Argentina: $ 6,00 - Uruguay: $p 600 - Paraguay: Gs. 65 - EE.UU.: us$ 1,20 (por avión) N° 437

Parabrisas

CORSA

del 2 al 8 de octubre de 1974

EMERSON FITTIPALDI: EL GRAN LUCHADOR

LOS NUEVOS PILOTOS DEL EQUIPO MIR

TECNICA: EL F.1 DE CARLOS MARINCOVICH



Las revistas de Mauro

esto es Da Vinci camisas

Usted se ha detenido a mirar esta prenda. Acérquesela.
Es, precisamente, el color, el cuello y el diseño que imaginaba.
Ahora piense en una agradable noche de verano... será ese el instante en que usted la lleve puesta. Tan elegante que le permitirá quitarse el saco.

CAMISAS DE COLECCION



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL

Av. L. N. Alem 896
S.A.I.C.I.F. y A
Capital Federal
Tel. 32-6010 al 29

EDITORIAL ABRIL

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE DIVISION REVISTAS
Raúl H. Burzaco

GERENTE DIVISION GRAFICA
Ing. Roberto Lambardi

GERENTE DIVISION INTERNACIONAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DIVISION SERVICIOS OPERATIVOS
Arq. R. Alsenson

GERENTE EDITORIAL
E. Meschwitz

GERENTE COMERCIAL
Luis M. Marino

GERENTE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

CORSA

Nº 437 - Del 2 al 8 de octubre de 1974

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopeña

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

DIAGRAMACION: Eduardo C. González (Jefe), Enrique J. Giovannetti y Carlos A. Romano

FOTOGRAFIA: Antonio Capria y Armando Rivas

SECRETARIA: Olga Escuredo de Cúneo

ARCHIVO: Eduardo Enrique Neira
COLABORADORES: Héctor Cademartori, Nicolás Gelormini, Andrés Meyer,

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL
DIRECTOR DE PUBLICIDAD:
José María Guitart

SUPERVISOR: Juan Carlos Hiquis

PROMOTORES: Julio César del Valle y Francisco Castro

DISTRIBUCION: EN CAPITAL FEDERAL:
Vaccaro Hnos. Solís 585, Capital.
DISTRIBUCION EN INTERIOR Y EXTERIOR:
Ryela SAICIF. y A., Bmé. Mitre 853, 5º P, Cap.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 3º, Buenos Aires, República Argentina, Tel.: 32-6010 - 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe 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. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores.

Sumario

CORSA EN LAS CARRERAS

- **M. A. F-1 EN RAFAELA** - La victoria del uruguayo Jorge Bianchi en el informe de Pérez Balbi. Págs. 4 a 8.
- **M. A. F-2 y F-4 EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES** - Los monopostos menores en dos carreras interesantes. Págs. 10 a 12.
- **¿QUIEN GANA EL DOMINGO?** - Toda la expectativa automovilística mundial estará centrada el domingo próximo en el circuito norteamericano de Watkins Glen, donde Regazzoni, Fittipaldi o Scheckter (con menor chance) pueden consagrarse campeón del mundo 1974. El análisis de posibilidades entre las páginas 14 y 18 acompañando un servicio gráfico de Franco Lini.
- **ACTIVIDAD ZONAL** - Los campeonatos regionales en todo el país. Pág. 46 a 51.
- **TN EN MISIONES** - Una crónica menor que lo habitual, sobre una carrera boicoteada. Pág. 8.

CORSA EN LA CALLE

- **TECNICA: EL F-1 DE CARLOS MARINCOVICH** - El análisis a través de las fotos de su primera prueba en pista. Páginas 20 a 23.
- **LOS PILOTOS DEL EQUIPO MIR** - James Hunt y Lella Lombardi, los nuevos integrantes del equipo de Mir, analizados en una nota de Juan Abraham. Págs. 26 a 29.
- **PRUEBA DE CONSUMO** - Cómo viajar con menos nafta según una interesante experiencia. Pág. 56.
- **SERVICIO: COMO USAR EL VACUOMETRO** - Un útil relojito para el tablero que puede servir también para ahorrar combustible. Págs. 30 a 32.

Además en este número:

Calendario, pág. 13 - Oliver, dominador en la Can Am, pág. 24 - Noticorsa, página 33 - Trans Chaco Rally, pág. 34 - Petracchi propone soluciones, pág. 40 - Un nuevo buggy, pág. 42 - Nauticias, pág. 44 - Mercado del usado, pág 52 - Campeonato uruguayo de rally, pág 61 - Yachting, pág. 62 - Avisos Corsificados, pág. 64 - Correo, pág. 68 - Personajones, pág. 70.



NUESTRA PORTADA
Dedicada esta vez a Emerson Fittipaldi, a quien denominamos el "Gran Luchador" por su lesón extraordinario en 1974. Sumó siempre puntos y hoy encabeza el campeonato mundial que se define el próximo domingo.

por Julio Pérez Balbi - fotos: Antonio Capria

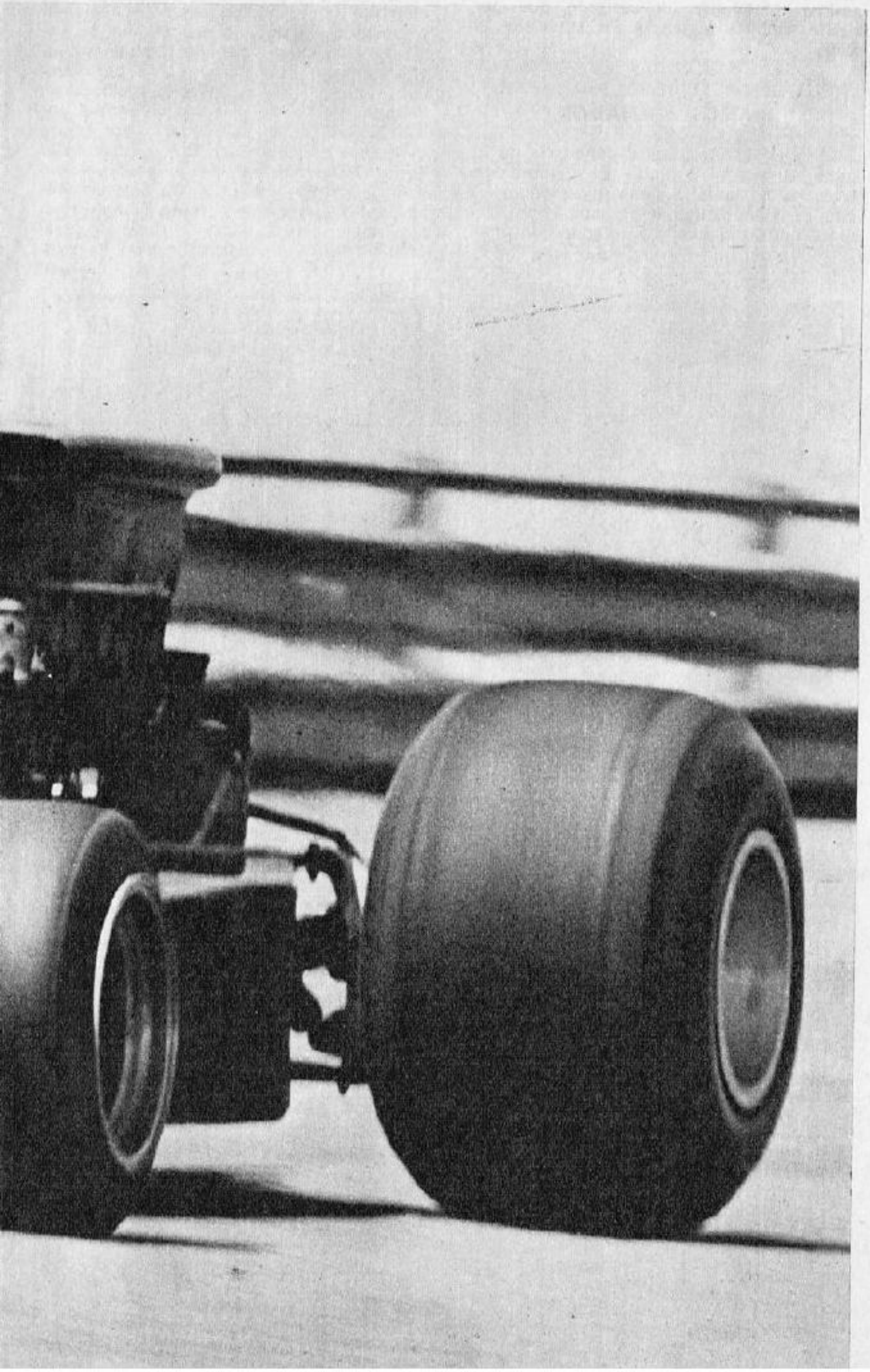
BIANCHI SE QU

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

M.A.F.1 EN RAFAELA

JEDÓ SOLO...

Mientras Di Palma estuvo en carrera hubo lucha sin cuartel entre el arrecifeño y el uruguayo. Pero cuando Jorge Bianchi se quedó solo por un abandono más de Di Palma en esta pista que le resulta nefasta, la carrera perdió todo su atractivo. Segundo Marito Garcia a una vuelta y está todo dicho. Tercero Di Tulio con el envión...



Muy buen trabajo del uruguayo Jorge Bianchi. Luchó sin tregua con Luis Di Palma y tras el abandono del arrecifeño se limitó a circular ganando muy tranquilo.

Diecinueve autos en línea de largada, registros de clasificación parejos, carrera corta dividida en dos series, un día espléndido; en fin, todas características que permitían esperar una carrera interesante. Lamentablemente otra vez Fórmula Uno dio un espectáculo pobre originado en esta ocasión por la fragilidad pasmosa de sus autos que no pudieron soportar muchas vueltas pata a fondo en el archisuperveloz óvalo rafaelino. Promediando la primera serie —o sea la cuarta parte de la carrera— cuatro o cinco o seis o a lo sumo siete autos estaban en carrera. Unos entraban, volvían a salir, otros terminaban cargados arriba del trailer para no volver a la pista. Sin lugar a dudas muy pocos autos en la pista y la carrera recién empezaba . . .

¿Por qué se rompieron tantos autos? Quizás porque los presupuestos de cada piloto no dan para más y muchos autos están armados con fierros gastados a los cuales se les quiere prolongar su vida útil. Quizá porque Rafaela le exige mucho a los motores con sus largas rectas. En ambos casos ninguna de las dos razones son justificables. Si los autos están armados con elementos de poca confiabilidad es porque F1 por sí misma no se autoabastece satisfactoriamente y la categoría que tendría que ser un ejemplo de técnica de lo más purificada y fina se transforma en una especialidad más que apta para pescadores. En el otro caso, si Rafaela

→

exige a los motores con sus altísimos promedios —más de 230 km/h. de promedio— es indudable que es el circuito clásico por excelencia de la categoría y de ninguna forma merece ni puede permitirse carreras con autos que son capaces de derretirse como la manteca apenas los apuran un poco.

JORGE BIANCHI: ¿MISTER RAFAELA?

Es la segunda vez que gana en Rafaela —aunque nunca unas 500 Millas— y siempre fue ese el escenario de sus actuaciones más destacadas. El domingo pasado, después de un impasse que lo ausentó de dos carreras —en Europa, paseando— el uruguayo retornó a la F1 criolla en forma contundente, espectacular. Sin rimbombantes tiempos de clasificación (cuarto) ya que perdió gran parte de las dos horas clasificatorias tratando de solucionar problemas en la circulación de la nafta, el domingo fue sin embargo el hueso más duro de roer que tuvo Luis Di Palma y con el cual se mandaron un show estupendo en la primera serie, lo único que realmente tuvo de espectacular esta carrera.

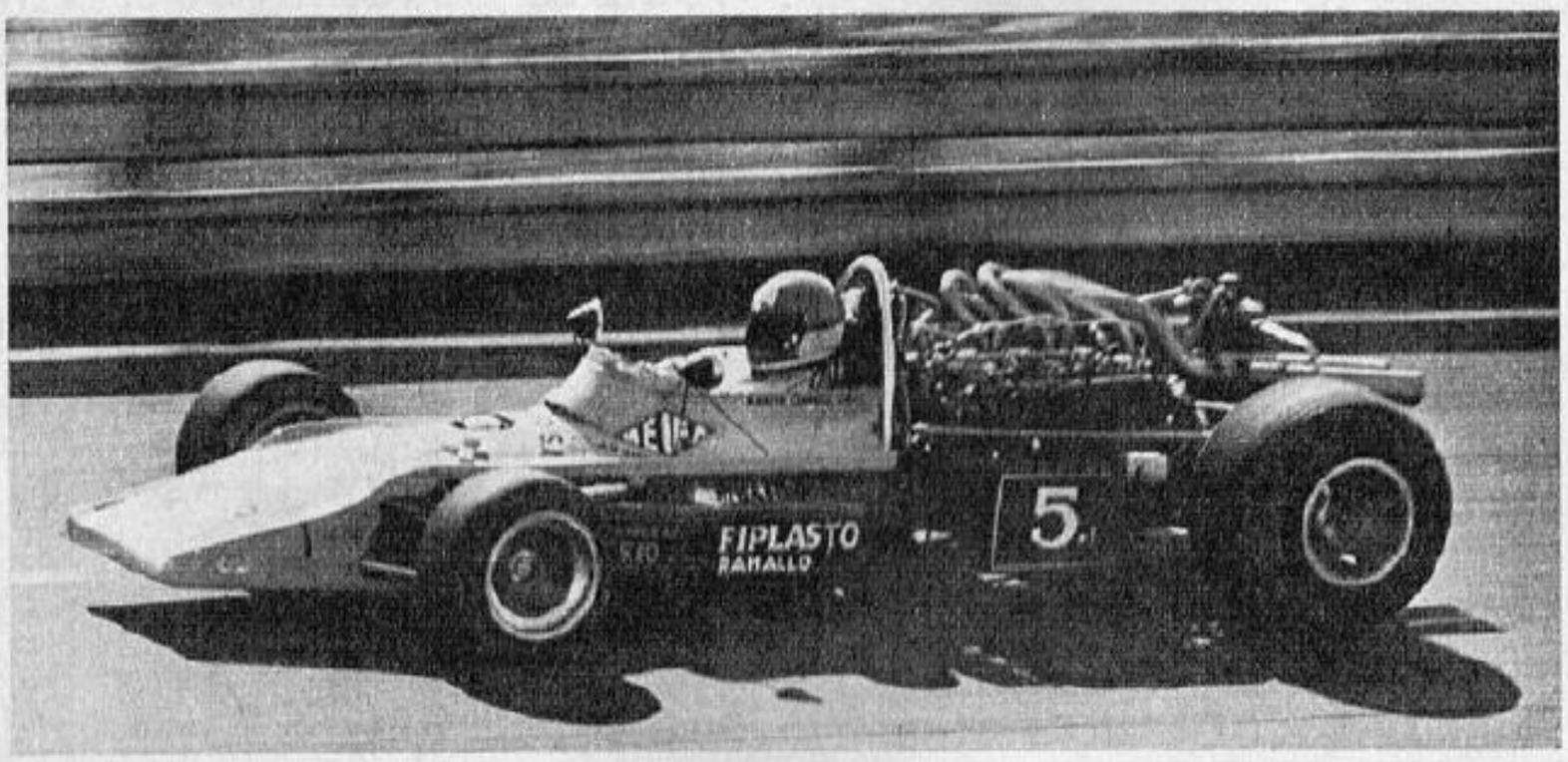
Sancho, Bulla, Bianchi y Di Palma eran los únicos que estaban para ganar la carrera. Los más veloces que de movida se escaparon del resto. En seguida no más paró Bulla porque un cable de bujía se saltaba, Sancho con problemas de encendido y la cuestión se centró entre Bianchi y Di Palma que comenzaron a tirar juntos y muy pero muy fuerte. Así fue como se mandaron un record de vuelta de casi un segundo menos que en clasificación —es cierto, el domingo no había tanto viento como el sábado— a más de 240 km/h. de promedio y después de darse duro durante un buen rato llegaron prácticamente juntos. Realmente un carrerón que por suerte tapó la ausencia de autos en la pista.

LA SEGUNDA SERIE: DI PALMA OUT, BIANCHI GANADOR

Todo el mundo estaba pendiente de la lucha Di Palma-Bianchi. El hombre de Arrecifes no tenía un auto excepcional en esta ocasión. Faltaban algunos HP. Tampoco había ganado la serie por una diferencia apreciable —tan sólo dos décimas— que le permitiese una cierta holgura en su accionar. Largaron doce autos, reacondicionados, remendados, otros heridos, pero una docena al fin.

De movida Bianchi y Di Palma quisieron escaparse. Todo lo que se esperaba de bueno en esa probable lucha entre los dos posibles ganadores se truncó de inmedato cuando Di Palma, sin llegar a cubrir la primera vuelta se quedó en la banquina con la caja de cambios rota. Bianchi comenzó a escaparse, con Bulla a su cola y apurado porque trataba de ganarle la segunda posición a Marito García que sin pausa —pero sin prisa también porque el motor no empujaba mucho— remando y remando el segundo puesto final se venía asegurando... Sancho también correteaba por el pelotón de punta pero ambos —el rosarino y Bulla— abandonaron definitivamente. Bulla, como su patrón, por caja de velocidades y Sancho por rotura de ciertos elementos de la suspensión delantera. De allí en más Bianchi siguió aunque no muy tranquilo. Su auto comenzó a fallar aunque de ninguna manera tuvo que reducir en demasía su ritmo de marcha. Marito Segundo a un campo de dife-

→



Segundo fue Marito García con el Meifa-Chevrolet que antes conducía Guagliano. El triunfo tiene que llegar...

CAMPEONATO ARGENTINO DE M. A. FORMULA UNO

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Luis R. Di Palma	128
2º	Raúl Guagliano	64
3º	Jorge Bianchi	39
4º	Angel R. Monguzzi	26
5º	Rubén Bulla	20
5º	Jorge Ternengo	20
7º	Daniel Sancho	18
8º	Mauricio García	16
9º	Edgard Guimard	15
10º	Emilio Bertolini	13
11º	Angel Di Tullio	10
12º	Osvaldo Bessia	8
13º	Jorge Roux	6
13º	Carlos Ternengo	6
15º	Jorge Sedano	5

M. A. FORMULA UNO

PREMIO COSECHADORAS ROTANIA

Club Atlético de Rafaela - Autódromo Ciudad de Rafaela. Circuito Nº 1 de 4.624,46 mts. - 29-9-74

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	Vts.
1º	2	L. R. Di Palma	Berta-Tornado	41m03s	35
2º	3	J. Bianchi	Berta-Tornado	41m03s2	35
3º	5	M. García	Meifa-Chevrolet	41m16s6	34
4º	10	R. Bulla	Berta-Tornado	41m43s4	34
5º	6	J. J. Ternengo	Berta-Tornado	41m10s8	27
6º	47	M. A. Di Tullio	Quito-Chevrolet	41m07s4	25
7º	8	V. H. Plá	Berta-Tornado	41m57s4	24
8º	11	D. Sancho	SMATA-Chevrolet	30m09s5	23
9º	25	D. Favre	Pian-Chevrolet	16m52s4	13
10º	17	N. Pauloni	Pauloni-Chevrolet	12m17s5	8

Promedio del ganador: 236.600 kms/h.
Record de vuelta: Luis Rubén Di Palma en la 35 vuelta en 1m08s4, a un promedio de 243,392 kms/h.

SEGUNDA SERIE

1º	3	J. Bianchi	Berta-Tornado	41m53s5	35
2º	5	M. García	Meifa-Chevrolet	43m34s9	35
3º	47	M. A. Di Tullio	Quito-Chevrolet	43m27s6	31
4º	6	J. Ternengo	Berta-Tornado	42m41s3	28
5º	8	V. H. Plá	Berta-Tornado	29m49s8	22
6º	10	R. Bulla	Berta-Tornado	25m00s7	20
7º	32	E. Sala	Trueno-Tornado	41m33s7	19
8º	11	D. Sancho	SMATA-Chevrolet	16m33s	13

Promedio del ganador: 231,820 kms/h.
Record de vuelta: Jorge Bianchi y Rubén Bulla en la tercera vuelta, en 1m09s9, a un promedio de 238,164 kms/h.

CLASIFICACION GENERAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	3	J. Bianchi	Berta-Tornado	1h22m56s7	70
2º	5	M. García	Meifa-Chev.	1h24m51s5	69
3º	47	M. A. Di Tullio	Quito-Chevrolet	1h24m34s	56
4º	6	J. J. Ternengo	Berta-Tornado	1h23m52s1	55
5º	10	R. Bulla	Berta-Tornado	1h06m50s1	54
6º	8	V. H. Plá	Berta-Tornado	1h11m46s2	46

Promedio general: 234,364 kms/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ford Taunus.
El chico de Ford...



un auto de avanzada hecho a lo "grande"
con todo bien puesto...
una auténtica obra de ingeniería Ford.
Y tiene partes vitales que no se ven...
pero se sienten... como la suspensión
por ejemplo... también obra de
ingeniería... la de Fric-Rot/Gabriel
una empresa que vela por su seguridad...
y Ford lo sabe.

FRIC ROT-Gabriel

amortiguadores

FRIC-ROT/Gabriel

rencia y tercero en la serie y clasificación final Miguel Angel "El bayo" Di Tullio, un rafaelino constructor-preparador-piloto (de esos que ya no quedan) para alegría de los no muchos rafaelinos presentes. Di Tullio llegó además con el envión, metros antes se le había roto la caja de velocidades...

En síntesis una carrera olvidable y Fórmula Uno tiene un destino incierto. Le esperan dos carreras en Buenos Aires y se habla de más de veinte autos en línea de largada. Habrá que ver...



Podio de Rafaela. Bianchi agita el champagne flanqueado por Marito García y Di Tullio.

TN EN MISIONES

MARQUEZ, FIORDA Y BRAVO

La carrera de Misiones del domingo pasado no fue, prácticamente más que una más de aquel zonal con la intervención de un par de pilotos habitués del campeonato nacional. La razón de la ausencia masiva de participantes a esta prueba que otorgó puntos para el Campeonato Nacional hay que buscarla en el conflicto que se planteó cuando el conjunto de corredores exigió un aumento considerable (100 %) en la plata a distribuir en premios. El club se negó y la mayoría eligió no ir. Por eso resultó de alguna forma antipática la actitud del puñadito que fue porque parecería que hubieran aprovechado esta circunstancia especial donde se previó la ausencia de los de primera línea para hacerse de algunos puntos. Actitud enjuiciable desde el punto de vista que no acataron la decisión soberana de la mayoría. Porque por otro lado cada uno es dueño de hacer de su coche un jardín, o lo que quiera...

Por eso nuestro corresponsal Macías nos confirmó, domingo a la noche, que la carrera en sí no fue más que una fecha más del Campeonato Zonal ante la posición adoptada por el club organizador (el Auto Club Misiones) y consecuentemente la de los pilotos. Tres disidentes solamente largaron en aquellas tierras: el número 1 en la B, Eduardo Márquez y en la C Oscar Rodríguez Marsilli y Héctor Fiorda.

En total se agruparon 45 autos divididos de la siguiente forma: 12 autos en la clase "B"; 12 autos en la "C" y 21 en la "D". Esta caravana se puso en marcha a las 10.30 cuando el coche 101 de la clase D, Mario Longhi, inició la largada, que se planificó con un intervalo de 10 segundos entre coche y coche y cinco minutos entre cada categoría.

La lucha en la "D" estuvo muy movida de entrada gracias a los esfuerzos de Mario Longhi quien sufrió un despiste y tuvo que abandonar. Así tomó la punta el misionero Pedro Fritz con una cupé Dodge GTX, pero problemas en la bomba de nafta lo relegaron hasta terminar sexto. Jorge Mechel otro valor zonal tuvo a su vez problemas eléctricos que lo obligaron a abandonar. Finalmente la carrera fue ganada por el goyano Juan Manuel Bravo con un Falcon, estableciendo un promedio para las 6 vueltas de 163,375. En la "C" triunfó Héctor Fiorda al comando de un Peugeot 504. Oscar Rodríguez Marsilli, con una cupé 125, apenas llegó a dar dos vueltas.

El chaqueño Norberto Martínez fue el mejor clasificado a nivel zonal: terminó 2º con una cupé 125 y detrás de él Juan Salas con Peugeot 504.

Las figuras de la "B" fueron los hermanos Franco, Dolfo y Eduardo Gagliardo. El elevado promedio de la 1ª vuelta era lógico por cuanto de entrada se formaron las parejas para viajar "chupados", Mauricio y Juan Franco por un lado y Jorge Dolfo y Gagliardo por otro. En tanto Eduardo Márquez tuvo que arreglárselas solo mientras se mantenía a la expectativa. Luego del vuelco sin consecuencias de Juan Franco y el abandono de su hermano Armando Mauricio, Márquez se adueñó de la punta hasta terminar a un promedio de 144,947 km/h. Segundo se clasificó el santafecino Jorge Dolfo y 3º el correntino Eduardo Gagliardo.

El circuito presentaba excelentes condiciones de compactación a pesar de las dificultades que presentan los escenarios de tierra en estas zonas. Los siete vuelcos que se produjeron a lo largo de la mañana hay que atribuirlos al trazado de muchos desniveles y curvas.

La próxima fecha por el Campeonato Nacional será San Juan que estaba programada por calendario para el domingo 13.

Es posible sin embargo que se adelante la carrera de San Juan para el domingo que viene. Aunque existiría entre los corredores una inquietud similar a la que los impulsó a no participar en Misiones. Esperemos que el problema, esta vez, se solucione. Porque ya saben ustedes que a río revuelto ganancia de pescadores...

TURISMO NACIONAL

"VUELTA DE MISIONES PRIMAVERA"

Auto Club Misiones — Circuito mixto Oberá-Bonpland-Allen de una longitud de 95 kms. — 29-9-74

CLASE "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Titempo	Vtas.
1º	1	Eduardo Márquez	Fiat 128 IAVA	3h58m11s	6
2º	15	Jorge Dolfo	Fiat 128 IAVA	3h19m04s5	5
3º	9	Eduardo Gagliardo	Fiat 128 IAVA	3h19m27s2	5
4º	17	Carlos Ubertone	Fiat 128 IAVA	3h24m12s	5
5º	8	Horacio Paterno	Fiat 128 IAVA	3h37m40s5	5

Promedio del ganador 144,947 kms/h.

CLASE "C"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	108	Héctor Fiorda	Peugeot 504 XE	3h43m49s1	6
2º	114	Norberto Martínez	Fiat 125 Berlina	3h57m22s5	6
3º	126	Juan Salas	Peugeot 504 XE	3h58m24s	6
4º	118	Adolfo Felicia	Fiat 125 Berlina	3h25m26s4	5
5º	124	Héctor	Fiat 125 Berlina	3h26m06s9	5

Promedio del ganador: 154,250 kms/h.

CLASE "D"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	213	Juan M. Bravo	Ford Falcon	3h31m19s6	6
2º	204	Raúl Rasil	Ford Falcon	3h36m	6
3º	220	Humber Krujoski	Torino	3h44m56s	6
4º	212	Miguel Rabino	Torino	3h46m36s	6
5º	223	Virgilio Marín	Torino	3h54m17s5	6

Promedio del ganador: 163,375 kms/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO NACIONAL

Clase "B": 1º Luis Macri, 124 puntos; 2º José Cano, 119; 3º Eduardo Márquez 100; 4º Rubén Daray, 86; 5º Juan Carlos Rizzuto, 79; 6º Aldo Caldarella, 54; 7º Alberto Gamerman, 52; 8º Oscar Garavaglia, 30; 9º Roberto Dellacasa, 29 y 10º Juan Carlos Larroca, Jorge Serarini, 24.

Clase "C": 1º Jorge Recalde, 130 puntos; 2º Angel Di Nezio 107; 3º Francisco Mayorga, 80; 4º José Carlomagno, 64; 5º Carlos Garro, 50; 6º Osvaldo López, 48; 7º Esteban Fernandino, 47; 8º Gonzalo Barceló, 39 y 9º Ricardo Zunino, Manuel Uravich, 36.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Sandrini

El volante para vencer distancias

Proyectados por gente que entiende de tiempos, distancias y velocidad. Para dar a Ud. el máximo de desempeño y emoción.
Fabricados de una sola pieza de aluminio laminado, sin soldaduras, de alta capacidad de absorción del impacto por deformación.
Garantía y seguridad total para quien dirige.
Aprobados en duros tests de pistas.
Usados en el 90% de los automóviles de carrera y también en el 90% de los modelos deportivos de fabricación nacional.

DISTRIBUIDOR
Detroit S.C.A. - Warnes 1333, Capital

REPRESENTANTES
Córdoba: Sr. Rubén Ramírez, Entre Ríos 107, Tel. Unquillo 28, Córdoba.
Mendoza y San Juan: Sra. Edda S. de Griehl, Pedro Molina 87, Tel. 246-014, Mendoza

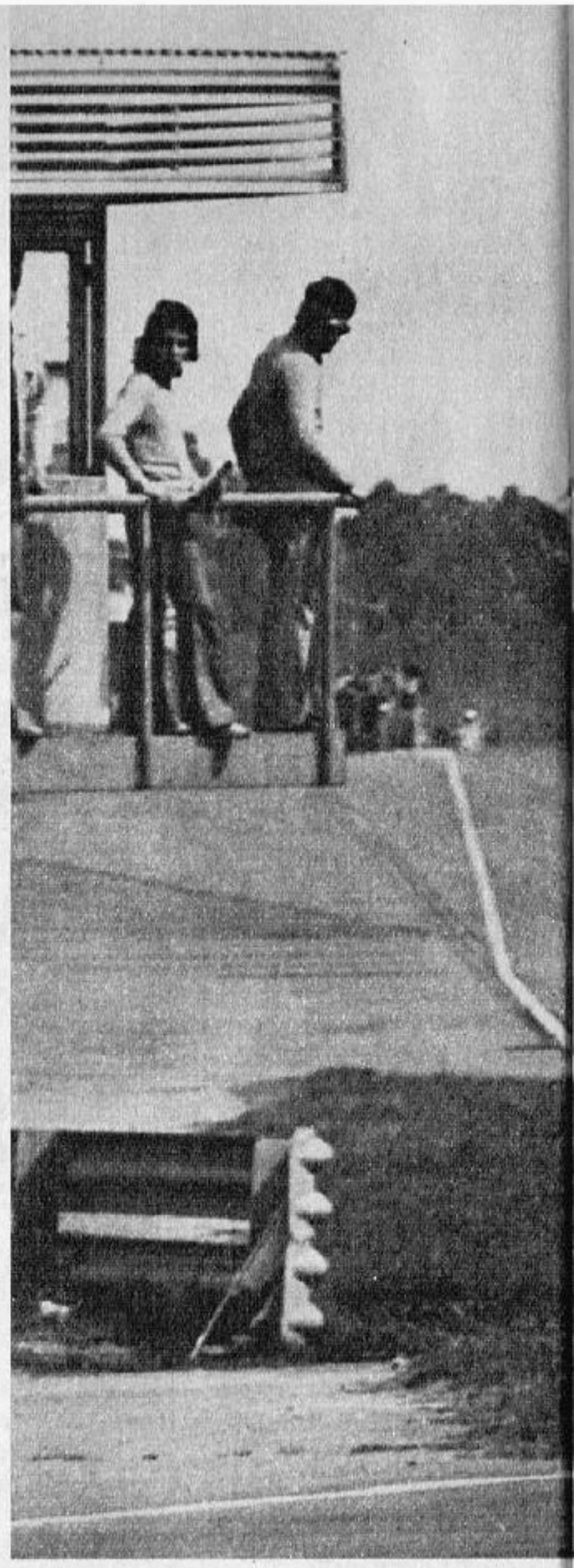
Fabricados por:
BORSAN S.C.A.
Ladines 3808, Cap.
alt. Av. San Martin al 7100
Teléfonos 50-7572 y 53-3157

F. 2 y F. 4 EN EL AUTODROMO

UNA COSTUMBRE Y UNA SORPRESA

La costumbre: el triunfo de Angel Guerra en F. 4. Con la del domingo, completa siete carreras ganadas en un campeonato que nadie parece discutirle. Lo escoltaron Ricardo Baratucci, que sigue sumando, y Alfredo Castro en brillante desempeño.
La sorpresa: el triunfo de Miguel De Guidi en F. 2. Estrenando chasis, De Guidi obtuvo para sí mismo y para el motor Dodge de su factura la primera victoria en lo que va del año. Alonso segundo y Guerra tercero.

por: CESAR MARIO SORKIN
fotos de: ARMANDO RIVAS



Angelito Guerra, ya casi inalcanzable en el campeonato de F-4, obtuvo el domingo su séptimo triunfo. Ganó la primera serie y la final. ¿Queda alguna cucaracha que tenga algo que decir...?



Alfredo Castro en su mejor tarea. Fue tercero en la final y segundo en la serie, que casi gana y que fue para quien lo sigue en esta foto: Gonzalo De Quesada.

Un ganador acostumbrado en F-4 y un ganador desacostumbrado en F-2. Un espectáculo excelente —siempre sucede lo mismo cuando F-2 y F-4 coinciden en fecha y escenario— y la confirmación, por lo menos para F-2, de que aún con no muchos autos se puede dejar al público lleno de automovilismo del bueno.

Angelito Guerra ganó su séptima carrera en F-4, lo que obvia cualquier comentario. ¿Qué podemos decir? ¿Que es bueno... que anda muy bien... que el motor de Antelo es un pianito alemán que en la 3ª vuelta le lleva 8 segundos al segundo? Con siete carreras ganadas a lo largo de un campeonato, cualquier confirmación por nuestra parte de sus virtudes huele a pavada. Guerra está ganando un campeonato que a todas luces se merece. ¿Por qué gana? Guerra no es Robin ni Antelo es Batman; simplemente hacen las cosas con el objetivo de ganar y ponen todo de sí mismos en pos de ese objetivo. En este caso no hay casualidades.

En F-2, De Guidi coronó finalmente todos los esfuerzos que hizo durante su militancia en esta categoría. Un piloto salido del TC, categoría que dista años luz —en conducción— de la F-2, que fue puliéndose gradualmente, buscando paulatinamente el camino del triunfo al que llegó el domingo pasado. Estrenó un chasis Crespi e hizo ganar, por primera vez, a un motor Dodge de factura propia. Atención: De Guidi ganó con un auto nuevo —trompa modificada por él mismo— y con motor propio. Anduvo permanentemente pegado detrás de De Amorrortu; lo pasó y se fue. Puede ser que De Amorrortu haya tenido problemas —los tuvo con la caja— lo que demuestra que el auto de este último, a pesar de los problemas "institucionales" que generó de entrada, sirvió para mucho; por empezar, sirvió para que los que no contaban con la ventaja del biálbero hicieran todo el esfuerzo para alcanzarlo. Y lo alcanzaron. Y las cosas están mucho más parejas ahora y si De

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Amorrortu —con todas sus innegables virtudes— quiere seguir ganando, va a tener que inventar algo nuevo; los de atrás vienen empujando...

El triunfo de De Guidi —además de ponerlo contento a él mismo— alegró a muchos de los que siguieron su campaña. El primer gran paso ya está dado.

De la patota de series, repechajes, finales, sumas de tiempos y biabas parecidas, extrajimos, ordenadamente, lo siguiente:

1ª Serie F-4: Largada con Rullo en punta. En el curvoncito, infinidad de insensatos que subieron prácticamente al pasto para ganar un puestito... Rullo puntero por otra vuelta y a partir del trompo que hizo, quedó muy atrás y recuperó sensacionalmente para terminar tercero, Guerra puntero hasta el final, con 10 segundos de ventaja en la quinta vuelta. Por esta vuelta, piña en la horquilla; out Puerta y Bouvier. Excelente tarea de Bobbio, debutante con Avante; largó último (por sorteo) y terminó sexto. Baruscotti, segundo durante mucho tiempo, resignó su puesto con problemas. Segundo Balbuena, tercero Rullo, cuarto Baruscotti y quinto Gigena, egresado del curso de la AAAS, del que se puede esperar mucho.

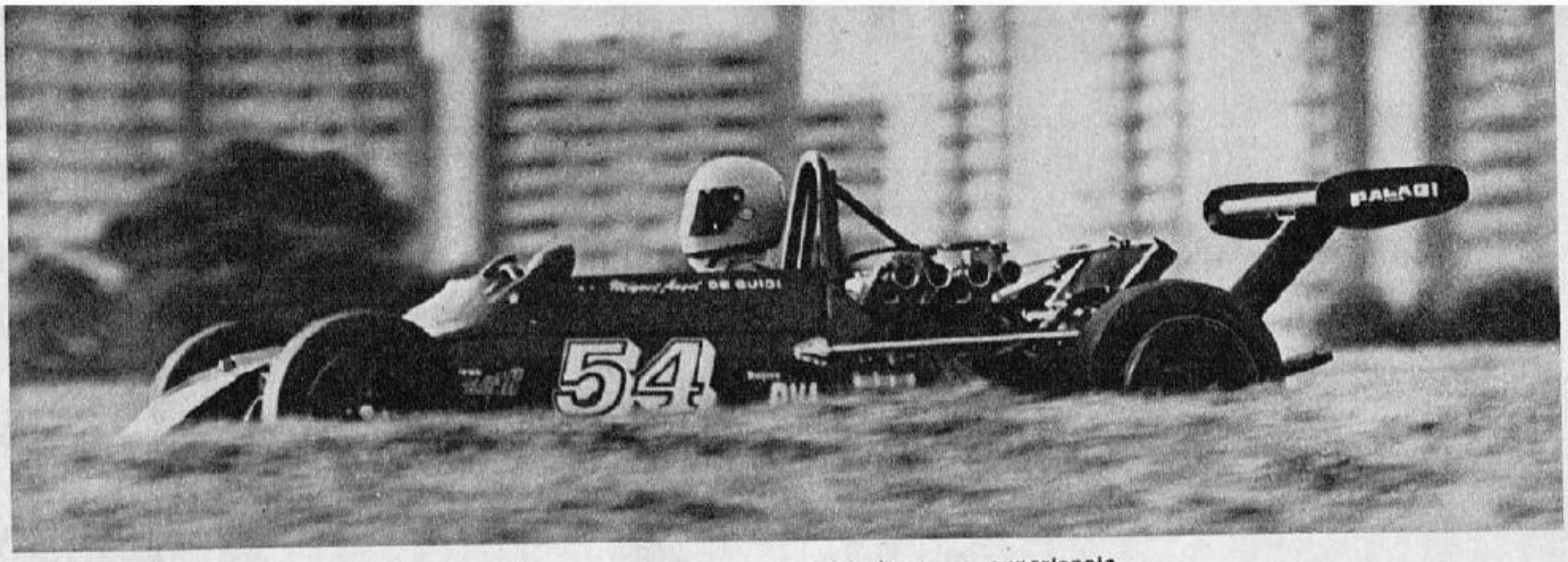
Segunda serie F-4: Aburrida como chupar un clavo. Arrechea puntero en las dos primeras vueltas hasta que un balancín roto lo dejó en boxes. A partir de ahí, Baratucci, veloz como siempre, imponiendo su ritmo. Petete Beamonte peleando el segundo puesto con Pugliese; lo consiguió viajando colgado, como acostumbra. Tercero Pugliese, cuarto Tolosa y quinto Muñiz Barreto.

Tercera Serie F-4: La mejor de todas, lejos. Alfredo Castro, en excelente largada, se mantuvo primero soportando detrás el empuje de Gonzalo De Quesada. El duelo entre ambos fue brillante y a pesar de que Chalo pasó a Castro metros antes de la última curva, la tribuna aplaudió a los dos como si ambos hubieran ganado. Durante las 15 vueltas los dos autos anduvieron rueda a rueda, limpiamente. La experiencia de Gonzalo De Quesada se hizo valer, y su honestidad le hizo decir luego: **"No solamente el motor de Castro empuja una barbaridad; él también estuvo sensacional. Aprendió Alfredito... ¿eh?"** Durante buena parte de la serie, al trencito Castro-De Quesada se había sumado Theill, que estaba también para pelear el primer puesto. Un trompo lo alejó, pero recuperó para terminar tercero, seguido por Pereyra y Monllor.

Repechaje: Lo ganó Arrechea sin problemas. Cuando no lo persigue la mufa, Arrechea puede ganar cualquier cosa, porque también está para ganar. La mecánica de Palavecino siempre se lleva satisfacciones: en este caso, la serie de Baratucci y el repechaje de Arrechea.

Final Consuelo: Para los inconsolables que no irían a la final-final, además de un hombro amigo y un pañuelo hubo una final. La ganó Emilio Mazzola, con un mo-

→



No estaba en los cálculos porque estrenaba chasis y se suponía que debía hacer su experiencia...
Pero De Guidi ganó en F-2 por suma de tiempos.
Escoltó a De Amorrortu en la primera serie y ganó consistentemente la segunda. Se lo merece.

tor prestado por Rullo. "Hasta la alineación me la hicieron los Rullo", diría luego Mazzola, contento de haber ganado esta final.

Final F-4: A 25 vueltas. Guerra, primero durante las veinticinco vueltas. Segundo, Baratucci, durante las veinticinco vueltas. Tercero, Alfredo Castro, durante las veinticinco vueltas. Fue así, en serio... En determinado momento, Baratucci se acercó a Guerra, que andaba sujetándose del volante ya que se le rompió la butaca y no podía concentrarse vigilando a Baratucci, que andando detrás del puntero es amenaza permanente. El auto de Baratucci se vino a menos al promediar la serie, pero terminó segundo. Tercero y parejito, Castro, Popi Balbuena y Petete Beamonte pelearon el cuarto puesto; a pesar de una válvula doblada antes de largar, fue cuarto Balbuena y quinto Petete. Bobbio, el debutante, quedó último por trompito en horquilla, pero remontó y terminó noveno, con el Avante entero aunque el motor no pasaba de las 6800 rpm. Para ser un debut, más que bueno.

En general, excelente fin de semana para F-4. La categoría pasa por un momento excelente, y aquí abrimos un concurso para decir cosas elogiosas sobre F-4... A nosotros no se nos ocurren más. Dijimos tantas...

Primera serie F-2: Alonso llevó su Vinto-Renault primero durante seis vueltas. Baratucci lo superó y comenzó a alejarse hasta la undécima vuelta, en la que De Amorrortu, que venía remando desde atrás por haber largado en la cuarta fila, lo pasó. Baratucci y De Guidi peleando el segundo puesto, hasta que el tandilense hizo un trompo en la entrada de los mixtos —no puede encontrar el problema que hace que se bloqueen sus ruedas traseras— y quedó De Guidi segundo, escoltado por Alonso, Guerra y Baratucci.

Segunda serie F-2: En la primera vuelta, puntero De Guidi. El duelo, por diferencia de tiempos, se plantearía entre él y De Amorrortu, con el amenazador Baratucci ahí no más. De Amorrortu tomó la punta en el segundo giro, hasta que en el séptimo, al bajar el tobogán, se desacomodó y De Guidi, siempre listo, lo pasó y comenzó a irse notoriamente. En dos giros más, De Guidi había sacado 8 segundos a De Amorrortu, que comenzó a luchar con su caja de velocidades. Baratucci y Cocho López entran definitivamente a boxes. En la décima vuelta deserta De Amorrortu. Alonso definitivamente segundo y Guerra tercero. Cuarto Eduardo Crovetto.

