Argentina: $ 5,00. Uruguay: c$s 500. EE.UU.: u$s. 1,20 (por avión) Nº 422

brisas

CORSA

Del 29 de mayo al 4 de junio de 1974

¡TC · TN · F2 · INDY · MONACO F1!



ROAD TEST FIAT 125 FAMILIAR

LAS REVISTAS DE MAURO



Da Vinci jeans. O lo de siempre.

Da Vinci

CAMISAS PANTALONES JEANS

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INDUSTRIA ARGENTINA

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 GRAFICA
Ing. Roberto Lambardi

GERENTE DIVISION COMERCIAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE TECNICO Roberto Leone

GERENTE DE ARTE
Y SERVICIOS EDITORIALES
Stefan Strocen

GERENTE DE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

GERENTE DE DISTRIBUCION
Luis M. Marino

CORSA

Nº 422
Del 29 de mayo al 4 de junio de 1974

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION: Germán Sopeña

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

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

DIAGRAMACION: Eduardo C. González (Jefe), Enrique J. Giovannetti 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

PROMOTORES: Julio César del Valle y Francisco Castro

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. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. -

NO HAY MAL QUE POR BIEN NO VENGA

Aunque parezca paradójico, nos alegramos mucho de que la carrera de TC que iba a disputarse en la localidad de 25 de Mayo se haya suspendido, porque si no nos hubiéramos visto en figurillas para meter obligadamente en un solo número tanta información, y el poder utilizar el espacio que a priori le habíamos asignado a la nota nos significó un respiro apreciable para reorganizar el cierre dominical de redacción.

El lío se presentaba porque este fin de semana se corrían nada menos que dos carreras nacionales importantes (la VIII Vuelta del Noroeste y TC en 25 de Mayo) y dos competencias internacionales no menos trascendentes: el Grand Prix de Mónaco con la intervención de Lole Reutemann y las 500 millas de Indianápolis (ambas carreras cubiertas por sendos enviados especiales). Para colmo de problema de espacio vital y crítico, se añadía otra nota importantísima y exclusiva, que era la cobertura de las primerísimas pruebas del Berta de Fórmula 5000 en los EE. UU. al mando de Néstor García Veiga, nota ésta para la cual habíamos enviado en el trascurso de la semana a Juan Abraham a Willow Spring, un extrañísimo circuito perdido en medio del desierto californiano. Por todo ello y por lo que significa no poder aprovechar dignamente tanto material y esfuerzo importante, el viernes nos amargábamos un poco pensando en lo triste que era no disponer de cien páginas. Es algo así como estar frente a un apetitoso plato de sopa y disponer sólo de un tenedor. . . Pero parece que las condiciones atmosféricas decidieron suprimir transitoriamente al TC de la programación y nosotros por propia cuenta decidimos postergar hasta la próxima semana la nota de Indy para agrandar algo más el espacio y poder darle un respirito a los notas restantes del cierre dominical.

En orden de esfuerzo periodístico tenemos la referida nota de Juan Abraham, a quien hicimos salir de su cubículo neoyorquino para cruzar los EE.UU. y recalar en Santa Mónica primero para reanudar su marcha después hacia Willows Spring. De allí Juancito el jueves (luego de despachar el material del Berta) se tomó otro avión hacia Indiana para asistir a las "500" y enviar desde allí su jugosa nota —que leerán ustedes la próxima semana..

En Europa nuestro corresponsal Franco Lini recibió el invalorable refuerzo de Andrés Meyer (como enviado especial) quien luego del Grand Prix de Mónaco cubrirá para CORSA los G. P. de Suecia y de Holanda (donde esperamos que Lole mejore su fortuna).

En este lluvioso lado del mundo Julio Pérez Balbi apoyado fotográficamente por Antonio Capria se tuvo que tomar el avión para el norte para cubrir la seudo Octava Vuelta del Noroeste. Decimos "seudo" porque nuestros parientes de Salta, Jujuy y Tucumán aparentemente obligados por las circunstancias reemplazaron la ya tradicional Vuelta del NOE por un híbrido programa pistero que ni por las tapas tuvo la trascendencia que la competencia original tuvo en las distintas ocasiones en las que se disputó. Como agregado se corrió una carrera de F-2 a la cual prestaron su apoyo muy pocos coches, con lo que la misma no dio para mucho.

En este número de CORSA volvemos con los road tests. Aquí le tocó el turno al Fiat 125 Familiar, el que fue puesto bajo la lupa y garras del equipo (que se autodenomina técnico) de nuestra redacción que obtuvo para ustedes las conclusiones del caso. Por allí también podrán encontrar una nota tipo encuesta en la cual el tema básico sobre el que los entrevistados debían opinar era un verdadero popurrí: Fangio, TN, Reutemann, F-4 y de todo un poco.

Y así se nos terminó el número de CORSA que por extraña casualidad llevó el número 422. Cosa de los números, qué se le va a hacer . . . **G. M.**

TN EN SALTA Y TUCUMAN

"NOROESTE ERA I

Una cosa era la tradicional Vuelta del Noroeste. Otra muy distinta resultó esta suerte de reemplazo organizado en los autódromos de Salta y Tucumán en dos jornadas. Eduardo Márquez (Fiat IAVA) y Oscar Rodríguez Marsilli (Fiat 125 Cupé) fueron los ganadores de cada una de las categorías, mientras que Jorge de Amorrortu volvió a ganar en una carrera de F.2, que sirvió de pobre complemento

Eduardo Márquez, si bien tenía un auto muy veloz, tropezó con un sinnúmero de problemas. Siempre luchó y recuperó el terreno perdido. Si hubiese habido un premio Rouge et Blanc como el instituido en la F-1 Internacional, Márquez se hubiese llevado todos los del año.



Oscar Rodríguez Marsilli, un triunfo realmente aplastante y un manejo impecable.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por JULIO PEREZ BALBI Fotos: ANTONIO CAPRIA

:L DE ANTES... ”



VIII VUELTA DEL NOROESTE

Realmente, el Turismo Nacional —como también F-4— son las dos únicas categorías que con su potencial son capaces de brindar espectáculos de todo tipo ante las condiciones más adversas y hasta tapar gruesos errores de organización y de concepto. Porque esta Vuelta del Noroeste no fue ni por asomo lo que debió ser si tenemos en cuenta los antecedentes y el prestigio que, bien ganado, tenía la carrera.

Resulta que esta edición no se disputó por los clásicos caminos norteños ni se dividió en etapas tal cual su abolengo. Por las últimas inundaciones los caminos no estaban transitables a ritmo de carrera y se decidió hacerla disputar desdoblada en dos días, en dos autódromos. En realidad los caminos estaban intransitables, aunque algunos aseguraron que los clubes se vieron tentados por la anterior recaudación en el autódromo de Salta el día de su inauguración que fue del orden de los 42 millones de pesos. Pero la idea general fue un error grave que no tuvo mucho sentido. Originalmente estaban previstas las series eliminatorias en Salta el día sábado y las finales —dos, una para cada categoría, en Tucumán— pero se disputaron las series en Salta y se repitieron esas series —ignorando olímpicamente el reglamento y cambiando a piacere sobre la marcha— también en Tucumán. Por lo tanto las series salteñas fueron pruebas de clasificación ni más ni menos. ¿Para qué se hizo mover pilotos, mecánicos y un sinnúmero de personas de un lugar para otro? ¿Por qué se complicó tanto el panorama si se podía haber hecho una carrera, como Dios manda por suma de tiempos y divididas en series si es necesario, en Salta y Tucumán (si *"ineludiblemente"* se tenían que usar los dos autódromos). Todo estuvo muy desconectado; en Tucumán se repitieron las clásicas invasiones de público al interior de la pista, un mundo de errores que a pesar de ello no pudieron opacar todo lo bueno que es capaz de brindar nuestro Turismo Nacional.

Deportivamente dio entonces para mucho. Las series de Salta fueron ganadas por Aldo Caldarella —con Jorge Serafini al lado, en gran carrera— y Eduardo Márquez sobre Rubén Daray demostrando que ambos sobre esos Fiat IAVA 128 estaban para cualquier cosa y eran sensiblemente más veloces que el resto. En la clase mayor, Gervasoni ganó sobre Pirincho Parra después de los retràsos de Mayorga, Fiorda y Chiche Caldarella que puntearon ocasionalmente.

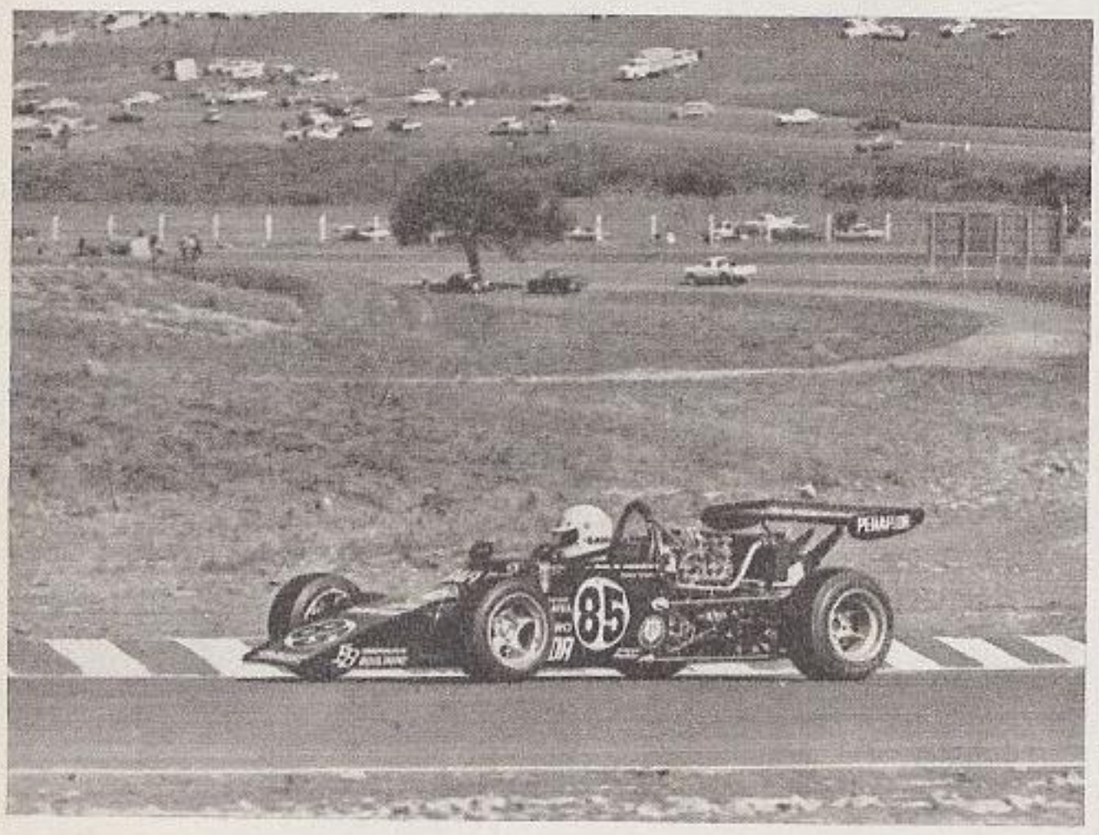
Con esos antecedentes —más o menos superfluos, porque además los circuitos son muy diferentes— toda la patota viajó a Tucumán. A la tarde se hicieron las dos series que nadie esperaba y la final, incitados entre otras cosas por la perdurabilidad de los neumáticos que no permitía hacer series muy largas sin echarle una miradita previsora a las gomas.

Aldo Caldarella (IAVA) ganó la primera serie después de lidiar con Cano y Rizzuto pero fundamentalmente con Eduardo Márquez quien retrasado comenzó a remar desde atrás,

FORMULA DOS: EL PAPELON DEL SIGLO

El viernes por la noche la carrera de F2 caminaba por la cuerda floja. Tan sólo siete autos estaban en condiciones de largar cuando F2 Asociados había prometido un número mayor, algo así como el doble. Caras largas por la actitud del Gordo Antelo quien el miércoles o jueves bajó sus autos del camión que transportaba los F2 a Salta por no estar de acuerdo con sus consocios de F2 Asociados en la confección del nuevo reglamento propuesto a CADAD para 1975 y que por su actitud fue presurosamente catalogado como "**persona no grata por falta de ética deportiva**" (sic) por la Comisión Deportiva de dicha entidad. En fin, una serie de hechos que ahogaron cualquier cosa positiva que hubiera podido rescatarse.

Tan sólo siete autos y solamente llegaron tres a ver el banderazo final. Un triunfo cantado de Jorge De Amorrortu que continúa en forma aplastante su camino hacia el Campeonato Argentino. Interesante labor de Eduardo Crovetto que perdió el segundo puesto en las últimas vueltas por la pinchadura del neumático trasero izquierdo, posición que heredó Roberto Carubia pero se quedó con el motor destrozado metros antes de la última curva. Meritorio segundo puesto de Barattucci a quien le faltan unas cuantas horas de trabajo para poner a punto el chasis que todavía está verde pero su participación es un aporte importante para la categoría. En fin, poco para contar y mucho para olvidar.





Toques mágicos accidentales o intencionales en Tucumán estuvieron a la orden del día. Las condiciones estaban dadas: circuito corto, curvas lentas y mucha paridad mecánica.

El vehemente Miguel Angel Iglesias fue otra de las sorpresas en Tucumán. Sobre las últimas vueltas de la serie final le arrebató el segundo puesto a Mayorga. Con garra y picardía llegó a tan buenos resultados.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tomó la punta y cuando todo indicaba que su primer puesto era indiscutible se quedó tirado a un costado de la pista por rotura de la bomba de nafta. La segunda serie de la B, con el resto de los participantes, fue para Rubén Daray (IAVA) que parecía ser el responsable de salvar la plata de su equipo ante el abandono de Lascurain el día anterior. Dominó la serie, fue más veloz que la anterior y sin problemas dio cuenta de Jorge Serafini, Luis Macri y varios más.

También los muchachos de la clase grande tuvieron lo suyo. Oscarcito Rodríguez Marsilli (Cupé Fiat 125) se escapó olímpicamente sobre Mayorga (Peugeot) —largó muy atrás y pasó autos en forma impecable, hasta alcanzar el segundo puesto— Gervasoni, Mario Geretto, Cristian Lange y Pancho Alcuaz que fue otro de los peugeotistas del día pero que volvió a sufrir problemas de caja como en la serie salteña. La segunda serie fue para Cristian Lange (Cupé Fiat 125), un tucumano que demostró rápida adaptabilidad a la cupé Fiat y del cual no se tienen muchos antecedentes salvo su destacada labor parcial en el último Gran Premio de TN a bordo de un R-12. Los tucumanos tienen un nuevo valor del cual podrán esperar mucho.

La serie final de la clase B fue para Márquez tal cual lo suponía todo el mundo, tras ver lo de la serie. Largó atrás y en una carrera excepcional —como en la serie anterior— pasó y pasó autos hasta llegar al pelotón de punta integrado por Daray, Cano y Caldarella. Esperó un poco que se dieran entre ellos y apenas quedó el agujero se chupó con Daray y entre ambos iniciaron una escapada increíble. Después Daray se fue retrasando sobre el final por la rotura de la correa de la bomba de agua y Márquez tranquilito se quedó en la punta y ganó la carrera. Indudablemente lo suyo fue admirable. En las series y en la final su trabajo fue aplastante.

La "C" no fue tan entretenida, por lo menos en la lucha por el primer puesto. Oscar Rodríguez Marsilli se escapó solo, dobló tranquilo siempre y nadie se le acercó en ningún momento. Mayorga fue segundo buena parte de la carrera hasta que Miguel Angel Iglesias dio cuenta de él después de haber lidiado con Parra, Geretto, Gervasoni —que recibió por todos lados— y Cristian Lange. Pirincho Parra, otro de los créditos locales tuvo un toque con Mayorga cuando estaba a punto de arrebatarle el segundo puesto y perdió mucho de lo bueno realizado hasta ese momento. Tercero fue Mayorga, cuarto Mario Geretto en una excelente carrera y quinto y sexto los tucumanos Lange y Parra respectivamente.

Triunfos indiscutibles de Oscar Rodríguez Marsili y Eduardo Márquez. Dos autos —en los que Rafael Balestrini tuvo muchisimo que ver— sobresalientes del resto y dos pilotos, pisteros indudablemente que son de lo mejor que tiene el Turismo Nacional. No son nuevos ganadores, son dos hombres que ya conocieron el cosquilleo de los laureles sobre sus hombros y eso de tomar champagne sobre un podio. Sin lugar a dudas no será la última vez en ninguno de los dos casos.

ENTRE SALTA Y TUCUMAN

Cocho López anduvo a los porrazos. El viernes salió a dar

→



Aldo Caldarella fue ganador de dos series —una en Salta y otra en Tucumán— pero los autos de Daray y Márquez eran más potentes que el suyo, por lo menos en esta ocasión.

Largada de la final de la clase C. Marsilli en punta comenzando su trabajo. Un carrerón.



ACTIVIDAD NACIONAL

FORMULAS 1, 2 Y 4 EN EL AUTODROMO

El Vicente López Automóvil Club, llevará el domingo próximo al Autódromo Municipal "17 de Octubre" a las tres categorías máximas de monoplazas nacionales: Fórmula Uno, Fórmula Dos y Fórmula Cuatro. Las tres competencias tendrán puntaje por los respectivos campeonatos nacionales.

Las pruebas de clasificación serán el sábado 1º de junio de 14 a 18 hs., de acuerdo al siguiente programa:

M.A. Fórmula Uno: 16,40 hs a 17,30 hs

M.A. Fórmula Dos: 15,30 hs a 16,15 hs

M.A. Fórmula Cuatro: no hay pruebas de clasificación, sustituyéndolas por 3 series eliminatorias, largándose la 1ra. a las 14 hs, la 2da. a las 14,30 y la 3ra. a las 15 hs del 1º de junio. Las mismas consistirán en seis vueltas al circuito Nº 9, clasificándose para la final a 12 vueltas los 28 mejores tiempos de las tres series.

El programa del domingo 2 de junio comenzará a las 14 hs con la primera serie de Fórmula Dos, la que se correrá a 15 vueltas al circuito Nº 9 corriéndose a continuación (15,30 hs) la final de Fórmula Cuatro, la primera serie de Fórmula Uno (15,45 hs), la segunda serie de Fórmula Dos (16,10 hs) y la segunda serie de Fórmula Uno (17 hs).

LIMITADA CORDOBESA EN LAS VARILLAS

La Asociación Varillenses de Volantes organiza para el domingo una carrera de Limitada Cordobesa, en la que se pondrá en disputa el Trofeo "Banco Social de Córdoba". En la mencionada carrera se otorgarán puntos para el campeonato zonal de la categoría y fiscalizará el Marco Juárez Motor Club.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

1.000 KMS. DE IMOLA

En el circuito "Dino Ferrari", en Italia, se correrán el próximo domingo los 1.000 kms de Imola, carrera puntable por el Campeonato Mundial de Marcas donde Lole Reutemann correrá en un Alfa Romeo 33 TT12 del equipo oficial.

CAMPEONATO PORTEÑO DE REGULARIDAD

El domingo se correrá la tercera prueba puntable por el Campeonato Porteño de Regularidad, organizada por el Club Argentino de Regularidad y Rally. Podrán competir pilotos de primera, segunda y tercera categoría, los dos primeros con velocímetro original.

VIII VUELTA DEL NOROESTE

A. C. JUJUY — A.T.A.S. — AUTOCLUB SALTA — 25 y 26-5-74 AUTODROMO DE SALTA (3.409 mts.) — AUTODROMO DE TUCUMAN (2.720 mts.)

CLASIFICACION FINAL

CLASE "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	9	Eduardo Márquez ...	Fiat 128 Iava	29m24s	20
2º	11	Aldo Caldarella	Fiat 128 Iava	29m28s5	20
3º	18	José Serafini	Fiat 128 Iava	29m38s6	20
4º	5	Rubén Daray	Fiat 128 Iava	30m00s2	20
5º	7	Luis Macri	Fiat 128 Iava	30m01s3	20
6º	17	Eduardo Chiavarolle .	Fiat 128 Iava	30m02s1	20
7º	4	Juan M. Massey	Renault 12 TL ..	30m10s1	20
8º	40	Luis Filippini	Fiat 128 Iava	30m10s4	20
9º	12	Juan Carlos Larroca .	Fiat 128 Iava	30m18s6	20
10º	23	Marcelo Tez'nos Pinto	Fiat 128 Iava	30m19s5	20
11º	29	Raúl Matarezze	Fiat 128 Iava	30m20s	20
12º	24	Eduardo Biangulli ..	Fiat 128 Iava	30m20s9	20
13º	1	Juan C. Rizzuto ...	Fiat 128 Iava	30m02s6	19
14º	19	Carlos D'Abate	Fiat 128 Iava	27m29s3	18
15º	16	Jorge Recalde	Fiat 128 Iava	18m07s6	12
16º	3	José Cano	Fiat 128 Iava	16m31s9	11

Promedio del ganador: 110,020 kms./h.

CLASE "C"

1º	72	Oscar Rodríguez M.	Fiat 125 Cupé .	29m09s9	20
2º	74	Miguel Iglesias	Fiat 125 Berlina .	29m25s	20
3º	51	Francisco Mayorga ..	Peugeot 504 X .	29m26s9	20
4º	65	Mario Geretto	Fiat 125 Cupé ..	29m27s9	20
5º	88	Christian Lange	Fiat 125 Cupé ..	29m29s3	20
6º	67	Pedro Parra	Fiat 125 Cupé ..	29m33s5	20
7º	84	Héctor Farina	Fiat 125 Cupé ..	29m44s5	20
8º	96	"Pichín" Sola	Fiat 125 Cupé ..	29m57s1	20
9º	57	Manuel Uravich	Fiat 125 Berlina .	30m00s8	20
10º	60	José Gervasoni	Fiat 125 Cupé ..	30m00s9	20
11º	63	José Carlomagno ...	Fiat 125 Cupé ..	30m01s7	20
12º	80	Carlos Acotto	Fiat 125 Cupé ..	30m08s9	20
13º	61	"Cacho Chico"	Fiat 125 Cupé ..	30m09s1	20
14º	81	Cayetano Salim	Fiat 125 Cupé ..	30m31s5	20
15º	94	Eduardo Chiavenatto .	Fiat 125 Cupé ..	30m32s2	20
16º	89	Pablo Bazzano	Fiat 125 Cupé ..	29m16s4	19
17º	54	Jorge Recalde	Fiat 125 Berlina	13m35s3	8
18º	64	Pipo Martínez	Fiat 125 Cupé ..	5m14s2	3

Promedio del ganador: 111,915 kms./h.

Récord de vuelta: Oscar Rodríguez M. (Fiat 125 Cupé) en la 8ª vuelta con 1m26s3, a un promedio de 113,464 kms./h.

CAMPEONATO ARGENTINO

(Disputadas ocho pruebas)

CLASE "B"

Luis Macri 73, Eduardo Márquez 50, José Cano 41, Rubén Daray 38, Juan Carlos Rizzuto 35, Eitel Mazzoni 31, Alberto Gammerman 28, Roberto Dellacasa 24, Jorge Larroca 24, Horacio Badra 18, Mario Stillo 15, Aldo Caldarella 15, Oscar Garavaglia 12, Jorge Recalde 12, Mario Banner 9, Juan M. Massey 9, Jorge Serafini 9, Máximo Welcome 9, Roberto Patti 9, Jorge Guiral 6, Juan C. Fieg 5, Carlos Colavino 3.

CLASE "C"

Jorge Recalde 70, Angel Di Nezio 39, Manuel Uravich 34 Esteban Fernandino 32, Carlos Garro 31, Francisco Mayorga 29, Gonzalo Barceló 24, Osvaldo López 24, Oscar Rodríguez M. 24, Juan Vallasciani 19, Norberto Castañón 16, Roberto Pachelo 16, Néstor García Veiga 15, Miguel Iglesias 15, Horacio Santángelo 15, Héctor Fiorda 11, José Carlomagno 10 Rubén Ibarguren 8, Benedicto Caldarella 6, Oscar Fangio 6, Mario Geretto 6, Máximo Macchi 6, José Migliore 5, Pablo Satriano 4, Luis Grossi 3, José Gervasoni 3, Christian Lange 3, Héctor Alfonso 1.

SIN TC POR LA LLUVIA

El temporal que se detuvo sobre este lado del planeta durante toda la semana pasada fue el responsable de la suspensión de la carrera de Turismo de Carretera en 25 de Mayo. La gente del Auto Club juntamente con el señor Juan Carlos Bacchini, Comisario Deportivo de la prueba, aguardaron hasta el sábado con la esperanza de que el tiempo mejorara; ante la evidencia de que no era así y que además no había aparentemente ninguna posibilidad de que el panorama cambiara, sobre el mediodía del sábado se resolvió suspender definitivamente la competencia.

