Argentina: $ 3,50 - Uruguay: o$s 350 - EE. UU.: u$s 1,00 (por avión) Nº 400

Parabrisas

CORSA

Del 26 de diciembre de 1973 al 1º de enero de 1974

LANCIA: UNA HISTORIA DE 66 AÑOS

Ahora la Brava '74 también en su modelo de lujo!

Para que usted pueda elegir, la totalmente nueva pick-up Chevrolet '74 se presenta ahora también en su versión de lujo, dotada con una extraordinaria suma de adelantos.

DISEÑO
Aerodinámico, le ofrece una menor resistencia al viento y evita turbulencias, destacándose su parrilla frontal y la vistosidad de sus paragolpes y baguetas cromadas

FORTALEZA
Paredes dobles en caja y cabina que le dan mayor solidez. Poderoso motor Chevrolet 230 7 bancadas. Estos y todos los otros puntos "fuertes" de su construcción, le otorgan una fortaleza a toda prueba.

ESTABILIDAD
Nueva suspensión trasera de moderno concepto, lo que brinda suavidad y estabilidad. Amortiguadores traseros de posición alterna que dan a la marcha más suavidad con o sin carga. Su mayor distancia entre ejes y trocha más ancha, mejoran aún más la estabilidad.

CONFORT
Nueva cabina, más amplia por su diseño de puertas y ventanas curvas, con mayor altura interior. Viene equipada con radio, antena y calefacción. Nuevo y funcional tablero de instrumentos, de fácil y rápida lectura. Todo esto la hace más confortable y lujosa. La nueva ubicación del tanque de nafta elimina el ruido y el olor del combustible dentro de la cabina.

VISIBILIDAD
Lunetas y parabrisas más amplios, brindan mayor campo visual y dos espejos retrovisores ofrecen una visión perfecta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL

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

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE DIVISION EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE DIVISION COMERCIAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Carlos Edo

GERENTE DE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE TECNICO Roberto Leone

GERENTE DE ESTUDIO Y DESARROLLO EDITORIAL Carlos Ibáñez

GERENTE DE SERVICIOS EDITORIALES
Stefan Strocen

GERENTE DE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

GERENTE DE DISTRIBUCION
Luis M. Marino

CORSA

Nº 400 - Del 25 al 31 de
diciembre de 1973

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopeña

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

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

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

FOTOGRAFIA: Antonio Capria

SECRETARIA: Olga Escuredo de Cúneo

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL
DIRECTOR DE PUBLICIDAD:
José María Guitart

SUPERVISOR: Juan Carlos Hiquis

PROMOTOR: Julio César del Valle

DISTRIBUCION INTERNACIONAL
DIRECTOR: Norberto Salguero

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

EL BALANCE DE FIN DE AÑO

fin de año, es decir cuando finaliza el ejercicio, llega el momento propicio en que se debe hacer el recuento de porotos. Debemos reflexionar sobre cómo ha funcionado el negocio a lo largo de los 365 días que dieron forma y espesor al almanaque que nos aprestamos a tirar al cesto de papeles.

Este análisis sirve para ver en qué cosa metimos la pata y qué es lo que se puede hacer para mejorar la situación y aun en el caso de que no sirviera para ninguno de esos propósitos, siempre queda bien hacer un balance de fin de año, así que allí vamos...

Afectando a los hechos malos del automovilismo nacional 1973 con el signo menos, a los buenos con el signo más y efectuando la suma algebraica, para el año que finaliza, el resultado es francamente *positivo*. Pese a todo, pese a la situación económica imperante, el automovilismo argentino caminó hacia adelante y arrojó resultados concretos de mucho valor.

El año automovilístico comenzó brillantemente con un Grand Prix de la República Argentina para la antología. Y la satisfacción no sólo fue dada por la circunstancial característica del planteo deportivo visto en la pista, sino por el reconfortante hecho de cómo se gestó la carrera que aparentemente estaba condenada al fracaso de su no realización. Un grupo de hombres de prensa actuando como un catalizador en medio de elementos pasivos, inició la reacción química de éstos y permitió que de una probeta ideal saliera la solución perfecta: El G.P. de la República. De allí en más, la fortuna quiso que Fittipaldi y Stewart configuraran una competencia inolvidable para quienes tuvieron la suerte de verla.

1973 tuvo bastante más actividad automovilística que 1972. A lo largo del año se sucedieron muy buenas carreras en el ámbito nacional, pero también muchos embrollos y problemas reglamentarios en varias categorías, posibilidades por una conducción central de la cosa que anduvo a los tumbos (CADAD) sin definir correctamente algunas situaciones bastante elementales.

Hubo una saludable y auspiciosa preocupación gubernamental para el automovilismo hacia mediados de año, que nos permitió vislumbrar un apoyo constante para la actividad y su consecuente resurgimiento. En ese sentido también nos pareció muy atinada la posición oficial de no intervenir a CADAD permitiendo que pese a sus errores y en ciertos casos incapacidad de conducción, funcionara sola, ya que somos unos convencidos de que en términos generales las intervenciones jamás dan buen resultado. Eso sí... confiemos en que las autoridades de CADAD sepan aprovechar esta oportunidad y corregir sus pecaditos y furcios (calendario de goma, bridas de quita y pon, etc.).

1973 tuvo hitos de relevancia: El Gran Premio de TN que —volviendo al recorrido cuasi tradicional de las provincias del Noroeste— significó una especie de reencuentro consigo mismo, o como oímos decir a muchos fanáticos del TN "El Gran Premio volvió a ser el de antes".

La fiesta del monoposto que se realizó a principios de noviembre en el autódromo porteño fue otro de los acontecimientos del año. Fue una verdadera pegada el haber organizado una carrera ómnibus al más tradicional estilo reunión europea, en la cual el espectáculo prácticamente comenzaba "cuando usted llegaba" y con la categoría que más le gustara. También contribuyó claramente al éxito de la reunión —a la cual asistió el presidente de la República— la carrera de los viejos campeones, una especie de "Desafío" que reeditó en la pista el casi secular duelo Gálvez-Fangio para regocijo de los espectadores que se dieron cita en las tribunas. Como bien organizado que estuvo, hubo buen aliciente pecuniario para los corredores, los que aportaron masivamente a la reunión, contribuyendo con su numerosa presencia (más de cien autos en acción) al éxito de la misma.

Siguiendo con esto de los hitos, el tercero ha sido sin duda la aparición de un cuerpo celeste extraño, pero identificado, que en su órbita y al pasar sobre el meridiano del lugar desató una petit revolución. Hablamos del Ing. Francisco Mir ese mecenas argentino radicado en los EE.UU. que primero posibilitó la participación de García Veiga y Di Palma en las 24 Horas de Le Mans, luego la del primero con Monguzzi en las 6 Horas de Watkins Glen y finalmente compró un flamante Eagle F-5000 para que el campeón argentino de M.A. F-1 participe en la próxima temporada en competencias de la categoría F-5000 con mucha chance. Lástima que no parezcan un par de Mirs por año...

Y ya que hablamos de actuaciones de argentinos en el extranjero, viene al caso Reutemann que poco a poco y merced a su notable estructura mental (ayudada por sus incuestionables virtudes de piloto-piloto) alcanzó a escalar ya en forma definitiva su lugar de privilegio que lo sitúa claramente entre los 10 mejores volantes del momento. Lole sabe lo que tiene, sabe lo que quiere y sabe cómo hacer para llegar. 1973 fue un excelente año para él y seguramente fue un anticipo o piedra basal de lo que conseguirá hacer en la temporada que pronto se inicia.

No podemos decir lo mismo de nuestro representante en Fórmula Ford, Horacio Gutiérrez Núñez. Su actuación en la temporada europea fue muy pobre, pese a que recibió esa ayuda de YPF que tanto pedía (no muy grande ni continuada, pero ayuda al fin). No logró clasificarse en puestos muy importantes y tampoco fue mencionado en términos encomiásticos por la prensa europea. Pensamos que la ayuda para él que ahora se ha incrementado de manera tan radical por parte del MBS no guarda relación con lo hecho o por lo menos logrado en Europa, pero ya que la tiene, esperamos la capitalice como es debido para promoción de nuestro país en el extranjero.

Pasando una rápida revista a las categorías nacionales comencemos por la M.A. F-1. Por primera vez podemos decir que tuvo un año excelente con buenas carreras, parque más que respetable y como brillante colofón una definición del campeonato de película. Brillante su campeón Néstor García Veiga. La M.A. F-2 pudo caminar muy bien y lamentablemente el dichoso problema reglamentario (la famosa brida) arruinó el panorama y decretó el no va más del campeonato. Si el año que viene se obvia el problema tendremos una categoría muy pero muy buena con coches excelentes y en cantidad apreciable. La figura de la F-2: Jarque.

De la M.A. F-4 ya hemos hablado bastante. 1973 fue su gran año. El mejor de la categoría, que confirmó además su filosofía de promocional, ya que de sus nutridísimas y compactas filas salen rumbo a la F-2 cuatro nombres: De Amorrortu, Guerra, Baratucci y Laskac. Ahora está necesitando una política oficial de apoyo para promoverse un poco más y sin dudas lo merece porque de la F-4 saldrán los pilotos de veras de nuestro automovilismo. El nombre del '73: De Amorrortu, el campeón (pero téngase en cuenta a un piloto menudito de cabeza enrulada que se llama Beamonte).

T.C. la sigla que individualiza al Turismo Carretera no se lució mucho este año. Pese a que muchos lo sustenten como slogan ("El TC es nuestro y hay que defenderlo") el TC es la categoría con más elementos foráneos y costosos del automilismo nacional. La gran mayoría de fierros son traídos del exterior y por ende pagados a precio de oro. Además no es una categoría eminentemente nacional sino casi con exclusividad bonaerense con las limitaciones que esto significa. Si hablamos de seguridad en ella se ignoran los más elementales principios: de defensa de la integridad física de los pilotos y del público. Lamentablemente 1973 tiene cinco ejemplos luctuosos: Malnatti - Gorosito - Pasciuli - Estéfano - Pérez. Cinco hombres inmolados en la ruta. En ninguno de esos cinco casos se hicieron pericias de los accidentes. En varios de ellos tenemos pruebas de que falló garrafalmente el factor seguridad.

¿¡Cuál es la causa de todas las fallas? Muy simple: un reglamento mal concebido y empecinadamente defendido por gente que no beneficia al deporte automovilístico. Además está la famosa cuestión del TC en los autódromos, cosa que por evidente ni volvemos a mencionar, simplemente confiamos en que el 9 de enero se tome la resolución lógica.

Para terminar con la enumeración de las categorías nacionales aquí viene el TN alias Turismo Nacional. Su 1973 fue bastante bueno en términos generales. El reglamento está bien y podría funcionar mejor si quienes tienen que interpretarlo muchas veces (comisarios técnicos) tuvieron un criterio más sólido y una rapidez de decisión más efectiva. Desde ya que entre los Comisarios Técnicos hay honrosas excepciones. Desde el punto de vista eminentemente deportivo la categoría amagó con algunas situaciones poco caballerascas que sin duda perjudican su imagen. Aquí también convendría recomendar a quienes tienen que vigilar, mano más dura y criterio más rígido. TN sigue aún siendo relativamente barata y su paridad mecánica ha posibilitado el surgimiento constante de nuevas figuras. Este año brillaron Oscar Garavaglia, Ricardo Zunino, Máximo Macchi, José Carlomagno, José Cano y Vallasciani.

Y así llegué al último espacio de esta paginita que tan corta me queda siempre y más hoy, en este pretendido balance de fin de año. Para ustedes lectores de acero que nos han aguantado estos últimos doce meses, muchas felicidades y ánimo para seguirnos aguantando en 1974.

G. M.

SEIS HORAS DE LAS "20"...

DESCLASIFICACION MASIVA E

- ***Los desclasificaciones en la madrugada del lunes***
- ***El avance al vacío y el centrífugo de Mayorga.***
- ***El delicado caso de Jorge Maggi***
- ***Los alambres que sujetaron el filtro de Di Nezio***
- ***La palabra oficial de CADAD***
- ***Los testimonios de Fiat y Peugeot y la opinión de CORSA***
- ***El futuro de la categoría tras los hechos sucedidos.***



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS H. FIGUERAS

INSOLITA EN LAS 20 HORAS



Cuando en la redacción, el lunes a primera hora de la madrugada, entregábamos las últimas fotos con sus respectivos epígrafes y pensábamos en la comida tradicional de pos cierre en el boliche de Viamonte y el Bajo, en el Autódromo pasaban cosas. A seis horas de la finalización de las 20 Horas de Turismo se comenzaba a redactar un informe que dejaría fuera de clasificación a tres autos. Pero no eran tres autos cualquiera. Eran los Peugeot 504 X de **Mayorga - Garro (2º), Maggi - De Guidi (3º)** y la cupé Fiat 125 del equipo oficial Fiat al mando de **Di Nezio - Fangio (4º)**. Obviamente, y al leer CORSA el lector lo habrá adivinado, nosotros no nos enteramos a su debido tiempo. El lunes ya era tarde porque la rotativa funcionaba a full escupiendo el número 399.

Durante la semana pasada charlamos del tema con gente de CADAD, corredores involucrados en el tema, preparadores y directivos de Fiat. De la conversación con el Ingeniero Flageat (Comisario Técnico Oficial de CADAD pudimos obtener datos del informe que fue elevado al Comité Ejecutivo. **Mayorga:** 1) Anulado por medio de un tapón de goma el avance al vacío.

2) Rebajado el tope del avance centrífugo del distribuidor.

3) Haber llegado al parque cerrado con tres llantas de un tipo y una de otro aunque ambas estaban homologadas. Este último punto no figuró en el informe ya que por ser una carrera de 20 horas donde hubo un excesivo consumo de caucho, en la última parada, por falta de otra llanta del tipo usado anteriormente, se colocó una de las homologadas antiguamente que por otra parte fue de las que usaron la mayoría de los Peugeot. No apelaron dentro de término por ausencia del piloto.

Maggi: Anulación del sistema de avance al vacío sin modificar ninguna pieza del elemento. El acusado (Jorge Maggi) apeló en su momento y dentro del término que indica el reglamento. El tornillo de regulación fue calibrado de tal forma que el avance al vacío quedó cerrado.

Di Nezzio: Arribó y entregó en parque cerrado su auto con el filtro de aire suelto que dejaba que entrara aire por la tapa del mismo y no por la boquilla de toma de flujo. De esa manera, el filtro de aire no cumplía con su función específica. El mismo fue reparado con alambre tras habérsele otorgado permiso para ese arreglo por medio de uno o dos Comisarios Adjuntos. Una vez finalizada la revisación la CT pasó el informe y lo consideró causa de descalificación. Tampoco apelaron ya que el concurrente (Sr. Becker) no se encontraba en el Autódromo. Al igual que Mayorga pidieron permiso especial a CADAD para hacerlo —en el caso de concedérsele— en el momento indicado.

Hasta aquí los hechos fríos. Pero no hay que olvidar que el domingo pasado, en el Autódromo de Buenos Aires, dos marcas y cuatro pilotos estaban en lucha por el Campeonato Argentino. Una vez abandonados Pascualini y Zunino, el único que estaba en condiciones de luchar era Di Nezio por el lado de Fiat, pero tras su detención antes de mitad de carrera, donde le reemplazaron la bomba de freno perdiendo una docena de vueltas, Mayorga tenía el camino libre. A partir de las dos de la tarde (cuando la cupé de Zunino - Fernandino) destrozó la placa de embrague, Paco tenía el título en sus manos. Sólo tenía que llegar para ser declarado Campeón 1973.

Seis horas después, la desclasificación de los tres autos. Una desclasificación sin mucho asidero aunque reglamentariamente y remitiéndose a la letra del reglamento es legal a excepción del caso Jorge Maggi, que es sin duda, el tema más delicado.

Nosotros siempre dijimos que el Turismo Nacional es una categoría que funciona a las mil maravillas. Que tiene un futuro innegable. Que hay lucha y espectáculo, pero también opinamos que habría que hacer revisaciones técnicas exhaustivas para evitar los problemas que se presentaron en la prueba puntable de San Juan donde la duda, el desconcierto y la falta de determinación por parte de los dueños de la manija, hicieron que todo estuviera rodeado de una atmósfera pesada y un panorama no muy claro. CADAD no dio explicaciones muy convincentes y tampoco tuvo mano de hierro en el momento en que fue necesaria cuando los "autazos" comenzaron a generalizarse y sólo se limitaron a suspender a pilotos por términos poco ejemplificadores. Meses más tarde, Mario Geretto es suspendido por causas que poco tiempo antes ni se hubiesen tenido en cuenta.

La Comisión Técnica —según información y nuestro punto de vista— integrada por nueve personas, fue a las 20 Horas con intenciones de hacer una revisación rigurosa y sin tolerancias. Y pensamos que es muy posible que se les "haya ido la mano". La última carrera del calendario no era el momento oportuno para entrar en esa temática. Aquí no defendemos a nadie y si bien consideramos que el caso más difícil es el de Mayorga que había obturado el conducto de avance al vacío de su distribuidor, también está todo el mundo de acuerdo —incluyendo la gente de Fiat— que eso no da ventaja, salvo que facilita el arranque en alguna medida. El tope del avance centrífugo, aparentemente, tampoco da más performance considerando que ese distribuidor no daba los 15º de avance que especifica fábrica.

Si tenemos en cuenta estos datos correspondientes al caso Mayorga, sumamos lo de Jorge Maggi que ha apelado dentro del término y que no modificó, ni sustituyó ninguna pieza del distribuidor haciendo uso del tornillo de regulación de avance al vacío —que para eso está— y por último el oscuro asunto del filtro de Di Nezio donde se ha desautorizado la palabra de dos Comisarios Técnicos Adjuntos, y llegaremos a la conclusión que la desclasificación fue una medida apresurada.

Haber objetado los tres autos y advertido a sus concurrentes y pilotos sobre las causas de cada una de las observaciones hubiese sido algo más saludable como broche de temporada, pensando que para 1974 la implantación de la mano dura en las revisaciones hubiese sido coherentes y criterioso si se mantiene siempre esa firmeza.

Al no habérsele dado oportunidad de apelar a Di Nezio y a Mayorga, sólo Jorge Maggi puede ser reclasificado y ubicado en segundol ugar detrás de Macchi - Pachelo.

Con este asunto nada cambia Mayorga sigue siendo el Campeón y el ya retirado Carlos Pascualini pasa a ser el subcampeón de esta temporada en lugar de Angel Di Nezio que no suma puntos. Tercero el sanjuanino Ricardo Zunino y cuarto Di Nezio.

Sólo falta ahora saber lo que sucederá en el caso Maggi. CADAD tendrá que resolver. Esperamos que sea a la brevedad y no como en ocasiones anteriores. 1974 será una temporada frondosa en lo que respecta a TN. Habrá que seguir una línea y continuar con esa política hasta el final sin dar concesiones de ningún tipo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA PALABRA OFICIAL DE CADAD:

INGENIERO JORGE ROBERTO FLAGEAT

El jueves pasado conversamos con el Ingeniero Flageat para tener la versión oficial en este casa bastante complicado de las desclasificaciones del 2º, 3º y 4º (Mayorga - Garro, Maggi - De Guidi y Di Nezio - Fangio, respectivamente).

"Los coches cuestionados fueron tres. Los Peugeot de Mayorga - Garro y Maggi - De Guidi y la cupé 125 del equipo oficial que manejaban Di Nezio - Fangio. En el caso del Peugeot 504 de Mayorga - Garro, que terminó segundo, las anormalidades eran dos: estaba anulado con un tapón de goma hecho especialmente, el conducto de avance al vacío del distribuidor. Y además tenía li-



mado uno de los topes del avance centrífugo, algo que fue hecho en forma deliberada."

"En el caso del tercer clasificado: Maggi - De Guidi con otro Peugeot 504 el problema era similar al de Mayorga. Tenía anulado de otra forma el avance al vàcío. Y por último el coche de Di Nezio - Fangio (una cupé Fiat 125) tenía el filtro de aire atado con alambre y la Comisión Técnica decidió que el mismo no funcionaba como tal."

—Vamos por partes... Caso Mayorga...

"Mayorga, además de lo que he informado llegó al parque cerrado con tres llantas de un tipo y una de otro, pero ambas están homologadas. Lo que sucede es que internacionalmente los reglamentos exigen que el auto esté calzado con cuatro llantas similares. Pero de cualquier manera, ese detalle no lo hicimos constar en el informe firmado por la Comisión. Con respecto a la apelación sucedió lo siguiente. La carrera finalizó a las siete de la tarde y se comenzo a desarmar alrededor de las nueve de la noche. Recién a la una de la mañana se tuvo la certeza de las anormalidades comentadas. El concurrente (Mayorga) no estaba en ese momento y como sólo hay una hora de tiempo para informar que el concurrente apelará, la misma no se hizo en tiempo. Por consiguiente Mayorga pidió por medio de una nota que lo dejaran apelar fuera de término, algo que tendrá que decidir el Comité Ejecutivo de CADAD dada que esta carrera tiene circunstancias muy especiales por su duración y el cansancio de los pilotos."

—¿Y Maggi?

"Maggi fue el único que apeló en término. Su caso también tendrá que ser estudiado por el Comité Ejecutivo de CADAD."

¿En el caso de Di Nezio - Fangio?

"Les sucedió lo mismo que a Paco. Como el concurrente de los autos de la Comisión de Concesionarios Fiat no es el señor Leonardo Rosati, y el que oficiaba de tal no estaba presente, también por medio de una petición a CADAD decidieron tratar de apelar fuera del término, tema que también queda a consideración del Comité Ejecutivo de CADAD. Con respecto a la causa de descalificación del auto de Di Nezio - Fangio y si nos guiamos única y exclusivamente por lo que marca el reglamento, el auto está bien desclasificado. Pero resulta que uno de los Comisarios Técnicos (señor Garbero de Tucumán) le había dado el permiso correspondiente para sujetar la tapa del filtro con alambre. Con el transcurrir de las horas y las vibraciones del motor dos de los tres alambres que lo sujetaban se cortaron. Era evidente que se había "comido" al rozar contra la chapa. O sea que este tema tendrá que decidirlo el Comité porque el Comisario Deportivo tampoco tomó decisión en su momento."

—¿Se gana performance anulando el funcionamiento del filtro de aire?

—"Depende de cómo esté carburado el auto. Si el auto está flaco de nafta en lugar de ganar se pierde. En cambio si el auto está pasado de nafta, sin el filtro se gana potencia. Eso no se puede asegurar, también puede que no haya diferencia alguna..."

—¿Quiénes conformaban la Comisión Técnica?

—"Yo era el Comisario Técnico Oficial designado por CADAD. El Comisario Adjunto era el ingeniero Alberto Vassara de CADAD y los ingenieros Carlos García Remohí y Eduardo Ginés también de CADAD Los Comisarios Técnicos Regionales eran los señores: H. Garbero, de Tucumán (Federación 9), Carlos Mosca de Córdoba (Federación 5), M. Camperi (Federación 3) de Santa Fe, A. de Marco, de Buenos Aires (Federación 1) y O. Codutti, del Chaco (Federación 7). Quiero dejar aclarado que el informe fue firmado por los nueve Comisarios entre los que estoy incluido. La gran cantidad de Comisarios se debía a que desde un principio se trató de hacer una revisación a conciencia y exhaustiva para las 20 Horas, por ello se invitó a gente de las distintas Federaciones del interior del país."

Hasta aquí lo conversado con el Ing. Flageat, Comisario Técnico Oficial designado por CADAD.

ANGEL AVERGUINO

(Responsable de los motores de la Scudería de Concesionarios Fiat)

"Con el filtro en las condiciones en que estaba no ofrecía ninguna ventaja al auto de Di Nezio -



Fangio. Para que el problema de la tapa de filtro hubiese otorgado ventajas a la cupé, tendríamos que haber carburado la cupé con un punto más de gicleurs... si no es lo mismo o a veces contraproducente. No creo que sea causa de descalificación."

CARLOS ESTEVEZ

(Preparador de Mayorga)

"Creo que este asunto perjudica mucho a Paco Mayorga y a mí personalmente. No tenemos antecedentes anteriores y nunca he hecho un auto que estuviera fuera de reglamento. Una de las razones de la desclasificación fue el tener anulado el avance al vacío, la otra por el avance centrífugo. Te explico por qué. Los distribuidores no son todos iguales ni dan la misma variedad en grados. Hay algunos que dan 12º de avance y otros que llegan a los 16º. El que teníamos en nuestro auto me daba 12º y medio. Limé los topecitos de goma y llegué a los 13º y medio o sea que ni siquiera llegué a lo normal."

"Cuando desarmaron el auto y me llamaron para que explicara el no funcionamiento del avance al vacío uno de los Comisarios sopló por el cañito y el distribuidor no se movía. Le dije que no insistiera porque el conducto estaba obturado. Que yo lo había tapado con un pedazo de goma. Me dijeron que agradecían mi honestidad pero que consideraban que eso era antirreglamentario."

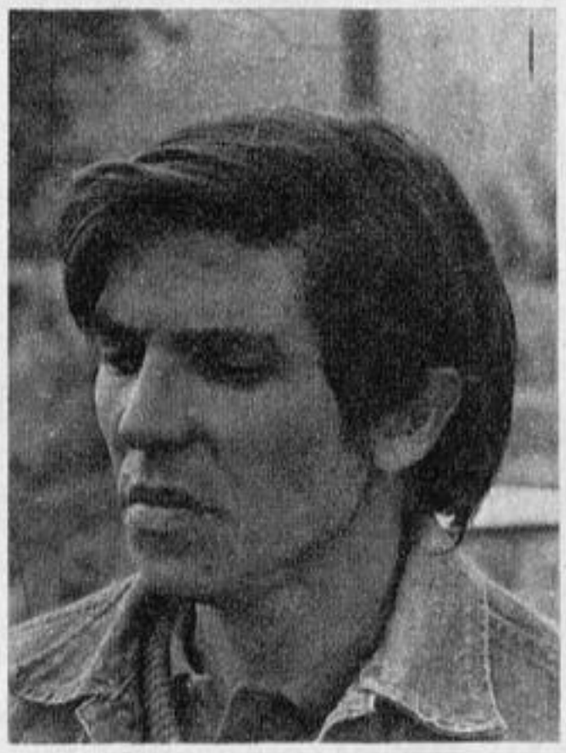


"Con respecto al caso Jorge Maggi, él no obturó el conducto sino que reguló por medio del tornillo de regulación que está en el pulmón de avance al vacío. Como la palabra lo indica ese tornillo está para calibrar el avance. Con él se puede hacer lo que se quiere. Por consiguiente pienso que la desclasificación de Maggi no está bien fundada o por lo menos es un tema para discutir extensamente. Igual sucede con lo de Di Nezio. Era evidente que el alambre con el que repararon el filtro como arreglo de emergencia se había cortado al rozar contra la chapa, no como dijo alguien que lo habían cortado adrede con una pinza. Personalmente las tres descalificaciones no tienen causa justificada porque en nada mejoran la performance del auto."

JORGE MAGGI

(Desclasificado)

"En mi caso el avance al vacío no estaba anulado; por eso apelé. El jueves redacté la apelación y ahora seguirá su trámite normal hasta que se reúna el Comité. Yo regulé el avance al vacío, pero no lo anulé y ahí está la cuestión. Además quiero que esto se aclare porque no me interesa correr en estas condiciones."



LEONARDO ROSATI

(Director Deportivo de la Scudería de Concesionarios FIAT)

"Pienso que privó una política desclasificatoria y no una política moralizadora. Los hechos se desarrollaron de esta manera: Di Nezio sube al auto en el último turno y cuando estaba con el capó levantado los señores Mosca y Codutti (Comisarios Adjuntos) —si mal no recuerdo— nos avisaron que la tapa del filtro estaba floja. Hicimos parar el auto y consulté con Angel Averguino si convenía arreglarlo o reemplazarlo. Por cuestiones de tiempo, Averguino me aconsejó repararlo. Le pregunté a los señores que nos habían hecho la observación y me dijeron que no existía ningún problema. Ellos vieron cómo hicimos el trabajo. Les pasamos unas vueltas de alambre y con la última vuelta hicimos un paquete. Con las vibraciones y roces de esas tres últimas horas, un alambre se cortó y la tapa no estaba del todo fija. Tannure (Comisario Deportivo) me llamó y me dijo que según el informe de Comisión Técnica tenía que desclasificarla. Le expliqué pero finalmente lo único que pude hacer fue notificarme porque al ver el RDA me di cuenta que sin el piloto o el concurrente (el señor Becker) no había posibilidad de apelar. Le entregué el filtro al señor Tannure para que quedara bajo su responsabilidad. El lunes fui a CADAD y hablamos con Ricotti. Expliqué nuevamente el hecho y agregué que no había mejoras en la performance del auto en esas condiciones. El martes, un día más tarde, me informaron que no podían permitirme apelar."



"De todos modos quiero especificar que Paco Mayorga no es Campeón por estas circunstancias. Lo ganó a través de un calendario y esto no cambia nada, pero quiero dejar sentado que aquí no hubo trampas de nuestro lado. Pero nuestra descalificación es injusta . . . y pienso que cuando se habló de declarar un "jubileo" entre nosotros y la gente de Peugeot para que no se revisara ningún auto fue sólo para finalizar el Campeonato con un acuerdo amistoso y de confianza mutua entre Peugeot y nosotros."

DANIEL AGUIRRE

(Gerente de la Scudería de Concesionarios FIAT)

"Hemos hablado con la gente de CADAD y con Ricotti en persona. No sabemos qué sucederá, pero te puedo asegurar que no es justo que descalifiquen el auto de Di Nezio - Fangio. Habíamos pedido permiso para hacer ese arreglo de emergencia y uno de los Comisarios Adjuntos nos autorizó a realizarlo. Después a la una de la madrugada del lunes nos descalifican por ese arreglo. Porque de las tres vueltas de alambre, dos se habían cortado



por la vibración. ¿Entonces qué hay que hacer? Si en la próxima carrera sucede algo parecido y aparece uno de los Comisarios Adjuntos . . . ¿Qué hacemos? Pienso que aquí han desautorizado a una persona y eso no me parece lógico. El caso de Mayorga no lo conozco muy bien pero en el de Jorge Maggi la cosa es bastante complicada porque el pulmón de avance al vacío está tal cual como el original de fábrica y no hay ninguna pieza modificada. Sólo reguló por medio del tornillo el avance al vacío. Nosotros no pudimos apelar en término y solicitamos autorización a CADAD para hacerlo cuando ellos consideren la posibilidad. Caso contrario tendremos que aceptar la descalificación por no haber apelado en término".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Haciendo Turismo... ganamos el Campeonato!

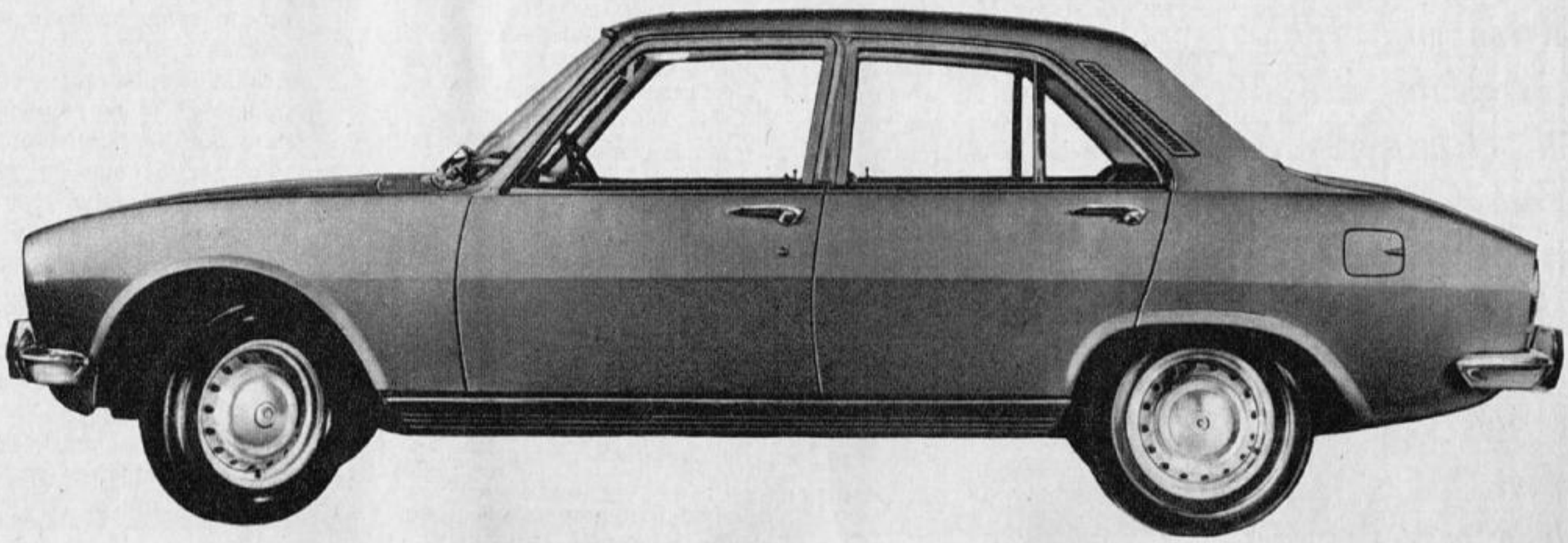
Paco Mayorga, con Peugeot, ganó el Campeonato de Turismo Nacional.

Y sin hacer mucho ruido. Porque supo aprovechar esa regularidad, resistencia y confiabilidad de Peugeot, las mismas que usted aprecia en el auto que usa a diario.

Y que pueden valer un Campeonato.

Por eso, además de felicitar a Paco Mayorga, por su magistral conducción de los 504 1600 cc. y 1,8 l. que lo llevaron al triunfo, también felicitamos a todos los usuarios de la marca, que hacen ganar a Peugeot todos los días.

PEUGEOT
El prestigio, se impone



Máximo Macchi y Roberto Pachelo

AQUI ESTAN LOS GANADORES



La carrera de las 20 Horas de TN fue eclipsada por el Campeonato, los ganadores por Mayorga. Pero Roberto Pachelo y Máximo Macchi remataron un año excelente para ambos. El primero ganó tres carreras -aunque con una descalificación- el segundo otro tanto. Dos valores que Fiat no debe perder

"... alrededor de las 11 horas de carrera estábamos séptimos. Corríamos con muy poco freno, de vez en cuando seguíamos de largo en la horquilla, dos veces tuvimos que purgar frenos. A pesar de eso Rosati nos indicó que saliésemos a la remanija por el resto de la carrera, a buscar el segundo puesto y tratar que no lo gane Paco así Zunino lograba el Campeonato..." comentó Roberto Pachelo, el pilarense que en pareja con Máximo Macchi ganaron —a pesar de los problemas— las 20 Horas de TN. Sin pretender el título, y corriendo para apoyar a los coequipers que se jugaban el Campeonato (Pascualini, Zunino y Di Nezio) concretaron un triunfo impecable e indiscutible.

A la una de la tarde —transcurrida aproximadamente las dos terceras partes de la carrera— Macchi y Pachelo ya llevaban la cupé roja en la segunda posición, cumpliendo al pie de la letra las instrucciones de *Leo* Rosati, director del equipo de la Comisión de Concesionarios Fiat. *"Es increíble lo que podés recuperar cuando el auto es bueno. Si bien los problemas*



con los frenos continuaban, de alguna manera podías recuperar; el motor empujaba mucho, los autos ahora doblan requetebién. Con respecto a los frenos, en la recta ya veníamos bombeando con el pie izquierdo y comenzábamos a frenar a los 300 metros y listo..."

La tenida de los Fiat oficiales se modificó prácticamente toda con respecto a las puestas a punto anteriores. Ahora los autos se van de cola fácilmente, los pilotos conducen más cómodos porque son más fáciles de manejar y más seguros. Por otro lado el consumo de neumáticos se redujo notablemente. En las primeras carreras cambiaban neumáticos cada tres horas y muy ajustados. En las veinte horas los autos de Di Nezio y Zunino soportaron dos turnos —como cinco horas y media— sin cambiar neumáticos y cuando lo hicieron fue por precaución más que por otra cosa. Evidentemente el progreso fue notable.

Tanto Pachelo como Máximo Macchi no tienen todavía muy claro su futuro. Macchi probablemente no corra en 1974. *"En este año gané tres carreras, gasté mucha plata y con apoyo de Fiat. En realidad me fue bien pero se me hizo todo muy cuesta arriba. Si en 1974 insisto tendría que hacerlo con mayores ambiciones, salir a buscar un campeonato o algo parecido, eso cuesta muchísimo dinero y yo no puedo afrontarlo... total, para contarle a los nietos ya tengo."* En cambio Roberto Pachelo —ganó tres carreras pero en una de ellas fue descalificado— tiene mejor panorama. Probablemente continúe corriendo para la Comisión Fiat y además arme una cupé particularmente para las carreras que no sean de largo aliento. *"...un día Rosati se acordó de mí y me ofreció un auto; yo hacía tres años que no corría. Si hoy lo estoy haciendo es gracias a él..."*
Evidentemente correr en un equipo es lo fundamental para que un piloto corra tranquilo, además *"el grupo de gente funciona como Dios manda y no hay roces entre ninguno"* —como acotó Macchi. Esperemos que esta pareja se repita en 1974 porque evidentemente los resultados de 1973 —ya sean juntos o separados— justifican la inclusión de estos dos hombres en cualquier equipo.

J. P. B.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A los pilotos Jockey 1973, una sola palabra. Felicitaciones.

Felicitaciones a Cheché Carlomagno, Juan Carlos Rizzuto y José Cano, integrantes del equipo Jockey-Raies, por su actuación consagratoria en el Campeonato Argentino de Turismo Nacional.

Felicitaciones a Luisito Di Palma, primero en Sport Prototipo y segundo en Fórmula 1 Nacional.

Y también a Héctor Luis Gradassi, segundo en Turismo Carretera.

A todos, Jockey les expresa con una sola palabra —felicitaciones— su respeto y admiración por el formidable trabajo realizado durante el año '73.







Jockey, la pura verdad.



GOWLAND PUBLICIDAD

LA ACTIVIDAD DEL PROXIMO AÑO...

CALENDARIO NACIONAL 1974

Una enorme cantidad de carreras de TN, F.1, F.2, F.4, y TC configurarán un año 1974 pletórico de actividad automovilística. La Asamblea Extraordinaria de CADAD del próximo 9 de enero podría introducir sin embargo algunas modificaciones a esta estructura básica

FORMULA UNO

3 de febrero	Auto Club Balcarce
17 de marzo	Allen Auto Moto Club
31 de marzo	Automóvil Club Mendoza
14 de abril	Auto Club Salta
5 de mayo	Club Atlético Rafaela
2 de junio	Vicente López A. C.
16 de junio	Asociación Argentina de F-1
7 de julio	Automóvil Club Mendoza
4 de agosto	Asociación Argentina de F-1
18 de agosto	Moto Club Argentino
1º de septiembre	Asociación Sanjuanina de Volantes
29 de septiembre	Club Atlético de Rafaela
13 de octubre	Allen Auto Moto Club
3 de noviembre	A. M. C. C. Rivadavia
1º de diciembre	F.A.P.A.C.

FORMULA DOS

24 de febrero	Auto Club Balcarce
31 de marzo	Automóvil Club Mendoza
21 de abril	F-2 Asociados
19 de mayo	A. M. C. Jujuy
2 de junio	V. L. Automóvil Club
7 de julio	Automóvil Club Mendoza
11 de agosto	Asociación Sanjuanina de Volantes
8 de septiembre	Auto Club Balcarce
6 de octubre	F-2 Asociados
27 de octubre	Auto Club Salta
17 de noviembre	F-2 Asociados
1º de diciembre	F.A.P.A.C.
15 de diciembre	A. M. Club C. Rivadavia

FORMULA CUATRO

10 de febrero	Auto Club Balcarce
3 de marzo	A. M. Club Sunchales
24 de marzo	Mar del Plata A. C.
7 de abril	Tandil A. C.
28 de abril	A. M. C. Junín
19 de mayo	A. M. C. Allen
2 de junio	Vicente López A. C.
23 de junio	Asociación Sanjuanina de Volantes
14 de julio	A. C. Junín
28 de julio	A. C. Balcarce
25 de agosto	Auto Club Salta
15 de septiembre	A. M. C. Comodoro Rivadavia
6 de octubre	A. P. F-4
20 de octubre	A. M. Club Junín
10 de noviembre	A. P. F-4
1º de diciembre	F.A.P.A.C.

TURISMO DE CARRETERA

24 de febrero	A. C. Bragado (Prov. de Buenos Aires)
10 de marzo	Sol de Mayo (Viedma)
24 de marzo	Asociación Cordobesa de Volantes
7 de abril	Asociación Sanjuanina de Volantes
21 de abril	C. A. Jorge Newbery (Prov. de Santa Fe)
12 de mayo	Club Compañía Gral. de Salto
26 de mayo	Auto Club 25 de Mayo (Prov. de Bs. As.)
9 de junio	Asoc. Mendocina de Automovilistas
30 de junio	Tandil Auto Club (Prov. de Bs. As.)
14 de julio	Automóvil Club Chivilcoy (Prov. de Bs. As.)
28 de julio	Arrecifes Automóvil Club (prov. de Bs. As.)
11 de agosto	El Lapacho Social y Deportivo
25 de agosto	Auto Moto Club R. Rissatti (Prov. Córdoba)
8 de septiembre	Allen Auto Moto Club (Prov. de Río Negro)
22 de septiembre	Automóvil C. Pergamino (Prov. de Bs. As.)
6 de octubre	Automoto Club Olavarría (Prov. de Bs. As.)
20/27 de octubre	A. M. C. Carlos Paz (Prov. de Córdoba)
17 de noviembre	A.C.T.G.
8/15 de diciembre	A.C.A.

TURISMO NACIONAL

3 de febrero	La Cumbre
17 de febrero	Automoto Club Olavarría
3 de marzo	Asociación Sanjuanina de Volantes
17 de marzo	A.P.A.T.
31 de marzo	A. C. Capilla del Monte
14 de abril	A. Volantes de Gral. Roca
28 de abril	A. M. C. Ricardo Rissatti
12 de mayo	San Isidro A. C.
19 de mayo	Desafío de los Valientes (reserv.; sin punt.)
26 de mayo	A. Tucumana de A. Standard
9 de junio	Moto Club Argentino
23 de junio	Auto Club Salta
7 de julio	A. C. Chaco
21 de julio	C. Atlético Rafaela
4/11 de agosto	A. M. C. Carlos Paz
1º de septiembre	Buenos Aires Moto Club
15 de septiembre	Concepción A. C.
29 de septiembre	A. C. Misiones
13 de octubre	Jesús María
27 de octubre	A.A.A.S.
10/17 noviembre	A.C.A.
1º de diciembre	Madariaga A. C.
15 de diciembre	V.L.A.C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

en el Puelche, el sol no es optativo...