La suma de tiempos confirmó a De Guidi como ganador, escoltado por Alonso —a casi 18 segundos—; completando el podio, Angel Guerra.

Respuestas a algunas preguntas: De Quesada no largó la final porque al terminar la serie que ganó se encontró sin aceite y con el radiador de idem fané. El motor no quiso más. Además, Chalo corrió con el Avante de Marielli, quien a su vez corrió con el Tulia de Bakst. Cocho López quedó a pie luciendo en mano derecha el rotor del distribuidor roto. El embrague de Alonso no patinó en la largada porque el Gordo Antelo le derramó encima... ¡¡¡Coca Cola helada!!! Jorge Lago, inactivo desde hace tiempo, volverá a las lides en F-2; el chasis será un Linsky y el motor Dodge lo proveerá De Guidi. Jorge Draghi estrenó un Tulia XIV en F-2, igual que De Guidi. Se rompieron muchos motores en F-2; terminaron pocos autos, pero las series igualmente fueron vibrantes. A veces es mejor pocos autos, pero buenos, que un desfile de batatas que no interesan a nadie.

Lista de los que se fueron a sus casas contentos: De Guidi, Guerra, el público y nosotros.

M. A. FORMULA DOS - M. A. FORMULA CUATRO

Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro y Fórmula Dos Asociados. Circuitos Nº 5 (F-4) de 2.126,31 mts. y Nº 9 (F-2) de 3.345 mts. de longitud respectivamente - 29-9-74

FORMULA CUATRO
CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	2	A. Guerra	Tulia XIV-Renault	26m15s	25
2º	3	R. Baratucci	Tulia XIV-Renault	26m20s8	25
3º	28	A. Castro	Tulia XIV-Renault	26m36s5	25
4º	15	P. Balbuena	Tulia XIV-Renault	26m39s3	25
5º	5	A. Beamonte	Tulia XIV-Renault	26m40s8	25
6º	34	A. Pugliese	Tulia XII-Renault	26m54s	25
7º	19	R. Monllor	Tulia XII-Renault	27m04s7	25
8º	30	F. Arrechea	Tulia XIV-Renault	27m16s3	25
9º	176	M. M. Bobbio	Avante-Renault	26m26s5	24
10º	136	R. Canievsky	Avante-Renault	27m17s8	24
11º	10	R. Marielli	Tulia XIV-Renault	26m54s5	23
12º	109	J. J. Reybet	Tulia XIV-Renault	18m13s8	17

Promedio del ganador: 120,868 kms/h.
Record de vuelta: Angel Guerra en la 22ª, 23ª y 24ª vuelta, en 1m02s, a un promedio de 123,463 kms/h.

FORMULA DOS
CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	54	M. De Guidi	Tulia XIV-Dodge	43m07s4	30
2º	72	R. Alonso	Vinto-Renault	43m25s2	30
3º	71	A. Guerra	Vinto-Renault	43m56s	30
4º	68	E. Crovetto	Crespi-Fiat	44m11s5	29
5º	57	A. Alvarez	Martos-Fiat	40m54s5	27
6º	85	J. De Amorrortu	Crespi-Fiat	36m07s7	25
7º	69	O. Castellano	Tamangueyú-Ren.	45m42s6	25
8º	67	R. Baratucci	Crespi-Renault	34m08s	22
9º	77	J. Draghi	Crespi-Fiat	29m38s4	20

Promedio del ganador: 143,706 kms/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD NACIONAL

TURISMO CARRETERA EN OLAVARRIA

En el circuito de Olavarria, provincia de Buenos Aires, se correrá el domingo próximo una competencia puntable por el campeonato Argentino de Turismo Carretera. El programa consistirá en dos series de 6 vueltas cada una y una final a 14 vueltas. La prueba comenzará a las 10 horas.

TURISMO NACIONAL EN VIEDMA

En el circuito "Ciudad de Viedma", de 3.300 mts. de longitud, se disputará el domingo una prueba zonal en la que podrán participar máquinas encuadradas en el reglamento de Turismo Nacional, clases "B" y "C". La misma tendrá puntaje para el campeonato de la categoría organizado por la Federación Regional Nº 11 de CADAD.

LIMITADA 28 Y JEEP 4 EN GALVEZ

En la localidad santafesina de Gálvez se disputará el 6 de octubre una competencia de Limitada 28 y Jeep 4. La prueba contará con la organización del Club Deportivo Jorge Newbery y la fiscalización de la Federación Regional Nº 4 de CADAD.

FINAL DEL CAMPEONATO CORDOBES TURISMO NACIONAL

El Cruz del Eje Motor Club hará disputar una competencia de Turismo Nacional con puntaje para el Campeonato Zonal Cordobés de la categoría denominado "Eitel Hugo Mazzoni". Se desarrollará en el circuito denominado "Dique de Cruz del Eje", de una extensión de 2.460 mts., de los cuales 1.000 son pavimentados y 1.460 de ripio, girando las clases "A" y "B" 15 vueltas y la clase "C" 20 vueltas.

FIAT 600 EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

En el Autódromo Municipal "17 de Octubre" de la Ciudad de Buenos Aires se correrá el domingo próximo —6 de octubre— a partir de las 15 horas una competencia puntable por el campeonato Zonal de Fiat 600 Standard Mejorado.

La carrera tendrá una duración de 3 horas, durante las que se girará en el circunto Nº 12 de 5.641,62 mts. Participarán dos pilotos por máquina y habrá premios hasta el 7º clasificado.

FORMULA 07 EN AUTOPARQUE

En el circuito de Ezeiza se correrá el domingo 6 una competencia reservada a coches encuadrados en el reglamento de la Fórmula 07, es decir Fiat 600, De Carlo, Citroën y Renault.

Se disputarán cuatro series clasificatorias de 10 vueltas cada una, un repechaje a seis vueltas y una final a 20 vueltas. Además se correrá una final "Consuelo" para aquellos que no logren clasificarse. El espectáculo comenzará a las 14 horas habilitándose el circuito al público a partir de las 10 horas.

MOTONAUTICA EN EL LAGO TRES DE FEBRERO

En aguas del lago del parque Tres de Febrero, en Palermo, se disputará el domingo próximo una competencia de Motonáutica, pudiendo competir en ella todas las embarcaciones que se encuentran comprendidas en el reglamento de la Federación Motonáutica Argentina.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

FINAL DE CAMPEONATO DE F-1

El domingo 6 de octubre se disputará en el circuito de Watkins Glen en Nueva York, EE.UU., el Gran Premio de los EE.UU., última prueba puntable del Campeonato Mundial de Conductores. En esta competencia se decidirá el Campeonato Mundial de Conductores de este año, teniendo posibilidades de ganarlo Emerson Fittipaldi, Gianclaudio Regazzoni y Jody Scheckter (ver páginas 14 y siguientes).

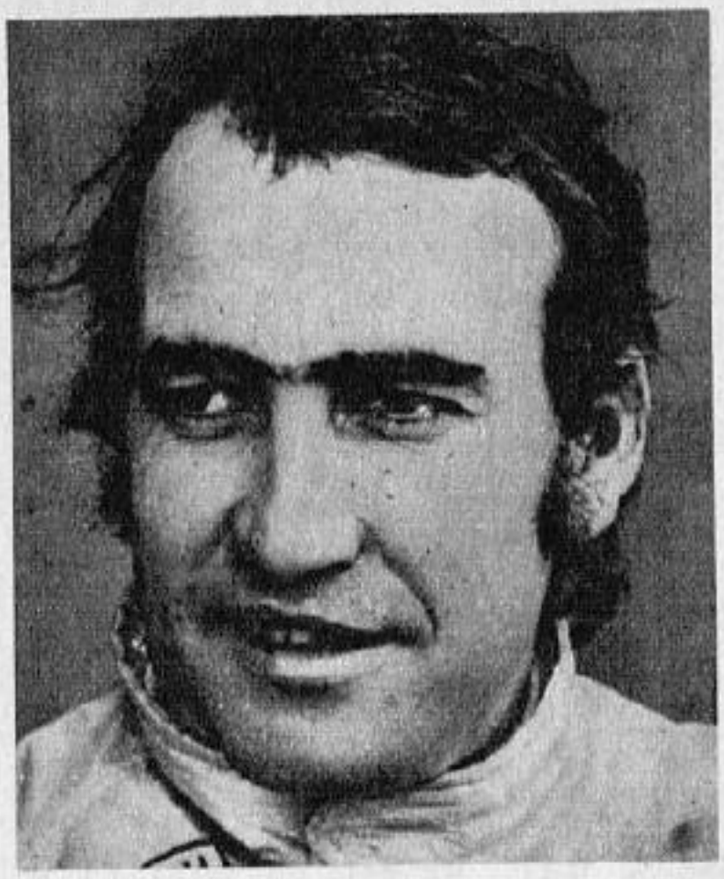
EL TOURING Y AUTOMOVIL CLUB PARAGUAYO
invita a los
PILOTOS ARGENTINOS
a participar en el
MARLBORO TRANS - CHACO RALLY
Octubre 11 - Octubre 13 - 1974

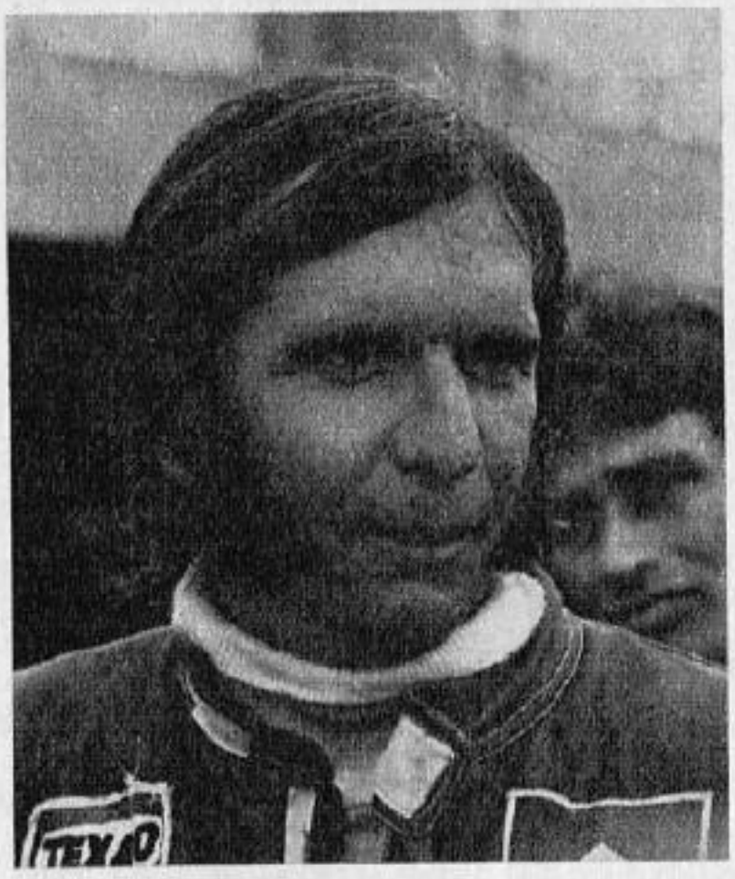
Inscripciones y correspondencia:
Secretaría del Touring y Automóvil Club Paraguayo
25 de Mayo y Brasil
Casilla de Correo 1204 - Asunción Paraguay
Teléfonos 21-706 y 21-801

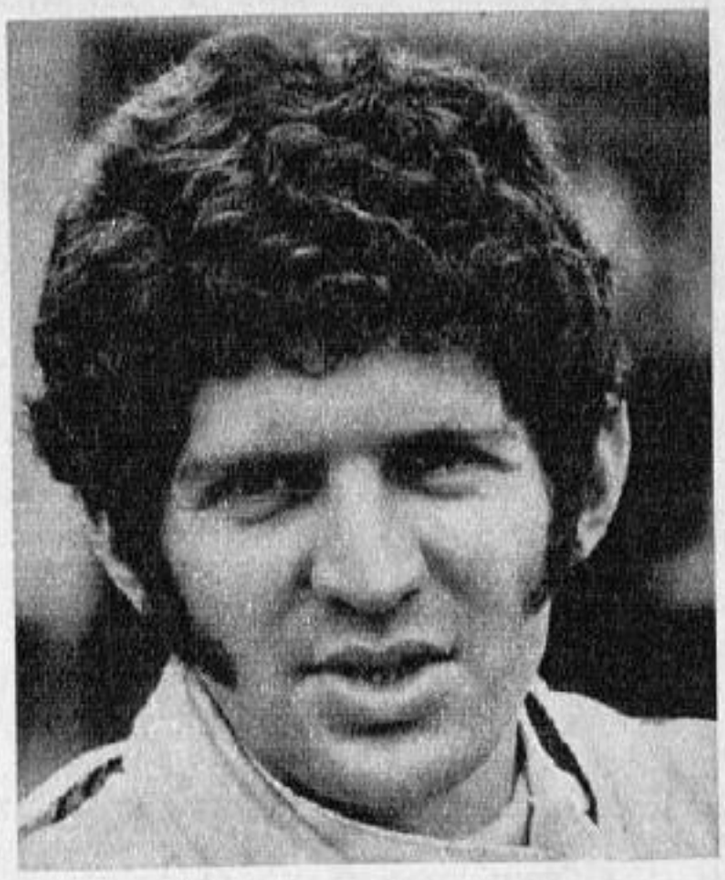
Cierre de inscripción 5 de octubre



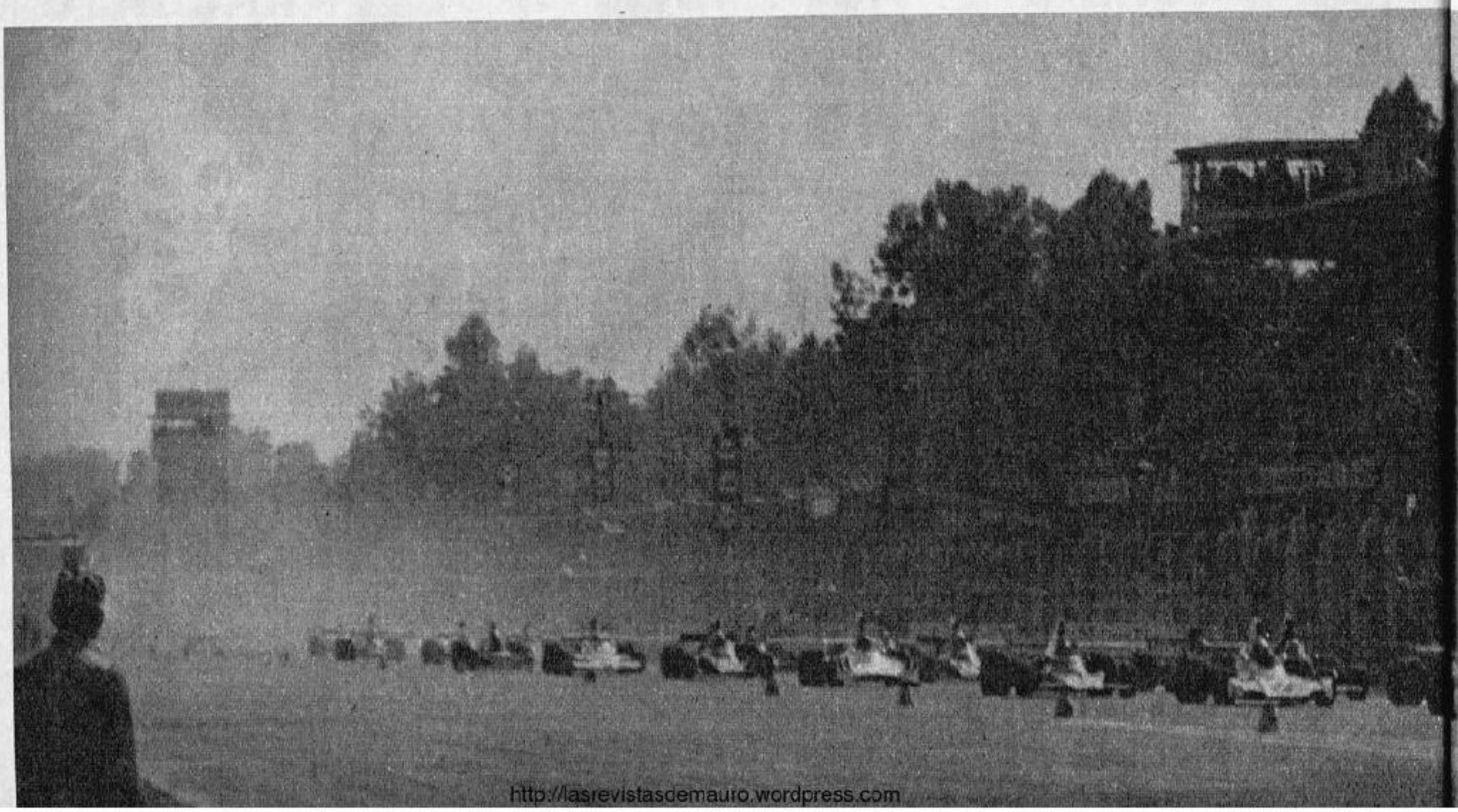
¿ Regazzoni, Fittipaldi o Scheckter..?







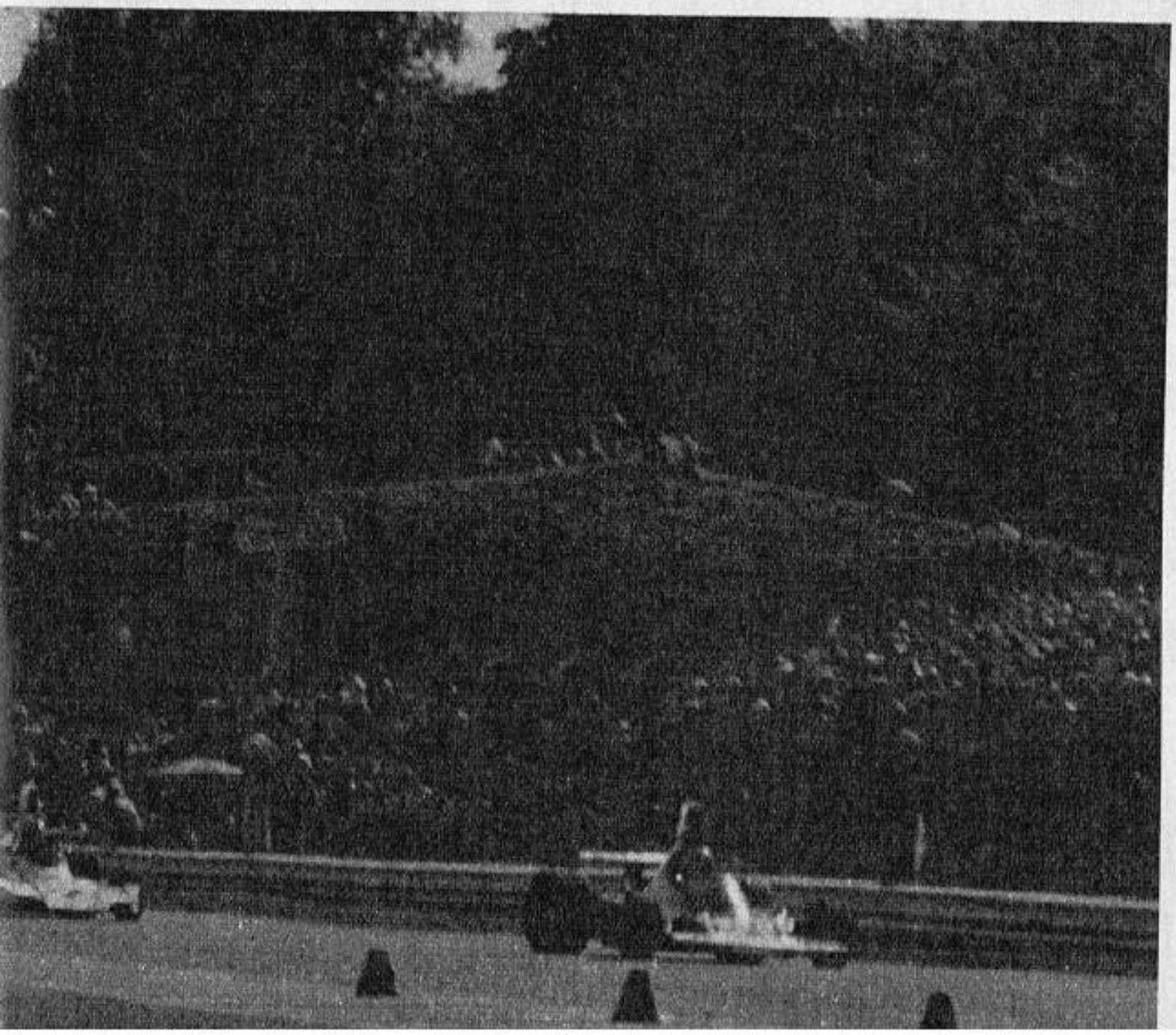
EL DOMINGO S



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

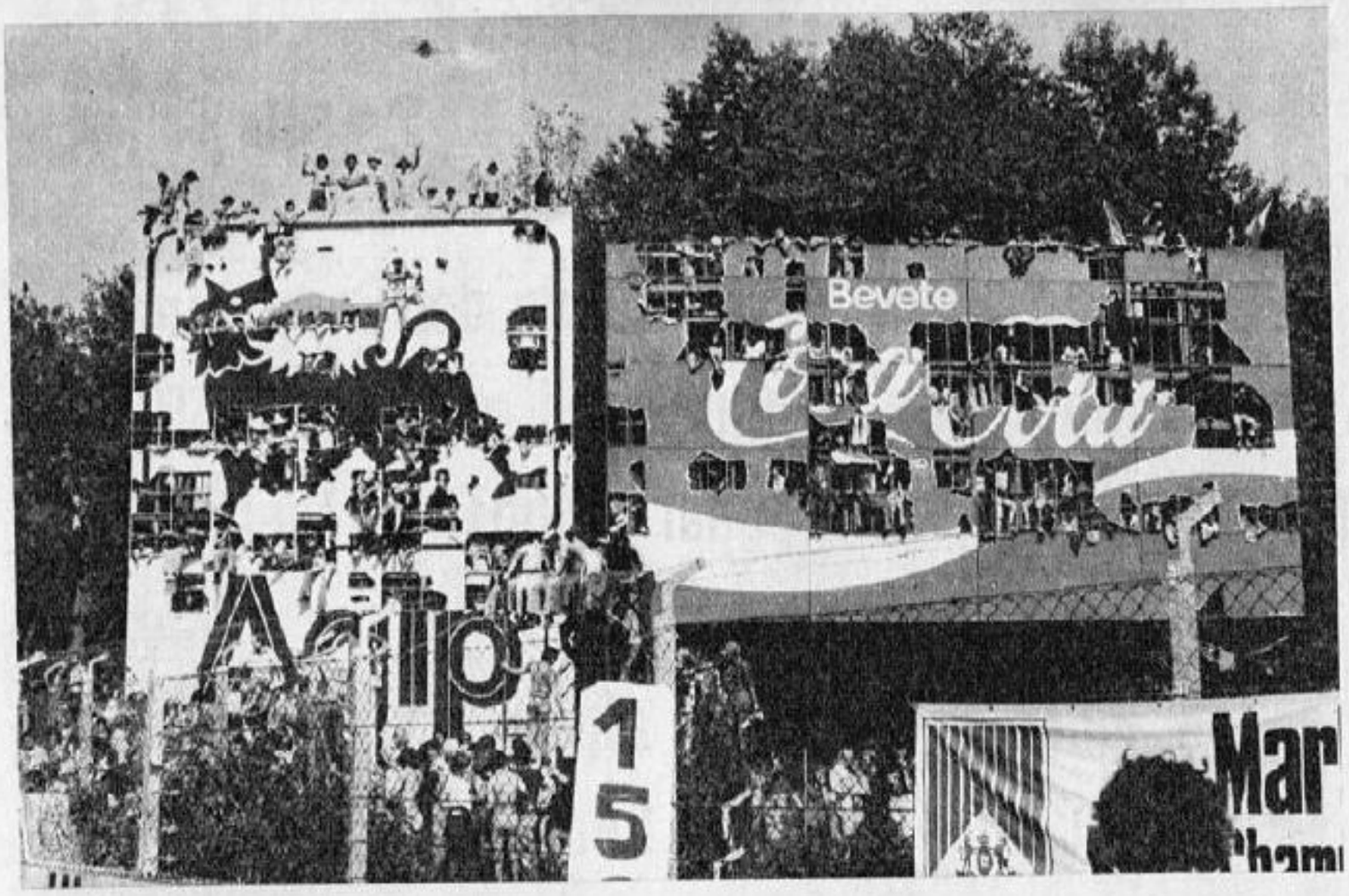
A pocos días de la definición del Campeonato Mundial de Conductores en Watkins Glen aprovechamos para repasar algunas imágenes de la carrera de Monza, cuando el torneo empezó a alcanzar su punto álgido. Evaluemos las posibilidades que tiene cada uno de los tres postulantes al título.

SE SABRA



La discutida largada en Monza. Después de una detallada explicación del director de la prueba quedó bien en claro que cualquiera que se adelantase en el momento de la largada sería penalizado con un minuto de recargo. Para sorpresa de todos sin embargo, Niki Lauda hizo caso omiso de todo lo dicho y antes que cayera la bandera del largador se mandó a mudar. Los demás, sorprendidos, tardaron una fracción de segundo en reaccionar y allí ganó Lauda gran ventaja . . .

Otra imagen bastante elocuente de la muchachada italiana: los grandes carteles publicitarios del circuito destrozados para poder ver la carrera a través de ellos.



Segunda vuelta de la carrera de Monza: Lauda se había cortado alevosamente al frente aprovechando la ventaja de haber largado antes que el resto. Detrás de él el pelotón se escalonaba como muestra la foto con Lole delante de Pace. Antes de cumplirse la mitad de la carrera Lauda desertó.



Lole entusiasmado ante la extraordinaria bicicleta que le regaló el campeonísimo Eddie Merckx.
Un insólito y valioso regalo ya que con ella el ciclista belga logró más de un campeonato mundial.

El podio palco de Monza en el momento que lo coronan a Peterson. Emerson espera sonriente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LA MATEMATICA PURA

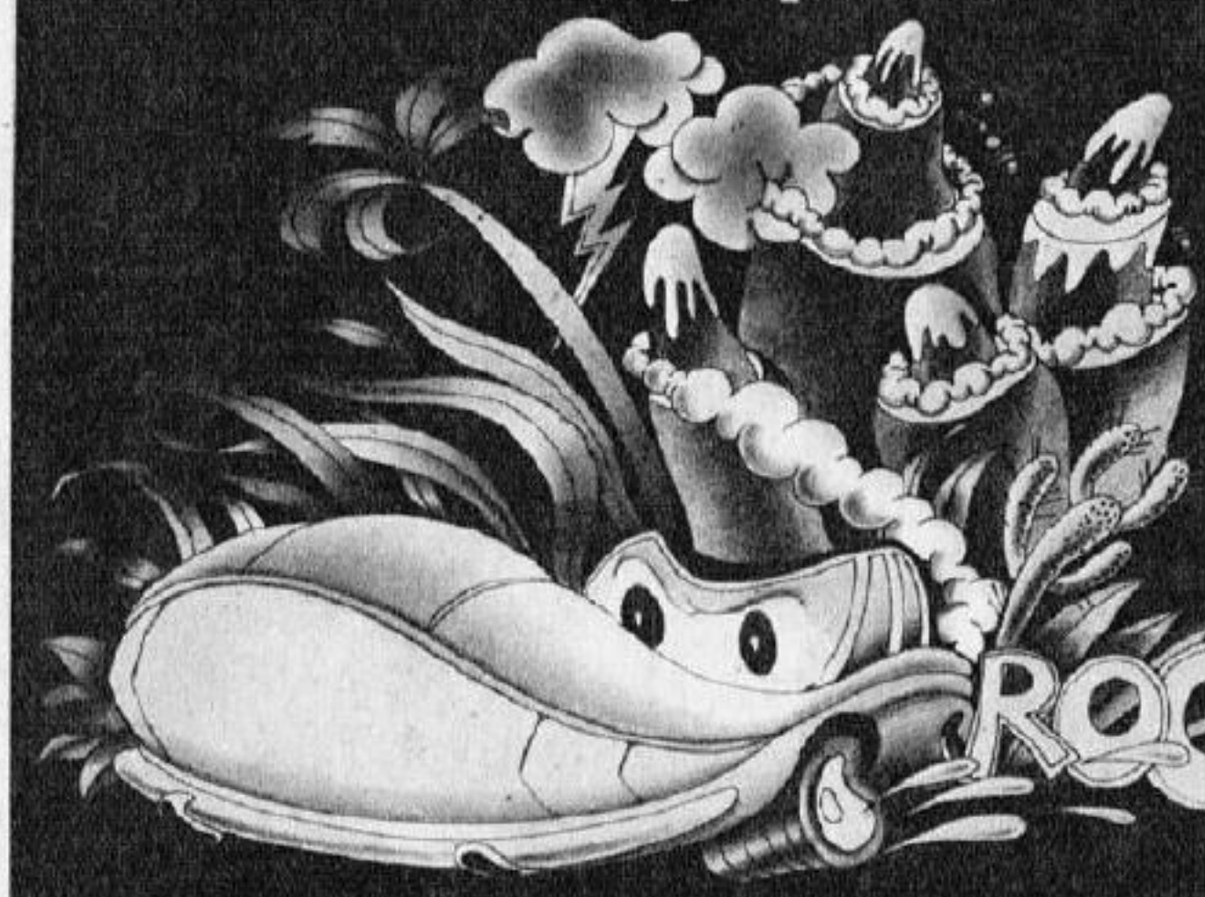
Queda una sola carrera, el Gran Premio de Estados Unidos. Hasta aquí Regazzoni y Fittipaldi sumaron 52 puntos cada uno. Debido a que a lo largo de la temporada tuvieron que abandonar en una cantidad de carreras no se da el caso esta vez de la selección de los mejores resultados. Figuran directamente con los puntos que acumularon. Así, al terminar la carrera de Watkins Glen el que logre más puntos allí, ése será el Campeón. Si los dos abandonan, se daría el caso único en la historia del título compartido. Pero hay un tercero en discordia: Jody Scheckter. Si el suizo y el brasileño abandonan o salen más atrás del sexto puesto y Scheckter gana, entonces Jody será Campeón del Mundo. .

Mientras tanto Lole debe cuidarse de Hulme para no perder la sexta ubicación en la lista final. Más arriba no puede trepar ya que aunque gane no lo superaría a Peterson, que le lleva doce puntos de ventaja. En cambio Hulme, a tres puntos de Lole, con un cuarto puesto y abandonando el argentino ya le empataría la posición.

Permita que su auto le muestre toda su potencia.

Equípelo con Motorcraft

(el equipo original de Ford).



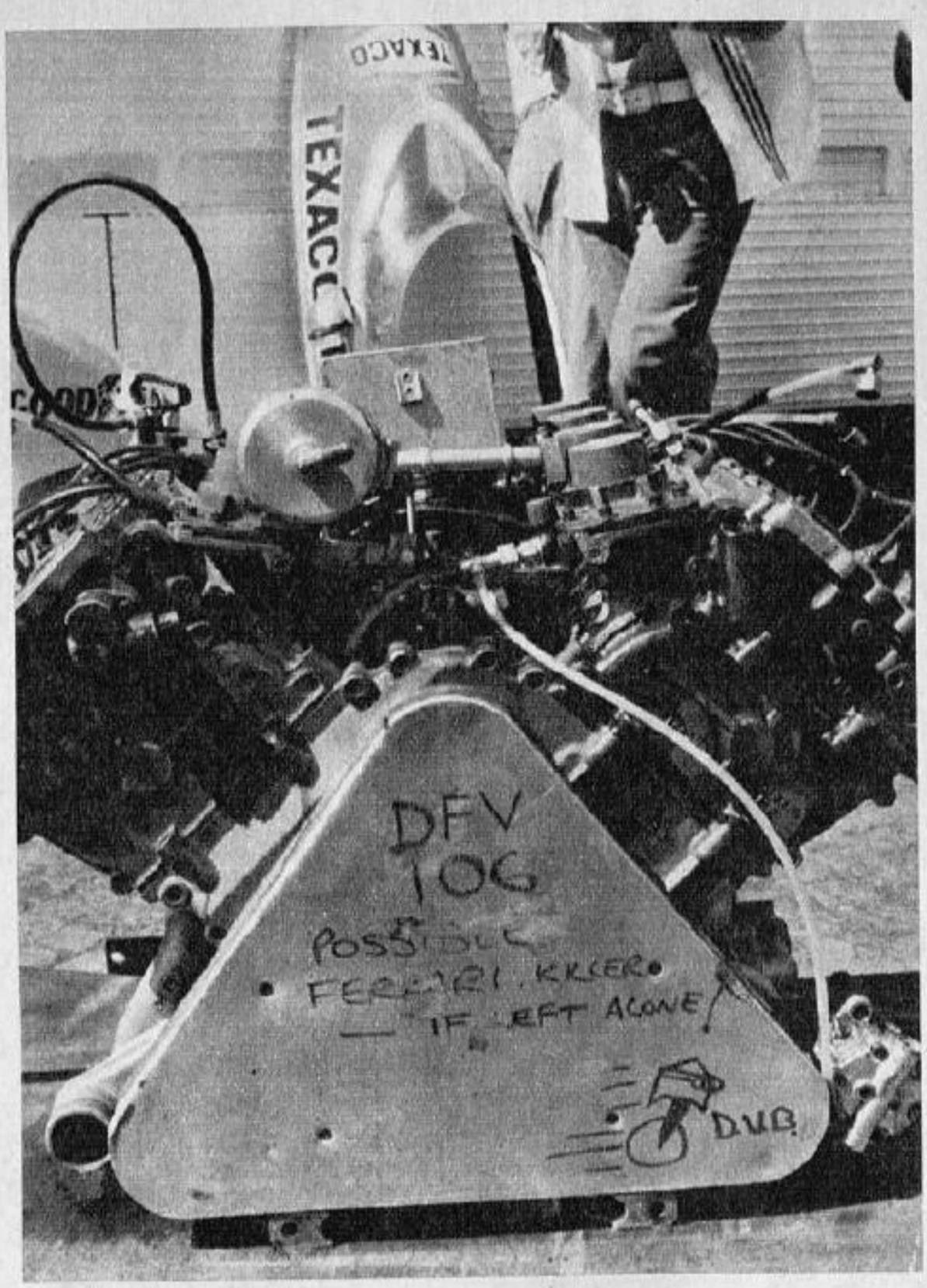
Sea cual fuere la marca de su automóvil, dele el gusto de poder mostrarle todo lo que es capaz de dar. Equípelo con Motorcraft, la línea de repuestos y accesorios para todas las marcas.

Por la calidad de sus materiales. Por su probada resistencia al uso y al tiempo. Ford la eligió para equipar sus unidades 0 Km.

Motorcraft

Marca de Marcas.

Bujías, filtros de aceite, amortiguadores, baterías, filtros de combustible, auto-stereo, platinos, fluido para frenos, cinturones de seguridad, correas de ventilador, pastillas de freno, regulador de voltaje, escobilla limpiaparabrisas, condensadores, tapa de distribuidor, bobinas, crique hidráulico, rotores, espejo de cortesía.





El nuevo motor Cosworth (DFV 106) para el coche de Emerson Fittipaldi en Monza. Todo parecía indicar que el brasileño con el flamante V-8 les iba a pasar por encima a todos. Los ingleses le habían pintado en la tapa anterior "Posible matador de Ferrari . . .".

Pero el domingo a la mañana, poco antes de largar la carrera las autoridades —como es tradicional— permitieron a los participantes dar unas vueltas de entrenamiento al circuito. Y durante esas vueltas el impecable Cosworth reventó.
El trabajo fue desesperado para poner en la máquina de Emerson otro motor, menos potente, pero que en definitiva lo habilitó para terminar segundo.



La euforia latina que tanto conocemos se manifiesta en Italia como en ninguna otra parte. La horda invade el circuito al terminar la carrera con carteles (en primer plano la hinchada de Lotus).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SI!! ESTAMOS EN CANAL 7







VICTOR SUEIRO - PERLA CARON - BOROCOTO Jr.
SIESTA - Lunes a viernes 13.30



EL TEATRO POPULAR
DE TERESA BLASCO
Jueves 22.00



EL TEATRO
DE JORGE SALCEDO
Lunes 22.00



DANIEL COLOMBO
CLUB DE NIÑOS FELICES
Lunes a viernes 18.00



SUSANA RINALDI
LA EMOCION DE BUENOS AIRES
Lunes 21.30



OSVALDO PIRO
GRAN NOCHE
Jueves 20.30



MARIKENA MONTI
CAFE CON RITMO
Miércoles 20.30



OSCAR
GAÑETE BLASCO
DEPOR TV



RICARDO ARIAS
ENTRE LAS SOGAS
Miércoles 22.30

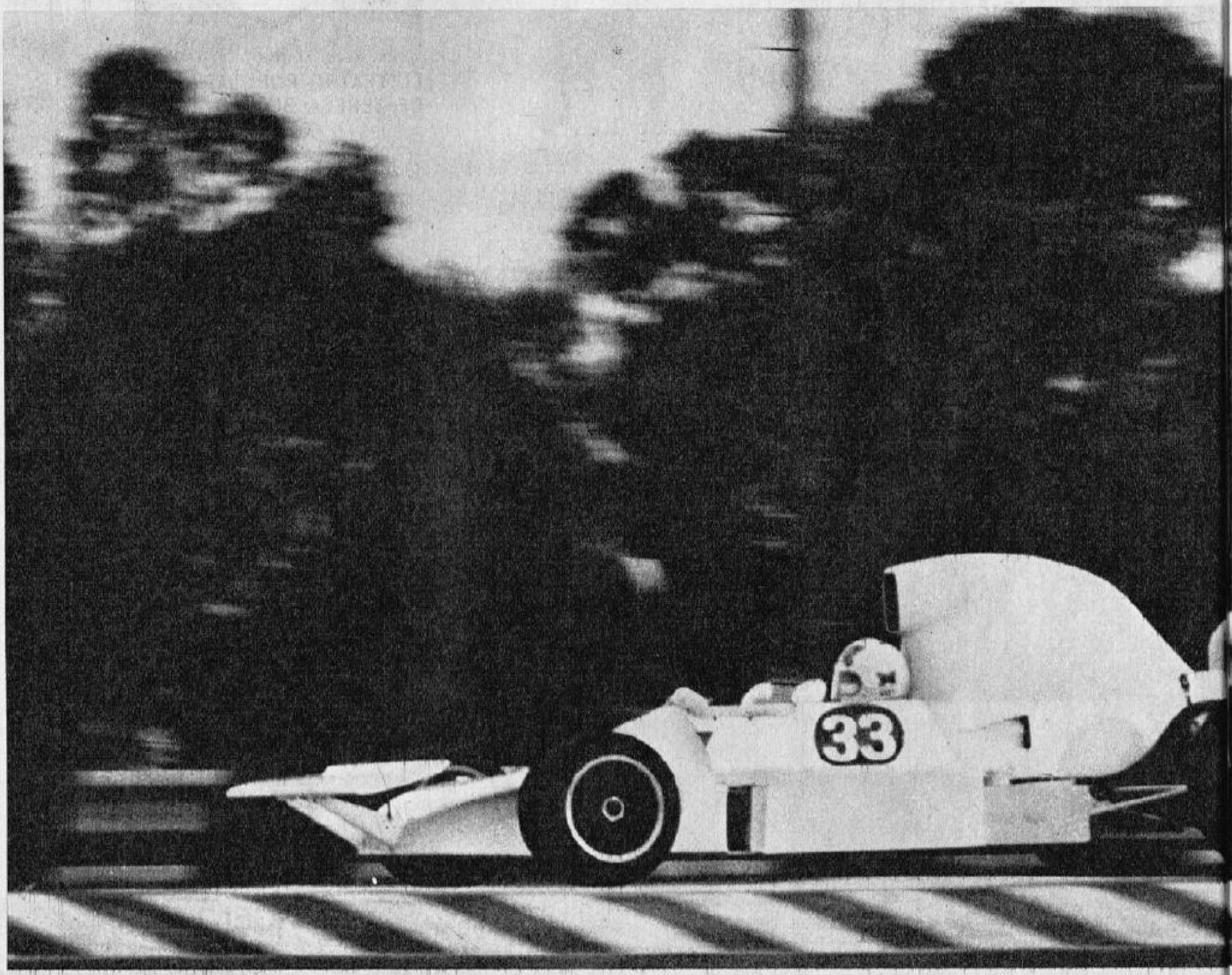
LS82TV CANAL 7
TELEVISION ARGENTINA

ACOSTUMBRESE!