Inmediatamente se informó que el Auto Club solicitaría a CADAD la fecha del próximo domingo para hacer correr la carrera. A juzgar por lo dicho y reiterado numerosas veces por integrantes del Comité Ejecutivo en el sentido de hacer todo lo posible para facilitar en su medida el cumplimiento del calendario de la categoría un tanto perjudicado, hasta el momento se descuenta que el pedido será satisfecho. No obstante tener los pilotos que realizar un gran esfuerzo ya que el domingo nueve esta prevista la carrera de Viedma. De manera entonces que tendríamos TC dos domingos consecutivos.

unas vueltas con *Máximo Macchi* como piloto para ir conociendo el circuito. En una de las curvas, Macchi perdió el control del auto y se fue afuera. Dio dos vueltas pero los dos pilotos resultaron ilesos. El sábado, mientras Cocho conducía su Avante F-2 se le rompió una rótula —por los panzazos que daba el auto contra el piso en la cuerda del viraje— y dio contra el pianito, se elevó por el aire, dio una vuelta y cayó parado. Por suerte López también salió ileso en esta ocasión. El viraje era el mismo que en el accidente anterior. Los salteños ya bautizaron la curva, obviamente como *"de Cocho López"*.

Garro fue el hombre más veloz en Salta. Ganó su serie sobre Rodríguez Marsilli pero al recibir la bandera, en la misma línea de llegada el motor explotó por rotura de cigüeñal. El domingo, por supuesto, no corrió. Una lástima porque su 504 andaba más fuerte que el de Mayorga y Alcuaz.

Algunos atrasos y abandonos: Chiche Caldarella (Fiat 125 Cupé): en Salta se le soltó el acelerador mientras corría primero y en Tucumán rompió la tercera. *Luis Grossi* (Fiat 125 Cupé): al largar en Salta comenzó con problemas con la cuarta velocidad. No obstante corrió en tercera y después de las pasadas de vueltas el motor quedó bastante maltrecho. A Tucumán no fue. *Carlos Rodríguez* (Fiat 128): Mientras punteaba la serie en Tucumán abandonó en la última vuelta por rotura de bomba de nafta. No obstante recuperó con creces en la final. *Moreno Preto* (Fiat 125 C): En la primera vuelta de la final el motor hizo una humareda tan grande que no queremos ni imaginarlo... *Carlos D'abate* (Fiat 128): El salteño mantuvo en pie a los norteños en Salta y Tucumán. Sobre el final se quedó con el motor fundido.

Titín Fiorda fue otro de los hombres de Peugeot en Salta. Con su 504 se tomó un buque espantoso en su serie —ya Paco había parado por pinchadura de neumático— pero tuvo que resignarse por problemas con el varillaje de la caja, caso más o menos similar al de *Pancho Alcuaz* que andaba a los golpes cada vez que quería poner la tercera.

Evidentemente esta Vuelta del Noroeste fue para Rafael Balestrini. Tres de sus pupilos fueron hombres de punta en la carrera. Daray y el ganador Márquez en la "B" fueron sensiblemente más veloces que el resto de sus rivales y ambos usan fierros de Balestrini y todo su asesoramiento. Oscar Rodríguez Marsilli arma los motores él mismo pero son todos elementos provistos por *"El Rafa"* con la puesta a punto general con toda *"la papa"* supervisada por el mismísimo Rafael Balestrini. El Gordo estaba más gordo que nunca

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la verdad

En una época de tecnología de avanzada, INDUSTRIAS TELME cuenta con un excepcional equipo de ingenieros que han hecho factible lograr para nuestro país, el galardón de calidad que los equipos TELME ofrecen a diario en la República Argentina y América latina.
Por eso, los productos TELME entregan "LA VERDAD", en cuanto a la calidad expuesta y manifestada a través de 18 años de experiencia.

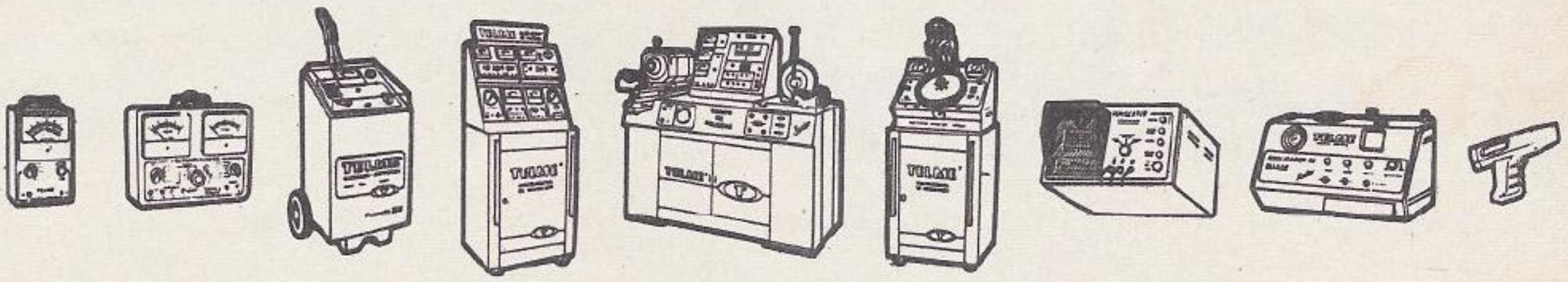
RAUL EIJO PROPAGANDA S.A.

INDUSTRIAS

TELME S.A.I.C.F.I.

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

EQUIPOS PARA ANALISIS, CONTROL Y AJUSTE DE AUTOMOTORES



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

¡EXCLUSIVO! FINALMENTE...

EL BERTA F. 5000

En medio del desierto californiano, a dos horas de Los Angeles, se encuentra el circuito de Willow Spring. Allí se llevaron a cabo las primeras pruebas del Berta F.5000 en manos del propio Oreste Berta y de Néstor García Veiga. Nuestro corresponsal los acompañó permanentemente y nos cuenta en detalle la actividad

→

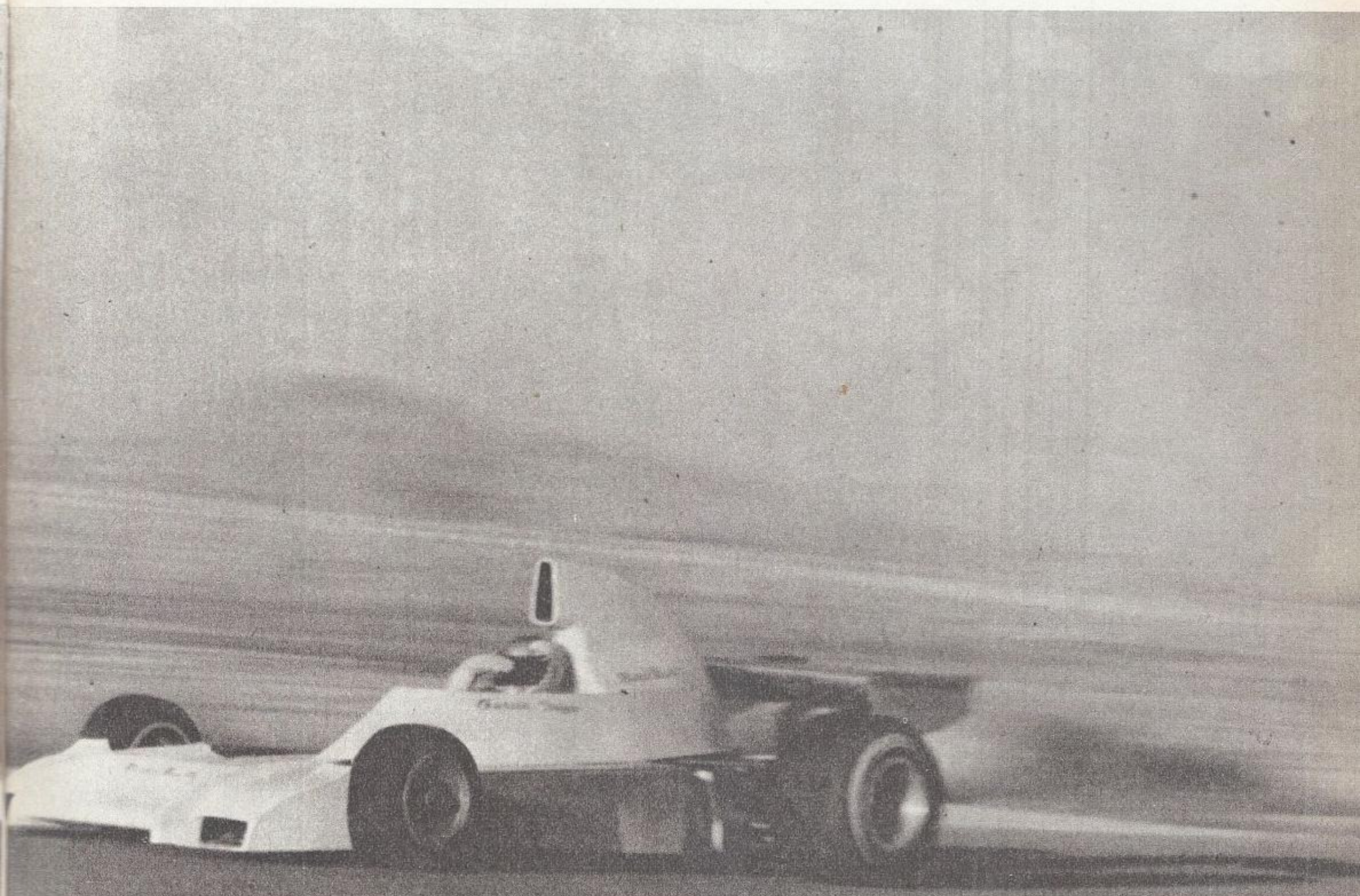


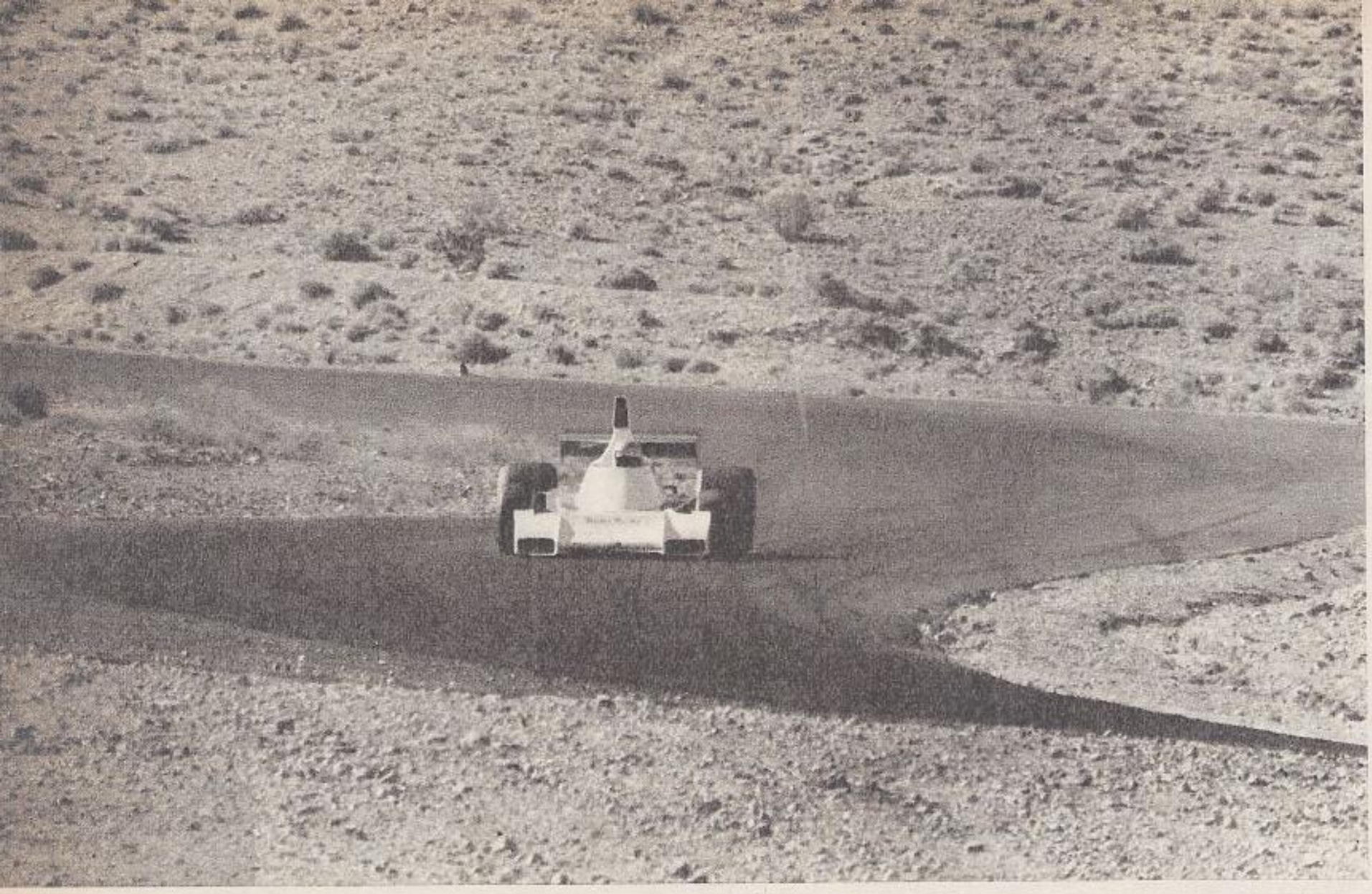
En medio del desierto García Veiga prueba el Berta F.5000 y con una mano se tapa el sol mientras otea el horizonte, no sea que vengan los indios. La conquista del Far West ha dado comienzo efectivo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos de
JUAN ABRAHAM
(Corresponsal en USA)

PROBO EN EE.UU.





García Veiga y su inefable mecenas, el ingeniero Mir, durante las primeras pruebas del Berta en el circuito de Willow Spring. Sobre la amplia superficie blanca del auto ya se inscribió la propaganda de ropa Mister Marty, habitual patrocinante de Francisco Mir.

Salvo pequeños detalles menores, el Berta F.5000 conformó plenamente a Néstor García Veiga que lo definió como "muy noble". De todas maneras, el esperado debut no se produciría en Mid-Ohio como se preveía originalmente.

EL BERTA F-5000 PROBO EN EE.UU.



Como para afirmar aún más la actual radicación del Nene en Estados Unidos, acaba de nacer en el país del Norte el segundo hijo de Néstor Jesús García Veiga, la saludable niña que vemos en la foto.

"A las carreras vamos preparados ciento por ciento o nos quedamos en casa". Tal es la filosofía que desde un principio expuso Francisco Mir cuando decidió incursionar por la "locura" automovilística, y tal fue el criterio que lo decidió a postergar la presentación de su equipo en el campeonato norteamericano de Fórmula 5000. Lo cierto es que, como ya lo adelantáramos, el Eagle fue armándose con considerable retraso y prácticamente el tiempo para probar que quedaba era poco como para asegurar una participación con chances reales. El Berta, por su parte, cumplió bastante bien en su entrenamiento inicial, pero haberlo presentado en Mid-Ohio hubiera sido un "lance" con posibilidades relativas y allí también privó el criterio de esperar hasta tener más tiempo de probar y efectuar las modificaciones necesarias en el prototipo argentino.

Pero, si por un lado la expectativa de verlo a García Veiga nuevamente en acción deberá contenerse un tiempo más en Fórmula 5000, otra posibilidad no menos atractiva ha surgido en forma firme: su actuación en las 24 Horas de Le Mans. Hace unos días, un télex de la fábrica Ferrari firmado por el ingeniero Florini le pedía al ingeniero Mir respuesta urgente sobre la posibilidad de que el "Nene" estuviera al comando del prototipo del nuevo modelo a ser puesto en venta por la fábrica: la Dino 308. El miércoles último, Mir respondía afirmativamente ante el entusiasmo inmediato de García Veiga. Eso sí, con la franqueza que lo caracteriza, Mir explicó que él personalmente sólo iría a Le Mans para acompañar a su piloto: **"El auto será presentado en carrera —pese a ser un proyecto lanzado directamente por la fábrica— por el equipo de Chinetti. El copiloto propuesto por Ferrari es el italiano Gagliardi".**

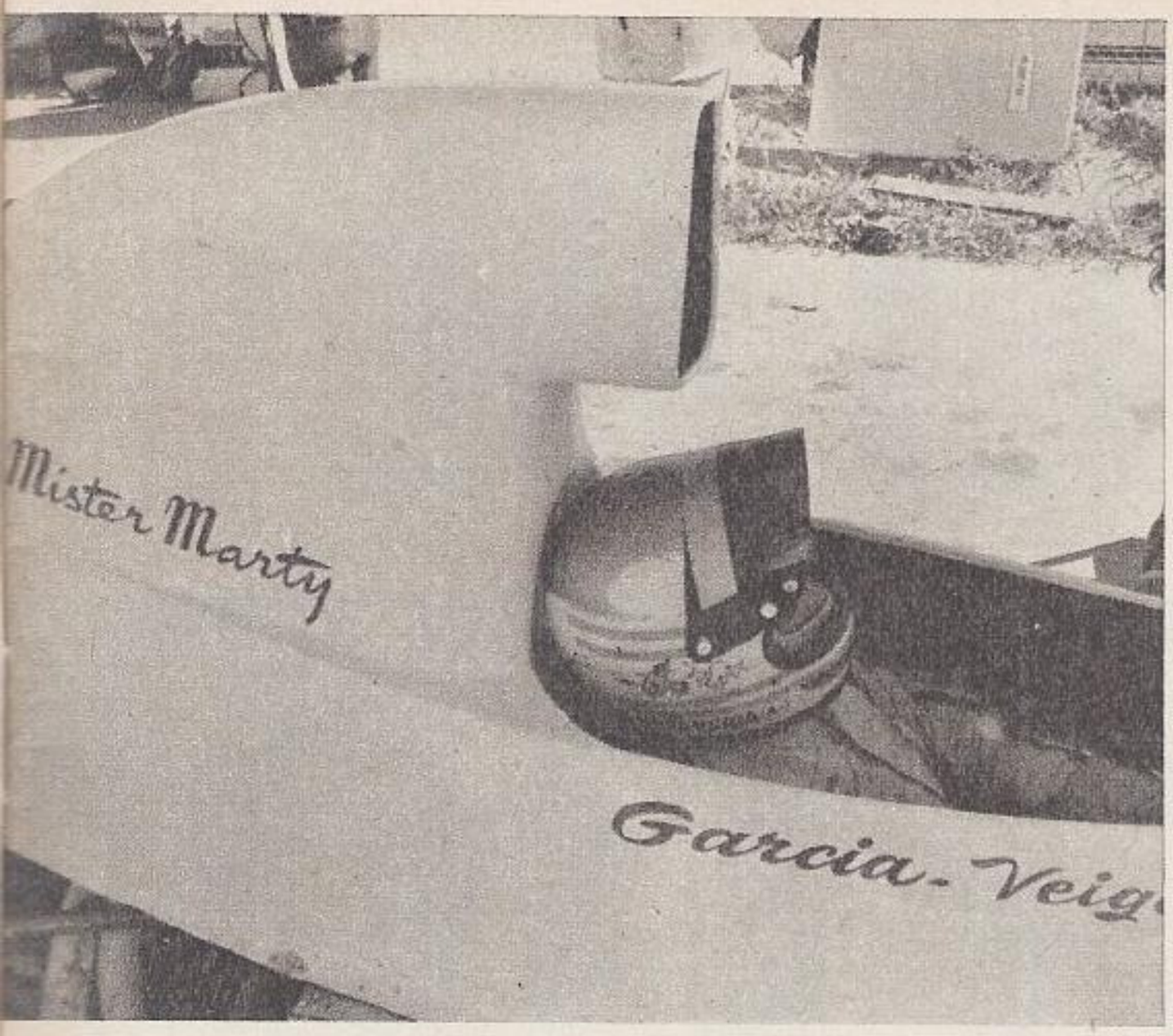
Aclaraciones aparte, resulta obvio que el ofrecimiento surgió a raíz de las buenas relaciones entre Mir y Ferrari. **"Al auto lo vi y lo toqué cuando estuvimos la última vez en la fábrica"**, contó el "Nene", **"Pero nunca me subí, ya que por entonces lo estaban armando. Sólo pude ver algunas de las técnicas del nuevo V-8 de tres litros, y las esperanzas de causar un buen impacto en carrera para favorecer las ventas, es de suponer que Ferrari espera un buen desempeño en Le Mans y no escatimará esfuerzos para lograr un buen resultado.**

LA PRUEBA DEL BERTA

Fabricado casi podría decirse en tiempo record, con 600 kilómetros de test en Argentina una buena capa de óxido durante los días que estuvo "extraviado" en Nueva York, una enérgica rehabilitación en Santa Mónica bajo la dirección de su creador y un montón de dólares, ilusiones y noches de insomnio de por medio, el Berta estuvo por fin listo el lunes de la semana pasada para emprender el viaje a Willow Springs (circuito elegido para las pruebas). Allí, en el desierto, en el medio de ninguna parte o donde el diablo perdió el poncho para citar las más comunes, Willow Springs puso a disposición el angosto trazado que trepa durante la mitad de su recorrido en la falda de una sierra y que ni siquiera necesita guard-rails, porque los metros de pedregullo y arbustos que lo rodean bastan para frenar un avión.

La caravana había salido del taller de Mir a mediodía, con la imponente casa rodante al frente, seguida del camión transporte con el Berta y el camión taller cerrando la fila. Menos de dos horas después las rampas metálicas servían para hacer descender al F-5000 sobre la pista. Inmediatamente Berat controló la suspensión, ayudó a montar las dos únicas piezas de carrocería (la nueva trompa aerodinámica y el cockpit-toma de aire integral), se puso el antiflama y el casco, puso en marcha el motor preparado por Bolthoff y comenzó la función. Unos cuantos giros, y varias paradas, ayudaron a corregir la suspensión (hubo que levantar, porque la trompa tocaba el piso en los sectores más irregulares). Una hora después, García Veiga se acomodó frente al volante y salió decidido a exprimir el Berta, cuyo constructor se había limitado a andar con cautela en los sectores bravos. **"Este circuito mete miedo"**, confesó Oreste..., y ese juicio lo confirmó el Nene más tarde cuando manifestó que nunca había manejado en un trazado tan difícil. Sin embargo, difícil o no, los relojes fueron indicando cada vez mejores tiempos. El motor, que no parecía muy de confiar y por cierto no respondía demasiado bien en baja, aguantó el trajín de toda la tarde (tarde extendida, si se tiene en cuenta que ya se había ocultado el sol cuando G. Veiga cubría las últimas vueltas). Con varias interrupciones para regular suspensión, controlar temperaturas, darle un vistazo a los frenos y reaprovisionarse..., además de dar tiempo a los improvisados barredores del equipo que despejaron del asfalto las piedras sembradas por el auto en algunas excursiones por la banquina, el Berta completó 40 vueltas. El mejor registro estuvo en 1m 17, 9s. (el record extraoficial se dice que pertenece a Andretti con 1m. 14, 8s.). Lo im-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



portante del "estreno" yanqui del auto argentino estuvo en el hecho de que ese registro pudo haberse bajado 1m. 15s. con algunos cambios y en procura de tal mejoría es que volverán a probar durante la semana en el mismo trazado. Esta vez el trabajo será doble para García Veiga, ya que estará terminado el Eagle y se piensa llevar ambas máquinas.

En general, el Berta mostró ser un auto sin "vicios", que entró con soltura en las curvas más exigentes y parece ser capaz de resistir los entusiastas arrestos de su piloto, que dobló "con los picaportes" en más de una. **"Al auto lo siento seguro, confiable, fácil de manejar, aunque por ahora se haga pesado debido a las ruedas de aluminio"**, nos comentó García Veiga, sintetizando: **"Creo que es un auto muy noble"**. Esa forma de exigir la máquina sin preocuparse si levantaba "tierrita" de vez en cuando, motivó una broma de Mir: **"Vos andás tan confiado que vas a terminar pisando una vaca"**.

Los defectos a corregir que se evidenciaron fueron: frenos (esponjosos, pero fácilmente solucionable con pastillas más duras); multiplicación (demasiada larga para ese circuito); acelerador que no reaccionaba con la suficiente rapidez (por tal motivo se decidió instalar un cable similar al del Eagle); alta temperatura de aceite (se instalará un radiador más grande) y dirección pesada (se cambiarán las llantas de aluminio por otras de magnesio). Como se ve, todos problemas que sólo requieren tiempo y el conocido ingenio de Berta. Una vez logradas podrá tenerse una idea más cabal de las posibilidades de este auto respecto a los flamantes Eagle, Lola 332 o Parnelli.

