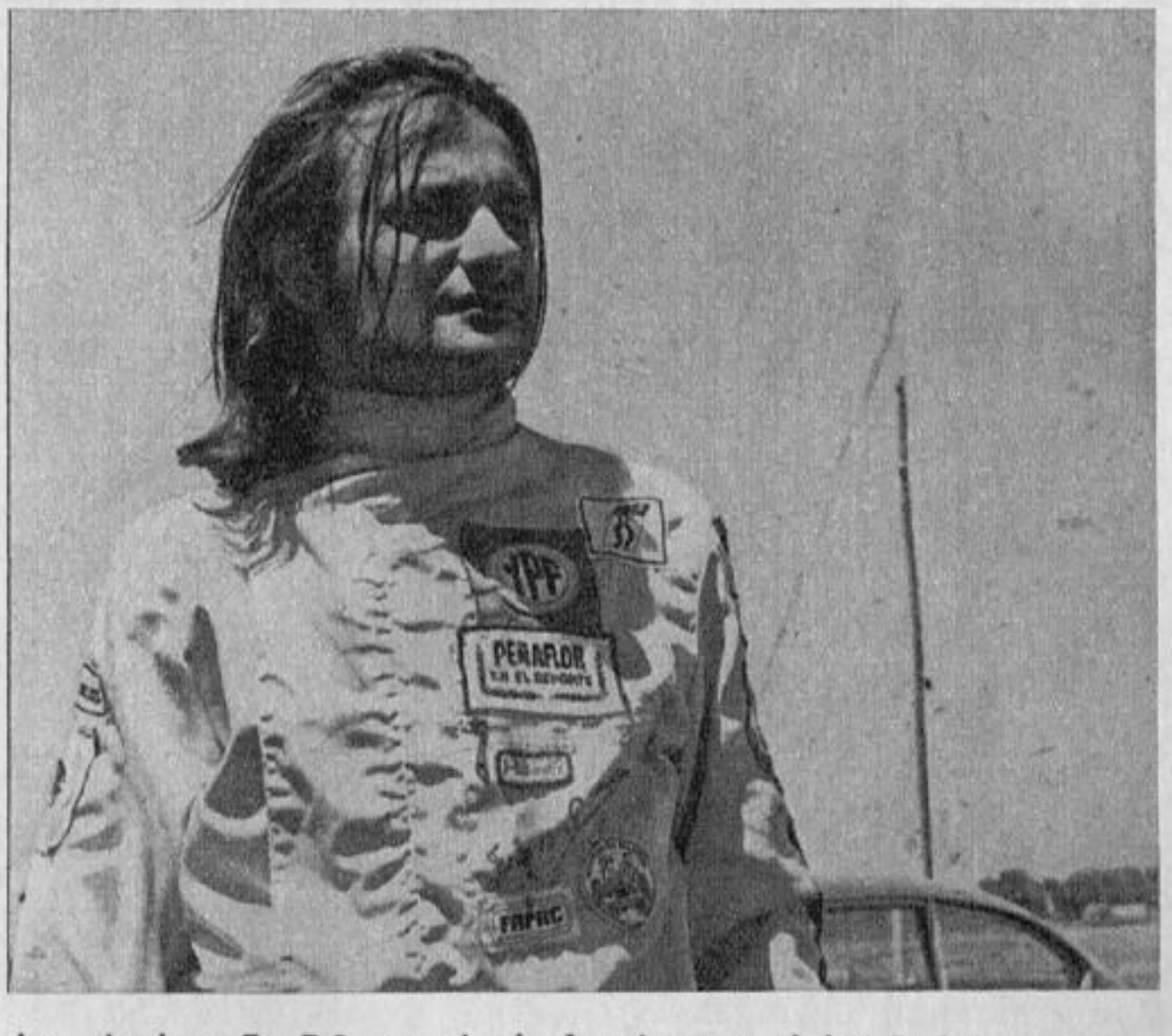
"Yo tengo seis años en F-4, lo que creo que es alguna experiencia, ¿no...? Pienso que el conocimiento que da esta categoría es enorme y a la vez fundamental. A la altura que está hoy la categoría, se aprende un montón de cosas, que deben asimilarse correctamente y aplicarse si uno pretende figurar en la punta. Desde relacionar una caja hasta meter los dedos en las barras... Todo lo que se pueda aprender con el fin de volcarlo en una categoría superior, si ésa es la intención que uno alienta."

"La relación peso/potencia de un F-4 es crítica; si doblás como se dobla hoy en el autódromo, a fondo, a 7.600 vueltas en el curvón y un tipo que está del lado de adentro estornuda, te vas afuera... Falta la potencia que todo lo arregla... En un F-2 —no te olvides que yo ya anduve en algún F-2— acelerás y salís..., en un F-4 no salís tan fácil..."

"Aprendés a usar bien tus gomas; aprendés a alinear el auto neutro y al mismo tiempo para que sea lo más sensible que se pueda, lo que lo trasforma a la vez en un auto difícil. Todo ese conocimiento, capitalizado convenientemente, es la mejor escuela para acceder a categorías superiores."

"Mi campaña en F-4 es larga, y todo lo que hice en estos años se lo debo a Jorge Meriggi, que en su momento confió en mí y puso un auto en mis manos; me dio enseñanzas, excelente dirección de boxes... En fin, fue mi mano derecha y hasta mi padre, automovilísticamente hablando. Si ahora nos separamos es porque para Jorge el automovilismo es un hobby que sostiene porque le gusta; para mí es una profesión estricta y como tal debe tomarse."

"En cuanto a F-2, no tengo la última palabra concretada, aunque estimo que las gestiones están más que avanzadas. Los contactos con Chysler están en manos de Alberto Famá, y de concretarse todo como espero, el equipo del año próximo se conformaría con De Guidi, Carubia y yo. Creo que la gestión está en su etapa final, de manera que contaría con mecánica obviamente Dodge, estando a mi cargo la provisión de chasis —que será un Avante de Famá— y las gomas."

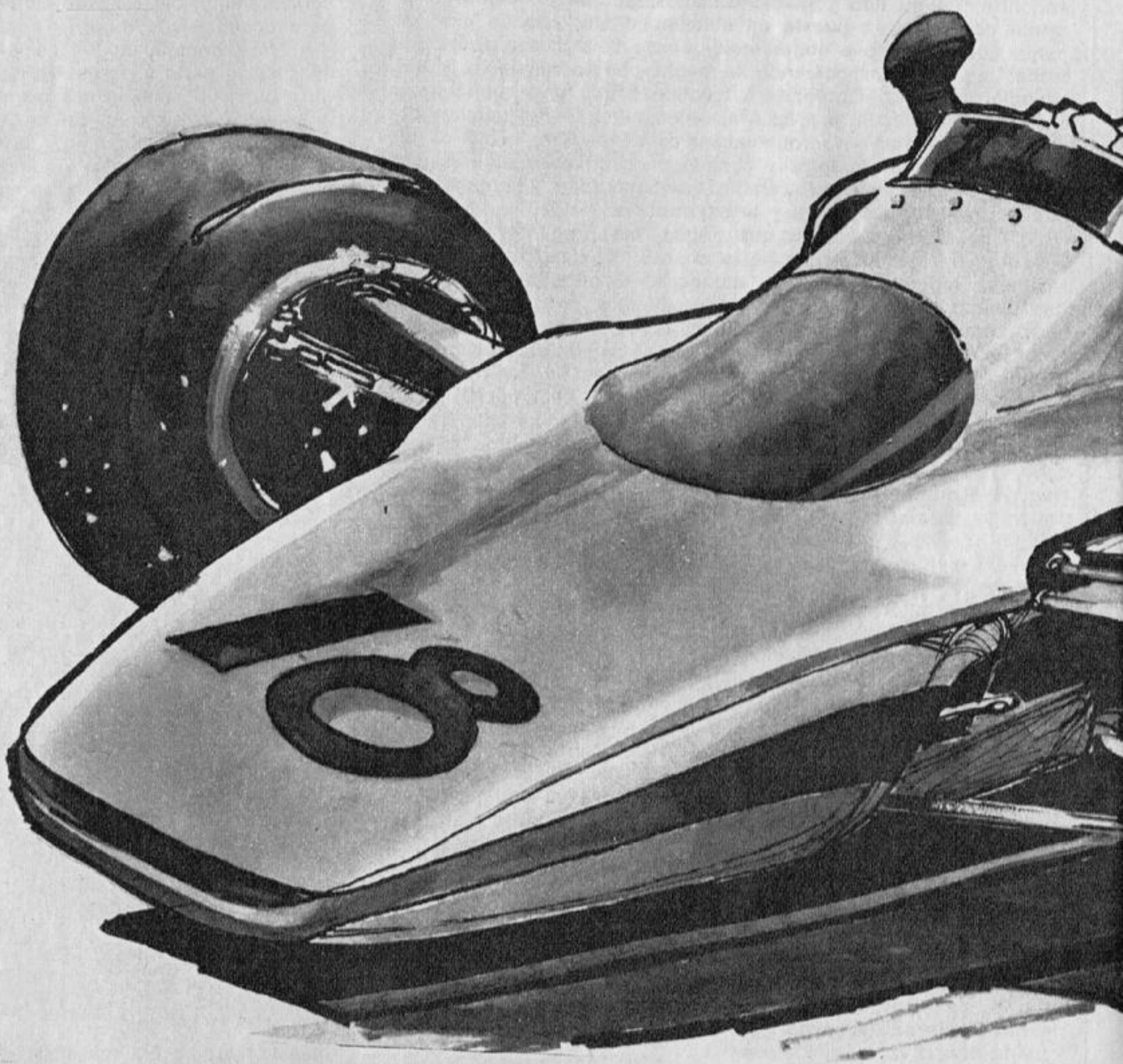


Juan Laskac. En F-2 con chasis Avante y mecánica Dodge.

HONDA RA 302: HISTORIA DE UNA FRUSTRACION

SOLO UN KAMIKAZ

Nacido bajo circunstancias algo confusas, el RA 302 de F1. era un intento desesperado por volcar a su favor una situación que ya se hacía insostenible. Su revolucionario diseño pertenecía a un ingeniero con poca experiencia en la materia y ferviente defensor de cambios radicales. En su construcción se empleó gran cantidad de aleación de magnesio. G.R. de Francia 1968: Una amarga tarde para el automovilismo mundial y prácticamente el fin de una riesgosa aventura. Pese a todo, un auto que, debidamente mejorado, pudo haber trascendido



Texto: RICARDO DELGADO
Dibujos: HECTOR CADEMARTORI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

E...

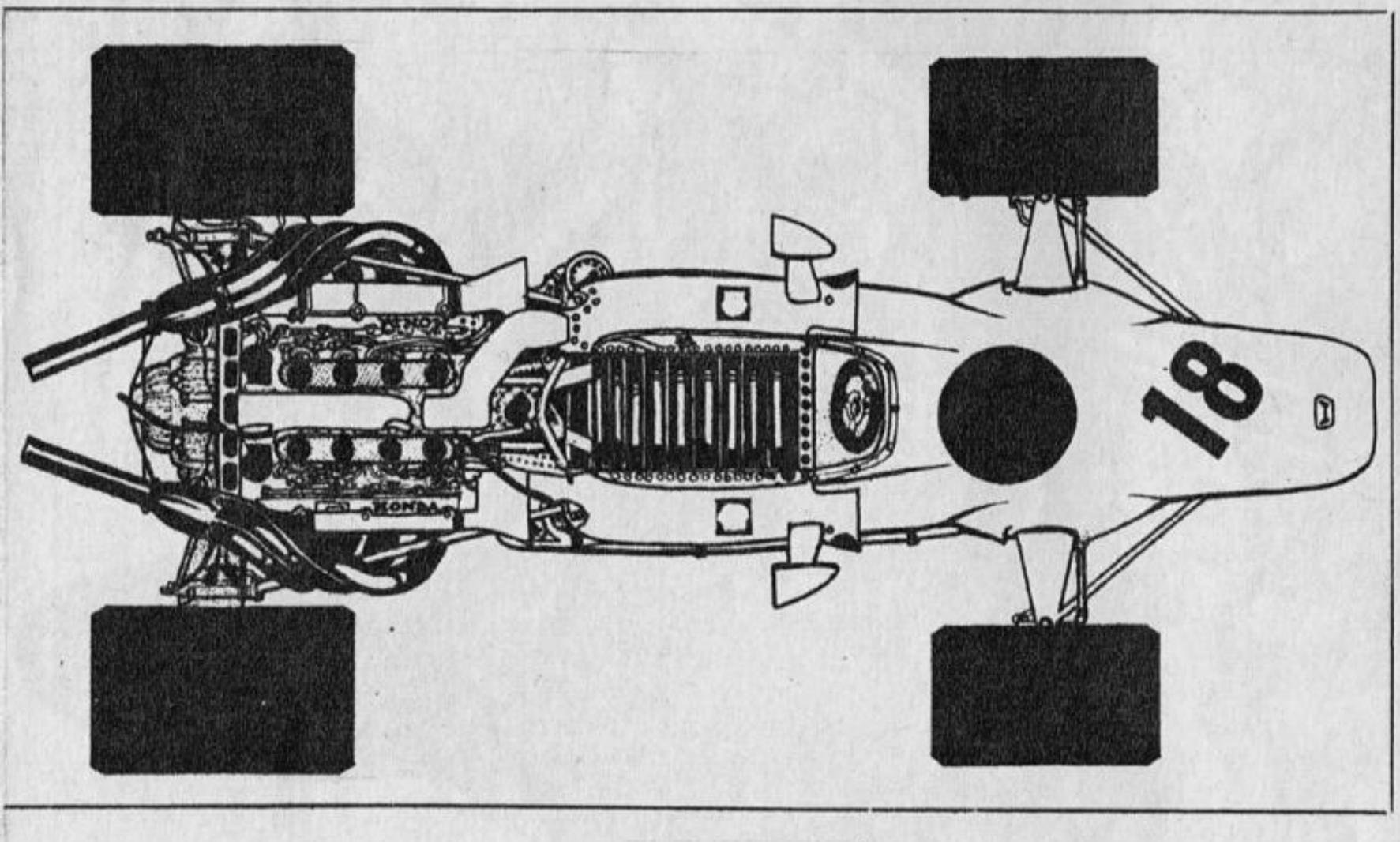


Y hete aquí un caso fehaciente de la vieja historia que vuelve a repetirse. Todo comienza allá por 1281 cuando un gran tifón deshace la armada invasora con la cual Kublai Khan intentaba conquistar el Japón. El misticismo del pueblo oriental atribuyó este hecho al viento divino —kamikaze—, para ellos, una evidencia de la protección celestial. El segundo hito lo marca la última guerra mundial, Japón estaba perdido salvo que algún factor lo suficientemente impactante

SOLO UN KAMIKAZE...

inclinara la balanza a su favor. Con menos mística pero con alto sentido del honor y patriotismo se crea la Fuerza Especial de Ataque o mejor dicho pilotos suicidas y era inevitable que esta unidad inspirase su nombre en el de su ilustre predecesor, kamikaze.

Desdibujada totalmente la credulidad en el milagroso hecho histórico mas con el mismo marco de necesidad imperiosa, la Honda Motor Co., importantísima empresa motoautomovilística del Japón, lanza —a mediados de 1968— al ruedo de la Fórmula Uno Internacional, un auto digno de Julio Verne, lo único que a criterio de sus creadores podía sacarlos del pozo; y —aunque con intenciones más sanas que sus inmediatos antecesores— era en potencia un kamikaze.



Planta del Honda RA 302. Su original forma se debió a la inclusión de elementos nada convencionales y al empleo de una técnica que difería totalmente de las conocidas.

UNA POLITICA BIFURCADA

Motivos publicitarios y un creciente malestar en el departamento competición (debido a las bajas performances del en ese entonces vigente F1 RA 301) fueron los que con exagerada precipitación impusieron prácticamente su debut.

Concebido por un joven ingeniero con algunas experiencia en la materia, era el resultado de un desesperado intento por volcar la situación a favor con una avanzada mente creadora.

Materializados estos dos últimos factores el proyecto tomar cuerpo bajo la sigla, RA 302, un número más en la gama competitiva de Honda en F1.

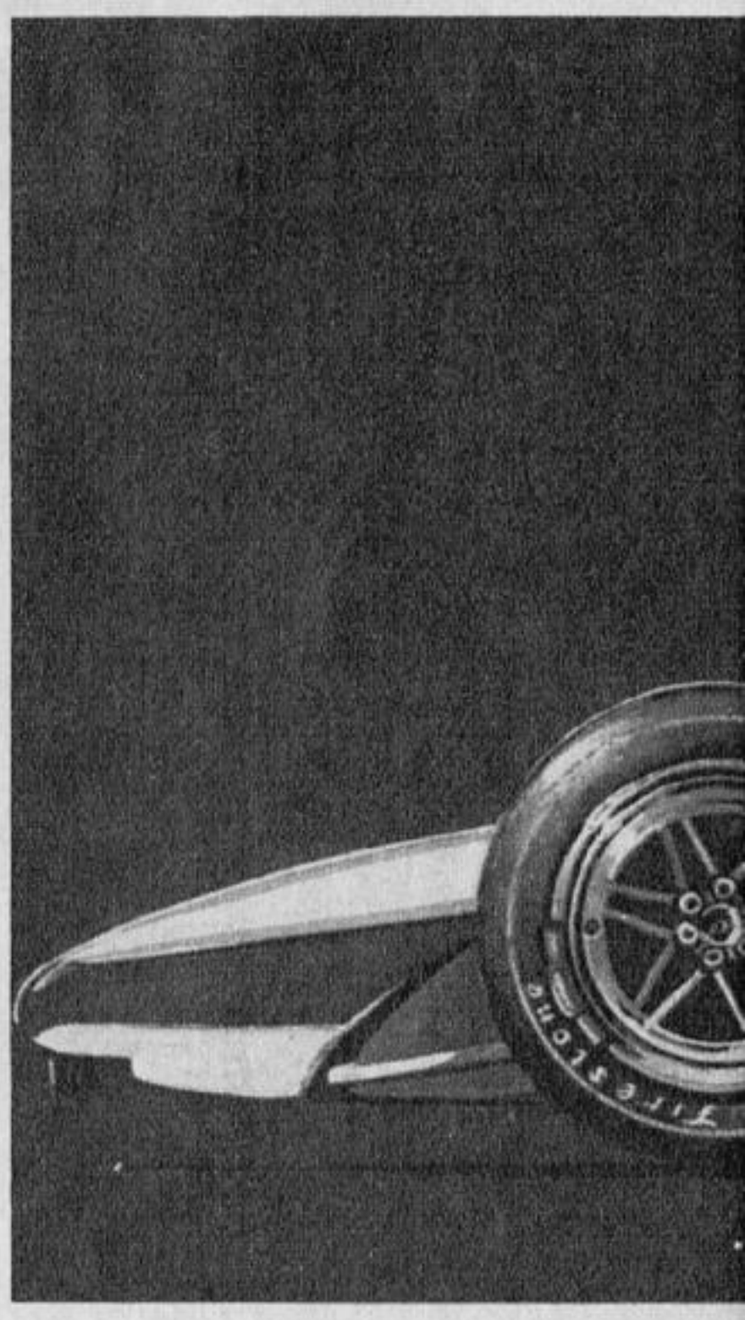
Hasta el momento de la aparición del 302, la casa Honda competía con su modelo RA 300/301, un monocasco que llevaba encima un V12 de origen japonés de gran potencia.

La receta no podía ser más promisoria, mas la práctica demostró la ineficacia de dicho conjunto que adolecía de excesivo peso.

Los límites lógicos de afiatamiento fueron con holgura superados y el "plomo" no rendía lo deseado pese a los esfuerzos del ingeniero Nakamura (jefe de la sección competición) y de su piloto, John Surtees; las sonrisas no afloraban desde que un año antes (en 1967) el RA 301 ganara en Monza guiado por el mismo John, con mucho de manejo, algo de suerte y un vagón de descartes.

Ante el cariz de los acontecimientos, el malestar de un grupo de la división competición (de motociclismo) encabezado por el ingeniero Kobe, se hizo muy evidente y volcaron todo su énfasis en cimentar la creación de un nuevo rumbo en el tema competición.

Los altos directivos de la empresa que venían soportando esta serie de presiones y los continuos fracasos del RA 301 decidieron: Se crearía un nuevo departamento de competición bajo la dirección del ing. Kobe que funcionaría independientemente



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del dirigido por Nakamura y contando —en el rubro yens— con recursos similares a éste.
Los resultados a obtener deberían ser harto veloces. La intención de Kobe era que así fuera y para ello contaba con un diseño difícil de igualar y de notable avanzada.

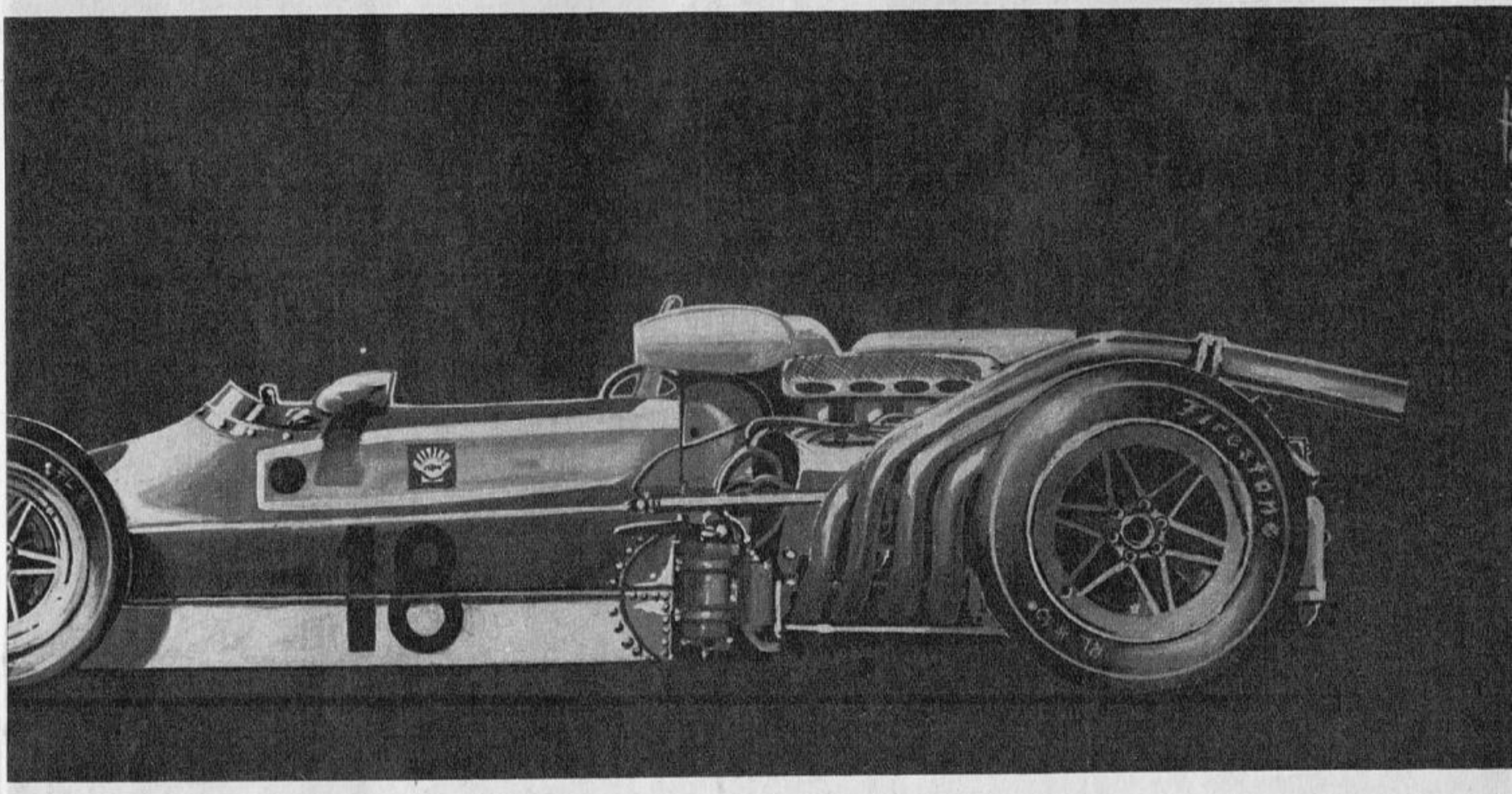
LA REVOLUCION AL DESNUDO

Era mucho más lógico suponer que Abú Al-Raschid (tuareg desnutrido) era hermano gemelo de Thor Hansen (nórdico decente), que pensar que el 301 y el 302 eran producto de una misma empresa para un mismo fin. No hace falta ser

límite de la categoría (pesaba exactamente 502 kg) con un motor V8 enfriado por aire y un chasis construido en aleación de magnesio que nada tenía que ver con la disposición del anterior.
Como ya se mencionó, el RA 302 llevaba un motor de ocho cilindros en V con una inusual apertura entre bancadas de cilindros de 120º; el motivo de esta disposición era que contribuía a bajar el centro de gravedad y servía de "hueco" para la sección trasera del monocasco que tomaba al motor; vale decir que el propulsor estaba "colgado" del chasis (de manera similar a la Ferrari 312-Box).
Su cigüeñal era de acero forjado y giraba sobre

distribución que comandaba los cuatro árboles de levas (a la cabeza por supuesto) era a cascada de engranajes. Las tapas estaban fundidas en una aleación de aluminio similar a la de los pistones y llevaban por cámara 4 válvulas amén de una solitaria bujía NGK de 10 mm. que aseguraba el encendido. Tanto el sistema de inyección como el sistema de ignición eran derivados de los respectivos sistemas Lucas, pero construidos en su totalidad por la firma Honda.
El trabajo de las válvulas estaba "controlado" por un novedoso sistema de barras de torsión que había sido utilizado por el mismo Kobe en el rutilante F2 de 997 cm3

430 HP a 10500 rpm (notable potencia si se tiene en cuenta que esa cifra logró ser superada hace muy poco). La disposición del monocasco era bastante ingeniosa; construido en magnesio era del tipo cuna, lamiendo los flancos del piloto en forma de tanques de nafta y uniéndose a las espaldas de la butaca a la altura del arco de protección; desde allí proseguía en una sección única que soportaba al motor. A la vez servía de conducto-guía para el aire que refrigeraba las entrañas del motor, ya que sobre él se había practicado una toma dinámica que era la entrada principal de fluido. Esta sección culminab a la altura de la caja de cambios.



muy entendido para darse cuenta de ello. Por un lado estaba el 301 con sus 650 kg de peso, su motor V12 refrigerado por agua, su chasis monocasco convencional (abierto) etc., etc. Por el otro, el 302, superado por poco el

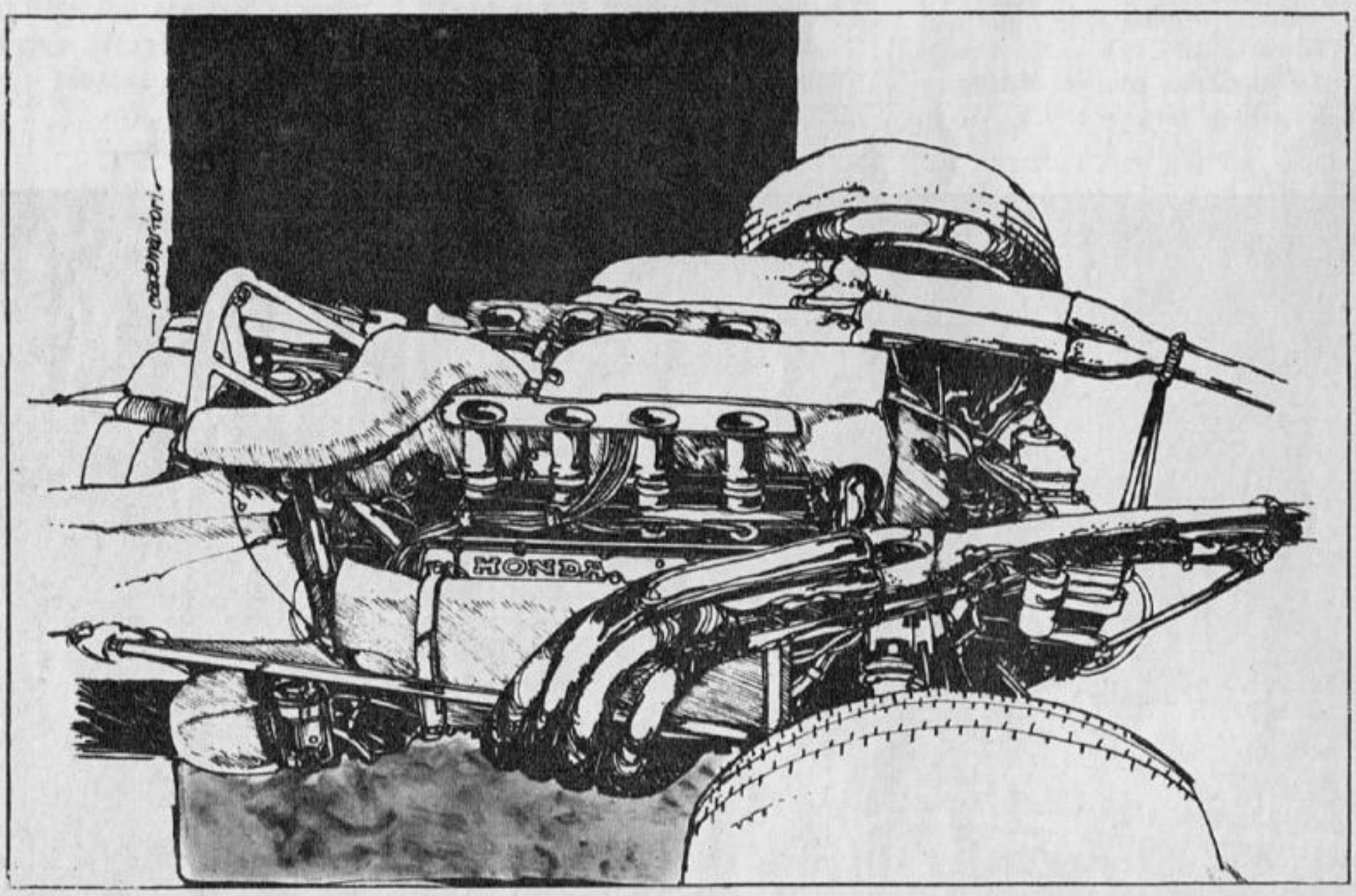
cinco bancadas, contando con contrapesos postizos; las bielas estaban construidas también en acero forjado y eran de sección I; los pistones fueron hechos de aleación de aluminio y llevaban cuatro aros por unidad; la

proyectado por él.
Sus medidas internas eran: 88 mm de diámetro por 61,4 mm de carrera, resultando su volumen cúbico total de 2987 cm³ y que con una relación de compresión de 11,5 a 1 desarrollaba teóricos

El grupo caja-puente, también realizado por Hond era de cinco marchas hacia adelante más RM. La suspensión delantera constaba (por lado) de brazo superior único de aleación ligera y su trapecio inferior más el

SOLO UN KAMIKAZE...

grupo amortiguador-resorte que estaba montado internamente y la barra antiroll (que se unía al brazo superior por medio de una pequeña bieleta).
La suspensión trasera se componía (también por lado) con un triángulo inferior invertido (con el vértice principal hacia el auto) un brazo superior único, dos tensores longitudinales que iban fijados en el portamaza y en el monocasco y el conjunto resorte-amortiguador colocados en posición muy inclinada; todo el conjunto se completaba con la lógica barra estabilizadora fijada al trapecio inferior por medio de un delgado brazo.
El paso del auto era de 2331,2 mm, siendo la trocha anterior de 1243,9 mm y la posterior 1238,8 mm. Los frenos (a disco) eran Girling
Teniendo en cuenta que el único líquido por refrigerar era el aceite, se ubicó el radiador del viscoso elemento en el hocico del auto, cosa que ayudaba a que la apariencia exterior fuera más lógica (para la época).
Los demás apéndices que interrumpían la aerodinámica del auto eran canalizaciones para el aire encargado de "refrescar" las partes vitales —especialmente de motor— al margen de estas nimiedades, la burbuja estaba bastante lograda. Es de destacar que el monocasco estaba en su totalidad construido en aleación de magnesio y la carrocería en plástico reforzado.