EL NUEVO M. A. F 1 DE CARLOS MARINCOVICH

EL AUTO QUE LA F1 N

La semana pasada se realizaron las pruebas del Campo Chevrolet que la Comisión de Concesionarios G. M. construyó para Carlos Marincovich. Excelentes registros en las primeras pruebas e importantísimo aporte para la categoría

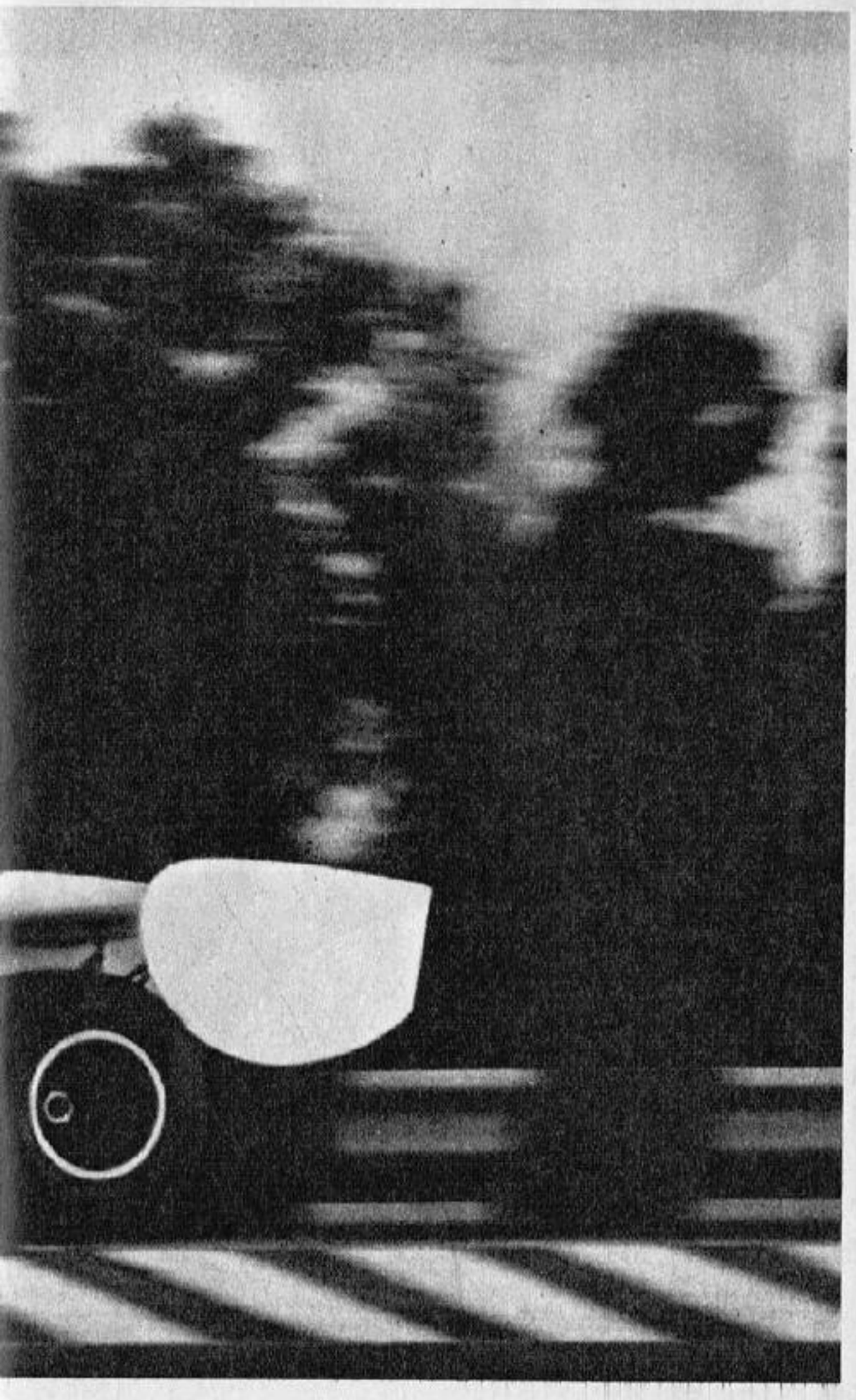


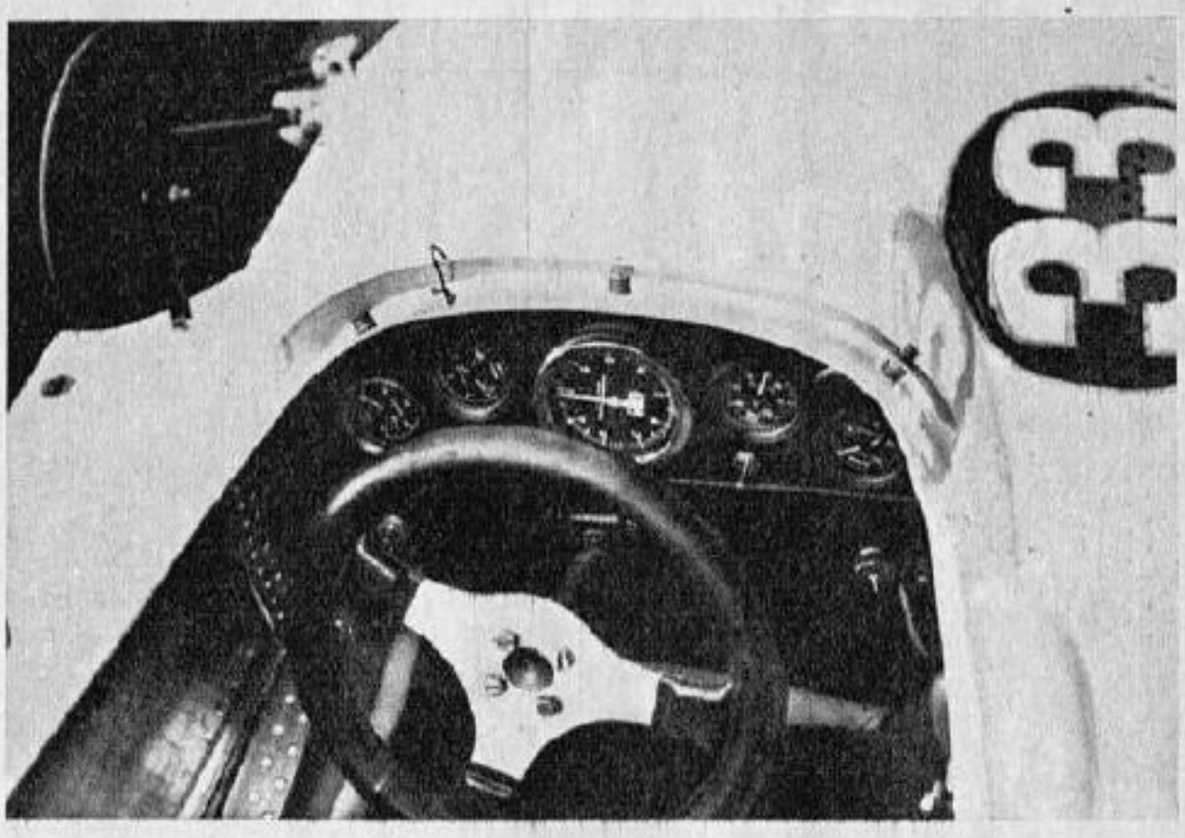
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ECESITABA



Carlos Marincovich y Pedro Campo en gran charla. El Ruso de Arrecifes no tuvo problemas para adecuarse al monoplaza. Sus años en TC no opacaron de ninguna manera la pasta que puso en evidencia en muchas ocasiones.

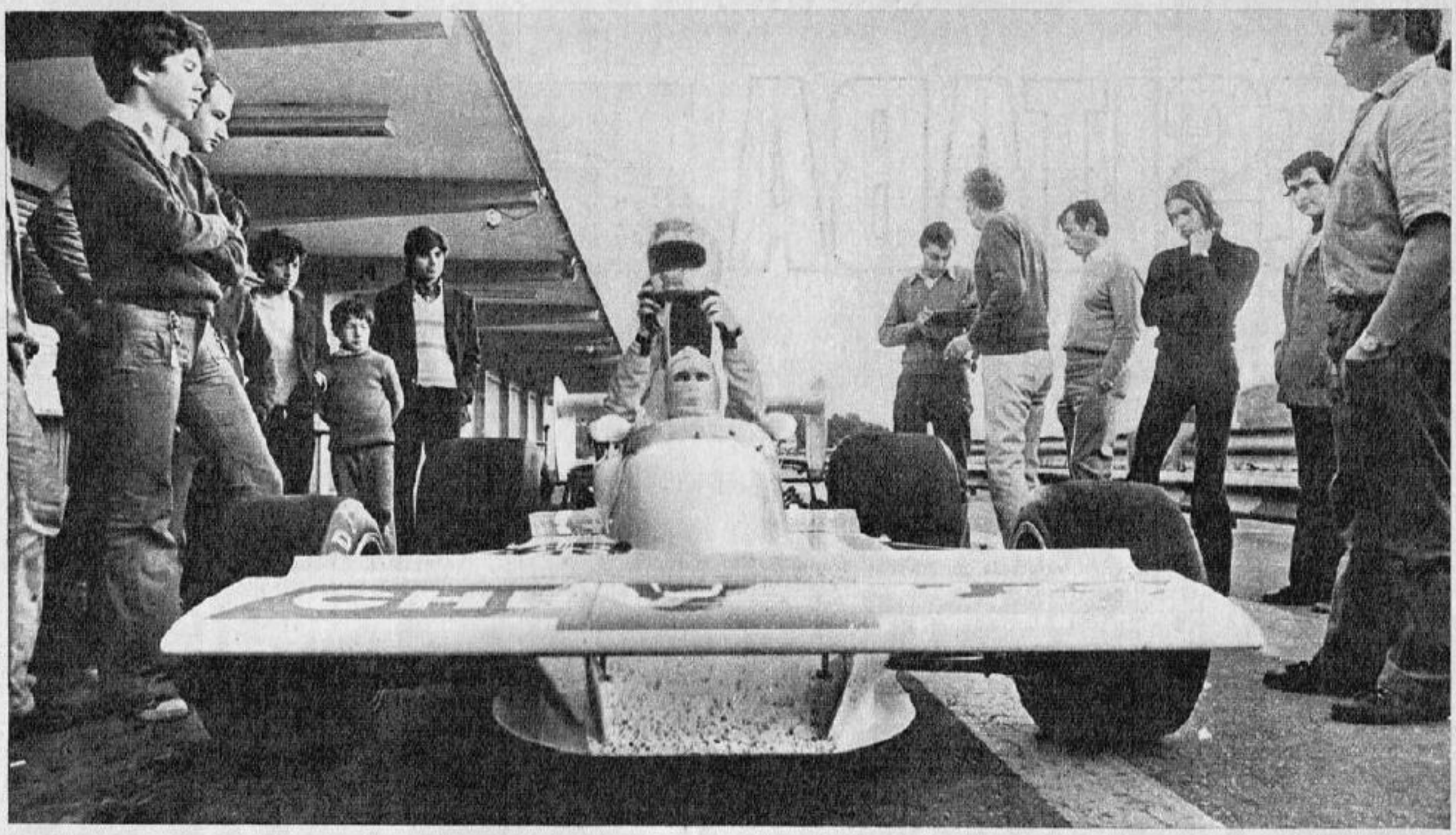




Diminuto tablero con los instrumentos mínimos y necesarios, interruptor de bomba de nafta, contacto y accionamiento manual de matafuego.

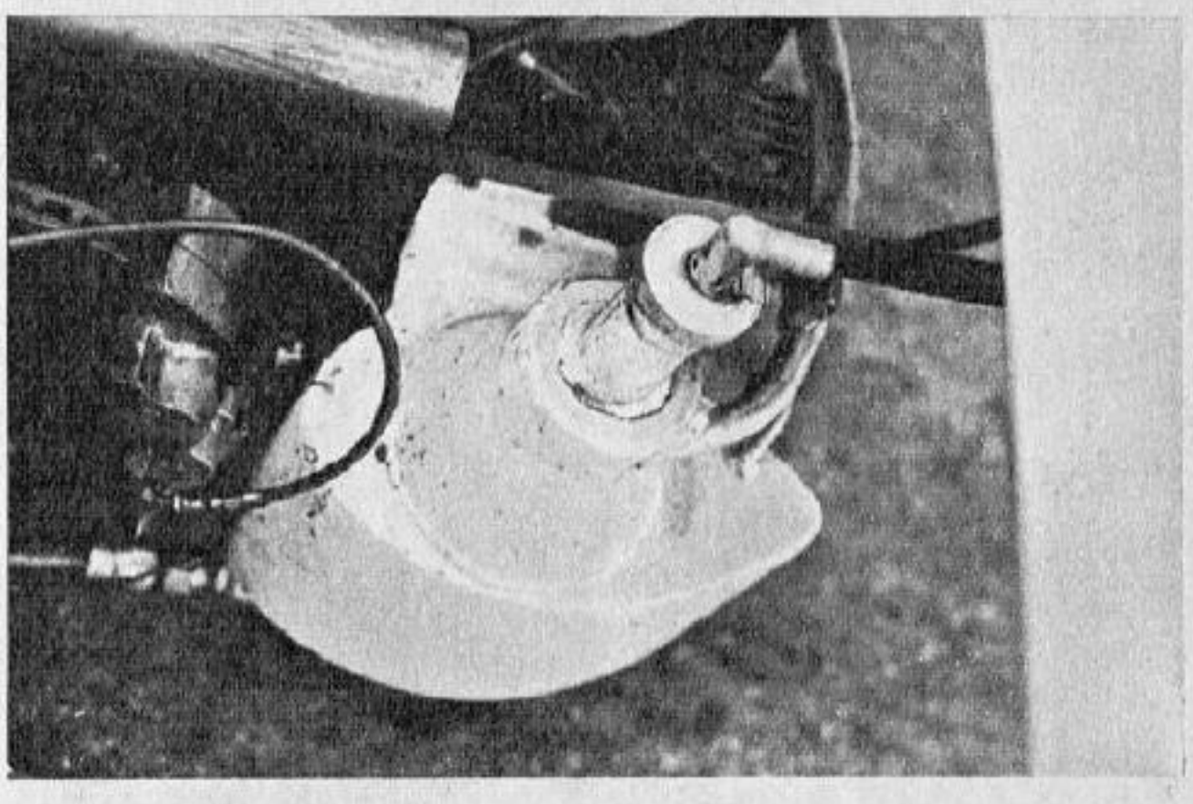
Perfil del nuevo Fórmula Uno. Alerón delantero tipo March o Ferrari —como se prefiera—, enorme toma dinámica y alerón trasero de grandes placas laterales que *"Sirven como timón, es notable como estabilizan el auto en las curvas veloces"* —aseguró Campo.

EL NUEVO M.A.F1 DE CARLOS MARINCOVICH

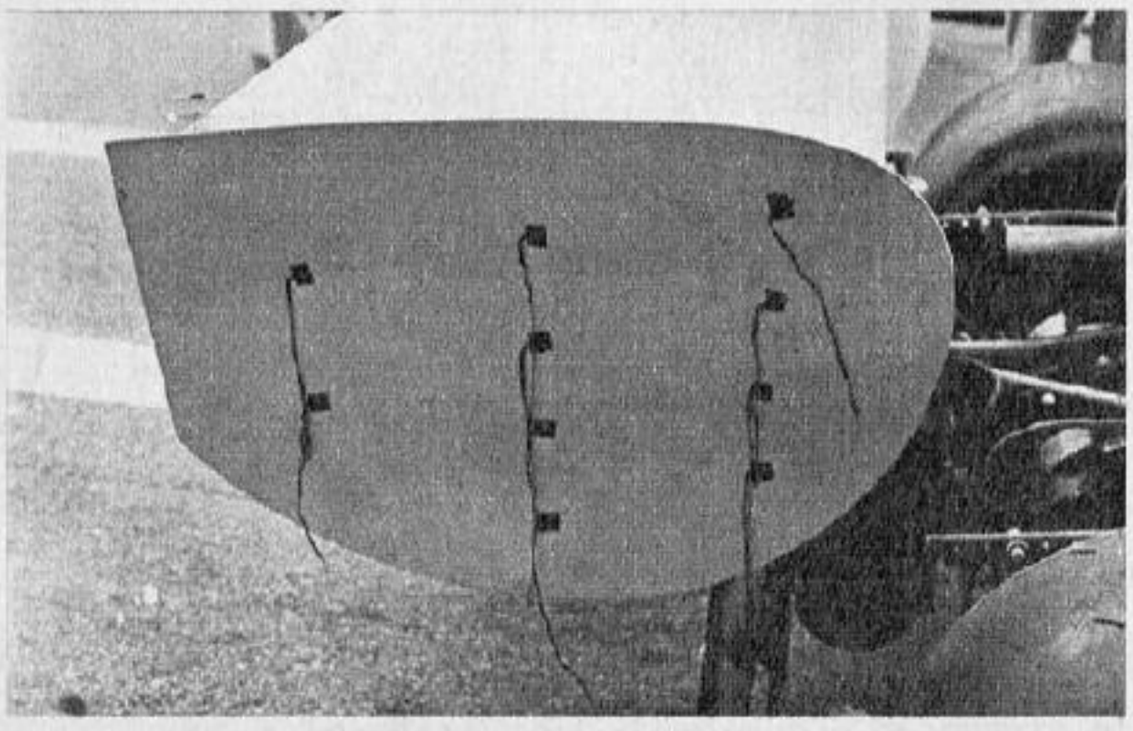


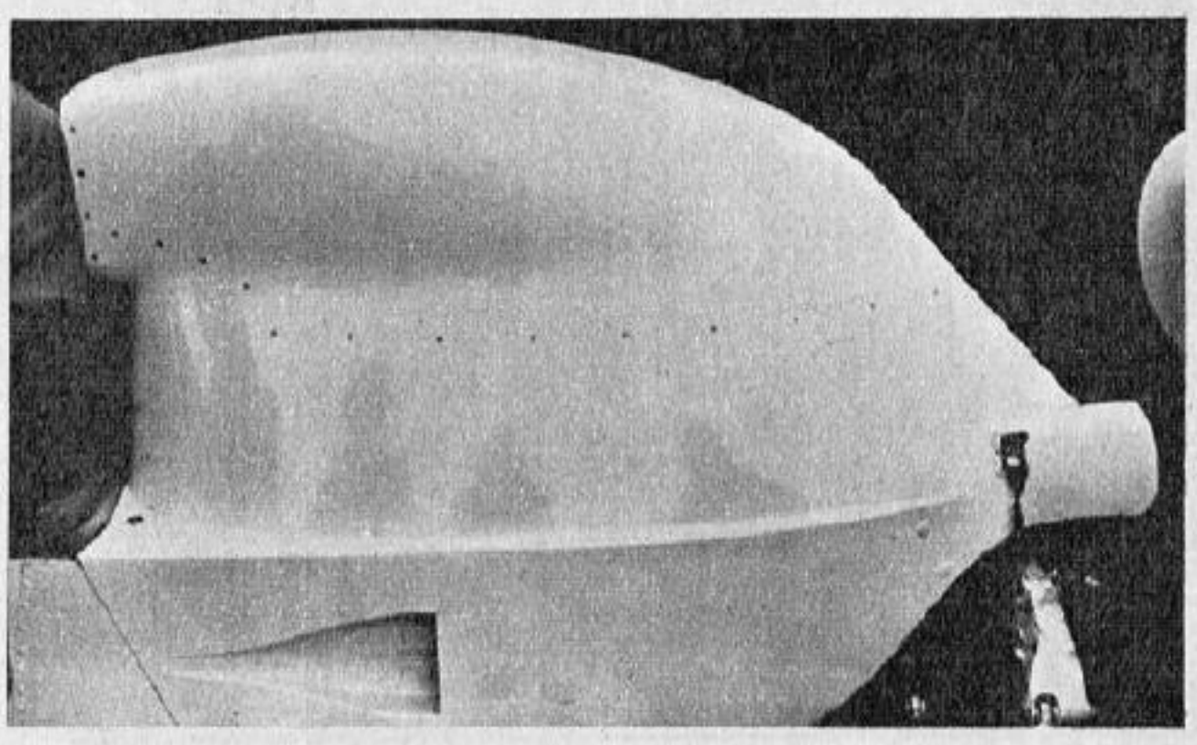
Carlos Marincovich ofreciendo su casco y las buenas acciones del día vaya uno a saber a qué Dios...

Tanque de aceite de sección alar y pinza de frenos marca Berta.



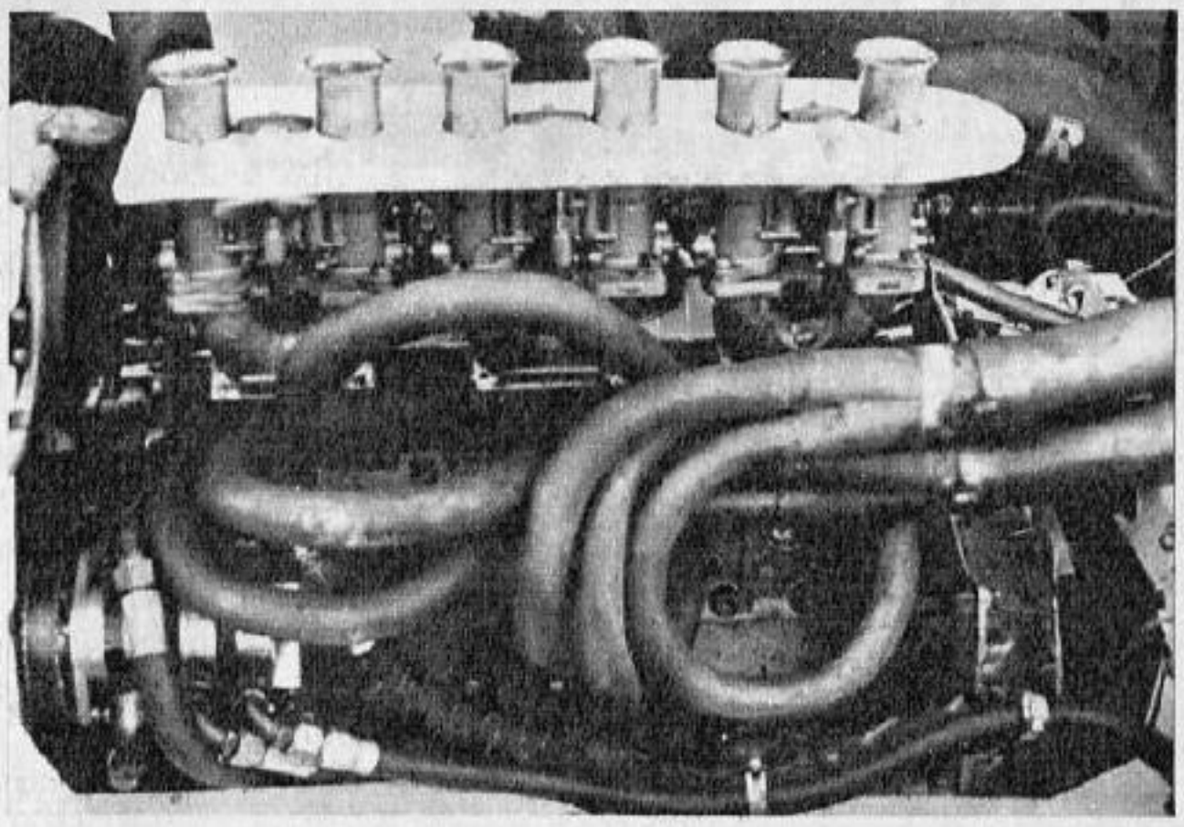
Sobre las placas laterales del alerón trasero y en un costado de la toma dinámica, Campo pegó hilos de lana para —fotos mediante— observar si existían turbulencias de aire en esas zonas. Teóricamente los hilos de lana deben permanecer pegados a la carrocería y en posición horizontal. Si oscilan demuestran que la zona donde han sido pegados es de aire turbulento y por ende la resistencia al aire es mayor de la debida.





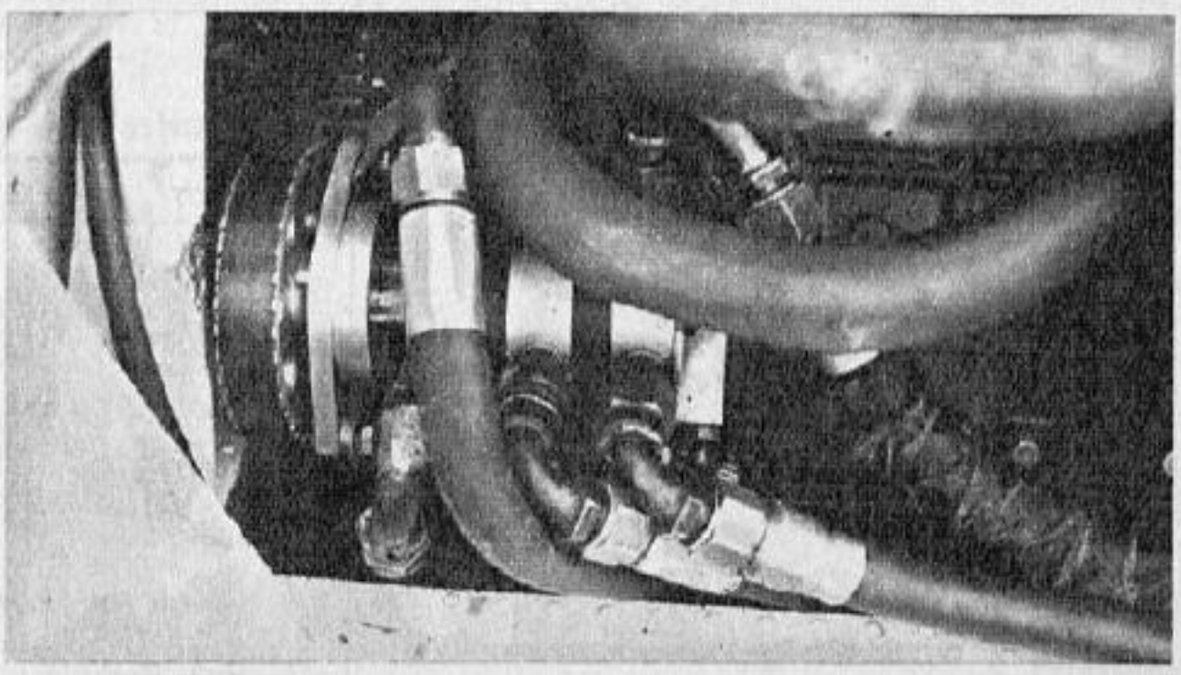
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Marincovich en la curva del ombú. Este es el primer M. A. Fl que posee una toma dinámica integral, es decir, que funciona como tal y además es carenado del motor.



No lo pusieron en el banco ni tampoco, en las prácticas estaba puesto a punto "finito". Solamente interesaba su confiabilidad y que fuese debidamente ablandado para la carrera de Rafaela. Como novedad este motor tiene una tapa de diseño completamente diferente a las anteriores by Joseph. La potencia todavía no fue medida en banco.

Detalles de la bomba de aceite accionada por una correa dentada de plástico.

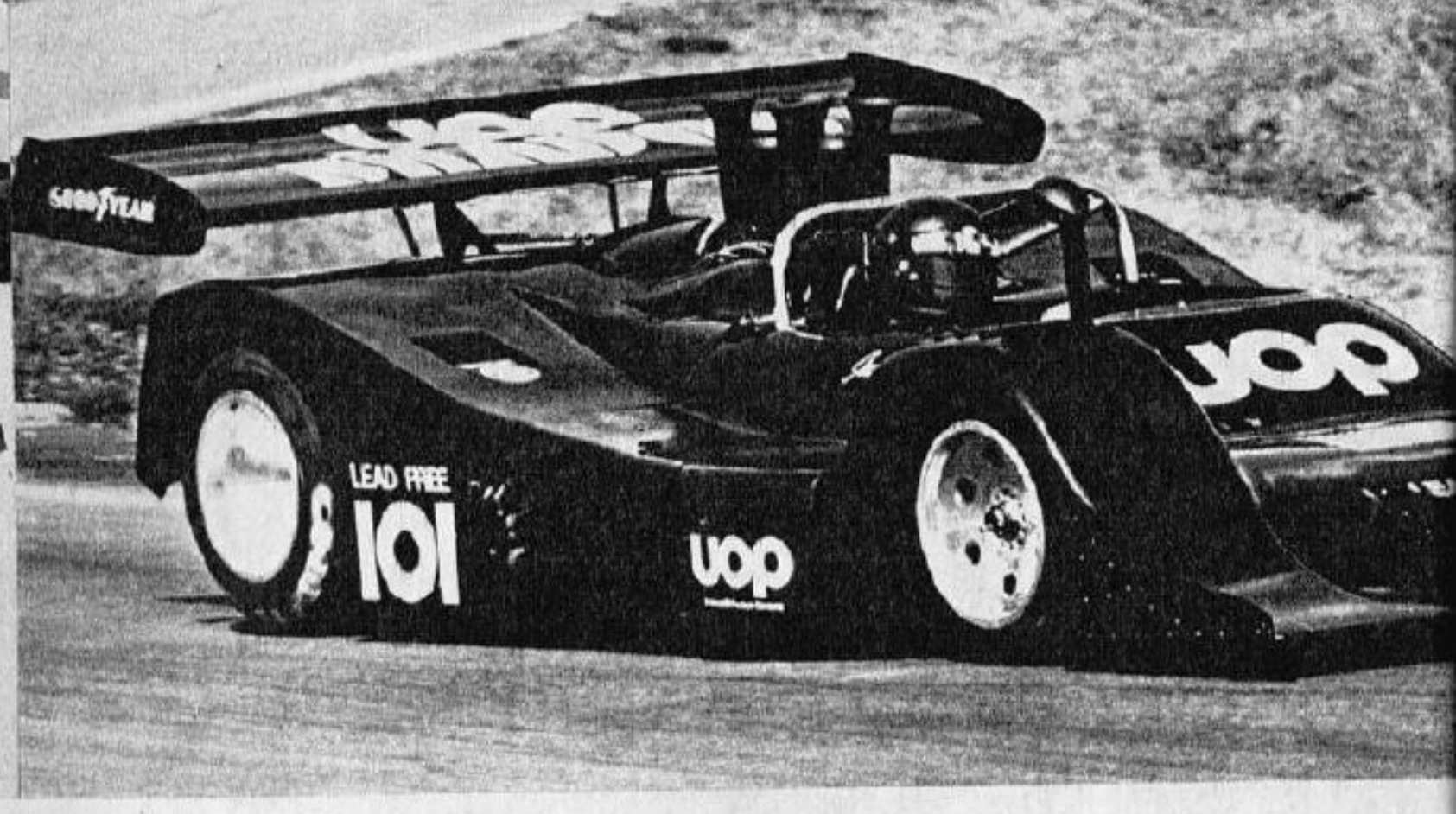


Enorme toma dinámica y toma NACA inferior. Además de aumentar la presión del aire hacia los carburadores, la toma oficia de carenado del motor, fundamental para mantener limpio el caudal de aire que llega al alerón trasero.

COPA CAN AM 1974

OLIVER: DOMINA





En la bastante alicaída Copa Can Am Jackie Oliver y George Follmer, ambos integrantes del Team UOP Shadow, barrieron con las pruebas de la serie, sobre todo Oliver, que obtuvo cuatro triunfos sobre cinco carreras disputadas.

La edición 1974 de la muy apreciada (por sus premios) Canadian American Challenge Cup, se ha visto un poco deslucida con respecto a las versiones anteriores debido al alejamiento de las marcas que hasta el año pasado ejercieron el liderazgo total de las pruebas que componían la serie CAN AM.

En efecto, con Porsche (sobre todo) y McLaren en otra cosa; quien hasta el año pasado fuera el tercero en discordía, Shadow, este año como era de suponer se convirtió en la figura número uno del campeonato frente a un grupo de particulares que poco y nada pudieron hacer frente al poderío de un team como el patrocinado por las naftas UOP.

El campeón, Jackie Oliver, que no alternó su actuación en USA con las pruebas de Fórmula Uno como lo hiciera en 1973, se llevó a casa cuatro de las cinco pruebas del campeonato dejando solamente una para Scooter Patrick (Road America) en la que abandonó por un problema en el motor mientras desde el primer puesto conducía el pelotón y faltaban cinco vueltas para la terminación de la carrera.

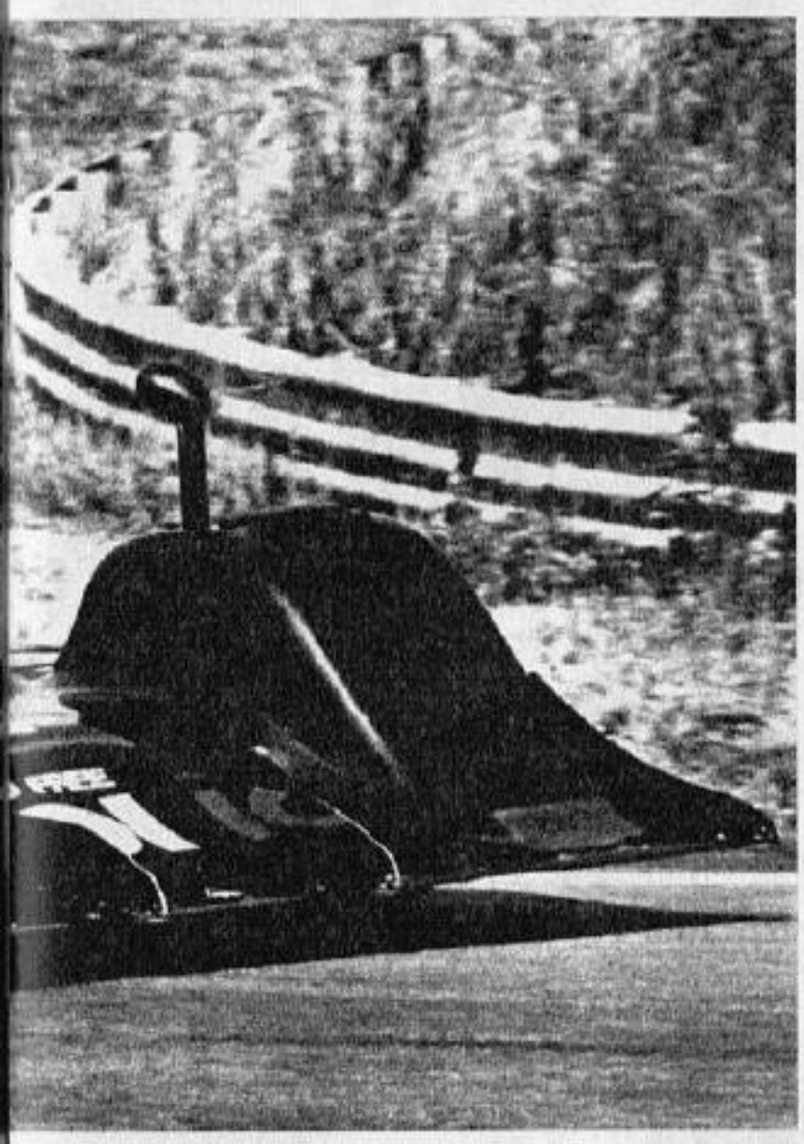
CANADIAN AMERICAN CHALLENGE CUP 1974

POSICIONES FINALES:

	PILOTO	MARCA	Puntos
1	Jackie Oliver	UOP Shadow-495 Chevy	82
2	George Follmer	UOP Shadow-495 Chevy	45
3	Scooter Patrick	US Racing McLaren M20-496 Chevy	44
4	Bob Nagel	Thermo King Lola T260-495 Chevy	40
5	John Gun	Marchal America Lola T260-460 Chevy	23
6	Lothar Motschenbacher	MRE Mclaren M8F-494 Chevy	21
7	Dick Durant	Burmester McLaren M8R-494 Chevy	18

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...DOR ABSOLUTO



A la izquierda: George Follmer, Jackie Oliver (centro) y Don Nichols, (dueño del equipo). La Copa Can Am este año se llamó UOP Shadow.

El UOP Shadow con motor Chevy 495 en acción y al comando el compeón Jackie Oliver con cuatro victorias sobre cinco pruebas (Mosport, Road Atlanta, Watkins Glen y Mid Ohio).

Los segundos puestos en la mayoria de las pruebas fueron para su compañero de equipo, el estadounidense George Follmer que fuera coequiper suyo de Shadow en Fórmula Uno el año pasado.

Follmer, de Huntington Beach, California, logró segundos puestos en las tres primeras, Mosport, Road Atlanta y Watkins Glen mientras el campeón Jackie Oliver, inglés de Walton-On-Thames, logró ganar en Mosport, Road Atlanta, Watkins Glen, y Mid-Ohio.

El californiano Scooter Patrick, tercero en los cómputos finales logró una performance bastante pareja junto con Bob Nagel (Thermo King Lola T260-495 Chevy) logrando clasificaciones inmediatas detrás de los pilotos del equipo UOP Shadow.

La intención de seis carreras a principio de temporada se redujo a cinco ante la imposibilidad de hacer la última en Riverside por problemas logísticos, según declararon sus organizadores.

Un buen año en Estados Unidos para Jackie Oliver que embolsó 68.900 dólares en concepto de premios por los 82 puntos que sumó al final del compeonato, que este año no tuvo el brillo ni la significación que antes cuando se pronunciaba el nombre de CAN AM.



DX 9

...Y en sus oídos sigue usando "común"?

Vamos, sea con ellos tan exigente como lo es con su coche.
Deles el mejor sonido: auto-stereos Kenia
(a cassette o magazine).
Perfección de diseño y presencia estereofónica que la tecnología Kenia resumió en mínimo espacio.
Escúchelos en un concesionario.
(Comprobará que la estereofonía es también algo "muy especial").



KT 514
(a cassette)

MK 300
(a magazine 8 pistas)

KENIA

En auto-stereos a cassette o magazine, nadie tiene más experiencia.

PARABRISAS CORSA — 25





LELLA LOMBARDI
JAMES HUNT

Patrocinado por una empresa de ropa femenina, Francisco Mir no podia encontrar mejor piloto que la italiana Lella Lombardi para su Eagle modificado.



La simpática Lella Lombardi mostró en la pista sus habilidades y satisfizo ampliamente las expectivas del equipo de Mir.

James Hunt, ya suficientemente conocido como para seguir hablando de su trayectoria, quedó también muy conforme con el equipo.

Pronta a salir a la pista, Lella Lombardi se sube al Eagle de Mir.

Texto y fotos: Juan A. Abraham

LAS NUEVAS ATRA

Fue indudablemente la vedette en su presentación en F. 5000 y Mir piensa incluso en hacerla correr el año que viene en Indianápolis

Ya va llegando la hora de que el equipo de Francisco Mir, colecte sus primeras satisfacciones. El Lola T332 simplemente está esperando un motor saludable para poder ganar y el Eagle ha sido bastante reformado y denota sensible mejoría. Sólo falta ahora una pequeña dosis de buena suerte para que el team pase al frente. La organización, ampliada especialmente en cuestión me-

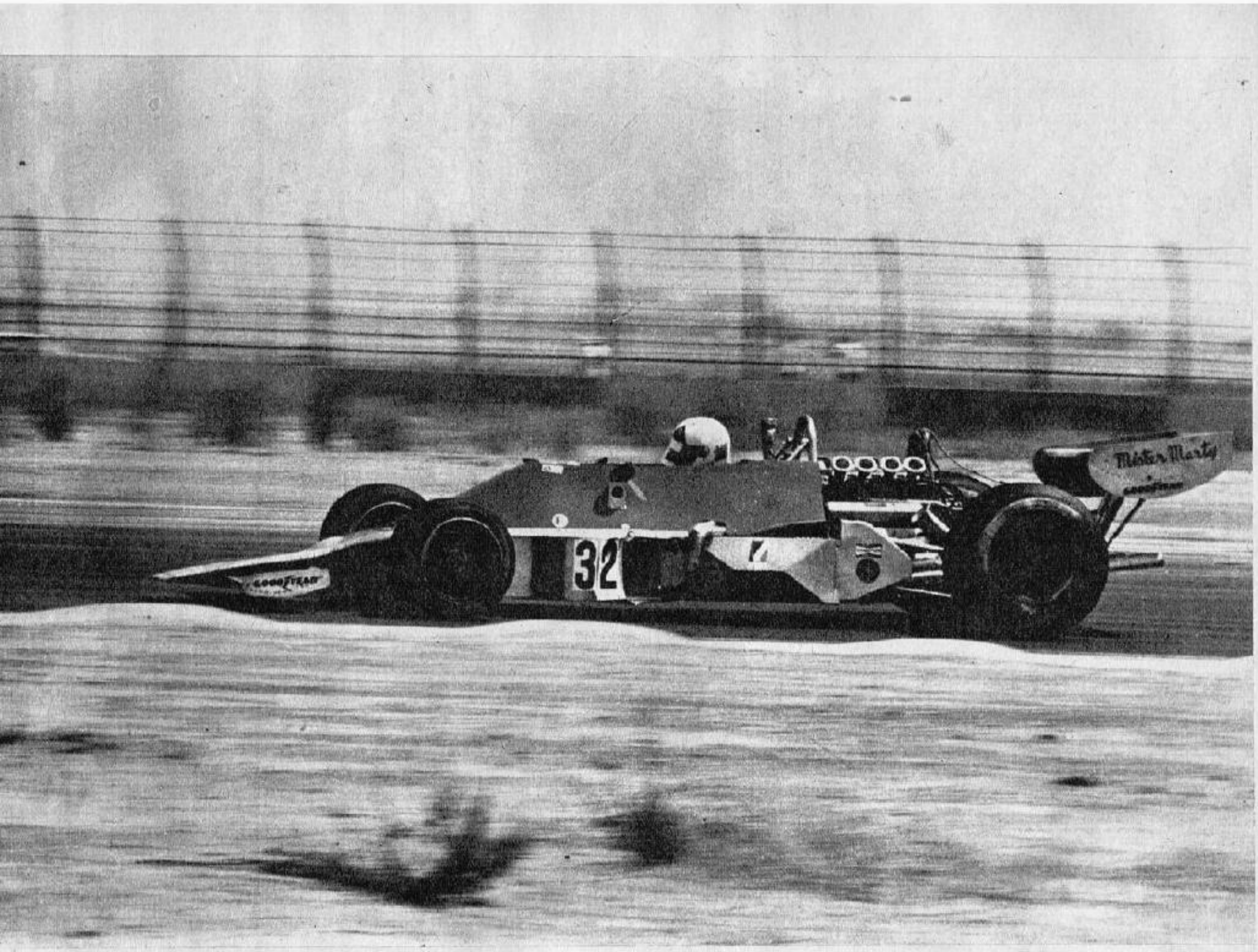
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CCIONES DEL EQUIPO DE MIR

canicos al tener que atender dos maquinas a la vez, ha llegado a un buen nivel, cada vez se escuchan menos los gritos de Mir, que ahora logra mucho más rendimiento tras haber tenido que pagar el "derecho de piso" como cualquier hijo de vecino, y todo se auna para que constituya uno de los conjuntos más respetados de F5000.

Pero la verdadera sensación que puso el team en un lugar de preminencia en la reciente carrera de Ontario fue la incorporación de Lella Lombardi. Al final de la carrera había más gente amontonada junto a su box que frente a Redman, Andretti y todos los demás. Es que la italiana resultó la gran sorpresa para los californianos que en principio sólo le habían prestado atención por el simple hecho de que era la primera mujer en participar en Estados Unidos en una categoría de tanta importancia. La sorpresa vino precisamente cuando descubrieron que además de la novedad de representar al "gremio" femenino, la Lella era capaz de darle cátedra a más de la mitad de los inscriptos y entreverarse sin problemas con los mejores.

Si bien por razones de sus compro- →



Las extrañas formas que muestra el Eeagle en sus costados indican las modificaciones practicadas en el auto que manejara el Nene Garca Veiga.

misos previos en Europa no será de la partida en Laguna Seca es muy factible que conduzca también el auto de Mir en la última carrera del año (Riverside). Lo más importante, sin embargo, es que antes de regresar a Italia, firmó contrato para correr exclusivamente con el equipo de Mir, en Estados Unidos, durante la temporada 1975. Muchos miles de dólares de por medio y el entusiasmo por el poderío de la escuadra preparada por el argentino, más la cooperación monetaria de Mister Marty cerraron el negocio.

A propósito de Mister Marty, el nombre que desde hace un tiempo puede verse inscripto en los autos de Mir, basta señalar que es un fabricante de ropa femenina que apoya incondicionalmente al team y parece no escatimar dinero (su verdadero nombre es Marty Freedman, vive en Los Angeles y su fábrica se precia de vestir con su ropa sport a seis millones y medio de norteamericanas cada año).

