

Parabrisas **COORSA**

Del 18 al 24 de diciembre de 1973



**TN: EL GRAN FINAL DE CAMPEONATO
(MAYORGA FRENTE A FIAT)**



ar saltar correr *Hernán Bravo* querer vi

¡CAMPEON!



Mayorga y Peñaflor

Francisco "Paco" Mayorga, piloto de Peñaflor Competición, se ha consagrado Campeón Argentino 1973 de Turismo Nacional en la categoría hasta 2.000 c.c.

Año bravo para los 504. Categoría que se emparejó luego de las dos primeras carreras del año, para presentar un cuadro repetido: el solitario Peugeot borravino enfrentando a una verdadera jauría de biálberos.

Tras el volante, un hombre que no supo de claudicaciones. Que luchó a brazo partido por una corona que hoy le pertenece con legítimo derecho.

Bodegas y Viñedos Peñaflor se enorgullece de contar entre los pilotos de su equipo de competición con este Paco Mayorga seguro, veloz y aguerrido.

Con este auténtico campeón.

BODEGAS Y
VIÑEDOS
PEÑAFLOR



PEÑAFLOR
EN EL
DEPORTE

Por: CARLOS F. FIGUERAS y RICARDO DELGADO
Fotos: ARMANDO RIVAS, ANTONIO CAPRIA y ANDRES MEYER

MAYORGA E



20 HORAS DE TN EN EL AUTODROMO

MACCHI-PACHELO GANARON, PERO S CAMPEON



Una carrera muy disputada, con un desarrollo espectacular, donde Mayorga con su segundo puesto se llevó el campeonato. En la menor, Colavino-Peretti con IAVA doblegaron al R-12 de Freytes-Manzano. Digno broche de oro para una movida temporada de TN

Son las 23.08. La largada está a punto de efectuarse. Algunos en posición de carrera, otros esperando la señal. Uno de los momentos cruciales de las 20 Horas vividas a "full" el domingo pasado.

Para regocijo de la gente del VLAC, estas 20 Horas tenían un doble atractivo. No sólo importaba dilucidar quién sería el ganador de la clase mayor, sino quién sería —en definitiva— el campeón de la temporada que se cerró el domingo pasado en nuestro autódromo.

La largada estilo Le Mans nocturna, las luces, la cantidad importante de espectadores que ocuparon las tribunas oficiales y de la horquilla, el silencio denso que cae sobre los boxes unos segundos antes del banderazo y el pelotón que se moviliza rumbo a la "ese" del Ciervo en tanto todos se dirigen a la horquilla para ver a los sesenta autos frenando en un montón ruidoso en medio

EDITORIAL ABRIL



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

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE DIVISION EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE DIVISION COMERCIAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Carlos Edo

GERENTE DE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE TECNICO Roberto Leone

GERENTE DE ESTUDIO Y DESARROLLO EDITORIAL Carlos Ibáñez

GERENTE DE SERVICIOS EDITORIALES
Stefan Strocen

GERENTE DE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

GERENTE DE DISTRIBUCION
Luis M. Marino

CORSA

Nº 399 - Del 18 al 24 de
diciembre de 1973

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopena

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

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

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

FOTOGRAFIA: Antonio Capria

SECRETARIA: Olga Escuredo de Cúneo

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

DIRECTOR DE PUBLICIDAD:
José María Guitart

SUPERVISOR: Juan Carlos Hiquis

PROMOTOR: Julio César del Valle

DISTRIBUCION INTERNACIONAL
DIRECTOR: Norberto Salguero

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 39, Buenos Aires, República Argentina, Tel.: 32-6010 - 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. - **DISTRIBUCION:** Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585, Interior y Exterior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso.

20 HORAS DE TN

UNA LARGADA EN DOS TIEMPOS

Una gaffe bastante grande cometió el club organizador en el dispositivo de largada de las 20 Horas. La misma debía realizarse de acuerdo al tradicional "uso Le Mans", es decir con los 63 coches que fueron de la partida alineados en el borde interno de la recta principal frente a boxes, en ángulo de 45º y con los correspondientes pilotos situados sobre el otro borde de la pista. Ninguna novedad y aparentemente la largada no ofrecería dificultad alguna. Pero el asunto fue que el largador —bandera samarilla y argentina en mano— se situó a medio camino entre ambas puntas de la hilera

de autos sobre una especie de tarima al lado del guardrail en una zona prácticamente sin iluminación. Hubo un amago equivocado del "starter" y los "colas" que casi no podían verlo —por las dudas— se tomaron el buque a mil por hora. Una quincena de coches tuvo que frenar para no pisar a los demás pilotos que, más cerca del director de la carrera, se dieron cuenta que la largada no había sido ordenada. Muchos pitos, banderas agitadas y señales desesperadas y la quincena de apurados tuvo que dar marcha atrás para esperar la señal efectiva que se produjo poco después.



Reflexionando sobre el asunto, pensamos que cuando un club organizador deba largar una carrera al estilo Le Mans por la noche, lo lógico es que adopten como orden de largada, para que todos la interpreten sin lugar a dudas ni "avivadas", una señal acústica (por ejemplo un estampido o salva como en yachting) o una señal luminosa que bien podría ser una bengala o algo por el estilo.

Son cosas muy simples que pondrán un poco de orden y añadirán seguridad a ese momento tan importante de todo evento corsístico.

de una polvareda infernal, fueron algunos de los estímulos más salientes de esta carrera que ya integra —por tradición adquirida— el calendario de Turismo Nacional.

Mayorga, con nueve puntos de ventaja sobre su inmediato perseguidor (Pascualini), once sobre Zunino y con catorce de luz sobre Di Nezio tendría que soportar el embate de los tres hombres oficiales de la Scudería Fiat al mando de Leonardo Rosati y con un cuarto auto confluado a Macchi-Pachelo que podría servir para entrar en algún tipo de juego en caso que el final así lo permitiera. El Peugeot de Paco había mostrado muy pocas virtudes velocísticas en la clásfica del viernes. De ahí su puesto 16º y las esperanzas de muchos que decayeron ante la posibilidad de una demostración de poderío por parte de la Comisión Fiat. Grossi-Gervasoni (mejores en la clasificación) tenían a sus espaldas a Pascualini-López (2), Castañón-Alcuaz (3), Maggi-De Guidi (4), Migliore-Vallasciani (5), Di Nezio-Fangio (6), Macchi-Pachelo (7) y Zunino-Fernandino (8) para completar el panorama.

Las posibilidades de Paco eran ínfimas, o al menos, mucho menores que las de la CCF desde el punto de vista

numérico y de performance. Pero como 20 horas son muchas, las cosas podrían cambiar y el Campeonato —al fin y al cabo lo más importante— se decidiría recién a las siete de la tarde del domingo.

Cuando a las once y ocho, tras la fallida largada, los primeros motores se pusieron en marcha, en la horquilla apareció primero el legendario Pepe Migliore haciendo gala de su experiencia y de su 504 (by Roberto Díaz). Atrás la jauría de cupés coloradas de CCF y otra clarita de Vessuri-Djivelekian que mostraba sus cualidades de aplanadora a partir de los primeros tramos. Zunino-Cocho - Pachelo - Di Nezio - Djivelekian - Migliore - Perkins - Castañón - Grossi - Maggi formaban el pelotón que zigzagueaba en busca de mínimas diferencias para escaparse. Pero en la décima, a menos de media hora de carrera, Pepe Migliore pasó primero por las tribunas y los "fans" de la marca tuvieron una excusa para exteriorizar sus deseos. Porque el TN, a partir de lo visto en las 100 Millas, ha formado dos bandos bien definidos. Como los que en una época no muy lejana, vitoreaban a Ford y Chevrolet. Eso, hoy, lo ha conseguido la categoría con Fiat y Peugeot.

Cuatro vueltas después, Pepe perdería la succión de las cuatro cupés de la Comisión y quedaba quinto ya más lejos mientras que los chicos de la CCF se disputaban los metros y los centímetros dando una demostración cabal de que la orden —de movida— era piedra libre para luego conservar las posiciones. Sobre todo considerando que tres de esos cuatro autos eran conducidos por posibles campeones.

A las dos horas de carrera, el panorama estaba más claro. Zunino y Di Nezio con un andar impresionante y girando en 2m09s10 constantes lograron escaparse de sus coequipers Cocho López y Pachelo que los seguían unos 20s más atrás. Los cuatro del equipo en punta con Migliore quinto y Djivelekian-Vessuri sextos.

En la categoría "B" tomó de entrada el mando Pablo Ortiz Basualdo con el IAVA Nº 4 y después de cuatro vueltas la punta de la clase pasó a manos de Rizzuto con Ortiz Basualdo y Garavaglia a sus espaldas. A las dos horas de carrera se mantenían las posiciones pero a las cuatro de la mañana se escalonaban Garavaglia - Rizzuto - Cano - Busto - Peretti y Bobbio.

Las horas de madrugada.



Carlos Colavino y su copiloto Nelson Peretti supieron llevar al IAVA y colocarlo en primer lugar. Tuvieron lucha mientras los hermanos Garavaglia duraron en carrera. Después quedaron solos.

Máximo Macchi pasado el mediodía del domingo. Era puntero tras el abandono de Zunino - Fernandino. Junto con Roberto Pachelo llevaron la cupé ganadora a ritmo parejo. El "125" respondió.





con bastante viento y no menos frío, no mostraron mayores cambios. La superioridad hasta ese momento de las cupés Fiat 125 quedaba demostrada y Mayorga, desde una posición expectante —que no podía mejorar aunque quisiera por una evidente falta de velocidad—, lograba trepar en la clasificación por las detenciones de quienes lo precedían y gracias a un andar parejo y sin paradas en boxes por razones ajenas a cambio de piloto, abastecimiento y recambio de neumáticos.

La salida del sol comenzó a complicar las cosas en las nubes de Fiat. Primero fue la detención del auto 56 (Di Nezio-Fangio) para reemplazar la bomba de freno, lo que demandó una pérdida de una docena de vueltas. Luego el abandono definitivo de la cupé de Pascualini-López por un bulón de biela que no soportó el trajín. Así, todo quedaba reducido a Zunino-Fernandino, punteros holgados, y a Macchi-Pachelo con problemas de frenos que más tarde fueron solucionados. A esa altura, el segundo era el Peugeot de Perkins-García Veiga, tercero Castañón-Alcuaz y luego Mayorga-Garro, Migliore-Vallasciani, Macchi-Pachelo y Vessuri-Djivelekian.

Los "chicos", como es su



Segundos al final. Tras una escalada sin interrupciones, Mayorga y Garro colocaron al cinco-cuatro borravino en la posición que les correspondía. En la foto, el riocuartense dibuja la horquilla.

Los dos del Team Jockey - Rales. Adelante el IAVA de los hermanos Rizzuto. Detrás, chupadito, el de Pepe Cano y el mendocino Danilo Mora. Los primeros fueron terceros, los otros abandonaron cuando peleaban la punta.

Momento crucial para la Comisión y para Ricardo Zunino. A las 13.45 el Chango Fernandino empuja la cupé N° 58 que había volado el embrague. Ya no había solución. Zunino se despedía del Campeonato y Mayorga se acercaba.

costumbre, viajaban chupados, chupándose de algunos mayores no tan veloces. En ese enjambre Colavino-Peretti ya mostraban sus ganas de ganar. Garavaglia-Garavaglia eran sus rivales más acérrimos y luego, con dos vueltas menos, Moracano del equipo Raies, y el mejor Renault de Manzano-Freytes ya que Stillo-Massey descarraban ya en boxes. Bobbio y Ortiz Basualdo, con problemas de rateo en el motor de su coche se mantenían en la quinta posición.

A las doce horas de carrera Zunino y Fernandino llevaban cuatro vueltas de ventaja. Su ritmo, por razones obvias, había bajado hasta llegar a girar con una tranquilidad absoluta en los 2m17s. Vessuri-Djivelekian con la mejor cupé no-oficial abandonaban con el motor "kaput" tras un trabajo meritorio. Grossi-Gervasoni con la cupé herida (carter roto) abandonados y los de atrás con regularidad, iban subiendo posiciones.

Cuando se estaban por cumplir quince horas de carrera, la Comisión Fiat perdió todas las esperanzas, o casi todas, de que de sus filas saliera el Campeón de la temporada. Zunino había entregado la cupé al Chango Fernandino y el embrague voló en mil pedazos en la tercera vueta cuando el

Chango aún no se había podido acomodar en la butaca. El sanjuanino se tragó la bronca y fueron con su coequiper a comer un bife para olvidarse del tema. Durante quince horas había sido campeón pero le faltaron las últimas cinco horas que eran las del remate.

Inmediatamente paró García Veiga (copiloto de Martín Perkins) para cambiar la tapa que se había deformado perdiendo todo el tiempo que habían logrado poner a su favor y dejando la primera posición en manos de Macchi-Pachelo que seguían girando sin inconvenientes. Mayorga-Garro, por las mismas razones eran segundos y Jorge Maggi-Miguel De Guidi con otro 504, terceros, en premio al ritmo. Cuarto, más atrás, Angel Di Nezio que había remontado desde la 18ª posición.

Poco después, a eso de las cuatro de la tarde, Garavaglia quemaba junta de tapa y dejaba el camino libre a Colavino-Peretti cediendo la segunda colocación al Renault 12 de Freytes-Manzano.

Faltando dos horas y media todo estaba definido. Mayorga conservando ese lugar era campeón. Di Nezio, terminando cuarto, subcampeón. Macchi-Pachelo los justos ganadores de las 20 Horas ante la debilidad en las filas oficiales.

Sólo un 36 por ciento de arribos y muchos abandonos en la clase menor. Sólo 23 autos en parque cerrado que habla claramente de la intensidad con que se viajó desde las primeras horas. El promedio también es elocuente y el trámite de estas 20 Horas se desarrolló tal como en una prueba a quince vueltas. El asunto era matar o morir, algo que a la Comisión Fiat le costó no haber sacado un campeón de entre sus filas; claro que ellos nunca pensaron que sus tres cupés con posibilidades del lauro iban a quedar en playa de boxes.

Lo de Paco Mayorga es un justo premio a los esfuerzos que particularmente hizo durante el año. Con poco apoyo —o casi nada— Mayorga tuvo que vérselas contra el indiscutible poderío de la scudra Fiat y llegó a las 20 Horas con pocas posibilidades de definir las cosas a su favor. Con un auto poco veloz pero que resistió la paliza y lo llevó al segundo puesto que le significó el Campeonato. A mitad de año era cantado, después todo vino mal. La aparición del biálbero lo desplazó de los primeros puestos, una serie de piñas y luego la prueba del domingo. Pero Paco encaró cada carrera con el mismo tesón y la misma garra que siempre lo

caracterizó. Esa garra que lo hace ser un símbolo dentro del Turismo Nacional.

Macchi-Pachelo hicieron un trabajo pulcro y sin desniveles. Con algunos arranques impecables de Pachelo y la finura característica de Macchi. Fueron los que tuvieron menos problemas de la CCF y por eso ganaron. Se llevaron los puntos —aunque no les servían de mucho— y el honor de descender la champaña en el podio. Un triunfo algo disminuido ya que el Campeonato era el tema primordial.

Maggi-De Guidi en lo suyo. Con un 504 aguantador, robusto y veloz que sólo perdió quince minutos por la rotura de un disco de freno. Di Nezio, velocísimo en la última hora tratando de descontar segundos. Con un manejo impecable, agresivo como siempre y sumamente positivo. Quizá una de sus mejores actuaciones sobre pista. Migliore-Vallasciani en la lucha con muchos neumáticos reventados y algunas llantas rotas no pudieron aspirar a nada más que un quinto lugar en tanto la berlina de Marcovecchio—"Transfer" no paró nunca y llegó sexta, cumpliendo una labor destacada.

Colavino-Peretti en la menor hicieron las cosas bien. El cordobés Colavino asombró peleando en la última hora con



IGNISCOPIO TELME

La última palabra en instrumental electrónico!

Unico medio para visualizar onda de primario y onda de secundario del sistema de encendido, determinando en pocos segundos cualquier falla, con el motor funcionando a distintos regímenes de RPM.



Modelo TI-500



Solicite informes a
INDUSTRIAS

TELME

Calidad por conocida,
indiscutida

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

Mayorga y García Veiga a bordo de su 128 IAVA. Su séptima carrera con 128 contando los zonales y su sexto triunfo para la marca. Freytes-Marzano ubicaron segundo al Renault 12, dejando aclarado que los productos de origen francés son ideales para carreras largas. Los hermanos Rizzuto terceros para el Team Raies asegurándose el subcampeonato y cuartos Bobbio-Ortiz Basualdo, dos egresados de la Escuela de Pilotos de la AAAS que supieron llevar el IAVA a una digna ubicación.

Señores, por este año el TN se acabó. Mostró todo lo que tenía. El domingo fue la última función. La compañía se tomará un mes y medio de descanso pero en febrero vuelve. Y no queremos pensar en las sorpresas que nos traerá. Hasta el año que viene.

PATIO DE BOXES

Refirmando sus condiciones de buen largador, **Cocho López** fue el primero que partió apenas se dio el vía libre a las 20 Horas. Sin embargo, al cumplirse la primera vuelta de carrera venía encabezando la marcha el Peugeot N° 55 de Pepe Migliore-Beto Vallascia-

ni, conducido en esas primeras instancias por el "Cóndor".

En momentos en que se hallaba en segundo lugar y muy cerca del auto del puntero (Zunino-Fernandino) tuvo que detenerse la máquina que compartían **Di Nezio-Fangio** por serios problemas de frenos. El quid de la cuestión estaba radicado en la bomba y el recambio del elemento los llevó a perder alrededor de 15 vueltas. A partir del momento en que culminó la reparación y hasta el final la roja cupé de la Comisión mantuvo un ritmo de carrera verdaderamente infernal lo que le permitió estar, luego de la bajada de bandera, en el cuarto lugar. Brillante labor.

Pepe Migliore, bastante costariado explicaba la posición algo atrasada del Peugeot número 55: "Rompimos alrededor de una decena de gomas. Como andan los autos ahora se impone correr con otro tipo de neumáticos".

Otro de los que estuvo rondando ese tiempo fue Di Nezio,

sobre quien se comentaba que en estas 20 Horas estrenaba unos nuevos anteojos de diseño secreto y hechos especialmente para él en su ciudad de origen, Tres Arroyos. ¡Lince viejo no más!

El abandono del día (Zunino-Fernandino) fue resumido así por el Chango, quien en ese amargo momento conducía: "Salí del curvón del fondo a menos de 6.000 vueltas y de pronto sentí un ruido tremendo, hasta levanté los pies; con el envión que llevaba pude llegar cerca de boxes pero todo fue inútil, no había remedio, el embrague voló".

En la planilla de cronometraje de la CCF el tiempo más bajo registrado era el del "Chango" Fernandino, quien durante la noche realizó 2m 07s

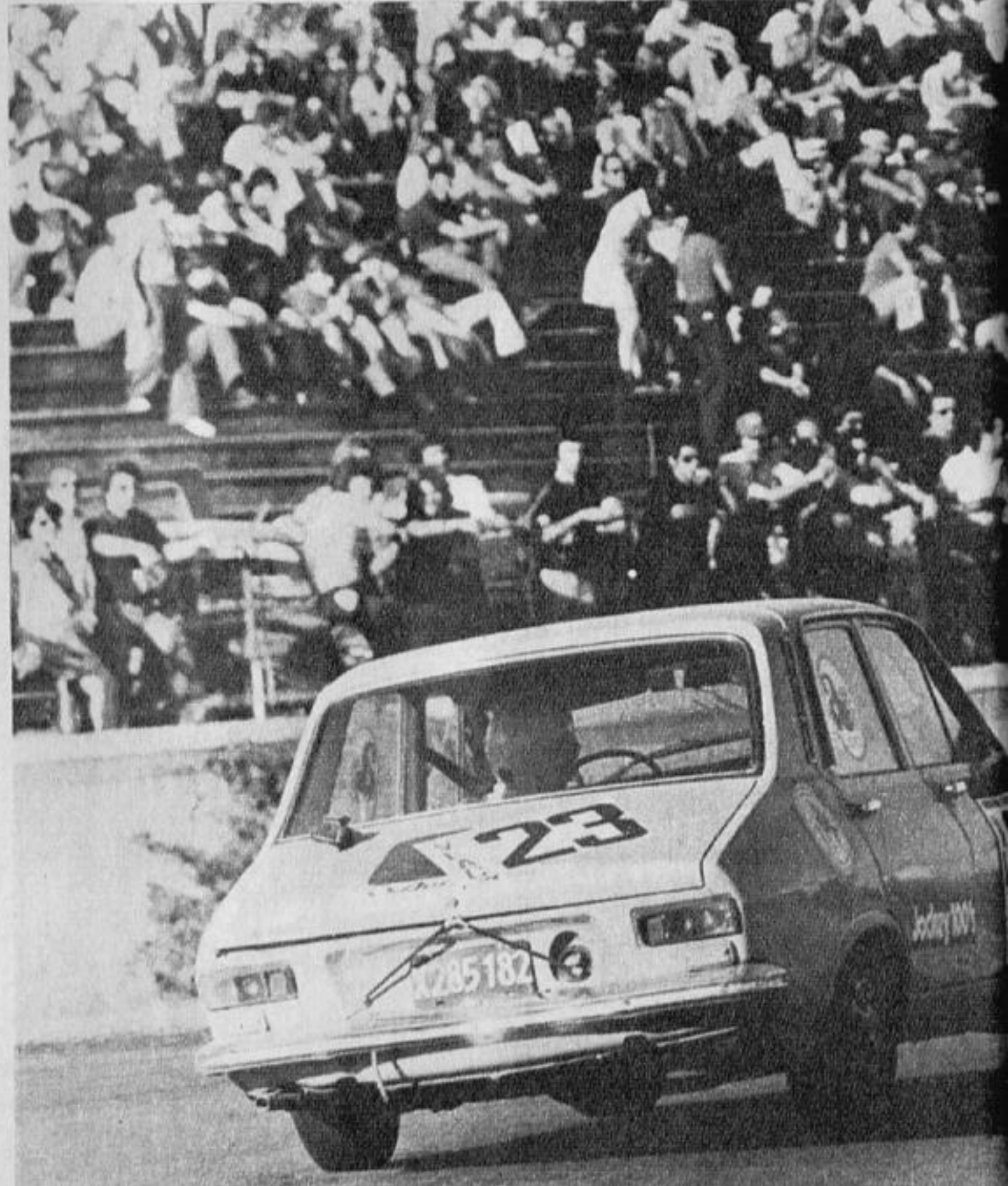
Buen trabajo el realizado por el Peugeot N° 68 de **Perkins-García Veiga** que llegaron a estar segundos. Lástima grande que sobre la tarde del domingo se tuvieran que detener alrededor de una hora para

cambiar la tapa de cilindros y la junta de la misma.

La cupé 125 de **Grossi-Gervasoni** debió abandonar por rotura de cárter. Esto sucedió cuando el Fiat N° 51 reventó una goma y se internó en el Prado. Algún pozo traicionero les jugó una mala pasada.

Un termostato remolón ocasionó problemas de envergadura en el 128 N° 30 de **Cano-Mora**, quienes en la tarde del domingo sufrieron —por ese elemento— inconvenientes de temperatura. El fin para ellos llegó poco después del inconveniente anunciado, cuando llegando a la horquilla el IAVA cordobés comenzó a "fumigar" el ámbito (junta de tapa fané). A boxes y runca más.

¡Abandonos e Inconvenientes! (¡OJO!, no todos): El Fiat IAVA N° 1 de Garavaglia-Garavaglia, mientras marchaba en el primer lugar en su clase quemó junta de tapa de cilindros. No siguió. El Peugeot N° 61 de Comito-Mujica, cantidades industriales de gomas



gastadas (buen trabajo de Comité durante la parte de la noche). Terminaron algo atrasados. El Fiat N° 7 de Larrocca-Busto, pinchó pistón en la mañana. Estuvo quieto desde ese momento. El IAVA 128 N° 20 de Madrigalli-Ferrer hizo puré de engranajes de caja. Sirvió de alojamiento para bellas jóvenes. El Peugeot N° 55 de Castañón-Migliore consumió gomas en abundancia y sufrió la rotura de un balancín (4° cilindro) y una bujía cuando intentaban cambiarlas. Buen quinto puesto final. El Renault 12 TL N° 21 de Masey-Stillio, junta de cabeza de pistones quemada. Se guardaron. Hora 8.15: la cupé oficial de Cocho López-Picho Pascualini corta, a la salida de la horquilla, un bulón de biela. Quedó sobre el borde externo. El Renault 12 TL de Alonso-Guerra sopló junta de tapa de cilindro. No volvió a la pista. El Fiat IAVA N° 10 de Lascurain-Daray abandonó por problemas de distribuidor. Se comentó asimismo la desvinculación del primero de los nombrados del team Bonina-Tomasini. ¿Problemas internos que le dicen?

Notable rendimiento el de la cupé Fiat 125 de Vessuri-Djive.

espanto y estupor de la colonia de batracios que pululan en los prolisos cañaverales del cristalino espejo de agua. ¡Llamen a Lloyd Bridges!

Excelente desempeño del Peugeot de Maggi-De Guidi (N° 54) que se clasificaron terceros pese a una importante detención de 15 minutos por un disco de freno roto.

Picho Pascualini anunció su retiro definitivo de las pistas y carreteras del país. Desde hace algún tiempo atrás insistentes rumores anunciaban este abandono de actividades pero el mismo Picho se encargó, en su momento, de desvirtuarlos. Pero parece según sus palabras ésta es la vencida. Su alejamiento priva a la categoría de un elemento animador de mucha consistencia que demostró su valor conductivo en infinidad de ocasiones en trazados de todo tipo. Buen fin y mejor comienzo, Picho.

Cuando era conducido por el "Chato" Scarpino, el 504 número 81 realizó una proliza zambullida en el lago arte el

espanto y estupor de la colonia de batracios que pululan en los prolisos cañaverales del cristalino espejo de agua. ¡Llamen a Lloyd Bridges!

El problema de neumáticos que no hace mucho tiempo venían sufriendo los Fiat 125 parece haber cambiado de monta. Es la marca del León la que ahora sufre las consecuencias de un prematuro desgaste de gomas. Estamos de acuerdo en que en este caso en especial puede tratarse de inconvenientes de puesta a punto de suspensión. Pero hay un detalle que es irrefutable y claro: las gomas que en este momento se usan para correr en TN (especialmente en la clase C) están en el límite de seguridad y podríamos asegurar que ya no se adaptan para correr a una velocidad que por momentos supera los 200 km/h. ¡Ojo con las gomas!

Gran espectáculo el brindado por el IAVA N° 25 ganador en su clase. Mientras era conducido por Colavino se mantuvo, por espacio de varias vueltas, a la par del tandem Mayorga-García Veiga. Ante el delirio

de la tribuna de la horquilla, en varios pasajes se les coló por adentro a los grandes y obligó a éstos a extremar medidas para sacarse de encima al molesto 128. La gente —como siempre— brindó su apoyo al más pequeño.

El binomio representativo de la AAAS (Pablo Ortiz Basualdo-"Manucho" Bobbio) iba puntero a las 2.30 horas de la madrugada en la clase "B" cuando un clavozozón así de grande provocó el reventón de una goma recién cambiada. El IAVA N° 4 tuvo que hacer una vuelta casi completa en línea para entrar a boxes. Poco más adelante un autazo decretó un segundo reventón para la máquina guiada por Bobbio en ese momento, y por ello quedó relegada. Luego se sucedió un problema (y cambio) de alternador y dos cambios más de batería por persistir la falla de encendido que no pudo ser solucionada en el coche nombrado. Para rematarla se rompió el asiento del piloto y Bobbio debió correr más de dos horas agarrándose con una mano de la jaula protectora de vuelco en los virajes. Igual terminaron cuartos en la categoría en brillante actuación.

Di Nezio - Cacho Fangio estuvieron segundos muy cerca de Zunino - Fernando. Pararon a cambiar la bomba de freno y perdieron toda posibilidad de triunfo. Igual, el "Yeti" Di Nezio al terminar cuarto se clasificó subcampeón.

Izquierda arriba: El segundo Peugeot mejor clasificado y tercero en la general. Sólo perdieron quince minutos para cambiar un disco de freno. Jorge Maggi - Miguel De Guidi cumplieron a la perfección con su papel. Sin errores y con ritmo.

Izquierda abajo: Ortiz Basualdo - Bobbio. Al principio estuvieron peleando la punta con el Negro Rizzuto. Después decayeron algo hasta que finalmente fueron ascendiendo posiciones y terminaron cuartos. Buen trabajo para los chicos de la AAAS.

Jorge Freytes - Carlos Manzano. Los mejores con Renault 12 TL. Fueron logrando posiciones mientras transcurrían las 20 Horas. Nadie reparó en ellos y al final estaban segundos. Así se corren las pruebas de este tipo.

De tanto mirar el reloj para ver cuándo terminaban las 20 Horas, Paco Mayorga gastó varios cronómetros en la tarde del domingo. Allí surgió entonces nuestro oportunísimo Juan C. Hiquis (mercader de CORSA o algo así) que astutamente propuso entregar un premio a quien se clasificara campeón de la categoría mayor en este emotivo final de temporada. El premio en cuestión era un notable reloj Seiko con toda suerte de agujitas que Mayorga recibe con la sonrisa que le duró desde las siete de la tarde del domingo hasta el mediodía del martes siguiente.



20 HORAS TURISMO NACIONAL

Vicente López A.C. — Circ. Nº 12 de 5.631 m. — 15-16/12/73

CLASIFICACION FINAL

CLASE "B" de 850 a 1.300 cm.³

1º 25 Colavino - Peretti ... Fiat 128 IAVA	20h01m16s5	509
2º 23 Manzano - Freytes .. Renault 12 TL	20h02m03s9	506
3º 2 Rizzuto - Rizzuto Fiat 128 IAVA	20h01m17/s	505
4º 4 Ortiz Basualdo - Bobbio Fiat 128 IAVA	20h01m39s2	504
5º 18 Sarraude - Mouras .. Fiat 128 IAVA	20h01m29s3	495
6º 33 Ferrari - Abdala Renault 12 TL	20h01m02s3	493
7º 16 Branda - Branda Fiat 128 IAVA	20h00m28s9	482
8º 29 García - Franchesque . Fiat 128 IAVA	20h01m07s6	477
9º 30 Mora - Cano Fiat 128 IAVA	_____	460
10º 14 Poggio - Perera Fiat 128 IAVA	_____	450
11º 17 "Eddie" - Hintermeister Fiat 128 IAVA	_____	447
12º 1 Garavaglia - Garavaglia Fiat 128 IAVA	_____	436
13º 26 Marchiavelli - Martínez Boero Fiat 128 IAVA	_____	407

Promedio del ganador: 142,975 km./h.

CLASE "C" de 1301 a 2.000 cm.³

1º 57 Macchi - Pachelo Fiat 125 Cupé	20h01m48s2	532
2º 66 Mayorga - Garro Peugeot 504 XL	20h00m56s8	526

3º 54 Maggi - De Guidi Peugeot 504 XL	20h01m38s1	525	
4º 56 Di Nezio - Fangio Fiat 125 Cupé	20h01m14s5	524	
5º 55 Migliore - Vallasciani . Peugeot 504 XL	20h01m36s9	521	
6º 73 Marcovecchio - "Transfer"	Fiat 125 Berlina	20h02m52s4	520
7º 67 Gallo Prot - Curto Peugeot 504 XL	20h01m20s7	514	
8º 59 Sesto - Eusevi Peugeot 504 XL	20h01m22s1	513	
9º 53 Castañón - Alcuaz ... Peugeot 504 XL	20h00m54s4	508	
10º 61 Comito - Mujica Peugeot 504 XL	20h00m57s7	506	
11º 76 Pachelo - Vives Peugeot 504 XL	20h01m48s4	502	
12º 64 Martino - Lustig Peugeot 504 XL	20h00m28s5	495	
13º 69 Gorchs - Hawkins Peugeot 504 XL	20h02m01s	490	
14º 68 Perkins - García Veiga Peugeot 504 XL	20h00m57s2	481	
15º 78 Baloni - Cabrera Peugeot 504 XL	20h00m30s3	445	
16º 58 Zunino - Fernandino . Fiat 125 Cupé	_____	390	

Promedio del ganador: 149,369 km./h.

Nota: Esta clasificación queda sujeta a cambios que puedan producirse una vez realizada la revisión técnica por medio de la Comisión nombrada por CADAD.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO NACIONAL 1973

CLASE "C"

CAMPEON: FRANCISCO MAYORGA (Peugeot 504)	179
SUBCAMPEON: ANGEL DI NEZIO (Fiat 125)	154
3º Carlos Pascualini (Fiat 125)	154
4º Ricardo Zunino (Fiat 125)	152,5
5º Norberto Castañón (Peugeot 504)	93,5
6º Máximo Macchi (Fiat 15)	78,5
7º Carlos Garro (Peugeot 504)	70,5
8º Horacio Santángelo (Fiat 125)	57
9º Eduardo Rodríguez Canedo (Fiat 125)	55
10º Osvaldo López (Fiat 125)	53
11º José Migliore (Peugeot 504)	52,5
12º Juan Vallasciani (Peugeot 504)	49,5
13º Oscar Fangio (Fiat 125)	48
14º Francisco Alcuaz (Peugeot 504)	39,5
15º Jorge A. Maggi (Peugeot 504)	33,5
16º José Gervasoni (Fiat 125)	33
17º Esteban Fernandino (Fiat 125)	32,5
18º Roberto Pachelo (Fiat 125)	31,5
19º Luis Grossi (Fiat 125)	30
20º "Cacho Chico" (Fiat 125)	16
21º "Pipo" Martínez (Peugeot 504)	12
22º Aldo Caldarella (Fiat 125)	11
22º Martín Perkins (Peugeot 504)	11
24º Juan M. Bravo (Peugeot 504)	10
25º Danilo Bonamici (Fiat 125)	9,5
25º Miguel De Guidi (Peugeot 504)	9,5
27º Mario Geretto (Fiat 125)	9
27º Manuel Uravich (Fiat 125)	9
30º Aldo Agorio (Fiat 125)	7
31º Rubén Alonso (Peugeot 504)	6
31º Carlos Juárez (Fiat 125)	6
31º Vicente Linares (Fiat 125)	6
31º Eulogio Ramallo (Fiat 125)	6
35º Carlos Márquez (Peugeot 504)	5
35º Ruben Ibarguren (Peugeot 504)	5
35º Félix Sabatella (Peugeot 504)	5
38º Gonzalo Barceló (Fiat 125)	3,5
38º Gastón Perkins (Fiat 125)	3,5
40º Carlos Díaz Mayer (Peugeot 504)	3
40º Eduardo Giordano (Fiat 125)	3
40º Andrés López López (Fiat 125)	3
40º Gianni Novara (Fiat 125)	3
40º Horacio Zamboni (Peugeot 504)	3
45º "Cumata" (Fiat 125)	2

Nota: Di Nezio aunque empatado con Pascualini es subcampeón por más carreras ganadas.

CLASE "B"

CAMPEON: JOSE CARLOMAGNO (Fiat 128, IAVA)	194
SUBCAMPEON: JUAN CARLOS RIZZUTO (Fiat 128 IAVA)	176,5
3º Mario Stillo (Renault 12 TL)	144,5

4º José Cano (Fiat 128 IAVA)	99,5
5º Juan M. Massey (Renault 12 TL)	86
6º Miguel Lascurain (Fiat 128 IAVA)	65,5
7º Danilo Mora (Fiat 128 IAVA)	64,5
8º Alberto Gammerman (Fiat 128 IAVA)	56
9º Rubén Daray (Fiat 128 IAVA)	55,5
10º Carlos Colavino (Fiat 128 IAVA)	46,5
11º Carlos Manzano (Renault 12 TL)	39,5
12º Hugo Bianchi (Fiat 128 IAVA)	36
13º Oscar Garavaglia (Fiat 128 IAVA)	33
14º Aldo Caldarella (Fiat 128 IAVA)	30
14º Eduardo Márquez (Fiat 128 IAVA)	30
16º Nelson Poggio (Fiat 128 IAVA)	27,5
17º Carlos Piazza (Fiat 128 IAVA)	26
18º Nelson Peretti (Fiat 128 IAVA)	25,5
19º Marcelo Bajo (Fiat IAVA)	25
20º Jorge Freytes (Renault 12 TL)	24,5
21º Rubén Brizzio (Renault 12 TL)	19
22º Luis Macri (Fiat 128 IAVA)	18
23º Jorge Guiral (Fiat 128 IAVA)	15,5
23º Rubén Guiral (Fiat 128 IAVA)	15,5
25º Héctor Saltzman (Fiat 128 IAVA)	15
26º Jorge Rizzuto (Fiat 128 IAVA)	12,5
27º Carlos Juárez (Fiat 128 IAVA)	10
28º Roberto Cano (Fiat 128 IAVA)	9,5
29º Gonzalo Barceló (Renault 12 TL)	9
29º Raúl Busto (Fiat 128 IAVA)	9
29º Abelardo Etchenique (Renault 12 TL)	9
29º Enrique Hintermeister (Fiat 128 IAVA)	9
33º Felipe Costa (Renault 12 TL)	8,5
33º Jorge Serafini (Fiat 128 IAVA)	8,5
35º José L. Verri (Fiat 128 IAVA)	7,5
36º Rubén Alonso (Renault 12 TL)	7
37º Pedro Sarraude (Fiat 128 IAVA)	6,5
38º Aldo Agorio (Fiat 128 IAVA)	6
38º Eduardo Chiavarolle (Fiat 128 IAVA)	6
38º Héctor Maffi (Fiat 128 IAVA)	6
38º Francisco Vacca Narvaja (Fiat 128 IAVA)	6
38º Pablo Ortiz Basualdo (Fiat 128 IAVA)	6
38º Manuel Bobbio (Fiat 128 IAVA)	6
44º Carlos D'Abate (Fiat 128 IAVA)	5
44º José Orozco (Fiat 128 IAVA)	5
46º Graciano Ocampo (Fiat 128 IAVA)	3,5
46º Jorge Recalde (Renault 12 TL)	3,5
46º H. Mouras (Fiat 128 IAVA)	3,5
49º Carlos Capocetti (Fiat 128 IAVA)	3
49º Antonio Herrera (Fiat 128 IAVA)	3
49º Bruno Senki (Fiat 128 IAVA)	3
49º Valentín Valpreda (Fiat 128 IAVA)	3
49º Raúl Ventimiglia (Renault 12 TL)	3
54º Juan C. Larroca (Fiat 128 IAVA)	2
54º Juan C. Milano (Fiat 128 IAVA)	2
56º Oscar Quarello (Fiat 128 IAVA)	1

Usted es ganador seguro..!