PUELCHE

Nosotros incluimos al sol en el kit básico del *Puelche*. Depende de Usted disfrutarlo plenamente; depende de usted sentir el verano en la piel, trepando las dunas, muy cerca de las olas. . .
Depende de nosotros entregarle el mejor kit para armar un buggy. Y el kit para armar un *Puelche* es el mejor por ser el más completo y el más sencillo, por no requerir soldaduras ni herramientas especiales. . . Porque una vez terminado, el *Puelche* resulta el más robusto gracias a su carrocería monocoque realizada en una sola pieza; porque la barra antivuelco forma parte estructural, resultando entonces realmente efectiva. Porque la capota necesita solamente un minuto y medio para ser montada. Porque tiene cuatro asientos, ganchos de remolque atrás y adelante; porque viene pintado en laca nitrosintética. . . Porque. . . ¿Por qué no elige un *Puelche* y de paso se lleva todo el sol del verano. . .? *Depende de Usted. . .*

CONCESIONARIOS

MURO y CHIGNOLI - A. del Valle 4199, Sta. Fe
MARTI S.A. - Av. San Martín 624, Mendoza
PASTORINO S.A. - Castro Barros 1660, Córdoba
GUARINO Hnos. - Av. Mitre 5798, Wilde
TORO AUTOMOTORES - Av. Colón 3577, M. del Plata
BUGGY CENTER - Av. del Libertador 14428, Martínez

AUTONAUTICA SUR - Corrientes y Lavalle, B. Blanca
OSVALDO ANTELO - Tres Arroyos 3140, Capital
AUTOMOTORES 9 DE JULIO S.R.L. - San Gerónimo 3347, Sta. Fe
AICARSA S.A. - Mendoza 3163, Rosario
AUTOMOTORES RUTA 11 - Bvd. H. Yrigoyen 915, Reconquista, Sta. Fe
BUGGY SPORT - H. Yrigoyen 1107, Burzaco

Zonas disponibles para concesionarios

Financiación hasta 40 meses

GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES - CAMINO GRAL. BELGRANO entre 505 y 506. Tel. 84-0461 - LA PLATA

EL AUTO QUE CORRERA REU

¿SERA ÉSTE EL BRA

Aun sin poder ganar una carrera durante todo 1973, Brabham se situó en este ejercicio en el escalón más cercano al tope, ocupado por los "tres grandes" de Fórmula Uno, Lotus, Tyrrell y McLaren.
De la mano de Carlos Reutemann, la marca del

Sin lugar a dudas, es un lindo aparato. La trompa —lógicamente de plástico reforzado— es diferente a la de su antecesor, lo mismo que el carenado y toma dinámica de aire para el motor.
La sección de la parte central de la estructura resistente y carrocería sigue siendo triangular, cosa bastante criticable desde el punto de vista de la seguridad del piloto.

Dos vistas desde diferente ángulo de lo radicalmente nuevo que trae el BT-44: es decir la suspensión delantera. Los brazos superior e inferior son de chapa doblada y soldada. El resorte y su amortiguador son comandados por el brazo superior de la suspensión que "tira" de una bieleta que a su vez está vinculada abajo con una especie de balancín que pivota en el chasis.
En la foto de abajo se puede apreciar el brazo Pitman, que ahora tiene una inclinación hacia arriba. La geometría de la dirección en apariencia se acerca bastante a la de Ackermann.

Detalle de fineza: la barra antiroll trasera se vincula a la suspensión por medio de una bieleta que se conecta al portamaza con la ayuda de una "estructurita" tubular de tres caños delgados soldados entre sí. El team de Ecclestone trajo entre sus bártulos barras de tres diámetros diferentes para ensayar.

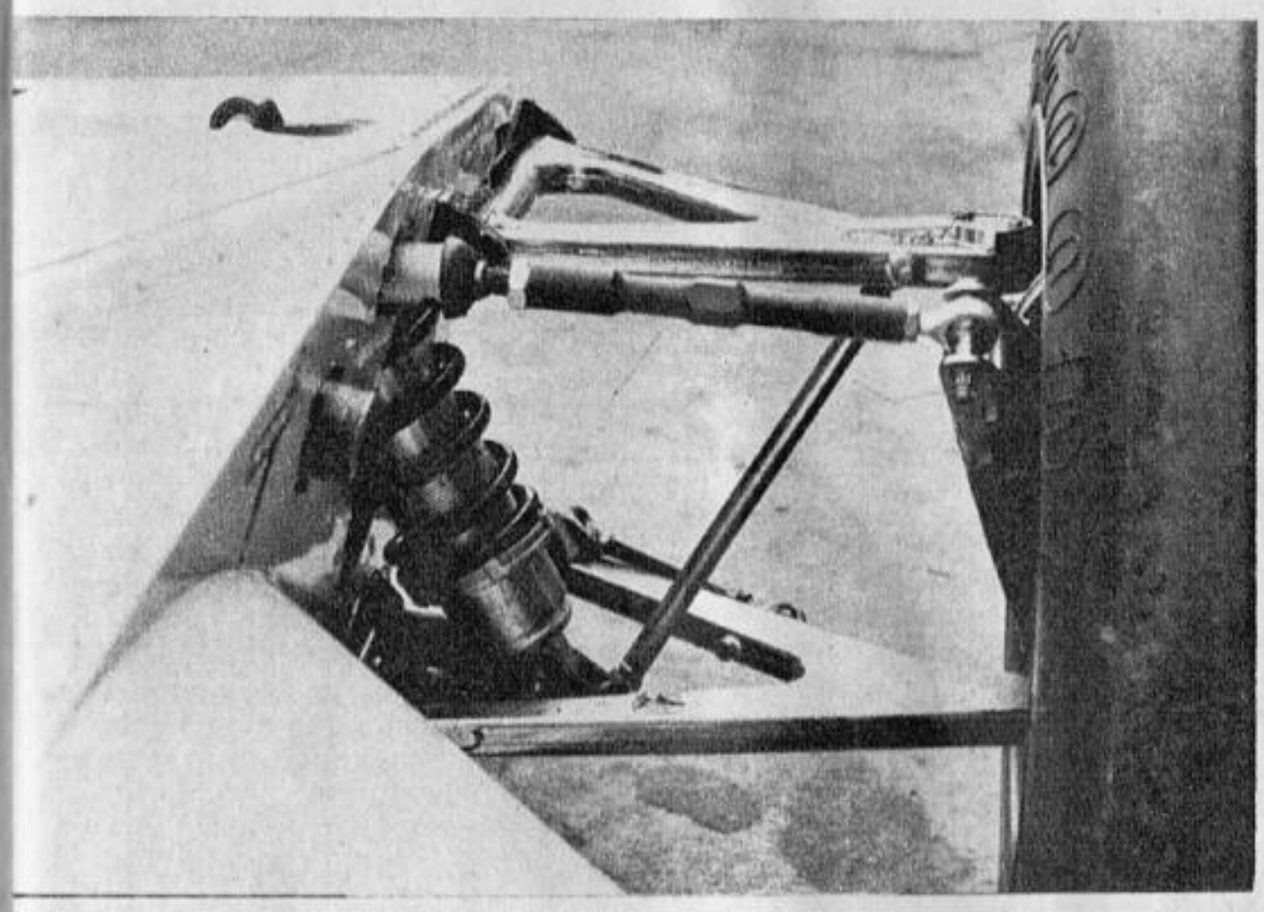
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

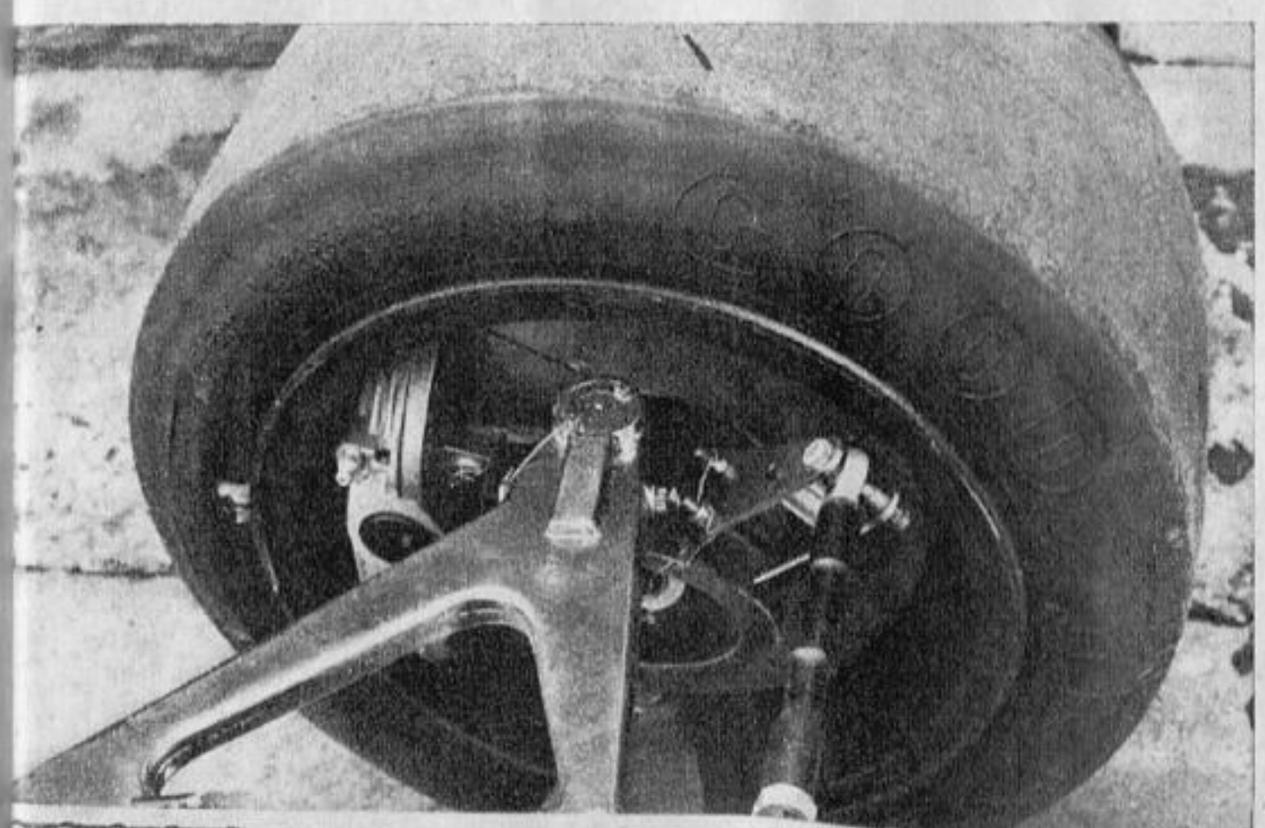
TEMANN EN BUENOS AIRES

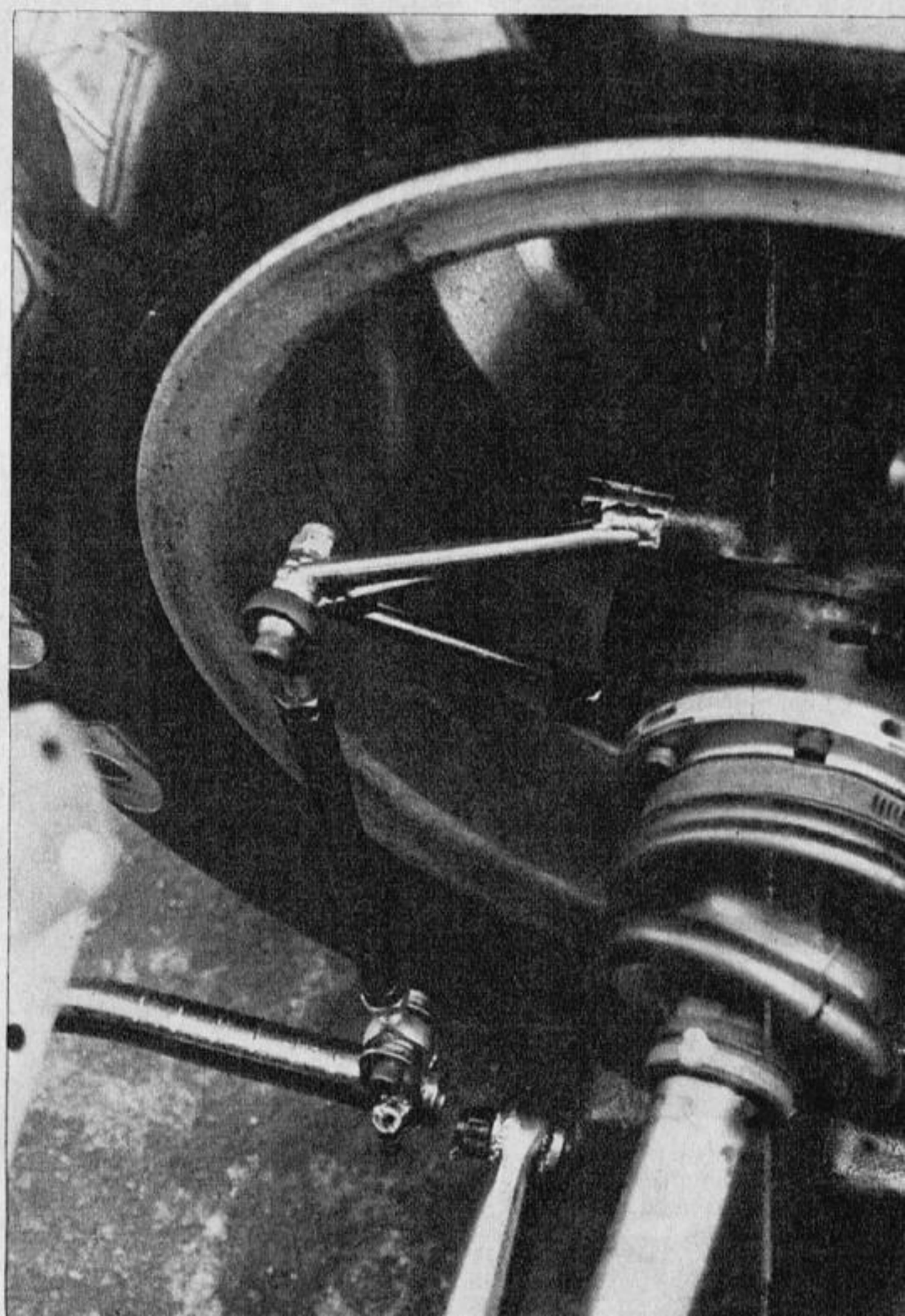
BHAM GANADOR ?

ex campeón mundial empezó prácticamente de nuevo al pasar a manos de Bernie Ecclestone, que aparentemente había comprado la guitarra pero no la música.
Sin embargo, a fe de Lole y de las estadísticas, se trabajó bien y rápido para volver a los primeros planos, y si el BT-42 llegó a ser un auto realmente efectivo se puede afirmar que el BT-44 luce facha suficiente como para augurarle un futuro mucho más exitoso.
No la facha que da una carrocería armoniosamente concebida, sino mucho más aún: una exquisitez de construcción que sobrepasa con holgura todo lo visto anteriormente de la producción de Brabham, lo que indica que ya se cuenta con una buena base que permite entrar con seguridad al terreno de los detalles. Todavía es imposible saber si Reutemann usará el BT-44 en el Gran Premio de la Argentina. Pero por de pronto, ya comenzará a trabajar concienzudamente en esta máquina, que bien puede ser la que le permita concretar sus aspiraciones de triunfo.

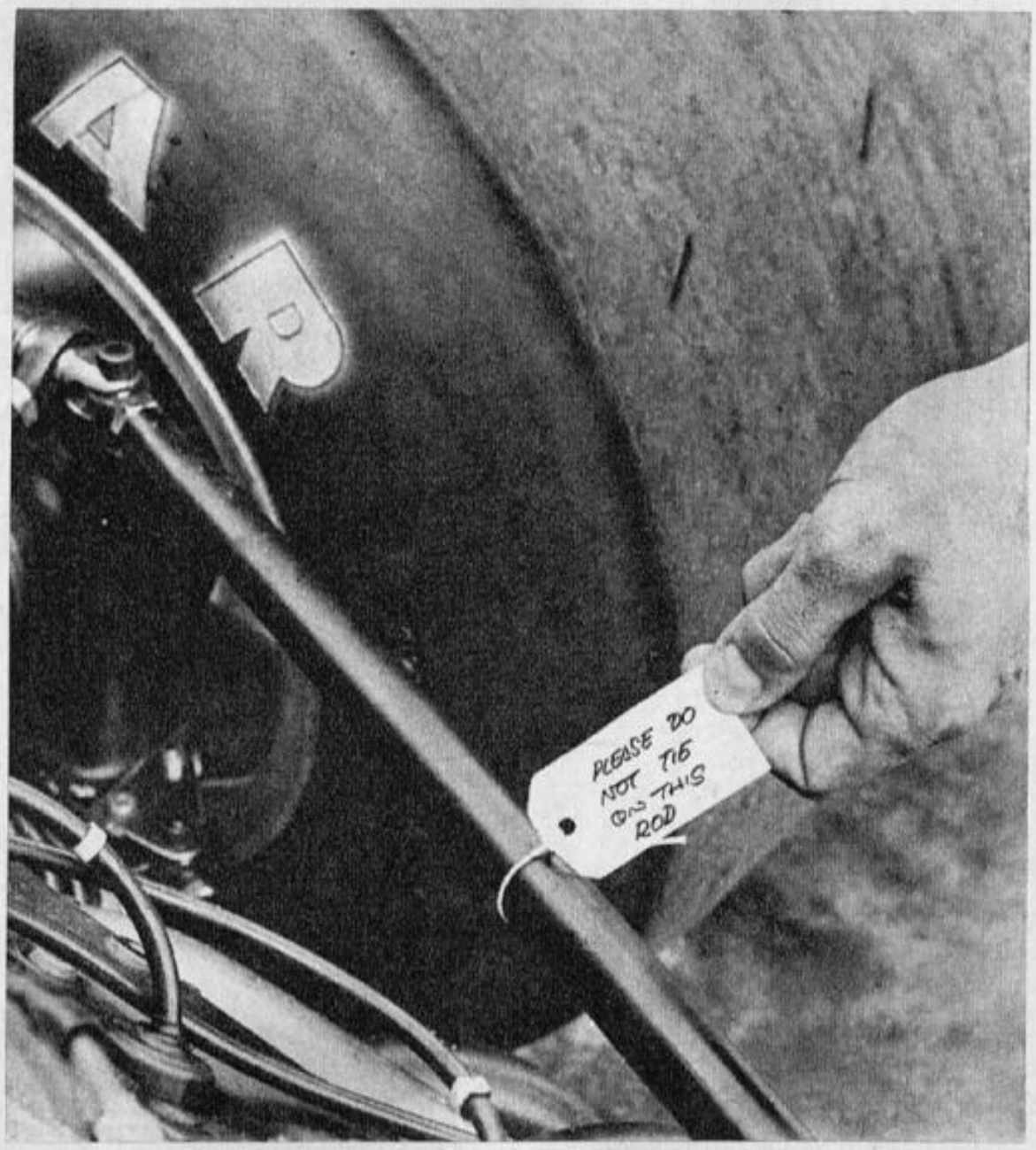
→







El níveo Brabham BT-44. Todavía no hay inscripciones publicitarias en su carrocería, salvo la indicación de la marca de sus neumáticos: Good Year. Las aberturas grandes a ambos lados de la trompa corresponden a las entradas de aire para los radiadores de agua que están ubicados adelante. Las dos aberturas pequeñas conducen el aire hacia los frenos.

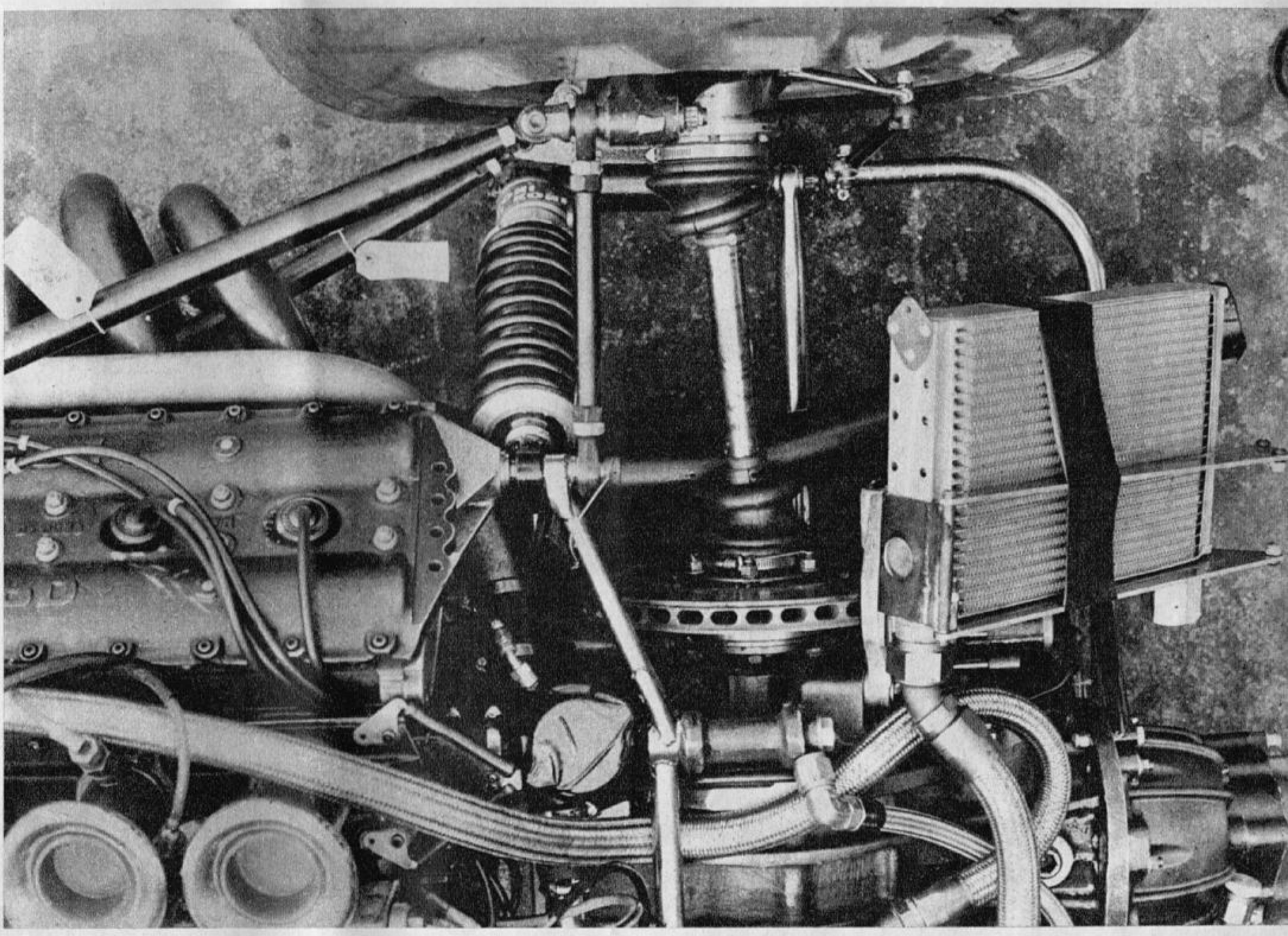


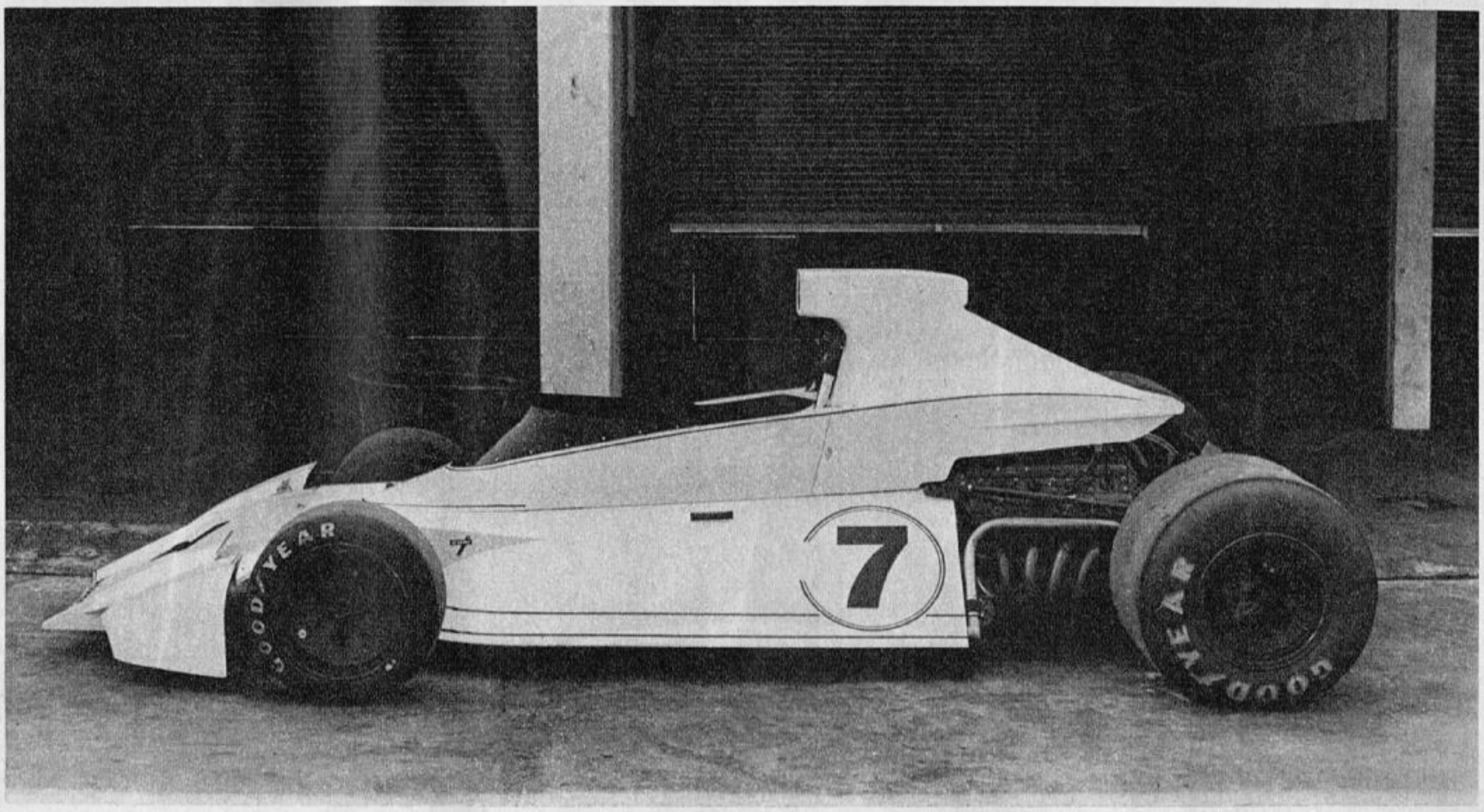
Vista desde arriba de la suspensión trasera izquierda. Tanto el resorte y amortiguador como el brazo único superior, van anclados al motor por medio de un soporte de aleación abulonado a la tapa de cilindros. En la foto se ve uno de los dos radiadores de aceite rebatido hacia adelante (por razones de embalaje durante el viaje) y amarrado con una cinta adhesiva plástica. En su posición natural irán uno a cada lado de la caja de cambios y ligeramente inclinados hacia atrás.

El rótulo o cartelito atado a uno de los brazos reactores de la suspensión trasera dice textualmente "Please do not tie on this rod", que en buen romance significa: "Por favor, no amarrar a esta biela". Esto se advierte ya que los reactores son de paredes muy delgadas y aptos sólo para trabajar a la tracción y compresión y cualquier esfuerzo de flexión los podría torcer.

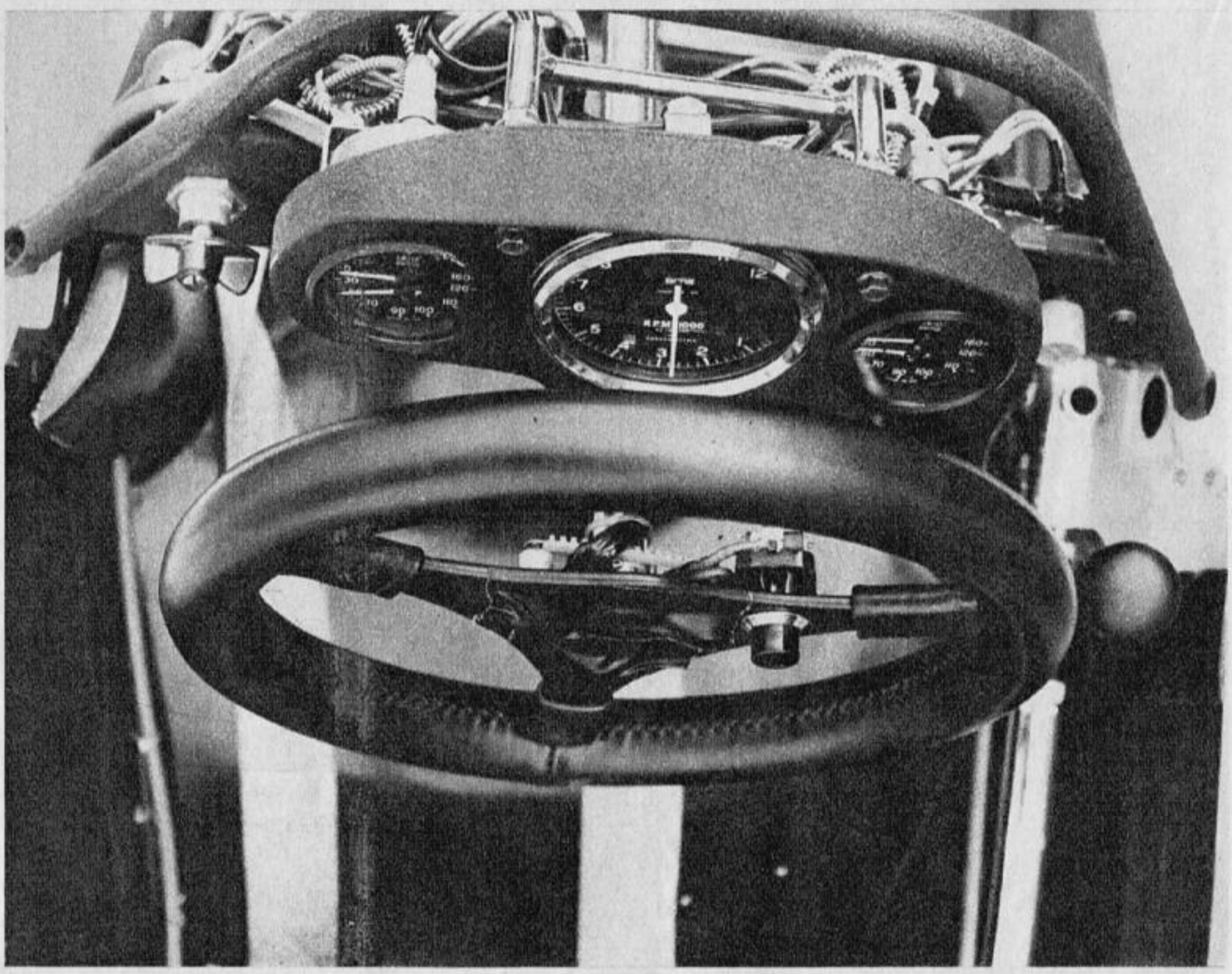
Perfil del BT-44 sin el spoiler trasero. Desde este ángulo la estética es discutible, pero suponemos que su eficiencia aerodinámica debe ser respetable. La distancia entre ejes es de 2.430 mm contra los 2.500 mm que medía su antecesor, el BT-42. Es decir, es más cortito, pero sus trochas ahora se han ensanchado: 1.450 mm adelante y 1.550 mm atrás.

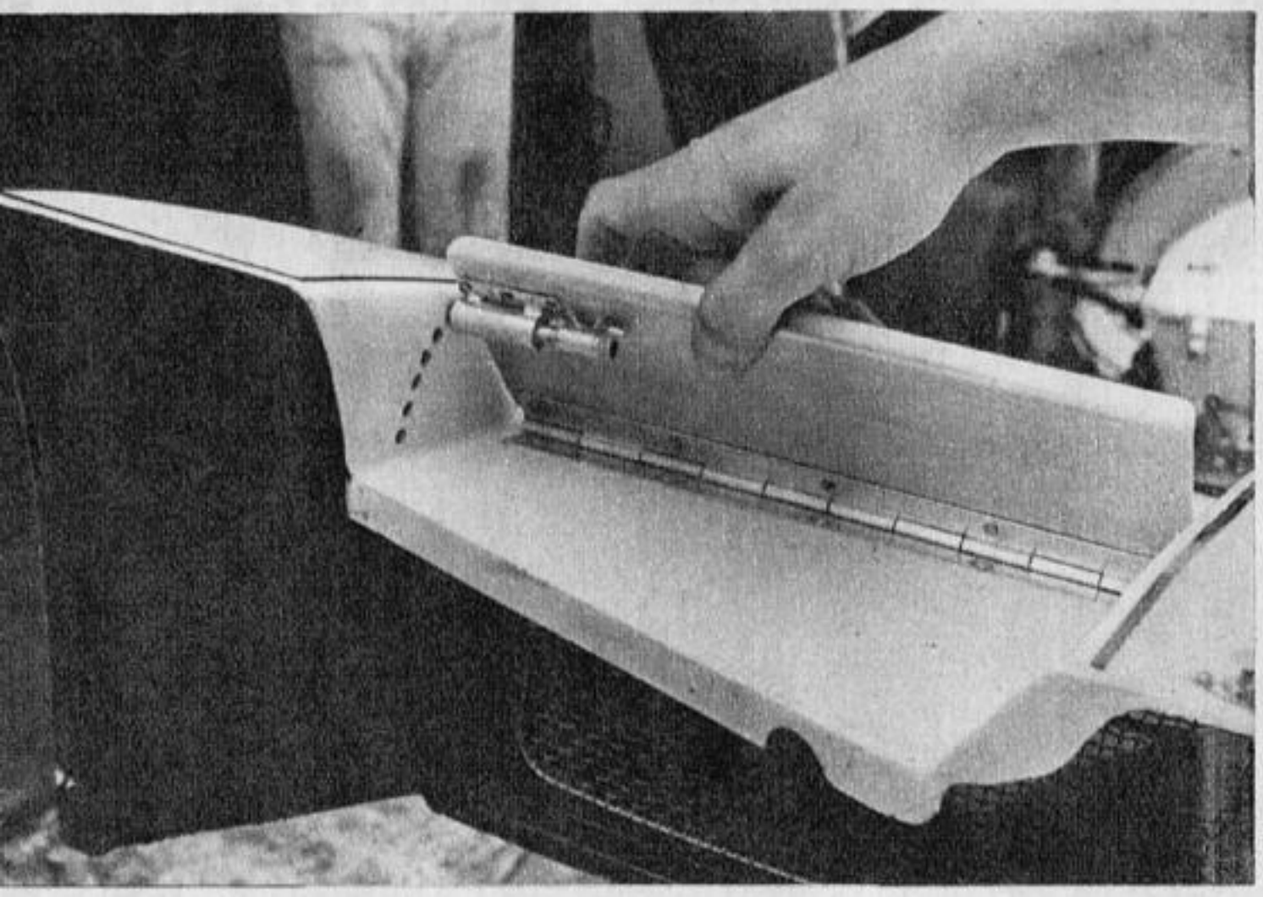
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



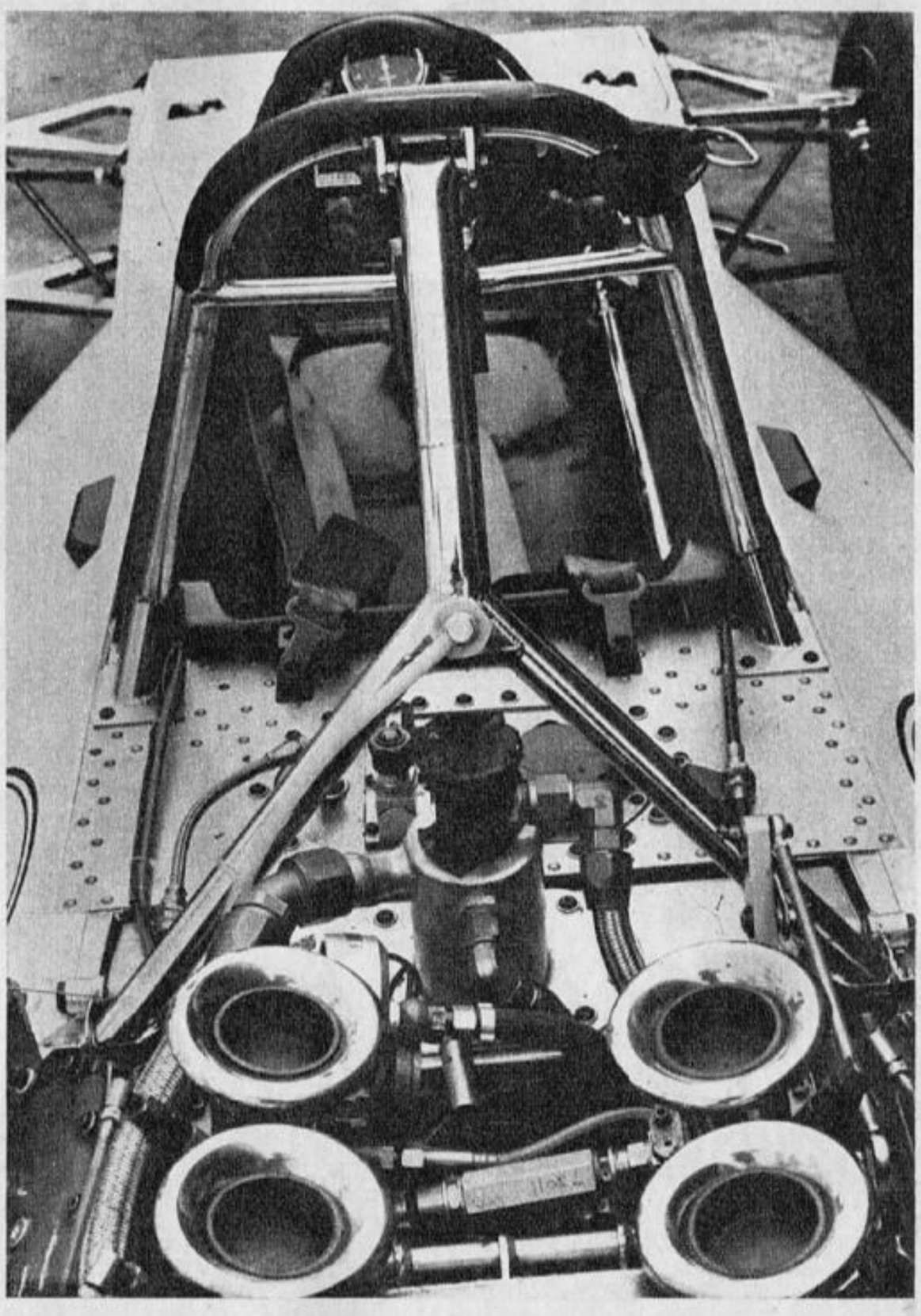

GOODYEAR
7
GOODYEAR

El supersencillo tablero tiene sólo tres instrumentos. A la izquierda, uno combinado de presión de combustible y temperatura de agua; al centro, el taquímetro (12.000 r.p.m.), y a la derecha, otro combinado de presión de aceite y temperatura del mismo. El botón que aparece en el rayo del volante es el comando manual del sistema contra incendio.





Uno de los deflectores de aire de la trompa. Su inclinación se regula mediante un simple sistema de pestillo a resorte y varios agujeros.



Removida la cobertura y toma dinámica de aire del motor, se puede apreciar la robustez de la barra protectora en caso de vuelco. Tiene un soporte trasero que sirve para apuntalarla (forma de Y). En el medio se ve la boca de carga de lubricante (tapada con cinta adhesiva).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las mejores marcas siempre acompañan a los campeones.

JOES FILTRO PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLE

RAMCO

AROS PARA PISTON

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

SOLUCIONES DE

Desde su inauguración, el autódromo Juan Manuel Fangio, en Balcarce, ha ido soportando diferentes problemas que hicieron necesarias sucesivas intervenciones técnicas. Cuáles fueron los problemas y cuáles las soluciones aplicadas hasta esta última modificación a encararse a principios de 1974, que significará la solución definitiva y además el agregado de dos nuevos trazados al autodromo balcarceño



Cuando oportunamente —número 319 de Corsa (30 de mayo al 5 de junio de 1972)— nos ocupamos del autódromo Juan Manuel Fangio, de Balcarce, no tuvimos más remedio —fieles a nuestra obligación— de contar la verdad acerca de lo visto. A cinco meses de su inauguración oficial, el autódromo ofrecía el aspecto de un campo de batalla, agrietado, roto, con la carpeta asfáltica levantada en tramos importantes, con baches de considerable magnitud.

La nota en cuestión generó la reacción de quienes no supieron interpretar el espíritu de esa nota. Ciertamente, hay verdades que duelen, pero no por eso dejan de ser verdades. Y la estricta verdad era la enunciada en aquel momento: el autódromo de Balcarce estaba en muy malas condiciones.

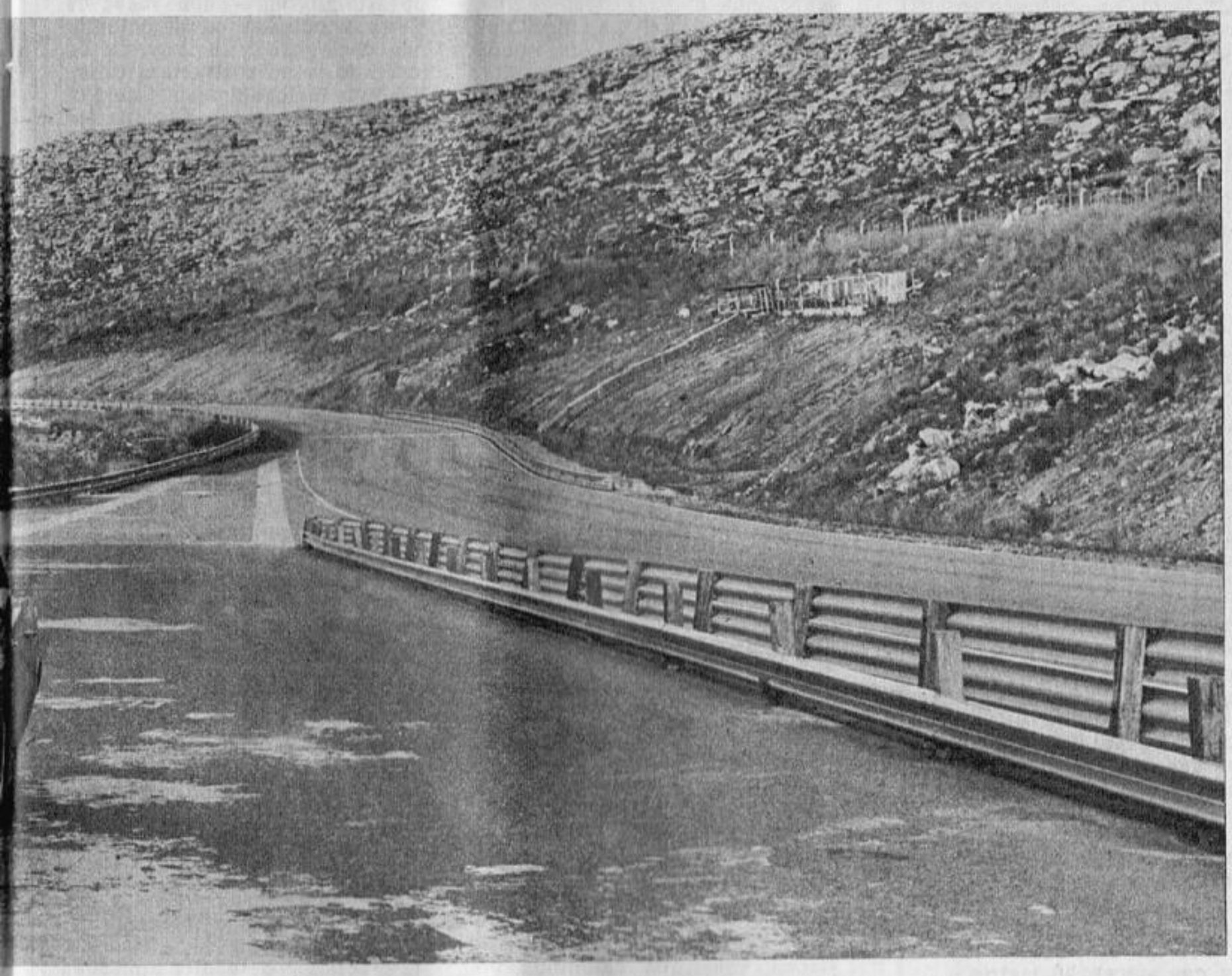
Las reacciones se canalizaron de diversas formas; por ejemplo, la que adoptó el enviado especial de la agencia marplatense del diario La Razón, reproducida

En esta zona y en el nivel inmediato superior se suscitan los problemas de filtraciones de agua que al escurrirse hacia el subsuelo arcilloso determina que la arcilla tome mayor volumen y levante la pista. La construcción de parapetos y canalones para encauzar el agua solucionará el problema.