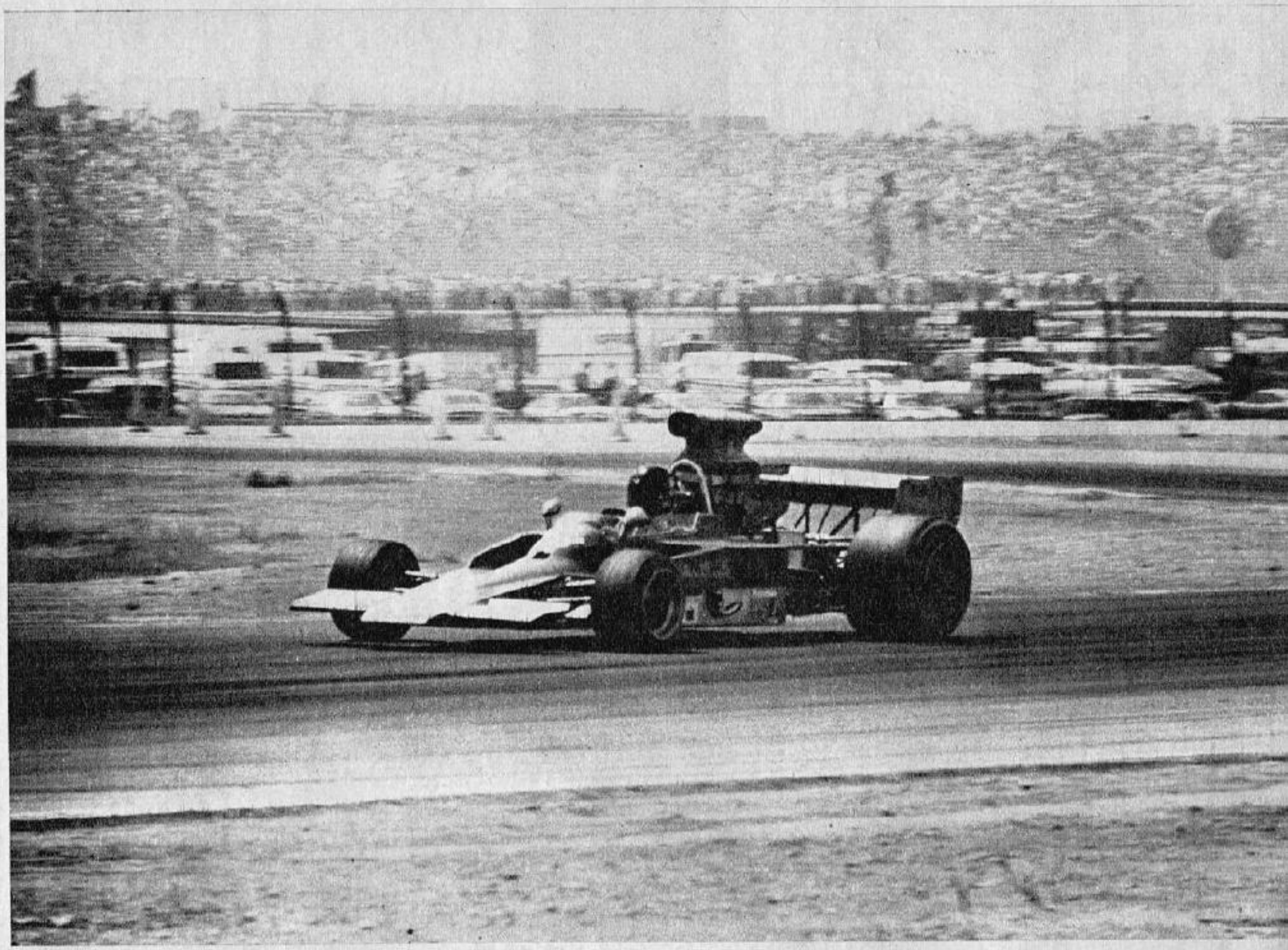
Un dato más; entre los considerandos del acuerdo de Mir y la Lombardi figura un punto que, de concretarse, puede llegar a ser sensacional: Indianápolis. La intención de Mir es sentarla en un auto competitivo en las próximas 500 millas y convertirla así en la primera mujer que intervenga en la famosa carrera. El proyecto por supuesto presenta mil dificultades, pero la idea está germinando.

En cuanto a James Hunt, pese a su abandono se fue muy conforme con el equipo y se puso a disposición de Mir para cuando éste vuelva a requerir sus servicios. Hunt está por supuesto entre los nombres firmes con que se piensa completar la dupla para el 75 (contando ya a Lella como segura); sin embargo, Mir piensa todavía en tentar a Carlos Reutemann para que se incorpore como piloto número uno en Fórmula 5000. Además de estos nombres, ronda el de John Morton, un norteamericano que hace tabla rasa en la categoría de sedans (fue imbatible durante dos años con Datsun y ahora repite actuaciones con BMW), Mike Hiss y otros pilotos de similar capacidad que se han visto atraídos por el despliegue de "Francisco Mir Racing" y rondan por su taller con significativa frecuencia.

Volviendo al Eagle, que ahora presenta líneas bastante diferentes de la que luciera en su debut, no sólo ha "adelgazado" considerablemente (gracias entre otras cosas a la conversión de los frenos delanteros de internos a externos y la eliminación de los paneles laterales) sino que ha ganado en penetración con una nueva trompa y cockpit diseñada y construida por Parodi ex-Avante, otro argentino que se incorpora al equipo de mecánicos dirigidos por Juan Rossi). Del Lola T332 poco hay que agregar: sigue siendo la marca imbatible en la Fórmula y Mir sólo tiene que preocuparse por ahora de conseguir rendimiento de la planta motriz preparada por Falconer y Dunn.

LELLA LOMBARDI - JAMES HUNT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



James Hunt en el Lola T 332, indiscutiblemente uno de los mejores autos del parque de la F. 5000.

APUNTES DE LA FORMULA

En Ontario los autos de Mir abandonaron la pintura tricolor para vestir simplemente de rojo. La falta de tiempo impidió la "decoración" verde, amarilla y roja; pero en Laguna Seca se presentarán nuevamente con los llamativos colores vistos en Canadá y Watkins Glen.

* * *

Cuando Dan Gurney vio los radicales cambios que la gente de Mir había efectuado en el Eagle frunció un poco el ceño y no los tomó mayormente en cuenta (los de su equipo "oficial" siguen mostrando las mismas líneas del principio). Cuando se enteró que Mir había designado a Lella Lombardi para correrlo, Dan se acercó al argentino y le dijo: "Con todos los cambios que le hiciste al auto y encima con una mujer al volante ni vas a poder arrimarte a mis autos. Te juego una cena a que los dos de mi equipo terminan adelante del tuyo". La Lombardi, que pese a no poder recibir la de cuadros cuando la bomba de nafta la dejó de a pie, quedó clasificada en el lugar número 15, superó en la final a los dos de Gurney (Lunger y Forbes-Robinson). Dan se tuvo que tragar las palabras y pagar la cena.

* * *

Otro dato acerca del Eagle-Mir (como se ha dado en llamarlo luego de los cambios): la temperatura nunca llegó a los 200 grados Farenheit gracias a las modificaciones aerodinámicas, mientras los del equipo de Gurney estuvieron entre 215 y 220, es decir cercanos a la temperatura que ocasionó problemas en las carreras anteriores.

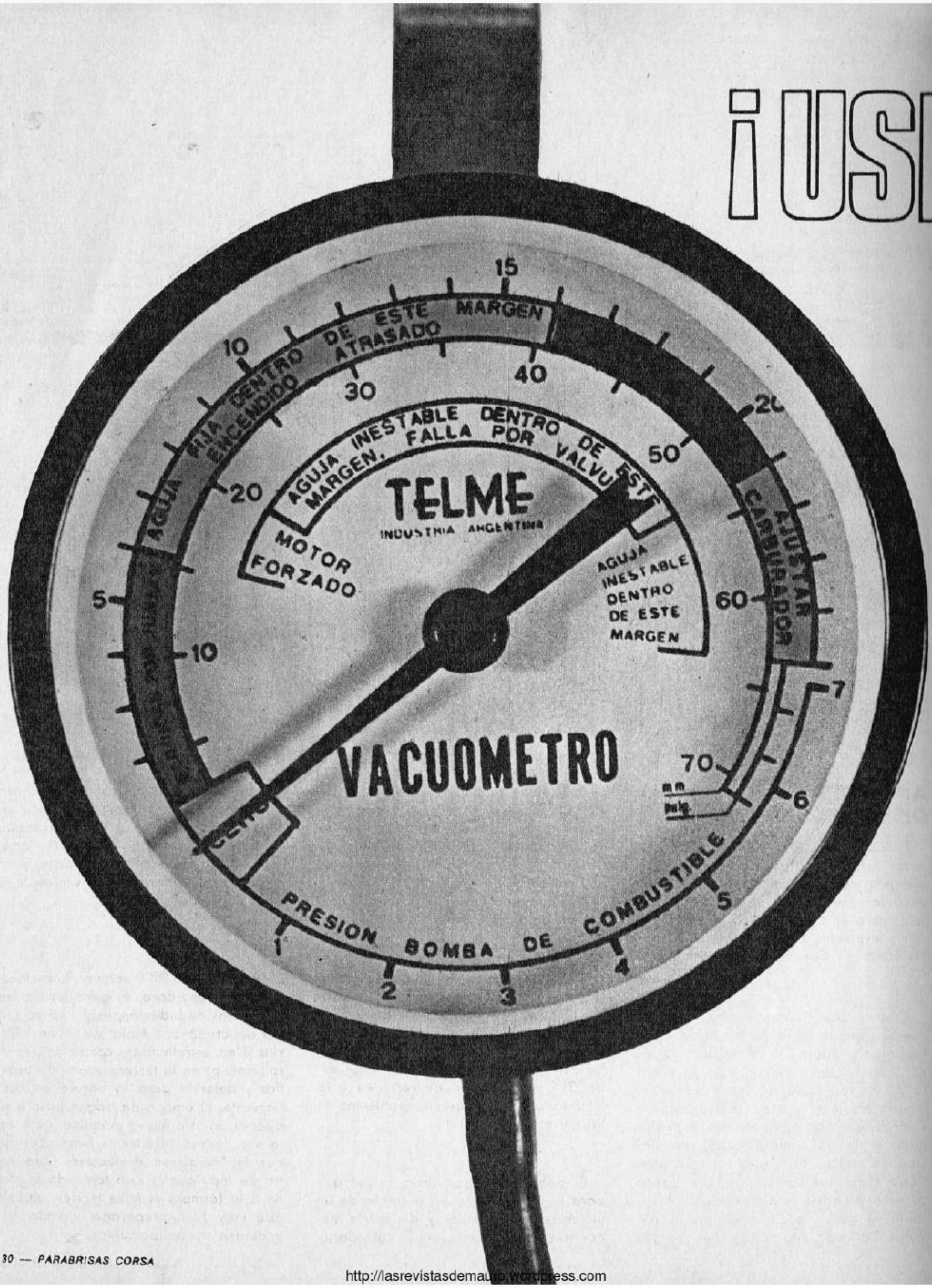
* * *

El auge de la categoría es tal que para el próximo año ya se habla de un incremento en premios y de por lo menos tres carreras más en el calendario. Mientras tanto, pese a la homología con los autos tipo Indy, los turbo-Offy siguen siendo inofensivos en lo trabado. En Ontario el veterano Lloyd Ruby apareció con su imponente Eagle-Offy, pero se tuvo que conformar con ver de lejos a los punteros.

* * *

Reapareció en F5000 Johnny Rutherford. Como se decordará, el ganador de las 500 millas de Indianápolis y Pocono había debutado con mala suerte en Watkins Glen, estrellándose contra un guardrail apenas en la tercera vuelta de práctica y dejando para la basura un Lola flamante. El equipo de Hogan puso a su disposición otra nueva máquina, pero esta vez fueron problemas mecánicos los que le impidieron destacarse. Otro astro de Indy que le está tomando la mano a la fórmula es Mike Mosley; su Lola está muy bien preparado y cada vez endereza mejor las curvas.

¡USE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL VACUOMETRO...

LO PARA AHORRAR NAFTA!

Por RICARDO DELGADO

El vacuómetro es uno de los instrumentos adicionales que más utilidad pueden prestar al conductor de un automóvil. Con él se puede detectar una cantidad muy grande de anomalias en el motor. Y además algo muy importante en estos momentos: indica claramente cuál es la velocidad ideal, de acuerdo a las caracteristicas del terreno, para consumir menos combustible

La utilidad que prestan los relojes indicadores para el control visual del funcionamiento de un automóvil, obviamente son innegables.

Montados como equipo standard u opcionales cumplen su cometido sobre determinados sectores del automóvil y pese a las conclusiones que de acuerdo a la lectura saque su ocasional observador éstas no van a ir mucho más allá de lo que testifica el instrumento.

Sin embargo, hay uno de estos instrumentos que, ubicado, generalmente, en la gama de los adicionales, presta servicios bastante más importantes de lo meramente indicado en su cuadrante. Utilizado más que nada como "relleno" por los entusiastas de los tableros deportivos, el vacuómetro, bien interpretado, posibilita determinar el funcionamiento del motor en varios de sus aspectos más importantes, previendo en algunos casos males mayores. Pero su función no acaba exclusivamente ahí sino que hay una para la cual se pinta solo, y es como indicador de la marcha ideal para el ahorro de combustible.

Usted seguramente se preguntará, ¿cómo se puede ahorrar nafta guiándose por un simple vacuómetro? Nosotros trataremos de explicárselo.

Como es sabido el vacuómetro actúa merced a las variaciones depresivas que existen dentro del múltiple de admisión. Estas variaciones están "gobernadas" pura y exclusivamente por la mariposa del acelerador (siempre y cuando no haya alguna entrada de aire que descompagine esta función). Teniendo en cuenta estas reglas lo ideal para evitar el excesivo consumo es circular a medio acelerador en el cambio más alto cosa que va a aproximarse mucho a la velocidad de crucero. ¿Por qué? Tranquilos.., ya vamos a llegar a eso.

Normalmente un vacuómetro tiene una escala que va de 0 a 30 pulgadas por Hg (símbolo químico del mercurio). En condiciones normales (tanto de estado del motor como de marcha) la aguja debe marcar entre 17 y 21, conservándose firme. El cero en la escala es lo que más se aproxima a la presión atmosférica mientras que 30 indica la máxima depresión (esto siempre medido en el múltiple). Por ello es que cuando usted viaja a fondo o a regímenes cercanos a la velocidad máxima, la aguja se acerca hacia el lado de O, ya que al encontrarse en esos momentos la mariposa del acelerador abierta en su totalidad la depresión tiende a desaparecer y se equipara bastante con la presión ambiente. Por lo contrario, en ralenti o a marcha muy baja (cuando la mariposa está cerrada o muy poco abierta) la depresión es mayor y se enriquece la mezcla.

La explicación práctica, para que todo sea "digerible", es muy sencilla: viajando a fondo, las exigencias del motor son muchas y por ende su consumo mucho mayor pese a que la mariposa esté totalmente abierta. Por otra parte circulando lentamente (siempre en el cambio más alto) también el consumo es mayor ya que para compensar la gran depresión es necesaria una mayor cantidad de combustible.

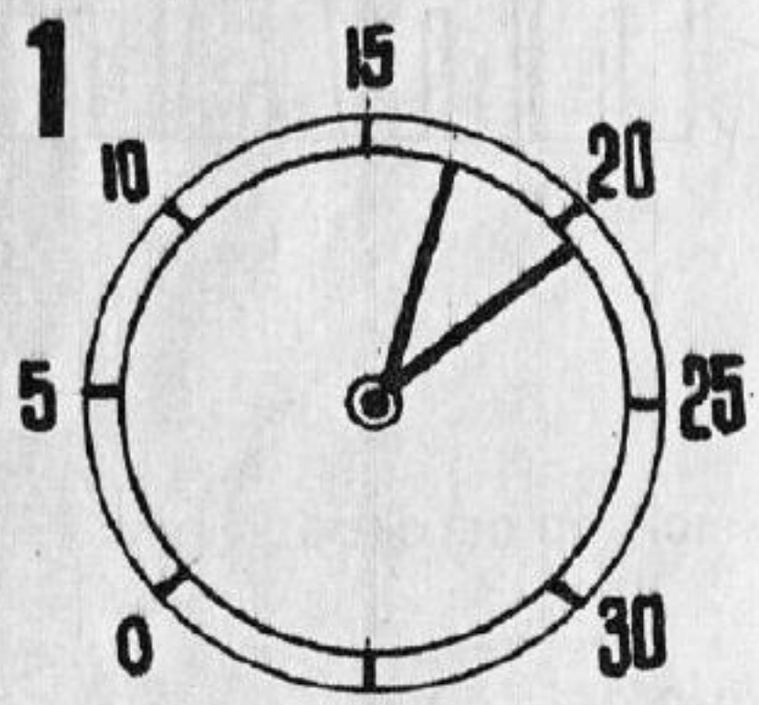
Prácticamente, y para tener un método ideal; la acción de ahorrar combustible se clarifica de esta manera: se debe circular al borde del pistoneo o sea en el cambio más alto con el acelerador a medio pedal y con la previsión de observar atentamente el vacuómetro y lo que él indica. Una manera algo más técnica de definirlo es que el rendimiento va a ser mayor cuanta menor depresión reine en el tubo de admisión y a menos vueltas se viaje.

Como vemos, el vacuómetro se erige en un factor de ahorro de combustible, no tan tenido en cuenta como otros; sin embargo, posibilita esto de la manera más sencilla, mientras usted cómodamente instalado maneja su vehículo. La decisión es vuestra.

DETECTANDO FALLAS

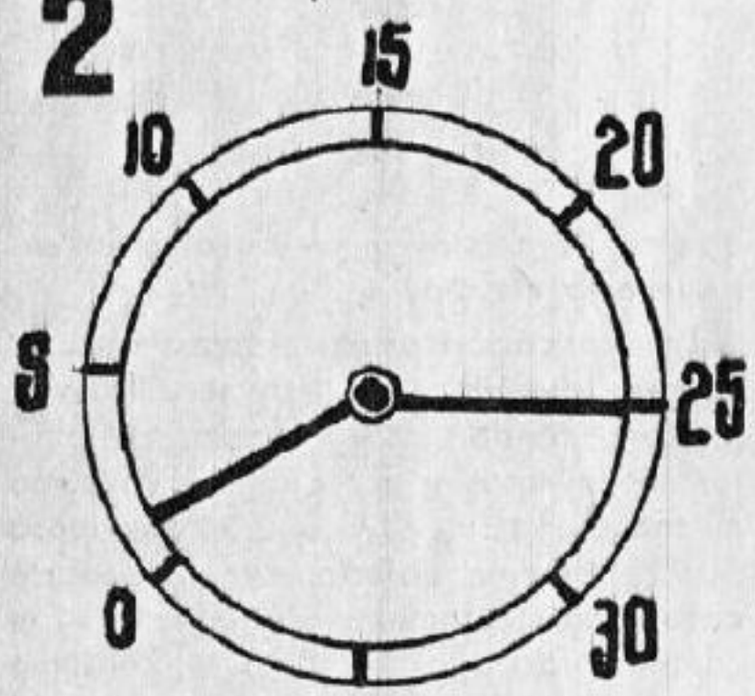
Algunos tipos de anomalías de motor también pueden ser detectadas por el vacuómetro, aquí algunos ejemplos:

1



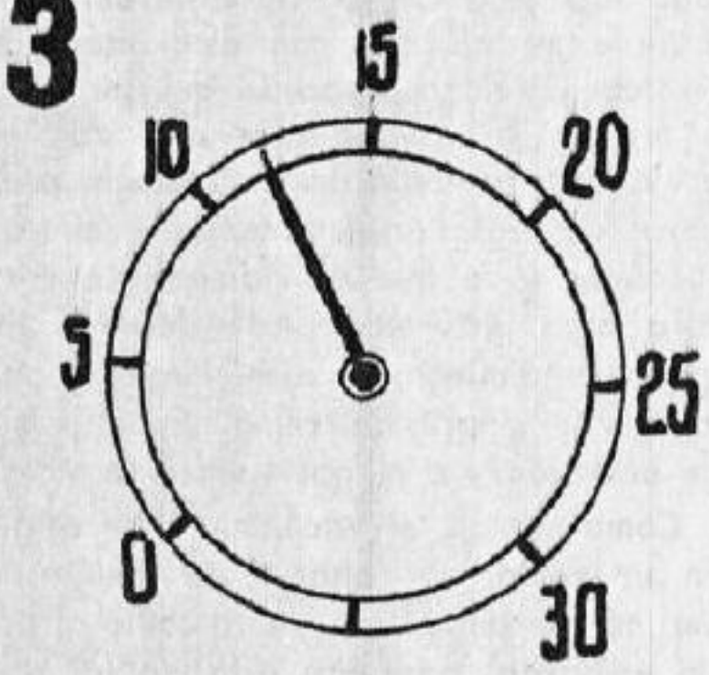
En este caso el funcionamiento del motor es el normal. La depresión oscila entre 17 y 21 y la aguja se mantiene firme. Una buena afinación puede aumentar este valor.

2



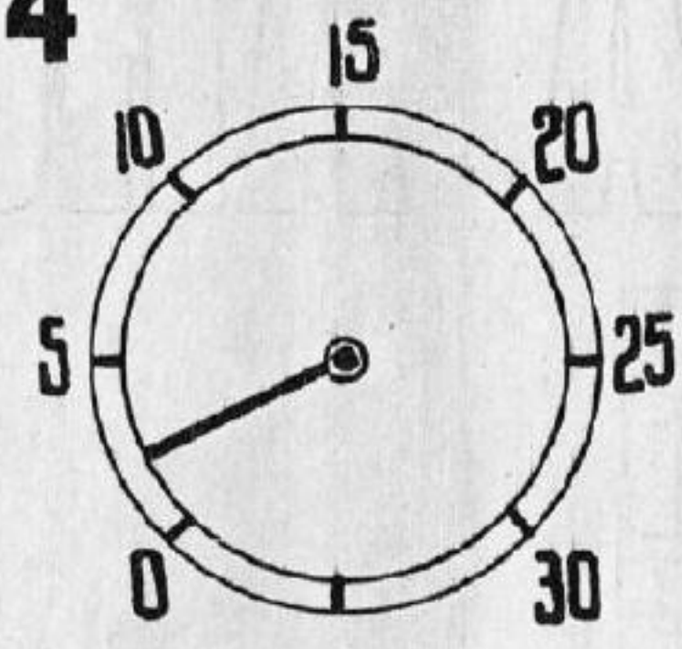
Motor en estado normal.
La aguja señala los límites conseguidos acelerando alternativamente, 2 a 25.

3



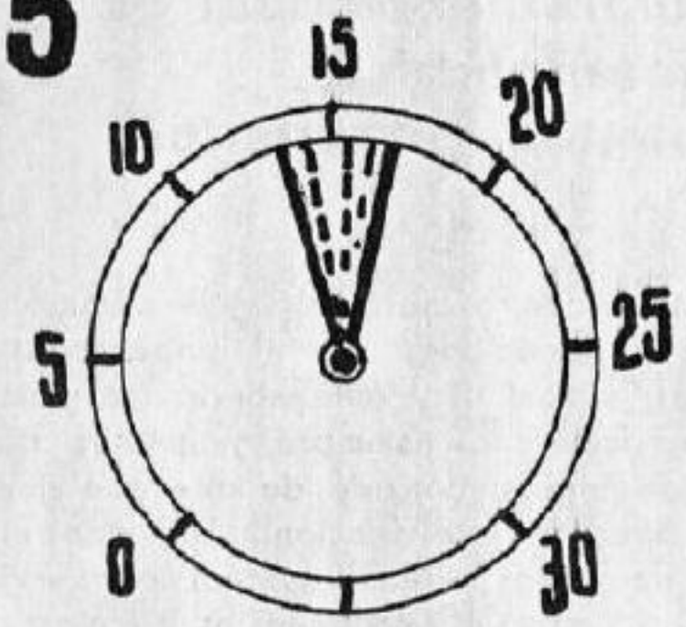
Motor con válvula quemada.
La aguja baja unas 4-5 divisiones con respecto al valor normal.

4



Juntas de múltiple de admisión o carburador en mal estado. La aguja está por debajo de 5 y acelerando sube bastante.

5



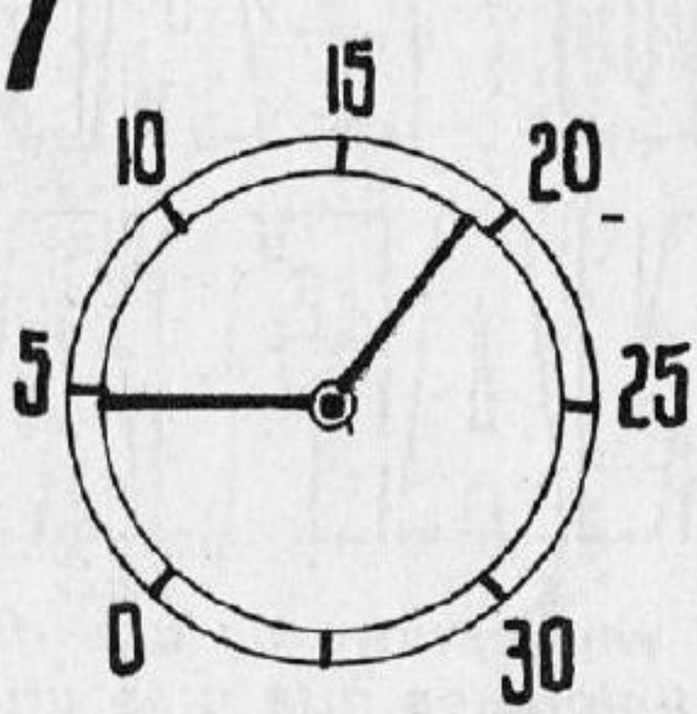
Cuando la aguja fluctúa lentamente entre 14 y 16 hay leves pérdidas de corriente, posiblemente por bujías en mal estado.

6



Carburador mal regulado.
La aguja oscila lentamente entre 13 y 17.

7



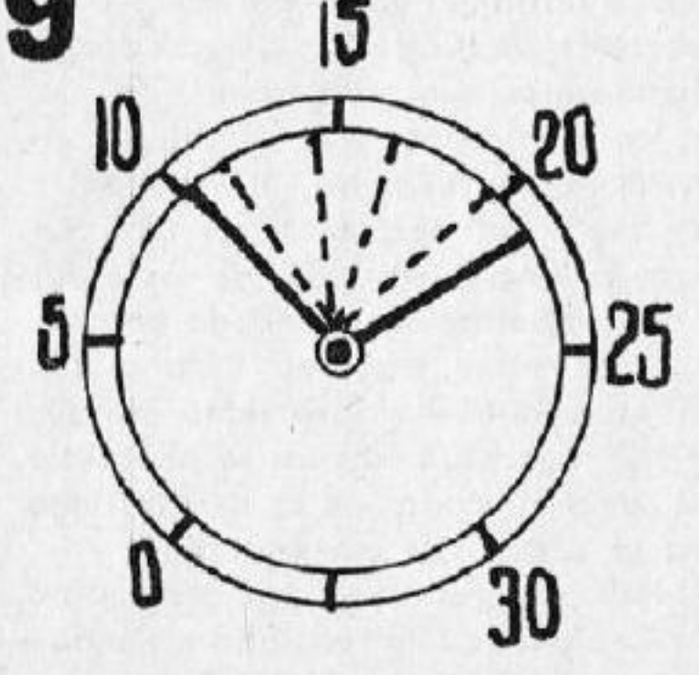
Junta de tapa de cilindro con pérdidas. La aguja va de 5 a 19 regularmente.

8



Motor pobre de aros.
Acelerando alternativamente se mueve entre 0 y 22.

9



Resortes de válvulas "flojos".
Con el motor acelerado las vibracioness oscilan entre 10 y 22. Acelerando más, la diferencia aumenta.

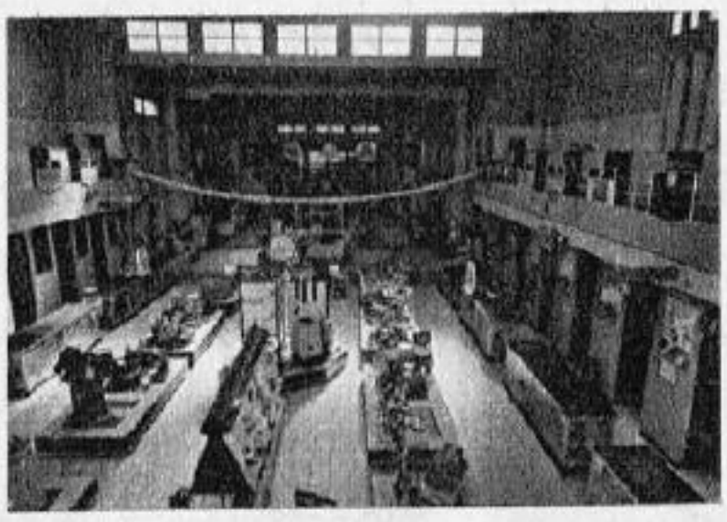
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOTICORSA

LOS 50 AÑOS DE FIORE, PANIZA Y TORRA

Cincuenta años atrás, con mucho entusiasmo se fundaba lo que hoy ha llegado a ser una empresa líder en cada uno de los rubros que abarca su actividad.

Fundada el 8 de setiembre de 1924 la originaria firma H. Fiore y Cía., fue en el transcurso del tiempo sufriendo sucesivas transformaciones hasta transformarse en Sociedad Anónima en 1937.



Al mismo tiempo sus rubros se fueron ampliando hasta abarcar la gama más completa de plaza en lo que a equipamiento mecánico se refiere.

Dispone, además, de un importante Departamento Técnico encargado del asesoramiento de sus numerosos clientes en todos los rubros de su especialidad.

Quien fuera su fundador, el Ingeniero D. Luis Fiore, continúa hoy en la presidencia de la firma vinculado además, a otras actividades comerciales, industriales y agropecuarias.

AUTODINAMYS: COLEGA PREMIADA

Quizás no muy difundida, pero sí lo suficientemente seria, la revista Autodinamys, editada bimensualmente por La Barca Gráfica, ha recibido un magnífico aliciente a su labor: el premio de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina "Antonio Rizzuto", corolario para una labor que lleva algo más de un año de vigencia.

Colaboran en la premiada publicación autorizados colaboradores, como, por ejemplo, Federico Kirbus, Alfredo Parga, Ronald Hansen, Landrú, Arturo Cuadrado, Orlando Ríos, Alberto Fernández Gaia, Rodolfo Villalobos, Carlos Torres, etcétera.

El contenido de Autodinamys lleva desde los temas domésticos hasta los deportivos. La impresión y diagramación son de primera línea y el Premio "A. Rizzuto" no es más que una consecuencia de la calidad de la publicación.

FUE ENTREGADA UNA ESCUELA ALBERGUE EN ANZOATEGUI, LA PAMPA

Se efectuó días atrás, la inauguración oficial y la entrega efectiva de la escuela albergue No. 287, donada por Ford Motor Argentina y su gran red de concesionarios al Consejo Nacional de



Educación, en la localidad pampeana de Anzoategui.

En la ceremonia de inauguración estuvieron presentes el presidente del Consejo Nacional de Educación, el vicepresidente del organismo, el subsecretario de educación de esa provincia, el presidente del consejo consultivo de concesionarios Ford, así como también altos ejecutivos de Ford Motor Argentina. En el transcurso de la ceremonia hicieron uso de la palabra el profesor Natalio Fernández, el señor Fioravante Tamagnone y el señor Guillermo Caram. Agradeció la donación en nombre del gobierno pampeano, el subsecretario de Justicia de la Pampa, señor Jorge Picca.

VUELOS DE AUSTRAL A SAN MARTIN DE LOS ANDES

Gracias a la habilitación del aeropuerto de Chapelco, en San Martin de Los Andes, la empresa Austral Lineas Aéreas inició un tráfico regular entre esa ciudad y la Capital Federal.

Recientemente un jet birreactor Bac One Eleven unió Chapelco con el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires en 1 hora 27 minutos. La máquina, gracias a las condiciones meteorológicas imperantes durante el vuelo, recorrió algunos tramos a 1070 kms/h.

La tripulación estuvo compuesta por los comandantes Ignacio Fernández y Fran Watt, la comisario Nora Ponisosky y las auxiliares Mónica D'André y Estela Rubio.

NOX-RUST: NUEVO PRODUCTO

La Daubert Chemical Company ha lanzado al mercado un nuevo producto para revestir chasis, carrocerías y partes de chapa que es antisonoro y anticorrosivo. Nox-Rust resiste todos los agentes químicos de los caminos y su película es firme y de excelente adhesión sobre toda la superficie. Cinco litros —según sus fabricantes— son suficientes para cubrir las areas indicadas de un automóvil mediano.

En síntesis, aseguran que protege partes vitales de su auto, que no se endurece ni agrieta y que evita el óxido y los ruidos. En fin, un interesante producto que pasa a integrar la amplia línea que disponen talleres y estaciones de servicio.

TRANS
CHACO
RALLY

DESAFIO A LA NATURALEZA

Una nueva edición de la carrera más importante del Paraguay. Cómo se corre y con qué. Un verdadero desafío del conjunto hombre-máquina con la topografía agreste del Paraguay.



El día 11 de octubre se pondrá en marcha una nueva edición del Rally Trans-Chaco organizado por el Touring y Automóvil Club Paraguayo y patrocinado, una vez más, por la firma Marlboro.

Los coches que pueden participar deben estar encuadrados dentro de dos clases (A y B) sin necesidad de homologación y con topes de 1300 cm^3 y 2000 cm^3 respectivamente tanto para Grupo 1 como para Grupo 2 del Código Internacional de la FIA. Sin embargo, debido al tipo de prueba que se desarrollará hay algunos agregados al reglamento. Los autos pueden disponer de cualquier número y tipo de asientos. Neumáticos y llantas libres al igual que la cantidad de elementos auxiliares a transportar. Se permiten estriberas y asideras colocadas en la parte exterior del vehículo y también se pueden colocar protectores en la parte inferior del cárter, diferencial y tanque de combustible.

El número de inscriptos ha quedado limitado a 60 automóviles entre ambas clases y se dará prioridad por orden de fecha de emisión-recepción de la ficha. El cierre se producirá el día 4 de octubre. Los premios suman 12.000 dólares.

El Club Organizador recomienda a los participantes llevar a bordo un botiquín de primeros auxilios, un extinguidor de incendios, cinturones de seguridad tipo bandolera para todos los tripulantes (pueden ser dos o tres), jaula protectora antivuelco, cascos debidamente inspeccionados y aprobados, raciones de emergencia y agua potable suficiente como para 48 horas ya que el calor reinante en algunos zonas acelera enormemente el proceso normal de deshidratación. También se recomienda utilizar parabrisas triples y cubiertas pantaneras o cadenas.

La prueba, tipo rally, es de velocidad libre en todas sus extensiones a excepción de alguna neutralización que el organizador considere necesaria. A diferencia de nuestras carreras, las ventajas o retrasos no se miden en tiempo horario sino por sistema de puntaje ya que los horarios de arribo previstos por el Club son, generalmente, incumplibles. En el caso de que un automóvil llegue antes al Control final tendrá 0 puntos al igual que el que llegue a la hora indicada. A partir de la hora oficial se comenzarán a contar los puntos en contra a razón de 1 punto por minuto.

Estos son, en términos generales, los datos salientes de este nuevo Rally Trans-Chaco que se pondrá en marcha a la 0 hora del 11 de octubre desde la ciudad de Asunción rumbo a Nueva Asunción. La segunda etapa llegará a Filadelfia y el regreso nuevamente a la capital paraguaya.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

10 puntos para Telme



10 IMPORTANTES RAZONES DETERMINAN LA NECESIDAD DE ADQUIRIR LOS EQUIPOS TELME PARA ANALISIS, CONTROL Y AJUSTE DE AUTOMOTORES.

1) Imprescindibles para su uso en talleres mecánicos, electroautos, carburistas, garajes, estaciones de servicio, etc.

2) Elementos desarrollados con componentes que han aceptado sucesivos controles de calidad.

3) Service garantizado en cualquier punto del país.

4) Concebidos para cada necesidad que se manifieste.

5) Experiencia conformada a través de 18 años de hacer las máquinas que piensan para Ud.

6) Extensa red de distribuidores y representantes en todos los puntos del país.

7) Completo asesoramiento e información técnica actualizada a talleristas y mecánicos, y en nuestra Escuela de Especialización TELME, mediante los cursos de capacitación gratuita con profesores idóneos en la materia.

8) Apoyo permanente a numerosas instituciones y escuelas técnicas en el orden nacional.

9) Constante creación e interpretación de necesidades actuales y del futuro que permiten el mantenimiento correcto y mejor uso de los automotores.

10) Adquirir hoy un equipo TELME, es tener la garantía absoluta de realizar trabajos rápidos y exactos, logrando clientes satisfechos e incrementando sus ganancias.

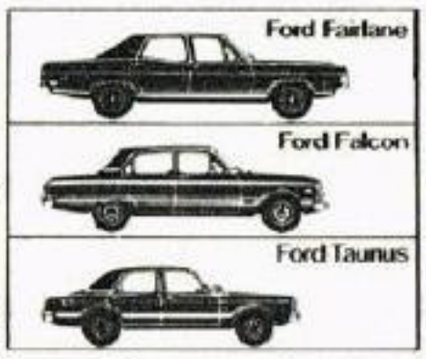
INDUSTRIAS TELME S.A.

CALIDAD, POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

CALLE 29 Nº 536 - SAN MARTIN - Pcia. BS. AS. T. 755-2811

RAUL EIJO PROPAGANDA S.A.

El chico de Ford. (2000 cc. bien puestos)



Esperado, como todo lo que hace falta, llega el chico de Ford. Pisando fuerte. Ampliando su línea, Ford lo diseñó combinando la ya reconocida calidad y confiabilidad de Fairlane y Falcon en un auto más chico.

Ford Taunus tiene proporciones excepcionalmente anchas y bajas, que le dan seguridad, agarre y máxima estabilidad en curvas y rectas.

Con Taunus se inicia un nuevo estilo de tenida. De andar.
Y se presenta en dos modelos, ambos sedanes cuatro puertas. El Taunus L y el GXL.

Taunus tiene una mecánica bien puesta. Potencia lograda con menor desgaste y mayor silencio.
Su motor es supercuadrado. 4 cilindros en línea, 5 bancadas, 2000 cc. y 92 HP a 5500 RPM.
Funciona con nafta común.
Su árbol de levas a la cabeza, comandado por una correa dentada de goma especial, que no requiere lubricación.
Y, si se desea mayor potencia, está la opción del de 2300 cc. para el GXL.
Tiene 122 HP a 5000 RPM y carburador de doble boca.
Requiere nafta especial.
Potencia aprovechada al máximo por su caja de 4 velocidades sincronizadas, con palanca al piso.
Cambios precisos por el recorrido corto, directo, con varillaje interno.
Frenadas justas por la rápida respuesta de su doble circuito de frenos asistidos con servo.
A disco los delanteros, de campana, auto-ajustables, los frenos traseros.
Con Taunus se tiene el contacto necesario del camino a través de su equilibrada dirección.
Y el despegue deseado del camino, a través de su precisa suspensión.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Taunus es el chico del interior bien puesto.
Donde se disfruta el silencio y el mullido confort sintiéndose libre. Tranquilamente libre, teniendo todo bajo el control de su claro instrumental.
Seguramente libre, comandando once operaciones con sólo tres palancas.



Y el rumbo siempre firme, con su volante eliptico. Y la ventilación forzada individual, graduable en dirección e intensidad.
Taunus es el chico con todo bien puesto.
Capacidad y diseño en el baúl y en la guantera.
Cómodos para abrir.
Cómodos para usar.

Luces de posición para ser vistas de todas partes.
Y opcionales. Y más. Y todo así. Puesto con todo.
Puesto por Ford. Y Ford ha hecho historia poniendo las cosas bien.
Fairlane, Falcon y desde ahora, también Taunus.
El chico de Ford que fue desarrollado en base al Taunus alemán '74 y adecuado para nuestro suelo.

Para las necesidades de nuestra gente.



FORD TAUNUS

Ford

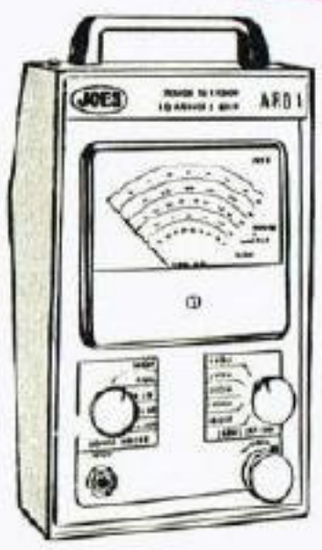


Para un diagnóstico exacto en pocos minutos!

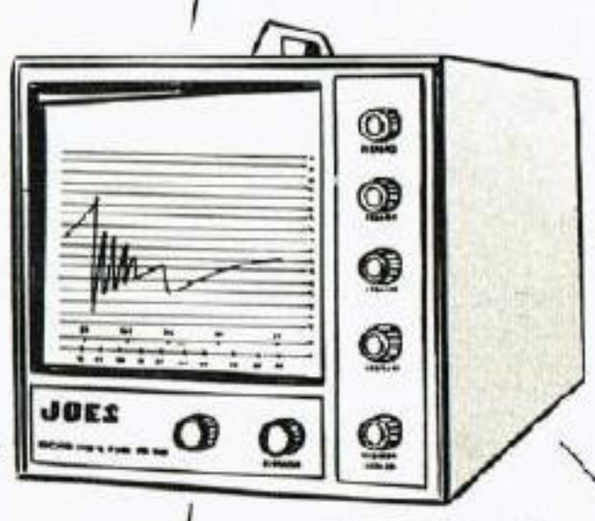
JOES

MAXIMA CALIDAD EN INSTRUMENTAL DE AFINACION

La línea de instrumental para afinación JOES satisface los requerimientos de los sistemas de: arranque, carga, ignición, compresión y carburación de motores a explosión.



Medidor de angulo de contacto RPM



Osciloscopio



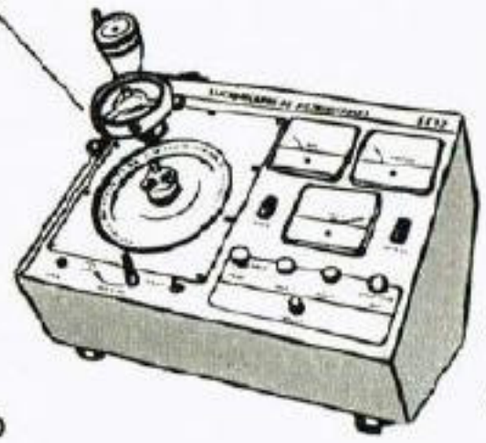
Voltamperímetro



Lámpara estroboscópica



Analizador de encendido



Sincronizador de distribuidore

Equipos de alto nivel de calidad, de moderna presentación y diseños de avanzada, entre los que se destacan la LAMPARA DE PUESTA A PUNTO, con avance de chispa incorporado – el ANALIZADOR ELECTRONICO DE DISTRIBUIDORES, sin transmisiones mecánicas y con variador electrónico de velocidad – el ANALIZADOR DE ENCENDIDO, totalmente transistorizado, con programa para pruebas de bobinas y condensadores y el OSCILOSCOPIO con selector de primario, secundario y alternador, para un diagnóstico exacto y completo del estado del motor.

JOES, LA LINEA MAS COMPLETA: Sincronizador de distribuidores - Analizador de encendido - Voltamperímetro - Ohmetro - Medidor de ángulo de contacto y RPM - Analizador de diodos - Vacuómetro - Compresómetro - Cargadores de baterías (rápidos y lentos) - Analizador-limpiador de bujías - Equipos para soldadura eléctrica - Horno para pegado cintas de frenos - Soportes para taladros portátiles - Analizador gases de escape - Lámpara estroboscópica para puesta a punto - Inductómetro-probador de bobinados - Osciloscopio.

