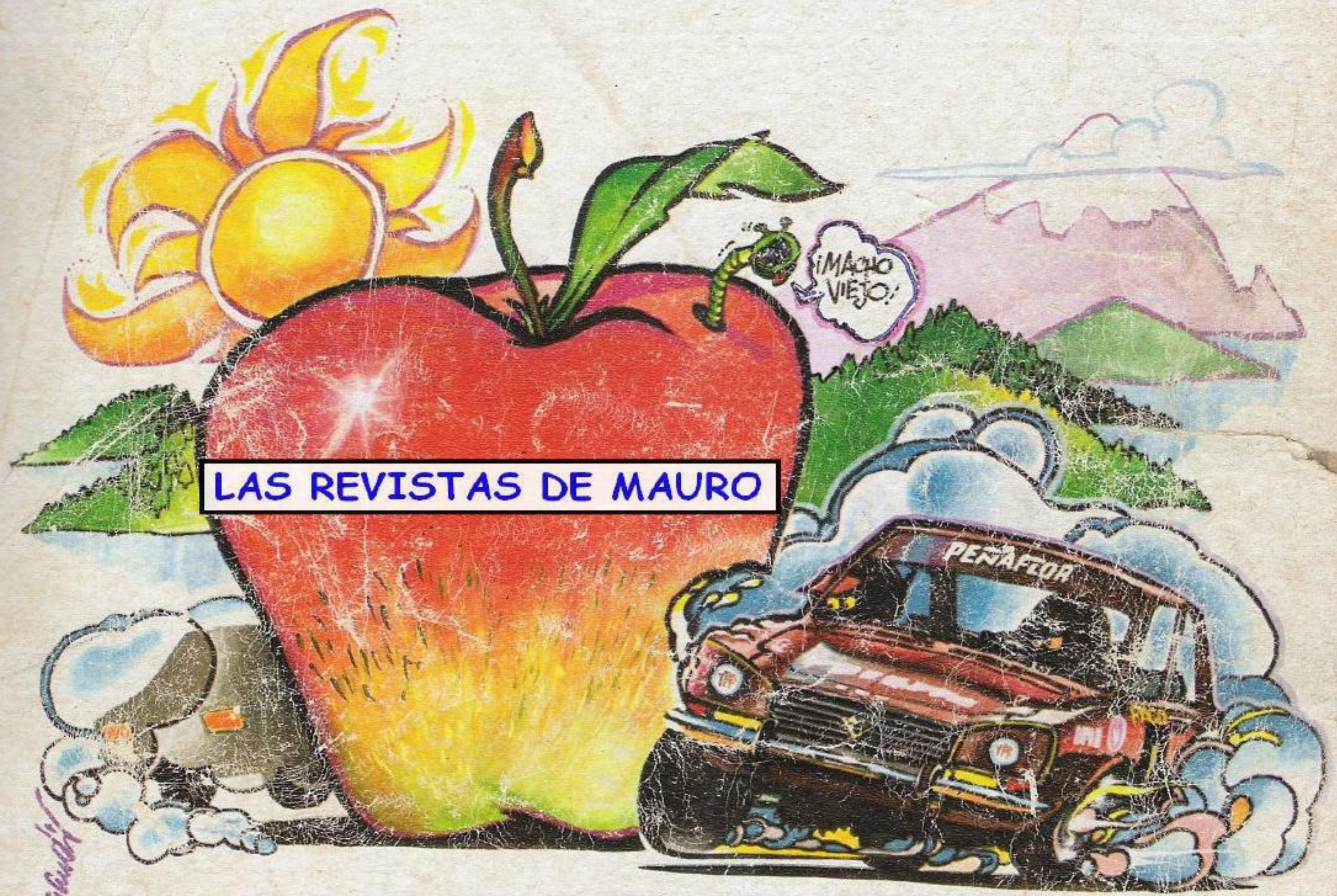


COORSAA

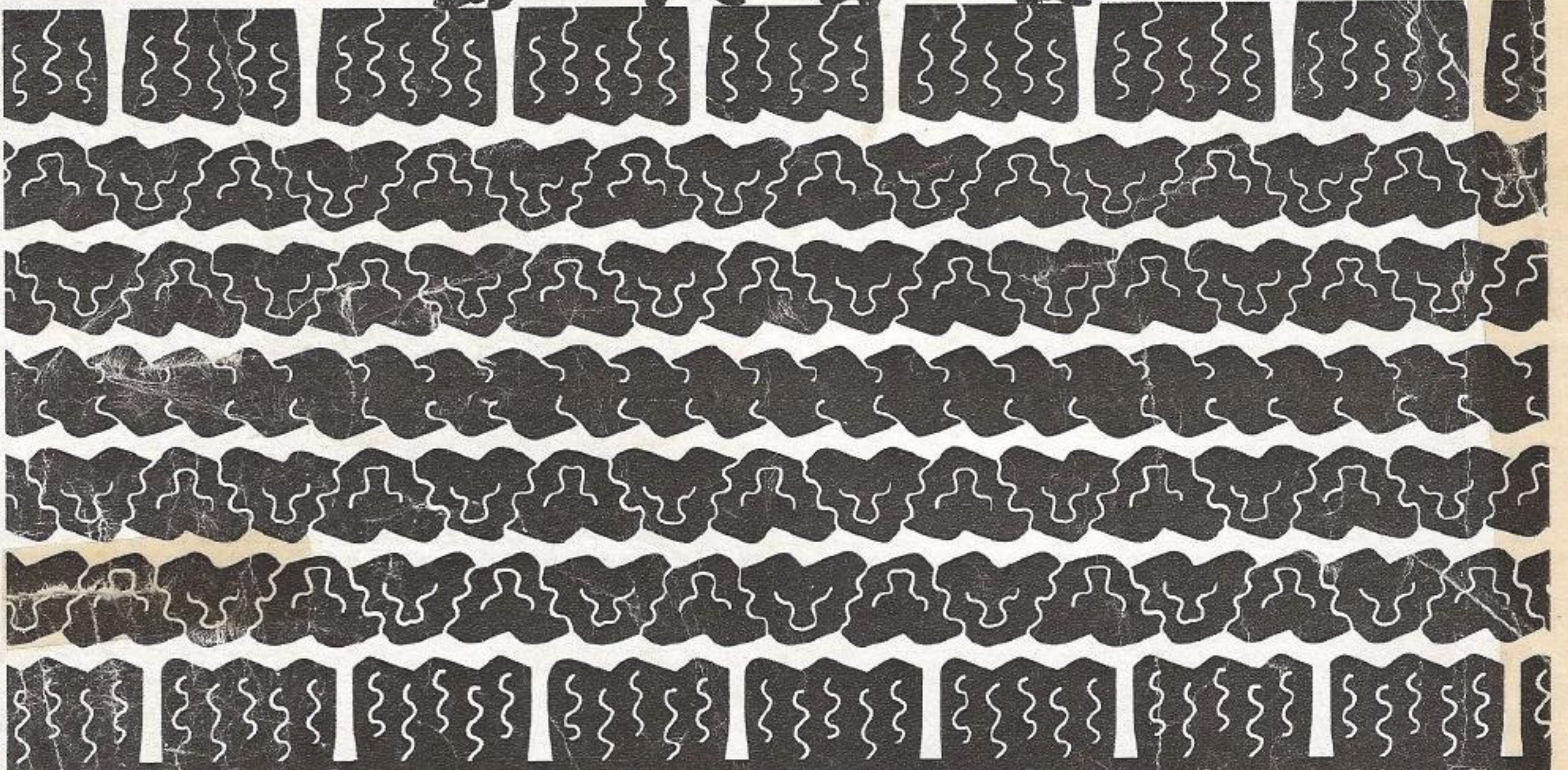
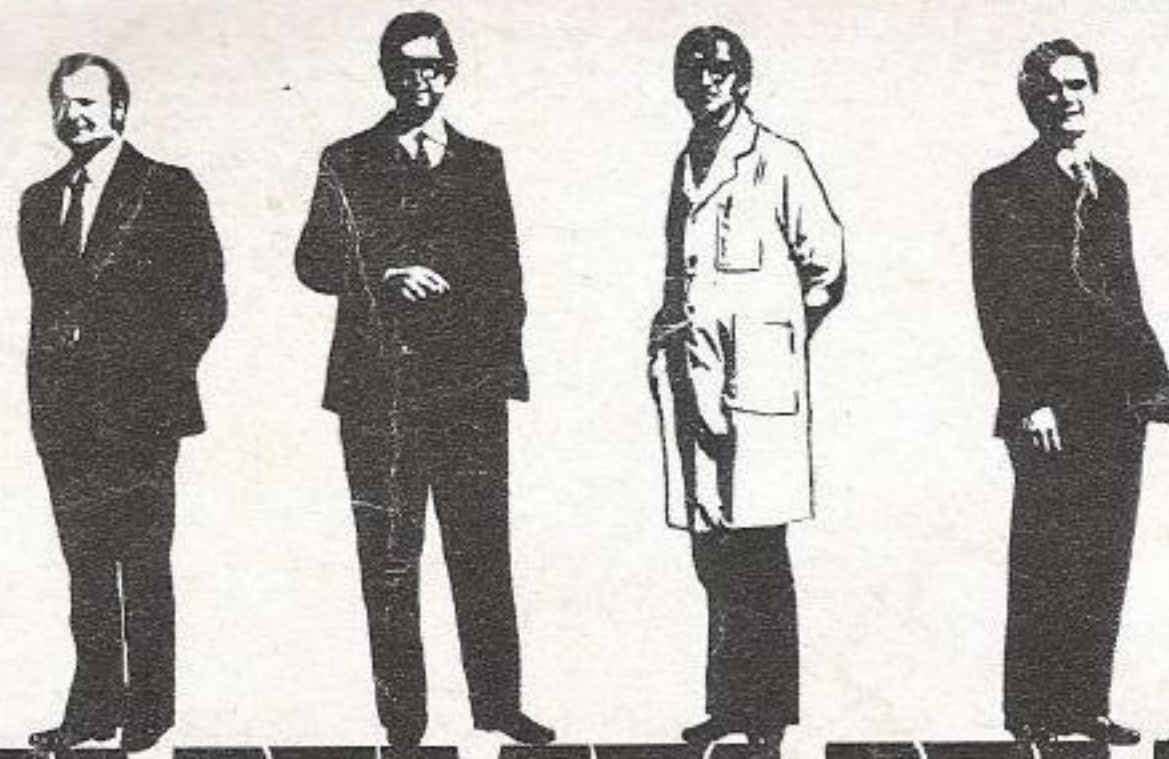
Parabrisas

Del 27 de marzo al 2 de abril de 1973



LAS REVISTAS DE MAURO

LA VUELTA DE LA MANZANA



Un equipo argentino de 55 especialistas, dirigido por Doctores en Química, Matemáticas y Física, logró crear el mejor neumático radial de la Argentina.



Fate Radial

- Rinde el doble que cualquier otro neumático
- Mayor estabilidad en pavimento seco o húmedo
- Instantánea respuesta al frenado

Ellos desarrollaron las fórmulas que usaron nuestros ingenieros y técnicos para crear a Fate Radial.

Y Fate Radial es el mejor neumático radial de la Argentina.

Lo demuestra su uso como equipo de fábrica de varias marcas de automóviles y las muchas carreras ganadas.

Se lo garantizan profesionales universitarios y muchos especialistas.

Se lo asegura Fate, la industria del neumático argentino.

fate O

El neumático argentino.

cicero publicidad

las cosas claras...



y el Supermóvil hidrogenado!

SUPERMOVIL HIDROGENADO es claro, porque la Hidrogenación elimina sustancias nocivas que permanecen en los oscuros aceites corrientes.

SUPERMOVIL HIDROGENADO es claro, transparente, purísimo. Para que usted pueda advertir rápidamente cómo limpia el motor de impurezas al mismo tiempo que lubrica a fondo.

Supermóvil hidrogenado  tan bueno como el mejor del mundo

TC EN 25 DE MAYO

NASIF COMO ANTES,

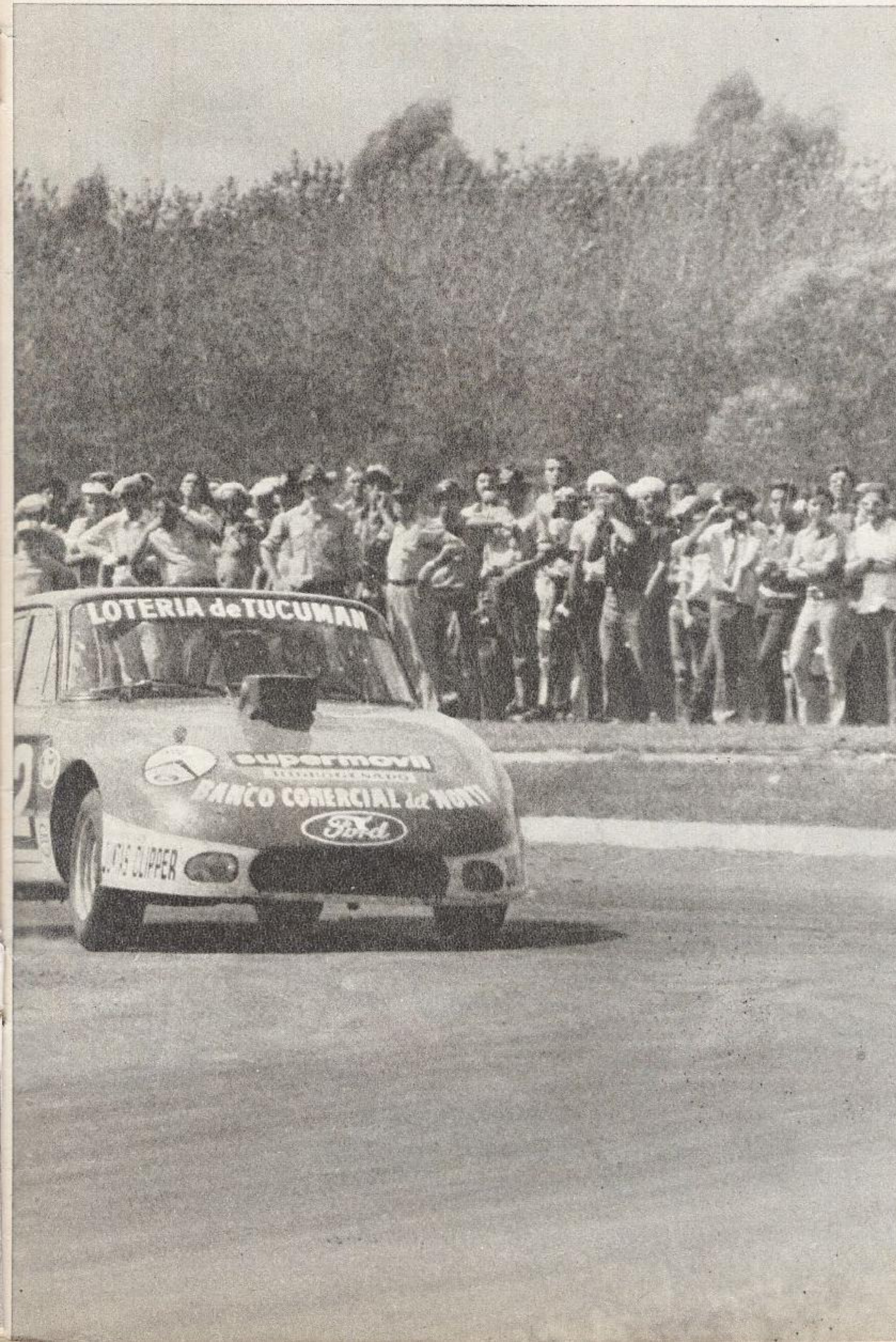


FORD COMO SIEMPRE

Nasif, adelante, Gradassi, atrás. Los Ford dominaron en la serie final y el tucumano obtuvo un inobjetable triunfo que hacía rato estaba buscando.

Volvió al triunfo Nasif Estéfano. Hace rato que lo perseguía una mala racha y no se le daba ni una. En 25 de Mayo se reencontró con el triunfo en una jornada disputadísima. Marincovich, Gradassi, Monguzzi y Giustozzi -revelación de la mañana- fueron sus rivales más bravos

25 de Mayo tuvo la principal virtud de ser una carrera clásica del TC actual. Un circuito triangular que exigía velocidad y frenos por sobre todas las cosas. Mucho público, aunque no tan bien ubicado como en ocasiones anteriores, cuyos desbordes y afluencia al circuito obligaron entre otras cosas a retrasar la largada de la primera serie. Dominio Fordista, pero no mucho, con varios toques de atención por parte de Marincovich, hombre de G.



M. —ganador de la 2ª— y la troupe de Chrysler que tuvieron en Monguzzi —casi ganador de la primera serie— y Giustozzi, revelación de la carrera. Los tres demostraron estar a tono con la velocidad de los Falcon y obligaron a Gradassi y Estéfano a correr con criterio de equipo aprovechando los beneficios de la chupada desde las primeras vueltas de la final.

Ganó Nasif Estéfano y cortó una racha reguladora que lo venía acosando desde hace tiempo atrás. Primero chupado con Gradassi, posteriormente solo, cuando Gradassi comenzó a quedarse, peleando constantemente con Marincovich para terminar la carrera con más de 10 segundos sobre el resignado Marincovich.

La carrera se desdobló en dos series eliminatorias —que prácticamente no eliminaron a muchos— y una final que brindó la clasificación final de la competencia. La primera batería —lanzada con 42 minutos de atraso— Monguzzi, junto a

Gradassi y los Hermanos Suárez (ahora con apoyo de la Comisión de la marca), Rody Marincovich que asomó un ratito hasta que se detuvo con un cable de distribuidor suelto. Al final de cuentas Monguzzi perdió la primera posición por tan sólo 4/10 de segundo ("me tapó un Torino en la última vuelta, ahí debo haber perdido la serie"), tercero Ricardo Iglesias —conservador— y cuarto Ricardo Mouras en gran actuación.

La segunda presentaba un panorama más o menos similar. Con Nasif como el hombre fuerte de Ford y Carlos Marincovich como el hueso más duro que tendría que roer el tucumano si quería la serie para sí. Así fue más o menos la cosa pero ambos no tuvieron en cuenta a Carlos Giustozzi que desde atrás —con la cupé Dodge ex De Guidi, ahora armada en Saladillo por Hugo Elizalde— los tuvo a mal traer a ambos. Marincovich pudo ganar la serie con tan sólo 5/10 de ventaja sobre Giustozzi y

ambos aventajaron al tercero, Nasif, por unos cuantos segundos.

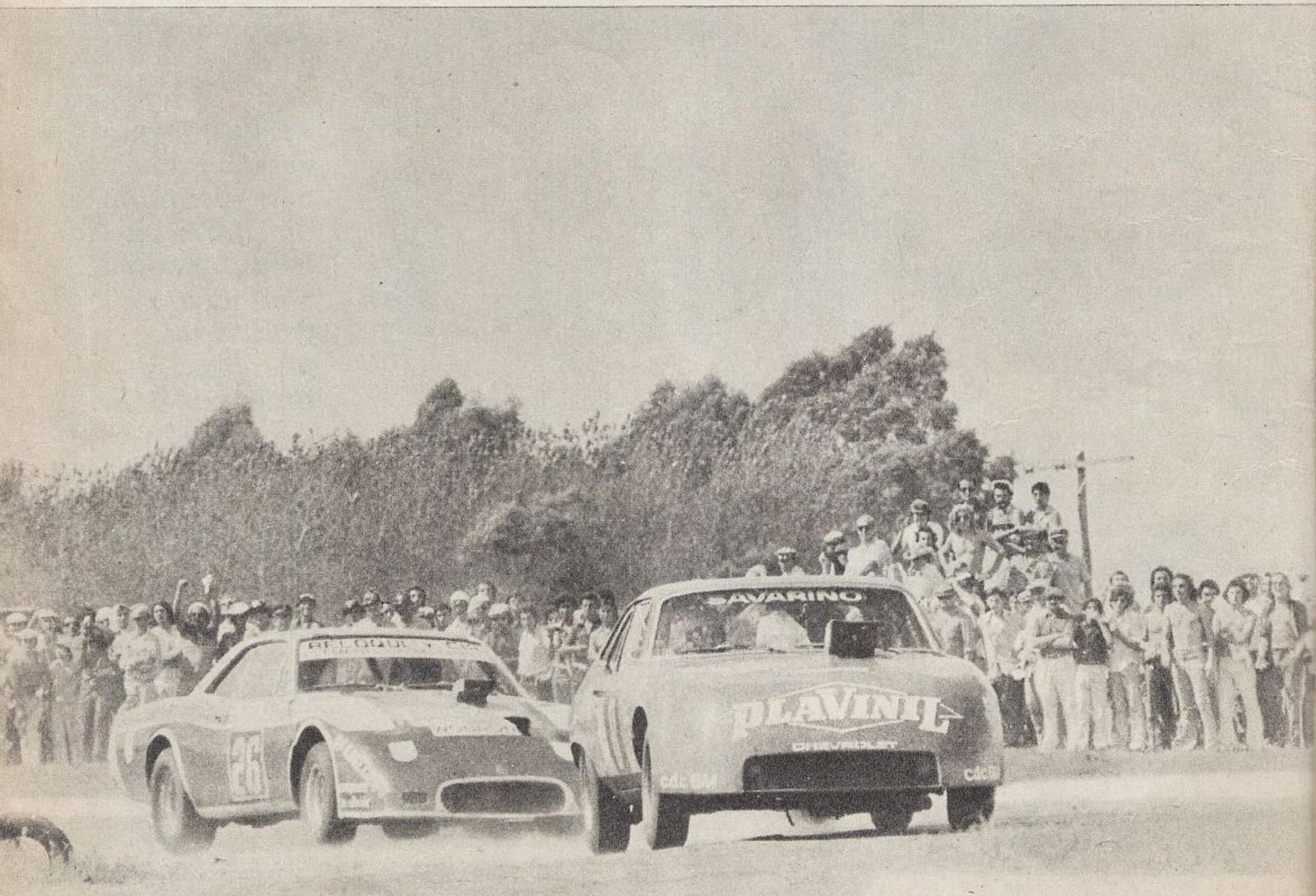
Con tan pequeñas diferencias entre los dos primeros de cada serie el panorama pintaba excepcional para la final. Marincovich y Giustozzi amenazaban con ser los más veloces, por lo menos a la hora de las conjeturas. Gradassi y Nasif largarían juntos y chupados y en perfecto juego de equipo contrarrestarían la diferencia de velocidad y a lo mejor ganarían algunas rpm sobre Marincovich y Giustozzi.

Así fue. Marincovich y Giustozzi marchaban juntos pero de ninguna manera el primer puesto en el camino representaba idéntica posición en la carrera. Nasif con Gradassi, chupados, corrían en la búsqueda de los dos punteros en el camino, con Monguzzi atrás (tan sólo duró una vuelta y media en carrera) Parisi, Giustozzi y Marincovich, en el ordenamiento por tiempo.

Así siguieron largo rato. Nasif en punta. Gradassi ahí no

más, Marincovich, Giustozzi, y promediando la serie se encontraron los cuatro en el camino y realizaron un verdadero show. Los cuatro juntos, chupados, peleando metros en el frenaje montaban una carrera que tenía todas las características de una de autódromo. Así continuaron hasta que Giustozzi se fue quedando por una falla en el motor (finalmente resignado, entró a boxes), Gradassi también empezó a perder HP y Estéfano se iba y se iba. Marincovich ya resignado controló su segunda posición porque Caíto Iglesias se las traía desde atrás.

La carrera se caracterizó por la alta paridad mecánica del grupito de punta. Fácilmente hay diez autos capaces de ganar en cualquier momento, símbolo de que la categoría funciona a mil por hora, a pesar que se le achacan mil defectos que no la hacen una categoría técnicamente lógica, pero nadie le puede negar que socialmente cumple una función importante en nuestro au-



Marincovich y Giustozzi, Arrecifes y Saladillo en la lucha.

omovilismo. El público respalda nuestra afirmación.

TIRITAS DE ASADO

Carlos Marincovich comentaba después de finalizada la carrera: "Cuando vi en mi espejo a los dos Ford chupados, me resigné, ya no podía ganarles de ninguna manera". Así fue, si al principio Marincovich y Giustozzi asomaban como candidatos, los dos Ford oficiales (Nasif y Gradassi) se chuparon y remaron y remaron hasta alcanzarlos y descontarle los diez segundos que le llevaban en la largada. Aplastantes estuvieron en ese momento los Falcon de Herceg.

Jorge Cupeiro, uno de los hombres más representativos de la marca Chevrolet anduvo en la mala. En la primera serie pisó una mancha de aceite, hizo un semitrompo y torció una llanta. Su ocasional acompañante —El Negro Thiéry, co-

lega de El Gráfico— rezongaba echándole la culpa al trazado: "No se puede correr en este circuito, las curvas son muy angostas y tienen plazoletas con cordones... es casi imposible hacer un trompo sin darle a la plazoleta y romper todo. Te digo que no me parece lógico porque el piloto siempre debe tener una oportunidad para corregir algún imprevisto...". Para colmo de males Cupeiro, además de la llanta rompió un freno trasero y corrió la serie final con muy poco freno, cosa que en este circuito era de fundamental importancia.

Después de terminada la carrera el Sr. Labartete, activo hombre de CADAD, que mucho hace por el TC, hizo por radio algunas consideraciones sobre la carrera. En una de ellas aseguró que el público había demostrado "madurez" deportiva en cuanto a su comportamiento. En honor a la verdad nosotros no pudimos comprobar tal apreciación, sino todo lo

contrario. A la salida de la curva que lleva a la recta principal el público se acercaba peligrosamente a los autos y hasta llegaron a cruzar la ruta. Especialmente cuando pasaban los créditos de la zona, Giustozzi (Saladillo) y Parisi (25 de Mayo)... ¿de qué madurez hablaba Labartete?

Mientras probaba el flamante Dodge TC que conduciría Luis Baragán, Oscar Zarzozo conocido preparador de la marca sufrió un grave accidente en una de las clásicas "tiraditas" en una ruta, en las inmediaciones de Lobos. Zarzozo probaba la flamante Cupé con Roberto Boyano en la butaca derecha. Al llegar a un paso nivel un camión que los precedía hizo una brusca maniobra —se supone que para esquivar un pozo— y Zarzozo, para evitar un golpe de frente tiró el auto a la banquina. Allí se clavó de trompa y comenzó a dar varias vueltas en campana. Tanto el piloto como su

acompañante corrían sin atarse con los cinturones de seguridad y también sin casco protector. Zarzozo está internado en el Hospital Italiano con heridas y fracturas graves y se le debió afectar una traqueotomía para facilitar su respiración. A pesar de ello los médicos esperan una evolución favorable. Con respecto a su acompañante Boyano sufre fractura de fémur y heridas cortantes aunque de menor gravedad que las de Zarzozo.

¿Sabotaje?, los hermanos Suárez aseguraron que alguien metió mano en su auto durante la noche, mientras estaba en Parque Cerrado. Una manguera de aceite amaneció suelta "y nosotros entramos el auto al Parque Cerrado en marcha, sin ningún problema..." Evidentemente hay que estudiar detenidamente este asunto de las manitas misteriosas.



Ricardito Iglesias, tercer puesto para un Falcon muy illegador.

CARLOS GIUSTOZZI: EL HOMBRE DEL DIA

Hace poco más de un mes atrás Carlos Giustozzi dio uno de los pasos más importantes de su carrera deportiva: comprarle a Miguel De Guidi su cupé Dodge GTX, quizá el auto más ve oz de la categoría en esta temporada.

Tal cual había corrido en Zapala, Giustozzi lo llevó a 25 de Mayo, carrera muy importante para él por dos razones: 1º) porque de una vez por todas contaba con un auto para estar en la conversa. 2º) Correr en 25 de Mayo para él, hombre de Saladillo

—40 kms. de distancia—, era más o menos lo mismo que correr en casa. Todo el pueblo estaría pendiente de su actuación.

Así fue. Aceptó las responsabilidades y llegó a estar primero en su serie, y en la final. Levantó mil brazos del público local que veía nacer otro ídolo en la zona. Se dio el gusto de cargosearlo a Marincovich, tuvo el tupé de intentar ganarle el frenaje, se jugó constantemente y sus actuaciones parciales dejan mucho por esperar de Carlitos Giustozzi.

TURISMO DE CARRETERA — 3ª VUELTA CIUDAD DE 25 DE MAYO

Clasificación General

AUTO CLUB 25 DE MAYO — PREMIO SUPERMOVIL HIDROGENADO YPF

2 Series de 75,030 km. Final de 225,090 km. Total: 300,120 km. Fecha: 25-3-73

1º	8	Nasif Estéfano	Ford Falcon	1h10m43s7	15
2º	2	Carlos Marincovich	Chevrolet	1h10m56s2	15
3º	3	Ricardo Iglesias ..	Ford Falcon	1h12m02s1	15
4º	4	Juan C. Iglesias ..	Ford Falcon	1h12m25s3	15
5º	9	Eduardo Giordano ..	Torino	1h12m26s7	15
6º	11	"Hermanos Suárez"	Dodge	1h12m47s4	15
7º	12	Emilio Parisi	Torino	1h13m20s6	15
8º	6	Jorge M. Boero ..	Chevrolet	1h13m37s6	15
9º	1	Héctor L. Gradassi	Ford Falcon	1h13m50s3	15
10º	28	Juan Ayarza Garré	Torino	— —	14
11º	5	Rody Marincovich	Chevrolet	— —	14
12º	37	Jorge Cupeiro	Chevrolet	— —	14
13º	47	Juan C. Deambrosi	Dodge	— —	14
14º	50	Carlos O. Bianchi	Torino	— —	14
15º	21	Héctor Ríos	Chevrolet	— —	14
16º	43	Horacio Lepiane ..	Dodge	— —	14
17º	30	Juan Carlos Gómez	Torino	— —	14
18º	36	Héctor Francia ...	Torino	— —	13
19º	15	Antonio Lizeviche	Torino	— —	12
20º	34	Alberto Bruno	Torino	— —	12

Promedio del ganador: 190,947 km./h.

Reco'd de vuelta: Héctor L. Gradassi, en la 6ª vuelta: 4m 39s2, a 193,483 kms./h.

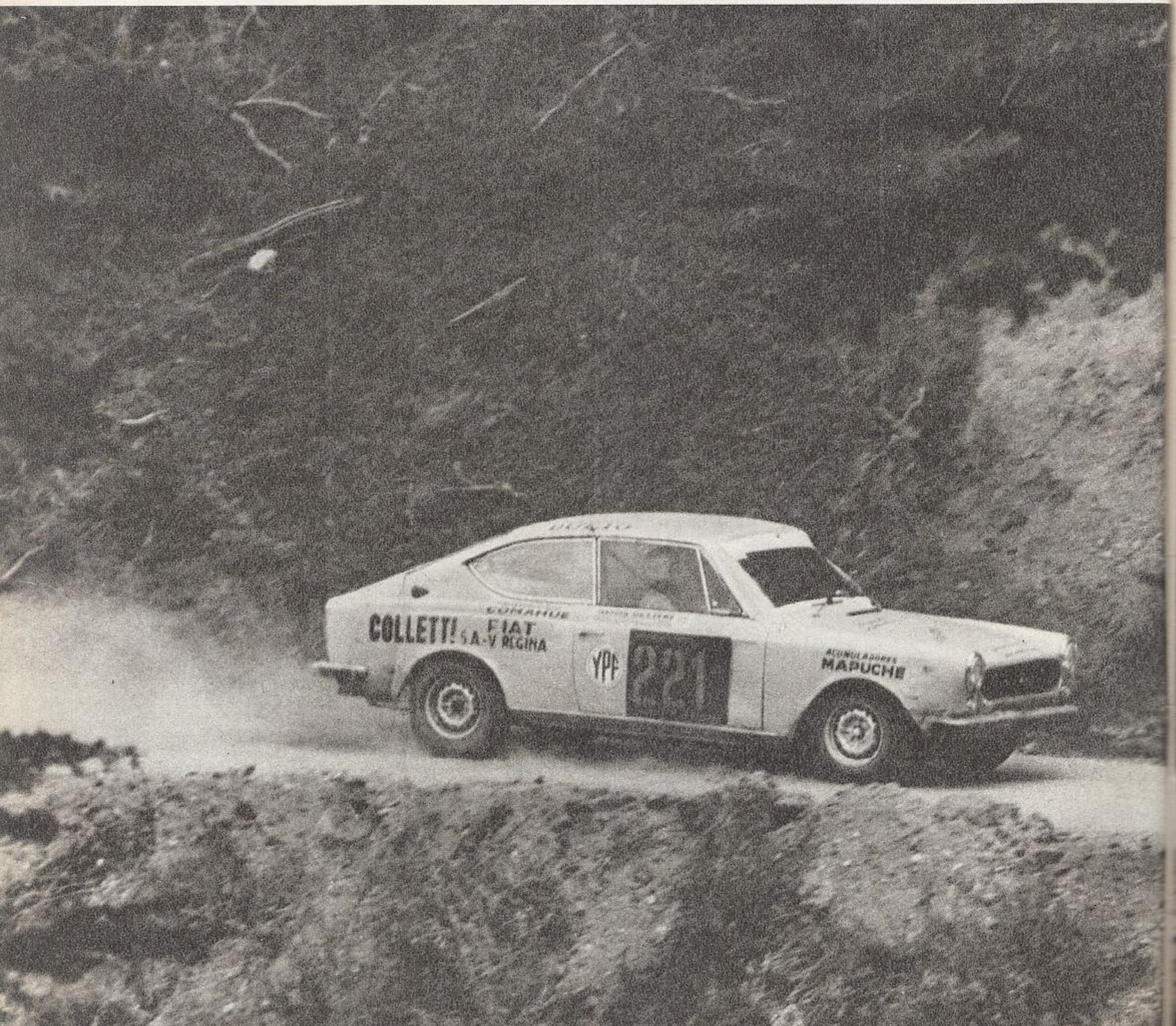
CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Pos.	PILOTO	Puntos
1º	Héctor Luis Gradassi	21
2º	Nasif Estéfano	16
3º	Rodolfo Marincovich	13
4º	Carlos Marincovich	10
5º	Juan Carlos Iglesias	9
6º	"Hermanos Suárez"	8
7º	Ricardo Iglesias	6
8º	Críspulo Villarueva	3
9º	Eduardo Giordano	2

VII VUELTA DE LA MANZANA

ARRIBO TRIUMFO

A PESAR DE LA FRAGILIDAD



FINAL DEL 125



El rionegrino Horacio Santángelo logró un triunfo de campanillas para el debutante Fiat 125 y abrió así una nueva etapa muy importante en la lucha de marcas dentro del TN. Carlomagno ganó en la categoría chica completando el doblete Fiat en una exitosa Vuelta de la Manzana a despecho de las excesivas rectas de asfalto

Silueta similar a la cupé 1.600 pero con un "bialbero" que revitalizó a los Fiat en la clase mayor. Santángelo supo cómo llevarla y ganó por amplio margen.

Con la séptima Vuelta de la Manzana, en cierto modo se cierra un capítulo importante de la categoría Turismo (ahora en su modalidad Nacional) para entrarse en otro. El motivo principal está encerrado en la aparición deportiva del Fiat 125 que quiebra una hegemonía de más de dos años en que los Peugeot 504 hicieron tabla rasa —alguna vez excluyentemente— en cuanto carrera de importancia se presentara para la categoría.

Hubo si excepciones a esa regla, pero no dignas de tomarse en cuenta. Como por ejemplo, cuando Pascuaini o algún otro de los escasos defensores de la marca italiana en la categoría dos litros, ganaban alguna prueba de montaña o de características sumamente especiales. Lo de la Vuelta de la Manzana en lo referente a la clase mayor fue bien diferente, ya que los 125 en su debut se mostraron mucho, pero lo que se dice mucho más veloces que sus tradicionales oponentes.

Cierto es que pareja a esa gran velocidad la fragilidad fue su otra característica saliente. Por esta vez, el desastre de la primera etapa, en la cual rompieron tres autos oficiales y dos de los particulares más veloces, puede encontrar una disculpa lógica en el nivel experimental de las unidades.

Si convenía o no por imagen hacer debutar a los autos en una prueba tan dura como ésta, que para colmo de males tenía en su arranque 537 kms. de pista a fondo es otra cosa, pero es sabido que cuando se comienza a desarrollar plus potencia en un motor determinado, hay infinidad de detalles que pueden echar por tierra todo el trabajo realizado; para decirlo de otra forma el 125 en su versión Turismo Nacional, mostró problemas de dentición pero también mostró sus afiladísimas uñas.

Y finalmente, el triunfo llegó para Fiat aunque no por el canal esperado. Horacio Santángelo, recipiente a partir de la segunda etapa de todo el aparato montado por la fábrica para esta carrera (se habla de varias decenas de millones) fue el encargado de sacar las castañas del fuego y llevar a la marca a una consagración que tiene su doble partida en la clase menor, donde el dominio de los 128 (Carlomagno y Cano) fue prácticamente hasta el final (donde terció Stillo) apabullante.

Porque los R-12 aparentemente no tenían con qué y porque principalmente los planes de carrera del equipo de Raies, que es indiscutiblemente el puntal principal del nuevo "millecento", salieron a la perfección y no dejaron grandes resquicios por donde se pudieran colar pretensiones ajenas. Ya en la primera etapa se percibía claramente que ni siquiera con un milagro algún Renault podría estar en la punta para comerse la manzana al final. Lo de Stillo, que arrancó desde muy atrás en la clasificación del primer tramo para arrimar al final a diez minutos del ganador, fue algo fuera de

lo común, en lo que además entraron factores ajenos al planteo lógico de lo que debe ser una carrera de automóviles.

Porque digámoslo de una buena vez. La categoría Turismo Nacional que nació sana y que lo es aún en una buena medida, está en grave peligro de autodestruirse, de caer en la degeneración. Lo de esta Vuelta de la Manzana está cerca de la degeneración del deporte automovilista. Nos referimos obviamente al tema de la chupada.

La chupada (nombre con el que vulgarmente se designa al efecto de succionar un automóvil con el que marcha adelante, para que así ambos incrementen su velocidad final) es un recurso como cualquier otro para que un piloto gane segundos y trate de llegar primero a la bandera a cuadros. Pero cuando ese recurso se convierte en el factor principal de una carrera, cuando es decisivo 100 por 100, cuando es toda la filosofía de la competencia, ahí está lo peligroso. Lógicamente nadie va a diseñar un expediente de esa naturaleza —que además, hay que aclararlo, consideramos legítimo— cuando en ello le va, el todo o la nada. Por eso el piloto no es culpable de esta situación.

¿Quién lo es entonces? El que hace disputar una primera etapa de 537 kilómetros de asfalto de continua cuarta a fondo, por ejemplo. La chupada continua se erradicará sola cuando los desarrollos de los recorridos sean más lógicos. El piloto que maneje y tenga un buen auto, no volverá a depender en un ciento por ciento en la suerte de encontrar un compañero de viaje, si, para poner un caso, se tratara de incluir un buen porcentaje de trabado de ripio al principio de una etapa. Por supuesto que no siempre es factible tal solución, pero al menos hay que intentarlo cuando sea posible.

Dejemos a la chupada,

Esta Manzana fue muy dura de roer, tanto para motores como para chasis como para pilotos. Sin embargo 50 máquinas completaron los 2.200 kilómetros. Lo que habla bien de fabricantes y preparadores. El que lo dude tendría que haber estado en la segunda etapa —por caso— en el camino de tierra que comienza hacia el sur en las inmediaciones de Zapala. Sencillamente terrorífico.

Otra de las cosas altamente positivas es la revelación de unas cuantas figuras con poca o ninguna experiencia, de las que nunca faltan en una carrera tradicional y por etapas como ésta o el Gran Premio. Y, en gran medida, ese aporte hu-

mano proviene de la zona del Valle o de la zona de Bahía Blanca-Viedma, lo que está hablando a las claras de zonales activos que cumplen largamente con su misión formativa y promocional. Puede ser incluso, que la avanzada de "sureros" se convierta a corto o largo plazo, en algo así como la realidad que es en Córdoba la camada de los últimos años en Turismo Nacional.