Posiblemente, luego de las refacciones, el autódromo balcarceño luzca tal como lució en el día de su inauguración a nivel internacional.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FINITIVAS



en su edición del 9-V-72 (página 17). Resulta interesante transcribir parte de esa nota, de la que extraemos los siguientes párrafos: **"Después de todo lo que se ventiló acerca del autódromo balcarceño, nos fuimos a ver los restos del "desastre nacional"... Empezamos a preocuparnos por las famosas grietas. Las encontramos al llegar a los boxes, fuera de competición (sic). Con el coche detenido exigimos la vista para hallar aquellas que causaron tanto alboroto. No aparecieron.**

Arriba izquierda: Al fondo, La Barrosa. Estuvimos en Balcarce interiorizándonos sobre las soluciones aplicadas para resolver los problemas del autódromo balcarceño. Por ahí asoma el Dodge Automatic que Chrysler nos facilitó para nuestro desplazamiento.

Un problema menor: la carpeta asfáltica levantada en algunos tramos. Se retapizará para enero y el autódromo quedará en perfectas condiciones de uso.

AUTODROMO DE BALCARCE, DICIEMBRE 1974

Sólo vimos un pequeño sector de treinta metros por uno y medio deteriorado... Luego de girar... nos fuimos en busca del intendente... el Capitán (R) Juan José Mare fue sintético: "La Comuna de Balcarce tenía absoluta y plena conciencia de que iban a suscitarse movimientos de suelo. Los comentarios destructivos no nos toman por sorpresa. Las fotos publicadas han sido tomadas por un verdadero maestro que, en base a técnica, ofreció en las placas un panorama que está muy lejos de ser el real. (N. de la R.: Las fotos fueron tomadas por Carlos Figueras, que es **redactor** profesional, no **fotógrafo** profesional). **"Además, todo obedece a una campaña muy bien orquestada para deteriorar nuestra imagen, consecuentemente la de Juan Manuel Fangio y por ende la de las grandes realizaciones nacionales."** (N. de la R.: Corsa se limitó a fotografiar lo que había a la vista; la intención de "deteriorar la imagen de Fangio y la de las grandes realizaciones" fue una conclusión del Intendente Mare, conclusión probablemente producto de un momento de pasión en el que resultó difícil controlar la magnitud de las afirmaciones.) **"Es más, he sabido de carpetas enviadas a canales de TV, radios, diarios y revistas de todo el país, e incluso a Alemania, para demostrar cosas inexplicables y que no hacen bien a nadie. Todo ese material es más o menos el que publicó una revista especializada de la Capital Federal.** (N. de la R.: La revista especializada es Corsa; la existencia de las carpetas mencionadas fue noticia de la que nos enteramos por primera vez luego de las palabras del Intendente de Balcarce). **"...las grietas aparecieron, hubo pequeños desmoronamientos y algunas otras cosas que sirvieron para causar injustificada alarma...** (N. de la R.: El Intendente Mare habla de grietas, desmoronamientos y **otras cosas** que aparecieron, lo que significa que él las vio, Corsa las vio y el único que no las vio fue el enviado especial del vespertino porteño...) **"Para que tenga una idea acertada de la "gravedad" del caso, los arreglos costarán nada más que $ 600.00 de los de antes..."**

. . . . . .

Posteriormente a la realización de aquella polémica nota de Corsa se hizo necesario intervenir tres veces más en la pista, lo que significa que los problemas subsistieron. Y la realidad que encontramos en esta última visita al autódromo balcarceño es bien diferente. Hay solamente dos tramos relativamente cortos afectados por el movimiento de tierra y la seguridad de que esta última intervención necesaria será eficaz es tal, que ya se han iniciado las obras para agregar dos trazados más al autódromo Juan Manuel Fangio. Fuera de esos dos tramos deteriorados, la pista está en perfecto estado. Las razones técnicas que provocan los deterioros mencionados son las que nos explicaran los señores **Bernardo Duffard** y **José Itza,** vicepresidente y encargado administrativo, respectivamente, de la Comisión Municipal que se ocupa del autódromo, comisión semiautónoma en lo ejecutivo pero que responde totalmente a la máxima autoridad municipal, en este caso el **Capitán Juan José Mare.** Las explicaciones fueron las siguientes: **"Los movimientos de tierra que se registran se deben, exclusivamente, a un problema de vertiente de agua. La empresa constructora que realizó el autódromo** (Marengo) **modificó cauces naturales milenarios. El agua descendía de La Barrosa por las vertientes que los siglos originaron y al iniciarse las obras, esas aguas comenzaron a desviarse, los cauces naturales se obstruyeron y la base de la pista** (subsuelo arenoso con partes de caolín, arcilla, tierra greda y piedra) **comenzó a ser afectada por el agua. Lo que origina el problema es la arcilla plástica, depositada en dos bancos que son los que al mojarse por las filtraciones** "se hinchan como una galleta" **y levantan la pista, llegando a expulsar del subsuelo piedras de hasta 15 toneladas. Canalizando el agua correctamente se evitará que ésta ataque esos dos bancos, localizados en dos tramos inmediatos que suman 40 metros.**

"Para canalizar debidamente el agua, existe una sola forma: realizar dos parapetos de contención y los correspondientes canalones que darán al agua una vertiente obligada, evitando que el subsuelo se moje y por ende que la pista se levante. Indudablemente, este tipo de suelo no nos da ventaja alguna; nos ocasiona algún problema y está en nuestra intención solucionarlo, y definitivamente. En su oportunidad, la Comisión Autódromo solicitó la intervención de un geólogo a la empresa Marengo. El geólogo (Sr. Saumenech) **hizo el estudio, en base al cual se determinó la necesidad de excavar hasta la base sólida y construir un parapeto para evitar que la presión de la pista superior levantara la pista inferior."** (N. de la R.: Como este párrafo puede resultar confuso, vale la pena aclararlo: la pista superior apoya en algunos tramos en columnas que descargan obviamente en el subsuelo; la acción del peso provoca el desplazamiento de la arcilla, que es la que al expandirse levanta la pista inferior.) **"En aquel momento, algunas de las previsiones del geólogo no pudieron llevarse a la práctica por falta de medios y recursos necesarios, que ahora existen y que permitirán encarar las obras definitivas a principios de enero del '74. El puente que cruza por sobre la pista inferior era otro de los puntos débiles; actualmente no se mueve más, ya que el piso se ha asentado y para evitar los eventuales movimientos que pudiera tener se hará un antepecho sobre la viga de borde en la que apoya el puente, antepecho que servirá de contención a la piedra que solidifica el talud sobre el cual cruza la pista en ese sector.**

"Desde la inauguración del autódromo se han realizado tres intervenciones, resultando cada una de grado y costo menor a la anterior. Esta a encarar será, seguramente, la última y definitiva."

. . . . . .

Para tener un panorama de la mayor amplitud posible en lo que hace al autódromo de Balcarce, Corsa solicitó audiencia al Intendente Municipal de la ciudad de Balcarce, audiencia que fue concretada y en la que charlamos con el **Capitán Mare** y su secretario de Gobierno, **Sr. Jorge N. Vives.** Así se expresó el Sr. Intendente Mare: **"Cuando esta obra se proyectó, el interés fundamental radicaba en la atracción de un caudal turístico más que interesante. Fíjese usted que Balcarce es epicentro geográfico de una zona eminentemente turística, zona que determina un triángulo cuyo vértice interno es Tandil y que se extiende hasta Necochea, y desde ésta por todo el litoral marítimo que se conoce como Atlántida Argentina y que pasa por Mar del Plata... De todo ese caudal en tránsito, eran muy pocos, poquísimos, los que entraban a Balcarce. La gente se limitaba a decir, al pasar por nuestra ciudad «...ahí nació Fangio...» y nada más. De modo que pensamos que la mejor forma de aprovechar de alguna manera ese afluente turístico radicaba en capitalizar el enorme calibre de una figura nacional como Juan Manuel Fangio.**

"La obra se inició con esa intención básica, y con muchas inexperiencias; fíjese que no hay «especialistas» en autódromos"; fuimos a San Juan a buscar a la misma persona que proyectó «El Zonda», la trajimos, aceptamos el anteproyecto... y elegimos el lugar más difícil para llevarlo a cabo. Podríamos haberlo construido en un llano, pero de ninguna manera hubiera resultado tal como resultó finalmente. Elegimos la sierra para tener algo realmente distinto; es más, compramos toda la sierra, con la intención de desarrollar un circuito de 23 kms. de extensión —tipo Nürburgring— **que rodee la sierra y culmine en el autódromo, generando a lo largo de su recorrido la infraestructura turística que indudablemente surgirá como consecuencia de la existencia de un circuito de ese tipo.**

"Todo lo que se dijo y se hizo en contra de esta obra responde a los intereses de un grupo político perfectamente definido y embanderado, intereses que responden a pasiones de vaya a saber qué tipo. En las recientes elecciones, se utilizó al autódromo como caballito de batalla en la campaña electoral; se denostó contra la obra y apenas una semana después hubo una carrera que trajo 25.000 personas a Balcarce —piense que Balcarce es una ciudad con alrededor de **30.000 habitantes**— **y todos los argumentos contrarios se desmoronaron estrepitosamente. Cuando afluye tal cantidad de personas se genera un movimiento económico que en primera instancia beneficia directamente a nuestra ciudad.**

"Eh cuanto a los problemas que se suscitan en el autódromo... fíjese qué cosa curiosa: se desmoronan edificios, las rutas se rajan permanentemente, y nadie dice nada; se levanta un pedazo del autódromo y ponen el grito en el cielo... ¿Es o no es una actitud política perfectamente orquestada...?

"El problema nuestro, como usted ya sabe, es de desagües; sólo la práctica y la técnica aplicadas pueden resolver el problema, y en eso estamos. El autódromo necesita del apoyo de todos para dar ese tranquito final que hace falta..."

Corsa: —¿Cómo se financian las obras que se hacen necesarias para resolver finalmente el problema del autódromo?

Int. Mare: "El dinero sale del presupuesto municipal. Los accesos se financian por medio del Régimen de Fomento Agrícola, ya que no solamente sirven como acceso al autódromo sino también a todas las chacras y granjas de la zona."

Corsa: —¿Hasta dónde resulta gravoso a la comuna financiar las obras?

Int. Mare: "No es gravoso si se entiende que se trata de una inversión que rendirá sus frutos. La reparación llevará entre 15 y 20 millones de pesos. Nuestra idea al respecto es que el autódromo cuente con un presupuesto, que se conformaría con el aporte municipal al que se suma el dinero

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

recaudado en concepto de alquiler de la pista, la publicidad que se pueda vender y las entradas cuando hay carreras. Lógicamente, ese presupuesto estaría bajo control municipal porque es la Municipalidad de Balcarce la que llevó a cabo la obra. Y no le quepa duda que las obras seguirán hasta concretar todas nuestras aspiraciones, porque son beneficio exclusivo para Balcarce, y todo lo que beneficie a esta comunidad se llevará a cabo."

LOS TRES TRAZADOS DE BALCARCE

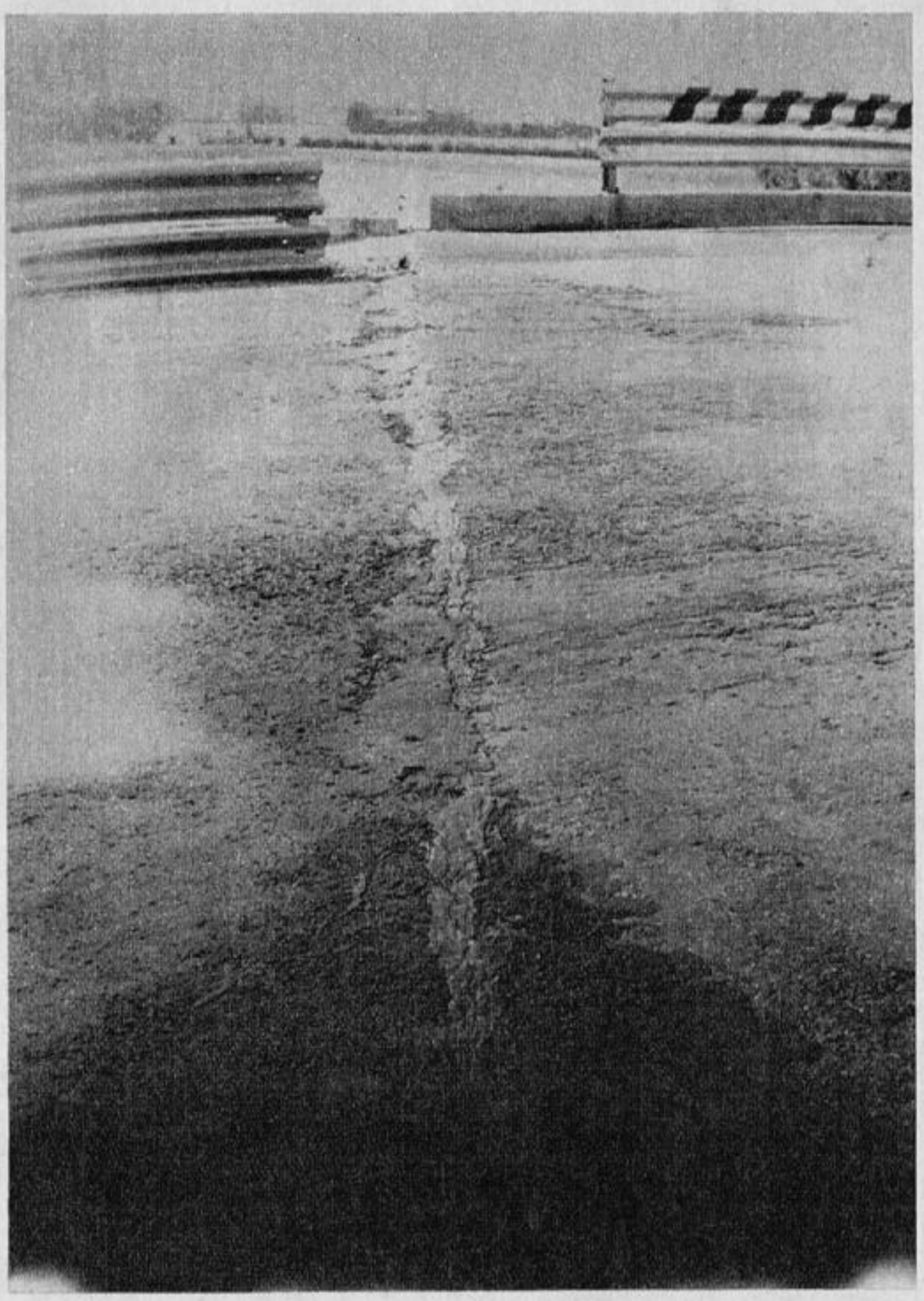
Para favorecer las diferentes posibilidades que cada categoría tiene, se ha encarado una pequeña modificación en el autódromo de Balcarce. De esta manera quedan conformados tres trazados diferentes: el más corto (1.350 metros) será utilizado por las categorías "Cafeteras" y "Mar y Sierras", en sentido de giro contrario al habitual en Balcarce. El segundo trazado será de 3.190 metros, apto para F.4, con sentido de giro idéntico al habitatual. Y el tercer circuito es el ya existente, apto para categorías mayores. Para determinar estos tres trazados, en la zona inmediata anterior al puente se implantarán dos curvas que se cruzan entre sí; una de ellas vincula la pista en uno de sus niveles y es la que determinará el trazado para cafeteras. La otra curva vincula dos niveles de la pista y servirá para F.4.

. . . . . .

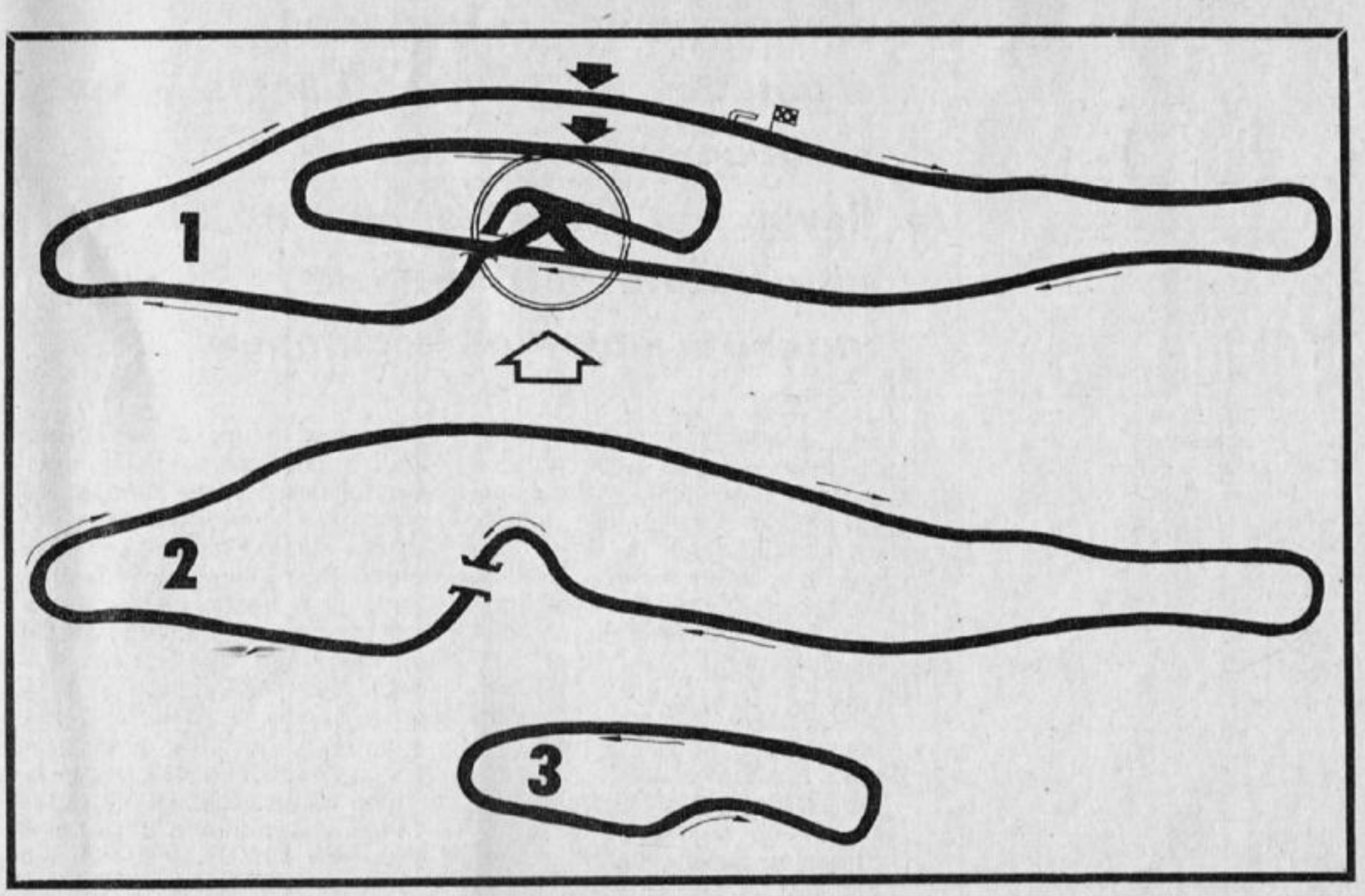
Hemos tenido en cuenta las opiniones de todas las partes interesadas en el problema del autódromo de Balcarce. Y nuestra opinión es la siguiente: si todo lo que se hace y se hará tiene como objetivo integrar a Balcarce al circuito turístico —generoso— de la zona, bienvenida sea la obra. Los **"$ 600.000"** originalmente necesarios se transformaron en **"15 o 20 millones"**, dinero que de ser considerado "inversión", como lo considera el Intendente Juan José Mare, arrojará un rédito interesante al generarse en la zona la "Subeconomía" que se genera cuando hay carreras. Independientemente, cabe esperar que las soluciones técnicas adoptadas sean, finalmente, definitivas. El estado general del autódromo es bueno; las sucesivas reparaciones, producto de sucesivos deterioros, fueron eficaces. Sólo quedan esas dos zonas por atacar, y es de suponer que la experiencia acumulada en todo este tiempo servirá, no como paliativo, sino como solución final.



Intendente Juan José Mare: "Esta obra necesita del apoyo de todos. Nuestro interés es deportivo y extradeportivo; el autódromo significa la posibilidad de captación de un enorme caudal turístico que hasta hoy no entraba a Balcarce..."



Este desnivel se produce en el encuentro de la pista con el puente. Para evitarlo, se construirá un antepecho en la viga de borde que pasa por debajo del desnivel, antepecho que evitará los movimientos de las piedras que apuntalan el talud sobre el que apoya el puente.



El diagrama (1) reproduce el trazado original del autódromo de Balcarce; las dos flechas negras señalan las zonas deterioradas y que serán definitivamente arregladas en enero próximo; la flecha blanca y el círculo determinan la zona donde se construyen las dos curvas que vincularán los niveles de pista entre sí, originando dos nuevos trazados. El diagrama (2) reproduce el trazado de 3.190 mts. que servirá para F.4. El diagrama (3) reproduce el trazado que utilizarán las categorías "Cafeteras" y "Mar y Sierras", de 1.350 mts. de extensión y sentido de giro contrario al habitual.

HISTORIA DE LAS GRANDES FABRICAS

LANCIA, CALIDAD CO

Hace sesenta y seis años Vincenzo Lancia construyó su primer automóvil: el Lancia "Alfa". De ahí en más la fábrica se dedicó a producir automóviles de excelente terminación y alta performance. De esa manera llegó a conquistar el mercado de "conocedores" existente en Europa y el resto del Mundo.

En esta nota, en breve reseña, pretendemos presentarles a ustedes a Vincenzo Lancia y las motivaciones que lo llevaron a transformarse en un empresario dentro de la industria automotriz europea.



Lancia 2.000, uno de los últimos productos de la casa turinesa. Líneas sobrias, terminación exquisita y elegancia caracterizaron siempre a los Lancia desde 1907.

La producción automovilística está —desde hace años— en una constante y continua expansión. Los países industriales participan de este desarrollo y en los últimos años se ha incrementado esta actitud debido a la gran competencia mundial.

Lancia —con una larga tradición de calidad— ha hecho un símbolo de su elegancia y construcción exquisita. El establecimiento de Lancia —que en Torino se dedica a la fabricación de las partes mecánicas y el de Chivasso a la parte carrocería— se ha ido trasformando, modernizando y en la actualidad cuenta con los elementos técnicos de avanzada que ponen la fábrica a la cabeza de sus competidores directos.

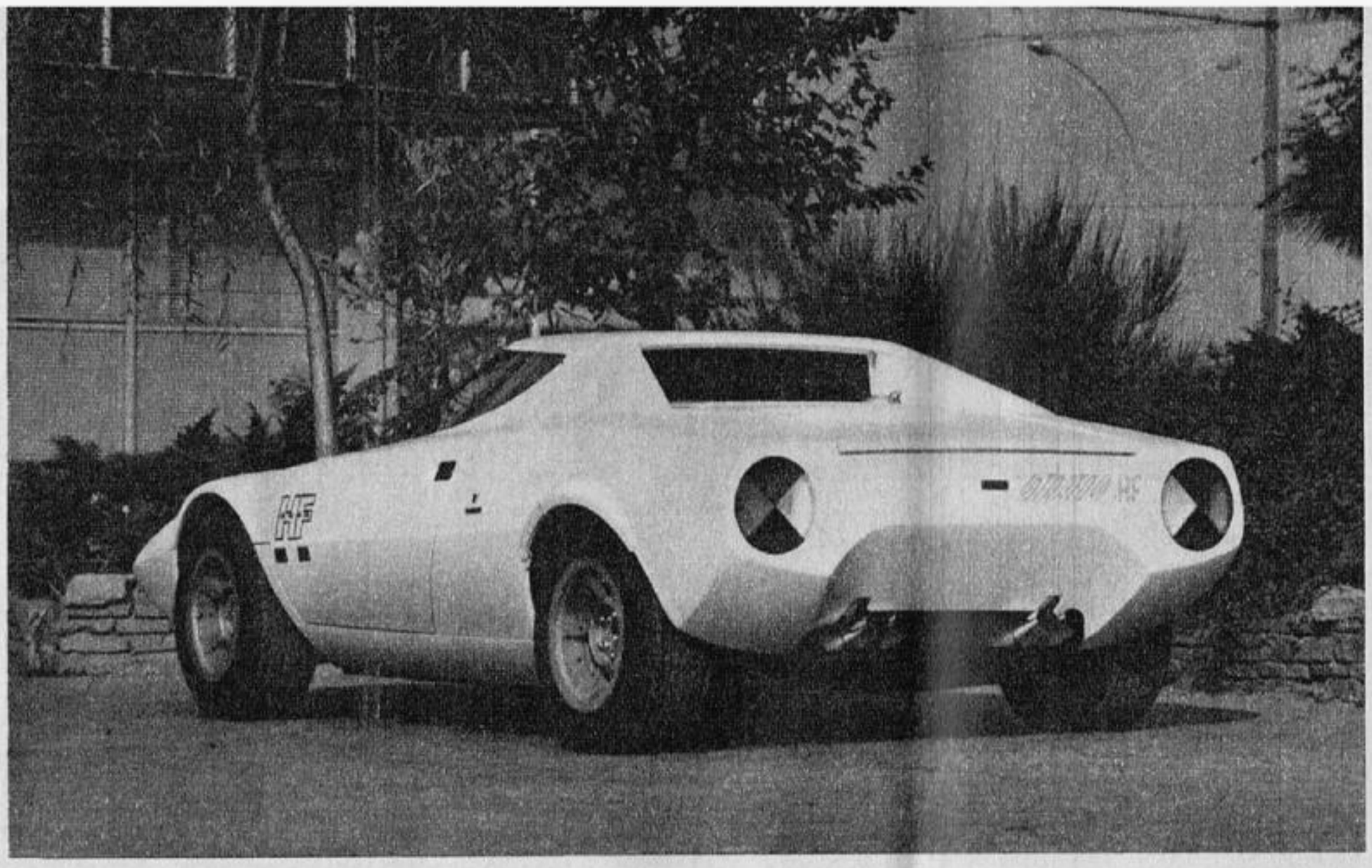
"Lancia es una Sociedad antigua y gloriosa que ha sabido conquistar con el tiempo un prestigio siempre creciente derivado de la calidad de sus productos. Difioultades de distinto tipo hasta cierto punto han demorado y condicionado el desarrollo en algunos aspectos. El objetivo que se propuso Lancia a partir del momento en que fue absorbida por el Grupo Fiat, fue la de retomar las posiciones perdidas dentro del mercado nacional e internacional." Esas fueron las palabras del **ingeniero Sguazzini** hace un par de meses en una entrevista informal con el periodismo.

El enfoque actual es sumamente pretencioso y poco a poco lo van logrando. La meta es llevar a Lancia a una

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DMO META



El Stratos. 150 HP a 6.000 rpm. y 210 kms./h. Una revolución que fue presentada en el salón de Turín en 1971. Hoy ya circula por las calles y gana rallies en Europa.



Lancia Appia Iª Serie. Otro de los modelos Lancia sin parantes. 1.100 cms³ y tracción delantera. Ganaron carreras en nuestro país y tuvo inusitado éxito en Europa.

nueva dimensión industrial en armonía con las previsibles mejoras en la parte ventas y darle a Lancia una apariencia bien europea en su clase de autos medianos y medianos-grandes, que es el mercado típico de la casa, entregando productos de elevada calidad de construcción y funcionamiento. Todo esto bajo la consigna de recuperar lo perdido por distintos problemas económicos a fines de la década del '60.

Esa es la actual temática que Lancia está desarrollando y mejorar las ventas aunque su producto sea algo más caro que la competencia, considerando que su lema y tradición es la terminación depurada y la calidad indudable de sus vehículos.

LOS HITOS DE LANCIA

Tras la salida del primer automóvil Lancia en septiembre de 1907, la fábrica comenzó la construcción seriada del modelo "Alfa". Las experiencias recogidas a través de quince años los llevaron a producir un auto revolucionario, elegante y veloz como el **Lambda II Serie.** Un motor de 4 cilindros de 2.100 cm³ que entregaba 49 HP y disponía de 115 km/h.

Este modelo, con modificaciones se continuó fabricando hasta 1930 con la aparición del Lambda 9ª Serie. Se mejoró el motor, se alargó el recorrido del pistón y algo el diámetro (82,55 x 120). Así llegaron a los 69 HP o sea 20 HP plus con respecto al original.

Otro de los modelos que impactó en su momento fue el **Augusta** aparecido en 1934 que fue el primer Lancia cuya carrocería no tenía parantes, algo que en nuestro país pudimos ver muchos años más

SETIEMBRE DE 1907: NACE LA PRIMERA "LANCIA"

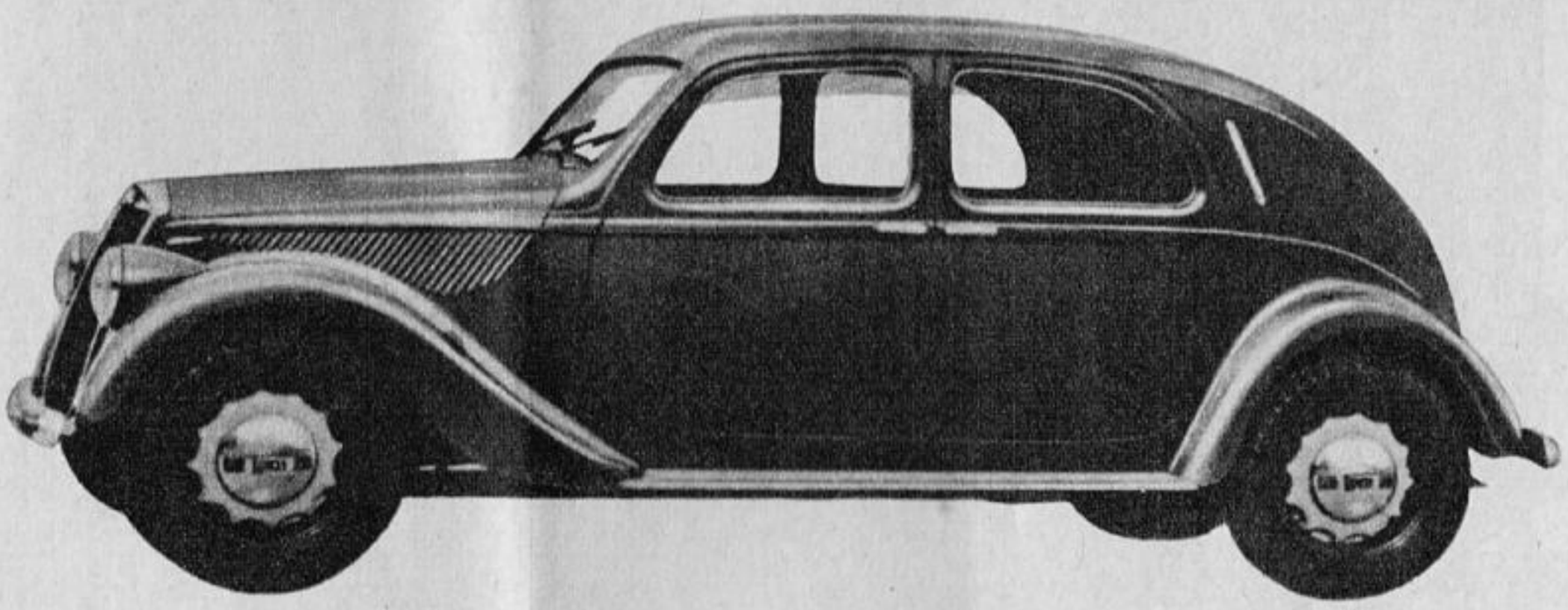
La primera Lancia, estudiada y construida en la pequeña fábrica de Vía Ormea, salió de la planta en septiembre de 1907. Algo más tarde de lo que Vincenzo Lancia tenía previsto ya que un incendio, provocado por una estufa, que en febrero de aquel año destruyó gran parte de la fábrica hizo que los planes tuvieran que demorarse sensiblemente. Con su socio Fogolin comienzan a reconstruir algunas máquinas dañadas y seis meses más tarde la primera Lancia estaba lista para lanzarla al mercado.

Se trataba de un auto de chasis liviano, con transmisión a cadena, potente y veloz para su época comparándolo con sus rivales. El motor era un cuatro cilindros de válvulas laterales pero con todo listo como para incorporar válvulas a la cabeza, algo que en su momento sería una verdadera revolución. Su potencia era de 24 HP a 1.450 rpm., un régimen bastante lógico para un auto de turismo de principios de siglo.

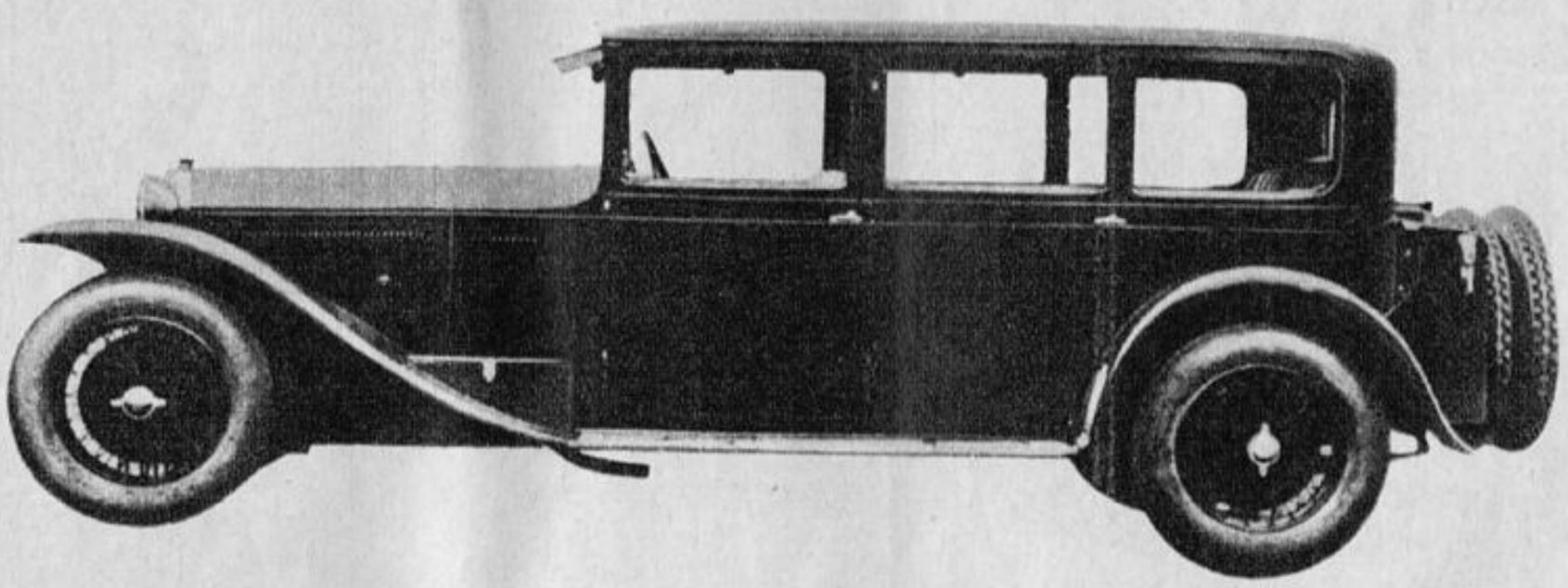
La fábrica de Vía Ormea contaba con 30 asistentes y obreros. A mediados de septiembre la Lancia trató de cruzar el portón de entrada con rumbo a la ruta donde se efectuarían las primeras pruebas de marcha. Pero resultó que el auto era más ancho que la puerta y como buen piamontés —Vincenzo— tras una bronca novelesca, comenzó a reír y ordenó derribar los pilares en la que se sustentaba el portón de hierro. Así, salió la Lancia Nº 1 de la pequeña "officina" de Torino.

Vincenzo Lancia iba al volante, a su lado Luigi Gismondi un mecánico especializado, inteligente y capaz que más tarde sería un

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Lancia Aprilia. Aún algunos circulan por las calles de Buenos Aires. En su momento fue el auto ideal para el tránsito ciudadano y uno de los primeros en ofrecer confort interior pese a su tamaño reducido.



1922. Aparece el Lancia Lambda con motor de cuatro cilindros desplazados y suspensión independiente adelante. Todo pensado y desarrollado por Vincenzo Lancia.

hombre fiel e importante para Lancia. La experiencia y las conclusiones fueron positivas. El auto había nacido bien y todos los que habían trabajado en ese primer prototipo vieron un panorama amplio para ellos y el Lancia.

El auto, estaba desprovisto de carrocería (sólo tenía dos asientos fijados al chasis). El segundo ejemplar ya tenía carrocería y así se pudo saber cuál sería la fisonomía del vehículo. Ese trabajo (el de chapa) había sido confiado a dos expertos en el tema: Carrozzería Locati & Torretta. Ese modelo fue bautizado con el nombre de "Alfa" siguiendo con la tradición de las letras del alfabeto griego. Eso continuó a través del tiempo y aún hoy la letra "Lambda" es utilizada en algunos vehículos industriales y "Beta" para camiones y autos.

El motor fue mejorado y el Tipo 51 (así se lo denominó) tuvo forma definitiva. 90 mm. de diámetro por 100 mm. de carrera y un total de 2.543 cm3. 28 HP a 1.800 rpm. Cambio de cuatro marchas y una velocidad máxima de 85 kms./h. A mediados de 1908 ya se habían fabricado más de un centenar de autos y el mercado inglés fue el primero en comprobar las virtudes del Lancia por medio de los hermanos Sabarini que pusieron una casa de venta de automóviles en Londres como representantes de la casa turinense.

Vincenzo Lancia, día tras día probaba cada auto que salía de la fábrica. Su sensibilidad, su espíritu exigente, fueron algunos aspectos que jugaron en que la calidad Lancia fuese una "virtud" que hoy ya es famosa en el mundo.

tarde con la presencia de los primeros Lancia Appia. Para esa época Lancia disponía de motores de 8 y 4 cilindros y el Augusta utlizaba un "cuatro" de sólo 1.196 cm^3 que a 4.000 rpm entregaba una potencia generosa teniendo en cuenta que en esos años los HP no se lograban muy fácilmente y cuando se conseguían se ponía en peligro la integridad del motor. Al Augusta le alcanzaban los 35 HP para superar los 100 km/h. Un vehículo ciudadano, de amplitud interior, línea agradable y buenas performances.

Ya se notaba la inclinación de la casa turinense por los motores de media cilindrada. Los motores grandes habían sido reemplazados por los de hasta dos litros que rendían muy bien y evitaban los excesivos consumos de combustible. Autos prácticos y elegantes. Así, tres años más tarde (en 1937) apareció el famoso **Aprilia** (algunos aún circulan por Buenos Aires), una especie de escarabajo simpaticón que tenía 1.350 cm^3, 47 HP a 4.300 rpm y 125 km/h de velocidad. Todo un "racer" para esos años, si consideramos que los grandes monstruos americanos estaban en los 135 km/h con un consumo muy superior ya que el Aprilia se conformaba con 10 litros de combustible cada 100 kms.

Tras el éxito del Aprilia, lo sucedió el Ardea, de 900 cm3 y líneas similares.

Al comenzar los años '50 un **modelo** que tiempo después se haría famoso por la película protagonizada por Vittorio Gassman (Il Sorpasso) apareció en el mercado europeo. El Lancia **Aurelia** en su versión de cuatro puertas sin parante y el GTB20. La versión deportiva con carrocería fast back muy bonita disponía de 80 HP a 5.000 rpm, y podía viajar en los 165 km/h. En 1953 otro

HISTORIA DE LAS GRANDES FABRICAS



Lancia Beta, otro de los nuevos presentados recientemente. 110 HP que lo hacen desarrollar 170 kms./h. La seguridad ha sido una de las preocupaciones de la casa italiana en estos últimos años. El Beta es un ejemplo de lo conseguido en ese aspecto.



Lancia Fulvia 1.600 cms.3 Versión normal y tranquila. Los HF son los "potenciados" de la línea Fulvia y que compiten en la categoría Rally y Turismo. Otro acierto de Lancia.

golpe de Lancia fue asestado dentro de los autos medianos-chicos. El Lancia **Appia I Serie**, un cuatro puertas de 1.100 cm3 y 120 km/h con bajo consumo y un andar suave y silencioso. Por otro lado en la serie Aurelia un modelo Spider completaba la línea. 115 HP y 180 km/h plus como para disfrutar de un auto netamente sport y con prestaciones excelentes. Con el Appia finalizó la serie denominada "de los A" (Aprilia, Ardea, Augusta, Appia).

Luego de la etapa de autos medianos-chicos, Lancia incrementó sus líneas con modelos de mayor potencia y confort. Así nació la serie "de los F" comenzada por el **Flaminia** en 1957 que era un 2.500 cm3 con 112 HP y que andaba en

VINCENZO LANCIA: ALOCADO PILOTO

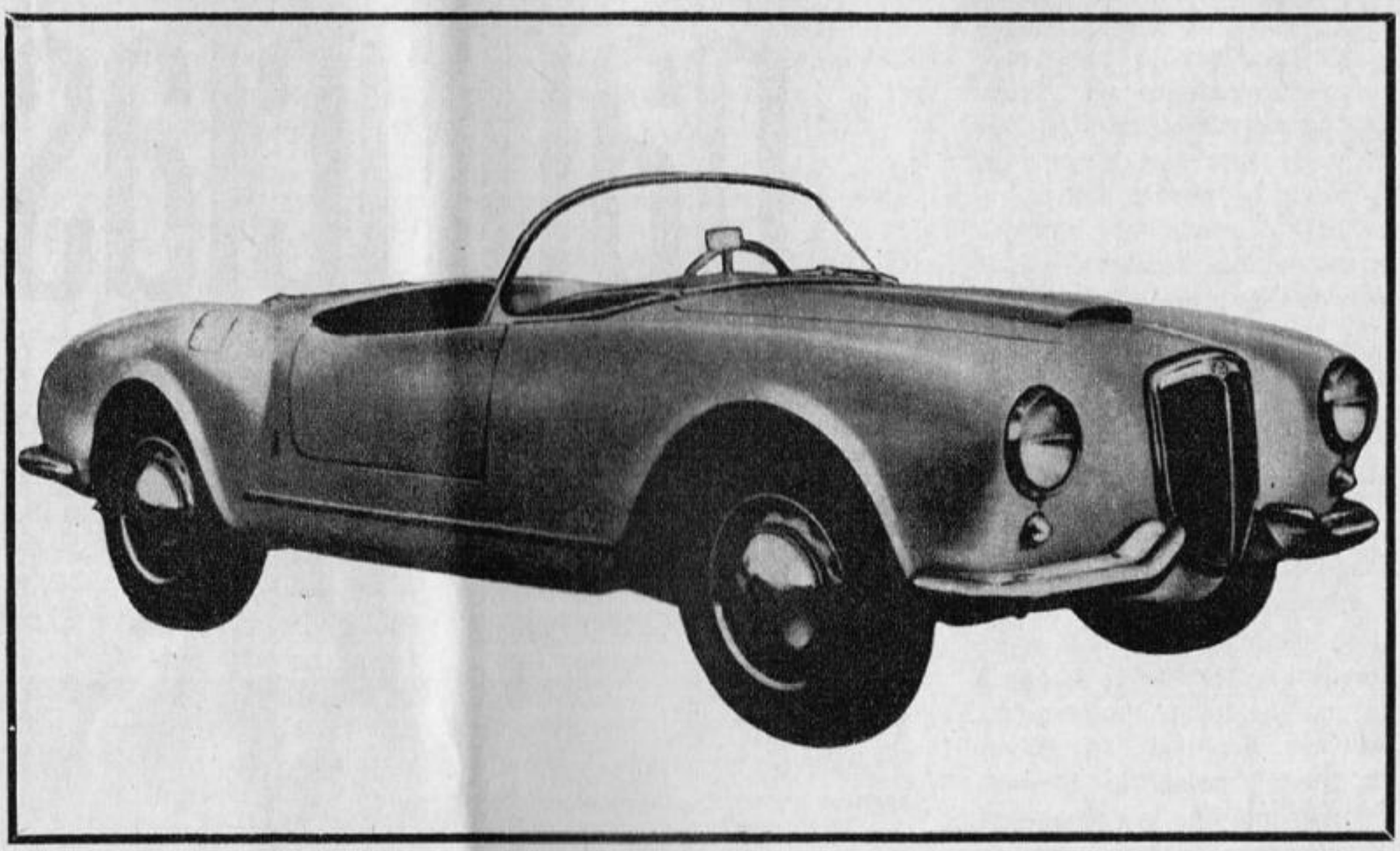
Hay hombres que son leyenda sin un hecho real que lo justifique. La gente se propone —por distintas razones— transformarlo en un personaje y luego la historia se encarga de llevarlo a la leyenda.