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TANGO Y BOX

desde el LUNA PARK

el programa de nivel internacional

Que transmite los sábados desde las 21 el Box profesional, con los relatos de **RICARDO ARIAS,** los comentarios de **CARLOS IRUSTA,** y el equipo de periodistas especializados que integran: **Raúl Fernández, Hugo Dominguez y Freddy Saffarano.** Y los mejores tangos de todas las épocas seleccionados por **Daniel Martinez Mendoza.**

En la locución comercial: Benjamín Benito y Victor Harriague.
Supervisión técnica: Juan Carlos Ligato.

LOS SABADOS DE 21 A 0,30

LR4

RADIO SPLENDID

EN EL 990 DEL DIAL y sus tres ondas cortas

ES UNA PRODUCCION "HIT" DE

hit PRODUCCIONES S. A.

"PROGRAMAS BIEN ORIENTADOS"

HORA DE SOLUCIONES

ALBERTO PETRACCHI

Dada la profunda crisis por la que atraviesa el automovilismo, hoy más que nunca se hace necesaria la contribución de todos aquellos que con su opinión desinteresada contribuyan a encontrar la salida. Petracchi dice: desgravación impositiva para la publicidad que se vuelque en el deporte. Impuesto a la compra de vehículos 0 Km.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROPONE

El Dr. Alberto Petracchi es un profesional ligado al automovilismo desde hace algunos años como dirigente de la Federación de Asociaciones de Pilotos de Automóviles de Competición FAPAC. Como todos los que de una u otra forma se encuentran allegadas a la actividad, trata de aportar en la medida que su experiencia le permite soluciones tendientes a sortear el complicado escollo.

Días pasados, charlando con él de diversos temas relacionados con la actualidad del automovilismo, surgió el comentario de la falta de apoyo publicitario hacia la actividad. En líneas generales se convino que no era en sí la situación solamente localizada en la especialidad, sino que como tantas otras el automovilismo padecía las consecuencias de una medida de gobierno, que, sin entrar a analizar en profundidad su contenido, se convertía en perjudicial para un sector. La imposibilidad del traslado del gasto publicitario a los costos finales de los productos trajo aparejada como es lógico una retracción en las inversiones en ese rubro por parte de los productos de gran consumo. Quitando de esa forma el apoyo fundamental del que se valen los pilotos para poder afrontar los cada día mayores gastos que implica la práctica de los deportes mecánicos.

Con la finalidad de encontrar una solución a este inconveniente que perjudica en forma directa al deporte en general y al automovilismo por sus características propias muy en particular, es que el Dr. Petracchi propone el estudio de su propuesta. La misma consistiría en permitir a las empresas la descarga impositiva de los fondos que destinen para promoción a través de eventos deportivos. De esta forma se evitarían las constantes "golpeadas de puerta" en el Ministerio de Bienestar Social solicitando fondos para poder mantener actividades que no lo pueden hacer por sí. Incentivando a la actividad privada para que ella sea quien financie el deporte con el beneficio de la promoción de sus productos. Permitiendo que los fondos recaudados por el Ministerio de Bienestar Social sean canalizados para la satisfacción de auténticas prioridades.

También otras ideas fueron puestas sobre el tapete, consecuentes con el afán de buscar la fórmula adecuada para conseguir los fondos adecuados para apuntalar el desarrollo del automovilismo.

La segunda de esas hipótesis es la de gravar la venta de los automóviles 0 -km. con un impuesto de $ 30 por unidad con lo cual se recaudaría, considerando la facturación de 30.000 vehículos la suma de $ 9.000.000, cifra que sería más que importante para solucionar con creces todos los inconvenientes del deporte automotor.

Una variante de esta idea sería la de aplicar un impuesto porcentual que podría ser aproximadamente el 0,05 %, con lo cual se lograría la misma recaudación, pero la misma sería ingresada en forma proporcional al costo del automotor adquirido.

La solución teniendo en cuenta que el calendario de carreras durará diez meses arrojaría una cifra de más de veinte millones para distribuir por domingo.

LOS MEJORES PROFESORES Y EQUIPOS PARA QUE UD. SEA UN TECNICO DE ALTO NIVEL SOCIAL Y ECONOMICO



Estudie
ELECTRONICA
RADIO TV
Transistores
MECANICA
AUTOMOTRIZ
Carburación
Electricidad
INSTALACIONES
ELECTRICAS
Bobinados
REFRIGERACION
Aire
Acondicionado

CLASES PERSONALES INFORMESE EN

AVELLANEDA: Av. Mitre 60 - BELGRANO: Cabildo 3161 - CABALLITO: Av. Parral 1082 - CENTRO: Av. de Mayo 1385 - CONSTITUCION: Pasaje Ciudadela 1218 (Alt. Salta 1650) - LANUS: H. Yrigoyen 5040 - LINIERS: Rivadavia 11057 - LOMAS de ZAMORA: H. Yrigoyen 8951 - ONCE: Rivadavia 2465 - POMPEYA: Av. Sáenz 1443 - QUILMES: H. Yrigoyen 95 - RAMOS MEJIA: Ardoino 140 - SAN MARTIN: Moreno 15 - SAN ISIDRO: Av. Santa Fe 30 - ROSARIO: Rioja 1459

HORARIO: 8.30 a 12 hs. 15 a 22 hs. Tel. 27-7204 - 37-1404 - 47-4847

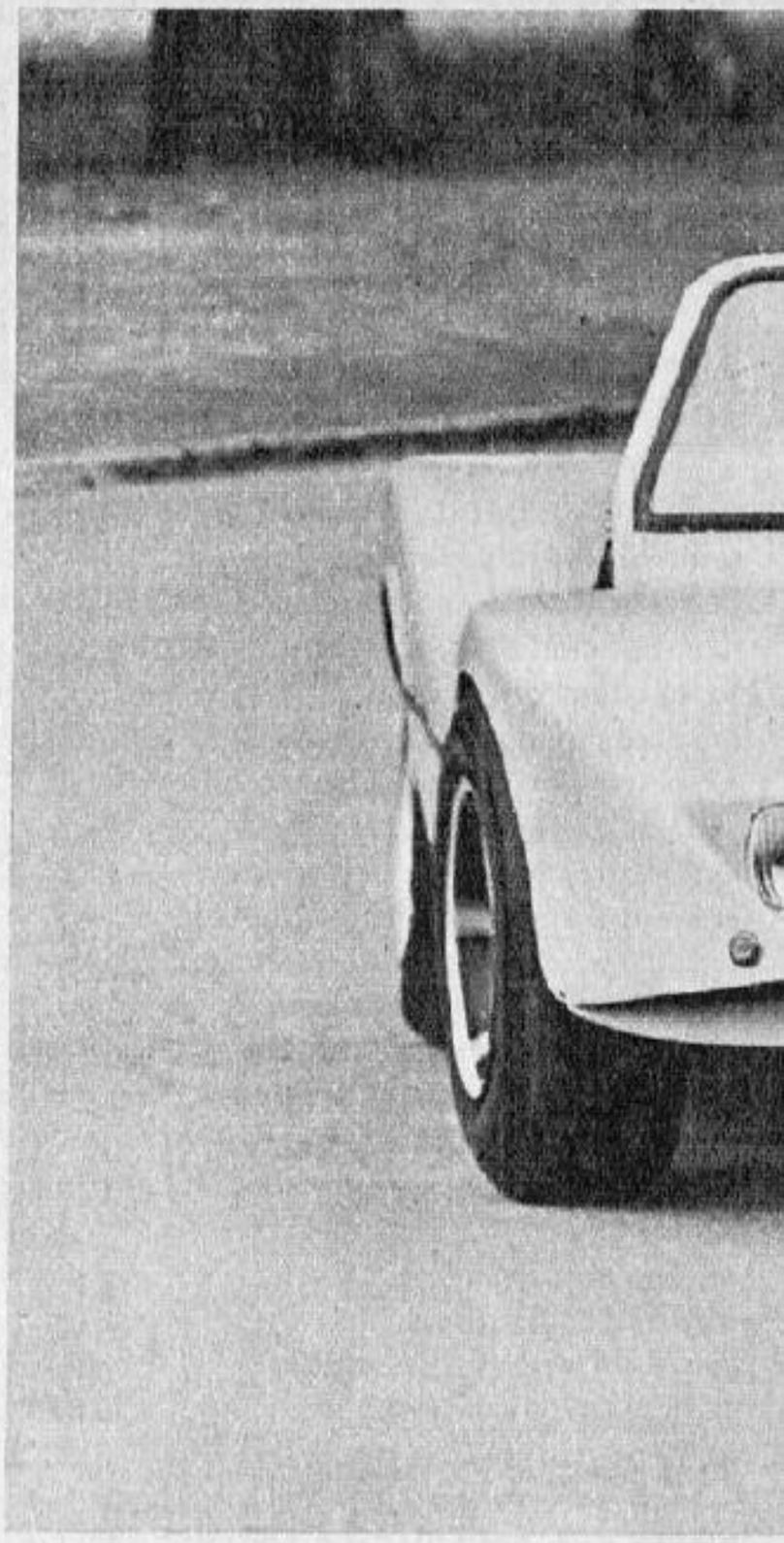
Escuelas Técnicas iade

Solicite gratis el "LIBRO DE LOS OFICIOS, LAS ARTES Y EL EXITO"

Escuelas Técnicas IADE
Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)
Nombre .....
Apellido .....
Dirección .....
Localidad .....

URUGUAY: MERCEDES 832 MONTEVIDEO

PRESENTANDO UN NUEVO BUGGIE



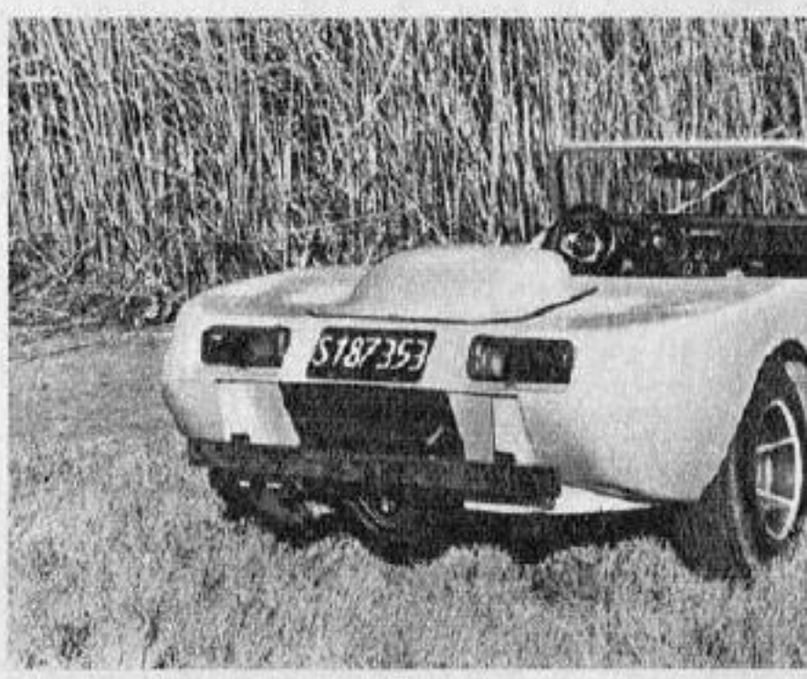
Hace pocos meses se presentó en el mercado un nuevo modelo de buggie que responde al nombre de LODI. Se lo presentamos

ASI ES EL LODI·BUGGIE

para que lo conozca más en detalle. Su precio y las opciones que se ofrecen con una mínima diferencia. Este es

Este asunto de los buggies no es nuevo. Muchos son los que ruedan por el país y cientos las distintas marcas, modelos, tipos y combinaciones. A éste lo tratamos especialmente porque dentro de las limitaciones que presenta la construcción y diseño de un buggie, la gente que materializó al LODI logró un buen resultado.

Es más bajo que el común denominador, corto entre ejes y con un aspecto que es mezcla de buggie y auto depor-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Este es el modelo extrachato. Además está equipado con tablero completo y tiene el motor totalmente cubierto por la carrocería. Faros integrados y parabrisas lanzado.

Este quizá sea el ángulo más agradable dentro de la linea armoniosa del LODI-Buggie. Una toma de aire sobre el capó ayuda a la refrigeración del radiador.

Interior del modelo más caro. El ejemplar presentado contaba con radio, volante especial y alfombra. Quizá el habitáculo sea algo estrecho.

Así es el modelo que se podría llamar "económico". Distinta disposición de los faros delanteros y algo más alto de trompa. El resto no tiene grandes diferencias.

tivo en miniatura.

Alberto López Rolandi fue el creador y el que encaró la construcción del prototipo que fue modificado hasta lograr lo que buscaba. En su taller de Ramos Mejía hace los kits y se los vende al que desembolse entre 850.000 y 950.000 pesos de los viejos, según el modelo elegido.

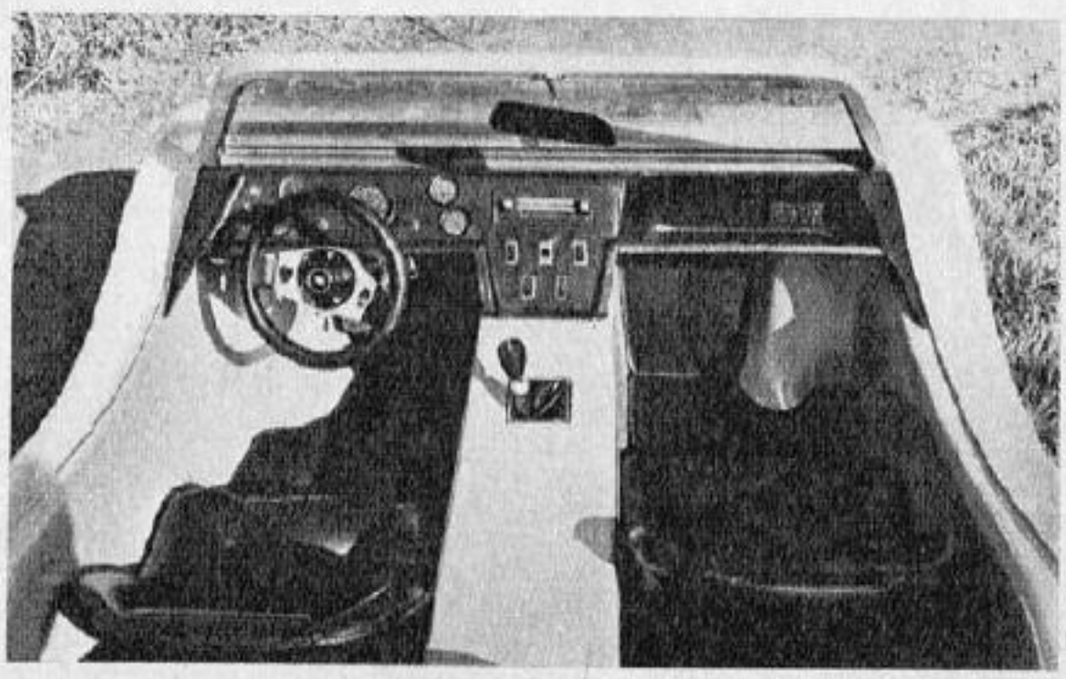
¿Qué se entrega a cambio? LODI ofrece por esos morlacos toda la parte carrocería plástica, el chasis, parabrisas, dos butacas con sus respectivas correderas, tanque de combustible, pedalera y paragolpes.

"Si lo arma uno mismo —comentaba López Rolandi— puede costar entre dos millones y medio y tres. (Teniendo en cuenta que la mayoría cuenta con mecánica Renault 850.) Ahora si alguien nos trae todos los elementos y quiere que nosotros lo dejemos listo para poner en marcha y salir del taller, le recargamos unos 300.000 pesos viejos si no hay que hacer adaptaciones especiales".

Entre algunos planes futuros, parte se han ido realizando. Tienen listo para armar un buggie con motor Dodge 1500 y otro con Renault 12. "En realidad armamos el buggie con el motor que el cliente traiga siempre y cuando no sea un motor de Torino...".

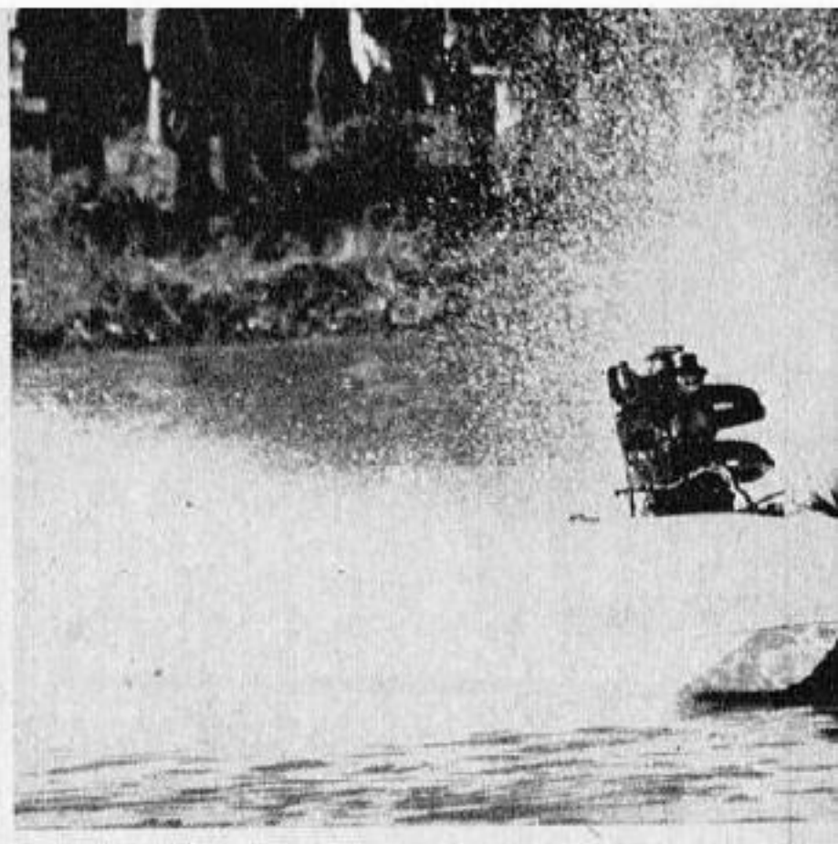
El resto de lo que es el buggie LODI es para mostrar y no para definir a través de estas líneas. Al detalle, entonces.







nauticias



Héctor Boniface en Palermo. Una correa rota lo obli

COMENZO EL METROPOLITANO

Decir simplemente el domingo 15 comenzó el Campeonato Metropolitano de Motonáutica en el Lago de Palermo carece de la transcendencia que tuvo la reunión efectuada. Más bien correspondería decir que finalizó en esa oportunidad un período de estancamiento de nuestro deporte motonáutico y que éste se mostró en un increíble y total apogeo. Treinta embarcaciones clasificadas lo demuestran. Pero no sólo en la cantidad está el mérito sino en la extraordinaria calidad del espectáculo brindado. Por primera vez en nuestro medio hubo necesidad de disputar dos series de la categoría SE, en la que diez catamaranes de absoluta primera línea se dieron cita en la línea de largada. Tanto las dos mangas disputadas como la final, resuelta en favor de Ricardo Bisso con todos los honores, mostraron a pilotos con un altísimo nivel de conducción y a equipos muy bien preparados. Una rápida mirada a la clasificación permite descubrir que los cuatro primeros se ubicaron con apenas siete segundos entre ellos, lo que hizo que hasta último momento hubiera incertidumbre sobre el resultado final. En OI, donde el triunfo de Di Fiore fue bastante tranquilo, también hubo novedades con el debut de Arizu (una mojarra con fuera de borda) y una cada vez más prolija conducción de Bernard. Digno de mención fue el comportamiento de Fernando Barbot (debutante en el Lago con la ex Taif) que se jugó en cada curva evidenciando mucho dominio de su hidroplano. En Fuerza Libre debutó Eugenio Palacios con su nueva adquisición: El Chacal, que hasta entonces fuera propiedad de los hermanos Sarthou. Su actuación fue brillante ya que no sólo se mantuvo delante de Roberto Soriano tres vueltas sino que lo hizo con mucha seguridad y controlando una lancha pura de carrera sobre la que tenía pocas horas de entrenamiento. No creemos equivocarnos al prever en Palacios un fuerte competidor en ON. En R 5 Pedro Soriano hizo una demostración de poderío y sonoridad, pero careció de un rival que lo pusiera a prueba en todo su valor; de todas formas la Algramar fue como siempre recibida con mucho cariño por el público presente. Completando la jornada y como una demostración más que la reunión fue excelente digamos que las Mojarra que largaron también marcharon en forma regular, haciendo un marco acorde al resto del espectáculo.

En resumen. Un lago de Palermo revivido, equipos de primerísima línea y un público que en mucha cantidad soportó un día frío y nublado, pero reconfortado por el calor que los pilotos pusieron en el agua.

CAMPEONES 1974

La Unión Internacional Motonáutica ha dado a conocer la nómina de campeones del mundo y europeos correspondientes al año 1974. Son los siguientes:

S3, campeón europeo, Dendl Hermann (Dinamarca).

S5, campeón europeo, Abbate, Bruno (Italia).

S ilimitada, campeón europeo, Beltrami Annibale, (Italia).

PRIMERA JORNADA
VII CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA

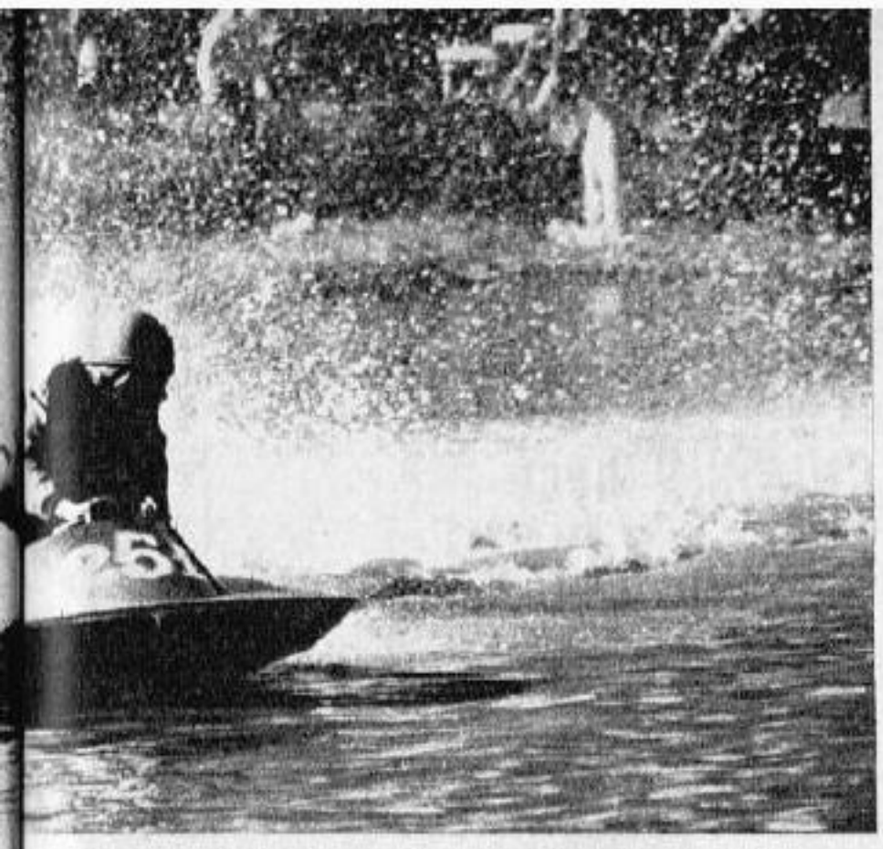
Club organizador: Motonáutico Argentino — Escenario: Lago de Palermo
Fecha: 15 de Septiembre de 1974

C L A S I F I C A C I O N

CLASE TURISMO ARGENTINO
Categoría TA (hasta 50 HP)

Pos.	Embarcación	Piloto	Tiempo
1º	Mazorca	Juan Malinsky	13m58s
2º	Sí a Sí, No	Oscar Botti	13m59s
3º	Tango	Ernesto Agesta	14m20s
4º	Loucha	Raúl Fernández	14m25s
5º	Amarradita	Néstor Jimena	14m36s
Categoría TB (hasta 65 HP)			
1º	Macha	Carlos Brandariz	14m32s
Categoría TC (hasta 85 HP)			
1º	Cachabacha III	Néstor Del Papa	12m13s
Categoría TD (hasta 105 HP)			
1º	Cachabacha III	Néstor Del Papa	12m28s
2º	Rocky IV	José Márquez	12m32s
Categoría TE (más de 105 HP)			
1º	Menefrego IV	Eugenio Palacios	11m46s
2º	Mar Bella	Héctor Camara	12m51s
3º	Valeria Lorena	Oscar Rodrigues	13m05s
SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT			
Clase SE (motores de más de 700 y hasta 850 cm3)			
1º	Cascabel	Ricardo Bissio	8m49s
2º	Melody	Julio Jáuregui Lorda	8m53s2/5
3º	Tehuelche	Miguel Giorgio	8m53s4/5
4º	Vinchuca	Carlos García Montes	8m56s
5º	Caribu	Héctor Conte	9m18s
6º	Chita XXVI	Germán Barbot	9m24s
SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA DE CARRERA			
Clase OE (motores de más de 700 y hasta 850 cm3)			
1º	Chita XXVI	Germ n Barbot	9m22s
Clase OI (motores de más de 1.000 y hasta 1.500 cm3)			
1º	Orca III	Jorge Di Fiore	8m36s
2º	Ida	Alberto Prim	8m47s
3º	Orca GT	Oscar Bernard	9m17s
4º	Chita X	Juan Carlos Arizu	9m21s
SERIES INTERNACIONALES DENTRO DE BORDA DE CARRERA			
Clase R 3 (motores de más de 1.000 y hasta 1.500 cm3)			
1º	Semillita V	Fernando Barbot (h)	8m54s
Clase R 5 (motores de 3.000 hasta 5.000 cm3)			
1º	Algramar	Pedro Soriano	8m46s
FUERZA LIBRE			
1º	Algramar	Roberto Soriano	8m55s
2º	El Chacal	Eugenio Palacios	8m57s
CLASE ARGENTINA MOJARRA			
1º	Freskyta II	Juan Jarenczuk	10m17s
2º	Chino	Angel Carteri	10m27s
3º	Mis Jokara	Carlos Garbagnoli	10m43s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



a abandonar frente a German Barbot en OE.

OB, campeón mundial, Zimmerman Erin (Alemania).

R1, campeón mundial, Colnaghi Giuseppe (Italia).

R4, campeón mundial, Antonio Petrobelli (Italia).

SD, campeón europeo, Borgstrom Kjell (Suecia).

R3, campeón europeo, Manfredini Francesco (Italia).

OC, campeón mundial, Erwin Zimmerman (Alemania).

OA, campeón europeo, Roland Stolz (Suecia).

OB, campeón europeo Kurt Mischke.

ESTADISTICAS

Según informaciones recibidas, el parque español de embarcaciones se compone de aproximadamente 42.000 unidades distribuidas de la siguiente manera: embarcaciones a motor 22.000, motoveleros 5.000 y veleros 15.000. En el otro extremo del mundo, Australia, el parque se estima en 60.000, distribuidos de esta manera: 49.000 del tipo sin cabina; 6.000 con media cabina y 5.000 con cabina entera.

HOMOLOGACIONES

También de la Unión Internacional Motonáutica se ha recibido una noticia que interesa directamente a la Argentina. Se ha homologado tanto para motor interno como para el conjunto dentro-fuera, el motor Ortholan super Six serie R. de 3975,42 cm³. Otro motor homologado en el mismo Boletín es el Holman Moody, de 4950 cm³, tipo CPM 400 y tipo 420; ambos son 8 cilindros en V. En cuanto a la Carniti ha homologado un equipo de refrigeración suplementario para sus motores de 45, 50, 55, 65, 70, 80 y 85 HP. Por su parte König homologó silenciadores para aplicar en las clases OA, OB, OC, OD, OE y OF.



Luis Sepúlveda y Reynaldo Bravo luchando en El Cadillal.

RECORDS

El Boletín Oficial de la Unión Internacional Motonáutica, número 120, de fecha 28 de agosto de 1974, contiene los anuncios de los records mundiales argentinos, o sea el de 198,35 Km/hora de Pedro Soriano en R5, el de 104,96 Km/h de Alfredo Hernandorena en 3N (off-shore) y el de 83,82 Km/h de Nestor del Papa en 3 L (off-shore). En cuanto a nuevos records homologados están los del piloto inglés C. Pratt, que con casco Inglis y motor Sea Tiger en la clase R 6 estableció un promedio de 92,41 Km/hora en una hora y 88,48 Km/hora en dos horas.

CARRERAS EN TUCUMAN

En adhesión a la "Semana de Don Orione", el *club Náutico "El Cadillal"* hizo disputar en aguas del dique El Cadillal la segunda fecha de su campeonato de motonáutica provincial. Numerosos pilotos tucumanos dieron brillo a esta nueva jornada náutica que contó como siempre con el marco de entusiasta público. Los resultados generales fueron los siguientes: *50 HP 8 vueltas, circuito de 1.500 metros:* 1º, Luis Sepúlveda; 2º, Reynaldo Bravo, 3º, Agustín Viejobueno. *65 HP, 10 vueltas, 2.000 metros:* 1º, Adrián Murillo; 2º, Carlos Magni; 3º, Alberto Magni; 4º, Juan Alonso. *Fuerza Libre, 12 vueltas, 2.000 metros:* 1º, Fernando A. Ferrari; 2º, Raúl Katz; 3º, Adrián Murillo.

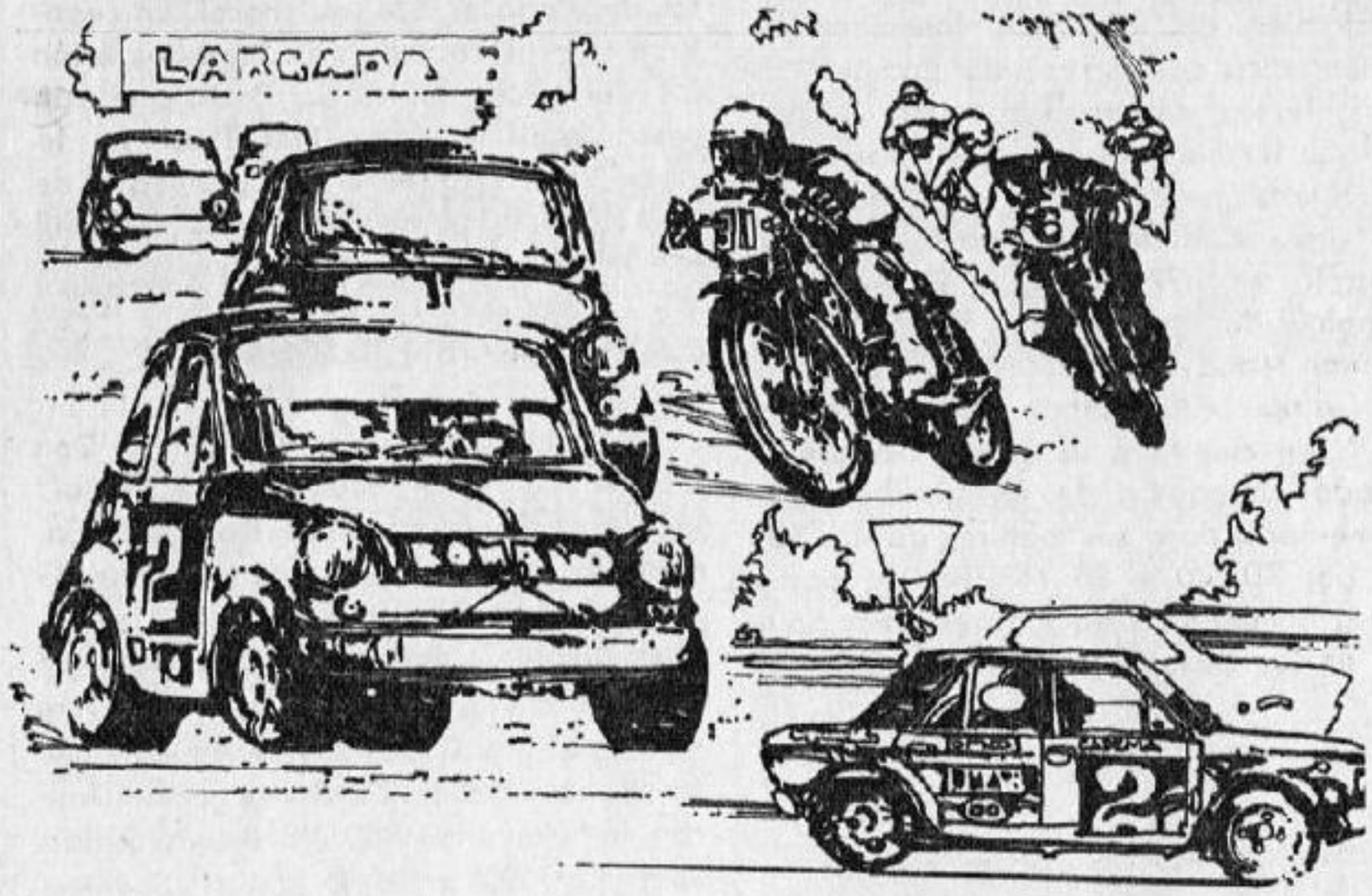
Las posiciones del campeonato tucumano de motonáutica 1974, cumplida esta fecha, quedaron del siguiente modo: *50/55 HP:* 1º, Luis Sepúlveda, 20 puntos; 2º, Reynaldo Bravo, 17; 3º, Agustín Viejobueno, 12; *65 HP:* 1º, Carlos Magni, 17; 2º, Alberto Magni, 12; 3º, José Murillo, 11; 4º, Juan Alonso, 4; 5º, Blanca Fuensalida, 5. *Fuerza Libre:* 1º, Raúl Katz, 17 puntos; 2º, Fernando A. Ferrari, 10; 3º, Enrique Carlino, 7; 4º, Rodolfo Paz, 5; 4º, Adrián Murillo, 5; 5º, Carlos Magni 3; 6º, Alberto Magni 1.

TERCERA FECHA "CAMPINGAR"

De inmediato, el sábado 17 de agosto se cumplió en el mismo escenario de las aguas de El Cadillal la tercera fecha del campeonato tucumano de motonáutica, premio "Campingar". Fue otra espléndida jornada a pleno sol, donde se renovó el entusiasmo por la práctica de este deporte en esta parte del país. Sus resultados generales fueron éstos: dentro de circuito triangular de 1.800 metros. *50 HP:* 1, Fernando Ferrari; 2º, Agustín Viejobueno; 3º, Luis Sepúlveda; *65 HP:* 1º, Carlos Magni; 2º, Adrián Murillo; 3º, Alberto Magni; 4º, Oscar Giménez. *Fuerza Libre:* 1º, Fernando A. Ferrari; 2º, Enrique Carlino; 3º, Raúl Katz.



Una Mojarra en acción. También ellas brillaron en la primera jornada del Metropolitano.



actividad zonal



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EZEIZA

CHIARINI hace peligrar a DIAZ

Prosiguiendo con la disputa del Campeonato Argentino de Buggys, la Federación Argentina de dicha especialidad fue esta vez la encargada de organizar esta nueva fecha, utilizando para tal circunstancia el trazado de Autoparque. Escenario donde los Buggys vuelven a reunirse después de disputar dos carreras consecutivas en el Country de Estudiantes de La Plata. Si bien el dibujo de Ezeiza se adapta mucho mejor a las necesidades de la especialidad, ésta no mostró nada nuevo, dejando sin confirmar todo lo que supo demostrar a principios de temporada cuando pareció alcanzar un nivel de espectáculo excelente. Ahora cuando ya se está próximo a encarar la faz definitoria del campeonato los Buggys dieron la impresión de haber perdido un poco el ritmo habitual que dio emoción en varias jornadas.

El programa se dividió en dos series a diez vueltas y una final sobre quince giros al circuito de Ezeiza.

La primera serie se resolvió en favor de Lito Salgado quien de esta manera vuelve a aparecer en los puestos de vanguardia. Otro Burro, el de Angel Solomita, se encargó de escoltarlo tenazmente durante las diez vueltas, estableciéndose una diferencia de apenas un segundo. Juan Manuel Penedo logró la tercera posición en la serie haciendo un trabajo bastante cauteloso —sin arriesgar— en todo su transcurso, guardando algún resto para la final.

En la otra serie Macarron volvió a confirmar su gran capacidad (muchas veces resignada a la mala suerte) consiguiendo un primer puesto, que supo elaborar durante toda la batería con bastante tranquilidad descontándole a la postre seis segundos a José Castro, su escolta.

De esta manera y sin ninguna otra alternativa de gran interés se llegó a la final, donde lo mediocre del espectáculo no pudo ser salvado.

Sin lugar a dudas la actuación de José Chiarini fue lo realmente rescatable haciendo un balance general de toda la competencia. Después de sobrepasar varios problemas que lo relegaron en la serie, el piloto oficial de Cavarc largó la final en la última fila; elaborando desde atrás una notable escalada que lo llevó a adjudicarse el liderazgo en la última vuelta obteniendo un triunfo que en tales circunstancias resulta de gran significación.

Juan Manuel Penedo enseñó el camino durante toda la carrera hasta que la picardía de Chiarini, en su definición, le dejó la amargura al Pueiche de una tarea cumplida a medias, algo que se confirma plenamente en la última curva cuando el descontrol de Penedo le hace perder también

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION FINAL

BUGGY

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	José Chiarini	Cavaro	11m21s1/10	15
2º	4	Carlos Nicieza	Burro	11m27s5/10	15
3º	12	Juan Manuel Penedo	Pueiche	11m27s8/10	15
4º	3	Jorge Lázaro	Trothers	11m28s2/10	15
5º	55	Esteban Macarron	Pueiche	———	15
6º	15	José Castro	Burro	———	15

Promedio del ganador: 73,682 kms./h.

Karting 105 cm³ (suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	16	Roberto Ricci	16m21s3/10	20
2º	13	Raúl Ferraressi	16m55s	20
3º	76	Rubén Michele	17m05s	20

CAMPEONATO ARGENTINO DE BUGGYS 1974

1º Raúl Díaz, 35 puntos; 2º José Chiarini, 27 pts.; 3º Juan Penedo, 18 pts.; 4º Carlos Viglione, 13 pts.; 5º Ricardo Raba, 11 pts.



Con este triunfo Chiarini se acerca peligrosamente al puntero del campeonato Raúl Díaz.



Penedo con Pueiche, seguido por Macarron con la misma marca, así anduvieron tratando de encontrar el hueco por donde pasar.

la segunda posición en manos de Nicieza, que lo relega al tercer puesto por sólo dos décimas.

De no ser por un trompo que lo alejó de la punta, Macarron también podría haber estado en la conversación final; desde la largada se ubicó a la cola de Penedo buscando en todos lados el hueco por donde pasarlo; el que sin duda encontró con mucha más facilidad Chiarini en el último giro.

En síntesis, un interesante triunfo de José Chiarini, que le da muchas posibilidades para el campeonato colocándose a ocho puntos de Díaz.

Como complemento se realizaron dos series por suma de tiempos para Karting 105 cm³ con caja. Roberto Ricci, principal figura del campeonato platense de la especialidad fue cómodo dominador de ambas series, logrando una diferencia escalofriante de 34 segundos sobre Raúl Ferrares, su escolta.

PROVINCIA DE CORRIENTES

Fiesta de inauguración

Corrientes tuvo también su fiesta tuerca, organizada por el AUTO CLUB CORRIENTES y con el apoyo incondicional del Gobierno de la Provincia y de Vialidad Provincial, que construyó su autódromo, el cual, según versión oficial, será pavimentado para el año próximo. Medida muy acertada por cierto ya que el trazado del mismo es muy bueno, no así el piso ya que el mismo luego de disputadas las dos series clasificatorias de la clase "D" quedó con unos pozos que hacían peligrar la estabilidad de los autos; amén de que terminada cada categoría el mismo debía ser regado reiteradamente porque se levantaban nubes de polvo ayudadas por el fuerte viento que cruzaba la pista.

Luego de la ceremonia de bendición del circuito fueron cortadas las cintas simbólicas por el señor Gobernador de la Provincia don Julio Romero, quedando en consecuencia inaugurado el mismo.

Un nutrido lote de competidores se dio cita divididos en: Clase "A" 18 autos; "B" 13 autos; "C" 14 autos y "D" 17 autos.

Luego de corridas las dos series clasificatorias de la clase "D" se largó la "A". Fue muy disputada entre el correntino Cabrizas (Renault), Alvarenga (Fiat 600) y Pedrito Capitanich (Fiat 600), quienes alternaron la primera colocación a través de las doce vueltas estipuladas para esta categoría. Finalmente se impuso el posadeño Alvarenga seguido de Capitanich y en tercer lugar llegó Oscar Cabrizas.

La clase "B" se presentaba interesante porque en la línea de largada se encontraba lo mejor del zonal. El crédito local Eduardo "Kuni" Gallardo se adueñó de la misma, ante la algarabía de la muchachada tuerca correntina, colocándose primero a través de los catorce giros al circuito seguido de cerca por el IAVA del "Gordo" Franco que llegó en segundo lugar, tercero y sobre la línea misma de llegada se clasificó Horacio Paterno en tanto que Jorge Dolfo tuvo que conformarse con el cuarto puesto.

La clase "C" fue ganada nuevamente por otro correntino, Tito Palacios, representando a la localidad de Goya (Prov. de Corrientes) aprovechando el abandono del hasta entonces gran animador "Pomelo", Demonte, quien por causas del embrague tuvo que abandonar. Segundo Gusta Buyatti y en tercer lugar Adolfo "Fito" Felissia.

La vehemencia puesta por varios pilotos hizo que esta categoría se viera empañada con múltiples autazos (intencionales??). Un severo llamado de atención para los mismos, ya que si bien no hubo que lamentar graves consecuencias, muchos de los autos mostraban al terminar la prueba las huellas dejadas y salvo el vuelco del "gallego" Martínez (el más grave) lo demás fue sólo trabajo para el chapista.

actividad zonal

CLASIFICACION DECIMA FECHA PUNTABLE FEDERACION REGIONAL Nº 7 CIRCUITO "AUTODROMO CIUDAD DE CORRIENTES" DISPUTADA EL 8-9-74

CLASE "A" - 12 vueltas al circuito

Pos.	Piloto	Procedencia	Marca	Tiempo
1º	Juan Carlos Alvarenga	Posadas	Fiat 600	20m59s
2º	Pedro Capitanich	R. S. Peña	Fiat 600	21m07s2/5
3º	Oscar Cabrizas	Corrientes	Renault	21m08s2/5
4º	José Casabone	Corrientes	Renault	21m13s
5º	Enrique Simanesky	Reconquista	Fiat 600	22m26s

CLASE "B" - 14 vueltas al circuito

1º	Eduardo Gallardo	Corrientes	I.A.V.A.	21m57s2/5
2º	Armando M. Franco	Resistencia	I.A.V.A.	22m06s
3º	Horacio Paterno	Reconquista	I.A.V.A.	22m19s1/5
4º	Jorge Dolfo	Santa Fe	I.A.V.A.	22m19s3/5
5º	Luis Escobar	Corrientes	I.A.V.A.	22m37s2/5

CLASE "C" - 15 vueltas al circuito

1º	Tito Palacios	Goya	Fiat 125 B	23m55s2/5
2º	Gustavo Buyatti	Reconquista	Fiat 125 C	23m56s1/5
3º	Adolfo Felissia	R. S. Peña	Fiat 125 B	24m18s2/5
4º	Dusko Mija Belich	Charata	Fiat 125 C	24m18s4/5
5º	René Persoglia	Reconquista	Fiat 125 C	25m04s2/5

CLASE "D" - 12 vueltas al circuito

1º	Juan Manuel Bravo	Goya	F. Falcon	18m51s
2º	Mario Longhi	Resistencia	Torino	19m01s1/5
3º	Raúl Dimas Raffin	R. S. Peña	F. Falcon	19m10s
4º	Federico R. Semenick	H. Campo	F. Falcon	19m10s2/5



El espectáculo de la clase "A": (Nº 2) Cabrizas, (Nº 1) "Pata" Alvarenga y (Nº 6) Pedrito Capitanich.