Cualquiera sea la marca o el modelo, póngale el número del Touring Club Seguros.

TOURING CLUB SEGUROS le garantiza en su sección Automotores el

seguro más conveniente, más amplio, completo y seguro.

Acérquese, asesórese y súmese a quienes ya ganaron con el TOURING.

TOURING CLUB SEGUROS
El Seguro Ganador



Esmeralda 601 - Capital Tel.: 392-1148/1238/1288/1430/1450



GARCIA VEIGA: CAMPEON DE M.A. F-1 Y CAMINO A LA

A principios de enero el Nene García Veiga viaja a California para radicarse allí definitivamente. Como integrante del nuevo equipo del ingeniero Mir, correrá toda la temporada de Fórmula 5000 con un nuevo auto construido por Dan Gurney para ellos. ¿Cómo se siente el Nene ante la partida tras haber logrado el campeonato de F-1? ¿Cómo ve desde aquí su futuro? ¿Qué espera de este paso adelante? Estas son sus respuestas

Con Oreste Berta después de Comodoro. El Campeonato en casa y un próximo reencuentro en Santa Mónica, California.



A ESTADOS UNIDOS...



GRAN META

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

BREVE RESEÑA

HISTORICA

Un día recibimos una curiosa noticia en la redacción: un ingeniero de Los Angeles (USA) se había conectado telefónicamente con García Veiga, Di Palma y Berta. Una extraña comunicación que se hizo aún más enigmática cuando el ingeniero Francisco Mir (tal su nombre) quería invitar a estos muchachos para que en pareja participaran en las 24 Horas de Le Mans con un Ferrari 365 GTB 4 ("Daytona") de su propiedad.

Claro, al principio cundió la incredulidad y se barajó la infame posibilidad de una "cargada" del más ortodoxo corte. Pero el ingeniero insistió telefónicamente y finalmente se logró el enganche a la distancia con nuestros dos jóvenes pilotos. A su vez, y en su momento, ellos también se mostraron reticentes a dar crédito al inusitado mecenas. Hasta que llegaron los pasajes de avión y la cosa se concretó, con proyecciones insospechadas en el momento, pero que con el correr de los meses sobrevendrían.

Francisco Mir es representante de Ferrari en California.

Apasionado por las carreras, su idea primigenia era la de llegar a formar un verdadero equipo argentino para competir en el mundo (en algún lugar, alguna vez).

Los pibes corrieron las 24 Horas y el contacto quedó solidificado. Amén de la estrecha amistad que se creó con Oreste Berta. Amistad con expresiones presumiblemente comerciales.

¿Y cómo es este sorprendente Mir? "Un tipo sensacional. Lleno de ideas y terriblemente activo. No deja de moverse de un lado para otro. A mí me hace acordar un poco a Carlitos Piretti."

EL PROCESO

El enganche quedó concretado. A Luisito Di Palma no le interesaba tanto la proyección que podría surgir de la nueva relación. Pero al Nene y Oreste sí.

Mientras tanto aquí las cosas continuaron. El Campeonato Argentino de Fórmula Uno en su mejor momento y en el año de su clímax como categoría. Hacia el final el torneo se puso bien calentito. Al punto que el título recién tuvo dueño al final de la última carrera. Y el titular fue justamente García Veiga.

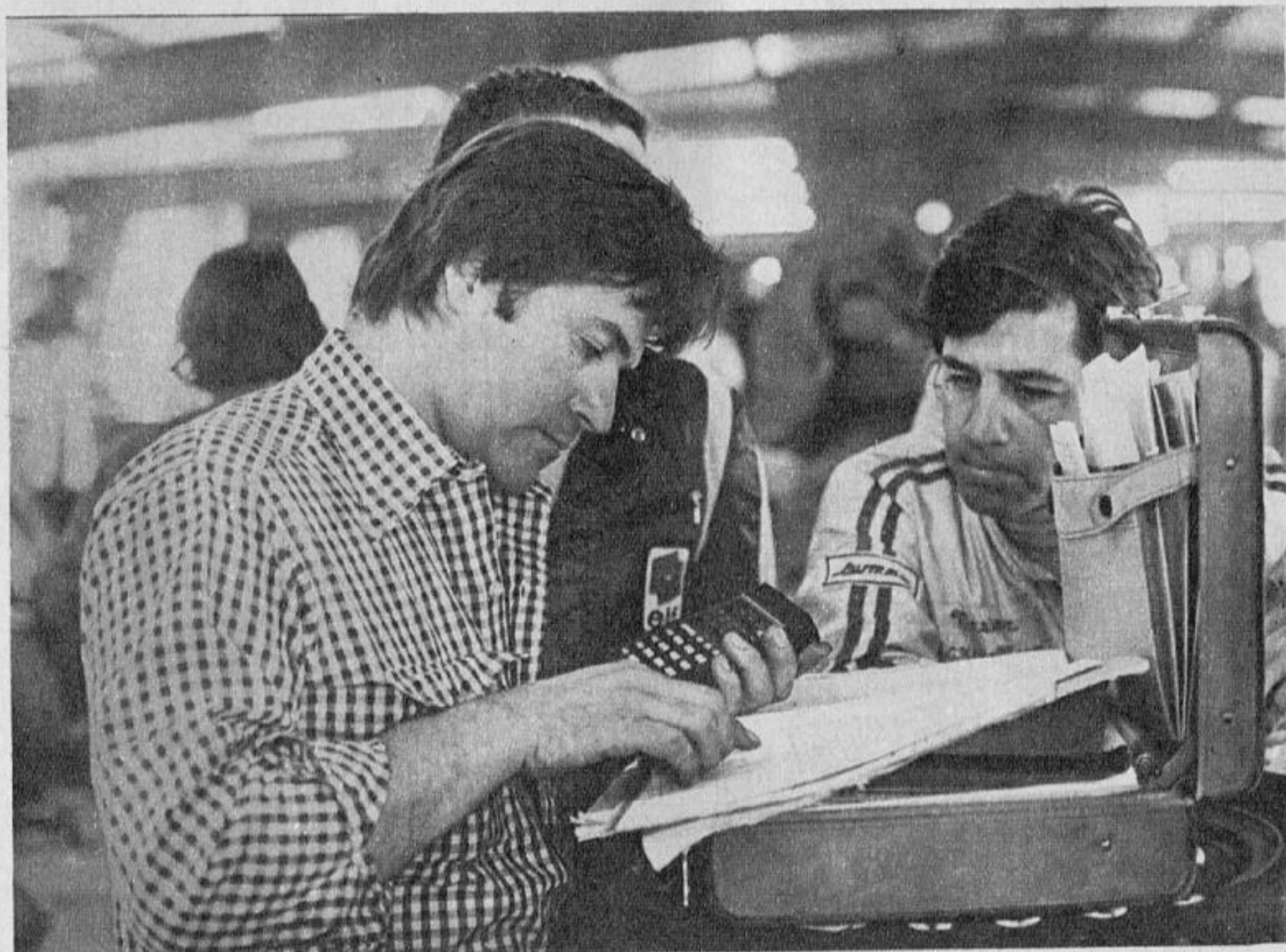
"No sabés lo importante que fue para mí ser Campeón en este momento —decía el otro día el Nene— cuando más lo necesitaba. Porque es muy importante ir a Estados Unidos con el título fresquito de Campeón de F-1 bajo el brazo y otra cosa es ir como uno de los mejores corredores locales y nada más."

Porque ahora, al final de un proceso y a las puertas de su determinación más importante, García Veiga está a punto de radicarse en Estados Unidos. Hasta mitad de año había integrado equipo con Di Palma. Después, separado, se metió dentro del ultimísimo monopostrato de Berta. El chasis más nuevo, con suspensiones del Berta LR y la alimentación por inyección. Un hábil medio para lograr el Campeonato. Pero también una forma de estar aún en más estrecho contacto con el preparador de Alta Gracia.

Detalles que culminan ahora, a fin de año, con un plan bien a lo "big", a lo grande.

LAS DUDAS

El paso no es chiste. Dejar todo y mudarse a Norteamérica



Francisco Mir y el Nene. Una reunión favorable para nuestro piloto. Mir, un fuera de serie.

a vivir profesionalmente en serio del automovilismo. Un plan que empezó a tomar forma después de Le Mans. Entonces Mir pensó, entre otras, en dos cosas: que Berta hiciera un monoposto para la Fórmula 5000 aquí en la Argentina y llevarlo al Nene a correr en USA. Para eso formó un equipo bien "equipado" (incluida casa rodante sobre un chasis GM de tres ejes con todas las comodidades imaginables para ir de carrera en carrera). Este equipo incluye mecánicos de Mir y un argentino más que llevará García Veiga. Un monoposto construido por Dan Gurney y que actualmente es el mejor de su categoría (un Lola cuesta 18.000 dólares y éste cuesta 38.000 dólares, una sutil diferencia). Pero mientras tanto en estos días Berta recibió un motor Chevrolet V-8 5 litros para ajustarlo al nuevo chasis monocasco construido en La Fortaleza que ya está listo y en febrero viajará a Estados Unidos para integrar el equipo Mir. Oreste viajará con el auto para terminar de armar allá aquellos elementos que conviene comprar y ensamblar allá: frenos y llantas fundamentalmente.

Las condiciones en que va

el Nene son buenas. Aunque le exigieron muchas noches de charla con la almohada y las personas a quien quiere.

"Por eso es tan lindo e importante tener un íntimo amigo como Carlitos Pairetti. Siempre nos consultamos todo: cuando él tiene un problema me llama para comentarlo, cuando yo dudo de algo o alguna cosa me preocupa, lo llamo a él. Esta vez tuve algunas dudas respecto al viaje y Carlitos me dijo que no dudara en ningún momento. Esta es tu gran oportunidad, me dijo, y te va a ir bien. No podés dejar de ir".

Paradójicamente, al discípulo de Pairetti, al chico que él introdujo en el automovilismo, se le va a dar una oportunidad que quizá Pairetti siempre buscó: correr en una categoría de monopostos importante en Estados Unidos.

Por otra parte, a nuestro juicio, el Nene ya llegó al tope local. Es Campeón de la que quizá sea nuestra categoría máxima, o por lo menos, la más refinada y veloz. Fue el mejor 1973; y después ¿qué? Ser el año que viene de nuevo Campeón, o a lo mejor al que viene no y el '75 sí. El paso evolutivo se le dio gracias al es-

píritu emprendedor de un tipo tan fuera de serie como es Francisco Mir.

Deportivamente el viaje le servirá de mucho. Económicamente, por supuesto, también. Las condiciones en que va son convenientes: un sueldo mensual fijo y participación en los premios. Y los premios en el norte suman muchos miles de dólares a fin de temporada.

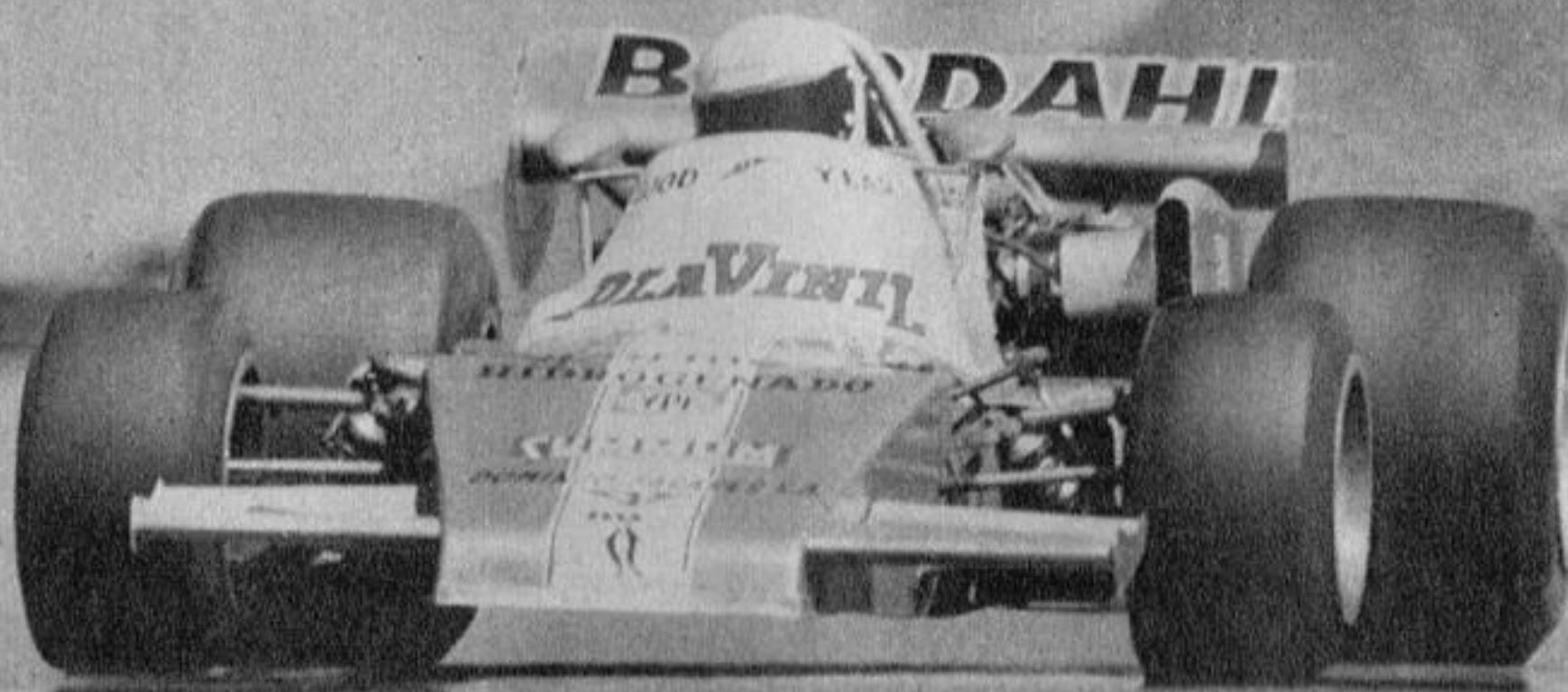
"Pero no todo termina allí" —piensa el Nene—. "Creo que mi gran ambición sería correr en Fórmula Uno Internacional. Lo que voy a hacer ahora será una práctica importantísima (aunque ya tengo unos cuantos años de práctica activa e importante). Y como uno nunca puede adivinar hasta dónde llegarán los planes de Mir, cualquier cosa importante puede darse..."

"El coche de Dan Gurney es impresionante por la calidad de construcción: parece hecho por la Douglas o cualquier fábrica de aviones. Además ya lo probó Sam Posey y bajó el record del circuito. Como ves voy bien montado."

Se iba haciendo la hora de almorzar y nos fuimos a sufrir la veda de carne al carrito 11 de la costanera. Al rato de lle-

gar aparecieron Cachito Fangio y Picho Pascualini a cumplir con necesidades bastante parecidas a las nuestras. Por supuesto, el tema de nuestra reunión con el Nene se desvirtuó en la medida en que se acabó el tema del viaje y de su sentimiento frente a la inminente partida. A último momento pudimos recoger la gran admiración que siente por Mir a quien le debe este enorme futuro rebotante de todas las posibilidades. La alegría deportiva de estar dentro de poco y durante casi tres meses dominando en entrenamientos un exquisito monstruo de 500 HP en el lomo. La aventura de viajar de circuito en circuito y el paso —enorme paso adelante— hacia la meta profunda y última del Nene: "Yo quiero llegar a ser Campeón Mundial de F-1. Porque quiero ser el mejor en el deporte que elegí y al que le dedico mi vida. Lo demás (posibilidades de ganar mucha plata, etc.) es absolutamente secundario."

Después vinieron los primeros chistes de Cachito Fangio, acordarse de las cargadas al Colorado Zunino en San Juan, y chau al tema García Veiga. Lo demás sería para otro día...



El coche artifice del Campeonato. El chasis de F-1 más nuevo de Berta, el único motor con inyectores para lograr un título muy útil.

Tómele la mano al Embrague

Adherida a CIFARA



Apoye su pie izquierdo sobre el pedal del embrague.
Notará su funcionamiento suave.
Silencioso. Preciso.
Accione la palanca de cambio.
La maniobra será fácil Exacta.
La explicación es simple:
Los Embragues WOBRON Legítimo
son los únicos que responden
a las especificaciones técnicas
de ingeniería de fábrica.
Por eso, son equipo original en
todos los vehículos de fabricación
nacional.
Cuando Ud. le tome la mano a un
Embrague WOBRON Legítimo,
experimentará el placer de manejar.
Aumentará el rendimiento de su
vehículo. Prolongará su duración.



Industria Argentina con Calidad Internacional



LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMACIAS
DE TODO EL PAIS

sugerencias..

EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989



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



SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD
PARA SU DKW

MECANICA INTEGRAL • CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS
IGNACIO GIRO

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

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS
COLOCACION EN EL ACTO



DISTRIBUIDOR DE
PALANCAS
AL PISO

• BUTACAS PARA
COMPETICION

- ACCESORIOS DEPORTIVOS
- FUNDAS BOUCLE DE TOALLA SUPERFUND

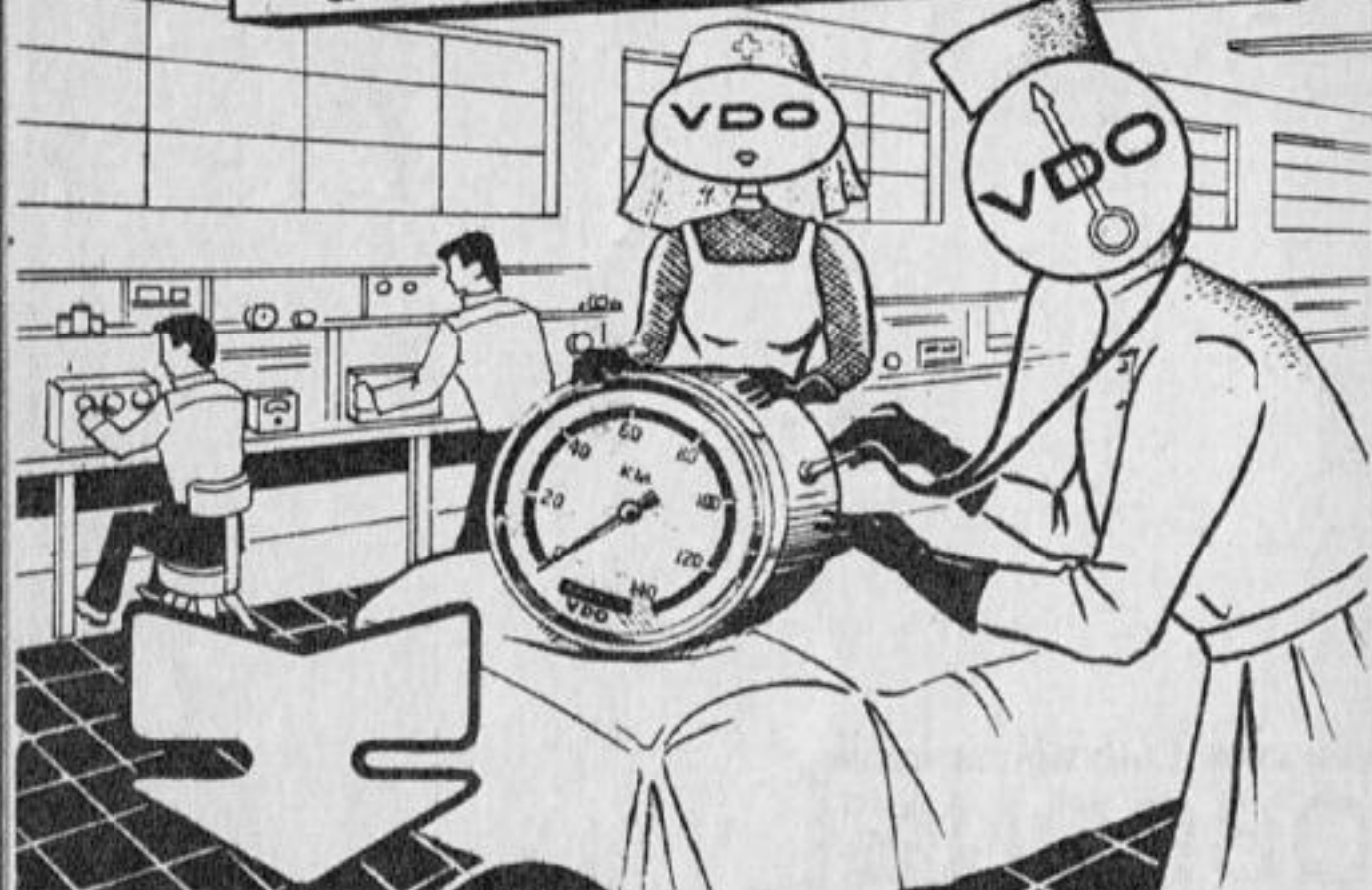


LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

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

en pocas horas

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



KILOMETRO

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

TC

SUSPENDIDA ZAPALA, CONCLUYO EL CAMPEONATO

El pasado domingo debía terminar el campeonato 1973 de TC con la competencia de Zapala. Sin embargo no pudo llevarse a cabo por una diferencia surgida entre el club organizador y la ACTC y el campeonato quedó así cerrado con los resultados del último Gran Premio de la Montaña, aunque Nasif Estéfano era ya campeón posmórtem. Un final inconcluso que no le hace ningún bien al TC

EL TC SIN DEFINICION

El martes por la tarde comenzó a circular la noticia de la no concreción de la carrera de Zapala. A pesar de que el club organizador tenía todo dispuesto la carrera no se realizaría por falta de inscriptos. La Asociación de Corredores de Turismo de Carretera dispuso aconsejar a sus asociados la no participación y automáticamente las inscripciones que ya estaban concretadas se levantaron y de esa forma, si bien oficialmente la competencia no se había suspendido, de hecho podía preverse que no se llevaría a cabo por falta de concurrentes.

El motivo de la abstención de los pilotos es un problema que últimamente vino produciéndose a menudo en la categoría. La Asociación estima que en el caso de que las carreras sean apartadas de la zona en que habitualmente se corren los organizadores deben fijar una suma en concepto de viáticos tendiente a atenuar aunque sea en parte la inversión de los corredores al concurrir. En el caso particular de Zapala, la ACTC cursó nota al club con dos meses de anticipación donde se solicitaba un monto de 200.000 pesos viejos en concepto de viáticos para todos los pilotos que fueran de la partida. Aducía que esa cifra había sido tomada del costo que significaba el traslado de los autos en camión.

Los directivos de Zapala no emitieron respuesta alguna hasta que finalmente la semana pasada el señor Spada tuvo oportunidad de charlar telefó-

nicamente con el presidente del club. Este le formula una contraoferta que consistía en asegurar a todos los pilotos que concurren la suma de 100.000 pesos moneda nacional, los que, de obtenerse algún premio en la carrera se deducirían del mismo. Es decir que los que percibieran en concepto de premios una suma superior a esa cifra no recibirían viáticos. Pero en cambio de esa forma se aseguraba que cualquiera que fuese la suerte de los pilotos en carrera, tendrían asegurados cien patacones de los viejos.

La ACTC tomó debida cuenta del ofrecimiento pero lo consideró insuficiente y de allí que sus asociados resolvieron no concurrir. Nosotros estimamos justa tanto una como otra posición. Lógicamente los pilotos deben hacer un desembolso muy grande de dinero para trasladarse a correr a Zapala y de alguna forma tienen que ver compensado ese esfuerzo. Pero por otra parte el club organizador se basa en determinado presupuesto para la organización de la carrera y no resulta lógico hacer variar éste a pocos días de su realización. Lo elemental, consideramos, tiene que ser establecer una cifra tope tanto de premios como de viáticos, como para que los clubes, antes de solicitar sus fechas, sepan a qué atenerse.

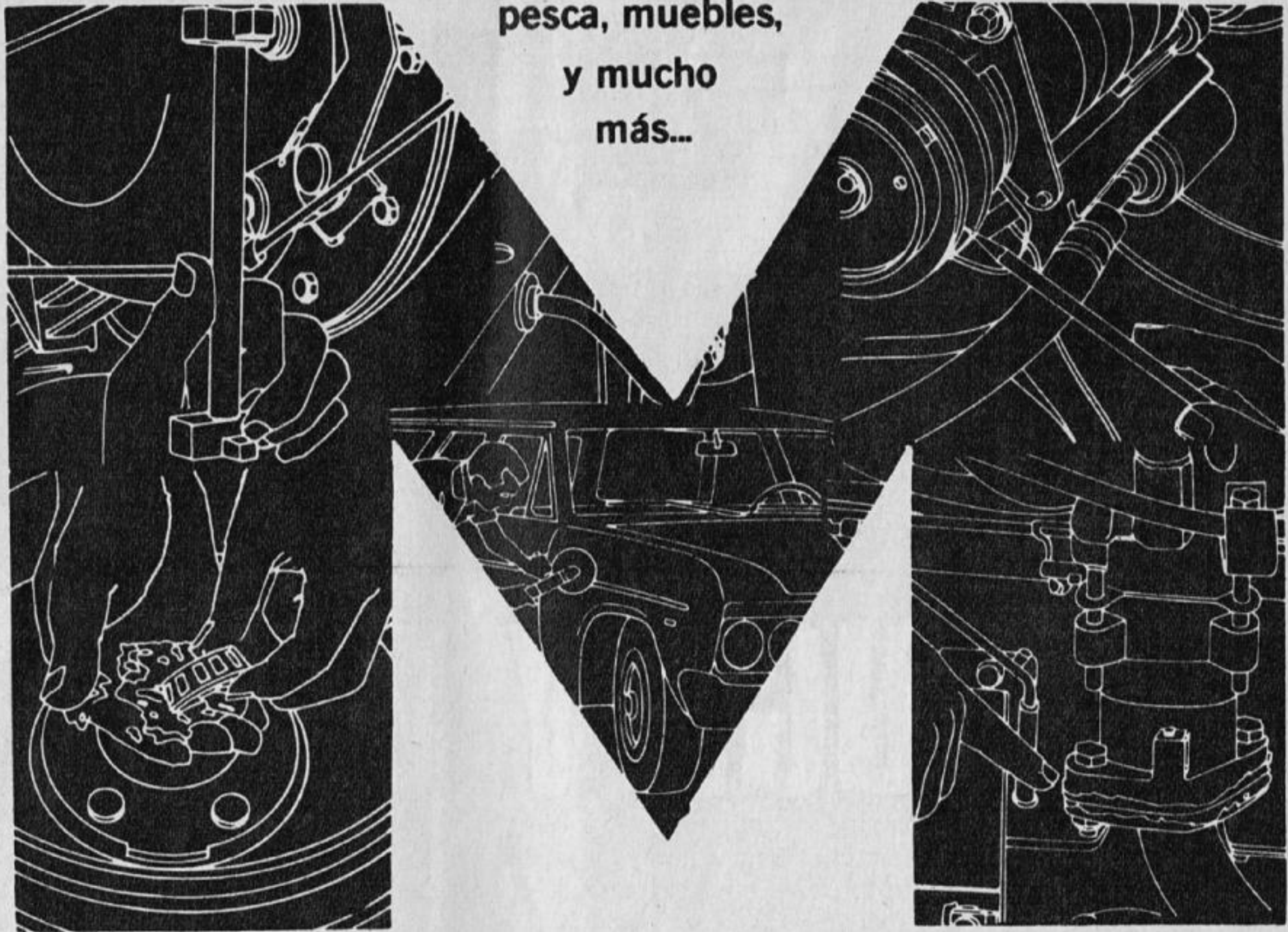
Indudablemente esta situación no hace otra cosa que perjudicar a la categoría. En éste caso de manera particular, al quedar inconcluso el calendario y cuando aún el segundo o tercer puesto podían discutirse. Mal fin para el Turismo de Carretera '73.

MECANICA POPULAR

CON 144 PAGINAS EN SU EXTRAORDINARIA
DE DICIEMBRE

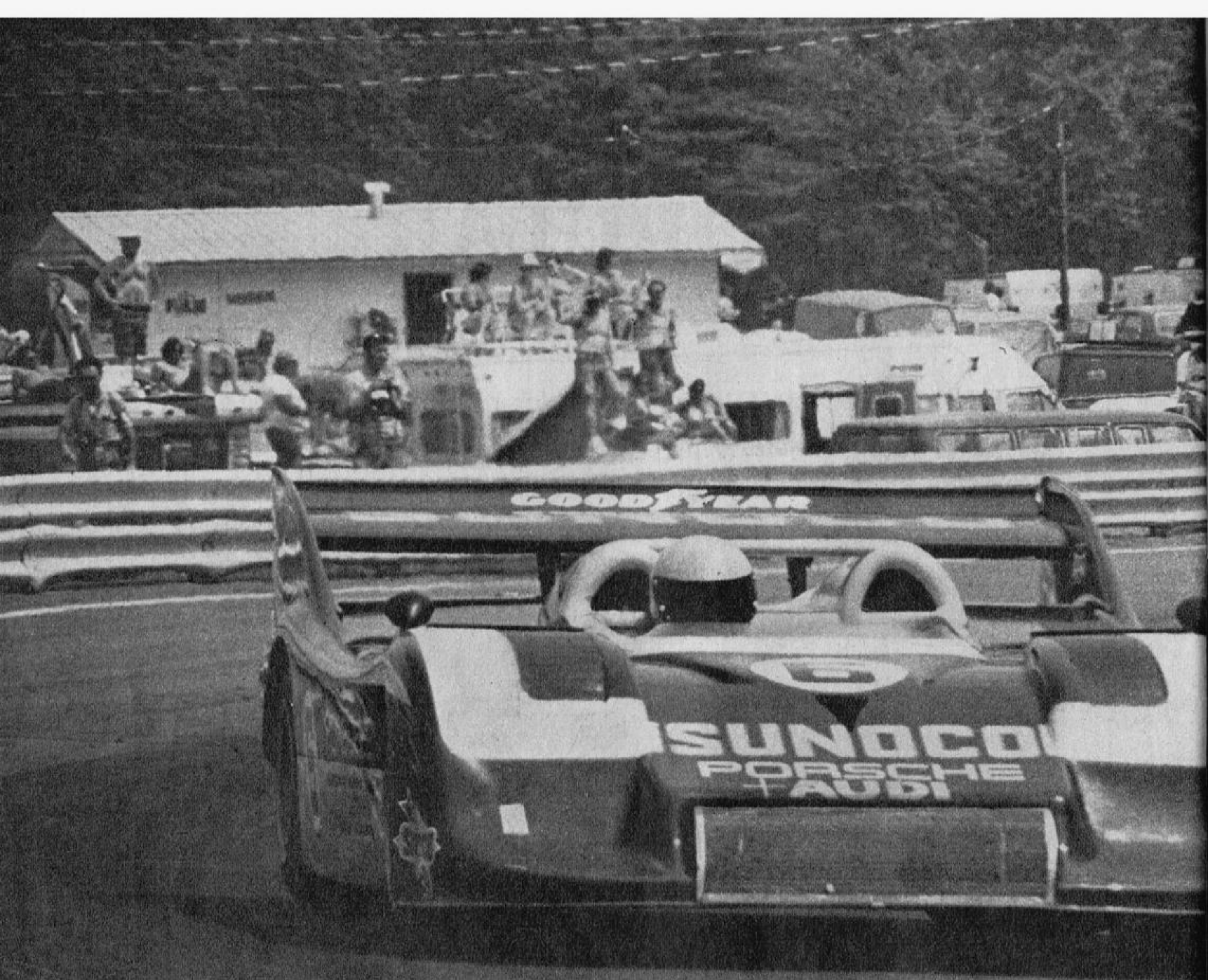
Más de 60 PAGINAS dedicadas a los nuevos autos del 74
y al automovilista y más de 80 PAGINAS sobre armas,
motociclismo, electrónica, fotografía,
adornos de Navidad, aviación,

pesca, muebles,
y mucho
más...



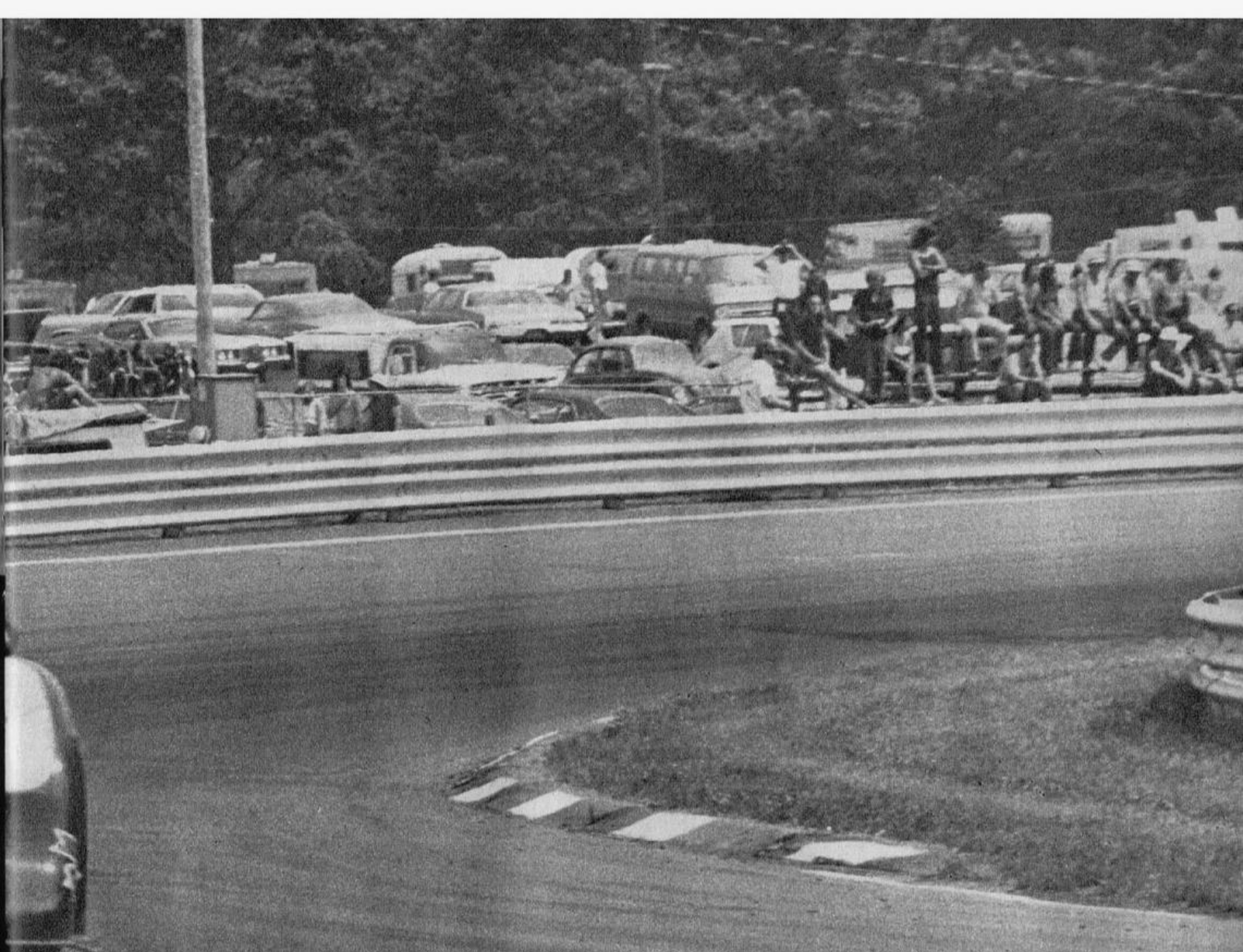
Obtenga en esta edición EXTRAORDINARIA
su MANUAL completo para cuidar
y reparar su automóvil.

CONOZCA POR QUE MECANICA ES ... POPULAR



AUGE Y CAIDA D

La imagen eterna de Mark Donohue en 1973. Solo, cortado en punta, sin enemigos a la vista. Ganó seis carreras consecutivas e hizo el mejor tiempo de clasificación en todos lados. El Porsche 917/30 turbo fue una aplanadora.