Tras las pruebas proyectadas para esta semana, Berta retornará a Córdoba y procederá a preparar los repuestos imprescindibles (trompa, suspensión, radiadores, cárter modificado) y decidirá si opta por hacer fabricar en Argentina las nuevas ruedas (esta vez de magnesio) o si adaptará las mazas para utilizar las ruedas inglesas Melmac que lleva el Eagle. Mir ha decidido que utilizará para el chasis argentino el motor Bolthoff (con múltiple de admisión modificado y más potencia de baja) y los prometidos 500 HP. Como colaborador directo de Oreste Berta (que tanto mete las manos en la grasa como aprieta hasta el último tornillo) Mir puso a trabajar a otro argentino, Osvaldo D'Angelo. En cuanto al Eagle, estará atendido principalmente por Juan Rossi y un mecánico de primera línea aportado por Dan Gurney (David Klyme). Sobre ambas máquinas, estará siempre la supervisión directa de Mir.

"Me considero satisfecho con lo demostrado hasta ahora", —dijo Berta—, *"todo depende de aquí en más de que contemos con las piezas necesarias y las facilidades para desarrollar el auto como corresponde. Yo volveré para poner el auto en condiciones con la suficiente anticipación cuando se decida que corra"*.

Mir no deja de traslucir su frustración ante la necesidad de cancelar el debut tal como lo planeara, fundamentalmente por no haber tenido el Eagle listo en la fecha que se le prometiera, pero en lugar de forzar a sus mecánicos más de la cuenta prefiere continuar con el proyecto F-5.000 a ritmo normal *"De lo contrario, lo único que se consigue es llegar a la carrera con la gente cansada. El cansancio da lugar a errores y los errores pueden causar accidentes. Si esperé tanto, puedo esperar un poco más pero hacer las cosas en forma"*, —razona el hombre que ha invertido 350.000 dólares en un proyecto tendiente a promover internacionalmente a un piloto argentino y, eventualmente, a un auto construido en nuestro país.

APUNTES DE CALIFORNIA

El lunes 20 no pudo haber sido un día con mejor epílogo Tras las promisorias pruebas del Eagle, el equipo de Mir emprendió el regreso a Santa Mónica con un destino prefijado para el conductor del camión-transporte (el "Nene"). La señora de García Veiga estaba ya en el Hospital aguardando el nacimiento del nuevo hijo y su marido llegó justo para ver a su flamante hija en momentos en que la sacaban de la sala de parto. Una hermosa nena como para cimentar la etapa norteamericana en la vida de Néstor y Estela García Veiga y una compañera de travesuras para el primogénito, Néstor Jesús Jr.

Mientras Mir prefirió demorar el debut para tener todos los detalles terminados, Dan Gurney armó a la disparada sus dos Eagles y se los llevó sin siquiera haber probado los motores rumbo a Mid-Ohio. La diferencia en la urgencia reside en que Gurney debe rendir cuentas a sus auspiciantes y correr los autos tal como prometió pese a no haber hecho los tests en Riverside que planeara, en tanto que Mir prefiere darse el lujo de sobrevivir sin la inmediata ayuda de publicidad (pese a que ya tiene varias firmas importantes comprometidas).

El "Nene" tiene un dicho para cada ocasión (o dos, en la última semana, gracias a la colaboración de Marito García) y sus sentencias podrían llenar un libro. La más celebrada de estos días, fue la que emitió al ver la foto de un amigo del equipo captado en Le Mans con evidentes signos de haberse tomado unas cuantas botellas de más: "Tiene los ojos chiquitos como cuchillada de cortapluma".

Bob Runyan, el gigante bigotudo encargado de elegir los colores y diseño de la pintura de los autos de carrera del equipo, es conocido por su contagiosa alegría y su personalísima forma de vestir que se extiende a una casa con decoración poco común (una gigantesca bandera norteamericana hace de cielo raso y una Ferrari se cobija en su garaje bajo peculiar iluminación). El jueves por fin dio la última versión de los colores que llevarán los autos: verde esmeralda, amarillo y rojo.

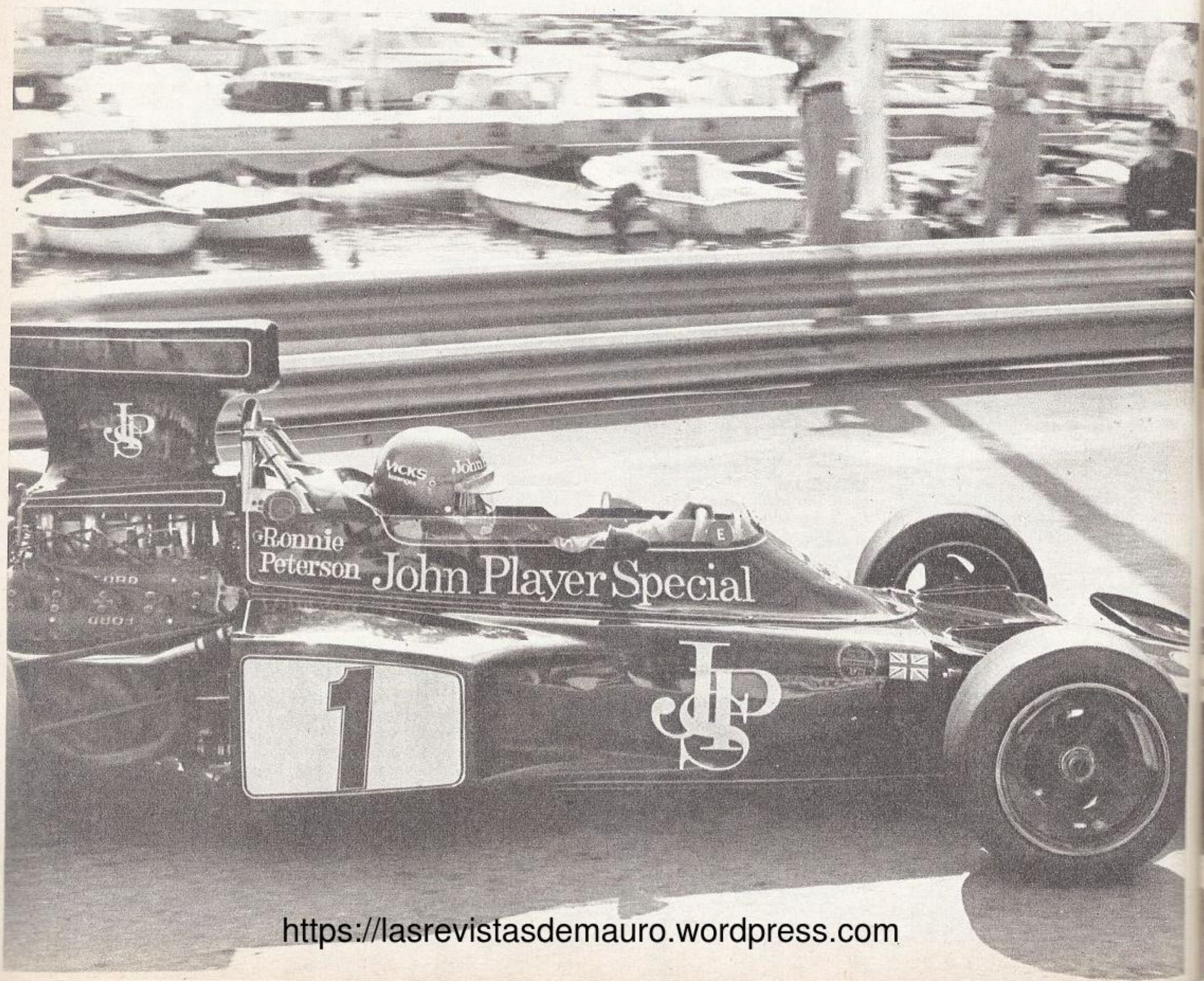
RUTHERFORD GANO EN INDIANAPOLIS

Johnny Rutherford, al comando ed un McLaren M16C-Offenhauser oficial con turbocompresor, se impuso el domingo en las 500 Millas de Indianápolis, luego de sostener una áspera batalla con A. J. Foyt, que abandonó en la segunda fase de la carrera. Sin Foyt en carrera, Rutherford pudo contener ya sin tanto esfuerzo el ataque de otro grande de Indy, Bobby Unser, que llegó a 21 segundos del triunfador y precediendo a Billy Vukovich, otro que siempre estuvo en la lucha. Justo premio para Rutherford, que a pesar de ser uno de los mejores pilotos de las filas del USAC nunca pudo figurar en puestos de honor en Indianápolis, abandonando durante 10 participaciones por los más variados motivos.

Juancito Abraham, nuestro corresponsal en Estados Unidos, estuvo el domingo en Indy, presenciando estas "500" que dieron material para una nota jugosísima. La imposibilidad de darle en este número todo el despliegue que ella merece nos decidió a no malgastarla mutilándola, reservándole para la semana que viene todo el lugar preferencial que esta nota merece. En el próximo número entonces, en CORSA, las 500 Millas de Indianápolis con todo su batifondo.

GRAN PREMIO DE MONACO

EL TURNO DE RONNIE PETERS



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por FRANCO LINI
Fotos: ANDRES MEYER
(Enviado a Mónaco)

SON

Tal como está de moda en Fórmula Uno -y salvo por el doblete de triunfos de Fittipaldi- cada Grand Prix de este año tiene un ganador distinto. El domingo le tocó a Ronnie Peterson, que le pasó el plumero al "viejo" Lotus 72 y se mandó un carrerón, doblegando a sus rivales en las calles de Montecarlo. Reutemann, que largó a lo campeón y estaba en la conversación con mucha chance, fue víctima de un toque con el ganador que lo obligó a desertar

Una clase magistral brindó Ronnie Peterson en las calles de Mónaco. Con el viejo Lotus 72 volvió al triunfo.

ORDEN DE LARGADA

Niki Lauda **Ferrari** **1m26s3/10**	Gianclaudio Regazzoni Ferrari 1m26s6/10
Ronnie Peterson Lotus 1m26s8/10	Patrick Depailler Tyrrell 1m27s1/10
Jody Scheckter Tyrrell 1m27s1/10	Jean Pierre Jarier UOP-Shadow 1m27s5/10
James Hunt Hesketh 1m27s8/10	Carlos Reutemann Brabham 1m27s8/10
Hans Von Stuck March 1m28s0	Mike Hailwood McLaren 1m28s1/10
Jean Pierre Beltoise BRM 1m28s1/10	Denny Hulme McLaren 1m28s2/10
Emerson Fittipaldi McLaren 1m28s2/10	Arturo Merzario ISO 1m28s5/10
Vittorio Brambilla March 1m28s7/10	Brian Redman UOP-Shadow 1m28s8/10
Jochen Mass Surtees 1m28s8/10	Carlos Pace Surtees 1m29s1/10
Jacky Ickx Lotus 1m29s4/10	Chris Amon Amon 1m29s8/10
Graham Hill Lola 1m30s0	François Migault BRM 1m30s0
John Watson Brabham 1m30s0	Tim Schenken Trojan 1m30s2/10
Vern Schuppan Ensing 1m30s3/10	

El domingo, el principado al borde del Mediterráneo mostró todo su esplendor bajo un sol radiante, dando por tierra con las predicciones de lluvia que el Servicio Meteorológico local se había encargado de difundir tras el mal tiempo desencadenado sobre el final de la clasificación sabatina.

Como de costumbre, Europa se había volcado a Montecarlo, pero se notaba una mayoría —bastante preponderante— de italianos que alentaban a las máquinas coloradas del equipo Ferrari, que largaron en primera fila con Lauda y Regazzoni en el volante.

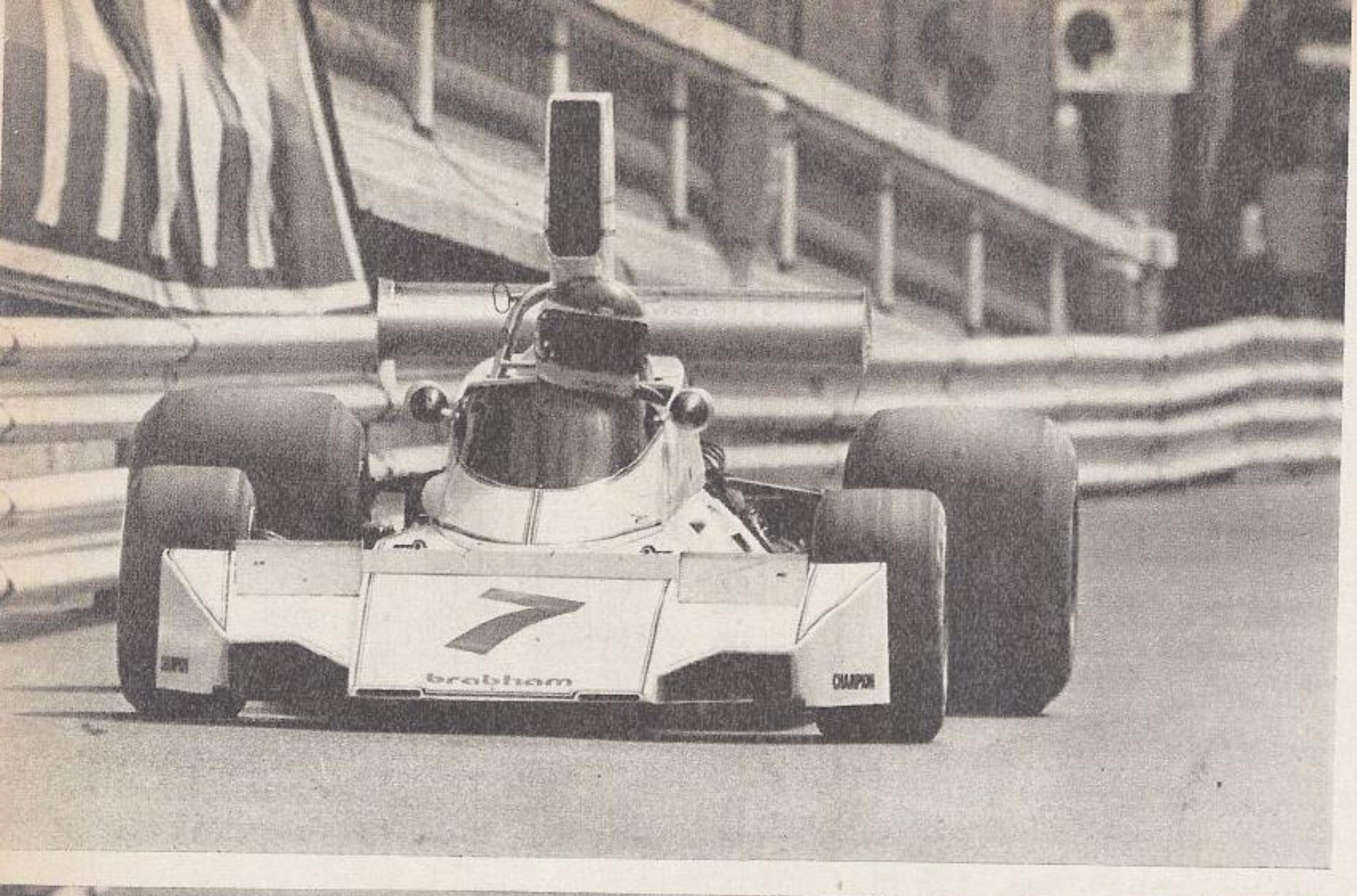
Millares de brazos se alzaron jubilosamente para saludar a las dos Ferrari cuando salieron a dar su vuelta de reconocimiento y esa alegría se multiplicó cuando, largada la carrera, aparecieron Regazzoni y Lauda, en ese orden, comandando el pelotón y guiando a un pequeño grupo que rápidamente se destacó del resto, ayudado por las amenazas de carambolas que se sucedían en la mitad del lote.

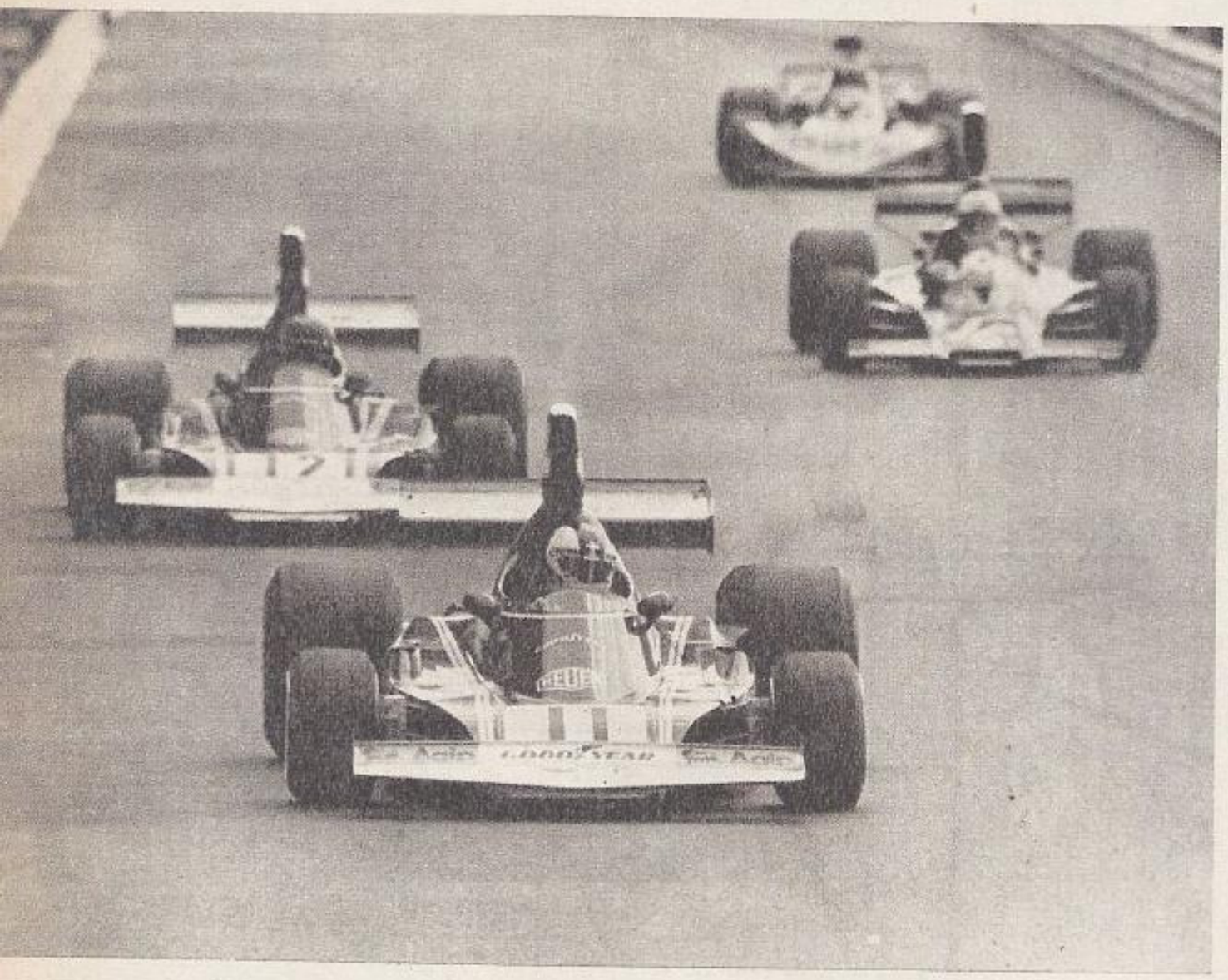
Regazzoni en punta, Lauda cuidándole las espaldas, no sólo contenían muy pronto los embates de Peterson y Jarier —ambos habían largado muy bien— sino que muy pronto se destacarían en la vanguardia cuando sus dos perseguidores inmediatos se vieron retrasados por motivos menores.

Reutemann también había largado en gran estilo, algo que ya pasa a ser costumbre en el santafesino, y de movida nomás se puso quinto, enseñando el camino a Scheckter, Hailwood, Hunt y Stuck, pareciendo al principio un poco preocupado por controlar a sus perseguidores, pero sobresaliendo de ese lote para pasar a atacar directamente las posiciones de Peterson (superado momentáneamente por Jarier). En ese momento, y cuando ya parecía seguro que Lole tenía al sueco en la bolsa, hubo un levísimo toque entre ambas máquinas y una rueda trasera del Brabham pegó contra un cordón. Reventó una goma y dañó la suspensión trasera, razones suficientes como para quedar en boxes definitivamente, en el preciso instante en que peleaba un puesto con el que sería el ganador de la prueba. Una ubicación expectante e inteligente que Lole venía logrando a través de un media docena de giros y sin perder contacto con el pelotón que define a la hora de la verdad.

Mientras tanto, en la punta, e inexplicablemente, dada su condición de líder y con la tranquilidad que significa tener a un coequiper a sus espaldas, Clay Regazzoni dibujaba feo y pagaba cara su ilógica

→





Luego de sufrir algunos problemas en entrenamientos, Carlos Reutemann logró clasificar entre los primeros y desde allí salir en busca de la punta. Un toque con Peterson arruinó una carrera que se presentaba excelente.

Al principio las dos Ferraris mandaron en la pista con Regazzoni adelante, seguido a la cola por Niki Lauda. Pero al promediar la carrera los planes se vinieron abajo.

Puede decirse que nadie esperaba una carrera tan brillante de Jean P. Jarier al comando del UOP-Shadow. El campeón de F-2 1973 mostró que ya se encuentra en un alto nivel de competitividad frente a los punteros. Gran [illegible]

vehemencia, en tanto el austriaco Lauda —más inteligente, sin duda— se le colaba por adentro y pasaba a comandar la carrera. También Jarier, Peterson, Scheckter y Hailwood aprovecharon el semitrompo del suizo para ganar una posición cada uno.

La solvencia y seguridad de Niki Lauda llevaron un poco de tranquilidad a los tiffosi de Ferrari y, lo que es más importante, a su propio box, pero detrás de él la carrera iba tomando un color que parecía indicar que el puesto ocupado por el puntero no estaba tan asegurado como parecía a simple vista. Peterson y Jarier, nuevamente en ese orden, y algo más atrás Scheckter, venían "remando" a ritmo demoledor y el austríaco viajando solo no aparecía tan inexpugnable como cuando venía junto a Regazzoni. Ronnie Peterson venía de pasar a Jarier en la curva de la Estación, después de un lógico y tenaz período de ablandamiento. Un error ínfimo, una frenada a destiempo y un bloqueo breve, hicieron que Jarier —menos experimentado, pero que hizo un gran trabajo— tuviera que ceder la cuerda al sueco y de ahí en adelante conformarse con ver cómo se alejaba.

Hasta ese momento los dos

ENTRENAMIENTOS Y PRUEBAS DE CLASIFICACION

Tres sesiones de pruebas, según es habitual en Mónaco, con la del viernes a hora muy temprana y la del jueves algo retardada después que Graham Hill y Leguezec (secretario de la CSI) decidieron que se debían adoptar mejoras en el sistema de seguridad, especialmente en los guardrails de la chicana, que era el punto más delicado del trazado.