No es éste el caso de Vincenzo Lancia. Su carrera deportiva fue breve pero plena en halagos. Desde sus comienzos demostró ser un piloto agresivo, temerario, "rompicollo" (que en italiano significa rompecuellos), algo así como jugarse el cuello o la cabeza.

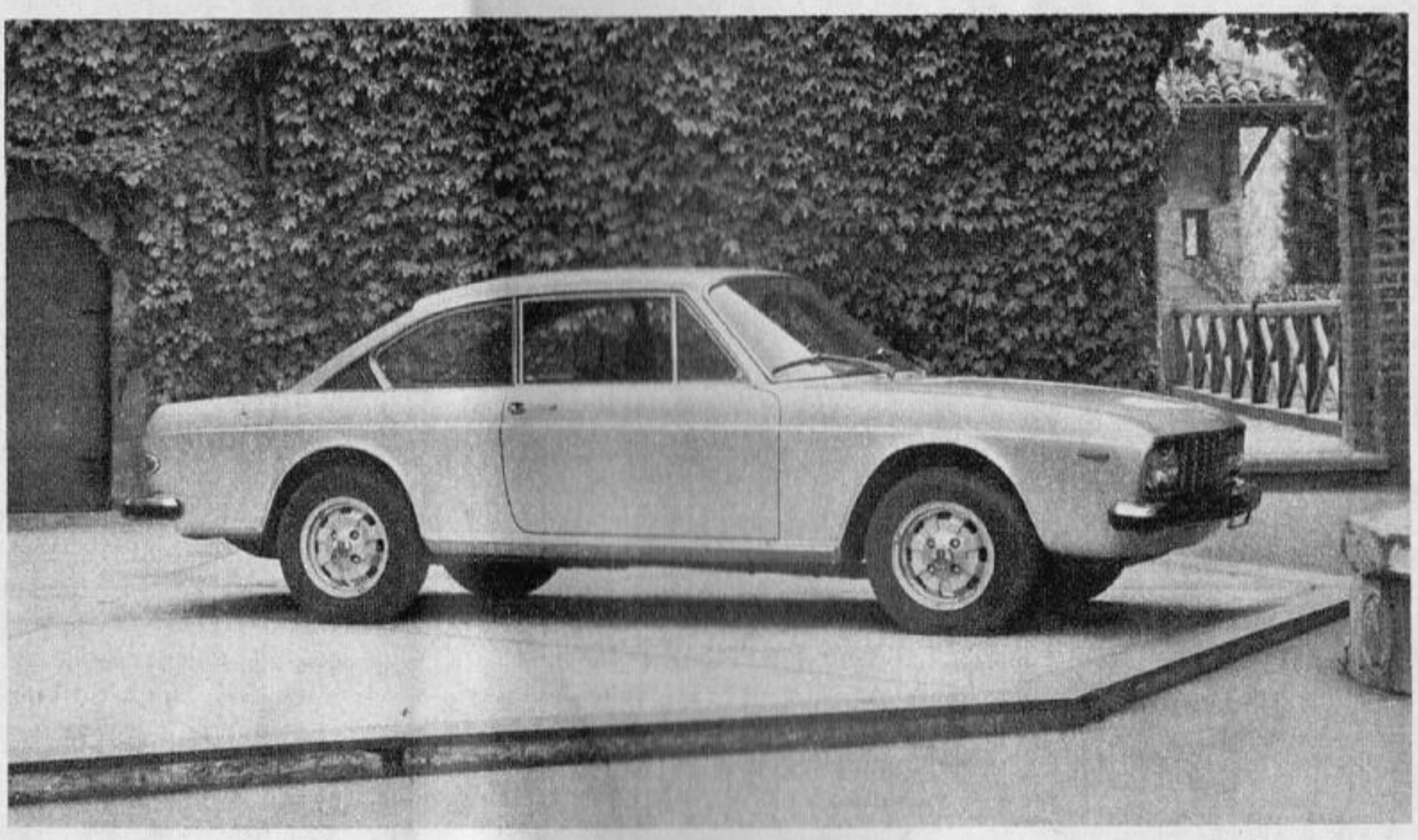
No se puede decir que haya sido un piloto afortunado. Tuvo que correr más contra los imprevistos que contra sus propios adversarios. Su paso por el automovilismo duró apenas ocho años. Desde 1900 a 1908. Nunca consideró que la actividad fuera algo muy importante en su vida. Cuando tuvo ganas de correr lo hizo, cuando se cansó de las carreras decidió el retiro de las pistas.

Si vamos a su historial deportivo, salvo error, participó en 36 carreras. En 1900 se presentó en la prueba de Pádova donde ganó con un Fiat 6HP. Cubrió los 220 kilómetros en 4h. 39m a un promedio de 47,3 kms./h. De ahí en adelante varios fueron los triunfos obtenidos. 1902 la Sassi-Superga y la Susa - Moncenisio. 1904 Sussa - Moncenisio y Circuito de Brescia y en 1906 gana la Copa Dewar para la Milla lanzada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿Se acuerdan de Gassman y El Sorpasso? ¿Se acuerdan del auto? Este era el que usaba en el film. Un Lancia Aurelia Sport de principios de la década del '50.



Lancia 2.000 Cupé. Línea clásica y elegante. Los amantes de los autos exquisitos siempre tuvieron en Lancia un ejemplo de lo que buscaban y admiraban. Una tradición que tiene 66 años de vida.

En 1908 terminó en quinto lugar la prueba al Circuito de Bologna con un Fiat 100 HP tras un retraso por rotura de radiador. Había sido el recordman con una vuelta a 135,6 kms./h. de velocidad media.

Dos años más tarde —en 1910— disputa su última carrera pese a que ya hacía tiempo que se había retirado de la actividad. El 19 de mayo de ese año, con su auto particular establece el record de la milla para su categoría con 113,576 km./h. de promedio en la ciudad de Módena.

Sus triunfos frustrados forman una lista bastante importante. En la Copa Gordon - Bennett tras cuatro horas de carrera en la primera posición con 16 minutos de ventaja sobre el segundo, se rompe una manguera de agua. Ese mismo año —1905— en la Copa Vanderbilt registra la mejor vuelta y está a la cabeza del lote con 15 minutos sobre su perseguidor cuando al entrar en boxes otro auto lo embiste y lo deja fuera de carrera. En 1907 pierde la que fue —seguramente— la carrera que más deseó ganar: el Gran Premio de Francia en Dieppe. Punteó durante todo el transcurso y en la última vuelta se quedó sin nafta.

Un deportista indiscutido. Un caballero y un piloto que sin descollar marcó una época del automovilismo europeo.

los 160 km/h de velocidad. A partir de allí, los vehículos deportivos y Gran Turismo fueron factor preponderante dentro de la política de Lancia sin descuidar el auto familiar y el de lujo. Los Lancia tuvieron, a partir de esa época, una línea personal, distinguida, que los diferenciaba de sus competidores con un simple golpe de vista.

Más tarde, en 1963, nació el **Fulvia** que continúa hasta hoy aunque con un espíritu distinto al primitivo. El **Flavia** con sus 1.800 cm³ y el Flaminia en cinco versiones diferentes con motores de 6 cilindros y 2.800 cm³ que en su modelo Sport llegaba a los 200 km/h. Frenos de disco en las ruedas delanteras y 146 HP. En 1966 apareció el Fulvia cupé, que aún hoy se sigue produciendo con muy pocos cambios en sus líneas. Un dos puertas bajo, deportivo, veloz que fue el que marcó el paso e introdujo al **Fulvia Cupé HF** con un motor supercuadrado (76x67) de 1.200 cm³ que desarrollaba 165 km/h.

Hoy las cosas han cambiado, los modelos se fueron mejorando y las líneas estilizando lo suficiente como para que algunos de estos "hitos" en la historia de Lancia nos parezcan algo superados.

Pero Lancia, fiel a su tradición introducida por Vincenzo Lancia hace ya más de sesenta y cinco años, con líneas agradables o discutidas, ha construido autos con una exquisitez y calidad que se mantuvieron intactas año tras año.

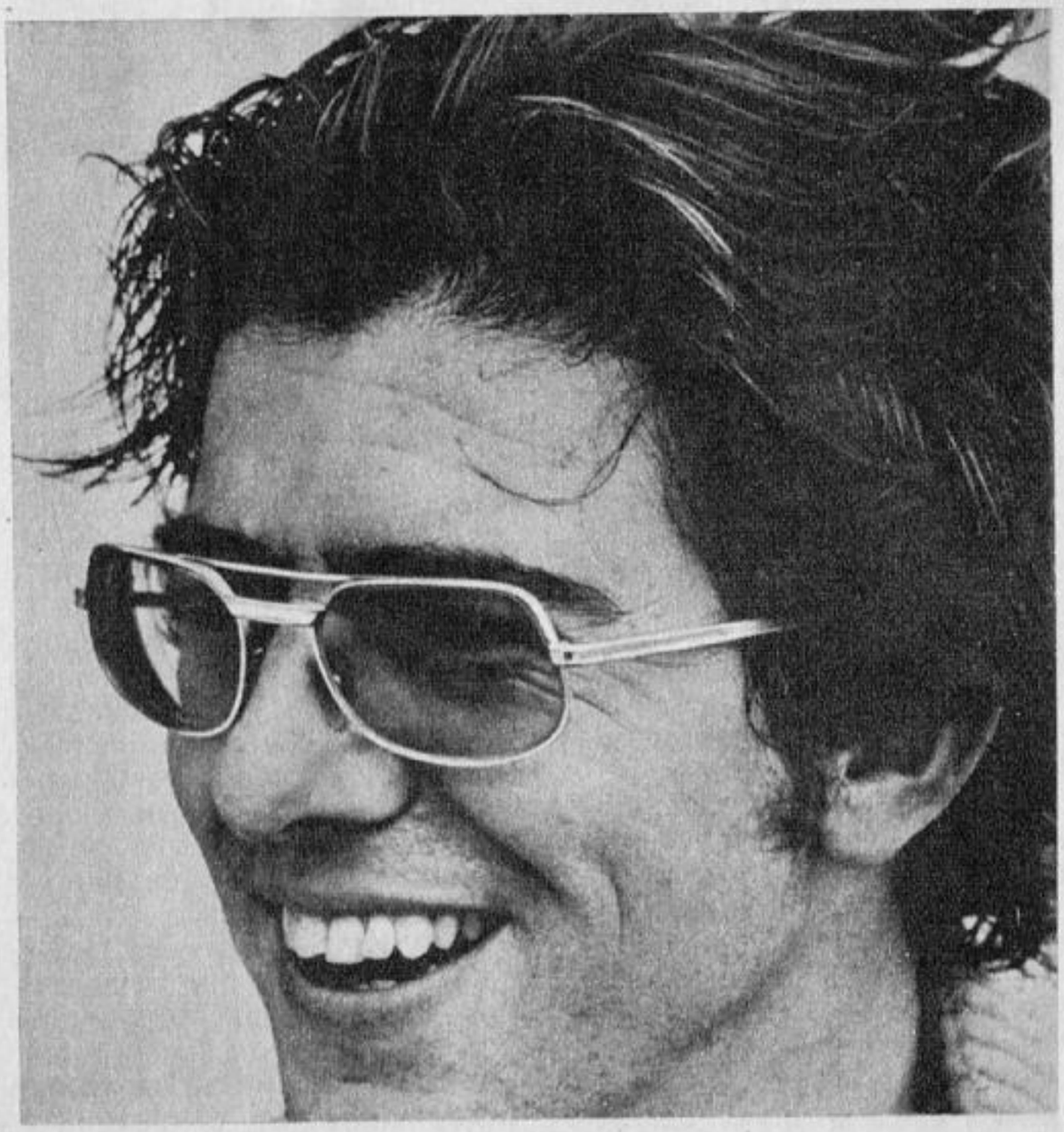
nauticias

ESCUDERIA MAREJADA 73

Tal como anunciáramos se constituyó una escudería de competidores motonáuticos. Nació como el simple deseo de cuatro pilotos de acrecentar la actividad deportiva y atraer más adeptos a la misma. Tal como declaran en sus principios, los objetivos son: 1) agrupar corredores motonáuticos que no respondan a ningún tipo de interés comercial sino a la competencia por el deporte mismo; 2) reactivar el punto fundamental de la motonáutica de competición que es la concurrencia de participantes, acercando a los innumerables particulares adeptos; 3) colaborar en la solución de problemas por los que atraviesan los corredores particulares: de índole mecánica, técnica e informativa y otros que hagan a la competencia motonáutica. Además expresan su anhelo de poder colaborar incondicionalmente con la Federación, asociaciones, clubes y entidades organizadoras y el periodismo especializado. Fundadores de esta escudería son los pilotos: Oscar Bernard, Norberto Liubitch, José Márquez y Ricardo Bissio.

CONFIRMACION

El secretario de la Unión Internacional Motonáutica ha comunicado oficialmente que el piloto italiano Carlo Bonomi ha obtenido el campeonato mundial Off-shore 1973 con 62 puntos. Dicho anuncio lo formuló en ocasión de su visita a Estados Unidos de Norte América aclarando que Bonomi recibirá el premio el 31 de enero. Las carreras que le permitieron reunir los puntos indicados fueron las siguientes: primero en Palma de Mallorca, segundo en Viareggio y Nápoles, primero en Francia, Gettingloppet, Deauville y Nassau, y por último sexto en la Hennessy Key West race. Bonomi tripula un casco Cigarette con dos motores Kiekhaefer Aeromarine de 496 pulgadas cúbicas cada uno. Lo siguieron en la clasificación: Don Shead con 39 puntos; Giorgio Mondadori con 35, Vincenzo Balestrieri con 34, Art Snapper Norris con 32, Tom Gentry con 19, Robert Magoon con 13, Willie Meyers con 12, Jerry Simison, Roger Hanks y Juan Taylor con 10 puntos, Arnold Glass con 9 y Ronald Hoare con 4. Aclaremos que los puntos que se otorgan son los siguientes: 9 al primero; 6 al segundo, 4 al tercero, 3 al cuarto, 2 al quinto y uno al sexto.



Carlo Bonomi, campeón mundial off-shore 1973.

OFF SHORE EN EL RIO DE LA PLATA

El próximo 5 de enero, a las diez de la mañana, se larga en el puerto de Mar del Plata la primera regata off-shore con puntaje para el campeonato mundial de 1974. Los visitantes, que ya han embarcado sus lanchas en momentos de escribir estas líneas, son los siguientes: Vincenzo Balestrieri con la Black Tornado, Carlo Bonomi con la Dry Martini y Buchanan Michaelson con una lancha cuyo nombre aún no se sabe. Se piensa que esta última es un dibujo de Don Shead de forma que será una hermosa ocasión de comparar su performance con las poderosas Cigarette que traen los italianos. Por el lado brasileño se espera la visita de cinco embarcaciones, pero como han de venir por tierra seguramente se tendrá la confirmación recién a último momento. Del extraordinario operativo montado entre el Yacht Club Argentino (por medio de los coordinadores de la prueba Ildefonso Fernández y Ricardo Krieger) y la gente de Turismo de Mar del Plata (Martínez Teco a la cabeza) se ha obtenido una estructura muy buena, que permite prever un desarrollo perfecto de todas las actividades conexas a la carrera en sí. En cuanto a la participación de los pilotos locales se cuenta que estará presente Juan Taylor con la Pira Pitá, en tanto otra embarcación similar será conducida por Fernando Barbot o Gerardo Lorenzino (el que no corra acá correrá en Punta del Este). Además Santiago Gastón Breton, Andrés Nara, Alberto Steffens, Pedro Soriano, Jorge Darío Vago, los hermanos Sarthou, y una quincena de pilotos marplatenses están preparando sus equipos. No creemos equivocarnos al afirmar que se batirán todos los records de participantes en carreras off-shore en nuestras aguas.

OFF-SHORE EN PUNTA DEL ESTE

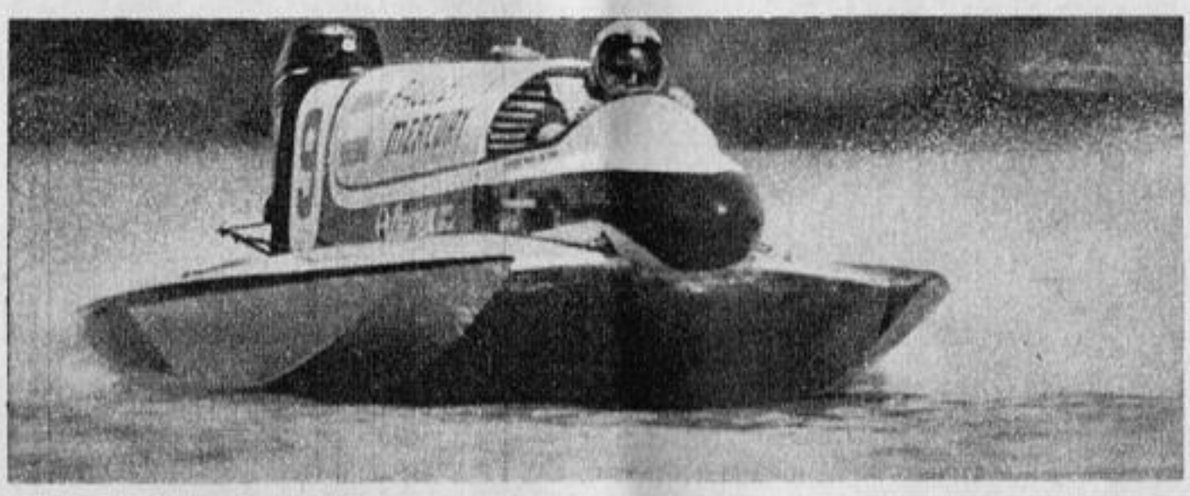
El 12 de enero próximo, bajo el auspicio del Ministerio de Trasporte, Comunicaciones y Turismo y con el apoyo de la Armada Nacional de Uruguay, se correrá en Punta del Este, con puntaje para el campeonato mundial. Con tal motivo los pilotos que participan una semana antes en la carrera de Mar del Plata viajarán con sus embarcaciones el día jueves al vecino país. Completando el panorama off-shore sud-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

americano recordemos que el 26 de enero se correrá la Santos-Río de Janeiro, en la que el año pasado interviniera la Pira Pitá, que ha prometido su presencia también para esta oportunidad.

100 MILLAS DEL GOLFO NUEVO

Los días 16 y 17 de febrero se disputará, en aguas del Golfo Nuevo, provincia del Chubut, la clásica competencia de 100 millas. Esta prueba, que en alguna oportunidad calificamos como "apta sólo para hombres", será organizada por el Club Náutico Atlántico Sud de Puerto Madryn tomando también intervención en la divulgación y promoción de la misma la Dirección General de Turismo de Chubut. El mismo senador nacional de dicha provincia, Dr. Hipólito Solari Irigoyen, se ha preocupado por divulgar esta prueba que sin lugar a dudas constituye un excelente medio deportivo de promover el turismo hacia Chubut. Recordemos que las aguas del Golfo Nuevo son bastante duras y que el trayecto a Puerto Pirámides en carrera presenta las características netas de una navegación en mar abierta. Por tal motivo las embarcaciones más aptas para esta competencia son las de turismo, que con su carena en V están en mejores condiciones de enfrentar las olas que pueden presentarse. Los interesados en mayor información pueden dirigirse al club organizador, o sea el Club Náutico Atlántico Sud de Puerto Madryn, provincia de Chubut.



Ricardo Muñoz de Toro, ¿presente en Golfo Nuevo?

SIGUEN APARECIENDO CANDIDATOS

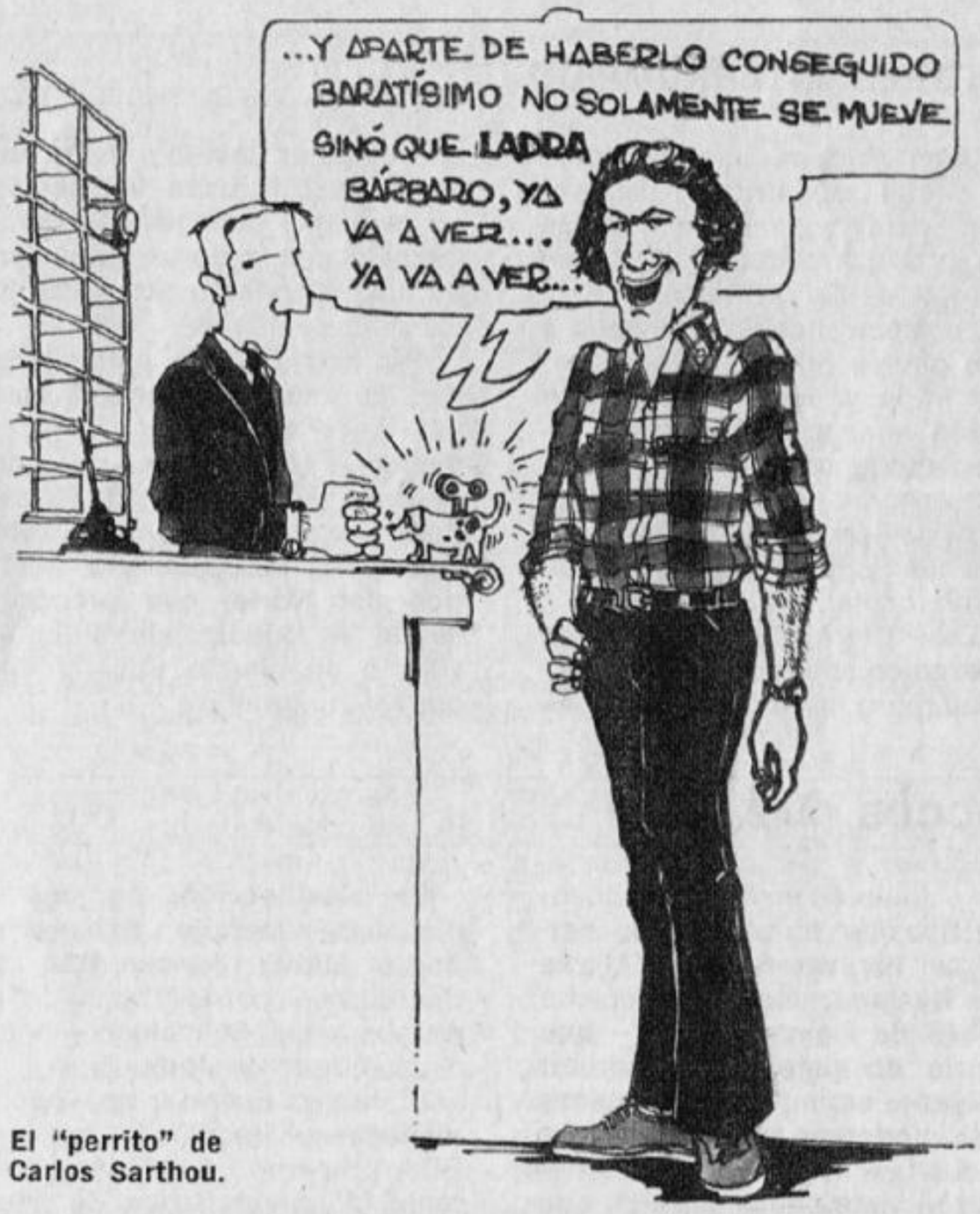
La categoría SE, es decir serie internacional fuera de borda sport con motor de más de 700 y hasta 850 cm³ de cilindrada, sigue ganando adeptos. Ricardo Bissio acaba de adquirir un catamarán para participar en la misma, Fernando Garbot (h) debe haber encargado el suyo en estos días y los hermanos Sarthou con Germán Barbot deben haber iniciado la construcción de uno cuyos planos ya están totalmente terminados. Lo curioso del caso es que vamos a tener la novedad de ver tres marcas diferentes de motores en acción sobre los catamaranes ya que mientras Fernando Barbot (h) se inclina por el Johnson 70 HP los Sarthou siguen firmes en la marca Mercury, por lo que equiparían el suyo con un 70 HP Mercury.



Fernando Barbot (h): se pasa a SE.

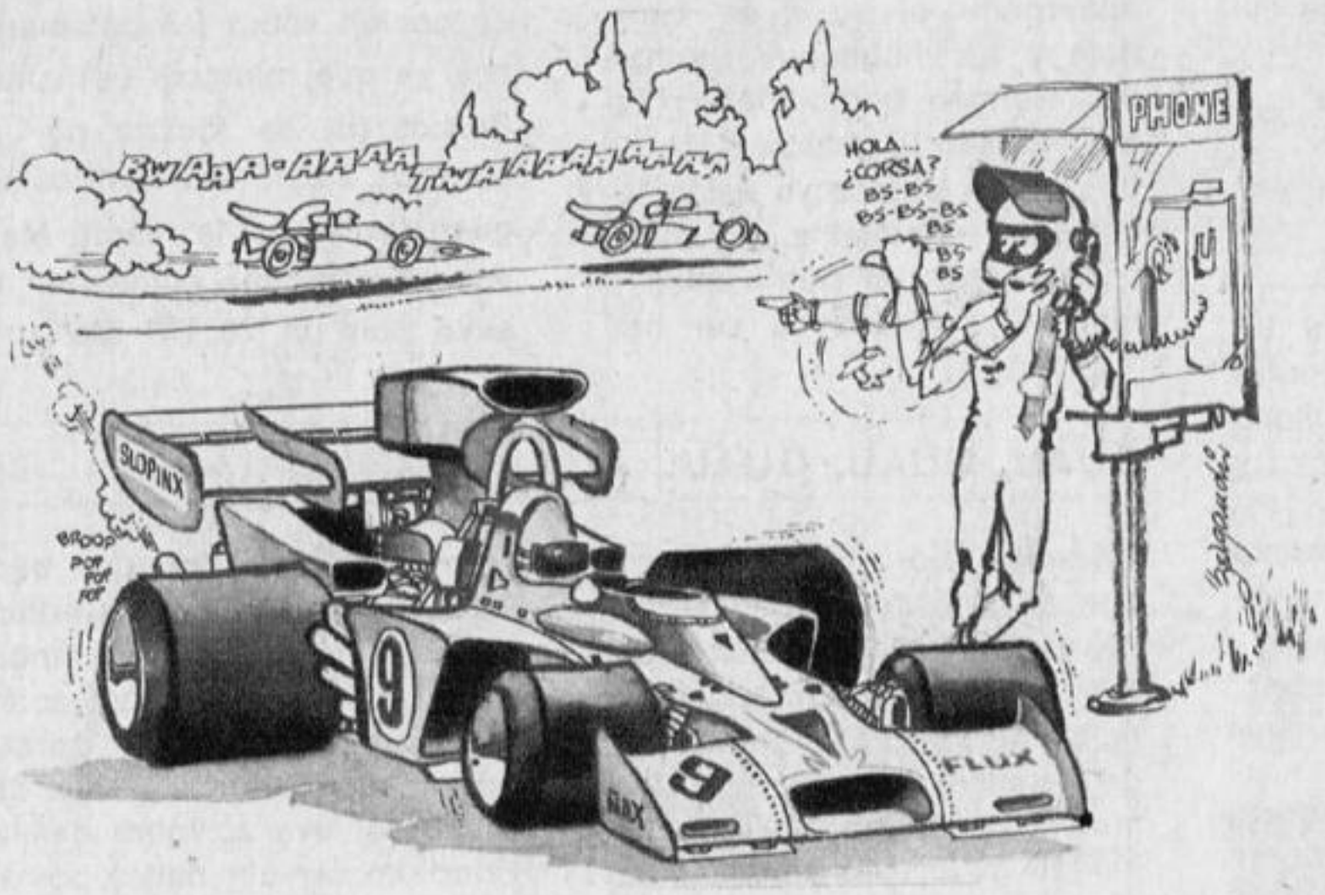
GUAU, GUAU, GUAU

Recién ahora trascendió una curiosa anécdota que le ocurrió a Carlos Sarthou cuando fuera a Porto Allegre acompañando a Jorge Di Fiore y Jorge Regnicoli hace un mes. Caminaba por una calle de la ciudad y un vendedor ambulante le ofreció un perrito de juguete que no sólo caminaba sino que ladraba, cosa que Sarthou comprobó que era verdad. El precio solicitado era elevado por lo que no lo compró y siguió adelante. En el término de dos cuadras se le acercaron no menos de diez vendedores más ofreciendo el mismo producto. Carlos Sarthou por último consiguió un precio acomodado (digamos "x" cruceiros para no descubrirlo demasiado) y lo adquirió. Al llegar al hotel, en cuanto el conserje lo vio entrar con el perrito en la mano le dijo: "Zás, otro que cayó". Carlitos sorprendido no comprendió nada hasta que por indicación del conserje puso el perrito en el suelo y le dio cuerda. El animal avanzó, pero del ladrido no se oía nada, por lo que la brillante compra quedaba reducida a un "pichicho" caminador adquirido a un precio bien caro. El conserje le aclaró el asunto: "No se preocupe; todos caen. Los vendedores son medio ventrílocuos y son ellos quienes hacen el guau, guau con la boca, al lado suyo, sin que se dé cuenta." Por tal razón no debe extrañar a los lectores de CORSA ver un aviso corsificado que dice: "Vendo perro brasilero, camina y habla; eso sí, esto último lo hace muy bajito para no despertar al dueño".



El "perrito" de Carlos Sarthou.

Bocina



El automovilismo deportivo internacional mundial. Las restricciones de consumo co que no pudo concluir sus ensayos con e trabajando en previsión del comienzo de panorama de lo que se conoce y lo que

SURTEES INTERRUMPIDO

John Surtees había elegido el circuito sudafricano de Kyalami para realizar los trabajos de puesta a punto de su nuevo modelo de F-1, el Surtees TS16. A tal efecto había convocado a sus pilotos oficiales, José Carlos Pace y Jochen Mass, que debió volar a Johannesburg inmediatamente después de ganar en terna con Dieter Glemser y Toine Hezemans las 500 Millas de Fuji, en Japón, con un Capri oficial.

Las pruebas comenzaron aparentemente con toda normalidad, pero fueron interrumpidas al promediar debido a las conocidas restricciones existentes en cuanto a consumo de combustible a raíz de la reducción de abastecimiento por parte de los países árabes.

Aparte de la ya publicitada "ida en cana" de Surtees, más allá de lo anecdótico queda la duda —o casi certeza— de que no haya Gran Premio de Sudáfrica este año, sumándose este país a los europeos y a América del Norte, que prácticamente se quedan sin automovilismo de ningún tipo, ni deportivo ni urbano...

POCOS DIAS ANTES...

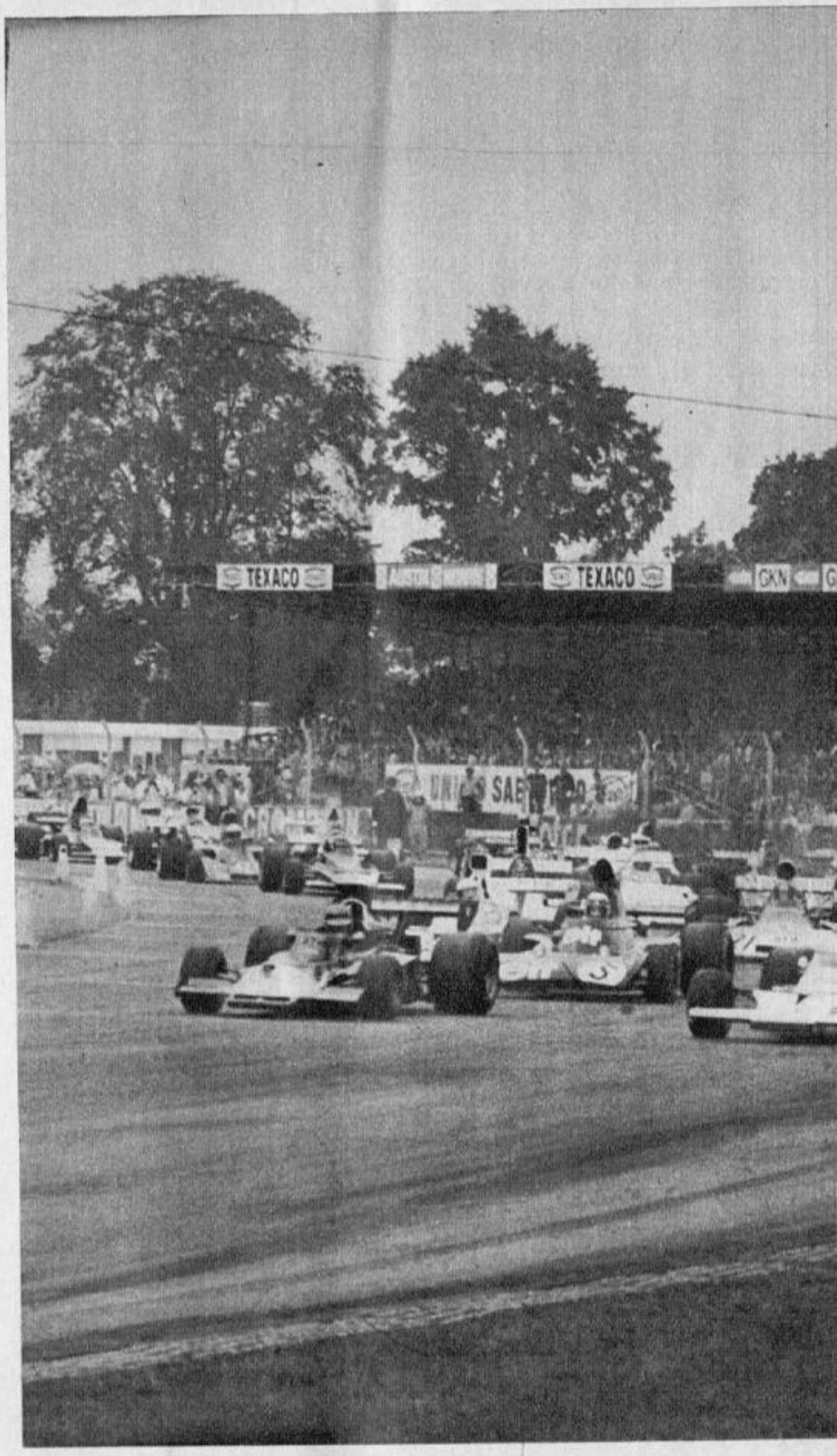
...también en Kyalami, cuando aún sin problemas de nafta se realizaron las 9 Horas de Kyalami, el viejo Porsche 908/3 de Reinhold Jöst —que corría en pareja con Herbert Müller— se impuso a máquinas más modernas como, por caso, el Gulf-Mirage, que había hecho el viaje convencido de que iba a hacer la pata ancha. El viejo aparato hizo valer nuevamente su legendaria robustez mecánica, pero sirvió a la vez de parámetro para establecer el grado de progreso del automovilismo de nuestros días.

En clasificación, por ejemplo, fue superado netamente por el nuevo Chevron B26 de dos litros, corrido por John Watson y Ian Scheckter —hermano mayor de Jody.

El nuevo aparato, un chasis monocasco impulsado por un BDA preparado por Brian Hart, tenía la característica de usar la misma suspensión trasera ya experimentada en F.2 en el año que termina. A fe de quienes lo vieron, el flamante B26 puede ser el auto más veloz de la categoría y, lejos, el que mejor dobla.

FENOMENAL ARMADA FORD

En estos días deberían comenzar las pruebas en Colonia, Alemania, con el nuevo motor Ford preparado por Cosworth para el equipo oficial que competirá en el Challenge Europeo de Turismo. Habrá que trabajar mucho en frenos y suspensiones en los Capri para aceptar el aumento de potencia que surgirá del cambio de planta motriz, ya que este motor —del que todavía no existen muchos datos— ha erogado 400 HP plus en los bancos de prueba de Cosworth,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Internacional

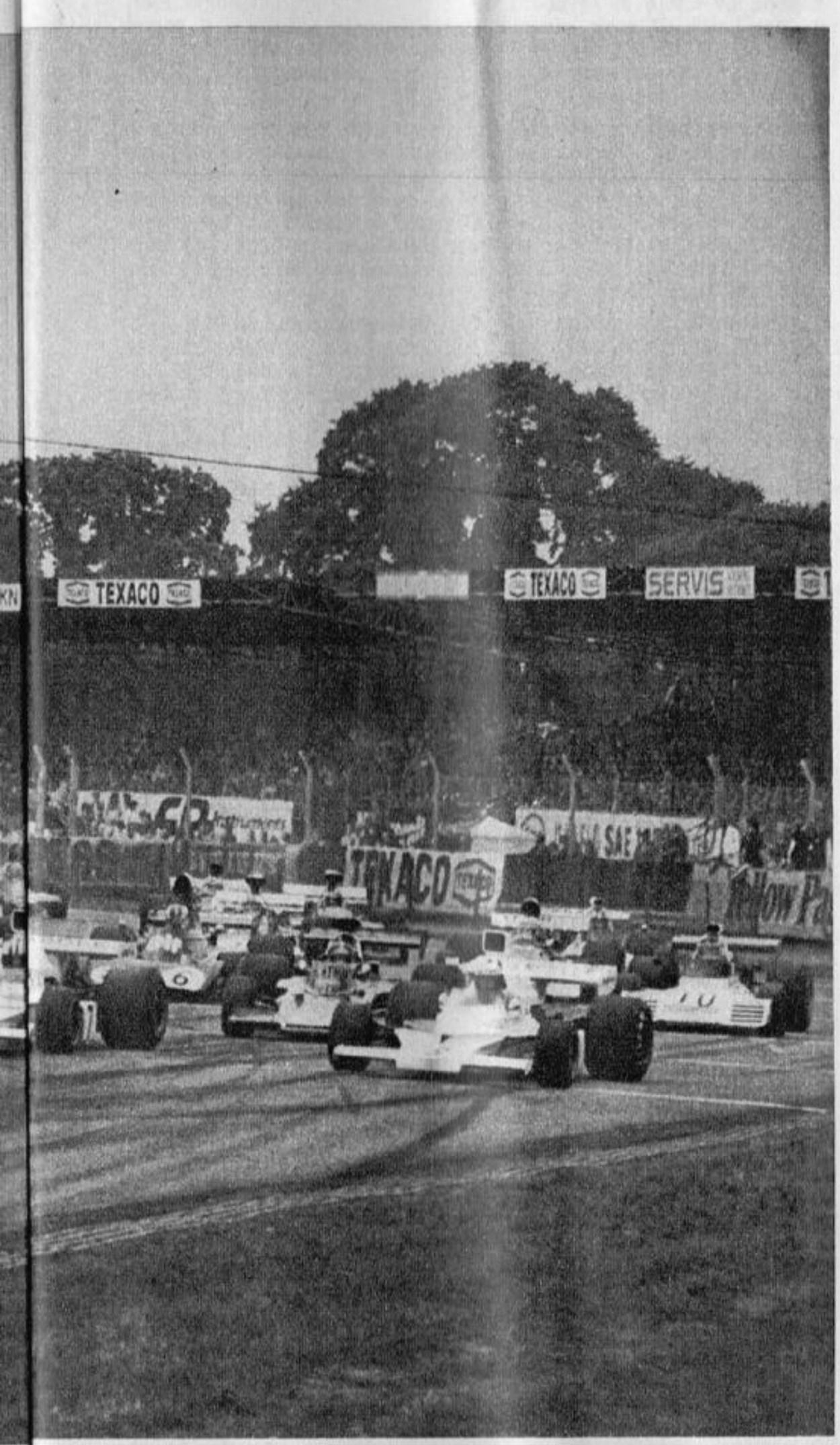
e mpieza a sentir los efectos de la crisis petrolera

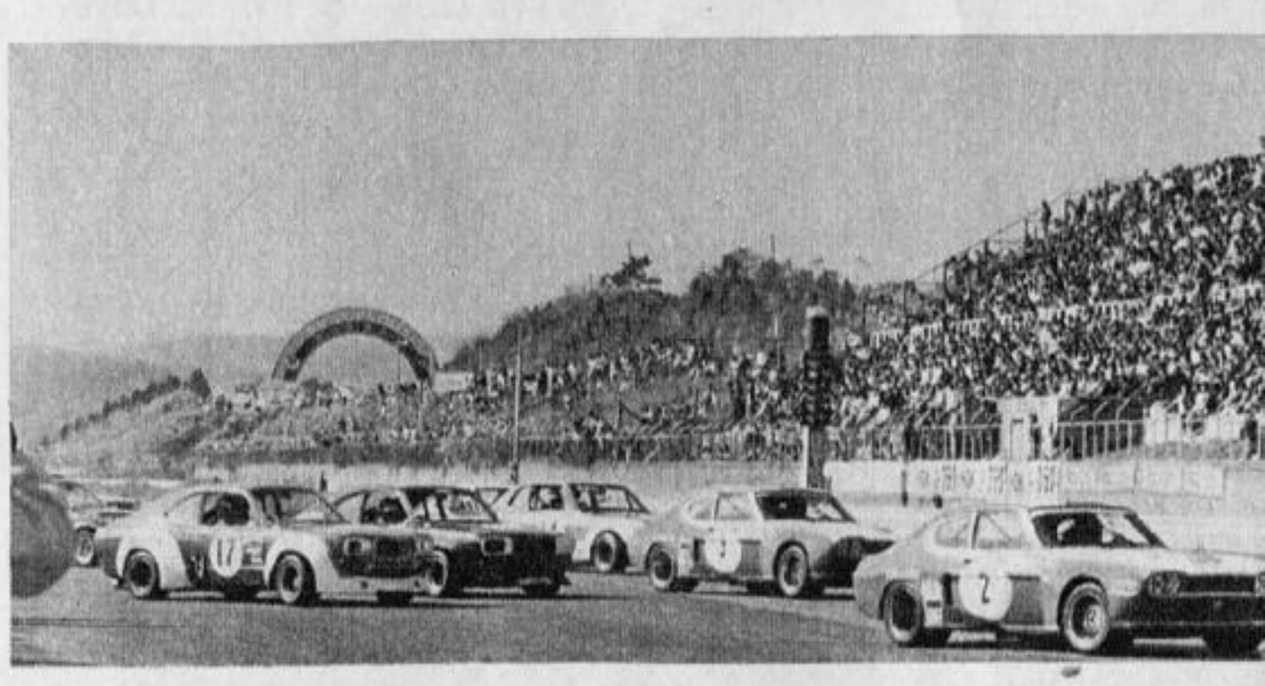
m ienzan a afectarlo ya en forma directa, y una de las primeras "víctimas" ha sido John Surtees,

l nuevo TS 16 en Sudáfrica. De todos modos, todo el mundo sigue

la próxima temporada. Para informar al lector incluimos aquí un amplio

se supone sobre la constitución de los equipos de F1 para 1974





Toine Hezemans pica en punta con el Capri experimental en las 500 Millas de Fuji (Japón). En las pruebas previas presentaron una nueva cola aerodinámica todavía no homologada. Sin la cola especial, ganaron lo mismo.

una potencia nunca alcanzada antes en este tipo de máquinas.