Mientras los restos del RA 302 continúan ardiendo, pasa el ganador de la prueba, Jacky Ickx (Ferrari 312) seguido por John Surtees con el otro Honda (RA 301) que en esa oportunidad funcionó como pocas veces. Ironía que le dicen.

UNA NEGRA TARDE

Resultaba realmente curioso ver en los boxes de Rouen les-Essarts —trazado donde unas horas más tarde se disputaría el G.P. de Francia 1968— y en un mismo recinto a dos máquinas tan opuestas amparadas bajo una misma marca, con similar cometido, pero llegadas a este punto por vías diametralmeste opuestas.
Rodeados de gran cantidad de periodistas y bajo la atenta mirada de varios pares de ojos oblicuos, el RA 301 y el 302 gozaban de esos pocos momentos de quietud que tiene un auto de carrera.



Durante los ensayos del día previo a a competencia, e ingeniero Kobe, invitó al piloto oficial de la marca, John Surtees, a realizar algunos giros con el RA 302 a título de prueba, tras una serie de vueltas "Big" John ingresó

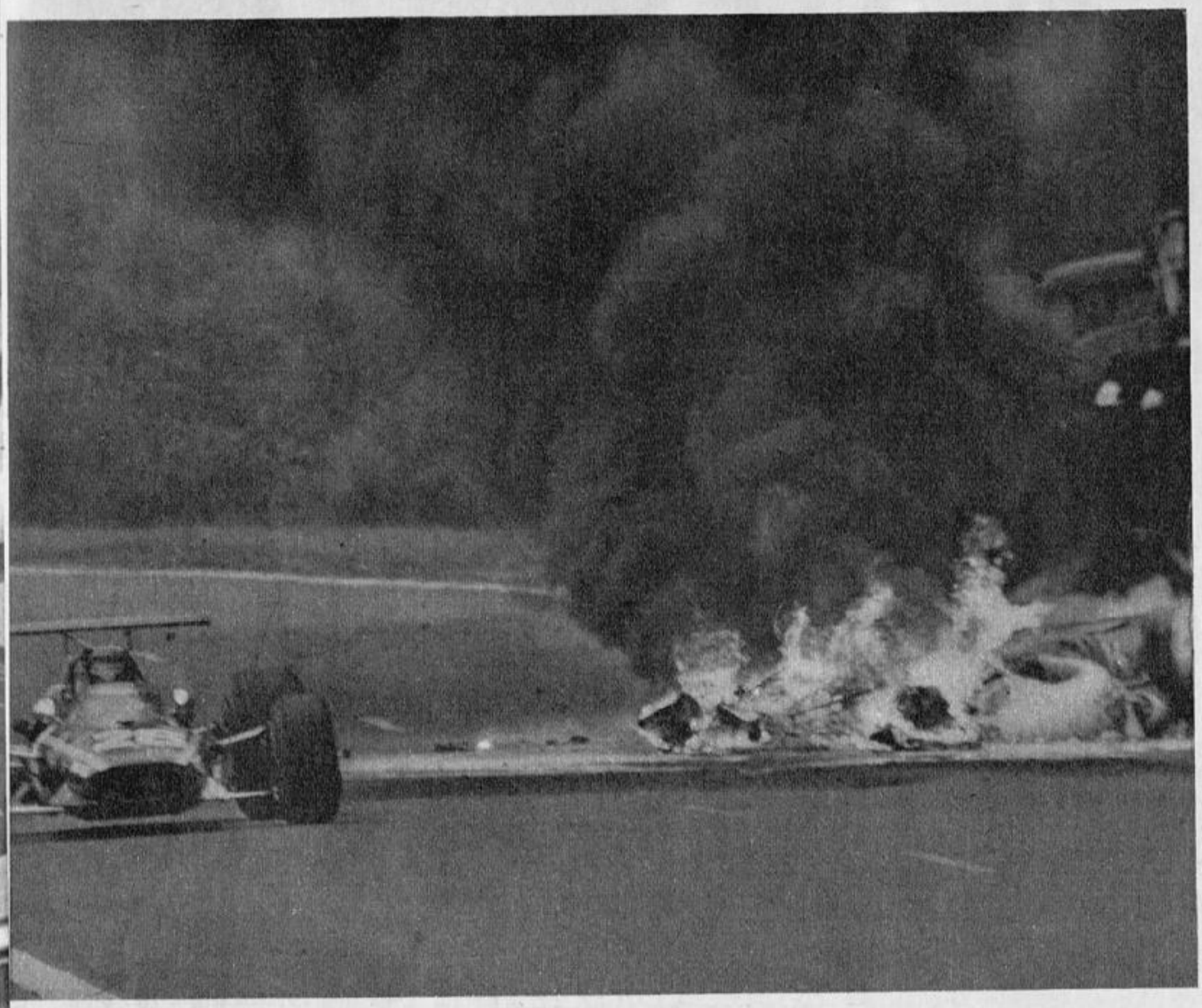
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

a boxes y algo pálido manifestó que a su criterio, la presentación del auto no debía llevarse a cabo, a menos que se solucionaran una importante cantidad de detalles.
Sin desalentarse por esto, el "revolucionario" Kobe indicó a Jo Schlesser —piloto impuesto por "sugerencia" de Honda-France— que hiciera lo mismo que el volante sajón; esta vez la sesión se prolongó por unos minutos más, al cabo de los cuales, el galo regresó algo contrariado y escéptico

francesa cuando se dio el vía al Grand Prix. A medida que el pelotón se desgranaba la lucha por la punta involucraba —en esos primeros tramos de la carrera— a Hulme (McLaren M7 A), Stewart (Matra MS 10), Ickx (Ferrari 312-V12) y McLaren (McLaren M7 A); mientras tanto, Jo y su 302 se afianzaban en posiciones prometedoras, merced a su fabulosa relación peso-potencia y al viril manejo del francés. Schlesser tenía en sus manos la oportunidad que por sus relativos valores

monocasco oriental al abordar el peligroso viraje de Noveau Monde y la dificultosa tenida, evidentemente no le preocupaban, era su gran momento. Versiones posteriores indicaron, que al abordar una vez más la riesgosa curva el auto rojiblanco escapó al control de su piloto y en un violento derrape se proyectó de flanco hacia el talud de tierra que enmarcaba la parte exterior de la pista. Golpear contra él y estallar fue un solo acto y poco se pudo hacer

de pensar que las condiciones para que el desastre se materializara estaban dadas desde que el proyecto RA 302 comenzó.
En primer lugar la concepción revolucionaria del auto que, al margen de las "ventajas" que mostraba sobre sus rivales, ofrecía una dudosa cuota de seguridad.
Segundo: el diseño se debía a un ingeniero con escasa experiencia en la materia, avalado solamente por la creación de un motor de F2 que si bien era muy exitoso, giraba sobre uno de los chasis más seguros de la petit fórmula, el Brabham. Por último y como tercer factor está la elección del piloto; si bien Jo Schlesser remontaba su campaña en monoplazas a seis años atrás su fuerte eran los Sport, complementando esta práctica con autos de F2. La diferencia de potencia fue decisiva.
Nuestras razonables críticas chocan contra el muro de escepticismo y misticismo de algunos nipones quienes al consumarse la tragedia recordaron una vieja historia, allá por el año 1281 ...



con respecto al rendimiento del racer pero con la firme intención de integrarse al grupo de competidores al día siguiente.
El ululante sonido de varios miles de caballos de fuerza horadó el boscoso paisaje de la campiña

como conductor de monoplazas (especialmente F1) le había sido negada con anterioridad y pese a no ser éste el mejor momento para aprovecharla, no quería dejarla pasar sin al menos demostrar sus condiciones.
Los sacudones del

por el infortunado Jo que se convirtió en integrante de la espantosa hoguera.

¿EL VIENTO DIVINO?

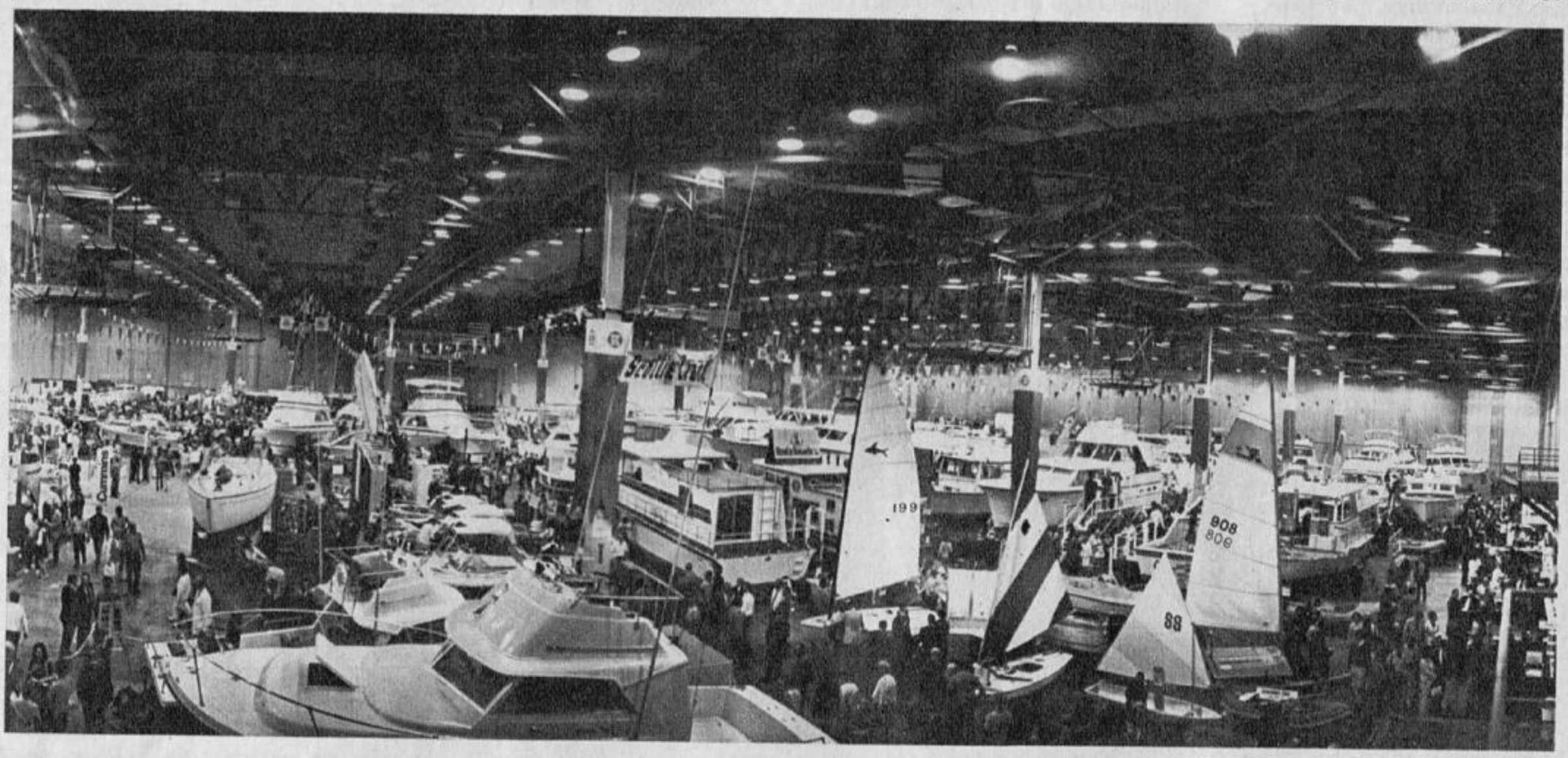
Analizando fríamente la situación, no podemos dejar

nauticias

SALONES NAUTICOS INTERNACIONALES

Un salón internacional de náutica norteamericano. Regalo para los ojos.

Un aparato que fue símbolo de una época: el catamarán del "Ñato" Alberto Regnícoli con los dos Mercury en popa. ¿No más fuerza libre?



Al finalizar en octubre la temporada náutica del hemisferio Norte, comienzan a abrir sus puertas los salones náuticos. Va aquí una lista de los principales por si algún lector de CORSA quiere darse una vueltita por ellos:

2 al 12 de enero: International Boat Show, en Londres.
10 al 21 de enero: Salón Náutico de París.
10 al 20 de enero: Salón Náutico Americano, Nueva York.
1º al 10 de febrero: Salón Náutico Internacional Canadiense, en Toronto.
2 al 12 de febrero: Salón Náutico Internacional de Barcelona.
8 al 17 de febrero: Salón Náutico de Helsinki, Finlandia.
22 al 27 de febrero: Salón Náutico de Miami, USA.
22 de febrero al 3 de marzo: Salón Náutico de Estocolmo, Suecia.
23 de febrero al 3 de marzo: Salón Náutico de Berlín, Alemania.
15 al 24 de marzo: Salón Náutico Internacional de Holanda, Amsterdam.
15 al 24 de marzo: Salón Náutico Internacional de Oslo, Noruega.
23 al 31 de marzo: Salón Náutico de Bruselas, Bélgica.

POSTERGACION

Causas ajenas a la voluntad de los organizadores han obligado a los mismos a postergar la competencia off-shore que debía disputarse el 5 de enero en Mar del Plata. Las circunstancias que son de público conocimiento relacionadas con la crisis mundial de petróleo han motivado el atraso del barco que trasporta desde el exterior las dos lanchas clase 1 que han de tomar parte. Como la llegada de la nave está prevista para el día 8 de enero, la regata tendrá lugar el sábado 12 a las diez horas. En cuanto a los extranjeros que concurren son: Carlo Bonomi, campeón del mundo, y R. Buchanan Michaelson. Con relación a Balestrieri, Mondadori y De Angelis, que habían prometido formalmente su asistencia, no embarcaron sus lanchas, por lo que no serán de la partida. Consecuentemente con la postergación de esta prueba, han sido también corridas una semana la de Punta del Este y la Santos-Río de Janeiro, que tendrán lugar respectivamente el 19 de enero y 2 de febrero.

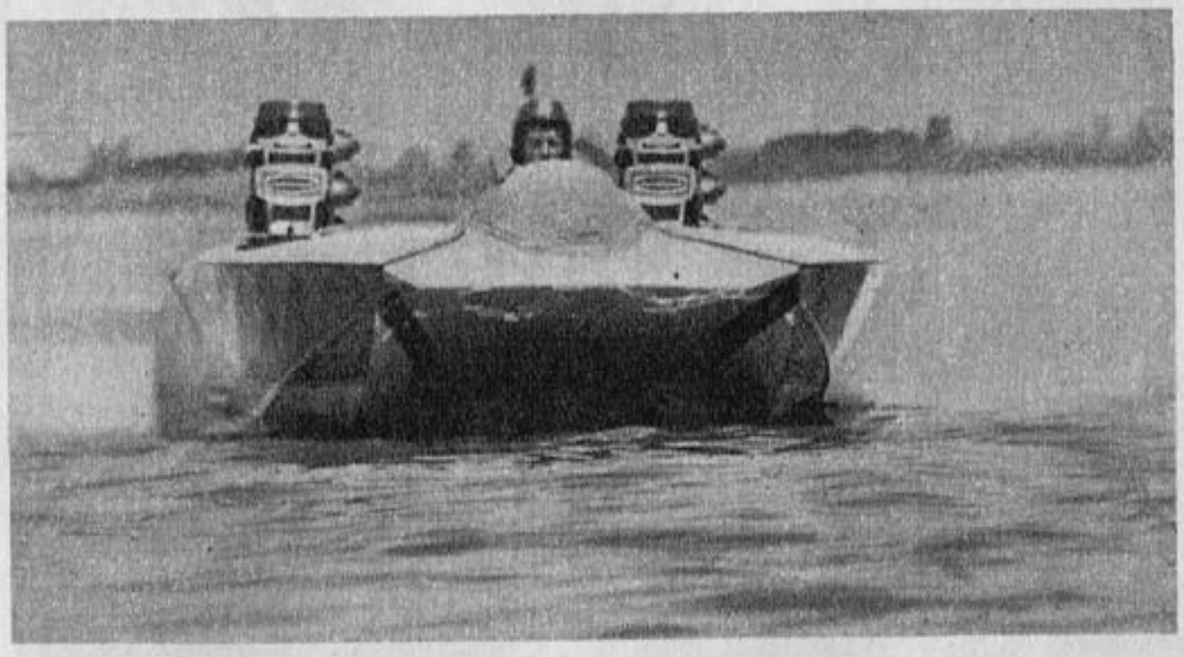
En lo que hace a la participación argentina, en momentos de escribir estas líneas hay muy poca definición al respecto, contándose seguros Alberto Steffen Soler, Andrés Nara, Pedro Soriano y Santiago Gastón Breton. Con menos certeza se espera la participación de alguna embarcación de los astilleros Pagliettini y Regnicoli.

REGATA A CARMELO

Corren rumores que esta clásica prueba que organiza el Club Motonáutico Argentino quedaría reservada para lanchas de turismo, no sólo por deseo de los organizadores, sino por voluntad de los pilotos. En cambio, de concretarse algunas conversaciones extraoficiales que se vienen manteniendo, participaría la clase III, cuyo debut en nuestras aguas debe producirse en Mar del Plata. De "prender" la categoría, ya se piensa en organizar una regata a Barra de San Juan y otra a Nueva Palmira, pero por afuera y no por los ríos del Delta. Otra novedad del C.M.A. es que organizaría carreras sin puntaje destinadas a atraer nuevos aficionados a la práctica del deporte motonáutico.

¿SE ACABA FUERZA LIBRE?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Quizá 1974 signifique el fin de la categoría Fuerza Libre en nuestra actividad motonáutica. En efecto, tanto Alberto Reverdito como Pedro Soriano piensan dedicar sus esfuerzos a categorías encuadradas dentro de los reglamentos de la UIM, o sea ON y R-5, respectivamente. Por otra parte, la misma Federación Motonáutica Argentina había manifestado su intención de suprimir la Fuerza Libre por entender que los pilotos debían ubicarse en clases reglamentadas y abandonar poco a poco esa categoría que si bien tuvo su sentido hace unos años, no lo mantiene en la actualidad. En el caso de la R5. o sea motor interno de 3 a 5 litros y casco libre, Soriano confía en que la lancha de su hijo y la futura de Sebastián Aries no sean las únicas, y que nuevos adeptos a los motores internos aparezcan en las aguas.

MOJARRAS LIBRES

El 31 de diciembre de 1973 marcó el final de la clase argentina mojarra con las limitaciones de motor que imponía el Reglamento Deportivo Motonáutico. A partir de la fecha la preparación de los Ford 60 HP es libre, por lo que se espera que a pesar de los años, esos fierros demuestren qué son capaces de hacer. Una Mojarra que no hay que perder de vista es la de Jorge Peralta Martínez, de cuya preparación parece que va a encargarse una mano sumamente hábil, de amplios conocimientos teóricos y prácticos y que conoce a los hidroplanos en cuestión como a un hijo.

CAMPEON EUROPEO

El piloto sueco Lasse Ström (19 años) ganó el campeonato europeo de la clase SE disputado en Finlandia. Totalizó 1.025 puntos y fue seguido por Pierluigi Bonvicini con 1.000. La prueba se desarrolló sobre cuatro mangas, cada una de 23 kilómetros de recorrido. La diferencia acumulada entre los tres primeros clasificados fue inferior a diez segundos, lo que da una idea de lo reñidas que fueron las pruebas. La clasificación final fue: 1º, Lasse Ström (Suecia), con Clerici-Evinrude (dos primeros puestos y un tercero) y un total de 1.025 puntos.

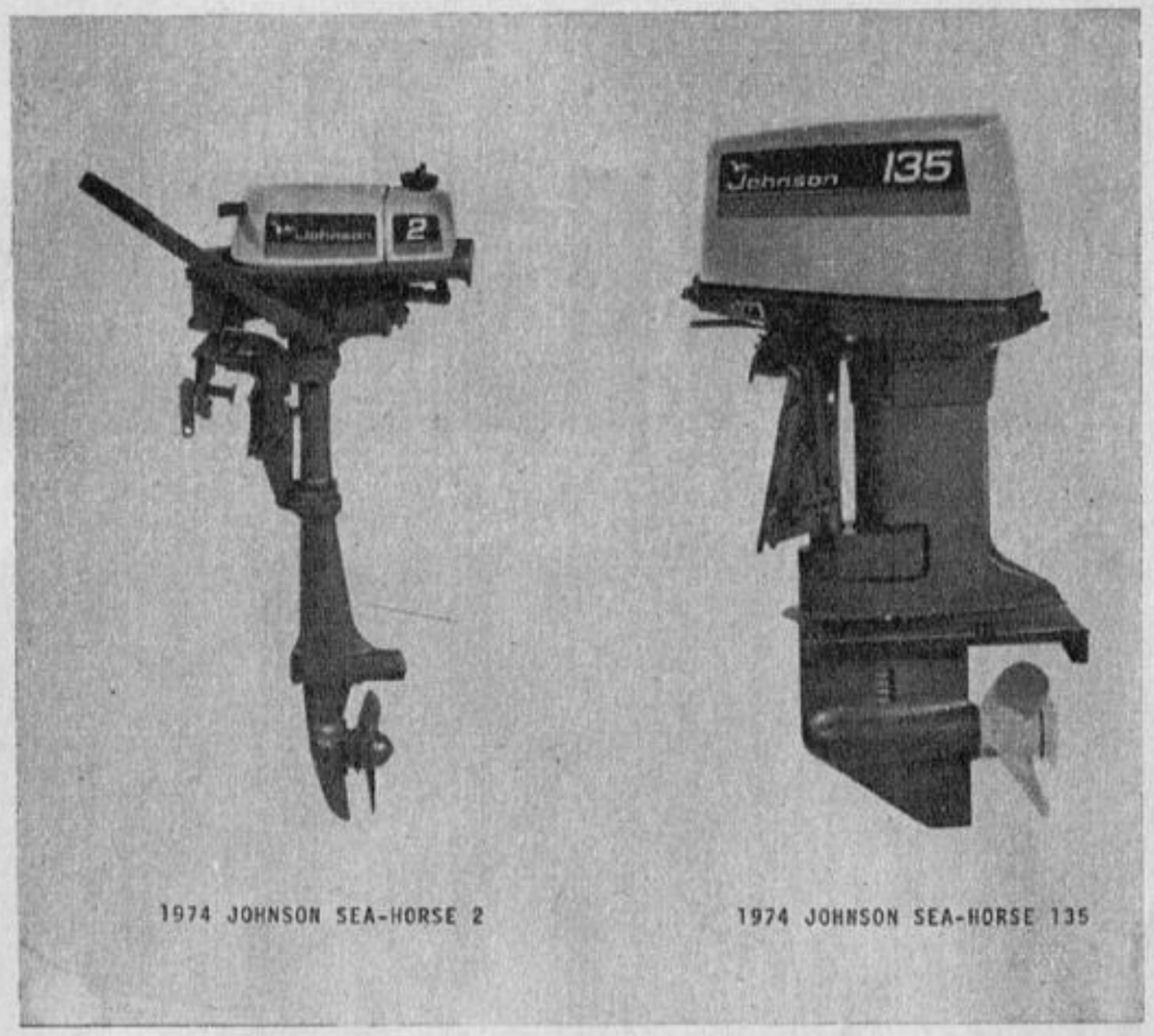
2º, Pierluigi Bonvicini (Italia), con Clerici-Evinrude (una victoria y dos segundos puestos) y un total de 1.000 puntos.

3º, Roger Jenkins (Inglaterra), con Clerici-Evinrude (una victoria, un segundo y un tercer puesto) y un total de 925 puntos.

JOHNSON 1974

Con el final de 1973 las fábricas de motores fuera de borda renuevan sus líneas, en las que siempre ofrecen algunas novedades para 1974. Es nuestra intención dar a conocer a los lectores las características principales de ellos por lo que comenzamos hoy por la línea Johnson, esperando dar los restantes en cuanto poseamos la información.

La fábrica Johnson produce comercialmente motores fuera de borda modelo 1974 desde 2 hasta 135 HP en los siguientes rangos: 2, 4, 6, 9.9, 15, 25 40, 50, 70, 85, 115 y 135. A continuación se dan detalles de algunos de ellos:



1974 JOHNSON SEA-HORSE 2 — 1974 JOHNSON SEA-HORSE 135

HP	Cilindros	Cilindrada (cm³)	R.P.M. (máxima)	Peso (kg)	Relación engranajes
2	1	42,6	4.800	10,8	12 a 15
4	2	86,9	5.000	14,8	12 a 25 17 a 28
6	2	142,4	5.000	22,9	15 a 26
9,9	2	208,1	5.500	27,5	12 a 29
15	2	208,1	6.500	27,5	12 a 29
25	2	360,1	6.000	40,5	12 a 21
40	2	704,3	5.000	58,5	12 a 21
50	2	656,7	6.000	85,8	12 a 32
70	3	815,1	5.500	94,3	12 a 29
85	V-4	1.485,7	5.500	120,1	13 a 26
115	V-4	1.633,4	5.500	126,0	13 a 26
135	V-4	1.633,4	5.500	126,0	13 a 26

Dentro de las novedades que los fabricantes destacan en la línea 1974 pueden citarse: perfeccionamiento del sistema de escape, sistema de encendido por capacitor de descarga, aros de pistón de retropresión, diseño de pistones "loop charging", caja de control remoto "power shift II", etcétera.

PRECISION INCREIBLE

Al sur de la costa Daläven, más exactamente a 18 kilómetros de la misma y cerca de Borlange, se estableció en Dalarma una nueva cancha para tentativas de record de velocidad. Se han homologado las siguientes distancias: 1,5 milla terrestre, o sea 2.414,02 metros. Además, ¼ de milla terrestre, o sea 402,34 metros, y finalmente un kilómetro, o sea 1.000 metros. Las distancias han sido controladas con un aparato denominado geodímetro, que se basa en el conocido rayo laser. Lo curioso de este asunto es que la precisión que se ha garantizado de dicha medida, en base a la medición efectuada, es de 10 milímetros sobre el total de las distancias.