Lo negativo de la clase "C": la serie de autazos, felizmente sin consecuencia para el "Gallego" Martínez, que trata de enderezar su berlina.



Los dos mejores de la clase "D": Mario Longhi (Nº 101) y por adentro el brillante ganador Juan Manuel Bravo (Nº 115) con Ford Falcon.

Verdaderamente fue un domingo de fiesta para los hinchas correntinos porque a la lista de ganadores hay que agregar el nombre de Juan Manuel Bravo (otro goyano) que se impuso en forma brillante en la clase "D" al comando de un Ford Falcon, segundo con Torino Mario Longhi y luego Raúl D. Raffin.

PROVINCIA DE CORDOBA

RIO CUARTO

Moto-Cross, en Paso del Indio

Nuevamente la Peña Ciudad de Río Cuarto organizó el Moto-Cross en el trazado del Paso del Indio, circuito éste que fue reformado en su delineado agregándosele una nueva subida con su respectiva bajada, usándose también parte de la pista donde hace poco se corriera karting. A pesar de todas estas reformas, la cosa no pasó a mayores ya que hubo pocas "figuras", a excepción de Raúl Verderone, Pedro Pereyra y los locales Tejera y Marchesi. El resto todos pilotos del montón que se defendieron dentro de sus posibilidades.

La corsa se diagramó de la siguiente manera: dos series a 8 vueltas y la final a doce. En la segunda batería se acopla-



Aníbal Tejera va rumbo a la meta en la primera serie.
Una Zanella que andaba una barbaridad.

ron los muchachos de la categoría hasta 125 cm³ que debido a su exiguo número, no podían hacer rancho aparte. Lógicamente, corrieron con los de Seniors, pero con clasificaciones y premios independientes.

La primera serie fue para Aníbal Tejera, quien la ganó de punta a punta con una Zanella que andaba una barbaridad. Su escolta, que en ningún momento llegó a amenazarlo, fue Víctor Aranguez, que llegó con la cara como de niño en juguetería ya que hacía rato que no veía la de a cuadros. Nuestro puesto de observación fue en la zona de la primera bajada donde estaba el barro y posteriormente una curva de 90°. Cuando bajaban se los reconocía pero cuando doblaban ya eran irreconocibles del barro que traían encima.

La segunda manga tuvo como amplio dominador a otro riocuartense, César Mar-

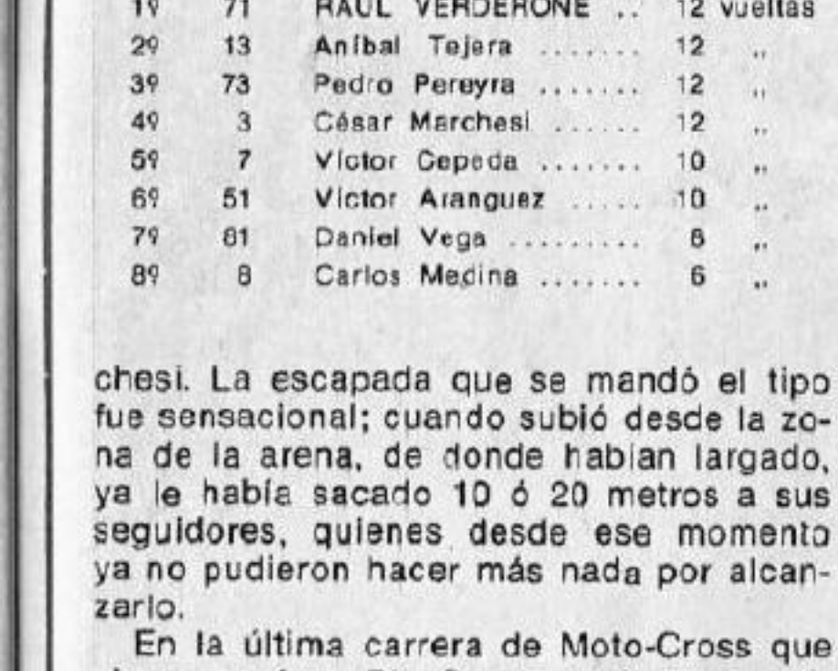
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION FINAL
SERIE FINAL A 12 VUELTAS

1º	71	RAUL VERDERONE ..	12 vueltas
2º	13	Aníbal Tejera	12 ,,
3º	73	Pedro Pereyra	12 ,,
4º	3	César Marchesi	12 ,,
5º	7	Víctor Cepeda	10 ,,
6º	51	Víctor Aranguez	10 ,,
7º	81	Daniel Vega	8 ,,
8º	8	Carlos Medina	6 ,,

chesi. La escapada que se mandó el tipo fue sensacional; cuando subió desde la zona de la arena, de donde habían largado, ya le había sacado 10 ó 20 metros a sus seguidores, quienes desde ese momento ya no pudieron hacer más nada por alcanzarlo.

En la última carrera de Moto-Cross que vimos aquí en Río Cuarto tuvimos un párrafo aparte para Orlando Albornoz en el que dijimos que este chico andaba bastante perdido en su nuevo aparato, pero que con un poco de entrenamiento iba a andar, y no nos equivocamos: el tipo an-



duvo... y ¡cómo! Peleó durante las ocho vueltas contra un nada quedado como es Pedro Pereyra, quien al final perdió los estribos y casi va a parar al suelo, víctima de su propia vehemencia. Albornoz en tanto seguía a paso "redoblado" y muy firme, asegurándose el segundo puesto. ¡Bien, Pachi; así se anda!

Uno que anduvo con el paso cambiado fue Raúl Verderone, quien tuvo una mala largada acompañada de una caída y ahí perdió toda oportunidad. Al final llegó quinto. Como dijéramos anteriormente, en esta serie se colaron los de 125, cuyo ganador fue Rubén Romano.

Llegamos de esta manera a la finalísima. Como era de esperar, Verderone salió con todo, dispuesto a salvar su honor, después de lo de la primera serie. Y allá se fue nomás, alejándose cada vez más de su escolta Tejera, detrás de éste se escalonaban Albornoz, Vega, Pereyra, Marchesi y el resto.

Albornoz logró contener a Vega y Pereyra hasta la quinta vuelta, pero de ahí en más ambos lo superaron y nunca más les vio el pelo. Marchesi, luego de una desafortunada largada, venía amontonando gente a lo loco, hasta que al fin pudo superar a Pedro Pereyra; no obstante en las últimas vueltas, éste logró arrebatarle al de Río Cuarto la tercera ubicación nuevamente.

Una vez finalizada la competencia, hubo serios problemas entre algunos corredores y los organizadores. Aquéllos se quejaban porque la final había sido largada sin tener en cuenta que tres o cuatro máquinas aún no habían llegado a la línea de partida, mientras que los organizadores alegaban que por los parlantes del circuito se los había llamado varias veces. Nosotros optamos, una vez conseguida la clasificación gracias a los servicios de la "oficina de prensa" del amigo Quiroga, hacernos humo del circuito, ya que los ánimos estaban cada vez más caldeados.

SAMPACHO

Rally Promocional

Una vez más, nos dimos una vuelta por Sampacho para presenciar un rally. Esta vez fue una prueba con carácter promocional, para que los muchachos fueran entrando en ritmo para el gran y famoso Rally Sampacho que se correrá en el mes de noviembre, más precisamente el día 25, según nos adelantara el Dr. Emma.

Este mini rally tuvo la dirección de Carlos Medeot y Hermán Pecorari, quienes eligieron un trazado bastante interesante y acorde con las características de promocional ya apuntadas.

La prueba se largó a las 8,30 hs. de la mañana del domingo desde Sampacho. Por la ruta 8, los competidores se dirigieron hacia Río Cuarto desde donde siguieron por caminos zonales y de tierra hacia La Gilda, Las Acequias y Reducción, donde nuevamente se tomó la ruta 8 a Río Cuarto, otra vez a la tierra hacia Cuatro Vientos y finalmente a Sampacho, totalizando de esta manera 230 kilómetros aproximadamente.

A excepción del binomio Parolla-Guellert en la categoría "A" y Emma-Ossana en la "C", los demás equipos eran en →



Furlan-Smaldone en el tramo de velocidad, en la tierra, en una curva de 90 grados.

CLASIFICACION CATEGORIA "A"

1º	104	GUALDONI-ZALUNCHI	RENAULT	177	puntos
2º	101	Parola-Guelert	Citroen	211	,,
3º	106	Bustos-Debelun	Renault	228	,,
4º	102	Zapegno-NN	Fiat 600	312	,,
5º	103	Larruse-Bertoldi	Fiat 600	378	,,

CLASIFICACION CATEGORIA "B"

1º	202	ESPERANZA-FERRARI	Renault 12	26	puntos
2º	201	Gabutti-Gioda	Renault 12	76	,,

CLASIFICACION CATEGORIA "C"

1º	303	EMMA-OSSANA	Peugeot 504	22	puntos
2º	309	Odetto-Baircletti	Peugeot 504	34	,,
3º	301	Furlan-Smaldone	Fiat 125	48	,,
4º	302	Labat-Fedalto	Peugeot 504	58	,,
5º	304	Corteggiano-Nazer	Dodge 1500	119	,,
6º	305	Zanluchi-Zanluchi	Fiat 125	206	,,
7º	306	Madeot-Bataller	Peugeot 504	239	,,

CLASIFICACION CATEGORIA "D"

1º	402	CINOTI-TRENTINI	Chevy	260	puntos
2º	403	Acha-Lusa	Ford Falcon	889	,,
3º	401	Palma-NN	Torino	1036	,,

actividad zonal

su mayoría, con poca experiancia en estos menesteres, y como es de imaginar hubo varios que llegaron bastante desorientados luego de haber hecho las metidas de pata de rigor, caso de Oscar Snaldone, navegante de Arnaldo Furlan que en la neutralización en Río Cuarto paró el cronómetro de la hora oficial, producto del nerviosismo según nos dijera el propio Snaldone. También hubo varios que equivocaron la ruta y la mayoría llegó con bastante tierra encima. Pero lo principal es que todos estaban muy contentos (¿Están todos contentos? ¡Siiiiii!) y ya preparándose para el próximo promocional para luego estar bien a tono para encarar el rally de noviembre que según nos enteramos tendrá una duración de 11 a 12 horas y en su recorrido tocará zonas de las sierras de Córdoba.

CORSA, gracias a la gentileza del Dr. Medeot, que ofició de "baqueano", pudo llegar a la zona de Velocidad Libre próxima a Sampacho, donde vimos manejar a los rallistas en una curva de 90° con bastante tierra floja como se puede apreciar en la nota gráfica. De los que más nos gustaron fueron Emma-Ossana, Furlan-Snaldone, Gabutti-Gioda, Corteggiano-Nazer, Bustos-Debelum, y el único de damas, Medeot-Bataller, que aunque entraron cuidando bastante, se notaba que andaban muy entusiasmados con el asunto. Indudablemente que habrá habido muchas recomendaciones por parte de Carlos Medeot con respecto al cuidado del 504. Como es de imaginar, este equipo fue la nota "color de rosa" del rally.

PROVINCIA DE TUCUMAN

Motociclismo con ribetes internacionales

En una tarde de tibio sol primaveral, el **Club Tucumano de Motociclismo** se mandó el domingo 8 de setiembre, en el autódromo "Nasif Estéfano", una pintoresca cuadrera con la animación de entusiastas pilotos de Catamarca, Santa Fe, Tucumán y hasta un representante de Estados Unidos de Norteamérica, por lo que adquirió ribetes de internacional. Se ocupó el circuito chico de 1.720 metros que se impuso con el nombre de **"Edmundo Franceschi"** como homenaje al ex motociclista tucumano trágicamente desaparecido. Los vencedores absolutos de esta jornada fueron: en **200 cm³ standard exterior, Tito Banegas,** de Tucumán, con Zanella; en **125 cm³ libre preparación, Albert Carr,** de U.S.A., con McCullech; **en 175 cm³ libre preparación: Juan Juarez,** de Catamarca, con Zanella. **200 cm³ standard novicios:**



Largan en 175 cm³. Se impone en impecable estilo el catamarqueño Juan Juárez con Zanella.

Lito Giménez, con Zanella y en **125 cm³ standard** también para novicios, **Armando Colomo.** Tuvieron la coordinación los dirigentes Humberto García, Emilio "Kutungo" Giobellina, Edgardo Franceschi y Roberto Ortega. Los resultados generales fueron los siguientes: **Categoría 200 cm³ standard exterior:** 1º Nº 111, Tito Banegas, Tucumán, con Zanella; 2º, 82, Dante Mambrini, Tucumán, Ducatti; 3º, 24, Marcos Carrasco, Tucumán, Zanella; 4º, 4, Ramón Lucero, Tucumán, Zanella. **125 cm³ libre preparación:** 1º 4, Albert Carr, U.S.A., con Mc Cullech; 2º, 1, Francisco Suárez, Tucumán, Zanella; 3º, 27, Cano Posadas, Catamarca, Zanella; 4º, 11, Oscar Franconi, Santa Fe, Zanella. **175 cm³ libre preparación:** 1º, 18, Juan Juárez, Catamarca, Zanella; 2º, 11, Alejandro Brucelori, Tucumán, Bultaco; 3º, 55, Valentín Noguera, Tucumán, Zanella; 4º, Tito Cano, Tucumán, Zanella. **200 cm³ standard novicios: 1º**, Lito Giménez, Tucumán, Zanella. **125 cm³ standard novicios:** 1º Armando Colomo, Tucumán, Zanella.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

CONCORDIA

NARANJAS PARA CERONELLI...

En el autódromo pavimentado de Concordia se cumplió una nueva fecha de Fórmula Entrerriana, y allí la victoria fue para el piloto local Fernando Ceronelli, con la máquina preparada por Vicente Linares.

La primera serie fue ganada por Vaccalluzzo, mientras que en la segunda la victoria fue para Ceronelli. Largada la final, y luego de un entrevero en la primera vuelta, en una de las curvas, donde varias máquinas se tomaron y algunas quedaron fuera de carrera, Ceronelli se fue acercando a los punteros hasta arreba-



Fernando Ceronelli ganó en su propio terruño con el auto preparado por Vicente Linares.

tarles los lugares de privilegio, brindando de esta forma una gran alegría a sus adictos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las posiciones fueron las siguientes:

Primera Serie:

1º Reinaldo Vaccalluzzo; 2º Alberto Scarazzini.

Segunda Serie:

1º Fernando Ceronelli; 2º Rubén Pérez.

Final:

1º Fernando Ceronelli; 2º Alberto Scarazzini; 3º Luis Roude; 4º Próspero Bonelli; 5º Reinaldo Vaccalluzzo; 6º Osvaldo Mogni.

Promedio ganador: 119,105 kms./h.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

DIAMANTE

JOSE RE SE AFIRMA EN EL CAMPEONATO

Con la organización de la Cooperadora Policial de Diamante y la fiscalización del Centro de Corredores y Preparadores de Diamante, se llevó a cabo en esta ciudad una prueba de Cafeteras Ford T hasta el modelo 1927, denominada Fórmula 7.

Fue la sexta prueba puntable del campeonato y se utilizó el circuito "El Cerro La Vertiente".

Los resultados fueron los siguientes:

Pruebas de clasificación: 1º) Fernando Mariano y José Ré, con 43 segundos 2 5 a un promedio de 68 kms. para el circuito de 850 metros

PRIMERA SERIE (10 vueltas)

1º	José Ré	7m54s3/5
2º	Martín Ruiz Moreno	7m55s1/5
3º	Carlos Naput	8m03s2/5

Prom.: 64 kms./h.

SEGUNDA SERIE (10 vueltas)

1º	Fernando Mariano	7m39s
2º	Carlos Giménez	7m48s
3º	Coco Castellanos	7m48s3/5

Prom.: 66 kms./h.

FINAL (25 vueltas)

1º	José Ré	19m20s3/5
2º	Hugo Torres	19m23s
3º	Domingo Fortuna	19m40s
4º	Martín Ruiz Moreno	19m45s
5º	Horacio Herbes	
6º	Julio Gieco	

Prom.: 67 kms./h.

POSICIONES DEL CAMPEONATO

1º José Antonio Ré, 65 puntos; 2º Martín Ruiz Moreno, 32 pts.; 3º Néstor González, 20 pts.; 4º Horacio Herbes, 13 pts.; 5º Martín Campi, 12 pts.; 6º Fernando Mariano, 11 pts.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MOTOCICLISMO

Olavarría para Maldonado

En una exigente pista de 380 mts. disputóse el 17 de agosto en el Racing Athletic Club de Olavarría un exitoso programa motociclístico, para las categorías 51, 75 y 175 cm³. En todos los casos las clasificaciones definitivas eran por sumas de puntos obtenidas tras correrse dos series en cada una de las cilindradas mencionadas.



Otro triunfo para Maldonado. En la foto usando su espejo de bolsillo para espiar el malón que viene detrás..

51 cm³: Fernando, el hermanito de Carlos

La primer serie fue ganada por el local Juan Carlos Antonel, galardón arrebatado al tandilense Fernando Fernández, hermano del conocido Carlos Fernández, quien a pocos metros de la llegada era el puntero.

La segunda serie fue, con toda justicia, para F.F., muchacho ya aburrido de ganar siempre en las categorías de pequeña cilindrada. La suma de puntos lo clasificó ganador de esa categoría.

75 cm³: Torres fue profeta en su tierra

El olavarriense J. Torres hizo suya la primer serie y cedió tal posición en la segunda a Agustín Mariño, de Luján. Los puntos acumulados por el local lo consagraron vencedor definitivo.

175 cm³: El clásico de los clásicos, Maldonado vs. Fernández

Antes de mencionar resultados hagamos un poco de historia. En una extensa zona de la provincia de Bs. As. —cada uno por su lado— el tandilense Carlitos Fernández y el nuevejuliense Guillermo "Yoyo" Maldonado venían acumulando una serie interminable de triunfos. Y el ambiente (localismo aparte) se preguntaba quién era mejor que quién, cuál máquina estaba mejor que cuál, y toda una serie de comparaciones. La incógnita derivaba que en pocas oportunidades ambos tuvieron ocasión de medirse, y cuando ello sucedía, uno rompía motor, o sufría una caída, y cosas por el estilo.

Bueno, el caso fue que por fin en Olavarría se enfrentaron los dos grandes. ¡Y cómo!!!

En la primera serie el local Di Orio pica en punta, encabezando un "trencito" integrado, en este orden, por Fernández, Maldonado, Trotman y Ruiz. Ya en la primera curva Maldonado deja atrás a Fernández, y éste se le pega en un rueda a rueda violento, en persecución del puntero. Di Orio se siente acosado por tan brava "jauría" y en una curva de la 4ª vuelta (la serie era a 12 vueltas) ara el piso con cuerpo y máquina. El público esperó la catástrofe de ver pasar a Maldonado y Fernández por encima del caído y el terrible espectáculo de un tendal de semejante magnitud. Pero los muchachos tienen agallas y con toda la pericia que sus recíprocas famas les atribuyen eluden el obstáculo en forma espectacular: Maldonado casi pasando por arriba del paredón de contención, al estilo de los "cilindros" de los parques de diversiones, y Fernández pegadísimo a la cuerda. De allí en adelante el piloto de 9 de Julio se adueñó de la punta, perseguido por el tandilense en un rueda a rueda no apto para cardíacos.

1º — "Yoyo" Maldonado, Zanella, de 9 de Julio.

2º — Carlos Fernández, Zanella RK, de Tandil.

3º — Werner Trotman, Zanella RK, de Tandil.

4º — Luis Ruiz, Zanella RK, de Bolívar.

En la segunda serie se repitió esta misma clasificación, que lógicamente fue la definitiva al sumarse los puntos. Trotman fue el primero en salir al bajarse la bandera teniendo bien pegaditos atrás a Maldonado y Fernández. El nuevejuliense enseguida los rebasa y se les aleja paulatinamente. Fernández, que marchaba tercero, en la segunda vuelta alcanza y pasa a Trotman, decidido con todo a lograr la punta y buscar revancha sobre la serie anterior. Pero Maldonado no le dio el gusto y todo siguió así hasta la llegada.

Las posiciones definitivas, como dijimos, fueron el calco de ambas series, y los puntos se repartieron así: Maldonado 22, Fernández 18, Trotman 14 y Ruiz 10.

Parabrisas CORSA mercado

El mercado del automóvil usado está atravesando una situación muy particular influido a su vez por las condiciones del mercado del cero kilómetro. Al no poder conseguirse con facilidad autos nuevos en las concesionarias (los plazos de entrega se han agrandado notablemente) los usados han adquirido artificialmente cotizaciones muy por sobre sus valores reales. En una palabra, el mercado del usado se ha distorsionado de tal manera que sus precios no responden a ninguna ley lógica. Por tal razón preferimos seguir publicando los precios "que estimamos son reales" para que por lo menos nuestros lectores tengan un punto de partida a partir del cual puedan hacer sus lucubraciones personales.

CITROEN

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
2 CV	1958	9.000
2 CV	1960	9.000
2 CV	1961	9.000
2 CV	1962	10.000
2 CV	1963	13.000
2 CV	1964	14.000
2 CV	1965	15.000
2 CV	1966	16.000
2 CV	1967	18.000
2 CV	1968	20.000
2 CV	1969	22.000
2 CV	1970	24.000
3 CV	1970	25.000
Ami 8	1970	30.000
2 CV	1971	26.000
3 CV	1971	28.000
Ami 8	1971	32.000
2 CV	1972	28.000
3 CV	1972	30.000
Ami 8	1972	34.000
Mehari	1972	25.000
2 CV	1973	29.000
3 CV	1973	32.000
Ami 8	1973	36.000
Mehari	1973	27.000
3 CV	1974	34.000
Ami 8	1974	40.000
Mehari	1974	33.000

CHEVROLET

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
400	1962	17.000
400	1963	17.000
Super	1964	19.000
Special	1964	18.000
Super	1965	22.000
Special	1965	20.000
Super	1966	26.000
Special	1966	23.000
Super	1967	33.000
Special	1967	28.000
Super	1968	35.000
Special	1968	30.000
Super Lujo	1968	36.000
Super Sport	1968	37.000
Special	1969	33.000
Chevy	1969	34.000
Super Sport	1969	42.000
Super Lujo	1969	40.000
Rally Sport	1969	33.000
Super	1969	36.000
Rally Sport	1970	36.000
Chevy de Luxe	1970	40.000
Chevy SS	1970	46.000
Chevy SS Cpé.	1970	47.000
Special	1970	36.000
Special	1971	39.000
Rally Sport	1971	40.000
Chevy	1971	41.000
Chevy de Luxe	1971	44.000
Chevy SS	1971	51.000
Chevy SS Cpé.	1971	52.000
Special	1972	43.000
Rally Sport	1972	49.000
Chevy 1	1972	51.000
Chevy SS	1972	55.000
Chevy SS Cpé.	1972	61.000
Chevromatic	1972	60.000
Special	1973	49.000
Rally Sport	1973	55.000
Chevy	1973	56.000
Chevy SS	1973	60.000
Chevy Serie 2	1973	80.000
Chevromatic	1973	80.000
Special	1974	67.000
400 SS	1974	76.000
Chevy	1974	69.000
Chevy SS	1974	84.000
Chevy Super	1974	71.000
Chevromatic	1974	85.000
Cupé Seria 2	1974	90.000

DI TELLA

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
1500	1960	13.000
1500	1961	13.000
1500	1962	14.000
1500	1963	15.000
Magnette	1963	16.000
1500	1964	15.000
Magnette	1964	16.000
Traveller	1964	16.000
1500	1965	15.000
Magnette	1965	25.000
Traveller	1965	25.000
1500	1966	24.000
Magnette	1966	25.000
Traveller	1966	25.000
1500	1967	26.000
Magnette	1967	26.000
Traveller	1967	26.000

DKW

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Sedan	1960	15.000
Sedan	1961	16.000
Sedan	1962	17.000
Sedan	1963	19.000
Univ.	1963	18.000
Sedan	1964	21.000
Univ.	1964	20.000
Fissore	1965	22.000
Sedan	1965	22.000
Univ.	1965	21.000
Sedan	1966	23.000
Univ.	1966	22.000
Sedan	1967	24.000
Univ.	1967	23.000
Sedan	1968	26.000
Univ.	1968	25.000
Sedan	1969	27.000
Univ.	1969	26.000

DODGE

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Polara	1969	36.000
Coronado	1969	39.000
G. T.	1969	40.000
Dodge 3 veloc.	1970	35.000
G. T.	1970	46.000
Coronado	1970	45.000
Polara	1970	41.000
Dodge 4 veloc.	1970	37.000
Automatic	1970	46.000
GTX	1971	56.000
Coronado	1971	49.000
Polara	1971	45.000
Automatic	1971	52.000
1500	1972	38.000
GTX	1972	59.000
Coronado	1972	53.000
Polara	1972	50.000
Cupé Polara	1972	54.000
Automatic	1972	64.000
1500	1973	45.000
GTX	1973	70.000
Coronado	1973	65.000
Polara	1973	60.000
Cupé Polara	1973	68.000
Automatic	1973	70.000
1500	1974	48.000
1500 90 HP	1974	50.000
GTX	1974	80.000
Polara	1974	68.000
Cpé. Polara RT	1974	75.000
Automatic	1974	78.000

ESTANCIERA

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1958	9.000
Ika	1959	10.000
Ika	1960	11.000
Ika	1961	12.000
Ika	1962	13.000
Ika	1963	14.000
Ika	1964	15.000
Ika doble trac.	1964	16.000
Ika	1965	16.000
Ika doble trac.	1965	17.000
Ika	1966	18.000
Ika	1967	23.000
Ika	1968	25.000
Ika	1969	28.000
Ika	1970	30.000

FIAT

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
600	1958	9.000
600	1960	10.000
1100	1960	13.000
600	1961	11.000
1100	1961	14.000
2100	1961	15.000
2100	1962	15.000
600 D	1962	12.000
1100	1962	16.000
750	1963	13.000
1100	1963	17.000
1500	1963	21.000
600 E	1964	15.000
1500	1964	22.000
Familiar	1964	23.000
600 E	1965	16.000
1500	1965	24.000
1500 C largo	1965	26.000
Familiar	1965	25.000
Familiar largo	1965	27.000
600 E	1966	18.000
800 Spider	1966	15.000
800 Cupé	1966	17.000
1500 B	1966	28.000
1500 Familiar	1966	29.000
1500 Cupé	1966	32.000
600 E	1967	19.000
800 Spider	1967	16.000
800 Cupé	1967	18.000
1500 B	1967	30.000
1500 Familiar	1967	31.000
1500 Cupé	1967	35.000
600 E	1968	20.000
800 Spider	1968	17.000
800 Cupé	1968	20.000
1500 B	1968	34.000
1500 Familiar	1968	35.000
1500 Cupé	1968	38.000
600 E	1969	22.000
800 Spider	1969	19.000
800 Cupé	1969	21.000
1500 B	1969	36.000
1500 Familiar	1969	37.000
1500	1969	36.000
1500 Cupé	1969	40.000
600 R	1970	23.000
1500 Familiar	1970	40.000
1600	1970	39.000
1600 Cupé SP	1970	42.000
600 R	1971	25.000
128	1971	34.000
1600	1971	41.000
1500 Familiar	1971	41.000
1600 Cupé SP	1971	45.000
600 R	1972	27.000
128	1972	37.000
125 Berlina	1972	48.000
125 Familiar	1972	51.000
125 Sport	1972	56.000
1600 1	1972	44.000
1600 Cupé SP	1972	47.000
600 R	1973	25.000
128	1973	42.000
128 Familiar	1973	48.000
128 IAVA	1973	50.000
125 Berlina	1973	50.000
125 Familiar	1973	54.000
125 Sport	1973	60.000
600 R	1974	32.000
128	1974	45.000
128 Familiar	1974	52.000
128 L	1974	48.000
128 IAVA	1974	54.000
125 Berlina	1974	57.000
125 Familiar	1974	61.000
125 Sport	1974	66.000

FORD

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon	1962	25.000
Falcon Stand.	1963	26.000
Falcon de Lujo	1963	27.000
Falcon Stand.	1964	28.000
Falcon de Lujo	1964	30.000
Falcon de Lujo	1965	32.000
Falcon Futura	1965	33.000
Falcon Stand.	1965	29.000
Falcon Stand.	1966	33.000
Falcon de Lujo	1966	38.000
Falcon Futura	1966	38.000
Falcon de Lujo	1967	39.000
Falcon Stand.	1967	36.000
Falcon Futura	1967	40.000
Falcon de Lujo	1968	42.000
Falcon Stand.	1968	40.000
Falcon Futura	1968	43.000
Rural	1968	45.000
Falcon Stand.	1969	42.000
Falcon Futura	1969	47.000
Rural	1969	49.000
Falcon de Lujo	1969	45.000
L.T.D.	1969	54.000
Fairlane 500	1969	52.000
Fairlane Luxe	1969	50.000
Falcon Stand.	1970	47.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon de Lujo	1970	50.000
Falcon Futura	1970	58.000
Rural	1970	60.000
L.T.D.	1970	50.000
Fairlane 500 .	1970	58.000
Fairlane Luxe	1970	60.000
Falcon Stand.	1971	50.000
Falcon de Lujo	1971	54.000
Falcon Futura	1971	68.000
Rural	1971	65.000
Fairlane 500 .	1971	56.000
L.T.D.	1971	70.000
Fairlane 500 .	1972	60.000
L.T.D.	1972	78.000
Falcon Stand.	1972	54.000
Falcon de Lujo	1972	60.000
Falcon Futura	1972	73.000
Rural	1972	70.000
Fairlane 500 .	1973	67.000
L.T.D. 6 cil. .	1973	70.000
L.T.D. 8 cil. .	1973	85.000
Falcon Stand.	1973	60.000
Falcon de Lujo	1973	64.000
Falcon Futura	1973	78.000
Rural	1973	75.000
Falcon Sprint	1973	78.000
L.T.D. 6 cil. .	1974	76.000
L.T.D. 8 cil. .	1974	100.000
Falcon Stand.	1974	63.000
Falcon de Lujo	1974	68.000
Falcon Futura	1974	83.000
Rural	1974	78.000
Falcon Sprint	1974	84.000

JEEP

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
IKA	1957	9.000
IKA	1958	9.000
IKA	1959	10.000
IKA	1960	11.000
IKA	1961	12.000
IKA	1962	13.000
IKA	1963	14.000
IKA	1964	15.000
IKA	1965	17.000
IKA	1966	20.000
IKA	1967	21.000
IKA	1968	22.000
IKA	1969	24.000
IKA	1970	26.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
IKA	1971	28.000
IKA	1972	30.000
IKA	1973	32.000
IKA	1974	40.000

PEUGEOT

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
403	1956/7	15.000
403	1958/9	17.000
403	1960	18.000
403	1961	18.000
403	1962	20.000
404	1962	21.000
403	1963	20.000
404	1963	24.000
404 Rural ...	1963	24.000
403	1964	22.000
404 3 banc. .	1964	25.000
404 5 banc. .	1964	26.000
403	1965	23.000
404 Standard .	1965	28.000
404 Standard .	1966	30.000
404 de Lujo .	1966	31.000
404	1967	32.000
404 G. Lujo .	1967	33.000
404	1968	34.000
404 G. Lujo .	1968	35.000
404 Standard .	1969	36.000
404 Grand Prix	1969	37.000
504 de Lujo .	1969	39.000
504 Super Lujo	1969	40.000
404 Standard .	1970	38.000
404 Grand Prix	1970	39.000
504 de Lujo .	1970	44.000
504 Super Lujo	1970	45.000
404	1971	41.000
Le Mans	1971	41.000
504 de Lujo .	1971	51.000
504 Super Lujo	1971	52.000
404	1972	45.000
404 G. P. ...	1972	47.000
504 9	1972	54.000
504 Super Lujo	1972	55.000
504 E	1972	58.000
404 Diesel ...	1972	65.000
404	1973	48.000
404 SL GP ..	1973	50.000
404 Diesel ...	1973	70.000
504 de Lujo ..	1973	57.000
504 Super Lujo	1973	58.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
504 E	1973	60.000
504 Xe	1973	62.000
504 XL	1973	65.000
504 XSE	1973	70.000
404	1974	52.000
404 SL GP ..	1974	55.000
404 Diesel ...	1974	90.000
504 XE	1974	65.000
504 XL	1974	69.000
504 XSE	1974	76.000

RAMBLER

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Classic Custom	1962	18.000
C. Country ..	1962	19.000
Ambasad. 990	1963	19.000
C. Custom 1ª S	1963	19.000
C. Custom ..	1963	20.000
C. Country 660	1963	22.000
De Luxe 550 .	1963	18.000
Ambassad. 990	1964	21.000
C. Custom 660	1964	22.000
C. Country 660	1964	19.000
De Luxe 550 .	1964	22.000
C. Custom 660	1965	22.000
C. Country 660	1965	24.000
Ambassad. 990	1965	22.000
De Luxe 550 .	1965	19.000
Ambassad. 990	1966	25.000
C. Custom 660	1966	24.000
C. Country 660	1966	25.000
De Luxe 550 .	1966	20.000
Ambassad. 990	1967	28.000
C. Custom 660	1967	26.000
C. Country ..	1967	28.000
De Luxe 550 .	1967	22.000
Ambassad. 990	1968	33.000
C. Custom 660	1968	28.000
C. Country ..	1968	36.000
De Luxe 550 .	1968	26.000
Ambassador .	1969	40.000
C. Country ..	1969	41.000
C. Custom 660	1969	33.000
Classic 380 ..	1970	36.000
C. Country ..	1970	44.000
Ambassad. 380	1970	45.000
Ambassador .	1971	50.000
C. Country ..	1971	47.000
Classic 380 ..	1971	40.000
Ambassador .	1972	57.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country ..	1972	50.000
Rambler Amba.	1973	63.000

RENAULT

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Dauphine ...	1963	8.000
4 L	1963	9.000
Gordini	1963	9.000
4 L	1964	12.000
Dauphine ...	1964	9.000
Gordini	1964	10.000
4 L 3 Velov. .	1965	10.000
4 L 4 Veloc. .	1965	12.000
Gordini	1965	13.000
Dauphine ...	1965	13.000
Gordini	1966	15.000
Dauphine ...	1966	15.000
4 L	1966	15.000
Gordini	1967	16.000
4 L	1967	15.000
Renault 850 .	1967	15.000
Gordini	1968	18.000
4 L	1968	19.000
850	1968	19.000
Gordini	1969	21.000
R 4	1969	23.000
850	1969	20.000
850	1970	21.000
Gordini	1970	23.000
R 4	1970	25.000
R 6	1970	32.000
4 S	1971	28.000
R 6	1971	35.000
R 12	1971	43.000
4 S	1972	27.000
R 6	1972	37.000
R 12	1972	45.000
R 12 Break ..	1973	55.000
R 12 TL	1973	50.000
R 6	1973	39.000
4 S	1973	30.000
R 12 TL	1974	52.000
R 12 Break ..	1974	58.000
R 6	1974	44.000
4 S	1974	36.000

TORINO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
300 4 p.	1967	24.000
380 S 4 p. ..	1967	30.000

Exitus

Más conocido que andar a pie

Serra Lima S.A., desde hace 60 años. Un amigo. Me vende, permuta, repara y asesora Ford en toda la línea.
También me alquila coches sin chofer.
Ford. Coches para toda la vida.
En Santa Fe y Gallo, Córdoba y Agüero, Córdoba 3121, Cabrera 3159 y Campichuelo 651
En el 83-4665/3281 o en el 84-7508/821-6611.

tengo un amigo en Serra Lima Ford
Desde 1914 junto a Ford

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
380 2 p.	1967	33.000
380 W 2 p. ..	1967	32.000
300 4 p.	1968	26.000
300 S 4 p. ...	1968	35.000
380 2 p.	1968	40.000
380 W 2 p. ..	1968	37.000
300 S 4 p. ...	1969	39.000
380 2 p.	1969	39.000
380 W 2 p. ..	1969	41.000
L 4 p.	1970	50.000
GS 2 p.	1970	54.000
S 4 p.	1970	43.000
TS 2 p.	1970	55.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
TS 4 p.	1970	47.000
L	1971	36.000
S	1971	46.000
TS 4 p.	1971	51.000
TS 2 p.	1971	62.000
GS 2 p.	1971	62.000
L	1972	39.000
S	1972	50.000
TS 4 p.	1972	56.000
TS 2 p.	1972	69.000
GS	1972	69.000
GS 380 W ..	1973	75.000
TS 2 p.	1973	75.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
TS 4 p.	1973	60.000
S	1973	55.000
L 300	1973	51.000
L	1974	60.000
GS 7B	1974	95.000
TS 7B	1974	92.000
SE GR	1974	75.000

VALIANT

I	1962	17.000
II	1963	19.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
III	1964	21.000
III	1965	23.000
Coronado ..	1965	25.000
G. Turismo ..	1965	25.000
IV	1966	26.000
Coronado ..	1966	26.000
G. Turismo ..	1966	27.000
IV	1967	28.000
Coronado ...	1967	29.000
G. Turismo ..	1967	29.000
IV	1968	30.000
Coronado ...	1968	30.000
G. Turismo ..	1968	30.000

PICK-UPS USADAS

ARGENTA

Pick-up	1964	21.000
Pick-up	1965	22.000
Pick-up	1966	23.000
Pick-up	1967	24.000

CITROEN

AZU Furg. ...	1965	11.000
AZU Furg. ...	1966	13.000
AZU Furg. ...	1967	16.000
AZU Furg. ...	1968	18.000
AZU Furg. ...	1969	20.000
AK	1970	22.000
AK	1971	24.000
AK	1972	26.000
AK	1973	28.000
AK	1974	31.000

CHEVROLET

10 Pick-up ..	1965	28.000
10 Pick-up ..	1966	30.000
10 Pick-up ..	1967	33.000
10 Pick-up ..	1968	36.000
10 Pick-up ..	1969	39.000
CS Pick-up ..	1970	42.000
CS Pick-up ..	1971	45.000
CS Pick-up ..	1972	48.000
CS Pick-up ..	1973	52.000
CS Pick-up ..	1974	65.000

DE SOTO

D-100	Pick-up	1962	23.000
D-100	Pick-up	1963	23.000
D-100	Pick-up	1964	24.000
D-100	Pick-up	1965	26.000
D-100	Pick-up	1966	28.000
D-100	Pick-up	1967	32.000
D-100	Pick-up	1968	35.000

DODGE

D-100	1961	20.000
D-100	1962	20.000
D-100	1963	21.000
D-100	1964	22.000
D-100	1965	23.000
D-100	1966	24.000
D-200	1966	26.000
D-100	1967	26.000
D-200	1967	28.000
D-100	1968	28.000
D-200	1968	32.000
D-100	1969	31.000
D-200	1969	35.000
D-100 Diesel .	1970	53.000
D-200 Diesel .	1970	55.000
D-100	1970	34.000
D-200	1970	37.000
D-100 Diesel .	1971	56.000
D-200 Diesel .	1971	58.000
D-100	1971	37.000
D-200	1971	40.000
D-100 Diesel .	1972	58.000
D-200 Diesel .	1972	60.000
D-100 Diesel .	1973	65.000
D-200 Diesel .	1973	75.000
D-100 Diesel .	1974	70.000
D-200 Diesel .	1974	80.000

FIAT

1500	1966	26.000
1500	1967	29.000
1500	1968	31.000
1500	1969	33.000
1500	1970	35.000
1500	1971	37.000
1500	1972	39.000
1600	1972	40.000
1600	1973	41.000
125	1973	45.000
125	1974	47.000

FORD

F-100 8 cil. .	1960	12.000
F-100 8 cil. .	1961	12.000
F-100 8 cil. .	1962	14.000
F-100 8 cil. .	1963	16.000
F-100 8 cil. .	1964	22.000
F-100 8 cil. .	1965	26.000
F-100 8 cil. .	1966	30.000
F-100 8 cil. .	1967	32.000
F-100 8 cil. .	1968	36.000
F-100 8 cil. .	1969	38.000
F-100 Diesel	1969	51.000
F-100 6 cil. .	1969	36.000
F-100 8 cil. .	1970	40.000
F-100 Diesel	1970	60.000
F-100 6 cil. .	1970	40.000
F-100 6 cil. .	1971	42.000
F-100 8 cil. .	1971	50.000
F-100 Diesel	1971	65.000
F-100 6 cil. .	1971	42.000
F-100 8 cil. .	1972	55.000
F-100 Diesel	1972	70.000
F-100 6 cil. .	1972	58.000
F-100 8 cil. .	1973	60.000
F-100 Diesel	1973	75.000
F-100 6 cil. .	1973	60.000
Ranchero ..	1973	60.000
Ranchero ..	1974	63.000
F-100 8 cil. .	1974	65.000
F-100 Diesel	1974	79.000
F-100 6 cil. .	1974	62.000

JEEP

Pick-up	1961	16.000
Pick-up	1962	17.000
Pick-up	1963	18.000
Pick-up	1964	19.000
Gladiador ..	1964	16.000
Pick-up	1965	20.000
Gladiador ..	1965	17.000
Pick-up	1966	21.000
Gladiador ..	1966	18.000
Pick-up	1967	22.000
Gladiador ..	1967	21.000
1000 T-80 ...	1968	28.000
Pick-up	1968	23.000
1000 T-80 ...	1969	31.000
Pick-up	1969	25.000
1000 T-80 ...	1970	34.000
Pick-up	1970	27.000
1000 T-80 ...	1971	36.000
1000 T-80 Die.	1971	58.000
Pick-up	1972	31.000
Pick-up Diesel	1972	46.000
1000 T-80 ...	1972	39.000
1000 Diesel ..	1972	60.000
Pick-up	1973	35.000
Pick-up Diesel	1973	50.000
1000 T-80 ...	1973	43.000
1000 Diesel .	1973	70.000
Pick-up	1974	41.000
Pick-up Diesel	1974	54.000
1000 T-80 ...	1974	59.000
1000 Diesel .	1974	76.000

MERCEDES BENZ

220-D	1972	95.000
220-D	1973	100.000
220-D	1974	120.000

PEUGEOT

T4B	1967	30.000
T4B	1968	32.000
T4B	1969	34.000
T4B	1970	36.000
T4B	1971	37.000
T4B	1972	40.000
T4B	1973	42.000
404	1973	46.000
404	1974	48.000

RASTROJERO

Pick-up	1964	29.000
"	1965	30.000
"	1966	32.000
"	1967	34.000
"	1968	36.000
"	1969	40.000
"	1970	45.000
"	1971	52.000
"	1972	55.000
"	1973	58.000
Frontal	1973	62.000
P 60-70	1974	65.000
Frontal F-71 .	1974	69.000

RENAULT

4 F	1969	22.000
4 F	1970	24.000
4 F	1971	26.000
4 F	1972	28.000
4 F	1973	30.000
4 F	1974	33.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sugerencias...