Ya a título de prueba para el año que viene, Ford Colonia presentó un modelo especial en las 500 Millas de Fuji. Se trata de un Capri que ya está prácticamente homologado, cuya parte trasera ha sido tratada al estilo del Porsche Carrera, o sea con un apéndice aerodinámico en la cola.

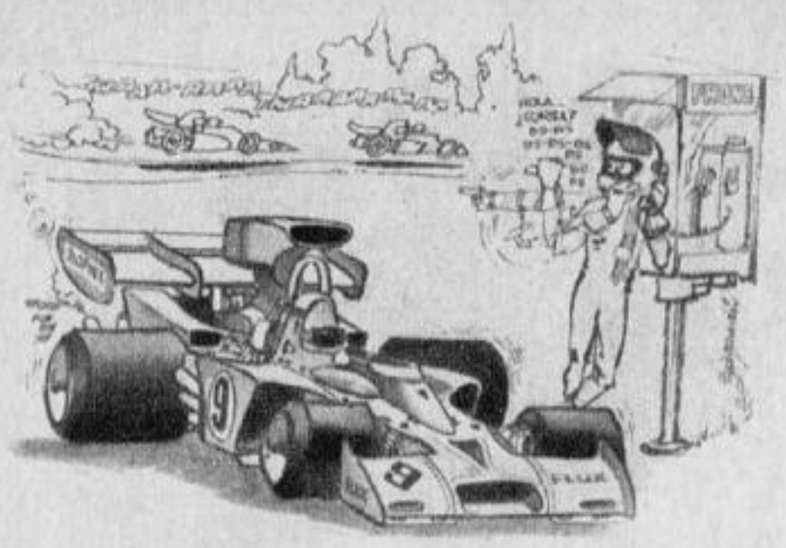
Con el motor que se venía usando hasta ahora, el Capri reformado hacía la vuelta al circuito de Fuji en tres segundos menos que en la versión normal.

Los pilotos contratados por Ford para pilotear estos nuevos monstruos son los ya habituales Jochen Mass, Dieter Glemser y John Fitzpatrick, más Rolf Stommelen y dos baluartes robados a la marca campeona de 1973, BMW, el austríaco Niki Lauda y el holandés Toine Hezemans.

¿LOLE PERFUMADO?

De acuerdo a lo publicado en una revista especializada de Europa, parece que a pesar de su deseo de continuar patrocinando a McLaren, Yardley ha sido desplazada definitivamente por Marlboro en las preferencias de ese equipo. Sin perjuicio de los problemas que pueda causarle legalmente la famosa casa de cosméticos a Bruce McLaren Motor Racing Ltd. por no respetar el derecho a opción que tenía Yardley al final de este año, desde ya se sabe que esta firma se ha lanzado a la búsqueda de un equipo con posibilidades para volcar en él la cuota de apoyo fi-

→



Bocina Internacional

nanciero que tenía destinado a McLaren para 1974.

Aparentemente la elección habría recaído finalmente en Brabham, luego de analizar la excelente trayectoria que viene realizando el equipo desde que Bernie Ecclestone tomó las riendas coincidentemente con la inclusión de Reutemann como número uno del team.

Las cosas no sólo pintan cada vez mejor para Brabham en lo comercial. Para reforzar la estructura del equipo en 1974, Ecclestone volvió a contratar al valioso Keith Greene para la función de director deportivo del equipo.

Este regreso tan auspicioso habla de la seriedad de los planes de Motor Racing Developments para la próxima temporada.

CHAPMAN FIRME EN EL TABLERO

Parece que después de todo Colin Chapman quedó bastante descontento con la ida a McLaren de Emerson Fittipaldi. Todo hace suponer que su favoritismo por Ronnie Peterson en 1973 no tenía otro objetivo que el de poner a Emerson en su lugar después de las insistentes presiones del brasileño en procura de "mejoras salariales", a pesar que también se dijo que Chapman había asumido el ferrariano rol de constructor de autos ganadores, no importa quién los maneje.

Inmediatamente después de la salida de Fittipaldi del equipo, Chapman tomó la dirección de la construcción de los nue-

Se comenta insistentemente en círculos deportivos la posible desaparición de BRM del seno de las competencias internacionales a partir de 1974. Irónicamente —si esto llegara a suceder— ocurriría en el año en que la firma británica cumple 25 años de existencia.

Mucho se habla al respecto de la pésima administración ejercida por Louis Stanley, director general de la empresa, y según los infidentes BRM correría la misma suerte de varias de sus "hermanas"; compañías que, integradas al complejo Owen, tuvieron que cerrar sus puertas.

Cuando la organización madre se mostró desinteresada con respecto a la subsidiaria casa, manejada por Stanley, éstos crearon una serie de establecimientos que se dedicaron a la construcción de elementos como ruedas, equipos para mejorar motores, etc. Según Stanley estos "fierros" posibilitaron una fuente de ingresos bastante apreciable. Pero los resultados de esta corriente figuraron solamente en las palabras de "Big" Louis, la práctica demostraba otra cosa.

En cuanto a las posibilidades de conseguir patrocinante (precisamente para 1974) las sogas tendientes a eso parecen haberse roto; por un lado existía un posible acuerdo con la British Airways y por el otro un arreglo con la gente de Benson & Hedges

JODY SCHECKTER, UN NUEVO AS PARA TYRRELL

Es indudable que la carrera deportiva de Jody Scheckter se ha transformado en una de las más espectaculares de los últimos tiempos. Luego de tripular en la finalizada temporada '73 esporádicamente el cockpit del tercer McLaren, será en 1974, ante el retiro de Jackie Stewart y la trágica desaparición de François Cevert, el piloto Nº 1 del equipo Tyrrell, un puesto codiciado por muchos veteranos, e incluso jóvenes con más lauros que el sudafricano.

Pero Ken Tyrrell escoge a sus pilotos con la experiencia de alguien que conoce muy bien su metier. Si escogió a Scheckter, por algo será.

Jody David Scheckter nació en East London, Sudáfrica, el 29 de enero de 1950. Su padre posee en su país natal varios garages y talleres mecánicos. Jody tiene dos hermanos. El mayor, Ian (25), también compite en Europa, pero aún sin asomarse siquiera a la capacidad de Jody. Ambos se interesaron desde pequeños por el automovilismo, y cuando Jody tenía 11 años, construyeron un kart. Con este kart disputó Jody sus primeras carreras en la Clase Junior, y alternó con una moto Puch de 50 cc. En esa época no se corrían muchas carreras en los alrededores de donde los Scheckter residían, y su padre le permitía desarrollar esta actividad siempre y cuando no entrara en dificultades con la escuela.

Por fin, a los 18 años recibió su licencia de conductor y compró un Renault R8. Su padre nunca le ayudó financieramente y el Renault tuvo que ser pagado en cuotas, con el dinero que ganaba como mecánico de motos. El Renault era viejo, y la primera carrera la corrió sin neumáticos adecuados, debido a la falta de dinero. El auto lo preparaba de noche, ya que de día debía trabajar de aprendiz en uno de los talleres de su padre. Recién en 1970, cuando punteaba en el Campeonato Nacional, su padre también le permitió trabajar de día en la preparación de su auto. En ese año comenzó a ganar fama a costa de los pilotos Gordini oficiales. El servicio militar aplazó un poco la carrera deportiva de Jody. Sin embargo, entretanto Ford ya le había echado el ojo, y ofició de intermediario para que el servicio militar se redujera en algunas semanas, ya que querían contratarlo para pilotear uno de sus autos en la Fórmula Ford que acababa de ser implantada en Sudáfrica. Su primera actuación en un monoposto pasó a la historia. En una carrera de 17 vueltas hizo 15 trompos, todos en la misma curva. Según Jody, todo por culpa del auto "cuyas 4 ruedas apuntaban hacia 4 lados distintos". La Ford evidentemente le creyó. En la temporada 70/71 también piloteó para Ford en la Serie Sunshine. El premio era un pasaje a Inglaterra y 1000 libras para participar en la Fórmula Ford de Gran Bretaña. Jody ganó, y así llegó a Inglaterra. Su primera carrera la corrió con un Merlyn - Ford, llamado "el Merlyn mágico", ya que con él ya habían causado furor en las pistas Emerson Fittipaldi y Colin Vandervell. Si bien Jody se atravesaba en cada curva, era uno de los más veloces de la categoría. Cuando corrió su primera carrera bajo la lluvia, había tres personas muy importantes ob-



Jody Scheckter, el loquito lindo que dio el batacazo de fin de año al lograr el puesto de Jackie Stewart. Esperemos que ahora no se dé tantas piñas como con los McLaren.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

al

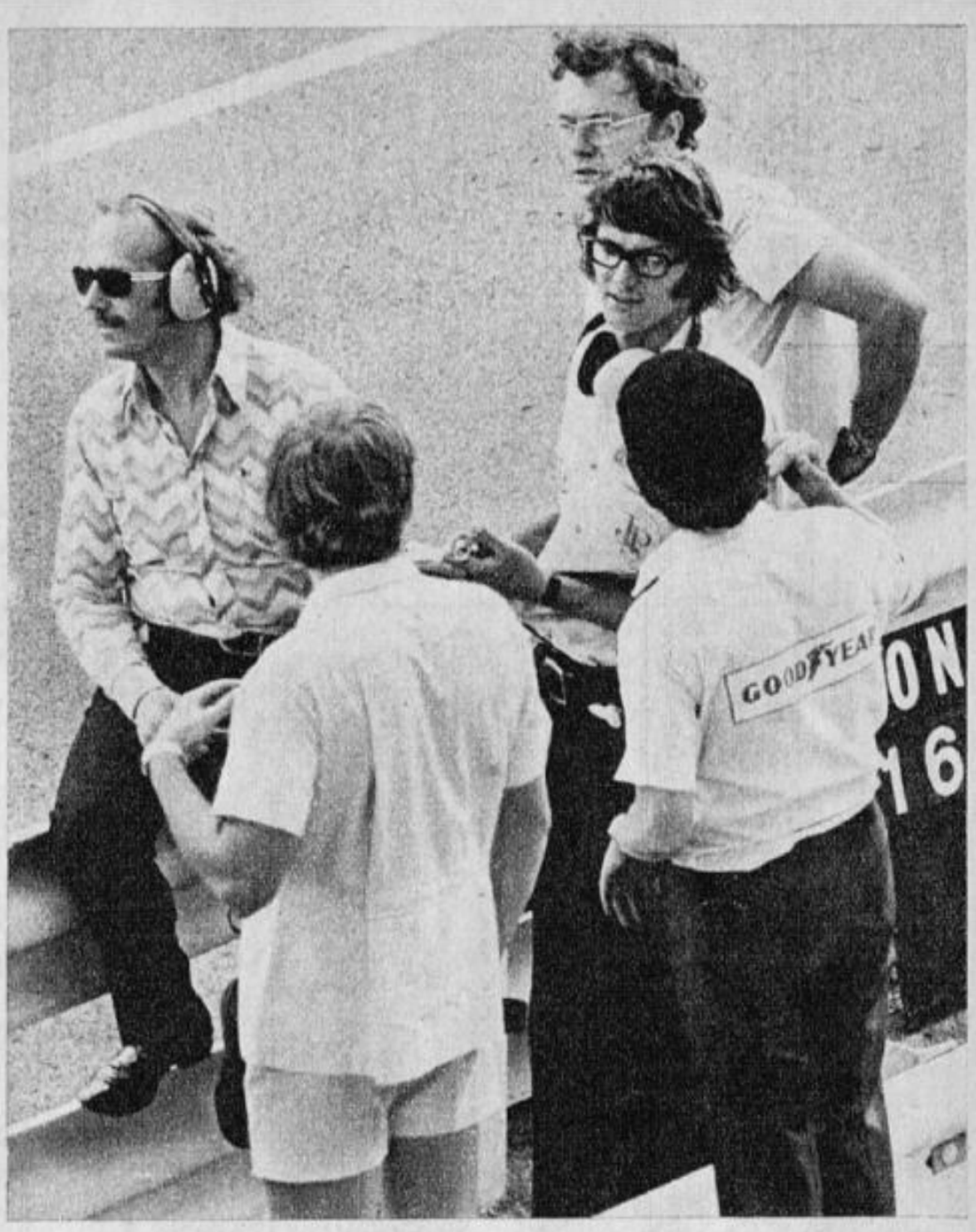


BRM no sólo acaba de perder el patrocinio de Marlboro. Tampoco consigue sustituto y corre el peligro de tener que bajar la persiana justo en su 25º aniversario. El responsable, Louis Stanley, en la encrucijada.

(tan caros como siempre) pero según los cables no se habrían concretado.

La pregunta que ronda por la cabeza de todos es: ¿Se irá Louis Stanley de BRM? Seguramente al no poder hacer de su fábrica dirigida una buena fuente de ingresos y relaciones públicas la medida que de acuerdo a su empresario criterio debe tomar es, retirarse. Por otra parte existe la posibilidad de que la política de la casa inglesa no incluya a Stanley en el lugar que hasta ahora ocupó y que lo suplante con una persona competente que por fin lleve a BRM al lugar preponderante que merece.

En tal caso el señor Stanley puede dedicarse a realizar sus clásicas apariciones en los circuitos con el auto más costoso del momento y pontificar sobre seguridad con medidas convincentes sólo para él.



Colin Chapman, tras mucho tiempo atendiendo un proyecto de fabricación de lanchas, ha retornado con nuevos bríos a la dirección del equipo Lotus. Dicen que ya tiene en el horno un nuevo auto, el Lotus 75 de F.1.

servándolo, Ken Tyrrell, Peter Warr de Lotus y Phil Kerr de McLaren. Los tres quedaron entusiasmados. Poco después ingresó en la Fórmula 3, y en Brands Hatch dejó relegada a toda la élite europea de la categoría.

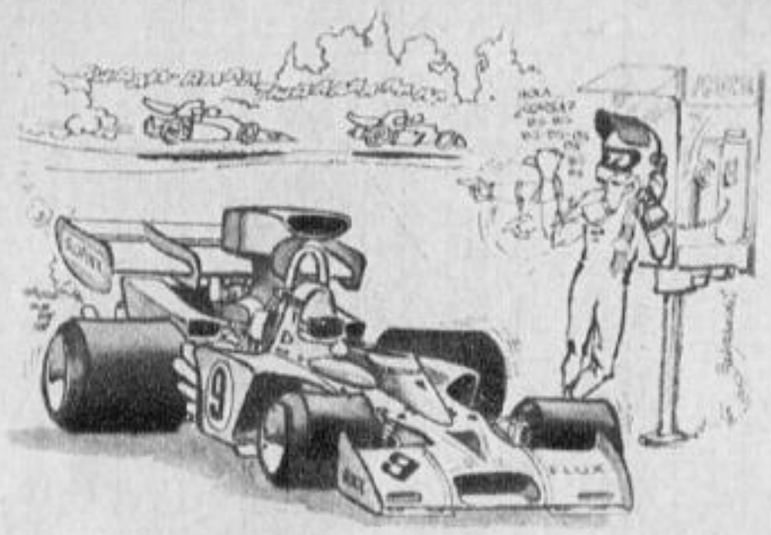
Al año siguiente, 1972, firmó con McLaren un contrato por tres años para conducir un Fórmula 2. La decisión fue difícil, ya que tenía ofertas de Lotus y Surtees, y McLaren había construido su último F2 en 1967. Su decisión se basó fundamentalmente en que para él, McLaren es como "una gran familia", en cuyo seno, uno se siente muy a gusto. Con ese McLaren de F2, Scheckter consiguió un rutilante triunfo en Crystal Palace, el día que reapareció Lole después de su accidente. Por primera vez el nombre de Jody Scheckter comenzó a conocerse. El resto de sus actuaciones con el Impact-McLaren no fueron muy satisfactorias. El auto tenía una serie de problemas. Un 6º puesto en Imola fue todo lo que cosecharon en el resto de la temporada. Sin embargo la chance prometida, el debut en Fórmula I, llegó finalmente al concluir la temporada en Watkins Glenn. Con el modelo M19A debutó excepcionalmente viajando tercero hasta que al promediar la carrera se fue afuera luego de patinar sobre una mancha de aceite. Volvió a la pista y ocupó finalmente el 9º lugar.

En 1973, McLaren se retiró de la Fórmula 2, lo que dejó a Scheckter en principio un poco en el aire, ya que McLaren no disponía de la posibilidad de poner con regularidad 3 F.1 en la pista. Jody no perdió el tiempo. Tripuló un Lola F 5000 con el cual conquistó el campeonato de USA de esa categoría y alternó en el país del norte con un Porsche 910 Turbo de un equipo particular, con el cual fue el único capaz de hacerle algo de sombra a Mark Donohue en la Can-Am. Pero en Fórmula I también dio que hablar. En su tierra natal, Sudáfrica, le pusieron a su disposición un McLaren M19C. En los entrenamientos ya hizo vibrar a sus connacionales, logrando el 3er. tiempo y un lugar en la 1ª fila del starting-grid. Luchó por los primeros puestos hasta que su motor le fue haciendo perder posiciones hacia el final. Ocupó el 9º lugar.

Luego vino una pausa de varias semanas, hasta que en el GP de Francia nuevamente fue de la partida. Con el McLaren M23 esta vez ocupó el 2º puesto de la clasificación, y no tuvo complejos en largar entre Stewart y Fittipaldi, y situarse desde la bajada de la bandera al comando del lote. Todos los esfuerzos por superarlo fueron vanos. Primero trató Peterson, luego Fittipaldi. Finalmente al tratar de pasar a Beltoise que hacía las veces de tapón, y al tratar simultáneamente Emerson de poner la trompa al abrirse Scheckter, los autos se engancharon, y terminó para ambos la carrera. Su actuación en esa carrera le valió el Premio Rouge et Blanc. Dos semanas después vino la debacle de Inglaterra. Muchos lo acusaron de causar lo que fue la John Player Grand Piña. Sin embargo uno de los pocos que lo defendió fue Denis Hulme, que vio el accidente de cerca. Jody largó desde la 3ª fila. Al completar la primera vuelta, viajaba detrás de Hulme y se aprestó a pasarlo, luego que éste le cediera explícitamente paso. El auto de Scheckter se abrió demasiado, según algunos porque entró demasiado fuerte, según Hulme porque "tuvo la mala suerte de pisar una mancha de aceite", se fue contra las defensas, rebotó hacia el centro de la pista y provocó una colisión múltiple, que por esas raras fortunas del destino no lastimó a nadie. Pero causó grandes daños económicos, entre otros a Surtees que perdió en ees accidente tres autos. Finalmente volvió a pilotear un F1 en el Gran Premio de USA en el cual abandonó por problemas con la suspensión. Tras este panorama, las teletipos anunciaban declaraciones de Stewart indicando a Scheckter como futuro Campeón Mundial, y poco después Tyrrell lo contrataba como su piloto Nº 1, plaza que será complementada por el francés Patrick Depailler, que será el segundo piloto del equipo.

Alguien le preguntó una vez al sudafricano por qué era tan elocadamente veloz. Su contestación es un reflejo de sus actuaciones. "Porque soy terriblemente nervioso, y porque mi pie comienza a temblar si no aprieto constantemente el acelerador a fondo."

El año 1974 se abre muy promisorio para Baby-bear (Oso-bebito) como lo han bautizado por cierto parecido físico y cierto apadrinamiento por parte de Denis Hulme, a quien se denomina comúnmente "The bear", el oso. Todo dependerá de cómo sepa Jody aprovechar la gran oportunidad que se le brinda. Al menos, todas las cartas están echadas para que pase a convertirse en la nueva estrella del mundo del Grand Prix.



Bocina Internacion

CONSTITUCION DE LOS EQUIPOS DE F1 PARA 1974

EQUIPO	PATROCINANTE	PILOTOS	DIRECTOR TECNICO	DIRECTOR DEPORTIVO	NEUMATICOS	COMBUS-TIBLE	MOTOR
BRABHAM	Yardley?	*REUTEMANN* ¿Hailwood? ¿De Adamich?	Gordon Murray	*Keith Greene*	Goodyear	YPF y Esso	*Cosworth*
BRM	?	¿Beltoise? ¿Merzario? ¿Schenken? ¿Bell?	Mike Philbeam	*Tim Parnell*	Firestone	BP	¿BRM V12? ¿Cosworth?
ENSIGN	—	*von OPEL*	Morris Noon	*Morris Noon*	?	?	*Cosworth*
FERRARI	*(Fiat)*	*LAUDA REGAZZONI*	?	*Mauro Forghieri*	Goodyear	¿Shell?	*Ferrari 12 Boxer*
HESKETH RACING	—	*HUNT*	Harvey Postlethwaite	*Bubbles Horsley*	Firestone	Fina	*Cosworth* ¿Woods V12?
ISO	Marlboro?	*GANLEY*	¿Ron Tauranac?	*Frank Williams*	Firestone	Fina	*Cosworth*
ISO	*Beta*	*VITTORIO BRAMBILLA*	Paolo Dallara	*D. Audetto*	?	?	*Cosworth*
LOLA	*Embassy*	HILL ¿Morgan?	?	?	Goodyear	¿Esso?	*Cosworth*
JPS LOTUS	*John Player Special*	*PETERSON ICKX*	Colin Chapman	*Peter Warr*	¿Goodyear? ¿Firestone?	¿Shell?	*Cosworth*
MARCH	*Gitanes*	*JARIER* ¿Beltoise?	Robin Herd	*Peter Briggs*	Goodyear	?	*Cosworth*
	Clarke - Mordaunt - Durlacher	*BEUTTLER*	NO EXISTEN DATOS PRECISOS SOBRE ESTOS EQUIPOS				*Cosworth*
	LEC	*PURLEY*					*Cosworth*
McLAREN	*Marlboro*	*FITTIPALDI HULME*	Gordon Coppuck	*Peter Kerr*	Goodyear	Texaco	*Cosworth*
RONDEL	?	¿Schenken?	¿Ron Tauranac?	?	?	?	*Cosworth*
SURTEES	*Fina*	*PACE MASS*	John Surtees	*John Surtees*	Firestone	Fina	*Cosworth*
SURTEES ROB WALKER	?	¿Hailwood?	John Surtees	*Rob Walker*	?	?	*¿Cosworth?*
TYRRELL	*Elf*	*SCHECKTER DEPAILLER*	Derek Gardner	*Ken Tyrrell*	Goodyear	Elf	*Cosworth*
UOP SHADOW	*UOP*	*REVSON* ?	Tony Southgate	*Alan Rees*	Goodyear	UOP	*Cosworth*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

al

vos Lotus 75 y de la reforma de los 72, que comenzarían la temporada '74 con partes del 75 a prueba. Lo asombroso es que Chapman retornara tan furiosamente a encargarse del buen funcionamiento de todo lo relativo al equipo de F.1 abandonando prácticamente un ambicioso proyecto de fabricación de lanchas al que le dedicaba últimamente la mayor parte de su tiempo. Seguramente no querrá que nazcan entre Peterson e Ickx los roces que separaron a su equipo del año pasado, y el mejor remedio para eso puede ser que todos los autos reciban la misma dedicación.

EL DFV SIGUE ADELANTE

Según Keith Duckworth, hasta ahora no hay motivos para reemplazar al Cosworth DFV V8 que debutara en el Gran Premio de Holanda de 1967 ganando todos los campeonatos de F.1 desde 1968.

"¿Para qué cambiarlo si no le pueden ganar? Este año, de 15 carreras puntables ganó las 15?", reflexiona Duckworth.

Cosworth lleva fabricados 150 motores DFV, y el director de la firma asegura que no hay preferencias para nadie. Los modelos más potentes se van entregando en el orden de turno y a medida que aparecen, y siempre van a los equipos más fuertes porque éstos son los clientes que más compran; por ende, siempre están al tope de la lista. Duckworth también afirma que las diferencias de potencia se deben a que no todos los equipos siguen al pie de la letra las indicaciones.

Según parece, hasta que no se modifique el reglamento de F.1, Cosworth no innovará en materia de motores. Y lo bien que hace.

CAMBIARIA EL REGLAMENTO TECNICO DE F1

Antes de la reciente crisis petrolera, la FIA anunció en su boletín Nº 75 las próximas reformas —sujetas a una decisión final— a la categoría mayor. La F.1 actual permanecerá en vigor hasta el 31 de diciembre de 1975, pero después de esa fecha comenzará a regir lo que se decida a partir de los siguientes puntos sujetos al análisis de la Comisión Deportiva Internacional:

1) *Peso mínimo más elevado que el actual.* 2) *Reducción de las dimensiones de los neumáticos.* 3) *Prohibición del uso de alerones.* 4) *Prohibición del sistema de tracción a las cuatro ruedas* (Medida evidentemente preventiva, porque en la actualidad no hay ningún auto que la use). 5) *Uso de nafta comercial* (otro punto que acaso deba ser revisto), y 6) *Restricción de la entrada de aire en lastomas dinámicas.*

Ahora, con la escasez de petróleo, el problema ya no será la reglamentación de la categoría sino *cómo hacer para poder realizar carreras.*

MATRA: CON EL AZUL DE GITANES

"El azul de Gitanes y el azul de Matra - Simca tenían que encontrarse un día y ese día llegó..."

El comienzo del boletín recibido en estos días no puede ser más elocuente; allí da cuenta de una "fusión" que se veía venir y que puede considerarse como uno de los acuerdos financieros más importantes de los últimos tiempos.

La evolución de Gitanes como empresa patrocinante de automóviles de carrera fue "in crescendo" a pasos agigantados. Durante 1973 el equipo GITANES "Cigarettes de France" puso en escena un Lola T282 - Cosworth DFV 3,0 que piloteado por Reine Wisell y Jean Louis Laffosse se hizo presente en los eventos más importantes de la categoría Sport Prototipos desde las 24 Horas de Daytona hasta las 9 Horas de Kyalami.

Como precedente no podía haber sido mejor y fue un importante paso dado por la empresa tabacalera gala que se sumó a los anteriores, por supuesto de menor envergadura.

La función de patrocinantes comenzó en 1972 con unos mangos que le tiraron a Pierre François Rousselot, habitué de las carreras de Fórmula Tres europeas. Estos antecedentes hablan bien a las claras de la ascendente trayectoria de Gitanes, que en uno de los pasos más importantes de su historia se convierte en patrocinante, a partir de 1974, de la marca ganadora del Campeonato Mundial de Marcas 1973, Matra - Simca.

Con respecto a esta última es de destacar que se hará presente con los colores de Gitanes (que reforzarán el anterior azul de la firma de Velizy) a partir de la primera carrera del año próximo.



El ciento por ciento "Equipe de France" presentará dos de los conocidos 670 - B V12 (todavía nada se sabe con respecto a un nuevo modelo) sensiblemente mejorados para contrarrestar la ofensiva que se ve venir por parte de Ferrari, el obligado challenger.

El team bleu estará integrado en el aspecto conductivo por el "eterno" Jean Pierre Beltoise, los recientemente condecorados Gerard Larrousse y Henri Pescarolo, prácticamente los responsables, en el rubro pilotaje, de la magnífica campaña de la marca francesa y el ascendente Jean Pierre Jarier, flamante campeón europeo de Fórmula Dos, que reemplazará en el team al malogrado François Cevert.

Asimismo se prevé la posibilidad de incrementar el equipo con pilotos jóvenes tal cual se vino haciendo en el caso de Matra en las últimas ediciones de las clásicas 24 Horas de Le Mans aunque todo queda supeditado ahora a la eventual solución de la crisis petrolera mundial.

actividad

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

BURZACO

DESPUES DEL AGUACERO

Después de muchos esfuerzos por poner el circuito en condiciones, dada la gran cantidad de agua caída días antes, el pasado viernes 23 de noviembre la Peña Alte. Brown pudo proseguir con el campeonato "Primavera" que la citada entidad viene desarrollando todos los viernes por la noche en las instalaciones del Burzaco Race Park.

En esta oportunidad se cumplimentaron otras fechas correspondientes a las categorías Fiat Standard Mejorado y Fórmula 07.

En ambos casos debido al no muy abultado lote de competidores se realizaron series por suma de tiempos, siendo tres para los Fiat Standard Mejorado y solamente dos para la fórmula 07. Para los primeros el recorrido de cada una de ellas fue sobre diez vueltas al circuito, mientras que en 07 los giros cumplimentados por serie fueron quince.

La primera serie de Fiat S. M. fue la más lenta: en ella Hugo Piccinini enseñó el camino todas las vueltas, adjudicándose la misma con una diferencia de 8 segundos sobre Piazza, quien se clasificó segundo después de una interesante lucha con Mario Farina, puja que quedó reflejada en la diferencia de un segundo que los separó.

Mario Farina fue quien mandó en la segunda serie, demostrando lo que ya en parte había dejado traslucir en la primera serie con su tercer puesto: una conducción impecable, sumada a una Bolita que viaja muy bien. La suerte no estuvo del lado de Piccinini esta vez; primero una mala largada lo hizo perder posiciones, mientras que después un espectacular vuelco cuando estaba escalando puestos como loco lo dejó relegado a los últimos puestos. Pese al vuelco pudo seguir en carrera. Nuevamente Piazza estuvo ahí no más, en la conversación, conservando el segundo puesto que también se había adjudicado en la otra serie.

Con Piccinini prácticamente eliminado, la situación quedó planteada para la última y definitoria serie entre Farina y Piazza, ya que los demás habían quedado bastante atrás en lo que a la suma de tiempos

CLASIFICACION FINAL

FIAT STANDARD MEJORADO (Suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	90	Mario Farina	28m40s9	30
2º	19	Dante Piazza	28m42s1	30
3º	80	Néstor Carnavalino	29m40s9	30
4º	24	Luis Valese	29m56s4	30

Promedio: 69,473 km./h.

FORMULA 07 (Suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	6	Osvaldo Roullet	Fiat 600	28m35s	30
2º	71	Héctor Bianco	Fiat 600	28m52s5	30
3º	47	Mario Fulgheri	Fiat 600	29m17s6	30
4º	3	Juan M. Ojeda	Fiat 600	29m30s6	30

Promedio: 72,529 kms./h.



Parecía que el triunfo no llegaba nunca. En Burzaco rompió una mala racha que ya duraba bastante. Roullet ganó cómodamente en 07.



Dante Piazza hizo todo por descontar la diferencia que llevaba Mario Farina.



Mario Farina supo brindar un buen espectáculo y llevarse el triunfo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zonal

Carlos Moreno (La Rioja).
Roberto Bottini - Burzaco - Merlo. Bs. Aires.
Francisco Canale - Benito Juárez - Balcarce. Bs. Aires
Jorge Rilo - Estancia Chica. Bs. Aires.
A. Luján (Río IV).

respecta; segundos era lo que separaba a ambos hasta el momento. De esta manela salieron a jugarse en la terdera batería. Como bien lo habían pronosticado los tiempos, el espectáculo brindado por ambos fue muy interesante. Plaza salió decidido a descontar la diferencia, pero encontrándose con el inconveniente de tener durante el transcurso de las diez vueltas a Farina chupado atrás. Determinando que a la postre triunfara en la serie pero sin que la escasa diferencia de un segundo pudiera quitarle a Mario Farina el halago (+$ del premio) de la victoria en la suma de tiempos. De todas maneras muy bueno el espectáculo brindado por los dos. Tercero se clasificó Néstor Carnavalino.

Por el lado de la 07 parace que aquí en Burzaco Osvaldo Roullet pasa a ser el dueño de la categoría incuestionablemente, otra victoria que lo hace reivindicar de abandonos infortunados en otros circuitos y aquí mismo en Burzaco, donde pese a ser actor fundamental tuvo que abandonar en varias oportunidades. Dominó la primera serie no perdiendo la punta en ningún momento en las quince vueltas, pese al empeño de Fernández-Riande en relegarlo a la segunda posición. Algo que pudo haber sucedido en las últimas vueltas, cuando se hizo muy pequeña la diferencia entre ambos. Pero fue una situación que el veloz Fiatín de Roullet superó con decisión, metiendo la trompa en la última curva y recibiendo la bandera a cuadros con un segundo de diferencia con respecto al De Carlo. Tercero resultó Mario Fugheri después de postergar en las últimas vueltas a Bianco.

En la otra serie se sumó al dúo de punta Héctor Blanco con una Bolita que le rindió mucho más que en la serie inicial. Como era de esperar Roullet marcó nuevamente el ritmo en los plimeros giros. Fernández-Riande hizo su parte en la segunda colocación hasta donde pudo, ya que en la octava vuelta un extremo de dirección lo negó definitivamente de la prueba. De ahí en más, y con el motor de Roullet que comenzó a venirse abajo, la emoción empezó a centrarse en Blanco, que pudo superarlo, consiguiendo después de las quince vueltas una diferencia que no fue suficiente como para quitarle a éste la victoria. La que pese al susto ocasionado por un aro de pistón roto no fue una sorpresa, ya que la diferencia que le había sacado Roullet a Bianco en la primera fue demasiada. Mario Fugneri se clasificó tercero en la serie y en la suma de tiempos.

Síntesis: excelente trabajo de Roullet, que sumado a un interesante espectáculo general y un buen montaje organizativo hicieron aumentar aun más el interés por este campeonato nocturno de los viernes a la noche burzaquenses.

BALCARCE

PARA REVER LA SITUACION

Con la fecha que tenía asignada en el calendario por el campeonato zonal de Turismo Nacional, fiscalizado por la Federación Regional Nº 3 (suspendida el día 23 de septiembre, día de las elecciones) el Mar del Plata Automóvil Club cumplió con su compromiso, concretando la reunión en el Autódromo Juan Manuel Fangio, de Balcarce. Dado el pobre parque automotor presente, se resolvió hacer disputar dos series para cada categoría, una clasificatoria y una final, pero en cada una de ellas hubo un neto dominador, quedando la poca emoción de la lucha entre los puestos de retaguardia.

La serie clasificatoria de la clase "A" resultó un fácil paseo para el balcarceño Dimatia, que empleó para los 6 giros 22m55s, que representa un promedio de 96,190 km/h., y siendo escoltado por Mantelli, que hizo 23m09s, quedando la emoción a cargo de Isidro y Fumusso, el pintoresco ítalomarplatense que con su "cacharrito" se ubicó 4º. La primera serie de la clase "B" prometía ser interesante, pero un roce entre Cervellini, Verri y Mendoza causó un desparramo general, privando de esta manera de tres volantes que hubieran dado espectáculo quedando en cambio reducido a un paseo para Mario Márquez.

Largada la serie clasificatoria para la clase "C" tomó la punta el borravino conducido por Gallo Prot, pero a poco éste es desplazado por Titín Fiorda, que con su 1800 celeste logró finalmente merecido triunfo.

La serie final prácticamente fue un calco de lo sucedido en la primera dado que en la clase "A" volvió a ganar Carlos Dimatia, seguido por Antonio Mantelli, Juan Isidro, José Gómez, Antonio Fumusso, Alberto Ferro y Héctor Palmisano, estos dos con giros perdidos.

Referente a la clase "B" sucedió exactamente lo mismo y Mario Márquez quedó consagrado como ganador al emplear para la serie 24 minutos clavados que hacen 114,770 kms./h. de promedio, seguido por Juan Carlos Pologna, Pedro Sarraude, Emilio Parisi y Narciso Mendoza.

Tampoco se justificó la expectativa en la serie mayor dado que de entrada comandó el lote, para no hacer abandono del mismo hasta que se cumplieron las 12 vueltas, el marplatense Héctor "Titín" Fiorda escoltado por Alberto Gallo Prot, Juan A. Salas, Jorge Albizu, "Transfer", José Manfredi y Juan Dimuro con vueltas de menos. Escasa la cantidad de público y sumamente reducida la recaudación dado que los socios patrimoniales del autódromo de Balcarce y los del Mar del Plata Automóvil Club tienen libre acceso, lo que significó un pésimo negocio financiero para la entidad organizadora, suavizado en gran parte por el valioso apoyo económico de Fabrisur (Amortiguadores Decarbon).

Luego de los malos momentos pasados durante la carrera, el presidente del M.P.A.C., don Adolfo Fortier, con palabras serenas y severas expuso el punto de vista de la entidad al concretarse la entrega de premios, que, digno es de destacar, "...**A pesar de que estaba programado para dos series y finales, y se corrieron solamente dos series, el importe total de los premios fue entregado a los corredores".**

Se refirió el Sr. Fortier a los clubes que solicitan fechas para realizar carreras y luego con cualquier excusa (o sin ella) suspenden la competencia espaciándose las mismas y desorientando al público y competidores.

También hizo mención a los pilotos de T.N. que claman por más competencias, enviando notas reclamo a CADAD quejándose de los clubes y Federaciones Regionales por su inactividad y luego cuando un club (como el M.D.P.A.C.) lleva a cabo su anunciada reunión, no se hacen presentes.

Las punzantes y doloridas palabras del Sr. Fortier deben llamar a la reflexión a quienes puedan hacer algo para que en 1974 no se vuelva a repetir el panorama del presente año, donde de 16 fechas solicitadas solamente se realizaron cinco y se corre el peligro de que por no cumplirse el mínimo establecido el campeonato quede desierto.

¿QUIENES? ¿Los clubes? ¿Los pilotos? ¿La Federación 3, que no da señales de vida? ¿CADAD?... De algún lado tiene que venir la solución, ya que en otras regionales no sucede lo mismo..., debemos salir del círculo vicioso en que se mueve esta categoría en la zona, y terminar con aquello de... si hay pocos coches, el público no va... si el público no va los clubes pierden plata... si los clubes pierden plata no quieren organizar carreras... si no se organizan carreras, para qué van a preparar los autos... si no hay autos... y así hasta el infinito.

Esperamos que se encuentre la solución, que con toda seguridad existe, pues ello queda demostrado en el campeonato de A.Z.A. para Cafeteras y Mar y Sierras que cumplió con las 18 fechas asignadas a los clubes integrantes y podemos asegurar que fue un éxito deportivo y financiero...

A no desanimarse por algún revés... con buena voluntad se encontrará la solución en beneficio del deporte automotor en esta categoría de ilimitadas proyecciones que es el Turismo Nacional.

PROVINCIA DE LA RIOJA

REGULARIDAD Y MOTOS

LA RIOJA. — Con la prueba nocturna realizada por los alrededores de la ciudad, finalizó el Campeonato de Regularidad que organiza la peña "La Llave Cruz" de esta ciudad.

La clasificación general de la última competencia fue la siguiente: **1ª Categoría:** 1º Scidá-Saúl, 80 puntos; 2º Viñes-señora, 103 p; 3º Aleklan-señora, 168; Romanazzi-señora, 170; Demarco-Salazar, 168; Flores-Roger, 226; Pelliza-Peña Mercado, 228; Rojas-Rojas, 263 y Gavio Roger, 691 ptos.

En **Debutantes:** 1º Buleisman-Aguilera, 192; Salazar-Silva, 223; Páez-Páez, 241; Botelloni-señora, 257; Zapata-Rezinosky, 289; Vázquez-Petrillo, 300; Zapata-señora, 318; Rossi-Pereyra, 331; Torres - señora, 397; Carrizo-Borcosque, 484 y Vega-Aciar-seoñña, 1.041 pts.

De esta manera, los binomios integrados por el doctor Viñes-señora de Viñes; Alekián-señora y Luis Vázquez-Juan Páez se clasificaron campeones provinciales de regularidad en las categorías primera, segunda y tercera, respectivamente.

RANKING DE REGULARIDAD

1ª Categoría

1º	Viñes - señora	97 puntos
2º	De la Vega - Bianco	81 "
3º	Scidá - Peña Mercado	79 "
4º	Carcagno - Carcagno	64 "

2ª Categoría

1º	Alekián - señora	32 puntos
2º	Gavio - Roger	14 "

3ª Categoría

1º	Vázquez - Páez	47 puntos
2º	Botellani - Ricardi	17 "
3º	Rojas - Rojas	12 "

PREMIO BLASSI GARBOZO

SANAGASTA (La Rioja). — Una nueva prueba puntable para el campeonato provincial de motociclismo, "Tierra del Sol y la Simpatía", se disputó en la localidad de Sanagasta.

Gran cantidad de público presenció las distintas pruebas en la calurosa tarde "sanagasteña", en las que participaron corredores locales y de la provincia de Catamarca.

La competencia estuvo reservada para las categorías 98 cc. semipreparadas; 100 cc, 125 cc y 200 cc, todas de preparación libre.

La clasificación general fue la siguiente: en 98 cc: 1º Carlos Bisutti; 2º "Tuco" Vázquez; 3º Julio Salcedo, y 4º César Ruarte. En 100 cc preparación libre: 1º "Quique" Mercado; 2º Carlos Cisterna; 3º Dante Salcedo, y 4º Juan Gil.

En 125 cc, también preparación libre: 1º "Quique" Mercado; 2º Daniel Contreras; 3º "Lucho" Caliva, y 4º Oliva. En la última carrera para la clase mayor: 1º Juan "Fulbito" Juárez; 2º Mario Rojas; 3º Hipólito Nellen, y 4º "Pucho" Farías.

La competencia realizada en esta oportunidad se denominó Blassi Garbozo, en homenaje al recientemente desaparecilo motociclista de nuestro medio.

PROVINCIA DE CORDOBA

SAMPACHO

2º RALLY SAMPACHO; EXITO Y RECORD DE INSCRIPTOS

"Si el año pasado tuvimos 45 inscriptos, este año nos conformamos con tener 35 ó 40." Este era el pensamiento de la gente del Club Social Progreso de Sampacho, en relación a la realización del 2º Rally Sampacho. La verdad es que se equivocaron de lado a lado porque los anotados superaron holgadamente el medio centenar, debido al gran entusiasmo de los fanas de la zona que andaban con ganar de viajar al ritmo "alegretto" y sacarse las ganas por un día. En razón de otorgar este rally puntaje por el campeonato Provincial de la especialidad, la lista de inscriptos se vio "adornada" con nombres tales como: Gallucci-Bruno, Fábreguez-Fernández, Florenza-Florenza, Krupnik-Krupnik y otros. Según los que andan en la "cosa" éste fue uno de los rally que más inscriptos tuvo en todo el país.

Desde el momento en que los corredores pisaban suelo sampachenses, ya se comenzaba a vivir un clima muy especial, ya que el pueblo se brindó por entero para atender a los visitantes y resolverles cualquier problema que surgiera. Los organizadores, con muy buen criterio, habían seleccionado un grupo de niñas muy "monas" para atender a los competidores en los dos únicos días que duró la estadía; éstos, por supuesto, muy agradecidos.

El rally dio comienzo el sábado a las nueve de la noche con la largada de la primera etapa, que dio comienzo con la partida de la primera unidad de la categoría "A" con un minuto de diferencia entre máquina y máquina y con dos minutos entre categoría y categoría.

La caravana tomó por la ruta 8 hacia la localidad de Vizcacheras, en la provincia de San Luis, siendo el tramo hasta Juan Jorba para acomodar los odómetros en relación a las mediciones oficiales de la comisión; luego de Vizcacheras hubo que bajar a un camino de tierra bastante pesado que sirvió de gran entretenimiento nocturno.



Fabreguez - Fernández, ganadores de su categoría y de la general extraoficial. Tipos de mucha experiencia.

Luego de atravesar la localidad de Justo Daract, todavía en la provincia de San Luis, los participantes continuaron por la ruta 7 hacia V. Mackenna, para volver nuevamente a la provincia de Córdoba. Luego de esta población la fila india, que a esta altura ya era un merengue bárbaro de autos por la diferencia de velocidad entre unos y otros, puso proa hacia Holmberg sobre la ruta 35, y luego, nuevamente, por la 8 de vuelta a casa, insumiéndoles todo este tramo, aproximadamente, tres horas y media. Para los que se anotaron con ganas de darle pata y pata, esta primera etapa les resultó muy aburrida, ya que fue todo de promedio impuesto, y para los que dicen que saben mucho de esto, éste era el mejor momento para ganar puntos y poder andar tranquilos el domingo.