ATENCION CON PREFECTURA

Un consejo para los propietarios de embarcaciones: no salir sin la documentación ni los elementos de a bordo que exige Prefectura. Se está efectuando un severo control que tiene por objeto impedir, o por lo menos prevenir, accidentes. Personal de la PNA es destacado en distintos lugares donde verifican documentación, matrícula, chalecos salvavidas, etc. Debe pensarse que el mayor beneficiado con dicho control es el propio navegante y que se hace por su seguridad.

MIDGET

WALKER, CAMPEO



Raúl Caligaris y Efren Chemoli dándose como en la guerra en una de las semifinales. También pudieron ser campeones, mérito les sobró.



El Rafaelino Abelardo Walquer, con un trabajoso segundo puesto, logró clasificarse Campeón Argentino de Midget. Felicitaciones para él.

Textos y fotos: Roberto Bottini

Brillante cierre del Campeonato Argentino de Midget. Una competencia muy interesante con un desarrollo reñidísimo coronó campeón a Abelardo Walker, quien con su segundo puesto se llevó el título para Santa Fe. Oscar Dini fue el inobjetable triunfador de la competencia, cerrando un año muy alentador para la categoría

Autoparque fue el punto final del Campeonato Argentino de Midget. Terminando de esta manera con una temporada que se dividió en ocho fechas, cuatro de las cuales se disputaron en Santa Fe, organizadas por la Asociación de Volantes del Litoral. Quedando las otras cuatro a cargo del Buenos Aires Midget Club en escenarios bonaerenses. Todo bajo la fiscalía de CADAD que le dio por primera vez este año a la categoría carácter nacional.

De esta manera santafecinos y porteños se dieron cita en Ezeiza para definir un campeonato que tuvo desde sus comienzos matices interesantísimos, algo que sumado a varios torneos zonales de gran atracción (temporada de verano en el velódromo, por dar un ejemplo) dieron un panorama sumamente positivo para la categoría a lo largo del año 1973.

Otra prueba de ello estuvo fundamentada el domingo en Autoparque, con el hecho de que llegaran a esta última carrera cuatro pilotos con posibilidades de coronarse campeón. Chemoli y Di Costanzo representantes porteños, Caligaris y Walker presentando la ofensiva santafecina. Fueron el centro de un espectáculo que por su carácter dfinitorio fue genial en todo su desarrollo.

Cuatro series a seis vueltas, clasificaron 16 autos para disputar dos semifinales a ocho vueltas, de las cuales los ocho mejores sumados a dos clasificados por repechaje, dieron un lote de diez coches para disputar la finalísima del año sobre doce giros al circuito.

Desarrollo teórico que llevado a la práctica conformaron un sinnúmero de trompos, derrapes, vuelcos, piñas que son la esencia estructural de esta categoría-espectáculo.

Las series fueron el primer indicio de la lucha que se libraría para dar a luz al nuevo campeón. De esta manera Chemoli, Caligaris, Walker y Dini con sus triunfos parciales aparecieron como principales actores.

Más tarde, Efren Chemoli hizo suya la primera semifinal, gracias a un trabajo muy inteligente, en el que dejó hacer el gasto, las primeras vueltas, a Caligaris para después pasarlo en forma incuestionable al promediar la batería.

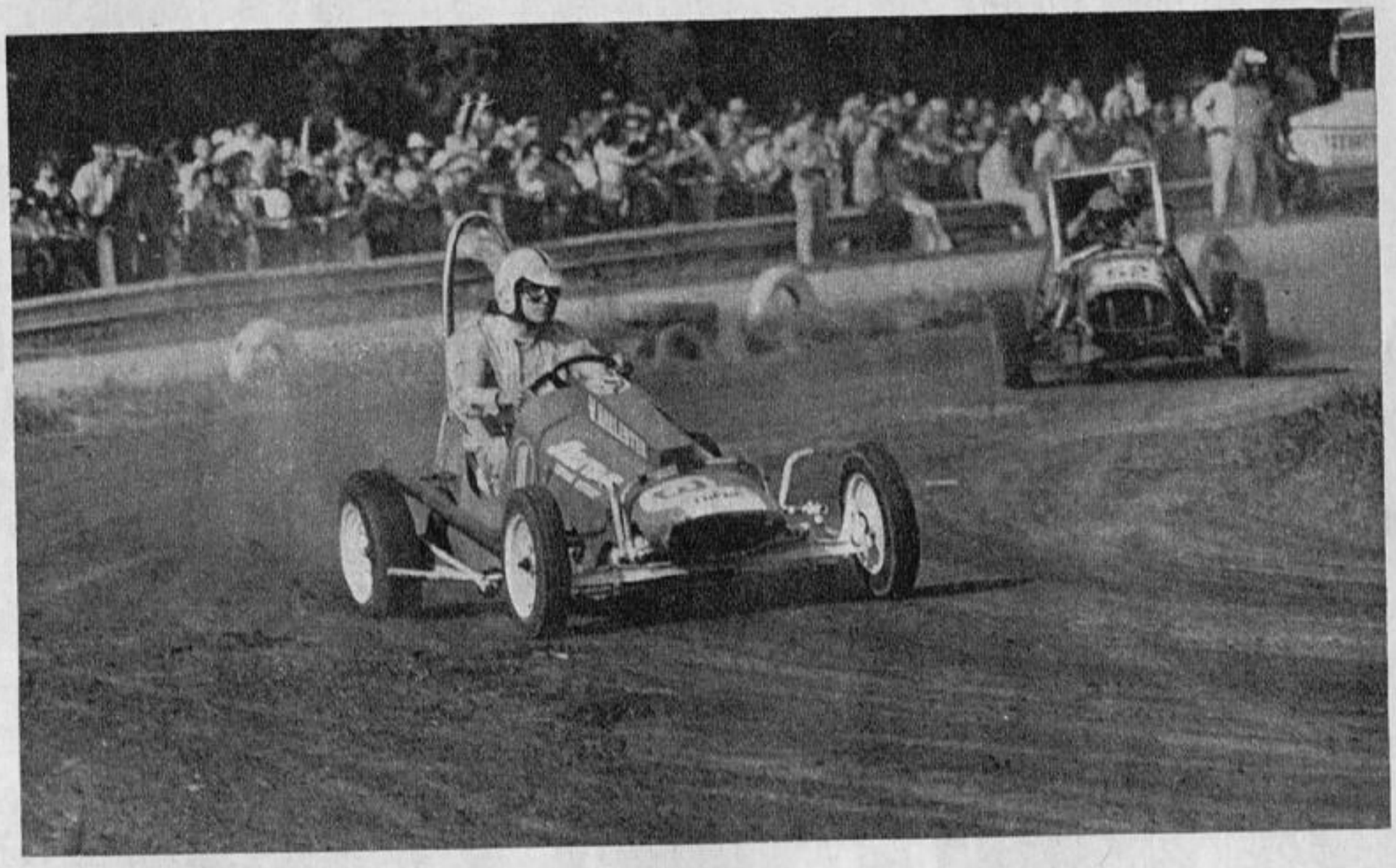
Oscar Dini amagó con adjudicarse la otra semifinal, pero un sensacional repunte del santafecino Walker sobre el final lo relegó al segundo puesto.

Con este apunte previo quedó todo listo para que se jugara la última carta del año Chemoli, Caligaris y Walker en la primera línea de largada, los tres con una sola meta, el campeonato; atrás Dini y Di Costanzo, el primero sin posibilidades para el título,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ON NACIONAL '73





Después de adjudicarse la "Copa de Oro" y de tener actuaciones irregulares durante el transcurso del Campeonato Argentino, Dini demostró todo lo que sabe obteniendo un valioso triunfo en la carrera de cierre del campeonato.

pero con muchas ganas de quebrar la mala racha que lo acompañó en el torneo, mientras que Di Costanzo era el cuarto postulante, pero sin las posibilidades de los primeros.
Largan, toma decididamente la punta Dini, mientras que atrás entran varios juntos en la primera curva, se tocan quedando como saldo que la competencia pierda desde el vamos a un actor fundamental. Efren Chemoli queda en la última posición para después abandonar, perdiendo toda posibilidad de obtener el sexto campeonato consecutivo.
De ahí en más, con Dini afianzado en la punta, la emoción trasciende al segundo puesto. Caligaris y Walker luchando en forma sensacional regalando lo mejor de la tarde.
Un vehemente trompo de Caligaris en la séptima vuelta corona campeón de la temporada a Abelardo Walker. Al mismo tiempo que Dini se adjudica en forma contundente la última competencia del año.
Tercero se clasificó Aldo Di Costanzo.
En síntesis un segundo puesto que premia a Walker, afirmando las bondades de los chasis tubulares construidos por Raúl Schaberger, que aportaron una nueva fisonomía a la categoría, distinta a la del clásico Midget Americano.
Diseño santafecino al que ya se están acoplando varios porteños.
Por otro lado un año bastante desafortunado para el quíntuple campeón Chemoli lo que se vio reflejado en esta prueba.
Y por último un excelente final de temporada para Dini, que, después de ganar la "Copa de Oro", tuvo problemas en casi todas las pruebas del campeonato argentino.

CLASIFICACION FINAL
MIDGET - AUTOPARQUE
9-12-73 - BUENOS AIRES MIDGET CLUB

1º SEMIFINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	1	Efren Chemoli	Simca	2m41s	8
2º)	52	Raúl Caligaris	Jeep IKA	2m44s8/10	8
3º)	9	Aldo Di Costanzo ..	Studebaker	2m45s6/10	8

2ª SEMIFINAL

1º)	54	Abelardo Walker ..	Fiat 1500	2m43s	8
2º)	3	Oscar Dini	Ford 60	2m44s	8
3º)	5	Marcelo Fernández .	Ford 60	2m50s4/10	8

FINAL

1º)	3	Oscar Dini	Ford 60	4m14s	12
2º)	54	Abelardo Walker ...	Fiat 1500	4m14s5/10	12
3º)	66	Hugo Cuffia	Peugeot 404	4m21s	12
4º)	56	Norberto Bonafede .	Fiat 1500	4m22s5/10	12

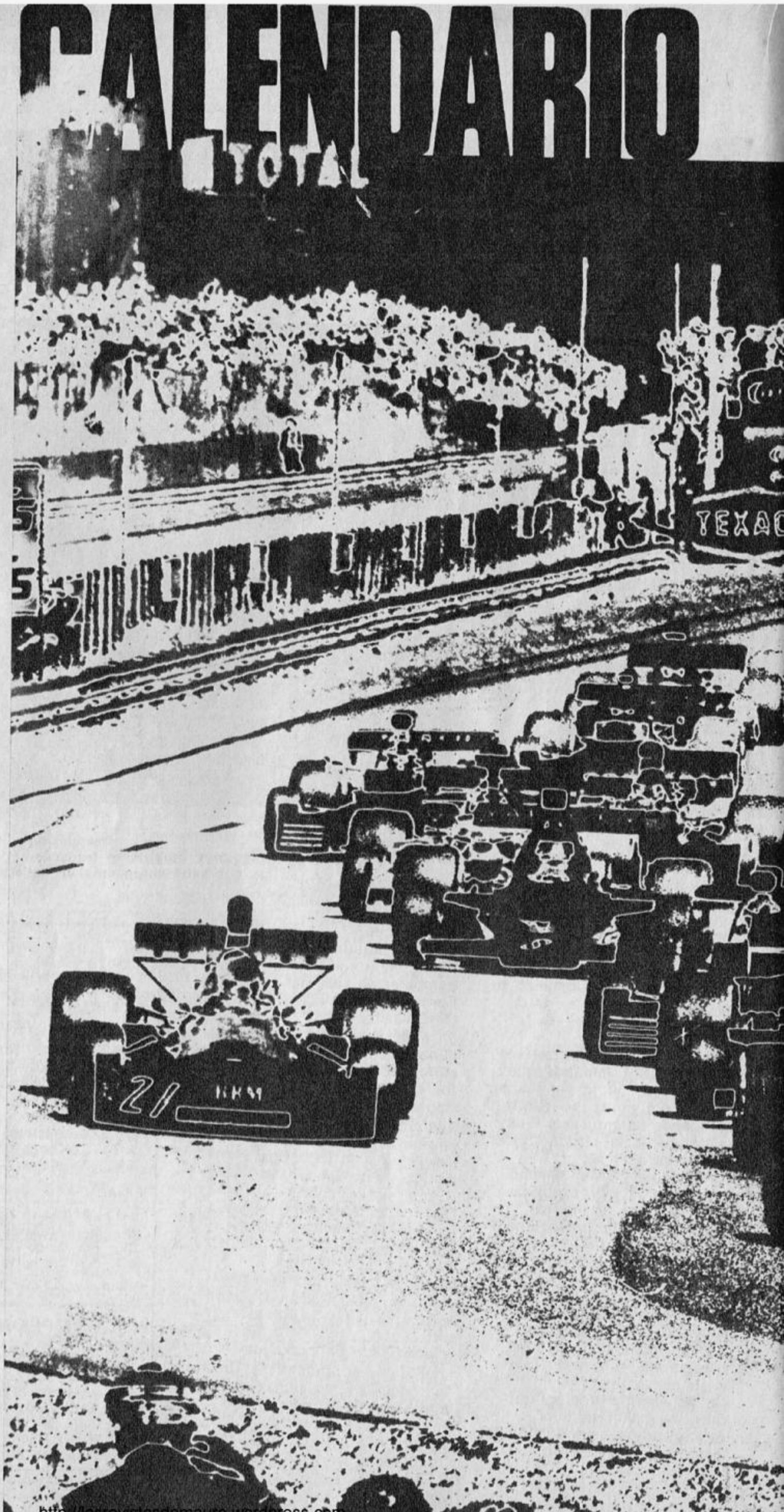
Promedio: 53,900 Km./h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE MIDGET
(Clasificación Final)

Pos.	Piloto	Ptos.
1º)	Abelardo Walker	42
2º)	Raúl Caligaris	38
3º)	Aldo Di Constanzo	36
4º)	Efren Chemoli	32
5º)	Norberto Bonafede	32

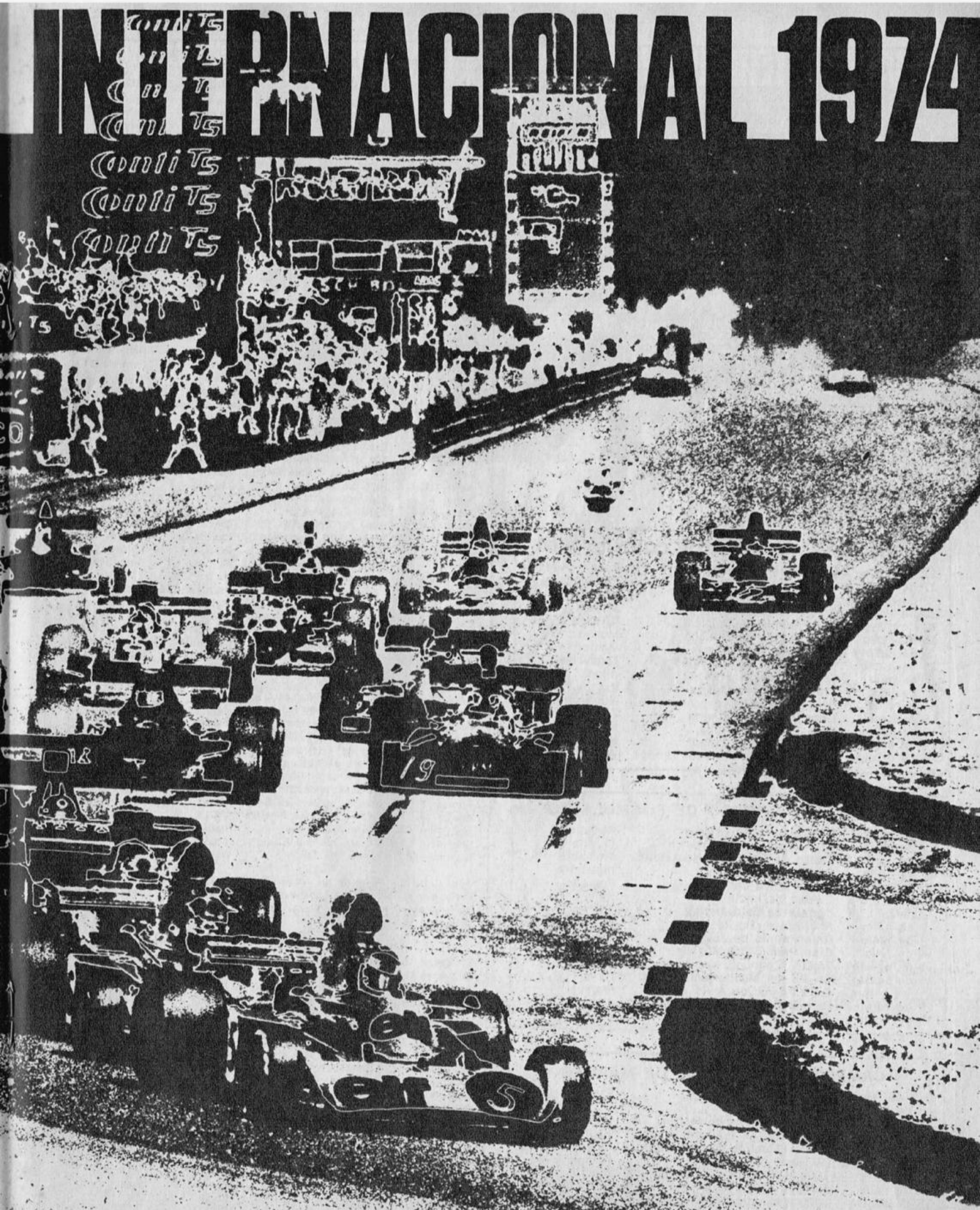
CALENDARIO TOTAL

He aquí el detalle del calendario internacional de la FIA (Federación Internacional del Automóvil) para el año que se acaba de iniciar. Quince carreras en el campeonato mundial de conductores que dará comienzo el próximo 13 de enero en nuestro Autódromo Municipal con el Gran Premio de la República Argentina. Sin embargo -por primera vez en su historia- la disputa del campeonato mundial, como asimismo todos los otros torneos internacionales, se ve amenazada en su realización por la crisis del petróleo que pone en peligro todas las carreras con la sola excepción de Argentina y Brasil. Una situación de anormalidad que sólo tiene antecedentes en las dos Guerras Mundiales y que aún no tiene solución cierta. Mientras tanto, esto es lo previsto por la FIA para el desarrollo normal de los distintos campeonatos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INTERNACIONAL 1974



CALENDARIO INTERNACIONAL 1974



CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

13 de enero	Gran Premio de Argentina	Buenos Aires
27 de enero	Gran Premio de Brasil	Interlagos
2 de marzo	Gran Premio de Sudáfrica	Kyalami
28 de abril	Gran Premio de España	Jarama
12 de mayo	Gran Premio de Bélgica	Nivelles
26 de mayo	Gran Premio de Mónaco	Montecarlo
9 de junio	Gran Premio de Suecia	Mantorp Park
23 de junio	Gran Premio de Holanda	Zandvoort
7 de julio	Gran Premio de Francia	Dijon
21 de julio	Gran Premio de Inglaterra	Brands Hatch
4 de agosto	Gran Pr. de Europa y Alemania	Nürburgring
18 de agosto	Gran Premio de Austria	Zeltweg
8 de setbre.	Gran Premio de Italia	Monza
22 de setbre.	Gran Premio de Canadá	Mosport
6 de octubre	Gran Premio de Estados Unidos	Watkins Glen

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

10 de marzo	Gran Premio de Estoril	Portugal
24 de marzo	Gran Premio de Montjuich	España
7 de abril	Trofeo de Alemania, Hockenheim	Alemania
15 de abril	Carrera de Thruxton	Inglaterra
5 de mayo	Gran Premio de Pau	Francia
19 de mayo	Carrera de Imola	Italia
2 de junio	Carrera de Salzburgring	Austria
9 de junio	Rheinpokal, Hockenheim	Alemania
23 de junio	Gran Premio de Zolder	Bélgica
14 de julio	Gran Premio del Mugello	Italia
11 de agosto	Trofeo "Cannon", Karlskoga	Suecia
25 de agosto	Gr. Pr. del Mediterráneo, Enna	Italia
15' de setbre.	Gran Premio de Albi	Francia
29 de setbre.	Carrera de Hockenheim	Alemania
13 de octubre	Carrera de Vallelunga	Italia

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

2/3 de febrero	24 Horas de Daytona	Estados Unidos
7 de abril	Road Atlanta	Estados Unidos
25 de abril	1000 Kilómetros de Monza	Italia
5 de mayo	1000 Kms. de Francorchamps	Bélgica
19 de mayo	1000 kilómetros de Nürburgring	Alemania
15/16 de junio	24 Horas de Le Mans	Francia
30 de junio	1000 Kilómetros de Zeltweg	Austria
28 de julio	6 Horas de Watkins Glen	Estados Unidos
15 de agosto	1000 Kilómetros de Paul Ricard	Francia
29 de setbre.	1000 Kilómetros de Brands Hatch	Inglaterra
20 de octubre	1000 Kilómetros de Buenos Aires	Argentina

PRUEBAS DE INTERES ESPECIAL

Fecha	Carrera	Lugar	Categoría
Enero 20	50 Millas de Riverside	Riverside, USA	NASCAR
Enero 17/26	Rally de Montecarlo	Mónaco	Rally
Enero 31/2	Marlboro Arctic Rally	Finlandia	Rally
Febrero 14/17	Rally de Suecia	Suecia	Rally
Febrero 15	Final Carr. de Campeones	Daytona, USA	Desafío
Febrero 17	500 Millas de Daytona	Daytona, USA	NASCAR
Febrero 23/24	Criterium Neiges et Glaces	Francia	Nieve/hielo
Marzo 7/10	Stuttgart-Lyon-Charbonieres	Alemania	Rally
Marzo 10	Carrera de Dijon	Francia	Europ./Turismo
Marzo 19/24	TAP Rally	Portugal	Rally
Marzo 24	300 Kilómetros de Fuji	Japón	SP/GT
Marzo 24	4 Horas de Monza	Italia	Europ./Turismo
Marzo 31	4 Horas de Le Mans	Francia	Clasificatoria
Abril 6/7	Silverst. "Race of Champ."	Inglaterra	(F1, F5000, F3, T)
Abril 7	Carrera de Paul Ricard	Francia	Sport 2000
Abril 11/15	East African Safari	Kenya	Rally
Abril 12	Carrera de Oulton Park	Inglaterra	(F1, F5000)
Abril 14	Trofeo Austria, Salzburgring	Austria	Europ./Turismo
Abril 15	Carrera de Mallory Park	Inglaterra	F3
Abril 21/27	Rally de los Tulipanes	Holanda	Rally
Abril 21	Österreichring, Zeltweg	Austria	Europeo GT
Mayo 3	Gran Pr. Japón, Mt. Fuji	Japón	Grupo 7
Mayo 5	Carrera de Mantorp Park	Suecia	Europ./Turismo
Mayo 7/12	Rally de Marruecos	Marruecos	Rally
Mayo 12	Targa Florio, Sicilia	Italia	Europeo/GT
Mayo 19	Carrera de Vallelunga	Italia	Europ./Turismo
Mayo 25	Gran Premio Mónaco F3	Mónaco	F3
Mayo 27	500 Millas de Indianápolis	USA	USAC
Mayo 27	Carrera de Oulton Park	Inglaterra	F3
Junio 8/13	Rally de Escocia	Escocia	Rally
Junio 16	300 Kms. de Nürburgring	Alemania	Europeo/GT
Junio 16	Carrera de Mosport	Canadá	CanAm
Junio 18/23	Rally del Acrópolis	Grecia	Rally
Junio 30	Premio TBN, Edmonton	Canadá	CanAm
Junio 30	Carrera de Nivelles	Bélgica	Europeo/GT
Junio 30	Carrera de Nivelles	Bélgica	Europ./Turismo
Junio 30	Gran Pr. "Lotería Monza"	Italia	F2
Julio 4	"Firecracker 400"	Daytona, USA	NASCAR
Julio 12	Rally de Polonia	Polonia	Rally
Julio 14	Carrera de Road-Atlanta	USA	CanAm
Julio 14	Carrera de Estoril	Portugal	Europeo/GT
Julio 14	Carrera de Nürburgring	Alemania	Europ./Turismo
Julio 21	Festival de Hockenheim	Alemania	(F2, F3,T, GT, SP, Gr. 7, FF, (FVee y Super V)
Julio 28	Carrera de Watkins Glen	USA	CanAm
Julio 28	24 Horas Spa-Francorch.	Bélgica	Turismo
Julio 28	Carrera de Mantorp Park	Suecia	F2
Agosto 2/4	Rally de los 1000 Lagos	Finlandia	Rally
Agosto 2/4	Rally del Danubio	Rumania	Rally
Agosto 4	Carrera de Nürburgring	Alemania	Eupropeo/GT
Agosto 11	Carrera de Mid-Ohio	USA	CanAm
Agosto 11	Trofeo Holanda, Zandwoort	Holanda	Europ./Turismo
Agosto 15	Gran Pr. de Pergusa, Enna	Italia	Sport 2000
Agosto 25	Carrera de Road America	USA	CanAm
Setiembre 1	Carrera de Monza	Italia	Europeo/GT
Setiembre 1	Carrera de Paul Ricard	Francia	Europ./Turismo
Setiembre 7	Festival de Torun	Polonia	(F1, F2, F3, T, GT, SP)
Setbre. 11/15	Rally de los Alpes	Austria	Rally
Setiembre 13	Tour de France Automobile	Francia	Rally-Europ./GT
Setiembre 14	Carrera de Norisring	Alemania	SP. Gr. 7
Setiembre 14	Festival en Ulm	Alemania	(F2, F3,T. GT. SP. FVee. Super V. FF)
Setiembre 15	Carrera de Edmonton	Canadá	CanAm
Setiembre 22	Carrera de Silverstone	Inglaterra	Europ./Turismo
Setiembre 29	Gran Premio de Nogaró	Francia	F2
Octubre 6	4 Horas de Jarama	España	Europ./Turismo
Octubre 6	Carrera de Estoril	Portugal	Sport 2000
Octubre 13	Carrera de Laguna Seca	USA	CanAm
Octubre 13	Gran Premio de Montjuich	España	Europeo/GT
Octubre 13	1000 Kms. París, Montlhery	Francia	Europeo/GT
Octubre 20	2 Horas de Jarama	España	Sport 2000
Octubre 28	Carrera de Riverside	USA	CanAm
Octubre 28	400 Kms. Barcelona, Montj.	España	Sport/2000
Noviembre 2	9 Horas de Kyalami	Sudáfrica	T. G. SP.
Noviembre 4	Gran Pr. Río de Janeiro	Brasil	F2
Noviembre 11	Gran Premio de Brasilia	Brasil	F2
Noviembre 15	Rally de Gran Bretaña	Inglaterra	Rally
Noviembre 17	500 Millas de Texas, Bryant College Station	USA	NASCAR
Noviembre 20	Vuelta de Córcega	Francia	Rally
Noviembre 24	Gran Premio de Interlagos	Brasil	F2
Diciembre 7/8	Rally de la Costa del Sol	España	Rally
Diciembre 15	Mt. Fuji Tourits Trophy	Japón	Turismo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ENERO

MUSICA
HUMOR
INFORMACION
CINE
DEPORTES
ACTUALIDAD

(PIENSE EN NOSOTROS)

canal 7

¿TC EN AUTODROMOS?

ESTA SEMANA SE DECIDE



Dentro de siete días se sabrá si el TC vuelve o no a los autódromos. La asamblea extraordinaria de CADAD el próximo 9 de enero considerará los pro y contra de esta decisión. He aquí el detalle y el análisis de cada uno de ellos

El próximo miércoles 9 tendrá lugar la Asamblea Extraordinaria de CADAD. Esta reunión tendrá una significación especial para el Turismo de Carretera. En ella se incluirá, como tema fundamental a tratarse, la posibilidad de que la categoría vuelva a competir en autódromos. Nuevamente se abre la instancia para que los tradicionales autos ruteros pisen el asfalto de los escenarios destinados especialmente para carreras automovilísticas. Y nuevamente se aviva la llama de una discusión trillada hasta el cansancio en la cual cada una de las partes esgrime argumentos más o menos válidos pero que no son difíciles de conciliar si se aplica un mínimo de razonamiento. La opción no es terminante. Simplemente lo que se solicita es que dentro del calendario se contemple una cierta cantidad, a determinarse, de carreras en autódromos.