Retrospectiva de la Can Am

EL TURBOCOMPRESOR

Como pasosiempre en el Copa CanAm, en 1973 también hubo un dominador total. Fue Mark Donohue, que hizo valer las diferencias que distinguen del resto a su Porsche 917/30 con turbocompresor. Este elemento caro y sofisticado dejará de ser usado el año que viene, eliminado prácticamente por una malintencionada restricción en el consumo del combustible. Por supuesto que esa medida lo pone fuera de combate en su estado actual, pero faltaría saber si Porsche se manda otro de sus milagritos, o se ofende y se retira de la CanAm, una categoría que, de todos modos, no encuentra el camino hacia la paridad mecánica



RETROSPECTIVA DE LA CANAM

Jody Scheckter fue una de las pocas atracciones que ofreció la CanAm este año. En los números consiguió un segundo puesto y dos terceros, pero en la pista rindió mucho más, porque fue prácticamente el único que no se resignó a permitir las escapadas de Donohue. Su combatividad es asombrosa.

Una nueva edición de la Copa CanAm ha pasado a la historia, con mucho ruido, mucha velocidad, un buen número de participantes y el mismo vagón de guita en premios que fue el eterno pulmón de esta categoría.

Sin embargo, nunca hasta ahora se ha podido comentar que la CanAm genere una sola carrera interesante, porque la especialidad nunca ha sido pareja, sino que ha pasado por sucesivas dominaciones de las mejores marcas participantes. En la primera edición de este campeonato, John Surtees con

un Lola ganó todas las carreras menos una. Después llegó la extensa era de la dinastía McLaren y por cinco años no hubo más motivo de charla.

Con la llegada del turbocompresor la cosa cambió finalmente, pero no para bien. En 1972 el dominio de Porsche fue más absoluto que el que ejercía anteriormente McLaren, y este año la hegemonía de la marca alemana se transformó en una agobiante opresión para el resto de los participantes.

Mark Donohue, que el año pasado no pudo aspirar a la Copa a raíz de un accidente

dejando su butaca a George Follmer, se desquitó con creces en 1973, marcando todos los mejores tiempos de clasificación y aunque en las dos primeras carreras tuvo algunos inconvenientes mecánicos que lo relegaron, ganó sin interrupción las seis carreras restantes.

Los Porsche 917/10 de 5.4 litros con turbocompresor presentados ahora por equipos particulares eran más numerosos que el año pasado, y dos ejemplares de este modelo fueron los que ganaron las dos primeras carreras, en manos



de Charlie Kemy y George Follmer, respectivamente.

Pero cuando el "caballo del comisario" empezó a andar bien, ya no hubo más posibilidades para nadie. Nos referimos al 917/30 de Donohue, especialmente preparado en Stuttgart para el equipo de Roger Penske y que evidentemente tenía muchas diferencias con el resto.

Acaso harto de ganar tantas carreras sin la menor oposición, Donohue declaró al finalizar el campeonato que se retiraba de la actividad para dedicarse a dirigir una de las

empresas de Penske. Con 38 años, la mitad de los cuales fueron dedicados a la conducción deportiva y con resultados muy exitosos, su aplastante dominio en la CanAm le pareció un digno broche de oro para finalizar su carrera de piloto.

Eclipsados por la importancia fundamental de la técnica en esta especialidad, los virtuosismos conductivos casi pasan desapercibidos. Cuando una categoría no es pareja, y un piloto pasa a otro tranquilamente porque tiene más máquina, todo lo que confor-

ma la esencia de una carrera queda desvirtuado, y el espectáculo no pasa de ser un desfile de monstruos mecánicos a elevada velocidad.

Como sucediera en F1 y también en Fórmula A, donde ganó una pila de carreras, la revelación del año en la CanAm fue también Jody Scheckter, uno de los pocos que ponían todo de sí para no dejarse doblegar fácilmente. Los demás no pasaron de ser opacos partenaires de Donohue y su aplastadora alemana.

El Sports Car Club of America es consciente del fenómeno que estropea a su categoría más importante, y parece que por fin se ha propuesto arbitrar los medios para que en el futuro sea más competitiva.

El análisis de estas medidas para el futuro nos parece mucho más interesante que el racconto de un ejercicio con tan pocas alternativas de interés como fue el de la CanAm 1973.

A pesar que habían sido anunciados cambios radicales en el reglamento, en rigor hubo una sola restricción seria para el año que viene. Se trata de una limitación en el consu-

mo que estropea a su categoría más importante, y parece que por fin se ha propuesto arbitrar los medios para que en el futuro sea más competitiva.



MOSPORT

Pos.	Piloto	Marca	Vtas
1º	Charlie Kemp	Porsche 917/10 TC	80
2º	Hans Wiedmer	Porsche 917/10 TC	78
3º	Bob Nagel	Lola Chevrolet T260	77
4º	Scotter Patrick	McLaren Chevrolet M8F	77
5º	Steve Durst	Porsche 917/10 TC	77
6º	John Cannon	McLaren Chevrolet M8F	77
7º	Mark Donohue	Porsche 917/10 TC	73

Promedio del ganador: 173,7 km/h.

Record de vuelta: Donohue en 1m18s, en la cuarta vuelta.

ROAD ATLANTA

Dos series de 45 vueltas - 361,6 Kms.

Pos.	Piloto	Marca	Vtas.
1º	George Follmer	Porsche 917/30 TC - 5,4 lts.	90
2º	Mark Donohue	Porsche 917 /30 TC - 5,4 lts.	89
3º	Jody Scheckter	Porsche 917/10 TC - 5 lts.	87
4º	David Hobbs	McLaren Chevrolet M20 - 8,1 lts.	87
5º	Hurley Haywood	Porsche 917/10 TC - 5 lts.	85
6º	Bob Nagel	Lola Chevrolet T260 - 8 lts.	84
7º	Steve Durst	Porsche 917/10 - 5 lts.	83
8º	Tom Heyser	Lola Chevrolet T260 - 8,1 lts.	78
9º	Pete Sherman	McLaren Chevrolet M8FP - 8,1 lts.	74
10º	Ed Feller	McLaren Chevrolet M8FP - 8,1 lts.	71

Record de vuelta: Donohue en la 64, en 1m14s, a un promedio de 203,2 kilómetros por hora.

Promedio del ganador: 187,3 km/h.

WATKINS GLEN

Dos series de 30 vueltas - 323 Kms.

Pos.	Piloto	Marca	Vtas.
1º	Mark Donohue	Porsche 917/30 - 5,4 lts. - Turbo	60.
2º	David Hobbs	McLaren M20 - Chevrolet - 8,1 lts.	60
3º	Jody Scheckter	Porsche 917/10 - 5,0 lts. - Turbo	59
4º	Charlie Kemp	Porsche 917/10 - 5,5 lts. - Turbo	59
5º	John Cannon	McLaren M8F - Chevrolet - 8,1 lts.	57
6º	Tom Dutton	McLaren M8F - Chevrolet - 7,5 lts.	55

Promedio del ganador: 191,600 km/h.

MID-OHIO

Dos series de 42 vueltas - 320 Kms.

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Mark Donohue .	Porsche 917/30 - 5,4 lts. turbo	1h59m16s73	84
2º	George Follmer	Porsche 917/10 - 5,4 lts. turbo	1h59m26s74	84
3º	Hurley Haywood	Porsche 917/10 - 5,0 lts. turbo	.....	80
4º	Derek Bell	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	80
5º	Bobby Brown ..	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	79
6º	Danny Hopkins .	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	79
7º	Tom Dutton ...	McLaren M8F/Chevrolet 7,5 lts.	.....	78
8º	Jackie Oliver ..	UOP Shadow DN2/Chevr. 8,1 lts.	.....	78
9º	Gary Wilson ...	McLaren M8E/Chevrolet 7,5 lts.	.....	78
10º	Steve Durst	Porsche 917/10 - 5,0 lts.	.....	77

Promedio del ganador: 163,100 km/h.

RETROSPECTIVA DE LA CANAM

mo de combustible, reglamentada al milímetro cúbico, como es costumbre en las intrincadas reglamentaciones yanquis tipo SCCA, USAIC o NASCAR.

La reglamentación limita a 25 galones americanos la cantidad de combustible que puede usar un auto en la serie clasificatoria de 75 millas de recorrido que precede a la carrera en sí, y a 41 galones para ésta, que tiene una distancia de 125 millas en todos los circuitos donde se corre la CanAm.

Como único margen se permitirá tener en cada box un

recipiente sellado para reabastecimiento de siete galones, que sólo se podrá usar si un auto se detiene en carrera a recargar, indistintamente en la serie o en la final.

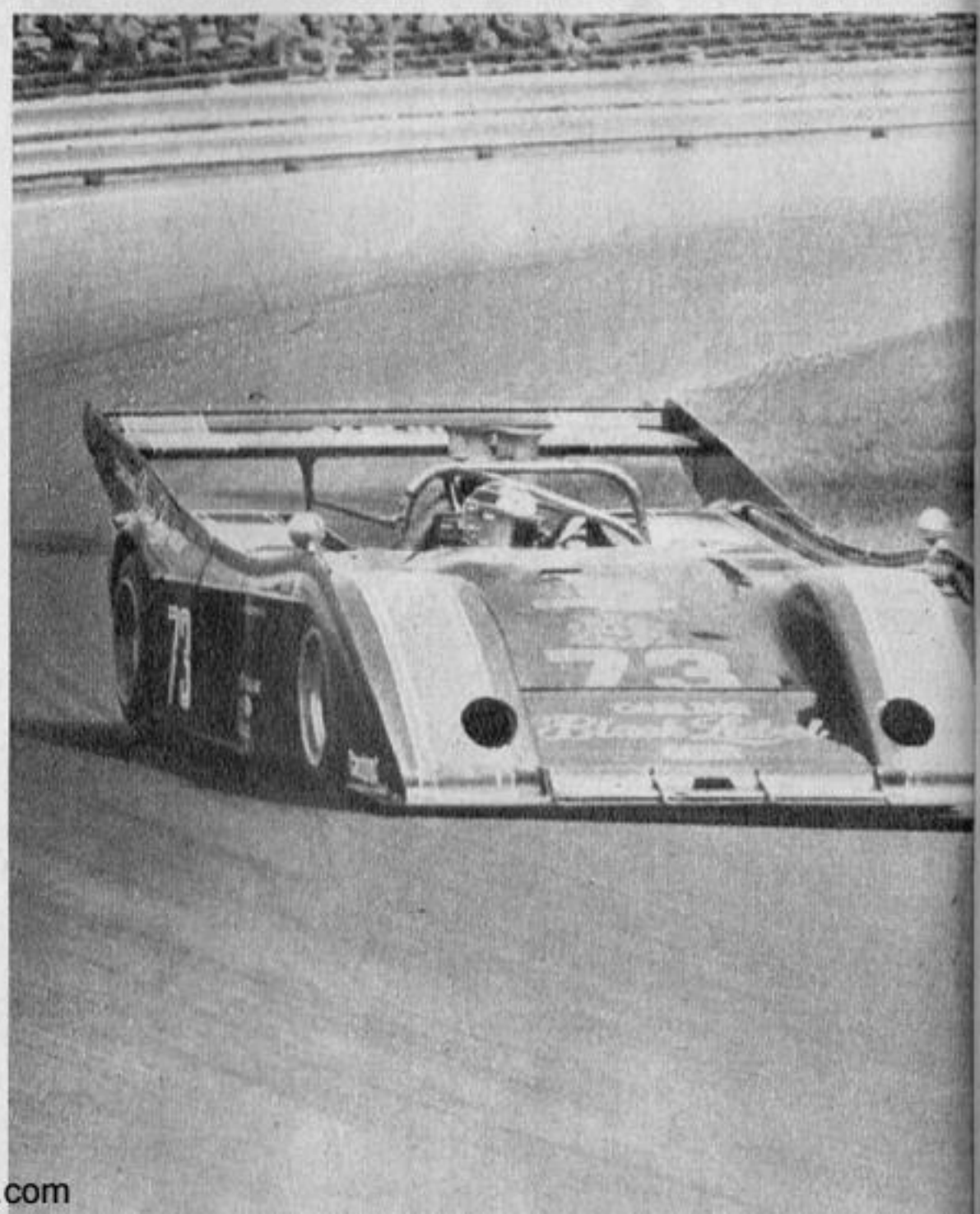
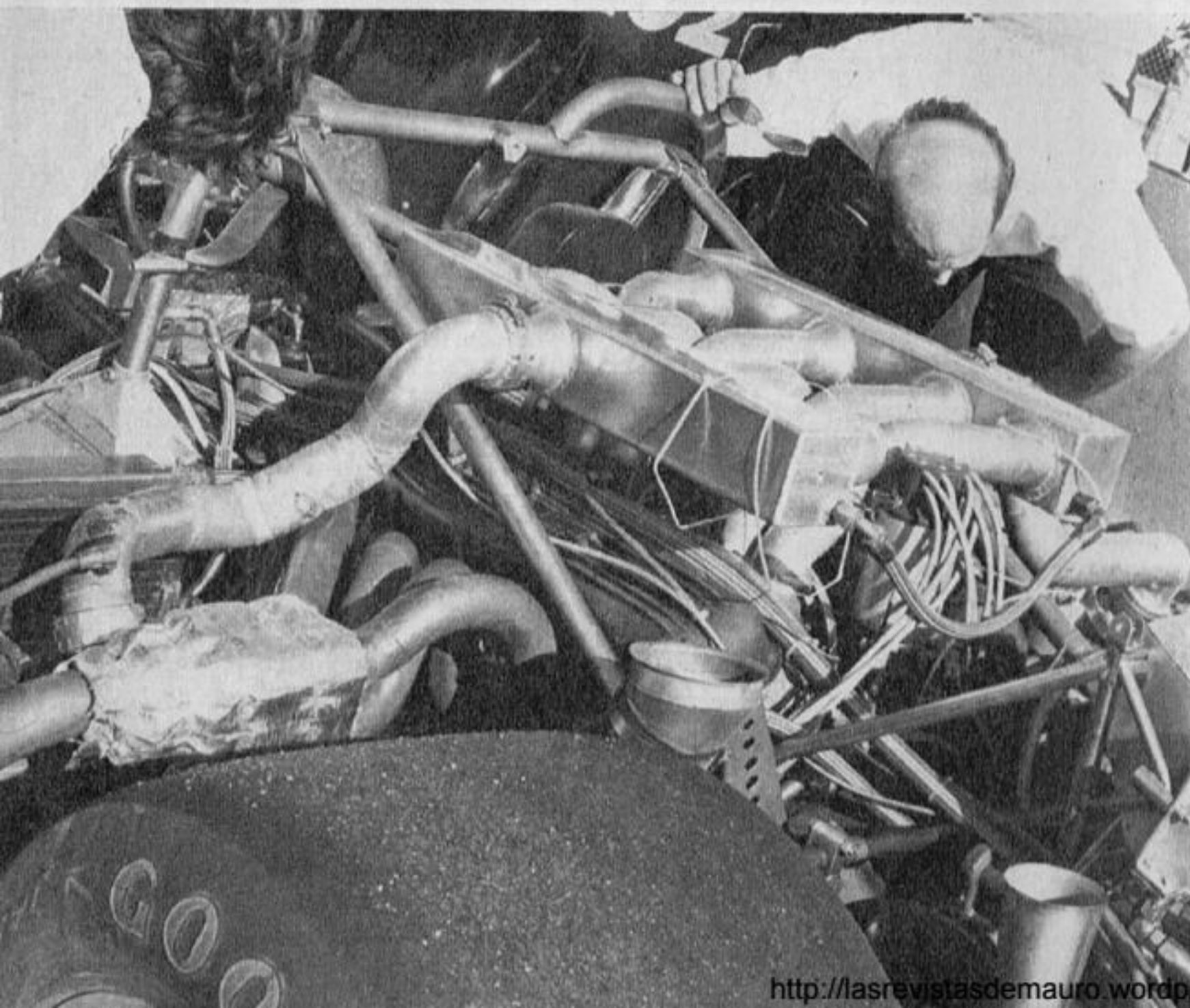
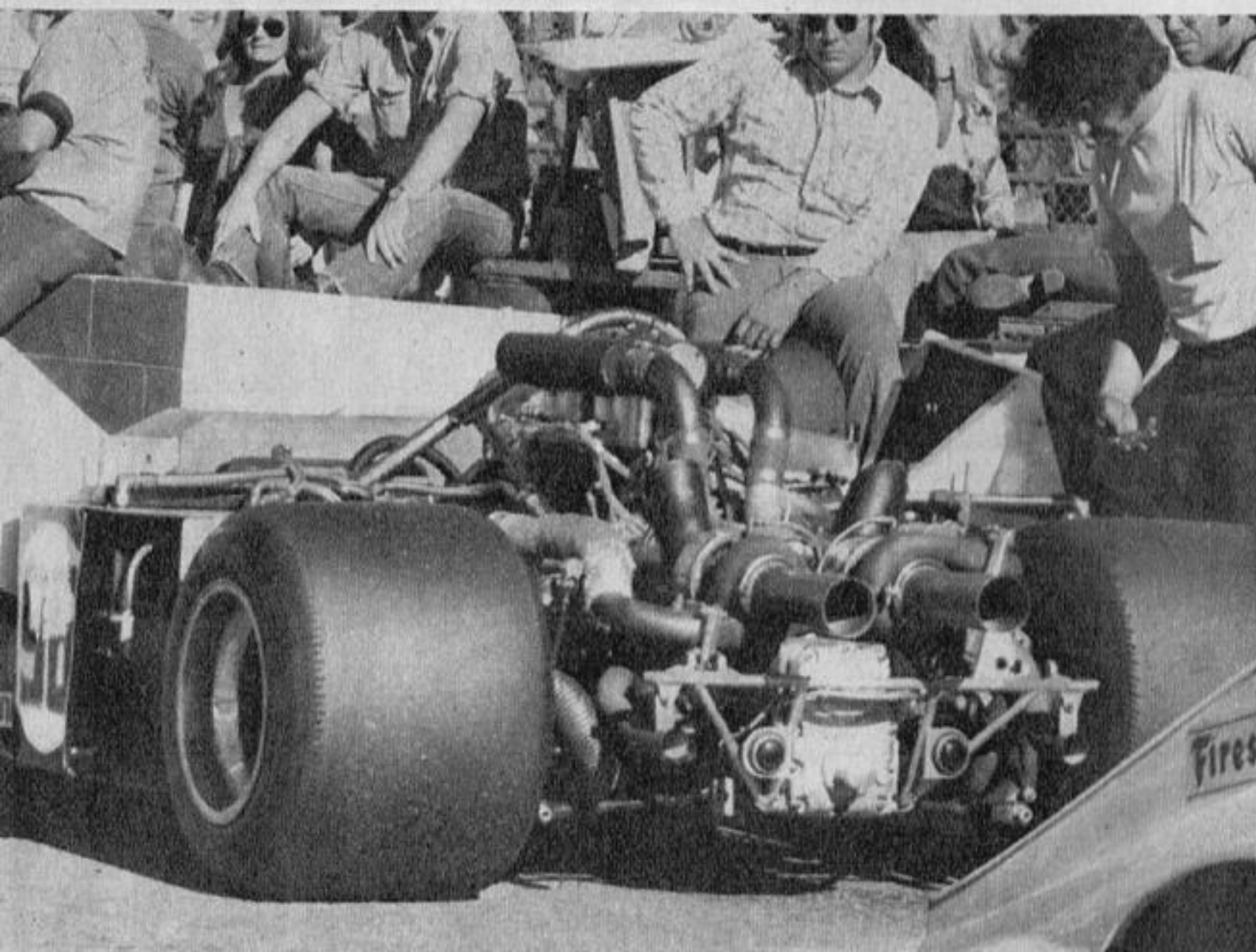
Una comisión del SCCA verificará el cumplimiento de la "ley seca" obligando a vaciar los tanques después de la serie para recibir la cantidad justa de combustible para la final.

Esta medida puede parecer poco importante, pero trae mucho más cola de lo que parece, porque resulta que ese consumo parece calcado del

correspondiente al motor Chevrolet V8 de aspiración normal similar a los que se usaban en la era McLaren, mientras que no encaja en absoluto con las cifras necesarias para un Porsche turbo.

Ya se sabía que el SCCA buscaba la forma de reglamentar la categoría de la manera más elegante para prohibir la participación de los Porsche, porque hacerlo directamente se daría de patadas con el carácter internacional que la entidad organizadora quiere darle a la CanAm.

La restricción en el uso de combustible es un golpe bajo



que deja fuera de combate a los Porsche sin mencionar en la letra del reglamento lo que su espíritu alegre persigue.

Pero esta medida perjudica indirectamente a otras dos empresas que tenían iniciados sus experimentos con motores Chevrolet turbocomprimidos. Una de ellas es Shadow, pero Don Nichols, su responsable, no le da mayor importancia al asunto. Mientras el motor Chevrolet con turbocompresor que tenía en experimentación no es plata perdida porque lo piensa aplicar en motonáutica, ya tiene en marcha los modelos 1974 para Revson y Oliver,

ajustados al nuevo reglamento, es decir con motor de aspiración normal.

En cambio Charlie Agapiou, team manager del equipo Commander Motor Homes, que en las dos últimas carreras del año presentó un McLaren M20 ex oficial del año pasado propulsado por un Chevrolet turbo desarrollado al costo de 250.000 dólares, muestras signos de evidente alarma.

El auto fue piloteado por Mario Andretti y aunque adolecía de algunas fallas no perdía terreno en carrera con respecto a Donohue. Sólo le faltaba solucionar unas pocas cosas

para ser un auto realmente competitivo cuando llegó la noticia de la restricción de combustible. Ahora tendrían que tirar todo ese esfuerzo al tacho de la basura y empezar otra vez de cero, y Agapiou duda que se pueda afrontar tanto gasto.

Los que todavía no saben qué van a hacer son Roger Penske y Mark Donohue ya que como dijéramos antes el ingeniero-piloto retirado pasó a ser presidente de Roger Penske Racing.

En realidad no es que tengan ningún problema en comprar el auto que más conven-

ga, como hacen siempre para cualquier otra categoría. Lo que pasa es que la relación con Porsche es algo más que la existente entre un proveedor y un cliente, y será necesario esperar una definición por parte de Porsche.

En fin, como de costumbre la CanAm sigue interesando siempre por sus eternas posibilidades futuras y ahora se abre otra puerta hacia la paridad de fuerzas y la consecuente mejora del espectáculo. Esperemos que el año que viene no resulte otra vez una procesión veloz con el mismo santo siempre a la cabeza.



Este es el Chevrolet de ocho litros con turbocompresor preparado por los hermanos Agapiou. Montado en uno de los McLaren M20 presentados el año pasado por el equipo oficial, rindió muy buenos resultados parciales en manos de Mario Andretti. La limitación de consumo impuesta por el SCCA lo deja fuera de reglamento.

Paralelamente a la unidad propulsada por un Chevrolet V-8 normalmente aspirado, Shadow presentó en varias oportunidades este ejemplar con el mismo motor turbocomprimido, sin mucho éxito en principio. El piloto fue Vic Elford.

Detalle del intrincado sistema de turbocompresión utilizado por el Shadow experimental. A pesar de tratarse de casi los mismos elementos que se utilizan en los autos tipo Indianápolis, estos aparecen mucho más "desparramados". La desprolijidad imperante indica además el estado de desarrollo del proyecto.

David Hobbs, con el otro McLaren M20 ex oficial, fue uno de los mejores animadores de la CanAm, y de los que mejor se las rebuscaba con motores normalmente aspirados. Estos volverán a reinar el año que viene, si el ingenio de Porsche no se opone.

LEXINGTON

200 MILLAS - 320 KMS.

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Mark Donohue	Porsche 917/30 - 5,4 lts. turbo	1h50m16s76
2º	George Follmer	Porsche 917/10 - 5,4 lts. turbo	.....
3º	Hurley Haywood ...	Porsche 917/10 - 5,0 lts. turbo	a 4 vueltas
4º	Derek Bell	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	a 4 vueltas
5º	Boby Brown	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	a 5 vueltas

Promedio del ganador: 169,550 km./h.

ELKHART LAKE

25 Vueltas - 160 Kms.

Pos.	Piloto	Marca	Vtas.
1º	Mark Donohue	Porsche 917/30 TC - 5,4 lts.	25
2º	Jody Scheckter	Porsche 917/10 TC - 5,4 lts.	25
3º	George Follmer	Porsche 917/10 TC - 5,4 lts.	24
4º	Scooter Patrick	McLaren Chevrolet M8F - 8,1 lts.	24
5º	Bobby Brown	McLaren Chevrolet M8F - 8,1 lts.	23
6º	Bob Nagel	Lola Chevrolet T260 - 8,1 lts.	23
7º	Gary Wilson	McLaren Chevrolet M8F - 7,6 lts.	23
8º	Warren Agor	McLaren Chevrolet M8FP - 7 lts.	22
9º	Danny Hopkins	McLaren Chevrolet M8FP - 8,1 lts.	22
10º	Tom Heyser	Lola Chevrolet T260 - 8,1 lts.	22

Record de vuelta: Doonhue, 2m4s a 186,5 Km./h.

LAGUNA SECA

66 Vueltas - 201,300 Kms.

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Mark Doonhue .	Porsche 917/30 - 5,4 lts.	1h13m05s49	66
2º	Jackie Oliver ..	UOP Shadow DN2/Chevr. 8,1 lts.	.....	65
3º	Hurley Haywood	Porsche 917/10 - 5,0 lts.	.....	65
4º	Bobby Brown ..	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	64
5º	Milt Minter	Alfa Romeo T33/3 - 3,0 lts.	.....	64
6º	Bob Nagel	Lola T-260/Chevrolet 8,1 lts.	.....	63
7º	Robert Peckham	McLaren M8C/Chevrolet 7,5 lts.	.....	63
8º	Scooter Patrick	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	62
9º	David Hobbs ..	McLaren M-20/Chevrolet 8,1 lts.	.....	56
10º	Steve Durst ...	McLaren M8F/Chevrolet 8,1 lts.	.....	49

Promedio del ganador: 164,250 km./h.

LOS ANGELES TIMES GRAND PRIX

Circuito de Riverside — 49 Vueltas

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Mark Doonhue	Porsche 917/30 TC - 5,4 lts.	1h2m4s	49
2º	Hurley Haywood ...	Porsche 917/10 TC - 5 lts.	1h3m1s	49
3º	Charlie Kemp	Porsche 917/10 TC - 5,4 lts.	.....	48
4º	Bob Nagel	Lola Chevrolet T260 - 8,1 lts.	.....	47
5º	Milt Minter	Alfa Romeo T33/3 - 3 lts.	.....	46
6º	Bob Peckham	McLaren Chevrolet M8C - 7,5 lts.	.....	46
7º	Tom Dutton	McLaren Chevrolet M8F - 8,1 lts.	.....	45
8º	Steve Durst	McLaren Chevrolet M8F - 8,1 lts.	.....	44
9º	Hans Muller	Porsche SP 20 - 2,5 lts.	.....	41
10º	Scooter Patrick ...	McLaren Chevrolet M8F - 8,1 lts.	.....	34

Record de vuelta: Mark Doonhue (No fue suministrado el registro oficial).



TC

ABRIENDO EL PARA

¿Brida? ¿Índice de compresión? ¿Trompas standard? ¿Eliminación de la toma dinámica? La alarmante velocidad desarrollada por los actuales TC ha llevado a la propia ACTC a reconsiderar el esquema reglamentario de la categoría y bajar así la velocidad máxima a unos teóricos 220 km/h. Nadie parece acordarse sin embargo de que la solución más sensata de todas es utilizar motores standard con preparación Turismo Nacional.

GUAS...

El hecho de que la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera haya convocado a reunión a la Comisión Técnica hace quince días indica la constante preocupación existente por tratar de

adaptar cada vez más la categoría a los escenarios en que se desarrolla la actividad. Este problema se plantea ante la falta de adaptación de los circuitos a las velocidades que alcanzan los autos

ciereo publicidad

Si para reconocer
una prenda Mc Gregor
usted no necesita
mirar la etiqueta,
Mc Gregor es para usted.

 **McGREGOR®**
la ropa sport mas famosa del mundo

Camisas - Jeans - Pantalones - Camperas
Anoraks - Shorts - Remeras.
Y ahora también Mc Gregor Juniors.



merced al desarrollo constante que los preparadores obtienen de los motores. Prueba de ello es el incremento de performances alcanzado desde la creación de la nueva fórmula hasta el momento.

El recordado César Malnatti siempre comentaba que cuando se impuso en las primeras carreras en el año '70 su Torino viajaba a poco más de 190 km/h. En la actualidad ya se habla de parciales de 250 km/h. Los sesenta kilómetros de diferencia se han logrado en cuatro años de esfuerzos y se ha llegado, digamos, al punto de ebullición, al extremo donde cualquier lógica indica que la seguridad adquiere caracteres de mito. La plena toma de conciencia respecto a esa situación induce a los mismo pilotos a proponer la modificación reglamentaria. Algo que siempre fue tabú dentro de la ACTC pero que esta vez se propone desde adentro mismo de ella. Los objetivos no tienen en cuenta simplemente el aspecto velocidad sino que también se inclinan a la obtención de mayor confiabilidad mecánica con el interés de favorecer los espectáculos.

LAS OPCIONES

PRESENTADAS

Previo a la reunión de la Comisión Técnica se fijaron los ítem que se iban a presentar a discusión con la finalidad de que los representantes de cada marca tuvieran oportunidad de analizar las mismas a fondo y al mismo tiempo ordenen los argumentos de los pro y contra. Esos puntos indicaban el estudio de, entre otras cosas, reducir el índice de compresión, exigir la utilización de las trompas originales de fábrica, supresión de la toma dinámica y finalmente la adopción de una brida restrictiva de llenado. Entre los temas a tratar también se incluyó el del otorgamiento de los 300 cm³ a los Torino para igualarlo con respecto a los autos de motor varillero tres litros. Siempre con el espíritu que priva en la reglamentación de la categoría de lograr la mayor paridad posible entre las marcas competitivas.

LAS CONCLUSIONES

Uno por uno se fueron tratando los temas presentados, aunque desde los primeros comentarios se pudiera entrever la intención de todos los representantes de llegar al último, que precisamente fue el de la brida. De la misma forma se fueron descartando las posibilidades por considerarse en cada caso no equitativas para todas las marcas.

La primera negativa fue para el tema Torino. El argumento con el cual se rebatió el pedido es que se sigue considerando la posición del árbol de levas a la cabeza del Tornado como factor decididamente favorable, por lo cual resulta justo hacerle otorgar el handicap de 300 cm³ que el reglamento original estableció para el mismo.

La propuesta de reducción del índice de compresión también originó disidencias, dado que el resultado obtenido con esa medida no sería proporcional a todas las marcas según lo comentado pública y privadamente por los preparadores.

El tema de las trompas originales tuvo unánime desaprobación. Dos fueron los argumentos básicos. En primer lugar jugó papel de importancia la identificación de la categoría y luego también obtuvo similar resultado un comentario del ingeniero Joseph que consideraba que en virtud de que uno de los objetivos de las reformas era lograr mayor duración mecánica, ésa no era solución. Ya que al tratar de reducir la velocidad por esa vía se incrementaría el esfuerzo de

los motores. "Creo que para matar dos pájaros de un tiro lo que hay que hacer es reducir la potencia. Y con esta medida seguiríamos con la potencia lograda hasta el momento para andar más despacio. Hay que aprovechar la exigencia planteada de reducir la velocidad para también alcanzar una reducción de la potencia, con lo que se conseguirá el objetivo de mayor confiabilidad".

Finalmente llegó el tema tan esperado de la brida. La propuesta fue aceptada unánimemente. Con regla de cálculos en la mano, Joseph hizo algunos números para tratar de determinar las medidas de la misma. Luego de algunos ajustes se resolvió que la medida necesaria sería de 30 mm por boca. Se planteó aquí la alternativa de las dos opciones que otorga el reglamento con respecto a los carburadores. Prácticamente descartada en la práctica la utilización del de una sola boca, se decidió unificar los orificios de la brida en dos. Lo que no priva a los que quieran usar un carburador de una boca. La ubicación se resolvió que fuera entre el múltiple y el carburador de manera tal que se pueda optar por la elección de cualquiera de los dos tipos de carburadores. El punto de partida para establecer la restricción fue el de dejar un tope de velocidad de alrededor de los 220 km/h, cifra que fue considerada como dentro de la lógica para alcanzar un alto índice de seguridad tanto contra accidentes cuanto mecánicamente hablando.

Esta resolución, que fue firmada por los integrantes de la Comisión Técnica de la ACTC en la cual están representadas las marcas que compiten en la categoría, será elevada vía Federación de Pilotos como ponencia para ser tratada en la Asamblea Extraordinaria de CADAD que se realizará el próximo 9 de enero. Consideramos desde todo punto de vista lógico el objetivo de las medidas. Lo que continuamos sin entender en el Turismo de Carretera es el esfuerzo de complicación que el reglamento en sí lleva en su seno. ¿Es necesario instrumentar un reglamento con tantas complicaciones para correr a 220 km/h? ¿Por qué no se corre con motores standard? Nadie parece acertar con una respuesta lógica...



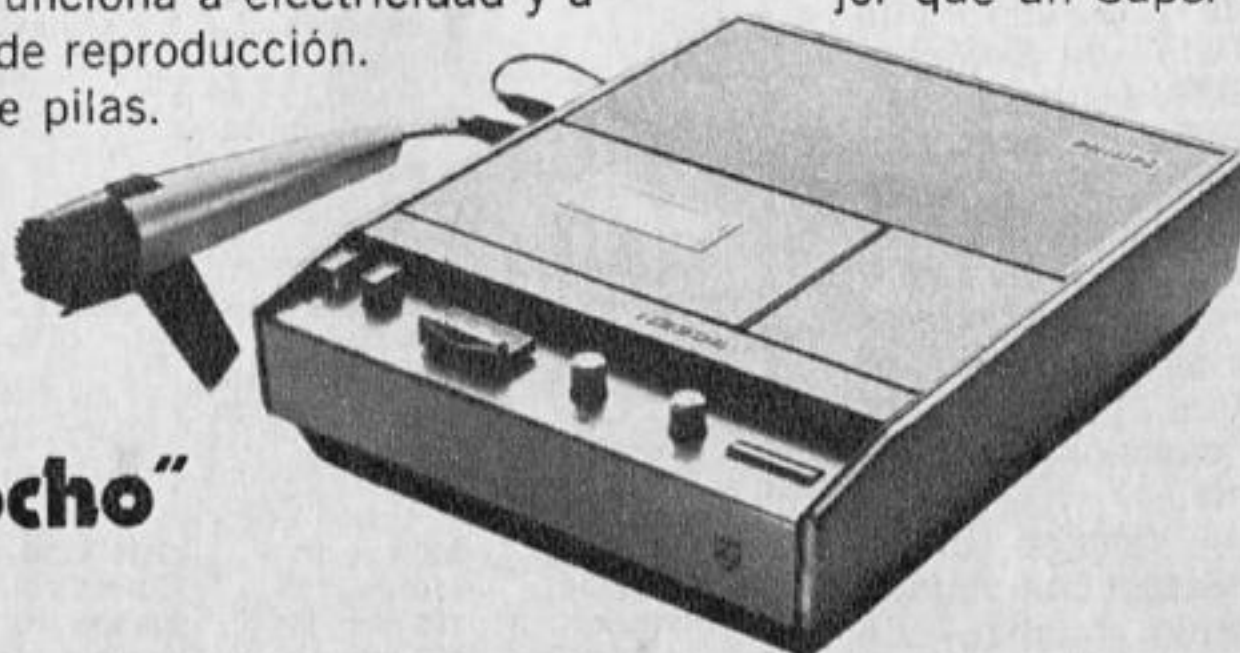
ETER

Para un "Super Bocho" las vacaciones son música

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

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

**Grabador Portátil
Philips a Cassette
"El Super Bocho"**



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

Pedíselo a papá. Es tu premio.