Este primer tramo dio como ganadores a los siguientes binomios:)n la "A" el 101, de Fabreguez-Fernández con 32 pts; en la "B" el 201, de Krupnik-Krupnik con 44 pts; en la "C" el 309, de los riocuartenses Carmine-Costa con 14 pts. En la categoría mayor los ganadores fueron Gallucci-Bruno con 11 puntos en contra, y hasta este momento, estos últimos eran los ganadores de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION CLASE "A"

				Puntos
1º	101 **Fabreguez - Fernández**	Fiat 600	Córdoba	71
2º	102 Florensa - Florenza ..	Fiat 600	Córdoba	85
3º	112 Pereyra - Gellert	Fiat 600	Laboulaye	223
4º	105 Schuartzman - Mancini	Fiat 600	Córdoba	312
5º	110 Pariani - Mosconi	Fiat 600	Río Cuarto	397
6º	111 González - Luján	Fiat 600	Río Cuarto	407

CLASIFICACION CLASE "B"

				Puntos
1º	201 **Krupnik - Krupnik** ...	Renault 12	Córdoba	160
2º	211 Gabutti - Gioda	Renault 12	Achiras	231
3º	204 Tanus - Ferraris	D. K. W.	Sampacho	297
4º	206 Valdo - Giordanino ..	Fiat 128	Laboulaye	333
5º	207 Garre - Pepe	Renault 12	Sampacho	349
6º	212 Boccanera - Bevolo ..	Renault 12	San Francisco	355
7º	106 Bustos - Despósito ..	Renault 12	Moldes	363

CLASIFICACION CLASE "C"

				Puntos
1º	309 **Carmine - Costa**	Peugeot 504	Río Cuarto	80
2º	310 Rossetti - Brizzio	Peugeot 504	San Francisco	109
3º	306 Bairoletti - Odetto ..	Peugeot 504	Adelia María	258
4º	303 Bernal - Falconi	Peugeot 504	Sampacho	286
5º	308 Palma - Borgatello ...	Dodge 1500	Adelia María	316
6º	313 Cortegiano - Naser ...	Dodge 1500	Sampacho	426
7º	314 Ferrera - Villafañe	Fiat 125	San Francisco	

CLASIFICACION CATEGORIA "D"

				Puntos
1º	401 **Gallucci - Bruno**	Torino	Córdoba	153
2º	413 Pecorari - Esperanza .	Ford Falcon	Sampacho	227
3º	411 Manini - González ...	Ford Falcon	Mercedes (SL)	513
4º	404 Nievas - Vera	Chevi SS	Achiras	663
5º	409 Dueñas - Sánchez ...	Chevrolet S	Sampacho	754
6º	408 Menel - Cipolloni	Ford Falcon	Sampacho	760
7º	405 Bellando - Neuburger .	Valiant IV	Sampacho	803

la clasificación general extraoficial.

Con estos resultados todos se fueron a dormir para estar en buen estado, tanto hombres como máquinas, para poder afrontar el tramo de camino sinuoso y piedras sueltas, que aparentaba ser muy duro.

A las siete de la mañana del domingo, nuevamente, el rally se puso en movimiento, esta vez con la categoría mayor en primer término, y ahora con rumbo hacia Río Cuarto, para luego seguir por la ruta 36 hacia Berrotarán, El Quebracho, Embalse, Hoteles, La Cruz, Río de los Sauces, Elena y nuevamente, por ruta 36, hacia Río Cuarto.

El primer tramo fue de promedio impuesto, al igual que la noche anterior, pero al llegar al circuito de Los Cóndores, un banderillero que anunciaba la hoja de ruta debía dar la señal de comenzar la zona de promedio mínimo; la cosa fue que el tipo no estaba y más de uno se habrá bajado a buscarlo.

El ritmo "allegro vivace" duró hasta la entrada a Embalse donde hubo tiempo de reaprovisionar y refrescar hombres y máquinas, para luego comenzar otro tramo de velocidad libre hasta Río de los Sauces. Aquí fueron varios los que pagaron tributo a su vehemencia ya que hubo montañazos, panzazos, y hasta algunos vuelcos, todo esto, por suerte, nada más que con daños materiales; pero fueron varios los que enderezaron curvas y doblaron por donde no las había. Para los pobladores de la zona, por supuesto, fue un domingo muy divertido. Adonde las cosas se pusieron más espesas fue a la entrada a Río de los Sauces donde más de uno pasó de largo en la curva y otros directamente no embocaron el puente.

Aplacados un poco los ánimos, la marcha siguió hacia Río Cuarto nuevamente con promedio impuesto para llegar a las afueras de Sampacho después de casi cuatro horas de carrera. Aquí, para los que todavía seguían con ganas de seguir dándole y para poner un broche de oro final a este segundo rally, los organizadores habían conformado un circuito de tierra que más que tierra era guadal el que llegaba, en partes, a tener 40 ó 50 cm de alto.

Bueno, la tierra que tragamos aquí fue impresionante y encima el calor y la palma que traíamos después de tantos kilómetros de carrera, nos terminó a todos; la mayoría llegó pidiendo agua a los gritos.

El mejor premio que recibieron los rallistas, y que les hizo olvidar el cansancio y las penurias pasadas, fue el recibimiento extraordinario que les dio el pueblo entero, que se había volcado a las calles y aplaudía y felicitaba a los esforzados muchacos. En esta etapa se repitieron los ganadores del primer parcial.

CORSA tomó parte activa en este importante rally, ya que nos largamos a la aventura junto a Armando González y su bolita. En la 1ª etapa, a pesar de andar un poco perdidos en los primeros kilómetros, logramos entrar en ritmo más adelante y conseguir un sexto puesto. Luego en la mañana del domingo con un poco de sueño y algunos "julepes" en la zona de velocidad libre en especial en la curva de Río de los Sauces, también logramos un sexto puesto, lo que nos significó clasificarnos sextos también en la clasífica final; por supuesto, el lunes le jugamos al 666 a la cabeza.

Haciendo un balance de este 2º Rally Sampacho, y sin temor a equivocarnos, creemos que tuvo un resultado altamente positivo, y ojalá se dé lo que piensan sus organizadores, ya que el año pasado prometieron que esta edición tendría puntaje para el campeonato provincial y así fue. Ahora es intención de hacerlo el próximo año con puntaje para el nacional, y si las cosas se hacen como hasta ahora, no nos cabe ninguna duda que la tercera edición de esta prueba tendrá ese carácter, y por lógica redundará en beneficio de la zona. de los participantes y del club organizador. Que así sea, las condiciones están dadas.

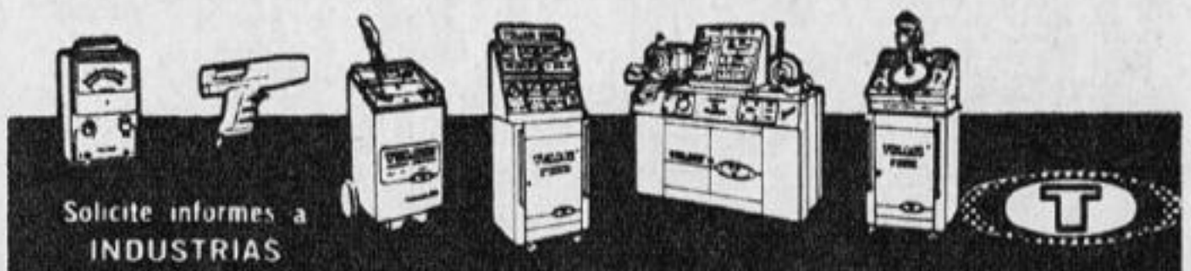
IGNISCOPIO TELME

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 S.A.
Calidad por conocida, indiscutida
Calle 29 (ex P. Obligado) 536 San Martin • Prov. Bs. As • 755-2811

actividad zonal

PROVINCIA DE TUCUMAN

DIGNO CIERRE DEL AÑO

Esta vez el sol salió para todos y en la luminosa jornada del 2 de diciembre se llevó a cabo por fin la esperada jornada automotor organizada por el **Competición Tucumán Club** y con la cual se clausuró la temporada "tuerca" en esta parte de país, bajo la tutela de la Federaciós Zonal Nº 9, dependiente de la CADAD. Se compitió en Turismo Nacional Clases "B" y "C", con puntaje oficial por el campeonato regional, además de otra especial de la Mecánica Argentina Fórmula 3.000. Como siempre gran cantidad de aficionados ocupó las populares del autódromo tucumano "Nasif Estéfano" y con alegría contagiosa alentó a sus volantes favoritos. Fue una jornada agradable donde la atención se centró en la definición de la Clase "B", en la cual Guillermo Alonso y Eduardo Matarrese dirían la última palabra. El triunfo correspondió a **"Lelo Alonso,** que con su Fiat 128, Nº 102, clavó las agujas en la final a 25 vueltas al circuito de 2.720 metros de desarrollo, 37'21"3, a un promedio de 109,163 km/h, clasificándose campeón de su categoría. Vicecampeón honroso fue con iguales méritos, Eduardo Matarrese, al frente de su Fiat 128, Nº 114, 37'30"2. Por su parte, en la categoría mayor, la victoria correspondió al buen representante de Salta, **Javier Montero,** con Fiat 125, Nº 207, que marcó 37'11", a un promedio de 109,775 km/h. Segundo logró clasificarse el tucumano Carlos Acotto, también con Fiat 125.



Avanza a toda marcha la jauria persiguiendo al Lelo Alonso que **con su Fiat 128 logró escaparse en la clase "B" durante la final del campeonato de la Zonal Nº 9. Las populares como siempre, con bullicioso público.**

FINAL DEL CAMPEONATO ZONAL Nº 9

Organizó: COMPETICION TUCUMAN CLUB
Autódromo: "NASIF ESTEFANO", de 2.720 metros
2 de diciembre de 1973

CLASE "B" — 25 Vueltas

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Proced.
1º	102	Guillermo Alonso ..	Fiat 128	37m21s3	Tucumán
2º	114	Eduardo Matarrese .	Fiat 128	37m30s2	Tucumán
3º	107	Claudio Giménez ..	Fiat 128	38m11s	Salta
4º	129	Ramón Gallo	Fiat 128	38m26s	Santiago
5º	147	Bruno Senki	Fiat 128	37m18s2	Sant. (24)
6º	106	Christian Lange ...	Renault 12	37m38s3	Tuc. (24)
7º	104	Alfredo Polido	Fiat 128	38m14s	Sant. (24)
8º	111	Italo Maressio	Fiat 128	34m37s4	Tuc. (20)
9º	125	Miguel A. Biagioli ..	Fiat 128	s/t.	Sant. (16)
10º	109	Domingo Carullo ..	Renault 12	s/t.	Salt. (15)
11º	122	Luis Filippin	Fiat 128	s/t.	Cat. (5)
12º	118	Carlos D'Abate	Fiat 128	s/t.	Salt. (2)

Promedio del vencedor: 109,163 km/h.

CLASE "C" — 25 Vueltas

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Proced.
1º	207	Javier Montero	Fiat 125	37m11s	Salta
2º	208	Carlos Acotto	Fiat 125	37m25s3	Tucumán
3º	247	Roque Namur	Fiat 125	37m28s3	Tucumán
4º	257	Eduardo Formoso ..	Peugeot 504	37m32s3	Tucumán
5º	262	Rubén Salim	Fiat 125	37m46s1	Tucumán
6º	221	Eulogio Ramallo ...	Fiat 125	38m13s	Salta
7º	204	Dito Marenco	Peugeot 504	38m31s3	Catam.
8º	211	Pipo Martínez	Fiat 125	37m23s4	Jujuy
9º	209	Bellino Soria	Fiat 125	s/t.	Salta
10º	203	David Naufe	Fiat 125	s/t.	Tucumán
11º	205	Héctor Farina	Fiat 125	s/t.	Santiago
12º	252	César Chiavenato ..	Fiat 125	s/t.	Tucumán

Promedio del ganador: 109,775 km/h.

"PIRINCHO" PARRA

CAMPEON

Con estos resultados, se supo que extraoficialmente se consagró campeón la ya casi legendaria figura del ídolo tucumano **Pedro Manuel "Pirincho" Parra,** capitán de la escudería deportiva "B. Sivaslián", a pesar de que no participó en este último festival por falta de coche. Anímicamente, el corresponsal de



La piedra del escándalo de la jornada: Carlos Acotto con su Fiat 125 embiste la cola del 504 de Eduardo Formoso a la entrada al mixto. Por eso, al 208 "le bajaron al caña" con 10 segundos.



Elsalteño Javier Montero al comando de su Fiat 125 avanza ya seguro de su magnífico triunfo en el autódromo tucumano Nasif Estefano.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA pudo detectar que el gran campeón de la Clase "C", se encuentra en inmejorables condiciones. Parecida distinción, con el vicecampeonato, logró **José Rodolfo "Cacho" Chico,** de la peña "El Vértigo Tucumano", que sin haber corrido la última prueba, se aseguró el honroso segundo puesto del campeonato zonal.

NO SE HACEN
LAS "6 HORAS IAVA"

A.T.A.S. hizo saber al Corresponsal de CORSA que fue postergada por ahora la anunciada prueba "6 Horas Fiat 128". Se realizaría a comienzo de la temporada 1974.

DOS DENUNCIAS

Al término del festival, se produjeron dos desgraciadas denuncias, motivadas por supuestas infracciones de los acusados. La primera: Eduardo Formoso se quejó de un "autazo" que le propinó Carlos Acotto, por lo que éste en plena final de la mayor, fue penado con un recargo de 10 segundos, pasando los antecedentes a la Federación Zonal Nº 9. La segunda: Eduardo Matarrese pidió la revisación total del auto ganador del "Lelo" Alonso. La comisión técnica no encontró ninguna observación, pero, al insistir el demandante en su queja, se "encarpetaron" los amortiguadores delanteros del auto de Alonso para su remisión a Buenos Aires, donde la comisión especial de CADAD dará su fallo definitivo.

ROSELLO EN LA 3.000

Los reverdecidos Fórmula 3.000, también se adhirieron al último festival del automovilismo norteño y pusieron su legendaria presencia en el autódromo tucumano. Dieron 10 evueltas hasta que el veterano Francisco Roselló se consagró vencedor, con Tornado, a un promedio de 113,728 km/h.; 2º, Juan Loretto; 3º, Chino Sogno; 4º, Mario Lagoria; 5º, Francisco Fuentes; 6º, Julio Fumagalli, y 7º, Esteban Morales.

ADHESION
DE "ANDREA"

También el volante tucumano **Emilio "Andrea" Alonso** se adhirió al último festival del año, como su homenaje al gran amigo que fue Nasif Estéfano y se encaramó en su Fórmula 1, dando 5 vueltas de exhibición en medio del aplauso del numeroso público.

TRIUNFO
DE ALTAMIRANO
EN 100 cm³

La segunda serie de la tarde fue la reservada para 100 c.c. en la que se impuso Rodolfo Altamirano luego de una tenaz puja con Migue Theux, que había punteado la mayor parte de la competencia, siendo superado recién sobre el final por Altamirano.

Al iniciarse la competencia, se adueñó de la primera posición Willy Pérez y se mantuvo al comando de la misma durante las dos primeras vueltas pero ya en la tercera vuelta, Willy Pérez había abandonado quedando la lucha por las posiciones de privilegio en manos de Altamirano y Theux.

Altamirano, que superó a Miguel Angel Theux por sólo 4 segundos, empleó para los 15 giros un tiempo de 12' 35".

En tercer lugar se clasificó Agustín Mariño, ganador de la competencia anterior y fue cuarto Daniel Díaz.



Luego de asediar a Theux, sobre el final Altamirano logró superarlo obteniendo un excelente triunfo.

GHINASSI EMPIEZA
A GANAR

Una vez finalizada la competencia para 100 c.c. y luego de decidirse la suspensión de las pruebas para motonetas, dio comienzo la segunda parte del programa con la competencia reservada para motocicletas con motores de hasta 125 c.c. de cilindrada.

Al cabo de 15 giros al cir-

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MOTOCICLISMO EN ESTANCIA CHICA

Regular cantidad de público se dio cita en el motódromo de Estancia Chica para presenciar la segunda fecha por el Torneo Platense de Motociclismo correspondiente a la temporada 1973.

En la oportunidad se disputaron cuatro competencias, reservadas para las categorías: hasta 50 c.c., hasta 100 c.c., hasta 125 c.c. y hasta 200 c.c. de cilindrada.

Al igual que en la primera fecha, fueron suspendidas las competencias que debían disputarse para las categorías motonetas hasta 130 c.c. y hasta 180 c.c. de cilindrada, debido a la falta de competidores.

MARIÑO EN 50 cm³

Agustín Mariño triunfó en la clase menor sobre Héctor Mosca. Mariño empleó para los 10 giros que comprendía la competencia, un tiempo de 9' 58".

Sin restar brillo a la actuación de Mariño, debemos destacar la brillante labor cumplida por Héctor Mosca, que luego de una mala largada, escaló desde el último puesto al segundo, finalizando con el mismo número de vueltas que el puntero.

Fue tercero en esta categoría Eduardo Guidali, último competidor clasificado que totalizó los 10 giros estipulados para esta competencia.

Se notó la ausencia del conocido piloto platense Norberto Davico, que no pudo largar debido a que instantes previos a la largada rompió el motor de su máquina.



Brillante labor de Juan Carlos Ghinassi. Hizo doblete al triunfar en 125 cm³ y 200 cm³.

actividad zonal

culto, se impuso Juan Carlos Ghinassi a Horacio Molina por 11 segundos.

Molina a su vez, superó al tercero, Miguel Angel Theux por sólo 2/10 de segundo, lo que nos da una idea de la intensa lucha que tuvo lugar en esta competencia.

Juan Carlos Ghinassi se adueñó de la primera posición desde el instante mismo de la largada y fue distanciándose poco a poco de sus inmediatos perseguidores, pero la lucha por el segundo puesto se decidió recién en los útimos 100 metros de competencia.

Faltaban sólo cuatro giros para la finalización de la competencia y Miguel Angel Theux se mantenía en la segunda posición pero al cumplirse la decimotercera vuelta, Horacio Molina logró superarlo.

La lucha continuó a lo largo de los tres circuitos restantes y al finalizar la prueba se impuso Horacio Molina sobre Miguel Theux por escaso margen.

OTRA VEZ GHINASSI

Finalmente se corrió la prueba para motocicletas de 200 c.c. de cilindrada, esperada especialmente por el público dada la cantidad de participantes inscriptos y la calidad de sus máquinas.

Volvió a triunfar Ghinassi en una espectacular actuación, manteniéndose al frente de la competencia durante 16 de las 20 vueltas.

José Vendramín, ganador de la primera fecha del certamen y Amoroso, campeón de la temporada 1972, fueron protagonistas de la lucha por la primera posición durante los cuatro primeros circuitos, pero en el desarrollo de la quinta vuelta, Vendramin embistió a Amoroso quedando ambos detenidos y posibilitando a Ghinassi adueñarse de la primera posición.

Amoroso, debido al encontronazo con Vendramin, quedó fuera de carrera, pero este último pudo seguir compitiendo y aunque no logró descontar la ventaja obtenida por Ghinassi, sí pudo alcanzar el segundo puesto.

Tercero, también con 20 vueltas pero algo más distanciado del puntero, se clasificó José Geli, siendo cuarto el hombre de San Antonio de Areco, Carlos Pereyra.

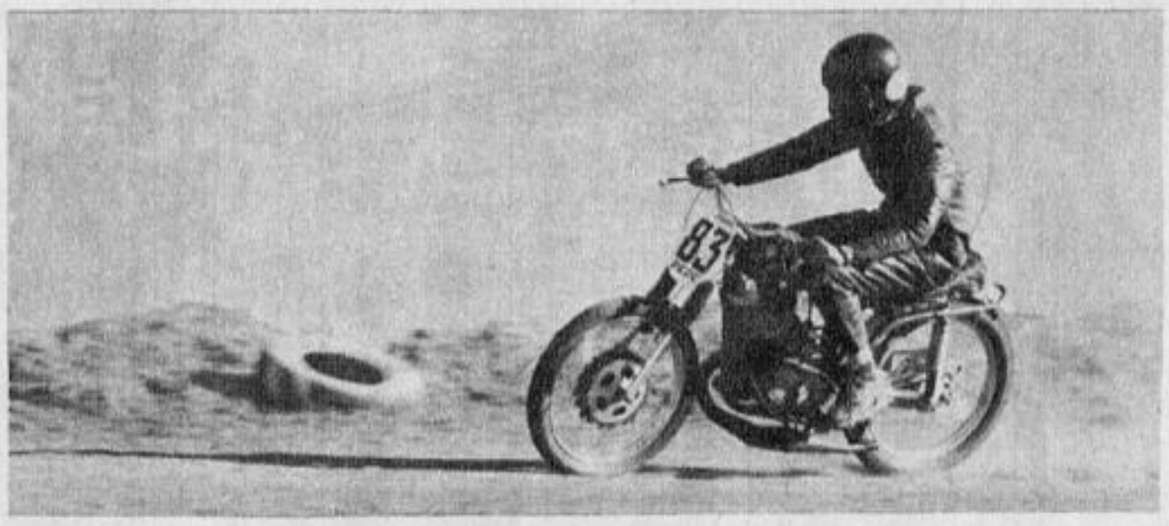
Ghinassi empleó para recorrer 20 circuitos, 16' 32". José Vendramin, debido al triunfo logrado en la primera fecha y al segundo puesto, en esta oportunidad, es el competidor que más posibilidades tiene de clasificarse campeón de la temporada 1973, si se tiene en cuenta que sólo falta una prueba para finalizar el torneo.

SEGUNDA FECHA DEL TORNEO PRIMAVERA PARA CAFETERAS 1931 y F-2

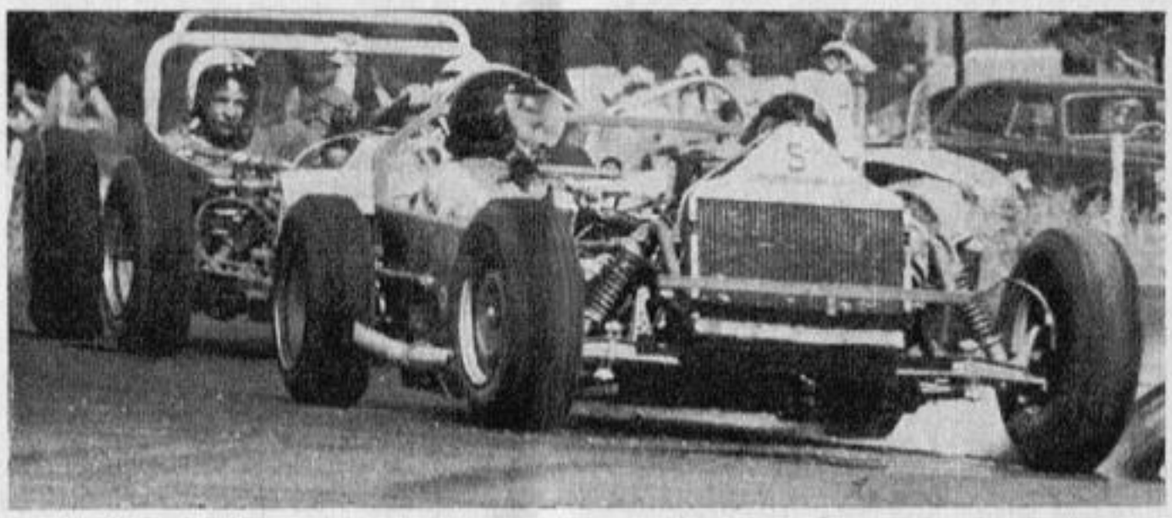
CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	José Garófalo	Ford A	25m01s3	30
2º	311	Raúl Barletta	Fiat 1600	25m10s4	30
3º	6	Roberto Lambardi ...	Ford A	25m41s2	30
4º	14	Suffern Quirno	Chevrolet	25m46s2	30
5º	81	Héctor Lamothe	Chevrolet	25m47s3	30

Promedio del ganador: 108 km/h.
Record de vuelta: Para José Garófalo, con 48s2, a 111,57 km/h



José Vendramin no logró reeditar su triunfo anterior. Cuando disputaba la punta con Amoroso tuvo un encontronazo que lo retrasó. De todas maneras logró recuperarse y obtuvo un merecido segundo puesto.



Lambardi y Otonelo se lucieron en la segunda serie. Finalmente se impuso con holgura Lambardi ante la deserción del platense.

ESTANCIA CHICA

VOLVIO GAROFALO

Decíamos, al comentar la primera fecha del Torneo Primavera, que las nuevas cafeteras de Fórmula dos estarían muy pronto en condiciones de competir de igual a igual con las tradicionales cafeteras 1931.

Ahora, finalizada la segunda fecha del Torneo Primavera, ya no nos quedan dudas de que la joven categoría está en condiciones de alzarse con el triunfo en cualquier momento.

24 máquinas de la categoría hasta 1931 y más de 14 cafeteras de Fórmula dos compitieron por la segunda fecha del Torneo Primavera, que organiza la subcomisión de automovilismo deportivo del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata, en su autódromo de Estancia Chica.

No se corrieron en esta oportunidad las competencias reservadas para las categorías 850 c.c. y Fiat 600 standard y Citroën, debido —en parte— a que estos últimos competían en las 12 horas del Autódromo Municipal, pero la paridad de máquinas que hubo en cada una de las series, así como en la final, permitió al público apreciar una lucha singular que hizo olvidar la falta de las categorías menores.

Fue la revelación de la jornada un joven piloto de Magdalena, Raúl Barletta, que con una cafetera de Fórmula 2 con motor Fiat 1.600 de la Scudería de Concesionarios logró el mejor tiempo en las pruebas clasificatorias con 49''3, aventajando por solamente un quinto de segundo a Roberto Lambardi y por apenas un segundo a Suffern Quirno, Masso, Otoneb y a Garófalo, lo que hacía prever una enconada puja en cada una de las series.

LAS SERIES

Se disputaron dos series, cada una de ellas a quince giros, con el propósito de clasificar a los nueve mejores tiempos de cada una para la final.



Lambardi (6) supera por la cuerd

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En la primera de las baterías, Martín Suffern Quirno, ganador de la competencia anterior, se adueñó de la primera posición apenas iniciada la misma, seguido de cerca por Garófalo, Barletta y Héctor Lamothe.

Ya en el segundo giro, Garófalo y Barletta, viajando en tandem, superaron a Suffern Quirno y se alejaron ambos de sus más inmediatos perseguidores.

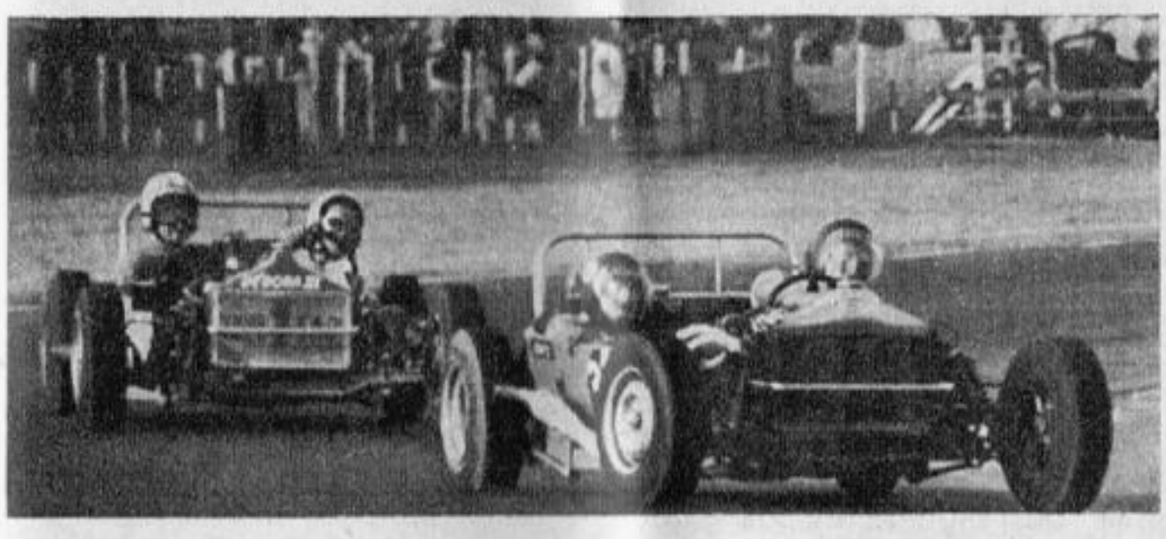
Garófalo continuó en punta, acosado insistentemente por Barletta, quien en el último giro logró superarlo, venciendo de esta manera en la serie.

reuniones de las autoridades de la prueba hasta que finalmente el comisario deportivo, señor Mutto, decidió penalizar con 30" de recargo a Barleta, Garófalo y Lamothe.

De esta manera triunfó Suffern Quirno, siendo escoltado por Héctor Pachialata y Roque Pérez.

En la segunda serie, Roberto Lambardi confirmó lo hecho en las pruebas de clasificación logrando un espectacular triunfo luego de superar a Otonelo en la cuarta vuelta.

Otonelo, que se había mantenido en la primera posición hasta ese momento, comenzó a retrasarse con evidentes pro-



Sensacional lucha entre Barleta (311) y Garófalo (1). Durante muchas vueltas giraron disputando rueda a rueda el primer puesto, hasta que faltando dos giros para finalizar, problemas en la caja del Fiat de Barleta lo obligaron a retrasarse triunfando —entonces— el quilmeño.

Eran segundo Garófalo y 3ro. Héctor Lamothe, mientras Suffer Quirno había quedado relegado al cuarto puesto.

Al finalizar la serie se suscitó una singular polémica, cuando Suffern Quirno se quejó ante las autoridades por haber sido superado —con bandera amarilla en ese sector— por Garófalo, Barletta y Lamothe.

Hubo varios argumentos y

blemas mecánicos, siendo superado también por Antonio Masso —segundo— y por Oscar Maracci, que fue tercero.

Alfredo Martín, otro con desperfectos mecánicos, abandonó faltando dos vueltas para finalizar la segunda serie.

Raúl Barletta marcó el mejor tiempo para la vuelta de ambas series con un tiempo de 49"1 a 109,156 km/h. de promedio.



Suffern Quirno (14) arrebatándole el tercer puesto en la final.

FINAL

Con los nueve mejores tiempos de cada una de las series y con los dos primeros de cada uno de los repechajes, corridos sobre ocho giros al circuito, se inició la final para cafeteras 1931 y Fórmula 2 programada a 30 vueltas.

Martín Suffern Quirno y Roberto Lambardi, ganadores de cada usa de las series, se ubicaban en la primera línea, pero eran especialmente tenidos en cuenta por el público Garófalo y Barletta, que largaban en la sexta debido a los 30" de recargo con que fueron penalizados.

De entrada, Suffern Quirno comandó el lote de competidores, asediado por Oscar Marachi y Roberto Lambardi.

Garófalo, en una espectacular largada, había alcanzado ya la cuarta coocación, mientras era inminente el avance de Garletta, quien entre la primera y la sexta vuelta pasó del séptimo puesto al segundo puesto.

Garófalo superó a Martín Suffern Quirno en la séptima vuelta, y una vuelta más tarde, también lo superó Raúl Barletta.

La distancia entre Garófalo y Barletta fue reduciéndose poco a poco, y en el décimo circuito Barletta pasó a comandar la competencia.

Las posiciones se mantuvieron invariables durante varios circuitos y cuando sólo faltaba una vuelta para finalizar la competencia, Garófalo logró superar a Garletta merced a un trompo de éste y se adjudicó el triunfo en esta final.

Barletta mantuvo la segunda colocación, a pesar del trompo y de los problemas con la caja de velocidades que lo acosaron durante los últimos giros.

El promedio para el ganador fue de 108 km/h. Tambiés para José Garófalo fue el record de vuelta en la final. Su tiempo de 48" 2 fue el mejor registro de la jornada con un promedio de 111,057 km/h.

PUERTO SANTA CRUZ

6 HORAS DE TN

Hace algún tiempo (CORSA 385) dimos cuenta de la existencia de diferencias de opinión que demoraban la edición **1973 de** las Seis Horas de Puerto Santa Cruz. De dichas diferencias nació el Automóvil Club de Puerto Santa Cruz, entidad que tomó a su cargo la organización de esta prueba que comentamos a continuación. Al mismo no se integró la totalidad de la gente de la Peña Automovilística, es decir la gente que tiene en su activo la realización de las tres ediciones anteriores y que ahora actúa como concurrente de una berlina Fiat 125.

La falta de colaboradores; el descontento por el desempeño del comisario deportivo y el fuerte viento que sopló los dos días de carrera deslucieron el debut del Automóvil Club como organizador. Puerto Santa Cruz, simpática localidad de 1.500 habitantes, que celebraba su 95º aniversario, no debe darse el lujo de permitir que deportistas y gente de acción con ideas comunes actúen separados. La reflexión y la unidad deberán imponerse por sobre las ideas calientes, en beneficio de esta prueba anual que esta vez no estuvo a la altura de otras anteriores.

Y nos fuimos a las carreras. Una verdadera sorpresa y record de anotados en la clase A: 32 coches. Finalmente largan 28. Toda la crema de la categoría, con debutantes y otros que volvieron por sus fueros. Se larga y partida anulada, pues los tres primeros se van en pelotón, debiendo largar cada diez segundos. Vuelven a largar y a las pocas vueltas se suceden las sorpresas, ubicándose los coches de punta en las primeras posiciones. Mucha tierra; a veces se corre completamente a ciegas y así vemos como el grupo formado por Alto Voltaje, Lola-León, Islas Fernández, El Trencito Portuario, Ojeda-Recchia, Ogas, Esteban Rossi, Zuvic-Constanzo y la Peña Desamparados escala posiciones permanentemente.

La mayor parte de los coches sufren problemas de temperatura. Rossi descabeza un pistón; Alto Voltaje abandona

actividad zonal

6 HORAS DE TURISMO NACIONAL - GRUPO I

PREMIO 95º ANIVERSARIO DE PUERTO SANTA CRUZ
1 Y 2 DE DICIEMBRE DE 1973

CLASIFICACION CLASE "A"

Pos.	Pilotos	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	El Trencito Portuario (López-Rodríguez)	Gordini	6h01m26s	50
2º	Lola-León	Gordini	6h06m18s	50
3º	Peña Mi Refugio (Zuvic-Constanzo)	Gordini	5h57m10s	49
4º	Concesionaria Bahía Lángara (Rodríguez Grimaldi-Castro)	Citroën	6h01m57s	49
5º	Peña Colita Competición (Carbone-Manzanares)	Gordini	6h02m26s	48
6º	Schupbach-Joñuk	Fiat 600	6h03m09s	46
7º	Sotito-Natalino	Fiat 600	6h03m05s	45
8º	Espinosa-Gallardo-De Rossi	Fiat 600	6h04m00s	45
9º	Cheyenne Competición (27)	Fiat 600	6h02m09s	41
10º	Peña Vial (Ojeda-Recchia)	Gordini	6h01m28s	38
11º	Cheyenne Competición (6)	Fiat 600	6h01m43s	36

Desclasificados: Islas-Fernández, Gordini y Ogas, Fiat 600, por usar cubiertas radiales.

CLASIFICACION CLASE "C"

1º	Martínez-Guitard	Peugeot 1800	6h01m40s	61
2º	Taborelli-Paris (Peña Automovilística C. L. Piedra Buena)	Peugeot 1800	5h59m50s	53
3º	Riestra-Gil (Escudería Río Gallegos)	Peugeot 1800	6h04m45s	49

Comisario técnico: Ing. Eduardo Sinés. *Comisario deportivo:* Sr. Andrés Pedro Etura.

punteando, cuando estábamos casi en las tres horas de carrera. En la vuelta 11 toma la punta en el camino el Trencito Portuario, que sería ganador a la postre, y no la deja hasta la 44; lo acompañan en todo momento Islas-Fernández y Lola-León. En las últimas cinco vueltas se suceden las emociones: Lola-León funden y terminan con lo justo y finaliza primero Islas-Fernández, que luego sería descalificado por usar cubiertas no permitidas.

En la clase C las deserciones estuvieron a la orden del día. Previamente a la largada rompieron Tiro Federal (López-Feu) y Carlos Fernández. Así es que solamente largaron diez coches, seis Fiat y cuatro Peugeot. Taborelli-París largaron en punta y ahí se mantuvieron, primeros en el camino y en el tiempo, hasta que Riestra-Gil los desplazó, cuando se acercaban las dos horas de carrera y el consecuente cambio de piloto y reabastecimiento. Para esto ya habían abandonado Narvarte-Grillo (quemaron junta) y Thevenón-López y Pirillo-Iglesias, por puré de diferencial. Bucarey-De Cristófaro, ya con varias entradas a boxes, volcaron en la vuelta 19 y no volvieron a salir. Todos los coches tuvieron problemas y así vimos a Riestra-Gil hacer durar una punta de eje a combazos; a Taborelli-París se les descolgó la mangueta derecha; Luque Competición fundió en la vuelta 25; Lafuente-Fuhr diferencial out y a su vez Martínez-Guitard, finalmente ganadores, tuvieron también detenciones, causadas por un pinchazo, la caída del caño de escape y el cambio de la barra estabilizadora. El último tercio de carrera fue bastante aburrido, sólo cuatro autos girando en un circuito de 10 km y todos ya con los puestos definidos, hasta que al final Moreno Preto-Nadín quebraron el opio. Ya habían resignado la punta en manos de Martínez -Guitard y buscaban terminar segundos pero en la última vuelta el auto no quiso más y no pudo clasificar. El Automóvil quiso compensarle la mufa y le entregó un premio especial, a manera de reconocimiento, que recibieron entre largos aplausos del público.

PARRAFO APARTE

Merecen un comentario aparte varias cosas de estas Seis Horas. Por ejemplo la lucha en la clase A, entre el Citroën de la Concesionaria Bahía Lángara, de Comodoro Rivadavia, con Rodríguez Grimaldi-Castro up, y el Fiat 600 de Ogas (Cheyenne Competición). Veinticuatro vueltas les duró la conversación, pasando coches, cambiándose los puestos y maravillando a los espectadores.

∿

Cheyenne Competición presentó cuatro coches en las Seis Horas, tres Fiat 600 y un Isard. Las parejas fueron Olguín - Alonso, Steven - Sosa, Ogas y Abello-Perrone. Ogas fue descalificado por usar cubiertas no autorizadas el sábado. Ahí se volvió a C. Rivadavia, el domingo intervino en una prueba para Fiat 600 y la ganó. Los muchachos de Cheyenne, con él a la cabeza, tienen entusiasmo para rato.

∿

El auto ganador de la C, Martínez-Guitard arriba de un Peugeot, tiene leva Balestrini y atención mecánica de Alfredo "Negro" Rosas, apoyado desde el box por Giromelli, Walter, Martín y Bockelman.

∿

La palabra de David Islas, piloto de Mann Competición: "El C. D. nos autorizó a largar con cubiertas radiales y luego nos desclasificó por la misma causa. Donde esté este Comisario Deportivo, Mann Competición no largará la carrera".

∿

Otro palo para el C.D. lo dieron varios pilotos de la C, acerca de los remolques. Se corría fuerte y empezaron las roturas. Se solicitó permiso para remolcar hasta boxes y reparar allí, en razón del viento y polvo que tapaba el circuito. El C.D. dijo nones y así quedó desclasificado Narvarte-Grillo y abandonaron Carrera Competición y Lafuente-Fuhr. Digamos al respecto que el reglamesto nada decía sobre el tema y los pilotos interpretaron que las condiciones climáticas, bastante duras para arreglar en el camino, daban lugar para un sí antes que un no.

∿

Moreno Preto-Nadín punteaban la carrera, con poco margen sobre Martínez-Guitard. Eran la única esperanza Fiat en carrera. De pronto la presión de aceite al piso y siguieron girando para ver de terminar segundos. En la última vuelta paran para reponer aceite y estacionan a 200 metros del control, esperando que se cumplan las seis horas de carrera. Escuchan que la radio dice "tiempo cumplido" y cruzan el control, PERO SIN BANDERA A CUADROS. Dan otra vuelta a los empujones, pero el reglamento es claro: "CRUZAR LA LINEA DE LLEGADA POR SUS PROPIOS MEDIOS". Conclusión: habían cruzado pocos segundos antes, la primera vez. La confusión les costó 600 mil de los viejos, que era el importe del segundo premio.

∿

Aviso aparecido en La Opinión Austral: "Nos informan de Puerto Santa Cruz que el domingo pasado se escaparon tres leones; los mismos procedían de Río Turbio, Piedrabuena y Río Gallegos; se gratificará a quien los traiga hasta la concesionaria De Dios Automotores S.A."

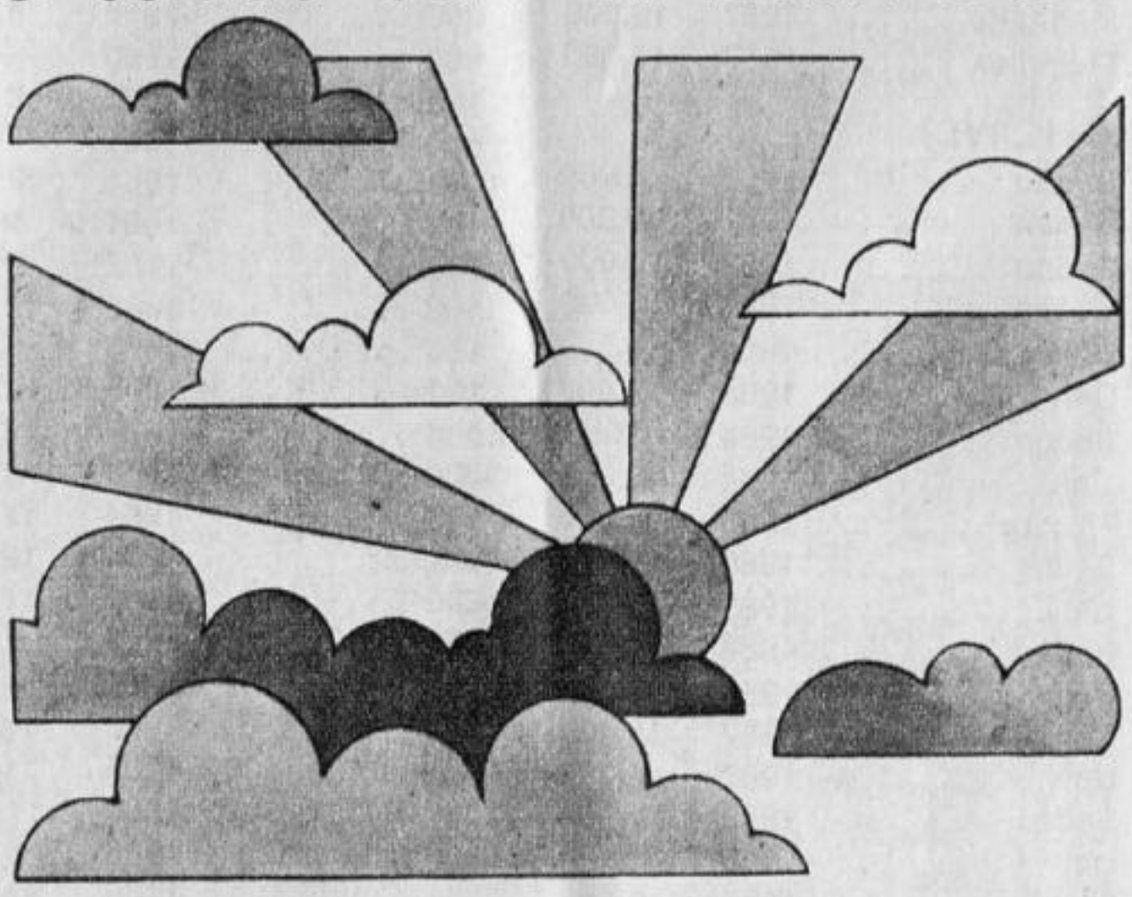


Rodriguez-López (el Trencito Portuario), ganadores de la clase "A".