En fin, la incógnita más grande de esta manzana ya está develada. Los Fiat bialberos andan fuerte, y más aún que los Peugeot de punta. El curso de los acontecimientos vaineros, y especialmente la salida a la competición del aún nonato Peugeot 1800, dirán si el próximo reinado es para tirones o para troyanos.

ROQUITAS INICIALES

(Primera etapa)

La escena en el parque cerrado de la primera etapa. **Lascurain** se asombraba de los resultados que daban las radios, ya que él había llegado 12º largando antepenúltimo y ni siquiera figuraba. Ya iba a reclamar cuando una emisora rectificó noticias dándole a él como ganador del tramo. El asombro y la alegría de Lascurain fueron indescriptibles. "Yo no creía haber ganado, pero sabía que ahí estaba...". Es el mismo chico que en la preliminar de la Revancha del Desafío le pasó el trapo a muchos consagrados en las pruebas de clasificación. La mecánica de su 128 es de Balesni y rendía de 7.000 a 7.200 rpm. cuando venía chupado con Quarello.

Hablando de Quarello. Otro tapado que proviene de la mis-

Cheché Carlomagno y el siempre "feliz" Pepe Cano. Gran trabajo de ambos con los Fiat 128 del equipo Raies Competición. Volvieron por la senda del bien.



ma escuela que **Lascurain** o sea las carreras cuadreras de Fiatines. Lo esperó un minuto al ganador ya que era para él más negocio perder ese tiempo que tener que tirar solo. Ambos son porteños.

El bahiense **Ibarguren** pese a sus buenos antecedentes —recordemos que hace poco ganó empatando con **Maggi** en Olavarría— no estaba en los papeles de muchos. Sin embargo en la primera se dio juego de vascos (Lascurain tampoco suena a inglés, ¿no?) y llegó a la meta centímetros atrás de Castañón ganando la etapa. Su auto viaja fuerte y él lo lleva bonito. En cuanto a su compañero **Vallasclani** pinchó pistón y abandonó.

El "Buzo" **Zampini** está en Roca en su calidad de asesor técnico del Club de Concesionarios Peugeot, en compañía de Marelli. Ante nuestra pregunta sobre qué posibilidades de incrementar la potencia tiene Peugeot al pasar a 1800 cm³. (a partir de mayo) contestó que será proporcional al aumento de cilindrada. Es decir que un TN promedio estaría en ese caso alrededor de los 130 HP. "Para 1974 —agregó— la categoría va a estar todavía mejor que ahora, ya que con los Ford chicos que va a haber para ese entonces y los Dodge 1500 "potenta" la lucha de marcas va a ser intensa...".

Los Fiat 125 de la Comisión y los de Grossi y Macchi se presentaron a la verificación previa con "uñas" en los paragolpes, cosa que los coches

EL DESARROLLO EN SINTESIS

Primera Etapa

- Debacle casi total del debutante equipo de 125 de la Comisión Fiat, que perdieron tres de sus cuatro autos oficiales por roturas de motor.
- Indispensabilidad de la chupada para conservar cierta chance y profusión de convenios previos a la largada entre parejas dispuestas a tirar juntas.
- Extraordinaria velocidad de los 125 cuya máxima expresión se detectó en las cupés de Grossi y Macchi, que hasta San Antonio Oeste establecían 192 km/h. de promedio.
- Asombro en General Roca ante la llegada de Lascurain (tirando con Cuarello) que ganó el tramo postergando una ristra de cordobeses en la chica.
- Supremacía casi total de los 128 sobre los R-12.
- Buenas actuaciones de Ibarguren (ganador), Zunino y de Iglesias en la "C".
- Equivocado planteo de los renaultistas de punta y poca velocidad final en sus autos.

Segunda Etapa

- Desarrollo demasiado extenso con un tramo pavimentado inicial (nada menos que 565 kms.) que pudo reducirse a 230 pasando la carrera por Zapala y no llegando hasta el río Collón Curá, para retomar luego hacia el norte.
- Paso de Zunino y luego de Santángelo, al liderazgo del camino y por tiempos en la bajada a la tierra. Luego el sanjuanino abandonó.

- Permanencia de los montañistas Cariomagno y Cano en la clase mejor, que desplazaban a Lascurain de la primera posición en la general.
- Retraso de Garro y Mayorga. Abandono de Ibarguren.
- Escalada de Pepe Migliore que se colocaba segundo por tiempo y en el camino, en la general y en la etapa.
- Extraordinaria actuación de Santángelo que en Bariloche tenía catorce minutos de ventaja sobre el segundo.
- Repunte de Stillo que sobrepasó gran cantidad de autos y se perfilaba ya entre los primeros de su clase.
- Sensurab.e generalización de la carga de nafta mediante bidones llevados en el auto y vaciados en el tanque durante la marcha ("bidoneo").

Tercera Etapa

- Recorrido bien balanceado con el tipo al principio.
- Actitud especulativa de Santángelo que ganó la etapa sin proponérselo.
- Renuncia por diferentes problemas de sus seguidores (Migliore, Castañón, Mayorga).
- Buena labor de Stillo (en tandem con 504 de Carioni, quien gana la etapa).
- Revelación de Zamboni, bahiense con pocos antecedentes que se clasifica segundo en el parcial de la clase mayor.
- Algarabía desbordante en el valle ante el triunfo de Santángelo.

Beto Castañón sumó puntos, se llevó unos pesos y fue el segundo Peugeot mejor clasificado. Regular y parejo en todos los tramos.



no traen de fábrica pero que fueron homologadas recientemente. Como las homologaciones entran a regir desde 30 días después de aprobadas, se las hicieron sacar, cosa que los fiaistas fueron haciendo por partes, intentando dejar algo. Observadores muy astutos dedujeron que los susodichos querían chuparse a toda costa y no precisamente con Carlón.

Pepe Cano por esta vez no derramó lágrimas. Al contrario manifestaba al fin de la etapa estar chocho. Solo, el auto le anda 6.400 y fue perdiendo a sus compañeros de trencito (Bianchi rompió parabrisas y Márquez se quedó sin nafta) por lo que tuvo que tirar sin compañía un largo trecho. Al final nos pidió que agradeceramos a Miguel Iglesias (Flat 125) pero no nos dijo por qué. ¿En qué andarán estos muchachos?

Grossi y Macchi venían muy fuerte matando al resto. Ya a 150 kilómetros de la largada habían pasado al frente en la ruta. De repente es Macchi el que no va más con todo desparramado. Al gordo de Santa Fe, antes de llegar a Chelforó también le sobrevino el desbarajuste total. Pero cuando anduvieron, los dos fueron cosa seria. "Veníamos a mucho más de 7.000 vueltas. Imaginate lo que anda el motor que hizo Víctor (Bocco) que esa cifra equivale a 197 y monedas. Cuando lo pasamos a Pepe Migliore, no lo podía creer. Se agarraba la cabeza y hacía mortisquetas".

Peco como un caballero fue a saludarlo a Iglesias por haber sido el primer Fiat en arribar a Roca. "Te felicito porque sos el primero de la contra que llega —y agregó malévola-mente— ... pero los demás rompieron todo". ¡Qué víbora, Dios mío!

Los R12 casi ni figuraron. Marey y Stillo se quejaban de falta de velocidad. Barceló tuvo problemas con la bomba de nafta y debió cambiar el distribuidor. Parisi más o menos lo mismo. El mejor de la marca fue el capillense Borró que viajó chupado con Luis Macri.

Migliore cortó correa de alternador en Choele-Choele y eso lo retrasó aunque no mucho. "Veníamos lindo con Vallas-

ciani, pero se me quedó en Chelforó". Al enterarse que había quedado noveno en la etapa, el viejo Cóndor se puso contento y se restregó las manos con fruición: "En otras Vueltas de la Manzana estuve más atrás al principio, y terminé dándoles el mordisco...".

Hay quienes se llevan por delante un perro, o una liebre o alguna paloma. Horacio Santángelo —ahora con Flat 125 cupé— decidió hacer las cosas a lo grande y con cierto erotismo. Atropelló un ciervo y perdió valiosos minutos. Al menos podría haber traído la cornamenta de recuerdo...

"Y llora... y llora..." "El Orejano" rompió bobina y después cáter. Paquito Mayorga cortó el cable de la bobina. "Transfer" abandonó por rotura de transmisión. "Cacho" Fangio y Picho Pascualini rompieron motor (abandonaron).

Reapareció el Colorado Zunino. Y fue el único sobreviviente del equipo Fiat, ahora dirigido por Leonardo Rosati. Y eso que era el que menos pretensiones tenía, ya que largaba de muy atrás y desconectado de sus compañeros. Pero, y en cierto modo gracias a Santángelo que lo chupó después de haber parado por el ciervo, llegó muy bien clasificado. "Mi auto era una especie de "muletto pero no mucho. Fijate que me vine con una pila de repuestos y hasta un diferencial completo, por si alguno de los muchachos se quedaba tirado, para que pudiera arreglar y seguir".

"Pistolita" Delgado hombre de confianza de Oscar Talia (El Orejano) en cuanto al uso de la butaca se refiere, nos contó el abandono de Di Nezio: "Había que ver cómo salían fierros por todos lados. Justo nos había pasado a nosotros cuando el motor le explotó delante de nuestras narices. Dejó un reguero de cosas en la ruta".

La presencia de la lejana República de Corrientes está asegurada con el goyense Juan Bravo, hombre que fue en su momento del Grupo 2 y el TC y ahora en TN corre un 504 preparado por R. Díaz.

EDITORIAL ABRIL

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

Av. Alem 896, Cap. Federal.
Tel. 32-6010 al 29.



PRESIDENTE

César Civita

GERENTE GENERAL

Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL

Edmundo P. Scattini

GERENTE DIVISION EDITORIAL

Raúl H. Burzaco

GERENTE DE DISTRIBUCION

Roberto Almaraz

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS

Roberto Leone

CORSA

Nº 362

del 27 de marzo al 3 de abril de 1973

GERENTE EDITORIAL

Carlos Ibáñez

DIRECTOR

Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopeña

REDACCION

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

COLABORADORES

Carlos Agustín, Héctor Cademartori, Nicolás
Geismann, Andrés Meyer, Armando Rivas,
Pedro Siedmann y Héctor Ocampo

DIAGRAMACION

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

FOTOGRAFIA

Alfredo Albornoz

SECRETARIA

Olga Escudero de Cúneo

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR

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

GERENTE DE PROMOCION Y PROPAGANDA

Stefan Strocen

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente de Publicidad

Ernesto del Castillo

Supervisor

José Alberto Rivas

Promotores

Juan Carlos Morel

y Alberto Oliveira

Tráfico

Nilda Marruco

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 3º, Buenos Aires, República Argentina. Tel.: 32-6010-29. Adherido al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelec. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7870. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior: BYE LA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853. Buenos Aires. Teléfonos 45-0406/8712/2844.

VII VUELTA DE LA MANZANA

Acusó todo O.K. al final de la primera parte y 6.300 giros por minuto. Identificado con el color del piloto, el auto también es más negro que cartera de viuda...

Al revés de lo que suele suceder, el roquense **Fernando Benuzzi** se dio la pifia por conocer demasiado el camino. Sucedió que al llegar a la rotonda de Villa Regina —a 45 km de su pueblo— venía atrás de otro auto, y salió a la curva como para probar la derecha... pero resulta que el camino de la carrera tomada por lo que normalmente es contramano. Ya era tarde. Si seguía se iba encima del público —bastante mal colocado en esa localidad— y después de algunos dibujos volcó. Luego de las cabriolas pudimos comprobar que ni él ni su acompañante tenían nada.

CHOCOLATE DE BARILOCHE (Segunda etapa)

Cacho Stillo largó de Roca en el puesto 88º y llegó a Bariloche en el 12º en el camino con lo que quedó tercero en el parcial para su categoría. En mucho la escalada se debió a otro cordobés (**Carlos Carlotti**, Peugeot 504) que lo llevó chupado hasta la entrada a la tierra.

Detonante novedad. Ya antes de venirse para el Sur, estaría tomada una decisión importante con respecto al funcionamiento de la **Comisión Fiat**: en lo sucesivo quedaría disuelta (al menos tal como funciona

ahora) para pasar a ser un organismo de experimentación, desarrollo y consulta, al servicio de los equipos que corran con autos de la marca, tales como el de Rales o el de Garat, que recibirían el resultado de aquellas experiencias y el apoyo. Más o menos lo que hace Peugeot.

Otro de los que desaparecieron en la dura etapa de Roca a Bariloche fue **Miguel Iglesias** que venía cumpliendo una interesante performance con la berlina 125. Según parece, paró a cargar nafta en un puesto de Fiat y en vez de ponerle los 100 litros que entran en el tanque le echaron sólo la mitad. Se quedó tirado y después de 20 minutos llegó **Fiorda** quien le ofreció combustible. Pero la mufa de Iglesias era tal que le agradeció y decidió abandonar. Decisión demasiado apresurada, porque todavía podía haber estado en la conversación.

Un nuevo verbo se comenzó a conjugar en esta manzana. Se trata del "Irregular" bidonear, y etimológicamente viene del griego bidón. Se emplea para designar la acción de llevar receptáculos generalmente plásticos con nafta y no parar para reaprovisionarse ya que los acompañantes mandan con una manguera el líquido por el caño de venteo del tanque, o retirando el respaldo del asiento trasero. Fue tan general tales inescrupulosas prácticas, que la ruta tras el paso de la carrera estaba literalmente sembrada con bidones vacíos de todos los colores. Así, el que cumplió con el reglamento,



HORACIO SANTÁNVELO

En el parque cerrado de Gral. Roca, un muchachote fornido de 24 años acaparaba todas las felicitaciones y motivaba la euforia de más de mil aficionados presentes. Es que Horacio Santángelo, con su actuación brillante en la VII Vuelta de la Manzana ha pasado a ser desde el domingo el ídolo indiscutido de la afición automovilística del Alto Valle. Exageraríamos si dijéramos que lo de Santángelo es una revelación. No nos olvidamos de sus buenas performances en los últimos tiempos de vigencia del Grupo 2, y sus dotes conocidas en los orígenes del TN. Luego dejó de correr. Por fidelidad a una marca (Fiat) que no tenía en la clase grande un auto con posibilidades para correr a los 504. Santángelo abandonó el panorama de las carreras esperando que saliera el 125. Con él, pudo demostrar sus valores, especialmente en la segunda etapa, donde cumplió una destacadísima tarea que se recordará seguramente por mucho tiempo.

El sábado a la mañana con-

versamos con él en Bariloche. *"En la tercera etapa voy a especular a muerte con los 14 minutos que me llevo a Pepe Migliore. Mi táctica será no dejarme pasar por nadie en el ripio, para después regular la marcha en el pavimento. Si me sacan un segundo por kilómetro —lo que sería demasiado— lo mismo gano por muerte".* El motor del 125 está hecho por quien fue su acompañante en esta oportunidad — Jorge Omar Dall'Argine, y antes de ser puesto en el auto se probó en el banco de la Comisión. En carrera, tiró de 6500 a 6700 revoluciones andando solo, con picos en las 7300 vueltas cuando andaba chupado con Zunino.

Por lo hecho, el Maestro Mayor de Obras de Villa Regina, aspira ahora a algo que se le viene negando desde hace mucho: un lugar en el equipo de la Comisión Fiat. O —si se disuelve éste— el total apoyo. En la segunda parte de la carrera ya lo tuvo. Se lo ganó y lo merece y lo merece también para el futuro.

se vio perjudicado con las paradas para refueler su carro. Mal. ¡Muy mal!

Se ha creado el equipo **Marimón y Pascualini Competición**. Con autos de Picho y Mingo (2 Fiat 125 y 3 Fiat 128) son sus integrantes **Gazzi y Pepe Sancho** en la clase grande y **Larroca, Marcelo Bajo y José Castro** en la chica. Comenzará a funcionar en la **Capilla-San Marcos Sierra**.

A **Barceló** y a **Massey** las cosas les fueron mal en la etapa. Ambos por la misma causa, sucedida en el mismo lugar. Un vado seco por el Rahué fue testigo primero de la rotura de cárter de **Barceló** que abandonó por esa causa y, después del golpe de **Massey** que le reportara diversos inconvenientes que lo retrasaron. Este último hacía su debut en carreras de montaña.

El turco **Rales** no pudo con su genio y organizó una carrera de patinaje sobre hielo en la pista cubierta de Bariloche. Cobró mil pesos por inscripción (algunos dicen que se quedó con el 20 % y además vendió publicidad) y comenzó el espectáculo a cargo de los

patinadores **Di Nezio, Pascualini, el Negro Rizzuto, Garro**, su acompañante, el **Colorado Zunino, Cacho Fangio, Pepe Cano, Leonardo Rosati, Tatita Aguirre** y **Rales Junior** (que se mancó al caer mal) entre otros. Ganó el acompañante de **Garro** luego de interesantes alternativas, que incluyeron sucesivas y reiteradas caídas de **Cacho Fangio** y el renuncio de **Cheche** a poner sus ciento y pico de kilos sobre dos fierritos.

El bolichero de Cosquín, **José "Pepe" Castro**, había pasado a comandar la clase suya por el camino en la Rinconada luego de alcanzar a los demás tirando con **Larrocca**. Pero paró a cargar nafta y se le fueron para siempre. Con un 128 preparado en Córdoba por **Alberto Palamara** está quinto en su clase. Su antecedente más valioso es el triunfo en el Pan de Azúcar en 1971.

Una de las revelaciones de la carrera es **Juan Bravo**, el correntino. Hasta Bariloche —contando también los de la primera etapa— había pasado cien autos. Lástima que se quedó sin nafta (cosa que le pasó a muchos y perdió 20 minutos

hasta que los auxilios de **Malneri** lo sacaron del trance. Paró luego en una estación de servicio y completó con especial. Podía haber estado segundo en el parcial.

Santángelo tiene siempre problemas cuando lo pasa a **Migliore** en el camino. En la Manzana del año pasado lo pasó en la primera etapa y se mojó hasta el techo en un vado; en la segunda lo pasó y se le tapó el filtro de nafta. En la vuelta del Noroeste 300 metros después de sobrepasar la línea del "Cóndor" sufrió desenganchadura del acelerador y cuando lo pasó en la etapa siguiente se plifó. En Las Flores lo pasó y rompió una llanta. Para evitar la mufa, la hermana de Horacio le aconsejó que en el momento de pasarlo le tirara con ruda macho. Así lo hizo su acompañante ante el asombro de **Pepe** que se veía venir encima las hojitas, y no tuvo problemas. ¡A papá, con brujerías...!

Paño de lágrimas de la etapa. **Ibañuren** rompió embrague. **Larroca** volcó en plena recia en Junín de los Andes. "El Orejano" rompió el motor en el Espinazo del Zorro. **Borré** rompió punta de eje; **Garro** rompió baterías después de Rinconada. **Lascrain** lo chocó a **Pinasco** a poco de salir, en el lugar donde estaba parado **Borré**. **Pinasco** a su vez se tragó un guard rail cerca de Collón Curá. **Gammerman** rompió caja de velocidades. **Cheché Carlomagno** torció varilla de caja. **Zunino** se quedó sin nafta y luego abolló cárter y el chupador quedó tapado por lo que se quedó sin presión de aceite.

Estévez: "Al auto casi no hay nada que hacerle. Nos quedan 3 horas y las aprovechamos para repasar todo y cambiar la bomba de agua". Se rompió la empaquetadura y **Paco Mayorga** tuvo que parar una docena de veces a reponer refrigerante. De ahí su atraso el viernes.

Cuando **Santángelo** llegó a Roca al cabo de la primera etapa, **Paco Mayorga** fue a saludarlo y mirando el Fiat 125 le dijo cargadoramente: "L'ído autito...". Al fina de la segunda, se lo encontró en el parque cerrado y lo felicitó: "Anduviste como los que sabemos". El

de Villa Regina, que se había quedado con la sangre en el ojo por lo de autito, fue tajante: "...y sí. Pero viste como anda «el autito...»".

Los autos del Team Rales son ahora rojos. Archivaron a los anteriores y se trajeron de Buenos Aires tres 0 km que al comenzar la carrera tenía sólo el viaje hasta Mina Clavero y de Mina Clavero hasta Viedma. Los otros tenían mucha baqueta encima y comenzaban a tener problemas de chasis.

MANZANITAS DEL VALLE (Última etapa)

Todo Villa Regina se trasladó el domingo a mediodía a Gral. Roca para ver la llegada de su ídolo, **Horacio Santángelo**. Pocas veces habíamos visto en un parque cerrado tal adhesión a un piloto como en este caso. La policía tuvo que hacer verdaderos prodigios para contener a la gente que quería ver más de cerca a Horacio. Un clima de fiesta que compensó las penurias del reginense en la primera etapa.

Paco, Pepe y Beto se atrasaron en la última etapa. **Mayorga** debido a la caja de embrague en el ripio y después a una fisura en el cárter que le insumió 20 litros de aceite en la reposición **Migliore** rompió ventilador del alternador y cambió cuatro bobinas que se le iban quemando. **Castañón** le pegó a una piedra y torció la barra Panhard, y luego dañó dos condensadores. Todos fueron puntos a favor de Santángelo y la gente de Fiat.

Hay otro chimento para este boletín... Llegó **Cacho Stillo** a parque cerrado y un integrante de la comisión de Renault se le abalanzó inmediatamente. Como el rubio cordobés había llegado primero ganando la etapa, pudo suponerse que iba a felicitarlo. Pues no: iba a recriminarle su vestimenta, o mejor dicho su desvestimenta, ya que lucía el torso desnudo. ¿Moda verdad...?

A poco de haber llegado a la meta **Stillo**, lo hicieron **Larroca, Carlomagno** y **Cano**. **Cheche** estaba sonriente como de costumbre, pero **Pepe** furioso comentaba: "Nos pasó

—por Stillo— como poste... empujado por Carioni. Así no vale. La próxima vez me traigo un BAC One-Eleven...". Estaba dispuesto que la etapa la ganara Carlomagno y con ello también la general.

Ricotti fue a Gral. Roca para presidir una reunión de la Federación 11 de CADAD que tiene sede en Santa Rosa. Uno

de los temas más comentados fue la posibilidad de un traslado de la sede a alguna ciudad del valle del Río Negro, ya que la actividad pampeana es prácticamente nula, mientras en esta zona —está incluida la 11— el movimiento de carrea y pilotos es intenso. Eso, según palabras de Ricotti, se tendría que resolver en una asamblea. "Lo que hay que hacer antes que todo —agregó—

es promocionar el automovilismo en La Pampa".

El sábado a la noche la barra de cordobeses se coló a un casamiento, logrando introducirse subrepticamente en número de diecisiete. **Piazza, Gamermann, los hermanos Bianchi, Larroca y otros** —entre los que se contaba el elegante **Luis Macri** con zapati-

llas Flecha— saciaron su hambre y su sed a expensas del prójimo. "¡¡¡Y qué queré!!!", dijo uno de los caraduras... "en asunto de guita estamos tocando fondo... Ya escasea la comida...".

Hablando de dineros, **Coco Piazza** sacaba cuentas de cuánto le había salido La Manzana. Fruta cara, ya que comparando auxilios con **Bianchi, Larroca y Gamermann**, gastó algo

SEPTIMA VUELTA DE LA MANZANA ASOCIACION DE VOLANTES DE GENERAL ROCA PRIMERA ETAPA

Viedma - General Roca (536 km) - 21-3-1973

CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	212	Rubén Ibarguren ...	Peugeot 504	3h05m24s4/5
2º	205	Norberto Castañón .	Peugeot 504	3h05m24s4/5
3º	202	Caros Garro	Peugeot 504	3h04m34s2/5
4º	258	Ricardo Zunino	Fiat 125	3h06m40s1/5
5º	243	Miguel A. Iglesias ...	Fiat 125	3h08m27s
6º	201	Francisco Mayorga .	Peugeot 504	3h09m30s1/5
7º	215	Carlos Díaz Mayer ..	Peugeot 504	3h09m49s3/5
8º	219	Héctor Fiorda	Peugeot 504	3h10m26s
9º	204	José Migliore	Peugeot 504	3h10m40s1/5
10º	245	Juan M. Bravo	Peugeot 504	3h11m03s

Promedio del ganador: 175,410 km/h.
En esta categoría llegaron 52 coches.

CLASE B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	56	Miguel Lascurain ...	Fiat 128	3h22m35s1/5
2º	5	A. Gamermann	Fiat 128	3h22m54s1/5
3º	4	Carlos Piazza	Fiat 128	3h23m04s
4º	50	Oscar L. Quarello ...	Fiat 128	3h23m34s3/5
5º	19	Raúl Lencina	Fiat 128	3h24m16s
6º	2	Juan C. Rizutto	Fiat 128	3h24m22s1/5
7º	18	José Castro	Fiat 128	3h24m25s4/5
8º	1	José Carlomagno	Fiat 128	3h24m32s
9º	10	Juan C. Larroca	Fiat 128	3h25m36s3/5
10º	16	Máximo Pinasco	Fiat 128	3h26m26s1/5

Promedio del ganador: 158,806 km/h.
En esta categoría llegaron 50 coches.

SEGUNDA ETAPA

General Roca - Bariloche (919,700 km) - 23-3-1973

CLASIFICACION

CLASE B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	11	José Cano	Fiat 128	8h01m31s4/5
2º	1	José Carlomagno	Fiat 128	8h01m31s4/5
3º	9	Mario Stillo	Renault 12	8h09m20s
4º	4	Carlos Piazza	Fiat 128	8h14m37s2/5
5º	56	Miguel Lascurain ...	Fiat 128	8h17m51s3/5

Promedio del ganador: 112,476 km/h.

CLASIFICACION GENERAL

1º	1	José Carlomagno	Fiat 128	11h29m55s2/5
2º	11	José Cano	Fiat 128	11h30m36s3/5
4º	56	Miguel Lascurain ...	Fiat 128	11h37m41s2/5
5º	18	José Castro	Fiat 128	11h40m26s4/5
6º	9	Mario Stillo	Fiat 128	11h44m20s4/5
7º	17	Eduardo Márquez ...	Renault 12	11h45m38s2/5
8º	29	"S. N."	Fiat 128	11h56m 3/5

9º	27	Juan C. Milano	Fiat 128	12h04m12s4/5
10º	15	Luis Macri	Fiat 128	12h04m32s2/5

Promedio del ganador: 128,547 km/h.

CLASE C

1º	221	Horacio Santángelo .	Fiat 125	7h27m31s3/5
2º	204	José Migliore	Peugeot 504	7h42m52s
3º	201	Francisco Mayorga ..	Peugeot 504	7h46m37s2/5
4º	205	N. Castañón	Peugeot 504	7h53m08s1/5
5º	245	Juan M. Bravo	Peugeot 504	7h56m27s4/5

Promedio del ganador: 134,114 km/h.

CLASIFICACION GENERAL

1º	221	Horacio Santángelo .	Fiat 125	10h39m22s
2º	204	José Migliore	Peugeot 504	10h53m32s1/5
3º	201	Francisco Mayorga .	Peugeot 504	10h56m07s3/5
4º	205	Norberto Castañón .	Peugeot 504	10h57m42s2/5
5º	245	Juan M. Bravo	Peugeot 504	11h07m30s4/5
6º	252	Félix Sabatella	Peugeot 504	11h11m22s1/5
7º	268	Héctor Laino	Peugeot 504	11h18m22s1/5
8º	250	H. Aguirrezavala	Fiat 125	11h20m08s1/5
9º	244	Humberto Caram ...	Peugeot 504	11h26m42s
10º	272	Horacio Zamboni ...	Peugeot 504	11h31m32s2/5

Promedio del ganador: 134,514 km/h.

TERCERA ETAPA

Bariloche - General Roca (706,5 km) - 25-3-1973

CLASIFICACION

CLASE B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	9	Mario Stillo	Renault 12	5h26m36s
2º	1	José Carlomagno	Fiat 128	5h32m41s2
3º	11	José Cano	Fiat 128	5h33m41s3
4º	4	Carlos Piazza	Fiat 128	5h34m42s
5º	56	Miguel Lascurain ..	Fiat 128	5h36m40s4
6º	29	"S. N."	Fiat 128	5h37m26s1
7º	27	Juan C. Milano	Fiat 128	5h38m26s
8º	40	H. Messineo	Fiat 128	5h41m14s3
9º	17	Eduardo Márquez ...	Fiat 128	5h41m17s
10º	10	Juan C. Larroca	Fiat 128	5h41m51s3

Promedio del ganador: 125,895 km/h.

CLASE C

1º	221	Horacio Santángelo .	Fiat 125 Cupé	5h14m18s
2º	272	Horacio Zamboni ...	Peugeot 504	5h16m19s3
3º	202	Carlos Garro	Peugeot 504	5h16m36s3
4º	245	Juan M. Bravo	Peugeot 504	5h18m51s3
5º	204	José Migliore	Peugeot 504	5h21m37s4
6º	205	Norberto Castañón .	Peugeot 504	5h22m14s3
7º	218	Carlos Carioni	Peugeot 504	5h24m36s4
8º	201	Francisco Mayorga .	Peugeot 504	5h25m02s
9º	250	H. Aguirre Zabala ..	Fiat 125 Cupé	5h25m46s
10º	266	Abel Lloret	Peugeot 504	5h28m09s1

Promedio del ganador: 134,875 km/h.

así como 400.000 pesos viejos. En la última etapa, Coco perdió el tercer puesto en la general por sólo 8 segundos. "Lo esperé a Stillo y cuando apareció Carioni atrás nuestro se fue con él y me dejó solo...". Como sigan así las carreras, se van a parecer más a letras de tango que a otra cosa.

En todas las carreras se des-

tapan nombres nuevos. A los que ya comentamos antes, hay que agregar ahora a Zabatella, hombre de Carmen de Patagones de sólo 22 años que había corrido únicamente en zonales con su Peugeot hecho por Már-tore, de La Plata. Aguirre Zabala, de Viedma, que se congratulaba porque hacía dos años que no terminaba una carrera. Al veloz Zamboni, compinche de Vallasclani y como

él oriundo de Bahía Blanca. Y al patagonense Di Lalo, que llegó séptimo en la chicana.

El semillero del TN no para en estos nombres, ya que sería más larga aún la lista de revelaciones...

Tras el seudónimo "S.N." se escuda un nicoleño que regentea en esa ciudad del norte de Buenos Aires un bollche noc-

turno llamado "7". Anda muy fuerte.

Felicitaciones a los organizadores. Cordialidad y eficiencia por parte de la gente de la Asociación de Volantes de General Roca ayudaron a superar los inconvenientes propios del periodismo en estas carreras que exigen desplazamientos constantes y —por sobre todo— pronta información.

CLASIFICACION GENERAL FINAL (2.162,2 Kms.)

CLASE B (hasta 1.300 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	José Carlomagno ...	Fiat 128	17h02m36s4
2º	11	José Cano	Fiat 128	17h04m18s1
3º	9	Mario Stillo	Renault 12	17h12m15s1
4º	4	Carlos Piazza	Fiat 128	17h16m37s3
5º	56	Miguel Lascuarain ...	Fiat 128	17h37m18s1
6º	17	Eduardo Márquez ...	Fiat 128	17h41m39s
7º	29	"S. N."	Fiat 128	17h42m58s2
8º	27	Juan C. Milano	Fiat 128	17h51m45s1
9º	10	Juan C. Larroca	Fiat 128	18h09m08s3
10º	8	Jorge Guiral	Fiat 128	18h12m10s4
11º	46	Norberto Maineri ...	Fiat 128	18h12m37s
12º	50	Oswaldo Quarello ...	Fiat 128	18h27m32s
13º	12	Hugo Bianchi	Fiat 128	18h27m35s
14º	40	Heriberto Messineo .	Fiat 128	18h35m38s4
15º	44	Mario Verneti	Renault 12	18h38m32s4
16º	39	Carlos Gandini	Fiat 128	19h02m54s4
17º	45	Norberto Inda	Renault 12	19h30m04s3
18º	24	Julio Pardo	Fiat 128	19h38m29s2
19º	52	Carlos Correa	Fiat 128	19h53m07s2
20º	51	Ricardo Ferrer	Fiat 128	20h28m59s
21º	26	Héctor Echaniz	Fiat 128	20h55m55s3
22º	37	Carlos Avaca	Fiat 128	21h04m46s1

Promedio del ganador: 126,863 km/h.

CLASE C (de 1.301 a 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	221	Horacio Santángelo .	Fiat 125 Cupé	15h53m34s
2º	204	José Migliore	Peugeot 504	16h15m10s
3º	205	Norberto Castanón .	Peugeot 504	16h19m57s
4º	201	Francisco Mayorga .	Peugeot 504	16h21m09s3
5º	245	Juan M. Bravo	Peugeot 504	16h20m22s2
6º	252	Féix Zabatella	Peugeot 504	16h40m11s1
7º	250	Alberto Aguirrezabala	Fiat 125 Cupé	16h45m54s1
8º	272	Horacio Zamboni ...	Peugeot 504	16h47m52s
9º	208	Héctor G. Laino	Peugeot 504	16h55m12s4
10º	218	Carlos Carioni	Peugeot 504	17h05m12s
11º	262	Néstor Apella	Peugeot 504	17h08m08s
12º	266	Áxel Lloret	Peugeot 504	17h20m52s
13º	242	Jacobo Darmún	Fiat 125 Cupé	17h29m26s3
14º	202	Carlos Garro	Peugeot 504	17h36m34s
15º	225	Idelmar Cabrera ...	Peugeot 504	17h40m45s1
16º	226	R. Schneider Plini .	Peugeot 504	17h56m18s2
17º	256	Juan A. Salas	Peugeot 504	17h59m38s2
18º	259	Manuel Carreras	Fiat 125 Cupé	18h01m59s4
19º	224	Luis Mujica	Peugeot 504	18h06m46s4
20º	248	J. Giandinotto	Peugeot 504	18h29m21s1
21º	277	Manuel Fernández ..	Fiat 125 Cupé	18h31m26s
22º	260	Raúl Bravo	Peugeot 504	18h35m23s2
23º	263	Guillermo Bavera ...	Peugeot 504	19h04m27s1
24º	267	Julián Hernández ...	Peugeot 504	19h21m10s2
25º	273	Daniel Prúccoli	Fiat 1600 Berlina	19h48m16s
26º	274	Miguel Di Capua ...	Peugeot 504	20h05m39s3

Promedio del ganador: 136,049 km/h.



Con su sobria sonrisa Pepe festeja el baño del champagne que los cercanos al podio soportaron tras la agitada del botellón por parte de Santángelo. Final feliz para una Manzana con sorpresas.

"El Cargador"

10 IMPORTANTES RAZONES PARA HACER SUYO
EL NUEVO CARGADOR-ARRANCADOR TELME



le permite:

- cargar baterías de 6 y 12 V en forma lenta o rápida (sin perjudicar la batería).
- poner en marcha los motores instantáneamente suministrando hasta 300 Amp.

posee:

- protector de inversión de polaridad "Polamatic".
- dispositivo protector de cortocircuitos y sobrecargas "Breaker"

le brinda:

- alto rendimiento y mejores servicios.
- mayores ganancias y rápida amortización.

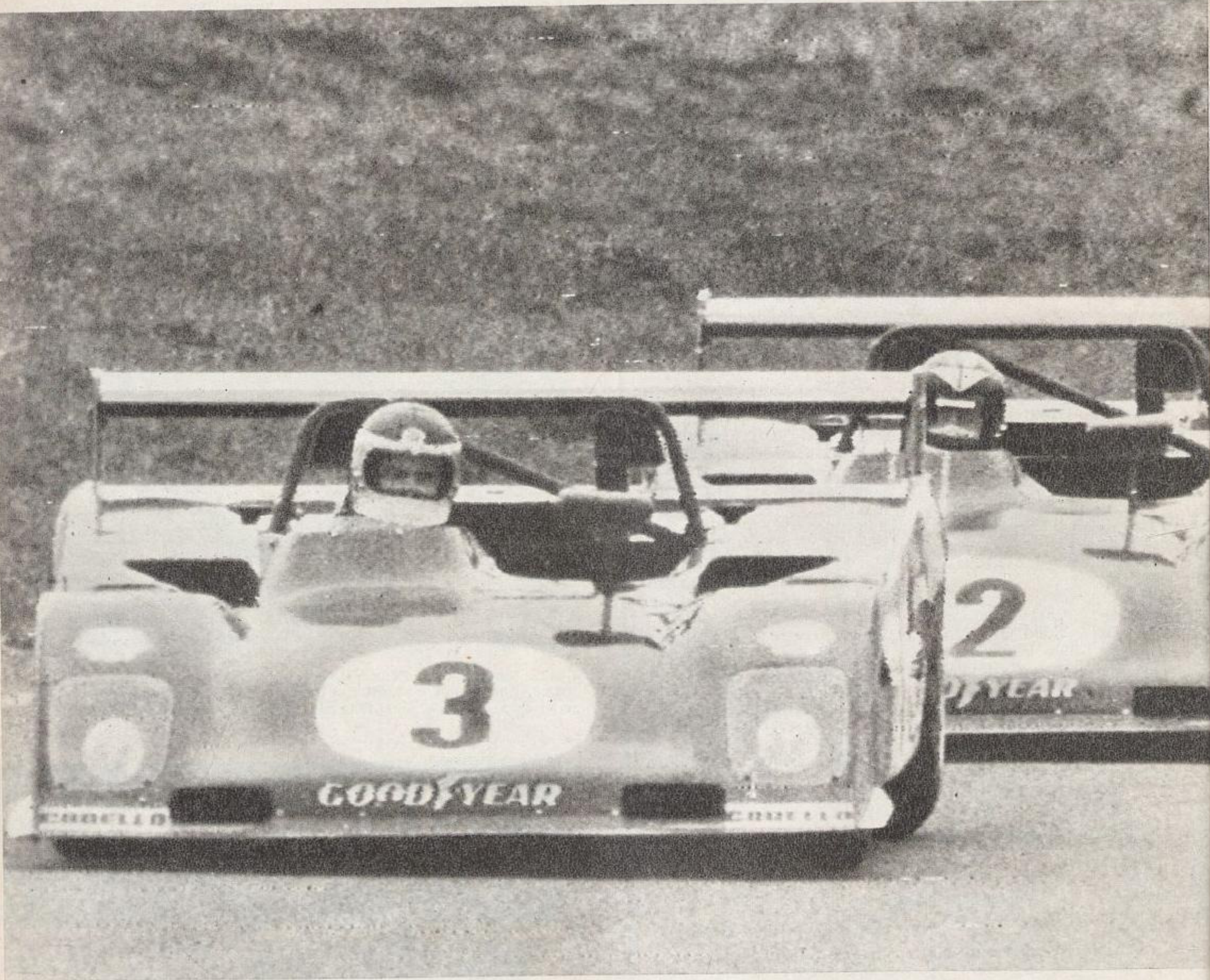
es:

- de sencillo manejo.
- de fino diseño y sólida construcción.
- indicado para talleres mecánicos, electroautos, carburistas, garajes, estaciones de servicio, flotilleros, etc.
- ideal para actualizar y jerarquizar su taller.

Solicite informes a
INDUSTRIAS

TELME S.A.

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



A pesar del abandono de dos de sus autos, Matra apabulló a Ferrari en su propia casa con la unidad restante, originalmente confiada a Pescarolo-Larrousse y luego llevada al triunfo por Francois Cevert. Los autos italianos sufrieron en común un mismo problema de adaptación a sus nuevas gomas que afectaron transmisión y suspensiones. Muy bien Reutemann, que punteó parte de la carrera. Esta brillante actuación en condiciones tan adversas puede asegurarle un puesto permanente en el equipo campeón e inusitada proyección para el futuro

Francois Cevert fue la gran estrella de Vallelunga, en estas primeras Seis Horas puntuables por el Campeonato Mundial de Marcas. Los organizadores romanos se dieron por fin el gusto de tener una carrera de esa jerarquía y lo consiguieron a costa de la pérdida de puntaje de las 12 Horas de Sebring, que se corrieron también el domingo pero totalmente a la americana, con Porsches de calle, Corvettes y Camaros.