A FAVOR

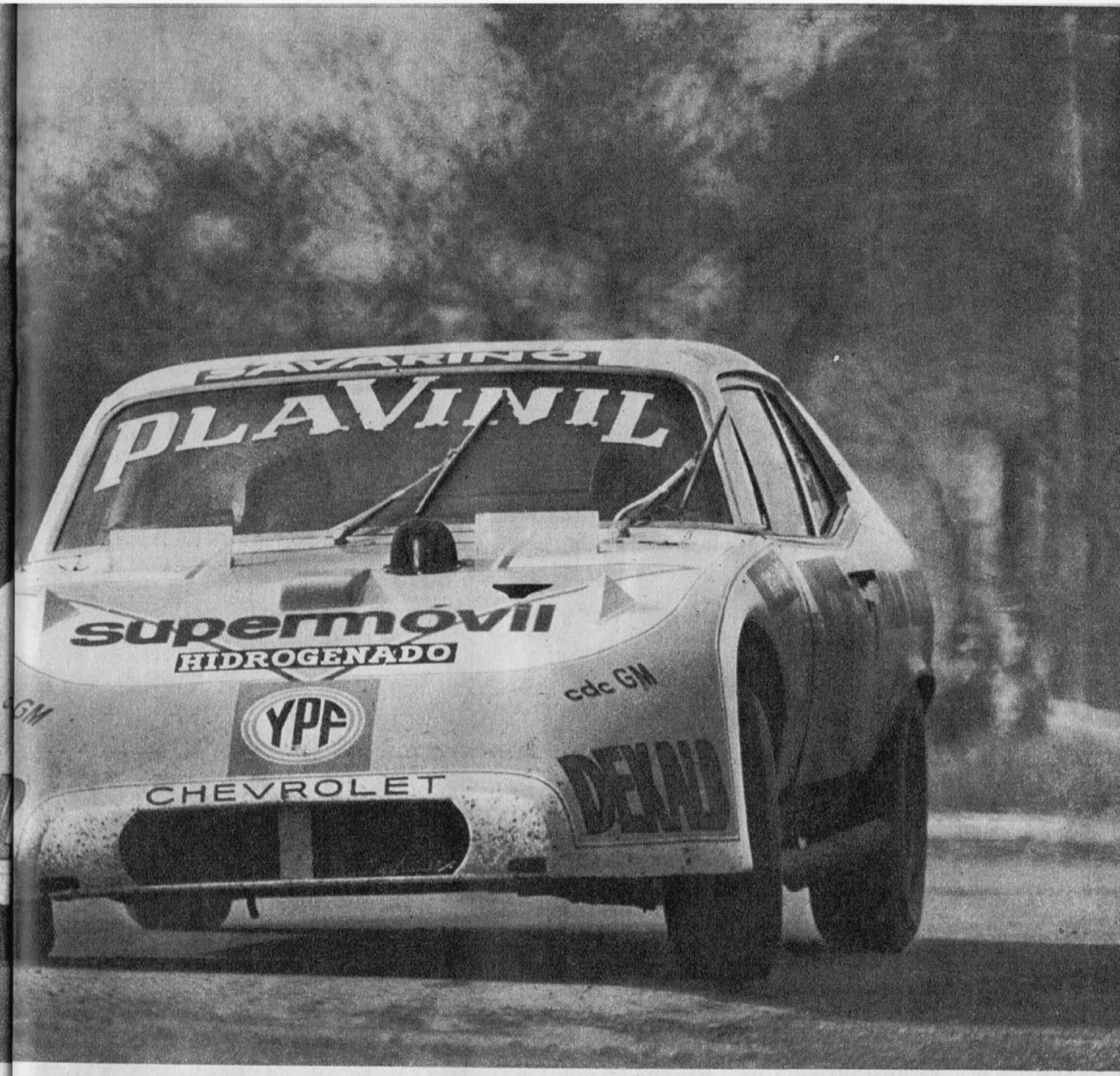
Los pro que la medida (de hacerse efectiva) implicaría son lo bastante importantes como para encontrar nuestra justificación.

1) Las competencias en autódromo representarían un incentivo para la categoría que cada día pierde más fuerza Acrecentaría su público ya que podría llegar a lugares hasta el momento no explotados, como son la Capital Federal, Córdoba, Rafaela, Río IV, Comodoro Rivadavia, etcétera.

2) La paridad existente permitiría que el espectáculo brindado fuera interesantísimo. La gente que paga por ver el espectáculo realmente tendría oportunidad de presenciarlo en toda su magnitud, viendo casi constantemente los autos y, lo que es más importante, sin exponerse a ningún tipo de peligros.

3) Por una razón de lógica pura, se le daría el uso para el cual fueron concebidos los autódromos justificando su existencia. Sin entrar a discutir por eso si fueron o no construidos por el producto de la mente de un loco. Simplemente porque existen, resulta ridículo no usar-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



los. Evitando de esa forma también las molestias que ocasiona a los usuarios comunes el corte de las rutas.

4) Hace cuatro años que periódicamente hablamos de la probabilidad de mejorar algunos de los circuitos ruteros existentes trasformándolos en semipermanentes. La práctica indica a las claras que el adelanto en ese sentido es prácticamente nulo. Solamente la presencia de algunos guardrails en su mayoría insuficientes por su material y/o mal ubicados es todo lo que al respecto se ha conseguido y resulta evidente que no alcanza para lo que se pretende.

EN CONTRA

Por su parte, la contra funda su posición en base a un argumento principal, *el sentimiento telúrico,* que según ellos se perdería de correr en autódromos. Sin dejar de considerar dicho sentimiento, entendemos que no es razón suficiente. Toda evolución en algún sentido lesiona lo tradicional. Pero no es posible aferrarse a ello para detener el progreso.

Lo fundamental es no distorsionar la evolución y pretender llevarla a límites que no se adecuen a una realidad palpable. Esto es, que lo que puede ser beneficioso se trasforma en lapidario. Nosotros estamos por la ida del TC al autódromo, pero siempre y cuando *su reglamento se respete al pie de la letra.* Los antecedentes al respecto indican que por crear algo nuevo en base a lo que tiene vida propia, se termina por estropear las dos. El abuso que se hace modificando constantemente los reglamentos satura y destruye.

En suma: la asamblea tendrá que contrapesar todas las ventajas y desventajas reales y no dejarse guiar por opiniones aisladas que pueden ser muy honestas pero a las cuales le falta proyección. Habrá que actuar con mucha cautela para no equivocarse. Un primer paso podría ser probando con no más de dos o tres carreras en un año. De esa forma se evaluará en forma más concreta lo beneficioso o no de la medida.

Fotos: J. G. y A. G.

JORNADA D



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTOCICLISMO

E CLAUSURA



El Autódromo de Buenos Aires fue el escenario elegido para la definición del Campeonato Argentino en su edición 1973. Cerdera, Schwedt, Kissling, Castelao, Incorvaia, Sciacca y Vuolo-Segata son los flamantes campeones. El título de Fuerza Libre está en suspenso



Largada en 125. Varona en la cuerda, Vignetti, Moreira y Minguzzi forman la primera línea.

Guillermo Kissling. Su primer Campeonato Argentino y muchas ganas de seguir cosechando triunfos en 1974. Que así sea.

Y junto con el fin del año llegó la última prueba puntable por el Campeonato Argentino de Motociclismo 1973 en el Autódromo de Buenos Aires en una jornada que prometía tener un brillo que finalmente no tuvo por el ya archiconocido refrán, "carreras son carreras".

En efecto, Nery Varona y Guille Kissling definían el campeonato en 125 con dos puntos de diferencia hasta ese momento, y por otra parte el subcampeonato entre el mismo Kissling y Hugo Vignetti, eran elementos que conformaban una expectativa digna de una final de torneo; aumentada por la presencia de pilotos uruguayos con máquinas de alto nivel.

Si bien las cosas no se dieron así, muchas otras variantes permitieron una jornada agradable.

50 cm3 alineó 13 máquinas en la largada entre las que contó un ultramoderno Van Veen Kreidler del uruguayo Ariel Da Cruz refrigerado por agua (el motor por supuesto) con 16 HP de potencia, junto al Zanella Minarelli de Ubieta y las Suzuki de Larrumbe y Carlos Pollio (ex Ciampa). La carrera quedó en manos de Ubieta mostrando que ese motorcito anda una verdadera barbaridad. A pesar de la pésima largada, en el tobogán ya era primero delante de los nombrados y sin problemas hasta la bandera a cuadros.

En 100 cm3, Cerdera ya era campeón hace rato y repitió sus actuaciones ganando cómodamente sobre Ramírez que tuvo una excelente actuación con el RF Especial de costumbre.

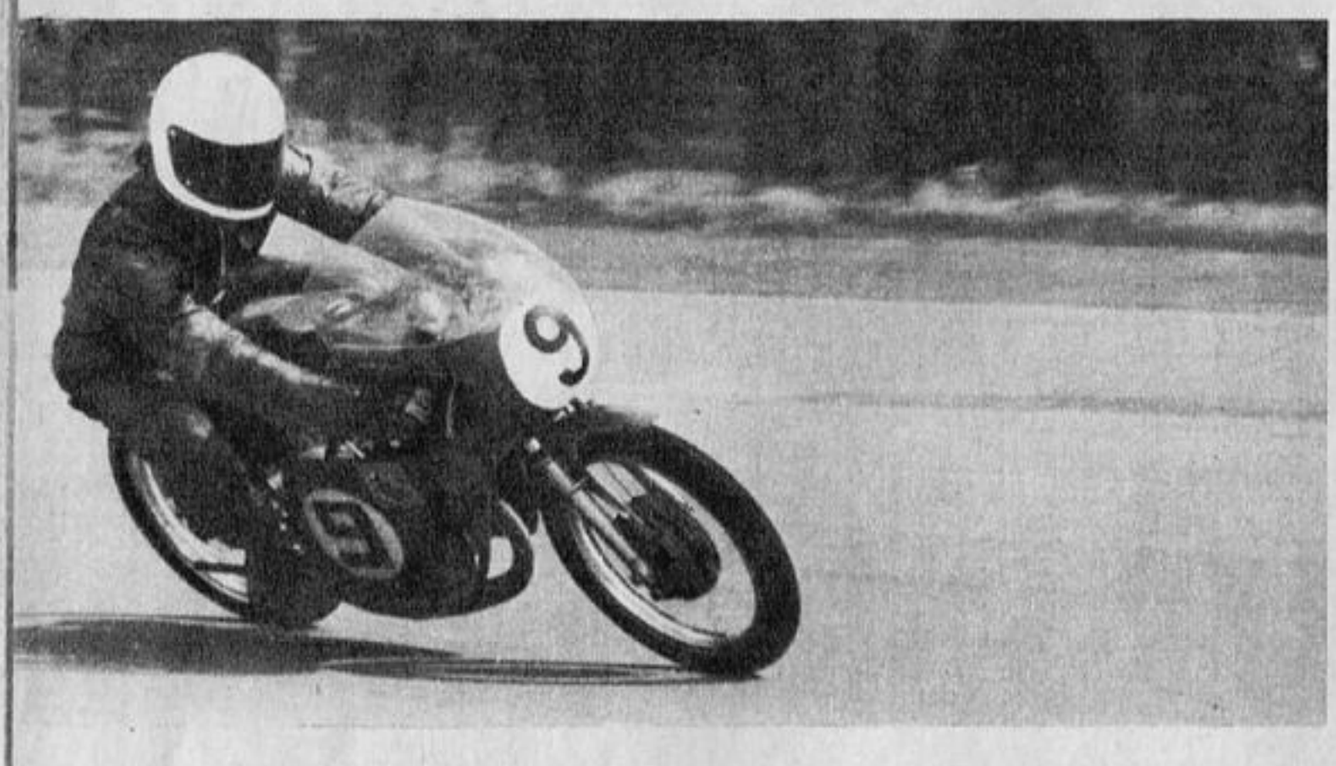
125, la categoría de la definición, contó con la participación de Jorge Moreira (hermano de Limberg) con la Yamaha 125. Lamentablemente en la primera vuelta un muñón dejó fuera de combate a Nery Varona desluciendo una carrera en la que también Kissling sufrió una caída posiblemente, fruto de los nervios del momento. Vittorio Minguzzi reapareció con la Aermacchi y como si se acordara de andar en moto, ganó una carrera en la que Hugo Vignetti para no perder la costumbre volvió a romper (por tercera vez) una

JORNADA DE CLAUSURA



Dante Benegas. El cordobés se impuso en 175 como corolario a una excelente actuación durante todo 1973.

Vittorio Minguzzi reapareció con su Aermacchi. Ganó en 125 después de varios meses de inactividad.



cadena cuando faltaba sólo un giro. Felicitaciones para Minguzzi y que la mala suerte se aleje de Vignetti. Guillermo Kissling seguramente pasará unas felices fiestas con su primer campeonato ganado que seguramente no será el último.

En motonetas ya Castelao e Incorvaia eran campeones en 130 y 180, respectivamente, antes de largar por la gran diferencia de unidades con sus inmediatos perseguidores. En 130 Carlos Di Natale ganó la categoría asegurándose el subcampeonato y en la mayor Francisco Incorvaia hizo lo propio con el campeonato en sus manos.

Tony Sciacca es el flamante campeón en 175 F.I. quedando como escolta Hugo Vignetti y Guillermo Kissling en tercer lugar. Dante Benegas obtuvo un triunfo que no nos asombra dadas las performances que el cordobés venía cumpliendo, aumentando sus posibilidades con la adquisición de una nueva Zanella RK/6W preparada por Reinaudo. En esta prueba Kissling debió abandonar por problemas de encendido mientras la Bultaco de Vignetti acusaba problemas de falta de potencia siendo sobrepasado por Benegas que en el último giro acumulaba una ventaja de cinco segundos a su favor.

El final del programa lo constituían las carreras reservadas a Fuerza Libre y Sidecars, habiéndose suscitado un problema con la largada de la primera ya que el tiempo qu se demoró la misma fue sufi ciente para que las motos en contraran dificultad en la puesta en marcha. Mientras alguno pudieron arrancar, la HRD de Angiono recién lo hizo al fin de la recta de boxes cuando el puntero, Cristián, ya había re corrido dos circuitos. Buena la actuación de Catánea que acosó durante varias vueltas al puntero hasta que el carburador flojo mermó el rendimiento de la Matchless. Al finalizar la prueba una denuncia proveniente del box de Cristián Rodríguez aseguró que Angiono fue empujado al arrancar su máquina, cosa que está prohibida terminantemente por el reglamento y que en caso de ser aceptada la denuncia Juan Carlos sería desclasificado con lo que se consagraría campeón de Fuerza Libre Cristián Rodríguez. Hasta el momento de cierre de esta edición no se conocía el veredicto de la Federación quien en breve debe expedirse sobre el particular.

En Sidecars ganó sin atenuantes el binomio Vuolo-Segata sobre el binomio compuesto por Cavallaro-Caamaño por cinco décimas de diferencia clasificándose campeón de su clase.

Con casi todas las categorías con sus legítimos campeones la fecha de clausura organizada por el Club Motociclista Porteño cerró un año positivo a nuestro entender en un camino que debe seguirse en 1974.

CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO

(Ultima prueba puntable)

AUTODROMO MUNICIPAL "17 DE OCTUBRE" Circuito Nº 5 de 2.126 mts.

Categoría 50 Fl.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	54	Raúl Ubieta	Minarelli	13m19s6/10	10
2º)	23	Ariel Da Cruz (ROU)	Kreidler	13m26s1/10	10
3º)	9	Carlos Pozio	Suzuki	13m48s2/10	10

Promedio del ganador: 95,695 km./h.

Categoría 100 Fl.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	58	Fernando Cerdera ..	Kawasaki	18m36s8/10	15
2º)	23	Roberto Ramírez ...	R.F. Special	18m41s4/10	15
3º)	76	Ricardo Blanco	Herceg	18m39s	14

Promedio del ganador: 102,824 km./h.

Categoría 125 Fl.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	9	Víctor Minguzzi	Aermacchi	24m05s.	20
2º)	1	Hugo Vignetti	Bultaco		19
3º)	66	Jorge Moreira	Yamaha		19

Promedio del ganador: 105,136 km./h.

Categoría 175 Fl.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	88	Dante Benegas	Zanella RK/W6	23m15s8/10	20
2º)	1	Hugo Vignetti	Bultaco	23m20s1310	20
3º)	2	Raúl Ubieta	Zanella RK	23m22s1/10	20

Promedio del ganador: 109,681 km./h.

Categoría Fuerza Libre

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	4	Christian Rodríguez	Triumph	22m55s2/10	20
2º)	30	Pancrasio Cattania .	Matchless	24m11s6/10	20
3º)	14	Carlos Coniti	H.R.D.	23m03s2/10	19

Promedio del ganador: 111,333 km./h.

Sidecars

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	21	Vuolo-Segata	Triumph	12m10s4/10	10
2º)	13	Cavallaro-Caamaño .	B.M.W.	12m15s1/10	10
3º)	15	Pérez-Martini	—	12m22s8/10	9

Promedio del ganador: 104,801 km./h.

Categoría Motonetas

130 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	2	Carlos Di Natale ...	Siam		10
2º)	3	Roberto Mior	Siam		9

180 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º)	63	Francisco Incorvaia .	Siam	10m13s41	10
2º)	75	Guillermo Reckinger	Siam	10m13s42	10

Promedio del ganador: 93,145 km/h.

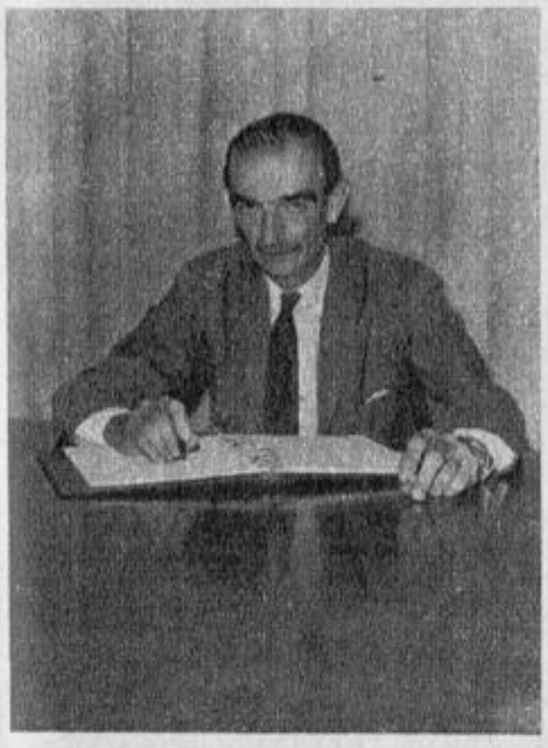
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOTICORSA

30 MILLONES DE DOLARES EN EXPORTACIONES MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Argentina S.A. celebró sus primeros 30 millones de U$S (dólares) de exportaciones con un acto al que asistieron representantes de la banca, sindicales, empresarios y autoridades oficiales.
Mercedes-Benz comenzó sus exportaciones en 1969, año en que las mismas ascendieron a U$S 772.254, concretará este año envíos al exterior por más de U$S 22.000.000 y todo hace suponer que en los próximos años la cifra de exportaciones habrá de mantener índices de crecimiento sumamente elevados. Un aspecto notable lo constituye que el 90 % de las operaciones con el exterior fueron hechas con vehículos completos y el 10 % restante estuvo constituido por exportaciones de autopiezas, rubro que en su mayor parte lo formaron los envíos a Alemania de partes de motor.

NUEVO DIRECTOR DE ASUNTOS GENERALES EN SAFRAR



El doctor Rufino Varela (foto) ha sido designado como Director de Asuntos Generales en SAFRAR-Peugeot.

El Dr. Varela ingresó en la firma en el año 1965 como Subgerente de Compras desempeñándose luego como Gerente de ese mismo ramo, Secretario General y Asesor, ocupando este último cargo hasta su reciente designación en el cargo que ahora ocupa.

ASTRONAUTA: DESPEGUE HACIA EUROPA Y AMERICA DEL NORTE

En la Feria Internacional de la Moda Masculina, evento que se realiza todos los años en Colonia (Alemania Occidental), la empresa fabricante en la República Argentina de prendas "Astronauta", Induswheel S.A.I.C., concretó importantes exportaciones con destino a Canadá e Inglaterra.
De esta manera la industria de la moda en nuestro país demuestra estar a la par en materia de diseños, colores y telas con respecto a los países que tradicionalmente dictan las normas en un ítem tan variable.

BAHCO: MEDIO MILLON DE HERRAMIENTAS EXPORTADAS

En los últimos meses Bahco Sudamericana completó envíos a mercados de Latinoamérica, Africa y Europa por un total de 484.774 unidades.
Las exportaciones de mayor volumen fueron las destinadas a Suecia, Inglaterra, Holanda e Italia, países todos de alto desarrollo tecnológico y a la vez importantes fabricantes de herramientas, lo que da la pauta de que nuestro país está en condiciones de competir en los mercados internacionales.

TOURING CLUB SEGUROS

Touring Club Seguros inició en la competencia denominada 20 HORAS TURISMO NACIONAL HIDROGENADO YPF su incursión directa en competencias que concitan la atención general del público corsa.
Una acción promocional muy bien orquestada, con más de 100 personas trabajando en forma directa con el público, no sólo difundió las características de los seguros del Touring, sino que mantuvo correctamente informada a toda la asistencia de las alternativas de la carrera.
Cada cuatro horas los equipos del Touring, chicas muy monas y además elegantemente vestidas, distribuyeron entre las tribunas boletines con la clasificación general.
El público además pudo participar de alguna manera, llenando un cupón en el cual se podía pronosticar los ganadores de cada categoría.
Pero el Touring no sólo estuvo presente con su promoción sino que colaboró con las autoridades del Vicente López A. C. en todo lo relacionado con la seguridad de la carrera.
Estaban listos dos trajes antiflama para ser usados en caso de incendio en la zona de abastecimiento.
Coches en puestos fijos con chofer y bomberos estuvieron de guardia durante toda la competencia resguardando la seguridad de cada tramo.

EXPORTACIONES DE SAFRAR - PEUGEOT A MERCADOS LATINOAMERICANOS

Peugeot continuando con su intensa política exportadora concretó recientemente importantes operaciones con Paraguay, Uruguay y Chile, haciendo llegar a esos países vehículos por un valor de 4.643.280 dólares, desglosados de la siguiente manera: Paraguay adquirió 99 pick-ups 404 y 20 coches 404; Uruguay importó 25 pick-ups con destino al Ministerio de Agricultura (Safrar se adjudicó esta venta en licitación internacional);
y finalmente Chile por medio del concesionario Peugeot en Punta Arenas encargó 32 pick-ups y 10 coches, todos modelos 404.

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA EXPORTA MATRICES A VENEZUELA

Recientemente Chrysler Fevre Argentina S.A.I.C. exportó con destino a Venezuela un conjunto de matrices para largueros de camión con las siguientes características: 6 metros de longitud, tipo dos bocas y un peso total de más de 80 toneladas.
Estas matrices fueron construidas totalmente en nuestro país en tiempo record Ese importante logro de la industria nacional fue posible gracias a la moderna planta de matricería y herramientas (ocupa 140.000 m2) que posee Chrysler Fevre.

CHAMPION Y EL FIN DE AÑO

En el Club Americano, Champion despidió el año '73 con una amable reunión celebrada el pasado 19 de diciembre. El motivo era la finalización de la temporada automovilística, despedir el año entre unas buenas copas y entregar una serie de premios a campeones y subcampeones. El amigo Soler y su gente fueron dignos anfitriones.

actividad

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

BURZACO

A FIN DE AÑO MACEIRAS



Después de un año sin suerte, Osvaldo Maceiras logró aquí en Burzaco un triunfo, que no vuelve a recordar sus actuaciones de 1972.



Zanelli sigue sumando puntitos en el campeonato de Burzaco; después de Maceiras, lo mejor.

El pasado viernes 14 de diciembre se llevó a cabo otra fecha del campeonato "'Primavera" que la peña Alte. Brown organiza en Burzaco, en horas de la noche.

Por un lado tuvimos dos series de Fiat 600 semipreparados con clasificación por suma de tiempos. Las que a la postre dieron como inobjetable triunfador a Osvaldo Maceiras, quien, después de un año que se le negó ampliamente, logró su primer victoria en una de las últimas carreras del año.

Por otro lado una nueva presentación de los Buggies en su especialidad libre, y con ella un nuevo triunfo de Jorge Lazaro —cuarto consecutivo—, dominador de la categoría.

Las Buggies cumplimentaron dos series a diez vueltas, con una final sobre veinte giros al circuito.

La primera serie nos proporcionó la novedad de ver en su primera fila a Carlos Nicotera (piloto de Fiat semi), debutando en la especialidad con un Brama. Todo pareció indicar en las primeras vueltas de la misma que el nuevo Brama coronaría su debut con un promisorio triunfo: indico el camino en las primeras vueltas en forma contundente alejándose del resto. Pero en la octava vuelta, problemas en su planta motriz Renault determinaron su abandono definitivo (fundió biela). De ahí en más se adjudicó la serie el ya clasificado campeón José Díaz.

La otra serie fue quizás el reencuentro con la punta del Barba Penedo, relegando después de una lucha interesante a Horacio Filipetti y Oscar Viglione, que también estuvo ahí en la conversa terminando tercero a escasa diferencia de los punteros.

Cabe destacar que Jorge Lázaro, a la postre triunfador de la competencia, se clasificó último en la primer serie con pocas vueltas cumplidas debido a problemas de encendido.

No obstante ello, debido a los pocos autos inscriptos y al no realizarse repechajes pudo largar la final en la última fila. Lo que aumenta su mérito en cuanto a su contundente triunfo final. Ya que protagonizó una sensacional escalada, que lo ubicó tercero en la cuarta vuelta atrás de Rigo y Penedo al principio, para pasar a comandar decididamente la carrera

CLASIFICACION FINAL

FIAT 600 SEMIPREPARADOS

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	5	Osvaldo Maceiras	24m14s7|10	30
2º	7	Miguel Zanelli	24m15s4|10	30
3º	17	Jorge Agamart	25m36s7|10	30
4º	98	Rafael Fulgueira	25m07s	29
5º	59	Dardo Mica	25m12s	29

Promedio del ganador: 80,101 km/h.

BUGGIES LIBRE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	43	Jorge Lázaro	Trothers	16m32s	20
2º	10	José Raúl Díaz	Burro	16m50s7	20
3º	38	José Castro	Trothers	17m18s4	20
4º	8	Carlos Viglione	Cavaro	16m40s6	18
5º	3	Carlos Rigo	Burro	———	14
6º	26	Juan Manuel Penedo ..	Puelche	———	14

Promedio: 80,101 km./h.

MAR DEL PLATA

LOS . CAMPEONES . ZONALES . 1973

Cumplidas las 17 fechas del campeonato zonal fiscalizado por A.Z.A. para las categorías Cafeteras y Turismo Mar y Sie-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zonal

en la séptima *vuelta*. Carlos Rigo sin presión de aceite y Penedo con problemas de carburación dieron la posibilidad a que el Burro de Díaz alcanzara la segunda posición, ubicándose tercero José Castro, con la misma máquina que el ganador: Trothers.

Por el lado de los Fiat semi, el aporte hecho por la categoría en Burzaco no fue del todo alentador. Sólo un monólogo de Maceiras en ambas series que fue lejos lo mejor de la noche. Miguel Zanelli también haría lo propio con el segundo puesto. Adjudicándose cómodamente dicha posición, después de sendos amagos de Carlos Nicotera en cada una de las series que terminaron con el Fiat en boxes fallando como loco.



El campeón 1973 de la categoría Cafeteras Sebastián "Pepín" Eder al lado del veloz "Falucho". Junto a él su socio y acompañante Néstor Ayub y otros colaboradores.



El campeón 1973 de Turismo Mar y Sierras Edgar Pérez junto a sus mecánicos y acompañantes.

rras en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, han quedado consagrados como campeones respectivamente Sebastián Eder y Edgar Pérez.

SEBASTIAN EDER: Argentino, 28 años, casado con María Elena Santilli, y padre de un hermoso casal, Juan Sebastián de 2 años y María Florencia de uno, dedicado a las actividades agrícola - ganaderas, es el flamante campeón de Cafeteras. Su lugar de residencia: Loberia.

Inició sus actividades en 1969 compitiendo en una sola carrera y ya en 1970 y en la segunda carrera logra un meritorio segundo puesto en Gral. Madariaga, obteniendo a lo largo del año varias buenas colocaciones que lo ubican al finalizar ese campeonato en el 5º lugar.

En 1971, justamente en ese mismo escenario (circuito El Rebelde, de Gral. Madariaga) logra su primer triunfo, al que le seguirían muchas otras satisfacciones, resultando al final subcampeón, justamente detrás de su coterráneo Oscar Castellano y obteniendo de esta manera el número 2 para su cafetera.

En 1972 coloca en su coche un poderoso motor Tornado y como todo lo nuevo, hay que experimentar y su actuación tiene altibajos logrando sobre 22 competencias disputadas 3 triunfos, 5 segundos puestos y 3 terceros, pero igual logra clasificarse en la tercera posición.

En el presente campeonato programado sobre 17 competencias a disputarse lo encontramos luego de la novena carrera con solamente 51 puntos mientras que el puntero en ese momento tenía 92 unidades, pero aquí comienza lo increíble... *de las ocho carreras que se lleven a cabo... ¡gana las ocho!!!!*... y de esta manera logra un triunfo inobjetable que le permite consagrarse campeón de cafeteras 1973, siendo de esta manera el tercer loberense que logra este título, ya que en 1970 lo ganó Guillermo Raggio. En 1971 y 72 resultó vencedor Oscar Castellano, que corre para Tamangueyú y Lobería, y ahora Sebastián Eder, "Pepín" como se le conoce en el ambiente, conductor de lo que consideramos la cafetera más veloz de la zona, llamada "Falucho".

Debe destacarse la valiosa colaboración de Néstor Ayub (mi socio y acompañante como dice Eder) que es el hombre que está en todo lo concerniente a la máquina y lo acompaña en casi todas las competencias, y cuando no puede, lo hace Alberto De Tano.