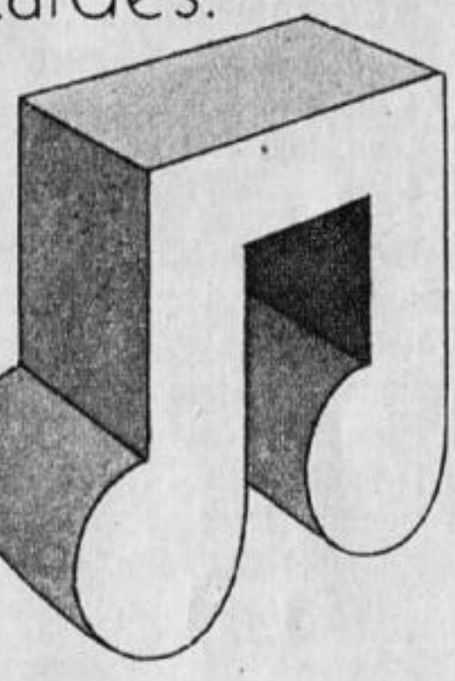
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

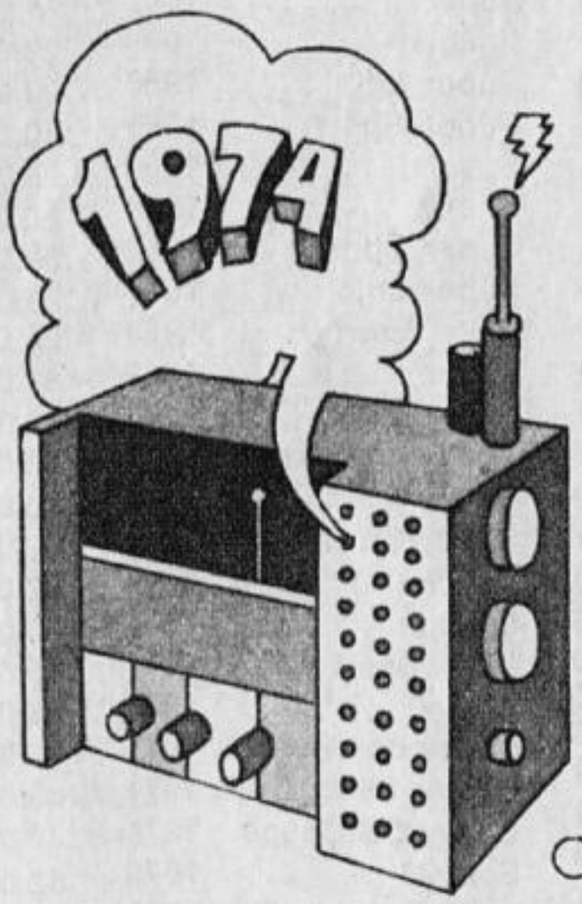
HAY UNA RADIO...

...que todas las mañanas
lo saluda con "El Buen Día".

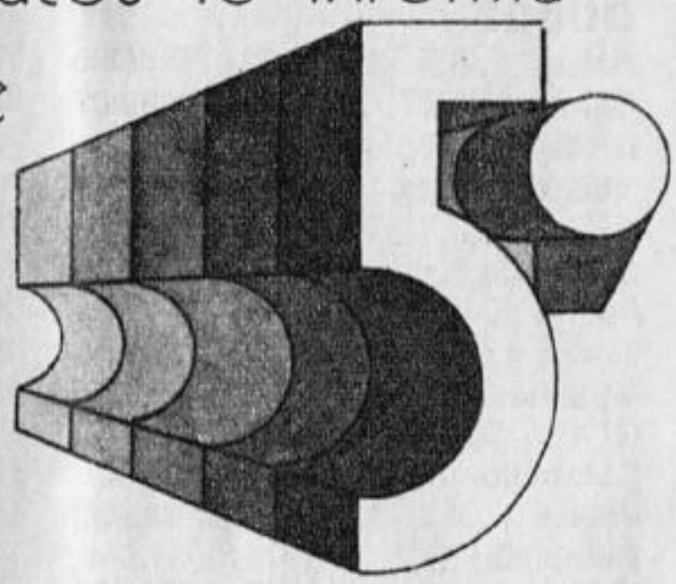


Y le ofrece la compañía más
juvenil, todas las tardes.
Y la mejor música
en la noche.



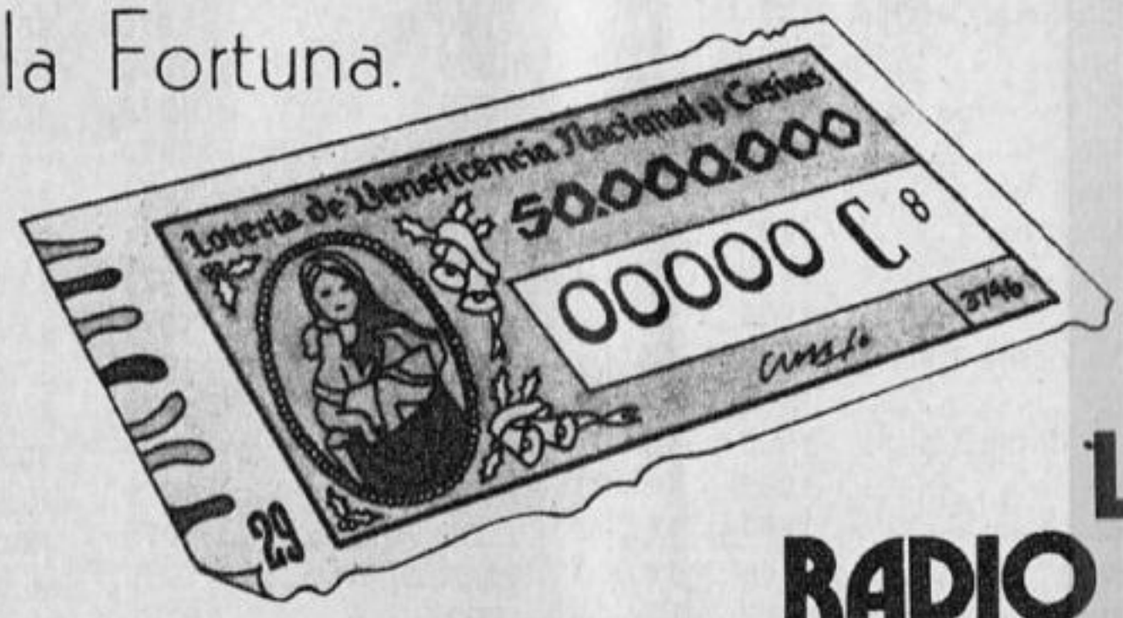


Cada 5 minutos le informa
todo lo que
sucede.



Hay una radio
que quiere que
usted y los suyos disfruten
de todo lo bueno de 1974.

Para anunciar su prosperidad,
le brinda La Danza de
la Fortuna.





Y en eso,
también es la
que tiene más
ganas de ser primera.

LS10
RADIO DEL PLATA
La radio con más ganas de ser primera

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE

Los precios de automotores usados que damos a continuación se han determinado en virtud de operaciones reales constatadas. Tomando como referencia estas operaciones, se han establecido cifras básicas para unidades en uso y estado de conservación normales que tuvieron un recorrido anual de 20 a 25.000 kilómetros. En otras palabras: automóviles en perfecto estado de funcionamiento que no necesitan ninguna reparación para seguir prestando servicios. En consecuencia, los precios encolumnados son estimativos y se los deberá "corregir" en más o en menos según —por ejemplo— si tiene equipos especiales o si se los entrega con algún tipo de garantía o si, en su defecto, su estado no es el que mencionamos más arriba.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FORD		
4 p.	1951	5.000
4 p.	1953	5.500
4 p.	1954	5.500
Coupé sedan ..	1954	6.000
4 p.	1955	6.000
Fairlane 8 aut. .	1957	6.500
Fairlane 500 8 a.	1958	6.500
Fairlane 8 mec.	1958	7.000
Galax. 6 mec. .	1960	8.000
Galax. 8	1960	8.000
Galax. 6	1961	9.000
Galax. 8 aut. ..	1961	9.000
Falcon	1962	18.000
Falcon Standard	1963	20.000
Falcon de Lujo .	1963	21.000
Falcon Standard	1964	22.000
Falcon de Lujo .	1964	23.000
Falcon de Lujo .	1965	25.000
Falcon Futura ..	1965	26.000
Falcon Standard	1965	22.000
Falcon Standard	1966	24.000
Falcon de Lujo .	1966	28.000
Falcon Futura .	1966	29.000
Falcon de Lujo .	1967	30.000
Falcon Standard	1967	27.000
Falcon Futura .	1967	31.000
Falcon de Lujo .	1968	33.000
Falcon Standard	1968	29.000
Falcon Futura .	1968	34.000
Rural	1968	35.000
Falcon Standard	1969	32.000
Falcon Futura .	1969	37.000
Rural	1969	38.000
Falcon de Lujo .	1969	36.000
L. T. D.	1969	33.000
Fairlane 500 ..	1969	27.000
Fairlane Luxe ..	1969	25.000
Falcon Standard	1970	34.000
Falcon de Lujo .	1970	39.000
Falcon Futura .	1970	40.000
Rural	1970	41.000
L. T. D.	1970	37.000
Fairlane 500 ..	1970	30.000
Fairlane Luxe .	1970	27.000
Falcon Standard	1971	36.000
Falcon de Lujo .	1971	41.000
Falcon Futura .	1971	42.000
Rural	1971	43.000
Fairlane 500 ...	1971	34.000
LTD	1971	42.000
Fairlane 500 ...	1972	38.000
L. T. D.	1972	47.000
Falcon Standard	1972	38.000
Falcon de Lujo .	1972	44.000
Falcon Futura .	1972	44.000
Rural	1972	46.000
GRACIELA		
2 p.	1958	2.000
2 p.	1960	2.500
GW. Wartburg ..	1962	3.000
ISARD		
700	1963	2.600
Kombi	1963	3.000
700	1964	3.000
Kombi	1964	3.200
1204	1964	3.900
700	1965	3.400
Kombi	1965	4.400
1204	1965	3.400

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JEEP		
IKA carrozado .	1957	4.200
IKA	1958	4.500
IKA	1959	5.000
IKA	1960	6.000
IKA	1961	7.000
IKA	1962	8.000
IKA	1963	9.000
IKA	1964	10.000
IKA	1965	11.000
IKA	1966	12.000
IKA	1967	13.000
IKA	1968	14.000
IKA	1969	15.000
IKA	1970	17.000
IKA	1971	19.000
IKA	1972	21.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	6.000
180	1954	6.500
170	1955	6.500
180	1955	7.000
300	1955	7.000
219 naftero	1959	18.000
220	1959	19.500
220 S coupé ..	1961	20.000
220 S 4 p. ...	1961	18.000
220	1962	18.000
220 S 4 p.	1962	18.400
220 SE	1962	21.500
220 S 4 p.	1963	22.800
220 SE coupé .	1963	30.000
220 SE coupé .	1964	38.000
22 S	1964	41.000
220 S	1965	36.000
250 SE	1965	30.000
250 S 4 p.	1966	35.000
250 SE 4 p. ...	1966	45.000
250 SE coupé .	1966	54.000
MORRIS		
4 p.	1966	16.000
Traveller	1966	16.000
4 p.	1967	18.000
N S U		
24 HP	1958	3.000
34 HP	1960	3.500
34 HP	1961	3.800
Sport Prinz	1961	5.200
34 HP	1962	4.200
34 HP Prinz ..	1963	4.700
OPEL		
Rekord 2 p. ..	1956/7	5.000
Rural	1956/7	5.000
Rekord 2 p. ..	1958	7.000
Rural	1958	7.000
Rekord 2 p. ..	1959	7.500
Rural	1959	7.500
Rekord 2 p. ..	1960	8.000
Rural	1960	8.000
Rekord 2 p. ..	1961	8.300
Rural	1961	8.300
Rekord 2 p. ..	1962	9.000
Rural	1962	9.000
PEUGEOT		
203	1956	5.000
403	1956/7	8.000
403	1958/9	9.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
403 .	1960/1	10.500
403	962	11.000
404	962	13.000
403	963	12.000
404	963	16.000
404 Rural	1963	16.000
403	1964	14.000
404 3 banc. ...	1964	17.000
404 5 banc. ...	1964	18.000
403	1965	15.000
404 Standard ..	1965	20.000
404 Standard ..	1966	22.000
404 de Lujo ...	1966	23.000
404	1967	24.000
404 G Lujo ...	1967	25.000
404	1968	26.000
404 G. Lujo ...	1968	27.000
404 Standard ..	1969	28.000
404 Grand Prix	1969	29.000
504 De Lujo ...	1969	31.000
504 Súper Lujo .	1969	32.000
404 Standard ..	1970	30.000
404 Grand Prix .	1970	31.000
504 De Lujo ...	1970	36.000
504 Súper Lujo .	1970	37.000
404	1971	32.000
Le Mans	1971	33.000
504 de Lujo ...	1971	38.000
504 Súper Lujo .	1971	39.000
404 De Lujo ...	1972	32.000
404 G.P.	1972	36.000
504 De Lujo ...	1972	40.000
504 Súper Lujo .	1972	42.000
404 Diesel ...	1972	38.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	14.000
C. Country	1962	15.000
Ambassador 990	1963	15.000
C. Custom 1ª S.	1963	14.500
C. Custom	1963	15.000
C. Country 660 .	1963	17.000
De Luxe 550 ..	1963	13.000
Ambassador 990	1964	16.000
C. Custom 660 .	1964	16.000
C. Country 660 .	1964	18.000
De Luxe 550 ...	1964	14.000
C. Custom 660 .	1965	17.000
C. Country 660 .	1965	17.000
Ambassador 990	1965	19.000
De Luxe 550 ...	1965	17.000
Ambassador 990	1966	14.000
C. Custom 660 .	1966	20.000
C. Country 660 .	1966	19.000
De Luxe 550 ...	1966	20.000
Ambassador 990	1967	15.000
C. Custom 660 .	1967	23.000
C. Country	1967	20.000
De Luxe 550 ...	1967	23.000
Ambassador 990	1968	16.000
C. Custom 660 .	1968	27.000
C. Country	1968	22.000
De Luxe 550 ...	1968	30.000
Ambassador ...	1969	20.000
C. Country	1969	34.000
C. Custom 660 .	1969	35.000
Classic 380 ...	1970	27.000
C. Country	1970	30.000
Ambassador 380	1970	38.000
Ambassador ...	1971	40.000
C. Country ...	1971	44.000
Classic 380 ...	1971	41.000
Ambassador ...	1972	33.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country ...	1972	50.000
RENAULT		43.000
Dauphine	1963	5.000
4 L.	1963	7.000
Gordini	1963	7.000
4 L.	1964	8.000
Dauphine	1964	6.000
Gordini	1964	8.000
4 L. 3 veloc. ...	1965	9.000
4 L. 4 veloc. ...	1965	7.500
Gordini	1965	10.000
Dauphine	1965	9.000
Gordini	1966	11.000
Dauphine	1966	12.000
4 L.	1966	10.000
Gordini	1967	10.000
4 L.	1967	9.000
Renault 850 ...	1967	11.000
Gordini	1968	12.000
4 L.	1968	13.500
850	1968	12.000
Gordini	1969	15.000
R 4	1969	17.000
850	1969	13.000
850	1970	15.000
Gordini	1970	17.000
R 4	1970	19.000
R 6	1970	25.000
4 S	1971	22.000
R 6	1971	26.000
R 12	1971	33.000
4 S	1972	23.000
R 6	1972	29.000
R 12	1972	35.000
SIMCA		
4 p.	1956	3.800
Rural	1956	4.500
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	6.500
17 M 2 p.	1961	7.000
17 M 4 p.	1961	7.500
17 M 2 p.	1962	8.000
17 M Rural ...	1962	8.000
TORINO		
300 4 p.	1967	19.000
380 S 4 p.	1967	25.000
380 2 p.	1967	28.000
380 W 2 p.	1967	27.000
300 4 p.	1968	21.000
300 S 4 p.	1968	30.000
380 2 p.	1968	35.000
380 W 2 p.	1968	32.000
300 S 4 p.	1969	34.000
380 2 p.	1969	34.000
380 W 2 p. ...	1969	36.000
L. 4 p.	1970	45.000
GS. 2 p.	1970	35.000
S. 4 p.	1970	32.000
TS. 2 p.	1970	44.000
TS. 4 p.	1970	40.000
L	1971	32.000
S.	1971	41.000
TS. 4 p.	1971	46.000
TS. 2 p.	1971	50.000
GS. 2 p.	1971	52.000
L	1972	35.000
S	1972	44.000
TS. 4 p.	1972	49.000
TS. 2 p.	1972	55.000
GS.	1972	57.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
VALIANT		
I	1962	14.000
II	1963	16.000
III	1964	18.000
III	1965	20.000
Coronado	1965	20.000
G. Turismo	1965	20.000
IV	1966	21.000
Coronado	1966	21.000
G. Turismo	1966	22.000
IV	1967	23.000
Coronado	1967	23.000
G. Turismo	1967	23.000
IV	1968	24.000
Coronado	1968	24.000
G. Turismo	1968	24.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	12.000
Export	1962	14.000
1500 2 p.	1962	13.000
VOLVO		
121	1960	11.500
122	1962	13.000

PICK-UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	13.000
Pick-up	1965	14.000
Pick-up	1966	15.000
Pick-up	1967	16.000
CITROEN		
AZU Furg.	1965	6.000
AZU Furg.	1966	7.000
AZU Furg.	1967	8.000
AZU Furg.	1968	10.000
AZU Furg.	1969	10.000
AK-R Furg.	1970	13.000
AK Furg.	1970	12.000
AK-P	1971	14.500
AK	1971	14.000
AK	1971	15.000
AK-P	1972	15.500
CHEVROLET		
10 Pick-up	1965	19.000
10 "	1966	21.000
10 "	1967	24.000
10 "	1968	27.000
10 "	1969	29.000
CS Pick-up	1970	31.000
CS Pick-up	1971	33.000
CS Pick-up ..	1972	35.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up ..	1962/3	17.000
D-100 Pick-up ..	1964	18.000
D-100 Pick-up ..	1965	20.000
D-100 Pick-up ..	1966	22.000
D-100 Pick-up ..	1967	26.000
D-100 Pick-up ..	1968	29.000
DODGE		
D-100 Pick-up ..	1961/2	14.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
D-100 " ..	1963	15.000
D-100 " ..	1964	16.000
D-100 " ..	1965	17.000
D-100 " ..	1966	18.000
D-100 " ..	1967	26.000
D-100 " ..	1968	23.000
DP-100 diesel ..	1969	32.000
D-200 diesel ..	1969	34.000
D-200 diesel ..	1970	37.000
DP-100 diesel ..	1970	36.000
DP-100 diesel ..	1971	42.000
D-200	1971	40.000
D-20	1972	42.000
DP-1000 diesel	1972	45.000
FARGO		
D-100 Pick-up ..	1962/3	17.000
D-100 " ..	1964	18.000
D-100 " ..	1965	20.000
D-100 " ..	1966	22.000
D-100 " ..	1967	26.000
D-100 " ..	1968	29.000
FIAT		
Multicarga 1500	1965	13.800
Multicarga 1500	1966	15.500
Multicarga 1500	1967	16.500
Multicarga 1500	1968	17.500
Multicarga 1500	1969	19.000
Multicarga 1500	1970	21.000
Multicarga 1500	1971	22.500
Multicarga 1500	1972	24.500
FORD		
F-000 Pick-up ..	1960/1	11.000
F-100 " ..	1962	13.000
F-100 " ..	1963	15.000
F-100 " ..	1964	17.000
F-100 " ..	1965	19.000
F-100 " ..	1966	22.000
F-100 " ..	1967	25.000
F-100 " ..	1968	28.000
F-100 " ..	1969	30.000
F-100 " ..	1970	32.000
F-100 " ..	1971	34.000
F-100 " ..	1972	36.000
JEEP		
IKA Pick-up ...	1961	11.000
IKA " ...	1962	12.000
IKA " ...	1963	13.000
IKA " ...	1964	14.000
Glad. Pick-up ..	1964	14.000
Glad. " ..	1965	15.000
Glad. " ..	1966	16.000
Glad. " ..	1967	17.000
Glad. " ..	1968	18.000
Glad. " ..	1969	19.000
Glad. " ..	1970	20.000
Jeep Pick-up ..	1971	21.000
Jeep Pick-up ..	1972	23.000
MERCEDES BENZ		
Pick-up	1972	70.000
PEUGEOT		
T4B	1967	19.000
T4B	1968	20.000
T4B	1969	22.000
T4B	1970	23.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
T4B	1971	24.000
T4D	1972	26.000
RASTROJERO		
Pick-up	1964	15.000
"	1965	16.000
"	1966	17.000
"	1967	18.000
"	1968	20.000
" 2ª serie	1968	21.000
"	1970	23.000
"	1971	25.000

MOTOS USADAS

CILINDRADAS

AJS		
500	46-48	1.380/1.710
350	46-48	720/1.000
500	49-54	2.370/3.100
500	60-62	4.600/5.700
650	60-62	4.900/6.000
500/650 Chopper		4.900/6.500
BSA		
500	46-48	1.500/1.600
500	48-49	2.400/3.100
350	46-48	900/1.200
650	50-52	2.300/3.200
500	60-62	5.100/6.200
500/650 Chopper		5.000/6.600
BMW		
500	55	4.150/4.900
250	58	4.300/6.000
500	58	7.200/8.600
500	62	9.000/1.100
600	62	9.500/1.300
JAWA		
350	57	1.700/2.800
175	57	780/1.300
350	62	3.400/5.450
MATCHLESS		
350	46-48	1.100/1.700
500	46-48	1.900/2.800
500	49-52	2.300/3.100
NORTON		
500	46-48	1.560/1.700
500	49-51	2.400/2.900
500	62	3.850/4.800
500	68	5.100/6.800
SIAMBRETTA		
150	52-54	1.000/1.400
175	54-62	820/1.300
125 Chopper	58-62	1.600/2.400
125 Cristian		2.300/3.100
TRIUMPH		
350	47-49	1.700/2.700
500	46-47	3.200/4.200
500	48-50	3.600/4.300
650	48-50	4.300/5.700

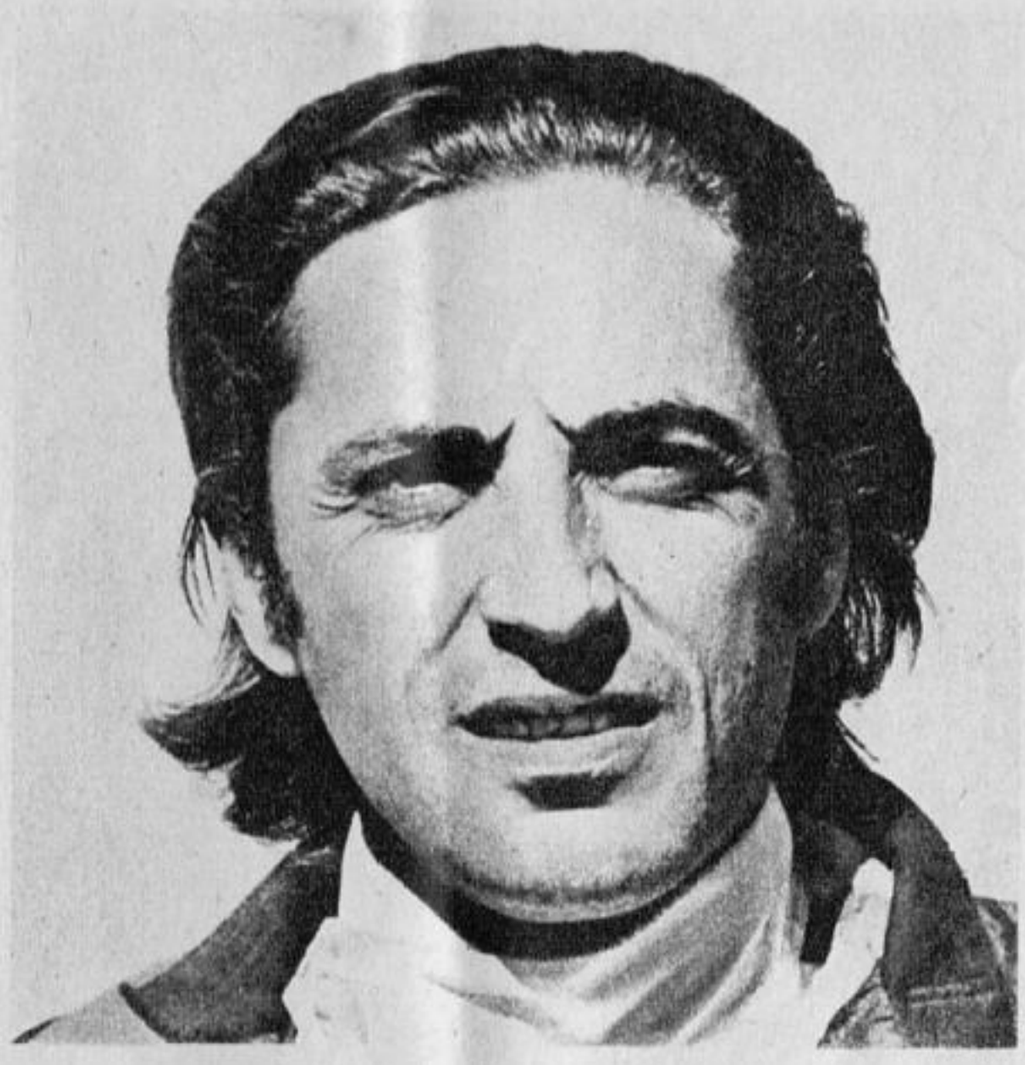
MARCA	AÑO	ESTIMAC.
500	51-54	4.300/5.700
650	51-54	4.800/7.000
500/650 .	55-57	5.700/7.600
350	58-62	5.700/7.600
650	60-62	6.900/7.900
500/650 Chopper		7.500/9.500
650 Boneville		19.000/20.000
750 Trident 70		21.600/26.000
ZANELLA		
100	59-67	1.450/1.700
125	59-67	1.600/1.900
125	68-71	1.800/2.500
175	69-71	2.500/3.100
GILERA		
150	54-61	900/1.600
175	60-67	1.200/1.700
200	62-68	1.700/2.500
200	68-71	2.300/3.000
300 (imp.)	57-58	2.300/3.000
300 (nac.)	67-70	4.320/5.800
150 Chopper		3.800/4.300
100 Chopper		3.800/4.300
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	2.200/3.100
1200 (v.c.)	48-49	2.800/3.600
1200 Chopper		6.100/8.700
HONDA		
50	60-62	1.170/2.000
125	60-62	2.000/3.600
150	60-62	2.200/3.800
250	60-62	4.100/5.500
300	60-62	4.900/7.600
HRD		
1000	48-49	2.900/3.500
1000 B Shadow	48-49	4.400/6.000
1000 Chopper		6.800/9.500
1000	48-49	5.700/6.000
1000	54	5.700/7.800

MOTOS 0 KM.

ZANELLA	
50 MZ	3.250
125 4 vel. Rutera	8.660
175 4 vel. Ponderosa ..	4.365
175 Z carga c/caja met.	5.020
GILERA	
150 Super Sp.	5.642
185 Sprint	5.795
200 GT	5.988
200 GT Monocasco	6.054
215 Sp./70	6.402
Macho	7.500
PUMA	
125 4ª Serie	3.990
200 5ª Serie	7.062
125	3.919
Motocarga 125, caja 1x1	4.424
Motoc. 200, caja 1x1,50	6.520

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un piloto



P. Mayorga, nuevamente campeón de la categoría Turismo Nacional clase "C"

Un whisky



Whisky Royal Command, sabor de viejo cuño escocés.

Dos ganadores Paco Mayorga whisky Royal Command Salud campeón



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Textos y fotos: Héctor Cademartori.

"2° GP Nello Garagnani" de Motocross

BARILOCHE DE TEMPORADA

Claudio Pesce, del equipo "Austral Líneas Aéreas", ganó la segunda edición del clásico barilochense con una Zanella prototipo de la firma MX Motocross. Caviglia, Macías y Martínez ocuparon las siguientes posiciones. Buena actuación de Gustavo Ezquerra en Colonia Suiza

Claudio Pesce en Colonia Suiza.
Ganador de cinco de las seis series del torneo.

Goyo Martínez en la bajada grande del Cerro Otto.
Terminó cuarto en la general pero mereció estar más arriba.



EN EL CERRO OTTO...

Cuando en Bariloche se conjugan elementos tales como la Unión Motocross, el Club Andino en el apoyo técnico, la Asociación de Hoteleros en la faz económica, además de los amigos de siempre (pocos lamentablemente), que también colaboraron, no deben quedar dudas que de este cóctel sólo una cosa puede resultar: el éxito.

El "2º GP Nello Garagnani" además de la infraestructura mencionada contó con otros dos importantes aliados; la cantidad y **calidad** de los pilotos participantes y la elección de los circuitos, que no podía haber sido más acertada para complementar el trabajo de organización.

Buenos Aires, con el equipo "Austral Líneas Aéreas", Córdoba y por supuesto la representación local, tomaron contacto en la primera carrera en el circuito del Cerro Otto, que estaba tan difícil como siempre, y esperando los errores de aquellos menos experimentados para hacerles pegar un buen susto, o en el peor de los casos una flor de piña.

Quienes finalmente iban a ocupar los primeros puestos en las clasíficas finales fueron los que mejor impresionaron en las prácticas. Nos referimos a Abel Martínez, Claudio Pesce, Gustavo Ezquerra, José Galindo y Juan Carlos Macías.

En la primera carrera Claudio Pesce capitalizó a su favor las tres series sobre Abel Martínez, totalmente recuperado del accidente que sufriera hace poco en este mismo circuito y demostrando un conocimiento total del trazado, que sumado a sus virtudes conductivas lo ayudaron muchísimo en el seguimiento de Pesce. Claudio, con la Zanella de MX Motocross con una horquilla Ceriani adaptada, mostró toda la serie de recursos —que no son pocos— en una pista en la que indudablemente todos ellos en una ocasión u otra son necesarios. Realmente elogiable la performance de su máquina; la ZMX 175 aguantó sin renuncios la paliza de cada una de las tres series con solamente un problema de recalentamiento ocasionado por la imposibilidad de conseguir un gicleur más grande para la alimentación del Mikuni. Atrás de Claudio, Martínez —con problemas en la moto— solamente pudo seguir el tren unas pocas vueltas de la primera serie, muy cerca de Pesce. Marcelo Caviglia por su parte, por ser la primera vez que competía en el Cerro, "no la vio ni cuadrada", si se permite el giro futbolístico, cosa razonable ya que tomarle el tiempo a este trazado no es cosa de dos vueltas y hacía rato que no corría. Así lo tendría que haber entendido y tomado con otra filosofía el piloto de la Montesa. Muy pero muy bien Juan Carlos Macías cuando anduvo solo e incluso con Caviglia. Cuatro años de carreras, y uno de los mejores de la Escudería Garagnani.

Dos hombres que merecieron estar "ahí" y que merecen el comentario. Gustavo Ezquerra tuvo que luchar con problemas de su moto que no le permitieron discutir ninguna de las series, y "Cola" Blanc, que en su primera carrera en la clase mayor no desentonó en ningún momento.

EN COLONIA SUIZA...

A 30 kilómetros de Bariloche, el circuito sinuoso, veloz, con zonas de mallín y arenales combina estos elementos dando a la competencia un trámite sumamente interesante. Es posible que en la próxima temporada internacional se dispute allí una fecha en caso que

La "ecurie" Nello Garagnani en pleno. De izquierda a derecha: Jorge Blanc (muy elegante él), Hansen, Urra, Goyo, Macías, Galindo, "tante" Hella, "Loro", Aragón, Ezquerra y un genio: Cacho Rosa.

Gustavo Ezquerra en Colonia Suiza. La fecha allí la ganó como desagravio por su mala suerte en el Cerro Otto.



pueda acondicionarse el circuito.

En Colonia Suiza se evidenció aún más la ventaja de **Claudio** Pesce sobre el resto, ya que quienes podían haberle seguido el tren no conocían el circuito y en esas condiciones y sin problemas mecánicos Pesce circuló cuidando la moto, que continuaba con problemas de temperatura. El domingo fue excelente la producción de Gustavo Ezquerra, mientras Goyo Martínez seguía sufriendo con su medio mecánico (corte del cable del acelerador), Marcelo Caviglia se limitaba a girar solamente, Galindo se arrimaba un poco en la general y Macías seguía en un parejo trabajo. La fecha de Colonia Suiza fue finalmente para Ezquerra como desagravio por la mala suerte del día anterior y como justo premio a sus condiciones, a pesar de esos kilitos de más...

En Junior, Juan Franzgrote fue el ganador sobre Miguel Cejas, con Zanella el primero y Gilera el segundo, y con diferentes sistemas de carrera. Ritmo alocado el primero mientras que Cejas circulaba en forma más cerebral. Ambos sobresalieron netamente del conjunto como lo demuestra la posición de ambos en la clasificación final.

Un Gran Premio, así con mayúsculas, tuvo lugar en Bariloche, y la Unión Motocross Bariloche con la señora de Garagnani al frente tuvo la culpa de ello...

"GRAN PREMIO NELLO GARAGNANI"

8 y 9 de diciembre de 1973

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA SENIORS

		Puntos
1)	Claudio Pesce	11
2)	Marcelo Caviglia	23
3)	Juan C. Macías	26
4)	Abel Martínez	30
5)	José Galindo	40

CATEGORIA JUNIORS

		Puntos
1)	Juan Franzgrote	14
2)	Miguel Cejas	16
3)	Oscar Hansen	18

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Realización EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989

SEGURIDAD Y CONFORT PARA EL AUTOMOTOR...


ART. 1068


ART. 1065


ART. 16861


ART. 2000

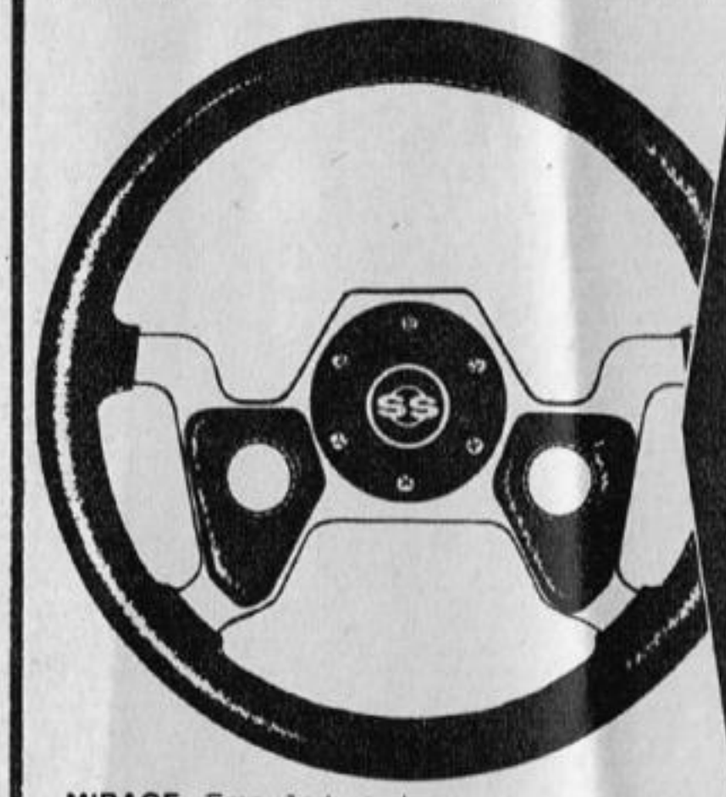
DAVID® ES LA MARCA QUE LO IDENTIFICA

PRODUCTOS QUE YA "CAMINAN" POR TODA AMERICA

FABRICA Y DISTRIBUYE: **CASA DAVID S. A.**

WARNES 777 • T. E. 54-2671 • 55-1965 • CAPITAL

Distribuidores:
FELIPE KURAND - Laprida 1667 - V. López
TUERCA SPORT - Av. Mosconi 1998 - L. del Mirador
CASA YOVA - Almte. Brown 3515 - Temperley
E.D.A. - Diagonal 74 Nº 1449 - La Plata



MIRAGE: Empuñadura de cuero.

COLOCACION EN EL ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS

40 modelos en cuero y madera

Fábrica:

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 CAPITAL
T.E. 50-7572 • 53-3157
Alt. Av. San Martin 7100
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

TAUNUS M.BENZ

220 - 250 - 280

FABRICACION - IMPORTACION

Repuestos La Comercial S.R.L.

WARNES 1157 - T.E. 55-1259
BUENOS AIRES

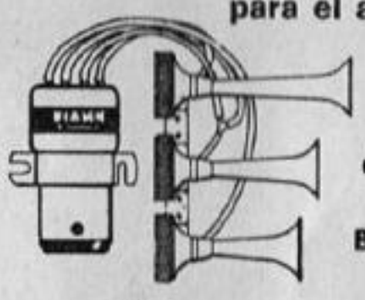
PEUGEOT

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

DETROIT S.C.P.A.

El surtido más importante en accesorios para el automotor.



DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

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





PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

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

¡con toda la música!

AUTORRADIO

Motovox



Fábrica y Ventas: **PARLANTES - ANTENAS**
HUMBERTO 1º 2126 • T. E. 241-3012 • LANUS OESTE

REPUESTOS LEGITIMOS

NACIONALES IMPORTADOS

FIAT

RP

Precios especiales para mayoristas
GRANDES DESCUENTOS EN PARTES DE CARROCERIAS

Solicite cotización
Envios al interior

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

CRK

INSTRUMENTAL DE ALTA PRECISION ALEMANA

(BAJO LICENCIA DE BHOM - COLONIA - ALEMANIA)

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA:

CERRITO REPUESTO S.R.L.

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

EN VENTA EN TODAS LAS BUENAS CASAS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS



AMPERIMETRO



ACEITE



TEMPERATURA

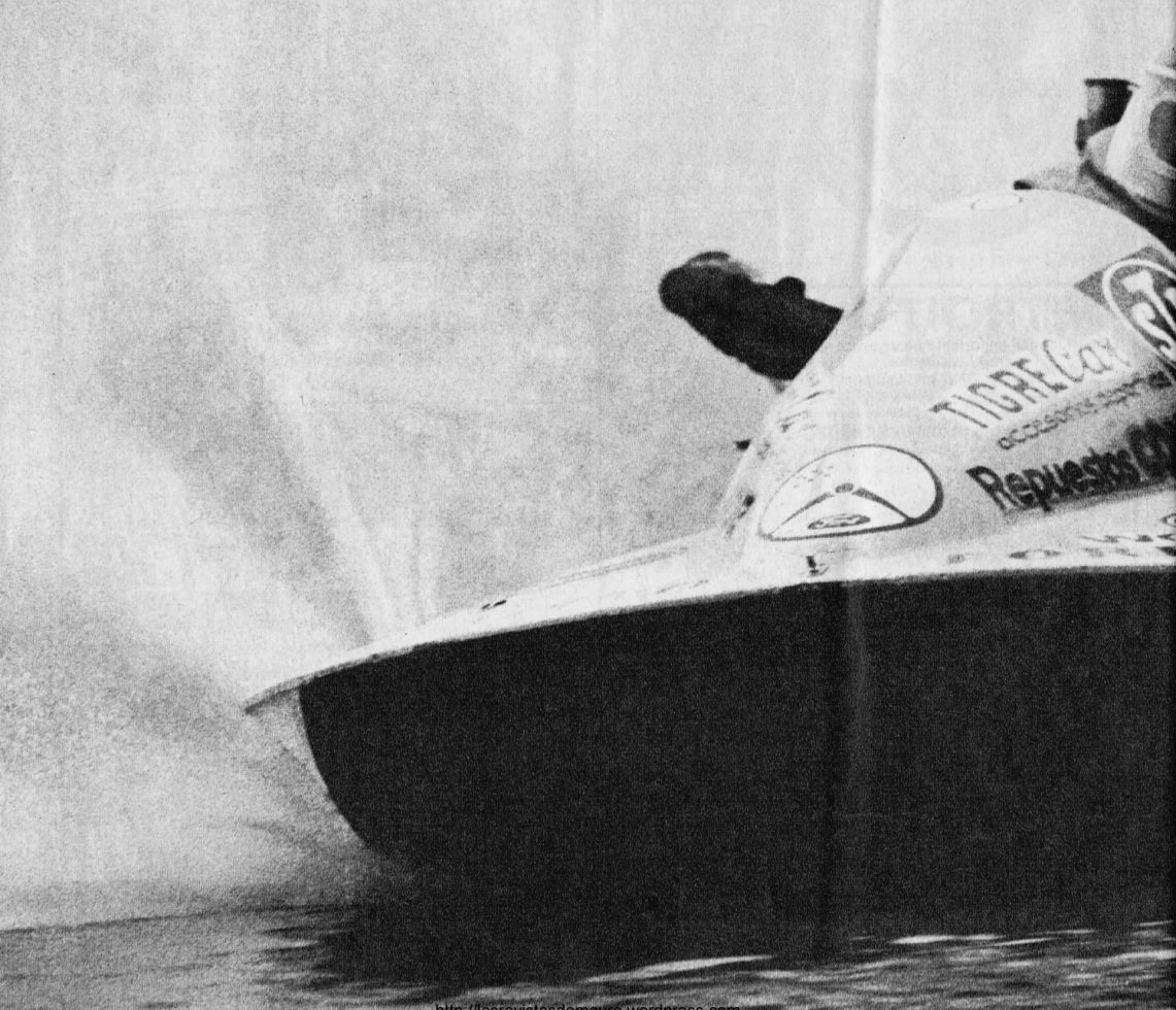


TACOMETRO

ME SIGUEN LL

Por NICOLAS GELORMINI

Fotos: ARMANDO RIVAS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

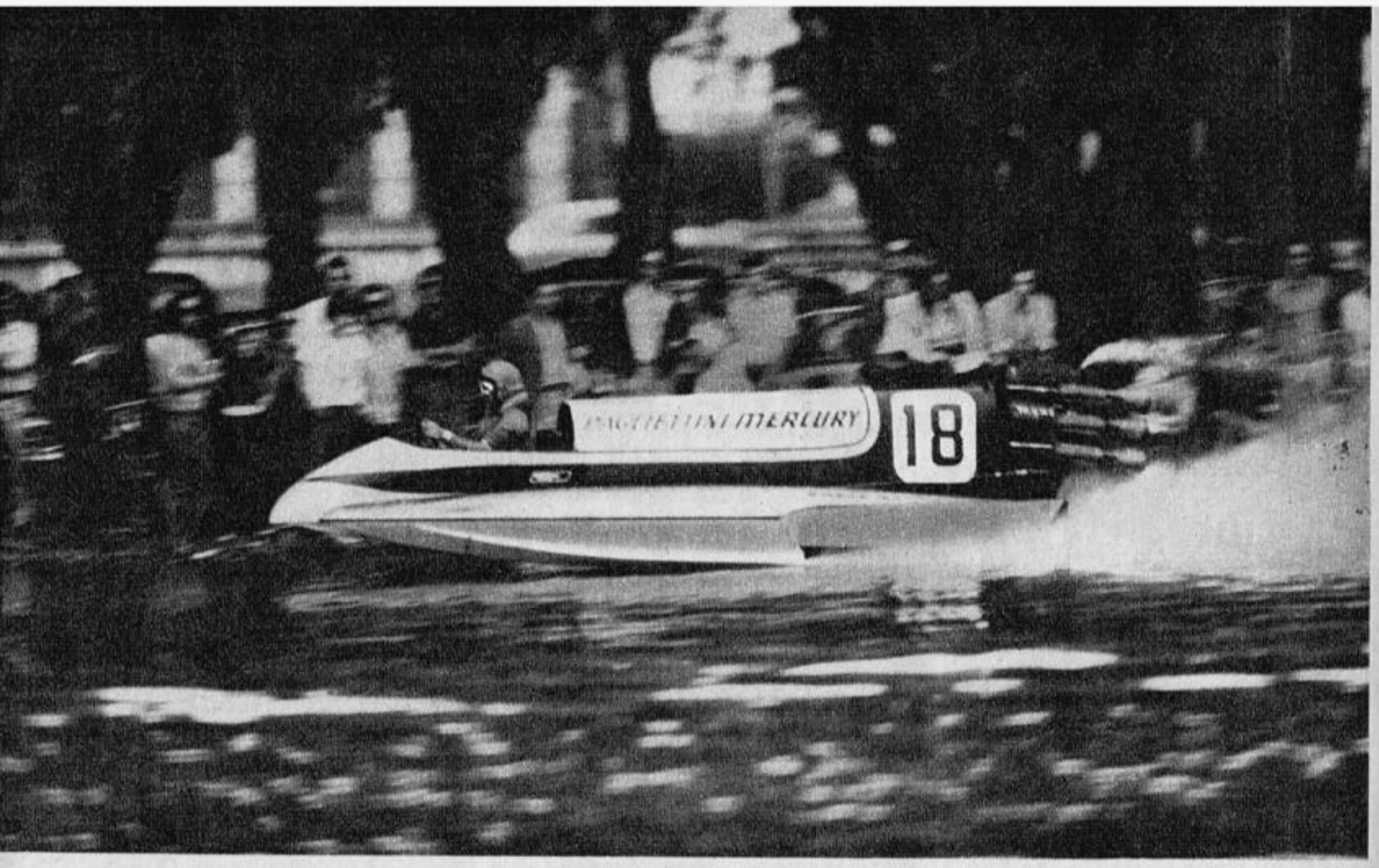
MOTONAUTICA

AMANDO SORIANO

En la última jornada del Campeonato Argentino de Timoneles 1973 Pedro Soriano obtuvo una extraordinaria victoria en Fuerza Libre, clasificándose Campeón Argentino. Por su parte, Alberto Reverdito se impuso en ON, con lo que logró el subcampeonato de la misma. Un escenario adecuado y una organización eficaz fueron factores importantes del espectáculo



Pedro Soriano logró un campeonato por el que siempre luchó con intensidad y sacrificio.