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989

BRAZOS DE SUSPENSION

UNICOS ENDEREZADOS EN FRIO

CITROËN
TODOS LOS MODELOS

RECAMBIO DE USADOS EN CUALQUIER ESTADO POR REPARADOS A "0 Km."
ENVIOS AL INTERIOR

ALBERDI 2803 • OLIVOS • TEL. 795-5479

'FORMULA 4'

REPUESTOS Y ACCESORIOS
FIAT LINEA COMPLETA

AV. DEL TRABAJO 3899 - Tel. 69-968
Solicite su pedido telefónicamente



NO DUDE ... NO DISCUTA, NO PIERDA POTENCIA UTIL NO DIGA NO A LOS HECHOS

SU COSTO ES IRRISORIO, (MENOR A 15 LITROS DE NAFTA).

RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS

CHEVROLET

ZONA CASEROS
Repuestos y Accesorios
Legítimos

3 de FEBRERO AUTOMOTORES S.A.

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO DE GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.
Av. MITRE 700. esq. San Jorge
Tel. 750-7266 - CASEROS

AUTO UNION

SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD PARA SU DKW

MECANICA INTEGRAL - CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS. IGNACIO GIRÓ

UGARTECHE 3282 • T. E. 71-4865 (Altura Avda. Libertador 2900)

VALMYR S.A.

CONCESIONARIA OFICIAL
REPUESTOS
ACCESORIOS
SERVICE



HONDURAS 4154
T. E. 86-9102/9282



ACCESORIOS deportivos J.O.R.

CONSOLAS
VOLANTES
INSTRUMENTAL

DISTRIBUIDOR AUTO RUEDAS
LLANTAS DE ALEACION LIVIANA
SINONIMO EN LLANTAS

ESPORA 447 - Esquina Ruta 8
VILLA LYNCH (San Martín)

---

sudemir srl

CITROËN

REPUESTOS, ACCESORIOS Y PARTES DE CARROCERIA
Envíos al Interior - Despachos en el día
ESTADO DE ISRAEL 4622
T. E. 86-4607 • CAPITAL

LAFAYETTE S.A.C.I.I.

"su concesionaria"
PEUGEOT

Repuestos, accesorios y partes de Carrocería Legítima

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

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

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

PALANCA AL PISO

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



V. T.

CASA
VICENTE TIRABASSO
J. B. JUSTO 2980/82
T. E. 54-1708 - CAPITAL
Envíos al Interior

---

warnes peugeot S.R.L.

REPUESTOS Y ACCESORIOS
LINEA COMPLETA
403 • 404 • T4B • 504 • 404D • XSE • T5B
IMPORTACION - DISTRIBUCION
PRECIOS ESPECIALES A: MAYORISTAS
CONCESIONARIOS - REVENDEDORES
DISTRIBUIDOR EN TODO EL PAIS
DEL TENSOR TIRACADENA "BEN-CO"
WARNES 1355 - CAP. FED. - T. E. 54-5108



ENVIOS AL INTERIOR

B.W. U.S.A.

LATEX SUPER SILICONADOS
EN KIOSCOS Y FARMACIAS
DE TODO EL PAIS

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

COLOCACION EN EL ACTO



Ematra



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

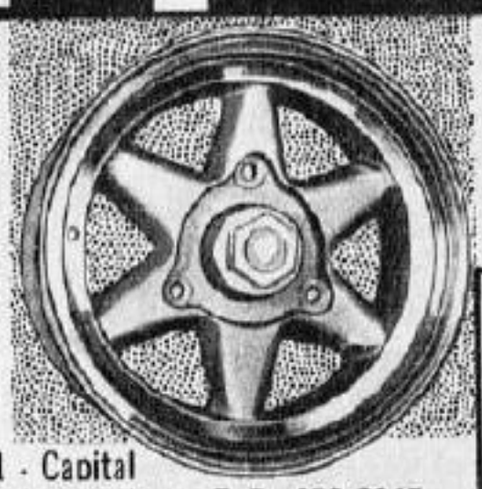
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

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

---

ruedas spina®

ALEACION Y CROMADAS
CUBREMAZAS Y ACCESORIOS DEPORTIVOS



DISEÑO
SEGURIDAD
BELLEZA
DURACION
CATEGORIA



Ventas: LOPE de VEGA 2471 - Capital
Fábrica: SOCRATES 796 - Ciudadela Norte - T. E. 653-6247

FIREP FO

S.A.C.I.y F.

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU FIAT
RECUERDE... COMO SIEMPRE
LA LINEA MAS COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

PARA SU MEJOR ATENCION UNICAMENTE EN.
AV. J. B. JUSTO 6200 • CAPITAL • T. E. 611-5021 ENVIOS AL INTERIOR

PRUEBA DE CONSUMO

A MAR DEL PLA



Tanques llenos a la salida y sellados con una banda. Con poco más de medio tanque y en algunos casos menos) se llegó a Mar del Plata.

Los resultados de la prueba de consumo realizada por Fiat con su modelo 128 dieron la pauta de lo que se puede conseguir con un manejo económico.

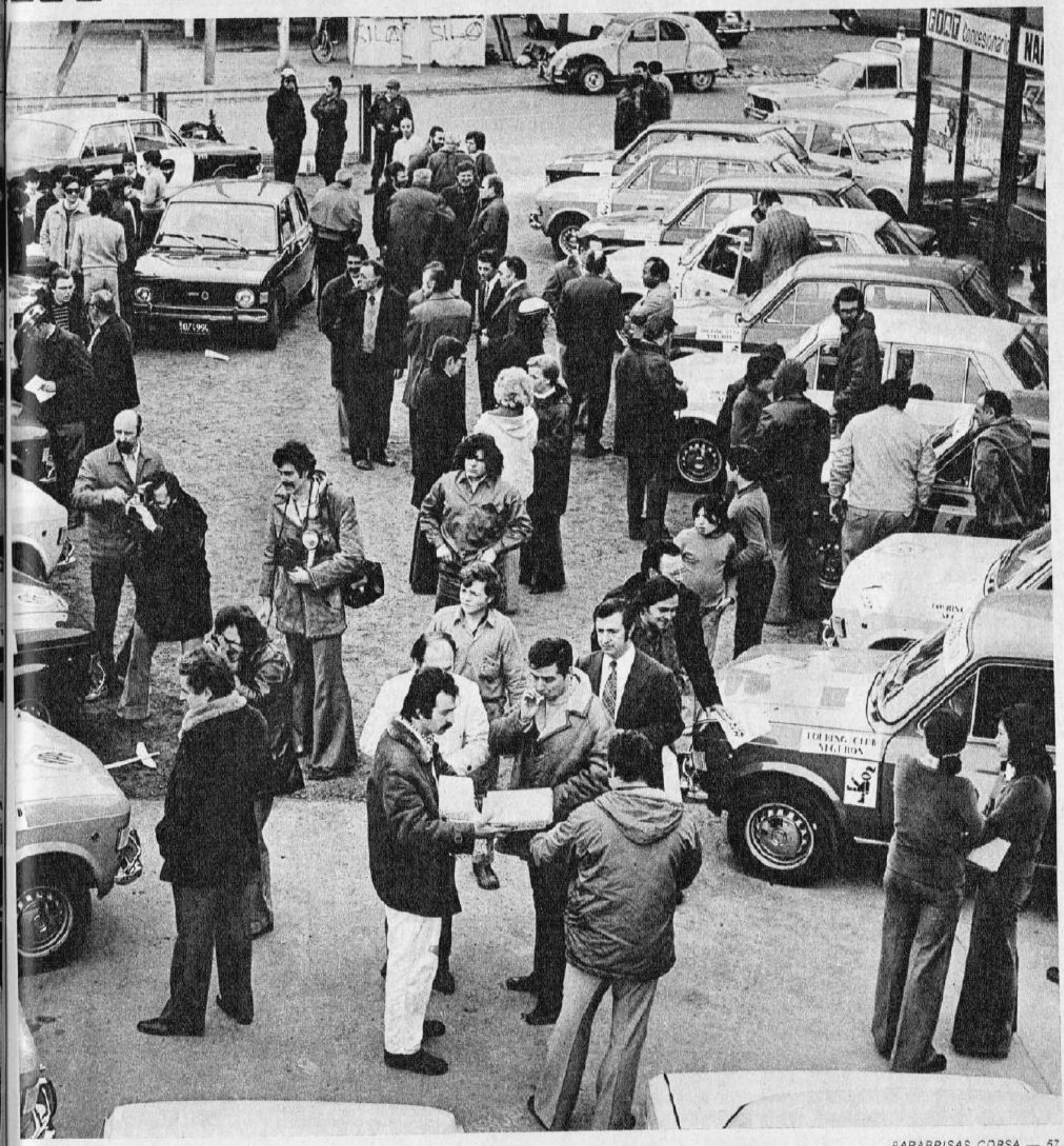
Un promedio aproximado a los 20 litros de consumo entre los participantes de la prueba fue el notable rendimiento conseguido.



La caravana, reunida en Florencio Varela, poco antes de partir.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TA CON VEINTE LITROS



APROXIMADAMENTE a las diez de la mañana del pasado martes 17 de setiembre una singular caravana de Fiat 128 se puso en marcha rumbo a Mar del Plata desde el cruce de Florencio Varela. Uno a uno, los autos iban saliendo lentamente, tirando suavemente los cambios y demostrando una inusual prudencia ante cualquier probabilidad de parada en el tránsito. Al vislumbrar un semáforo rojo a cien metros o divisar un colectivo parado que pudiera obstaculizar el paso, los pilotos optaban por poner punto muerto, incluso cortar el contacto, y dejar deslizar el auto hasta que el camino estuviera expedito nuevamente.

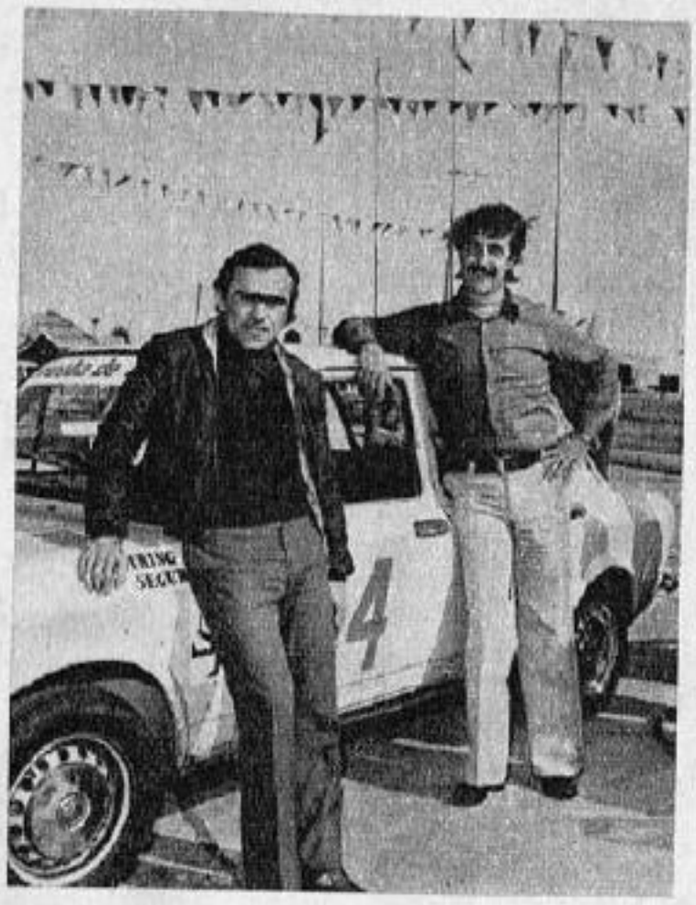
¿Todos locos o una repentina asimilación de tantos slogans mundiales recomendando no sólo prudencia extrema sino también el máximo ahorro posible del cada vez más escaso combustible? Ni una ni la otra... se trataba de una prueba organizada por Fiat Argentina para verificar el consumo menor entre un grupo de Fiat 128 de 1.100 cm³, todos 0 km y todos exactamente iguales. Los competidores eran un grupo de periodistas especializados invitados por Fiat que debían recorrer los 388 kilómetros de recorrido a su leal saber y entender y empleando un plazo de tiempo no mayor a siete horas.

Se llenaron los tanques de nafta a la salida de la prueba, se sellaron convenientemente y al llegar a Mar del Plata se volvían a llenar verificando cuánto se había gastado. Método simple y directo. .

Honestamente hablando, la representación de CORSA pensaba cumplir un brillante papel en la competencia haciendo uso de la vieja práctica adquirida en tantos road test y pruebas de consumo realizadas a lo largo de los años.

Pensamos entonces lo siguiente: de acuerdo a las pruebas efectuadas en el road test del Fiat 128-1100 (número 267 de CORSA, año 1971), las cifras de consumo eran éstas: a 40 km/h. de velocidad circulando en cuarta el Fiat 128 recorre 21 kilómetros por litro. A 60 km/h. recorre 17 km por litro de nafta, a 80 km/h. recorre 13,5 km por litro y luego el consumo sigue aumentando progresivamente. El mínimo consumo se obtendría por lo tanto a 40 km/h sostenidos. Pero como el tiempo para llegar a Mar del Plata no debía exceder de las siete horas, había que realizar un promedio no inferior a 55,4 km/h. Por lo tanto, considerando unos veinte minutos de handicap por cualquier eventualidad del tránsito decidimos viajar a 60 km/h sostenidos de manera de lograr un promedio aproximado a los 58 km/h. Con dicha cifra el consumo estaría aproximadamente en los 17 kilómetros por litro con lo cual el viaje de Florencio Varela a Mar del Plata debía insumir matemáticamente 22,8 litros. Encontramos la ruta vacía como pocas veces, el promedio se pudo mantener tal como se había previsto y aprovechando las largas rectas sin interrupciones utilizamos en forma casi permanente el acelerador de mano, que elimina las imperceptibles variaciones que pueden cometerse con la presión del pie sobre el pedal del acelerador.





Roberto Carozzo, a la derecha de la foto (despeinado por el viento) acompañado por el "Gallego" Fernández (peinado aplastado). Dignos ganadores de la prueba.



Héctor Granato, querido colega de Crónica, fue el hombre de suerte en el evento y se hizo acreedor a un Fiat 600 en un sorteo. "Si lo gano me corto los dedos", había afirmado el nombrado periodista...

La sorpresa al comprobar el consumo fue mayúscula porque muy pocas veces la práctica suele confundirse en forma tan exacta con la teoría: el Fiat había consumido ¡exactamente 22,8 litros!

No era la última sorpresa sin embargo. Roberto Carozzo, ganador de la prueba, había empleado **sólo 18,6 litros,** una cifra extraordinaria que arroja un rendimiento de 20,8 km. por litro. Vale decir el rendimiento previsto para un auto que circula a 40 km/h en cuarta. La paradoja sin embargo proviene de analizar dichos resultados. Si Carozzo logró ese rendimiento es porque había circulado a unos 40 km/h de promedio pero sin embargo tardó sólo 5 horas y 56 minutos... ¿Entonces? ¿Anduvo a más de sesenta y gastó menos que a cuarenta?

Y es que Carozzo introdujo el factor sorpresa. Acostumbrado sin duda a esas carreritas de TC que le tocan en suerte todos los domingos, se dijo: "me voy chupado de un camión y a otra cosa". Lo que resultó sin duda la gran pegada, porque el reglamento no hablaba para nada de la succión aerodinámica y por lo tanto no la prohibía. Del resto de los competidores varios adoptaron su criterio y otros varios no, pero nadie logró obtener un rendimiento tan alto como el de Carozzo.

Por supuesto que los usuarios comunes no viajarán por eso a Mar del Plata chupados del paragolpe de un camión porque entonces la ruta trágica sería todavía más trágica. Pero por otro lado tampoco lo harán a cuarenta kilómetros por hora con acelerador de mano y cortando el contacto en las cuestas abajo. Con lo cual queremos decir que esta prueba —independientemente de la succión aerodinámica— tiene el valor de la referencia, de lo que se puede conseguir con un auto familiar si se lo maneja con el criterio de la economía.

En esta época en la cual el automóvil se ve enfrentado a una crisis mundial de combustibles y donde todavía no se vislumbran las posibilidades masivas de sustitución del motor de combustión interna, se hace imprescindible ir adoptando una nueva mentalidad utilitaria en la cual el automóvil se use realmente lo necesario y no lo superfluo. Y estas pruebas ayudan a confirmarlo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Publicitaria.
T. E. 32-1424/7939

CASA ISIDRO

GALICIA 102 esq. Warnes 600
T. E. 55-4464 - CAPITAL
VENTAS POR MAYOR

ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO COMPLETOS
TERMINALES DE INSTALACION Y BATERIAS "X-9"
INSTRUMENTAL DE TABLERO "BRD Y ORLAN ROBER"
FLOTANTES DE TANQUES DE NAFTA

LLEVE LA MUSICA del COCHE a CASA

(y viceversa)

con un mismo stereo!



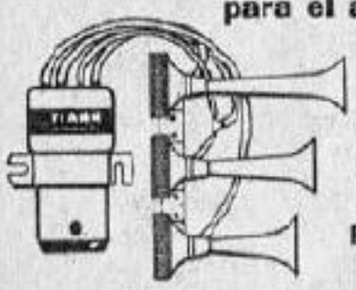
STEREObar

es un moderno y original mueble provisto de Whiskera, posa vasos, porta magazines, bar.

Exposición y Ventas:
AUTO TELEX
WARNES 852/54 - CAPITAL

DETROIT S.C.P.A.

El surtido más importante en accesorios para el automotor.



DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

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







Consolas, Cinturones de seguridad, Faros de lodo

PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

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

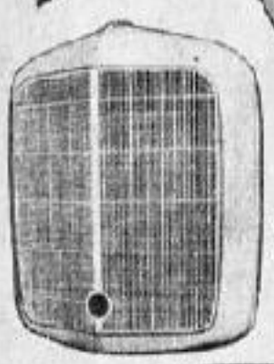
MERCEDES BENZ
L 312 - 3500

BEDFORD
DIESEL 6 CILINDROS

EXCLUSIVO



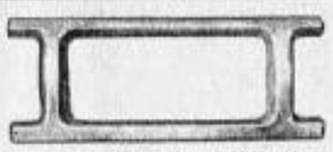
GUARDABARRO L 312 - 3500



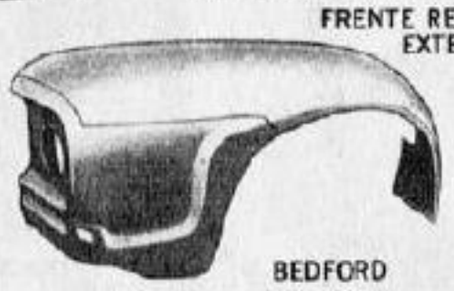
FRENTE REJILLA MERCEDES BENZ

PARAGOLPES MERCEDES BENZ L 312 - 3500 y 312/14 TODOS





FRENTE REJILLA EXTERIOR



BEDFORD



PARAGOLPES BEDFORD, MODELO 60 al 66



REJILLA INTERIOR



CUBRECAJA DE VELOCIDAD L 312 - 3500

UNICOS FABRICANTES

EMACA M.R.

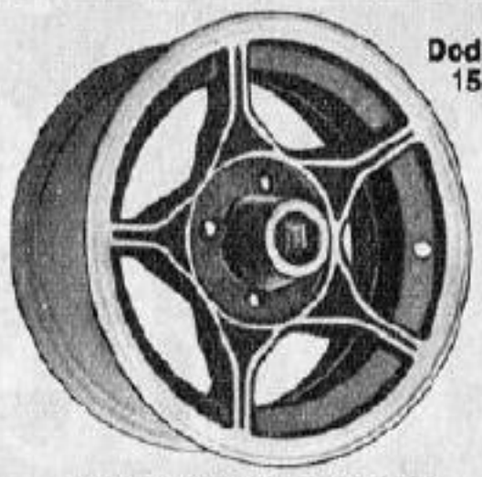
FABRICANTES DE TODAS LAS PARTES DE CARROCERIA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES: GRAL. ROCA 3520 (EX 1040) CIUDADELA NORTE
PCIA. BS. AS. • TEL. 653-1175/8647 • AV. JUAN B. JUSTO 8553
CAPITAL FEDERAL • ENVIOS AL INTERIOR

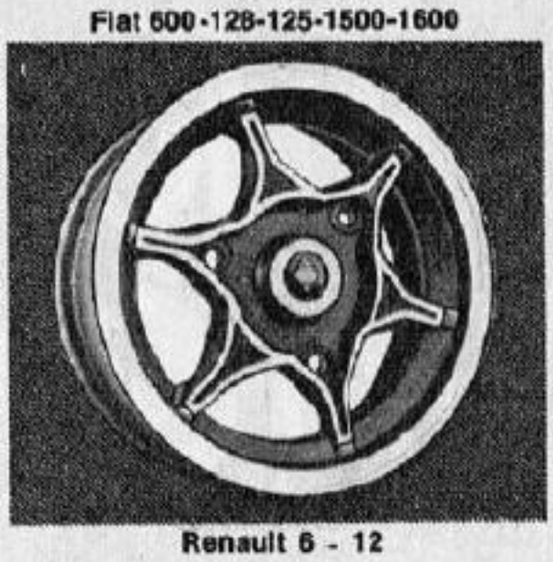
EXPO RUEDA

La boutique de la Rueda
Presenta la linea
VAL 74
Calidad y seguridad
Av. Juan B. Justo 4086
Capital • Tel. 58-9675
Warnes 1603 • Capital
Tel. 55-1770
ENVIOS AL INTERIOR



Dodge 1500

Fiat 600-128-125-1500-1600



Renault 6 - 12

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



OSVALDO ESCAP

De OSVALDO LITVAK

COLOCACION EN EL ACTO. Precios sin competencia

BRASIL 161
casi esq. Paseo Colon

CERVIÑO 3776
casi esq. Malabia 71-5598

HERRERA 582
Tel. 21-4075 Bs. Aires



NO DUDE... NO DISCUTA
NO PIERDA POTENCIA UTIL
NO DIGA NO A LOS HECHOS

SU COSTO ES IRRISORIO. (MENOR A 15 LITROS DE NAFTA).

RESORTES ELECTRONICOS **8K** PARA BUJIAS

INSTRUMENTAL DEPORTIVO

Starth®

"la técnica"

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

BUGGIES EN BELGRANO

Unidades para paseo y carreras
Kits para armar
Reparacion plástica
Accesorios - Repuestos
Compras - Ventas - Permutas
Consignaciones
BRAMA - BUGETTA - CAVARO
PUELCHE - BURRO BUGGY
Totalmente en cuotas

buggy

MONROE

MONROE Y LA VIA
MONROE 1885 - BAIRES
ENVIOS AL INTERIOR

CAJAS AUTOMATICAS



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

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

DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

CLAUDIA anuncia con orgullo la nueva revista para la decoración y el confort *CLAUDIA* casa

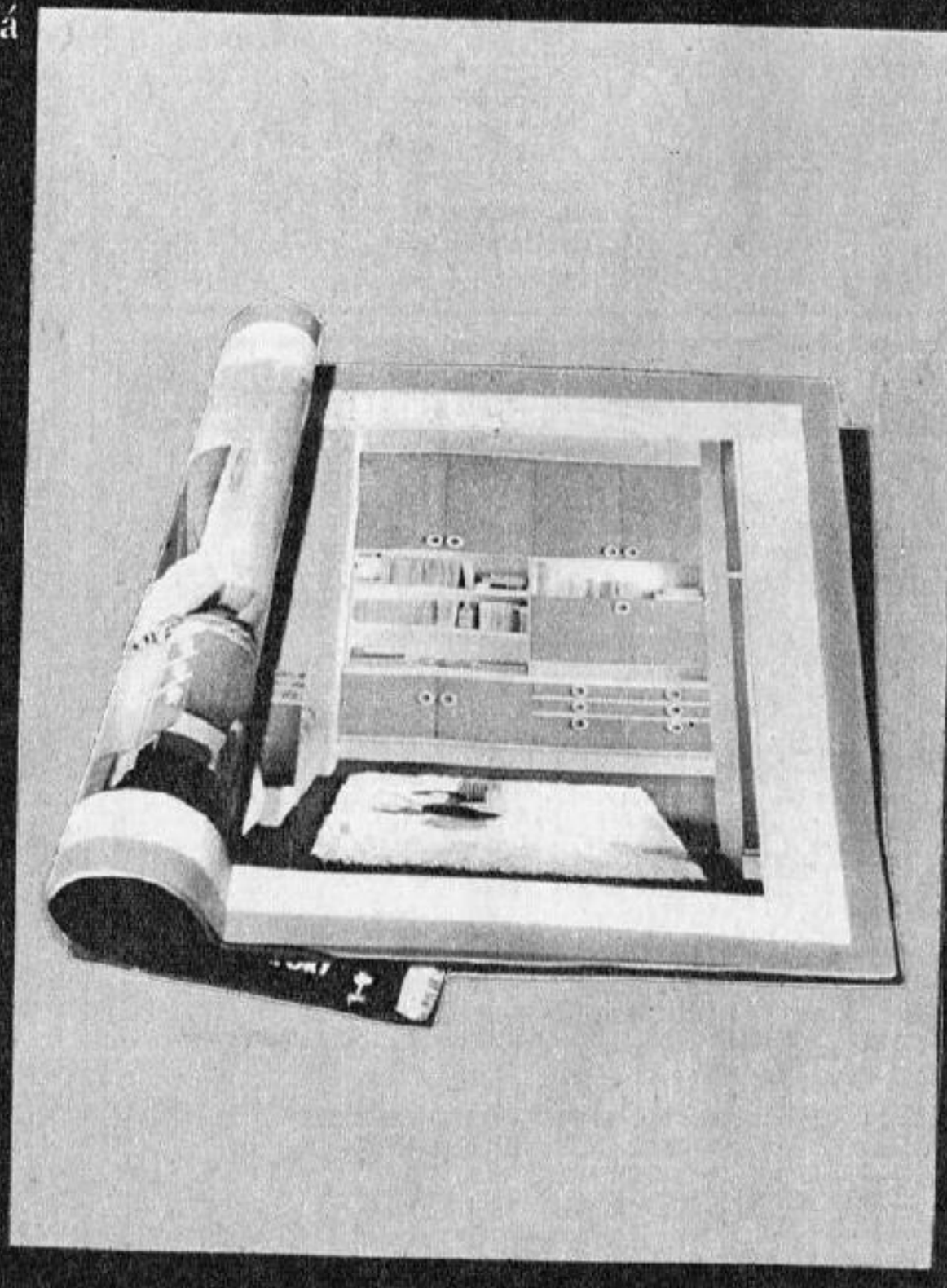
Muy pronto, CLAUDIA CASA estará en los quioscos. Y cada dos meses usted volverá a encontrarla.

Porque CLAUDIA CASA será una revista bimestral que la ayudará a resolver todos los problemas relacionados con la decoración y el confort de su hogar.

CLAUDIA CASA será un desfile de páginas a TODO COLOR, con innumerables soluciones magníficamente ilustradas.

CLAUDIA CASA bimestral le ofrecerá también el más completo catálogo de todo lo que su hogar necesita.

Y tendrá, además, 32 páginas SUPERPRACTICAS, con todo lo que usted desea saber para vivir mejor.



Resérvela!

http://asrevistasdemauro.wordpress.com

Uruguay

CAMPEONATO DE RALLY



La gente del Club Uruguayo de Rally nos ha hecho llegar información referida a los campeonatos uruguayos de regularidad y rally y nos agrega un detalle de la segunda fecha del campeonato de rally disputada hace un tiempo, por caminos de los departamentos de Colonia y San José. En la misma se impusieron Ramiro Balcarcel-Oscar Pivovar (foto) con un Ford Escort de brillante actuación (sólo 1 punto en contra). Segundos llegaron Cordone-Fostik con un Fiat 124 y terceros Torres-Torres, con un Fiat 1600. Como dato, cabe recordar que Ramiro Balcarcel fue ganador de la clase B de nuestro Gran Premio de Turismo en 1962.

En cuanto a las posiciones de los campeonatos quedaron como sigue:

CAMPEONATO URUGUAYO DE RALLY

Disputadas las 2 primeras fechas de los Campeonatos Uruguayos de Rally y Regularidad "AIR FRANCE", las posiciones de los mismos son las siguientes:

1ra. Categoria

1º	C. Cordone — Victor Fostik	50 Puntos
2º	Tomás Balduccio — Walter Diaz	45 "
2º	Ramiro Balcarcel — Oscar Pivovar	45 "
4º	Miguel Denisow — E. Grandinelli	35 "
5º	Manuel Torres — Roberto Torres	30 "
6º	Guillermo Fresno — J. Bourgeois	20 "
7º	Jorge Rodriguez — A. Curzio	18 "
8º	David Sica — Angel Falcas	7 "
8º	Humberto Laudato — Alfredo Terra	7 "
10º	Ricardo Ivetich — Alfredo Guani	5 "
11º	T. Balduccio — Juan Cipolina	4 "

CAMPEONATO URUGUAYO DE REGULARIDAD

1ra. Categoria

1º	Roberto Devoto — E. Grandinelli (argentino)	90 Puntos.
2º	Sergio Grande — G. S. de Grande (argentinos)	35 "
2º	Guillermo Presno — Oscar Pivovar	35 "
4º	T. Balduccio — Walter Diaz	21 "
5º	Arandú Cabrera — Horacio Moyano	20 "
6º	Rubén González — A. Curzio	18 "
7º	Manuel Torres — Roberto Torres	17 "
8º	Rodolfo Fernández — Adolfo Rodriguez	15 "
9º	Félix Forte — Carlos Richieri	8 "
10º	Angel Longo — G. Real de Azúa	6 "

2da. Categoria

1º	Daniel Sanchis — T. Gaetán	75 Puntos
2º	Alberto Stratta — Emilio Rosso	55 "
3º	J. C. del Zotto — A. Loureiro	40 "
4º	L. Ventura — R. Ventura	25 "
5º	D. Irazábal — S. Milans	20 "
6º	L. Barthe — Roberto Arn	19 "
7º	Daniel Howard — Stella Capeli	18 "
8º	Juan C. Rodriguez — A. Rusignol	7 "
8º	J. Vieytes — R. Romano	7 "
10º	A. Martinez — E. Trovo	5 "

SUSCRIBA

LETRAS DE TESORERIA DE LA NACION

En las licitaciones públicas que se efectuarán los días

8 y 23 de octubre a las 13

LIBRES DE TODO GASTO

- RENDIMIENTOS: Atractivos por su corto plazo.
- FRANQUICIAS IMPOSITIVAS: Exentas de impuesto.
- LIQUIDEZ: De fácil transferencia y negociables en los mercados de valores.
- MONTOS: Mínimos de $ 1.000
- PLAZOS: De 15 días a un año.
- COBRO: En el Banco Central de la República Argentina o depósito en cuenta bancaria como si fuera un cheque.

Consulte a los bancos, otras entidades financieras autorizadas, agentes de Bolsa o al

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

AGENTE FINANCIERO DEL ESTADO NACIONAL

FALLO PA

Por El Inspector de Sentinas.

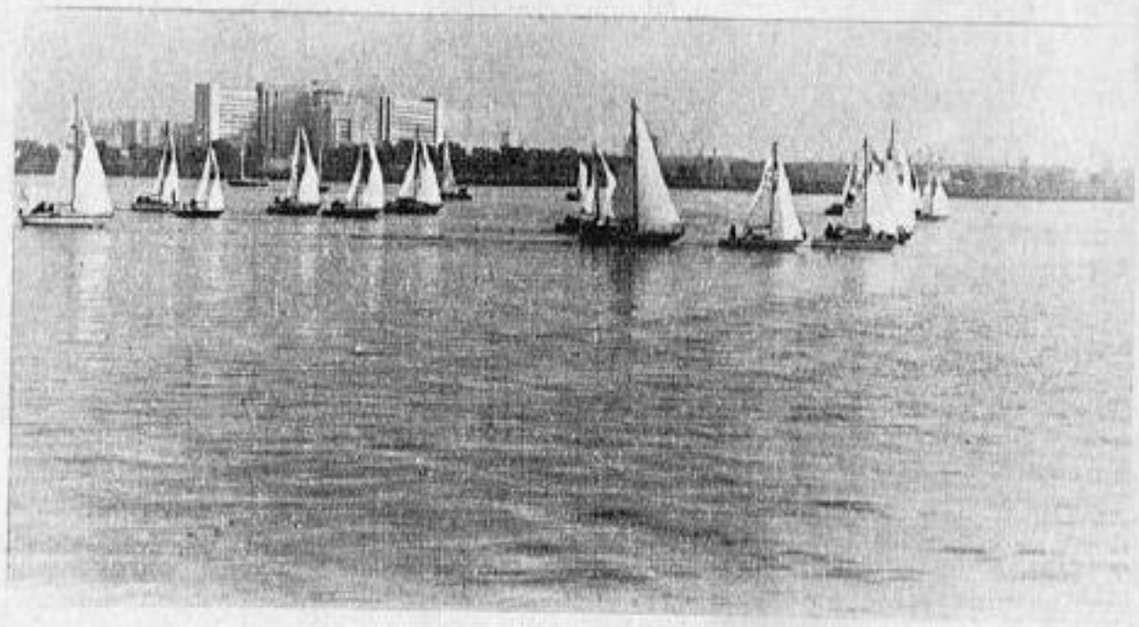
Transcribimos textualmente el fallo dado por la Comisión Directiva del Yacht Club Argentino, en su carácter de autoridad nacional, en la apelación presentada por varios participantes en el torneo de 25 millas para barcos medidos bajo la fórmula IOR MK III

CON motivo de correrse la primera regata del Trofeo "Centenario de la Escuela Naval Militar" se originó una circunstancia anormal que motivó protestas por parte de algunos de los barcos participantes en dicho torneo, compuesto por cinco regatas, para los barcos medidos bajo la fórmula IOR MK III.

Ocurrió lo siguiente: cuando los barcos se acercaban a la posición teórica de la boya denominada "Quilmes", en las cercanías de esta ciudad, ésta no se hacía visible, mientras que a una distancia de aproximadamente 3.000 metros de allí se visualizaba la lancha del Yacht Club Argentino con algo que parecía una marca para virar en sus proximidades. Los barcos en su gran mayoría se dirigieron hacia la marca señalizada por la lancha, pero sucedió que rato después de enfilar hacia esta marca algunos de los barcos que marchaban en el lote puntero vieron una boya que podía reunir algunas de las características que posee la mencionada boya de Quilmes, y en una posición que podía ser la dada por las Instrucciones de Regata. El problema fundamental consistía en la diferente coloración de dicha boya, así como el hecho de que no tenía una pantalla metálica en su parte superior, según las instrucciones de Regata.

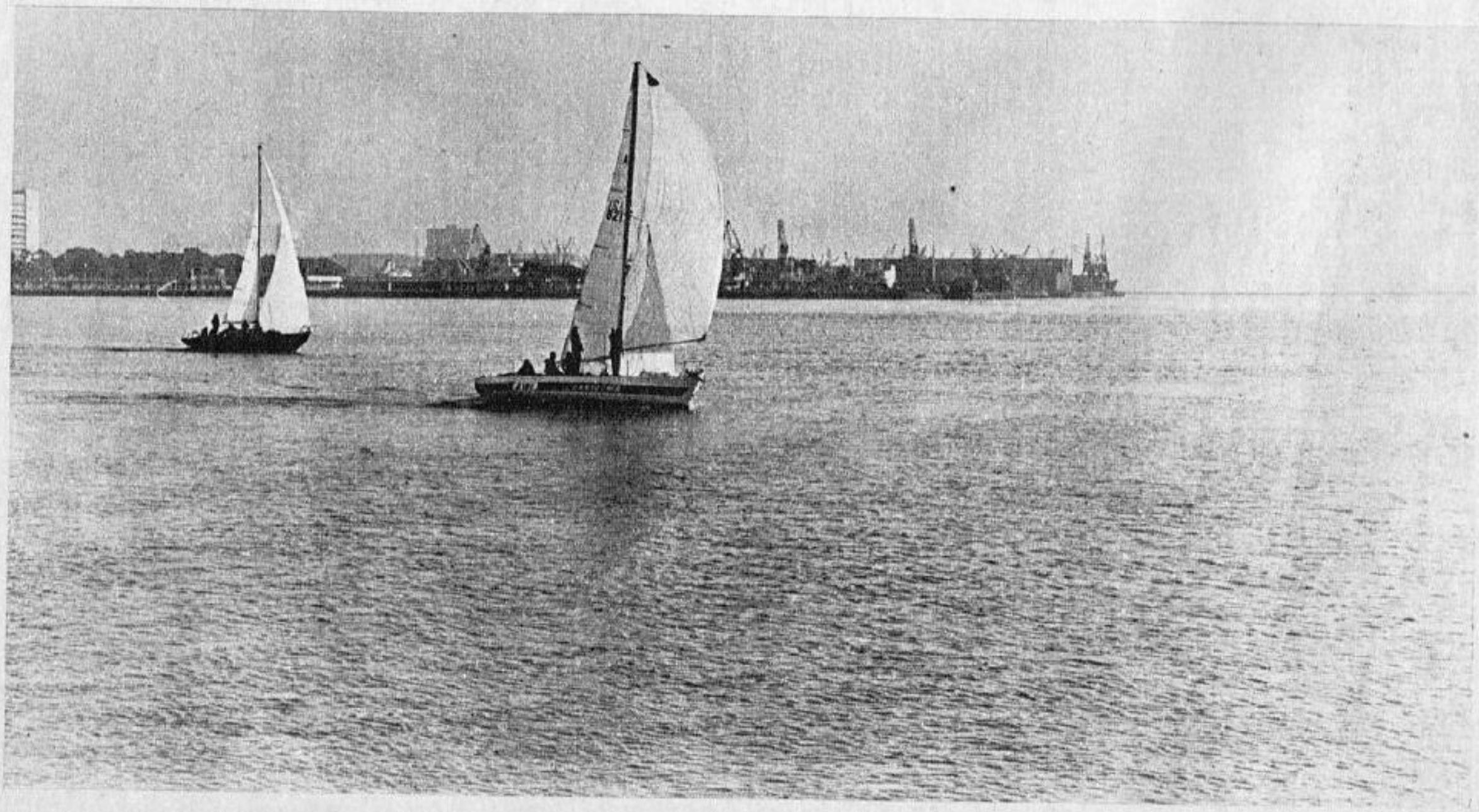
En esta instancia, se dividieron todos los barcos participantes en dos flotas que se dirigieron hacia la boya de Quilmes, unos, y hacia la marcada por la lancha otros.

Hubo protestas mutuas, ya que ambos grupos consideraban tener razón en esta confusa situación.



La serie D fue la más concurrida en el Torneo de 25 Millas, organizado por el YCA. Luego de las protestas y apelaciones, la clasificación final de esta serie fue ganada por Picarón, de José Luis Marazza, sobre 20 inscriptos.

El Fantasma fue el ganador de la general de la serie B a lo largo de las cinco regatas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RA LA POLEMICA

Analizados los hechos por la Subcomisión de Protestas del Yacht Club Argentino, ésta decide anular la regata.

En conocimiento de dicho fallo, los timoneles de los barcos Sancir Sr. Enrique Sieburger, Malacate Sr. Alfonso Racedo, Platero Sr. Ernesto Donadt y Middy Sr. Luis J. Martínez presentan sus respectivas apelaciones a la Comisión Directiva del Yacht Club Argentino en su carácter de autoridad nacional, y esta falla textualmente de la siguiente forma:

"Apelaciones de los yates Sancir, Malacate, Platero y Middy contra fallo Subcomisión de Protestas del YCA correspondiente a la regata del día 15/6/74.

Analizados los antecedentes que motivan la apelación la HCD del YCA resuelve:

— La regla 12 no ha sido bien aplicada desde el momento que no hubo acción u omisión alguna por parte de la Comisión de Regatas que perjudicara a algún o algunos participantes.

— La regla 3.1 no ha sido violada, había una instrucción de regata precisa que especificaba las boyas que había que virar para hacer el recorrido (regla 3.2).

Estas Instrucciones de Regata no preveían alteración o sustitución del recorrido o de alguna boya. Las boyas del recorrido estaban en su lugar tal cual establecen las Instrucciones de Regata (regla 3.2 II) y no hubo decisión de la Comisión de Regatas en instrucciones escritas que modificaran dichas instrucciones.

— Por otra parte, la marca colocada por la lancha del Club no podía considerarse marca del recorrido ya que no estaba previsto en las Instrucciones de Regata sustitución alguna.

— Si las instrucciones de Regata hubieran previsto la sustitución de una marca por faltar la misma, la marca fondeada por la lancha del Club podría haberse considerado marca del recorrido, aun estando en su lugar la marca verdadera, o sea la indicada como tal en las Instrucciones de Regata, y en este caso si la acción de la lancha del club pudo considerarse como perjudicando a algún o algunos competidores, y sólo en este caso sería de aplicación la regla 12 (acción u omisión de la C. de R.)

En vista de lo que antecede se hace lugar a la apelación interpuesta por los yates Sancir, Malacate, Platero y Middy contra el fallo de la Subcomisión Protestas del YCA, declarando válida la regata del día 15/6/74, debiendo clasificarse los barcos que hubieran cumplido con el recorrido establecido en las Instrucciones de Regata.

En esta resolución se abstiene el Dr. Hernán J. Ferrari por considerarse parte interesada."

Sin duda, que este fallo, como nuestro título lo indica, se prestará para una larga polémica, ya que pese a estar dada la última palabra por la Comisión Directiva del Yacht Club Argentino en su carácter de autoridad nacional para la República Argentina, los comentarios en el ambiente náutico seguirán por un período bastante prolongado debido a lo dificultoso del caso.

Los resultados surgidos como consecuencia del fallo antes mencionado los proporcionamos en recuadro aparte.