Cevert siempre auduvo bien en este circuito de rítmicas sinuosidades, y ya había ganado aquí anteriormente en Fórmula Dos, cuando formaba parte del equipo oficial Tecno. Con el Matra 670, ahora, se erigió en examinador y verdugo de las —hasta el domingo— invictas

Ferrari 312 PB. Muy por encima del nivel conductivo del resto de sus compañeros de equipo, el barbilindo François hizo pomadas todos los records del circuito en clasificación con un neto de 1m08s55 /100 para el giro, que dejaba en el recuerdo el de uno-once y chirolas de Emerson Fittipaldi con el ohn Pleyer Special, logrado en ocasión de la carrera del F1 sin puntaje del año pasado.

En carrera se dejó madrugar por Ickx al principio— o lo dejó ir para medirlo, acaso —pero cuando quiso le pasó por arriba y se fue sin saludar.

Después de manejar todo su turno ya le tocaba reemplazar nuevamente a Beltoise en el volante de la máquina

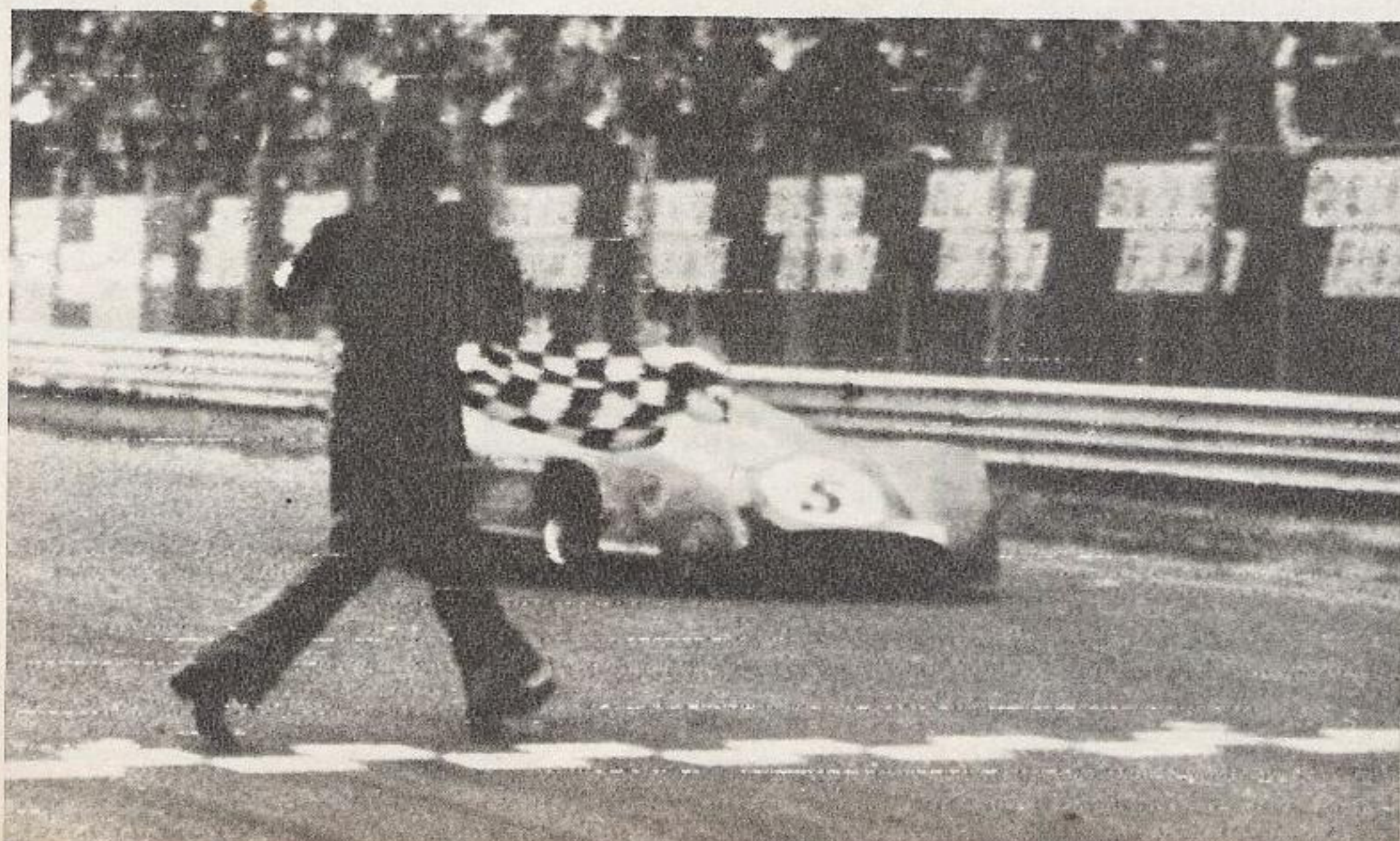
SEIS HORAS DE VALLELUNGA

MATRA, GRACIAS A CEVERT LOLE: UN DEBUT CON FUTURO

Cevert, artífice del triunfo de Matra. Para cederle el auto que ganó se alegró —salvando la elegancia francesa— un calambre de Larrousse.

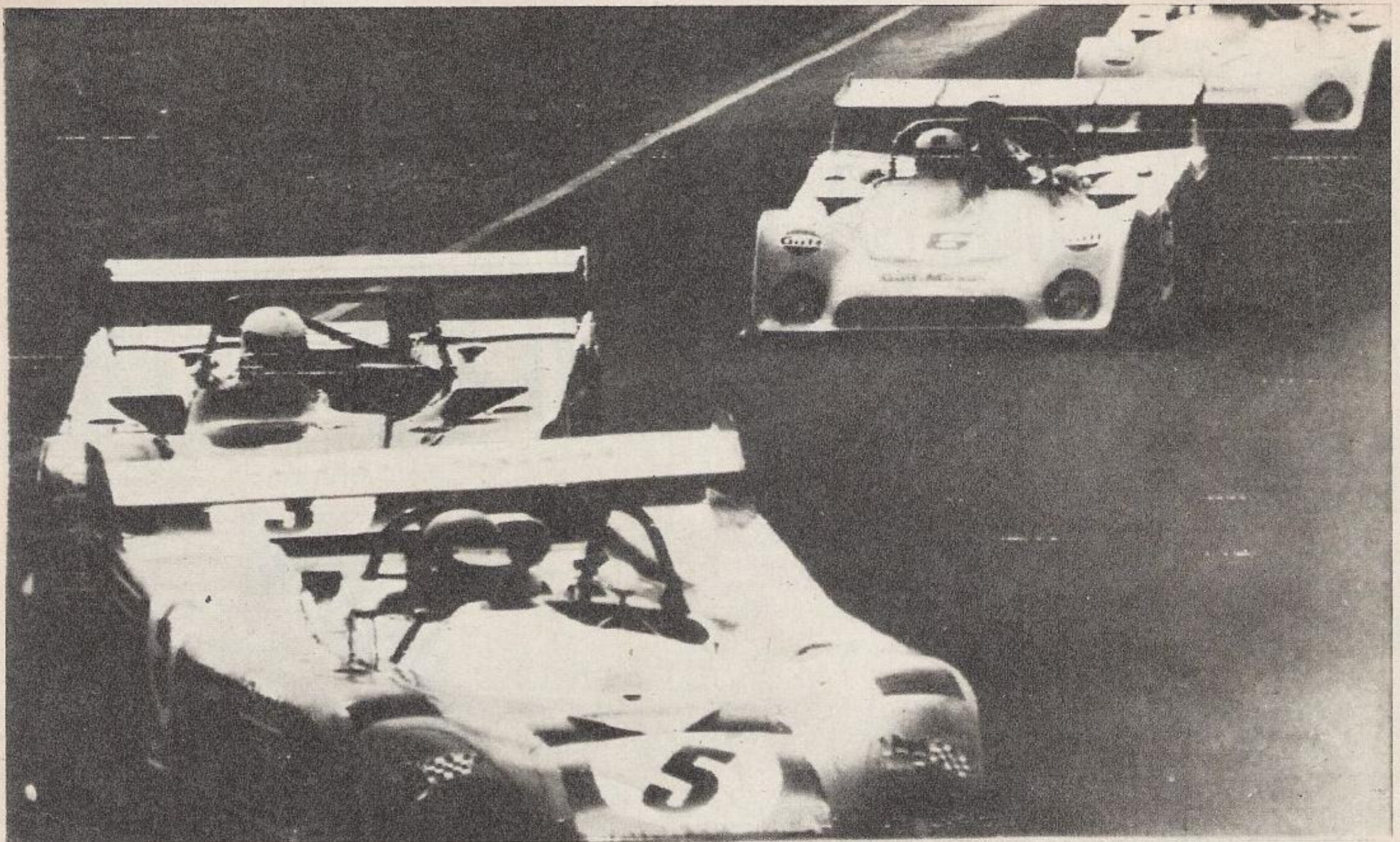
Dúo sudamericano en el equipo Ferrari. Reutemann hizo un debut brillante y puntuó buena parte de la prueba, Pace, en cambio, sufrió muchos problemas con la otra Ferrari.

Matra triunfante en tierra de Ferrari. Los autos italianos no se adaptaron a sus nuevas gomas. Los autos franceses perdían aceite, pero uno aguantó y ganó.



puntera, ésta acusó insalvables problemas de lubricación a raíz de una pérdida de aceite y Cevert fue trasferido al auto de Pescarolo-Larrousse, que venía tercero. El inspirado francés remontó la situación adversa y se adueñó de la punta cuando el auto de Reutemann-Schenken se detuvo para el cambio reglamentario de piloto.

Y aquí llega la parte que más nos interesa. Hasta el momento citado, la Ferrari de Reutemann venía puntuando, delante de todos sus compañeros de equipo, de los Matra y de los Mirage. Esto habla a las claras de la definitiva solvencia de Lole para estas empresas. Tanto él como Schenken —que logró el re-



Pescarolo, Schenken y los Mirage M6 de Vern Schuppan y Mike Hailwood. Al principio de la carrera los Mirage se mantenían cerca. Claudicaron pronto.

lucionado el problema particular que aquejó a sus máquinas en esta oportunidad, Ferrari necesitará de gente

comprobadamente eficaz para hacer frente a la violenta ofensiva desatada por Matra, y Lo. e demostró serlo con creces.

"12 HORAS DE SEBRING"

Es una pena como, en una de éstas, entran a desaparecer cosas clásicas, que los que estamos en esto aprendimos a querer de lejos y que nos damos cuenta que si no vimos hasta ahora no las vamos a poder ver nunca más. Francorchamps o la Taiga Florio —que ya tambalea— pagaron tributo al progreso. El clásico circuito de La Sarthe, el de las 24 Horas de Le Mans, sigue ahí, todavía firme pero ya totalmente reformado, y ahora es Sebring la que agoniza después de la orden de la fuerza aérea norteamericana de desalojar el aeródromo-pista por haber ganado en valor táctico para esta "buena" gente. Sin embargo, el domingo se hicieron unas tristes, desabridas 12 horas finales, que a modo de despedida estuvo reservada a los GT americanos e importados, como en los viejos, románticos tiempos en que Alec Ulman hizo de Sebring un nombre famoso dentro del automovilismo internacional. Ganó el mismo Porsche 911 RSR que en Daytona, con Peter Gregg, Hurley Haywood y un tercer piloto Helmick, pero el resultado, ante la pérdida dista de interesar mucho.

cord de vuelta— demostraron ser una pareja extremadamente fuerte y potencialmente ganadora. Si no lo lograron en esta oportunidad, posiblemente no es porque ahora los Matra anden mejor que las Ferrari, sino porque éstas sufrieron un inesperado contra-tiempo en todo el fin de semana con la puesta a punto de la suspensión trasera, que todavía no pudo ser adaptada adecuadamente a los neumáticos Goodyear que ahora usa la marca campeona. Insistentes

paradas en boxes para trabajos en suspensiones y cambios de goma jalaron la labor de las Ferrari a lo largo de la carrera, y a pesar que los Matra sangraban por su talón de Aquiles, ergo perdían aceite a baldes, los rojos bólidos del Commendatore no tuvieron más remedio que resignar el invicto.

Una carrera sin mayores relieves pero que puede tener el valor de afirmar a Reutemann en el seno del equipo campeón, ya que una vez so-

SEIS HORAS DE VALLELUNGA

Segunda prueba puntuable por el Campeonato Mundial de Marcas
Roma, 25-3-73 — Circuito de 3.200 metros

CLASIFICACION

Ps.	MARCA	PILOTOS	Km. Rec.
1º	Matra - Simca 670	H. Pescarolo - G. Larrouge Francois Cevert	929.636
2º	Ferrari 312 PB	C. Reutemann-T. Schenken	927.066
3º	Ferrari 312 PB	Jacky Ickx-Brian Redman	926.164
4º	Ferrari 312 PB	A. Merzario-José C. Pace	922.036
5º	Porsche 908/3	Reinholdt Jöst-Mario Casoni	871.615
6º	Lola T282	R. Wisell-Jean P. Lafosse	858.699
7º	Porsche Carrera 911 RSR	George Follmer-W. Kauhsen	804.659
8º	Porsche Carrera 911 RSR	G. van Lennep-H. Müller	803.275
9º	Porsche 908/3	Perico Haldi-J. Fernández	731.275

Promedio del Ganador: 154,929 km./h.

Record de Vuelta: Tim Schenken, con 1m09s7, a 165.270 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Pos.	MARCA	Puntos
1º	FERRARI	30
2º	PORSCHE	28
3º	MATRA	20
4º	CHEVROLET	12
5º	LOLA	6
6º	CHEVRON	1



EL ACTIVO

Así lo llaman a **JUAN SORIA**, dado que produce publicitariamente **ARGENTINISIMA** (lunes a sábados 11.00 hs.), **MUSICA DEL NUEVO SELLO** (lunes a viernes 19.30 hs.), **NUESTRA MUSICA** (domingos 13.05 hs.) y **ARGENTINA EN EL MUNDO** (domingos 7.30 a 10.30 hs.), éste último de eminente proyección internacional, que se emiten por **RADIO EL MUNDO**.



ESTE LOCUTOR...

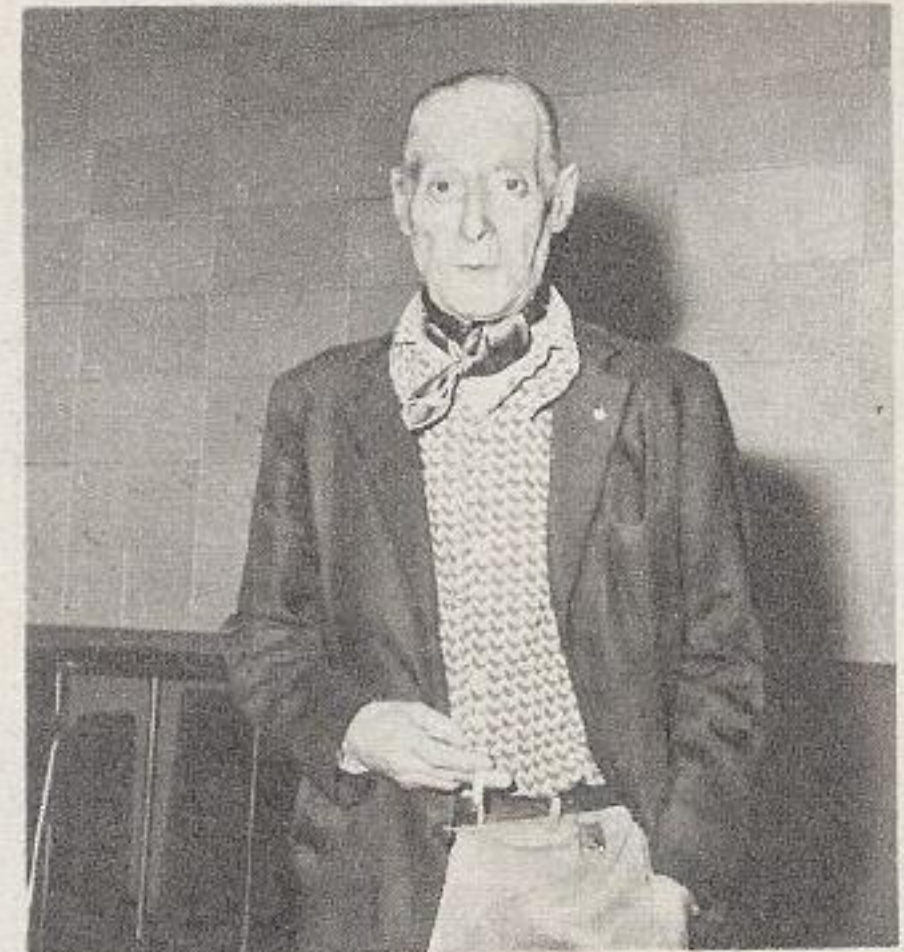
...es **HUMBERTO BIONDI**, otra de las voces identificatorias de **RADIO EL MUNDO**. Integra el equipo de **ARGENTINA ECONOMICA**, que LR1 emite de lunes a viernes a las 7.30. Junto a Edmundo Sanders y Juan José Mirabelli informan ampliamente sobre un tema de vital interés: las exportaciones argentinas.

★
Mucho más que **SAN LUIS**
cubren los 25 kv. de
LV13
RADIO
GRANADEROS
PUNTANOS

Una emisora
hecha con cariño



No es lindo pero tiene una voz y una personalidad de primera. De ahí el éxito muy especial de **DEFINITIVAMENTE**, que **RADIO EL MUNDO** difunde de martes a viernes de 23.00 a 1.00, sábados de 23.00 a 2.00 y domingos de 21.00 a 1.00. Quién es él? Pues **EDGARDO SUAREZ**, quién otro?



Le dicen El Hombre Gris de Buenos Aires. Se llama **JULIAN CENTEYA** y usted lo puede encontrar por las calles de **MATINATA**, por **RADIO EL MUNDO**, de lunes a sábados de 8.00 a 11.00, evocando el pasado con nombres, hechos y fechas. Y eso es posible porque **MATINATA** está hecha con amor y sabor a Buenos Aires.

Jóvenes traviesos crean **UN MUNDO MEJOR**

Y no puede ser de otra manera. Porque la juventud tiene el ímpetu y las ganas tremendas de realizar cosas. Una de ellas es comunicarse con alegría, dinamismo y ganas de vivir. **FERNANDO BRAVO** y **VICTOR SUEIRO** lo consiguen ampliamente a través de un programa exclusivo: **UN MUNDO MEJOR**, que usted puede ubicar en **RADIO EL MUNDO** todos los domingos entre las 10-30 y las 12.00. Una hora y media de humor, simplicidad, alegría contagiosa, disloque, comentarios y mucha, pero mucha música joven, como para que ud. viva el domingo con una sonrisa. Para comprobarlo, no tiene más que acercarse a **RADIO EL MUNDO**



el próximo fin de semana. Le aseguramos que no se arrepentirá.

LR1 RADIO EL MUNDO

y su Red Azul y Blanca de Emisoras Argentinas

LT3 Radio Cerealista (Rosario) • LT5 Radio Chaco • LU4 Radio Patagonia Argentina (Comodoro Rivadavia)
LU6 Emisora Atlántica (Mar del Plata) • LU7 Radio General San Martín (Bahía Blanca) • LV3 Radio Córdoba
LV7 Radio Tucumán • LV8 Radio Libertador (Mendoza) • LV13 Radio Granaderos Puntanos (San Luis)
LW7 Radio Catamarca. Ondas cortas: LRU 19 mts. • LRX 25 mts. • LRX1 49 mts. • LRX2 31 mts.

MUNDO PROMOCIONES



ALIANZA PORSCHE - MARTINI

PARA MARTINI



Tras los buenos resultados obtenidos por el equipo Martini durante su relación con Porsche, ahora volvieron a asociarse para ganar el Campeonato Mundial de Marcas en la categoría Gran Turismo. El medio será el Porsche Carrera RSR que ganó en Daytona hace más de un mes. Aquí la noticia, los datos del nuevo Porsche y los pilotos que lo conducirán: Gijs Van Lennep y Herbert Müller junto a George Follmer y Willi Kauhsen

Este es el nuevo aparato con el cual el equipo Porsche-Martini piensa destrozar a sus rivales. Como se puede apreciar, la desprolijidad se nota por doquier.

TAR EN GT

ALIANZA PORSCHE- MARTINI

Gijs Van Lennep, conocido nuestro y ganador junto a Helmut Marko de las 24 Horas de Le Mans de 1971 con un "917" Martini. Otra vez será piloto de la alianza.

Abajo: Aunque parece un marciano no lo es. Se trata de Herbert Müller. Junto al holandés Van Lennep se encargará del Carrera RSR. Es hombre de larga experiencia en este tipo de carreras.



Por primera vez en la historia de la casa Porsche de Stuttgart la marca alemana competirá durante la temporada 1973 bajo los colores de un equipo privado. Bajo la bandera de la Martini-Racing, Porsche encarará el Campeonato Mundial de Marcas con su modelo Carrera RSR.

Durante esta temporada Martini Racing y Porsche han de participar en la categoría Gran Turismo (GT) contra los muchos más veloces y potentes Sport Prototipo. Es probable que este embale de la casa alemana y su confianza puesta en Martini, se deba principalmente al triunfo de un Carrera RSR en las 24 Horas de Daytona aunque no se puede tener muy en cuenta esta victoria debido a que tanto Ferrari como Alfa-Romeo no fueron de la partida. Esa lucha entre David y Goliath entablada en Daytona fue el hecho que hizo definir la política a seguir por la casa alemana y por el Team Martini.

Una vez ajustados los detalles, Martini y Porsche firmaron un contrato por tres años de duración y que dio comienzo el domingo pasado en las 6 Horas de Vallelunga. Luego estarán en los 1.000 Kilómetros de Dijón (Francia), 1.000 Kilómetros de Monza, 1.000 Kilómetros de Spa (Bélgica), Targa Florio, 1.000 Kilómetros de Nürburgring, 24 Horas de Le Mans y los 1.000 Kilómetros del Österreichring en Zeltweg.

El equipo Martini-Porsche RSR cuenta, además, con el apoyo de combustible Shell, elementos eléctricos Bosch, neumáticos Dunlop y amortiguadores Bilstein.

Los pilotos encargados de conducir uno de los autos, y que estarán en todas las pruebas, son el holandés Gijs Van Lennep y el suizo Herbert Müller. El otro (serán dos los autos) puede estar en manos de George Follmer —en las ocasiones que le queden libre de compromisos con UOP-Shadow en F1 y el Porsch Can-Am— y de Willi Kauhsen, que fue el ganador de la copa Interserie con un Porsche Turbo.

Una alianza prometedora que arrasará con la categoría BT y que tiene fundadas esperanzas en alcanzar algunas excelentes clasificaciones entre los Sport de tres litros. Hasta el momento, nada se les puede discutir. Daytona es testigo.

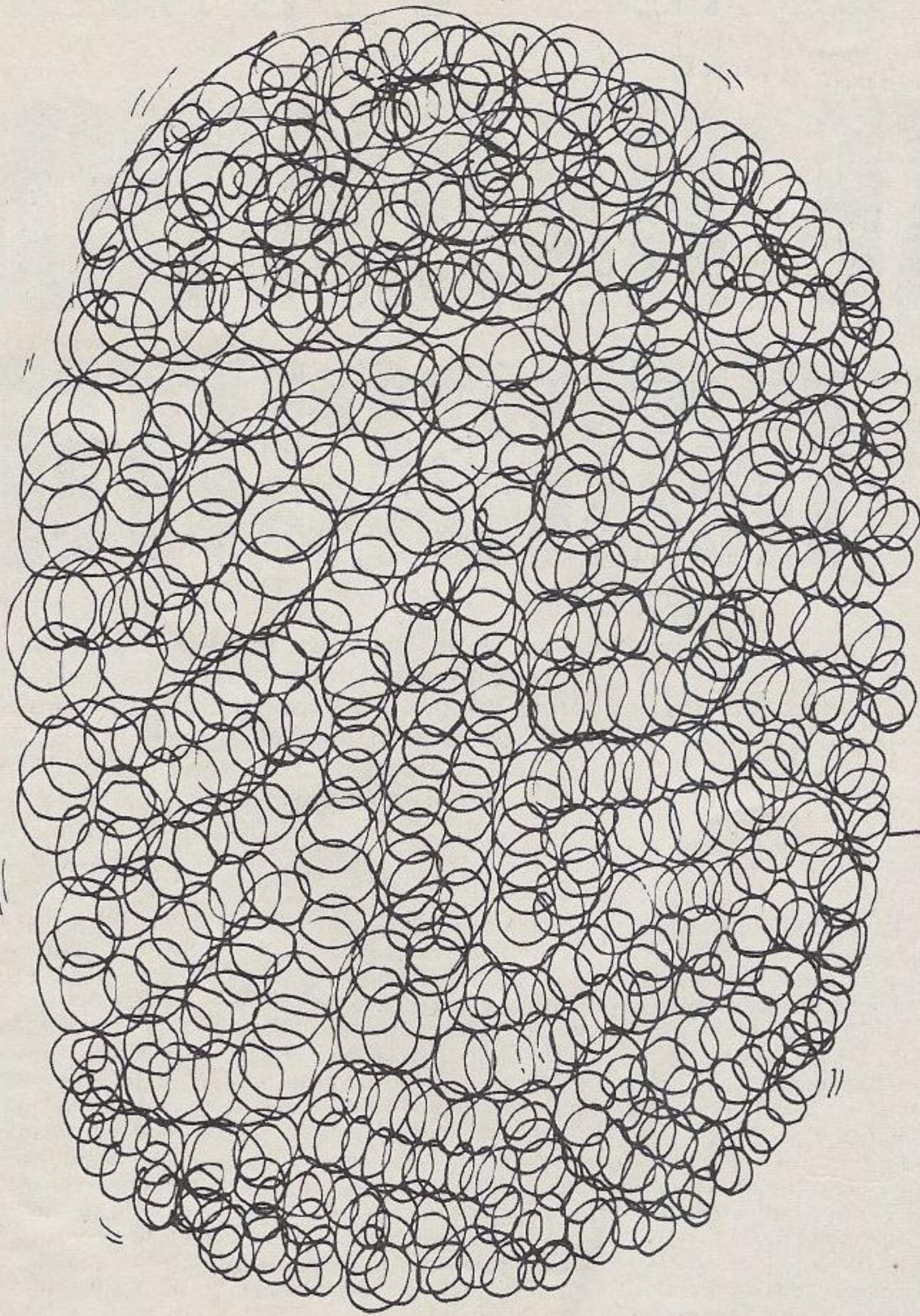
EL AUTO

La carrocería es de estructura autoportante como la del ya conocido 911 a excepción de una aleta estabilizadora integrada a la tapa de motor del RSR. La suspensión trasera y delantera son del tipo independiente con barras de torsión para mejorar su adherencia. Los frenos son de disco, con doble circuito y sobre las cuatro ruedas.

En lo que respecta a la caja de velocidades es original de cinco marchas con engranajes intercambiables. Por supuesto, totalmente sincronizada. El tanque de nafta es de 110 litros de capacidad y el receptáculo de aceite es de 8 litros. El RSR, completamente listo y en condiciones de largar, sin piloto, está en el orden de los 900 kilos de peso, lo que equivale a 3 kilos por HP, si tenemos en cuenta los 305 HP de que dispone.

El motor, básicamente, es similar al del Porsche 911 de seis cilindros. Su disposición es "boxer" y el diámetro es de 92 mm, en tanto la carrera es de 70,4 mm. Esto suma una cilindrada de 2.806 cm³ que otorgan 305 HP a 8.100 rpm. Tiene dos árboles de levas a la cabeza (uno por línea), ocho bancadas. El sistema de inyección de combustible es Bosch, al igual que el eléctrico.

Con todos estos datos se obtiene un auto que en velocidad oscila entre los 240 y 270 kph, depende de la relación de caja diferencial que se utilice. Suficientes para cumplir un papel más que decoroso.



**La punta del ovillo
hay que buscarla en**

**Revista
joker**

Un desafío a su ingenio.

¡Y eso es lo lindo! ¡Entrar a investigar! Recorrer las divertidísimas páginas de Joker desenredando problemas de ajedrez, go, crucigramas, enigmas, criptogramas, cruzadex... ¡y muchísimo, muchísimo humor!

EL DRAMA DE KYALAMI

MIKE HAILWOOD, HEROE INDISCUTIDO

El oportunismo de un fotógrafo de la agencia italiana Attualfoto justificó esta impresionante tapa de Autosprint que reproducimos en forma íntegra. Hailwood acaba de bajarse de su auto recién chocado y se apresta a desabrochar el cinturón de seguridad de Regazzoni, cuya cabeza señala la flecha, que permanece inconsciente en el BRM. El detalle del dramático salvataje.

Pocas veces un accidente de Fórmula Uno debe haber mostrado una mezcla similar de dramatismo y heroísmo como el triple choque acaecido en el pasado Grand Prix de Sudáfrica donde Mike Hailwood mereció el unánime reconocimiento mundial como milagroso salvador de la vida de Regazzoni.

La acción de Hailwood fue sencillamente heroica y dejó atónitos a todos cuantos lo veían luchando contra el fuego.

El accidente fue indirectamente provocado por el sudafricano Dave Charlton que conducía un Lotus 72 alquilado gracias al patrocinio de Lucky Strike. Charlton corría en los últimos puestos y fue sobrepasado por Hulme, Fittipaldi, Peterson, Revson y Scheckter. Inmediatamente detrás venían Reutemann, Hailwood, Stewart, Wilson Fittipaldi, Ickx, Regazzoni y Follmer. A Charlton se le quemaron todos los libretos cuando se le vino encima semejante malón sacándole una vuelta y quiso frenar demasiado encima de la curva. Se cruzó el Lotus y Reutemann alcanzó a pasar raspando. El auto del sudafricano entró decididamente en trompo y terminó golpeando el guard rail con la

trompa. Para esquivarlo varios de los autos que venían atrás hicieron toda serie de piruetas y cuando Ickx se abrió tapándole el camino a Regazzoni, el suizo fue a dar directamente contra el Surtees de Hailwood.

Fue una explosión. El BRM tiene que haber tocado en algún momento con el costado y se prendió fuego de inmediato. Mientras el resto de los coches escapaban como podían, Hailwood saltó del auto y según sus declaraciones "de inmediato me di cuenta de que Regazzoni estaba inconsciente en el auto". En efecto, Clay Regazzoni había quedado groggy por un golpe recibido en el mentón. Hailwood rápidamente se introdujo entre las llamas del BRM y desabrochó el cinturón de seguridad del suizo mientras a la carrera llegaba un bombero con el extintor de espuma.

En primera instancia la espuma apagó en seguida el fuego y Hailwood se apartó del auto corriendo hacia el otro lado de la pista con el buzo antinflama en llamas en las manos y los pies. Por la pista seguían pasando los autos aunque a velocidad moderada por las órdenes de los banderilleros mientras Stewart aprove-

chaba la ocasión para ganar varios puestos en forma evidentemente deshonestamente.

Pero lo peor aún no había pasado. Repentinamente el BRM estalló en llamas otra vez y allí se verifica el gesto máximo del campeón de Fórmula Dos. Cruza nuevamente la pista, vuelve a las llamas y con sus propias manos saca al suizo del auto en la actitud que mereció el reconocimiento de todo el mundo y por supuesto del propio Clay Regazzoni antes que nadie.

"No recuerdo prácticamente nada del accidente —dice Regazzoni— y menos de lo que sucedió en el momento más difícil. No recuerdo por ejemplo haber chocado con el Surtees de Hailwood aunque sí me acuerdo de verlo casi de costado mientras Ickx y yo llegábamos casi juntos. Ickx intentó esquivarlo por la izquierda aunque sin lograrlo porque perdió una rueda y yo lo debo haber embestido directamente en el medio."

Mike Hailwood en forma absolutamente modesta recuerda a su manera el hecho. "Me di cuenta inmediatamente de que Clay estaba inconsciente y de que el fuego se propagó súbita-

mente. Me acerqué a desabrocharle el cinturón y en ese instante, mucha de la nafta que se escapaba del tanque roto me fue mojando las manos y los pies. Por eso salí corriendo hacia el otro lado de la pista para revolcarme por el suelo hasta que se apagarán las llamas. Allí me di vuelta y vi que el auto se volvía a prender fuego y volví rápido hacia el BRM..."

Regazzoni fue llevado al hospital donde permaneció dos días antes de ser dado de alta y no lo vio a Hailwood que ya había regresado a Inglaterra. Por eso se justifican sus declaraciones ni bien llegado a Europa de retorno. "No veo la hora de abrazar a Mike y agradecerle por semejante gesto de generosidad y amistad. No recuerdo casi nada porque en esa maldita curva se viene muy fuerte (230-240 kph) pero sin su ayuda que le costó también algunas quemaduras no podía haber sobrevivido..."

Indudablemente, la actitud de Mike Hailwood es uno de esos gestos instintivos que hacen de un hombre un héroe cuando surge la circunstancia dramática. Clay Regazzoni le debe la vida, y todo el automovilismo un homenaje bien merecido.

AUTO SPRI NT

ANNO XIII 5-12 marzo 1973 L. 250
N. 10 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

KYALAMI choc



All' inferno e ritorno

Il GRAN PREMIO del SUD AFRICA è stato esaltato da episodi di grande carica agonistica e drammatizzato da incidenti per fortuna rimasti solo spettacolari. Dopo aver « inventato » un testa-coda per salvarsi, in prova, da un'avarìa ai freni della sua Tyrrell, JACKIE STEWART si è aggiudicato un'incredibile vittoria, guastata però dalla scorrettezza di un sorpasso multiplo da lui effettuato mentre erano fuori le bandiere a causa di questo incidente, drammaticamente fissato da GIANCARLO PICCININI dell'ATTUALFOTO. È il 2. giro a Kyalami e CLAY

REGAZZONI, fuori conoscenza, è imprigionato nella sua BRM in preda alle fiamme, e MIKE HAILWOOD, coinvolto con la sua Surtees, come poi ICKX nella collisione, è su di lui per portarlo in salvo. Insisterà nell'intervento fino a che la sua stessa tuta non prenderà fuoco. Una nuova prova di generosità umana di questi cavalieri del coraggio che sanno essere i piloti, in un mondo purtroppo contrappuntato da manifestazioni del tutto opposte in quanto a rispetto della vita altrui

UN'ALTRA ECCEZIONALE DOCUMENTAZIONE NELLE PAGINE CENTRALI

CON VISTAS AL CHALLENGE

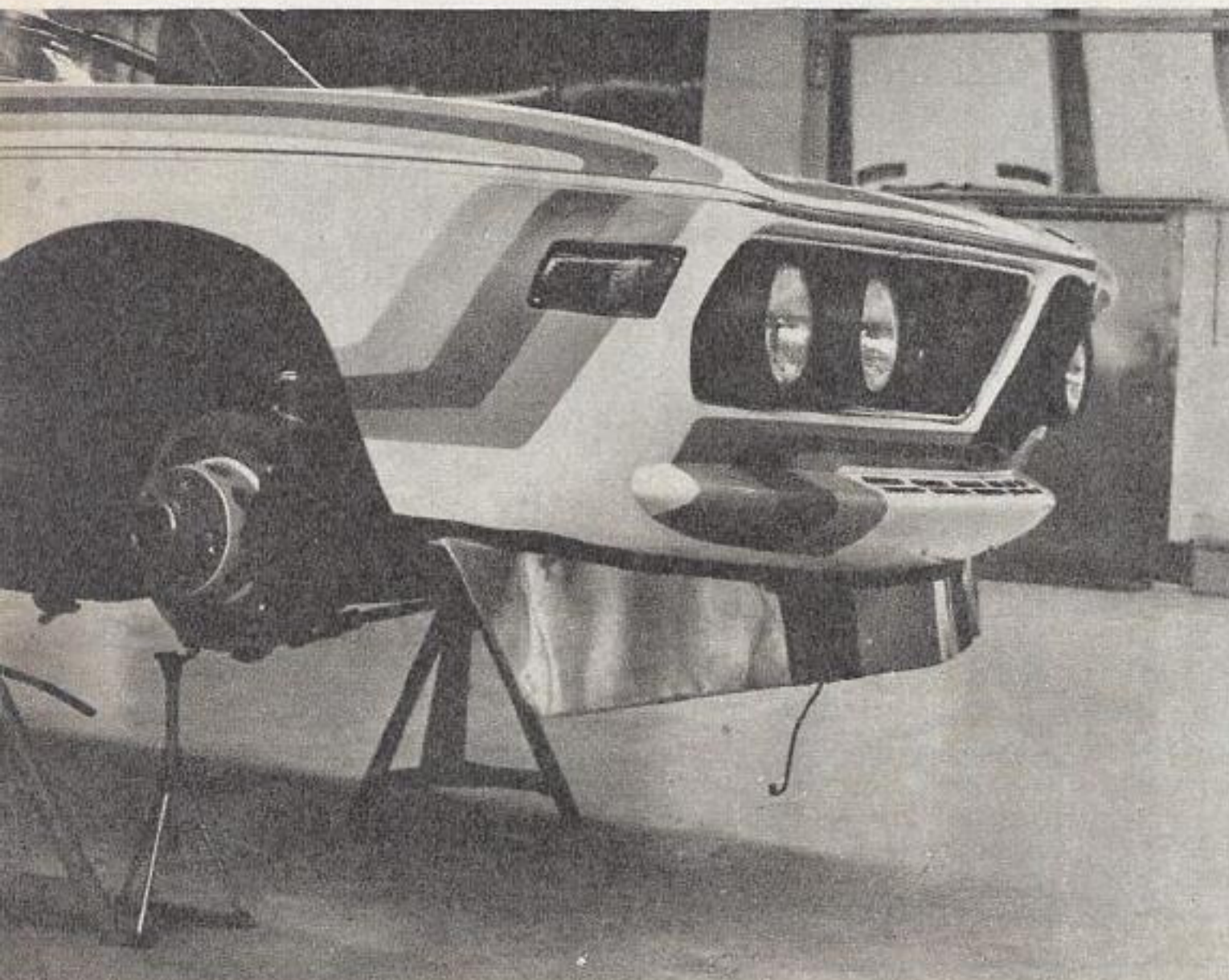
BMW ALISTO SUS

Jochen Neerpasch,
director de
"Motorsport", tiene
listas sus armas para
el '73 en el taller de
Mónaco. En pista
competirán con los
BMW 3000 CSL y en
rally con los
BMW 2002.

Chris Amon,
Dieter Quester, Hans
Stuck (Jr.) y Toine
Hezemans serán los
pilotos, con el agregado
de Jacky Ickx. En
rally el sueco
Waldegaard y el alemán
Warmbold conducirán
sensos 2002.