Obviamente, el primer día estuvo dedicado a la puesta a punto de las suspensiones, sistemas de alimentación, relaciones de cajas y regulaciones varias. Mientras los integrantes de los equipos presentes se dedicaban a la puesta a punto general de los autos, los técnicos de las casas de neumáticos se ponían al servicio de los teams para proveerlos de las gomas necesarias sobre las bases de los tiempos obtenidos —a medida que avanzaban los entrenamientos— y de la temperatura reinante. Pero, las condiciones de la pista,

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

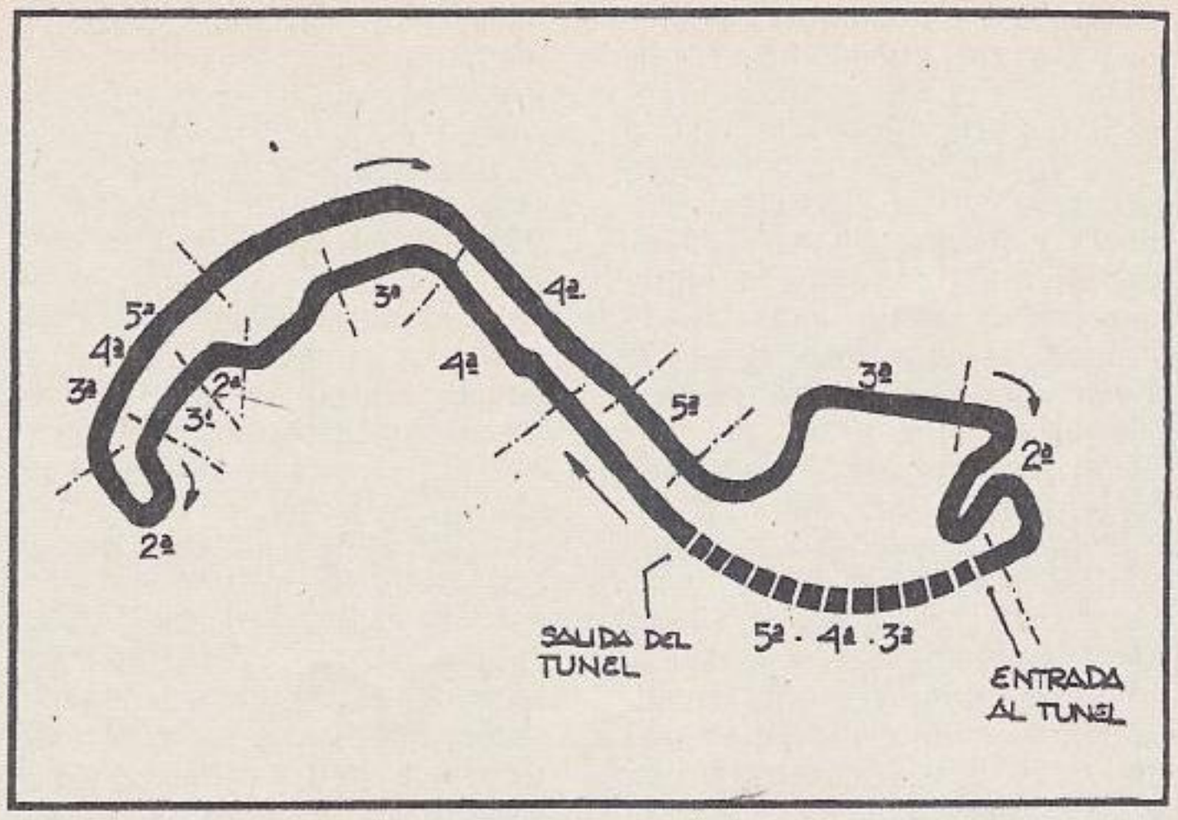
escoltas estaban a 8 s. de la Ferrari. Pero la arremetida de Peterson se notó en los relojes de inmediato, descontando a razón de 5/10 por vuelta la ventaja de Lauda. En ese ritmo llegó a ponerse a 2 s. 9/10. De inmediato el auto de Lauda —con algún misterioso problema— comenzó a bajar su rendimiento y fue alcanzado en sólo una vuelta, donde Peterson lo superó limpiamente y se fue en forma impresionante. Poco más adelante, en ese mismo giro, la Ferrari se detuvo con el motor muerto, dejando al box de Ferrari sin posibilidad de saborear un nuevo triunfo. El austríaco había cumplido con su trabajo del domingo.

A partir de allí, Peterson se afianzó totalmente en la punta y sólo Jarier era superado por Scheckter. Regazzoni, cuarto lejos, sin ninguna probabilidad de trepar. Fittipaldi, por su lado, aprovechó el momento en que Peterson lo pasó sacándole la vuelta para tirar seis o siete vueltas juntos y, así, escaparse del británico y barbado John Watson, que se destapó en Mónaco como un piloto aguerrido y con ritmo. A esa altura Watson estaba muy cerca del brasileño y su chupada con el ganador le sirvió para respirar un poco ante el embate del hombre del Brabham BT-42 del Hexagon Racing.

El triunfador, Peterson, fue el que más méritos hizo durante la carrera para ganarla. Desde el punto de vista humano, demostró una fibra y garra excepcionales, cualidades que se realzaron si se tiene en cuenta que tuvo que volver a confiar sus esperanzas en el viejo Lotus 72, al que tuvo que pasarle el plumero a raíz de las frustrantes performances del nuevo Lotus. Indirectamente, y si bien los autos nuevos no andan, esta victoria del 72 da más gloria aún al modelo más exitoso de todos los que salieron de la galera de Colin Chapman.

Amargante, en cambio, la performance del equipo Ferrari. Niki Lauda perdió su chance —que era muy grande— al repetirse aquel extrañísimo fenómeno que paró a su auto en Kyalami. Falló el encendido y lo dejó sin motor, pero lo más irritante para el austríaco es que pocos minutos después Ermano Cuoghi (jefe de mecánicos de Ferrari) llegó a pie donde estaba el auto, se subió al mismo, puso contacto y el motor arrancó alegremente como si nada hubiera acontecido. Accidente que dejó al equipo italiano estupefacto, sobre todo porque después de Sudáfrica parecía que finalmente los técnicos de la parte electrónica habían descubierto el origen de tan insólita avería. En principio parecía que se debía a vapores de agua por el recalentamiento del circuito refrigerante que estaba muy cerca de la instalación electrónica y que producía el desperfecto. Se reubicaron los elementos y se aisló la parte electrónica con una pasta especial que los mecánicos llaman "pomodoro" (tomate) y se creía —sobre todo después de España— que la falla de Kyalami no se volvería a repetir. Sin embargo, no fue así, y en Montecarlo el problema enloqueció nuevamente a mecánicos y al propio Lauda.

Clay Regazzoni, en cambio, se perdió la carrera por un error suyo. No un error grueso,



CIRCUITO: De acuerdo a las referencias que nos brindó el propio Reutemann, así se recorre el circuito de Mónaco, exigente como ninguno por lo trabado de su dibujo. Más de 1.500 cambios en total en toda la carrera, subdivididos como lo indica el diagrama.

→

con mucho polvo y los lógicos residuos de goma, depositados allí por el continuo circular de los autos, impidieron que los tiempos de la primera sesión de entrenamientos fueran excepcionales.

La mejor prestación estuvo a cargo de Lauda con la Ferrari, cosa que confirma las buenas cualidades del auto al que sólo se le practicaron tareas de mantenimiento normales. El austríaco estuvo girando muy fuerte, y poco antes de concluir la sesión tuvo un breve encontronazo con un guardrail.

Las consecuencias de este incidente fueron más graves de lo previsto: en una revisión posterior se pudo comprobar que el monocasco estaba bastante deteriorado, por lo que fue necesario telefonear urgentemente a Maranello solicitando un nuevo monocoque, elemento realmente imprescindible en un circuito donde las posibilidades de golpearse están siempre latentes.

Lotus llevó al GP de Mónaco dos ejemplares del modelo 72 (a la postre uno de ellos ganador— y un solo JPS/9, que fue testeado por Ickx. Fue demasiado evidente que todavía el mejor atendido del equipo es el sueco Peterson, y pese a que éste no descolló, siempre estuvo muy por encima de su compañero Ickx. El belga tuvo inconvenientes —en el auto nuevo— de presión de aceite y con el viejo 72 problemas de presión de nafta, por eso sus tiempos fueron bastante modestos. Sobre el nuevo auto se experimentaron discos de freno de diferente composición, marcados con pintura "termorreaccionante", para poder constatar a qué límite de temperatura pueden funcionar correctamente.

Sobre el Shadow de Jarier se efectuó uno de los trabajos más curiosos que pueden realizarse en las competencias tipo GP: los mecánicos del team UOP cambiaron la posición de algunas marchas, así fue como la tercera quedó en lugar de la segunda y la quinta en el puesto de la cuarta.

El March de Brambilla estuvo muy corto de multiplicación, esto y una pérdida de agua bastante molesta lo tuvieron detenido un buen rato en boxes.

En el McLaren de Fittipaldi se colocaron "due picole" antenas sobre la trompa para que el piloto pudiera tener una referencia con respecto a la distancia que lo separaba de los guardrails. Actuaron como "señaladores". El auto del brasileño, como en Nivelles, mostraba una tenida aceptable pero a pesar de las intensas pruebas no pudo ser mejorada.

El ISO de Merzario tuvo bastantes problemas de motor, ya que durante la mayor parte de las pruebas éste funcionó intermitentemente. Jochen Mass, a poco de salir a probar rompió un semieje de su Surtees TS19. Todos los B.R.M. estuvieron presentes con los motores "viejos"; el nuevo, probado por Pescarolo en Nivelles, al parecer no resistió bien el debut y se informó que estaban trabajando en él. Seguramente problemas de dentición.

Las pruebas del viernes fueron en definitiva las más importantes, porque con la pista en buenas condiciones y óptimo tiempo los registros fueron de relieve. Lauda obtuvo un tiempo muy bueno —que en definitiva fue el mejor—; Peterson fue el más cercano, pero a cinco décimas. Regazzoni no estuvo en el nivel de su compañero por no disponer de gomas especiales, ya que Good-Year entregó un solo juego de neumáticos de este tipo por equipo. Nuevamente Mass rompió un semieje, mientras que Watson fundió su Cosworth.

Sobre el cierre de las pruebas los tiempos registrados ubicaban a Schuppan y a Beltoise con muy buenos registros, una revisión efectuada en el magnetoscopio de Longines obligó a reubicarlos en posiciones más atrasadas. Las pruebas finales del sábado permitieron a Regazzoni mejorar sus pálidos tiempos y realizar el mejor registro del día, ligeramente superior al de Lauda, en la víspera. Junto con el suizo, Reutemann, con su Brabham más a punto que el día anterior, fue otro de los que bajó sus tiempos. Durante estos ensayos, Hunt rompió la caja de velocidades mientras se aprestaba a tirarse a fondo para conseguir mejor marca, Mass volvió a romper un semieje con desastrosos resultados para el portamazas trasero derecho: muy enojado decidió no correr hasta que su auto contara con la nueva transmisión, como el de Pace, y estuviera correctamente puesto a punto.

como el que lo privó de ganar el GP de Italia hace dos años y que fue realmente un grave error de conducción y sentido común, pero sí de manejo, que ningún otro en su posición de privilegio —a menos que se tratara de un debutante— podría haber cometido.

Emerson Fitfipaldi pasó inadvertido porque su Mc Laren no se pudo poner a punto en ningún momento, pese a los cientos de intentos que los mecánicos realizaron. Su motor rindió dentro de los términos normales, pero su chasis no cumplió con la función con que debía y el brasileño se tuvo que conformar con un quinto puesto a vuelta y pico del ganador, que no es una posición acorde a sus antecedentes en el circuito monegasco.

La carrera en sí tuvo un desarrollo excitante durante su primera mitad para decaer en su fase final, cuando no hubo más nada que discutir y cada uno se dedicó a conservar lo que tenía, pero como espectáculo —prescindiendo de los cambios de posiciones— fue alucinante.

Ya parece imposible que se siga corriendo Fórmula Uno en Montecarlo, un laberinto de calles y paseos de muy escaso recorrido, encajonado entre guardrails, sin una sola vía de escape y tan estrecho que a duras penas se puede maniobrar en algunos puntos del trazado; eso sin hablar del caso de superar a otro auto.

En la horquilla de la Estación en la primera vuelta hubo autos que se detenían prácticamente hasta que el que iba adelante terminara de pasar.

Hulme y Beltoise venían goma con goma, dándose como en el Italpark, hasta que el McLaren del primero fue a dar contra las defensas, sin completar una vuelta. Pilotos de poca experiencia como Schuppan y Brambilla, o decididamente de punta como Mike Hailwood, se pegaron democráticamente y sin distinción de rangos en este emporio del guardrail, donde impera rigurosamente la ley del "no error". Reutemann y Peterson se tocaron al comienzo de la recta principal y se salvaron del virulo gordo porque Dios así lo dispuso. Así como Lole se quedó de a pie, y el sueco pudo seguir sin problemas para ganar la carrera, podría haber sucedido todo lo contrario en favor del argentino, o que ambos se estrellaran. El vuelo de Hans Stuck fue el broche de oro para una jornada en la que nadie se lastimó de milagro. El March del alemán se "subió" a una rueda del Hesketh de James Hunt y levantó vuelo, volviendo a tierra aparatosamente para deslizarse a través de la calle, y clavarse contra las defensas que doblaban siguiendo la curva cercana. Por suerte no venía nadie atrás y no hubo carambolas. Lo notable es que entre tanto desastre no haya habido algún espectador lastimado.

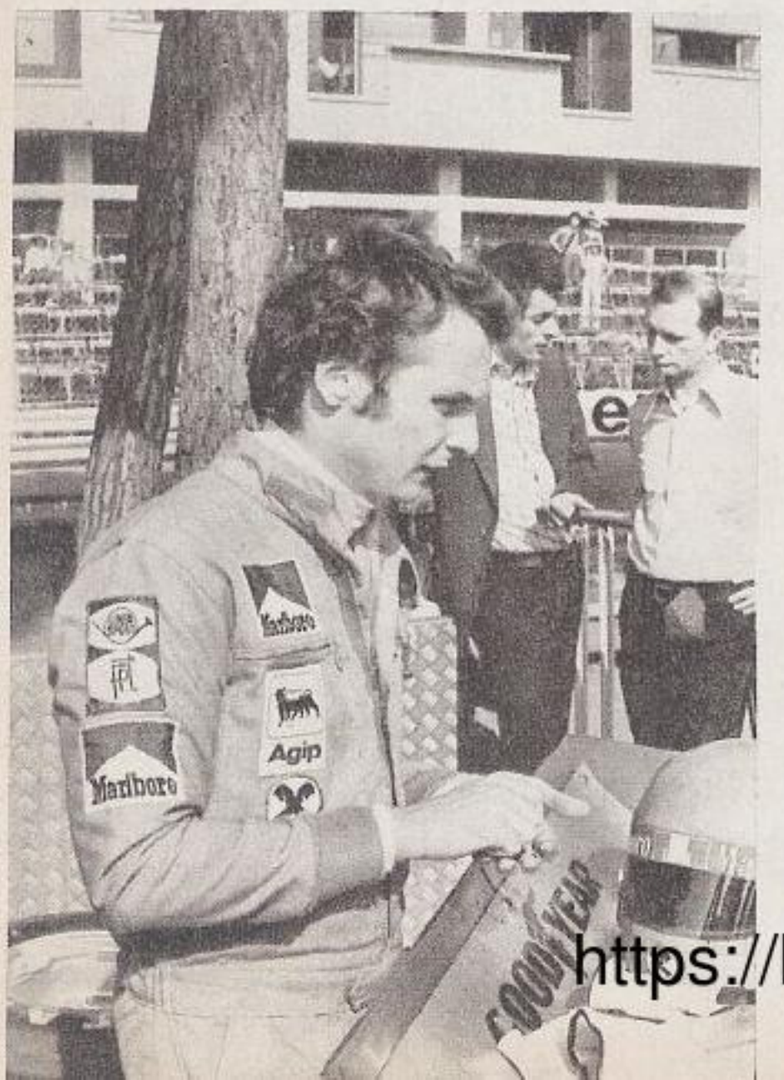
Nada parece amenazar la realización del GP de Mónaco en lo futuro. Incluso se han realizado trabajos realmente costosos para mejorar el sistema de seguridad y el trazado. Pero ya sería hora de ir pensando hasta qué punto es lógico seguir corriendo un Grand Prix en estas condiciones.

El campeonato, aparte de toda esta cuestión, se está poniendo al rojo vivo y de seguir a este paso se va a definir en la última carrera.

Las chances de todos siguen más o menos parejas, el único que ha ganado dos carreras es Emerson Fittipaldi y sin embargo él tampoco las tiene todas consigo en algunos circuitos, no por falta de capacidad personal sino porque evidentemente el McLaren es muy desparejo en su rendimiento.

Contando bien, hay alrededor de una docena de pilotos que todavía están en la discusión, y sólo el despegue de uno de ellos en la suma de puntos puede acabar con esta encarnizada lucha, que hasta ahora no encuentra definición





El viejo Tyrrell no se equivoca. Jody Scheckter lo demostró una vez más al acercarse progresivamente a un triunfo sólidamente conquistado y no como reflejo de un estado de "locura" que parece ya felizmente superados.

Niki Lauda dominó en los entrenamientos a pesar de una piña considerable y punteó la carrera tras el trompo de Regazzoni. Pero no pudo contra el asedio de Peterson y en

32º GRAN PREMIO DE MONACO

6ª Prueba Puntable - Circuito de Montecarlo (3.278 mts.)
26 - 5 - 74

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Ronnie Peterson	Lotus 72E	1h58m03s7/10	78
2º	Jody Scheckter	Tyrrell 007	1h58m32s5	78
3º	Jean Pierre Jarier	Uop-S'dow DN3	1h58m52s6	78
4º	Gianclaudio Regazzoni	Ferrari 312 B4	1h59m06s9	78
5º	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	— —	77
6º	John Watson	Brabham BT 42	— —	77
7º	Graham Hill	Lola T 340	— —	76
8º	Guy Edwards	Lola T 340	— —	75
9º	Patrick Depailler	Tyrrell 006B	— —	74

Promedio del ganador: 129,940 kms./h.

Record de vuelta Para Ronnie Peterson; 1m27s9, a 134,252 kilómetros por hora.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

(DISPUTADAS 6 CARRERAS)

Pos.	Piloto	Nación	Puntos
1º	Emerson Fittipaldi	Brasil	24
2º	Gianclaudio Regazzoni	Suiza	22
3º	Niki Lauda	Austria	21
4º	Jody Scheckter	Sudáfrica	12
5º	Denis Hulme	N. Zelandia	10
5º	Mike Hailwood	G. Bretaña	10
5º	Jean P. Beltoise	Francia	10
5º	Ronnie Peterson	Suecia	10
9º	Carlos Reutemann	Argentina	9
10º	Hans Von Stuck	Alemania	5
11º	Patrick Depailler	Francia	4
11º	Jacky Ickx	Bélgica	4
11º	Jean P. Jarier	Francia	4
14º	Carlos Pace	Brasil	3
15º	Arturo Merzario	Italia	1
15º	John Watson	G. Bretaña	1

Próxima prueba puntable: El 9 de Junio en Mantorp Park, Suecia.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Seleccionado de Rivadavia para el Mundial '74.

Este es el Seleccionado completo de Rivadavia que se apresta a transmitir, con su famoso estilo de juego, todo el Mundial de Fútbol de Alemania.
La gente que compone este Seleccionado es gente de gran experiencia y de un alto nivel técnico, especializada en esta clase de compromisos.
El Seleccionado de Rivadavia fue entrenado especialmente para esta misión. Manténgase bien entrenado, pique hacia al-wing izquierdo de su receptor, instálese cómodamente en el 630 del dial y viva el verdadero mundial.



ARRIBA ARGENTINA! **ARRIVA...DAVIA!**
LS5 RADIO RIVADAVIA

CASARES, GREY & ASOCIADOS S.R.L.

ROAD TEST

Fotos de ANTONIO CAPRIA

Tal como su nombre lo indica, es un vehículo ideal para el uso de una familia, sea tipo o no. Muy buena terminación y confort de marcha. Consumo de combustible razonable y, fundamentalmente, todo el espacio del mundo para cargarla...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIAT 125 FAMILIAR

ROAD TEST FIAT 125 FAMILIAR

El cine tiene el extraño poder y privilegio de imponer las "ondas" que cíclicamente se adueñan del gusto y capricho ciudadano —en todo el mundo— cuando le viene en gana. En los días que corren, el film "The Great Gatsby" basado en la novela homónima de Francis Scott Fitzgerald ha tenido la virtud de colocar a la década del '30 como último grito de la moda en los más variados aspectos, poniendo nuevamente en uso estilos que imperaron en esa época pasada.

Hacia fines de la década en cuestión apareció en los EE. UU. un vehículo que complementaba la línea de montaje de varias marcas y que se lo denominó "station wagon". Literalmente "carruaje de estación". Era ni más ni menos que el chasis común de línea vestido con una carrocería de madera a suerte de furgoneta que permitía a sus propietarios utilizarlo como coche de paseo con el adicional de poderlo cargar generosamente con los más variados bultos sin tener que hacer contorsionismo ni milagros, ya que su parte posterior se abría —en todos los casos— totalmente. La nomenclatura de *station wagon* se explicaba porque fundamentalmente ese tipo de auto se lo usaba con asiduidad en la campaña y con él se iba a la estación del ferrocarril para buscar algunos bultos y llevarlos —junto a cuatro o seis pasajeros— *pa' las casas.*

En nuestro país se los llamó "camionetas rurales" y vimos durante muchos años que excedieron a la década de Gatsby varios modelos de rurales y varias marcas así carrozadas. La denominación luego se tradujo en algunos casos como "cross country" y en Europa prendió con fuerza su arquitectura siendo fabricada por varias empresas que las bautizaron como "state car" o "familiare".

Es claro. Su adopción en Europa significó también un tipo de uso diferente y más varonil y ya del uso exclusivo para el campo y la estación derivó en su utilización como vehículo para uso familiar, que sirviera para trasladar a una familia "unita" con sus ocasionales pertenencias.

Y así vimos proliferar en muchas marcas una enorme variedad de ruralcitas o familiares medianas, grandes o chiquitas que impusieron muy pronto sus siluetas y personalidades donde quiera se comercializaran.

Y ésta es la historia que contamos hoy. La de la Familiar Fiat 125 que no es ni más ni menos que la versión para la familia del sólidamente impuesto Fiat 125 —testeado en CORSA hace ya más de un año.

ESTETICA

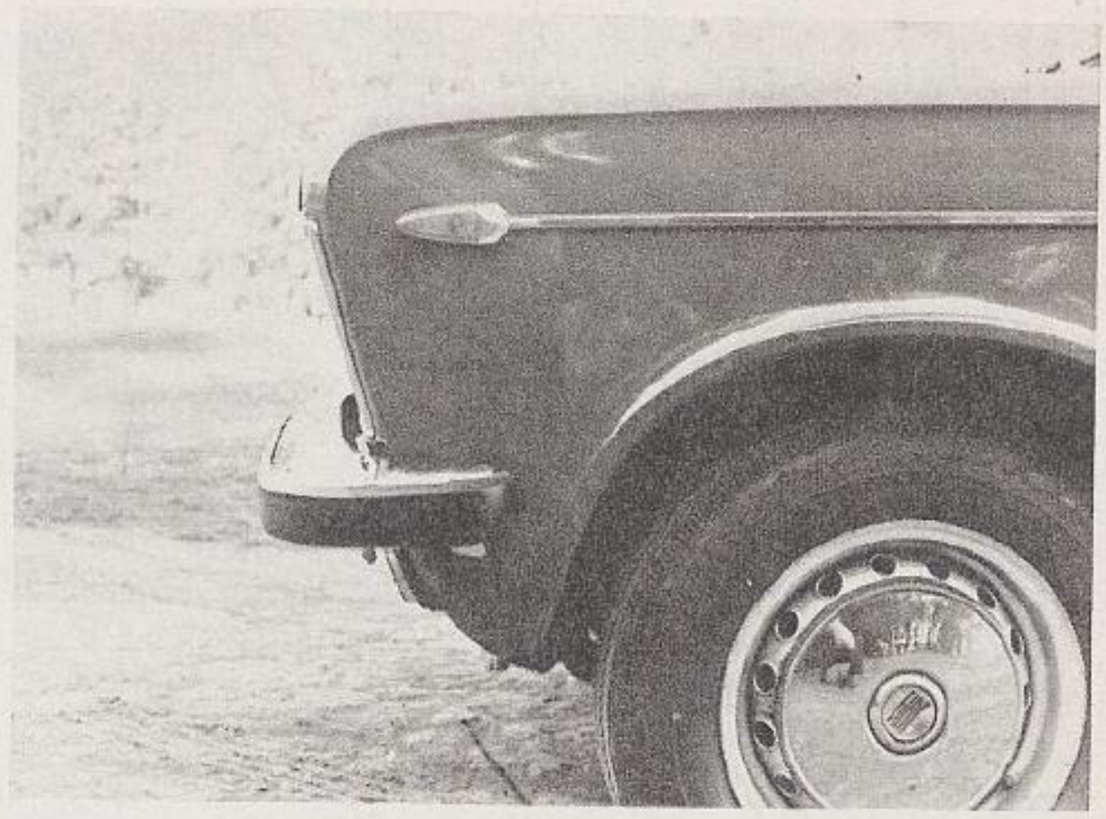
Sin temor a apresurarnos ni menos a equivocarnos, podemos afirmar que la Fiat 125 Familiar es un vehículo hermoso, de líneas armoniosas y equilibradas en las que se balancearon muy hábilmente superficies vidriadas y volúmenes para dar a la vista y al uso un logro casi perfecto. Ha sucedido con esta Familiar algo similar a lo acontecido con la Break Renault R-12: son más armoniosas que sus hermanitas, las respectivas berlinas, ganando en consecuencia en estética. La Familiar que testeamos era color azul oscuro con tapizado rojo y ello añadió también su gotita para nuestra apreciación de estética. Si bien en este auto hay bastantes baguetas y cromaditos, en ningún momento recargan la visual sino que por el contrario la favorecen.

MOTOR

Nihil novum sub solem. Es el "mesmito" que impulsa a la berlina, así que no hay mucho que frasear al respecto. Se trata del excelente bialbero in testa de 1.608 cm3. erogante 100 CV a 6.200 rpm, una de cuyas virtudes preponderantes —además de ser lo más moderno que se construye en nuestro país— es la de tener un funcionamiento super silencioso y muy bien balanceado (cosa rara en un cuatro cilindros).