Alberto Reverdito se impuso en ON y logró así el subcampeonato.

n sol espléndido y aguas bastante tranquilas esperaron en Zárate a los pocos pilotos que allí se dieron cita, ya que muchos de ellos, con las posiciones ya definidas en el Campeonato Argentino de Timoneles 1973 optaron por ir simplemente como espectadores y no arriesgar el equipo. Fuera del interés particular de cada carrera disminuido en algo por la circunstancia señalada, había dos campeonatos que sí debían definirse en Zárate. Uno de ellos era el de ON, en el cual Néstor Sarthou con tan sólo llegar se llevaba el primer puesto. El otro correspondía a Fuerza Libre, donde tanto Alberto Reverdito como Pedro Soriano tenían chance y el que ganara la competencia se llevaba los lauros. Ante tal panorama no debe extrañar que la victoria de José Márquez en TC y el extraoficial mano a mano de Peralta Martínez y el debutante Bissio no consiguieron levantar demasiado a las ampliamente pobladas playas del Club Náutico Zárate.

Largada la primera manga de ON se vio que Reverdito tomaba la punta en forma franca aprovechando el excelente rendimiento de su equipo. La mantuvo sin riesgo hasta el final aventajando a Néstor Sarthou por tres segundos. En la segunda manga todo transcurrió de la misma forma obteniendo Reverdito la victoria definitiva y al mismo tiempo el subcampeonato argentino de ON, en tanto que Sarthou concretaba su segundo campeonato argentino de la categoría.

La Fuerza Libre, disputada en una sola manga a diez vueltas tuvo alternativas de emoción que comenzaron desde hora temprana. Al mediodía partía rumbo a Tigre una camioneta de Soriano a buscar un repuesto, y en su viaje de vuelta se cruzaba con otra que también iba a traer otro para el motor del Algramar. Como esta embarcación quedara armada en forma precaria, Pedro Soriano optó por tripular la Karina, que originalmente debiera correr su hijo. Alineadas al fondo de la recta la Karina de Soriano, la Melange III de Reverdito, El Chacal de Carlos Sarthou y el Buscapié de Hernadorena, el reloj comenzó su marcha regresiva.

Justo sobre el filo del cero cruzó Soriano la línea de largada seguido apenas a cinco metros por Reverdito y en esa forma llegaron a la primera boya. Producido el viraje de la misma y tras un fugaz asomar de Reverdito en la vanguardia gracias a una curva más eficaz, Pedro Soriano colocó a su Karina en punta e inició lo que sería una tremenda demostración de potencia y sonoridad. Vuelta tras vuelta acrecentó su ventaja sobre el resto de los participantes en tanto todos contemplaban cómo la Karina, con un andar mucho más suave que en anteriores oportunidades se transformaba en inalcanzable tanto para Reverdito como para Sarthou que fue el que en cierto momento más llegó a apurarla. La ovación que saludó a Soriano y el abrazo del mismo Reverdito fueron el mejor premio para el flamante campeón argentino de Fuerza Libre 1973.

OLITAS

Angélica García Montes tomaba sol en la arena. "Mi lancha no la traje porque ya no me quedan hélices. En cuanto a la de Carlos, el novísimo catamarán llamado Vinchuca, quemó la bobina esta mañana y no consiguió repuesto".

∿

Néstor del Papa fue el único que teniendo ya los puntos necesarios para ser campeón argentino tomó parte en la carrera. En la primera manga se le plantó el motor a poco de largar pero a pesar de ello logró el segundo puesto y llegó a intranquilizar a Márquez.

∿

Ricardo Bissio debutó con su catamarán (ex Caseb) y por ser el único de su categoría corrió junto con Peralta Martínez, que enfrentaba igual situación en la clase Mojarra. Mérito para ambos haberse brindado al espectáculo en beneficio de los muchos espectadores.

∿

Alfredo Hernandorena participó en ON y Fuerza Libre. En la recta más alejada del palco de control, donde haba marejada de fondo, hizo algunos dibujos con su Buscapié que arrancaron exclamaciones de la concurrencia.

∿

Nueva ausencia de la Orca II y aumentan las ganas del público y pilotos de ver por fin juntas a la Melange III, El Chacal y la ausente con aviso.

REGATA 45º ANIVERSARIO

ADHESION CENTENARIO ARSENAL ARTILLERIA MARINA ZARATE

Club organizador: NAUTICO ZARATE

Escenario: AGUAS DEL PARANA FRENTE A ZARATE

16-12-1973

CLASIFICACION

CLASE ARGENTINA TURISMO

Categoría TC (para motores de hasta 85 HP)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Tiempo	Vtas
1º	2	Racky IV	José Márquez	Mercury 85	15m16s	10
2º	5	Cachabacha	Néstor del Papa	Mercury 85	15m33s	10
3º	69	Mecánica Naranja	Oscar Bernad	Evinrude 85	17m24s	10

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT

Serie SE (motores de más de 700 y hasta 850 cm³)

1º	22	Cascabel	Ricardo Bissio	Carniti 65	13m33s	10

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA DE CARRERA

Serie ON (motores de más de 1.500 y hasta 2.000 cm³)

1º	8	Melange III	Alberto Reverdito	Mercury 135	11m29s	10
2º	7	El Chacal	Néstor Sarthou	Mercury 135	11m35s	10
3º	9	Buscapié	Alfredo Hernandorena	Mercury 135	11m48s	10

CLASE ARGENTINA MOJARRA

1º	30	Juliet	J. Peralta Martínez	Ford 60	13m29s	10

FUERZA LIBRE

1º	17	Karina	Pedro Soriano	Ford F-100	10m08s	10
2º	8	Melange III	Alberto Reverdito	Mercury 135	10m40s	10
3º	9	Buscapié	Alfredo Hernandorena	Mercury 135	11m35s	10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS PILOTOS DE AUSTRAL SON CAMPEONES.



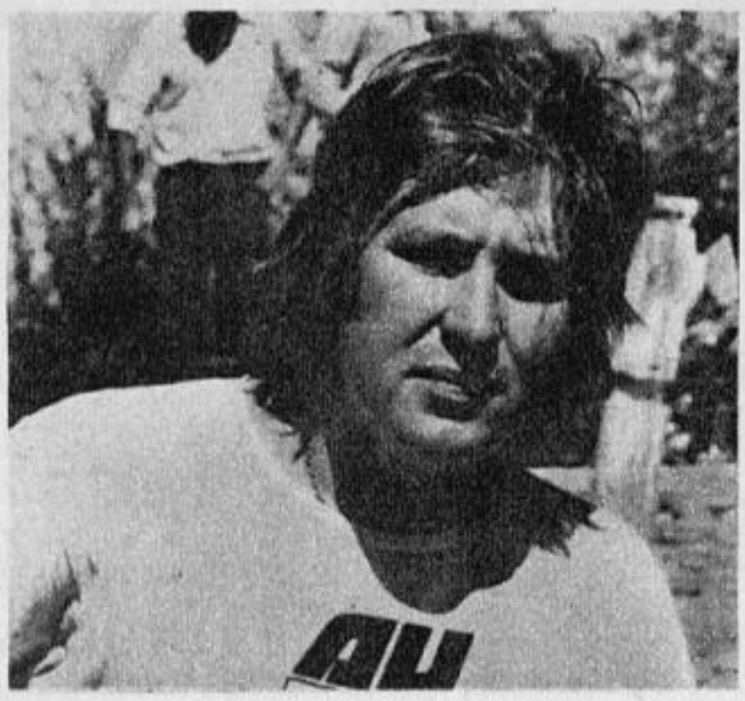
Néstor García Veiga
Campeón Argentino de Fórmula 1.



Nasif Estéfano
Campeón Argentino de Turismo
de Carretera.



Carlos Jarque
Campeón sin Corona de Fórmula 4.



José Carlomagno
Campeón Argentino de Turismo
Nacional Clase "B".



Paco Mayorga
Campeón Argentino de Turismo
Nacional Clase "C".

Así es.
Tienen esa vieja costumbre
de descubrir primero que nadie
la bandera a cuadros.
De ganar.
Y cuando ellos no manejan,
cuando se dejan llevar, eligen Austral.
Por algo será.

AUSTRAL
LINEAS AEREAS
Nadie lo lleva mejor.

URUGUAY

TURISMO Y MOTOCROSS

Una carrera "vale todo" en Rivera, donde verdaderos monstruos de Turismo se hicieron presentes. Gustavo Cerdeña y su accidente. Prohibieron las carreras de motocross en el Parque Rodó



El pelotón con el "Beeme" de Fernández-Etchegoyen en punta, y quien finalmente se adjudicaría la prueba. El VW que se encuentra en el tercer lugar es el de Reener, escolta del puntero en la clasífica final.

TURISMO VALE TODO

(Y valió todo . . .)

Se disputaron en la ciudad de Rivera, más exactamente en el autódromo Eduardo P. Cabrera, las primeras TRES HORAS INTERNACIONALES DE LA FRONTERA, organizadas por el Auto Moto Club Rivera Livramento.

Dicha competencia se caracterizó por las colisiones entre los autos competidores que obligaron a suspender la prueba momentáneamente para luego reanudarla una vez que se decidió su acortamiento en una hora y media. La competencia fue ganada por el binomio formado por Diego Fernández y Luis Etchegoyen con BMW 2002 en un duelo rueda a rueda con el VW-Porsche 1800 del brasileño Julio Reener.

Lamentable la organización que radicó fundamentalmente en la poca capacidad del autódromo frente al elevado número de máquinas en carrera (36).

Aún así, una vez tranquilizado el ambiente, los espectadores pudieron gozar de un excelente espectáculo que merece la pena ser repetido pero tomando las providencias del caso. CORSA en breve ampliará los conceptos de esta carrera para dar una real imagen de lo que aconteció en Rivera.

TRASPIE DE MOTOCROSS

El auge que el motocross ha tenido en Uruguay, comparable a todos los lugares donde la actividad sentó reales, se ha visto resentido por dos acontecimientos que han provocado una lesión en el movimiento del motocross que desde un tiempo a esta parte, y más exactamente hace un año, ha brindado al público uruguayo espectáculo del bueno.

El primero es la lesión que Gustavo Cerdeña, actualmente el mejor piloto de cross uruguayo, ha sufrido la semana pasada. Como se recordará, un brazo quebrado fue el saldo de una caída en el circuito de Manchay, en Perú, durante la disputa del Primer Motocross de las Américas en junio pasado y esta vez el mismo brazo acusó las exigencias de un entrenamiento en Progreso, departamento de Canelones, que ocasionó la rotura en el mismo lugar que hace seis meses. Como resultado, Cerdeña, que había reaparecido con éxito y que todavía se colocaba segundo en el campeonato brasileño de motocross, debe resignarse a dos meses de yeso por lo menos. El piloto uruguayo ya tenía contrato para correr para la firma Citizen, llevando la publicidad en todos los escenarios en los que la Suzuki blanca se presentara. Por otra parte seguramente no será de la partida en la Temporada Internacional de Bariloche que este año había encontrado en él a uno de los principales animadores.

Y el otro problema a que nos referíamos más arriba es que la Intendencia Municipalidad de Montevideo ha resuelto prohibir las pruebas de motocross en las canteras del Parque Rodó de la capital uruguaya, medida ésta que teóricamente no tiene asidero real, ya que las carreras de velocidad no están incluidas dentro de dicha reglamentación.

Desde ningún punto de vista puede considerarse peligroso el uso del circuito del Parque Rodó, donde fácilmente se puede controlar al público y donde los pilotos tienen todo tipo de seguridades para su persona. Quienes no estén de acuerdo o necesiten ejemplos bastará remitirlos a las pruebas organizadas por el Veloz Club. Más prueba que ésa sería caer en una reiteración inútil. La comuna montevideana no dio explicación alguna sobre el particular y creemos que motivos suficientes existen para ello. Creemos que la afición uruguaya merece una explicación satisfactoria.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

warnes peugeot S.R.L.

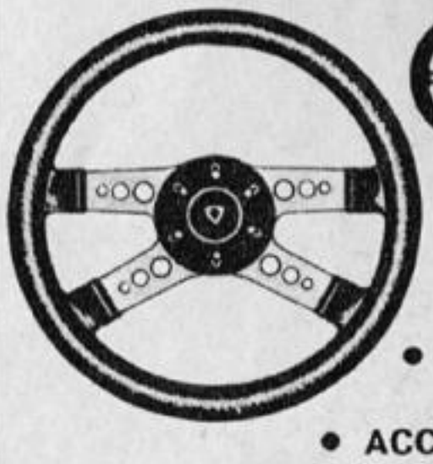


REPUESTOS ACCESORIOS

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

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

COLOCACION EN EL ACTO



Ematra



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

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

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

VALMYR S.A.

CONCESIONARIA OFICIAL



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

PRIMAVERA EN SU COCHE CON FUNDAS



TAPETE

En puro algodón tipo toalla bouclé, boutoné, zig-zag, brocal incaico y escocés.

También
TAPIZADOS ANATOMICOS
TECHOS VINILICOS
CUBRE COCHES
(telas exclusivas)
CINTURONES DE SEGURIDAD
VOLANTES DEPORTIVOS
APOYA CABEZA
Colocación al instante

PEUFUND S.A.C.I.F.
WARNES 1070
Tel. 55-5234 y 54-5144
ESTACIONAMIENTO PROPIO S/CARGO



UN PEUGEOT 404 - 504 y PEUGEOT SERIE X
EQUIPADO CON

RESORTES ELECTRONICOS 8K PARA BUJIAS

(Elaborado con aleación de metales de alto poder conductivo, ORO - CADMIO - ALUMINIO - COBRE)

AUMENTA LA POTENCIA.
OBTIENE OPTIMA COMBUSTION.
ECONOMIZA AL APROVECHARSE TOTALMENTE LA MEZCLA.

EL JUEGO **$ 49,50**

PALANCA al PISO

V. T.

Rechace imitaciones
Envios al interior



UNICA...!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

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

B.W. U.S.A.

LATEX CON SILICONA
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

MAREL

ANTENAS AUTO RADIO



están en la onda...

DISTINGUIDAS CON EL TRIANGULO DE ORO DE LA CALIDAD

La línea más completa
en Antenas para Automotores

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 - 71-5598
HERRERA 582
Tel. 21-4075 - Bs. Aires

LAFAYETTE

S.A.C.I.Y.

"su concesionaria"

PEUGEOT

Repuestos, accesorios y partes de Carrocería Legítima

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

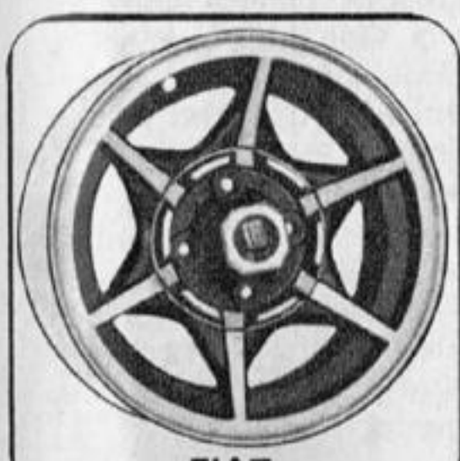
Envios al interior y exterior
Despachamos en el día
Solicite su pedido telefónicamente

Av. La Plata 1914, Capital
92 - 6673 / 8405 - 922 - 6377 - 921 - 556[illegible]

GTH

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego T. E. 54-7322 y 54-0902
WARNES 1487 - T. E. 54-0410
CAPITAL FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

LA LLANTA DE ALEACION QUE LO ELIJE A USTED



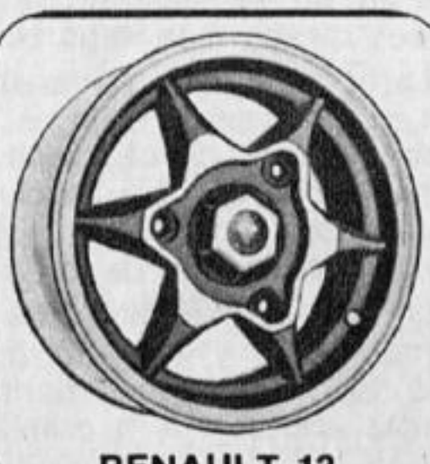
FIAT



PEUGEOT



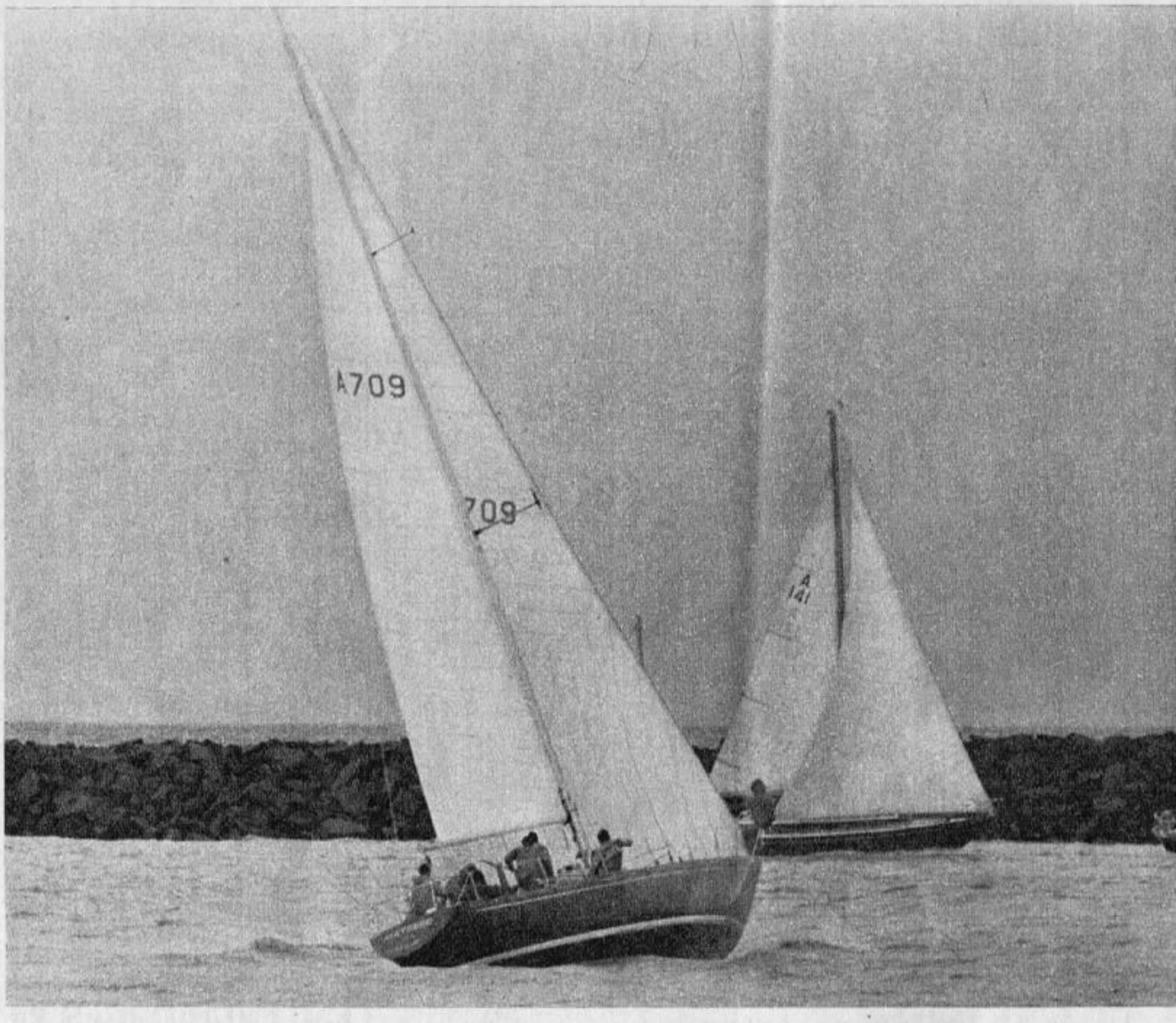
TORINO



RENAULT 12

PANELA PARA EL "N

Pocos barcos en la regata a Panela. El Campeonato Argentino de la Clase Flecha y los inscriptos para la regata a Río de Janeiro



El Matrero (A 709) timoneado por Carlos Vilar Castex saliendo de Dársena Norte durante la regata a Panela en la que triunfara en la clasificación general.

UNA PANELA CONTRA LA COSTUMBRE

Usualmente, cuando se habla de la regata a Panela es costumbre mencionar fuertes roscas de ida y vuelta. En esta oportunidad, salvo un poco de viento que duró hasta unas pocas horas después de la largada, todo fue tranquilo y permitió una navegación placentera.

Esta regata por demás tradicional, siempre tuvo la participación de gran cantidad de barcos entre los que lógicamente se encontraban los mejores en actividad. La del año '73 fue una versión un poco apagada en ese sentido y entre los pocos barcos que corrieron no se encontraron algunos de los más importantes.

Largada como es costumbre, un viernes a la tarde, soplaba viento del Estesudeste bastante fuerte y los barcos se vieron obligados a tomar rizos y a achicar velas de proa.

Luego de medianoche el viento calmó y rotó un poco más al Sur lo que permitió arribar a Panela a la gran mayoría de los barcos con **reacher.**

Los veintiún barcos que largaron estaban distribuidos de la siguiente manera: 1 en la serie "A", 5 en la serie "B", 9 en la serie "C" y 6 en la serie "D".

El triunfador luego de un poco más de un día y medio de regata fue el Matrero timoneado en esta oportunidad por Charlie Vilar Castex quien se vio favorecido con respecto a los barcos chicos por la relativa calma que reinó sobre el final de la regata.

La parte más emocionante de la regata fue la que protagonizaron en un duelo prácticamente aparte el Rebelde de Alberto Rodríguez Etcheto con el Rumor de Jorge Brauer, barcos casi gemelos entre sí. Decimos casi gemelos, porque pese a ser barcos hechos en base al mismo plano de Alan Gardner, se produjeron en una primera medición diferencias bastante notables de handicap entre ambos. A posteriori, ambos fueron medidos nuevamente y el Rebelde bajó mucho más en proporción que el Rumor. ¿Qué retoques mágicos le habrán hecho, muchachos? Se impuso el Rebelde que sobre el final consiguió pasar al Rumor y entrar a Dársena primero en tiempo real.

Algunos de los barcos importantes de nuestro contingente internacional ta es como el Recluta III y el Fjord VI no corrieron por estar preparándose para la próxima regata Buenos Aires-Río.

FLECHAZOS ARGENTINOS

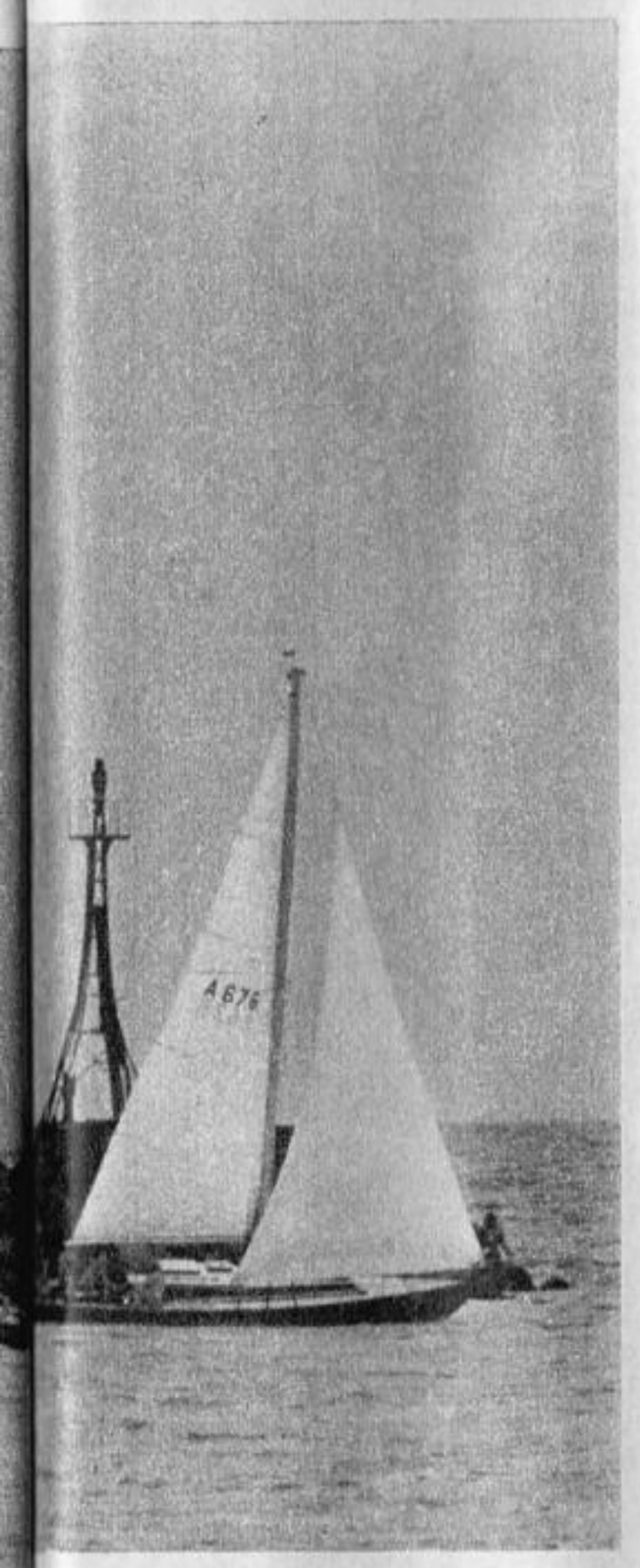
Como cierre de la temporada la Asoc. Argentina de Veleros de la Clase Flecha hizo disputar el Campeonato Argentino de la Clase.

Participaron 15 embarcaciones y actuó como oficial del día el Sr. César Poletti. Se corrieron seis regatas teniendo la posibilidad de descartar la peor de ellas.

La superioridad del ganador, Horacio Toccalino fue total, y se dio el lujo de descartar la primera regata de entrada no más ya que fue descalificado al tener el genoa adujado durante los diez minutos previos a la largada. En nin-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...MATRERO"



gún reglamento internacional existe esta regla, debe ser una regla particular de la clase, pero que al parecer ni ellos tienen muy en claro, porque el posterior campeón lo mismo largó la regata y debió ser descalificado por el oficial del día.

El ganador se impuso en cuatro regatas y segundo en la quinta regata que se le computó. También el segundo puesto del Cupatiti fue claro y no dejó lugar a dudas.

SE ACERCA BUENOS AIRES - RIO 74

Ya prácticamente sobre el cierre de las inscripciones para la próxima regata Buenos Aires-Río de Janeiro, el número de barcos que la han formalizado es realmente muy reducido, y es muy probable que las autoridades organizadoras deban prorrogar un tiempo más ese período de inscripción.

Como consecuencia de esta regata se han suscitado interesantes comentarios. El más importante de ellos se refiere al Recluta III, su propietario, Sr. Carlos Corna y el futuro. Se anda diciendo por los círculos náuticos que es intención de Corna vender el Recluta III inmediatamente después de la regata a Río, y motivado por esa idea andaría pensando ya con el Estudio Germán Frers, la construcción de un nuevo barco para ir a correr la edición del año 1974 de la regata Newport-Bermudas. Sin duda, de concretarse este hecho, nuestro país, por medio del Estudio Frers y de Corna estaría nuevamente en la primera línea mundial sin siquiera perder un año para renovarse.

Además de los barcos que se han inscripto ya oficialmente, hay algunos que todavía están "en veremos", y entre ellos figuran algunos barcos nuevos recientemente botados, que en ciertos casos aún no han navegado.

Uno de estos barcos es el "Huayra" del Sr. Ugo Baldi, ex propietario del Columbia. Es un One Tonner del Estudio Frers, siendo ésta la segunda unidad de esa serie que se termina (la primera unidad fue exportada directamente a los Estados Unidos). Se está trabajando en estos momento en las velas y se está a la espera del aparejo y demás implementos. Aparentemente el dueño del "Huayra" debe ser hincha de Boca por los colores en que fue construido el barco: casco amarillo y fondo azul.

Cuando este barco navegue dentro de poco tiempo, aunque no se sabe si llegará a estar para Río, se tendrá una prueba eficaz del rendimiento de este buen diseño debido a Frers.



Parece que el ganador del Argentino de Flecha, Numancia, de Horacio Toccalino, anduvo por la playa para ir más rápido.

RESULTADOS REGATA BUENOS-AIRES-PANELA-BUENOS AIRES
FORMULA IOR — MK III

Serie A - Copa "Arturo Llosa" y Hand. General - Copa "Noruega"

Pos.	Embarcación	Piloto	Tiempo
1º	"Matrero"	Carlos Vilar Castex	36h12m36s

Serie B - Copa "Gorlero"

1º	"Sancir"	Enrique A. Sieburger	37h24m10s
2º	"Fanfarrón"	Omar Lauda	38h50m55s

Serie C - Copa "General Benito Nazar"

1º	"Rebelde"	Alberto Rodríguez Etcheto	36h59m02s
2º	"Rumor IV"	Jorge Brauer	37h07m33s

Serie D - Premio "Gral. Martín de Irigoyen"

1º	"Relente"	Alfredo Agote	38h12m16s
2º	"Nuage"	Eduardo Beremblum	38h39m11s

V CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE FLECHA

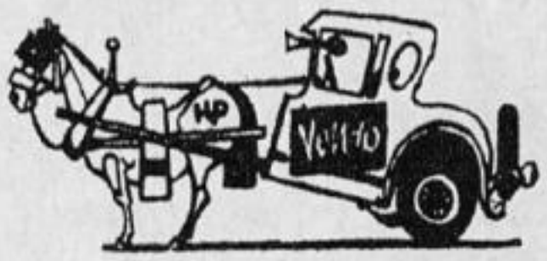
1º	"Numancia"	Horacio Toccalino	3 pts. en contra
		Donald Paterson	3 pts. en contra
2º	"Cupatiti"	David Rosenvasser	3 pts. en contra
		J. Divanian	14,7 pts. en contra
3º	"Whisper"	A. Tagliaferri	24,4 pts. en contra

Participaron 15 embarcaciones.

LISTA DE INSCRIPTOS EN LA X REGATA BUENOS AIRES-RIO DE JANEIRO

Nombre	País	Timonel	Diseñador	Año
Congere	U.S.A.	Bevin Koeppel	P. A. Schmitt	1967
Typhoon	Chile	Luis Rouselot Bordeu	Dick Carter	1969
Plancton	Brasil	G. Tollens Linck	Swan 40'.	
Orión II	"	Egon W. Barth	Robert Funck	1965
Gigi	"	José C. Bohrer	Frank Maas	1969
Inca	"	Alfredo E. Bercht	P. Nicholson	1972
Fjord VI	Argentina	Germán Frers	Germán Frers	1973
Recluta III	"	Carlos A. Corna	Germán Frers	1971
Circe	"	R. G. Hahn	S. Stephens	1953
Katy II	"	Pedro Z. Finara	H. Domato	1971
Marina	"	Dieter Specht	William Tripp	1967
Malacate	"	A. J. G. Racedo		1973
Esperanza	"	Pref. Naval Argent.	R. Hossmann	1966
Fanfarrón	"	Omar Lauda	Germán Frers	1970
Rumor IV	"	Jorge Brauer	Alan Gardner	1973

AVISOS corsificados



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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



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

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

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.

LIMITADA ENTRERRIANA: Completo, chasis, suspensiones, caja de velocidades Hewland. Listo para largar, 139 HP. Verdadera oportunidad, escucho ofertas. Además: trailer para F-2 o F-4 en $ 190.000 de los viejos. Tratar con R. Expósito: Avda. San Martín 7160, Capital.

FORMULA 4: Chasis Salatino, garantía de 0 km. cuatro carreras corridas, sin motor ni caja. El resto completo y listo para largar. Una verdadera oportunidad: $ 16.000 de los nuevos. Tratar en Salatino S. C. A., Quintino Bocayuva 878 — Teléf.: 97-3882.

ANGEL GUERRA VENDE SU F.4: Completísimo, con todo tipo de repuestos. Tiempo garantizado en cualquier circuito del país. Un auto listo para ganar. Tratar en Tres Arroyos 3138/40. Capital.

BUGGIES: Con mecánica Dauphine, Gordini o R12. Colores a elección. 0 Km. y usados, especiales para competición. Entrega Inmediata. R. Expósito. Av. San Martín 7160, Capital.

BUGETTA, es Buggy y tanto más... Chasis monocasco en dos versiones: Aluminio y Chapa. Manejarla resulta una verdadera sensación. Kits y Superkits Fábrica y Ventas: **AMOEDO 784,** Quilmes. **BUGGY CENTER:** Libertador

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



14.430, Martínez. Juan Félix Pagella. Urquiza 1014, Rosario. Además con cada Kit regalamos un pequeño martillo.

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

ANEXO J, desea salud y prosperidad a la grey deportiva de todo el país **durante 1974.**

BUGGY-SPORT: Ofrece toda la línea de Buggies argentinos: **"PUELCHE", "BURRO", "BUGETTA", "CAVARO", "TROTTER'S", "POTRO", "BUGGY Z", "STREGA",** y el nuevo **"TAITA". "BRAMA"** 0 Km. totalmente armado, entrega inmediata. Kits y unidades armadas en nuestros talleres, financiación. **BUGGY SPORT** le ofrece reparación de plástico, servicio mecánico especializado y departamento de competición para circuitos y médanos. H. Yrigoyen 1107, Burzaco.

BUGGY SPORT

¡NO CAMBIE DE COCHE! CON IGNICION ELECTRONICA TENDRA MAS COCHE. Llegaron los afamados equipos **"BESTFIRE". Sólo 450 $.** Garantidos. Adaptables a cualquier motor sin modificaciones. **EQUIPOS ESPECIALES PEUGEOT, FIAT, ETC.** Pique. Potencia. Velocidad. Economía. Seguridad (doble circuito de encendido) **ARANGUREN 805, CAPITAL. Horario:** Sábados inclusive: 9 a 20 horas. Hay Pocos.

FELICITACIONES GUILLERMO KISSLING, Campeón Argentino de Motociclismo equipado con casco Integral Anexo J, aprobado por **Federación Internacional de Motociclismo.**

PIRINCHO SIGUE ARENANDO A DOMICILIO: Frentes, autos, fierros, calderas, máquinas, Etc. Teléf.: 755-9625.

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,** 14.430, Martínez. Juan Félix Pagella. Urquiza 1014, Rosario. Además con cada Kit regalamos un pequeño martillo.

LAFUENTE 737, 612-0075. Llámanos o visítanos.

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

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

VENDO TRAILER para llevar equipaje. Ideal FIAT 600, Citroën. Ver José Cubas 4783, Capital.



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

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.

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

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.

UN BRONCEADO "TUERCA". Castígate en Mardel, **"LECHE PROTECTORA SOLAR B-L-M"** Broncea **"UNA BARBARIDAD";** Protege Científicamente. Adquiérelo Exclusivamente en insólito Envase de **UN LITRO.** Enviá Giro o Cheque $ 60.00. Recibirás Encomienda, Postal: Productos B-L-M. Carabobo Nº 31, **Buenos Aires.** Enviamos Capital, llamando Tel.: 63-3853.

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 HUMECTANTE PROTEINAS B-L-M"** ½ 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.

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

"BUGGY HIPPY". Fábrica de carrocerías de plástico. Chasis y viguetas delanteras para todas las marcas. V. Virasoro Nº 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).

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.

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.

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.

F.4 TULIA 11 Caja Meriggi con 6 juegos de relaciones. Trailer y 6 gomas nuevas. Urgente Vendo $ 20.000. Tel.: 256-2850.

IDEAL PARA BUGGY. Carburador **SOLEX 32-32,** Nuevo con múltiple especial. Radiador de aceite con caños nuevo. Todo $ 1.300. Sr. Jorge. Tel.: 659-8266.

"PEÑA AUTOMOVILISTICA MARCOS JUAREZ" vende Bravi - Peugeot F-2 preparación Balestrini ideal para Fórmula Entrerriana. Valor $ 38.000. Chacabuco 795. Marcos Juárez. Tel.: 738-6325.

Vendo falopa REO 1924, todo original salvo carrocería. En marcha. No fue de Ernesto Blanco, no es de carrera. Simplemente es mío y es barato. Tel.: 797-6016.

PIRELLI Cinturato VENDO. Dos cubiertas Cinturato Pirelli prácticamente sin uso. Casi flamantes. Ambas con su correspondiente cámara. Medida: Rodado de Ford Falcon (llanta 14"). Además otra **Cinturato** alguito más falopa pero todavía servicial: **¡DE REGALO!** Todo el conjunto líquido al irrisorio precio de 800 pesos ley, por viajar sin destino conocido (probablemente Tibet). Para comprar dirigirse a Uriburu Nº 556, San Isidro. (Sábados y Domingos de 9 a 12 Horas, solamente).

FABRICO Y VENDO: Buggy "Silvestron" sobre base de Citroën 2 o 3 CV, al contado o financiado. Arbol de levas especial, volante de motor rebajado, dos carburadores, múltiple especial, caja de velocidades con 3ª y 4ª, modificada, campanas de frenos agrandadas, volante F-5. Por carta o personalmente José Bonanno, **Av. Gral. Paz 16392, Capital Federal.**

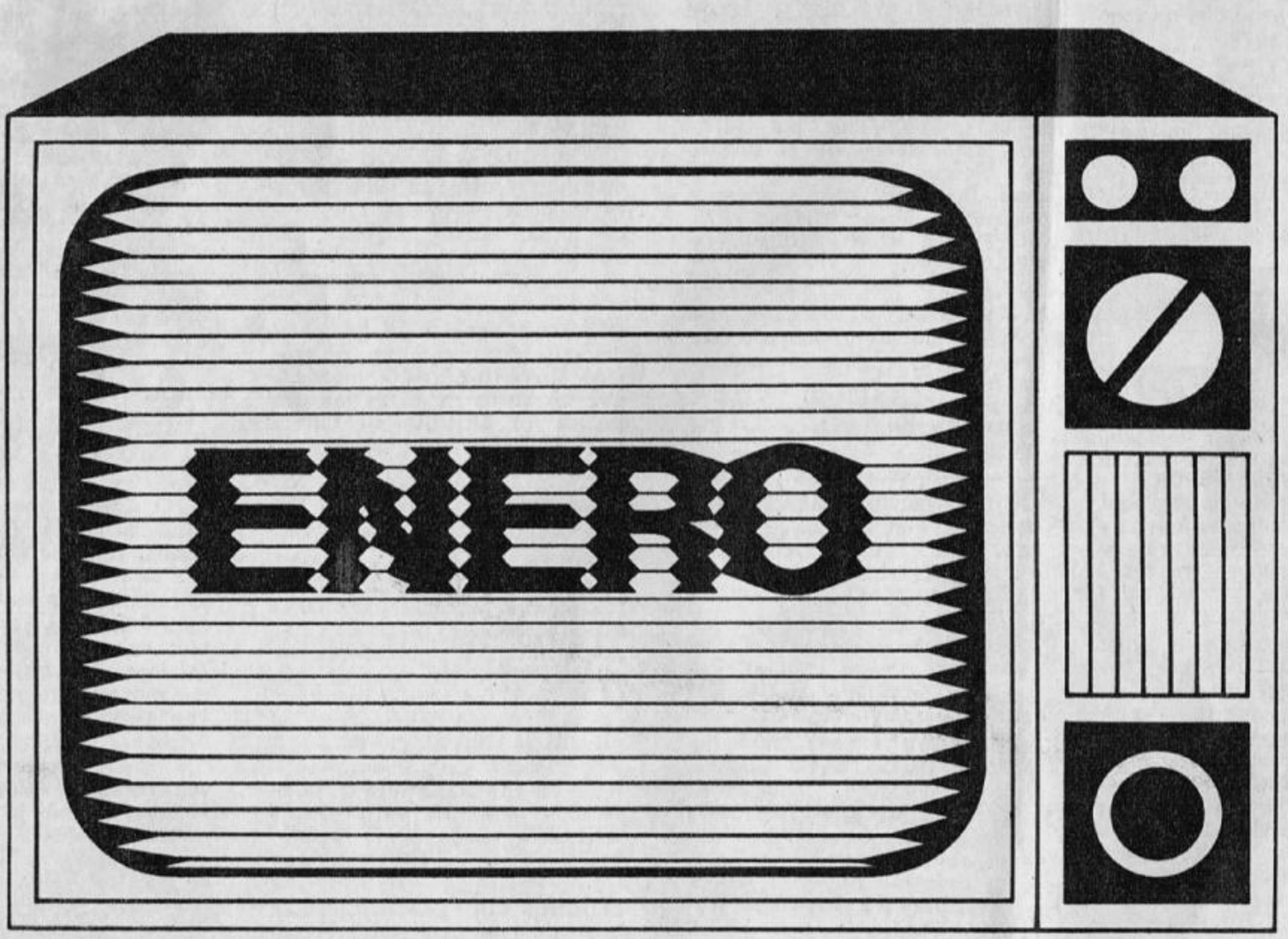
RECTIFICADORES D'ELIA, reparamos cigüeñales de Citroën 2 y 3 CV. Desde 1968 llevamos reparados más de diez mil cigüeñales. Rectificaciones en general. Preg. por **Luisito** o **Rodolfo. Remedios Escalada de San Martín 2564, V. Alsina.** Teléfono: **208-5594.**

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

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

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.

EN ENERO VERA LO QUE HICIMOS PENSANDO EN USTED



(PIENSE EN NOSOTROS)



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

LUCKY LUKE

849/73

LO ESPERA EN "DALTON CITY"

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



Es otra
publicación de
Editorial Abril.

Colección
Nueva Historieta
Todos los meses una aventura completa

MARTINI

Ahora, Martini!

Sabor internacional de gente actual.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com