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



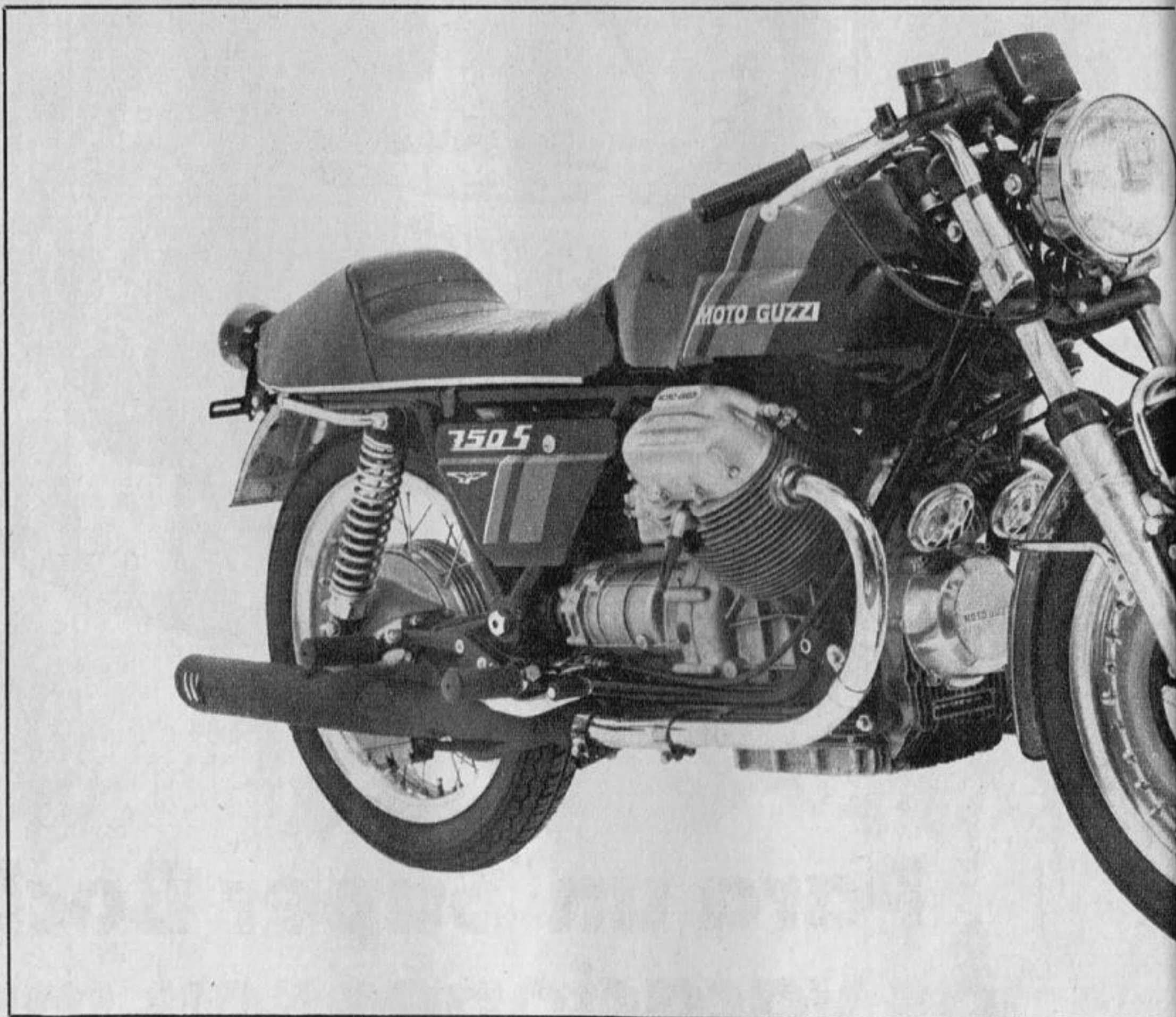
Cassetophon
(reproductor de cassettes)

**Precisión
PHILIPS**



LAS MOTOS D

El argentino De Tomaso, propietario de Moto Guzzi y Benelli, presentó en el salón de Milán su producción motociclistica para 1974. Los modelos de Moto Guzzi son dos potentes 850T y 750S y una 350GTS y 250TS de gran turismo



Como todos los años la ciudad de Milán se constituye en sede de uno de los más importantes shows motociclisticos.

En efecto, todas las marcas que compiten en el mercado europeo y sobre todo las italianas, se hacen presentes con sus stands tratando de acaparar la atención y pasar a ser la atracción de la muestra que el día de la inauguración fue visitada por 50.000 personas.

MV, BMW, Gilera, Moto Guzzi, Benelli, Yamaha, Suzuki, Kawasaki y Honda aportaron sus modelos en Milán.

MV presentó una 350 bicilíndrica que se fabricaría en serie, ya que el modelo de la exposición era un prototipo basado en un diseño de Giorgio Giugiaro, responsable también de los últimos modelos de Du-

cati y la Suzuki Wankel.

También Laverda mostró algo nuevo, volviendo al motor dos tiempos por primera vez desde 1968 en dos versiones de 250 y 420 cm³.

Otra novedad, esta vez de Ducati, es la 860 GT, versión ésta corregida y basada en la famosa "V Twin" de Bologna.

También BMW estuvo en Milán con la 900S que hace poco mostráramos en CORSA, mientras que Gilera optó por no hacer conocer su nueva 500 cuatro cilindros por considerar que el mercado actual no es adecuado para absorber la máquina en cuestión en cantidad suficiente.

El stand de Yamaha, como el de sus directos competidores, no presentó muchas novedades, aunque Kawasaki sí lo hizo con una nueva 400

ESPECIFICACIONES TECNICAS

Moto Guzzi:	850 T	750 S	350 GTS	250 TS
Motor:	Bicilíndr. 4 tiempos	Bicilíndr. 4 tiempos	4 cilindr. 4 tiempos	Bicilíndr. 2 tiempos
Cilindrada:	844,05 cm. ³	748,3 cm. ³	345,5 cm. ³	231,4 cm. ³
Potencia a rpm.:	68,5 a 7000	70 CV a 7000	38 CV a 9500	30 CV a 7400
Encendido:	Distribuidor	Distribuid.	Distribuidor	Electrónico
Arranque:	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico	A patada
Caja:	5 marchas	5 marchas	5 marchas	5 marchas
Transmisión:	Primaria a engranaj. y secund. con cardán.		Primaria a engranaj. y secund. a cadena.	Primaria a engranaj. y secund. a cadena.
Tanque:	25 litros	22,5 lts.	17,5 litros	13,5 litros
Consumo:	6,2 lts./100 Kms.	6 lts./100 Kms.	6,8 lts./100 Kms.	7 lts./100 Kms.
Frenos:				
Delantero:	Disco c. mando hidráulico		Campana (180 mm.)	Campana (180 mm.)
Trasero:	Campana		Campana (160 mm.)	Campana (160 mm.)
Neumáticos:				
Delantero:	350H x 18	325H x 18	300 x 18	300 x 18
Trasero:	410H x 18	350H x 18	325 x 18	325 x 18
Vel. máx.:	195 km./h.	206 km./h.	160 km./h.	150 km./h.
Aceleración:	400 mts. en 14s	400 mts. en 13s	.....	.....
Peso:	216 kg.	206 kg.	168 kg.	129 kg.

E ALEJANDRO



La 850 T conserva los rasgos tradicionales de la marca y es la versión GT de gran cilindrada. El consumo llega a 6,2 litros cada 100 kilómetros. Derecha, abajo:

La versión superdeportiva de Moto Guzzi es la 750 S con más de 200 km./h. de velocidad final y 70 caballos, pesando 206 Kg. La aceleración es de 400 metros en 13s1.

La Guzzi 350 GTS así como la 250 TS han basado sus diseños en los modelos similares de las fábricas japonesas, de ahí el parecido con algunos productos de Honda.

Bicilíndrico, dos tiempos y encendido electrónico. Doble carburador Dell'Orto VHB 25 BS/BD. Las medidas de diámetro y carrera son de 56 x 47, respectivamente.

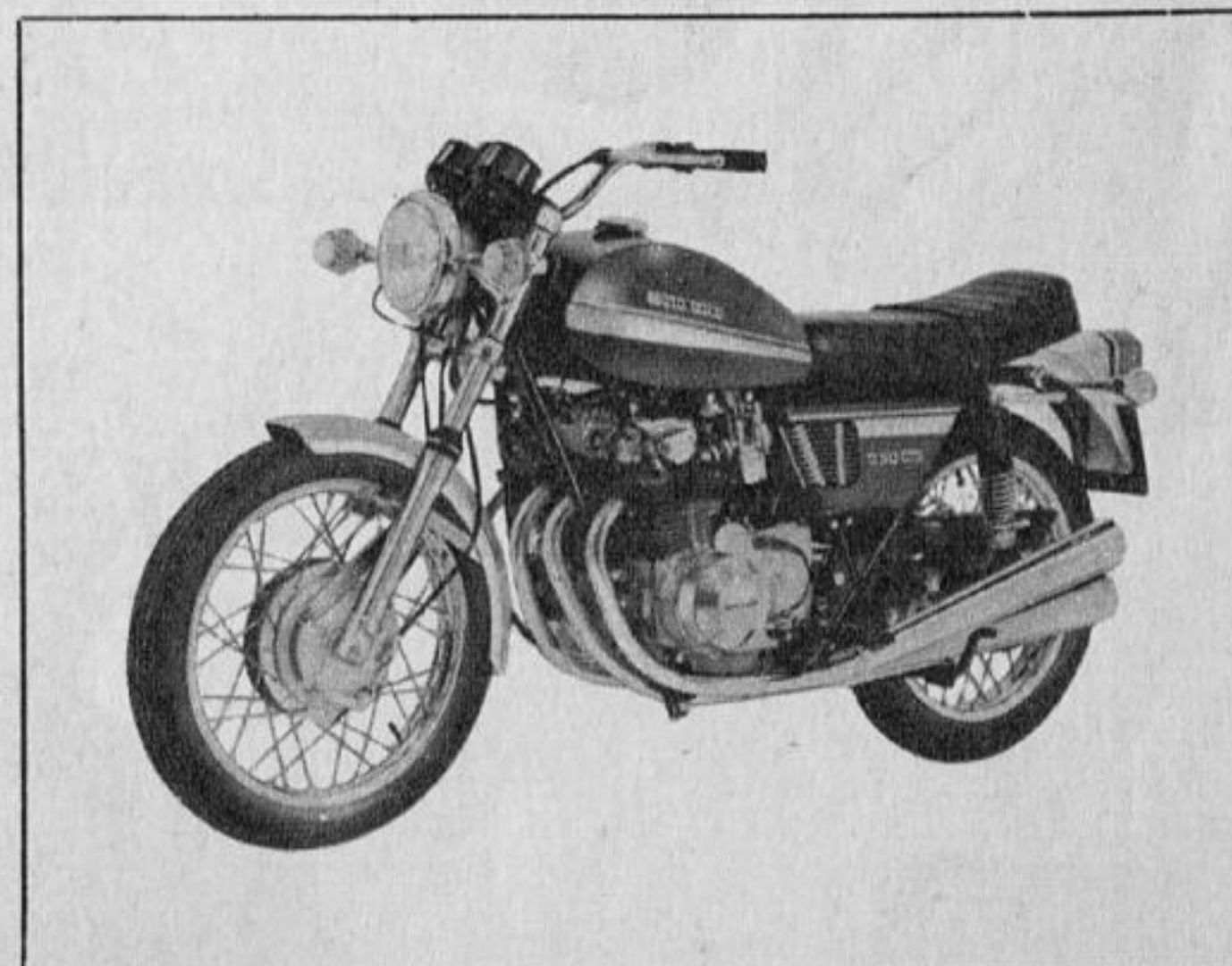
cm³, Suzuki con la 380 modificada y Yamaha con las "pur sang" de carrera de 250 y 350 confirmando con ellas su imagen deportiva.

Benelli y Moto Guzzi, ahora ambas en manos de Automobili De Tomaso, también dieron que hablar mostrando la primera una 500 de próxima producción, una 750 seis cilindros.

Guzzi, cuyos modelos ilustran la nota, presentó la 350-4 con semblanzas de Honda. La velocidad máxima de la máquina es de 160 km/h producto de 38 HP a 9500 rpm, y el sistema de frenos consiste en las tradicionales campanas, bastante raro esto en el sentido que las grandes marcas se orientan hacia el freno de discos para motos de 350 cm³ en adelante. La 250 TS bici-

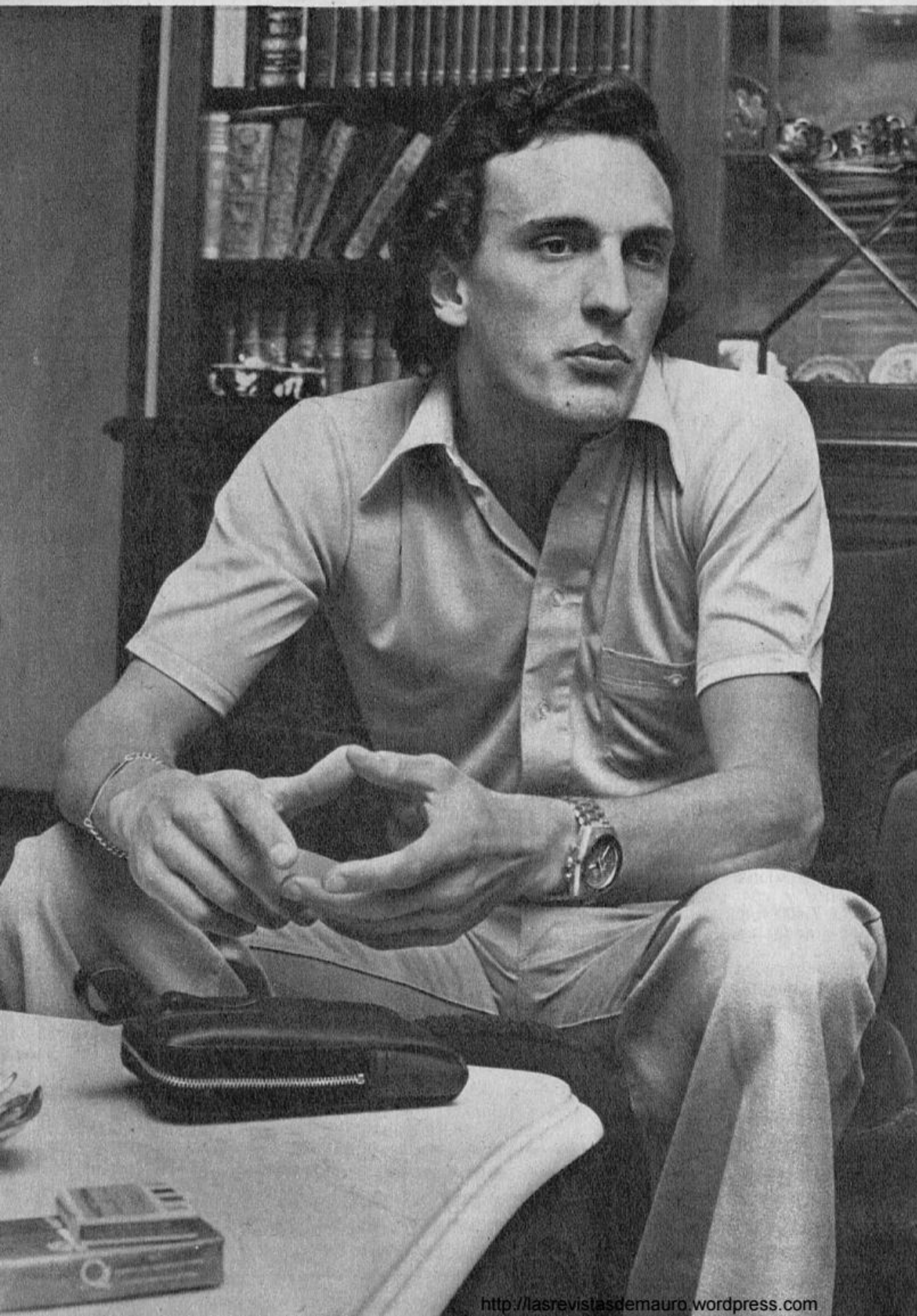
lindrica dos tiempos con demasiadas reminiscencias japonesas en su aspecto ofrece una rigidez torsional notable en el cuadro y una potencia de 30 CV a 7.400 rpm.

Las dos grandes son la 850T y la 750S. La primera conserva el más tradicional estilo Guzzi y en Italia cuesta algo así como 2.700.000 pesos viejos. El cuadro es el que usara la vieja versión sport de la 750. La 750 versión picante de la Guzzi alcanza los 206 km/h con 70 CV y dispone de doble freno de disco delantero y una tendencia aerodinámica en sus soluciones estéticas, que hacen recordar a los modelos similares de Laverda y MV. Como siempre el motor es el clásico bicilíndrico en V que siempre ha caracterizado la producción Guzzi.



¿EL N. 1 DE FORD? - DON JUAN MARIA TRAVERSO, O...

“LA FUERZA



Hace dos años que corre. Tiene solamente 22 y todo parece indicar que el año que viene será el primer piloto del equipo oficial Ford en TC. Estas son sus opiniones sobre él, la categoría y algo más

El mismo se declara inclinado a creer en la fuerza del destino. Seguramente porque a él —desde que se largó a correr en auto— el destino le sonrió tan cariñosamente que no puede evitar una incondicional entrega a su mejor aliado.

Tiene solamente 22 años. Hace exactamente dos que corre y seguramente el año que viene será el piloto número uno de Ford. Una velocidad de ascenso un poco desacostumbrada. Gene-

DEL SINO”

ralmente el destino —en este negocio— entrega su generosidad en cuotas. Para Juan María Traverso se le vino encima un poco de golpe. Y empezó este año cuando Cavallini se le acercó en la carrera de Olavarría (a la que fue con su Torino) para ofrecerle un coche del equipo Ford en el que querían experimentar un motor nuevo.

—Yo le dije que sí. Me interesaba el asunto y como con el Torino no terminaba una carrera, no podía dejar pasar la oportunidad. Debuté con el Ford en Salto y abandoné. El motor que me habían dado era uno que pensaban producir en pequeñas series para venderlos a los corredores de la marca. No andaba ni para atrás ni para adelante. Y como hasta entonces ellos no sabían cómo respondería el motor no podían arriesgarse a ponerlo en los coches de equipo. En Arrecifes terminé cuarto (ganaron los Hermanos Suárez). Después me pusieron un motor igual a los que usaban los coches del equipo en mi auto y pienso que el que me tocó es más veloz que los mismos oficiales. Con ése llegué segundo en Viedma detrás del Ruso Marincovich a pesar de tener problemas con el varillaje de la caja (terminé una serie sin 1ª ni 2ª y la otra sin 3ª). El hecho de haber aceptado aquella oferta de correr sin ningún compromiso con el motor experimental rindió sus frutos.”

A tal punto que él piensa que seguramente el año que viene será el piloto número uno del equipo. Sobre todo porque existen dudas respecto a la permanencia de Pirín Gradassi con ellos. El dice que seguirá con Ford, el Turco Raies asegura que se lo lleva a su equipo y Traverso cree que el año que viene Pirín correrá con Fiat.

—Al principio Pirín era tan retraído conmigo como lo es con todo el mundo. Es muy callado. Pero ahora, hacia el final de la temporada cambió muchísimo, como más conversador y dado... Eso puede significar que quiere quedarse o que ya sabe que se va a ir.

Consiguió una de las últimas licencias —cuando debutó— sin antecedentes. Y al Gran Premio de la Montaña sin conocer el lugar. Era la segunda vez que iba. Allí pudo comprobar una vez más las diferencias de estilo en-

tre Pirín y él. —Pirín utilizó una múltiplica corta, muy corta, mucho más que la mía. El la necesita para poder llevar el coche como quiere: cruzado... derrapando... Para mi forma de manejar pienso que si yo cruzo el auto pierdo tiempo.

—¿Por qué tenías fama de “loquito” cuando corrías con el Torino?

—Porque no era un coche de punta y yo recién hacía mis primeras armas en las carreras. Aunque llegó un momento a ser el Torino más veloz de la categoría, yo me tenía que jugar en cada curva, salir revoleando la cola, para poder estar en la discusión.

—¿Y ahora?

—Ahora mi coche anda fuerte y es de punta. No hace falta que loquee. Si salgo cruzado pierdo tiempo, ahora me juego solamente cuando puedo pelear un primero o segundo puesto.

—¿Por qué elegiste el TC; nunca se te ocurrió correr en otra categoría?

—A los 18 años quería correr en Turismo. Quise comprar el Fiat que corría Massey pero mi viejo no quiso. Pero entre Mاريو García y el padre lo convencieron que era más seguro y barato correr en auto que andar como un loco por las calles de Ramallo o en la ruta. Y me compró el Torino que era una Liebre modificada por Pronello. La última que hizo.

Hoy correría en la montaña con otros autos. Con algo que fuera un poquito mejor que los Turismo Nacional.

En TC tendría que haber cinco o seis carreras seguidas para poder tener los autos adaptados y a punto. No se puede pasar con el mismo coche de la carrera de 25 de Mayo, por ejemplo, a una de trepada en el ripio de las sierras. Si los equipos no dan abasto para hacerlo, imagínense los particulares...

Con esto quiero decir también que se tendrían que organizar muchas menos carreras. En la forma en que está elaborado el calendario los corredores van a una carrera y faltan a la otra. Corren una sí y una no. Porque no les alcanza el tiempo.

Me gustaría también que se organizaran carreras de TC en autódromos, pero con los coches tal cual están. Todo como ahora,

sin empezar a modificar el despeje, la altura, las llantas y qué sé yo.

—¿Entonces te gustaría correr el año que viene en alguna otra categoría?

—Me gustaría mucho correr en Fórmula Uno. Voy muchas veces a las carreras y pensé que me interesaría seriamente si la categoría tuviera un parque tan nutrido como el de TN o el de TC. Con 15 autos de punta y un parque sólido correría. Aunque Ford no haga nada yo me haría un auto por mi cuenta y Ford tiene ganas de hacer un F-1 (pero le falta tiempo) y creo que desarrollaría un motor Falcon y no un F-100. Pero como hay demasiadas carreras no pueden dedicarse al desarrollo. Además ningún piloto de TC puede correr en Fórmula Uno. No tiene tiempo para dedicarse.

Correría también en TN si existiera la clase más grande. Aunque tengo mis serias dudas respecto a esta categoría. Por un lado no se puede permitir a los pilotos que ya han tenido larga experiencia en otras categorías que sigan corriendo en TN. No le dan chance a los debutantes y principiantes. Por otro lado creo que TN no anda bien. Está pasando por una crisis moral. Los motores resulta que cada dos por tres están “perreados” y los corredores andan a los autazos como si fuera un circo. Al público le gusta, pero a mí como corredor ni me gusta ni me gustaría estar en medio de eso.

El TC tampoco crean que pienso que es el ideal. Hay carreras en que realmente no sé ni siquiera si estoy en la ruta del circuito. Nadie adelante, nadie atrás y yo sólo en un camino a fondo. La única emoción que tengo muchas veces es cuando ves de repente por el espejo que se te acerca un Dodge destapado y cuando te pasa te hace volar la tapa del baúl. Para seguir después en la monotonía anterior.

Pero lo más lindo que tiene el TC es el grupo de corredores que se ha formado. Un grupo que sin ser cerrado no ve muy bien una cosa como la de Carlomagno en el GP de la Montaña. Vino a llevarse los premios y nada más. Nunca estuvo en ninguna carrera, no es de la categoría ni le interesa. Y para colmo lo premiaron como no ganador. ¡Claro, no es ganador en TC pero es

ganador en Turismo! Y el coche que corrió él ¿no es un Grupo 2 de Turismo?


—¿Y cuál es tu posición frente al candente tema de la seguridad en TC?

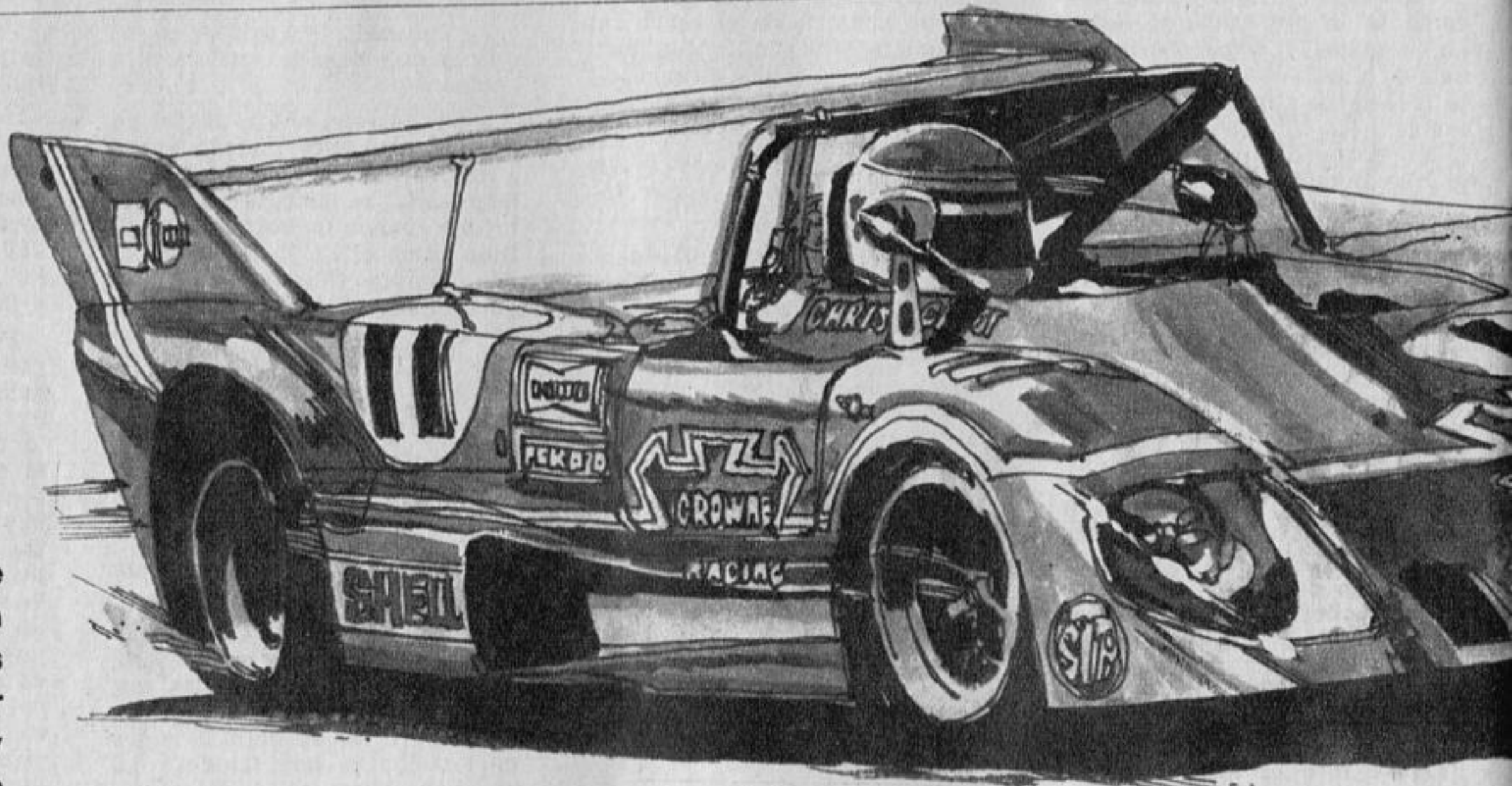
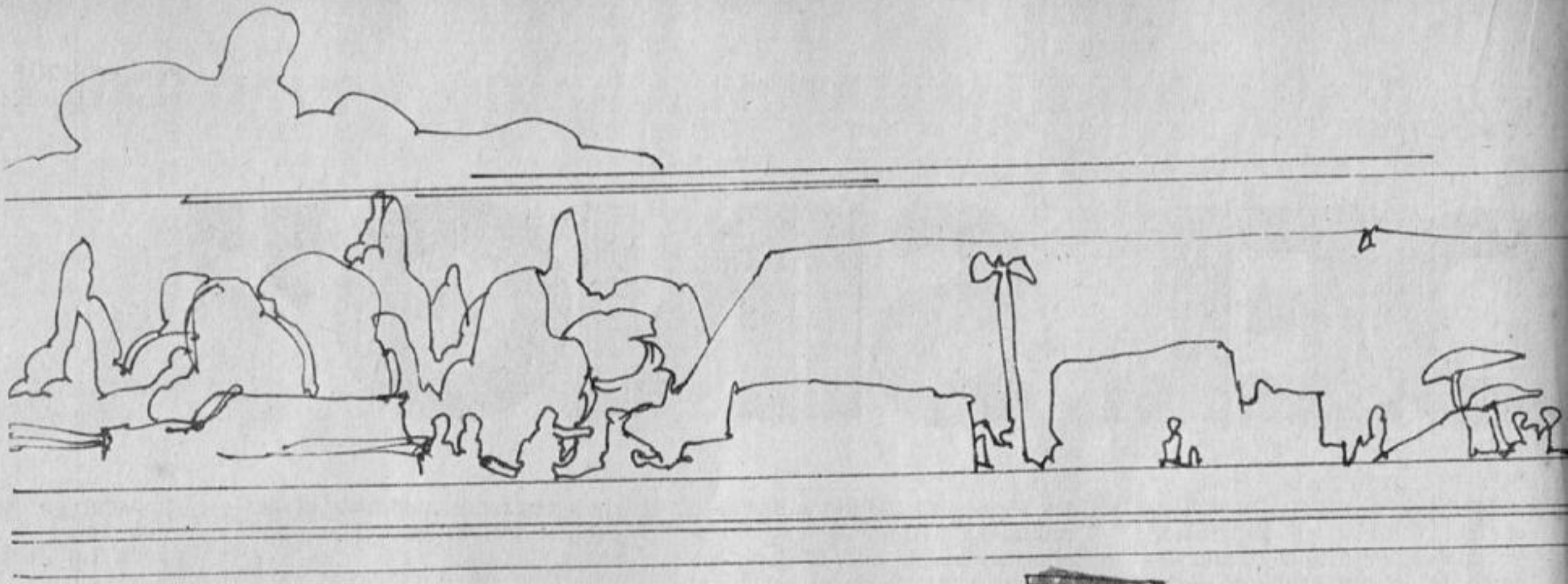
—En cuanto al asunto de la reducción de la velocidad me parece que es una risa. En 25 de Mayo hice 190 km./h. de promedio. En las rectas andaba a 250. Reducir la velocidad a 230 km./h. ¿no es exactamente tan inseguro como andar a 250?

Por otra parte, yo soldaría la puerta de mi auto. Pero hay que dejar que quienes quieren suelden las puertas y quienes no lo quieren que no lo hagan. En el caso particular de los Dodge —porque son mil cosas las que hay que estudiar y tener en cuenta— no es posible que sean más livianos que los Falcon. Por ser livianos son tan débiles que en un accidente cualquiera se desintegran. Fíjense si no cómo quedó el coche de Malnatti después del accidente y cómo quedó el de Nasif. Uno se deshizo y el otro quedó entero y sin deformarse.

El gran problema está en los circuitos y nada más. Tendría que haber un Comité de Seguridad con la obligación de revisar todos los autos, uno por uno. Después del accidente de Nasif (nosotros modificamos todo el sistema de cinturones de seguridad. Ahora pasan a través de las butacas, pero tuvimos que tener esa horrible experiencia para replantear la solución de seguridad.

A lo mejor la gran solución está en manos de los clubes organizadores. Ellos tendrían que tener la obligación establecida de invertir el 50 % de la recaudación de cada carrera en el circuito que utilizan. Una Comisión aparte de la ACTC tendría que verificar el circuito para dar el visto bueno a la seguridad o para indicar al club en qué mejoras se tiene que invertir la mitad de lo recaudado. Yo ni siquiera pretendo que se mejoren los premios, pero sí que la plata se invierta en mejorar los circuitos, para hacerlos más seguros. Con una carrera —a veces— se puede juntar tanta plata que alcanza y sobra para arreglar un circuito definitivamente.

Todo eso va a hacer del TC la categoría en serio que todos queremos... 



En una importante demostración de efectividad los autos contruidos por Eric Broadley ganaron nuevamente el campeonato europeo Sport hasta dos litros, consagrando a Chris Craft como el mejor piloto de la categoría. La aparición de nuevos autos y motores conliró al certamen ribetes técnicos destacables. El nivel de los pilotos —salvo algunas excepciones— sigue siendo de un tono no muy brillante. Abarth y Chevron fueron las marcas que más lucha opusieron pero sin inquietar mayormente a los T292 de Lola

LOLA SU

Cumplidas las ocho competencias de rigor, se cerró —días pasados— el Trofeo Europeo de Marcas hasta 2 litros.

Refirmando sus condiciones de excelentes autos los Lola T-292 (última versión) lograron repetir el halago que ya habían conseguido años anteriores, consagrando a la vez a Chris Craft como el piloto del año en la pequeña categoría.

El trofeo de Europa se inició en los primeros meses de este año con una competencia en el circuito Paul Ricard que fue ganada por John Burton con un Chevron B-23 (única victoria de la marca en el año); luego vino la sucesión de triunfos Lola que la afianzaron, desde esas primeras instancias, en la cabeza del campeonato.

Después de la seguidilla Lo-

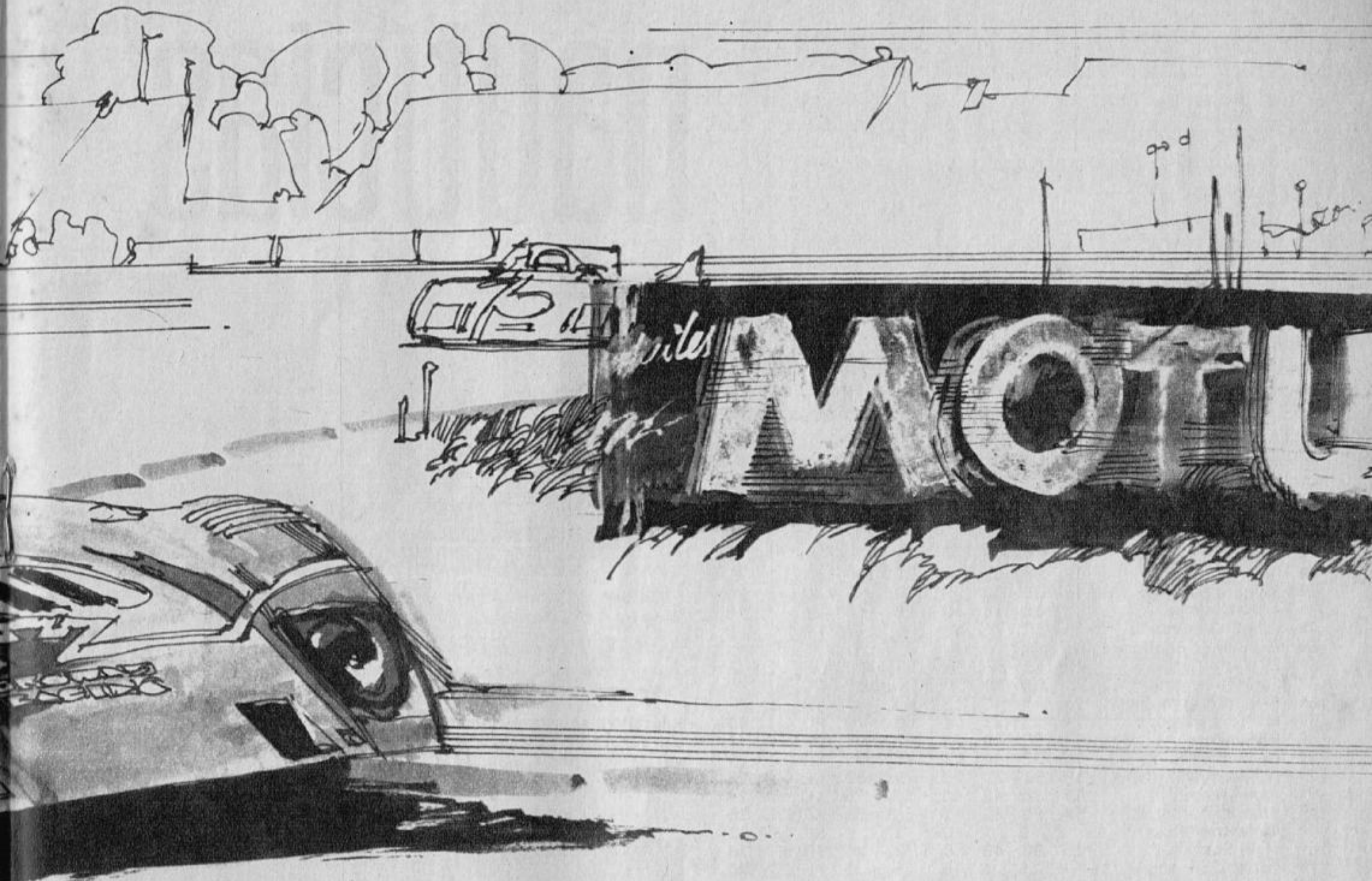
la (Misano, Imola y Auvergne) se apreció un firme repunte de otra de las marcas concursantes, Abarth, que logró sendos triunfos en Enna (piloteada por V. Brambilla y Nürburgring (Merzario) pero esto no alcanzó para controlar, no sólo la ventaja que Lola había obtenido, sino el firme accionar de los autos de Broadley quienes nuevamente en la senda del éxito remataron la temporada con triunfos en Zeltweg y Barcelona.

A diferencia de años anteriores este 1973 presentó un panorama técnico que se podría calificar de interesante como por ejemplo la aparición en escena del motor BMW (en versión similar al F2) sobre chasis March —y estos mismos motores desarrollados por Schnitzer montados en diversos autos— el debut (poco

afortunado) del Alpine-Renault A-440 (motor V6 desarrollado por Moteur Moderne) la presentación del nuevo GRD S73 y del ya mencionado March en su versión Sport 2L.

El material humano mantuvo el nivel que lo caracterizó desde sus comienzos. Pilotos de buen desempeño, pero nada más; los puntos más altos en esta materia los dieron las presentaciones de Gerard Larrousse (Lola T292-Schnitzer BMW), Vic Elford (March 73S-BMW), Toine Hezemans (March 73S-BMW), Merzario y Brambilla (Abarth PA 1-2,0), Chris Craft y Guy Edwards (Lola T292-Cosworth BDG).

Como dato ilustrativo destacamos que el ganador del campeonato (Chris Craft) se hizo presente en una de las ediciones de nuestros 1.000 km.