El motor en sí no tiene misterios ni tabúes. Para regular válvulas ya que no hay que recurrir al brujo de turno (como se hacía antes de la aparición en nuestro país del doble árbol a la cabeza, cuando había que hacer esta operación en una Giulietta o en algún Jaguar) sino simplemente confiarlo al taller de algún concesionario o ídem autorizado. Hoy es una cuestión tan simple o más que regularle válvulas a un varillero.

En nuestro caso tuvimos algún problemita de autoencendido, atribuible tal vez a la calidad de la bujía o a su rango térmico o a la puesta a punto del encendido (algo atrasadito él). Nuestro motor venía equipado con el carburador Solex C34 PAIA 33 que dosificó muy adecuadamente el consumo de combustible a lo largo de los 6.000 kilómetros que duró la prueba en las más diversas condiciones de marcha. Así tuvimos cifras como 9,6 km./li-



1



2

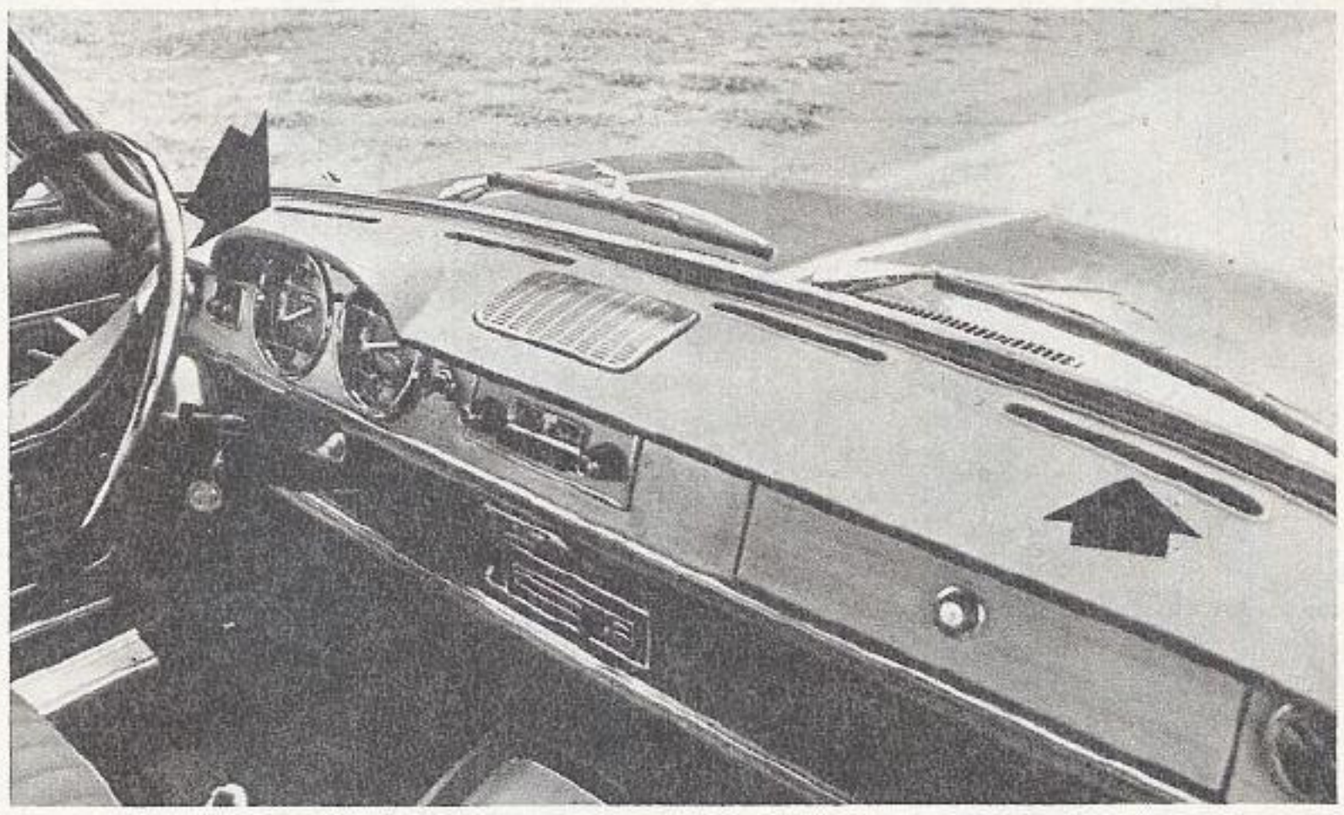


3

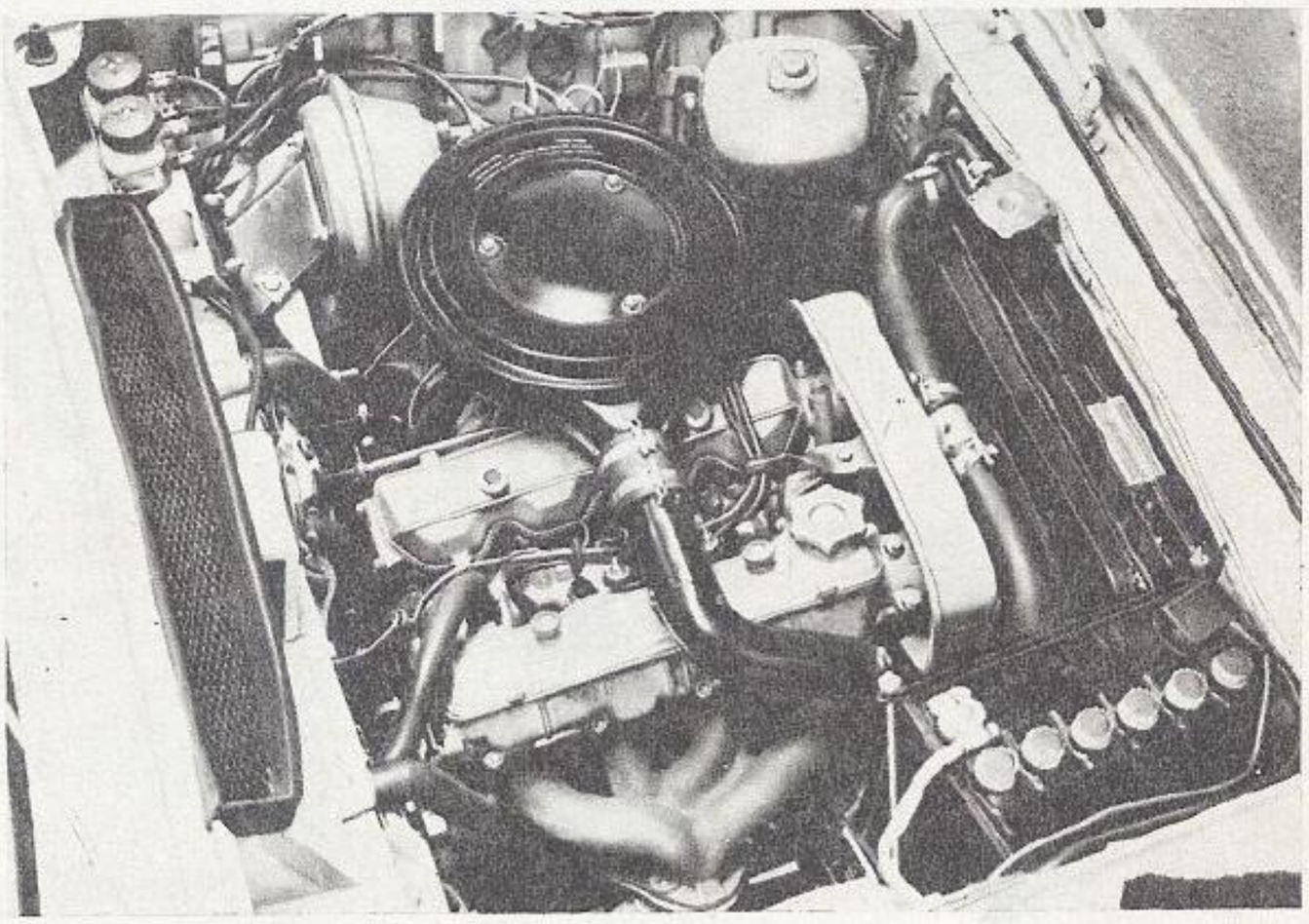
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



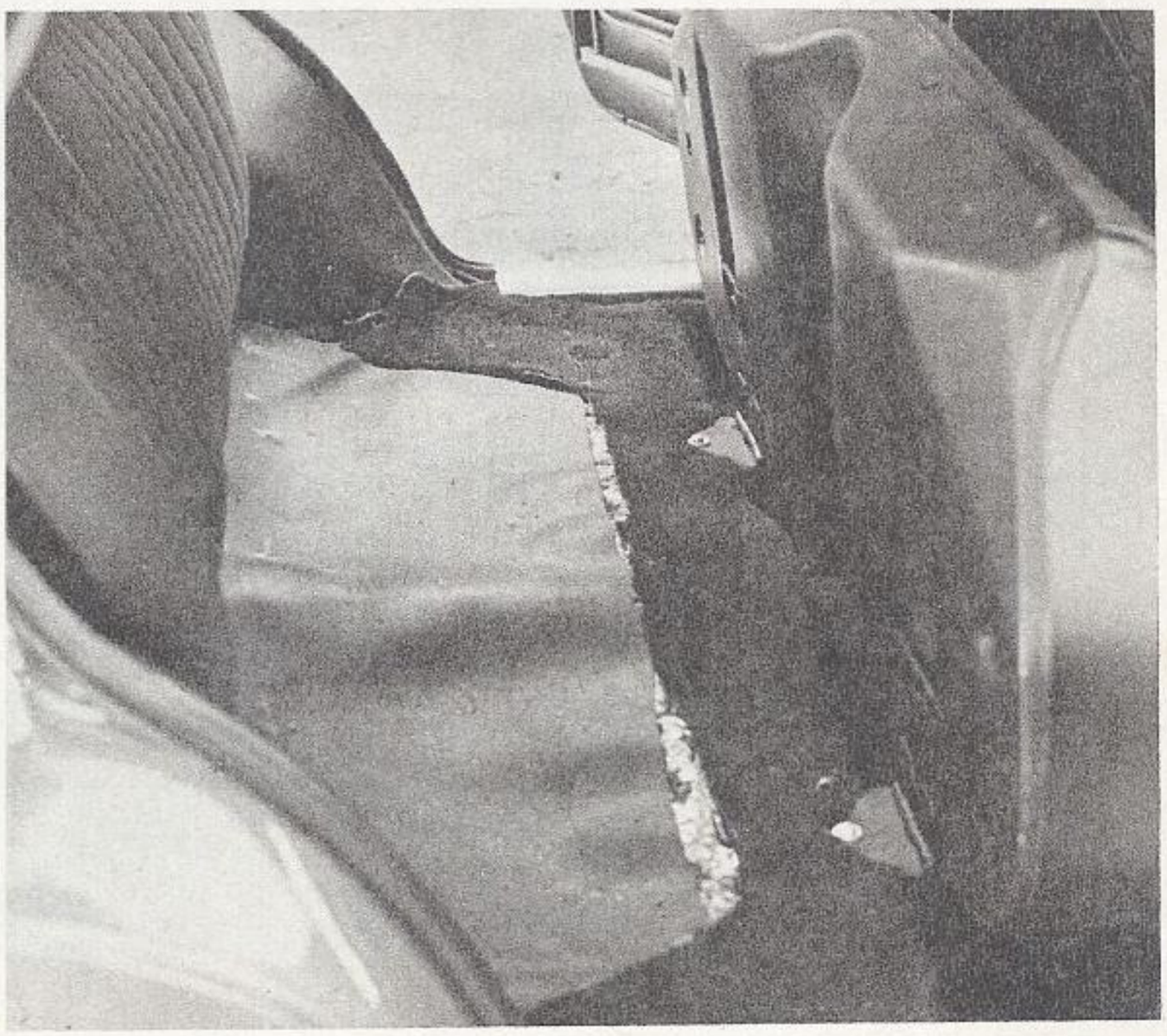
4



5



6



7

FOTO 1. Los paragolpes son (según moda constructiva actual) de espesor muy delgado y recubiertos con una banda de goma, sin uñas. Casi siempre se reviran, aunque no se estacione el auto en la calle, arruinando algo la estética del mismo.

FOTO 2. Amplio espacio para carga deja el asiento trasero rebatido. Permite utilizar a la familiar como una verdadera furgoneta. La puerta se abre hacia arriba y queda firme (abierta) aunque se avance con el auto a marcha rápida y por pavimento irregular.

FOTO 3. Un adminículo imprescindible: el espejito retrovisor exterior. Permite ampliar el campo visual trasero aunque la Familiar esté totalmente cargada.

FOTO 4. Responsable de ruidos interiores (y sin solución aparente): la traba del respaldo del asiento posterior rebatible. Habría que cambiar radicalmente el tipo de cierre.

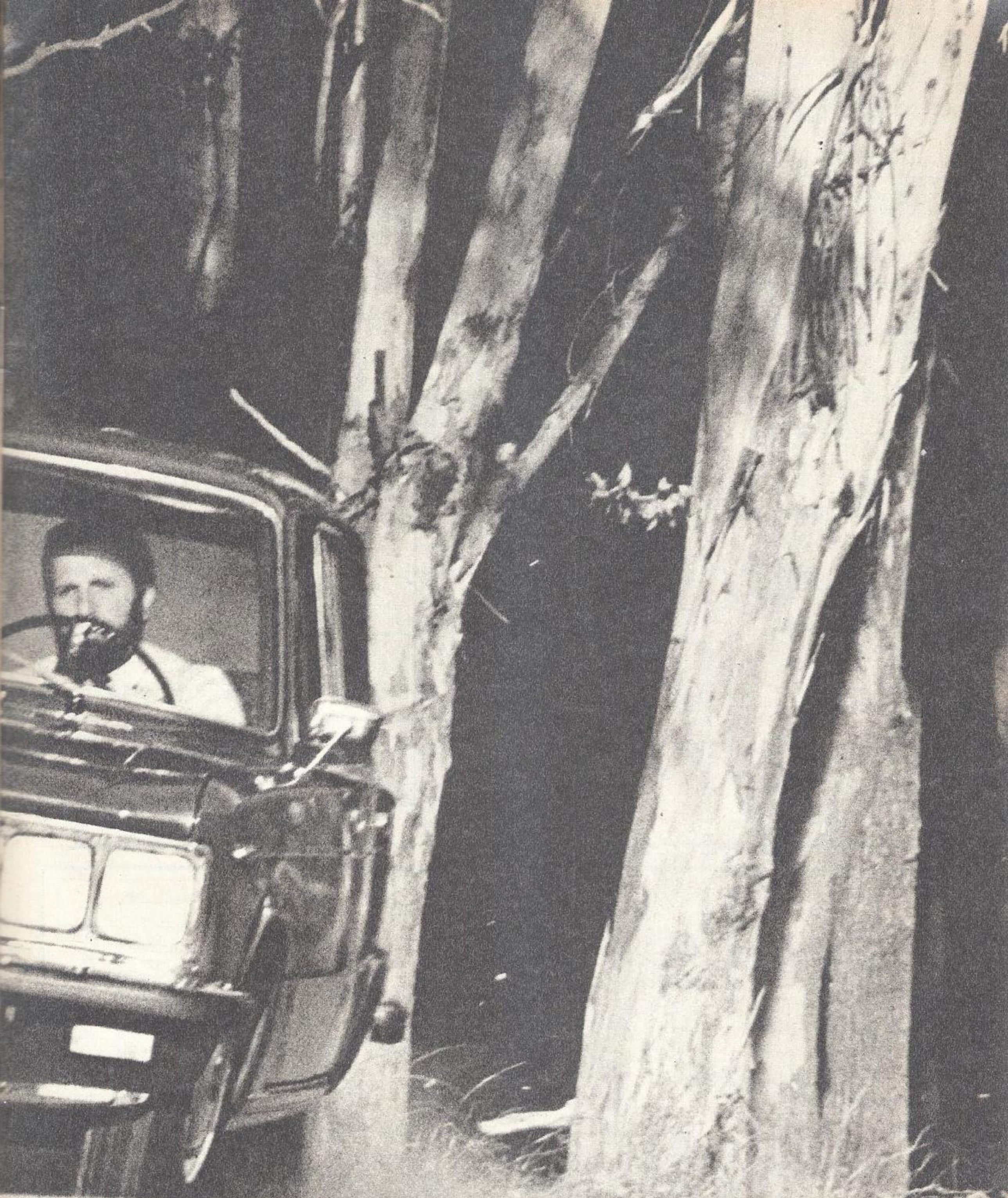
FOTO 5. La ventilación del habitáculo es buena, aunque por los orificios externos del desempañador no sale casi nada de aire rumbo a su destino. Tal vez un problema de diseño de los conductos.

FOTO 6. El motor y accesorios son sumamente accesibles pese a lo supercompacto que aparenta ser el vano motor.

FOTO 7. Primera etapa del reabatimiento del asiento trasero: se vuelca hacia adelante el asiento propiamente dicho. Luego se tira hacia adelante el respaldo del mismo quedando la plataforma corrida desde el respaldo del asiento delantero hasta la puerta trasera.

ROAD TEST FIAT 125 FAMILIAR

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



respectivos organismos, con una "muellez" (valga la expresión o neologismo) que los hace muy descansados para viajes largos. Además, por el hecho de ser reclinables, uno busca y encuentra su posición de manejo más adecuada. Los asientos traseros siguen la temática de amplitud y comodidad y se rebaten para dar lugar al espacio total de carga.

En el instrumental —o mejor dicho en su funcionamiento— está tal vez la falla más notable que observamos en este test. Tanto el cuentavueltas como el velocímetro acusaron errores apreciables (ver tabla) y además tuvimos dos roturas de tripas de velocímetro más una falla de este último, por la cual hubo que reemplazar este instrumento. No sabemos si fue mala suerte.

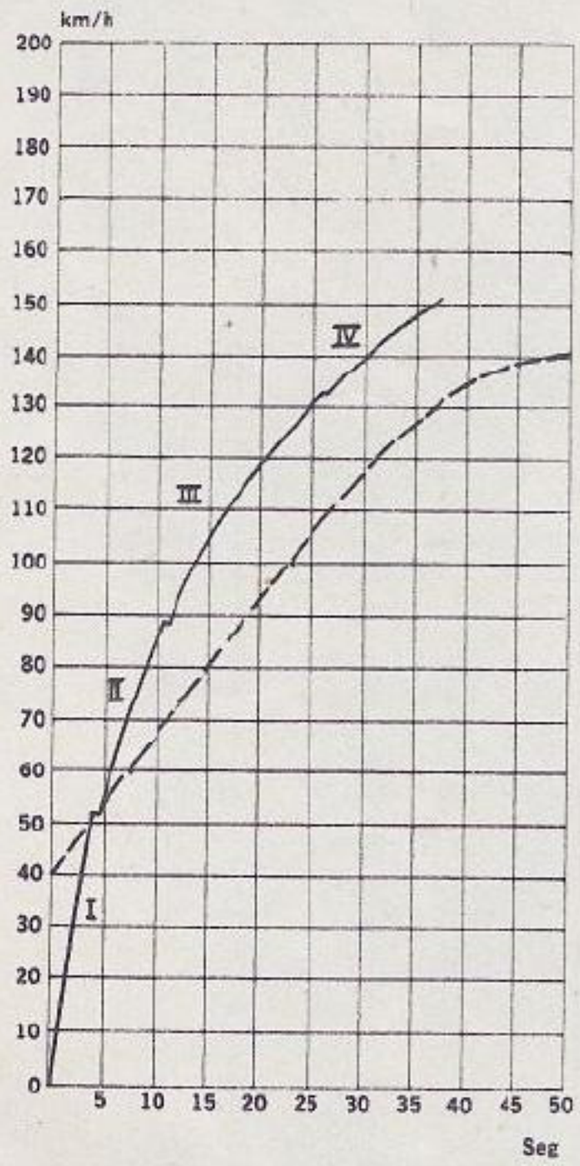
CONCLUSIONES

Se trata de un vehículo óptimo —como su nombre presupone— para el uso de una familia tipo. Su generosa capacidad de carga, unida a la

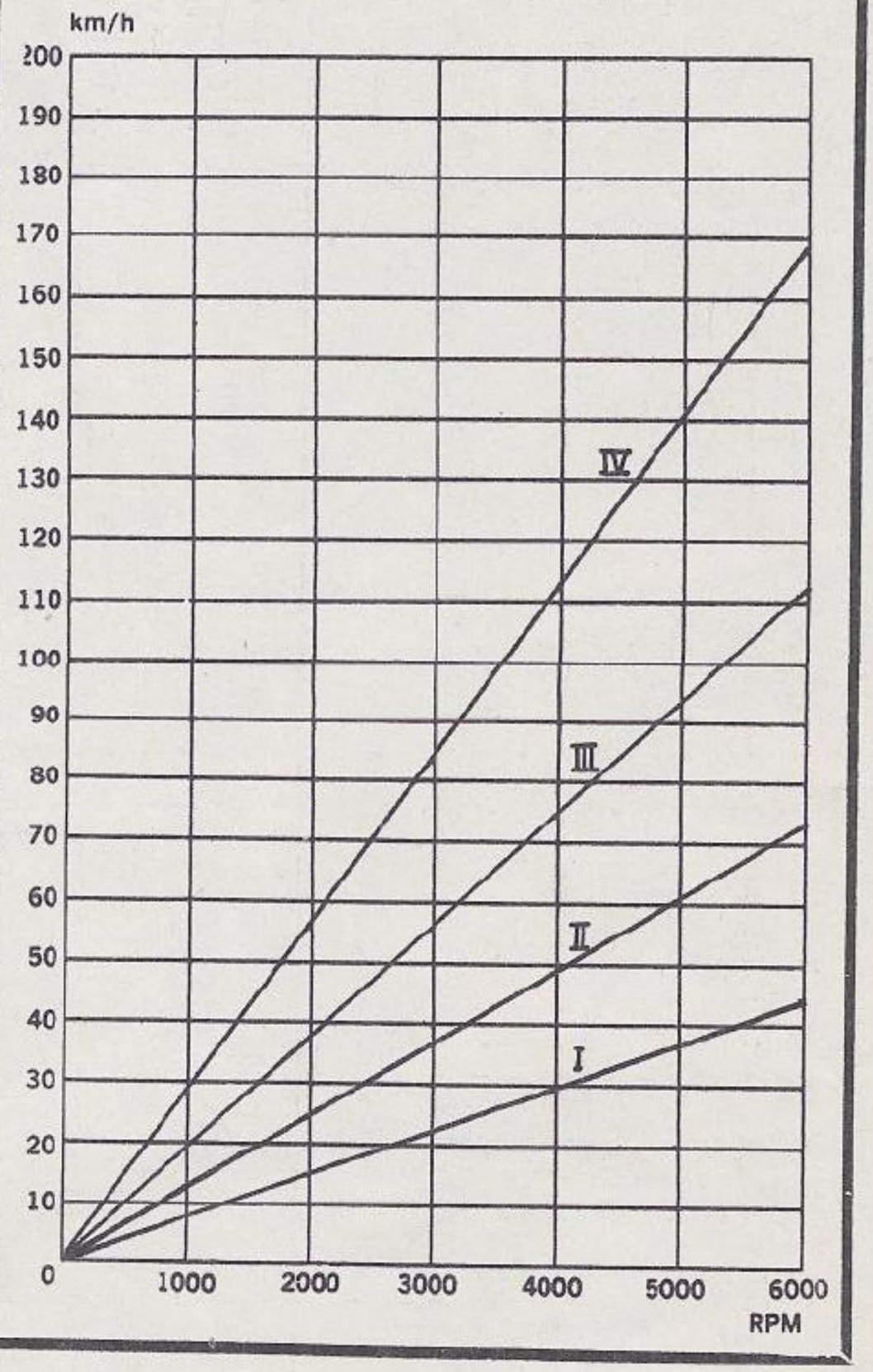
Los cuarenta y pico de kilos más que pesa la familiar respecto de la berlina se hacen sentir levemente en la aceleración.