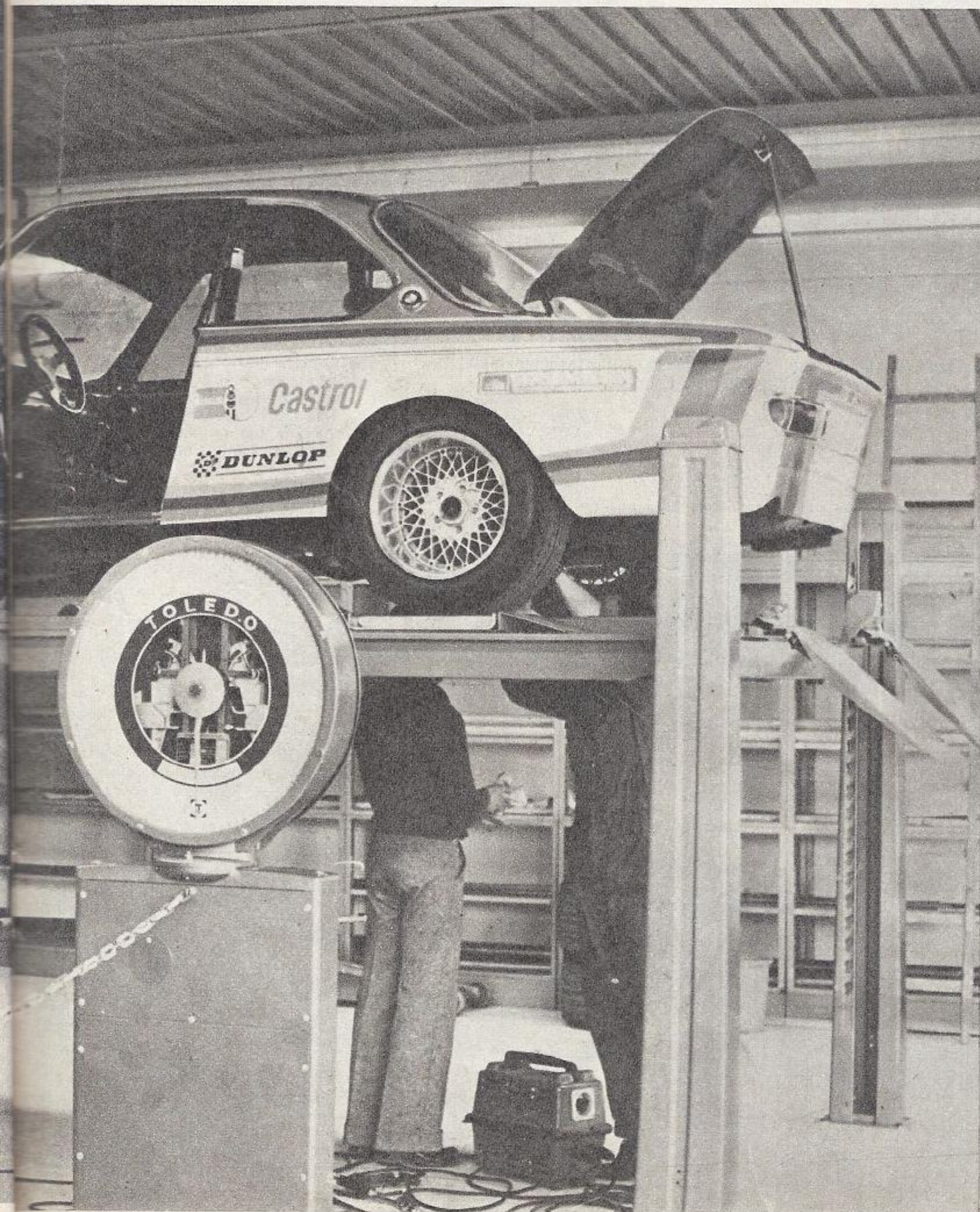
Aquí se dan los últimos toques
en el taller de Mónaco
a una de las cupés 3.000 CSL.
Observar las llantas
y neumáticos de gran
dimensión.

Trompa de la 3.000 CSL.
En primer plano, el deflector
delantero. También se observan
los frenos de disco "Ata" de
las ruedas delanteras. Nuevo
equipo, nuevos colores y nueva
performance.



EUROPEO...

ARMAS



“Hemos dividido nuestra actividad. Estamos realmente organizados y cada uno sabe lo que tiene que hacer. Los BMW 3 litros los utilizaremos para correr en pista por el Campeonato Europeo de Turismo y tratando de ganar a los Ford Capri. En tanto los 2002 sólo participarán en rally por los Campeonatos de Marcas y Pilotos. Dos autos distintos, cada uno en lo suyo y con pilotos profesionales y especialistas en cada categoría. Esa es la única forma de trabajar seriamente...”

Jochen Neerpasch, director deportivo de BMW, que fuera hasta el año pasado el responsable de los Ford Capri del team Ford-Köln, muestra una amplia sonrisa cada vez que le hablan del Campeonato Europeo de Turismo. Su confianza en los BMW 3000 CSL hace suponer una lucha como pocas veces se ha visto entre los germanos y sólidos Be-eme y los Capri del equipo oficial de Colonia.

El cuartel general de BMW, cuyo reparto deportivo se denomina “Motorsport” fue mudado de Baviera a Múnaco ya que de esa manera tiene una mayor libertad y está cerca de Saint



CON VISTAS AL CHALLENGE EUROPEO



Otra de las cupés, vista de cola. En la tapa del baúl tiene dos agujeros para que asomen las tapas del tanque de nafta externas. El taller es un auténtico laboratorio.

Moritz, lugar de "concentración" de los pilotos en los Alpes suizos. La "Motorsport" es una sociedad independiente de la Bayerische Motoren Werke de Alemania desde el punto de vista operativo así como desde el administrativo. De todos modos, Neerpasch, Graungart (del Servicio Técnico) y Hufstadt (Servicio Deportivo) concuerdan en que no hay que dormirse sobre los resultados logrados hasta ahora. "Los BMW siempre tuvieron un gran punto en contra que es el excesivo peso. Tenemos casi 200 k'los en contra con respecto a lo Ford Capri y eso es muy importante en cir-



Dieter Guster, austriaco, 34 años. Fue piloto de BMW en F-2 y Turismo. Fue contratado por "Moto sport" para la temporada 1973. Conducirá una cupé 3.000 CSL.

A la izquierda, un BMW 2002 de rally. A su lado, una cupé tres litros. Esta es una de las partes del taller de "Motorsport". Nótese la increíble limpieza del piso (¿encerado?).



cuitos. Claro, nosotros disponemos de mayor potencia; eso nos equitamos y pienso que nos da ventajas sobre nuestros rivales. Nuestros 111 HP por litro van a pesar más que la diferencia de peso...”, aseguró Martin Braungart.

Los BMW 3.000 serán utilizados en el Campeonato Europeo de Turismo y en el Campeonato Alemán de la categoría. Por su parte, los 2002 correrán en el Campeonato de Rally y las pruebas de la especialidad que se disputen en Alemania, amén de alguna intervención en la clase hasta dos litros en carreras de circuito.

Los hombres que están contra-

tados por "Motorsport" hasta el momento son los siguientes: Chris Amon, Toine Hezemans, Dieter Quester y Hans Stuck para tripular los 3.000 CSL en las pruebas por el Challenge Europeo de Turismo. A estos cuatro se podría agregar eventualmente el belga Jacky Ickx. Para conducir los 2002 en rally los pilotos serán Bjorn Waldegaard y Achim Warmbold (campeón alemán de rally). Esto confirma que las tratativas de Fiat y Porsche hechas para recuperar a Waldegaard no fueron exitosas. En lo que respecta a las carreras por el Campeonato Alemán de Turismo, el piloto oficial de "Motorsport" será Harald

Menzel, un alemán de 24 años con muy buenas actuaciones en pista.

Jochen Neerpasch —como ex piloto— sabe que es primordial el factor humano. Tanto en la convivencia, como en la formación del grupo y la preparación físico-psíquica. Por eso, a los pilotos (a excepción de Amon) se los envió a un hotel de Saint Moritz donde hacen vida en común. La preparación física se hace en base a gimnasia, esquí (con moderación, ya que es muy común fracturarse) y largas caminatas. El menú es especialmente preparado por médicos dietistas, y el resto del día se ocupa entre pa-

seos, charlas, cine, televisión, música y juegos varios. "Es muy importante que los pilotos de un equipo se conozcan muy bien entre sí y no tengan ocupaciones paralelas. De esa forma se consigue que piensen únicamente en el automovilismo y en nada más. Para eso son profesionales y como tales deben ser tratados y respetados..." es el pensamiento de Neerpasch.

Ahora, la mente de directores, pilotos y mecánicos está puesta en España. Las 4 Horas de Jarama los esperan, y también allí estarán los Ford Capri.

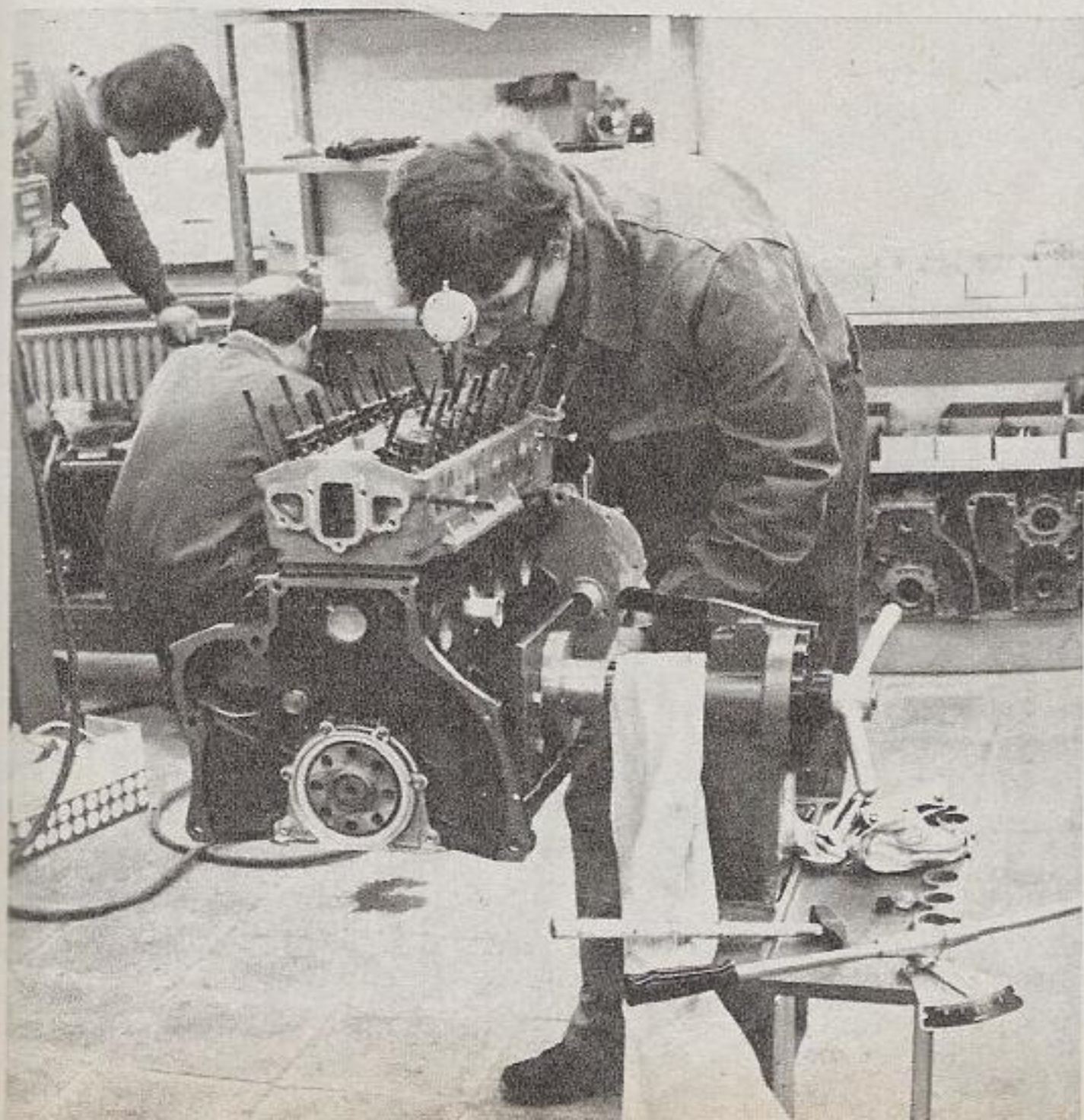


Chris Amon, 31 años. Contratado por la Be-eme para participar en las carreras más importantes del calendario. Un verdadero valor que sabrá sacar provecho del BMW.



Toine Hezemans, otro de los oficiales. Formará pareja con Amon en las pruebas de larga duración. Hans Stuck lo hará con Quester. Un equipo sumamente peligroso.

Método, prolijidad, limpieza. Así se trabaja en Mónaco. En la foto, un motor de BMW 2002 que es similar (el block) al que equipa al March F-2 que utiliza motor de la marca. 240 HP en Turismo y 270 HP en F-2.



BMW 3000 CSL

DATOS TECNICOS

Motor	6 cilindros en L
Arbol de levas	Unico a la cabeza
Válvulas	2 por cilindro
Diámetro	94 mm.
Carrera	80 mm.
Cilindrada	3.340 cm ³ .
Potencia máxima	360 HP a 7.600 rpm.
HP por litro	111,6 HP
Alimentación	Inyección indirecta "Kugelfischer"
Relación de compresión	11:1
Caja de velocidades	Tipo 265. 5 marchas con carcasa de magnesio
Embrague	Tridisco a seco. "Borg & Beck"
Carrocería	Alivianada con trompa, capó, baúl y puertas de aluminio
Frenos	De disco en las cuatro ruedas
Peso	1.062 kg.

Nota: Los 3.000 CSL usan aceite Castrol, amortiguadores Bilstein, sistema eléctrico Bosch y neumáticos Dunlop.

BMW 2002

DATOS TECNICOS

Motor	4 cilindros en L.
Arbol de levas	Doble a la cabeza
Válvulas	4 por cilindro
Diámetro	89 mm.
Carrera	80 mm.
Cilindrada	1.990 cm ³ .
Potencia máxima	240 HP a 9.000 rpm.
HP por litro	120, 6 HP
Alimentación	Inyección indirecta "Kugelfischer"
Relación de compresión	11:1
Caja de velocidades	Tipo 263. 5 marchas
Embrague	Monodisco. "Fitchel y Sachs"
Carrocería	Berlina dos puertas alivianada
Frenos	De disco en las 4 ruedas. "Ate"
Peso	950 kg.

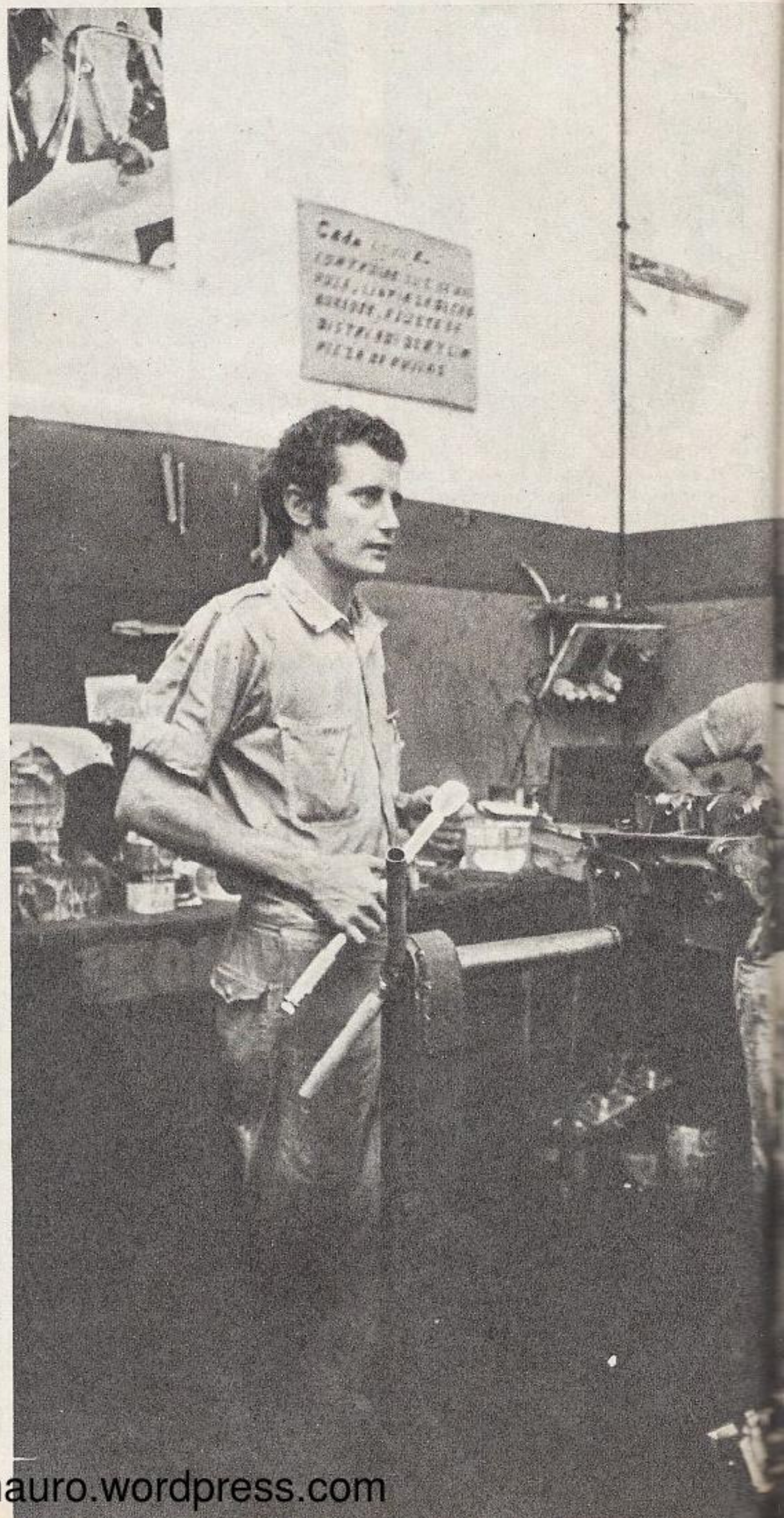
Nota: Los 2002 usan aceite Castrol, amortiguadores Bilstein a gas, sistema eléctrico Bosch y neumáticos Pirelli.

RAUL Y HORACIO LOS PRIMOS



El campeonato de trepadas que terminó hace unas semanas en Córdoba permitió el encumbramiento de algunas figuras del Turismo Nacional. Tal el caso de Luis Macri, y tal el caso de Raúl Busto. Sin embargo, la trayectoria de Busto en el automovilismo no es cosa de hoy ni de ayer: hace ocho años comenzó —cuando era mecánico en la Comisión Fiat— a acompañar en carrera a figuras como Nasif Estéfano, el gordo Galluzzi, el recordado Cacho Carranza, Saccomano, Cacho Franco y el Chino Canelo. “Al lado de ellos aprendí mucho y en el '68 comencé a correr con un Fiat 600 carreras cuadreras con mi primo Horacio. Generalmente hacíamos una cada uno y lógicamente nos preparábamos el auto nosotros mismos.”

Durante la semana trabajan en el taller que ambos poseen. Y cuando pueden despuntan el vicio. En las carreras largas para dos pilotos se alternan en la conducción de un 128 con el que siempre se destacaron. Por su parte, Raúl Busto fue una de las revelaciones del reciente campeonato cordobés de trepadas de montaña, ganando y brillando en un terreno que no era el suyo. Dos nombres jóvenes para anotar



HORACIO BUSTO SEAN UNIDOS

Pero fue sucediéndose el tiempo y Raúl, el hombre que tenía fama de pistero en el asfalto o en la tierra, sorprendió a los cordobeses con un andar en la montaña que hubiera sido más lógico esperar de un serrano que de un porteño de Caballito. "Antes de este año, solamente había corrido dos carreras de montaña en mi vida. La primera fue en 1970, cuando en el cruce del Pan de Azúcar salí 2º. Me ganó Marcelo Bajo y yo le gané la trepada a Recalde, que por ese entonces corría también con Fiat 600. La otra fue también en el Pan de Azúcar y me clasificué 6º, en 1972."

En el campeonato de trepada comenzó tímidamente —y con problemas mecánicos— asomando en un sexto puesto en la Capilla del Monte - San Mar-

cos Sierra. Mejoró con un tercer puesto en la Jesús María - La Cumbre, y ganando la vuelta llegó 2º en el Pan de Azúcar para triunfar sin atenuantes en las dos últimas, Villa Carlos Paz - La Calera y Los Cóndores.

"En la pista me siento cómodo, pero me gusta más la montaña. Quizá es porque cuando tengo ganas de andar fuerte voy al autódromo, que está a media hora de casa, y chau picho, mientras que la montaña la veo solamente cuando voy a correr." En la pista, también Raúl —siempre con su primo Horacio— hizo lo suyo. En las 26 Horas de 1972 llegaron cuartos, y en las 20 Horas, segundos, aunque a los primos nadie los puede convencer aún de que el confuso final les dio a Hintermeister-Macías un triunfo que les correspondía a ellos. Y en

ese medio, la satisfacción más grande para Raúl Busto fue la del Premio Primavera del año pasado en el Autódromo de Buenos Aires. Había dos carreras: una Libre en parejas y otra para standard, ambas para Fiatines. Ganó las dos, en la primera con Horacio de copiloto.

En cuanto a planes, los primos de Caballito piensan insistir en 1973 con el Fiat 600 ("que es lo que más plata deja y donde te divertís más") y reservando el 128 para las carreras largas en autódromo por parejas. Después y por el momento, nada más. El taller que tienen en Acevedo y Escribano (Parque Centenario) tiene prioridad uno. Y aunque no le disgustaría correr en monopostos, sabe que sus medios y sus obligaciones no se lo van a permitir. Por ahora. 

Arriba izquierda:
Raúl fue gran figura en las trepadas de montaña. Está para cosas mayores y necesitaría un espaldarazo para correr todo el año en TN.

En el centro: Raulito Busto. Apoyado en el banco, su primo Horacio. Aunque muchos los creían hermanos, conviene aclarar que son primos.

Izquierda:
Con el Fiat 600 ganó las dos últimas carreras y a año el campeonato. En todos lados brindó espectáculo.



actualidad



INGLATERRA: RECORD DEL TRIUMPH EN USA

La línea Triumph, que ha celebrado recientemente sus 20 años de producción ininterrumpida, ha quebrado los records de ventas en Estados Unidos. Tanto los Triumph de la serie TR (el 82 % de la producción total, o sea 209.000 unidades) se han exportado a USA, y el mismo camino siguen los Triumph Spitfire, GT.6 y Stag. Para celebrar el evento, se realizó un show en Estados Unidos en el que fue figura principal el primer prototipo TR, presentado en el Earls Court Show en 1952 y que es el que se ilustra en la foto.

CHECOSLOVAQUIA: EL CAMARADA TATRA

Si bien es poca la información que llega de Europa Oriental acerca de los automóviles por esa zona fabricados, los tovarich de Tatia nos enviaron un mamotreto conteniendo todo lo que la planta de Tatra Koprivnice construye a la fecha. De entre ese material, hemos seleccionado al Tatra T 2-603, un auto que nació bajo una concepción muy moderna pero que ha ido manteniendo las características —por lo menos estéticas— durante el correr de los años, resultando ahora algo pasado de moda en cuanto a estilo.

Las características mecánicas del Tatra son las siguientes:
motor V-8 a 90°; ubicación trasera; diámetro y carrera: 75x70 mm; capacidad cúbica: 2472 cm³; relación de compresión: 8,2:1; potencia máxima: 105 HP a 4800 rpm; régimen máximo: 5000 rpm; torque máximo: 17,36 kgm a 3500 rpm; potencia específica: 42,5 hp/litro; ubicación de válvulas: a la cabeza; árbol de levas: central; carburadores: 2 Jikov 30 SSOP, doble boca, invertidos; refrigeración: por aire; ruedas motrices: traseras; caja de cambios: manual, 4 + R; suspensión: independiente en las cuatro ruedas. La carrocería es tipo sedán, cuatro puertas y seis plazas, aunque solamente traiga de fábrica cinco cinturones de seguridad. La velocidad máxima está en el orden de los 160 km/h.



internacional



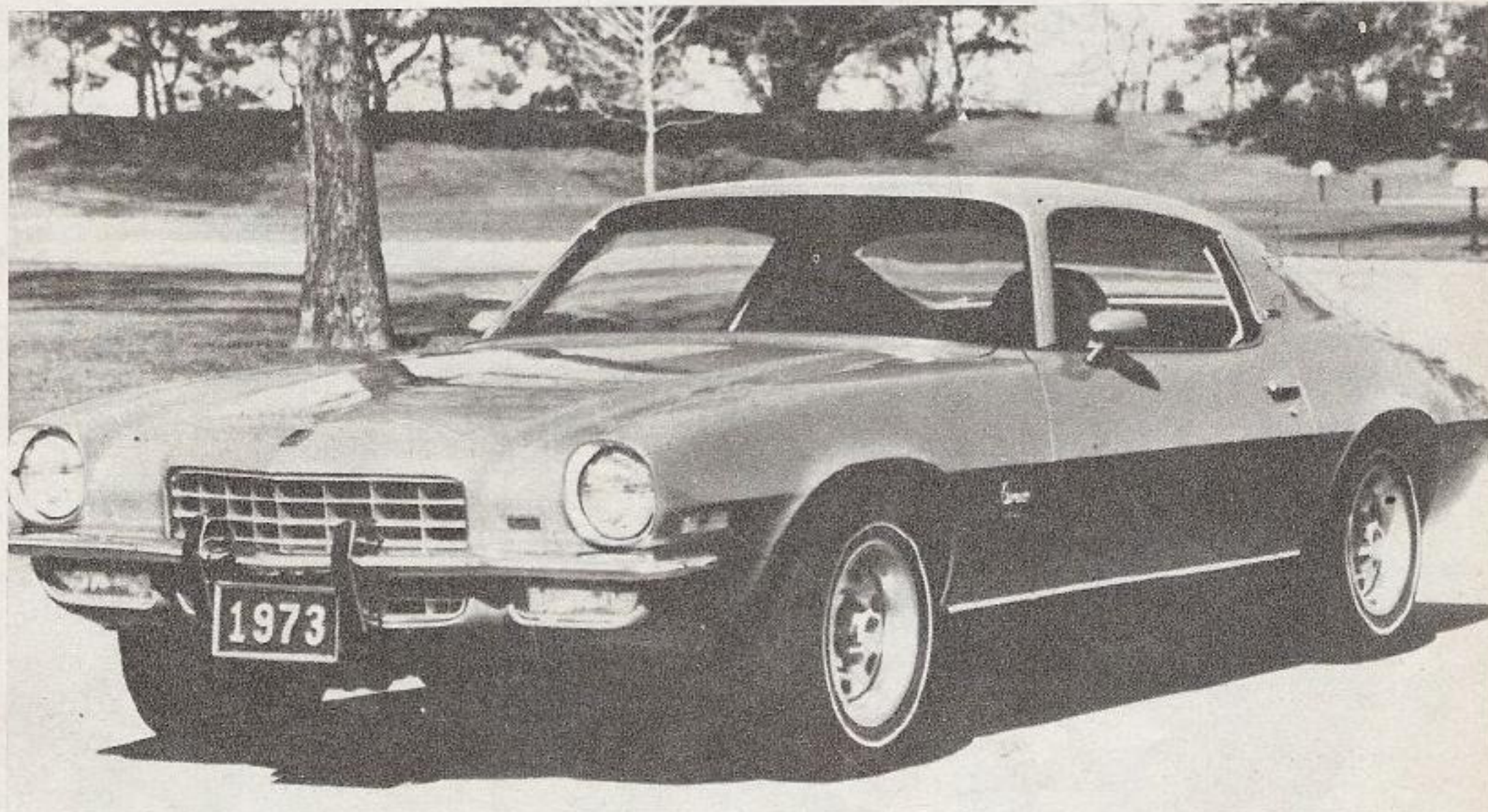
USA: CAMARO LUSO TURISMO

Con esa irresistible atracción que ejerce todo lo latino en USA, los responsables de GM no han podido sustraerse a la tentación de denominar "Lusso Turismo" a la última edición del Camaro.

De neto corte "sportivo" dentro de lo que los johnnys consideran sport, el Camaro nuevo ofrece una selección de motores que van desde los 165 hasta los 255 HP, siempre dentro del tipo Turbo-Fire V-8 de 350 pulgadas cúbicas.

El mayor exponente dentro de la línea es el Camaro Z-28, con su regio motorcito de 255 HP y 5740 cm³. Las cajas de velocidades pueden ser manuales de tres o cuatro marchas o bien las automáticas Turbo-Hydramatic.

Algunos modelos más baratitos traen motores Turbo-Thift de seis cilindros y 4100 cm³ que erogon modestos 110 HP.



JAPON: EL SKYLINE DOMESTICO

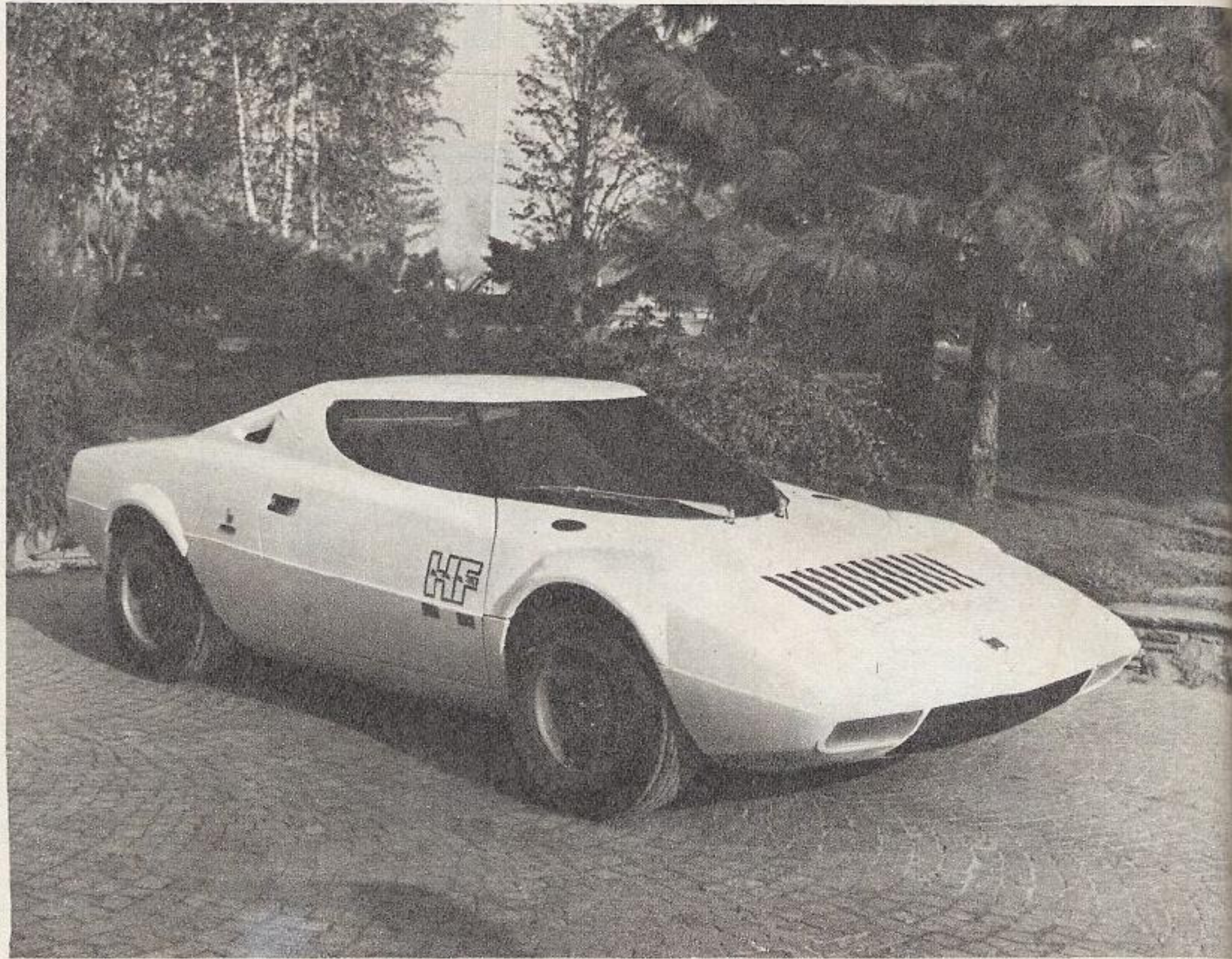
Habiendo debutado en 1957, la serie Skyline se ha mantenido a lo largo del tiempo como sinónimo del auto familiar con cierta tendencia hacia lo deportivo. En este nuevo modelo se ha reemplazado el motor de 1500 cm³ cuatro cilindros por otro, también de cuatro cilindros pero de 1600 cm³, que complementa a los otros dos motores posibles de obtener sobre el mismo auto: 1800 y 2000 cm³. Para seleccionar, Nissan Motors ofrece nada menos que 36 modelos básicos, que comprenden autos de pasajeros, deportivos, hartops y comerciales.

actualidad internacional

ITALIA: LANCIA STRATOS ACTUALIZADO

El Stratos HF, nacido a causa de la exigencia del Departamento "Corsa" de Lancia, dada la necesidad de disponer de un modelo que pueda seguir la evolución en el mismo terreno de los rallies y las carreras, ha sufrido ciertos cambios. Del motor Ferrari Dino Original que Bertone previera hace un par de años, ya no queda nada.

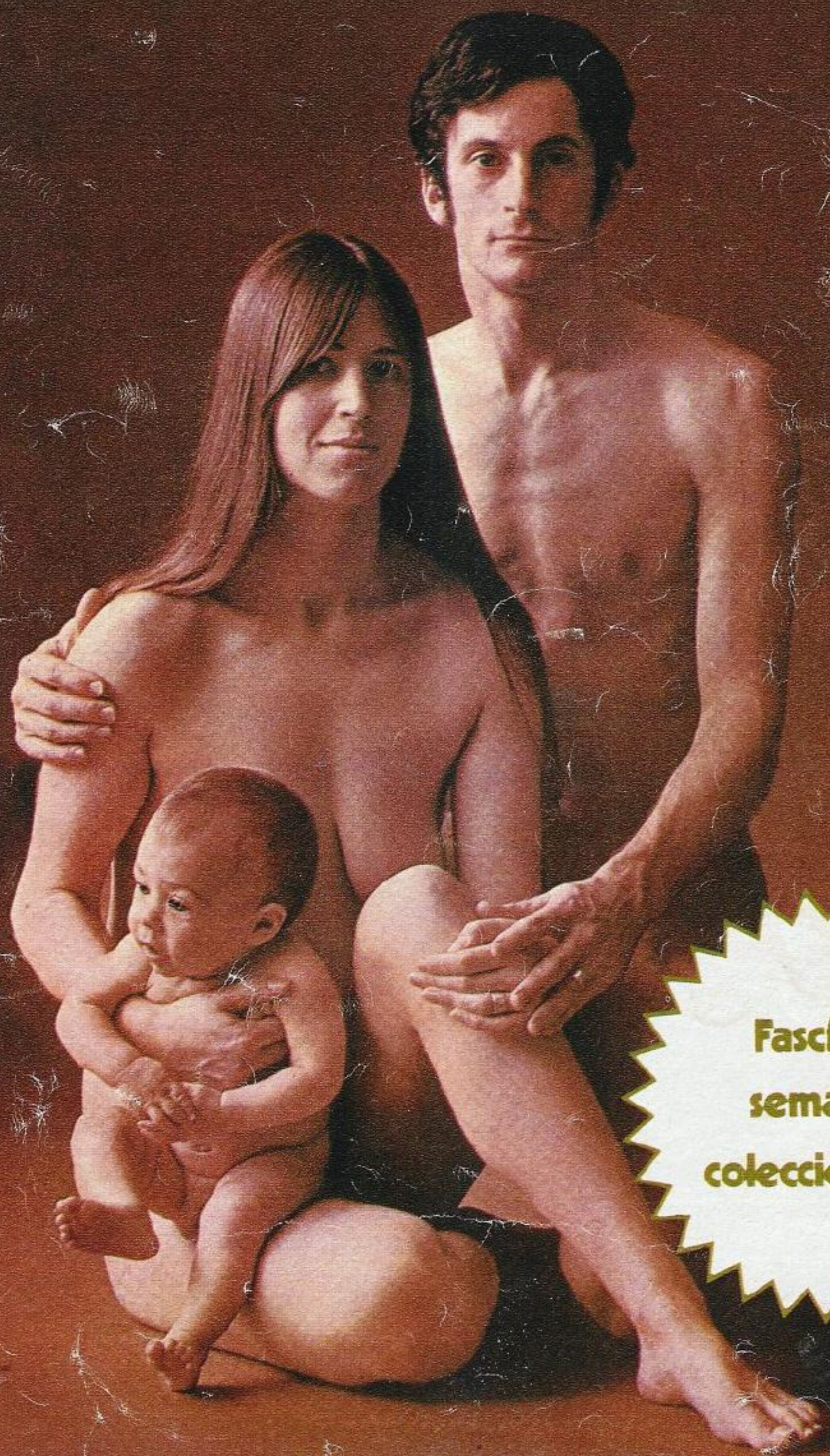
El nuevo motor es un Lancia de 4 cilindros en línea, 2 litros, bialbero, cuya potencia es de 160 HP a 6000 vueltas y que permite al auto llegar a los 210 km/h. El nuevo Stratos HF será producido hasta llegar a las 500 unidades necesarias para obtener la homologación en Gran Turismo Grupo 4.



ALEMANIA: MERCEDES CON TODA LA MUSICA

Mientras los proletarios soplan las cometas, el dire de la o questa los encarna sabiamente a través de las rutas del solfeo y el pentagrama convenientemente parado dentro de un Mercedes Benz 350 SL-C, medio más que apto para ir con la música a cualquier parte. Impulsado por el rediseñado motor V-8 de 3500 cm³ y 200 HP, con todos los detalles de lujo posibles y hasta un botiquín de emergencia convenientemente almacenado en la bandeja adyacente en la luneta trasera, el 350 SL-C se ofrece en dos versiones (convertible y hardtop) que llegan —cualquiera de ellas— a los 210 km/h., salvo que sean equipados con caja automática, en cuyo caso la velocidad final desciende a 205 km/h. sin que nadie se preocupe mayormente por la diferencia.

LIBRO DE LA VIDA



**Fascículos
semanales
coleccionables.**

Hombre, mujer, niño: retrato sin retoques de la familia humana. El fotógrafo Bob Brooks no uso modelos: es la fotografía de una pareja de estudiantes y su hijo. Tal vez no sean excepcionalmente bellos, pero la pureza de sus cuerpos y el cariño que los une no fueron creados en un estudio fotográfico: son verdaderos como la historia que vamos a contar.

LIBRO DE LA VIDA

Descubra por qué usted

Usted tiene en sus manos la posibilidad de conocerse mejor. LIBRO DE LA VIDA es la mayor colección realizada hasta el presente sobre su persona, su mente y su mundo.

**Su corazón es una bomba.
¿Quiere cambiarlo?**

Esa pequeña bomba que usted lleva en el pecho no puede parar. Tranquilícese: la ciencia ha evolucionado lo bastante para cambiárselo en cualquier momento. Lea LIBRO DE LA VIDA. Contiene datos apasionantes sobre su cuerpo, que usted todavía no conoce.

**El vicio,
¿es vicio o
enfermedad?**

Fácil de adquirir; difícil de perder. El hombre, atrapado por los vicios, arriesga todo. Hasta su propia vida. Conozca a estos enemigos del hombre y aprenda a defenderse. Lea LIBRO DE LA VIDA.

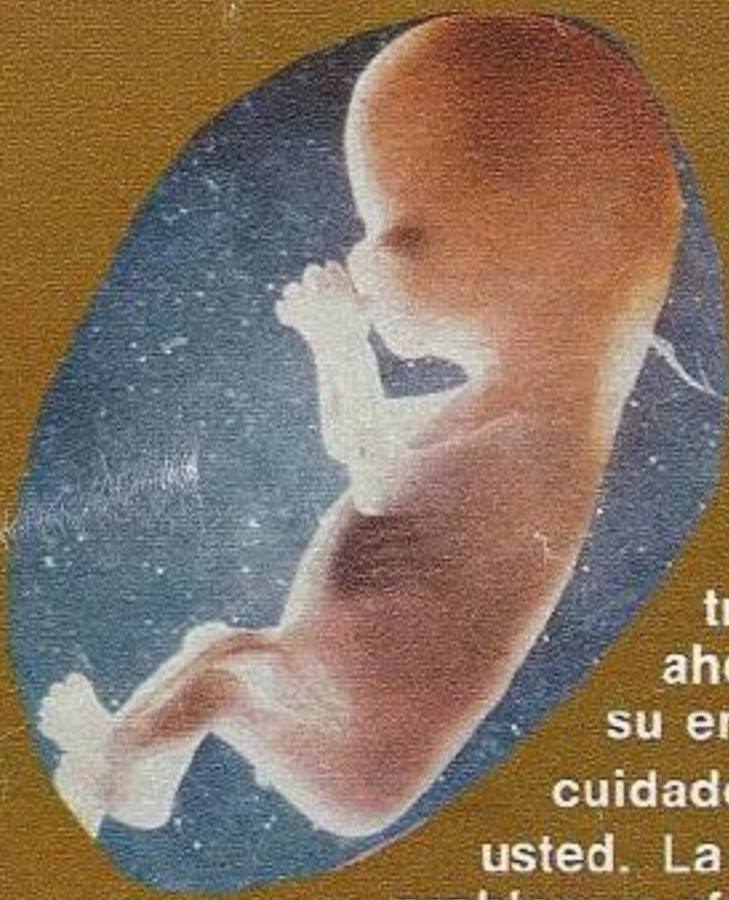


VIDA

es como es.