MA Y SIGUE

en pareja con Trevor Taylor sobre un Lola T210-212 y su accionar pasó prácticamente desapercibido.

El panorama de motores sigue siendo dominado por los Cosworth BDG y seguido por los Abarth aunque a distancia respetable; resulta verdaderamente sorprendente la opaca labor de los debutantes BMW pero al parecer el bajo rendimiento de estos propulsores se debe, no al rendimiento en sí de las unidades, sino a la poca eficacia de los chasis March que con exclusividad llevaban motores oficiales de esa marca. Una prueba fehaciente de ello la da el hecho de que en la última competencia del año, Barcelona, el ganador fue Gerard Larrousse con un Lola T292 equipado con un BMW elaborado por Schnitzer que tiene una potencia similar a

los mejores exponentes de fábrica.

Este parece haber sido un año en el cual la categoría se sacudió la modorra en la que estaba sumida desde hace algún tiempo; el panorama técnico así lo prueba y varios pilotos graduados se han volcado en ella otorgándole facetas conductivas que prácticamente nunca la caracterizaron; al margen de los puntos en contra que le observamos es una categoría que al menos en Europa funciona y con la ventaja de ser un importante "relleno" para su hermana mayor, los Sport Prototipo hasta 3 litros, que por más importante que sea nunca cuenta con un parque automotor lo suficientemente lógico como para brindar el colorido (al menos) de otras pruebas automovilísticas.

TROFEO EUROPEO DE MARCAS HASTA 2 LTS. (FINAL)

	PAUL RICARD	MISANO	IMOLA	AUVERGNE	ENNA-PERGUSA	NURBURGRING	ZELTWEG	BARCELONA	Tot. de Puntos válidos
LOLA	12	20	20	20	10	2	20	20	112
CHEVRON	20	15	15	12		15	15	12	92
ABARTH .	—	12	12	2	20	20	10	6	80
MARCH ..	10	10	8	6	15	—	6	—	80
GRD	—	—	10	—	—	—	8	—	18
AMS	—	—	2	—	—	—	—	—	2

nauticias

SOBRE LAS SEIS HORAS

Completando la información estadística que diéramos en nuestro número anterior se detalla a continuación la cantidad de vueltas registradas por cada embarcación hora por hora. De su estudio es de donde mejor surgirá con mayor claridad la actuación que le cupo a cada una de ellas. Como elementos aclaratorios se incluyen en las columnas finales la clase a que pertenecen, la posición en su clase y la ubicación general por cantidad de vueltas cumplidas.

Pos.	Pilotos	1 H	2 H	3 H	4 H	5 H	6 H	Cl.	Ps. cl.	Ps. vs.
1º	Del Papa-Paz	19	37	52	74	91	100	TC	1	5
2º	Bernard-Márquez	18	35	50	72	89	98	TC	2	6
3º	Arizu-Güembe	18	18	18	18	18	18	OI	3	18
4º	Ruesch-Villanueva	25	50	70	82	105	117	ON	2	3
5º	Fernández-Boniface	No largó								
6º	Di Fiore-Gatti	22	45	63	88	109	119	OI	1	2
7º	Sarthou-Sarthou	25	53	72	101	121	131	ON	1	1
8º	Reverdito-Hernandor.	25	45	45	45	45	45	ON	3	17
9º	M. Toro-Barbot	24	51	53	54	68	79	FL	1	11
10º	Bissio-Zeta	17	35	49	70	87	95	OI	2	7
11º	G. Montes-Riva	16	32	44	63	77	85	TB	1	9
12º	G. Montes-Giorgio	19	22	35	60	76	86	SE	2	8
13º	Panei-Martini	17	35	42	50	67	76	XD	2	14
14º	Bianchi-Barbot (h.)	14	25	30	41	53	58	SE	4	16
15º	Canestrari-Tozoli	2	2	2	2	2	2	SE	5	21
16º	Molli-Scaglioni	15	30	43	58	72	76	TB	3	13
17º	Soriano-Soriano	6	6	6	6	6	6	FL	2	20
18º	Agesta-Buchehe	17	34	48	68	75	78	XD	1	12
19º	Mutjar-López	15	28	38	58	74	83	TB	2	10
20º	Botti-Boi	14	14	14	14	14	14	XD	3	19
21º	Liubich-Maffi	No largó.								
22º	Vasena-Corti	19	40	56	69	98	109	SE	1	4
23º	J. Lorda-Bagioli	19	26	38	57	64	64	SE	3	15

Si bien el reglamento de la prueba no prevé una clasificación general, creemos interesante ordenar a los pilotos en base a la cantidad de vueltas completadas, indicando el tiempo empleado hasta su último pasaje frente al control y el promedio registrado.

Pos.	Pilotos	Tiempo	Prom. km/h.	Vtas.
1º	Sarthou-Sarthou	6h01m06s	108,834	131
2º	Di Fiore-Gatti	6h00m40s	98,983	119
3º	Ruesch-Villanueva	6h01m40s	97,049	117
4º	Vasena-Corti	6h02m22s	90,239	109
5º	Del Papa-Paz	6h00m45s	83,159	100
6º	Bernard-Márquez	6h02m25s	81,120	98
7º	Bissio-Zeta	6h02m26s	78,634	95
8º	García Montes-Giorgio	6h02m28s	71,176	86
9º	García Montes-Riva	6h01m28s	70,545	85
10º	Mutjar-López	6h01m33s	68,869	83
11º	Muñoz de Toro-Barbot	6h00m12s	65,796	79
12º	Agesta-Buchehe	6h00m40s	64,879	78
13º	Molli-Scaglioni	5h44m11s	66,244	76
14º	Panei-Martini	6h02m51s	62,836	76
15º	Jáuregui Lorda-Bagioli	4h48m13s	66,615	64
16º	Bianchi-Barbot (h.)	6h04m51s	47,690	58
17º	Reverdito-Hernandorena	1h52m42s	119,787	45
18º	Arizu-Güembe	3h43m07s	24,202	18
19º	Botti-Boi	0h54m59s	76,368	14
20º	Soriano-Soriano	0h16m10s	111,340	6
21º	Canestrari-Tozzoli	0h06m14s	96,154	2

Nota: Los promedios fueron calculados tomando en cuenta una longitud total de circuito de 5.000 metros, o sea 2.500 entre boyas, no



Ruesch-Villanueva al mando de la Super Nova. Un par de cordobeses caballerazos que no aflojaron el ritmo en las seis horas.

Angelo Vasena y Gabriela Corti con el catamarán de Caseb. Un triunfo cabal.



José Villanueva es remolcado hacia boxes tras haber roto la pata. Su expresión lo dice todo.



Gabriela Corti lista para tomar su turno. Lleva la motonáutica en el alma.

habiéndose descontado el tiempo de detención para reparaciones, reaprovisionamiento, etcétera.

Nos cuesta cerrar el capítulo de las Seis Horas sin tratar de obtener algunas conclusiones que puedan servir para el futuro. No inventamos nada, puesto que ellas son el producto de lo que la mayoría de los presentes opinó en el Club Regatas La Plata.

Circuito: Mostró las virtudes del paso frecuente de los pilotos frente al público, es decir, se disfrutó de un hermoso espectáculo. Adoleció del defecto de que no permitió la ubicación del público a su largo.

Público: Escaso en proporción a lo que pudo haber sido de contarse con mayor promoción de la prueba. En este sentido las postergaciones de la carrera fueron contraproducentes.

Lanchas de auxilio: Magnífica la colaboración del Liceo Naval Militar. En otro aspecto hicieron falta dos o tres embarcaciones más para agilizar la tarea. En algunas ocasiones el oleaje producido molestó a los corredores.

Boxes: La comunicación permanente con tierra firme facilitó su organización. El estricto control que se ejerció para el ingreso a los mismos fue la causa principal de la comodidad que había, permitiendo a los equipos trabajar con rapidez y eficacia. Excelente el desempeño del personal de Prefectura.

Organización: Muy buena. Se dispuso de información rápida y precisa. La abundante presencia de extinguidores y personal especializado en incendio dio una seguridad absoluta a las operaciones de reaprovisionamiento. Diez puntos para el club organizador en este aspecto.

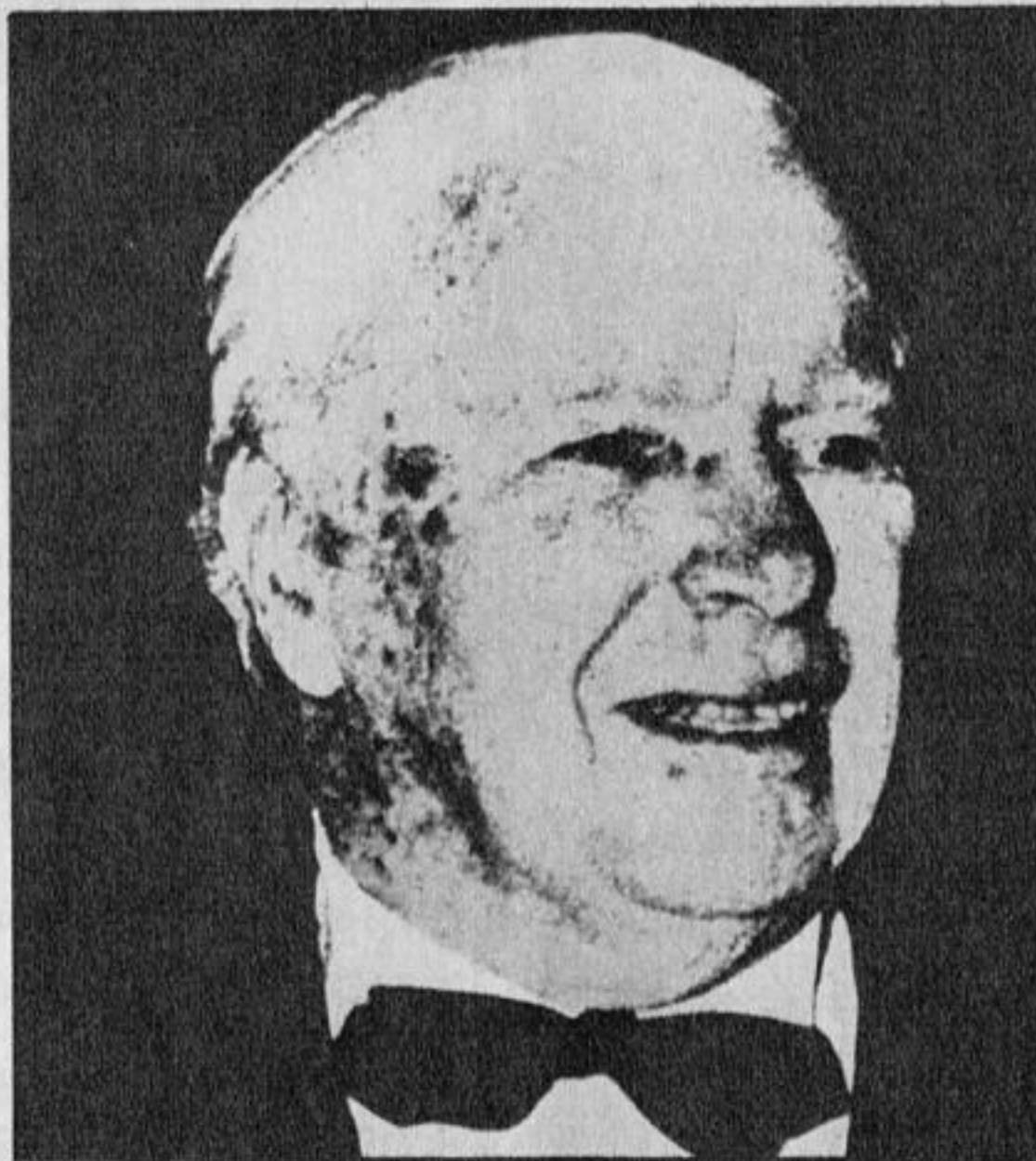
ULTIMO MOMENTO

Como algo más que un rumor ha llegado a nosotros el proyecto concreto del club San Fernando de llevar a cabo su carrera del mes de marzo en forma diferente de la disputada hasta ahora. Como se recordará hasta el presente se disputaban las clásicas "100 Millas" pero entendiendo que ese tipo de prueba impide por completo que el público pueda presenciarla, han decidido modificarla. En pocas palabras, piensa llevarse a cabo una prueba de una hora de duración frente al club, en un circuito de ida y vuelta sobre el Luján, el que se cerraría al tráfico durante la carrera. En otro orden de cosas se va a invitar a pilotos del interior, a los que se alojaría en el mismo club San Fernando con lo que no sólo se los ayudaría económicamente sino que se les da un lugar apto para guardar sus embarcaciones y, en caso contrario, trabajar en ellas.

CLUB MOTONAUTICO ARGENTINO

Además de su regata a Carmelo, clásico de nuestra motonáutica, estaría preparando la realización de competencias para embarcaciones de turismo, con el objeto de acercar al deporte a quienes poseen lanchas de paseo. A tal fin se haría una competencia reservada a esa clase de embarcaciones, con la necesaria divulgación en astilleros, guarderías y clubes. Los equipos deberán ser absolutamente standard, tal como los entrega el astillero.

UN INTELIGENTE TOMA LA PALABRA



"Un poco de palabras cruzadas ordena siempre mi pensamiento, antes de dormir."

Sea inteligente como Charlie Chaplin: tome la palabra.



Todos los meses en su quiosco

UN LLAMADO DE ALARMA

¡AHORRE NAFTA!

El eco de la guerra de Medio Oriente se propagó con la rapidez de una mala noticia por todo el mundo y provocando una crisis energética que no por inesperada fue alarmante. Todos los países del mundo tomaron repentina conciencia de la situación y hasta en Estados Unidos

—¡nada menos que USA, la capital del automóvil!— surgió de pronto el fantasma del racionamiento de nafta.

Europa y Japón reaccionaron de la misma manera. La posibilidad de paralización de la industria por falta de petróleo que afectó repentinamente toda la estructura mundial y el camino lógico era tratar de convencer a la gente de la urgencia de limitar el consumo al mínimo indispensable.

En muchos lados se lanzaron campañas a nivel oficial, imprimiendo aceleradamente folletos, afiches y todo tipo de elementos de propaganda. Y

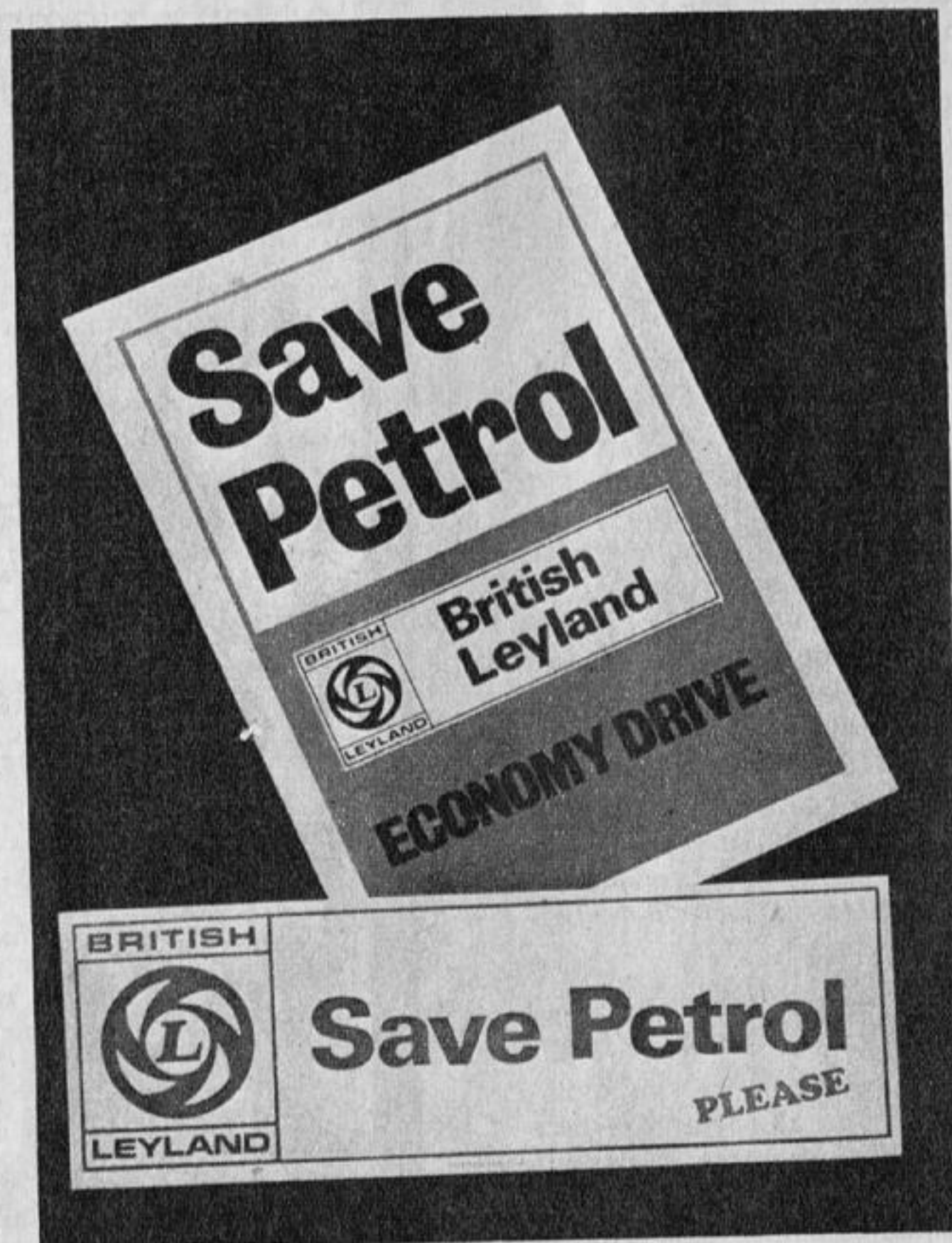
entre lo que hemos visto en la materia se destaca una campaña lanzada en Inglaterra por la British Leyland por medio de afiches y calcomanías para pegar en cada auto. Simplemente dicen "Ahorre nafta... por favor" y también "Ahorre nafta. Conducción económica". A su vez el folleto de la British Leyland agrega una serie de consejos viejos y conocidos pero que sirven indudablemente para aprovechar los autos en forma más económica. A saber:

—Cuando ponga en marcha el motor con el cebador puesto vuélvalo a su posición normal lo más rápido posible ni bien el auto pueda andar normalmente.

—Evite las aceleraciones bruscas.

—Corte el contacto del motor en cualquier embotellamiento pero sólo cuando la obstrucción sugiere una larga demora.

Una campaña lanzada en Inglaterra por la British Leyland aconseja a los automovilistas sobre el correcto uso del vehículo para aprovechar al máximo la nafta frente a la temida crisis del petróleo. Es sólo una parte de la inquietud mundial reflejada en el racionamiento de nafta que ya se aplica en varios países



Los afiches y calcomanías editados por la British Leyland son bien simples y directos en su mensaje: AHORRE NAFTA.
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

—En tal caso, vuelva a poner en marcha el motor recién cuando la ruta se vea fluida.

—Evite en lo posible la circulación en lugares que exigen repetidas paradas y arrancadas.

—Maneje de acuerdo a las condiciones de la ruta anticipando obstrucciones, rotondas o curvas lentas ajustando la velocidad de la mejor manera posible.

—Evite las fuertes frenadas. Desacelere lo más suavemente posible.

—Use una ligera presión sobre el acelerador, sobre todo si su auto tiene transmisión automática.

—Manténgase en la velocidad superior (cuarta generalmente) el mayor tiempo

posible, evitando si es posible los rebajes a cambios inferiores.

—Si su auto tiene cuentavueeltas cuide que la aguja se mantenga en los regímenes más bajos.

—Asegúrese que las cubiertas se mantengan en las presiones indicadas por fábrica.

—Tenga chequeado su termostato para que funcione correctamente.

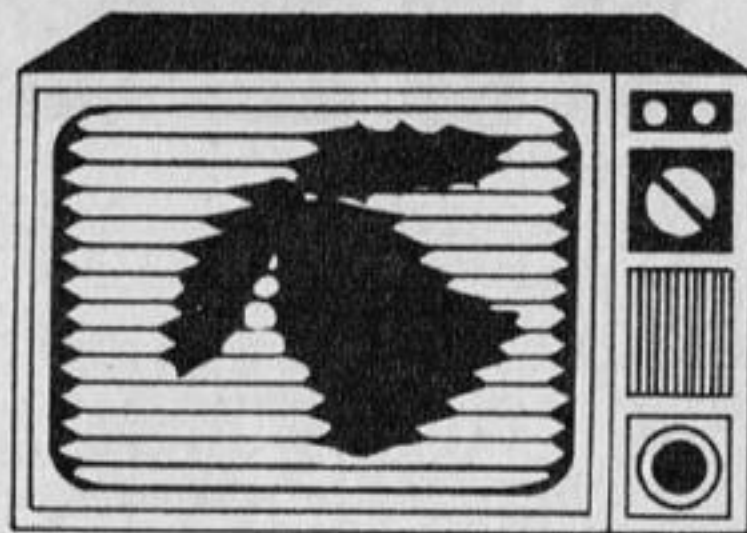
—Si tiene portaequipaje en el techo, sáquelo si no sale de viaje.

—En zonas frías tenga bien controlado el líquido anticongelante óptimo para evitar que el motor funcione demasiado frío o demasiado caliente.

—Mantenga el motor con una buena puesta a punto para lograr un óptimo aprovechamiento de la nafta. Este tipo de medidas —que

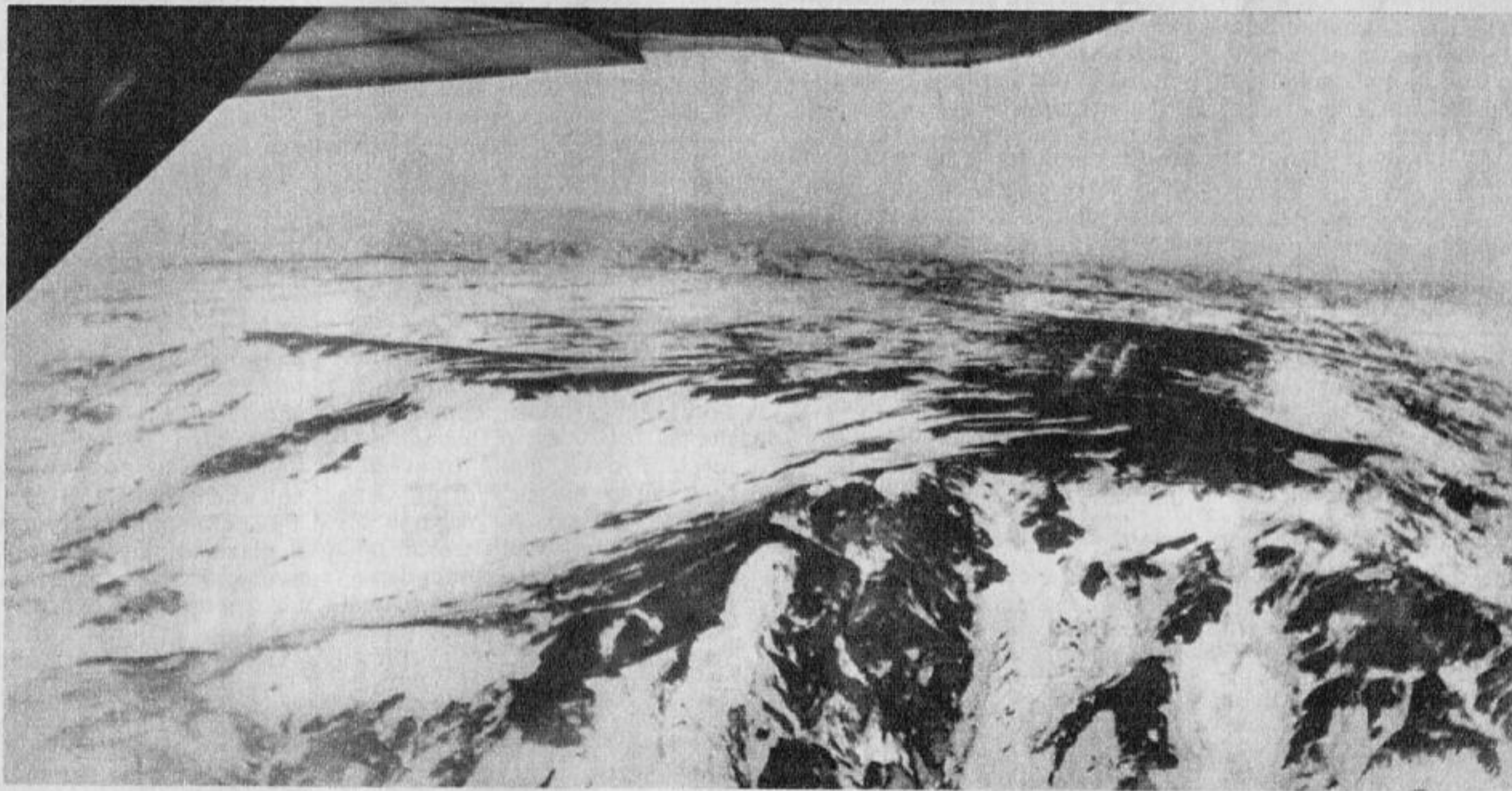
cualquier taximetrero de Buenos Aires pone en práctica diariamente— no redundarán en un descenso enorme del consumo por automóvil pero si sumamos uno a uno los millones de autos que circular por el mundo es evidente que el ahorro es muy considerable. Nunca como ahora el auto eléctrico será

reivindicado a pesar de sus criticadas limitaciones...
O las sufridas bicicletas. ↗



FELIZ NOCHEBUENA EN LA ANTARTIDA ARGENTINA

(POR PRIMERA VEZ EN EL MUNDO)



LUNES 24 DE DICIEMBRE LOS HUANCA-HUA EN LA ANTARTIDA

CANTAN LA MISA CRIOLLA DE ARIEL RAMIREZ

COLABORO CON NOSOTROS LA FUERZA AEREA ARGENTINA

LO HICIMOS PENSANDO EN USTED. PIENSE EN NOSOTROS... Y EN EL PAIS.
(LA ANTARTIDA ES ARGENTINA. COMO USTED. ...Y COMO NOSOTROS)

canal 7

actividad

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

NOGOYA

GANO "CACHO" Y BONELLI ES CAMPEON

Nunca una carrera de autos había despertado tanta expectativa como este Premio Coronación de Fórmula Entrerriana. Los motivos eran varios, pero sin lugar a dudas los más importantes eran la lucha final para conocer quién sería el nuevo campeón (Ravassi o Bonelli) y la escalofriante cantidad de once millones para repartir en premios. Enmarcado todo dentro de una sabia promoción, Nogoyá recibió ese fin de semana más de doce mil aficionados transformados también en turistas para el comercio en lo que fue la capital del automovilismo entrerriano en el mes de noviembre.

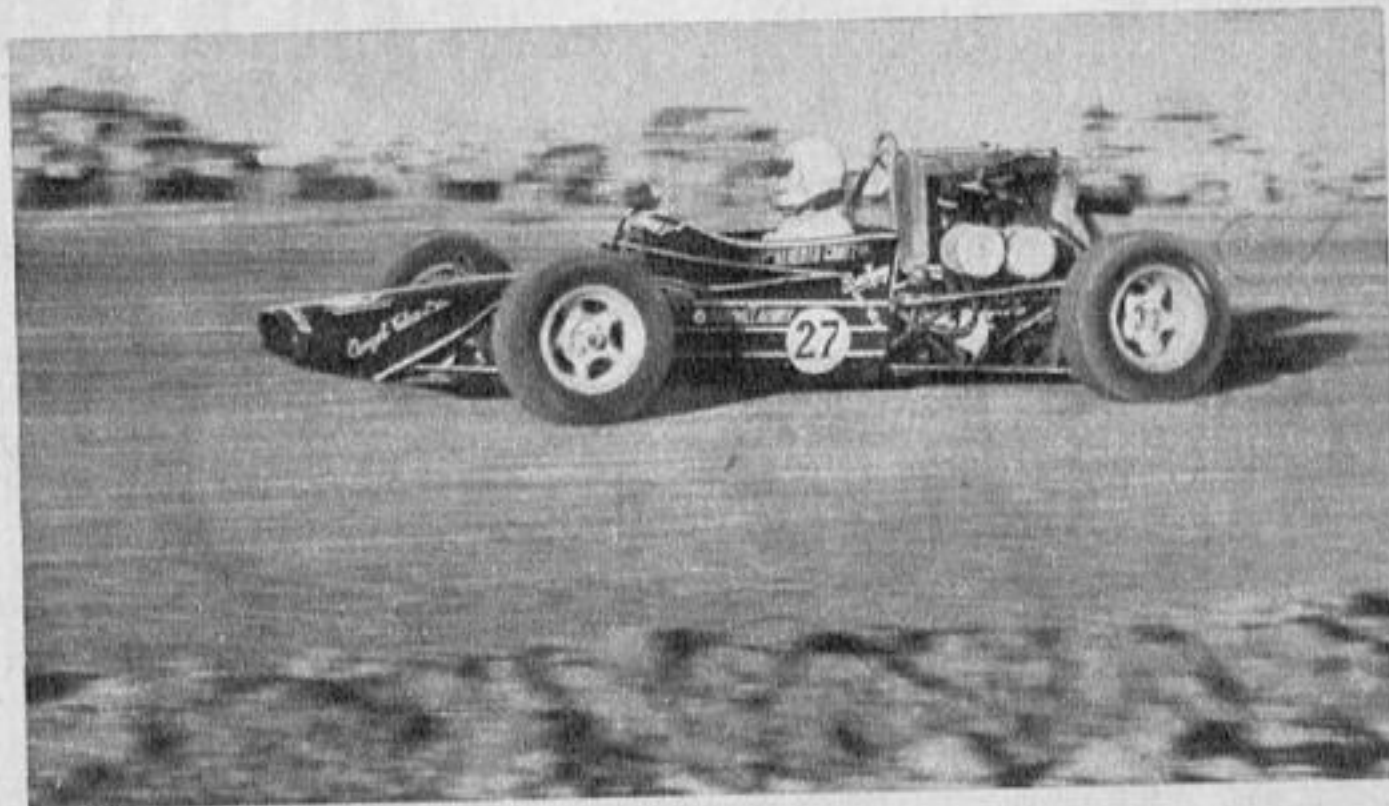
La doble jornada cumplida dejó para las arcas de los organizadores (Sindicato de Obreros y Empleados Municipales) una cifra aproximada a los treinta millones. Todo Entre Ríos automovilístico estuvo en Nogoyá.

Lo deportivo fue excelente, poniendo de relieve el alto nivel técnico en que se encuentra la categoría, aunque varios hechos ocurridos dejaron traslucir la falta de los ajustes finales que hubieran resultado necesarios. La competencia se había suspendido a causa de la lluvia una semana atrás. El circuito no estaba en condicio-

nes con el agua caída. Se postergó entonces una semana. Y aquí comienzan los hechos. El día jueves, un grupo de pilotos viaja a Nogoyá y aprueba el circuito. El sábado, antes de que comiencen las pruebas de clasificación, la pista no se encontraba aún en condiciones. Muchísima tierra, que da lugar a que muchos opinen y se demoren en ponerse de acuerdo. Se llega incluso a comentar la posibilidad de trasladar el Coronación a otro circuito ubicado en una localidad cercana, hasta que finalmente los organizadores se juegan la última carta. Riegan nuevamente la pista de tierra. A los pocos minutos se seca, salen los coches a girar y ¡¡oh sorpresa...!! no se levanta polvo. Hombres y máquinas clasifican, y el mejor tiempo para recorrer los 2.050 metros queda en manos del "pibe" Scarazzini (19 años) con el monocasco Bravi dotado de motor Peugeot. Le siguen "Tino" Niemitz y Carlos Mantegazza. Con esto queda demostrado que es un circuito para hombres que "manejan".

EL DOMINGO

Todo queda preparado para la jornada final. Por la mañana se disputan las dos series y el repechaje. En la primera bate-



El ganador del Coronación: Carlos "Cacho" Mantegazza, con su auto equipado con un motor Peugeot preparado por Alberto Gómez.

CLASIFICACION

Primera Serie (10 vueltas)

Pos.	Piloto	
1º	Carlos Mantegazza	11m58s4/5
2º	Alberto Scarazzini	12m00s
3º	Aníbal Guifree	12m09s
4º	Jorge Ravassi	12m29s

Promedio: 102,671 km./h.

Segunda Serie (10 vueltas)

1º	Héctor Niemitz	11m50s1/5
2º	Reinaldo Vaccalluzzo	12m01s
3º	Rubén Pérez	12m01s1/5
4º	Héctor Lonardi	12m10s4/5

Promedio: 103,814 km./h.

Repechaje (6 vueltas)

1º	Jorge Bouvet	7m31s
2º	Julio Giebert	7m33s4/5
3º	Antonio Roude	s/t.

Consuelo (14 vueltas)

1º	Roberto Chamillard	15m35s
2º	Juan Sturzeneger	15m48s

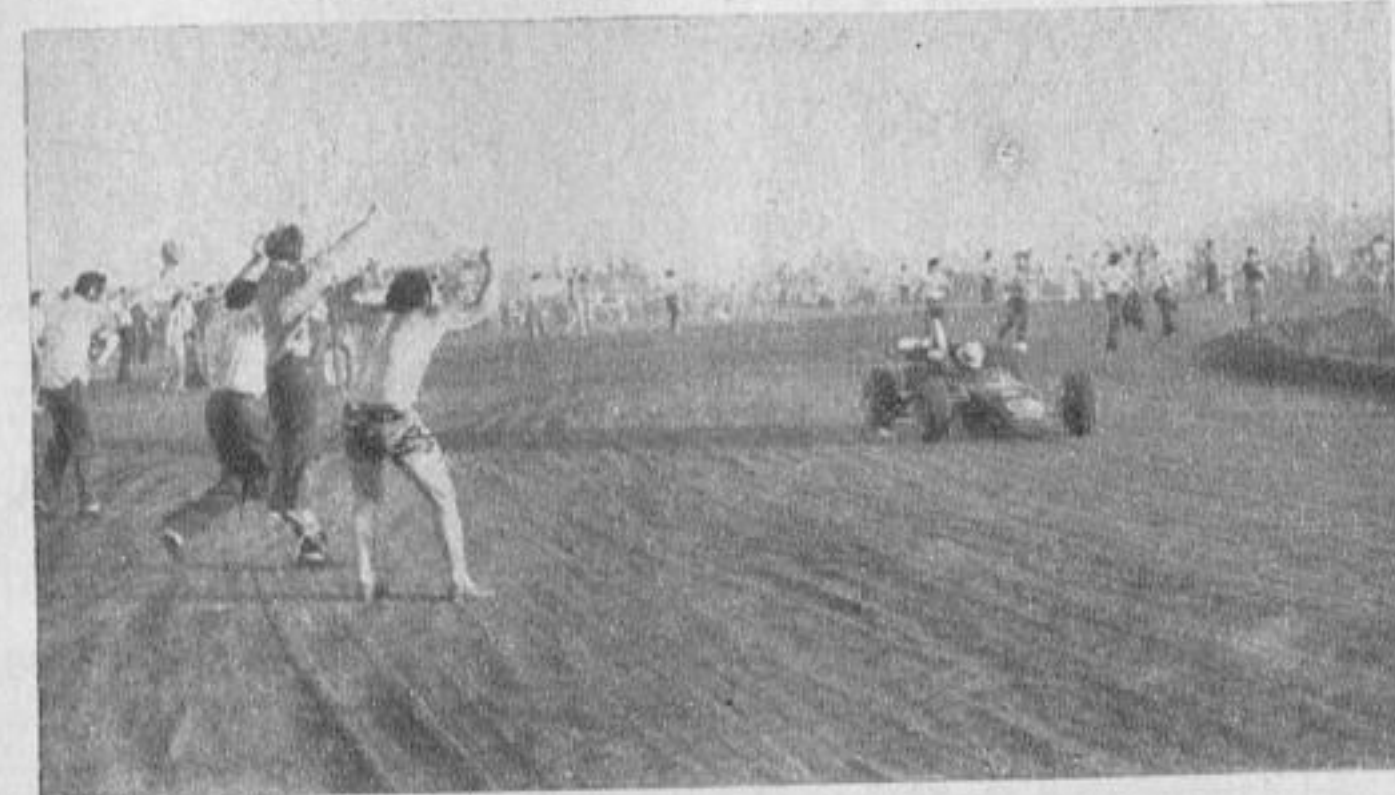
FINAL (25 vueltas)

1º	Carlos Mantegazza	29m37s
2º	Próspero Bonelli	30m03s2/5
3º	Salvador Scatone	s/t.
4º	Jorge Ravassi	s/t.
5º	Isidro Herlein	s/t.
6º	Héctor Niemitz	s/t.
7º	Hernán Botteri	a 1 vuelta
8º	Enrique Martínez	a 1 vuelta

ría, luego de una intensa lucha librada metro a metro sobre la pista, "Cacho" Mantegazza le gana ahí no más a Scarazzini. Había comenzado bien el día para el espectáculo. Muy buen duelo brindado. Más atrás se escalonan Guifree y Ravassi. Al largarse la segunda serie comienza un poco la odisea que desencadenaría posteriormente un problema para la U.V.E. Larga en punta Bonelli, pero antes de cubrir

medio circuito rompe el varillaje de la caja. Esto fue aprovechado por Niemitz que poco a poco se fue distanciando hasta sacar buena diferencia sobre Vaccalluzzo y "Perico" Pérez. En cuarto lugar quedó Lonardi con el De Sanctis ex Brea.