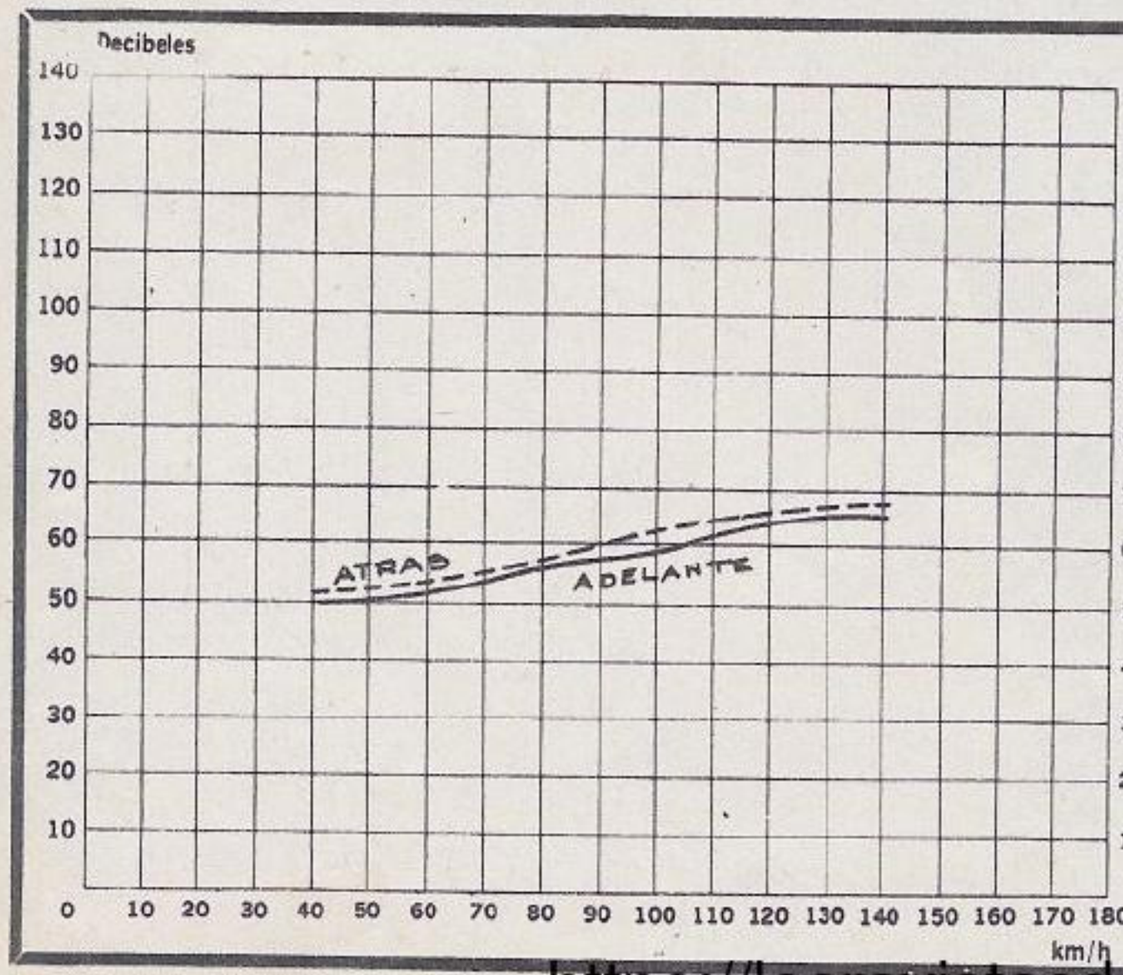
Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	7
40 — 80	15
40 — 100	23.2
40 — 120	31.4
40 — 140	50.3

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-40	2.9
0-60	5.8
0-80	9.1
0-100	13.1
0-120	20.2
0-140	30



RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	7.50
1000	II	12.24
1000	III	18.80
1000	IV	28.15





Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
40	50	51
60	52	53
80	56	57
100	59	62
120	63	65
140	65	67

La Familiar es algo ruidosa debido solamente a los traqueteos de la puerta trasera y alojamiento de la rueda de auxilio y además porque ellos se amplifican por causa de la verdadera caja de resonancia que constituye este tipo especial de carrocería.

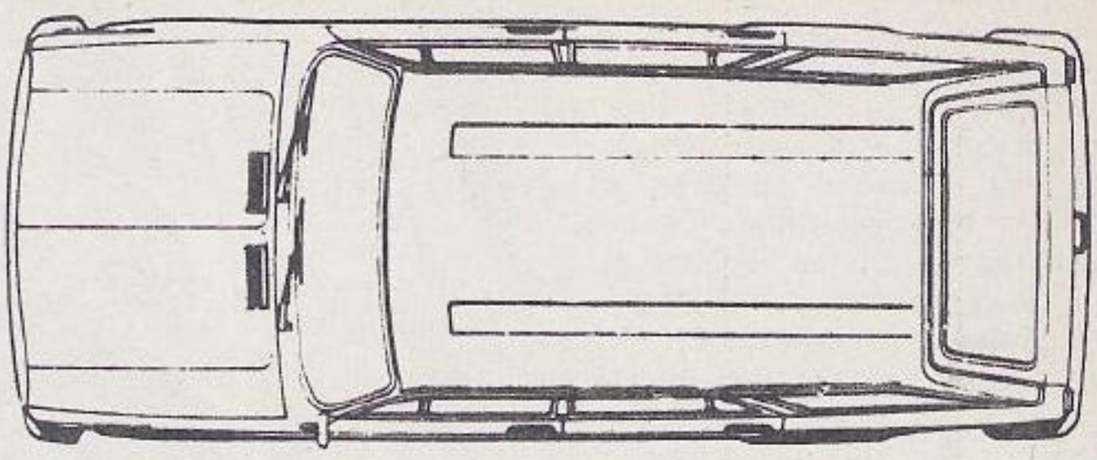
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

accesibilidad y versatilidad del interior lo hacen apto para afrontar cualquier tipo de mudanza casera. Tiene buena tenida, buena velocidad, bastante reprise y economía de consumo, muy adecuada para el momento. Quien jamás haya tenido a su servicio una Fiat Familiar 125 y quiera probar para ver qué pasa, que lo haga y seguro que nunca se volverá a comprar otra cosa en su vida, porque difícilmente tenga un auto tan apto para sacarle el jugo en todos los sentidos posibles.

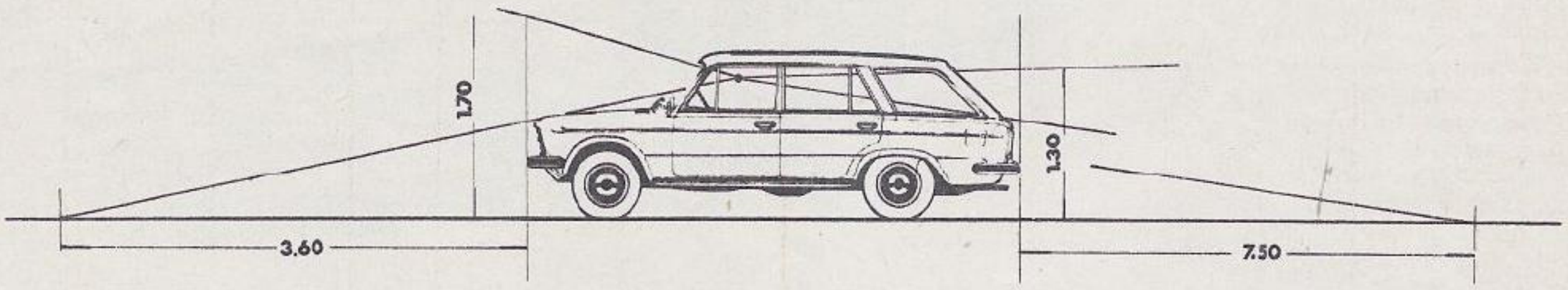
ACELERACION Y DESACELERACION



0 - 100 - 0 Kph.



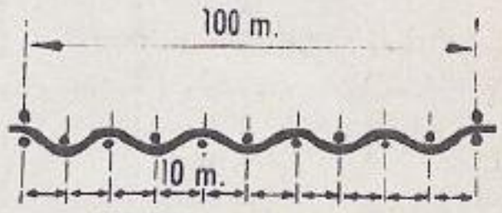
El techo de la Familiar tiene dos acanaladuras longitudinales que aumentan la rigidez de la chapa para evitar pandeos, dada la extensión del mismo en comparación al techo de la berlina.



DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
40 Km./h. a 0	2.7 m	6.90	D. T. - 9.60
60 Km./h. a 0	5.5 m	14.40	D. T. 19.90
80 Km./h. a 0	8 m	28.30	D. T. - 36.30
100 Km./h. a 0	11 m	44.60	D. T. - 55.60
120 Km./h. a 0	14 m	68	D. T. - 82
140 Km./h. a 0	16.5 m	94	D. T. - 110.50

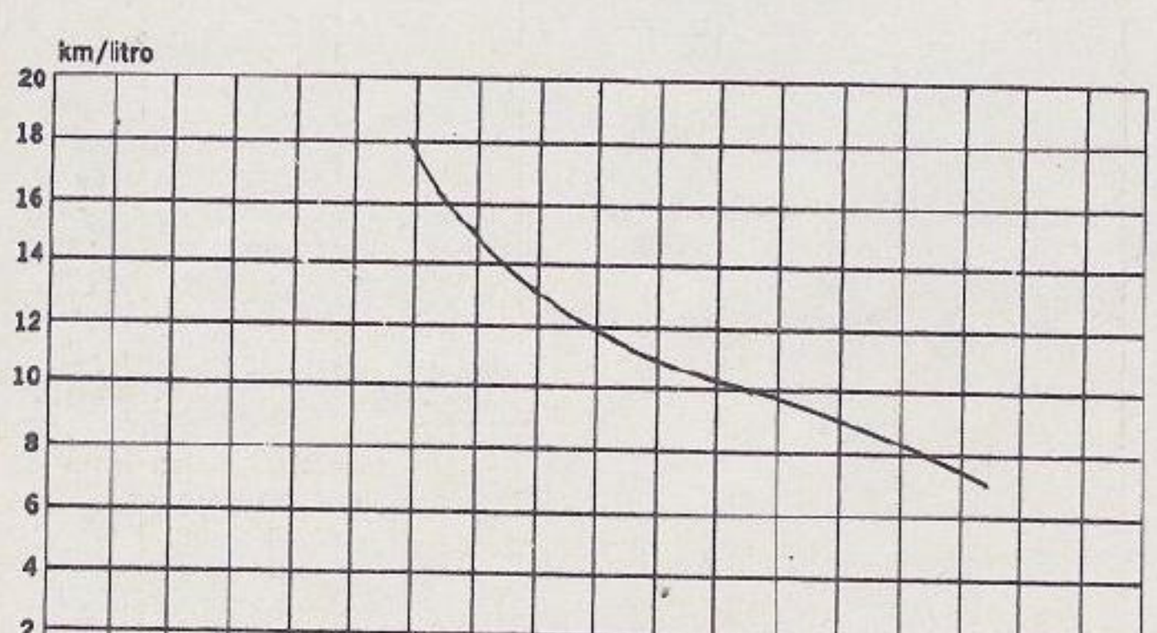
NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado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



TRAZADO DEL SLALOM

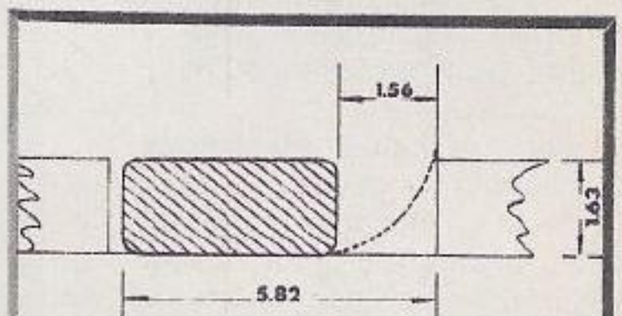
13.2 seg.

Las distancias de frenado son muy buenas, el auto se detuvo siempre sin vicios salvo en una ocasión en la cual tuvimos que cambiar pastillas de frenos que —cristalizadas— hicieron cruzarse algo a la unidad testeada.



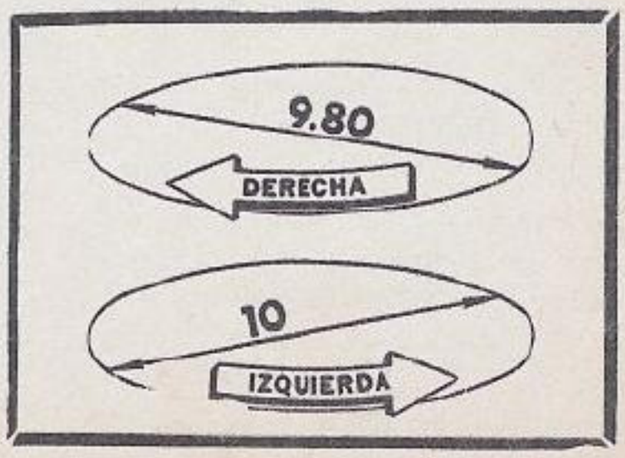
Velocidad km/h	Consumo km/litro
60	16.7
80	12.6
100	11
120	9.6
140	8.2

El consumo de combustible dio una curva que caracteriza a la Familiar 125 como un vehículo de características económicas en relación a su capacidad de transporte y velocidad: a la de crucero de 130 kms. por hora.



SALIDA DE ESTACIONAMIENTO

DIAMETRO DE GIRO



caz y balanceada ayuda de un adecuado servo a depresión. Esto es muy importante, ya que permite una suavidad de desaceleración muy tolerable. En cuanto a las distancias de detención, las marcas son muy buenas, teniendo en cuenta que se probó con gomas que no prooprcionan el mejor coeficiente de rozamiento goma-pavimento posible.

SUSPENSION

Idéntica a la de la berlina y eficaz como la de ella por consecuencia. Proporciona una excelente suavidad y confort de marcha y además contribuye a que la *tenuta di strada* sea acorde a sus antecedentes itálicos. Sin duda la adopción de los brazos reactores traseros modificó sustancialmente el comportamiento del retrotrén, que ya no zapatea más, ni que le toquen un malambo con sinfónica y todo. Diez puntos en suspensión.

TERMINACION

En términos generales muy buena, sobre todo la carrocería, que observada desde cualquier ángulo no acusa vicios de estampa ni errores en sus ajustes. El tablero tal vez falle un poquito en este aspecto, porque todos los instrumentos están montados en una superficie recubierta por una tela plástica "simil contact" en la cual se notan algunas imperfecciones no compatibles con la terminación general ni con la categoría del auto.

Las viseras parasol tampoco son el desiderátum de calidad y ceden bastante con su uso prolongado. En lo referente a la estanqueidad al agua, tuvimos oportunidad de probar la Familiar con un diluvio cuasi universal bajo el cual recorrimos cuatrocientos kilómetros. Ni una mísera gotita de agua se atrevió a entrar en el habitáculo, brindando una estanqueidad asombrosa y que no recordamos haber visto en ningún vehículo testeado. No vale esta alabanza para la tierra o polvo fino, porque en este caso sí se manifestaron coladitas por las puertas delanteras y traseras.

INTERIOR

Sumamente cómodo por donde se lo busque. Empezando por las butacas y los asientos traseros. Los delanteros son como siempre reclinables y bastante adaptables a nuestros





https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS NEUMATICOS

La unidad testeada estaba equipada con neumáticos Fate 70 (no radiales). La presión de inflado para las pruebas fue de 24 lib./pulg.2 para las ruedas delanteras y de 28 lib./pulg.2 para las traseras. En esas condiciones la pisada de los neumáticos traseros es de 1,81 m.

VELOCIDAD MAXIMA (Kilómetro lanzado)

163,636 km/h. Promedio de dos corridas en sentido contrario. Una en 21,2 seg., a 169,814 km./h., y otra en 22,8 seg. a 157,898 km/h.

VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHA

1ª	42	km/h.
2ª	70	,,
3ª	112	,,
4ª	163,636	,,

CONTROL DEL VELOCIMETRO

Velocímetro indicaba (km/h.)	*Taquímetro indicaba (rpm)*	*Correspondía a velocidad real (km/h.)*
40	1.550	35
60	2.200 en directa	52,5
80	2.950 en directa	69,8
100	3.500 en directa	90
120	4.200 en directa	105
130	4.800 en directa	118
140	4.750 en directa	124

ACELERACION - DESACELERACION (0-100-0 km/h)

En esta prueba se acelera utilizando los cambios y frenando violentamente cuando se alcanza la velocidad de 100 km/h. 17,2 (promedio de dos pruebas en sentido contrario).

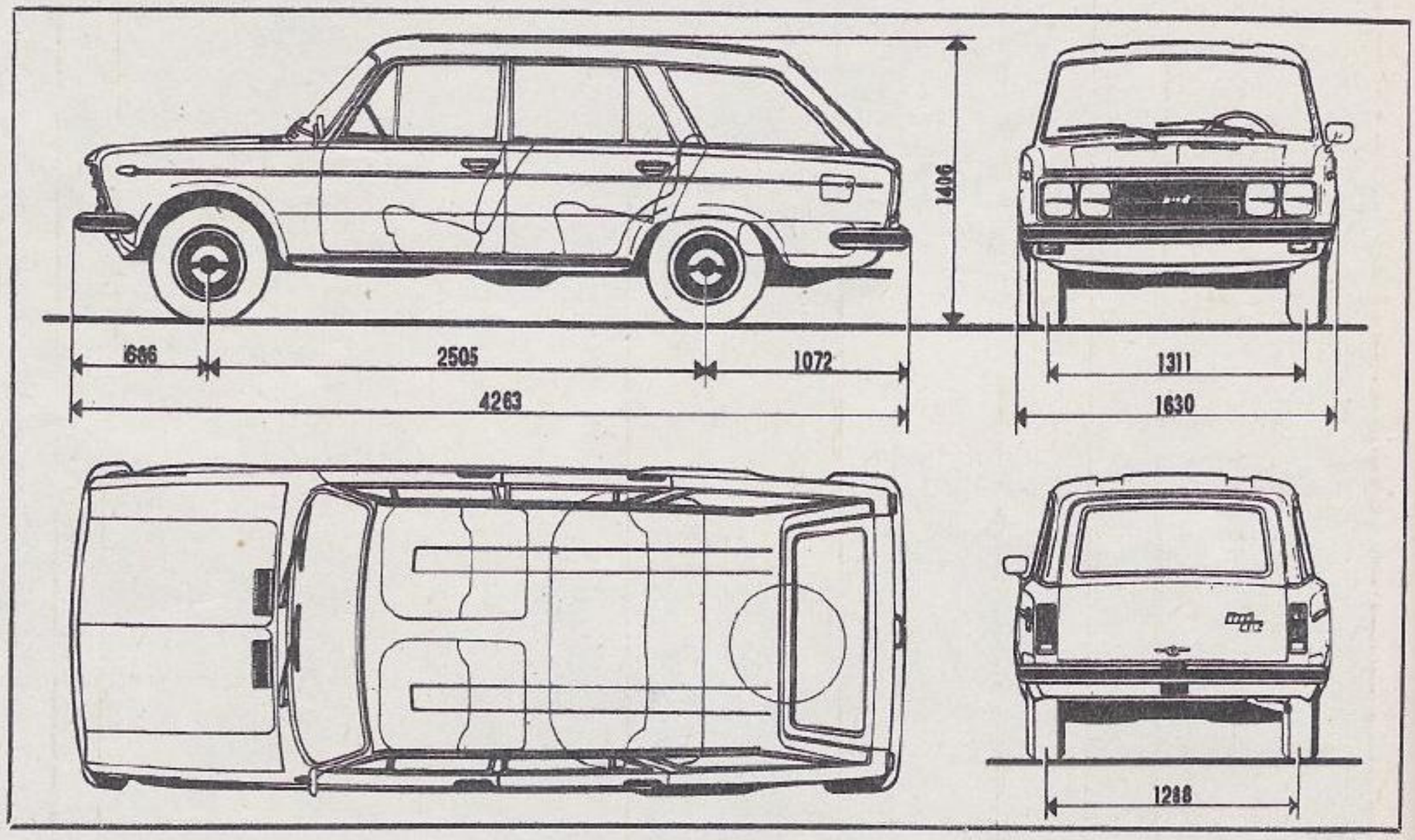
ACELERACION (0-1.000 m.: 37,3 seg.)

ACELERACION (0-500 m.: 25,2 seg.)

tro a una marcha de 120 kilómetros por hora reales (unos 132 kms./hora de velocímetro, lo que es una excelente cifra de economía para una velocidad más que generosa de crucero —sobre todo, esto reviste mucha importancia, hoy en día que la nafta está tan baratita...

FRENOS

A disco adelante y a tambor batiente atrás. Funcionan eficazmente siempre y cuando la calidad de las pastillas de los delanteros sea buena. En nuestro caso tuvimos que recurrir una vez a taller para cambiar pastillas por haberse cristalizado prematuramente en las pruebas de frenado. El accionamiento de los frenos es muy bueno, sobre todo en lo referente a la progresividad de su gestión, gracias a la muy efi-



CARACTERISTICAS TECNICAS DEL FIAT 125 FAMILIAR

MOTOR

Tipo	125 B. 038
Número de cilindros, en línea	4
Diámetro y carrera de los pistones	80 x 80 mm
Cilindrada total	1.608 cm^3
Relación de compresión	8,8 : 1
Potencia máxima D.I.N.	100 C.V.
Régimen de potencia máxima	6.200 rpm

DISTRIBUCION

Distribución por válvulas en la cabeza, accionadas directamente por dos árboles de levas, ubicados en la cabeza. Los árboles de levas reciben el movimiento del cigüeñal mediante correa dentada.

Admisión	Comienzo, antes del P.M.S.	26°
	Fin, después del P.M.I.	66°
Escape	Comienzo, antes del P.M.I.	66°
	Fin, después del P.M.S.	26°
Luz de válvulas, con motor frío	Admisión	0,45 mm
	Escape	0,50 mm
Luz de válvulas, para el control de la distribución		0,50 mm

ALIMENTACION

Filtro de aire con elemento filtrante de papel, en seco, y prefiltro de nylón. Toma de aire seleccionable para aire fresco o caliente.

Carburador Solex C 34 PAIA/3 de doble cuerpo, con apertura de la segunda mariposa a depresión, cebador, bomba de aceleración y limitador de monóxido de carbono.

Sistema de recirculación de gases del cárter —vapores de aceite y gases que se generan en el interior del motor— hacia la admisión, para excitar su descarga en la atmósfera.

LUBRICACION

Forzada, con bomba de engranajes y válvula reguladora de presión.

Completa depuración del aceite mediante filtro de cartucho de flujo total.

Presión normal de aceite: 4,5-6 kg/cm^2.

REFRIGERACION

Sistema de refrigeración con radiador de tubos verticales y depósito suplementario de expansión. Circulación activa por bomba centrífuga.

Termostato en el conducto de salida del agua del motor al radiador y ventilador de cuatro paletas.

ENCENDIDO

Orden de encendido	1-3-4-2
Avance inicial de montaje	10°
Avance automático del distribuidor	26 ± 2°
Luz de platinos	0,37 — 0,43 mm
	Autolite AG 22
Bujías	P.V.I. PAG 22
	Bosch W 175 T 30
Diámetro y paso	14 x 1,25
Luz de electrodos	0,5 — 0,6 mm

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOLETIN DE CALIFICACIONES

DISEÑO Y CONSTRUCCION

Estética	8,50
Motor	9
Embrague	7,5
Caja de cambios	8
Dirección	7,2
Frenos	9,2
Trasmisión final	6,8
Suspensión	8
Terminación	9
Habitáculo	9
Estanqueidad	9,5
Visibilidad	8,5
Instrumentación	8,1
Accesorios	7,5
Controles	8,5
Posición de manejo	9,1
Luces	9

FUNCIONAMIENTO

Velocidad máxima	8
Aceleración	8
Consumo	8,7
Tenida en ruta	8,5
Confort de marcha	8
Motor	9
Embrague	8,3
Caja de cambios	9,6
Frenos	8,7
Suspensión	8,5
Maniobrabilidad	8,5
Dirección	7

CONCLUSIONES



PRO

— Suavidad de marcha.
— Estanqueidad total (sobresaliente).
— Frenos de accionamiento progresivo (atribuible al accionamiento del servo).
— Motor silencioso.
— Preciso y efectivo accionamiento de la palanca de cambios.
— Excelente confort del habitáculo.
— Muy buena posición de manejo.
— Buena terminación de la carrocería.
— Buena radio y accesorios.
— Consumo de combustible razonable.

CONTRA

— Discutible calidad de las cerraduras.
— Poca luz de tablero (no tiene reóstato).
— Pastillas de frenos delanteros de discutible calidad (chirridos y pérdida de eficiencia).
— Instrumental con mucho error.
— Ruidos sistemáticos en los pivotes del varillaje del acelerador.

TRASMISION

Embrague

Monodisco en seco, con resorte a diafragma y comando mecánico. Recorrido muerto del pedal de embrague, aproximadamente ..... 25 mm

CAMBIO DE VELOCIDADES

De cuatro velocidades de avance, todas sincronizadas, y una de retroceso. Relaciones de trasmisión de los engranajes:

I	II	III	IV	M.A.
3,753 : 1	2,303 : 1	1,493 : 1	1 : 1	3,867:1

TRASMISION

Arbol de trasmisión tubular, en dos partes, con apoyo central. La primera parte está unida al cambio mediante junta elástica: la segunda está unida a la primera y al puente posterior mediante juntas cardánicas.

PUENTE TRASERO

Con par de reducción final de tipo hipoidal, relación 10 : 39

FRENOS

Freno de pie hidráulico, con servofreno a depresión comandado directamente por el pedal, bomba doble de cilindros coaxiales, para circuitos independientes delantero y trasero. Delantero: de disco. Trasero: de campana, con zapatas autocentrantes. Freno de mano: comandado por palanca de mano. Actúa mecánicamente sobre las zapatas de freno de las ruedas traseras.