Por rara coincidencia sus tres mecánicos son E. B.... Eugenio Biondi, Emilio Bioca y Ernesto Bertolot, debiendo hacerse mención especial de este último que lo acompaña a todas las competencias en su sillón de ruedas por encontrarse incapacitado físicamente, lo que no le hace perder su entusiasmo, sino contagiárselo a los demás integrantes de la Peña *"El Falucho"*.

Saludamos al *Campeón de las Cafeteras 1973* augurándoles muchos éxitos.

CAMPEON DE TURISMO MAR Y SIERRAS

EDGARD PEREZ: Casado con Ana Sosaya y padre de una hermosa bebita de 10 meses llamada Anita Triana. Lugar de residencia: San Cayetano. Profesión: constructor.

Comenzó a correr en 1969 con suerte variada y en 1970 logra su primer triunfo en Juan N. Fernández.

En 1971, donde la categoría comienza a tomar auge, se alterna en la punta del campeonato con Gallinotti y logra valiosos triunfos, pero cuando el campeonato se acerca a su finalización, la suerte adversa y varias ausencias a competencias lo relegan al cuarto lugar, correspondiéndole para el año 1972 el Nº 4 en su puerta.

Ese año recién comienza a competir después de corridas 10 carreras pero solamente logra un triunfo y dos segundos

puestos, lo que lo retrotrae al sexto lugar y es por esa razón que en el presente campeonato lo vimos competir con el Nº 6, que indudablemente ha sido el número de suerte para Pérez, ya que no siendo en la prueba del Club Alumni de Juárez corrida el 13 de mayo, donde no pudo concurrir y en la última carrera justamente en el mismo escenario, disputada el 18 de noviembre, donde le facilito la máquina a su acompañante, en las 15 pruebas restantes siempre obtuvo puntaje.

Esto habla a las claras de su regularidad lo que le permitió mantener el primer puesto alternándolo con Alberto Occhionero para luego recuperarlo y consagrarse así Campeón de Turismo Mar y Sierras de 1973.

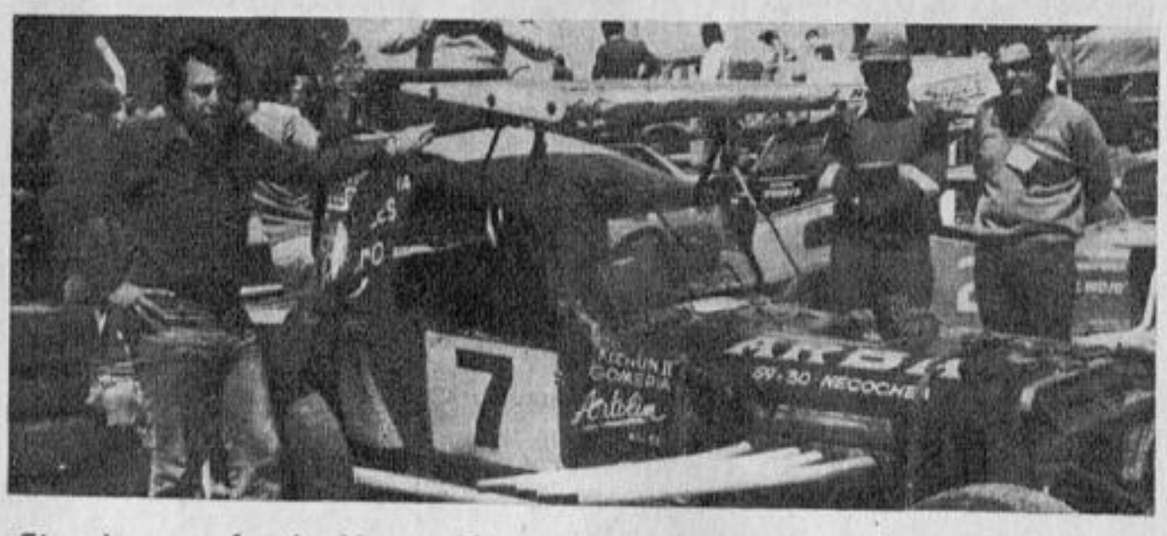
Indudablemente que ello es el premio al esfuerzo de un grupo de hombres tuercas que hacen posible que esta máquina, no siendo la más veloz, haya podido lograr un consagratorio campeonato que Pérez dedica a, entre otros, sus mecánicos, Nelio González y Carlos Chiodi, y lógicamente a sus dos acompañantes Carlos Paz y Oscar Cayuela.



El subcampeón de cafeteras Oscar Castellano que fuera campeón en 1971 y 1972 al lado de su mecánico y acompañante Enrique Castro y como siempre acompañados por el inseparable Papá Castellano. Abandona la categoría y el próximo año lo veremos en Fórmula Dos. Le deseamos mucha suerte.

CAMPEONATO CAFETERAS 1973

Corredor	Auto y localidad	Puntos
Campeón: Sebastián Eder ..	Tornado (Lobería)	152
Subcampeón: O. Castellano .	Internacional (Lobería) .	132
3º Jorge Reymonte	Chevrolet (Balcarce) ..	116
4º "El Gaucho"	Internacional (Ne'chea)	69,50
5º José Solis	Dodge (Mar del Plata) .	29,50
6º Domingo Pico	Valiant (Necochea) ...	18,50
7º Julio Quintana	Chevrolet (Rauch)	8
8º Eduardo Finochio	Dodge (Gral. Pirán) ...	7
9º Héctor Laurenti	Dodge (Cnel. Vidal) ...	8,50
10º Alfredo Menone	Dodge (Balcarce)	6
10º Alberto Occhionero	Internacional (Ne'chea)	6
12º Carlos Caprile	Ford (A. G. Chaves) ..	4
13º Luis Finochio	Dodge (Lobería)	3,50
14º León Urquiza	Dodge (Gral. Pirán) ..	3
15º Miguel Ceirano	Dodge (Lobería)	2,50
15º Juan Landa	Dodge (M. del Plata) ..	2,50
17º Nelson Riazuelo	Tornado (B. Blanca) ..	1,50
18º Julio Chaar	Dodge (M. del Plata) ..	1
18º Oscar Freijo	Dodge (Cnel. Vidal) ..	1
20º Miguel Ballester	Internacional (Lobería)	0,50
20º Rubén Caldera	Chevrolet (Necochea) .	0,50
20º Oscar Girardi	Dodge (M. del Plata) ..	0,50
20º Oscar Sabelli	Valiant (A. G. Chaves) .	0,50



El subcampeón de Mar y Sierras Eduardo Ferola al lado del veloz Kechun 2.

CAMPEONATO TURISMO MAR Y SIERRAS

Corredor	Auto y localidad	Puntos
Campeón Edgard Pérez	Ford (San Cayetano) ..	139,50
Subcampeón Eduardo Ferola .	Ford (Necochea)	114
3º Alberto Occhionero	Ford (Necochea)	90
4º Oscar Erratchu	Ford (Balcarce)	42
5º Raúl Salerno	Chevrolet (S. Cayetano)	41,50
6º Santos Bozzone	Dodge (Mar del Plata) .	29
7º Mario Di Nezio	Chevrolet (S. Cayetano)	26
8º Horacio Pando	Tornado (Lobería)	19
9º José González	Ford (Olavarría)	17
10º Bernardo Cinalli	Ford (S. Cayetano) ...	10,50
11º Norberto Pascuali	Chevrolet (B. Juárez) ..	7,50
12º Nicolás Brogno	Tornado (Ayacucho) ..	6
12º Julio Gallegos	Ford (Necochea)	6
14º Carlos Cesáreo	Ford (Barker)	3
14º Alberto Domínguez	Chevrolet (Necochea) .	3
14º Edgardo Lavari	Ford (Tres Arroyos) ..	3
14º A. Zabala Urriza	Ford (Necochea)	3
18º "Bunny"	Tornado (Tandil)	1,50
18º Daniel Mestellan	Ford (Tandil)	1,50
20º Enrique Callinotti	Tornado (Necochea) ..	1
20º Rubén Grosso	Chevrolet (Balcarce) ..	1
20º Paul Hansen	Ford (La Dulce)	1
20º Carlos Pico	Ford (Necochea)	1
20º Enrique Gallinotti	Ford (Tandil)	1
20º Jorge Suárez	Chevrolet (M. Grande) .	1
26º Alberto Badie	Tornado (Ayacucho) .	0,50
26º Omar Baudo	Chevrolet (Balcarce) ..	0,50
26º José Duana	Ford (Tandil)	0,50
26º Néstor Ibarguren	Chevrolet (C. Pringles) .	0,50
26º Marino Pancotti	Ford (Claraz)	0,50

La gente de San Cayetano no pudo haber recibido mejor premio que ver a Edgard Pérez consagrado campeón de Mar y Sierras, dado que por sugerencia del Club Independiente de San Cayetano se le puso ese nombre a la categoría y el 16 de septiembre de este año fue instituido como el día de los Mar y Sierras... justa retribución para San Cayetano y justo premio a un hombre modesto que logra este lauro gracias a su esfuerzo y al de la Peña "La Canela" que lo apoya.

LA PLATA

ESTUDIANTES EN EL AUTOMOVILISMO

Que la actividad zonal está en auge no es novedad; y que como consecuencia de lo anterior se detecta regularmente la aparición de algún nuevo circuito es lógico.

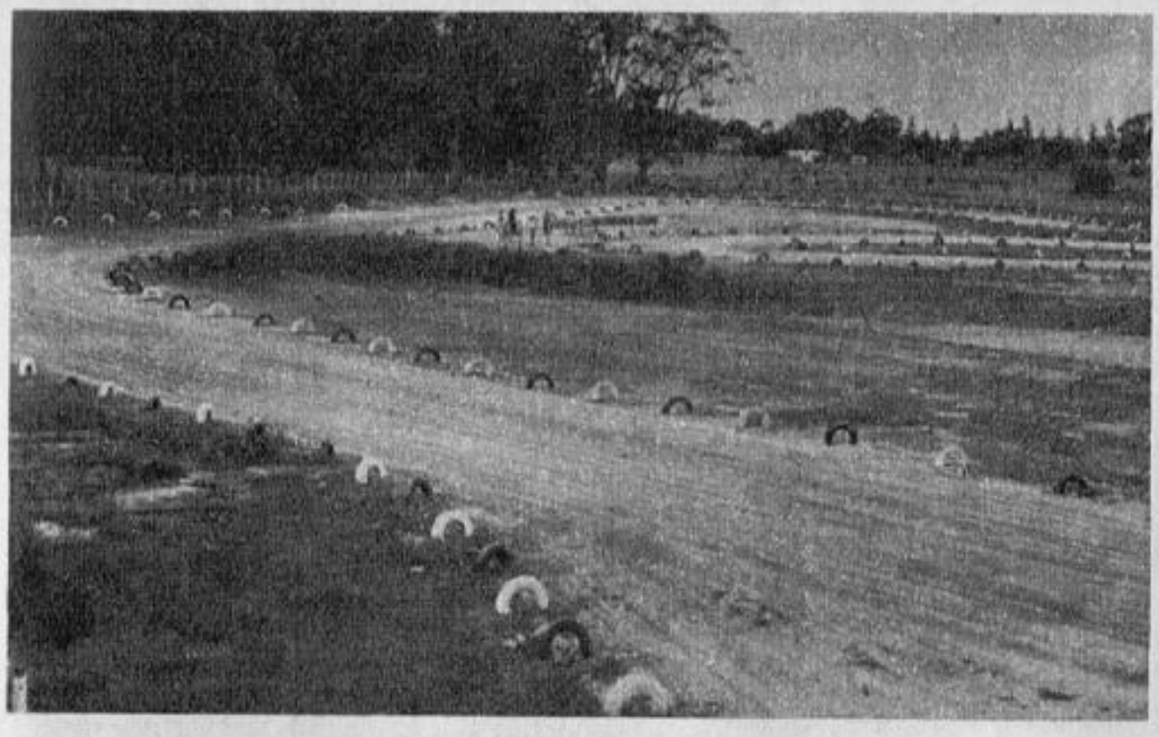
En esta ocasión es el Club Estudiantes de La Plata quien, por intermedio de la Subcomisión de Deportes Mecánicos, ha inaugurado un circuito dentro del Club de Campo "Presidente Mariano Mangano" que posee en la localidad de City Bell.

El piso del circuito es de tosca compactada y cal en un espesor que supera los 15 cm. Las medidas son: 10,50 mts. de ancho y un perímetro de 645,33 cmts.

Es un circuito de dibujo muy trabado, con siete curvas —la mayoría lentas— y una recta de escasos doscientos metros de desarrollo.

Sobre una elevación natural del terreno se ha dispuesto la tribuna —con capacidad para más de 4.000 personas— para

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Recta principal y parte del mixto del nuevo circuito.

el público en general. Para los cronometristas —del Club Playense de Automovilismo—, periodismo e invitados especiales se cuenta con una cómoda y amplísima terraza desde la cual se domina perfectamente todo el trazado.

Buggies —Std. y Libre— y Fiat y Citroën Std. serán el plato fuerte de las reuniones, completadas con karting y motos.

Cabe destacar que los organizadores ya disponen de fechas —otorgadas por la Federación Argentina de Buggies— para la realización de competencias y con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad

Bienvenido —entonces— este nuevo organizador que se integra al ambiente del automovilismo zonal de la provincia de Buenos Aires.





Carlitos Dasso —y su custodia"— muy sonriente el día de la inauguración.

Juancho Garbarini se "custodia"— muy sonriente quemar goma en el flamante circuito.

SUBCOMISION DE DEPORTES MECANICOS DEL CLUB ESTUDIANTES DE LA PLATA

Presidente	Carlos A. DASSO
Vicepresidente	RICARDO FAUSSI
Secretario	CARLOS FAUSSI
Tesorero	MIGUEL SMOLEJ
RR.PP.	Dr. EDGARDO CABALIERI
Vocales	NESTOR BRUZZONI
" "	JORGE NADAL
" "	JUAN CARLOS TUTTI
" "	FRANCO CURCIO
" "	OMAR MASCHETE
" "	RODOLFO CROCIANELLI
" "	ATILIO BELOCCHIO
Comisión de Carreras	JULIAN ULIBARRY
	OSVALDO CIPOLLA

PROVINCIA DE CORDOBA

RIO CUARTO

¿SUDAMERICANO DE REGULARIDAD?

El domingo 21 estuvimos en la gran farra de entrega de premios de los regularistas riocuartenses, realizada en el establecimiento El Huenú.

Aquí, además de comer como si fuera la última vez, nos enteramos de algunos chimentos en relación a las actividades para el próximo año. Lo

CAMPEONATO PREPARACION

Primera carrera: 16 de febrero (nocturna). Directores: Pascual-Menéndez. Recorrido: Río Cuarto-La Carlota-Río Cuarto. *Segunda carrera:* 17 de marzo. Directores: Ibáñez-Slepoy. Recorrido: Río Cuarto-D. Vélez-Río Tercero-Almafuerte-Embalse. *Tercera carrera:* 21 de abril. Directores: Oscar y Luis Marinelli. Recorrido: Río Cuarto-Río Quinto-Río Cuarto.

CAMPEONATO RIOCUARTENSE DE REGULARIDAD 1974

Primera prueba: 12 de mayo. Directores: Alberto Marinelli-Miguel Costa. Recorrido: Río Cuarto-Mackenna-Villa Mercedes-Chajarí. *Segunda prueba:* 16 de junio. Directores: Raúl y Humberto Manelli. Recorrido: Río Cuarto-Río Tercero-G. Deheza. *Tercera prueba:* 21 de julio. Directores: Carlos Rabino-Carlos Colombo. Recorrido: Río Cuarto-D. Vélez-La Laguna-La Carlota-Río Cuarto. *Cuarta prueba:* 11 de agosto. Directores: Gustavo Gabosi-Jorge Beck. Recorrido: Río Cuarto-Río Quinto-Mackenna-Moldes.

Quinta prueba: 15 de setiembre. Directores: Robero Dilena-Elvio Meneguzzi. Recorrido: Río Cuarto-La Carlota-Río Cuarto.

Sexta prueba: 6 de octubre. Directores: Hugo Marinaccio-Omar Amati. Recorrido: Río Cuarto-Mackenna-Gral. Levalle-Río Cuarto.

Séptima prueba: 9 de noviembre, Directores: Servetti-J. Osella-M. Bonelli. Recorrido: Río Cuarto-Los Cóndores-El Quebracho-Gigena-Río Cuarto.

CUARTO CAMPEONATO CENTRO REPUBLICA

25 y 26 de mayo de 1974. Directores: Jorge Maños-Fabián Costa. Recorrido: Sábado 25 (14,00 hs.) Río Cuarto-Mackenna-Laboulaye — (19,00 hs.) Laboulaye-Mackenna-Río Cuarto. — Domingo 26 (8,30 hs.) Río Cuarto-La Carlota-Río Cuarto.

principal de ellas son los preparativos que ya se están realizando con vistas al 1er. Campeonato Sudamericano de Regularidad, a disputarse en febrero del año próximo en Santiago de Chile.

La verdad es que ganas no le faltan a nadie, y ya hay muchos que dijeron que con seguridad estarán presentes; entre ellos, los actuales campeones riocuartenses (Baños-Costa). También por supuesto estará Miguel Costa, como así también los hermanos Manelli, Rabino y Bonelli. Todo esto, también nos enteramos, está supeditado al permiso que les otorgan sus señoras esposas, ya que ellas hicieron la cara fea cuando se enteraron que la cosa sería justo para Carnaval.

A nosotros también nos ha empezado a gustar la idea de cruzar los Andes y estar en el Sudamericano; esperemos que se nos dé.

Luego del almuerzo, Jorge Beck nos hizo llegar el calendario de la actividad a realizarse el próximo año, el cual consta de un Campeonato Preparación y luego el Campeonato Oficial; las carreras a disputarse en ambos torneos son realmente promisorias.

PROVINCIA DE LA RIOJA

SANAGASTA

TROFEO PEPITO ROJAS

Se corrió en esta localidad "costeña" la penúltima fecha puntable del campeonato de motociclismo "Tierra del Sol y la Simpatía", que organiza el Karting Moto Club La Rioja.

En esta oportunidad se disputó el trofeo "Pepito" Rojas, desaparecido deportista local; estuvo reservado para las categorías 98 cm3 semipreparadas, 100, 125 y 200 cm3. preparación libre.

Gran cantidad de público presenció un buen espectáculo, cuya organización fue respaldada por la municipalidad de Sanagasta.

Un solo problema: Carlos Cisterna, que se clasificó en segundo lugar en la categoría 98 cm3, fue descalificado por tener su máquina más cilindrada que lo permitido.

La clasificación general de las distintas categorías fue la siguiente: *98 cm3 Semipreparadas:* 1) Carlos Bizutti; 2) Hugo González. 3) "Tuco" Vázquez. *100 cm3 Preparación libre:* 1) "Secre" Mercado, 2) Antonio Avila, 3) Mario Oliva, 4) Hugo González. *125 cm3 Preparación libre:* 1) "Secre" Mercado. 2) Dante Salcedo, 3) "Coquena" Mercado, 4) Héctor Barros, 5) Pucho Farías. *200 cm3 Preparación libre:* 1) Mario Scidá, 2) "Secre" Mercado, 3) "Coquena" Mercado, 4) Pepe Torcivia, 5) Agustín Montero.

Los premios, que fueron donados por el padre de Pepito Rojas, se entregaron por la noche, después de una cena en una confitería céntrica, entre aplausos y vinos.

PROVINCIA DE RIO NEGRO

ALLEN

UN CAMPEONATO COMPARTIDO

Tratando de ganarle al calor que ya se hace sentir en la zona, el 1º de diciembre a la noche el Allen Auto Moto Club organizó la última fecha del campeonato de la Regional 11 de CADAD.

Pero, a veces, la buena voluntad no es suficiente y la gente del AAMC olvidó detalles fundamentales en espectáculos de este tipo y más aún cuando son nocturnos, como respetar el horario preestablecido, una mínima iluminación en el circuito y no olvidar que para el público ir a presenciar una carrera no tiene por qué significar un sacrificio sino que, por el contrario, debe ser algo agradable. Alguien lo dijo en boxes: "Los clubes se deben al público, no al revés", y creemos que no estuvo lejos de la verdad.

Yendo a la carrera en sí todo hacía presuponer un duelo interesante en la clase menor, donde estaba lo más granado de la categoría, y una lucha a muerte por el campeonato en la mayor, ya que esta última carrera encontraba a Pisandelli y Vallasciani separados por escasos tres puntos.

En la primera serie de la clase B pica en punta Ferrer pero al llegar a la zona de frenado de la horquilla Zuani consigue la cuerda y pasa al frente seguidos ambos, a su vez, por Luis Fieg, Eggers, Milano y Llamas, en ese orden; detrás el resto. Nada varió hasta la última vuelta cuando Ferrer se juega por afuera en la curva de la llegada y logra quebrar la línea de Zuain adjudicándose la serie.

En la segunda Ferrer queda con la caja de cambios destrozada a poco de largar y el resto sigue en lo suyo permitiendo ver un interesante duelo entre Fermín y Juan O. Fieg.

Largan la última y otra vez Zuain al frente con Luis Fieg pegado a su cola, algo más atrás Angel Llamas cumpliendo su mejor actuación en la temporada. En la última vuelta, Eggers entra a boxes perdiendo toda posibilidad, por lo que la marcha de Zuain se hace más calma obteniendo no obstante la serie y por ende la clasificación general. De este modo el piloto de Lamarque obtuvo su segundo triunfo en el año, premio a un excelente manejo.

Y el plato fuerte del día no se hizo esperar: las declaraciones anteriores a la carrera no hacían más que incentivar el suspenso. Pisandelli: "Quemamos junta de tapa y armamos a último momento como pudimos"; Vallasciani: "El coche anda bien, pero llegué hoy y no conozco el circuito; por lo que alcancé a ver, parece difícil".

En la primera serie escapa Vallasciani al frente y detrás se entabla la lucha entre Romeo, Pisandelli y Alfonso. En otro compacto pelotón giraban Paglialunga, los dos hermanos Velazco y Laino.

El bahiense hace suya la serie, lo cual le daba cierto respiro para encarar el resto de la competencia.

Largan la segunda y Pisandelito, que veía irse el campeonato, sale dispuesto a todo, sus tiempos van bajando hasta que logra el récord de vuelta y se adjudica la batería seguido a escaso 1/5 por Vallasciani y luego Romeo.

Cuesta creerlo pero a veces sucede, todo un campeonato de doce fechas se jugaba en una serie de seis vueltas, van a línea de partida y en el autódromo se pueden percibir los nervios contenidos tanto en boxes como en el público.

Vallasciani administra sin errores la indudable superioridad mecánica que posee y vuelta tras vuelta amplía su ventaja, Alfonso es segundo y Pisandelli tercero aunque por suma de tiempos queda en la segunda ubicación en la general.

Hechas las sumas correspondientes surge lo inesperado: Alfredo Pisandelli y Juan Alberto Vallasciani empatan el primer puesto y ambos son coronados campeones de la clase C del zonal de la Regional 11; digno epílogo para este enfrentamiento entre dos caballeros del deporte que supieron luchar hasta último momento sin claudicar. Una ratificación más de los valores de Beto Vallasciani, el triunfador a nivel nacional, y un futuro promisorio para Pisandelli, joven piloto de la ciudad de Neuquén que ve de este modo premiados los esfuerzos de todo un año.

Pese a haber participado sin fortuna en esta competencia, Juan Carlos Milano se adjudicó el campeonato zonal en la categoría B escoltado por unc de los pocos pilotos-mecánicos, el barilochense Aníbal Eggers, digno subcampeón.

Una temporada terminó, los campeonatos ya tienen dueño aunque lo realmente importante es extractar estos nuevos valores y lograr su proyección a nivel nacional; entonces si los zonales cumplirán su misión intrínseca además del espectáculo: lanzar pilotos fogueados para llevar bien alto el nombre del automovilismo argentino.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

FORMULA ENTRERRIANA

NUMEROS: LA UNICA VERDAD

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un interesante análisis estadístico de una categoría cuya actividad queda reflejada en la cantidad de carreras realizadas

* Debido al poco número de participantes se disputaron dos series en la que intervinieron todos los corredores. De ahí que Tettamanzi haya ganado en ambas.

Carreras disputadas: 22.

Circuito más veces utilizado: Salvia y Concepción del Uruguay: 6 cada uno.

Ganador de más series: Jorge Tettamanzi: 7.

Ganador de más finales: Próspero Bonelli: 5.

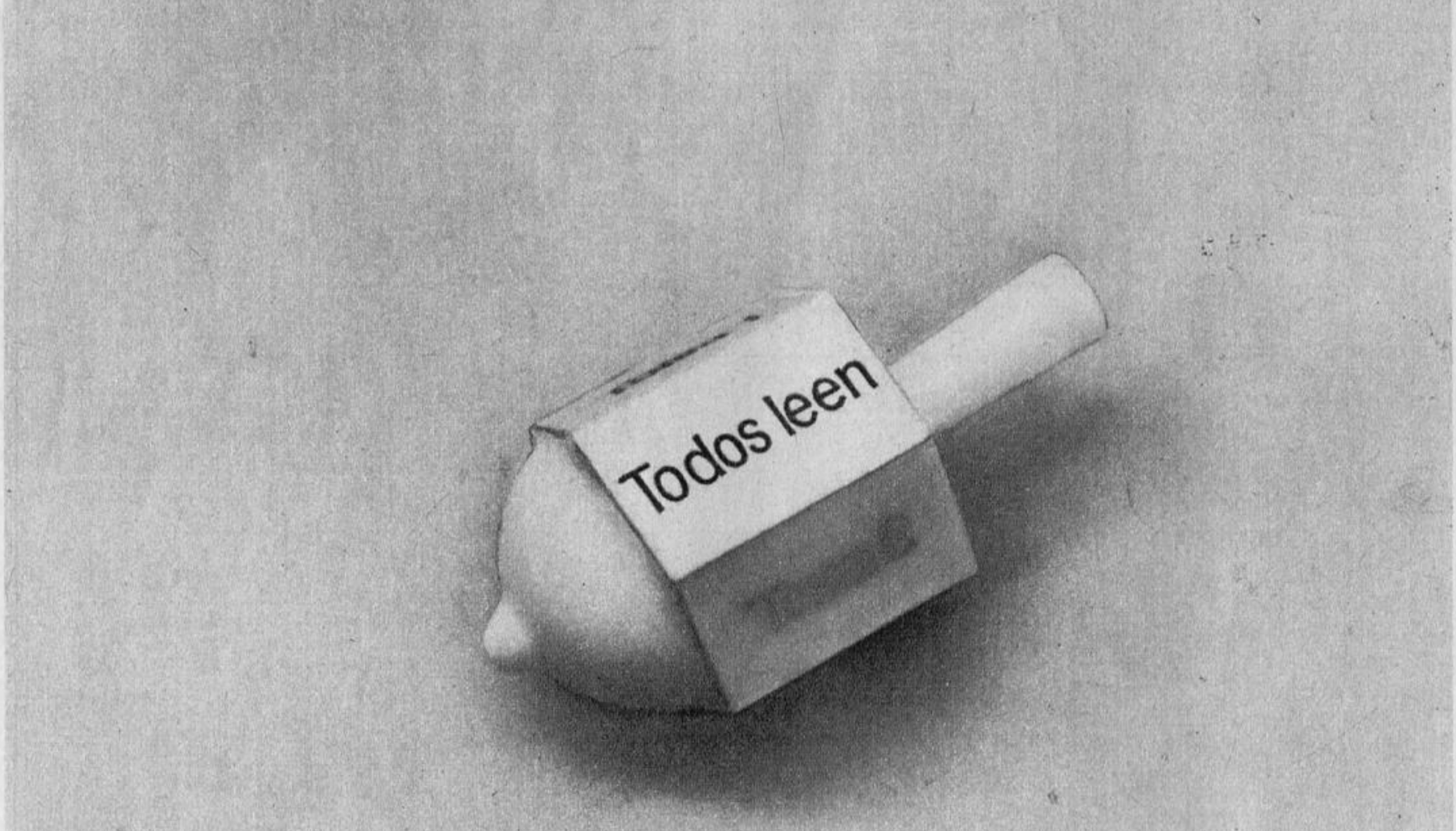
Promedio más alto en finales: 19,8; en Concepción del Uruguay. Reinaldo Vaccalluzzo (119,221 km/h.)

Promedio más bajo en finales: 6-5; en Viale, Jorge Tettamanzi (85,357 km/h.).