A continuación se dispone la realización del repechaje. Y aquí el grave problema. Se había acordado, al parecer, esperar que se terminaran los trabajos en el auto de Bonelli que



Y terminó el Coronación. Bonelli, con su segundo puesto ya es campeón 1973 de la Fórmula Entrerriana. El público entra al circuito, interceptando su paso, para festejar el título.

Zonal

se jugaba el campeonato. Pero, mientras éste salía a pista, el comisario deportivo largó el repechaje. Consecuencia: Bonelli quedaba fuera de carrera y se le esfumaba el campeonato. Y sus adictos actuaron. ¡Y cómo...! Invadieron la pista, acorralaron a los fiscalizadores, amenazaron con no permitir la continuación de la jornada, y la U.V.E. ante dicha alternativa, y en una disposición que creemos no figura en los reglamentos, autorizó a que Bonelli participara en la final. Y junto a él también se le permitió al "negro" Gallo. (?)

Finalizado el repechaje, que fue ganado por Jorge Bouvet seguido de Giebert, se largó el Premio Consuelo en el que triunfó Chamillard.

LA HORA CERO

Y llegó el momento. La hora de la verdad. Al llegar a la primera curva el puntero era Niemitz seguido de Mantegazza, Vaccalluzzo y Scarazzini. Pero una bujía empastada determinó que Niemitz comenzara a perder posiciones y mientras Mantegazza se afirmaba en la punta con el transcurrir de las vueltas, Vaccalluzzo, Pérez, Scattone y Ravassi superaban a "Tino". Desde atrás Bonelli, con ritmo muy fuerte iba superando rivales, a pesar de largar en última fila ya estaba quinto en la vuelta número doce.

Las vueltas pasaban. Mantegazza, cada vez más cómodo, Vaccalluzzo y "Perico" luchando rueda a rueda, hasta que en la vuelta 19 se engancharon y los dos quedaron fuera

de carrera. Esto determinó que Bonelli, que ya había superado a Scattone, de regularísima actuación, pasara al segundo puesto, y con ello, se consagrara campeón 1973 de la Fórmula Entrerriana. Mientras, en el primer puesto, "Cacho" Mantegazza ganaba el Coronación, el millón y medio de premio, y quemaba las amarguras de carreras atrás.

TIERRITAS

El día sábado hubo muchas sorpresas. La primera: la tierra en el circuito. La segunda: la manifestación de un piloto respecto de la posición a tomar para decidir si corrían o no "...digámosle al público que nos equivocamos..." Se refería a la aprobación del circuito, por parte de ellos mismos, el día jueves. Por suerte, su idea no fue compartida. ¿Qué hubiera dicho el público...?

Y el domingo también hubo de todo. Cuando se suscitó el problema de Bonelli. Actuaron los escuadrones, volaron sillas, hasta que el dirigente de la U.V.E., Florez, anunció que Bonelli pasaba a la final. Después habló el propio piloto a todos los presentes. "...vuelvan cada uno a sus puestos..."

Otras sorpresas del sábado. Pero sobre la pista. Alberto "Cachi" Scarazzini. Realizó el mejor tiempo con el monocasco Bravi: "...pensar que cuan-

do lo corri por primera vez lo quería devolver. Se lo llevé a Bravi le hizo algunas reformas, y ahora anda al pelo... bárbaro..." Y la otra. La actuación

del joven Fernández Arancibia con un tubular Bravi. Fue sexto, pero haciendo notar que es una promisoría figura.

PROVINCIA DE TUCUMAN

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

NUEVO PRESIDENTE — Cambio de comisión

El viejo dirigente regularista don Antonio Pintado se hizo cargo de la presidencia de la Federación Zonal N° 9, dependiente de la CADAD, con jurisdicción en la región noroeste del país y sede oficial en San Miguel de Tucumán, ante la renuncia que presentó oportunamente su ex titular el doctor Hugo Formoso. Ante el requerimiento del Corresponsal de CORSA, el nuevo presidente representante del club Tucumano de Regularidad y bajo esta responsabilidad, declaró que de inmediato tratará de normalizar la situación de esa Zona N° 9. Quedaron muchos asuntos por resolver que siguen en carpeta por las renuncias de miembros de distintas comisiones que integran dicho organismo deportivo. Lo más factible es que se convoque con urgencia la reunión extraordinaria

para cubrir esos cargos vacantes. En fecha próxima y como sería de desear, ha de quedar regularizada esta urticante situación en el organismo rector del automovilismo deportivo del noroeste argentino.

NUEVOS CORSAS DE "LA TUERCA DE ORO"

En la peña "La Tuerca de Oro" que apoya a rabiarse al volante tucumano Carlos Acotto se eligió una comisión directiva: presidente, Julio González; vicepresidente, Humberto Marcilla; secretario, Antonio Páez; prosecretario, Juan C. Raya; tesorero, Jorge L. Franchini; protesorero, Rolando L. Gramajo; vocales, Enrique Iriarte, Lito Sosa, Enzo Simonetto, José Luis Acotto, José R. Cano; revisores de cuentas, Alfonso Marcilla.

PROVINCIA DE CORDOBA

RIO CEBALLOS

POR EL CAMPEONATO MOTOCICLISTICO

Con la organización del club Canal 12 y el club Jorge Newbery, se disputó en el tradicional circuito de barrio Loza en Río Ceballos una nueva prueba del campeonato cordobés de motociclismo.

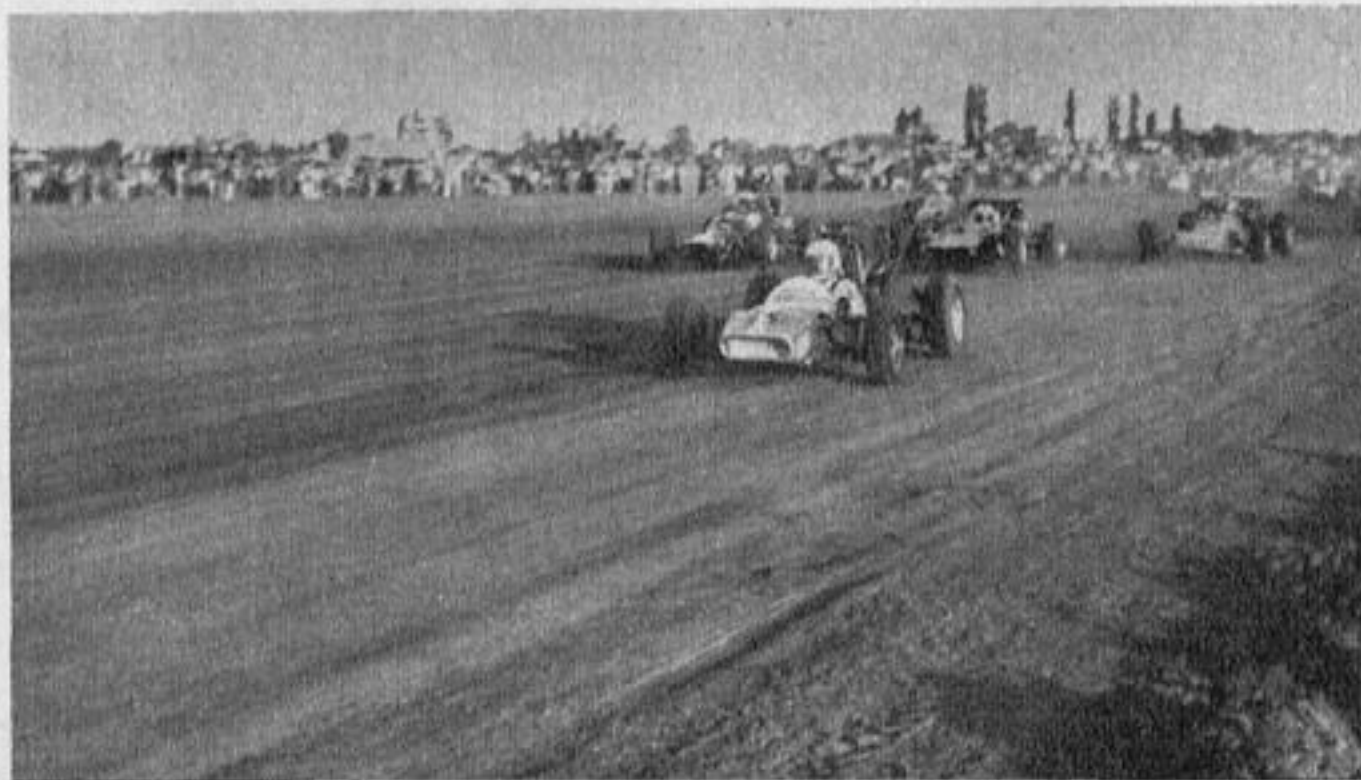
Las distintas series se llevaron a cabo ante gran cantidad de público que habitualmente concurre a presenciar estos verdaderos espectáculos de las dos ruedas.

En 98 cc. semi preparadas se impuso Roberto Obregón escol-

tado por José Valenzuela, Faustino Guevara, Ruben Amuchastegui y Raúl Bracamonte.

La batería para las máquinas de 100 cc. libre preparación fue ganada por Oscar Tofino a quien siguieron Faustino Guevara, José Valenzuela, Rubén Amuchastegui y Raúl Verderrone.

En la prueba de 125 a 200 cc. libre preparación el triunfo fue para Pedro Pereyra, ubicándose detrás Daniel Vega, Alberto Yobstraibizky, José Laborde y Luis López.



Pica en punta "Tino" Niemitz. No duraron una vuelta la alegría y el puesto. Se le empastó una bujía y perdió posiciones. Pese a ello clasificó.

actividad zonal

Por último se disputó la categoría standard 200 cc. para pilotos no graduados y de carácter promocional, imponiéndose

Faustino Guevara escoltado por Roberto Obregón, Oscar Toffino, Rafael González y José Valenzuela.

so público y la participación de los más destacados volantes de la zona, se desarrolla-

ron tres series con clasificación final por suma de tiempos. Los resultados fueron éstos:

POSICIONES DEL CAMPEONATO

125 a 200 - L. P.

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Faustino Guevara y Roberto Obregón	43
3º	Héctor Tofino	34
4º	Raúl Verderone	23

100 CM3. - L. P.

1º	Oscar Tofino	39
2º	Héctor Tofino	35
3º	Faustino Guevara	32

200 Std. Promoc.

1º	Daniel Vega	39
2º	Pedro Pereyra	33

98 CM3 - Semi prep.

1º	Faustino Guevara	32
2º	Roberto Obregón	29
3º	Héctor Tofino	27

RIO TERCERO

PIOVANO: CAMPEON DE KARTING

Telmo Piovano se consagró campeón provincial del certamen de esa especialidad organizado por la Agrupación Amigos del Karting.

—La última prueba se disputó en la ciudad de Río Tercero, y sirvió para definir el campeonato entre Piovano y Daniel Espinel que era su escolta.

La suerte estuvo de parte de Telmo Piovano que se consagró ganando la categoría de

100 cc. libre preparación, escoltado por René Sivila, Néstor Burdisso, Enrique Ahumada, Oscar Alcazar, Roque Burdisso y Manuel Blanco.

Por su parte Espinel debió desertar de la competencia por problemas mecánicos cuando se encontraba luchando por las primeras colocaciones.

—Así quedaron las posiciones en el campeonato:

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Telmo Piovano, de Córdoba (Campeón)	81
2º	Daniel Espinel, de Córdoba	69
3º	Néstor Burdisso, de Córdoba	36
	Manuel Blanco, de Córdoba	36
5º	René Sivila, de Jujuy	18
6º	Hermes Zamprogno, de Villa María	17
7º	Roque Burdisso, de Córdoba	14

VILLA DEL ROSARIO

LIMITADA DE ONCATIVO

Una nueva fecha de este certamen hizo disputar el club Deportivo y Cultural Unión de

Oncativo en la localidad de Villa del Rosario.

Con la presencia de numero-

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Primera Serie:

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Vlts.
1º 2	Héctor Campra	9m13s	14
2º 3	Oscar Andrada	9m14s	14
3º 6	Héctor Felipe	9m36s6	14
4º 16	Miguel Scalerandi	9m40s2	14
5º 8	Juan C. Nigro	10m52s3	13

Promedio del ganador: 91,100 km/h.

Segunda serie

1º 3	Oscar Andrada	9m10s5	14
2º 16	Miguel Scalerandi	9m23s5	14
3º 6	Héctor Felipe	9m34s6	14
4º 2	Héctor Campra	9m44s6	14
5º 1	Miguel Druetta	9m34s2	13
6º 7	Ricardo Carignano	9m16s	12

Promedio del ganador: 91,300 km/h.

Tercera Serie

1º 2	Héctor Campra	9m11s2	14
2º 16	Miguel Scalerandi	9m24s8	14
3º 6	Héctor Felipe	9m39s1	14
4º 1	Miguel Druetta	12m45s2	14

Promedio del ganador: 91,200 km/h.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º 2	Héctor Campra	28m16s8	42
2º 16	Miguel Scalerandi	28m46s5	42
3º 6	Héctor Felipe	29m23s3	42
4º 3	Oscar Andrada	s/t.	39
5º 1	Miguel Druetta	s/t.	31
6º 7	Ricardo Carignano	s/t.	

Promedio del ganador: 91,200 km/h.

FINAL CAMPEONATO LIMITADA ONCATIVENSE

Pos.	Piloto	Puntos	Motor
1º	Héctor Campra	101,5	Jeep
2º	Oscar Andrada	58,5	Chevrolet
3º	Miguel Scalerandi	22,5	Jeep
4º	Miguel A. Druetta	15,5	Ford T
5º	Héctor Felipe	14,5	Jeep
6º	Olindo Caón	5,3	Chevrolet
7º	Enrique Belair	4,4	Chevrolet
8º	Omar Daniele	3,7	Ford A
9º	Ricardo Carignano	3,1	Jeep
10º	Rubén Morindo	3,1	Ford T
11º	Luis Perelda	2,1	Ford T
12º	Carlos Marchisio	1	Ford T
13º	Juan C. Nigro	0,1	Ford T

POZO DEL MOLLE

CAMPRA SIGUE DOMINANDO

A todo ritmo sigue la disputa del campeonato de la fórmula Limitada de Oncativo. Héctor Campra parece haber tomado como un hábito ganar en forma bastante consecutiva. Ya se aprecia la notable diferencia de puntos con que se ha despegado de su inmedia-

to perseguidor en el campeonato.

Esta vez fue en la localidad de Pozo del Molle, donde se adjudicó con notable solvencia las dos series disputadas. Felipe que se ubica quinto en el campeonato fue su inmediato perseguidor en esta prueba.

Y el diseño se hizo movimiento.



La naturaleza asombra por su belleza de diseño.

Los rulemanes SNR, de procedencia francesa, ponen en movimiento las rigurosas leyes del diseño técnico mediante conceptos científicos de avanzada.

Naturalmente, cuando necesite "diseño en acción" solicite rulemanes SNR.

RODAMIENTOS



en el origen de todos
los movimientos.

actividad zonal

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º 2	Héctor Campra	25m03s9	34
2º 6	Héctor Felipe	25m05s9	34
3º 1	Miguel Druetta	25m57s9	33
4º 38	Luis Perelda	26m01s4	32
5º 16	Miguel Scalerandi	26m19s8	23
6º 10	J. B. Belair	s/t.	20

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Héctor Campra	90,5
2º	Oscar Andrada	56
3º	Miguel Scalerandi	15,5
4º	Miguel Druetta	15
5º	Héctor Felipe	11,5
6º	Olindo Caón	5,30
7º	Juan B. Belair	4,40
8º	Omar Danielo	3,70
9º	Rubén Moriondo	3,10
	Ricardo Carignano	3,10



CLUB DEPORTIVO Y CULTURAL UNION DE ONCATIVO LIMITADA ONCATIVENSE

Primera Serie

Pos. Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º 2	Héctor Campra	10m19s7	14
2º 6	Héctor Felipe	10m48s6	14
3º 10	J. B. Belair	10m53s8	14
4º 1	Miguel Druetta	10m25s7	13
5º 38	Luis Perelda	10m38s4	13
6º 7	Ricardo Carignani	s/t.	11

Segunda Serie

1º 2	Héctor Campra	14m44s2	20
2º 6	Héctor Felipe	15m17s3	20
3º 16	Miguel Scalerandi	15m23s	20
4º 1	Miguel Druetta	15m32s2	20
5º 38	Luis Perelda	15m23s	19
6º 10	J. B. Belair	s/t.	14

Promedio del ganador: 81,440 km/h.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MERLO

POR FIN PEDUZZI

Ante la inminente finalización del campeonato, Turismo Carretera del Oeste se presentó en Merlo, con el ánimo de definir el panorama con respecto a quién se habrá de llevar el preciado halago.

Un panorama que desde mitad de año a esta parte estuvo, indudablemente, circunscripto a tres actores fundamentales: Iglesias, Dambolena y Peduzzi. Los dos primeros acumulando la mayor parte de los triunfos y segundos puestos, mientras que Peduzzi, apareciendo siempre como gran candidato en

todas las carreras, llevando a cuestras una mala racha impresionante que le restó posibilidades en varias oportunidades.

Mala suerte que el "Tola" Peduzzi quebró en forma espectacular el pasado domingo 2 de diciembre en el circuito "Ciudad de Merlo". Con un triunfo muy trabajoso conseguido en una final sensacional.

El desarrollo de la carrera se dividió en dos series a 10 vueltas, siendo la respectiva final a veinte giros.

Tanto una como otra serie tuvieron idéntica conformación.

TURISMO MEJORADO DEL OESTE

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º 27	Francisco Amato	Chevrolet	17m01s	20
2º 5	Santiago Bartolomé	Fiat 128	18m12s	20
3º 4	Angel Bachella	Fiat 125	18m18s	20
4º 6	Juan J. Morris	Fiat 128	18m54s	20
5º 3	Carlos Ros	Fiat 128	19m06s	19
		Fiat 125	—	12

Promedio: 79,120 km/h.

TURISMO CARRETERA DEL OESTE

1º 1	Ricardo Peduzzi	Chevrolet	17m01s	20
2º 4	Darío Iglesias	Chevrolet	17m01s3/5	20
3º 5	Ricardo Gómez	Falcon	17m26s	20
4º 22	Carlos Orabona	Tornado	17m49s	20
5º 98	Raúl Gómez	Chevrolet	17m25s	19
6º 76	Horacio Ortega	Torino	17m35s	19

Promedio: 84,622 km./h.



Aquí Iglesias delante de Peduzzi en las últimas vueltas de la final. Muy buen espectáculo.

Un triunfo que a Peduzzi se le negaba desde la primera carrera de Navarro. Muy buen trabajo del "Tola".

En la primera Dambolena e Iglesias fueron las principales figuras, siendo la misma para el "cuadrado" de Dambolena con 10 segundos de diferencia con un Iglesias que aparentemente guardó un resto para la final. La otra serie como ya dijimos fue similar: Peduzzi y Ricardo Gómez fueron esta vez el centro del espectáculo, triunfando el primero por idéntica diferencia sobre Gómez que en la primera serie.

De esta manera se presentó la cosa para la serie final, con los tres autos dominadores de la temporada en la primer fila de la grilla de largada y Gómez atrás como una demostración de lo bien que está haciendo las cosas en las últimas presentaciones de la categoría.

Dambolena amagó con llevar el triunfo para sus pagos de Moreno; desde el vamos, Peduzzi, Gómez e Iglesias se escalonaron de este modo atrás de Dambolena en las primeras vueltas de la batería final. Nuevamente como en otras oportunidades y en otros circuitos la tierra fue el gran obstáculo que se presentó a los pilotos (problema al que ya nos hemos referido muchas veces).

En la séptima vuelta una falla en el motor de Dambolena

(sistema eléctrico) permitió tomar la punta a Ricardo Peduzzi, mientras que Iglesias después de pasar a Gómez se ubicaba segundo y cada vez más cerca del ahora puntero Peduzzi. De ahí en más el espectáculo brindado por los dos fue genial. Ya sobre el final la emoción aumentó cuando Iglesias pasó a comandar el lote, gra-

cias a que Peduzzi se quedó sin segunda velocidad (selector de cambios). Problema que no le impidió seguir peleando la punta. Para definir la carrera a su favor faltando menos de dos vueltas y quitarle el triunfo a Iglesias por sólo tres décimas de diferencia. Con un andar muy regular Ricardo Gómez quedó cómodamente clasi-

ficado en la tercera posición pero lejos de los punteros.

El relleno del espectáculo estuvo a cargo del alicaído Turismo Mejorado. Que con muy pocos inscriptos desarrollaron dos series por suma de tiempos. De las que sólo es destacable el duelo de la primera serie entre Amato con un 128 IAVA y Bartolomé con un

Las mejores marcas siempre acompañan a los campeones.

JOES FILTRO PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLE
RAMCO

AROS PARA PISTON

actividad zonal



Gómez sigue arrimando con un Falcon que cada día camina más. En cualquier momento se da el gran gustazo de triunfar.



Amato, ganador de TM del Oeste, anduvo bastante bien a bordo de su 128 IAVA.

Fiat 125, del que resultó vencedor Bartolomé. Pero todo decayó en la segunda, dado que la rotura de la caja de cambios del 125 de Bartolomé permitió un monólogo de Amato, que de esta manera se adjudicó la suma de tiempos. Bartolomé sin segunda, ni cuarta logró clasificarse segundo, evidenciando lo deficiente que fue el resto del parque.

Volviendo al T.C. del Oeste cabe destacar que después de Merlo y faltando todavía tres carreras los dos cortados del campeonato tienen ahora una diferencia de trece puntos (léase diferencia que Iglesias le lleva a Dambolena); quiere decir que todavía no está dicha la última palabra, dado que cada carrera otorga al primero justamente trece puntitos.



con el automovilismo. Aquí en Merlo, el problema fue distinto, pero en general aportó su granito de arena al malestar general existente en la categoría.

Una objetable descalificación al primero y segundo: Osvaldo Rouillet y Hugo Zaes, que tenían unas décimas de más en la boca del carburador (original Fiat 600 30 mm.). Por un lado los citados pilotos criticaron la medida aduciendo que eran los mismos carburadores que le habían verificado en Autoparque en varias oportunidades satisfactoriamente y que debían ser llevados a Fiat, para que ellos dictaminasen si la diferencia se debía a fallas de fabricación o si en realidad

habían sido "agrandadas" las bocas. Preguntando además si la fábrica daba alguna tolerancia de medida al respecto. Por otro lado el comisario deportivo en cumplimiento del reglamento existente para la categoría descalificó a los dos autos. Esta parte del reglamento debe ser considerada con precaución, y que si bien es cierto que los carburadores estaban fuera de la medida especificada, también es cierto que la diferencia era prácticamente insignificante y en nada puede aumentar la performance de los autos pudiendo a su vez tener certeza la queja hecha por los pilotos.

De esta manera con los dos Fiat punteros descalificados

MERLO

DESCALIFICACION POR DECIMAS

El pasado domingo 25 de noviembre, la Peña "El Bosque" de Merlo tuvo a su cargo la organización de la competencia reservada para Fórmula 07 y Cafeteras 1927 del campeonato fiscalizado por A.D.A (Asociación Deportiva Automovilística).

Para las cafeteras fueron dos series a diez vueltas y final a quince, mientras que para 07 el asunto se dividió en tres series también a diez vueltas con la respectiva final a quince.

Sobre la finalización del campeonato la fórmula 07 — quizá la mejor categoría zonal del año — está sufriendo los inconvenientes propios de todo aquello que ha llegado a un momento preponderante de su existencia y demuestra no tener cabezas como para seguir conduciéndola. Las últimas competencias suscitaban incidentes no muy alentadores para la categoría, autazos y demás demostraciones antideportivas que nada tienen que ver

Con su crítico triunfo de Merlo, Wulff se acerca al título de campeón.

Excelente espectáculo brindado por Laurencó, Pierini e Yracet. Así giraron durante varias vueltas en busca del segundo puesto.



resultó ganador de la competencia Adan Wulff. Siendo también para De Carlo el segundo y tercer puesto: Fernández y Filardi pudieron de esta forma escalar puestos en la clasificación final. Indudablemente en carrera Osvaldo Roulet fue en todo momento el coche mejor plantado —ya en su arrollador triunfo en la 3ª serie lo había adelantado— en carrera, dominando cómodamente la fi-

nal. Por su parte Zaes hizo muy bien su parte. Luchando el segundo puesto con Badiali mientras éste estuvo en carrera. Una goma desbandada relegó al platense en la octava vuelta. Wulff —como él mismo lo dijo— salió a la expectativa, a pescar algún punto para el campeonato, con un motor que visiblemente ya no tira como antes. Sufriendo el desgaste de toda una temporada de carreras. A la postre el juego le salió demasiado bien, cosechando trece puntos que lo dejan puntero en el campeonato con nueve puntos de diferencia sobre Filardi y 18 con respecto al tercero Aguila.

Las cafeteras nos brindaron un espectáculo muy interesante, sobre todo en su serie final. Ricardo Oberti sumó otra elocuente victoria, gracias a un trabajo muy inteligente. Dejó hacer el gasto durante gran parte de la final a Tabacchi, quien dirigió el lote hasta que Oberti paulatinamente se le fue acercando, pasándolo espectacularmente en el curvón. Dos vueltas más y Tabacchi abandonaría con uno de los bulones de fijación del carburador roto. De ahí en más y con el

Tabacchi punteando las primeras vueltas de la final; atrás, ya casi alcanzándolo, Oberti, a la postre incuestionable ganador de la competencia.

hombre de Lincoln con el triunfo prácticamente asegurado, la emoción se centró en el segundo puesto entre un terceto formado por Pierini, Laurencó e Yracet. Del que después de varios giros de interesante lucha salió airoso Laurencó, terminando en tercera posición Mundo, ya que tanto Yracet como Pierini tuvieron que retrasarse con problemas mecánicos.

La gente de Merlo cumplió satisfactoriamente con su cometido de organización presentando una jornada a la altura de las mejores. Sólo empañada por la falencias estructurales que se han apoderado de la Fórmula 07, justo en el momento en que alcanzó su mejor preponderancia, en lo que a inscriptos y espectáculo respecta.

CLASIFICACION FINAL

FORMULA 07

1º	1	Adan Wulff	De Carlo	15m12s	20
2º	10	Héctor Fernández	De Carlo	15m22s	20
3º	2	Héctor Filardi	De Carlo	15m32s	20
4º	13	Juan C. Luna	Fiat 600	14m46s	19
5º	99	Gerardo Rivero	De Carlo	15m02s	19
6º	35	José Gonzales	Fiat 600	15m	19

Promedio: 78,195 km/h.

CAFETERAS 1927

1º	13	Ricardo Oberti	Plymouth	13m38s	20
2º	57	Jorge Laurencó	Chevrolet	14m14s	20
3º	146	Angel Mundo	Chevrolet	14m27s	20
4º	37	Ernesto Bergallo	Ford	14m50s	20
5º	9	Juan Couso	Chevrolet	14m	19
6º	105	César Grasso	Whippet	14m10s	19

Promedio: 81,217 km./h.

EN PEQUEÑA SERIE...

EL FALCON D

Un grupo de sanjuaninos construyó en pequeña serie un Falcon muy especial. Lo bautizaron POLME, y gracias a varios aciertos estilísticos modificaron en buena medida el aspecto general del archiconocido Falcon de Ford. Un sabor más deportivo y personal es el resultado del trabajo, que ya dejó de ser un ensayo para transformarse en una pequeña serie con todas las de la ley

Construir autos fuera de serie o modificarlos para personalizarlos o darle, por lo general, un toque más deportivo, fue cosa bastante común en los últimos tiempos. Torino, Chevrolet, Falcon fueron modificados en varias ocasiones y con los más variados éxitos. En esta ocasión presentamos un Falcon



E SAN JUAN

desarrollado sobre un modelo SP como base, pero las modificaciones son aplicables a cualquier modelo Falcon. Remitiéndose a las fotos se aprecia claramente que es una versión deportiva del popular modelo de Ford con varias modificaciones en guardabarros, capot, trompa, paragolpes, etc., construidas con plástico reforzado y que cambian

en gran medida el aspecto general del auto. Este Falcon fue construido en San Juan por Héctor Eduardo Ripoll, hijo de un bodeguero local y flamante ingeniero electromecánico. Sobre un Falcon SP realizó interesantes reformas en trompa, capot y guardabarros delanteros que fueron modificados totalmente. También se

recortaron los guardabarros traseros y se les adosó un labio diferente, y al parante trasero se le realizó una prolongación que estéticamente está muy lograda, da la sensación de un encauzador aerodinámico. Además de perfil le cambia radicalmente el aspecto del auto, hace que la cola parezca más corta y el volumen trasero de menor altura, efecto

éste evidentemente originado en la línea quebrada del nuevo parante trasero. Como ya dijimos, estas modificaciones se pueden realizar sobre cualquier modelo de Falcon, nuevo o usado, y el costo es de aproximadamente \$ 16.000, cosa variable de acuerdo a las pretensiones y gusto de cada uno, porque



Trompa muy lograda, con faros originales de Falcon, toma dinámica en el más puro estilo NACA y paragolpes de plástico.



La cola fue modificada con los paragolpes y a los costados se prolongó el faldón interior de los guardabarros así como los labios del mismo. El caño de escape sale del centro del paragolpes y hacia un costado. Muy deportivo.

EL FALCON DE SAN JUAN

Llantas exclusivas de un aleteado muy agradable condicen con el aspecto general del auto.



Perfil del POLME. Color no convencional, parante trasero alargado hacia atrás (uno de los aciertos estilísticos más grandes del auto) y fileteado muy personal.

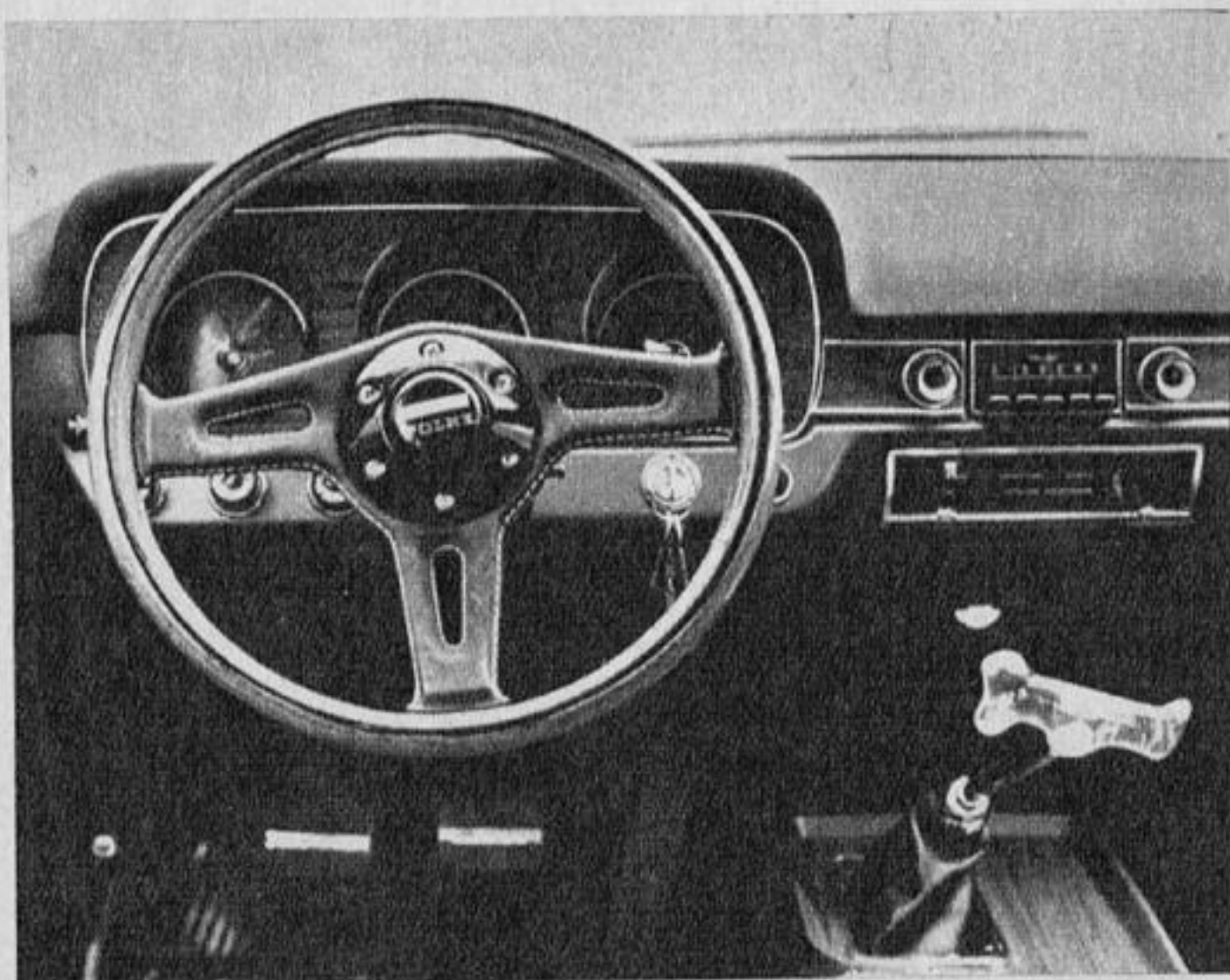
Volante especial (a gusto del cliente) y diferente manillar de la palanca de cambios son las únicas modificaciones en el interior del auto.

Derecha, abajo: Héctor Ripoll muestra la salida del aire que, canalizado a través de la toma NACA del capot, desemboca en el radiador de aire. Probablemente se ganaron unos 5 km./h. más de velocidad máxima, aunque todavía no finalizaron las pruebas de este implemento.



este tipo de auto tiene además la virtud de construirse de acuerdo al gusto del dueño. Además, en la parte mecánica hay pequeñas mejoras: se bajó en 3 cm la altura del auto —gracias al corte de una vuelta de espirales de suspensión— y barras estabilizadoras más duras. En lo que a motor toca, los fabricantes del POLME —así se llama este Falcon— no realizan ningún tipo de mejoras, pero

en plaza hay un sinnúmero de accesorios y partes para aumentar el rendimiento del mismo. Pero mejor remitámonos a las fotos que en estos casos valen mucho más que las palabras... y si quieren más datos de este fuera de serie diríjense directamente a sus fabricantes, en la Av. Córdoba 59 al 65 de San Juan, y por Dios no llamen cada quince segundos a nuestra apacible redacción a la hora de la siesta.

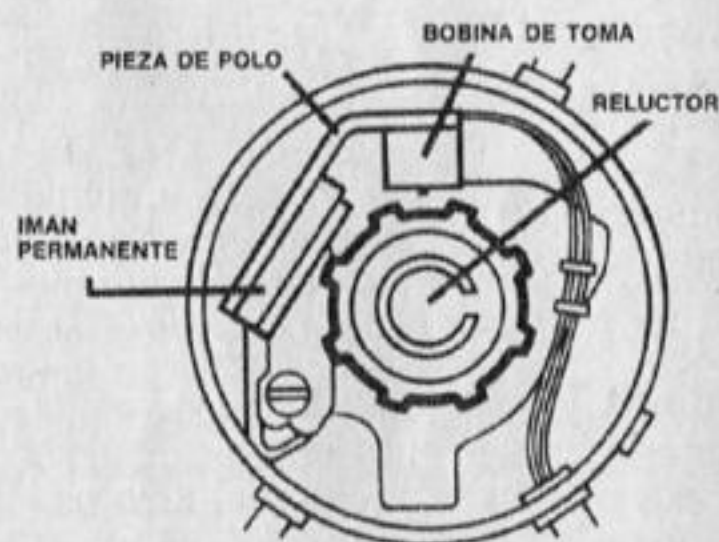


PARA CUBA ME VOY...

Recientes informaciones periodísticas se han referido a las dificultades que tendrían algunas empresas en ofertar sus productos dentro de la línea de créditos por valor de u\$s 200 millones otorgada por el gobierno argentino a Cuba. General Motors Argentina aclara que el 29 de octubre pasado respondió al pedido de cotización formulado por la Oficina Comercial de la Embajada de Cuba en Buenos Aires, cotizando un total de 1.500 vehículos entre autos de pasajeros y vehículos comerciales, según lo solicitado por la Misión Comercial Cubana luego de la visita efectuada a la planta Chevrolet en San Martín a principios de octubre.

¡OH, LA ELECTRONICA!

Chrysler Fevre Argentina anunció la incorporación a su línea de productos Dodge de un nuevo y revolucionario sistema: la ignición electrónica. En efecto, los automóviles Dodge GTX, Dodge Coronado, Dodge Polara y Dodge Polara RT estarán equipados con este sistema que ingeniería Chrysler ha desarrollado en exclusividad. Hasta el momento nada se había logrado de una manera tan perfecta para eliminar un foco de problemas en los sistemas de encendido. Con el nuevo sistema de ignición Chrysler ha dado un paso muy importante en la búsqueda de un auto de fácil mantenimiento. La ignición electrónica elimina todo



roce físico en el distribuidor, sustituyendo a los platinos y al condensador por unidades electromagnéticas. No requiere puesta a punto; permite arranques más fáciles y disminuye al mínimo las fallas de encendido a cualquier velocidad.