SUSPENSIONES

Delantera: independiente, con brazos oscilantes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Barras de reacción en los brazos inferiores.

Trasera: de eje rígido, con elásticos longitudinales de dos hojas y barras reactoras longitudinales. Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto.

DIRECCCION

Tipo: tornillo, sinfín y rodillo, relación: 1 : 16,4.

Barras de comando independientes y simétricas para cada rueda, con barra de reenvío central.

RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas disco c/llanta: 5"J x 13". Neumát.: 175S x 13".

INSTALACIONES ELECTRICAS

Tensión: 12 V.

ALTERNADOR

Potencia máxima: (14,5 V/38 A) 550 W.

Rectificadores de corriente incorporados en el alternador.

Autolimitación de la corriente máxima.

Regulador automático de tensión.

El alternador carga la batería aun cuando el motor funciona a régimen mínimo, con todos los aparatos desconectados.

BATERIA

De 48 Ah de capacidad —a la descarga en 20 horas— con negativo a masa.

NOTICORSA

NUEVA COMISION DIRECTIVA EN EL TOURING CLUB ARGENTINO

En la asamblea realizada el 1º de abril, el Touring Club Argentino renovó su Comisión Directiva, quedando integrada la misma por:

Presidente	Dr. Mario J. M. Ponsala
Vicepresidente 1º	Dr. Faustino S. Diéguez
Vicepresidente 2º	Sr. Mariano Castex
Secretario	Sr. Raúl M. Delgado
Porsecretario	Sr. Juan Carlos Cané
Tesorero	Sr. Adejandro R. Argerich
Protesorero	Dr. Jorge Maquedza Mazalán
Vocales Titulares	Sr. José María Arena
	Sr. Atilio E. D. Buchanan
	Sr. Rodolfo Cascales
	Sr. Pedro Fernández
	Dr. Raúl A. González
	Dr. Rubén J. González
	Sr. Juan B. Iribarre
	Sra. Dora Marsili de Rodríguez
	Sr. Alberto N. Manfredi
	Dr. Ismael G. Montavio
	Dr. Ramón R. Romero
	Sr. Arnoldo E. Salas
	Dr. César I. Starge
	Sr. Jorge E. Wolff.
Vocales Suplentes	Dr. Miguel A. Alegre
	Agr. Joaquín P. Arespacochaga
	Sr. Belmiro da Souza y Silva
Comisión Revisora de Cuentas	Dr. José M. A. Peña
Titulares	Sr. Gerardo Gaudiasi
	Dr. Osvaldo Oubiña
	Dr. José M. Santángelo
Suplentes	Sr. José María Fernández
	Sr. Quinto Maccari.

NUEVO GERENTE COMERCIAL DE LEVI'S



El señor Alejandro Moore-Davie —uruguayo, 30 años— es el nuevo gerente comercial de Levi's.

El señor Moore-Davie viene de ejercer la gerencia de marketing de la división consumo de Chiclet's Adams. Anteriormente haba sido gerente de productos de la misma empresa, desarrollando sus tareas entre los años 1970 y 1973.

En la República Oriental del Uruguay —donde se educó en la British School de Montevideo— fue asistente del gerente de marketing en la compañía de Chiclet's Adams de Uruguay 1970), gerente de productos de Chese Brough Ponds International (1968-1970) y coordinador de productos de la Fábrica Uruguaya de Alpargatas (1961-1967).

Efectuó cursos de ventas, investigación de mercados y relaciones públicas en su país y en la Argentina.

Sucede en el cargo al señor Carlos Miguel Zabala.

PVI: COMO AHORRAR COMBUSTIBLE

En un ensayo realizado por la firma Prati-Vázquez Iglesias S. A. en el Autódromo Municipal "17 de Octubre", quedó demostrado que las bujías en mal estado aumentan el consumo de combustible.

La mencionada prueba se efectuó el 8 de abril de 1974 en el circuito perimetral de 6.288,55 mts. de longitud, siendo fiscalizada por el ingeniero Rafael Sierra del Automóvil Club Argentino y por el ingeniero Angel Messone de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Concurrieron especialmente invitados profesionales, técnicos y periodistas especializados.

Los vehículos utilizados fueron un Ford Fairlane 500 1973 y un Fiat 600 [illegible].

Los coches estaban equipados con bujías con más de 16.000 kms. recorridos, con las cuales calentaron durante 3 minutos y recorrieron una distancia determinada a una velocidad constante e igual para los dos que se mantuvo en 80 kms./h.

Luego se hizo exactamente lo mismo, pero con dos juegos de bujías nuevas, del mismo rango térmico y modelo de las ya evaluadas.

Al hacerse las observaciones correspondientes se comprobaron notables diferencias en el consumo de combustible: 6,89 % menos para el Ford Fairlane y 6,13 menos para el Fiat 600 que cuando giraban con bujías viejas.

COLORANTE PARA DETECTAR FUGAS

Ducilo, conocida marca de nuestro país, comenzará a fabricar a fines de este año un producto para ser utilizado en la búsqueda de fugas en equipos de aire acondicionado.

Se trata del colorante "Dytel" el que mezclado con el gas "Freon 12" delata en forma por demás llamativa los puntos por donde se producen los escapes. Particularmente útil en los acondicionadores de aire para automóvil no afecta la estabilidad del sistema ni su normal funcionamiento.

Una evaluación efectuada por diversos instaladores de equipos demostró las ventajas de este detector frente a otros sistemas incluidos los sensores electrónicos y la lámpara de haluro.

En algunos casos el tiempo que se empleaba en ubicar el escape quedó reducido a la mitad gracias al empleo del colorante mencionado.

El método de carga es por los medios habituales, sin otra complicación que exija operarios especializados. En cuanto a la mancha del producto se la limpia fácilmente una vez localizada la fuga. En la actualidad está sumamente difundido entre los instaladores y fabricantes de automóviles en los países más desarrollados.

EXPORTACIONES DE MERCEDES-BENZ ARGENTINA

De acuerdo a las últimas estadísticas en materia de exportación de automotores o partes de automotores (que dan para el año 1973 un monto total de 91 millones de dólares estadounidenses) la empresa argentina Mercedes-Benz exportó el 21 % del total mencionado, con un total en dólares de casi 20 millones.

Los valores citados así como los tipos de vehículos exportados, le permiten también encabezar el rubro "unidades completas" con el 39 % del total exportado y la venta al exterior de unidades para transporte y carga con el 44 % del total.

Es de destacar que gran parte de los chasis exportados son previamente terminados como colectivos, ómnibus o camiones, promoviendo de esa manera la industria carrocera nacional. Asimismo merece ser destacado que las llamadas exportaciones "compensadas", es decir las que generan la obligación de importar por igual monto, no alcanzan al 1 % del total de exportación.

PRESENTACION DEL IGUANA



En los salones del Sheraton Hotel, Garbarini Vehículos especiales hizo la presentación oficial del nuevo vehículo "Iguana", que al ser producido en ediciones limitadas se integra a la gama de fuori serie nacionales.

Homologado por IKA-Renault, el Iguana gozará de todos los beneficios que otorgan los concesionarios IKA a los usuarios de la marca —service, financiación, etc.— ya que el Iguana utiliza mecánica R-6. Garbarini continúa así la producción que iniciara cuatro años atrás al presentar al Buggy Puelche y amplía su gama, ofreciendo a través del Iguana un auto diferente en todo sentido, bien concebido —al punto de haber sido premiado por el CIDI por su diseño— y que llena un hueco que la industria nacional no había llenado hasta el momento.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESTE ES OTRO ESFUERZO MAS DE LS 82 TV CANAL 7 PARA BRINDAR AL PAIS, TODO LO QUE SE ESPERA DE UN MEDIO DE COMUNICACION AL SERVICIO DEL PUEBLO

canal 7

WM 74

**TODOS LOS DIAS,
TODOS LOS PARTIDOS Y
TODA LA INFORMACION**



**DESDE EL 13
DE JUNIO A
LAS 10.45**

TODO EL MUNDIAL EN CANAL 7



El Grand Routier parece moverse en base a la simple voluntad del que lo maneja. Da la sensación de que puede recorrer miles y miles de kilómetros... porque sí.

En realidad, no es porque sí. Es por su motor Torino de 7 bancadas, una obra maestra de la ingeniería mecánica argentina. Es por su caja de cambios ZF, una seda, una de las mejores del mundo.

Es por la dirección, dócil y precisa. Es por la alineación geométrica del tren trasero y delantero, base de una estabilidad excepcional, de una suspensión capaz de convertir el peor de los caminos en una ruta per
del futuro.

Es por el preciso funcionamiento de
una de sus piezas.

Por todo eso, manejando un G
Routier, usted puede sentir que no t
mecánica.

TORINO S

Grand Routier

Sin embargo parece n

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

erfecta

de cada

Grand
o tiene

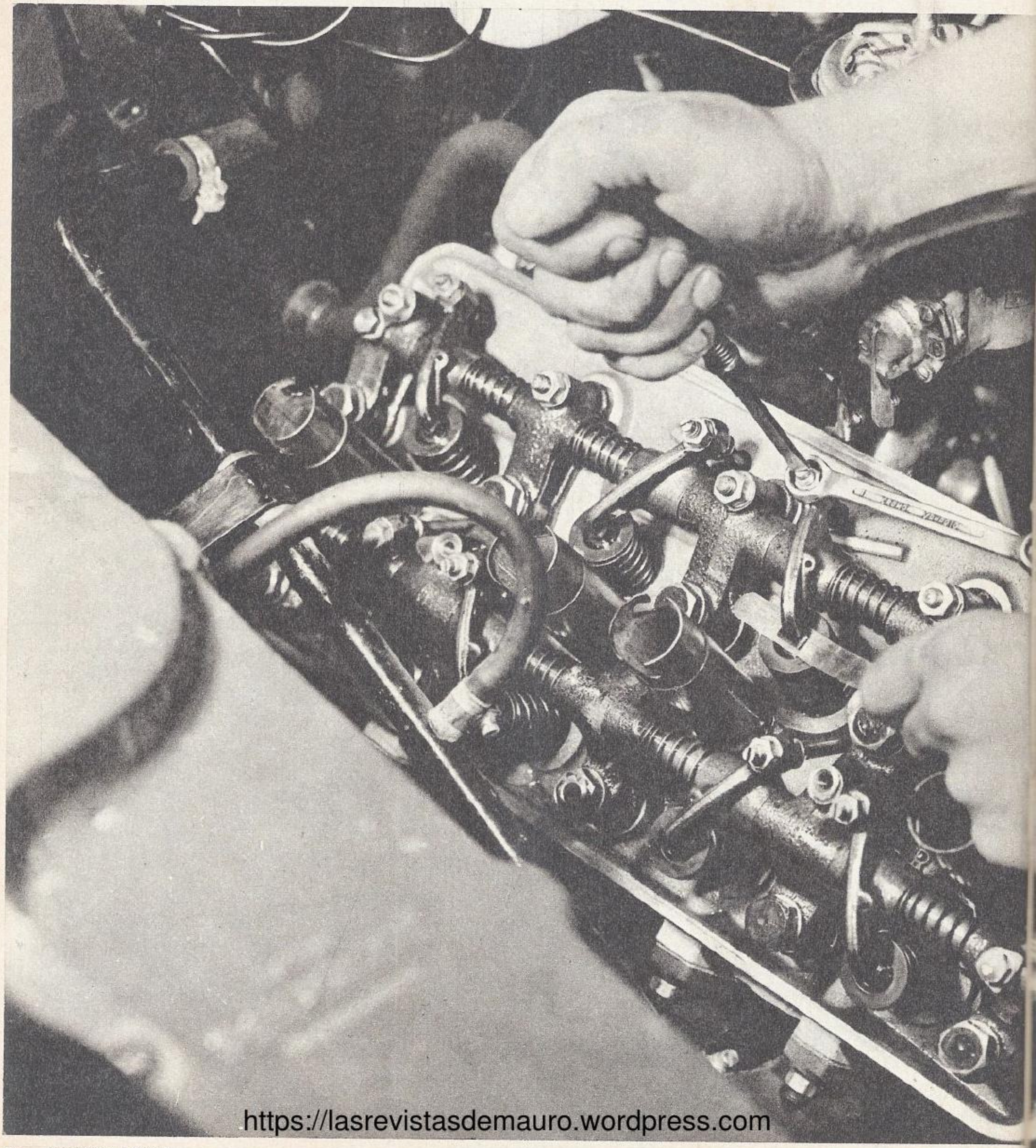


GOMEZ FERRAN

no tener mecánica.

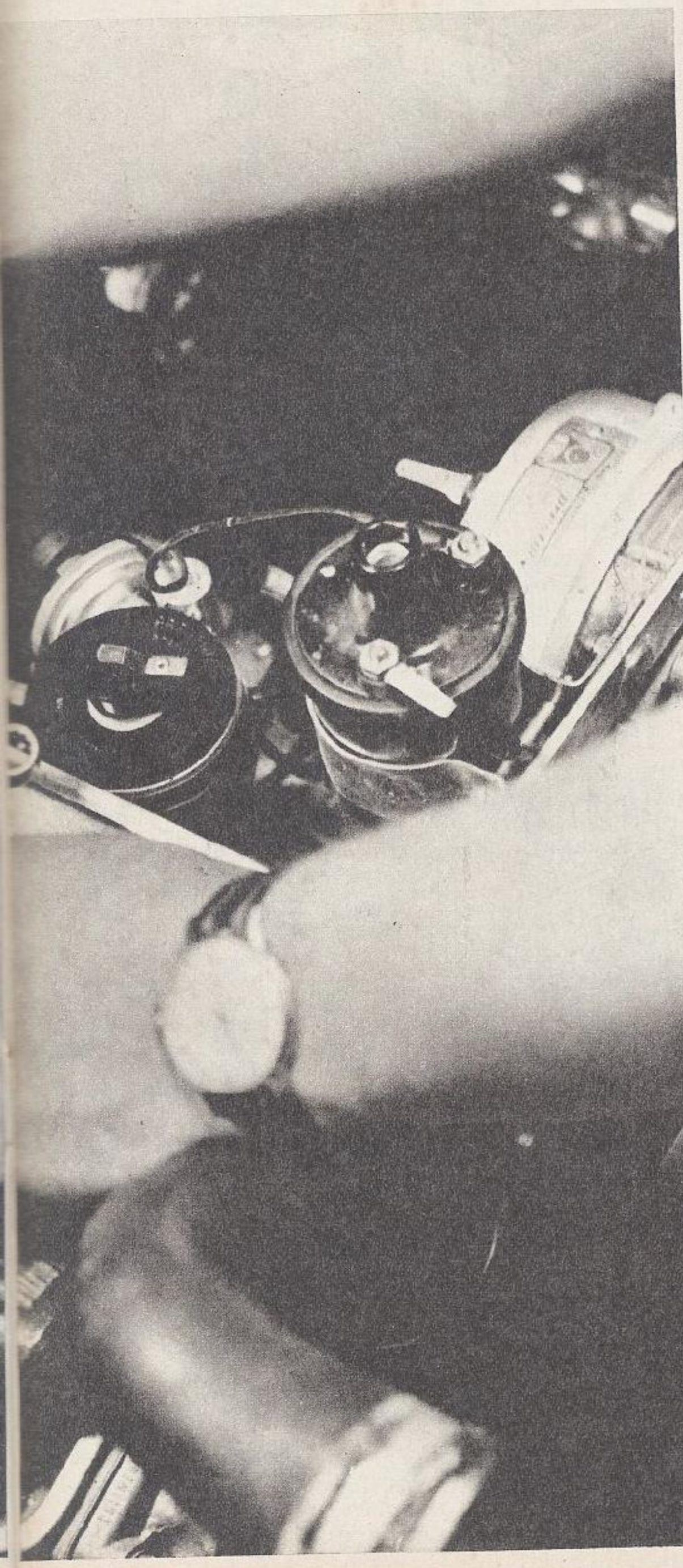
Es un producto
IKA-RENAULT

¡RESPETE



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESTA LUZ !



Entre las tolerancias un lugar preponderante es ocupado por la que existe entre los balancines o los botadores y las colas de las válvulas, ya que éstas, al quedarse sin luz, pueden ocasionar serios trastornos en el motor. Su regulación periódica asegura no sólo su integridad sino la conservación de la potencia del motor

Siempre que llevamos hasta ustedes algún tema de carácter técnico, nuestra intención fue la de analizar al "fierro" ocasional en todas sus funciones específicas, obviando en esos momentos algunas de las reglas que lo condicionaban para funcionar.

Una de estas reglas se da en la mayoría de los elementos mecánicos que hacen al funcionamiento del vehículo en sí y se conoce bajo el nombre de tolerancia o luz.

Partiendo de la base de que todos los metales al ser sometidos al calor varían sus dimensiones, la premisa fundamental para su correcto desenvolvimiento es que posean entre sí tolerancias (variables de acuerdo con la calidad del material) que los habiliten como para funcionar en condiciones.

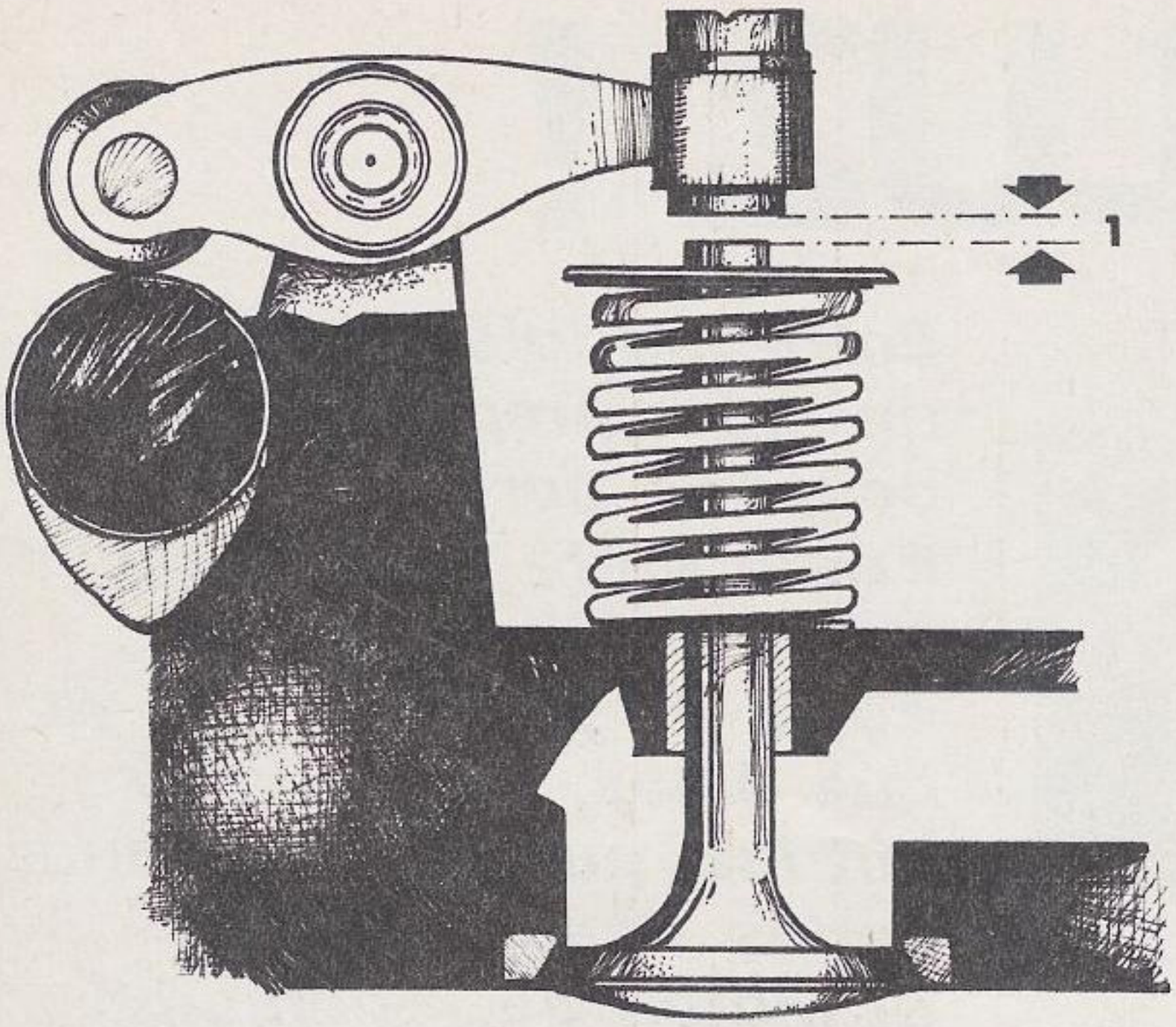
Una de las tolerancias más mentada (mas no por eso tenida en cuenta) es la que debe existir entre el botador o el balancín y la cola de la válvula.

EL OBJETO DE LA LUZ DE VALVULAS

Como ya dijimos antes, tal como ocurre con todos los metales y muchos cuerpos, el material con que están construidas las válvulas (aceros especiales), al calentarse se dilata, o sea que experimenta un aumento de volumen que en este caso, dada la forma de las válvulas, se manifiesta en la longitud de su vástago, que al fin y al cabo es donde nos interesa.

Esto supone que si la válvula tiene una longitud determinada en frío, cuando toma temperatura (al participar en la temperatura general del motor) adquirirá una longitud mayor.

Teniendo en cuenta esto último, resulta lógico (y acertado) pensar que si se tiene un motor cuya luz de válvulas a temperatura normal es cero, cuando éste funcione y por ende tome temperatura, las válvulas que-



Tren de válvulas de un motor moderno; el árbol de levas acciona a un balancín que ataca a la válvula. La regulación se realiza por intermedio de un tornillo fijado por una contratuerca. La distancia que marcamos con las flechitas es la luz de válvulas.

darán parcial o totalmente abiertas cuando las circunstancias no lo exijan así.

Parecería que la consecuencia más grave de este estado de cosas sería la pérdida de presión de los gases que actúan en el interior de los cilindros durante los períodos de compresión y explosión; pero nos encontramos con que se produce otro efecto más perjudicial aún para el motor que lo afecta sensiblemente.

El hecho de que las válvulas se dilaten evidencia elocuentemente que las temperaturas que adquieren (lo hacen principalmente por estar en contacto directo con los gases en combustión) son muy elevadas. Esto sucede pese a que el calor (recibido en mayor medida por el platillo de la válvula) es conducido al exterior con el auxilio del sistema de enfriamiento a través de sus vástagos, guías, y aun por el contacto de sus bordes sobre los asientos.

Gracias a esto, en condiciones normales de trabajo las válvulas no llegan a adquirir una temperatura crítica como para "derretirse".

Pero ocurre que si la válvula no llega a cerrar —apoyando firmemente sobre su asiento— será rodeada por los gases en acción y calentada en varios puntos (ambas caras del platillo y parte superior del vástago) con la agravante de que la falta de contacto del borde del platillo con su asiento anula una de las vías de conducción del calor al exterior.

Cuando esto sucede, en cuyo caso se producen retornos de llama en el conducto de admisión y quedan igualmente afectados los asientos de válvulas, las válvulas se queman, es decir que se deforman y alteran de tal manera que quedan inservibles, por lo que sólo cabe, como solución, su reemplazo y la rectificación del asiento.

REGULACION

El espacio que debe mediar entre los botadores y los vástagos de las válvulas, para permitir la dilatación de éstos sin que quede afectado su cierre (luz de válvulas), ya viene regulado de fábrica, de manera que cumpla eficazmente su cometido durante un período de funcionamiento más o menos largo.

Pero con el trascurso del tiempo (en parte por el desgaste que sufren los bordes y asientos de las válvulas y en parte por el que se produce asimismo entre la cola de su vástago y la cara del botador que la enfrenta) esa luz varía y puede no ser la que corresponda al caso.

Es por ello que hoy todos los motores modernos llevan montados tornillos de regulación con contratuerca de fijación, y la periódica revisión de la tolerancia seguramente es el factor (o uno de los factores) de mayor importancia en el correcto mantenimiento de un motor.