Fascículos
semanales
coleccionables

Semana tras semana usted irá sabiendo mucho más acerca de sí mismo: EL MUNDO DEL NIÑO / LOS SECRETOS DE LA MENTE/ LOS ENEMIGOS DEL HOMBRE/ NOSOTROS Y LOS DEMÁS/ EL CUERPO HUMANO/ LA MEDICINA DEL HOMBRE.



Si fuese suyo,
¿sabría
cómo
tratarlo?

A los cuatro meses de vida intrauterina ya empezó a hacer travesuras. De ahora en adelante su enseñanza y su cuidado dependerán de usted. La alimentación, los problemas afectivos, todo.

Lea LIBRO DE LA VIDA.

Muchos de los problemas del hombre se originan en la niñez.

¿Por qué vive usted sumergido en un abismo?

Su cerebro es la computadora más perfecta del mundo.

¿Qué sabe usted de él? ¿Qué es el complejo de Edipo? ¿Por qué algunas personas son histéricas?

LIBRO DE LA VIDA elimina todas las dudas.



¿Qué provoca en usted un simple beso?

La emoción provoca en usted sensaciones especiales. Pero, ¿por qué sucede? ¿Cuál es el mecanismo que provoca esas reacciones? ¿Qué lo lleva a enamorarse, sentir celos, buscar pareja? LIBRO DE LA VIDA le ayudará a conocerse y conocer a los demás.

¿Tiene remedio la vejez?

¿Qué transformaciones sufre su cuerpo desde que es concebido hasta su vejez? ¿Descubrirá alguna vez el hombre la fuente de la eterna juventud? Lea LIBRO DE LA VIDA y conocerá mejor sus procesos fisiológicos, las transformaciones pasadas y el futuro que le espera.

!Una obra imprescindible!

LIBRO DE LA VIDA quedará integrado por 7 volúmenes, en fascículos semanales a todo color, más un Diccionario de Medicina formado por las contratapas de cada fascículo.

Cada 15 fascículos, usted podrá armar un hermoso volumen con las lujosas tapas que irán apareciendo.

¡Una obra definitiva y utilísima —de consulta permanente— para su biblioteca familiar! En total, serán 3.360 páginas. Reúnalas . . . ¡y descubra por qué usted es como es!



Es una publicación
de ABRIL
EDUCATIVA Y CULTURAL S.A.



Únicos fascículos de 32 páginas a \$ 5.-

LIBRO DE LA VIDA

Aparece los miércoles. **Cómpralo antes de que se agote!**

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

**SUIZA:
PROTOTIPO MONTEVERDI**

Poco tiempo atrás ha sido presentado el máximo exponente de la firma Monteverdi, que desde hace seis años construye autos del más elevado nivel técnico. Se trata del prototipo Monteverdi Hai 450 GTS. Ultra-rápido dentro de la línea, esta cupé con motor central ha sido modificada con respecto a su modelo de origen, tanto desde el punto de vista de confort como desde el punto de vista técnico. Desde el primer punto, se ha alargado la distancia entre ejes, como consecuencia de lo cual se ha logrado una mejor distribución de pesos. El interior está totalmente tapizado en cuero, las ventanillas operan electrónicamente y el aire acondicionado en el habitáculo es total. En cuanto a las características técnicas y las performances, éstas son las cifras: motor Chrysler V-8 a 90°, 7 litros; caja de velocidades: manual de 5 marchas hacia adelante, con carcasa liviana de aluminio. La potencia es de 450 HP a 5000 rpm y la velocidad máxima declarada es de 295 km/h.



**SUECIA:
VOLVO "ES" 1973**

Manteniendo la carrocería tipo Break, el nuevo Volvo ES 1973 continúa en producción, mejorado en algunos aspectos para el año en curso. Se trata de una cupé dos puertas, cuatro asientos —en realidad, un 2+2— equipado con un motor Volvo de dos litros cuya potencia es de 135 HP a 6000 rpm. La carrocería es autoportante, la suspensión independiente adelante y a eje rígido atrás y como detalles de confort y seguridad incorpora vidrios térmicos, cinturones de fábrica, posacabezas adelante y varios elementos más del mismo tipo, ya tradicionales en Volvo, que debe resultar la fábrica europea que mayor énfasis pone en los aspectos de seguridad. La velocidad máxima del Volvo "ES" está en los 190 km/h.



ACUMULADORES

CHAMPION

EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES



CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES



...y BUJIAS

CHAMPION

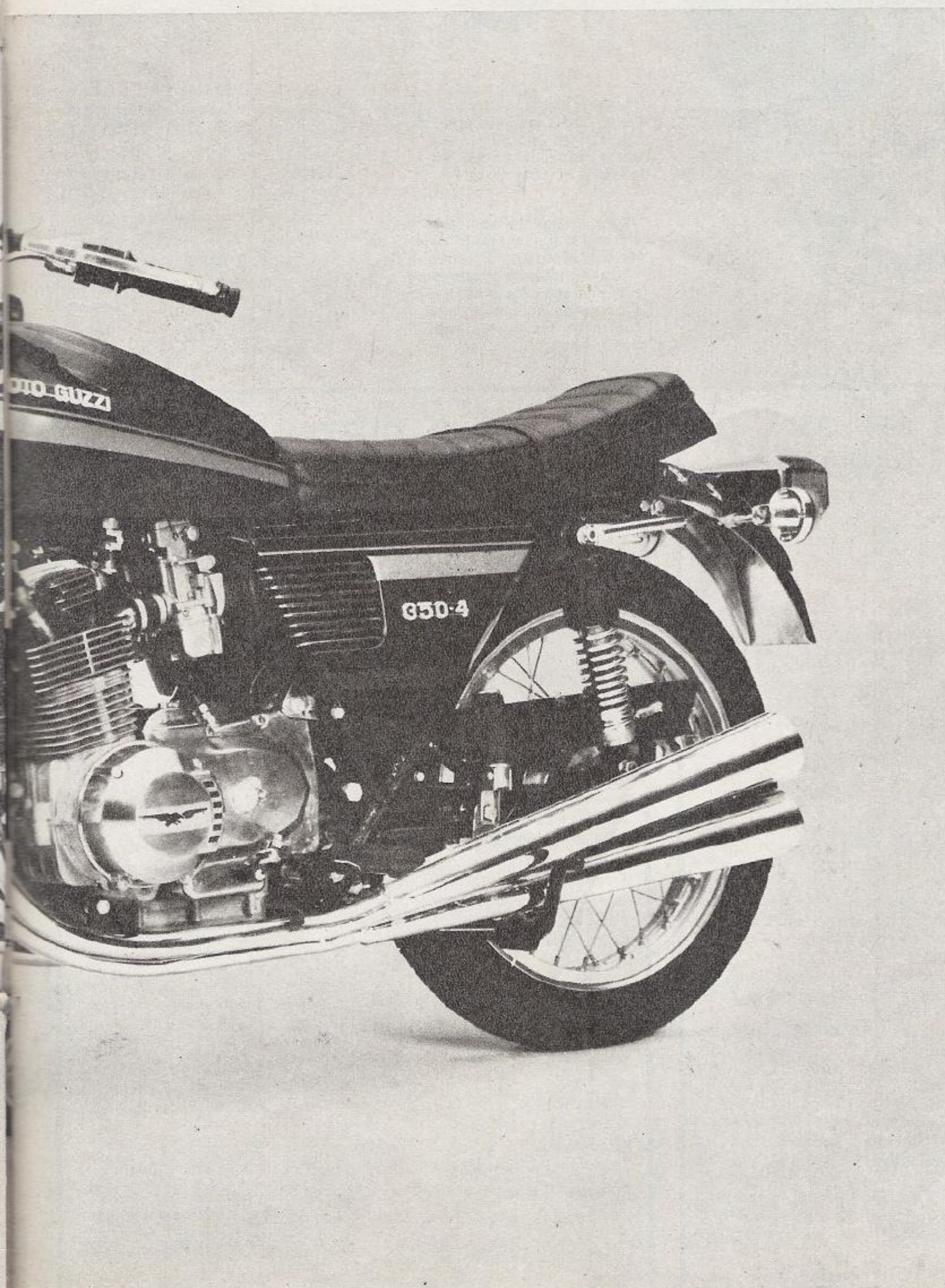
QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

GUZZI EN LA FR

La antigua casa piemontesa saca a la venta dos nuevos productos: la 250 TS de dos tiempos y la 350 GS de cuatro tiempos, con la finalidad de cubrir un espectro del mercado no tocado en los últimos tiempos por Moto Guzzi. Motos clásicas de acuerdo con cánones en boga



ANJA DEL MEDIO



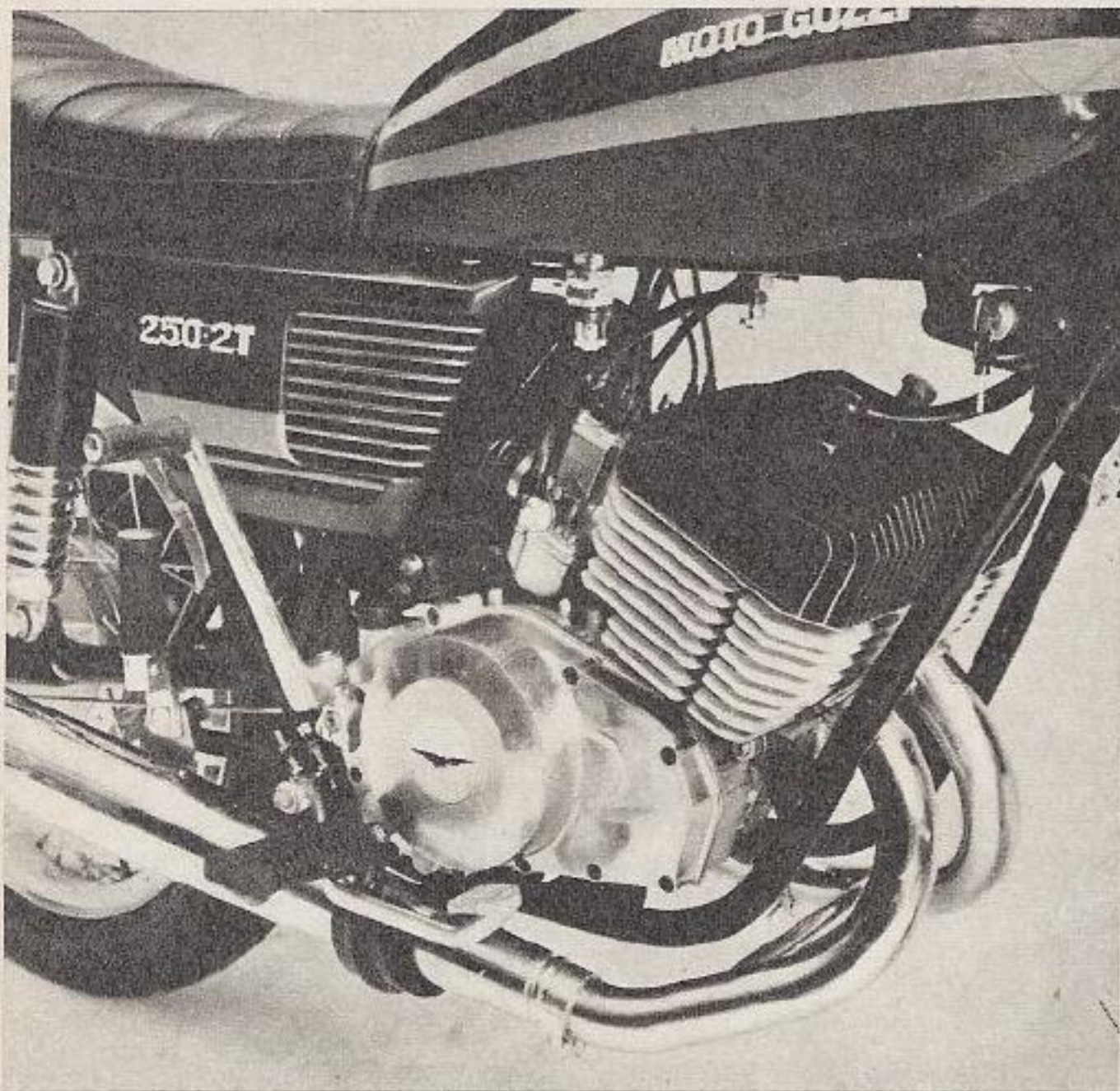
La Guzzi 350-4 GS. Siguiendo la temática actual en motos grandes, muestra cuatro cilindros en línea ubicados trasversalmente.

La exquisitez y diversificación de la producción de motocicletas en Europa y Japón hace que las fábricas se vean obligadas, para no perder terreno, a cubrir todas las franjas del mercado. En el caso de la más que cincuentenaria casa Moto Guzzi se notaba que su producción dejaba libre el estrato de las motos de cilindrada mediana. De las pequeñas 125 y 150, el salto a las 500, 750 y 850 no mostraba motocicletas de un cuarto o un tercio de litro, tan populares una década atrás y que aparentemente en los últimos tiempos habían perdido el favor del público polarizado entre lo eminentemente económico o lo estruendosamente "grosso".

Para salvar la omisión, cuando aparecen publicadas estas líneas se presentan en Italia dos nuevos modelos de la casa piemontesa tan emparentada en lo deportivo con el legendario Omobono Tenni.


La una es la **350 GS**, un cuatro cilindros de 4 tiempos que gira a 9.500 rpm. y cuyo torque está en las ¡8.500 rpm.! Para quienes saben y gustan de usar la caja de velocidades, de cinco marchas. La otra, de unidad motriz completamente diferente, ya que se trata de un dos

MOTOS PRODUCCION 1973



Líneas clásicas similares a las de la 350-4 caracterizan el aspecto de la 250. Su velocidad máxima: arriba de los 150 km por hora.

Otra concepción completamente distinta para la planta motriz de la 250. Motor de 2 tiempos de profuso aleteado y admisión convencional. La distribución a cargo de seis lumbreras, cuatro de las cuales son de transferencia.

tiempos de dos cilindros, ha sido bautizada **250 TS-2T**. En ambos casos los cuadros tubulares de doble cuna cerrada sirven de sostén a agradables líneas que no se apartan de los cánones clásicos. Las fotos y las características técnicas nos dan una idea bastante acabada de cuales son las armas de Moto Guzzi, para reconquistar el mercado de las medianas. 

MOTO GUZZI 350 GS CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	Ciclo de 4 tiempos
Cilindros	Cuatro, en línea, inclinados 10°30' para adelante
Potencia	38 CV a 9.500 rpm
Torque máximo	3,0 kgm a 8.500 rpm
Diámetro y carrera	50 x 44 mm
Cilindrada real	345 cm ³
Relación de compresión ...	10:1
Distribución	Monoárbore a la cabeza, comandado por cadena
Lubricación	Forzada, con bomba trocoidal
Carburadores	Cuatro Dell'Orto VHB 20, de comando simultáneo
Encendido	A distribuidor y con dos bobinas dobles externas
Sistema eléctrico	Batería 12 v/12 Ah y alternador Bosch
Arranque	Eléctrico, con "patada" de emergencia
Caja de velocidades	De 5 marchas (1ª: 19,35 - 2ª: 13,51 - 3ª: 10,07 - 4ª: 8,27 - 5ª: 7,09)
Trasmisión	Primaria mixta; secundaria a cadena
Cuadro	Tubular, de doble cuna cerrada
Suspensión anterior	Horquilla telescópica con amortiguadores hidráulicos de doble efecto
Suspensión posterior	Horquilla oscilante con amortiguador hidráulico y resorte concéntrico
Frenos	De tambor: anterior de 4 patines y 180 mm de diámetro; posterior de 2 patines y 160 mm de diámetro
Neumáticos	Anterior 3,00 x 18; posterior 3,25 x 18
Velocidad	Más de 160 km por hora
Consumo	6,8 litros cada 100 km (Cuna)
Dimensiones y peso	Largo: 2,11 m; ancho: 0,80 m; altura máxima: 1,07 m; entre ejes: 1,39 m; peso: en vacío, 168 kg
Capacidad tanque de nafta	17,5 litros
Capacidad del cárter	3 litros

MOTO GUZZI 250 TS CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	Ciclo de 2 tiempos
Cilindros	Dos inclinados hacia adelante
Potencia	30 CV a 7.400 rpm
Torque máximo	3,4 kgm a 6.400 rpm
Diámetro y carrera	56 x 47 mm
Cilindrada real	231,4 cm ³
Relación de compresión ...	10:1
Distribución	De 6 lumbreras, 4 de ellas de transferencia
Lubricación	En mezcla en la nafta al 5 %
Carburadores	2 Dell'Orto VHB 25BS/BD
Encendido	A volante magnético, alternador con bobina externa
Sistema eléctrico	Mixto, con cte. alternada y continua. Batería de 6 v/9 Ah
Arranque	A pedal
Embrague	Discos múltiples en baño de aceite
Caja de velocidades	5 marchas (1ª: 20,10 - 2ª: 13,18 - 3ª: 9,22 - 4ª: 7,41 - 5ª: 6,21)
Trasmisión	Primaria con engranajes helicoidales; secundaria con cadena
Cuadro	Tubular de cuna doble cerrada
Suspensión anterior	Horquilla telescópica oleodinámica, doble efecto
Suspensión posterior	Horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos y resortes concéntricos
Frenos	De tambor: anterior de 4 patines y 180 mm de diámetro; trasero de 2 patines y 160 mm de diámetro
Neumáticos	Anterior 3,00 x 18; Posterior 3,25 x 18
Velocidad	Más de 150 km por hora
Consumo	7 litros cada 100 km (Cuna)
Dimensiones y peso	Largo: 1,95 m; ancho: 0,78 m; altura máxima: 1,06 m; entre ejes: 1,31 m; peso en vacío: 129 kg
Capacidad tanque de nafta	13,5 litros

FIPLASTO AUSPICIA LAS CAMPAÑAS DE TRAVERSO Y MARITO GARCIA EN TC Y F-1

Durante todo 1973 Juan María Traverso, uno de los más prometedores entre los jóvenes automovilistas argentinos, y Marito García, definitivamente instalado en la F1 nacional, contarán con el apoyo económico de FIPLASTO S.A.C.I., empresa fabricante de Chapadur y Revestimientos Corlok, para sus campañas en TC y F1 respectivamente. Marito García, 26 años, no es nuevo en cuanto al auspicio de FIPLASTO. En la foto podemos verlo en uno de sus primeros éxitos. Tenía 7 años y está festejando junto a Fangio su primer campeonato en autitos a pedal. Durante 4 años ganó todas las carreras en esa "especialidad".

El paso fue el Kartink —40 carreras ganadas— y ya a los 22 años la meta fue el TC. La

ayuda de Pairetti —le prestó el auto que ahora corre Traverso— significó su ingreso a la categoría.

Juan María Traverso, 22 años —empezó a correr a los 21— tiene una trayectoria más corta, lo que no quita que ya muchos lo señalen como un valor muy prometedor. Traverso empezó directamente en TC con el auto que perteneciera a Marito García y un motor que adquirió a Berta. En total corrió en 14 competencias con excelentes colocaciones: un hombre de punta que varias veces se retrasó por eso de que "carreras son carreras".

En 25 de Mayo en cambio, logró un triunfo resonante que no pudo rematar en los posteriores Gran Premios por problemas de motor.



Juan Manuel Fangio sostiene a Marito García niño. Fue con motivo del triunfo del ramallense en una carrera de autitos a pedal. Durante cuatro años ganó casi todas las carreras de esa especialidad.



Juan María Traverso, hombre de punta de TC con el apoyo de Fiplasto.

Defensor del Torino, correrá con ese auto 3 ó 4 carreras más. Luego cambiará su marca: un Chevrolet que se está construyendo bajo la dirección del ingeniero Joseph. Los proyectos de JMT son correr todas las carreras del campeonato: "no quiero perder ni un punto". Sus proyectos seguramente no

estarán lejos de la realidad cuando termine el año.

Tanto para Traverso como para Marito García —los dos son de Ramallo— el apoyo de FIPLASTO será un incentivo más para una campaña que parece llevar al éxito desde la misma largada.

BORGWARD FOR EXPORT

Borgward Argentina SA ha despachado una nueva partida de motores diesel INDENOR, totalmente terminados para ser implantados en vehículos Peu-

geot fabricados en Francia. Esta operación representa un importante ingreso de divisas para el país y un testimonio de nuestra capacidad tecnológica.

LUFTHANSA EN LA LUCHA ANTIRRUIDO

Lufthansa ha puesto en servicio algunas aeronaves a turbina considerablemente más silenciosas, para satisfacer las severas disposiciones antirruido recientemente aprobadas en los Estados Unidos. También para

disminuir el ruido en los aeropuertos se realizan vuelos de aproximación más empinados y la potencia invertida de las turbinas será utilizada pura y exclusivamente como "freno" sólo cuando sea indispensable.

norman norman norman

auto  radio
norman



UN COPILOTO CON RITMO!

Fotocentro
Mendoza 764 Loc. 38/40
S. M. de Tucumán

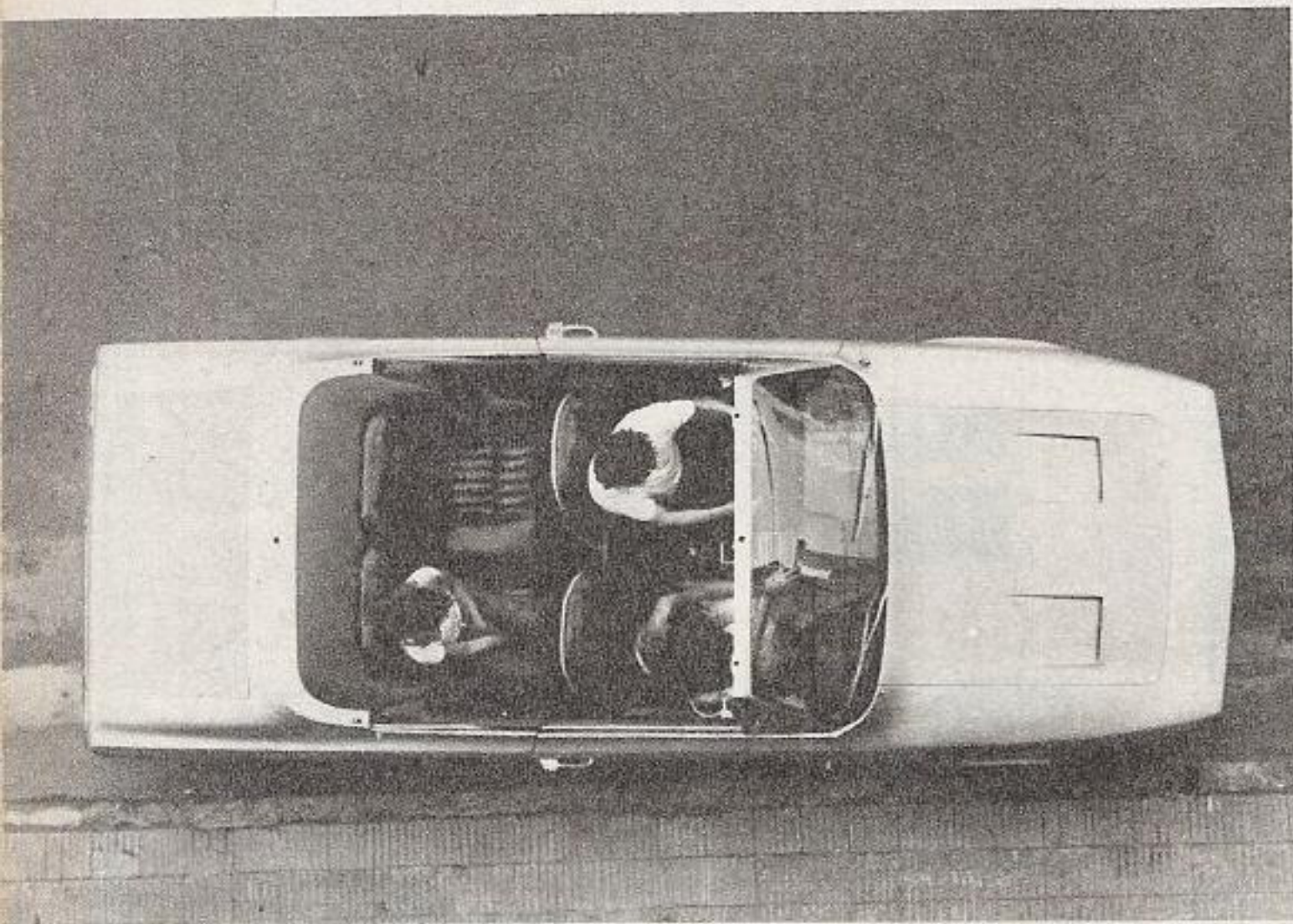
Clima Confort
Paraguay 840
Rosario - Sta. Fe

norman norman norman

**PARA
EXIGENTES**

EL CONVERTIBLE

Después de largo tiempo, Heriberto Pronello dio forma definitiva a su viejo proyecto de un convertible deportivo de gran lujo. Sobre la base de un Torino, este fuera de serie se presenta para ese mercado siempre ávido de coches diferentes

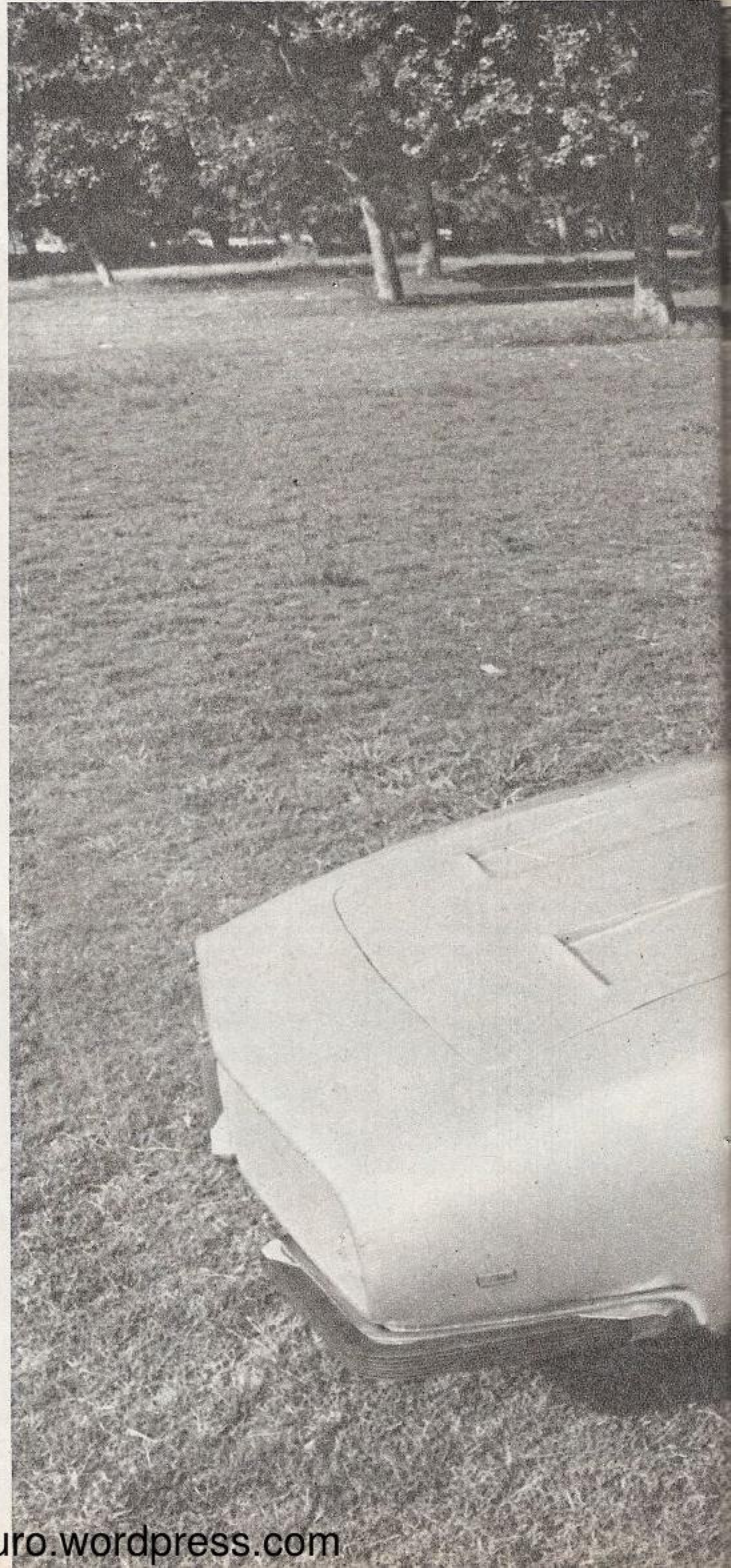


Visto desde arriba muestra el lujoso tapizado de cuero y el parabrisa especialmente diseñado para adecuarlo tanto a la capota como al hardtop.

Capota baja y mirada lánguida. El convertible de Pronello muestra su estampa en los bosques de Palermo.

Del convertible de Pronello se escuchaba hablar hace mucho tiempo. Varios años ya. Y vimos dibujos, maquetas, moldes de plástico y diversos ensayos del inquieto constructor.

Hasta que hace dos semanas lo vimos finalmente terminado.



E DE PRONELLO



PARA EXIGENTES

Ahí está, en las fotos, listo para ser mirado desde todos los ángulos. Con su trompa perfilada, su hardtop de plástico y la capota oculta, su tapizado de cuero auténtico color guinda y mil detalles menores que dan la pauta del tiempo empleado en la construcción de este fuoriserie.

"El proyecto nació práctica-



La compuerta que oculta la capota. Nada queda fuera de su lugar.

Respetando el esquema original de los dos faros, Pronello diseñó esta trompa totalmente nueva que se pone a tono con la condición exclusiva del convertible. El hardtop de plástico se hunde en el medio a la manera del Mercedes "pagoda" para evitar las caídas de agua cuando llueve y obviar la antiestética canaleta lateral.

Cuando se deja el hardtop en casa y se larga a llover impensadamente es cuando surge la posibilidad salvadora de la capota. Observar también las trabajadas llantas especiales.

Tres cuartos trasero. El hardtop y la tapa del baúl son de plástico, contribuyendo a ahorrar los 150 kilos de menos que tiene el convertible respecto de una cupé Torino no mal.



mente en 1967, hace ya seis años, cuando en IKA se hizo aquel Torino convertible para largar la carrera de Rafaela" —cuenta Pronello— pero si bien la idea era muy buena, los resultados de aquel auto me desilusionaron un poco porque al serrucharle el techo perdía mucha rigidez torsional a pesar de los refuerzos colocados."

"Así quedó la situación y pasó un tiempo sin que se me ocurriera hacer un experimento por el estilo. Pero me volvió a embalar Faraoni que cada vez que iba a Villa María me repetía lo mismo: tenés que hacer un convertible, flaco, es el auto que hace falta... Y tantas veces me dijo lo mismo que al final empecé a replantear la idea. Por otro lado, si aquel auto tenía problemas de rigidez era porque se hizo en 20 días. Tomándose el tiempo necesario había que solucionarlo. Y pasaron más de cuatro años..."


El auto empezó a nacer sobre un Torino cupé de 1968. Al cortarle el techo el auto perdía 600 lb pie/grado de la rigidez torsional del auto habitual calculada en 2.960 lb pie/grado. Pronello diseñó entonces un tubo central de acero de sección oval que se vincula a los extremos delantero y trasero del auto por medio de dos brazos (atrás) y cuatro caños (adelante). El resultado final del injerto dio la satisfactoria cifra de 3.200 lb pie/grado (240 más que el auto normal con techo) y entonces comenzó a tomar forma la carrocería.

"Al principio no lo cambiamos mucho —explica nuevamente Pronello— pero después de llevar un convertible a la exposición de Mar del Plata nos dimos cuenta que toda la gente decía lo mismo: un Torino recortado. Y no era la imagen que quería darle. Así que nos pusimos a rediseñar todo para lograr la idea de un auto para un mercado diferente por completo al del auto de serie. Creo que lo logramos", agrega finalmente el trémulo padre de la criatura. Y realmente el convertible presenta un aspecto bien diferente al auto que le dio origen. Es otra cosa.

Durante los 170.000 km de prueba que tuvo el auto en estos años, llevó en sus entrañas un motor TC con el cual se desplazó por todos lados. Ahora, ya civilizado y listo para ser presentado en cuanto haya

dos o tres unidades más (todas en el orden de los ocho millones para arriba), el convertible se mueve con un motor Torino con múltiple Macagno. Un carburador Weber de 45 mm y aproximadamente 180 HP, cifra aceptable para mover dinámicamente a un auto que en total pesa 150 kilos menos que un Torino normal.

Los paragolpes, las gomas de los paragolpes, el parabrisas, la luneta del hardtop, mecanismos de la capota, ruedas, luces y muchas otras piezas están especialmente construidas por lo cual el auto responde sin duda a las características de un auto completamente distinto. El impacto que provoca en la calle es inmediato y es su

más firme tarjeta de presentación. Alejado de las carreras de autos, Pronello dará que hablar en otro campo automovilístico no menos importante. El de los autos deportivos de gran lujo con posibilidades de exportación. Aún sin nombre definido, ahí está para ser juzgado por los interesados. 



FILTROS

JOES®

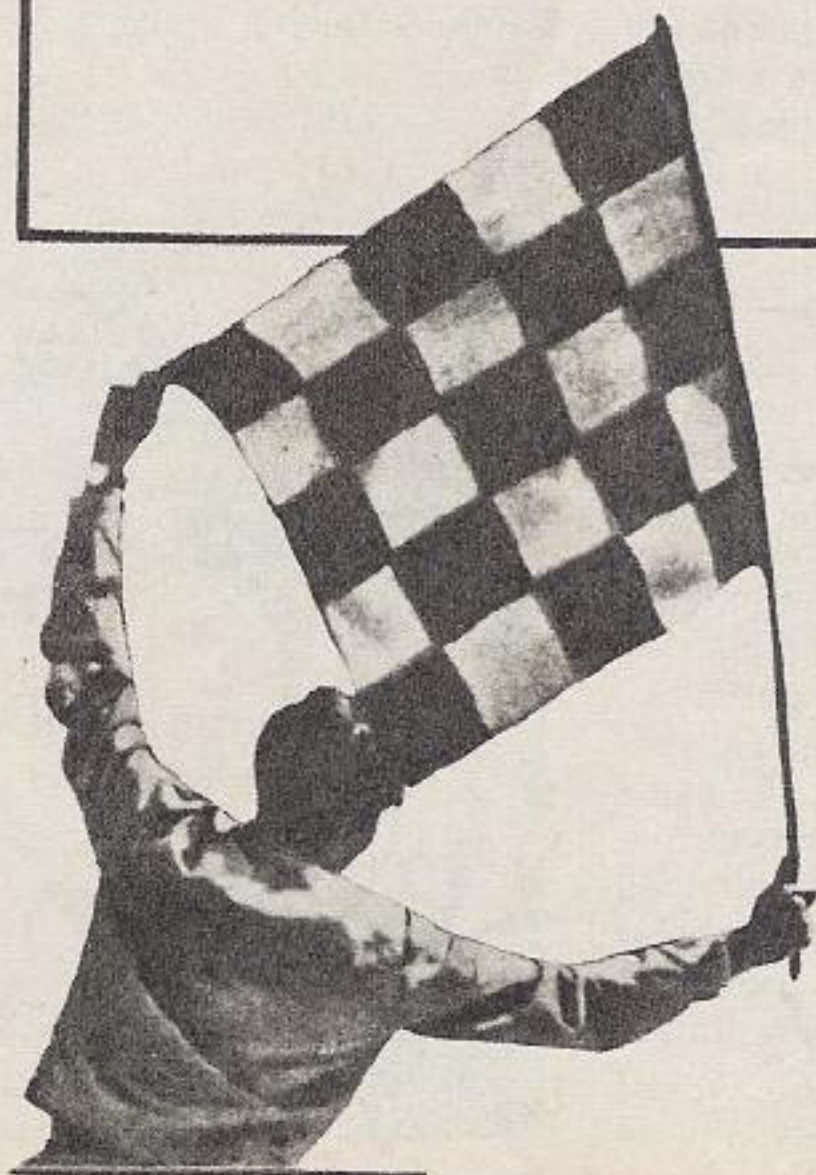
para aceite, aire y combustibles.
Pureza en la lubricación.



AROS PARA PISTON

RAMCO

Mayor potencia en el motor.



**La calidad de los
buenos repuestos
hacen de cada llegada
un triunfo!**

Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

nauticias

CARRERA OFF-SHORE SANTOS-RIO DE JANEIRO

El 3 de marzo se disputó en aguas del océano Atlántico la sexta versión de la competencia motonáutica que une las ciudades de Santos y Río de Janeiro. En esta oportunidad el desarrollo de la misma tuvo un interés particular para nosotros desde el momento que participó en la misma el piloto Juan Taylor, acompañado como siempre por Francisco Alonso, al mando de la Pira Pitá.

La carrera en cuestión se desarrolla siguiendo la costa brasileña, entre las dos ciudades mencionadas y sobre una distancia aproximada de 200 millas náuticas, o sea unos 360 km. La navegación, según lo manifestado por el mismo Taylor, suele realizarse a una distancia de la costa que oscila de 1.000 a 4.000 metros, de las puntas que presenta la costa, de forma que respecto de las bahías que se van pasando la distancia es mucho mayor. Desde que se estableció la prueba, hace seis años, Franz Wallace había triunfado siempre, y este año presentaba una nueva embarcación de 32 pies de eslora, de la que nos había hablado cuando visitara Buenos Aires y en la que confiaba para un nuevo primer puesto. Las cosas no le fueron como él esperaba y debió abandonar poco antes de la mitad del proyecto. En cuanto al desarrollo de la carrera en sí, Taylor lo cuenta de esta manera: "La lancha, tras algunos inconvenientes aduaneros referentes a ciertos papeles que todavía no entendemos para qué se pidieron, recién pudo llegar a Santos el viernes 2 de marzo. La excelente tarea que Alonso había realizado de preparación de los motores y revisión general en Punta del Este se justificó plenamente ya que, obviamente, no tuvimos ni tiempo casi para echarle nafta. El sábado, solamente media hora antes de largar, apareció nuestro navegador por lo que nuestro contacto con él fue prácticamente nulo. La largada se efectuó no en forma lanzada con lancha piloto, sino en forma detenida, lo cual es absolutamente desaconsejable para este tipo de embarcaciones. Por otra parte es el único lugar del mundo donde ocurre eso. El asunto es que precisando la Pira Pitá más de un kilómetro para deslizar correctamente andábamos lejos del barco de la Comisión, dando vueltas y no queriendo bajar la velocidad para no enterrarnos en el agua. Bueno, cuando bajaron la bandera estábamos a 1.000 metros de los otros y así largamos. Tuvimos suerte. A los diez kilómetros ya habíamos pasado a dos embarcaciones y poco más adelante disputábamos la punta; en primer lugar estaba la N° 10, Beau Rivage II, de Orlando Kaesemodel, y segunda la 02, Pangará Trío, de Franz Wallace. Nosotros nos pusimos terceros y así anduvimos un rato. La distancia entre los tres no superaba los ciento cincuenta metros. Llegamos así frente a la isla San Sebastián y mandando los motores a 5.600 vueltas nos pusimos a la cabeza del grupo. San Sebastián está a unas 50 millas de Santos". En esos momentos se produce el abandono de Wallace y la lucha queda planteada entre la Beau Rivage II y la Pira Pitá. Esta, que estaba llevando a cabo la hazaña de puntear una carrera off-shore en forma absoluta frente a embarcaciones de mayor potencia, marchaba sin problemas y con los Volvo a 5.200 rpm. no tenía inconvenientes en mantener la ventaja sobre el segundo. El mismo Krieger que sobrevoló la carrera declaraba posteriormente que la marcha de la lancha era tan regular que no parecía posible que le ocurriera nada. Sin embargo algo ocurrió. Y fue lo mismo que pasó en Inglaterra y que amenazó pasar en Punta del Este: se rompieron los discos de acero que transmiten los movimientos de giro a las patas y la lancha quedó sin gobierno. Allí fue Alonso al agua para ver si podían, como en la Cowes-Torquay-Cowes, atar algún cabo, pero no fue posible. A partir de ese momento Taylor debió recurrir a un poco de gobierno que quedaba hacia el lado de babor y a jugar con las velocidades de los motores para mantener el rumbo. Lógicamente debió bajar la velocidad y las últimas 50 millas las hicieron a un promedio de 9 nudos, o sea 13 kph. Evidentemente era para lamentarse: punteros luego de 150 millas de carrera y verse relegados por una causa semejante. Aclaremos que Wallace manifestaba luego



La Pira Pitá en Río de Janeiro, tras lograr su segundo puesto.