CAMPEONATO FORM. ENTRERRIANA

1º	Próspero Bonelli .	111
2º	Jorge Ravassi ...	98
3º	R. Vaccalluzzo ..	88
4º	Jorge Tettamanzi	77,50
5º	Rubén Pérez	62,50
6º	C. Mantegazza ..	60
7º	Jorge Bouvet	50
8º	A. Scarazzini ...	43
9º	Plácido N. García	39
10º	Oscar Riffel	35
11º	Héctor Niemitz ..	34
12º	Aníbal Guiffré ...	29
13º	Salvador Scattone	24
14º	Ernesto Jacobbi ..	16
15º	E. Martínez	9
16º	Carlos Zalazar ...	6
	R. Chamillard ..	6
	Luis Bourdet	6
19º	Antonio Roude ..	5
	José Gallo	5
21º	Juan C. Salvia ..	3
22º	Jorge Fernández	2
	Hernán Botteri ..	2
24º	M. Chiloteguy ..	1
	Osvaldo Mogni ..	1
	Oscar Elola	1

FECHA	CIRCUITO - ORGANIZACION	1º SERIE	2ª SERIE	FINAL
4-3-73	Salvia. Peña 22 *	1º) J. Tettamanzi; 2º) N. P. García	1º) J. Tettamanzi; 2º) J. Ravassi	1º) J. Ravassi; 2º) R. Pérez; 3º) A. Scarazzini; prom.: 103,706
25-3-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Sport. Cerro y Peña 52.	1º) C.Mantegazza; 2º) R. Pérez	1º) O. Riffel; 2º) J. Ravassi	1º) C. Mantegazza; 2º) E. Martínez; 3º) C. Zalazar; prom.: 106,178 km/h.
1-4-73	Salvia. Rotary Club Colón.	1º) J. Ravassi; 2º) J. Tettamanzi	1º) L. Bourdet; 2º) R. Pérez	1º) R. Pérez; 2º) N. P. García; 3º) A. Roude; prom.: 105,090 km/h.
22-4-73	Salvia. Rotary Club Colón.	1º) J. Tettamanzi; 2º) E. Jacobbi	1º) J. Bouvet; 2º) J. Ravassi	1º) J. Ravassi; 2º) J. Bouvet; 3º) N. P. García; prom.: 107,580 km/h.
6-5-75	Viale. Atlético Fútbol Club.	1º) J. Tettamanzi; 2º) R. Pérez	1º) O. Riffel; 2º) E. Jacobbi	1º) J. Tettamanzi; 2º) O. Riffel; 3º) J. Bouvet prom.: 85,357 km/h.
13-5-73	Salvia. Club S. y D. San José	1º) J. Ravassi; 2º) C. Mantegazza	1º) J. Tettamanzi; 2º) J. Bouvet	1º) J. Tettamanzi; 2º) C. Mantegazza; 3º) J. Ravassi; prom.: 107,973 km/h.
27-5-73	Rosario El Tala. Club Atlético Rosario Tala.	1º) J. Tettamanzi; 2º) N. P. García	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) C. Mantegazza	1º) J. Ravazzi; 2º) R. Vaccalluzzo; 3º) J. Bouvet; prom.: 93,667
3-6-73	"San Jorge" de Ramírez. Club Racing	1º) S. Scattone; 2º) J. Tettamanzi	1º) C. Mantegazza; 2º) E. Jacobbi	
17-6-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Tiro Federal.	1º) J. Ravassi; 2º) E. Jacobbi	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) J. Bouvet	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) J. Tettamanzi; 3º) J. Ravassi; prom.: 118,661 km/h.
1-7-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Centro de Talleristas de Concordia.	1º) C. Mantegazza; 2º) A. Scarazzini	1º) N. García; 2º) O. Riffel	1º) N. P. García; 2º) O. Riffel; 3º) J. Tettamanzi; pro.: 116,296
5-8-73	"Pancho Ramírez". Club Leones de Villa Elisa.	1º) P. Bonelli; 2º) C. Mantegazza	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) L. Bourdet	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) J. Bouvet; 3º) O. Riffel; prom.: 101,782
12-8-73	"Aguilas Mecánicas" de La Clarita. Club Gral. Urquiza.	1º) P. Bonelli; 2º) J. Tettamanzi	1º) J. Gallo; 2º) J. Bouvet	1º) P. Bonelli; 2º) J. Tettamanzi; 3º) H. Niemitz; prom.: 113,658 km/h.
19-8-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Comisión Pro-Autódromo.	1º) P. Bonelli; 2º) A. Scarazzini	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) J. Ravassi	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) A. Scarazzini; 3º) J. Ravassi; pro.: 119,221 km/h.
26-8-73	"Bernardo Molero" de Villaguay. Peña Litoral.	1º) H. Niemitz; 2º) J. Ravassi	1º) P. Bonelli; 2º) O. Riffel	1º) P. Bonelli; 2º) O. Riffel; 3º) J. Ravassi; prom.: 99,837 km/h.
2-9-73	Urdinarrain. Peñas 41 y 15.	1º) J. Ravassi; 2º) S. Scattone	1º) R. Pérez; 2º) R. Vaccalluzzo	1º) J. Ravassi; 2º) A. Guiffre; 3º) R. Pérez; prom.: 107,248
16-9-73	"Aguilas Mecánicas" de La Clarita. Peña "Piñón Roto".	1º) P. Bonelli; 2º) R. Pérez	1º) J. Tettamanzi; 2º) J. Bouvet	1º) H. Niemitz; 2º) R. Pérez; 3º) P. Bonelli; prom.: 116,292 km/h.
30-9-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Aero Club.	1º) R. Pérez; 2º) P. Bonelli	1º) R. Vaccalluzzo; 2º) H. Niemitz	1º) P. Bonelli; 2º) R. Vaccalluzo; 3º) A. Scarazzini; prom.: 118,015 km/h.
7-10-73	Salvia. Peña Vince San José.	1º) S. Scattone; 2º) R. Vacalluzzo	1º) R. Chamillard; 2º) P. Bonelli	1º) P. Bonelli; 2º) R. Pérez; 3º) A. Guifre; prom.: 111,312 km/h.
14-10-73	"Bernardo Molero". Auto Club Villaguay.	1º) A. Scarazzini; 2º) J. Ravassi	1º) J. Bouvet; 2º) R. Vaccalluzzo	1º) R. Pérez; 2º) A. Scarazzini; 3º) A. Guifré; prom.: 93,035
28-10-73	Autódromo Municipal Concepción del Uruguay. Peña Concepción.	1º) P. Bonelli; 2º) C. Mantegazza	1º) R. Vaccalluzo; 2º) J. Bouvet	1º) P. Bonelli; 2º) R. Vaccalluzzo; 3º) J. Ravassi; prom.: 118,917 km/h.
4-11-73	Salvia. Comisión Autódromo.	1º) A. Scarazzini; 2º) J. Tettamanzi	1º) C. Mantegazza; 2º) H. Niemitz	1º) A. Guiffré; 2º) P. Bonelli; 3º) C. Mantegazza; prom.: 107,423
25-11-73	"San José" De Nogoyá. Sindicato	1º) C. Mantegazza; 2º) A. Scarazzini.	1º) H. Niemitz; 2º) R. Vaccalluzzo	1º) C. Mantegazza; 2º) P. Bonelli; prom.: 103,943 km/h.



Y no es cuestión de suerte. Es cuestión de calidad. De la calidad que sale por *todas* las fotos, que vibra en *todas* las notas, que usted descubre y comenta semana a semana en *todas* las páginas de SIETE DIAS ILUSTRADOS.

REVISTA
SIETE
DIAS
ILUSTRADOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para que el borrón y la cuenta nueva sean lo que deben ser,

39 días de prórroga *

La magnitud de la respuesta de los contribuyentes a la REGULARIZACION IMPOSITIVA ha sobrepasado las previsiones administrativas.
Un número de contribuyentes varias veces superior a los más optimistas cálculos previos se ha presentado solicitando formularios e instrucciones para acogerse a la REGULARIZACION.
Por su parte, los Colegios de Graduados y Profesionales en Ciencias Económicas, y la mayoría de las Organizaciones Empresariales de todo el país, efectuaron presentaciones en las que manifiestan que el escaso tiempo restante y la gran cantidad de contribuyentes deseosos de acogerse a los beneficios de la regularización, volverían técnicamente imposible la presentación en término de todos los interesados.
El Gobierno del Pueblo, teniendo en cuenta estos hechos, ha determinado en consecuencia, prorrogar la fecha de vencimiento de la REGULARIZACION IMPOSITIVA.
La medida responde a la expresa voluntad de que ningún contribuyente, cuyo deseo sea REGULARIZAR su situación e incorporarse al Nuevo Sistema que surgirá de la Reforma Tributaria, quede fuera del borrón y la cuenta nueva por razones de tipo técnico.
La nueva fecha de vencimiento - DEFINITIVA E IMPRORROGABLE - se establece, pues, en el 18 de enero

DGI SECRETARIA DE HACIENDA
MINISTERIO DE ECONOMIA

*** Nuevo vencimiento: 18 de enero.**

Para que el borrón y la cuenta nueva sean lo que deben ser,

la DGI le da una mano.*

El 18 de enero vence el plazo para la Regularización Impositiva, BORRON Y CUENTA NUEVA —el último borrón, la última cuenta nueva— del Gobierno del Pueblo en materia fiscal.
Luego, el Nuevo Sistema Impositivo que surgirá de la Reforma Tributaria. Un sistema equitativo y orgánico, en el que el impuesto no será ya una amenaza o un castigo, sino un instrumento de aliento y estímulo a los sectores productivos, una herramienta para la forja de los grandes objetivos nacionales.
Es la voluntad del Gobierno del Pueblo que ningún contribuyente, cuyo deseo sea REGULARIZAR su situación e incorporarse al Nuevo Sistema que surgirá de la Reforma Tributaria, quede fuera del borrón y cuenta nueva por razones de tipo técnico.
En consecuencia, la Dirección General Impositiva pone su organización al servicio de los contribuyentes que deban REGULARIZAR, para darles una mano en el llenado de formularios.
Los contribuyentes que deseen la colaboración del personal de la DGI en la preparación de sus formularios para cumplir con la REGULARIZACION IMPOSITIVA, deben dirigirse a Casa Central y Agencias de la DGI de la Capital y el Gran Buenos Aires.
Esta actitud sin precedentes es clara expresión del amplio espíritu de equidad y generosidad que orienta la Nueva Política Tributaria del Gobierno del Pueblo.

DGI SECRETARIA DE HACIENDA
MINISTERIO DE ECONOMIA

***Llenado de formularios a cargo del personal de la DGI.**



ROAD TEST
BUGGY PUE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Son para andar por la arena pero se ven más en las ciudades. ¿Resultan entonces los buggies una suerte de vehículo todo propósito? ¿Puede ser una solución más barata para andar en auto? Lo analizamos a través del clásico road test



LCHE

ROAD TEST BUGGY PUELCHE



Originalmente se denominaron "dune-buggies". Lo que en idioma inglés significa "cascarudito de las dunas". Una correcta definición de los propósitos con que fue inventado en los Estados Unidos este nuevo divertimento para quienes pueden bancarlo. Porque allá, país de ingresos económicos descansados en buena parte de la población, se pueden dar el lujo de crear juguetes con fines ilimitados, exclusivos, funcionales para el medio que fue pensado, y caros.

El juguete gustó y la costumbre de ir a las playas (en USA) con los divertidos "buggies" prendió como peste. Así también empezaron las evoluciones en torno al tema central: comenzó la proliferación de cascos mejores, se les aplicaron motores inusitadamente potentes para tales bichitos y por fin, y como lógica consecuencia de aquella insospechada carrera armamentista, nacieron las carreras en circuitos diagramados sobre el mismo habitat natural de los potentes cascarudos: los médanos y las playas.

Con una variante que en un par de años se convirtió en clásico: la Baja 1000. Una justa deportiva a lo exagerado —como suele ocurrir en los EE.UU.— que sube montañas, recorre desiertos, se mete por México, baja hasta el mar y destroza cualquier tipo de vehículo con ruedas. Participan multitudes de jeeps, camioncitos doble tracción y —por supuesto— "buggies".

Este anecdotario sirve como elemento ilustrativo del fin si se quiere práctico (aunque paradójicamente sean elementos absolutamente suntuarios y prescindibles) para el que fueron divertidamente concebidos. De ellos habla por sí solo todo el aspecto del aparato prototípico: estructura tipo "palangana" autoportante de plástico, construcción económica, muy bajo peso, elementos mecánicos aprovechados de coches de serie, colores vivos, dudoso confort, aspecto de verano y vacaciones, llantas anchas y fácil acceso al motor y piezas mecánicas importantes.

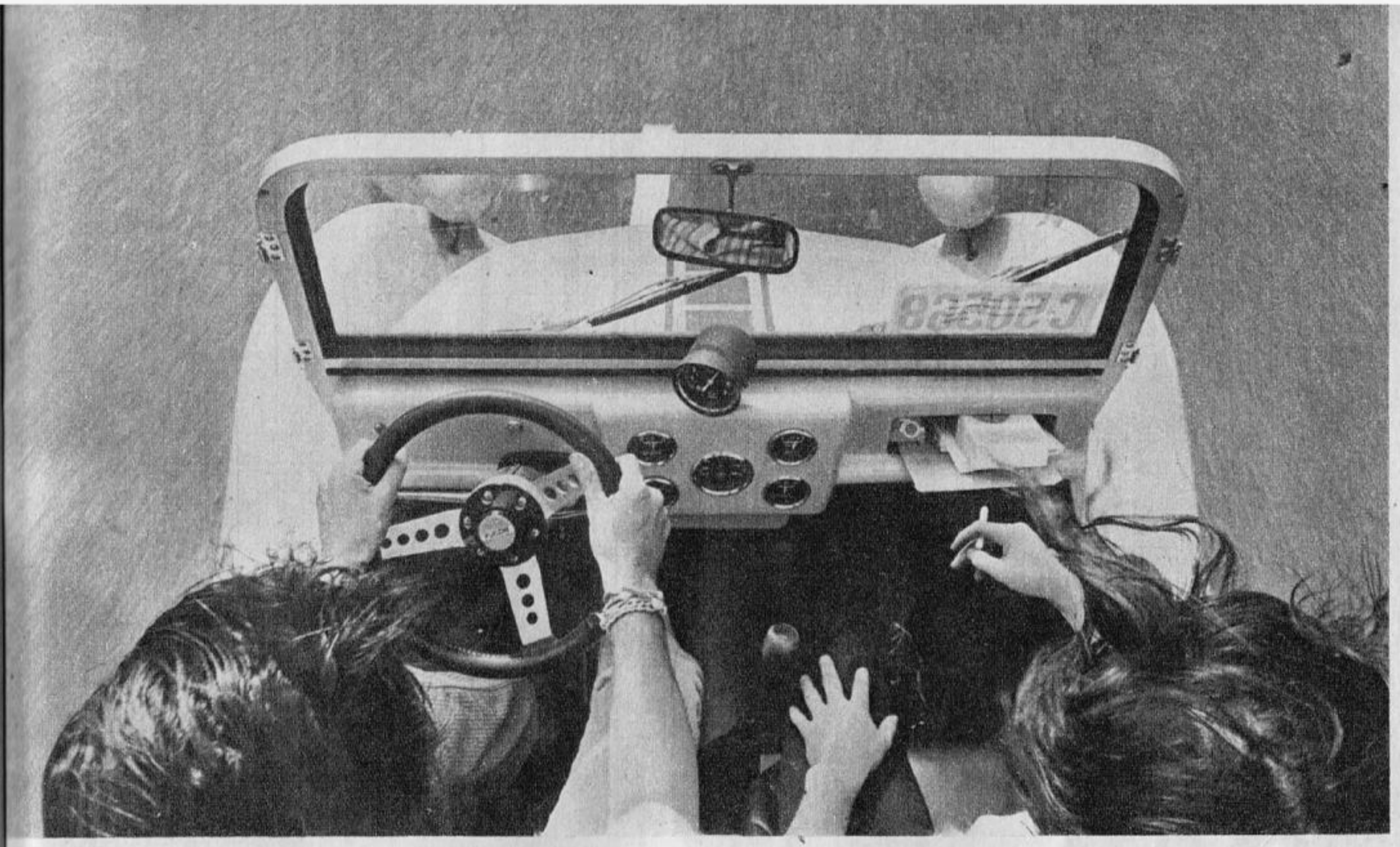
Es un juguete playero. Para eso comenzó a venderse en "kits", que en idioma inglés quiere decir "piezas desarmadas para armar...".

Así llegó el contagio a estas costas. Con las consecuentes desviaciones (aberrantes en muchos casos) que le imprimió el uso argentino.

Llegó para que nuestros siempre listos constructores lo ofrecieran como "kit", desarmado, con algunos fierros importantes faltantes pero a muy bajo precio (aparentemente). Porque con el "kit" en casa recién allí empieza la verdadera inversión. Normalmente, por las ofertas de nuestro parque, los "buggies" criollos son



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





construidos como para aceptar la mecánica Renault. Ergo, con las cosas desarmadas que entrega la fábrica, y para mantenerse dentro de la línea del menor gasto posible, el mejor camino para llegar al modelo terminado es el de apelar a los Renault destrozados. Es decir, una buena pichincha es la de conseguir un coche quemado o muy chocado, que se pueda comprar por unos relativos pocos pesos. Esos fierros irán a parar al vehículo playero mediante un pequeño esfuerzo y algo de habilidad. Lo que se puede reemplazar por otras posibilidades: 1) Con todos los fierros y los plásticos dirigirse al taller más cercano y encargar el armado del cochecito. Lo que —obviamente— encarecerá el producto final. 2) Con los elementos básicos del "buggy" completar el conjunto con motor, caja-puente, suspensiones y transmisiones originales de fábrica 0 kilómetro. Lo que eleva el precio tal del "juguete" a niveles insospechados. Encareciéndolo exageradamente pero, de alguna manera, poniéndolo en el precio real de estos "cascaruditos" presuntamente muy económicos en cuanto a su precio de venta, que en estos momentos bailotea alrededor de los dos millones y medio moneda nacional.

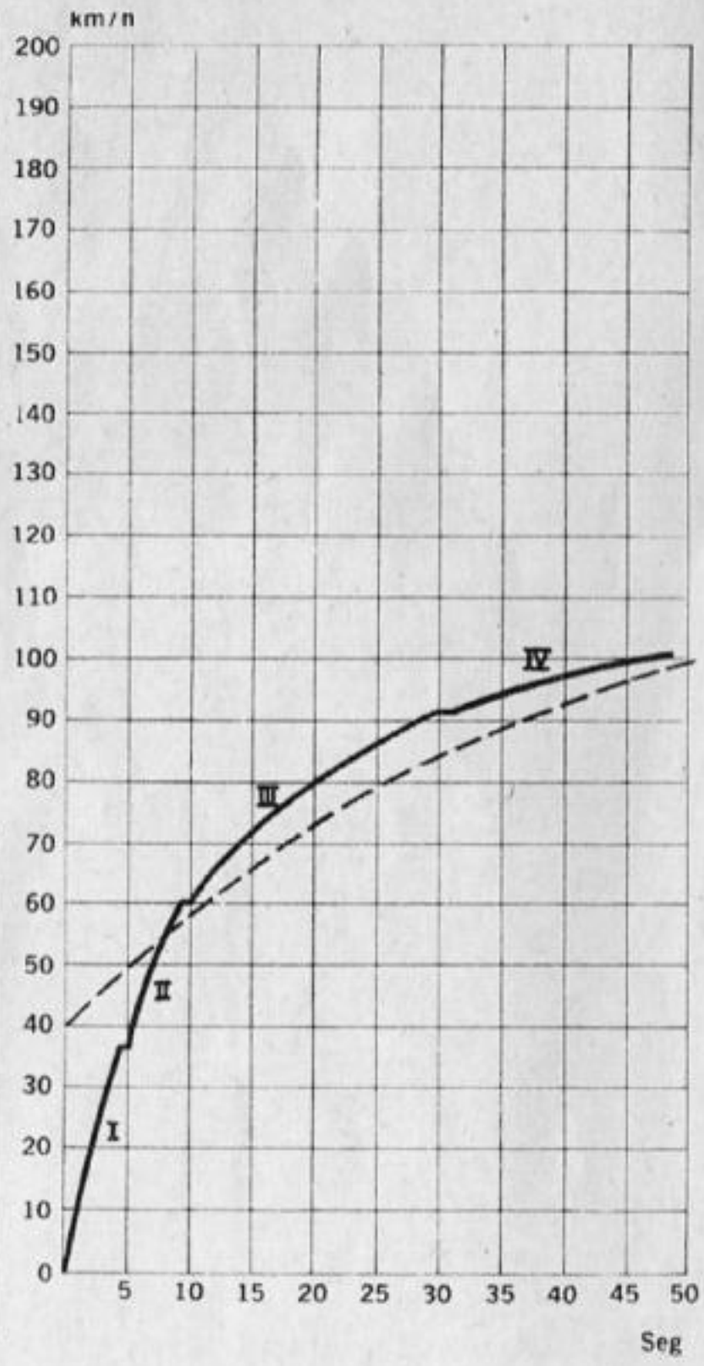
ROAD TEST BUGGY PUELCHE



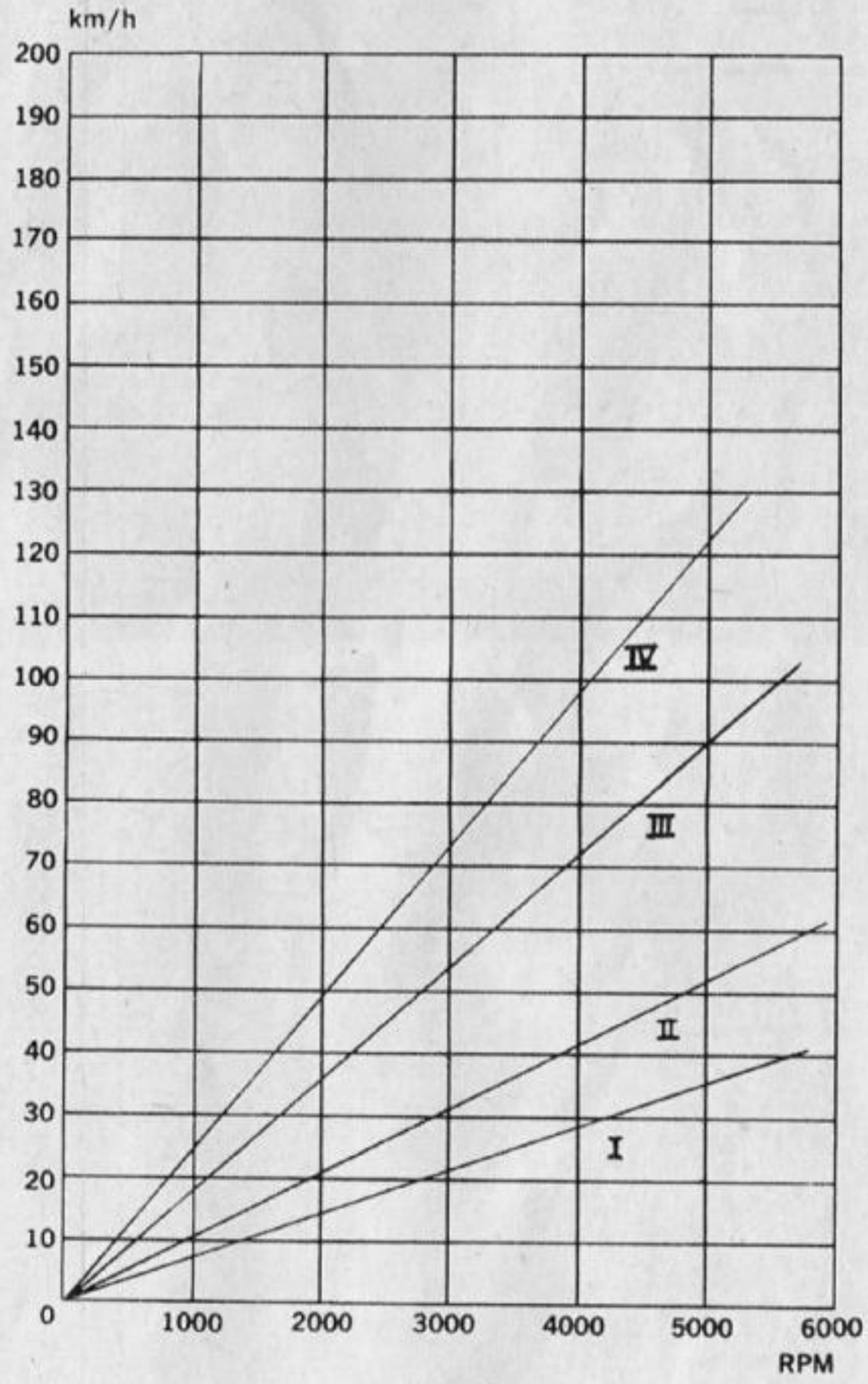
El Puelche tiene un aspecto sumamente personal y agradable que lo hace inconfundible entre sus congéneres argentinos. La terminación de la carrocería es impecable.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	**10.7**
40 — 80	**25.2**
40 — 100	**52.4**

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	**2.4**
0-40	**5.3**
0-60	**10**
0-80	**20.3**
0-100	**48.5**



RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	**7**
1000	II	**11.25**
1000	III	**17.03**
1000	IV	**24.94**



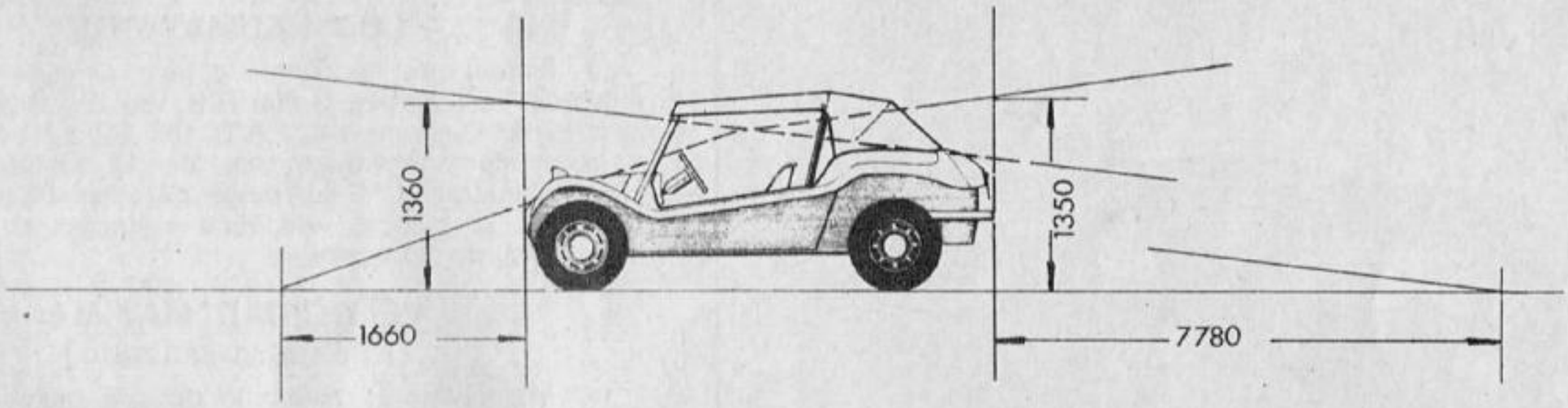
Aquí llegamos a nuestro principio. Un principio repetido porque ya en alguna oportunidad prolongada nos habíamos movido en Villa Gesell y luego en Buenos Aires con un Puelche (el 1er. "Dune Buggy" fabricado en el país). En aquel primer caso tuvimos un ejemplar de carrera. Justamente lo fuimos a buscar a Gesell donde corrió una carrera con el flaco Jouchet como piloto. Las diferencias entre uno y otro aparato son siderales. El que manejamos esta vez para elaborar el test era un modelo absolutamente doméstico. Equipado con un motor Renault Gordini 850 absolutamente standard y con sus 25 HP.

Aquí la gran diferencia la medimos con todas nuestras sensaciones por la diferencia de terrenos en que nos movimos en uno y otro caso. La primera vez (con el Puelche de carrera) gozamos manejándolo entre los médanos muy rápido y en la playa. Ese escenario justifica el invento norteamericano. Y hasta la inversión que representa (alta para una persona joven, interesados número 1 en este tipo de aparatos). En los médanos aceleraba como sobre pavimento (una figura poética), trepaba, saltaba y —sobre todo— aguantaba. Es verdaderamente un placer deslizarse médano abajo acelerador a fondo para volver a trepar a otro derrapando. La diversión se complementa con la capacidad de transporte de personal del cochecito. Cinco personas (dos adelante y tres atrás, siempre que no esté colocada la capota) que, dependiente de las condiciones del propietario y/o conductor del vehículo, pueden ser tres aparatos en bikini que se transformarían automáticamente en el reaseguro de la inversión hecha en el redituable medio...

Con el segundo Puelche. El del test, tuvimos muchos menos suerte. Por esas cosas de la vida estuvimos todo el tiempo que duraron las pruebas, anclados en Buenos Aires, capital.

Indudablemente éste no es el medio para el que fueron concebidos estos aparatitos. Y el efecto vital se hace sentir, es un poco como pez fuera del agua. Y paradójicamente, las circunstancias equis de nuestros individuos, hicieron que el "buggy" se convirtiera en un coche tanto de uso ciudadano como playero. Incluso es posible que se los utilice más en las calles asfaltadas para el traslado diario que como entretenimiento veraniego. Esta es la más importante de las aberraciones a que nos referimos en algún párrafo anterior. Poque de ninguna manera el "cascarudo de las dunas" fue pensado como coche ciudadano que para colmo la mayoría de los usuarios lo pretende una máquina de corte

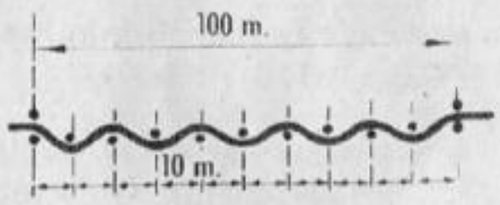
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Una de las posibilidades: la capota playera. Se la fija al parabrisas, se apoya en el roll - bar y la sujetan dos tiradores. Además se puede colocar la capota completa que tiene dos puertas de quita y pon.