PRIMERA REGATA DEL TROFEO CENTENARIO ESCUELA NAVAL MILITAR

HANDICAP GENERAL: 1º Mandy - Lucas Sonnino

SERIE B

1º	Sancir	Enrique Sieburger	5h49m00s
2º	Fanfarrón	Omar Lauda	5h56m44s

SERIE C

1º	Mandy	Lucas Sonnino	5h45m23s
2º	Malacate	Alfonso Racedo	5h47m26s

SERIE D

1º	Middy	Luis J. Martínez	6h07m44s
2º	Platero	Ernesto Donadt	6h07m52s
3º	Picarón	José L. Marazza	6h08m22s

De acuerdo a los resultados de esta regata la clasificación general del torneo por el Trofeo Centenario Escuela Naval Militar, corrido en 5 regatas con descarte de una, fue la siguiente:

SERIE B

1º	Fantasma	Héctor Domato	3	pts. en contra
2º	Rebelde	Alberto R. Ecchete	17,7	,, ,, ,,
3º	Fanfarrón	Omar Lauda	19,7	,, ,, ,,

SERIE C

1º	Mandy	Lucas Sonnino	3	pts. en contra
2º	Flamenco II	Santiago Braun	11	,, ,, ,,
3º	Malacate	Alfonso Racedo	17,4	,, ,, ,,

SERIE D

1º	Picarón	José L. Marazza	11,7	pts. en contra
2º	Platero	Ernesto Donadt	17,0	,, ,, ,,
3º	Middy	Luis J. Martínez	25,7	,, ,, ,,

PROGRAMA DE REGATAS PARA OCTUBRE EN LA FEDERACION ARGENTINA DE YACHTING

Fecha	Club	Clase	Premio	Zona
5-6	CUBA	Finn	"Indeciso"	Anchorena
5-6	CNSI	Snipe	"Preparación"	Anchorena
5-6	CSF	IOR MK III, Hand. Conv., Ardillas, Bries, Trotter, Grumete	A Designar	Crucero Núñez y/o Dársena B Colonia y/o San Juan
5-6-12-13-19-20-27	CNO	Lightning	Campeonato Argentino	
5-6-12-13-19-20-26	CNO	Star	Campeonato Argentino	
6	CNSI	Grumete	"Comodoro Pedro Dates"	Octógono
6	CVBto.	Penguin	"Tejo"	Boya 19
6	CNBno.	Río de la Plata, Lightning, Orca, Flecha	"Poseidón"	
11-13	YCA	IOR MK III	"Jorge M. Caroni"	Bs. As.-Puerto Sauce-Bs. As.
12	YCC	Grumete	"Cristóbal Colón"	21 millas
12-13	CNO	IOR, Grumete, Río de la Plata, Flecha, Bries Trotter, Pandora	"Cincuentenario"	Bs. As. San Juan-Bs. As.
12-13	CNSP	Snipe, Penguin, Finn, 5-0-5, Cadet, Optimist	XI Semana Internacional Yachting de San Pedro	San Pedro
13	YCA	Soling	"Centenario" Escuela Naval"	Dársena Norte
13	YCCN	Hand. Conv.	"Capella"	Octógono
13	CNEdo.	Grumete	"San Isidro"	Octógono
19-20	CUBA	Optimist, Penguin, Polaris, Grumete, Cadet	"XV Aniversario Puerto Núñez"	Octógono
19-20-26-27	YCA	Soling	"Copa YCA"	Dársena Norte
19-20	CNSI	Finn	"Tenax"	Anchorena
19-20-26-27	YCBA	Trotter Pandora	Campeonato Argentino	Octógono
20	YCO	IOR MK III	"Islas Malvinas"	26 millas
20	YCO	Hand. Conv.	"Recalada"	21 millas
20	YCCN	Polaris	"Ciclón"	Octógono
20	CRLP	Hand. Conv.	A Designar	Ensenada
26-27	YCO	Finn	"Opa"	Octógono
26-27	YCCN	Hand. Conv., Grumete, 1/4 Tonel.	"Diamante"	Olivos-Piedra Diamante-Olivos
26-27-1-2-3 Nov.	YCA	Optimist	Campeonato Argentino	San Isidro
27	CVBto.	Lightning	"Ballestrinque"	Octógono



AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Capital. Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 14.30 hs. a 18.30 hs. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA remitiendo el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

AUTOMOVILES DE COMPETICION

F. 4 Vendo Urgente. Con o sin motor. Listo para largar. **Arregui 3757, Capital.**

FORMULA 4 TULIA 4 con **TRAILER.** Ex ganador en el Autódromo. Vendo o permuto por auto particular. **Tel.: 766-6632.**

VENDO TORINO TC. Listo para largar. Oportunidad. (Carrocería liviana). Avda. **Marcos Paz 603, Moreno.**

F. 4 - TULIA XII. Motor Antelo. Trailer, 9 relaciones. 5 gomas. Listo para largar. **Tel.: 247-2122.** Después 18 hs. **247-9663.**

FORMULA CUATRO: Chasis Avante, motor desarmado. Caja, ruedas. Oportunidad. **Iberá 1585, Capital.**

EMILIO OSCAR PARISI vende Torino para largar. **Calle 26 Nº 779, 25 de Mayo.**

COMPRO FORMULA 4 TULIA 10 u 11 SIN MOTOR y también chassis completo y/o caja por separado. Llamar de 15 a 20 hs. **Tel.: 782-3694.**

WEELCOME vende su **IAVA T.N.** listo para largar. Ideal ganar zonales. Butacas, tanque y jaula Baufer. Arbol y tapa Balestrini, 2 suspensiones, 10 ruedas armadas y repuestos varios. 3º 600 kms. y 2º Vuelta Lobos. Tratar: Av. Zeballos 2896, Castelar. T. E. 624-1768.

FORMULA ENTRERRIANA - Motor 504. 0 Km. Bielas Varassi. Chasis Martos. Listo para competir. Raúl Expósito escucha ofertas en **Av. San Martín 7160, Capital.**

REPUESTOS Y ACCESORIOS DE COMPETICION

MOTOR Y CAJA F-4: Vendo motor Renault, preparación Antelo, nuevo sin uso, completo con carburador Weber 40/40, múltiples, distribuidor, motor de arranque, cubrevolante, embrague. Además caja Pérez, con relaciones. Todo 0 km. Precio total general: $ 25.000. Un verdadero regalo. Tratar en el 32-6010-29, preguntar por Pérez Balbi, de 13 a 19 horas.

EL TURCO FEIJOO, Minguin y Mañoso están en Europa para disputar el mundial de Karting. El casco de seguridad Anexo J cubrirá los célebres bochos cuando tengan que andar a degüello.

VENDO MOTOR TORINO 7 bancadas, Caja y diferencial. Todo 0 km. De fábrica. **Teléfono 44-9443.**

TULIO CRESPI, vende todo tipo de repuestos para su F.4, F.2, F.5 Entrerriana y Limitada (rótulas, amortiguadores, espirales, mordazas de freno de aleación liviana, portamazas, llantas, cremallera, caja de velocidad, etc.). Tel. 54-9719. S. Dumont 4811.

FIAT 600 equipos para carrera. Múltiples, carburadores 2 bocas y una boca. También para WEBER Horizontal. Cigüeñales 74 de recorrido. Carburaciones WEBER Horizontales 45-45, 40-40, Verticales 36-36 DCD7. Poleas, Pistones. **HORACIO L. MAFFIA. Alsina 2585, Bs. As.**

2 TANQUES DE NAFTA de aluminio especial F1 o F2 **Alsina 2585.**

CAJA DE VELOCIDADES FIAT 1600 como nueva, $ 2.400.— (Ley). **Alsina 2585.**

FRENOS A DISCO APOLO de aleación extraliviana para monopostos, limitada, fomento, Midget, etc. Triunfadores en F.2 y F.4. Tulio Crespi Competición, Santos Dumont 4811, T. E. 54-9719.

CASCOS N. A. HELMETS. Unicos cascos argentinos que cumplen y superan las exigencias de las Normas IRAM 3621 (IRAM: Instituto Argentino de Racionalización de Materiales).

CASCOS N. A. HELMETS ofrece gratuitamente su Laboratorio de Ensayos a toda Asociación, Club o Comercio que desee saber la verdad sobre la protección que brinda un casco de cualquier marca o tipo. Acepta durante el ensayo la presencia de un técnico veedor del IRAM que certifique la seriedad del ensayo. Solicitar turno por carta a **Cosquín 1030, Cap.**

CASCOS N. A. HELMETS, únicos con interior regulable a toda medida y con mentonera anatómica antiestrangulamiento (No barbijo de garganta).

N. A. HELMETS **LA VERDAD EN CASCOS** para Automovilismo, Náutica, Motociclismo y Aviación. Los vende Autorradio ARCA. **Cañada de Gómez 1786, Capital.** Tel.: 68-3669.

CASCOS PROTECTORES para Competencias Náuticas y Esquí marca N. A. HELMETS. Distribuye Kiero Deportes Motonáuticos, **Casilla de Correos Nº 29, Banfield.**

BUZO ANTIFLAMA "NESTOR SALERNO". Ideal para todas las categorías. Seguro, cómodo. Línea clásica. Colores a elección. **BOTAS ANTIFLAMA NOMAX.** Cascos N. A. Helmets, fabricados bajo normas IRAM. Adquiéralos en Autopista S.C.A, **Cochabamba 2296,** Tel.: 941-8096. Envíos al interior.

AUTOMOVILES DE SERIE

COMPRO CITROEN 3CV EN ESTADO DE "COMA" o sea chocado. Propuestas Sra. Nelly, Tel.: 41-1157 de 8 a 9 horas de la mañana.

ANDINO 2ª SERIE. El único Gran Turismo En kit para armar o totalmente terminado con mecánica Gordini, R6 ó R12. Producción limitada. Varela. **calle 16 Nº 236, La Plata.** Teléfono 42383.

Vendo JEEP WILLYS. Motor suspensión. Caja de velocidades doble tracción, tapizado, lona, chapa y pintura a cero. Servofreno, patonas, butacas y volante de competición, cinturones de seguridad, radio, tacómetro, barra antivuelco $ 30.000. Int. Oliveri 28, Quilmes. Teléfono: 253-9875. **¡COMPRELO YA!**

JEEP PROTOTIPO: Motor y Caja Gladiator T 80, Diferencial Coupé 380. Frenos delanteros a discos Torino, dirección a cremallera Peugeot, pedalera colgante. Tres ruedas traseras completas Dunlop Racing 650 M-15, parabrisas Gladiator. Falta terminar un poco de chapa y pintar. Dr. Rebizzo y España. Alt. Av Mitre YPF Km. 20, Caseros. Tel.: 750-1931.

REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL

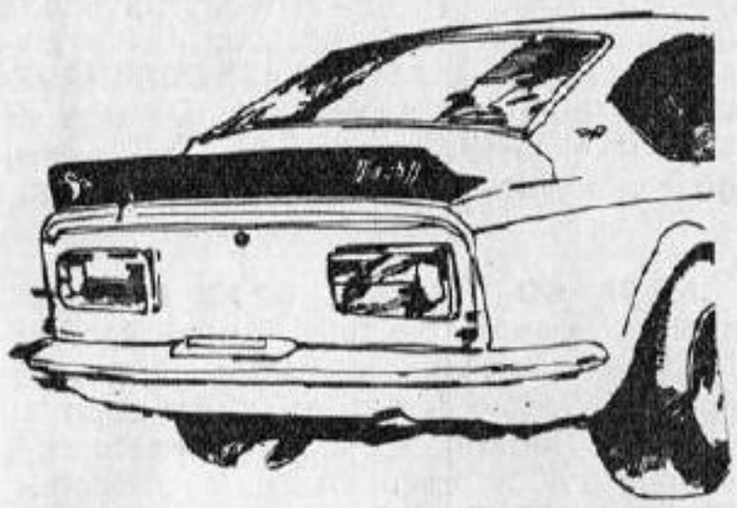
ARBOLES DE LEVAS, standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías. Kits, resortes y botadores especiales; tapa de cilindros, pistones, colectores de admisión y escape. Accesorios deportivos. Banco hidráulico de Pruebas. Colocación y Service. **ALBERTO CRESPO COMPETICION. Acassuso 1393, Olivos** (altura Av. Maipú 3200) Teléfono 795-9864. (Solicite Catálogos). Envíos al Interior.

ETERNOPLAST FABRICA PROTECTORES PARA GUARDABARROS, Ignacio Arieta 3738, San Justo. **Distribuidores:** La Casa de los Protectores: Avenida Yrigoyen número 10.477, Temperley; Chapa Todo y Sucursales: Juan B. Justo 6969, Capital; Bloyse: Avenida Andrés Rolón 134. San Isidro, una cuadra de La Rotonda.

VENDO 2 FAROS MARCHALL. Legítimos, de colección. **Tel.: 85-1538.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MACH II PRODUCIDO POR POLAR ARGENTINA. Reflector trasero para Fiat 1600-125 Coupé. Consultas y reservas en fábrica: **Tomás Le Breton 5033. Teléfono**



51-3380 o en sus representantes **ANEXO J.** Juan B. Justo 4300 y **R. TORTORELLI.** Juan B. Justo 3075.

TORELLO MODIFICACION DE TROMPA ULTRA DEPORTIVA para **TORINOS.** Pedidos y consultas en Ignacio Arieta 3738, San Justo, y Alfredo Palacios 254, Ciudadela.

PEGUE LA COLA AL PISO DE LA COUPE 1600, colocando un Alerón Mach $ 500.— Anexo J.

FIAT 128 - 125. CRESPO. ARBOL DE LEVAS, recambios garantidos. (STANDARD). Envío a todo el país en (48 hs.). **ALBERTO CRESPO COMPETICION,** Acassuso 1393, Olivos (altura Av. Maipú 3200). T. E. 795-9864.

KARTING

KARTING VENDO: Chasis Titanio, motor R. F. 5º Ranking de Senior. Preguntá Sr. Mandinga. **Santo Tomé 3990, Capital.**

VENDO KARTING BIRREL IMPORTADO. Con freno a disco. **Ameghino 79, Monte Grande,** Sr. Antonio.

KART COMPLETO, motor con carburador importado McCulloch. Gomas nuevas. $ 4.900.— Sábado y domingo. **Kennedy 5856, La Tablada.**

EL CHASIS M 101 y el motor Herceg H 100 cc., hicieron tabla rasa en el autódromo. Vos también podés ganar. Consultanos: 757-1826.

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

REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA MOTOCICLISMO

COMPRO BOMBA de aceite MOTO FN 350 SV (Lubricación por interior cigüeñal) Carlos Desgens. **C. Correo 480. C. Central Mendoza.**

BUGGIES

DANDY: EL UNICO BUGGY GRAN TURISMO. Zonas para representantes. Patagones 2619, Capital. T. E. 91-9854.

VENDO BUGGY CAVARO Fiat 600, motor rectificado 0 Km. **Garibaldi 1280, San Isidro.** Tel.: 743-6307.

NUEVO BUGGY PUELCHE SERIE II, color incorporado, capacidad en baúl para ruedas auxilio, 4 personas, más fácil de armar, véalo, vale la pena. Kit Básico pesos 7.350. **GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES.** Cno. Gral. Belgrano y 505, La Plata. T. E. 84-0461.

NUEVO BUGGY PUELCHE SERIE II, butacas más anatómicas, posición de manejo deportiva; laterales de carrocería, techo duro, más fácil de armar, obsérvelo en los concesionarios autorizados, vale la pena. Hay entrega inmediata. Envíos al interior. **GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES.** Cno. Gral. Belgrano y 505, **LA PLATA.**

"BURRO BUGGY" SIEMPRE "1º", dos modelos campeones, B. B. STD (Campeón de Buggies 1973) y B.B. NT (actual puntero Campeonato 1974). Por eso se vende más, porque **demuestra** su calidad y **porque** es un verdadero Buggy (resistente, liviano, picador y apto p/todo terreno). Fábrica **DICKY S. A.,** A. Jonte 6139, Capital.

BURRO BUGGY EN ROSARIO. Kits Básicos STD y NT para armar y buggies armados. FACILIDADES - PERMUTAS. Concesionario. Automotores COPPOLA. San Martín 3915. Rosario. T. E. 85403.

Para todos los Buggistas, vení a fábrica y verás la nueva carrocería **"GALGO BUGGY" "GALGO BUGGY 75" Balcarce 49, Ramos Mejía.** Pcia. Bs. As. (Altura Rivadavia 13.100) Tel.: 653-2093.

"GALGO BUGGY" Kits para armar o listo para rodar. Techo duro **"ALA DE GAVIOTA".** Visitá nuestra fábrica para ver la nueva carrocería 75: es una locura. **Balcarce 49, Ramos Mejía,** Pcia. Bs. Aires (Altura Rivadavia 13100) Tel.: 653-2093.

LAS PENAS SON DE NOSOTROS, LOS BUGGIES SON AJENOS ¿Hasta cuándo? Atrevete a ponerte en movimiento: consultá los planes totalmente en cuotas de Buggy Center, **Avda. del Libertador 14430, Martínez.** Tel.: 798-1926.

BUGGY CENTER

BUGETTA. El nuevo concepto en Buggy, por su chassis monocasco; construido en las versiones **STANDARD** (Chapa D.D.) y **COMPETICION** (aluminio-magnesio); por su carrocería; de estudiadas y definidas líneas; por su confort; al ofrecer techo duro, mullidas alfombras, etc.; por su seguridad y por muchas otras cualidades. Fábrica **RAHC S.R.L. F. Amoedo 784, Quilmes.**



CARROMATUS: Automóviles Deportivos, Presenta en **CAPITAL** al sensacional **MARTOS CP24** y a los afamados **BRAMA, BUGETTA, PUELCHE I y II, BURRO BUGGY NT, ANDINO,** etc. Kit para armar, unidades



completas 0 Km. con garantía, motor Gordini, R6, R12, **TOTALMENTE EN CUOTAS.** Av. San Martín 6302, **AV. SAN MARTIN Y VIAS DEL URQUIZA, CAPITAL.**

BRAMA 74 Unico, Premiado en la Exposición Rural de Rufino, con techo duro, puertas ala de Gaviota, ventanillas de diseño exclusivo, llantas de magnesio, cubiertas radiales, calefacción, instrumental IAVA, Motor Gordini 70, caja 4 velocidades. Berutti 822. San Martín, Provincia Bs. As. Tel.: 755-8718. De 8 a 12 hs.

ATREVETE a encender la chispa Buggy. Consultá personalmente o por carta detalles y planos (totalmente en cuotas) para ponerte en movimiento. Buggy Center. Avda. del Libertador 14.430, Martínez. Tel.: 798-1926.

NAUTICA

BOTES PLASTICOS TIPO TINGLADO, 2,70 mts. de eslora estancos, con toleteras y autotransportables. Oferta promocional $ 3.000.— Para un verano feliz. **Avda. Mitre 1291, Florida, Vicente López.**

VARIOS

MIS DUCATI 750 gt. MIS SUZUKI: Artesanales trabajos fotográficos sobriamente aplicados sobre bastidor mural 30 x 40 cm. $ 70.— Giros postales Anexo J.

ASOCIACION PILOTOS FORMULA CINCO (Monopostos hasta 175 cc) pureza y plasticidad sobre un auto de carrera. Informes, reglamentación, asesoramiento. **Elpidio González 4964, Capital.** Reunión extraordinaria primer martes de cada mes.

PARA QUE EL PAIS CONOZCA SUS GENIOS, hemos rescatado de la voracidad exportadora algunos maravillosos dibujos de Bergandi. Ferrari, Lotus, March, etc. Los regalamos por $ 30.— Anexo J., **Juan B. Justo 4300, Capital.**

COMPRO Y VENDO autos de colección en miniatura o en mayor escala; modernos o antiguos. Unicamente en impecables condiciones. Marcas: **POCHER, MATCHBOX, CORGI, DINKY, RIO, SOLIDO, POLYTOYS**, etc. Pago inmediato. Horario: 9 a 12,30 hs. y 15 a 20,30 hs. Tel.: 781-9829. **Cuenca 3305** (Perfumería). Preguntar por Raúl.

¿QUIERE CORRER EN MONOPLAZAS? JORGE OMAR DEL RIO S.R.L. ESCUELA DE PILOTOS LE BRINDA ESA OPORTUNIDAD. Los mejores alumnos serán incluídos como pilotos en nuestro equipo de Fórmula 4 que intervendrá en el Campeonato Argentino de la especialidad. Inscripciones $ 300. Virrey Avilés 3073, 3° "A", Capital. T. E. 782-3694, de 15 a 20 hs.

ALINEADORA FIPAT y equipo de soldadura de punto. Vendo urgente en excelente estado ambos. Tratar en **Quintino Bocayuva 878,** Capital o al Telef. 97-3882.

¡NOVEDAD PARA SIBARITAS! Conduzca en Monza, Reims, etc. los nuevos equipos Scalectrix ingleses **Telecomandados por Acelerador y Volante** controlando velocidad y derrape de afamados modelos europeos. Compraventa de trenes eléctricos. Autos Matchbox y colección. Lunes-Viernes 9-12 hs. y 15-20 hs. Sábados 9-20 hs. Tel.: 781-9829. Cuenca (Perfumería). Misérrimos abstenerse!!!

PRODUCTORA ANEXO J agradece al Sr. Christian Valls, fabricante de los protectores N.A. Helmets, su deferencia al Testear el casco integral Anexo J Internacional. Deseándole éxito en su campaña publicitaria.

EQUIPOS Y ASESORAMIENTO PARA CRONOMETRAJE DEPORTIVO E INDUS-

ATLAS JOYEROS

TRIAL. Planchetas para circuito, cronómetros de 1 y 2 agujas a 1/5, 1/10 y 1/100 de segundo. **FLORIDA 753, Galería Pacífico,** Local F-6. T. E. 31-0132.

STYLAUTO, CURSO DE DISEÑO y construcción de automóviles deportivos y de competición. Aerodinámica, correctores y aerodinámicos. Carrocerías de plástico reforzado, bastidores, diseño de suspensiones, geometría de la dirección. Por los ingenieros Juan Carlos Gentile y José Manuel Arrieta. En fascículos enviados por correo. Solicite informes a **Casilla de Correo 303, La Plata.**

TALLERES DE AUTOMOVILES

¿QUIERE SABER realmente el estado general de su **PEUGEOT?** Venga a vernos. Control totalmente **GRATUITO,** sin compromiso de reparación. Tenga plena confianza. Taller **PROVENCE: Arévalo 1539, Capital Federal.**

TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo en el día $ 550, un año de garantía. Afinación, embrague, direc-

SERVICE PROVENCE PEUGEOT ARÉVALO 1539 CAPITAL

ción, frenos, etc. Amortiguadores traseros, reparación con elementos de primera calidad y colocación, 100 pesos. Modificación de altura de suspensión, tipo Safari, pistero y grand prix. **Arévalo 1593,** Capital. **Eraldo y Oscar,** grandes gomías. Trabajos garantidos.

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

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

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

Le Mans SERVICIO ESPECIALIZADO PEUGEOT

Y ahora también en lo de Walter MECANICA FIAT a cargo del más meticuloso especialista. Sabe cualquier cantidad.

TALLER SOBRERRUEDAS le verifica, en forma gratuita, el tren delantero de su automóvil. Especialistas en suspensión, alineación, frenos, balanceo y neumáticos, lo asesorarán con responsabilidad profesional. El instrumental más moderno facilita la tarea, a la vez que brinda una mayor precisión. **Ahora también en SOBRERRUEDAS** carburación y encendido a cargo de **Mandrake,** también conocido como el **mago** Hugo. **JUNCAL 2931**, Capital Federal.

MEDRANO SRL: "EL GRAN ESCAPE", silenciadores de película. Fábrica especializada en silenciadores. Bajo normas reglamentarias y deportivas. Colocación en el acto. **Roberto, Pascual** y **Renato,** sus amigos en la esquina de la economía. **Medrano 489, Capital.**

ANGLO FRANC C.I.S A.: SU SERVICE PEUGEOT. Experiencia y capacidad al servicio de los usuarios de la marca del León. Acercarse por **Leandro N. Alem 1110** y preguntar por "El Ruso" (de paso mandarle saludos).

YO LO CONOZCO A GAYOL ¿Y USTED? Si quiere tener su Peugeot en forma, conózcalo. **Mario Bravo casi Sarmiento, Capital.**

GUILLERMO BILLY y su dinamómetro al servicio de los Peugeotistas exquisitos. Descubra por su intermedio las posibles fallas de su auto (si las tiene). El encargado de encontrarlas es un erudito en la materia, señor **PAPAGNI,** él lo atenderá. Es otro SERVICIO ESPECIAL de **Guillermo Billy, SU CONCESIONARIA.**

ATENCION: Penin vuelve con la papa en carburación. Atiende personalmente a todos sus clientes en puesta a punto de cualquier tipo de automóviles. Verlo —y creerlo— en **Soler 5617 y Fitz Roy, Capital.**

TORELLO MODIFICACION DE TROMPA ULTRA DEPORTIVO para **TORINOS.** Pedidos y consultas en **Ignacio Arieta 3738, San Justo** y **Alfredo Palacios 254, Ciudadela.**

CARBURADORES. No camine más. **La Casa del Carburador** se lo repara y soluciona su problema. Línea completa en juntas. Encendido. Electricidad. 9 de Julio 55, Merlo.

LA OFERTA INCREIBLE: Pintura completa Fiat 600 $ 1.295. Peugeot $ 1.495. "Servicenter". Salguero 1476, Capital.

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

— PARABRISAS CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

reforma tributaria,
cuenta nueva
para un nuevo país.

en el nuevo país no hay lugar para los evasores.

Porque la consigna debe ser de solidaridad y de participación en el proceso de reconstrucción del país. Y no evadir el pago de los aportes obligatorios forma parte de esta actitud. Porque esos aportes conforman un acervo que el Estado utiliza para producir bienes y servicios para la población y, precisamente, para trabajar en la Reconstrucción Nacional.
Para los que, obstinadamente, se niegan a integrarse al proceso, la Reforma Tributaria prevé la manera de luchar contra la evasión fiscal.



la justicia tributaria es un derecho del contribuyente.

MINISTERIO DE ECONOMIA / SECRETARIA DE ESTADO DE HACIENDA

correo



AUTOS A GAS

Luis A. D'Ortona, Stegamann 141, Coronel Pringles, Bs. As.

Deseo formularles las siguientes preguntas:

1. —¿El motor Dodge Valiant naftero se puede transformar a gas?

R.: Sí señor. Cualquier motor naftero puede hacerse funcionar utilizando gas como combustible, ya sea de garrafa o de gasoducto.

2. — En el supuesto caso que sí se pueda hacer tal adaptación. ¿Cuáles serían las modificaciones a hacer en el motor?

R.: En el motor no hay que realizar ninguna modificación. Todo queda tal cual, inclusive el carburador. Solamente hay que colocar el inyector de gas en la boca del carburador y el equipo especial que descomprime el gas de la garrafa hasta llevarlo a una presión igual a la atmosférica.

3. —¿El uso del motor a gas está permitido por las autoridades competentes?

R.: Hasta el momento no hay ninguna ley o reglamentación que prohíba la circulación de vehículos que utilicen gas como combustible. Solamente hay una reglamentación interna de Gas del Estado que prohíbe a los vendedores de garrafas que éstos las comercialicen para ser utilizadas en automóviles o vehículos comerciales.

EDITORIAL ABRIL

Revista Parabrisas CORSA

DISTRIBUCION EN ARGENTINA

Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585, Capital Federal. Interior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso. Capital Federal. Teléfono 45-2844.

DISTRIBUCION INTERNACIONAL

Argentina: Editorial Abril, Dpto. Exportaciones, Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Capital Federal. Teléfono 45-2844.

Centroamérica: CICCA S.A., Final 53, Avda. Norte, San Salvador, El Salvador. Colombio: EDICIONES PANORAMA, Calle 20 Nº 44-72. Interior 1, Bogotá. Chile: DILA LTDA., Tocornal 625, Santiago. España: DESPLA S.L., Altos Hornos 16-18, Barcelona. México: DEMPLA S. A., Juan Fernández Albarrán 69, San Pablo Xalpa, Tlalnepantla, Estado de México. Perú: DISTRIBUIDORA DE REVISTAS RIMAC S.A. Avda. República de Panamá 6255, San Antonio de Miraflores, Lima. Uruguay: DISPLA LTDA., Juan Manuel Blanes 1078, Montevideo.

EJEMPLARES ATRASADOS

Su precio de venta al público será igual al precio de la última edición circulada.

ACLARACION

de Competición Z, Lamarque, Río Negro.

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a Ud. con referencia a la prueba realizada el pasado 1º de setiembre en el Autódromo Municipal (Premio Primavera).

En vuestro número 433 figura en la clasificación de la clase B el coche número 47 con el nombre NN que corresponde en realidad a Héctor Rodolfo Zuain, que no corrió en dicha carrera con ningún seudónimo. Mucho agradeceremos de ustedes la aclaración sobre este tema.

Muchas gracias.

R.: Cumplimos con tal aclaración. No hay por qué.

DODGE 1500 GT 90

de Jorge Merino, Pico Truncado, Santa Cruz.

Estimados señores:

Necesitaría saber las características técnicas del Dodge 1500 GT 90, en lo que se refiere a: 1) Motor; 2) Ruedas y neumáticos; 3) Alimentación; 4) Velocidad máxima y a cuántas rpm. Por último, qué opinión les merece a Uds. este cochecito como entendidos en la materia.

R.: Para satisfacer su pregunta nos remitiremos al road test que realizamos en el número 394. Las características técnicas eran las siguientes: Motor de cuatro cilindros en línea, 1500 cm³, válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral ("varillero"), dos carburadores Stromberg, 90 HP a 5600 rev/m, cubiertas radiales en medida 165 SR 13, llantas deportivas y una velocidad máxima aproximada de unos 155 km/h a 6000 vueltas.

En cuanto a la opinión sobre el Dodge 1500 GT 90, creemos que en principio no es un "cochecito" sino directamente un coche con todas las de la ley, ubicado en el tamaño de los medianos. Con más performance que el Dodge 1500 común y con un agradable tono deportivo. No nos gustó nunca, en cambio, el diagrama de colores elegido.

NO TE ENOJES, PACHECO

de Guillermo Pacheco, Buenos Aires.

De mi consideración:

Vamos por partes, como decía Jack, el Destripador.

Primero la correspondiente tiradita de flores para que me tomen simpatía de entrada. ¡Qué buena es Corsa! Fotos oportunas, redactores piolas, información completa. ¡Qué buena es Corsa! Siempre la compro. Desde hace tres semanas no me pierdo ninguna. ¡Qué buena es Corsa!

Bueno; es suficiente. Vamos al grano y combatamos el acné.

Corsa es muy buena, pero... siempre hay un pero (esta última frase la escuché en algún lado y me pareció tan ingeniosa que no era como desaprovecharla). Pero, ¿¿¿¿me quieren decir por qué no le prestan más atención a la "600 Standard Mejorado"???? ¿¿¿¿Eh???? ¿¿¿Por qué???

Remitámonos a los hechos. Nº 435, del 1 de setiembre: dos páginas y media dedicadas a Motocross; ocho páginas para los zonales... y los pobres Fititos cuentan con ¡¡cinco centímetros de columna!! Así como suena: cinco raquíticos, insignificantes y moribundos centímetros.

¿A ustedes les parece que con semejante difusión estos sacrificados muchachos pueden pasar a la gloria internacional? No, ¿no es cierto? A mí tampoco. ¿Cómo hubiera hecho Fangio para que todos se enteraran que fue cinco veces campeón mundial, con apenas cinco centímetros de columna? ¿Quién sabría que Stewart era un genio del volante si cuando corría, ustedes le hubieran publicado cinco centímetros de columna? ¿Y ustedes creen que los abandonos de Reutemann serían tan famosos a través de cinco centímetros de columna? ¡Una y mil veces no! ¡Voto a Brios y a Gutemberg!

Por ello (aquello y lo de más allá) les pido, hermanos queridos, les imploro, ruego, suplico... y exijo (qué embromar) que le den a la "600 Standard Mejorado" el lugar que merece, teniendo en cuenta que los ragazzi que corren necesitan el apoyo de vuestras fotos para poder mantenerse económicamente a través de sus propagandas en las carrocerías (claro... me refiero a los que salen del segundo puesto en adelante).

Si para eso es necesario algún aliciente especial... digamos... una atención amable... yo, en mi condición de hacendado (papá tiene campo, ¿viste?) no tendría inconveniente alguno en hacerles llegar un obsequio, siempre y cuando no lo tomen a mal. Si ninguno de ustedes se ofende, estoy dispuesto a enviarles un cajón grande con una manzana deliciosa para cada miembro de la redacción. A tal punto llega mi amor por la categoría.

Sean buenos...

R.: Para ser consecuente con tu amigo Jack, iremos por partes.

a) Por norma general, le damos a 600 SM toda la esfera que merece (esfera es más fino, ¿no?). A veces, por razones mil, debemos restringirnos, pero normalmente se cubren las carreras y se publican las fotos de los muchachos. Estamos de acuerdo con que cinco centímetros no alcanzan ni para empezar, pero debe estar de acuerdo con nosotros en que no es frecuente dar solamente cinco centímetros a "600 SM".

b) Eso de que Fangio fue cinco veces campeón mundial, vaya a contárselo a Gardel. Y a ese Stewart... ¿quién lo conoce...?

c) En cuanto a la cometa que nos quiere hacer llegar, una manzana es muy poco para nosotros, a pesar de la difundida campaña "coma manzanas". No nos ofendemos, por supuesto, pero mejore la oferta y vamos a ver qué podemos hacer.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pásele este aviso a ella.

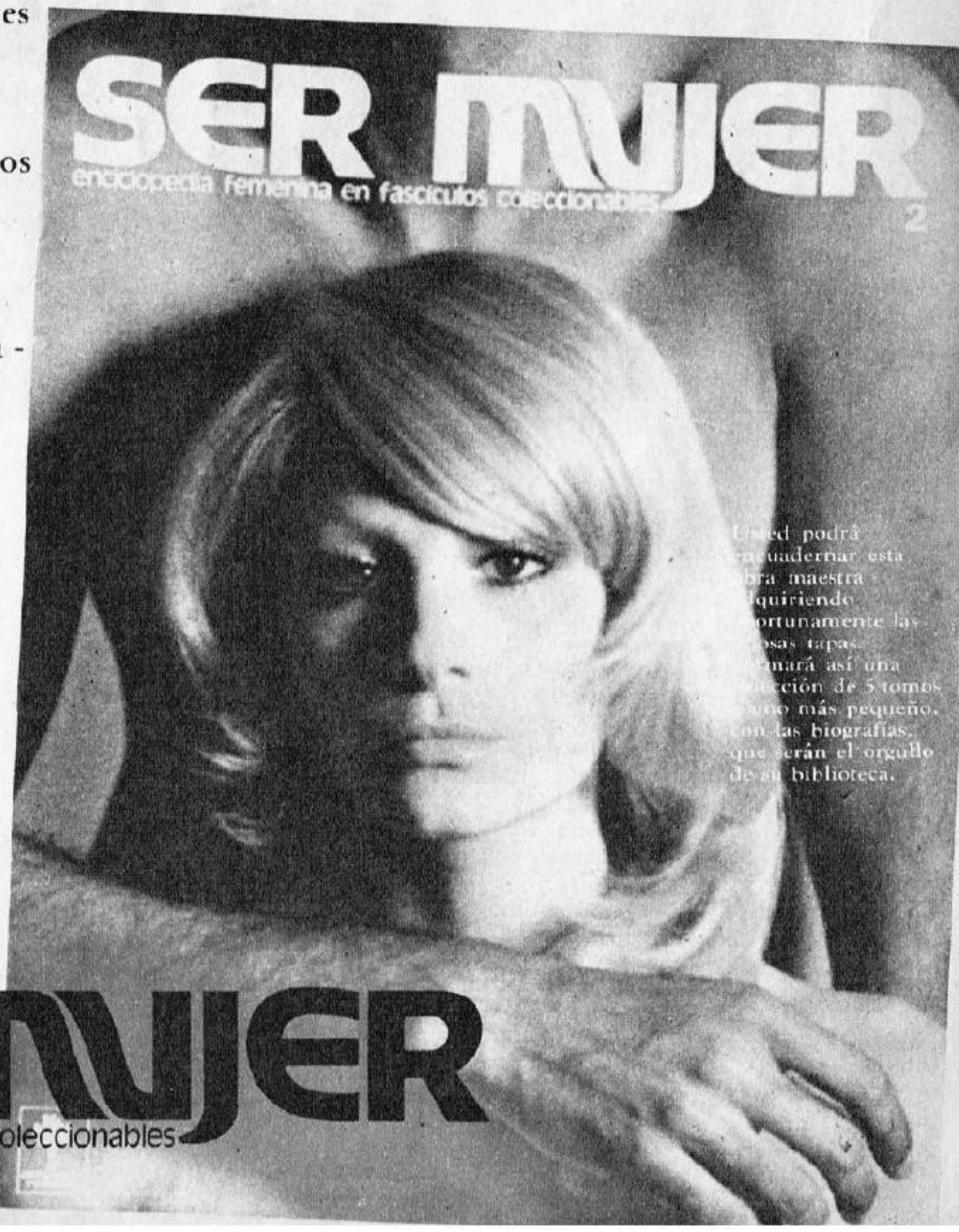
Pero léalo antes.

O haga algo mejor: léalo con ella.

Porque habla de una obra para leer en pareja.

Abril Educativa y Cultural, editores
de LIBRO DE LA VIDA,
ha volcado la experiencia de un
equipo de médicos, sociólogos,
psiquiatras, sexólogos, en 75 lujosos
fascículos coleccionables,
a todo color.
En cada fascículo, seis temas
permanentes!
Ser pareja - Ser bella - Ser práctica -
Ser en el mundo - Ser sana -
Ser madre -
Y de cada tema, la información
más completa, actual y necesaria
para la mujer de hoy.
En cada contratapa, además,
la biografía de las mujeres más
famosas del mundo.
Una enciclopedia indispensable
para la mujer moderna.

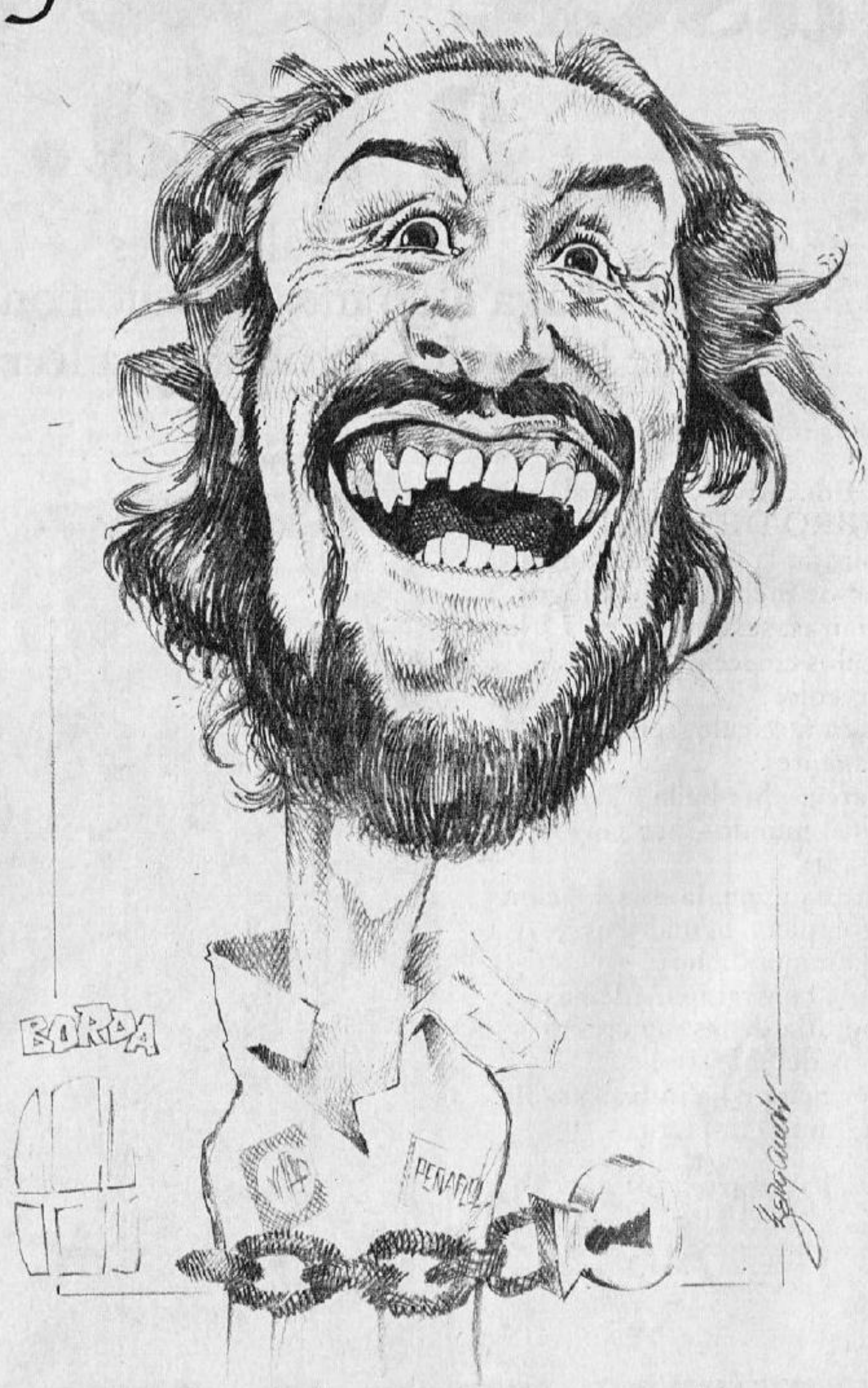
Todos los martes $9.-



SER MUJER

enciclopedia femenina en fascículos coleccionables

personajones



Ja, no me van a poder vencer.
Ja-ja-ja-ja-ja-ja...
ni encerrado en el manicomio.
¡Otra vez seré Campeón!
Nuevamente vencedor...
Yo y Garro contra todos.
Ja-ja-ja-ja-ja-ja...
no habrá equipos Bialbero,
Fangio o Raies que puedan
conmigo...
¡Ni en sueños!
¡Yo seré el Campeón!
Ja-ja-ja-ja-ja-ja...

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

Correo Argentino Central
Franqueo a pagar
Cuenta Nº 1316
Tarifa reducida
Concesión Nº 7970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Giovane seduce



giovane AA

Produce, distribuye y garantiza Indumenti S.A.
Entre Ríos 1660 - Tel. 23-0061 - Capital Federal

Escuche "SHOW de SHOWS" de Lunes a Viernes a las 22.05 hs. por LS4 Radio Continental

I.A.V.A. presenta una línea de equipos creada especialmente para su FIAT.

Por si usted todavía no sabe qué es I.A.V.A. se lo decimos brevemente:

I.A.V.A. es una empresa dedicada a fabricar equipos y accesorios de alta precisión tecnológica para la línea de automóviles FIAT.

Equipos que garantizan el normal funcionamiento de su máquina y que elevan al máximo las prestaciones naturales de su FIAT.

En suma, un equipo I.A.V.A. en su 128, significa sumar más calidad a la indiscutible calidad de su FIAT.


1


2


3


4

1 Llanta de 32 rayos
N° de catálogo 1.048.898

2 Instrumental
N° de catálogo 1.048.877

3 Colector de admisión
N° de catálogo 1.048.856

4 Volante de dirección
N° de catálogo 1.048.888

Perilla de palanca de cambios
N° de catálogo 1.048.882

IAVA
Industria Argentina de Vehículos de Avanzada

Estos son algunos de los equipos que forman la línea I.A.V.A. Si quiere más información sobre la línea completo, acérquese a cualquier concesionario FIAT o envíenos este cupón a: Fondo de la Legua 2200 - Martínez, Prov. de Bs. Aires. Recibirá un folleto explicativo acerca de todo lo que I.A.V.A. crea pensando en la calidad de FIAT.

Nombre

Dirección

Localidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com