SUPER RADIAL CAVALLINO DE FIRESTONE

Una nueva cubierta fabricada en nuestro país por Firestone fue presentada a la curiosidad pública el 5 de diciembre en el autódromo de Buenos Aires. Se trata de la *Super Radial Cavallino Wide Oval*, de carcasa radial y cuyas principales características son: arco de banda de rodamiento super-ancho; dibujo profundo y de igual profundidad que los canales



Pairetti prueba la nueva cubierta de Firestones en el Autódromo.

principales y sin limitadores de movimiento; radio múltiple en los bordes de la banda de rodamiento para una mejor estabilidad direccional; diseño especial de hombros que aseguran mayor tracción y andar suave e indicadores de desgaste.

Para demostrar las bondades de la cubierta Firestone comprometió a Carlos Pairetti, Marito García y Rody Marincovich para que hicieran pruebas de tipo slalom y otras con tres autos: un Fairlane, una cupé GTX y un Falcon.

SOL JET SE VA DE VACACIONES

Itapema (Brasil), Península de Valdés, Norte Argentino, Bariloche, Lagos del Sur y Mar del Plata; son algunos de los lugares claves que Sol Jet ha incluido en sus itinerarios de vacaciones para esta temporada.

Un BAC One Eleven lo lleva hasta Florianópolis (Brasil), cercana a la subyugante playa de Itapema. El programa incluye un paseo a la ciudad de Blumenau, desde el Hotel Plaza Itapema (alojamiento del tour), a través del río Itajaí descubriendo un paisaje que contrasta con todo lo que se conoce del Brasil. La estadía consta de ocho días con horas libres para paseos y compras.

El Norte Argentino comienza para Sol Jet y sus pasajeros en San Salvador de Jujuy desde donde se comienzan las excursiones que tocan la Quebrada de Humahuaca, Salta, Cafayate, San Miguel de Tucumán, Valles Calchaqués y paseos por monumentos históricos, en ocho días de duración. Y ya que estamos viajando, lleguemos hasta Mar del Plata, donde el alojamiento será en el Hotel Benedetti, desde donde se partirá hasta Miramar y Sierras de los Padres como paseos, teniendo el séptimo día libre, despidiendo el viaje con una cena en un restaurante de la zona portuaria. Bariloche, los Lagos del Sur y Península de Valdés también pueden ser de cualquier mortal por ocho días. Sol en los Lagos del Sur, uno de los itinerarios de Sol jet, consta de tres programas diferentes, comenzando dos por San Carlos de Bariloche y uno por San Martín de los Andes.

Puntos tales como Volcán Lanín, Valle Encantado, Lago Lácar, Cerro Catedral, Isla Victoria, Bosque de Arrayanes, lugares cuyo solo nombre obvia el comentario y con el marco por supuesto de Los Andes y los lagos Nahuel Huapi, Moreno y Gutiérrez. Puerto Madryn es la base del paseo que comprende la península de Valdés, desde donde partirán las excursiones hasta Punta Norte, por ejemplo, donde reside la única elefantería marina continental del mundo. Bueno, señores, sólo resta hacer las valijas y disfrutar de unas regias vacaciones.

ITINERARIOS SOL JET TEMPORADA '73 - '74

Mar del Plata.
Tradición y Policromía (comenzando por Jujuy).
Península de Valdez y Bariloche (dos itinerarios diferentes).
Descubriendo Bariloche.
Bariloche al sol.
Bariloche brillante.
Sol en los Lagos del Sur.
Sol en los Lagos del Sur (comenzando por Bariloche).
Sol en los Lagos del Sur (comenzando por San Martín de los Andes).
Itapema (Brasil).

FORD ESCORT

Conjuntamente se disputaron la Cuarta Vuelta de Rocha y la última fecha del Campeonato Uruguayo de Rally. Balcarcel-Pivovar (Escort), al ganar esta cuarta edición, se clasificaron campeones de la categoría veteranos. Patrón-Cayafa con otro Escort fueron campeones de la de novicios



Después del G.P. 19 Capitales, la tradicional Vuelta de Rocha es sin lugar a dudas la competencia de ruta más importante que tiene el Uruguay, por motivos como el trazado, la excelente organización, el número de participantes y los premios en efectivo.

Desde varios días antes, distintos equipos oficiales, como así también particulares, se preparaban para esta cuarta edición que de acuerdo al trazado daba una idea de lo dura y difícil que iba a resultar para los autos y pilotos.

LA RUTA

Con un recorrido total de 600 kilómetros, la competencia se inició en la ciudad de Lascano, tomando hacia el nor-

te por la ruta 15, la cual se caracteriza por un pavimento de tierra con ripio y con largas rectas hasta la localidad de Cebollatí para luego internarse en una llanura matizada con interminables bosques de palmeras, típicas de esta zona; el camino cambia radicalmente convirtiéndose en angosto, con largas rectas, curvas muy engañosas y algunos badenes, manteniéndose estas características hasta la ciudad del Chuy (frontera con Brasil). Finalizado este primer tramo, se inició el segundo por la ruta 9 pasando por La Coronilla, abandonándola en seguida para internarse en el camino del Indio, de un trazado complicado combinado con rectas y curvas veloces. Superada esta parte, se presentó la zona más

difícil y exigente de la carrera o sea el famoso camino de La Carbonera; realmente, para dar una idea de lo que es este tramo, digamos que no hay rectas mayores de quinientos metros, con curvas de todo tipo en plena zona serrana. Sumamente angosto pero con un piso muy parejo. Ya en la ciudad de Castillos se dirigieron por la nueve hasta la capital rochense para tomar la 15 y nuevamente internarse en La Carbonera, pero esta vez en sentido contrario para que los muchachos no se olvidaran del sinuoso y lo recordaran por un buen tiempo. De aquí en adelante la ruta no ofreció tramos difíciles, encaminándose hacia Treinta y Tres y regresando por las mismas rutas al punto final o sea Lascano.

LOS PILOTOS

De acuerdo a la diagramación del trazado y mediante un ágil desplazamiento pudimos estar en cuatro lugares diferentes para observar el pasaje de los autos. Desde luego que elegimos los más difíciles y sobre todo sinuosos que exigían un manejo sin errores. Nada mejor que el ganador para entrar a analizar la actuación de los pilotos. Ramiro Balcarcel con su Escort muy bien preparado para este tipo de carrera, demostró su condición de campeón doblando en todos lados muy fuerte pero siempre con solvencia y maestría. Heber Licandro (según él no prepararon el Morris para esta competencia) anduvo con todo con un manejo

RT CAMPEON



Humberto Marzano, brillante ganador de su categoría. Realmente, para el '74 va a dar que hablar.

Balcarcel-Pivovar y el Escort. Un conjunto de hombres y máquina que funcionaron con mentalidad de campeones.

limpio y siempre con el auto controlado demostrando que en los pagos de Tacuarembó se anda fuerte. Humberto Marzano, veloz y seguro, mostrando una rápida adaptación a este tipo de carreras. Daniel Sanchis con un auto que no era el indicado por ser muy pesado, pero que a pesar de todo anduvo muy rápido, doblando con las puertas. Además fue su primera carrera y es un nombre para tenerlo en cuenta. Daniel Luzardo, mientras su auto funcionó en los primeros tramos, fue de los más veloces y seguros, con un manejo limpio. Alex Better con su tradicional Saab que no estaba en su mejor momento hizo lo que pudo tratando de compensar con manejo la falta de motor.

Andrés Maisonave muy bien

llevando su Serrana con ritmo vertiginoso y que nos gustó, sobre todo en los virajes veloces. A Roberto Baccino lo vimos seguro no pudiendo demostrar su calidad por culpa de un motor que no quería andar como acostumbra.

En síntesis una brillante competencia con pretensiones de Gran Premio, digno cierre de un Campeonato excelentemente organizado por el Club Uruguayo de Rally y nuestras sinceras felicitaciones a la gente del Club "El Fogón" de Lascano que trabajaron día y noche para lograr el éxito de esta Cuarta edición de LA VUELTA DE ROCHA.

Por último debemos mencionar la excelente dirección de la prueba a cargo de Manuel Fiestas, secundado por el argentino Francisco Talone.

4ª EDICION DE LA VUELTA DE ROCHA

FINAL DEL CAMPEONATO URUGUAYO DE RALLY
DEPARTAMENTO DE ROCHA

CLASIFICACION

NOVICIOS

Pos. Nº	Pilotos	Marca	Pts.
1º 09	Humberto Marzano-Miguel Cayafa	Alfa Romeo	132
2º 35	Daniel Sanchis-T. Gaitán	BMW 2000	151
3º 97	Walter Gómez-Oscar Lamas	Corcel	231
4º 77	Néstor Olivera-Héctor Secco	Corcel	315
5º 17	Héctor Patrón-Alvaro Cayafa	Escort	320
6º 74	Alfredo Uría-Jorge González	BMW	323

VETERANOS

1º 57	Ramiro Balcarcel-Oscar Pivovar	Escort	42
2º 18	Heber Licandro-Miguel Guerrero	Morris GT	71
3º 55	Tomás Balduccio-Walter Díaz	Fiat	86
4º 70	Santiago Cordone-Víctor Fostik	Opel Record	102
5º 07	Gregorio Asadourian-C. Montequin	Escort	131
6º 112	Alex Better-Jorge Pérez Lacoste	Saab	133

PUNTAJE FINAL DEL CAMPEONATO

NOVICIOS

Pos. Nº	Pilotos	Marca	Pts.
1º 17	Héctor Patrón-Alvaro Cayafa	Escort	70
2º 11	Fernando Francois-Daniel Muzio	Escort	65
3º 19	Mario Berges-Horacio Benedetti	Escort	30

VETERANOS

1º 57	Ramiro Balcarcel-Oscar Pivovar	Escort	135
2º 07	Gregorio Asadourian-C. Montequin	Escort	85
3º 18	Heber Licandro-Miguel Guerrero	Morris GT	70
4º 55	Tomás Balduccio-Walter Díaz	Fiat	32

EL ZONDA UNA SEMANA DESPUES

Las máquinas que utilizaron los valientes estaban formadas a las ocho de la mañana. Luego se procedió al sorteo y se inició la serie. 19 IAVA 1300 TV que mostraron sus virtudes a través de las 35 vueltas al Zonda.



Pepe Cano, llevado en andas, reclama a gritos lo que más tarde costaría la descalificación de Osvaldo "Cocho" López. Fueron momentos de tensión donde no se supo muy bien lo que pasaba. Raies por un lado, López en el podio abriendo el champagne por el otro y corridas al por mayor. Después la cosa se tranquilizó. La apelación de Cocho López fue presentada. La Regional N° 8 decidirá al respecto.

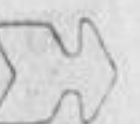
LOS IAVA 1.300 TIENEN EL RECORD

Hace ya unos meses Máximo Macchi —en prueba de clasificación— estableció en El Zonda un tiempo que fue record en su momento: 1m37s clavados. La semana pasada, en el mismo escenario, los Fiat IAVA 1.300 TV totalmente standard e incluso con suspensiones poco adecuadas, bajaron ese tiempo en 5/10 de segundo. Pepe Cano en la final y Rubén Daray en la primera serie registraron 1m36s5/10, lo que habla muy claro de la performance de estos nuevos vehículos comercializados por IAVA.

También se debe tener en cuenta que el trazado sanjua-

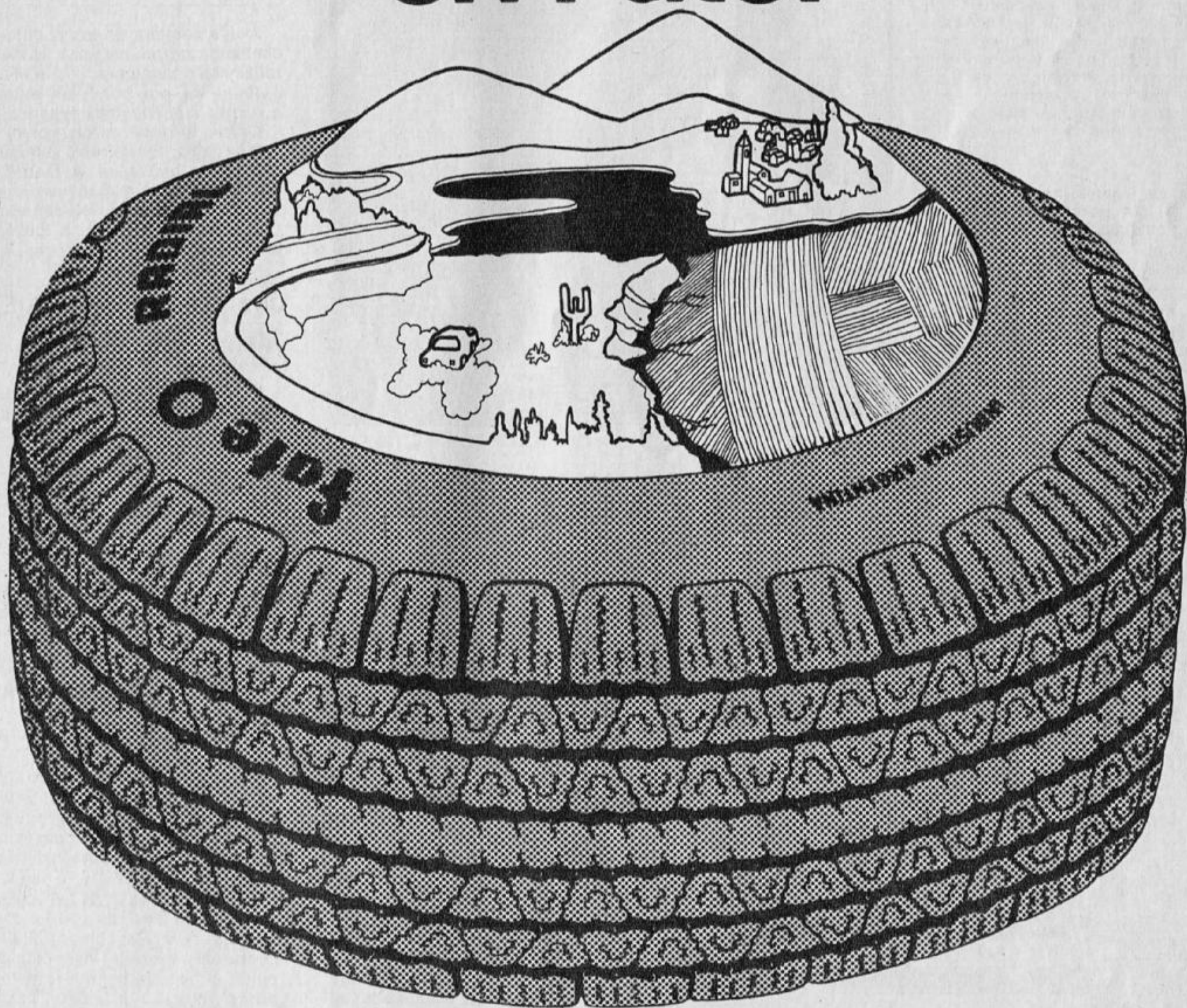


El mejor extranjero. Ya nos había demostrado sus cualidades en las XII Horas de APAT cuando hizo pareja con Picho Pascualini. En El Zonda volvió a ser un piloto de manejo pulido y aguerrido. El mejor de nuestros ilustres visitantes.



**Este verano descansen
en las sierras.**

**Todo el año descansen
en Fate.**



ciervo publicidad

fate O
El neumático argentino.



Segunda serie. Cocho López adelante y Miguel Lascurain tratándole de seguir los pasos. Lo consiguió e incluso llegó a meterle la trompa en la horquilla, aunque no lo suficiente como para superarlo. Lo mejor de Lascurain en sus siete primeros meses de TN.

Este es Miguel Lascurain. Ganó las 24 Horas con un 128 y en San Juan fue uno de los más veloces (arriba der.).

El Tío Pepe Oneto recibe la medalla de oro por sus 40 años en el periodismo. La misma le fue entregada por el Automoto Club Carlos Paz. El Tío se emocionó y agradeció el gesto.



EL ZONDA, UNA SEMANA DESPUES

Momento del sorteo. Antonio Meritello canta el N° 6 de Zagalo Moreno. El Dr. Dogliotti legaliza el acto.



tas necesarias en el auto como para tomarle la mano a la tracción delantera y al circuito. Trimifio (el colombiano) acostumbrado a manejar un Escort Twin-Cam de 230 HP en sus pagos, no pudo descubrir las mañas que el IAVA le mostró. Sin duda, todas razones muy lógicas ya que, en realidad, no tuvieron tiempo suficiente para entrenarse. El mismo caso del uruguayo Zagalo Moreno. De los de afuera, lo repetimos, el chileno Santiago Bengolea fue el mejor y el más rápido de todos. Bien en el pelotón y con manejo de primera,

LAS ATENCIONES RECIBIDAS

A una semana de los acontecimientos agradecemos a IAVA todas las atenciones recibidas. A Italmotor por poner un auto a disposición de los invitados, a CAVIC por la cordial bienvenida que nos ofreció en su bodega, y a Zunino & Martín por la exquisita paella que sirvieron en su finca el sábado por la noche. Gracias, a todos, por las atenciones recibidas.

UNA SORPRESA, TARDE PERO AGRADABLE...

El Auditorium de San Juan. Con 1.000 butacas. Acústica perfecta en toda la sala. Revestimiento de madera especial. El órgano más grande de América y 3.600 tubos, instrumento de origen alemán. Sistema antiincendio por medio de válvulas sensibles a la temperatura que despiden anhídrido carbónico. En fin, algo que los argentinos no conocemos y que debe ser orgullo de todos.

CASCOTE JUAREZ, UNA LABOR DE PRIMERA

Le cambiaron el auto en la largada de la serie inicial porque en el cableo se produjo un corto circuito y el sistema eléctrico dejó de funcionar. Le dieron el IAVA N° 19 y largó. "Andaba mucho más el otro, lástima que casi se me incendia..." diría Cascote al final. Lograron mejorarle la puesta a punto y así, largando la final desde muy atrás, trepó, pasó una decena de autos y terminó tercero a dos segundos de su coterráneo Ricardo Zunino.

Muy bien por Cascote Juárez, que hacía tiempo no podía demostrar sus aptitudes.

nino se presta para que autos de tracción delantera establezcan mejores tiempos que sus similares de mayor cilindrada y tracción trasera. Considerando que los "125" tenían 115 HP y 300 cm.³ más, la cifra sigue siendo interesante. Sobre todo si se piensa en lo que podrá viajar un IAVA 1.300 TV con preparación TN.

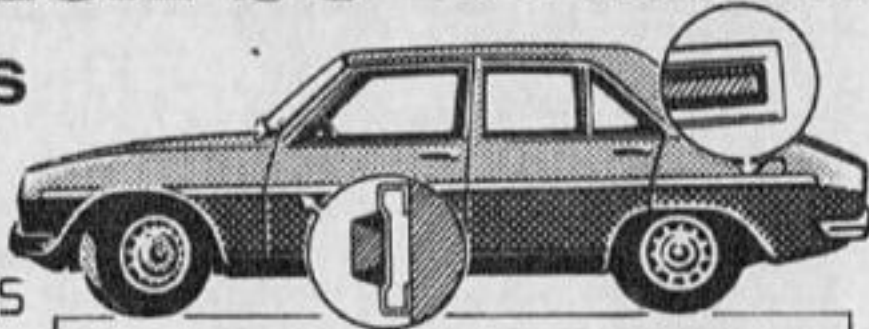
Y para terminar con los autos utilizados en la carrera de San Juan, cabe destacar la durabilidad de sus elementos ya que no hubo ningún auto que abandonara por problemas mecánicos, pues el de Cascote Juárez fue reemplazado en la largada porque se le incendió la instalación eléctrica.

LOS EXTRANJEROS

Sin duda los pilotos extranjeros mostraron falta de adaptación al auto. Por ejemplo el boliviano Reni Laguna declaró que nunca en su vida había pisado una pista o un autódromo. El paraguayo Bittar se quejó porque no pudo dar las vuel-

¡PROTEJA SU COCHE!

AGREGANDO:
MOLDURAS
CON CENTRO
DE GOMA DE



nodizados
Roseti

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

NO ACEPTE IMITACIONES
ROSETI 71 - T. E. 54-6809 - CAPITAL

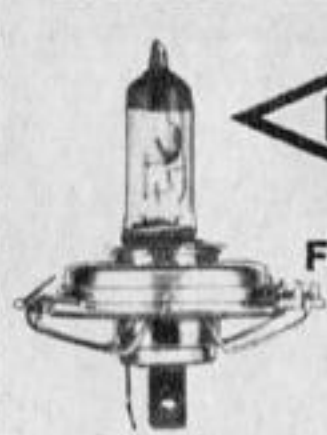
PARA TODAS LAS MARCAS
Y MODELOS DE COCHES

AMPLIO STOCK EN:
REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS
LINEA COMPLETA DE
REPUESTOS PEUGEOT 202
Casa adherida a Crédito CITICARD
LONDONCARD y DINERS CLUB



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

LARGO ALCANCE Y SEGURIDAD



FAROS, OPTICAS,
LAMPARAS de
ALTA y BAJA DE
1000 Para 6 y 12 V.

Fabrica:

IAAP S.A.C.I.F.

ADQUIERALOS EN LAS BUENAS
CASAS DEL RAMO



DISTRIBUIDORES:

ELECTROTECNICA JUJUY S.A.I.C. - H. Pueyrredón 1526
Cap. Fed. - T. E. 58-8618
ELECTRIC PARTS S.R.L. - Paraná 714 - Cap. Fed. T. E. 41-8706

REPUESTOS / LEGITIMOS

NACIONALES
E IMPORTADOS

FIAT

Precios especiales para mayoristas
GRANDES DESCUENTOS EN PARTES DE
CARROCERIAS

RP

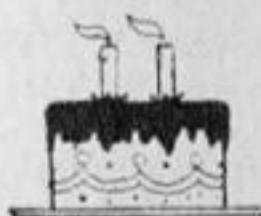
Solicite cotización
Envios al interior

AV. MITRE 98
esq. Méjico, Florida Oeste
T. E. 760-7446

Gracias a Ud. Festejamos
nuestro 2º aniversario

**rapid
GEOT**

SERVICE
PEUGEOT



MECANICA CON TALENTO
GRAL. CESAR DIAZ 1660 - Tel. 59-1894 - Bs. Aires

PEUGEOT
404 - 504

RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS

(Aleación especial Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre)

- Más Pique Sin Rateo
- MAS POTENCIA

EL JUEGO \$49,50

Adquiéralos en:
WARNES 1102 - WARNES 784
I. B. ALBERDI 3016 - J. B. JUSTO 7743



PEUGEOT

Repuestos, accesorios
y partes de Carroceria
Legitima

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

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

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

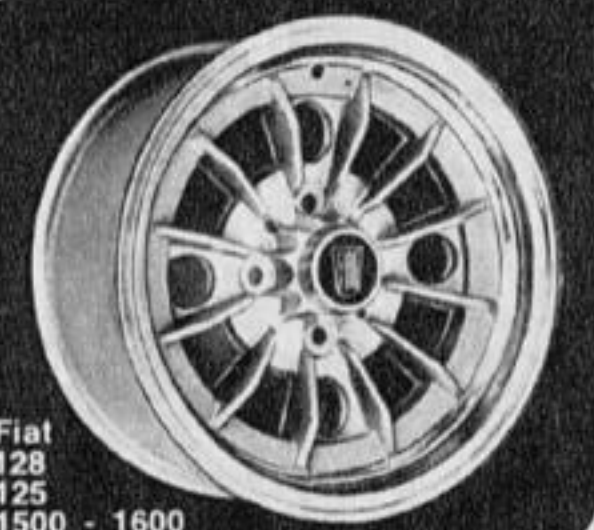
EXPO RUEDA

La boutique de la Rueda
Presenta la Linea:
RUEDAS FLORES
Seguridad y diseño

Av. Juan B. Justo 4086
Capital - Tel. 58-9675
Warnes 1803 - Capital
Tel. 55-1770
ENVIOS AL INTERIOR



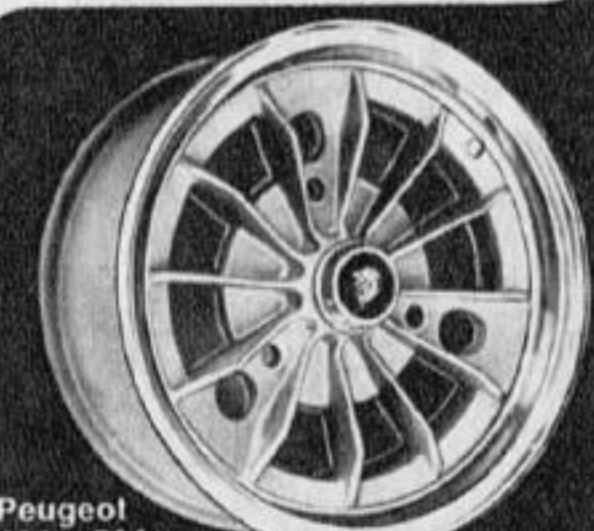
Chevy
Fairlane
Dodge



Fiat
128
125
1500 - 1600



Torino
Chevrolet



Peugeot
404 - 504

NUEVO CENTRO EN SAN TELMO

Brasil 161
casi esq. Paseo Colón



OSVALDO ESCAP

De OSVALDO LITVAK
ex socio de ESCAPES MARLIT

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

EQUIPOS DEPORTIVOS
COLOCACION EN EL ACTO
Precios sin competencia

CERVIÑO 3776

casi esq. Malabia - 71-5596

HERRERA 582

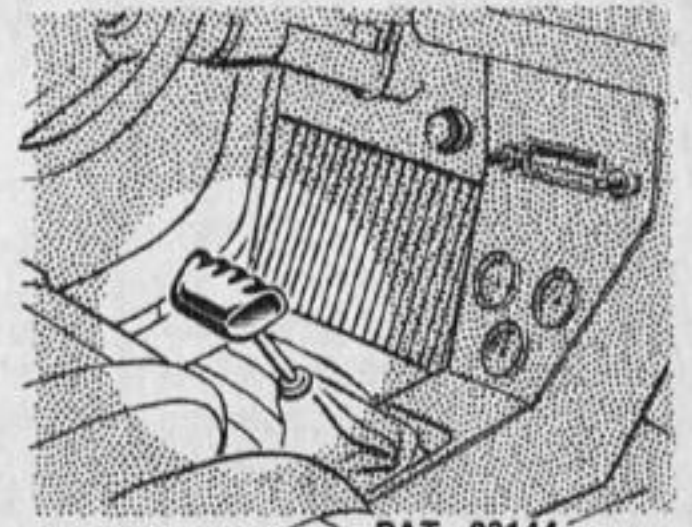
Tel. 21-4075 - Bs. Aires

NUEVO AUTOCOMANDO EMPUÑADURA FUNCIONAL

Para toda marca
de automotores

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

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



PAT. 23144

TOQUECITOS DE BOCINA

CHECHE

CARLOMAGNO:

TC PARA MARIMON Y PASCUALINI

La desvinculación del Cheché Carlomagno del equipo Jockey Club-Rales se vino conversando pero ahora ya es un hecho. El campeón de la actual temporada en la clase "B", correrá en 1974 para el equipo Marimón & Pascualini con una cupé Fiat 125 con preparación Turismo Carretera. Por otro lado dispondrá de otra unidad para correr en Turismo Nacional.

"EL COLORADO"

DE TCM

En la nota de la carrera de 9 de Julio (F-4) al mencionar a todos los que de una manera u otra concurren a cada carrera a prestar sus servicios, el desmemoriado redactor olvidó —involuntariamente— mencionar al célebre Ricardo "Colorado" Montes, hombre de TCM al que suele verse laburando como un enano con engranajes, cuádruples y todas esas porquerías que van dentro de una caja de velocidades. Salvada la omisión y reconocidos, pues, los méritos del Colorado, que trabaja a la par o más que cualquiera en su metier.

HOMENAJE A

NASIF ESTEFANO

Fue descubierto el domingo 2 de diciembre un monolito en homenaje a Nasif Estéfano. Ubicado a un costado del autódromo tucumano se descubrió una obra escultórica que perpetúa la memoria del volante tucumano. Además se colocaron placas recordatorias en adhesión a dicho acto enviadas por CADAD, el Automóvil Club Argentino, A.T.A.S., Concepción Auto Club, Competición Tucumán Club y el Club Tucumano de Regularidad. A partir de ese momento el autódromo tucumano pasó a llamarse Nasif Estéfano.

REUTEMANN, DE VICENZO, GOLF....

Un hecho realmente significativo para el deporte de la ciudad de Rosario se registró este fin de semana. La presencia de dos figuras de notoriedad a nivel mundial practicando un mismo deporte. Estamos hablando del campeónísimo "Spaghetti" Roberto De Vincenzo y de Carlos Alberto Reutemann. Con la participación de 49 tercetos se cumplió en los links del Rosario Golf Club la clásica prueba "Laguneada Austral Líneas Aéreas", competencia esta que virtualmente constituye la iniciación del tradicional torneo de golf del Li-

toral que anualmente hace disputar la institución rosarina.

Sorprendido, De Vincenzo, acotó: "Alojá ché, que voy a pasar calor; tenía la idea que Carlos era un 22 de handicap pero con sorpresa veo que es un 16 y tiene condiciones para progresar notablemente. Su "máquina" funciona bien".

Carlos Reutemann, por su parte, manifestaba con mucha satisfacción: "Es para mí una gran oportunidad la que brinda Roberto. Es un valor indiscutido en el mundo entero y estar junto a él resulta un halago personal muy difícil de olvi-

dar". Poco después terminaron de recorrer los 9 primeros hoyos con 5 bajo el par. Buen trabajo de ambos y la culminación parcial de una experiencia distinta.

Por supuesto, no se dejó de lado el comentario sobre el automovilismo internacional, manifestando Reutemann, que lo único seguro por el momento es la realización del Gran Premio de la República Argentina. "Me atrevo a decir —continuó expresando Carlos— que puede peligrar la temporada por el problema del combustible".



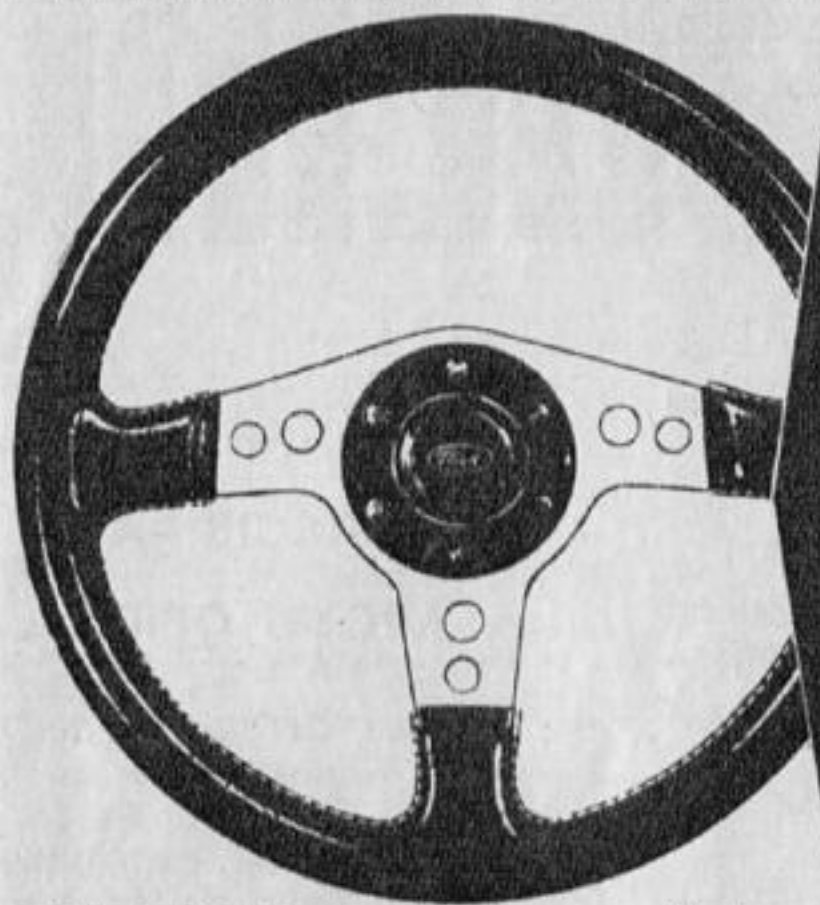
Carlos Alberto Reutemann y Roberto De Vincenzo, dos figuras bien criollas y de prestigio internacional jugando al golf en equipo en el torneo rosarina. Quintos en la clasificación general.



Es archisabido ya el entusiasmo de Reutemann por el golf, Por ello no resulta extraño que se prenda en todas las que pueda.

La clasificación de la Laguneada fue la siguiente:

1º	Ferguson-Premolini-Ruiz	58 hoyos
2º	Núñez-Navarro-Libero	59 "
3º	Camuso-Rossi-Narl	59 "
4º	Rancugni-Meyer-Sowa	62 "
5º	Molina-Reutemann-De Vincenzo	62 "
6º	Baravalle-Noguero-Fidel De Luca	63 "
7º	Sampelli-Arce-Nicolosi	64 "
8º	Rossi-Díaz Green-Monray	64 "
9º	Donadio-Peccrenino-Callao	64 "



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

COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS

40 modelos en cuero y madera

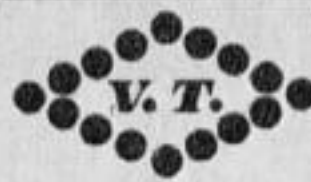
Fábrica:

BORSAN S.C.A.

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

Alt. Av. San Martín 7100
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

PALANCA al PISO



UNICA...!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

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



Rechace imitaciones
Envios al interior

PEUGEOT

REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
TEL. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS

Y RECUERDE... en REPUESTOS LA LINEA COMPLETA LA ENCONTRARA EN:



FIAT TODO

SARMIENTO 3899 -
T. E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES

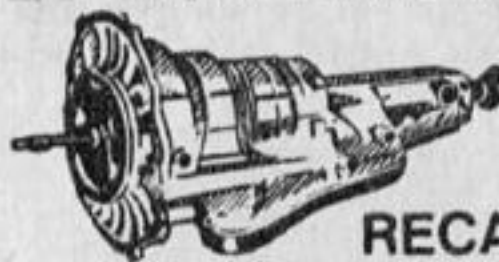
VENTAS POR MAYOR Y MENOR



ESTACIONAMIENTO GRATUITO



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

MAXIMA SEGURIDAD NOCTURNA...!



FARO DE IODO DAVID[®]

POTENCIA EXTRAORDINARIA
1.000 Metros de alcance

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S.A.**
WARNES 777 • CAP. • T. E. 54-2671/55-1965

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

REPUESTOS PARA CITROEN LINEA COMPLETA FABRICACION • EXPORTACION

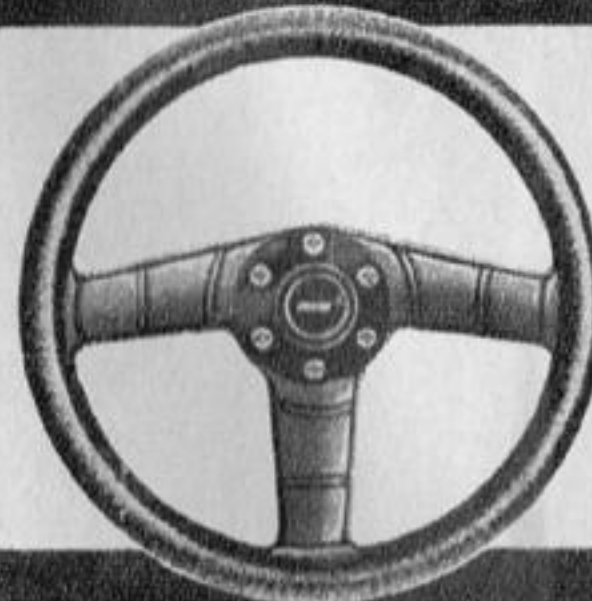
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Metalúrgica MIGUEL DEVOTO & HIJOS
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 781/93 • T. E. 88-6145/7224 • CAP.
SUCURSAL: CALLE 60 N° 1830 • T. E. 59598 • LA PLATA
FABRICA: FLORENCIO VARELA 625/55 • T. E. 750-1754 • BARRIO PARQUE CASEROS

Realmente seguros!

VOLANTES rosato[®]

La calidad de siempre, al mismo precio.



- ALUMINIO LAMINADO
- DE UNA SOLA PIEZA
- SIN SOLDADURAS
- SIN REMACHES
- TAPIZADOS EN CUERO

A LAS MEJORES CASAS DEL RAMO, DISTRIBUYE:
ROBERTO S. TORTORELLI
JUAN B. JUSTO 3075 - CAPITAL - Tel. 54-2270
ACCESORIOS DEPORTIVOS - ENVIOS AL INTERIOR

TOQUECITOS DE BOCINA

BENAVIDEZ PRESENTO

UN TC

El popular Negro Benavidez presentó el jueves pasado una cupé Dodge TC propiedad de una agencia Chrysler de San Justo y que será conducida en el calendario 1974 de la categoría por Daniel Sancho. El auto, recientemente terminado costó unos diez millones de pesos y, por lo visto, es el colmo de la prolijidad. El rosarino Sancho está más que entusiasmado con el fierro y algarros ya comentan que su F-1 probablemente lleve un motor Dodge V8 en 1974. ¿Será?