La Beau Rivage II, vencedora absoluta.

Sandy Satullo y su copa de Hennessy.

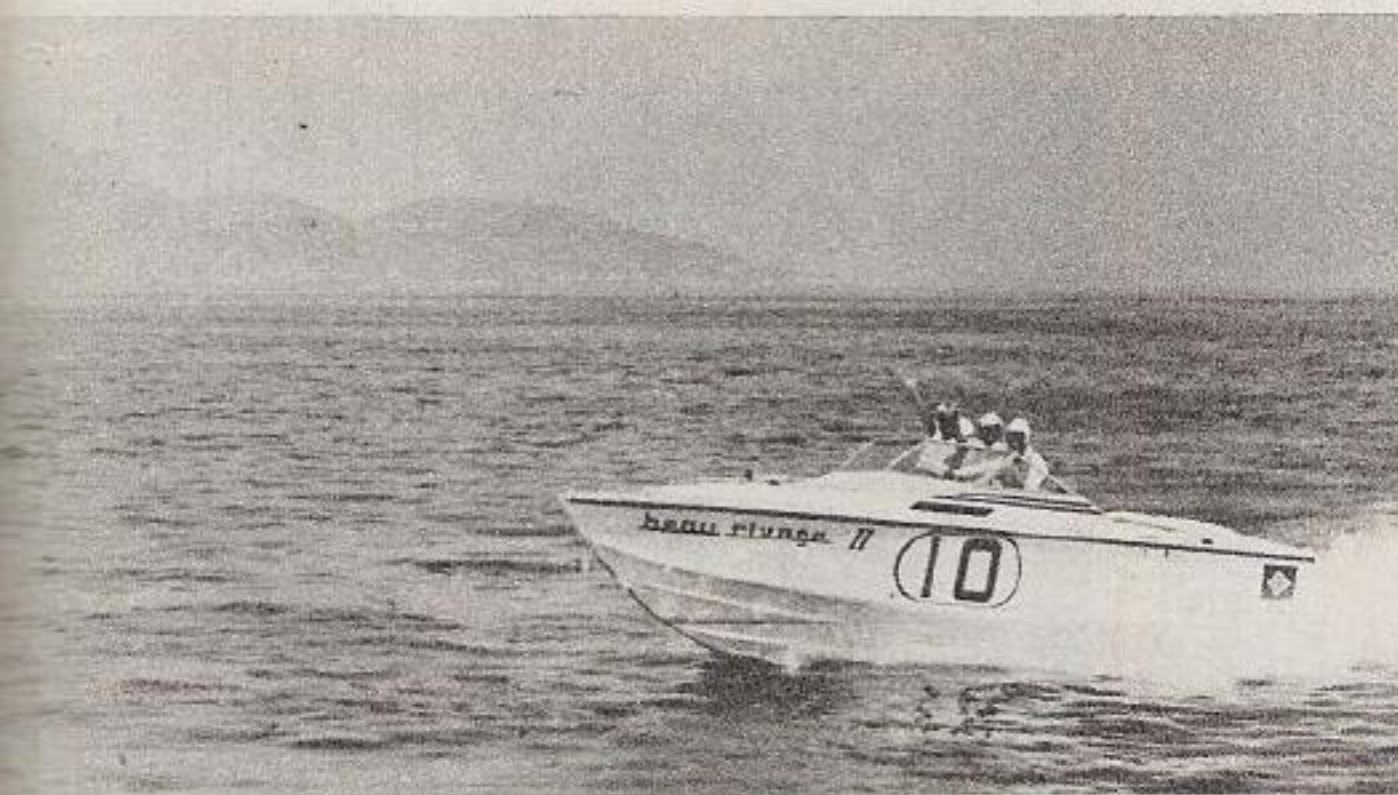


que él había tenido los mismos problemas en una época y había optado por cambiar el sistema de transmisión del movimiento. Respecto de la carrera y a partir del momento en que la lancha argentina baja su ritmo, fue fácil para Kaesemodel, quien empleó un total de 7 horas. La Pira Pitá llegó segunda, a pesar de haber empleado alrededor de 6 horas para completar las últimas 50 millas, aventajando al tercero por apenas tres minutos.

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE NAUTICA SANTOS-RIO DE JANEIRO

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Embarcación	Tripulación	Motores
1º	10	Beau Rivage II	Orlando Kaesemodel Renato Muggiati Alceu Malzinze Orlando Kaesemodel (h)	2 Chrysler
2º	22	Pira Pitá	Juan Taylor Francisco Alonso N.N.	2 Volvo
3º	05	Moana III	Dirceu Rodrigues Guillermo Rodrigues Waldemar Bucken Ricardo Rodrigues	2 Volvo
4º	202	Remanso III	Domicio Barreto Gilberto Barreto Flavio Barreto	2 Mercedes Benz



Nota: No hemos podido obtener aún los tiempos oficiales de la carrera, pero los datos recibidos indican 7 horas para el ganador, 8h54m para la Pira Pitá y 8h59m para la Moana III. El promedio general (calculado sobre la base de 200 millas lo que no es en realidad del todo exacto) fue de 28 millas por hora, o sea alrededor de 51 kph.

OLITAS EN RIO DE JANEIRO

La largada de la carrera se hizo mediante una bandera. Eso no es raro, pero lo que sí fue curioso es que para dar la señal levantan la bandera en lugar de bajarla. Además, el barco donde se daba la señal estaba totalmente empavesado con decenas de banderas. Se explica la confusión de muchos.

Cuando venían a menos de 15 kph, los tripulantes de la Pira Pitá se quitaron los chalecos y cascos. No era para menos, ya que había 38°. Krieger comentaba posteriormente: "Pensar que, si se aplica el reglamento en forma estricta, deben ser descalificados. Hay que prever una modificación de las reglas".

Taylor comentaba que la Pira Pitá dio diez o doce saltos impresionantes. Era tal el efecto de los mismos que la lancha perdía planeo y debían viborear entre las olas tomando nuevo impulso. Altura promedio de olas: 2 a 2,50 metros.

Algo que funcionó perfecto: el corte automático de los motores cuando salen fuera del agua las hélices. Se graduó para dos décimas de segundo y no falló.

Patrullaje: perfecto. Comunicaciones: inexistentes. Revisación técnica: no hubo. Reunión de pilotos: mala. Entrega de premios: tan triste que daba pena.

REUNION EN RIO

Se reunieron representantes de las naciones integrantes del grupo SASA, (Sud América-Sud Africa) y aprobaron en principio el plano de un casco monotipo para realizar competencias internacionales. Si los países están de acuerdo en forma definitiva se implantaría el mismo por cinco años, de forma de asegurar a los pilotos que lo comprenden que la clase va a tener vigencia por lo menos durante un lustro. La idea es también que en caso de confrontaciones internacionales, los pilotos podrían viajar llevando su motor y no el casco, que sería provisto por el país organizador del evento. Además parecería que lo que se va a apoyar fuertemente van a ser las clases SE y ON.

FEDERACION

Carlos Criscuolo, presidente de la misma, efectuó varios viajes al Norte por cuestiones personales, pero no olvidó al deporte de sus amores y conversó con las autoridades de dos clubes del Chaco: Rowing Club y Pira Pitá, quienes se afiliarian a la Federación y organizarían carreras en aquella zona. Ya que hablamos de Federación digamos que ha citado a Caseb y Sarthou para tener una charla con la comisión directiva en pleno a fin de poder sacar el balance más positivo de su exitosa gestión en Sudáfrica. El objeto principal es estar preparados para cuando toque organizar algo similar acá. Tema de principal interés sería también el siempre meneado tema del reloj de largada y adelantamiento de los pilotos.

VICTORIA DE SATULLO

Sandy Satullo, de Cleveland, Ohio, EE.UU., acaba de adjudicarse el Gran Premio off-shore Hennessy Hurricane Classic. Para no ser menos que sus compatriotas usa los Kiekhaefer Aeromarine 468 pulgadas cúbicas. Satullo era corredor de pequeñas embarcaciones hasta que hace menos de dos años decidió ingresar al mundo de la off-shore. Compró una lancha y debutó ganando sus cinco primeras carreras en forma brillante. Después, como era de esperar, también a él le empezaron a ocurrir percances. Por ahora compite solamente en Norte América pero es otro de los que están latentes para venir a Argentina.

CALENDARIO

Hay idea de efectuarle algunas modificaciones, sobre todo para eliminar la superabundancia de pruebas del mes de mayo, corriendo alguna para más adelante. De esa manera se facilitaría la participación de un número mayor de pilotos. Las próximas reuniones de la Federación tratarán el tema.

REPARACION

Ricardo Viaggio, gran valor de la XJ en la que compitiera con Codinet y Mercury 125 HP, está retirado de las carreras hace dos años. Hace poco volvió a sentir en su interior el fuego sagrado de la motonáutica y se acercó a los círculos deportivos. Estudió las categorías y llegó a la conclusión que la OI es la que más le conviene. Problema principal, como siempre, el alto costo de la intervención y solución principal, también como siempre, conversaciones con alguna empresa comercial que apoye en parte al piloto.

actividad

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

BURZACO

MACEIRAS Y SATRIANO NUEVAMENTE GANADORES EN BURZACO

Interesante espectáculo nos brindó el pasado viernes 9 de marzo la peña Alte. Brown, cumpliendo con el operativo "temporada nocturna" que la citada entidad tiene prevista para el presente año. Sin lugar a dudas estas competencias de los viernes a la noche tienen un atractivo muy especial: es muy difícil llegar a explicar la diferente conformación que presenta una carrera nocturna. Consideramos que a muy corto plazo el Burzaco Race Park va

a ser la cita obligada de los viernes a la noche.

Patitos y Fiatines fueron los encargados de llenar los ojos de la concurrencia, dos series con final para las bolitas y dos series sin final para los Citroën lo justificaron.

Osvaldo Maceiras volvió a repetir con creces su triunfo de la semana pasada, ya que no medió como en aquella oportunidad ningún abandono, y se dio el gustazo de enseñarle el camino al campeón durante las

CLASIFICACION FINAL			
BURZACO RACE PARK — 9-3-73			
CITROEN 2 CV — Semipreparados			
1º	61	Emilio Satriano	13m 47s 4/10 15 Vueltas
2º	4	Horacio Ferzola	13m 54s 14 "
3º	7	Jorge Curuchet	14m 25s 2/10 13 "
4º	11	Carlos Gianini	12 "
Promedio: 68,643 km/h.			
FIAT 600 — Semipreparados			
1º	5	Osvaldo Maceiras	15m 43s 4/10 20 Vueltas
2º	1	Juan Pellegrini	15m 44s 1/10 20 "
3º	89	Hugo Zaes	16m 35s 2/10 20 "
4º	35	Aníbal Blanch	16m 43s 8/10 19 "
Promedio: 76,433 km/h.			

20 vueltas en que se disputó la final. Ahora sí su Fiat 600 parece estar en su mejor rendimiento; el motor sonaba mucho más rabioso que el viernes anterior. Tanto él como Pellegrini anduvieron fuerte, entraban en todos lados como queriendo significar que los chiquitines semipreparados van a ser "la" categoría del año, en lo que a actividad zonal respecta.

La novedad fue ver al flaco Sáez como ocasional piloto de un Fiat 600; si bien estuvo lejos de los punteros con un motor de los denominados chicos, mantuvo una interesante lucha con Aníbal Blanch por el tercer puesto.

Lo de motor chico no es una forma de justificar la posición en carrera de Sáez sino la nueva reglamentación que se po-



Pramparo pasando a Satriano; así giraron durante varias vueltas.



Aquí le toca el turno de la punta a Bionda; atrás, tapado por Pramparo, aparece Satriano. Los Citroën hicieron delirar al público, lástima que en la final se quedaron P amparo y Bionda. No obstante ello la categoría promete.

Maceiras se adueñó del Burzaco Race Park en su versión nocturna; ganó las dos competencias que se realizaron, esta vez apremiado durante las veinte vueltas por Pellegrini, que resultó segundo



Zonal

ne en práctica para Fiat 600 semi a partir de este año en los circuitos de Merlo y Auto-parque. Limitando de esta manera la categoría a 1.000 cm³, lo que equivale a 65 mm, como diámetro máximo para los cilindros. Los coches de Maceiras y Pellegrini tienen en cambio cerca de los 1.150 cm³ de cilindrada, motores que desde ahora en adelante pasarán a pertenecer a la categoría Fuerza Libre.

Volviendo al asunto en sí, cada una de las series para Fiat 600 fueron ganadas respectivamente por Maceiras y Pellegrini; cabe destacar que la serie de Pellegrini fue mucho más veloz, con una diferencia sobre la otra serie de 20 segundos.

Los Citroën tuvieron esta vez un lote más numeroso y además tres autos que pelearon durante varias vueltas la punta:

los de Pramparo, Satriano y Bionda. Se realizaron dos series, que en un momento creímos se definirían por suma de tiempos; después nos enteramos de que se tomaba la última serie como clasificación final.

En la primera serie la punta cambió de dueño varias veces; como ya dijimos, Pramparo, Satriano y Bionda no dieron ventajas. Todo hasta la séptima vuelta, donde Pramparo rompió un engranaje de su caja de cambios, debiendo abandonar la serie. Después de las diez vueltas terminó puntero Bionda, escoltado por Satriano; tercero, pero muy lejos, Horacio Ferzola.

De ahí en más la expectativa se centró en los boxes, donde en 35 minutos se cambió la caja del auto de Pramparo para poder competir de esta manera en la segunda batería. Lástima que después de tan tremendo trabajo Pramparo volvió a tener problemas: rompió la dirección en la primera vuelta de la segunda serie.

Entonces Satriano logró su segunda victoria consecutiva en el Burzaco Race Park; lo acosó durante varias vueltas Daniel Bionda, hasta que le pasó lo increíble: se le cayó la batería, deteriorándose el sistema eléctrico de su Citroën.

Segundo fue Curuchet, que cambió disco de embrague en el intermedio; tercero, Carlos Gianini, con un auto bastante dominguero.

Si en Citroën se sigue incrementado el número de participantes, puede llegar a ser otra gran categoría de la Actividad Zonal.

En lo que respecta al circuito, es sensacional el estado de la pista; en cuanto a la organización es meritorio recalcar que ya es necesario un campeonato, para estimular el interés de los competidores como así también del público; no se pueden seguir realizando carreras de carácter amistoso. También debe darse más importancia a los reglamentos de las distintas categorías; no puede ser que se pasen por alto algunos "perritos".



PILAR

EL NUEVO CIRCUITO CIUDAD DE PILAR



Presidente y Vice. de la entidad abocada a la concreción del circuito en cuestión, observando los planos y junto a ellos algunos colaboradores.

En la ciudad de Pilar funciona el Círculo Amigos del Automovilismo Deportivo, entidad madre, se podría decir, de las competencias que animan los populares Fiat 600 en pistas de tierra compactada.

El éxito acompañó a la realización de este tipo de competencias y luego comenzaron a proliferar por doquier y a multiplicarse el número de competidores. Luego el circuito instalado en el popular barrio

Comenzó la construcción del nuevo circuito "Ciudad de Pilar".



actividad zonal

de Carabasa comenzó a resultar inadecuado debido al progreso que se observaba en la categoría y hubo que parar un poco la cosa. La comisión directiva se abocó de inmediato a la no fácil tarea de construir un nuevo circuito adaptado a las exigencias de la época y vino por lógica consecuencia un paréntesis en la actividad.

Hace poco tiempo tuvimos la grata información de que el Círculo Amigos del Automovilismo de Pilar estaba a punto de contar con un nuevo circuito y acudimos a verificar con nuestros propios ojitos la verdad de lo antedicho. El vicepresidente de dicha entidad, señor Silvio Zunino, nos condujo de inmediato a los predios, cercanos al antiguo circuito, donde ya comenzaron los trabajos de trazado de dos pistas, una de 1.120 y la otra de 1.610 metros de longitud, con un ancho de 15 reglamentarios metros. Ambos trazados se adaptan perfectamente para las diferentes categorías que se disputan en esta zona de la provincia de Buenos Aires.

Su inauguración se estima será el 1º de mayo con competencias para las categorías T.C. del Oeste y Fiat 600 Semi-Preparados.

El nuevo circuito Ciudad de Pilar contará con baños instalados para público y corredores, una gran arboleda, lugares para estacionamiento y, algo que tiene también su importancia, contará con una doble alambrada de contención para seguridad del público. Los accesos al novísimo circuito podrán hacerse por el camino Pilar-Luján, por la Ruta Panamericana, Ruta 8, 7 y Gaona. Luego de una breve pero fructífera recorrida emprendimos el regreso a la ciudad de Pilar en compañía del amigo Zunino, el presidente de la entidad, señor Alexis Demarchi, y un grupo de entusiastas colaboradores. Sólo nos quedaba hacer el obligado comentario respecto del lugar elegido para tal fin, flanqueado por el Golfers S.A. y las instalaciones del Club Argentino de Polo. El 1º de mayo es la cita obligada... en Pilar y allí estaremos.

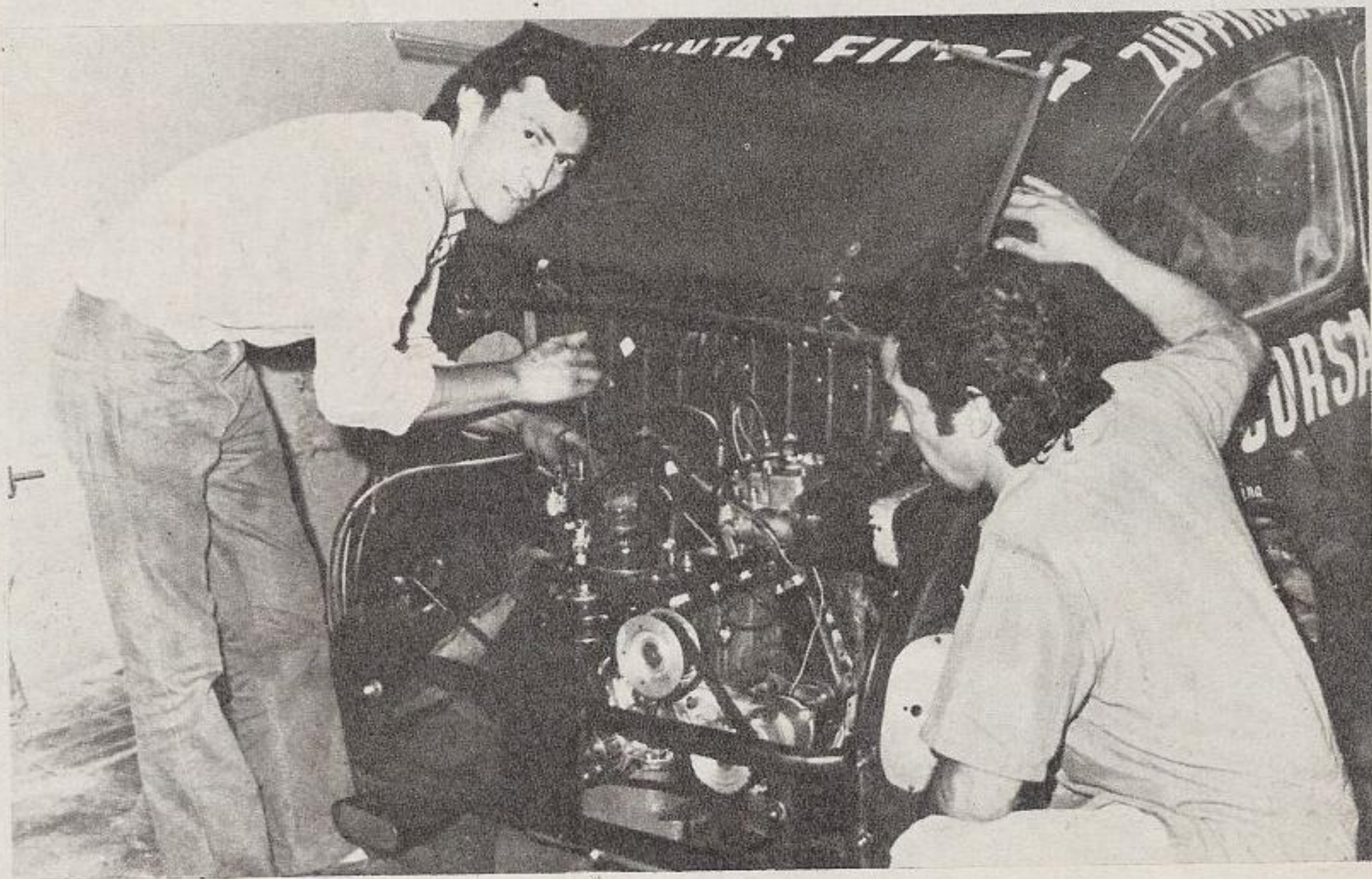
ANTONIO GIRALDEZ SE PREPARA CON TODO

En el mundillo tan numeroso de nuestra actividad zonal hay una variedad extensa de tipos (pilotos, preparadores, seguidores, etcétera) que siempre se hacen notar y muy especialmente porque siempre están en cualquier carrera o en cualquier circuito, sean de punta o no. Antonio "Ruqueta" Giráldez no es la excepción, es hombre de punta de la categoría Fiat 600 Semi-Preparados y de Libre Hasta 1.000 cm³. Luchador nato, es de los que no ceden la

cuerda ni por asomo, su principal enemigo (en la pista) es Franco Gava, sus luchas son memorables en cuanto circuito se vean las caras. En la temporada pasada su coche le dio tantos dolores de cabeza que según propias palabras "...ya no sabía qué hacer, te juro que por momentos tenía ganas de prenderle fuego...". Sus antecedentes deportivos nos lo muestran como un buen rallyista, corrió en Uruguay y Paraguay. Luego comenzó a com-



En nuestra visita a su corsístico taller del barrio de Palermo nuestra cámara sorprendió a Giráldez (izquierda) y a Medina en momentos que comentaban la eficacia de un nuevo tipo de pistones a usar en la próxima competencia.



¡Todo listo!, sólo pequeños toques mágicos y a ganar. "Palito Urtega" Medina ajusta un distribuidor ante la atenta mirada del "Ruquetón" Giráldez.

petir en pistas de tierra, siempre a bordo de un Fiat 600, su primera carrera fue en Mercedes, luego en Pilar y ahora no lo para nadie. Conocedores a fondo de su terrible "mufa" por la que atravesó en el 72, nuestra visita fue en su taller de la calle Serrano. Poco y nada nos quiso comentar sobre la preparación de su Fiatín, cosa que como siempre corre a cargo de él mismo y de su socio el tucumanés "Negro" Medina. Como en toda actividad y en cualquier categoría, siempre se esconde algo... y también algo vimos y lo chimentamos. El motor está equipado con Distribuidor Abarth, Carburador Weber 45-45 de tiro horizontal, el sistema de poleas y correas es dentado. Vimos también cubiertas importadas Dunlop "Racing" y Cinturato "Indy" de F. 2, la tapa de cilindros está trabajada especialmente y los conductos de admisión y escape son de diseño propio. La velocidad máxima estimativa con caja corta es de 145 a 150 Km. p/h. en 400 m. Por último nos acota que le impresionó muchísimo el circuito Auto Parque de Ezeiza y allí piensa ganar... por su trazado, por la compactación del terreno y porque el coche está preparado para ello.

PROVINCIA DE SANTA FE

ACTIVIDAD REGULARISTICA PROGRAMADA PARA EL CORRIENTE AÑO

En el transcurso de una reunión a la que asistieron numerosos regularistas, quedó completado el programa de actividades para el corriente año. La misma se llevó a cabo en la localidad de Santa Isabel, con representantes de entidades de esa ciudad, Venado Tuerto, y del Club Regularidad Rosario, contándose también con la presencia de regularistas de la ciudad de Junín (provincia de Buenos Aires) y Laboulaye (provincia de Córdoba).

El programa de actividades surgido de dicha reunión se concreta en tres campeonatos, que se componen en conjunto de trece pruebas puntuables, confeccionándose el calendario que detallamos más adelante:

CAMPEONATO SANTAFESINO DE REGULARIDAD

CAMPEONATO ROSARINO DE REGULARIDAD CAMPEONATO DE REGULARIDAD DEL SUR DE LA PROVINCIA

Los tres campeonatos se dividirán en dos categorías: Velocímetro Especial y Velocímetro Original del Vehículo. Los puntos que obtengan las parejas participantes se adjudicarán separadamente para piloto y copiloto, por lo que habrá campeonato para piloto y campeonato para copiloto.

NUMERO DE PRUEBAS DE CADA CAMPEONATO

El campeonato Santafesino de Regularidad se compondrá de ocho (8) pruebas puntuables. El campeonato Rosarino de Regularidad, de seis (6), y el Campeonato de Regularidad del Sur de la Provincia, de siete (7) pruebas puntuables.

Prueba	Fecha	Entidad Organizadora	Computable Para:
1ª	4 Marzo ...	C. Reg. Santa Isabel	Santafesino y Sur
2ª	25 Marzo	C. Reg. Rosario	Santafesino-Rosarino
3ª	15 Abril	Reg. Venado Tuerto .	Santafesino y Sur
4ª	20 Mayo	C. Reg. Rosario	Rosarino
5ª	3 Junio	C. Reg. Santa Isabel	Sur
6ª	24 Junio	C. Reg. Rosario	Rosarino
7ª	29 Julio	Reg. Venado Tuerto .	Santafesino y Sur
8ª	12 Agosto ...	C. Reg. Rosario	Santafesino y Rosarino
9ª	16 Septiembre	C. Reg. Santa Isabel	Santafesino y Sur
10ª	21 Octubre .	C. Reg. Rosario	Santafesino y Rosarino
11ª	4 Noviembre	C. Reg. Santa Isabel	Santafesino y Sur
12ª	25 Noviembre	C. Reg. Rosario	Santafesino y Rosarino
13ª	7 Diciembre	Reg. Venado Tuerto .	Sur (prueba nocturna)

SEGUNDO CAMPEONATO "CIUDAD DE ROSARIO"

El Club Regularidad Rosario hará disputar los días 8 y 9 de setiembre este campeonato. En el mismo podrán participar competidores con velocímetros

especiales y velocímetros originales; además, este Segundo Campeonato "Ciudad de Rosario" tendrá una duración de solamente tres pruebas.

SE DIO A CONOCER LA NUMERACION OFICIAL PARA LIMITADA SANTAFESINA

De acuerdo al ranking de la temporada 1972, los pilotos de la Limitada Santafesina debe-

rán llevar en sus respectivos automóviles la siguiente numeración:

1	José Ramini	Villa Constitución
2	Raúl Guagliano	Rosario
3	Andrés Sarich	Armstrong
4	José Bengoechea	Marcos Juárez
5	Renato Quintero	Rosario
6	Augusto Guenier	Cavanagh
7	Jorge Tetamanzzi	Carcarañá
8	Héctor Rosso	Villa Eloísa
9	Luis Iscardi	Armstrong
10	Héctor Marconi	Armstrong
11	Raúl Stramazzo	Rosario
12	Rubén Bulla	Arrecifes
14	Alberto Venaría	Chañar Ladeado
15	Rodolfo Becker	Canals
16	Carlos Tardini	Firmat
17	Santiago Rossi	Venado Tuerto
18	Rubén Taborra	Bustanza
19	Héctor Moriconi	Oliveros
20	Rubén Marconi	Armstrong
21	Pedro Sciarini	Los Quirquinchos
22	Eduardo Guggia	J. B. Molina
23	Oscar Calsini	Firmat
24	Domingo Ferrero	Chañar Ladeado
25	Mariano García	Corral de Bustos
26	Hugo Bini	Saldini

NUEVA REGLAMENTACION PARA LA LIMITADA SANTAFESINA

Durante una reunión efectuada por quienes dirigen la Limitada Santafesina, se modificó el reglamento técnico de la categoría para el corriente año. Las reformas más sustanciales fueron llevadas a cabo en el sistema de admisión, ya que el empleado hasta el presente dejaba mucho que desear, para ser usados en los motores más modernos. Todos conocemos que cada día son mayores las plantas usadas del modelo Jeep y por lo tanto necesitarán una mejor adaptación actualizada de la mecánica.

A continuación daremos a conocer las reformas introducidas a la más popular categoría de la provincia de Santa Fe.

Block: Se permite el agrandado de conductos de admisión y escape. Se permite el rebaje en el block, que va desde las válvulas al cilindro.

Cigüeñal: Original.

Arbol de levas: Originales en su posición y cantidad. Construcción libre.

Válvulas: Originales en su posición y cantidad. Fabricación y tratamiento libres.

Guías de válvulas: Originales en su posición. Construcción libre.

Pistones, pernos y bielas: Libres.

Múltiples de admisión y escape: Libres.

Tapa de cilindros: Original.

Se permite el cepillado de la base.

Encendido: Prohibido el uso de magneto o equipo transistorizado.

Carburación: Un carburador de una boca. Corriente ascendente o descendente; en los dos casos la brida donde va tomado el carburador deberá tener en su parte interior 41 mm. como máximo.

Nota: El carburador de corriente descendente tiene que ser de marca Holley de fabricación Argelita.

Son libres los siguientes elementos: Los resortes de válvulas, los platillos de válvulas, los aros de pistón, la bomba de aceite, la bomba de agua, la bomba de nafta. Los radiadores de agua y aceite, el volante y el carter.

Observaciones generales: Se permite el alivianado y tratamiento térmico de toda pieza que integra el motor. La fabricación de tapas de bancadas y engranajes de distribución de acero para mayor seguridad, y el agrandado del diámetro del cilindro hasta 87 mm. Todos los elementos del motor que el presente reglamento no autoriza a reemplazar deberán ser los previstos por el fabricante del motor sin más modificaciones que las autorizadas por el presente reglamento.

CLASIFICACION EQUIVOCADA

¿REUTEMANN TENIA UN PUNTO EN SUDAFRICA!



En materia de suerte no cabe duda de que Carlos Reutemann debe estar ya acercándose al nivel de Chris Amon, sin duda el hombre de peor mala suerte en muchos años de Fórmula Uno. Reutemann puede acercársele sin embargo, y lo sucedido en Sudáfrica —descubierto al estudiar la clasificación vuelta por vuelta— parece confirmarlo. Un error de los cronometristas le otorgó una vuelta de más a Denny Hulme, con lo cual el neocelandés se adjudicó dos puntos para el campeonato por un quinto puesto que en realidad era el octavo, con lo cual Carlos Reutemann, ubicado séptimo era en realidad sexto, posición que le acreditaba por lo tanto su primer puntito por el campeonato mundial 1973. No se sabe aún qué decisión oficial podría haber sobre este indudable error, inadmisibles en una prueba por el mundial.

Tal como reza el titiloteo, a pesar de todos los inconvenientes que debió salvar en el transcurso del GP de Sudáfrica, Carlos Reutemann salió realmente sexto, y no séptimo como figuró en definitiva.

Su retraso de un puesto en la clasificación final se debió a un error de cronometraje, que así como perjudicó a Lole benefició a Denny Hulme, quien gracias a la gaffe entró quinto en los papeles mientras en la pista estaba realmente octavo.

Para ser más precisos, vayamos directamente a los "péipers". Llamará la atención del lector que en la reproducción de los tiempos de la planilla oficial no esté el registro de la primera vuelta. Eso se debe a que al fin de ella sólo se registró la hora de paso. Los tiempos oficiales tomados a Hulme, y por lo tanto oficialmente válidos, son los siguientes:

2	15h54m48s57/100	1m20s30/100
3	56m08s05	1m19s48
4	57m29s21	1m21s86
5	58m52s46	1m22s55
6	59m13s55	1m21s09 (!?)
7	16h01m32s95	1m19s40
8	02m52s67	1m19s72
9	04m11s10	1m18s43
10	05m35s05	1m23s95
11	08m14s80	2m39s75
12	10m51s10	1m36s30
13	12m08s65	1m17s55 etc.

El error del cronometrista salta a la vista. En la casilla de hora de paso de la sexta vuelta se escribió el tiempo irreal de 15h59m13s55/100 que daría un tiempo de giro de 21s09/100 (¡absurdo!), y en la casilla de tiempos de vuelta se escribió 1m21s09, que es lo que a juicio de buen cubero del cronometrista le pareció más lógico (!!!!!)

Todavía en la hoja oficial está marcada al lado de estas cifras la letra P, que indica pits, o sea que al cronometrista no se le escapó la entrada de Hulme a su box, pero evidentemente se taró por algún motivo, dado que se le escapó el absurdo implícito en sus anotaciones. Lo más fácil es que haya confundido a otra máquina con la del neocelandés. Prueba de ello es que la planilla muestra manchas, borrones, tachaduras y enmiendas varias en los casilleros correspondientes a Hulme y Scheckter, llamativamente, dos pilotos del team McLaren, lo que indica que el encargado de registrar sus pasos no las tenía todas consigo en materia de identificación a pesar de que Hulme conducía un M23 y Scheckter un M19C.

Esta es la manera en que se desarrollaron las cosas en la pista: Hulme redujo

la velocidad e ingresó a boxes, para lo cual debe pasar antes, inevitablemente, delante de las narices del cronometrista oficial. El tiempo de paso que éste tomó fue de 15h59m13s55. Luego de ser atendido en su pit retornó a la pista registrando su próximo paso a las 16h01m32s95, lo que significa que le cambiaron una goma, volvió a la carrera, realizó un giro completo y registró —sumado todo esto— la vuelta en el tiempo total de 2m19s00, mientras el quinto giro lo había recorrido en el tiempo efectivo de 1m44s34, tiempo lógico si se considera que el último kilómetro de ese circuito lo recorrió a marcha reducida. Esta inevitable corrección, dado que no es admisible que máquina alguna pueda recorrer el circuito de Kyalami en 21s09, explica que a Hulme se le atribuyó erróneamente una vuelta más.

Las planillas oficiales ya están impresas con el número de vueltas incluido, que va del 1 al 79. Así, en el renglón de la 5ª vuelta se anotó el falso tiempo de 15h58m52s46, y la hora de paso real, 15h59m13s55, en vez de corregir el registro equivocado fue a parar exactamente debajo de éste, en el casillero de la vuelta 6ª. En consecuencia, por el resto de la carrera, a pesar de sus tiempos, Hulme se vio beneficiado en su ubicación a raíz de contar con una vuelta de más, consiguiendo 77 grosos acreditados oficialmente al final de la carrera cuando en verdad le correspondían 76, que es como, por otra parte, lo tenían ubicado en planillas particulares.

La clasificación final debería por lo tanto ser modificada, otorgando como corresponde el quinto puesto a Follmer, el sexto a Reutemann, el séptimo a De Adamich y el octavo a Hulme. Dada la importancia de las posiciones en disputa porque dos de ellas otorgan puntos para el campeonato, es imperativo que se modifique la clasificación, dado que así Hulme devolvería sus dos puntos involuntariamente mal habidos a Follmer, que pasaría a tener dos en lugar de uno, y Reutemann, que tendría uno en lugar de ninguno.

Si no se ha tomado ninguna medida con respecto a Stewart, que fue serio y formalmente acusado de desobedecer órdenes oficiales en zona de accidente en beneficio propio, caben pocas esperanzas de que se tomen medidas sobre el tema expuesto aquí, pero esa negligencia de las autoridades internacionales no debe desalentarnos en lo que hace a denunciar estos errores inadmisibles en el control de una prueba puntuable por un campeonato mundial que se estima serio y ajustadamente competitivo. Nos alienta la esperanza de que esto alguna vez se acabe.

Franco Lini



M.R. EMACA
LA CALIDAD QUE SE DESTACA

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES: GRAL. ROCA 3520 (EX 1040) CIUDADELA NORTE
PCIA. BS. AS. • TEL. 653-1175/3647 • AV. JUAN B. JUSTO 8553
CAP. FED. • ENVIOS AL INTERIOR.



Warnes Peugeot S.R.L.
REPUESTOS ACCESORIOS

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

COLOCACION EN EL ACTO



Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 • 50-7572 y 53-3157
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

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

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



DAVID® DE ALTA Y BAJA PARA 6 y 12 VOLT
¡LUZ Y SEGURIDAD MULTIPLICADA A SU MAXIMA POTENCIA!

FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
WARNES 777 • T. E. 54-2671 • 55-1965
• CAPITAL Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS ART. 2000

COLOQUE HOY MISMO A SU **PEUGEOT 404 - 504**



RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS
(Aleación especial Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre)

- Más Pique Sin Rateo
- MAS POTENCIA

EL JUEGO \$ 34,50
Y... SU PEUGEOT... Quedará EQUIPADO como todos los coches de COMPETICION...!

Adquiéralas también en:
"Orientación Mecánica": Paraná 707, Capital
"Eduardo Otero" (h.): Av. Los Incas 5381, Capital
Y Amplio Surtido Repuestos "PEUGEOT"



B.W. U.S.A.

LATEX CON SILICONA EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA



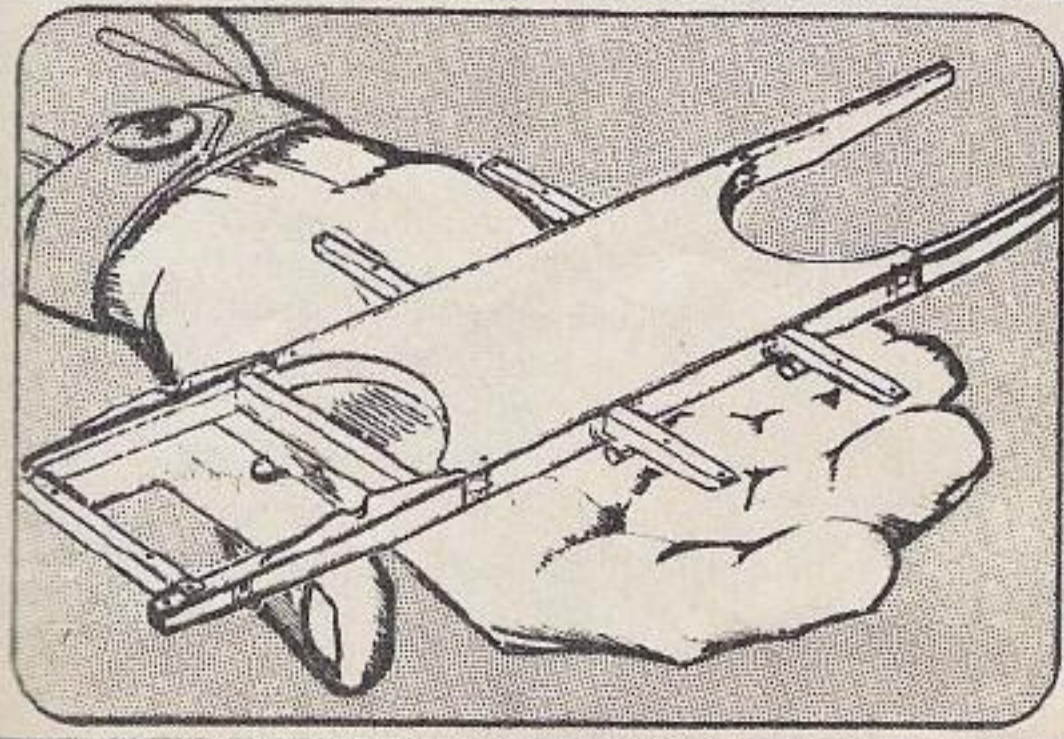
COLOCAMOS DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU CHEVY - DODGE o TORINO
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • T. E. 97-4410/7488 • CAPITAL

CERRITO REPUESTOS S.R.L.

FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR DE REPUESTOS PEUGEOT



COMPRE SU TABLERO DEPORTIVO Y PAGUELO EN CUOTAS
DISTRIBUIDOR OFICIAL **JAEGER**
WARNES 678 - Tel. 54-9279 - Buenos Aires

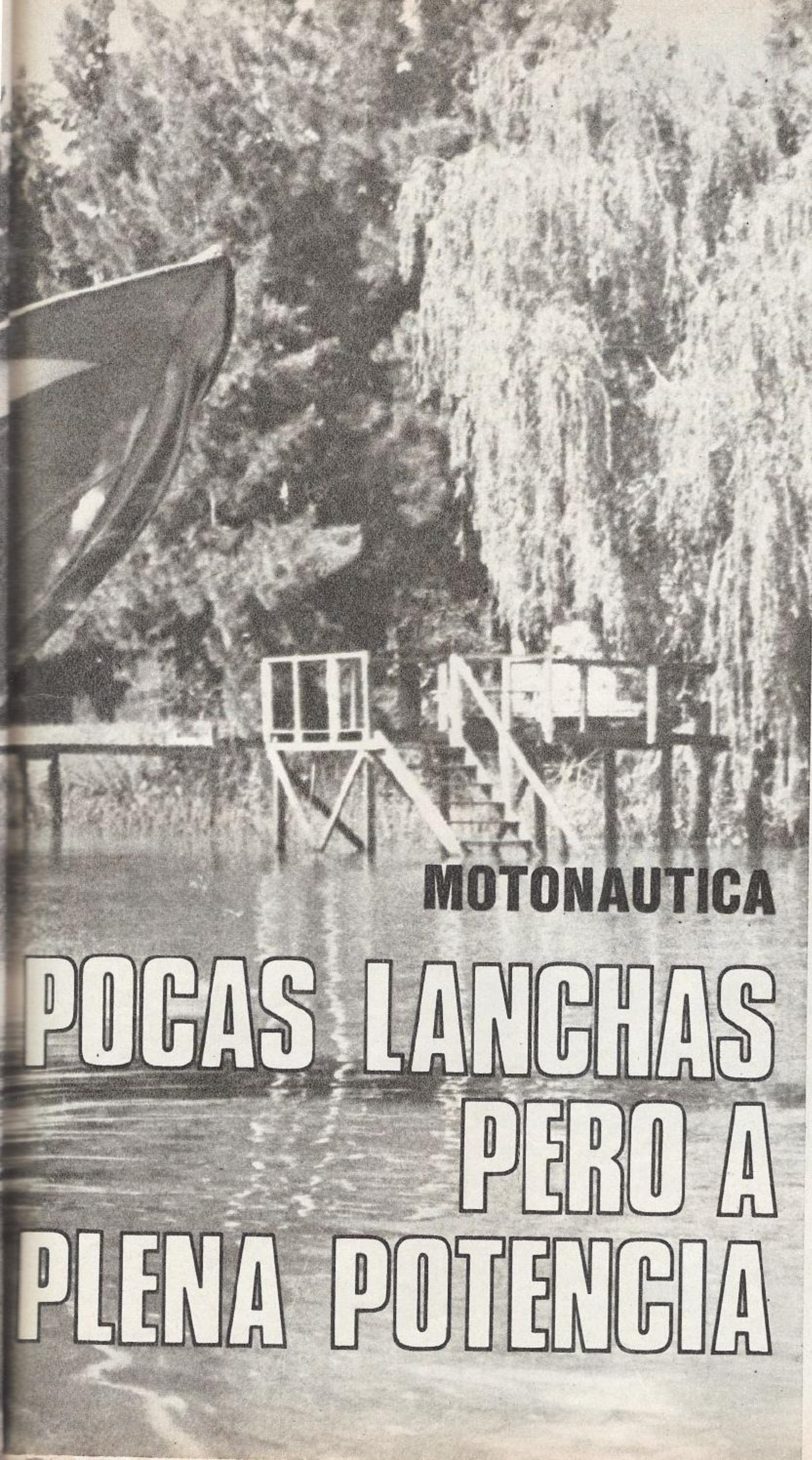


Una empresa Argentina, dedicada exclusivamente al **Citroen.**
Desde el Chasis, hasta el último tornillo, está en:

*M*etalúrgica
MIGUEL DEVOTO E HIJOS S.A.I.C.
FABRICACION - EXPORTACION
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 781/93 - T. E. 88-6145/7224 - CAP.
SUCURSAL: CALLE 60 Nº 1830 - T. E. 59598 - LA PLATA
FABRICA: FLORENCIO VARELA 625/55 - T. E. 750-1754 - BARRIO PARQUE CASEROS

VENTAS POR MAYOR Y MENOR





MOTONAUTICA

POCAS LANCHAS PERO A PLENA POTENCIA

Las clásicas 100 millas del Club San Fernando no contaron con gran cantidad de inscriptos, pero -debido a las condiciones meteorológicas- éstos pudieron desarrollar la máxima potencia de sus motores. El duelo en Fuerza Libre de Soriano vs. Regnicoli

Américo Caseb no mezquinó esfuerzos: esta volada lo demuestra.

El Club San Fernando tiene una bien ganada fama de que sus clásicas 100 Millas son el último banco de prueba por el que pasan las lanchas antes de comenzar las carreras de circuito. Por ello resultó satisfactorio para todos que la ausencia absoluta de viento y la total



motonáutica

tranquilidad de las aguas permitiera a los pilotos, escasos por cierto, desarrollar plenamente toda la potencia de sus equipos. Ausente la ON en forma total la atención se centraba en la Fuerza Libre, donde Soriano y Regnicoli volvían a enfrentarse en una nueva versión de su siempre esperado y discutido mano a mano.

Producida la largada tomó la punta Pedro Soriano quien poco a poco se fue alejando de Alberto Regnicoli hasta llegar a la boya de Guazucito con una ventaja de algunos centenares de metros. En el trayecto de vuelta la hélice de la lancha de Soriano chocó con un objeto sumergido y se produjeron averías mecánicas que motivaron su abandono. Quedó dueño de la situación el piloto de la Carla que sin bajar el ritmo cumplió el resto del circuito sin ninguna dificultad. Tras él se ubicaba Márquez que sigue andando muy fuerte. La categoría OI ofrecía, por lo menos en los papeles, una excelente paridad de fuerzas pero distintas causas separaron en la ruta a los pilotos: Morales volvió a tener problemas con el motor que ya lo obligara a abandonar la regata a Carmelo y debió desertar nuevamente; Feliú estuvo detenido en la ruta de ida y Di Fiore

quedó con el camino despejado. Sin embargo no ganó sin susto ya que a menos de mil metros de la llegada se quedó sin nafta y luego se le ahogó el motor que se negaba a arrancar. Finalmente solucionó el problema y aventajó a Feliú por 9 minutos.

En la SE hubo dos competidores: Américo Caseb y Carlos García Montes. El primero, que evidencia un progreso conductivo notable y que ha mostrado una excelente capacidad de adaptación a su Galleta, puso el acelerador a fondo con la bajada de bandera y no lo sacó de allí hasta cumplir el recorrido. Más que los diez minutos que le sacó a su rival importan los diez que lo separaron de Márquez y lo cerca que se mantuvo de Di Fiore toda la carrera. García Montes por su parte sacó todo el provecho que pudo de su casco pero el mismo no le daba para más. Mucha gente preguntaba a qué se debía la ausencia del catamarán de Zucati que tan brillantemente había debutado en la carrera de Carmelo. La causa, como anticipáramos hace un tiempo, era la venta del mismo a un piloto norteño y que todavía no ha habido tiempo en su astillero de producir los próximos.

En TC Bernard y Del Papa se

dieron el gusto de realizar una carrera muy pareja que finalmente se definió por apenas tres minutos a favor del primero. Su presencia puede ser la señal de la reactivación de esta categoría un poco venida a menos.

El balance general es que continuamos viendo embarcaciones individualmente buenas, tanto en velocidad como en espectáculo, pero sigue faltando el sabor de la competencia ajustada, de la definición sobre la raya, de la paridad de fuerzas que llene la competencia con la incertidumbre del resultado final. En cuanto eso se consiga volveremos a tener jornadas de excepción. La calidad de los pilotos permite asegurarlo.

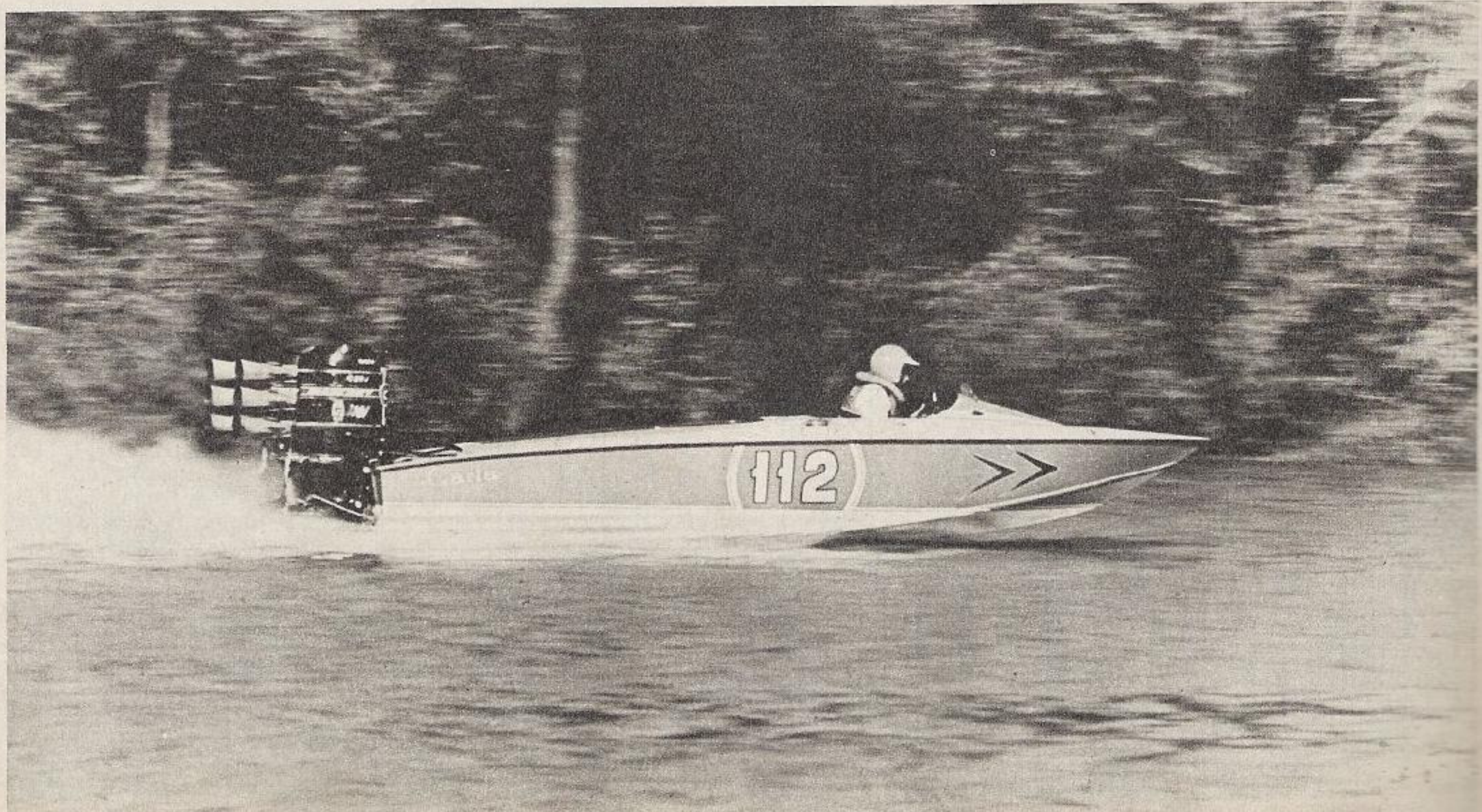
OLITAS

Directivos del Club Motonáutico Argentino esperaron el paso de los pilotos a la altura del Naranja y desde su lancha tentaban a los corredores levantando vasos llenos de apetitosos líquidos. No faltó el que opinara que muchos, de haberlo sabido antes, hubieran instalado su reabastecimiento en las cercanías, cosa que ocurrirá sin duda en la próxima regata.



Jorge Di Fiore. Más puntos para el campeonato.

Alberto Regnicoli: una marcha regular y sin problemas.



La gente de Paglietini estuvo ausente. Los hermanos Sarthou, uno en vacaciones y otro trabajando, Reverdito abocado a las tareas en el astillero y Barbot prefirió irse a Mar del Plata antes que sufrir desde la costa. Muñoz de Toro anda por Europa. Una lástima estas ausencias porque siempre dan lo mejor de sí en aras del espectáculo.

Palabras de Tognola, ex comodoro del Club San Fernando: "Hay que alentar a los muchachos como Néstor del Papa y Oscar Bernad. Es gente nueva y sana, como la que le hace falta a nuestra motonáutica".

Alfredo Berghella comentaba cuando había terminado la carrera: "Traer mi aparato al río es cosa de locos. La Taif está para otra cosa; cuando haya una carrera de circuito vamos a ver si el Fiat rinde lo que yo espero".

Carlos García Montes corrió con una pata que le facilitó en préstamo Daniel Canestrari, ya que él había destrozado la suya al llevarse por delante una boya en una "cuadrera" disputada en Mar Chiquita.

Autoridades de la prueba: Oficial de Día, señor Plácido Secchiari; Segundo Oficial de Día, señor Rómulo Guglielmi; Jurado: señores Osvaldo Alo, Osvaldo Chiappe y Héctor García. Prensa y difusión: señores Mario Martín y Ricardo Munin. La largada, controles y comisión técnica estuvieron a cargo de la subcomisión motonáutica del club San Fernando.

Se había previsto que en caso de fuerte marejada la boya de Guazucito se corrlera hacia el Naranja en la medida que el control lo creyera necesario. Por suerte el día fue espléndido y la tranquilidad de las aguas hizo que no fuera necesario modificar el punto de viraje.

El temor principal de estas carreras: las averías de las hélices que no sólo son caras sino bastante difíciles de conseguir. También en esto tuvieron suerte los pilotos y los troncos se mantuvieron a un costado de la ruta. Debe pensarse que muchos corredores compran las hélices de velocidad en Europa y por lo tanto su reposición es engorrosa desde todo punto de vista.

100 MILLAS NAUTICAS

CLUB ORGANIZADOR: CLUB SAN FERNANDO — ESCENARIO: AGUAS DEL DELTA — FECHA: 18-3-73

Clasificación

CLASE TURISMO ARGENTINO

Categoría TC (hasta 85 HP y mínimo 4,20 m de eslora)

Ps.	Nº	Embarcación	Piloto	Tiempo
1	1	Osita	Oscar Bernad	2h 6m 43s
2	3	Cachabacha II	Néstor del Papa	2h 9m 56s

Categoría TD (hasta 105 HP y mínimo 4,30 de eslora)

1	1	Athenea	L. Atilio Bisso	2h 11m 16s
---	---	---------	-----------------	------------

CLASE GRAN TURISMO

Categoría XD (motores fuera de borda de más de 550 y hasta 750 cm3).

1	21	Kamasutra	Norberto Liubitch	1h 59m 10s
---	----	-----------	-------------------	------------

SERIE INTERNACIONAL FUERA DE BORDA SPORT

Categoría SE (motor de más de 700 cm3. y hasta 850 cm).

1	1	Galleta II	Américo Caseb	1h 45m 31s
2	5	Kaskote	C. García Montes	1h 55m 25s

SERIE INTERNACIONAL FUERA DE BORDA DE CARRERA

Categoría DI (motor de más de 1.000 cm3 y hasta 1.500 cm3).

1	60	Orca GT	Jorge Di Fiore	1h 53m 2s
2	7	Megombo	Carlos Feliú	2h 1m 17s

FUERZA LIBRE

1	111	Carla	A. Regnicoli	1h 15m 20s
2	7	Racky II	José Márquez	1h 35m 5s

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.
"su concesionaria"
PEUGEOT
Repuestos, accesorios
y partes de Carrocería
Legítima

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

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

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

Botitas
especiales
para
competición



"NOMAX"

Confeccionadas en becerro con entre-
tela de amianto protector contra el
fuego.

Talón y plantilla acolchados.

En: **ANSELMO PAROLO Y CIA.**
IBARROLA 20 - T. E. 653-3856
ALTURA RIVADAVIA 11900
CIUDADELA - Pcia. de Bs. As
ENVIOS AL INTERIOR

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS COLOCACION EN EL ACTO



Ematray

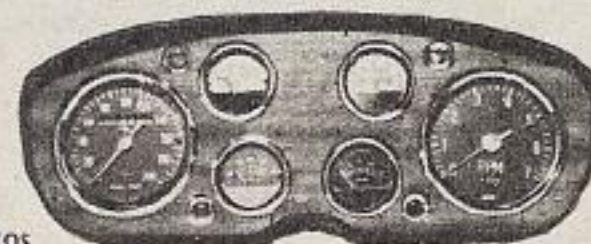


- DISTRIBUIDOR
DE PALANCAS AL PISO
- BUTACAS PARA COMPETICION
 - FUNDAS BOUCLE DE TOALLA SUPERFUND
 - ACCESORIOS DEPORTIVOS

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 • T. E. 58-9694 • Buenos Aires
Sucursal en WILDE: CADORNA y AGUERO

ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL



Tableros
especiales para FORD FALCON

CASCOS
INTEGRALES

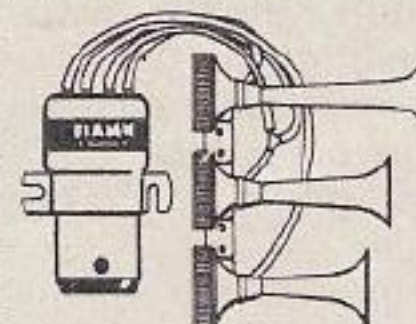


GUIDEX
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

DISTRIBUIDOR OFICIAL
DE INSTRUMENTAL

BRD

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.
PARANA 734 • T. E. 44-9178 CAP. • Sábadosabierto hasta las 12.30 hs.



DETROIT S.C.P.A.

El surtido más importante en
accesorios para el automotor.

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS
Volantes legítimos

deportivos **SANDRINI**
Colocación en el acto.

Consolas, Cinturones
de seguridad,
Faros de iodo.



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

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

Renault R-12 Break:

UNICO



Dentro de la gama de vehículos que la industria nacional ofrece, similares en precio, potencia y capacidad, el Renault 12 Break resulta una nueva opción para quienes desean complementar un auto de turismo con un utilitario ventajoso. Técnicamente, un motor diferente al del Renault 12 berlina —por lo menos hasta ahora—, traducido en un apreciable aumento de potencia y performance.

El 22 de marzo fue presentado un nuevo vehículo —el Renault 12 Break—, que a partir de este momento pasa a integrar la línea de IKA Renault y por extensión la familia numerosa del mercado automotriz nacional, dentro de la gama de los compactos medianos de inspiración europea.

Este tipo particular de carrocería ofrece la ventaja de su amplitud para el uso familiar y la posibilidad de transformar al auto, con sólo rebatir los asientos traseros, en un eventual utilitario cuyas ventajas se hacen evidentes cuando se debe recurrir a la necesidad de un vehículo apto para el transporte de cargas medianas o de un volumen de equipaje mayor al acostumbrado.

Con respecto a sus competidores más directos en precio, potencia y tamaño, el

RENAULT 12 BREAK FICHA TECNICA

Motor	4 cil. en línea, 5 bancadas.
Diámetro y carrera	73 x 77 mm.
Capacidad cúbica	1.289 cm ³ .
Relación de compresión	9:1 (Sedan R-12: 8,5:1)
Potencia efectiva	82 HP a 3.500 rpm. (berlina R-12: 60 HP a 5.250 rpm.)
Cupla máxima	11,5 MKg. a 3.500 rpm. (berlina R-12: 9,7 MKg a 3.000)
Embrague	Monodisco seco a diafragma.
Diámetro del embrague	180 mm (berlina R-12: 170 mm)
Carburador	Solex doble cuerpo (un solo cuerpo en la berlina).
Bujías	Bosch W 145 T 35.
Frenos	Delanteros a disco — Traseros a tambor.
Suspensión	Delantera, independiente — Trasera a eje rígido.

PERFORMANCES

Aceleración de 0 a 1.000 mts	39s5
Consumo (a 80 km/h. en 4ª).	12 km/litro
Velocidad máxima	150 km/h (R-12 berlina 140)

NOTA: Si bien el dato no es oficial, puede asegurarse fehacientemente que las berlinas R-12 actualmente en línea de producción ya incorporan el nuevo motor utilizado en el modelo Break. Las cifras comparativas lo son con respecto al R-12 Berlina actual.

EN SU CLASE



Break R-12 es —hasta el momento— la única alternativa existente, lo que permite asegurar una recepción auspiciosa por parte del potencial mercado.

El estilo es moderno, dentro de líneas suaves y agradables. La superficie vidriada es más que generosa, y en cuanto al confort interior mantiene las características del R-12 berlina, lo que equivale a decir que siguen en vigencia la comodidad y la posición de manejo excelentes demostrados en el auto. Desde el punto de vista técnico, el Renault 12 Break ha sufrido ciertas alteraciones de motor traducidas en un incremento de potencia y performance, manteniendo un aceptable nivel de consumo de combustibles. Tales características se condensan en la ficha técnica anexa.



A la izquierda: Sin alteraciones en la parte delantera aparece el Renault 12 Break. La parte trasera ha sido resuelta muy sobriamente.

La "quinta puerta" abierta permite apreciar la accesibilidad al compartimiento de carga y/o equipajes.

El asiento trasero rebatido aumenta considerablemente el volumen destinado a carga. Cabe aclarar que el asiento, una vez rebatido, asume una posición totalmente horizontal.

TOQUECITOS DE B

ANTELO A LAS UROPAS



Osvaldo Antelo a Europa: "Yes, General Electric".

La sirena del viejo mundo sigue atrayendo con su cántico a los aborígenes de estas tierras vírgenes (pero no mucho...).

Ahora es Osvaldo Antelo el que se arma el bagallito y se va. O mejor dicho se ha ido, el 24 de marzo, para visitar diferentes plantas europeas —Cosworth, Alpine, Maserati, Gordini, etc., etc.— para ver qué puede aprender... o enseñar.

Independientemente, y aprovechando la estadía, Antelo concurrirá a las carreras en las que hará sus primeras armas europeas el oriental Pedrito Passadore. Por lo menos tendrá alguien con quien charlar, porque nos han dicho que lo único que el gordo de Caballito sabe decir en inglés es "General Electric".

HOMOLOGACION DEL 128 IAVA

Es probable que dentro de 45 días esté homologado el Fiat 128 IAVA. Varias reuniones en CADAD así lo indican ya que se cambiaron las exigencias en cuanto al mínimo de unidades fabricadas para permitir su homologación. Por otra parte Fiat avalará el pe-

dido de IAVA, llegando de esa manera a un total acuerdo con CADAD. Evidentemente con la homologación del 128 IAVA y el motor mejorado que albergará el R12 (de los 60 HP actuales salta a 82 HP) la categoría B de nuestro TN será cosa de locos.

F2 Y EL AUTODROMO DE SALTA



Autódromo de Salta: inauguración F2.

El Auto Club Salta envió una nota a F2 Asociados durante el transcurso de la semana pasada para confirmar la re-

alización de la carrera de F2 programada para el 20 de mayo en la cual se inaugura el autódromo de Salta.

FORMULA DOS II

Ha sido postergada aunque con fecha incierta la competencia de F2 que se realizaría en el autódromo de Paraná. La carrera que debía disputarse el 8 de abril deberá pos-

tergarse por el ballotage que originaron las elecciones provinciales. De ninguna manera la carrera ha sido suspendida solamente ha sufrido una postergación para una fecha no determinada aún.

PEUGEOT Y UNA NUEVA PLANTA DE MONTAJE



Peugeot y su flamante planta de montaje.

SAFRAR — Peugeot inauguró la semana pasada una nueva línea de montaje para todos sus modelos, eliminando de esa manera algunas limitaciones que imponían las antiguas instalaciones. La nueva

planta —por supuesto instalada en el complejo industrial de Berazategui— permitirá producir 25 coches por hora lo que significa unas doscientas unidades por día. ¡¡Felicidades!!

DODGE 1500: NOVEDADES

Es casi un hecho que a mediados de año salga a la venta el Dodge 1500 con dos carburadores y carrocería dos puertas. Se construirán 900 unidades para lanzar a fines de año una unidad muy mejorada con motor de 1.800 cm³. Incluso se está estudiando una tapa de cilindros de doble árbol de levas a la cabeza para montarla en los autos de serie pero en un futuro mediano, algo así como cuatro años. Nosotros mientras tanto ya pedimos un 1.800 cm³ para test, tanto como para estar preparados.



Gutiérrez Núñez y Hampshire —propietario de Elden— esperan a Y.P.F.

definitivamente el acuerdo y que el argentino no pierda su

tiempo que le es tan necesario para correr carreras.

JORGE A. MAGGI:

PILOTO "SHELL"

La semana pasada se firmó el contrato entre la empresa Shell y Jorge Maggi para que el piloto del Peugeot 504 a partir de las 24 Horas corra con los emblemas de la firma utilizando sus productos a través de toda la temporada, además del apoyo publicitario que el "conchabo" le representa.

Por su parte el "hacendado" de Pilar participará en las 24 Horas con un copiloto que se mantendrá en secreto hasta el momento. Maggi se nega a hacer declaraciones a la prensa.

De esta manera, Maggi pasa a integrar el equipo con Migliore y Garro en la clase "C" de Turismo Nacional.

GUTIERREZ NÚÑEZ: YPF

NO CONTESTA

El Pato Gutiérrez Núñez está a la espera del dinero prometido como patrocinio de su campaña europea en FF. Hace unos quince días atrás todavía no había recibido el primer adelanto y por esa razón pensó de participar en Thruxton Brands Hatch, dos competencias en las cuales el argentino contaba con posibilidades. Esperamos que se concrete

NOVEDADES DE APAT:

ASI SERAN LAS "24" (Y NO LAS "27")

La semana pasada Víctor Bonanno —APAT—, mientras sorbía ese nefasto brebaje que nuestro bufetero —Hugo— llama café, nos informó acerca de las novedades y últimos detalles concernientes a la Maratón de APAT para TN.

1) La prueba del 21 y 22 de abril que se denomina Maratón de APAT, será de 24 Horas de duración en lugar de las 27 Horas que estaban previstas. Ello se debió a un pedido de pilotos asociados a la entidad para reducir el consumo de neumáticos, combustible, etc. y además porque así habrá un turno menos de manejo. Por consiguiente APAT decidió "congelar" forever su Maratón a las tradicionales 24 Horas. Así también se eleva el porcentaje de arribos, los costos administrativos y organizativos disminuyen y la inversión por parte de los participantes es menor.

2) El circuito será el número 15, el mismo de la edición anterior —26 Horas— pero no se utilizará la "chicana" de la curva Ascari. Luego de varias reuniones con CADAD, el organizador logró que se le dejara utilizar ese trazado con la veloz curva Ascari que no representa escollo serio para autos que llegarán



a ese sector a unos 180 km/h. en el caso de los Peugeot y Fiat 125 y a 150 km/h. en el de los Fiat 128 y Renault 12. También evitarán roturas de parabrisas —en la chicana quedaban piedras sueltas en el pavimento— y se ahorrará en consumo de neumáticos.

3) La largada y llegada se producirán a las 16 del sábado y las 16 del domingo.

4) La largada será del tipo Le Mans pero el piloto estará dentro del auto, con el cinturón de seguridad abrochado y el motor detenido. La bajada de bandera y la luz verde del semáforo indicarán la hora exacta de la largada y recién en ese momento se podrán poner los motores en marcha.

5) El concurrente podrá optar por formar un equipo de tres pilotos para conducir un automóvil. De esa forma se podrán abaratar costos.

6) La Municipalidad está abocada a la iluminación de la pista en la recta principal y horquilla.

7) Se está estudiando la forma y el sistema de computación para que no existan errores de clasificación como en las "20 Horas de Turismo".

8) Diez millones de pesos en premios en total para ambas categorías.

Este es el informe hasta el momento. APAT merece tener éxito. Las 24 Horas de este año pueden ser de antología.

TOQUECITOS DE BOCINA

PEDRO PASSADORE: EN THRUXTON



Ya empieza Pedrito Passadore...

Pedro Passadore debutará el 1º de marzo en Thruxton con

el GRD de F3. El uruguayo —que se pasa todo el día en

EL RETORNO DEL "CHINO"



Che... ¿el Chino no corre más? Viejo, ¿qué pasa con Canelo? Y un montón así de preguntas se hacía el aficionado.

La semana pasada volvió del campo y se "radicó" en Buenos Aires nuevamente. Primero hablamos por teléfono, después —por casualidad— lo encontramos a la tardecita en la confitería Rond Point de Figueroa Alcorta y Tagle.

—Y... ¿qué vas a hacer? Corrés, no corrés... ¿qué harás de tu vida?

—Ja, todo el mundo pregunta lo mismo. Sí, correré, no me retiré nada como muchos creen. Lo que sucede es que me tomé dos o tres semanas

de descanso porque además quería ver como seguía mi padre. Nada más que eso. Pero, todos hablan y el que no la sabe bien la inventa....

—¿Cuándo reaparecés?

—En las 24 Horas de APAT. En lo de Guillermo Billy me están armando un auto nuevo y pienso correr en el autódromo.

—¿Con quién corrés?

—No sé todavía, pero en una de esas con Carmen (su mujer) que últimamente me está manejando bien...

—Escuchame cómico... ¿qué pensás de los Fiat 125?

—Por lo que me he enterado andan muy rápido, pero no más que los dos o tres Peugeot de punta. Pueden hacernos fuerza hasta que salga el Peugeot 1.800. De ahí en adelante no creo que puedan hacernos contra.

—¿Tu padre?

—Está muy bien. Totalmente recuperado y sin problemas. Por eso hablo de correr, si no ni tocaría el tema.

En resumen. El Chino Canelo no se retiró ni mucho menos. El 21 de abril estará en la Maratón de APAT.

la fábrica— participará con el último modelo de chasis y mientras tanto espera el arri-

bo de Osvaldo Antelo que lo acompañará en su debut en carácter de amigo y nada más.

IKA - RENAULT: NUEVOS PRECIOS

Ika Renault dio a conocer la semana pasada los precios actualizados a partir del 12 de marzo de 1973. Cabe aclarar que estos precios no incluyen

el Fondo Nacional de Autopistas, un gravamen del 5% que pesa sobre todas las unidades 0 km. La lista dada a conocer es la siguiente:

Jeep Corto, Simple Tracción	\$ 23.340
Jeep Corto, Doble Tracción	" 28.130
Jeep Pick-up, Simple Tracción	" 25.180
Jeep Pick-up, Doble Tracción	" 29.930
Jeep Pick-up Diesel	" 25.180
Jeep 1000, Simple Tracción	" 33.650
Rambler Cross Country	" 36.510
Rambler Ambassador	" 48.010
Torino L	" 41.520
Torino S	" 42.030
Torino TS (4 puertas)	" 43.160
Torino TS (2 puertas)	" 53.960
Torino GS (con 3 carburadores Weber mult. esp.)	" 58.500
Renault 4S	" 23.310
Renault 6	" 27.140
Renault 12	" 30.990
Renault 4 Furgoneta	" 22.480

MOTOS EL 1º



El próximo domingo en el autódromo: motos y karting. Reunión importante por el Campeonato.

El 1º de abril se disputará en el autódromo de Buenos Ai-

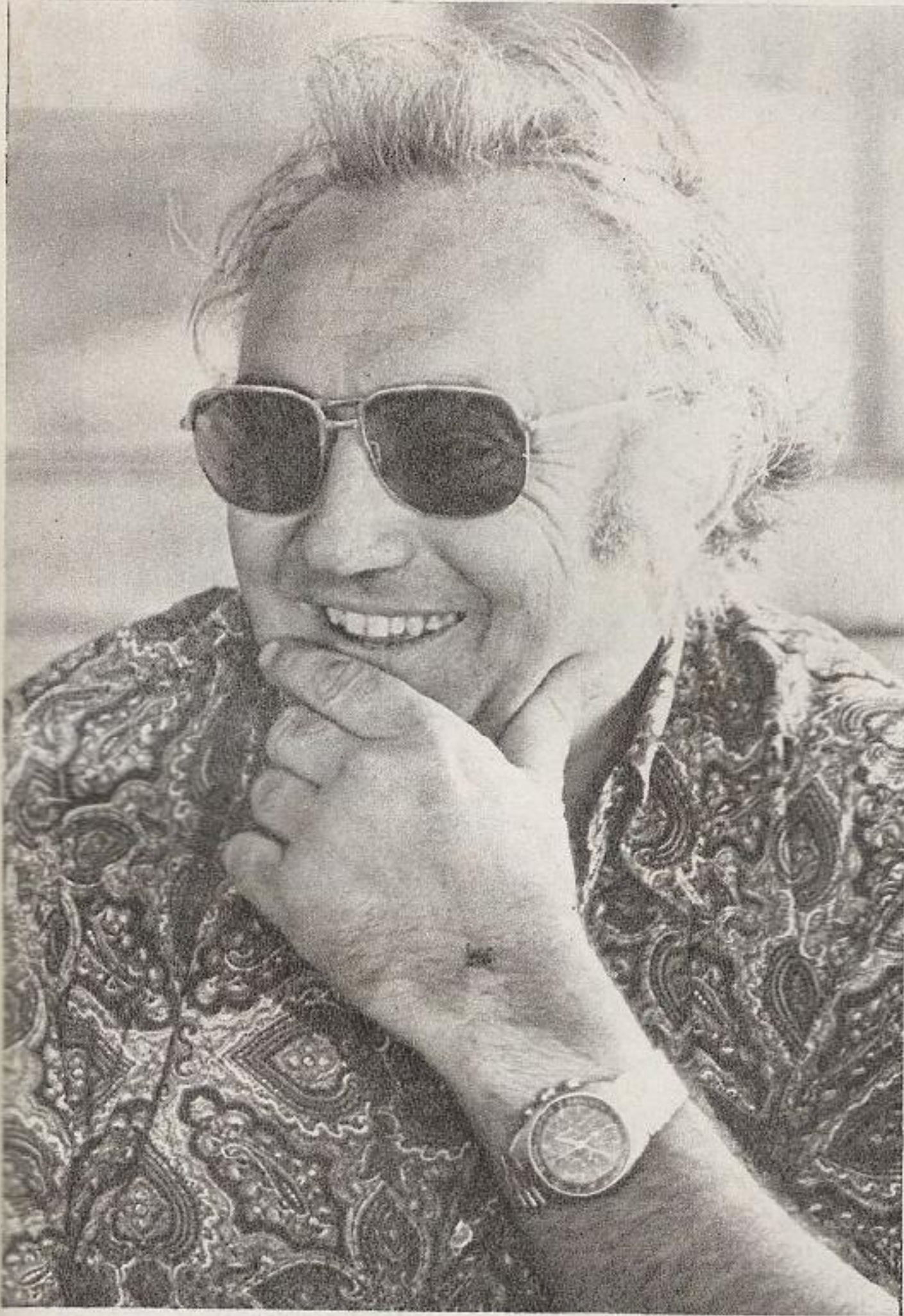
res un festival motociclistico y karting con la participa-

ción de casi todos los pilotos habituales de las categorías más comunes. Habrá motos de 50, 100, 125 y 175 cm³; motonetas 130 y 180 cm³; Fuerza Libre y Sidecars. En lo que toca a Karting se disputarán las

50 Millas para la categoría Senior. Organiza el Buenos Aires Moto Club (Serrano 587, Capital, Tel.: 54-5452). A partir de las 14 horas es la cosa motociclista y a partir de las 18 la kartista.

GALLUZZI "RACING TEAM":

TRES AUTOS PARA LAS 24 HORAS



Galluzzi a las 24 Horas: con un Berlina y Cupeiro.

—Formamos un equipo para correr las 24 Horas de APAT. Tres Fiat 125. La semana pasada empecé a desarmar los autos para tenerlos listos a más tardar a mediados del mes que viene. Nos juntamos un día y formamos un equipito de amigos, sin problemas, para ir a correr al autódromo, divertirnos y hacer las cosas lo mejor posible.

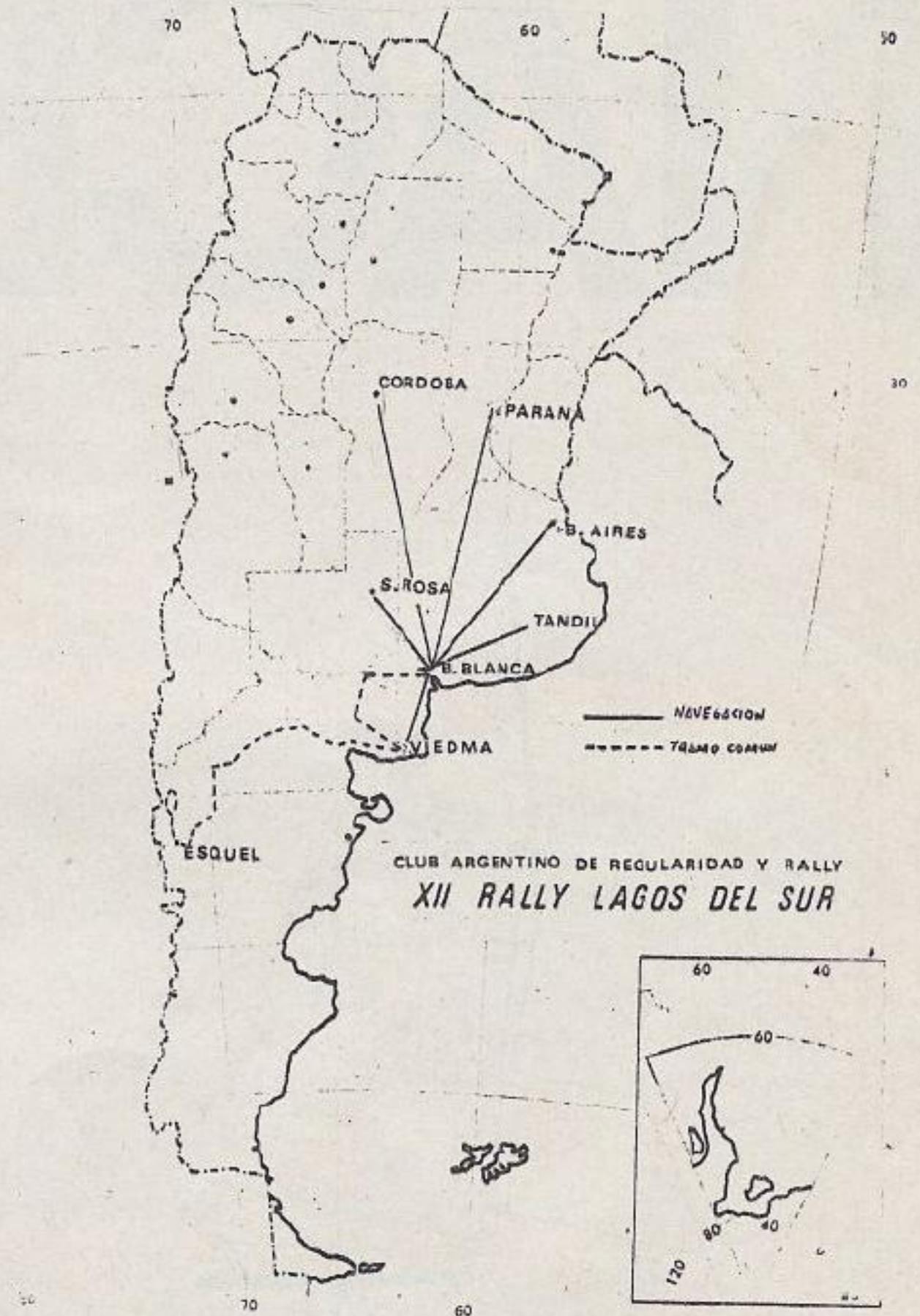
—¿Quiénes son los pilotos del equipo?