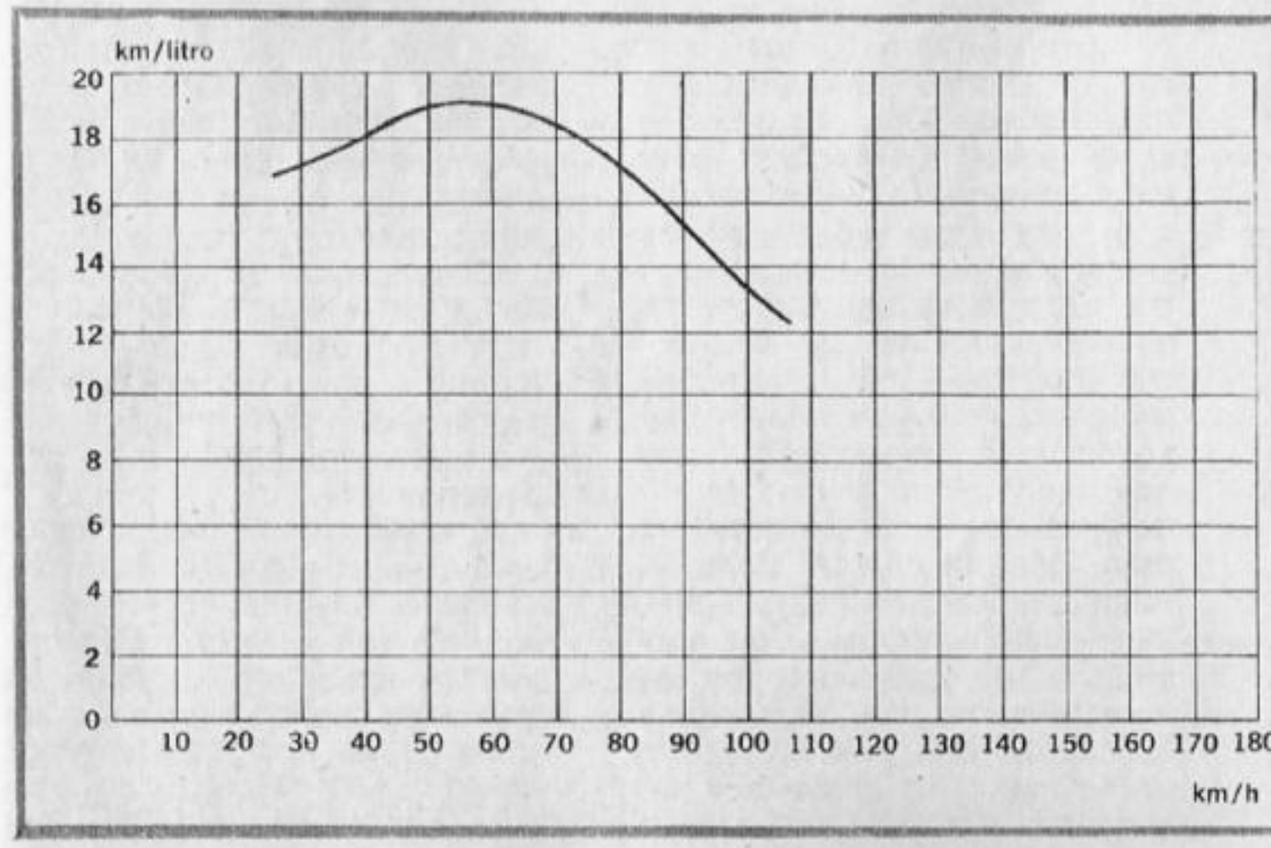
TRAZADO DEL SLALOM
11 Seg
Prom 32,7 Km/h

Tiempo record para el trazado del slalom para el Puelche: 11 segundos. Ayuda su corta distancia entre ejes y su aceleración muy de abajito.

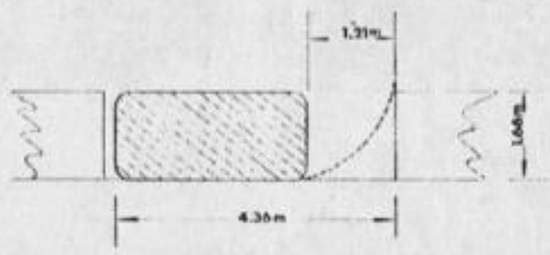
DISTANCIA DE FRENADO

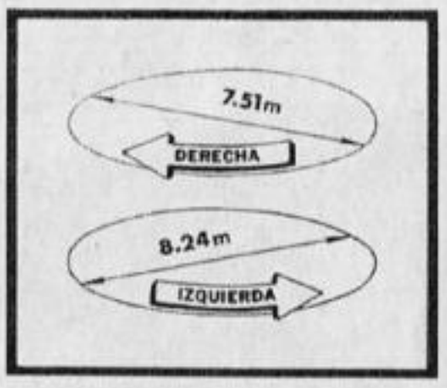
Velocidad				
20 Km/h a 0	2,7 m	3	D. T.	5.70
40 Km/h a 0	5,5 m	12.90	D. T.	18.40
60 Km/h a 0	8 m	24.55	D. T.	32.55
80 Km/h a 0	11 m	42.20	D. T.	53.20
100 Km/h a 0	14 m	54.45	D. T.	68.45

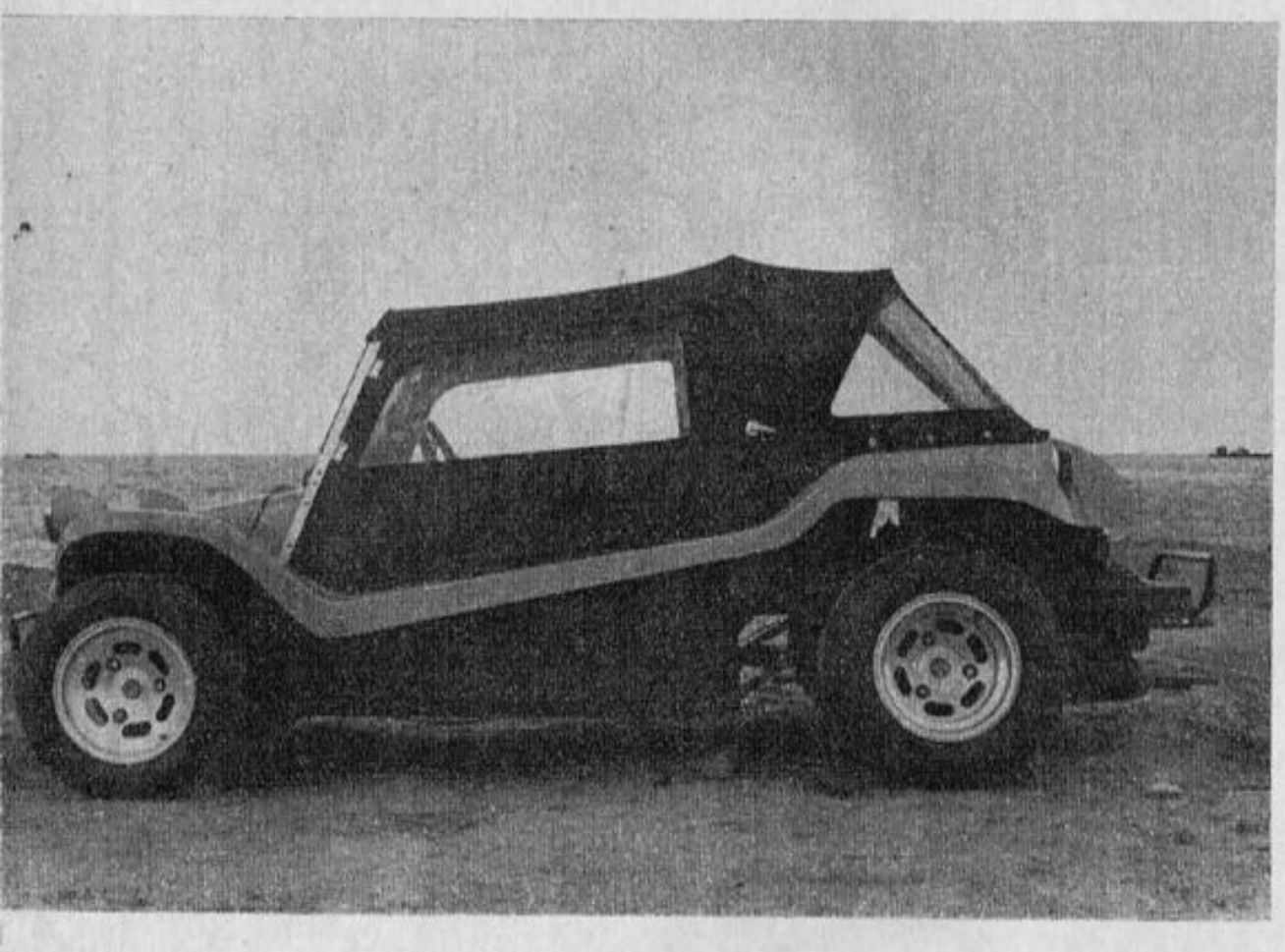
NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reaccion; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado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



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	18
60	19
80	17.5
100	13.5











LOS NEUMATICOS

La unidad que testeamos estaba calzada con neumáticos Good Year Custom G-800 RIB 185 SR 13 Radiales atrás y Good Year Custom G-800 RIB 165 SR 13 adelante.

La presión de inflado era de 12 Lb/pulg.^{2} para las ruedas delanteras y 16 Lb/pulg^2 para las traseras. En esas condiciones la pisada —estática— de las ruedas traseras motrices era de 1,88 mts.

VELOCIDAD MAXIMA (Kilómetro lanzado)

107,142 km/hora. Promedio de dos pasadas en sentido contrario. La 1ª corrida fue realizada en 33s 5/10 y al trasponer la marca del kilómetro el velocímetro marcaba (de forma imprescisa) 100 km/hora y el taquímetro indicaba 4.600 revoluciones por minuto.

La 2ª corrida fue recha en 33s 6/10 y por la similitud de marcas el velocímetro y tacómetro indicaban las mismas cifras.

VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS

1ª.:	37 km/h.	6.800 r.p.m.
2ª.:	61 km/h.	6.800 r.p.m.
3ª.:	93 km/h.	6.800 r.p.m.
4ª.:	107,142 km/hora	4.600 r.p.m.

ACELERACION

0-500 metros: 26s 1/10. El velocímetro indicaba a la salida de la marca 98 km/h. (valor no corregido) y el taquímetro 6.800 r.p.m. en 3ra. velocidad.

0-1000 metros: 44s 6/10. El velocímetro indicaba a la salida de la marca (de forma imprecisa) 98 km/h. (valor no corregido) y el taquímetro señalaba 4.500 r.p.m.

Los valores consignados son promedio de dos corridas en sentido contrario.

CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocímetro indicaba km/h.	Corresponde a una velocidad real de: km/h.	Taquímetro indicaba
20	20,58	2.500 rpm en 2ª Velocidad
40	41,01	2.100 rpm en 4ª Velocidad
60	67,41	3.000 rpm en 4ª Velocidad
80	87,80	3.900 rpm en 4ª Velocidad

deportivo (entendiéndose por esto auto sport).

Las características del Puelche lo inhabilitan en cierta forma para esto. Lo de las llantas anchas no sería un impedimento grave ya que podría complementarse el conjunto con un equipo de cuatro ruedas angostas. Es decir, que los sufrimientos que implica andar en el pavimento y empedrado con esas exageradas patonas (agravado por la corta distancia entre ejes del buggy) se podría solucionar (si soluciones paliativas es lo que se pretende) mediante el reemplazo de unas adecuadas de menos ancho. Pero allí no terminan las cosas. Si bien la capota que diseñaron para el Puelche —con todas sus posibles combinaciones— es muy efectiva, en invierno todas las características del coche, más la capota con sus inevitables filtraciones, lo convierten en el témpano de tortura rodante.

El vehículo es liviano (495 kg) y las mismas suspensiones del Renault lo hacen insufriblemente saltarín. Aunque la tenida de ruta es sumamente destacable. Dobla —en efecto— como un aparatito deportivo y para juguetear al corredor (para hacerse el Riganti) el sistema de dirección bien directo y la posibilidad de inclinar el cuerpo y ver las ruedas al aire, crean el clima ideal.

Lástima que nos faltaba potencia. Al motorcito Renault le faltaban caballos para caer (también nosotros) en la utilización falsa del "buggy" como veloz vehículo de sport ciudadano.

El diseño del Puelche incluye un volante de dirección de diámetro y construcción adecuada y un tablero de instrumentos completo aunque de muy mala calidad (al cabo de unos días dos instrumentos dejaron de funcionar y la aguja del tacómetro marcaba por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL "DUNE BUGGY" PUELCHE

M O T O R :

Renault Gordini standard, 850 cm³ de cilindrada. 4 cilindros, válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral. Carburador simple de una boca. 35 HP de potencia. Ubicación: longitudinal trasero.

C A J A - P U E N T E :

Renault de cuatro velocidades. Palanca al piso. Relaciones:

1ª	3,7 :1
2ª	2,28 :1
3ª	1,52 :1
4ª	1,035:1
M.A.	3,7 :1

Relación final del puente: Piñón de 8 dientes y corona de 35 dientes, lo que da una relación final de 4,37:1.

Suspensión trasera:

Independiente. Semiejes oscilantes con resortes y amortiguadores telescópicos. Barras reactoras.

Suspensión delantera:

Independiente trapezoidal con parrillas y reactores. Resortes y amortiguadores telescópicos (el mismo sistema Renault aplicado).

F R E N O S :

Hidráulicos de campana sobre las cuatro ruedas y freno de estacionamiento accionado por cable.

L L A N T A S :

Tipo: de disco, aleación liviana con perforaciones. Medidas: delanteras, 13" x 5" - Traseras, 13" x 7".

C U B I E R T A S:

Radiales, delanteras: 165 SR 13 - Traseras: 185 SR 13.

C A R R O C E R I A :

En liberglass (plástico reforzado).

C H A S I S :

Diseño propio. Tubular.

D I M E N S I O N E S :

Largo, máximo: 3,15 metros.
Ancho, máximo: 1,45 metros.
Altura, máxima (con capota): 1,38 metros.
Trocha delantera: 1,32 metros.
Trocha trasera: 1,35 metros.
Distancia entre ejes: 2,05 metros.
Peso: 430 kilos. Con tanque lleno: 495 kilos.

ELEMENTOS COMPONENTES DEL KIT BASICO

1 Carrocería.
2 Capot delantero.
3 Capot trasero.
4 Tablero de instrumentos.
5 Guanteras.
6 Tapas de aberturas de pedalera.
7 Soporte rueda de auxilio.
8 Soporte batería (para ..... Volt.).
9 Soporte butaca de acompañante.
10 Dos jambas de fuerza.
11 Dos deflectores de aire del radiador.
12 Chasis.
13 Dos butacas.
14 Parabrisas completo.
15 Perfil de goma juntaparabrisas.
16 Paragolpes (pintados).
17 Barra antivuelco (pintada).
18 Bulones con cabeza cromada para fijación parabrisas.
19 Codo para tanque de nafta.
20 Soporte máquina limpiaparabrisas
21 Insignia PUELCHE.
22 Manual de Armado.

Precio en puerta de Fábrica. 5.350.—

ELEMENTOS QUE SE PREVEN COMO OPCIONALES

1	Pintura a elección	750.—
2	Cromados de paragolpes y barra antivuelco	216.—
3	Capota convertible, puertas forradas y cierre aut. en ventanillas	15.72.—
4	Capota playera en colores de fantasía en tela plástica	285.—
5	Fundas de butacas en cuerina con elástica para quita y pon	285.—
6	Juego de alfombra en plástico para torpedo y piso	198.—
7	Capuchón de cuerina para palanca de cambio	30.—
8	Volante PUELCHE en cuero	198.—
9	Volante PUELCHE en madera	259.—
10	Perilla con insignia PUELCHE de madera para palanca de cambio	15.—
11	Corredera de butaca para el conductor	70.—
12	Instrumental deportivo	a confirmar
13	Instalación eléctrica	250.—
14	Juego de faroles completos	345.—
15	Múltiple y escape (tipo Abart) con tratamiento especial anticorrosivo	540.—
16	Tapa de válvulas en aluminio con inscripción PUELCHE	70.—
17	Llanas de aleación liviana, diseño PUELCHE en 13" x 7"	330.—
18	Llantas de acero ensanchadas en 13", 5" y 13" por 6" cromadas	215.—
19	Pintadas	175.—

CONDICIONES DE PAGO: Para el KIT básico y opcionales, 50 % al pedido y 50 % a la entrega

aproximación, a los saltos). Los instrumentos que integran el tablero son: nivel de tanque de combustible, amperímetro, presión de aceite, temperatura de agua, velocímetro y tacómetro. El amperímetro y la esfera de medición del nivel de nafta quedan tapados por el aro del volante y es preciso inclinarse para leerlos bien. El panel se complementa con una luz testigo de luz de giro y el switch del limpiaparabrisas.

La pedalera y mando de cambios siguen siendo originales Renault.

La posición de la palanca es buena y colabora para hacer creer que uno maneja un Gran Turismo...

La posición de manejo es cómoda para cualquier altura de conductor. Las butacas una gran distancia de atrás hacia adelante o viceversa. Pero éstas en sí, anatómicamente, son muy incómodas. Llegan a producir dolores en el cuerpo, sobre todo por los saltos y los movimientos bruscos típicos del "buggy".

Los faros delanteros —muy lindos y estéticos— son los standard de los Citroën 2 y 3 CV. Aportan un haz de luz adecuado para la velocidad máxima del Puelche que probamos.

En definitiva, un excelente aparato para divertirse en la arena, en la playa, en el verano. Pero un coche profundamente discutible para el uso ciudadano. Lo ideal sería tenerlo como segundo auto, para los ratos de diversión.

TOQUECITOS DE

JOCKEY CLUB SE RETIRA

Ante los problemas que atraviesa en estos momentos la Industria tabacalera del país, Jockey Club se ve obligada a retirar momentáneamente su apoyo a la promoción de carreras que venía haciendo en estos últimos cinco años. Dicha empresa aseguró *"que ni bien sean subsanados estos inconvenientes pueda volver a contribuir al desarrollo del Automovilismo Nacional"*.

LA BRIDA DEL TC

En la reunión del Comité Ejecutivo del 6 de diciembre, CADAD tomó conocimiento de un informe elevado por su Comisión Técnica para reducir la velocidad de los TC mediante la colocación de una brida para las competencias de ruta abierta. Posteriormente en la reunión del 17 del corriente el Comité Ejecutivo dictó una resolución por la cual se establece la imperiosa necesidad de acelerar todos los estudios vinculados con la brida limitadora de aire que tendrá vigencia para los Campeonatos de 1974 de Turismo de Carretera.



Los TC tendrán su brida en 1974.

DESCLASIFICACIONES CONFIRMADAS

Fueron confirmadas las desclasificaciones de Mayorga - Garro y Di Nezio - Fangio en las 20 Horas de TN. No se aceptaron las apelaciones interpuestas por los pilotos ya que fueron hechas fuera de término. Significativo es que Jorge Maggi (también originalmente con clasificación en suspenso) no haya sido mencionado en el comunicado ya que él presentó apelación en término y todo indica que será reclasificado.

EQUIPO PUELCHE - RENAULT 1974

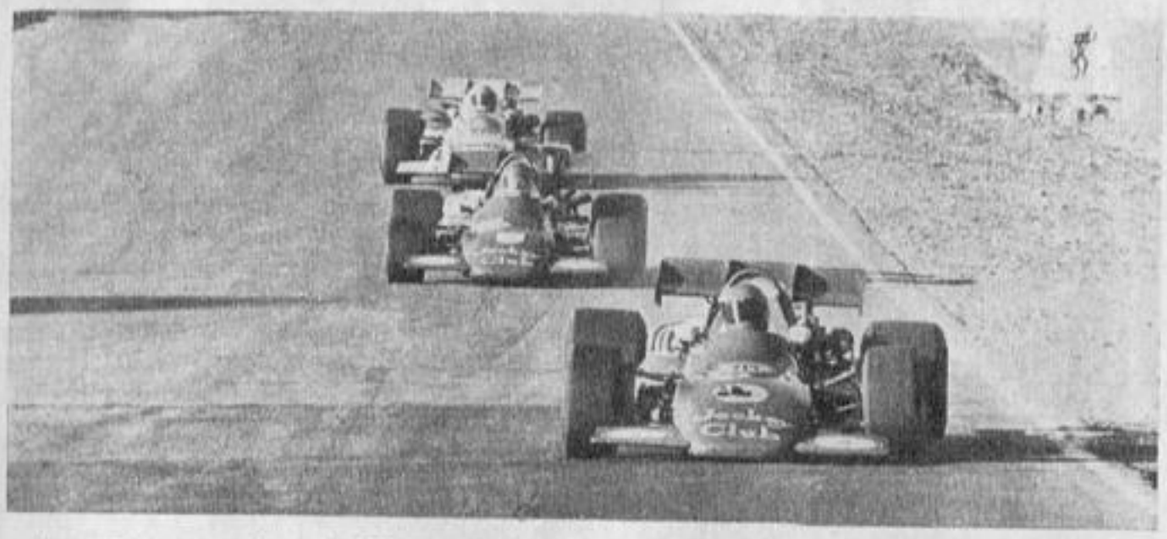
Con la santa intención de volver a estar en el ruido de las carreras, Juancho Garbarini, factotum del buggy Puelche, está abocado a la constitución de un equipo oficial que representará a la marca en todas las carreras puntables de la especialidad a disputarse en 1974.

Los pilotos serán Esteban Macarrón, Juan Manuel Penedo y Carlos Viglione; la dirección técnica del equipo estará a cargo de Osvaldo Rolf Juchet y Julián Ulibarri. Y la preparación de los motores Renault, a cargo nada menos que del célebre obeso de Tres Arroyos 3140: Osvaldo Antelo.

Un equipo constituido firmemente, apoyado logísticamente por Garbarini, que proveerá las unidades completas a los pilotos, puede ser suficiente garantía para reeditar éxitos pasados. No está lejos todavía 1972, año en que los autos de Garbarini arrasaron con todos los triunfos en la categoría.

BALCARCE F1: PARA EL 24

El Auto Club Balcarce solicitó a CADAD un cambio de fecha. La carrera de MA - F1 que tenía programada para el 3 de febrero de 1974 será trasladada al 24 del mismo mes ya que la solicitud fue aprobada por CADAD.



Los F1 correrán el 24 en Balcarce junto a los F2.

OTRO ARGENTINO EN EUROPA



Marco Tessiore (con la pierna sobre la rueda delantera), un argentino de 25 años en Europa. Lo vemos junto a Pedro Passadore.

Sin bombos ni platillos un argentino, Marco Tessiore (25 años) anduvo por pistas inglesas correteando por Fórmula Ford y también F3. En la primera —con un chasis Royale— intervino en 8 competencias de las cuales la mejor clasificación fue un 12º puesto mientras que en Fórmula Tres compitió en dos carreras —con un chasis GRD— en las cuales abandonó en una y se clasificó 8º en la restante, disputada en Silverstone. En 1974 participará durante todo el año con el mismo F3 y atención de la fábrica. Suerte.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOCINA

FEDERACION Nº 7: CUNA DE LA CLASE D DEL TN

En la federación número 7 de CADAD —Chaco, Misiones, Corrientes, norte santafesino— tiene un considerable éxito la categoría D del Turismo Nacional (para autos de más de 2.000 cms.[3]). Para 1974 esta federación ya tiene delineado su calendario zonal y dos competencias tendrán además puntaje para el Campeonato Nacional. Por lo tanto durante 1974 tendremos por lo menos dos carreras de la clase "D". Esperemos que sea el nacimiento de la clase y que integre consecuentemente el ya clásico programa del TN. El calendario zonal de la Federación Nº 7 es el siguiente:

7 de abril	Esquina (Corrientes)
21 de abril	Pte. Sáenz Peña (Chaco)
5 de mayo	Villa Angela (Chaco)
26 de mayo	Charata (Chaco)
9 de junio	Resistencia (Chaco)
23 de junio	Quitilipi (Chaco)
7 de *junio*	*Prov. del Chaco*
21 de junio	Oberá (Misiones)
4 de agosto	Machagan (Chaco)
18 de agosto	El Dorado (Misiones)
1º de septiembre	Corrientes
15 de septiembre	Reconquista (Santa Fe)
29 de septiembre	*Vuelta de Misiones*
13 de octubre	Bella Vista (Corrientes)
27 de octubre	Fecha libre
11 de noviembre	Fecha libre
24 de noviembre	Posadas (Misiones)

Las dos fechas destacadas en letra bastardilla tienen puntaje para el Campeonato zonal y nacional a la vez.

PETIT CAMPEONATO DE KARTING EN SAN MARTIN

En la ciudad de San Martín, provincia de Buenos Aires, se realizó durante los días sábado 15 y domingo 16 de diciembre un campeonato de karting Fórmula Senior. El mismo fue organizado por el Movimiento Justicialista de Villa Lynch y Villa Progreso, por la Sociedad de Fomento Dr. José Figueroa Alcorta y por la Asociación Cooperadora Escuela Nº 4. (No tenés organizadores, Gorosito...!) y la fiscalización corrió por cuenta de la Federación Argentina de Karting.

El sistema empleado fue dividir los inscriptos en grupos y hacer correr de a dos grupos por serie, de esa manera se corrieron 6 series y dos finales resultando ganador del campeonato Armando D'Arminio y subcampeón: Daniel Bin.

Primera final:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	5	Abel Salmún Feijóo	20m25s4/10	20
2º	22	Armando D'Arminio	20m49s2/10	20
3º	20	Ricardo Pereyra	20m51s2/10	20
4º	37	Edmundo Martire	s/t.	20
5º	50	Daniel Bin	s/t.	20

Promedio del ganador: 82,252 kms./h.

Segunda serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	19	Francisco Cornachilo	10m47s	10
2º	50	Daniel Bin	10m47s	10
3º	3	Roberto Maldonado	10m48s3/10	10
4º	22	Armando D'Arminio	s/t.	10
5º	38	Alberto Quatrochi	s/t.	10

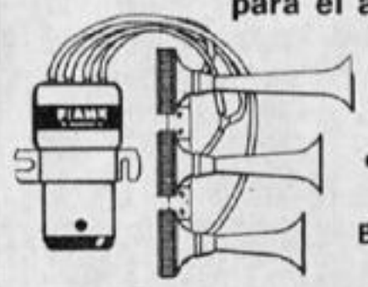
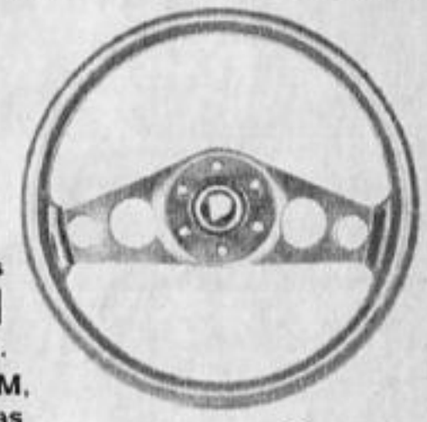
Promedio de vuelta: 79,320 kms./h.


UN PEUGEOT 404 - 504 y PEUGEOT SERIE X
EQUIPADO CON
RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS
(Elaborado con aleación de metales de alto poder conductivo, ORO - CADMIO - ALUMINIO - COBRE)
AUMENTA LA POTENCIA.
OPTIENE OPTIMA COMBUSTION.
ECONOMIZA AL APROVECHARSE TOTALMENTE LA MEZCLA.
EL JUEGO $ 49,50

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

B.W. U.S.A.
LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

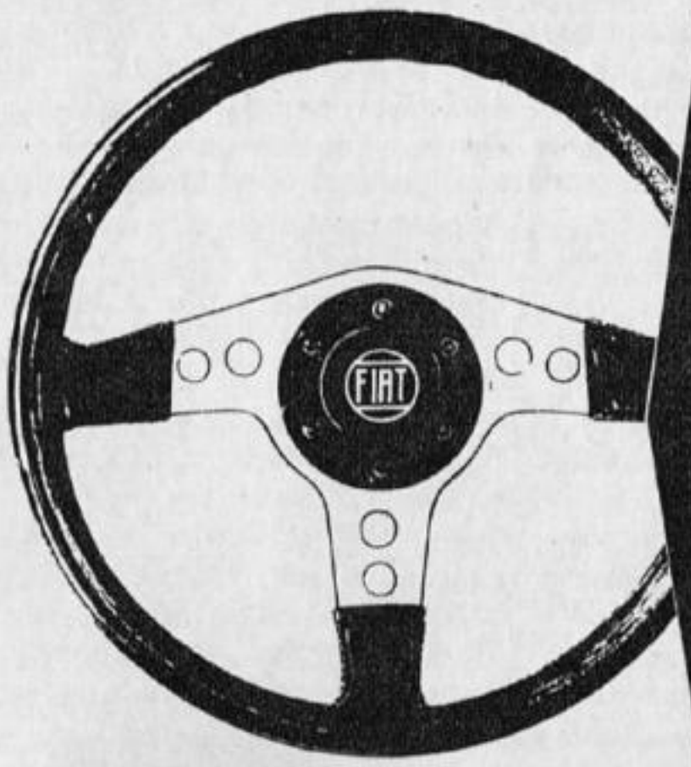
LAFAYETTE S.A.C.I.Y.
"su concesionaria"
PEUGEOT
Repuestos, accesorios y partes de Carroceria Legitima
EL MAS AMPLIO STOCK
403 - 404 - 404 RURAL
T4B - 504 - 404 DIESEL
504 SERIE X
Envios al interior y exterior
Despachamos en el dia
Solicite su pedido telefónicamente
Av. La Plata 1914, Capital
92 - 6673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

DETROIT S.C.P.A.
El surtido más importante en accesorios para el automotor.