BOLICHE DE COPAS

El martes 18 se inauguró un boliche muy corsa en Cerrito 1060. El amigo Pichín reunió en la festichola inaugural a muchas figuras del ambiente automovilístico y en especial de motonáutica. Fue llamado 48/47 y será un centro de reunión del mundillo corsa. ¡¡¡Suerte Pichín!!!

NUEVO CHEVY TC

Desde hace tres meses se encuentra totalmente lista una cupé Chevy que en la próxima temporada será conducida por Jorge Domínguez. La parte carrocería fue concretada por Alfredo Silva y Luis Fernández, los mismos que trabajan sobre el nuevo F-1 de Carlos Marinovich. El flamante auto contará con mecánica de Wilke y Pedersoli y el apadrinamiento del ingeniero Armando Comellas de G.M. aunque la demora en la entrega de los fierros por parte de GM postergó la puesta en marcha en este mismo año.

¡¡¡PREMIOS PARA LOS PILOTOS IAVA!!!

Para 1974 IAVA otorgará a todos los pilotos que corran con unidades de la marca una serie de premios en efectivo que ya han sido debidamente determinados. Importante apoyo para los pilotos particulares que participen exclusivamente en las carreras del Campeonato Argentino fiscalizado

por CADAD. Habrá primas de largada para los pilotos ubicados del 1º a 15º en el ranking de la categoría y además premios para los mejores clasificados. Están exceptuados de esta repartición de premios los pilotos oficiales y semioficiales de la marca.

Los pilotos que pretendan estos premios y primas de partida deberán correr durante todo 1974 con unidades IAVA exclusivamente; además en caso de que los escalonamientos en el ranking o los puestos en la clasificación sean ocupados por pilotos y coches de otra marca, o por pilotos oficiales esas posiciones quedarán vacantes y no se otorgarán los correspondientes morlacos. La repartija es la siguiente:

1º) Para los primeros 15 puestos del ranking oficial de Turismo Nacional, Clase "B" de 1973 corresponden primas de largada para 1973.

del 1º al 10º = \$ 800
del 11º al 15º = \$ 500

2º) Para los ganadores de cada carrera del 1º al 5º puesto, independientemente de su posición en el ranking y del hecho de haber obtenido primas de largada.

1º \$ 1.200
2º \$ 1.000
3º \$ 800
4º \$ 600
5º \$ 400

Para las carreras en las cuales existan etapas se otorgan los siguientes premios:

Prima de largada: la 1ª etapa cobra prima normal; por largar la carrera a partir de la 2ª

etapa se le dará la siguiente prima:

del 1º al 10º \$ 400
del 11º al 15º \$ 250

Por la clasificación oficial de cada etapa las recompensas serán las siguientes:

al 1º \$ 800
al 2º \$ 600
al 3º \$ 400

En las "12 HORAS" y las "20 HORAS" los estímulos tendrán esta escala:

Para las "12 Horas"

Prima de largada
del 1º al 10º = \$ 1.200
del 11º al 15º = \$ 750

Premios por clasificación final

1º \$ 2.000
2º \$ 1.600
3º \$ 1.200
4º \$ 1.000
5º \$ 800

Para las "20 Horas"

prima de largada
del 1º al 10º = \$ 1.600
del 11º al 15º = \$ 1.000

Premios por clasificación final

1º \$ 2.800
2º \$ 2.200
3º \$ 1.600
4º \$ 1.200
5º \$ 1.000

Aparte, para los 3 primeros puestos del Campeonato Argentino de 1974 para Turismo Nacional, Clase "B" se otorgarán los siguientes premios:

1º Campeón \$ 30.000
2º Subcampeón \$ 20.000
3º \$ 10.000

GUTIERREZ NUÑEZ

RECIBIRA

APOYO OFICIAL

A fines de noviembre, Gutiérrez Núñez envió un telegrama al Tte. Gral. Perón que rezaba así: "Al excelentísimo Sr. Presidente de la Nación, teniente general Juan Domingo Perón, Gaspar Campos 1065, Vicente López, provincia de Buenos Aires.

"Solicitó por favor ayuda para poder continuar representando a la Argentina en competencias automovilísticas en Europa. De no recibirla con urgencia significaría tener que abandonar todo lo conquistado hasta ahora. Respetuosamente, Horacio Gutiérrez Núñez".

El argentino recibió tres ofrecimientos para 1974. En los tres se le brinda la posibilidad de participar en carreras de Fórmula Atlantic y las casas que se interesaron por el argentino son las siguientes: March (que piensa formar un equipo oficial de cuatro pilotos); Elden (construirá su primer F-Atlantic y lo quiere al argentino en sus hueses) y finalmente GRD gracias a los oficios de Pedro Passadore. Probablemente sea esta última la posibilidad que Gutiérrez Núñez no desaproveche. Para ello el gobierno argentino a través de la Subsecretaría de Deportes otorgará al argentino un subsidio de aproximadamente 65 millones de pesos para financiar su campaña en Europa.



Cupé Chevy TC de Jorge Domínguez: el '74 la espera.

ESTE AÑO LSIO ESTARA CON TODOS LOS GORDOS

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

En transmisión directa (desde la Lotería
Nacional y Lotería de la Pcia. de Bs. As.)
Todo un equipo de periodistas y dos
unidades móviles atraparán las emociones

de los premios y traerán al instante
la palabra de los felices ganadores.

Escuche los días del sorteo con la
conducción de

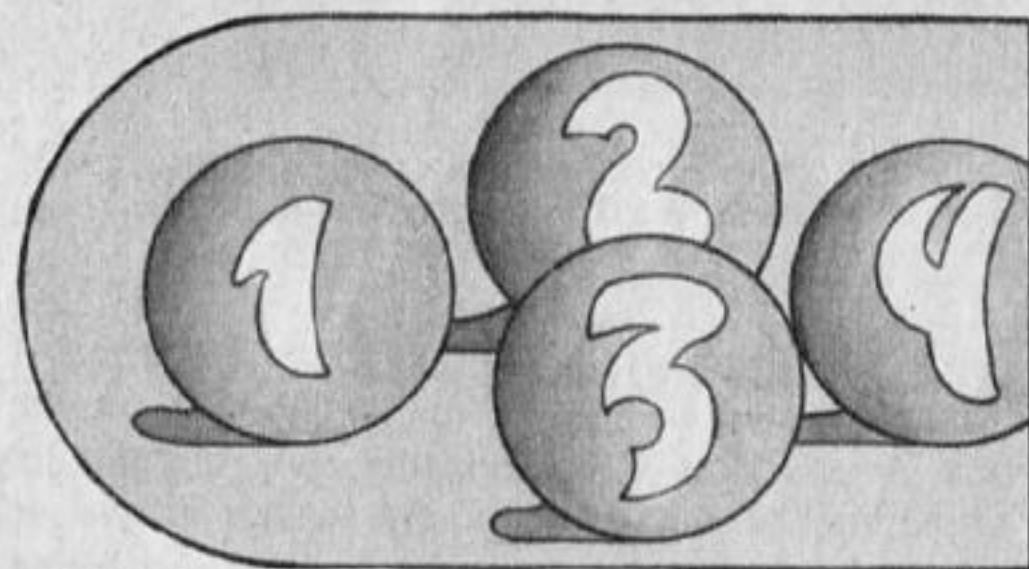
Roberto González Rivero.

La Danza de la Fortuna

Desde las 11.30 hs. de la mañana por

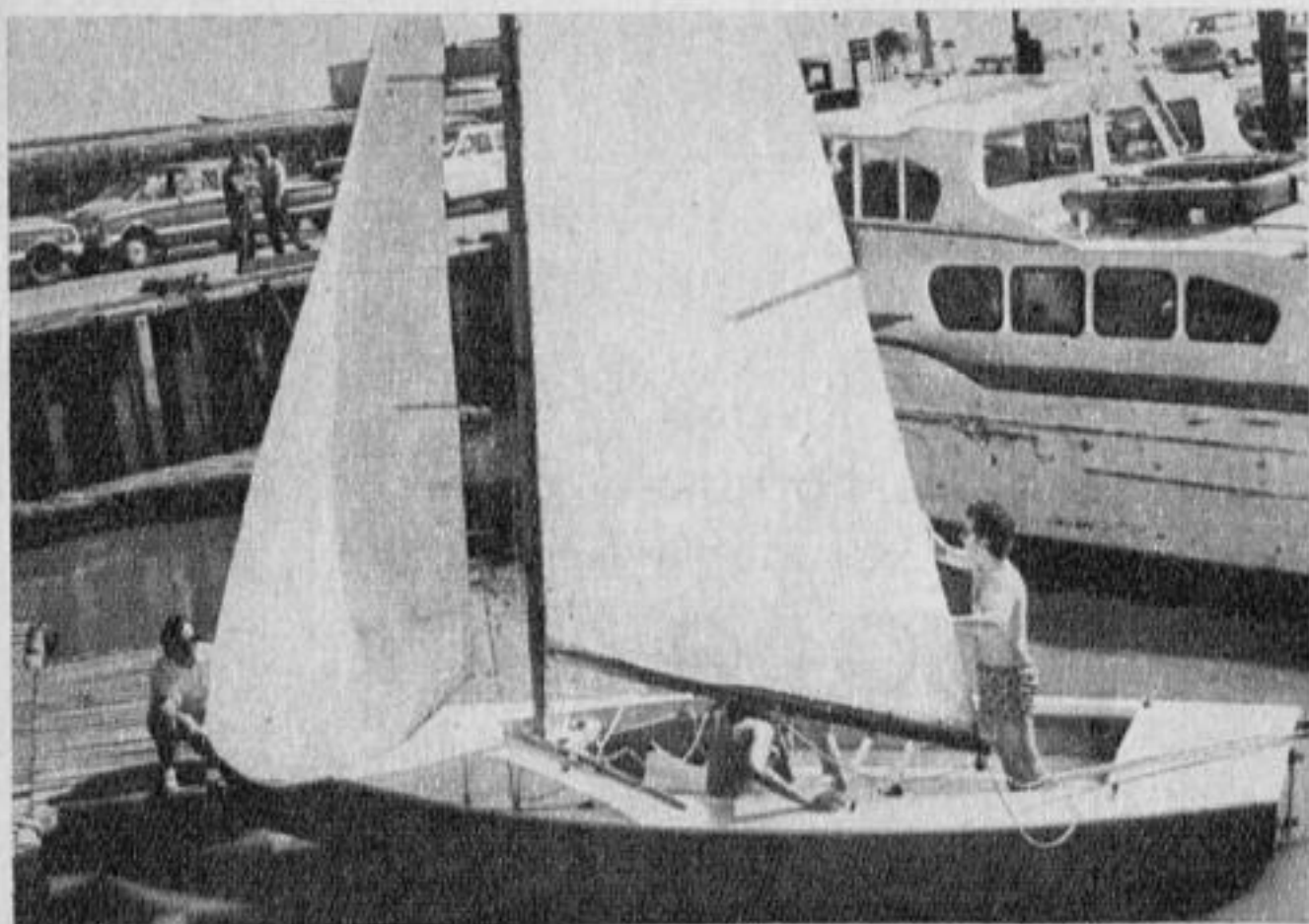
LSIO RADIO DEL PLATA

La radio con más ganas de ser primera.



Afiliada a ARPA

VIENTO EN POPA



El "Nimbus" momentos después de ser botado. Un barco bien hecho, en el que se tienen grandes esperanzas.

OTRO ARGENTINO PARA R. GATTI

Una vez más los Grumetes tuvieron su Campeonato Argentino. La organización del mismo estuvo en manos del Yacht Club Olivos y de la Asociación Argentina de la clase. Como viene ocurriendo desde hace bastante tiempo atrás, la figura del campeonato fue Roberto Gatti con su "Derecho Viejo", quien parece no querer dejar ninguna regata para que ganen los demás grumetistas.

En este campeonato una vez más su superioridad fue total, logrando cinco primeros puestos y un segundo sobre seis regatas corridas. Es de destacar que alguno de esos primeros puestos fueron obtenidos con gran ventaja sobre el resto de los participantes.

Fue acompañado en esta oportunidad por Oscar Montes y Javier Eloy Ferrario. Demostraron un muy buen conocimiento del barco y prácticamente los resultados revelan que no tuvieron errores a lo largo de la competencia. El desarrollo del torneo se puede considerar normal, salvo algunos hechos particulares como ser una regata suspendida por "mucho viento" (soplarían 40 ó 45 kms./hora). Parece que los muchachos grumetistas (algunos no tan muchachos) no querían sacrificarse mucho.

En lo referente a protestas y colisiones se notaron menos que en otras oportunidades, salvo una, en la que el "Tanteo" timoneado por Pablo Gianelli al ser embestido por otro barco quedó sin dominio y chocó contra un tercero haciéndole un flor de agujero.



El "Derecho Viejo" timoneado por Roberto Gatti y tripulado por Oscar Montes y Javier Ferrario, cómodos ganadores del Argentino de Grumetes.

Se dio también la situación de tener que aplicar las nuevas reglas internacionales de regata que rigen a partir de junio pasado y que estipulan la obligatoriedad de protestar al producirse una colisión. En caso de no hacerlo ninguno de los barcos envueltos directamente en el incidente, un tercero, testigo, puede protestar contra ambos y automáticamente se los descalifica. Digamos, además, que en la única regata que no fue ganada por R. Gatti, se impuso cómodamente Fernando Muller, que después resultara segundo en la clasificación general. La organización en general fue buena y la actuación de la Comisión de Regatas favoreció el desarrollo de las regatas fundamentalmente en lo que se refiere a las líneas de partida.

RESULTADOS DEL CAMPEONATO ARGENTINO CLASE GRUMETE

Pos.	Barco		
1º	"Derecho Viejo"	Roberto Gatti	0 Pts. en contra
2º	"Camoatí"	Fernando Muller	22 Pts. en contra
3º	"Pangaré"	Jorge Elola	39,4 Pts. en contra
4º	"Cid"	Humberto Tenaglia	50 Pts. en contra
5º	"Antú"	José García Rey	58,4 Pts. en contra

Participaron 32 barcos y actuó como Oficial del Día el Sr. Carlos Menrath.

LIGHTNING DE PLASTICO FABRICADO EN NUESTRO PAIS

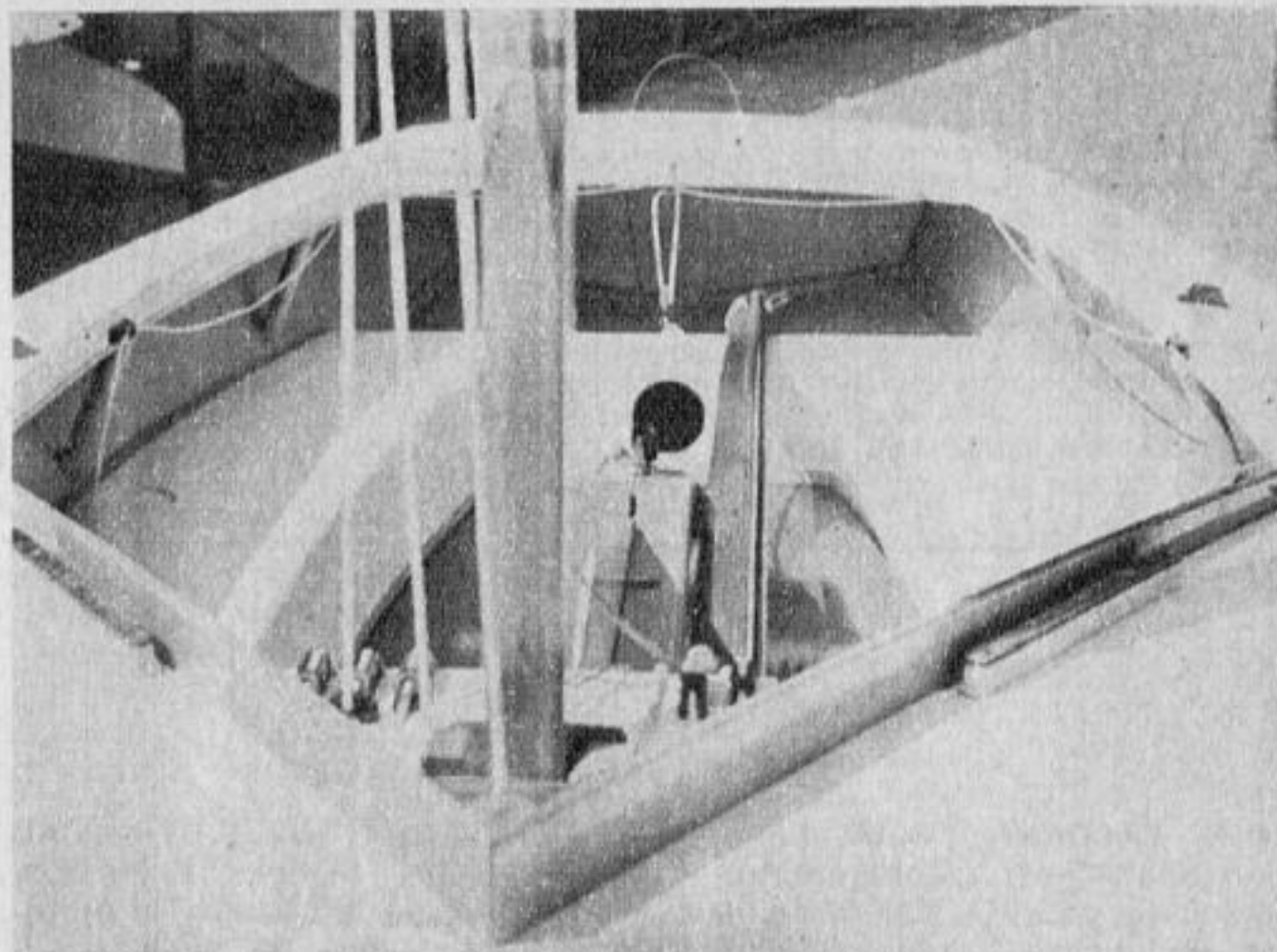
Un grupo de fanáticos lightningistas de nuestro país decidió tiempo atrás reunirse en una sociedad a fin de fabricar lightnings de plástico para abastecer al mercado local. Luego de trabajar arduamente, hace pocos días su obra se vio concretada. Botaron el primer barco, al que le pusieron como nombre el de la empresa constructora: "Nimbus". El casco fue moldeado sobre uno de los barcos de madera que mejor resultado han dado hasta ahora, y la cubierta e interiores fueron hechas en base a las de los barcos norteamericanos marca Allen, salvo algunas modificaciones que al parecer de los fabricantes, de acuerdo con su experiencia en la clase, podían ser más útiles o cómodas, por ejemplo los baldes de spinnaker. También tiene de diferencia con los Allen los botazos y brazonas, que en éste fueron construidas directamente en plástico mientras que en aquellos son de madera.

El barco se encuentra exactamente en el peso mínimo estipulado por la clase, y se distribuyeron los pesos de acuerdo a lo más usado actualmente en la categoría. Los constructores, previo a la fabricación del barco, analizaron los materiales con los que están construidos los de serie americanos y aplicaron sobre esta nueva unidad iguales y quizás mejores en algunos casos.

Referente al precio del barco, digamos que en igualdad de condiciones, es decir listos para navegar, el Allen cuesta aproximadamente 3.500 dólares mientras que el "Nimbus" sale en nuestra moneda el equivalente a 3.000 dólares. Su actuación en regatas es muy esperada y próximamente tendrán oportunidad los lightningistas de ver este nuevo barco fabricado íntegramente en la Argentina, compitiendo frente a los importados. Para hacer más comentarios esperamos los resultados de las pruebas. ¡Suerte!

RENOVACION DE AUTORIDADES EN LA FAY

Se realizó la Asamblea Ordinaria de la Federación Argentina de Yachting, cuyo objeto fundamental era la renovación de autoridades. Muchos de los integrantes del Consejo Directivo anterior se mantuvieron en el nuevo consejo, aunque, al producirse la entrada de algunos nuevos integrantes, los cargos de cada uno sufrieron algunos cambios.



Vista general de los interiores del nuevo lightning de plástico. Funcionalidad y buena terminación.

El Consejo Directivo quedó integrado de la siguiente manera:

Presidente: Almirante (RE) Alberto P. Vago

Vicepresidente: Dr. Alberto Obarrio (CNSI)

Secretario: Dr. Jorge H. Prota (CUBA)

Prosecretario: Sr. Eduardo Campos (YCBA)

Tesorero: Sr. Mario J. Costa (YCO)

Protesorero: Lic. Jorge D. Vago (YCA)

Vocal: Sr. Agustín E. Vilá (CSF)

Vocal: Sr. Alberto Da Milano (TSC)

Vocal: Dr. Carlos Olmi (CNQ)

Vocal: Sr. Efraín Gutiérrez (Afiliados del Norte)

Vocal: Sr. Juan Carlos Firpo (Clase Finn)

Vocal: Sr. Ricardo Boneo (Clase Soling)

Vocal: Arq. Humberto Tenaglia (Clase Grumete)

Representante IYRU: Dr. Hugo V. Tedín (Autoridad Nacional).

Entre paréntesis figuran las siglas de las entidades o clases a que representan.

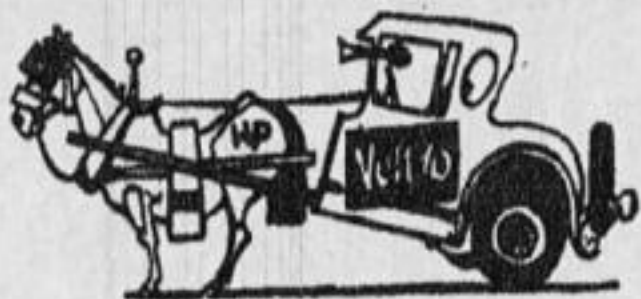
Para aquellos que tienen poco contacto con la Federación es muy probable que cuando necesiten algo de ella recurran a la oficina que ésta poseía en la calle Florida. Se van a llevar una sorpresa cuando le digan:

Acá no está más la FAY. La nueva dirección es Córdoba 1367, piso 12, Of. 62, con el teléfono 44-9415.

Los empleados atienden en el horario de 15 a 19 horas.

A las autoridades de la FAY les deseamos el más amplio éxito en su gestión y esperando que al finalizar su período todos los comentarios sean a favor y no en contra.

AVISOS corsificados



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

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente 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, Bs. Aires.

TEDIN, EZCURRA Y CIA. Comisionistas navales. Agentes de embarcaciones nuevas. Veleros, cruceros y lanchas usadas. Consultenos y seguramente lo sacare-



mos a flote. Maipú esquina Arias, San Fernando (frente al Yacht Club Argentino), tel.: 744-5271.

TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo en el día \$ 350, un año de garantía. Afinación, embrague, dirección, frenos, etc. Amortiguadores traseros, reparación con elementos



de primera calidad y colocación, 100 pesos. Modificación de altura de suspensión, tipo Safari, pistero y grand prix. \$ 470. Arévalo 1539, Capital. Eraldo y Oscar, grandes gomías. Trabajos garantidos.

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

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

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

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

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

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

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

ESPECIAL PARA COLECCIONISTAS - SERRA LIMA VENDE. Volpi

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

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

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

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

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



Boge, Caja de Dirección completa, embrague Wobron, lubricantes Castrol, garantía total. Altura Av. Garay 3300, Inclán 3278, Capital.

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

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

BUZO ANTIFLAMA "NESTOR SALLERNO". Ideal para todas las categorías. Seguro, cómodo. Línea Clásica. Colores a elección. Cascos N. A. Helmets, fabricados bajo normas IRAM. Adquiérais en

Autopista S.C.A. Cochabamba Nº 2296. Tel.: 941-8096. Env. al Int.

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



BUGGY SPORT

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

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

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

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

"BRAMA" OJO!, EXCLUSIVAMENTE EN BUGGY CENTER! "BUGGETA", "PUELICHE", "BUGGY Z", "ANDINO", SERIE 2 GT, etc., etc. Unidades completas listas



BUGGY CENTER

tas para rodar y kit para Renault o para la mecánica Fiat 600. Entrega inmediata y la más económica financiación. Visite **BUGGY CENTER** en Av. Libertador 14.430, Martínez. Tel.: 798-1926. Se entrega sólo una unidad por persona.

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

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

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

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

CASCOS RAYO AZUL. Resplandecen en mil colores cuando los toca el sol. Metalizados, dorados, salpicados. Hay que verlos para creerlos! También colores comu-



nes rojo, azul, negro, etc. Dos tamaños: mediano y grande. Siempre \$ 220. En **GUIRAL Y CIA.** Pueyrredón 981, capital. Descuentos a mayoristas. Envíos al interior.

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

"BUGGY HIPPIE". Fábrica de carrocerías de plástico. Chasis y viguetas delanteras para todas las marcas. V. Virasoro N° 1632, Buenos Aires. Tel.: 55-5409.

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

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

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

MCLAREN F-1 M-18. Vendo sin motor. Corrió solamente una carrera (Cocho López en Rafaela). Absolutamente nuevo. Vendo o cambio por casa, camión, auto, combustible u otros productos

tradicionales o no tradicionales. **TRATAR EN LO DE BAMSE** — Valentín Vergara 1564. **Vicente López.**

DINAMOMETRO SHENK (INDUSTRIA ALEMANA) 500 HP. Rotundamente en perfecto estado. Vendo como el MCLAREN, o lo cambio por casa, camión, auto, combustible, chatarra, señoritas con todos los dientes, zapatos de a par, etc. **TRATAR CALLE AZOPARDO 1294 — CAPITAL FEDERAL.**

F.4 — CHASIS TULIA X-1 RENAULT VENDE RICARDO BARATUCCI. Con un motor: \$ 30.000 (vulgo: tres palitos). Con dos motores y amplia gama de repuestos: \$ 40.00 (vulgo: cuatro palitos). Real oportunidad por tratarse del auto perteneciente al tercero en el campeonato de la categoría. Verlo en: Marconi 1188, **TANDIL.** Tel.: 4613.

DODGE VICTORY 6 — 1929. Convertible, original. Escucho ofertas. Av. Cobo 1135. Tel.: 757-2545. Sr. Jorge.

BALLOT GRAND PRIX 1923 compra manual, catálogos, repuestos. Sr. Jorge. Tel.: 757-2545.

JORDAN SEDAN CABRIOLET 1928 Unico. Pintura de fábrica. 60 H.P. para exposición. Auténtico en todas sus partes. Motor Jordan de repuesto. Reloj y Radio **R.C.A. VICTOR** de la época. Tratar de tarde: Córdoba 93, Martínez.

BURRO BUGGY 73 a 0 Km. vende o permuta **ALFARO-DEMICHELIS.** \$ 23.000. — Teléfonos 629-6019/5785.

UN BRONCEADO "TUERCA". Castígate en Mardel, "LECHE PROTECTORA SOLAR B-L-M" Broncea "UNA BARBARIDAD"; Protege Científicamente. Adquiérela Exclusivamente en insólito Envase de **UN LITRO.** Envía Giro o Cheque \$ 60.00. Recibirás Encomienda, Postal: Productos B-L-M. Carabobo N° 31, Buenos Aires. Enviamos Capital, llamando Tel.: 63-3853.

Vendo Fórmula 4 Avante. Motor Antelo 0 Km. Caja Meriggi. 12 relaciones y repuestos. Sanabria 3297. Tel.: 567-2740.

OTROS PRODUCTOS SENSACIONALES B-L-M "Champú de proteínas B-L-M". **UN LITRO** \$ 60.00. Para Cabellos Grasos, Maltratados por Arena, Agua Salada, etc. (Quedan Nuevos) y "CREMA HUMECHANTE PROTEINAS B-L-M" 1/2 kg. \$ 60.00. Hidrata la Piel Maltratada por el Sol y la Arena de la Playa. (Para Vos y tu Novia). Agradecemos a los lectores de Corsa que ya son nuestros clientes. Productos B-L-M. Carabobo 31, Bs. Aires.

BUGETTA. Totalmente equipada. Gordini, caja 4, alfombrada, instrumental completo. Verla: Labardén 41, Bernal. Barrio Parque.

CHASIS TUBULAR tipo Buggy, para divertimento total tal cual está, con tren delantero, dirección, frenos, suspensión cañoneras, llantas 10", butaca consola, barra antivuelco, etc., para motor caja Renault. \$ 3.000. Teléfono 791-5071.

YASHICA 635, reflex doble objetivo para 120 y 35 mm. Nueva. Roca 1768. Florida. Tel.: 791-5071.

VENDO CAFETERA, motor Ford "A" 1931, "Ex Garófalo". Listo para largar. Véalo en: Triunvirato 381, Quilmes.

VENDO MOTOR HERCEG para karting 3 carburadores. Llamar al Tel.: 70-2424 de 15 a 18 horas.

JAULA BAUFER FIAT 128, vendo al contado, urgente. Lista para colocar. Tratar con TOBA. Teléfono: 253-1046.

DANTE BENEGAS VENDE: Potentísimo motor RK 125 cc., refrigerado por agua, bancadas modificadas, 25 HP y 11.000 RPM. Garantidas. Bulnes Este 12, Córdoba.

YA SOY 13 VECES Campeón Argentino. Firmado. Casco Integral Anexo J.

ESCUDOS BORDADOS: Tyrrell, John Player, BMW, Porsche, Fapac, etc. \$ 12. Giros postales Anexo J. Juan B. Justo 4300, Capital.

VENDO FORD "A" 1931 SEDAN, excelente. Oportunidad coleccionistas. Digno de ver. Necochea 3177, Olavarría, Pcia. Buenos Aires.

CUPE CONVERTIBLE FORD '36 para coleccionistas exigentes. La última de las cupés clásicas res-



taurada a fondo por Fordista de alma. Escucho ofertas. Río Cuarto 2609, Capital. Tel.: 21-8378.

BURRO-BUGGY tiene una novedad **MUY IMPORTANTE** para vos. Antes de decidir tu compra visítanos. Kits **ENTREGA INMEDIATA,** Buggies armados 25 días, con techo duro y laterales de carrocería, descubierto y con capota de lona. **DICKY S. A. Alvarez Jonte 6139,** Capital.

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

VENDO F.4, 2 Tulia 11 y 1 Tulia 10 impecable estado. Tratar: Rosales 1802, El Palomar.

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

PARA KART: Vendo motor McCulloch 100 cms.8, impecable, consultar en J. B. Justo 9441, **AERO-BALSA.**

IGNICION ELECTRONICA. Regalo de Papá Noé. Llegaron los afamados equipos "BESTFIRE". **Sólo 450 \$** y los coloca Ud. mismo. Garantidos. Adaptables a cualquier motor sin modificaciones. **EQUIPOS ESPECIALES PEUGEOT, FIAT, ETC.** Pique, Potencia, Velocidad, Economía, Seguridad (doble circuito de encendido). **ARAN-GUREN 805, CAPITAL.** Horario: Sábados inclusive: 9 a 20 horas. Hay pocos.

OPORTUNIDAD. Vendo chasis para F-4 o Ideal para limitada. Tratar: Taller Crespi. Santos Dumont 4802.

VENDO Tulia X. Caja Meriggi Trailer, Cronómetros Omega. Junta 3737.

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

BENAVIDEZ: fabrica y vende botadores a rodillo para todas las marcas. Relaciones 1,45:1 y 1,75:1. Equipos especiales para calle para Chevrolet probados en banco. Teléf.: 620-3319.

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.

**UN VASO DE VINO
POR CADA CARTA**

De Horacio Fernández,
Capital Federal.

Ay Chicuelos...!!!

¡Si por cada carta que les escribí y no me contestaron me hubiera tomado un vaso de vino, sería el suscriptor número uno de Alcohólicos Anónimos... así que espero que el destino de ésta no sea el basurero...

R) Mirá, Horacito... no vengas a echarnos las culpas de tus curdas a esta altura del partido. A vos te debe gustar escabiar con cartas y sin cartas también... Nosotros, por ejemplo, una vez mandamos una carta a Satiricón... No nos contestaron y sin embargo no andamos mamándonos por ahí... Mímate, si querés... pero nosotros, nada que ver, ¿eh?...

1) ¿Qué es el torque?

R) Torque es sinónimo de cupla motriz. Es el momento torsor aplicado al cigüeñal, o para expresarnos con la mayor sencillez posible, la verdadera fuerza de un motor.

2) La curva de potencia de un motor es una parábola (tiene la forma de una parábola, para ser claros); en consecuencia el punto más alto de esa parábola —que es el que indica la potencia máxima— se encuentra un poco antes del representativo de la rotación máxima. En otras palabras, la potencia que después de alcanzar un valor máximo a medida que el motor sigue creciendo en rpm debido a que el llenado —o eficiencia volumétrica— del motor se va haciendo menor.

3) Ojalá se pudran, se opien y pasen infelices fiestas...

R) ¡¡¡Borracho!!!

**AUTOS RAPIDOS Y
AUTOS MUY RAPIDOS**

De Alejandro Valsecchi,
Buenos Aires.

Estimados Sres. de Corsa:

Me dirijo a ustedes porque tengo varias dudas. En el número 397 de vuestra revista, en la parte correo me encuentro:

1) Que el Peugeot 1800 y el

Fiat 125 llegan a los 162 y 165 km/h respectivamente, y que el Dodge 1500 GT90 llega a los 161 km/h con viento. No entiendo como dos motores más potentes que el del GT90 lleguen a desarrollar 1 y 5 km/h más, solamente.

R) Enténdalo. Primero, que como usted mismo aclara, en el párrafo decía "Con viento de cola", lo que agregé tres o cuatro kilómetros más a la velocidad alcanzada en condiciones neutras durante la realización del test. Segundo: el Dodge GT90 (foto) tiene dos carburadores, un múltiple de admisión y escape mejorado, y varias cositas que no tienen los otros dos autos. Es una versión "polenteada" del 1500 común, así la diferencia en performance es lógica.

2) Tengo entendido por comentarios que el Peugeot y el Fiat 125 superan los 180 km/h.

R) Sí... preparados por Balestrini andan más rápido todavía... Pero standard, ni agregándoles una sota...

3) ¿Realizaron el test del Fiat 125?

R) Así es. Fue en el N° 365. Puede intentar conseguirlo en RYELA, Bartolomé Mitre 853, 5° piso, capital.

**DISCUTIDOS
NEUMATICOS**

De Hugo Marchelli,
América, F.N.S.

De mi consideración:

Quiero referirme al artículo aparecido en CORSA N° 396: Los neumáticos, las sin cámara.

Estoy de acuerdo en que trabajan más frescas, que tardan más en desinflarse (si no se les saca el clavo). Pero...

Un golpe al pasar un paso a nivel, por ejemplo, que tuerza la llanta, puede inutilizar esta última. En el caso de un neumático común, el gomero con unos golpes de martillo la endereza sin ningún problema.

El sistema de reparación que se utiliza es, a mi entender, inadecuado; un sólo tamaño de lezna y tres tarugos para sellar hacen que en la mayoría de las ocasiones se tenga que agrandar considerablemente el agujero. Pienso que un líquido sellador —tipo crique 2— para los agujeros pequeños es suficiente. Los tarugos deberían usarse en el caso de perforaciones de regular o mayor tamaño.


Algunos neumáticos, por sus características, sobresalen mucho más en sus costados, tomando como relación el ancho de la banda de rodamiento. Una pequeña perforación en los costados hace que —por el poco espesor que tienen— el tarugo quede muy poco fijado a la cubierta.

Que la goma se arregla puesta, no cabe duda... Pero érenle al agujero (me refiero a que la lezna no siga la trayectoria exacta de cuerpo extraño retirado de la cubierta) si se le llega a producir otra

perforación, al lado de la original y me cuentan cómo se la tapan. La dificultad mayor radica en el diseño de los neumáticos modernos; otro era el cantar con los de la época del '40, por ejemplo...

El artículo empieza con: "Hay una tendencia notable, por parte de la mayoría del gremio gomero, en contra de las cubiertas sin cámara". Digo yo: qué otro gremio se ha inclinado más a adoptar novedades en maquinarias o a modernizar sus talleres; quiero decir que de ninguna manera se los puede tratar de anticuados o que no están con el progreso. Si no están de acuerdo con la cubierta sin cámara por algo será. Finalmente son ellos los que más saben de neumáticos, y no me vengan con "que los técnicos de fábrica..." porque los recuerdo que muchos tipos de neumáticos lanzados al mercado tuvieron que ser retirados de circulación porque en la práctica no sirvieron para nada. Y no los menciono para evitar nombrar a las fábricas, pero cualquier gomero sabe cuáles son...

Si deja la misma ganancia, si es más fácil de reparar, entonces... No señores, nadie y menos una mayoría pierde plata y tiempo por capricho. Algo tiene que haber...

R) Transcribimos la opinión del Sr. Marchelli y dejamos abierta la posibilidad de respuesta para quien pueda explicar autorizadamente "qué es lo que hay" 





INDUSTRIA ARGENTINA

Ahora, Martini!

Sabor internacional de gente actual.

Para qué las reviso?
Si estoy con Lee,
tienen que haber
salido bárbaras!



LEE[®]
Colección

La moda del mundo.

® PRODUCE y DISTRIBUYE
DOS MUÑECOS S.A.C.I.F.