—Mirá, la idea nació en Mar del Plata. Me encontré con el Gallego Cupeiro y me

dijo que quería correr las "24". Arreglamos y programamos correrlas juntos. Después vinieron dos más y armamos el equipo con tres autos. El Gallego Cupeiro y yo vamos con una berlina 125... ¡qué raro!, a mí me encanta la berlina... En otra van Guillermo Detry probablemente con Gianni Novara y en una cupé correrán Cascote Juárez y el chileno Santiago Bengolea.

Otro trío para las 24 Horas que podrá hacer un buen papel. Y el retorno del Gordo Galluzzi como piloto. ¡Galluzzi-Cupeiro, qué pareiita!

RALLY LAGOS DEL SUR



El Club Argentino de Regularidad y Rally dio a conocer detalles del inminente Rally Lagos del Sur. La competencia comenzará el 13 de abril para finalizar en Esquel, el día 21. Habrá varias cabeceras de largada: Viedma, Tandil, S. Rosa, Córdoba, Paraná, Buenos Aires y Tandil, concentrándose todos los participantes en Bahía Blanca. Allí se iniciará el tramo común; la primera etapa es de Bahía a Viedma, ciudad donde se disputará una prueba especial de velocidad en el circuito costanero. La segunda etapa se largará el domingo 15 a las 6 horas desde

la ciudad capital de la provincia de Río Negro hacia Esquel. La tercera etapa se largará desde Esquel y unirá El Maitén, El Bolsón, Epuyén, Chollila, Leleque, para finalizar en Esquel. Allí se realizará una prueba especial de velocidad a disputarse el martes 17 a las 10 horas en el circuito montañoso de Trevelín. Se habrán recorrido entonces 2.030 kilómetros.

La carrera estará reservada para las clases A, B, C, y D (hasta 850, hasta 1.300, hasta 2.000 y de 2.000 cm³ en adelante respectivamente) distribuyéndose la siguiente escala de premios por categorías.

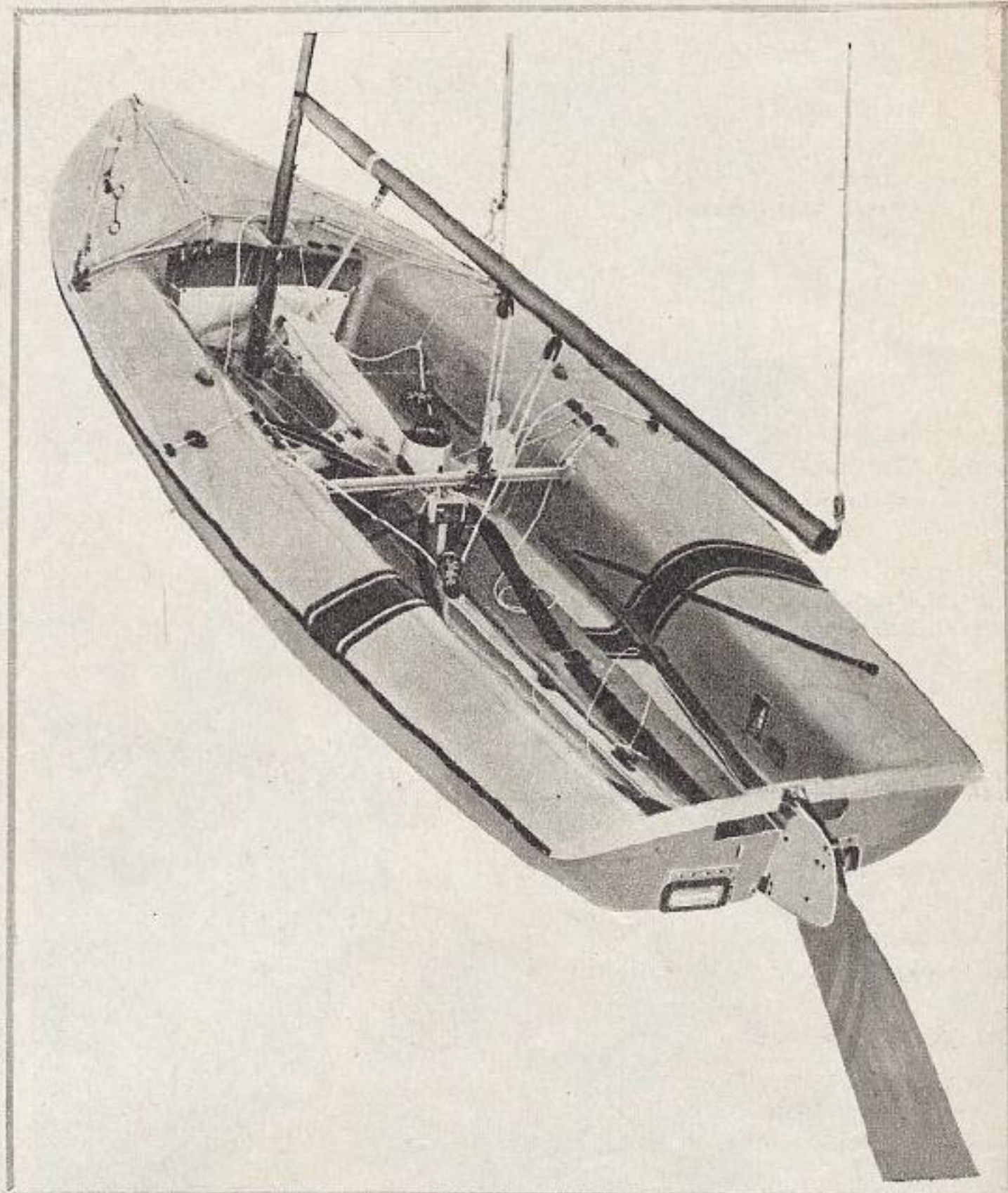
	Cat. A	Cat. B	Cat. C	Cat. D
Al 1º	2.000	2.200	2.500	2.500
Al 2º	1.200	1.300	1.000	1.500
Al 3º	800	900	1.000	1.000
Al 4º	500	600	700	700

El valor de la inscripción ha sido fijado en 200 pesos más \$ 400 por persona en concepto de alojamientos y comidas. La competencia estará reservada

a máquinas de TN y para mayores datos convendrá remitirse a el C A R y R, Alberti 338, Tel.: 48-3864, Buenos Aires.

YACHTING

NACE EL 4



**Quedó constituida la
Asociación Argentina
Clase Internacional
470. Con esta
iniciativa el yachting
de regatas llena,
dentro de las clases
intermedias, un
espacio vacante desde
hace mucho tiempo**

Por J. PEDRO SIEDMANN

Un grupo de aficionados de distintos clubes ha dado el primer paso para la formación de la clase 470 en nuestro país. Para ello se han reunido el 17 del corriente una veintena de interesados en el Yacht Club Olivos donde decidieron crear la Asociación Argentina de este velero que en noviembre del año pasado fue designado clase olímpica.

Con la inclusión del 470 dentro de nuestro parque de veleros, se llena un vacío que afectaba a innumerables jóvenes que no encontraron el tipo de barco en el cual depositar sus inquietudes, puesto que con excepción de la esporádica difusión del 505 (hermano mayor del 470), no teníamos un velero intermedio para dos tripulantes, de líneas modernas y planeadoras.

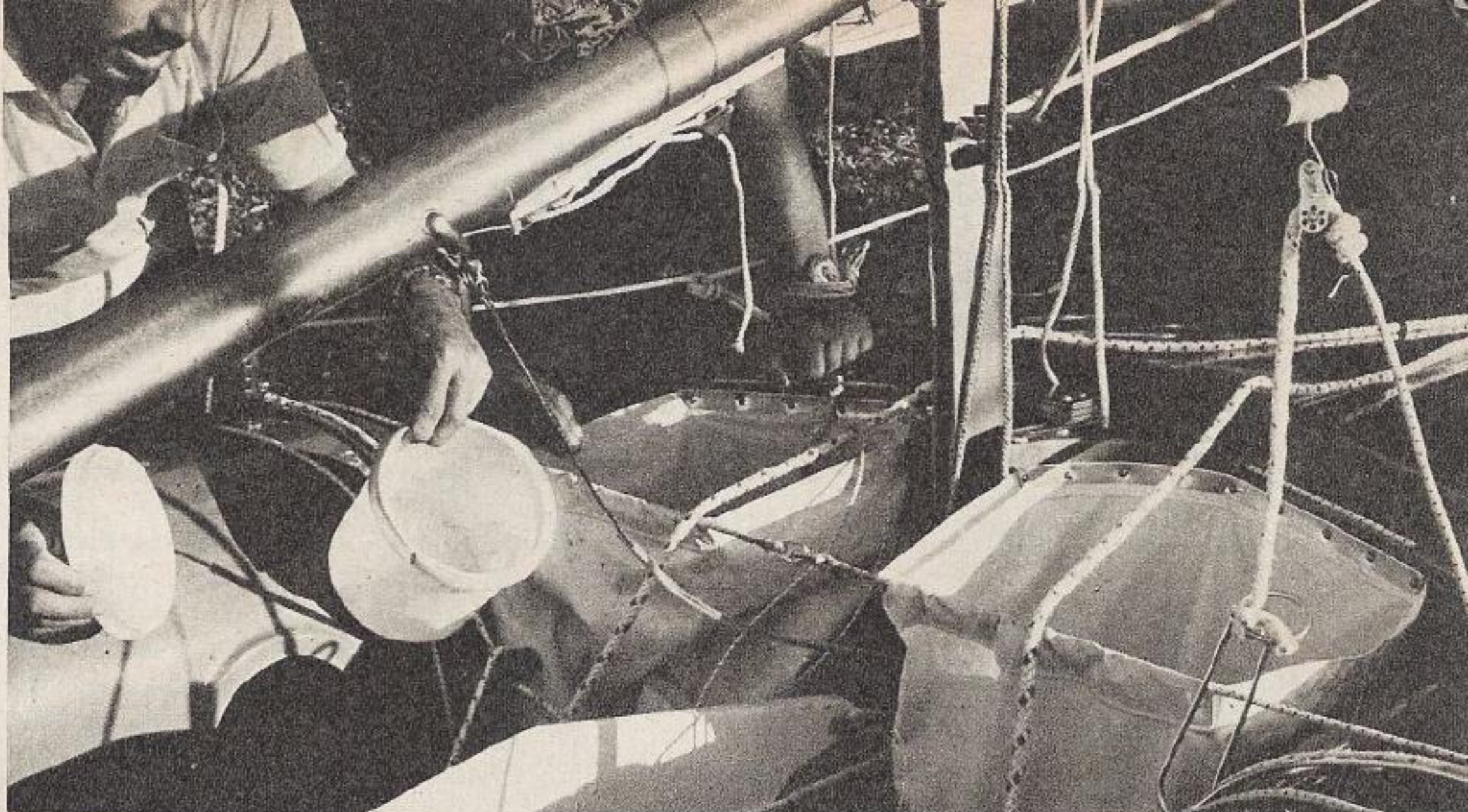
El 470 es una yola surgida del tablero de André Cornu en la década del 60, y que logró rápidamente una amplia difusión en todo el mundo. Actualmente hay más de 12.000 unidades navegando en 14 países, especialmente en Francia, Italia, Alemania, Holanda, España y USA.

Esta embarcación se caracteriza por estar regida por una reglamentación muy estricta con la que mantiene su característica de verdadero monotipo, amén de que al limitar la carrera armamentista (de herrajes) se puede competir sin una erogación económica exagerada. Con respecto al reglamento podemos dar algunos ejemplos de su rigidez, como ser, que todos los cascos deben ser color blanco (?); en cambio, el color de la cubierta es libre

70

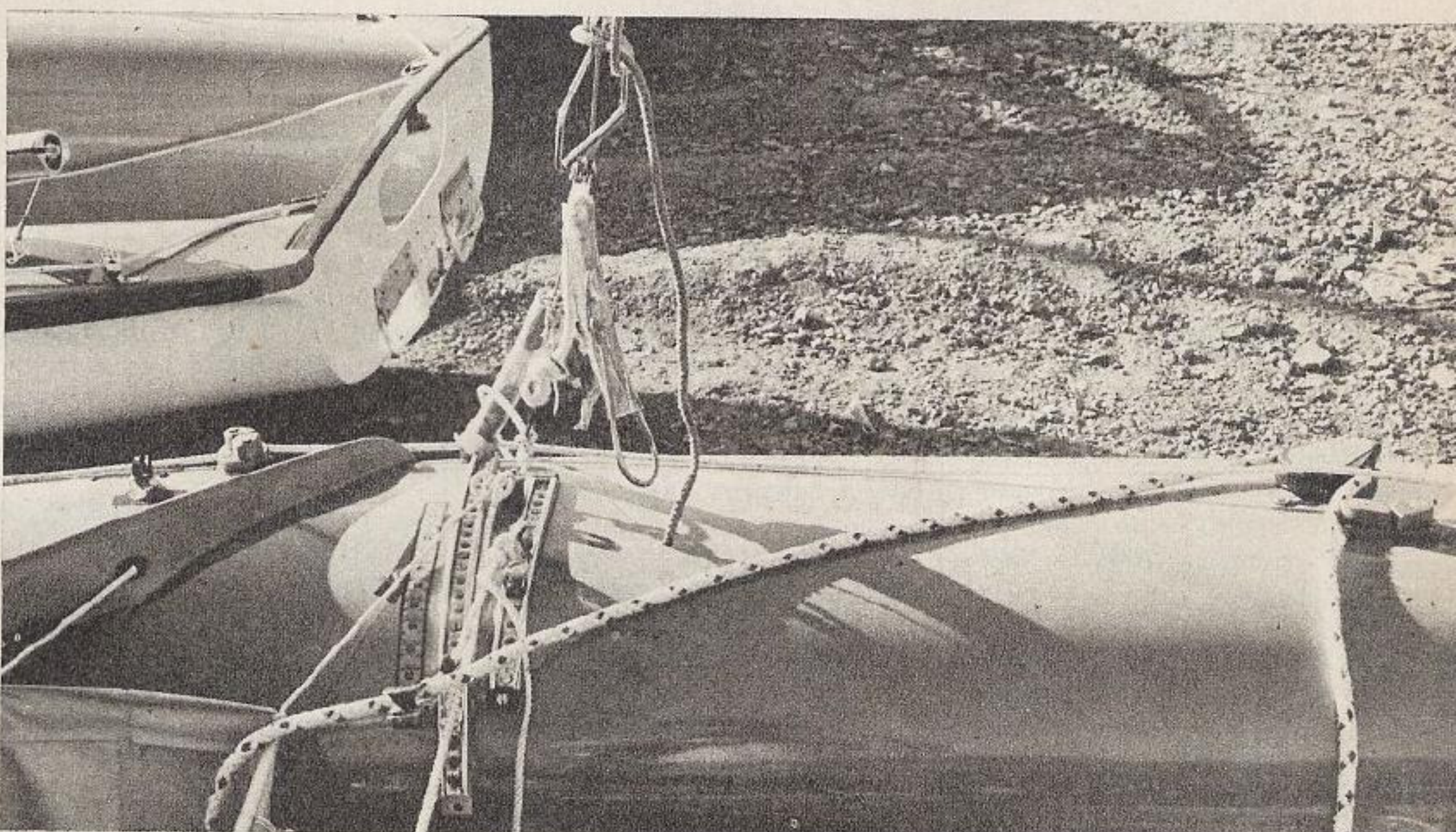
Detalle de las bolsas para guardar el spinnaker.

Otra vista de detalles, en este caso los puntos de amura del foque y los anillos del trapecio.



A la izquierda:
Perfil del 470; como se aprecia se trata de un barco planeador.

El 470 con todos los chiches a la vista: hay herrajes como para divertirse.



CARACTERISTICAS TECNICAS DEL 470

Esloza: 4,70 m
Manga: 1,70 m
Calado s/orza: 0,915 m
Calado c/orza: 1,00 m

Superficie vélica:

Mayor y foque: 12 m².
Spinnaker: 11 m²
Peso completo: 115 kgs.

y no se puede usar otro material que no sea plástico reforzado, no está permitido el uso del spinnaker shut como así tampoco la adopción de palancas para la regulación de los obenques y otros chiches de esa índole.

Por sus especificaciones, este velero es el ideal para aquellos a quienes ya le queda chico el Penguin o el Cadet ya que se considera que el peso ideal para la tripulación es de unos 140-150 kgs aunque, por otro lado, restringe un poco las posibilidades de las tripulaciones más pesadas, máxime si tenemos en cuenta que en Argentina, por lo general, se compete con poco viento, circunstancia donde se hace más crítica la relación peso de tripulación-palo y velas.

Volviendo a la reunión en la

que se decidió fomentar esta clase, vamos a enumerar las distintas teorías que allí se plantearon para la difusión de esta clase.

Como primera medida se planteó el interrogante de cómo llegar a formar una flota, lo suficientemente representativa, como para asegurar el posterior crecimiento de la clase.

Una de ellas fue la de tramitar un decreto que autorice la importación de 10 a 20 unidades libre de cargas aduaneras, tal como se hizo para el caso de los 505, Soling y Lightning.

Esta posibilidad tiene sus pros y sus contras: la primera es que se tendría una flota inicial aceptable y con un nivel internacional a la altura de los demás países del mundo, en cambio la segunda es la dificultad de lograr el menciona-

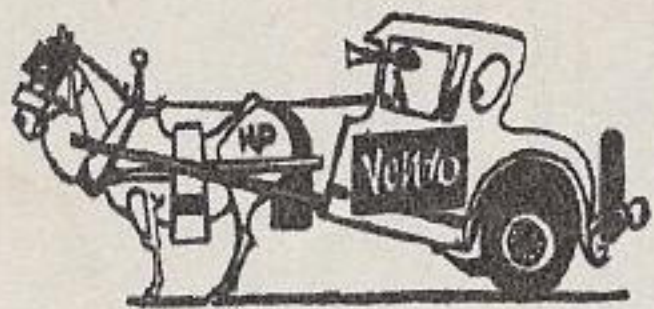
do decreto como así también la obtención de créditos que posibiliten la adquisición.

La otra teoría fue la de importar un barco y la matriz correspondiente a fin de que constructores locales desarrollen la producción de los 470. También esta sugerencia tiene sus limitaciones puesto que por un lado se facilitaría la financiación de cada barco, teniendo en cambio en contra la posibilidad de que no se logre construir en el país unidades competitivas en el plano internacional, tal como sucedió en la clase 505.

Sin embargo todas estas tratativas previas, no son trabas para que a muy corto plazo veamos navegar en nuestras aguas este moderno velero, con el cual los argentinos tendrán la oportunidad de intervenir

en las Olimpiadas, con algunas posibilidades de éxito, especialmente si se tiene en cuenta que es éste el momento tan esperado por muchos yachtmén (y por CORSA) de que toda la juventud se aboque a un solo barco, lográndose de esa manera un buen nivel regatístico, cosa que se ve favorecida por el estricto reglamento mencionado, que asegura en cierta manera que no aparezcan a diario superbarcos que obligan a renovar constantemente las flotas para lo cual nuestro yachting no está preparado.

En definitiva, el puntaple inicial fue dado y no dudamos que pronto la clase 470 será una de las más importantes del país, brindándonos regatas que nada tendrán que envidiar a las de los países más avanzados.



AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

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

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

TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo \$ 300. Afinación, embrague, dirección, frenos, etcétera. Amortiguadores traseros, reparación con elementos de 1ª calidad y colocación, 80 pesos. Modificación de altura de suspensión tipo Safari, Pistero y Gran Prix. Arévalo 1539, Capital. Tel.: 772-9951, Eraldo y Oscar, grandes gomias. Trabajos garantidos.

PEUGEOT - REP. Repuestos Peugeot legítimos. Stock completo. 403 - 404 - T4B - 504. Sarmiento 3901. T.E.: 88-8555.

COMPACTOS HUMBOLDT, de CAO Hnos. Taller modelo. Exquisitos en el arte de la chapa y la pintura. Especialistas en vuelco. Líneas Peugeot, Fiat y Ford. Alta precisión, fina terminación. Consulte su problema con Julio o Jorge Cao, muy amigos. José Antonio Cabrera 5576, Capital, T.E. 772-9582.

¿ELECCIONES? Ni Cámpora ni Balbín: la tapa la tiene Penín. Fierros calientes para hacer de su auto un SP. También barras estabilizadoras para Chevrolet, Falcon y Dodge, diseño de Pedro Campo. Penín, Soler 5617, Capital Federal.

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

VERIFIQUE en forma gratuita el tren delantero de su automóvil. TALLER SOBRERRUEDAS, Ingeniería en suspensión, alineación, balanceo, frenos y neumáticos. Disponemos del instrumental más moderno. Junca 2931, Capital.

LO MEJOR que puede pasarle a su auto es pasar por Expo Rueda. EXPO RUEDA ofrece la línea más completa de accesorios para el automóvil: llantas de magnesio y estampadas en acero, faros especiales, consolas, instrumental deportivo, volantes. Todo dentro de la mejor calidad y a precios sin competencia. Recuerde: EXPO RUEDA, Juan B. Justo 4086, Capital, Teléf.: 58-9675. Envíos al interior.

AL CONTADO, particular compra Jeep Willys, únicamente buen estado. Comunicarse Sr. López, 35-5431, 9 a 13, 14 a 18.30 hs.

VENDO LANCHA Regnicoli Dorado VI. Motor Johnson 40 HP. Arranque eléctrico. Totalmente equipada. Muy buen estado, 659-7988, de 14 a 21 hs.

VENDO MOTOR Johnson 33 HP. Manual nuevo, 659-7988, de 14 a 21 hs.

VENDO FORMULA 4 Tutla listo para largar. Muy poco uso. Vendo urgente. Acepto permutas. Doy financiación. Escucho ofertas, 90-5849.

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

BALANCEADORA DE LLANTAS marca KOVI, usada, seminueva. Ultimo modelo. Ver en Av. Juan B. Justo 4086, Capital.

FABRICO Y VENDO: Buggy "Silvestron", sobre base de Citroën 2 ó 3 C.V. al contado o financiado. Arbol de levas especial, volante de motor rebajado, dos carburadores, múltiple especial, caja de velocidad



des con 3ª y 4ª modificadas, campanas de frenos agrandadas. Volante de F.5, etc. Por carta o personalmente. José Bonano, Av. Gral. Paz 16392, Cap. Fed.

RECTIFICACIONES De'íla, reparamos cigüeñales de Citroën 2 y 3 C.V. Desde 1968 llevamos reparado más de 10.000 cigüeñales. Rectificaciones en general. Remedios de Escalada de San Martín 2564, Valentín Alsina, Tel. 208-5594.

PICK UP Chev. 68 caja ZF 2 servo freno difer. alta tapa cil. Balestrini, llanta magnes. Vol. deport. 6 faros lodo. Cub. G 800 espec. Cuenta vueltas. REPUESTOS 1 block completo, 4 espirales originales, 2 juegos piñón y corona, 2 auxilios, ALVAREZ JONTE 4385.

VENDO RENAULT GORDINI GRUPO 2: Carburador Weber horizontal 40/40, 2 relaciones de caja, 4 Michelin X, mecánica Antelo, calle España 312, Villa Piaggio, San Martín, Tel. 72-5937, Capital.

ISSETTA 300 Totalmente nuevo. \$ 200.000.- contado. Urgente. Rivadavia 1115, Chilavert, Tel. 758-4837. De 9 a 20 horas.

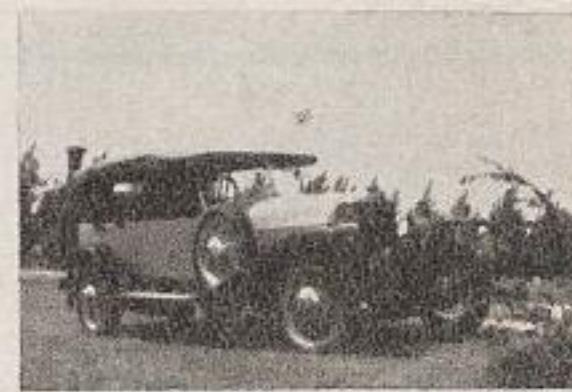
27 HORAS DE A.P.A.T. Jaulas reglamentarias entrega inmediata. Envíos al interior. Tel. 761-4207. Precios sin competencia.

GORDINI 1093 COMPRO, preparado o Grupo 2, enviar carta dando detalles técnicos, performance, precio y forma de pago a Carlos R.; Córdoba 1078 Local 17, Rosario, provincia de Santa Fe.

CASCOS CRUCEROS FIBER GLASS. Eslora 8,50 m tinglados. Carpinteros, aflicionados, industriales. Planos y asesoramiento para su terminación. Náutica del Soto Astillero, 9 de Julio 322, San Fernando, Tel. 744-5515.

VENDO o PERMUTO F. 4, Tutla 8 Renault, motor Antelo, todo 0 kilómetro, con un montón de repuestos. Tel. 653-6079.

PARA COLECCIONISTAS VENDO S.P.A. 1925 modelo fuera de serie, 30.000 km. de fábrica totalmente original, incluso he-



rramientas y baulera cuero trasera para equipajes. Antonio H. Conti, Morteros, Pcia. de Córdoba.

MOTO BMW 500/600. Excelente estado. Líquido c/oferta. Dr. Luis Beláustegui 1481, piso 1º, Capital.

COMPRO URGENTE JAULA ANTIVUELCO, tanque especial y butaca para Fiat 128, San Juan 3189. T.E. 93-1719.

VENDO RENAULT 1093 funcionando; mecánica Antelo, motor

3 km. gomas cinturato, frenos a disco, volante F1, butacas, etc. Tomo auto mayor valor \$ 750.000.- mín. Molina Arrocha 1790, Lomas de Zamora. Tel. 243-7521.

VENDO o PERMUTO POR COCHE NACIONAL F. 2 casi terminado Monocasco aluminio. Motor Peugeot. Gomez. Caja Sáenz. Libertador 5650, 9 a 12. Tel. 73-9094. Sr. Hugo. Teléf. 68-9984, 760-7976. Sr. Oscar.

NEUMATICOS RADIALES totalmente en cuotas. Aceptamos usadas o nuevas comunes como parte de pago. **Directorio 5512**, Capital.

ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías, kits resortes y botadores especiales, colocación y service. Alberto Crespo Competición, Acassuso 1393, Olivos (altura Maipú 3200). Tel. 795-9864. (Solicite catálogos).

TALLER ITAL-CAR. Arboles de levas Fiat 750-800-128 especiales y de competición. Colocación y service, preparación de motores múltiples, carburadores, tapas, pistones, cigüeñales de mayor volteo. Horacio MAFRA Competición, Alsina 2585. Tel. 47-3180.

LOTUS SEVEN VENDO Noviembre 1972. 4.000 Km. Tratar Sr. Fuente, 41-4347, Junín 1747 de 9 a 18 horas.

MECANICA COMPRESIVA FIAT-PEUGEOT por sólo pesos 195.- Afinación completa y revisión mecánica integral. Anexo deportivo: aumentamos velocidad en 12 km. "sin tocar" el motor. "Servicenter", Salguero 1476. Tel. 80-2422.

BUGGY PULGA KIT completo \$ 3.950.- Compuesto por: Carrocería pigmentada, chasis, 2 butacas tapizadas, parabrisas, 2 faros cromados, barra antivuelco, 2 paragolpes. Lafuente 737, Tel. 612-0075.

CARROCERIA BUGGY \$ 1.999. Para mecánica Renault o Volkswagen para que usted también salte de alegría con su Buggy Pulga. Lafuente 737, Tel. 612-0075.

¿CHOCASTE TU BUGGY...? No te hagas problemas, te lo

dejaremos como nuevo en Lafuente 737, Tel. 612-0075.

¿POSICION ADECUADA PARA MANEJO DEPORTIVO? Baja volante para Fiat 600. \$ 20.—. Juan B. Justo 4300, Capital.

"BUGGY BICHITO": Fabricamos chasis carrocería, facilidades. \$ 380.000.—. Kit completo. Chasis Especiales. Av. J. B. Justo 3641.

VENDO O PERMUTO por coche standard \$ 35.000.— Torino T. C. Mecánica Berta actualizada. Listo para largar, Agüero 628, Morón.

BUZO ANTIFLAMA "Néstor 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 2296. T. E.: 941-8096. Envíos al interior.

VENDO MOTOR FIAT 1500 - 0 Km. Fórmula 2, preparado. Mecánica Balestrini. Ver: Mendoza 4263. Tel.: 241-4604.

F-4. Listo para largar, motor 0 Km. Preparación Antelo, chasis a nuevo: Tullia 9 - Caja Meriggi con relaciones. \$ 16.500.—. Al contado ó \$ 18.500.— a plazos. Llamar Norberto Chutrau, Tel.: 47-9021 - 25.

ILBAMBINO: Banda plástica adhesiva, ideal parabrisas Fiat 600. M/N. \$ 1.200.—. Juan B. Justo 4300, Capital.

VENDO BUGGY PUELICHE completo. Dos juegos de butacas, carburador Weber doble boca. Srta. Calvo, T. E.: 88-8298.

RENAULT 1093, 6 gomas nuevas, amortiguación y caja para ruta y pista. Vlejo Bueno 814, Quilmes.

BURRO - BUGGY '73. Sus primeros puestos en Villa Gesell el 11-2-73 y en Autoparque Ezeiza el 18-2-73 lo ubican 1º y 2º en el campeonato argentino de Buggys. Admírelo en su nuevo modelo 1973, en sus 3 versiones: Descubierta - Con capota o con techo duro y Carenados de Carrocería. O ármelo Ud. mismo con el Kit básico más completo, que financiamos hasta 12 Cuotas: a) carrocería pigmentada. b)

chasis. c) 2 butacas tapizadas con correderas. d) Parabrisas. e) Instalación Eléctrica, con 2 faros delanteros. f) Barra Antivuelco. g) paragolpes delantero y trasero. **Fabrica: DICKY S. A.** - Av. Alvarez Jonte 6125-39. T. E.: 641-6073, Capital.

Y no se engañe: Visite únicamente al Representante Autorizado Especificado por la FABRICA. Representantes Autorizados:

Capital: Raúl Expósito, Av. San Martín 7160, Tel.: 50-4700. - Alfaro Demichellis, Pasco 625, Tel.: 48-0197. - Unión Motors, Castro 2269, Tel.: 922-7885.

En Ramos Mejía: F. D. Bozzini: Rivadavia 14800, Tel.: 658-3368.

En Lomas de Zamora: El Troncomóvil: Av. H. Yrigoyen 9807. Tel.: 243-9435.

En Mar del Plata: Autocentro Denort, STOP: Juan B. Justo 2902.

En San Nicolás, Pergamino: San Pedro y Ramallo: - Aut. RUMBOCARS: Nación esq. Echeverría, San Nicolás.

En Bahía Blanca: Vallasciani-Harriet: Espora 64, Tel.: 2-4846, B. Blanca.

En la Pcia. de Córdoba: Héctor Acosta: Colón 119, P. 1, Of. 1, Tel.: 4-3223, Córdoba.

LIQUIDO URGENTE: Fórmula 4 Tullia 8 sin uso. Estado único completo, con motor Renault desarmado a revisar. Gomas nuevas. Repuestos y 2do. juego de gomas. Acoplado. Listo para largar, \$ 1.300.000.— Sarandí 763, Capital.

IMPORTANTE FABRICA BUGGIES busca representantes del interior del país con amplia experiencia venta autos. Escribir a: H.D.Z., Mansilla 3565, 3º, "B", Buenos Aires.

COMO EL PINTOR ES BONDADOSO ofrece por solamente \$ 695.— pintura completa para tu Fiat 600. - Peugeot \$ 395. - "Servicenter", Salguero 1476. 80-2422.

BUGGIES TIPO JEEP HAY MUCHOS PERO... únicamente el "Sandy" 1973 - 0 Km. no es un buggy tipo jeep. "Servicenter", Salguero 1476. 80-2422.

NEUMATICOS RADIALES, descuentos especiales a corredores Turismo Nacional y Fórmula 4, presentando licencia otor-

gada por **CADAC. DIRECTORIO Nº 5512.** Capital.

ATENCION LIMITADA: Chasis completos, varias unidades en uso. Además todo tipo de repuestos. También chasis de F1, F2 y F4, alerones símil Brabham, repuestos varios. Tratar en Eduardo Salatino S.C.A., Quintino Bocayuva 878, Capital, Tel.: 97-3882.

LANCHA Bermuda Mark II. Motor Evinrude 85 HP, impecable. Pesos 33.000 de los nuevos, contado rabioso. Tratar: Teléfono 80-2682.

NECESITO INFORMACION sobre FIAT GHIA 1.100 convertible de 2 asientos con carrocería de aluminio. Llegó al país alrededor de 1948. Su primer dueño fue el brigadier Grisolia. Estaba pintado de amarillo y lo estacionaba frente al Ministerio de Relaciones Exteriores. Luego fue vendido al brigadier Galatto, quien lo pintó de blanco y estacionaba en el Círculo Aeronáutico. Hace aproximadamente un año se lo vio en las cercanías de Tribunales de Buenos Aires con patente judicial. Creo que quisieron convertirlo en chatita. La foto apareció en un Road & Truck del año 1965 (mes de marzo, página 47). Agradeceré cualquier información. Señor Roth, Tel.: 32-2933.

CAPOT DEPORTIVO Y TIPO ORIGINAL Torino, Peugeot, Falcon, R. 12, Chevrolet, Valiant I y II, Línea Fiat, Ford, F 100, etc. Frente Mehari, Trompas Torino. Envíos al interior. Felipe Berritella, Santa Fe 801, Córdoba, T.E.: 71-8058.

CARLOS RUESCH tiene todo para usted en **TREN DELANTERO S.R.L.** Suspensión, dirección y llantas de aleación liviana. Humberto Primo 892, Córdoba.

BUGGY Z. El vehículo del momento. Armelo con mecánica Renault, Fiat 600, DKW. Techo con puertas y ventanas removibles, rígido. Fábrica y ventas: Estrada 555, Villa Maipú, San Martín, TE.: 755-9068.

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.

FIAT Y ALPINE

De Hugo E. Marchi, Bell Ville, Córdoba.

Por la presente les solicito que tengan a bien informarme lo siguiente:

1) ¿Cuál es el valor normal de presión de aceite que debo mantener en un Fiat 600 E modelo 1970?

R) La presión normal oscila entre 40 y 50 libras.

2) ¿Cómo se calcula la velocidad de un automóvil en plena carrera?

R) Se resume en la siguiente fórmula: RPM máximas x pisada de la goma x 60 (dividendo) y como divisor la relación final x 1.000

3) ¿Cuáles son las características técnicas del Alpine A-310, ganador del Rally de Montecarlo?

R) No tenemos las especificaciones de ese auto precisamente —o sea el ganador de Montecarlo— pero sí podemos darle las especificaciones del Alpine A-310 tal cual sale de fábrica. Son las siguientes:

Peso: 830 kg; motor: 4 cil. en línea, 1.605 cm³, 78 x 84 mm de diám. y carr.; compresión: 10,25: 1; potencia máxima: 127 HP (DIN) a 6.250 rpm; válvulas a la cabeza en V a 40°; árbol de levas lateral comandado a cadena; block y tapa en aleación liviana; 2 carburadores horizontales doble cuerpo Weber 45 DCOE. Bujías Champion N 62 R; caja de cinco marchas hacia adelante; tracción delantera; embrague a diafragma; relaciones de multiplicación: 1ª, 3,61: 1; 2ª, 2,33: 1; 3ª, 1,61: 1; 4ª, 1,21: 1; 5ª, 1,03: 1.

Suspensión delantera y trasera basada en brazos triangulares en trapecios transversales, resortes helicoidales, barras estabilizadoras transversales y amortiguadores telescópicos.

En cuanto a la performance, utiliza 29 segundos para recorrer el kilómetro con partida detenida y llega a los 215 kph.

¡LA GRAHAM PAIGE!...

De Oscar A. Branchesi, C. de Gómez, Santa Fe.

Señores:

Soy propietario de un automóvil Graham Paige 1931, 6 cilindros, convertible, al cual le quisiera hacer una pequeña restauración, para lo cual necesito lo siguiente:

1) Todos los datos posibles, sobre todo en lo referente a puesta a punto del mismo (carburación, encendido, luz de válvulas, bujías, etc.).

R) Todos los datos que podemos ofrecerle son los que se detallan a continuación: (las medidas están indicadas en pulgadas o fracción de ellas).

Distancia entre ejes: 115"; gomas: 5.50 x 18; diámetro y carrera: 3 1/4" x 4 1/2"; capacidad cúbica: 224 pul³. (para obtener la cifra en cm³, multiplique por 16, 4); tapa de cilindros en L; relación de compresión: 5,49:1; bancadas: 7; potencia máxima: 76 HP a 3.400 rpm; luz de válvulas de admisión: 0,10"; de escape: 0,10"; válvula de admisión abre con la marca arriba. Carburador: Detroit Lubricator Carburetor; ignición: Delco Remy; bujías: Champion C-7; luz de bujías: 0.25; ángulo de caster: 2°; ángulo de camber: 1 1/2; inclinación del perno: 7°; convergencia: 5/32. Capacidad de refrigerante: 26 litros; capacidad del cárter: 8 litros.

Todos los demás datos que usted pide no están a nuestro alcance en razón de que no poseemos más información sobre el auto. Nos resulta imposible enviar por medio de esta sección los datos del tablero. No tenemos fotos ni manuales —lo que es más triste aún— tampoco tenemos una pálida idea de dónde se pueden conseguir. En cuanto al valor de colección, reproducimos en término de su carta, en cuanto a haberse comprado "...una batallita apenas más sofisticada que las comunes de la época.

Y en cuanto a propietarios de modelos similares, ahora conocemos uno: el señor Oscar Branchesi, de Cañada de Gómez, Santa Fe...

COMPRO LOTUS,

COMPRO...

De Rafael Marciani, San Salvador de Jujuy.

Señores:

Como lector vuestro, apelo a ustedes a efectos de solicitar los datos correspondientes nombre y domicilio de fábrica de quienes construyen el Lotus Seven, ya que estoy interesado en adquirir dicho vehículo. También quisiera saber si la mecánica actual corresponde a Fiat 125.

R) La dirección correcta "Lotus Automóviles Sport, Panamericana 935, Martine Prov. de Buenos Aires". Al señor Edgardo Boschi, un cortapapeles especial marfil importado exclusivamente para él desde Bombay, abo su carta y responderá pres.

En cuanto a su segunda da, respondemos que toda la mecánica no corresponde a Fiat 125, motor que requiere modificaciones de chasis científicamente encaradas. Acosmos que los nuevos planos ron realizados con un lápiz opalina y punta de zafiro unio, importado especialmente para Boschi desde Samarkand. ¡¡¡Este Edgardo no se priva nada...!!!



Correo Argentino Central B

TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 7

Registro de la Propiedad Intelectual N° 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
Buenos Aires

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES
<https://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

SUD AFRICA



**En su viaje a Europa,
incluya la salvaje belleza de Sudáfrica,
por sólo 73,50* dólares más**

Sudáfrica está allí para que usted la descubra. Con su clima inimitable, con las fieras salvajes que deambulan sin que nadie las moleste. Con los primitivos pueblos bantúes. Con sus mesetas. Con sus rascacielos. A sólo 7 horas 45 minutos de Buenos Aires. Y desde allí, sobrevolando Africa, Europa: Ro-

ma, París, Londres. O la ciudad que elija. Sólo por 73.50 dólares más. Un triángulo perfecto, apasionante. Inolvidable. Nosotros se lo sugerimos. Usted decide.

* Sobre la tarifa E60 Buenos Aires-Londres-Buenos Aires.

Télam

SAA 
SOUTH AFRICAN AIRWAYS

 **AEROLINEAS
ARGENTINAS**

SU compañía



CINZANO



VERMOUTH

FRANCESCO CINZANO & CO. S.P.A.

TORINO

CINZANO
ES EL CAMBIO