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS
Volantes legítimos deportivos SANDRINI
Colocación en el acto.
Bocinas musicales FIAMM, Italianas


Mugido de VACA U.S.A.
Importadores exclusivos

Consolas, Cinturones de seguridad, Faros de lodo
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES
WARNES 1333/37/41 - Tel. 54-5649 - Bs. As.

AUTO UNION
SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD PARA SU DKW
MECANICA INTEGRAL • CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS IGNACIO GIRÓ
UGARTECHE 3283 • T. E. 71-4865 • (Altura Avda. Libertador 2900)


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

TOQUECITOS DE BOCINA

HERCEG COMPETICION: NADA CAMBIARA

Ya fue enviado a fábrica el presupuesto para 1974 de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford. Es prácticamente seguro que el mismo será aprobado y según trascendidos nada cambiará con respecto a lo programado en este 1974. Es decir que Gradassi continuará en el equipo y sobre un futuro F1 todo volvió a quedar en la nada.

EL BERTA F.5000

Probablemente en la semana actual Oreste Berta saque a rodar por primera vez el chasis de Fórmula 5000 que le encargó Francisco Mir para que lo utilice Néstor García Veiga además del Eagle construido por Dan Gurney. Como se informó, el Berta llevará un motor Chevrolet 5000 que ya está en nuestro país.

LA CUMBRE: NO VA

La carrera de TN a realizarse en el circuito Alturas de Punilla en La Cumbre (Córdoba) ha quedado definitivamente postergada al no ser aprobado el circuito en cuestión. De tal manera su ubicación en el calendario será suplantada por la carrera de Olavarría de TN que se adelanta así a la fecha original de que disponía. El Calendario comienza a sufrir tempranas modificaciones que esperamos no sea la tónica habitual del año.

PASCUALINI: ADIOS A LOS FIERROS Y EL EQUIPO CON CARLOMAGNO DE PILOTO



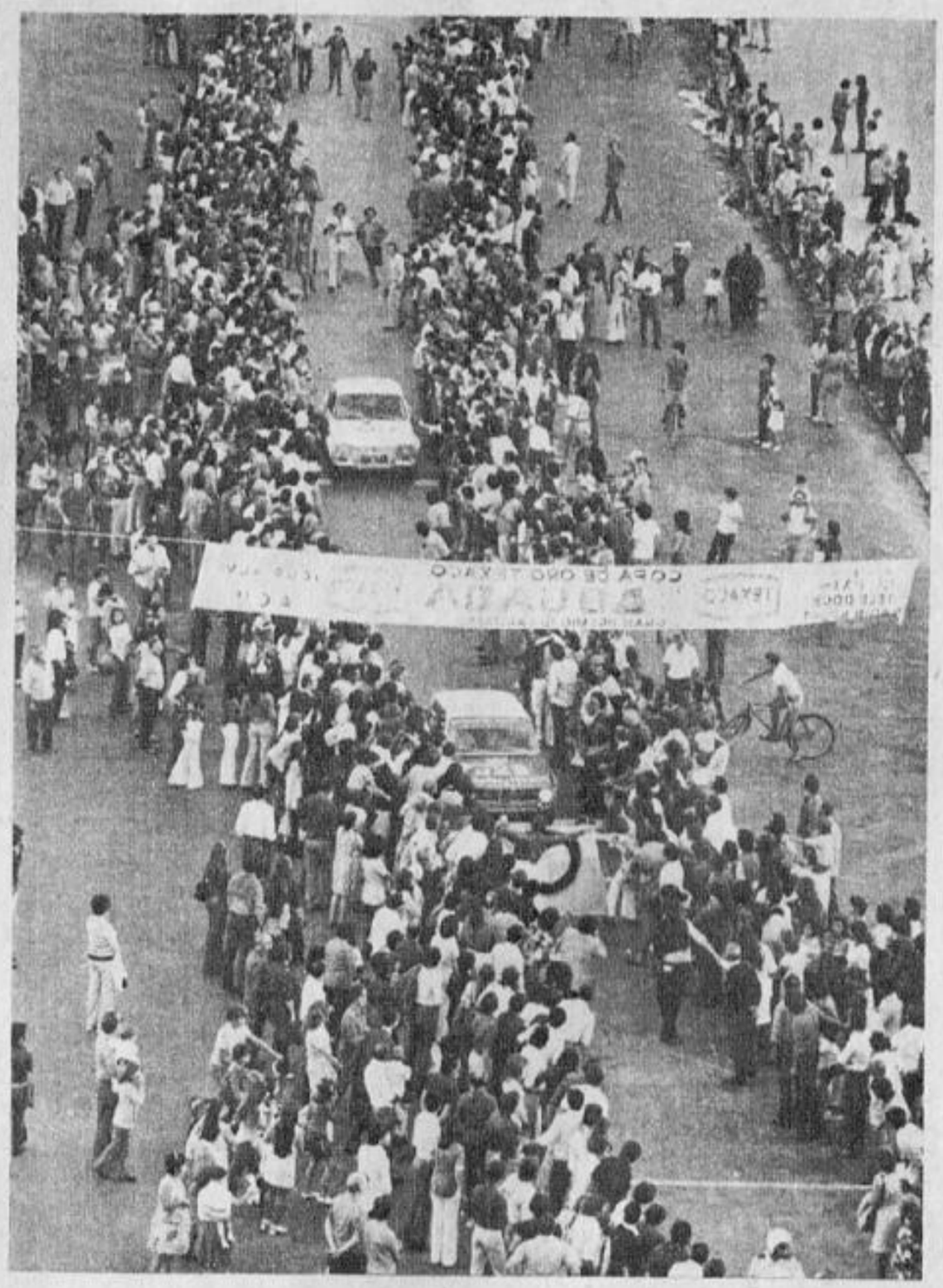
Como ya anticipáramos, el Cheché Carlomagno ha pasado al equipo que formaron "Minguito" Marimón y "Picho" Pascualini que en las 20 Horas se despidió del automovilismo como piloto dejando un rico historial en su haber.

Cheché Carlomagno dispondrá de una cupé Fiat 125 para Turismo Carretera. Una berlina 125 y otra cupé 125 para Turismo Nacional. "De esa forma elegiremos el auto que más convenga para distintos tipos de carrera...", explicaba la semana pasada Picho Pascualini. En TC irán a cuatro o cinco carreras de montaña donde el "biálbero" tenga posibilidades.

"Ya había decidido retirarme pero preferí terminar esta temporada y pelear el Campeonato. Ahora se acabo, y pienso dedicarme a mis cosas y a mi casa. Por eso quiero agradecer a la gente que a través de los años tuvo confianza en mí y me ayudó en los peores momentos. Por eso, debo saludar a Leonardo Rosati, Tatita Aguirre y Becker de la Comisión Fiat. A Angelito Averguino y a todos los muchachos en general. A Fiat Argentina, al Dr. Francisco Giovine, Ingeniero Aldo D'Acomo y Francisco Antonini. A Pedro Saiz Miramón de Austral Líneas Aéreas y a las empresas Astori, Terzi y Feyro que siempre estuvieron presentes cuando los necesité."

Ahora Marimón & Pascualini Competición se dedicarán a los autos de Carlomagno, su piloto.

URUGUAY: GRAN PREMIO 19 CAPITALES



Desde el 14 al 17 de febrero de 1974 se disputará en Uruguay el Gran Premio 19 Capitales. El recorrido será prácticamente idéntico al de este año —2.850 kms— con las clásicas tres etapas (Montevideo - Paysandú; Paysandú - Tacuarembó; y Tacuarembó - Montevideo) y reservado para automóviles Grupo Uno en su versión standard y de un solo carburador. Estará dividida en tres categorías y una subclase: "A" hasta 1500 cm3 con una subclase hasta 800 cm3, la "B" de 1.501 hasta 1800 cm3 y de 1801 cm3 en adelante para la C.

Se otorgarán unos $ 7.200 mil de los nuestros en premios y además una copa de oro para el ganador en la general. La carrera será prácticamente pata a fondo con neutralizaciones para cruzar los centros poblados. La largada se realizará después que todos los participantes realicen una prueba de clasificación en el autódromo de El Pinar que determinará el orden de largada. Las inscripciones se recibirán en la Asociación Uruguaya de Volantes, Durazno 2325 (Montevideo), Club Uruguayo de Rally 18 de julio 1474, piso 11 y en CADAD en Buenos Aires, Medrano 162, Capital. La competencia será auspiciada por Radio Sport, El País y Teledoce. Cabe destacar que es la única competencia de esta especialidad que está incluida en el Calendario de la FIA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RESORTES DE SUSPENSION

UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
LINEA GENERAL
ESPECIALIDAD EN COMPETICION
ANICETO GOMEZ Y CIA. S.C.A.
Albariño 627 - Bs. As. - Tel. 641-2907
M. R.

AMPLIO STOCK EN:

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

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

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



VOLANTES Standard y Deportivos

COLOCACION EN EL ACTO

Ematra

DISTRIBUIDOR DE PALANCAS AL PISO

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



LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

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

VALMYR

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



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

PALANCA al PISO

V. T.

UNICA...!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

Rechace imitaciones
Envíos al interior



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

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

MAXIMA SEGURIDAD NOCTURNA...!



ART. 1065

FARO DE IODO DAVID®

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:
ACCESORIOS ALBACROM - Av. Constituyente 5915 - Cap.
ANGEL PAVESSE - R. Peña 4622 - V. Linch
CASA ARMENIA - R. E. de San Martín 1554 - Lanús Oeste
ALVAREZ VAZQUEZ - H. Irigoyen 768 - Quilmes

---

warnes peugeot S.R.L.

REPUESTOS ACCESORIOS
LINEA COMPLETA:
403 • 404 • T4B • 504 • 404 D
IMPORTACION - DISTRIBUCION
PRECIOS ESPECIALES A: MAYORISTAS CONCESIONARIOS - REVENDEDORES
WARNES 1355 • CAP. FED. • T. E. 54-5108
ENVIOS AL INTERIOR



CRK

INSTRUMENTAL DE ALTA PRECISION ALEMANA

(BAJO LICENCIA DE BHOM - COLONIA - ALEMANIA)

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA:

CERRITO REPUESTO S.R.L.

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

EN VENTA EN TODAS LAS BUENAS CASAS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS



AMPERIMETRO **ACEITE** **TEMPERATURA** **TACOMETRO**

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Capital, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 14.30 hs. a 16.30 hs. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA remitiendo el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. Aires.

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

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

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

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.

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.

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

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

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.

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

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).

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

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

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

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

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

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

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.

CASAS RODANTES "AMERICANA". Necesita representantes y concesionarios en todo el país.



Dirigirse a Industrias Potro S.R.L., Avda. H. Yrigoyen 1720, Burzaco.

F-2 o LIMITADA: Vendo chasis completo, diseño de Pedro Campo —toda una garantía—, Rótulas SKF, Frenos Airheat de magnesio, seis llantas, Alerones delanteros y traseros Brabham, radiadores de agua laterales de aluminio, Amortiguadores regulables. Instalación e instrumental completos. Frenos, punta de eje, etc., etc., de repuesto, trailer y un sinnúmero de fierros más por nada menos que 27.000 $ de los nuevos. Todo por supuesto 0 km. Tratar de 12 a 19 con **Julio Pérez Balbi,** Teléf.: 32-6010 al 29 o 32-1105.

VENDO CUPE TC, motor F-100 de 300 HP. Listo para largar en TC del Oeste o Mar y Sierras. Caja ZF, frenos de disco en las cuatro ruedas. Cuatro Cinturatto nuevas. Preparado por José Pacioni (acompañante de Nasif Estéfano) en el taller de Herceg. Ver en Ruta 8 Km. 4.

COMPRO DE - CARLO Cupé. Sólo en muy buen estado y original. Precio a convenir. No quiero Limousine. Tratar: Tel. 50-5669 de 9 a 10.

A SEÑORES LADRONES, Comunico estar dispuesto a gratificar generosamente sobre los datos que me pudieran enviar sobre el Peugeot 504 1971, color negro, tapizado en pana roja, con llantas de magnesio (si le quedan...) que me afanaron limpiamente de la puerta de mi casa, afortunadamente senza tiros... Llamar a Coco Rodríguez: Tel. 771-1154 o bien 773-2091. A ver, chorros... recordad el sexto mandamiento... ¡Ah...! la chapa es C352154. Otro sí digo: se reciben datos provenientes de Devoto...

Buggy - Buggetas - Pulgas - Coronas y otras marcas, ya están

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

en Rosario. Kit básico y armado completo. Distribuidor Juan Félix Pagella, Pasaje Minetti 2325 altura Junín al 2.300. Tel. 34351.

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

"BUGGETA", "BRAMA", "ANDINO", SERIE 2 GT, "PUELCHE", "BUGY Z", UNIDADES COMPLETAS y Kits para armar con mecánica Renault o para toda la

BUGGY CENTER

mecánica Fiat 600, con la mas económica y amplia financiación. Permutas, compras, ventas, consignaciones. **BUGGY CENTER.** Av. Libertador 14.430, Martínez Tel.: 798-1926.

"BRAMA" (4.S.L.) 1ª Fábrica Marplatense de automóviles Sport. Informa al público en general, que sólo **BUGGY CENTER** está facultado en su carácter de concesionaria exclusiva para la ven-

BRAMA

ta del **"BRAMA"... LA PLENITUD.** Aprovechamos la oportunidad para agradecer a nuestros usuarios y simpatizantes el eco recibido de nuestro vehículo y augurarles júbilo en este año que se inicia.

VENDO MOTOR HERCEG para karting 3 carburadores, biela larga, listo para largar. $ 2.300. Manuela Pedraza 2349. Tel. 70-2424.

JERRY BRAVI COMPETICION vende chasis **F2 EX JOSE LUIS BENGOECHEA** subcampeón Limitada Cordobesa y Santafesina y también chasis **F2 EX PEDRO SCIARINI** en excelente estado completos sin motor y sin caja, ideales **F5** entrerriana y/o limitada. Tratar: Río de Janeiro 835. Tel.éfono: 39-8079.

BUGGY PULGA ES BERRETA, dice la contra y otras cosas más; no te dejes chamuyar: Kit completo 4.500 más el volante deportivo de regalo. Kit listos para entregar hoy Patente Nº 19.798. Ojo, no te dejes afanar si es igual y cuesta menos. **BUGGY PULGA, LAFUENTE 737,** 612-0075. Llámanos o visítanos

---

TALLERES VENDO DISTRIBUSCOPIO analizador Diodos, analizador encendido, probador Ignición, Inductómetro, Angulo de contacto y RPM Voltamperímetro sin uso. Pichincha 3452, San Justo.

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

NO TIRE SUS CUBIERTAS USADAS. Necesito cubiertas usadas de Fiat 600, Renault 4L y R.6, Citröen y todas las marcas. Pago el mejor precio y las retiro. Llámeme al Tel.: 797-2505. Pregunte por Pete.

FELICITACIONES JORGE DE AMORRORTU: Campeón Argentino F4. equipado con casco Integral **ANEXO J.**

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

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

RADIOTELEFONOS para auto, lancha, casa rodante, avión, etc. 12 volts, 12 watt. Gran pinta. 45 Km. de alcance. Consulte Edgardo J. Maffia Electrónica Naval, Teléfono 35-4938 (de mañana).

PIRINCHO METE MANGUERA CON EL ARENADO: Autos antiguos, frente, cortinas, estatuas, fierros, calderas, etc. Tel.éfono 755-9625.

¿QUERES VERTIGO? ¿QUERES DIVERSION? ¡VENI!... Te esperamos en **KARTING PANAMERICANA.** Te alquilamos emoción día y noche en nuestros Karts. Tenemos abierto desde las 14 hasta la 1 y viernes, sábados y domingos hasta las 3. Rt. Panamericana K. 28. al lado de "Los Dados". **TORCUATO.**



BUGETTA, es Buggy y tanto más. Chasis monocasco en dos versiones: Aluminio y chapa. Manejarla resulta una verdadera sensación. Kits y Superkits Fábrica y Ventas: **AMOEDO 784,** Quilmes. **BUGGY CENTER:** Libertador Nº 14.430, Martínez. Juan Félix Pagella. Urquiza 1014, Rosario. Además con cada Kit regalamos un pequeño martillo.

ANTIPARRAS DEPORTIVAS REGLAMENTARIAS: Con dos visores, cristal y verde $ 50.—. Giros postales **ANEXO J.** Juan B. Justo 4300, Capital.

BURRO - BUGGY 1093 con techo duro y carenados, llantas aleación, cubiertas G-800 prácticamente sin uso. A. Jonte 6125.

BURRO - BUGGY Gordini, capota, cubiertas nuevas, llantas aleación, garantía. A. Jonte 6125, Capital.

ATENCION COLECCIONISTAS: Coupé convertible **AERO TYPE,** ruedas con llantas de alambre motor Continental original, 6 cilindros. **M. G. AUTOMOTORES,** San Martín y Junín, Santa Fe. Tel.: 3-9437.

MERCEDES BENZ 230-S 66, VOLKSWAGEN 58, gomas nuevas, llantas magnesio, volante cuero, faros modelo 70, motor y pintura 0 Km. **MERCEDES $ 48.000.—; VOLKSWAGEN $ 23.500.—.** Teléfono 773-1822. Darregueira 2244, P.B. 5.

BURRO-BUGGY NT!!!! Dicky S. A., ha presentado al público y a la prensa en el Autódromo 17 de Octubre sus nuevos modelos entre los cuales se cuenta el revolucionario Nueva Trompa. Si Ud. no pudo concurrir lo esperamos en Jonte 6125, Capital, donde además charlaremos de nuestros tradicionales modelos STD. Pero lo más importante se lo queremos contar personalmente. Anímese a cambiar de vida...!

CASCO TORINO 71 Ideal para armar o T.C. Primera oferta o permuto. Tels. 773-9642 - 783-7139.

PATA SANCHEZ VENDE CAJA DE 600 para 07 o libre. Desarmable y montada sobre rodillos. Paliers especiales de cromo niquel (garantidos), Teléfonos 773-9642 y 783-7139.

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

CURSO DE NATACION! Para los amigos de Corsa. Sin torturas. Sin amasijo. Te sacamos el miedo al agua y te enseñamos a nadar en un santiamén. Admitimos desde troncos en adelante. Clases Nocturnas (para no "quemarse") Pileta cubierta. Precio reconstrucción del bolsillo $ 79 (8 clases). Informes e Inscripción: Av. Mosconi 2424, Capital. Cuenca 2837, Capital. José Hernández 24, Villa Ballester. Baigorria Nº 2469, Munro.

PARA EXIGENTES SOLAMENTE BURRO BUGGY. Vendo o permuto con radio, llantas de magnesio y patonas consola de Torino con radio y limpiaparabrisas, capota con puertas, motor 7.000 kms., garantido con toda la música. Lavalle 372, Capital. (Solamente para expertos).

¡AHORRE NAFTA! ¡ECONOMICE PLATINOS! Con **IGNICION ELECTRONICA.** Equipos **"BESTFIRE".** Lic. USA **SOLO 450 $.** Garantidos. Adaptables a cualquier motor sin modificaciones. **EQUIPOS ESPECIALES PEUGEOT, FIAT, ETC.** (Descarga capacitiva, transformador impulsos, arco enfocado, con/sin platinos). Pique. Potencia. Velocidad. Seguridad (doble circuito de encendido). **IGNISOL. ARANGUREN 805.** Horario 9 - 20. Inclusive sábados.

CAMBIO MORRIS 8 por **HARLEY** o **INDIAN.** Enciso 1155, Tigre. Calle paralela a la vía.

"BUGGY HIPPY". Fábrica de carrocerías de plástico. Chasis y viguetas delanteras para todas las marcas. V. Virasoro Nº 1632, altura Av. Juan B. Justo 3200. Tel.: 55-5409.

CUPE CHEVY SS de agosto 1972, 38.000 kilómetros, impecable, con mejoras, vende dueño. Teléfono: 766-5591.

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

Liquido **BURRO BUGGY 10.000 $.** Contado y facilidades. Capota. Carenado, llantas, motor 0 km. Paraná 550, Capital.

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

Parabrisas CORSA correo

GILERA SKYLAB . . .

de Daniel Fernández,
Villa Devoto.

Estimados amigos, tengo un motor Gilera 150 standard, quisiera llevarlo a 175 cm³ y prepararlo al máximo, o sea sacar su mayor rendimiento. Necesito que ustedes me indiquen la manera de hacerlo y la velocidad máxima que desarrollará después de vuestro preparado.

R) Estimado Danielito; ya que usted quiere mandarse semejante maldad con un honesto motorcito Gilera 150, lo mejor (o peor) que puede hacerle es consultarle el asunto a Rauli Kissling, malo reconocido, que habita en un cubil de la calle Dorrego 2030, localidad de Vicente López. ¿La velocidad que puede desarrollar? Chi lo sa . . .

LA VIEJA VESPA

de Juan Alí, Tandil
(¿cómo anda Babá, che . . . ?).

Me dirijo a ustedes con el fin de solicitarles los datos de la motoneta Vespa 150 cm³ modelo 1957. Quisiera saber si existe un test hecho por ustedes.

R) No señor, no existe un test hecho por nosotros del citado vehiculo. Los datos: motor monocilindrico de dos tiempos; carrera y diámetro: 57 mm ambos; cilindrada: 145 cm³; compresión: 6,3:1; potencia: 5,4 CV a 5.000 r.p.m.; carburador Dell' Orto; capacidad del tanque: 8,2 litros; encendido por volante magnético; número de marchas: 3; peso: 93 kg; velocidad máxima: 80 km/h.; consumo: 2,4 litros/100 km.

LLAMADO A LA SOLIDARIDAD

de Carlos Sánchez, Martínez, Buenos Aires.
Buenas Tardes (o buen día).

Les llamo la atención ante un problema que hace días no me deja dormir. Lenguas periodísticas me han informado que la carrera del 13 de enero (Grand Prix de la República Argentina) comenzará a las 16.30 horas.

Todavía quedan en mi recuerdo las gratas horas que pasé con los chochamus en la tribuna durante la temporada Internacional del año pasado, desde las 8.30 hasta las 16.30 horas. No sé si sabrán los señores que organizan la carrera que, a diferencia de Europa, en esta época en Buenos Aires es VE-RA-NO y no invierno. Haciendo memoria por años pasados, acuérdome de las temporadas organizadas por un Club (YPF) que no era precisamente un club de automovilismo; esas carreras comenzaban a las 9 de la mañana, habilitándose el autódromo a las seis de la mañana con un hermoso fresquito de verano.

Acuérdome también de las hermosas fotos obtenidas por ustedes en la carrera de Brasil, en la que se incluía en el precio de la entrada un fabuloso baño de agua refrescante brindado por los bomberos.

Si las cosas siguen así, apresten sus máquinas para obtener otras hermosas fotos de los argentinos, duchados colectivamente en el autódromo.

Ya que laburan con periodistas, ¿por qué no cumplen con un servicio para la comunidad y se hacen una escapada al A.C.A. y se sugieren que se corra a la mañana, para evitar 8 horas obligatorias al sol . . . ? Total, el autódromo se va a llenar igual . . .

Ruégoles encarecidamente que, antes de mandar la carta al canasto, se apiaden del pedido que les hago.

No es necesario que la publiquen y les permito que en caso de obtener lo que sugiero, se atribuyan la idea y se la digan a cuantos quieran oírla, o no . . . Una pregunta final: ¿por qué, en invierno —cuando hace frío— se corre a la mañana y en verano —cuando hace calor— se corre de tarde . . . ?

P. D.: En caso de no obtener resultados positivos en el A.C.A., traten de conseguir que el servicio meteorológico decrete al día 13 de enero *nublado.*

R) Fíjese usted, caluroso Sánchez: en Europa la temporada de F-1 comienza con el GP de España, donde para esa altura del año está promediando la primavera y la temperatura es respetable. El siguiente GP es en Mónaco, donde ya hace un calor de ir urgente al toilette (por decirlo con altura) . . . Y todos los GP se corren de tarde y con respetables temperaturas. Por tradición más que por convención, la temporada de F-1 se corre en clima amable y nosotros no tenemos por qué ser la excepción.

Así que, una vez terminada la carrera del 13 de enero y cuando usted regrese a su casa chorreando a mares, quemado, ampollado por el sol y con cuatro kilos menos, no se asombre si alguna vecinita se da vuelta para mirarlo y le dice "¡Cuerpito de verano . . . !".

QUE HACES, DELICADO . . .

de Ismael Boffi, Córdoba.

Mis queridos reventados: no me explico qué demonios hacen ustedes perdiendo el tiempo detrás de las máquinas de escribir en lugar de ir a poner las cosas en su lugar como corresponde.

Y me refiero exclusivamente al tema TN. Las dos últimas carreras suscitaron respectivos despelotes: que si pasó por la tierrita . . . , que no pasó por la tierrita . . . , que tenía el avance del vacío tapado, que no lo tenía tapado . . . , que el agujerito del filtro de aire es grande y anula el filtro y da mayor performance, todo lo mismo, pero no . . .

Díganme . . . , ¿ustedes se comen la historia de que gente grande, que hace años que milita en la categoría, todavía no conoce lo que es reglamento y lo que no lo es . . . ?

¿Por qué, cuando se reiteran estas situaciones que joroban exclusivamente al automovilismo, no denuncian a los implicados como corresponde . . . ? ¿Por qué no ponen un título de tapa que diga —por ejemplo—: "Fulano de tal es un chorro"? Si ustedes tienen la posta, ¿por qué no se erigen en jueces y terminan de una buena vez con los farsantes? ¿Por qué no agarran a patadas donde ya saben a los que siempre ocasionan problemas . . . ?

R) ¿Por qué no ve a un psiquiatra? No es que le falte razón en sus apreciaciones; efectivamente, nosotros no nos comemos ciertas historias, pero no cabe dentro de nuestras atribuciones andar pegándole patadas a la gente donde ya sabemos. Para ello existe un ente fiscalizador —CADAD— que es quien debe tomar las medidas que correspondan. En base al sentido común se aplicarán las sanciones y el rigor de las mismas es el factor que determinará si las trasgresiones se siguen cometiendo o no. Pero . . . , ¿usted se imagina a cualquiera de nosotros corriendo a un tipo por todo el autódromo para darle una patada . . . ? Usted tendría que canalizar su agresividad de alguna manera . . . ¿No probó con el Karate-Do?

HAVA NAGUILA

de David Perelmuter,
Haifa, Israel.

Estimados Corsarios: les escribe un uruguayo que ahora está un poco lejos de su patria (en Israel . . .). Hace cuatro meses que estoy aquí y las pocas Corsas que recibí me las ha enviado mi hermano; no obstante, no me alcanzan para estar informado acerca de la actividad corsística en Argentina y el mundo. Estando en Uruguay, las coleccionaba desde el número 1, y mi hermano las siguió coleccionando. Extraño mucho a Corsa ya que a través de ella me informo acerca del mundo automovilístico.

Por eso les pido que me manden una carta con las posibilidades de suscripción.

Sigan por el buen camino que se han trazado, estimados gomías. Saludos afectuosos a toda la redacción.

Les ruego cumplan con mi pedido a la mayor brevedad posible. Chau, gomías . . .

R) Las condiciones para asegurarse la suscripción son las siguientes: deben ser por el término de un año (1 año) y cuestan lo siguiente: en el caso de Israel, por vía marítima, u$s 22. Por vía aérea, u$s 62. El pedido de suscripción debe venir acompañado de cheque por el valor correspondiente a nombre de RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, Capital Federal. Ojalá, Perelmuter, le llegue Corsa. Shalom.

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LUCKY LUKE

849/73

LO ESPERA EN "DALTON CITY"

DALTON CITY es lo más divertido del Lejano Oeste.
Y LUCKY LUKE lo hace aún más desopilante, enfrentando a los hermanos más bandidos de la historia: los famosos DALTON.
Entre a DALTON CITY en el quiosco de la esquina.
¡Y quédese 52 páginas!
No se pierda esta nueva aventura de LUCKY LUKE a todo color, lujosamente encuadernada.



Es otra publicación de Editorial Abril.

Colección
Nueva Historieta
Todos los meses una aventura completa

únicos



FRANCA



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

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

SAN SALVADOR DE JUJUY:
Alberto Gran e Hijos - Alvear 784

SAN JUAN:
Luis Vallejos
Mendoza y Libertador

MENDOZA:
Samuel Vallejos
Necochea 53

CORDOBA:
Calzados Oscar's
25 de Mayo 70

http://lasrevistasdemariano.blogspot.com/