TOLERANCIAS DE VEHICULOS NACIONALES

(Excepto motores con botadores hidráulicos)

MARCA	ADMISION (en mm)	ESCAPE (en mm
CITROEN		
Motor 2CV	0,20	0,20
Motor 3CV	0,15	0,15
DI TELLA		
Motor 1500	0,30	0,30
Motor 1622	0,30	0,30
VALIANT-DODGE		
Motor V-200/170 pulg.	0,25	0,50
225 pulg.	0,25	0,50
251 pulg.	0,25	0,50
1500	0,20	0,30
1500-GT 90	0,25	0,35
FIAT		
Motor 600	0,15	0,15
Motor 770-800	0,15	0,15
1100	0,10	0,10
128 (Todos)	0,30	0,40
1500 (Todos)	0,20	0,20
1600 (Todos)	0,20	0,20
125 (Todos)	0,45	0,50
FORD		
Motor 170 pulg.	0,40	0,40
Motor 187 pulg.	0,40	0,40
Motor V8-292 pulg.	0,45	0,50
IKA-RENAULT		
Motor Ventoux 670-1	0,15	0,25
Motor Ventoux 670-5	0,15	0,25
Motor 1.020 cm³ (R-4)	0,18	0,25
Motor 1.118 cm³ (R-6)	0,18	0,25
Motor 1.298 cm³ (R-12)	0,18	0,25
Motor 4L-151(Jeep)	0,36	0,36
Motor 6L-226	0,36	0,36
Motor Tornado OHC-181	0,20	0,20
Motor Tornado OHC-230	0,15	0,20
PEUGEOT		
403	0,10	0,20
Motor XC-5 y XC6-B (404 hasta 1973)	0,10	0,25
Motor XC 6-A (504)	0,10	0,25
Motor XMA (Dpto. X)	0,15	0,25

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡CONOZCA LA GALIA!
ANÓTESE EN EL VIAJE GUIADO QUE SALDRÁ PRÓXIMAMENTE.

En la mejor época: Su viaje coincidirá con la estupenda primavera francesa. ¡Un derroche de color! Y de humor.

Por los mejores lugares: Conocerá los ríos, los bosques, y las fabulosas poblaciones de la antigua Galia. ¡Todo un viaje por el tiempo! Y a toda risa.

Con el mejor cicerone: El valiente ASTERIX —carismático líder galo— será su guía. ¿Qué le parece?

¡Y pagará muy poco!
El pasaje cuesta muy pocos pesos, y estará próximamente a su disposición en su Agente de Revistas.



Reserve su ejemplar de

Asterix

Una gira por la Galia

Colección

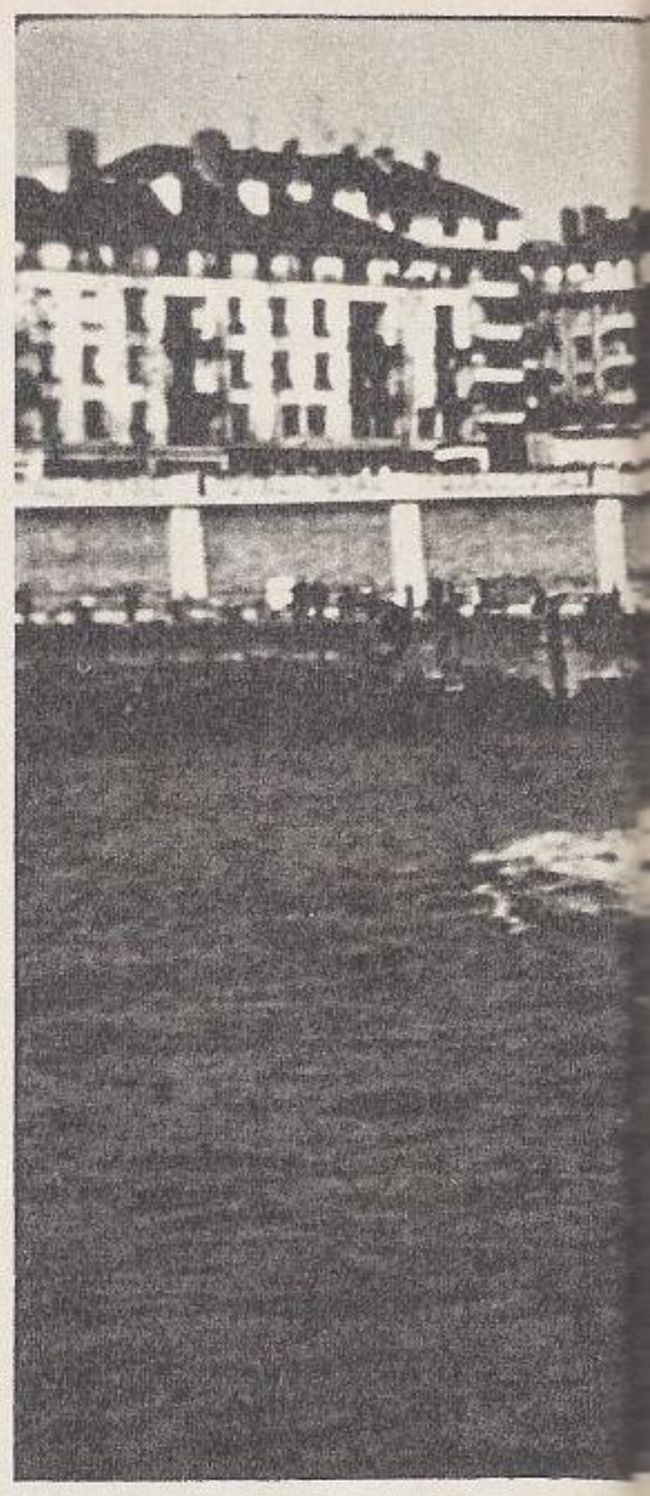
Nueva Historieta

Es otra publicación de Editorial Abril.

motonautica

LA VINCHUCA ESTA QUE ARDE

Con la lancha argentina Vinchuca los pilotos Carlos García Montes, Daniel Canestrari y Jorge Di Fiore se clasificaron terceros en Rouen. La competencia fue ganada por los franceses Jousseaume, quienes se impusieron a los cincuenta y cuatro participantes. El éxito argentino nos obliga a mirar atentamente el futuro, ya que estamos sin lugar a dudas en una primera línea internacional



Plena curva. 24 horas **girando ponen a prueba hombres y equipos.**

Las 24 Horas Motonáuticas de Rouen, la competencia más larga en este deporte y que pone a dura prueba hombres y equipos, constituyó, hace poco tiempo, el centro donde convergieron las miradas de la motonáutica mundial. En efecto, los equipos oficiales de las fábricas de motores fuera de borda presentaron lo más fuerte de su producción en los 850 cm³, es decir en potencias del orden de los 70 HP. Allí se impuso finalmente Johnson, que ocupó los dos primeros lugares en la Clase SE, pero en tercer lugar se clasificaron los argentinos García Montes, Canestrari y Di Fiore. Esta extraordinaria ubicación, de la que ya hicimos mención en el número anterior, no hizo si no confirmar que en los dos últimos años es mucho lo que han dejado de positivo las idas al extranjero; y que en lo que se refiere a diseño y construcción de cascos la Argentina está en primera línea.

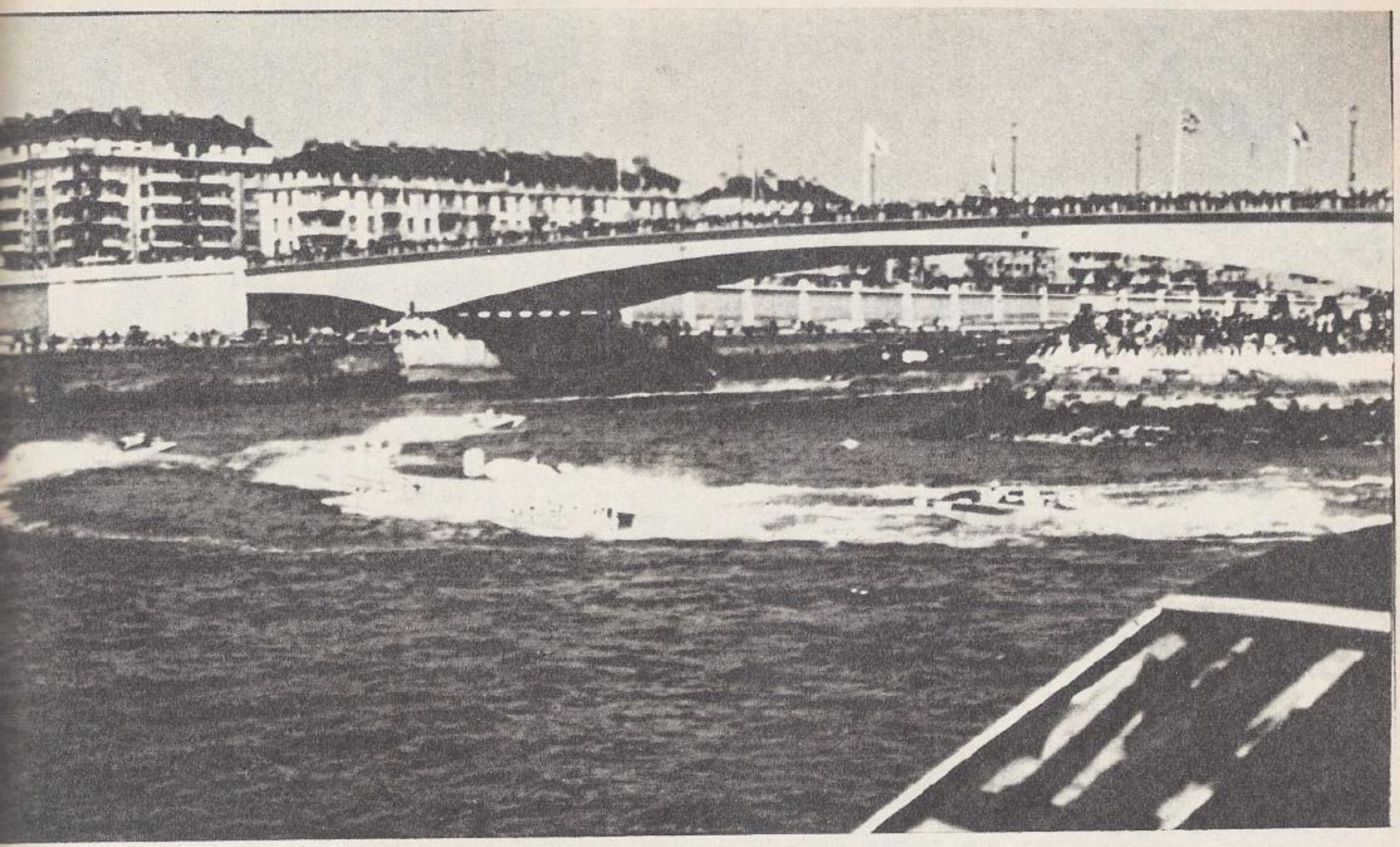
Por otra parte, el hecho de haberse clasificado sextos en el índice de performances ubica la prestación de pilotos y lancha en su verdadera dimensión, es decir como un conjunto de muy buen rendimiento, donde potencia, peso y habilidad conductiva han llegado a un equilibrio poco frecuente. Es decir, que esta vez no se vuelve de Europa con la frase "hemos aprendido", sino que, por el contrario, se vuelve demostrando que se aplicó lo aprendido y que estamos pisando los umbrales de empezar a enseñar nosotros.

La carrera en sí fue ganada por los hermanos Jousseaume, quienes tenían el antecedente nada despreciable de haberse clasificado terceros en las Seis Horas de París 1973 en una actuación que todo el mundo juzgó memorable, ya que son dos verdaderos amateurs que habíanse mezclado con los mejores profesionales del mundo. Sin embargo, para nosotros, tiene en estos momentos mucho mayor importancia la actuación argentina, ya que no sólo se trata de la primera oportunidad en que una lancha nuestra termina una carrera en Europa, sino que lo hace llevándose un tercer puesto entre más de cincuenta participantes. Todos sabemos cómo se gestó el equipo, sobre la base de un casco de Carlos García Montes, dibujado por Jorge Regnicoli, propulsado por un Carniti 65 HP.

Largada la carrera, la lancha argentina estaba, en la primera hora de carrera, en la novena posición; García Montes había sido el que ocupara el primer turno y al descender a las dos horas para entregar el volante a Di Fiore, se encontraba en cuarto lugar. En esa posición se mantuvieron largo rato hasta que al efectuarse el cambio de Di Fiore por Canestrari surgieron problemas con las bujías, por lo que hubo que detenerse para cambiarlas. Al salir Canestrari se repitieron esas dificultades que volvieron a solucionarse, pero poco después se rompía el soporte del acelerador de pie. Hubo que sacar la lancha a tierra para reparar, lo que demandó un tiempo total de unos veinticinco minutos. Posteriormente, estando García Montes al volante, comenzó a retardar su aparición en una de las vueltas. Tal fue así que los argentinos fueron a dar la vuelta al circuito en auto por la costa del Sena. Apareció largo rato después, a remolque, pues se habían roto los guardines de la dirección y el cable de la misma. Por suerte el mismo Canestrari había comprado unos metros en Holanda y pudieron reparar, pero emplearon unos sesenta minutos que fueron totalmente irrecuperables. Cuando iban dieciocho horas de carrera cambiaron nuevamente bujías y en las últimas horas se fueron manteniendo, ya que les resultaba imposible descontar las vueltas que los separaban del segundo y no querían correr el riesgo de que el cuarto saliera beneficiado de un posible accidente de ellos. El hecho fue que terminaron terceros ante la algarabía de los argentinos que se habían reunido para alentarlos.

¿Qué nos queda de provecho? No sólo la clasificación en sí sino que nuestra motonáutica se ubica en el real plano que tiene y que los europeos comienzan a verse superados por nuestros diseños y nuestros corredores. Por otro lado es la mejor demostración de que las idas anteriores no fueron vanas y que de seguirse contando con el apoyo de Federación para el envío de nuevos pilotos quizá no esté lejano el día en que obtengamos nuestro primer triunfo en el Viejo Mundo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



OLITAS EN EL SENA

Angélica García Montes corrió formando equipo con dos mujeres. Desgraciadamente rompieron el motor, justamente cuando Angélica ocupaba el volante, pero el tiempo que condujo bastó para que fuera formalmente invitada a correr nuevamente con un equipo.

• El análisis frío de los números indica que los argentinos, de no haber tenido problemas, hubieran podido dar 35 vueltas más. Queda para otra vez ese segundo puesto que pudo haber sido para nosotros.

• "Ojos que no ven, corazón que no siente." Eso decían los pilotos cuando corriendo de noche sabían que lo hacían con muchos troncos en el agua. Sin embargo, éstos se portaron como verdaderos criollos y esquivaron a la lancha argentina. Con la luz del día fue ésta la que empezó a esquivar a aquéllos.

• No sería raro que en París haya seis lanchas argentinas, dos o tres en ON y otras tantas en SE. Si bien les deseamos suerte a todas, creemos que es en SE donde puedo lograrse la victoria, ya que en cuanto a propulsión, estamos allí más igualados que en los 2 litros.

24 HORAS MOTONAUTICAS DE ROUEN

CLUB ORGANIZADOR: Motonáutico de Rouen
ESCENARIO: Aguas del Sena — FECHA: 30-4-74 al 1-5-74

CLASIFICACION

SERIES INTERNACIONALES FUERA DE BORDA SPORT
Categoría SE (motores de más de 700 y hasta 850 cm3)

Pos.	Nº	Pilotos	Motor	Vueltas	Distancia (km)
1º	45	Bachetti-Taschetti-Balkou ..	Johnson	526	1.940,946
2º	30	Morin-Collange	Johnson	516	1.894,120
3º	40	Canestrari-Di Fiore-G. Montes	Carniti	488	1.758,351
4º	41	Grattepain-Grattepain	Evinrude	469	1.691,174
5º	55	Caron-Lecrerc-Nion	Johnson	466	1.680,214

Categoría OE (motores de más de 700 y hasta 850 cm3, casco libre)

1º	22	Jousseaume-Jousseaume ..	Evinrude	539	1.940,946
2º	24	Bisbal-Duelot-Lecomité	Johnson	504	1.814,791

Categoría SD (motores de más de 500 y hasta 700 cm3)

1º	87	Favrie-Botton	Pemta	418	1.507,269

Nota: El promedio de los hermanos Jousseaume fue de 80,873 km/hora y el de los argentinos (lancha número 40) fue de 73,265 km/hora.

CLASIFICACION SEGUN EL INDICE DE PERFORMANCES

Pos.	Pilotos	Kilómetros teóricos
1º	Bachetti-Taschetti-Balkou	1.958,709
2º	Jousseaume-Jousseaume	1.940,946
3º	Morin-Collange	1.921,387
4º	Favrie-Botton	1.916,944
5º	Aldesten-Bolmvist-Katalial	1.874,752
6º	Canestrari-García Montes-Di Fiore	1.818,310

Nota: A los efectos del índice de performance se multiplica la velocidad promedio de cada embarcación por un número determinado según la categoría a que pertenezca. Así, por ejemplo, la clase OE multiplica por 1, o sea es directamente el promedio real el que cuenta, o sea la cantidad total de kilómetros recorridos realmente. En SE el coeficiente es de 1,0341, es decir que una distancia real de 1.000 kilómetros se trasforma, a los efectos de la clasificación, en 1.034,1. En SD el coeficiente es de 1,2718.

ENCUESTA

SOBRE FA
REUTEMANN, TN F

En esta ocasión realizamos una encuesta diferente, sin un tema específico. Los encuestados respondieron sobre Fangio, Lole, el TN y F4, Berta, García Veiga, nuestra Fórmula Uno. Una menesunda interesante y diferente

CUESTIONARIO

1) ¿Cómo ve el futuro de nuestra Fórmula Uno?
2) ¿Cuáles son las posibilidades de Néstor García Veiga y el Berta F-5000 en EE. UU.?
3) ¿Cuántas carreras de F-1 podrá ganar Reutemann en lo que resta de la temporada?
4) ¿Cuál es más promocional, TN o F-4?
5) ¿Qué pasos debe seguir un piloto para llegar a la F-1 Internacional?
6) ¿Si Fangio hubiese corrido en esta década, habría ganado cinco Campeonatos?
7) ¿Quién es el personaje más importante de nuestro automovilismo en los últimos cinco años?

OSVALDO ANTELO, preparador



1) Bastante flojo.
Es una categoría muy cara. Con quince autos no se hace una buena carrera, se necesita (entre otras cosas) cantidad para que haya espectáculo. Además Luis le saca una vuelta a todos... Si la categoría subsiste es por mérito de Di Palma que ahora como presidente de la AAAP se mueve de acá para allá por el bien de la categoría.

2) Van a tener un gran éxito. Por Berta, que es un genio, y por el Nene, que es un pilotazo.

3) Seguro tres o cuatro carreras. Depende de que sigan metiendo más autos en el equipo. Creo que más de dos autos en un mismo equipo es una complicación grande para todos, y ello puede notarse en la performance de Reutemann porque entonces su auto empieza a aflojarse por aquí o desinflarse por allá...

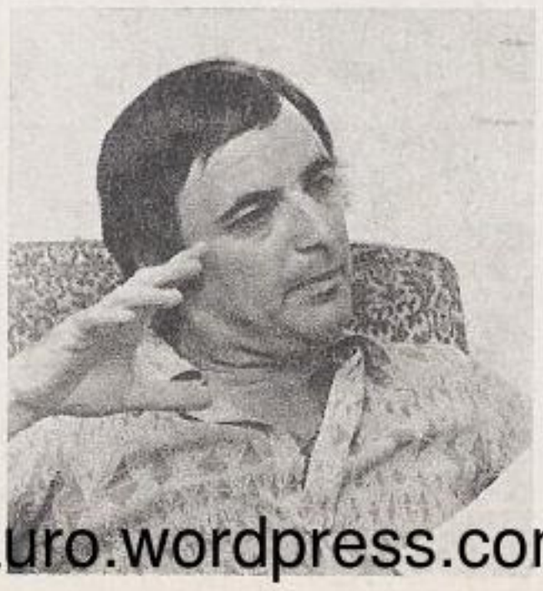
4) Son dos caminos distintos. TN es importante porque te promociona mucho y aprendés mucho. Pero F-4 te enseña un montón de cosas que la otra no. Creo que para el que quiere iniciar una carrera en el automovilismo, F-4 es el medio ideal.

5) En nuestro país empezar en F-4, después F-2 y pasar a Europa a F-3 o Fórmula Atlantic, y de ahí a F-2 o F-1 directamente, de acuerdo al caso.

6) Los genios son siempre genios...

7) Oreste Berta o Luis Di Palma, no sabría por cuál decidirme.

CARLOS PAIRETTI, piloto



1) Lo veo bien. Si bien 1974 puede ser un año crucial, creo que tiene un futuro interesante. Depende fundamentalmente de la publicidad. Creo que allí reside todo el problema. Ahora con el auto que hice para la Comisión, en manos del Ruso Marincovich y con amplio apoyo de la Comisión de Concesionarios, creo que la cosa se va a poner más interesante.

2) El auto es muy, pero muy bueno, como todo lo que hace Oreste. Creo que depende solamente de la bolilla que le den allá,

1) Para ser sincero, le veo poco porvenir. Creo que la solución sería abaratar la categoría, hoy en día es casi inalcanzable. Mirá lo que pasó con las gomas: ¡225.000 pesos cada una!

2) García Veiga deberá hacer un poco de escuela, pero estoy segurísimo que va andar muy bien. El Berta F-5000 puede estar a la altura de los autos norteamericanos.

3) Se le cayó un poco la estantería en estas últimas carreras, pero estoy seguro que podrá ganar dos carreras, especialmente en los circuitos veloces.

4) Turismo Nacional.

5) En nuestro país empezar en F-2 y posteriormente en F-1. De allí a la F-2 enuropea y recién entonces a F-1 internacional.

6) Tengo mis dudas. Son épocas muy distintas. Cinco campeonatos no creo, pero más de dos, sí. Es que antes se podía ser cinco veces Campeón del Mundo; ahora es imposible.

7) Y... ¡Ricotti!, ¿querés más personaje que él?

PEDRO CAMPO, constructor

1) Lo veo bien. Si bien 1974 puede ser un año crucial, creo que tiene un futuro interesante. Depende fundamentalmente de la publicidad. Creo que allí reside todo el problema. Ahora con el auto que hice para la Comisión, en manos del Ruso Marincovich y con amplio apoyo de la Comisión de Concesionarios, creo que la cosa se va a poner más interesante.

2) El auto es muy, pero muy bueno, como todo lo que hace Oreste. Creo que depende solamente de la bolilla que le den allá,

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NGIO, 1... DE TODO UN POCO



de los motores, gomas y demás. Si junta todos los fierros, "posta" el auto andará tan bien como cualquiera. En cuanto a García Veiga... ¡Eeeh!, es un gran piloto y no tendrá ningún problema después del período de acostumbramiento y experiencia lógico.

3) Para mí, promoción en este caso es ganar. Creo que ganar es más fácil en F-4 que en TN por una razón muy sencilla: no hay equipos oficiales. Por lo tanto es más fácil ganar en un F-4 que a bordo de un TN.

4) Indudablemente debe empezar por las fórmulas tradicionales de nuestro país. Primero la cuatro, después la dos y finalmente la uno. Y seguir una escala similar posteriormente en Europa.

5) ... ¡Qué sé yo!, las condiciones son tan diferentes. Creo que podría haber ganado más carreras, pero menos Campeonatos.

6) Berta, sin ninguna duda.

JORGE DE AMORRORTU, piloto

1) Prefiero no opinar, porque no conozco los pormenores de la categoría.

2) Supongo que tendrán mucha voluntad de trabajar porque allá la cosa va a ser

SIGALO A
LUCKY LUKE
POR EL CAÑON APACHE
CAÑON APACHE es un paso directo a la risa.
Búsquelo y déjese guiar por LUCKY LUKE.
¡Llegará rápidamente al mejor humor del mundo!
No se pierda CAÑON APACHE,
una nueva aventura completa del famoso cow-boy.
¡No se pierda la historieta a todo color
más lujosa del mundo!
Cómprela para usted
y préstesela a los chicos.
115/74
LUCKY LUKE
Colección
Nueva Historieta
Todos los meses una aventura completa.

ENCUESTA

SOBRE FANGIO
REUTEMANN. TN F1... DE TODO UN POCO



ALDO CALDARELLA, piloto

1) ... ¿qué te puedo decir? No lo veo muy mal. Quizá necesitaría algunos autos nuevos más..., le dará un empujón grande la participación de Marincovich. El problema más grande de esa categoría es el alto costo, se necesita un apoyo muy grande y lo ideal sería que todas las comisiones produjesen motores para ella tal cual lo hace Berta.

2) El auto es, creo, muy bueno. García Veiga, un pilotazo. Ambos podrán mandarse una campaña muy linda.

3) Por el bien de nuestro automovilismo, ojalá que gane todas, pero la temporada se está poniendo mucho más difícil de lo que suponíamos. Mirá cómo caminan las Ferrari ahora.

4) Para mí, es el TN. Es más accesible porque cualquiera puede armarse el auto de calle y correr. Y si le va mal, lo vuelve a poner standard y chau pichu...



5) F-4, F-2 y F-1, de allí a F-2, y si las cosas salen bien a F-1. En Europa considero que el escalamiento que hizo Reutemann es el ideal.

6) Creo que no.

7) García Veiga.

EDUARDO RICOTTI, presidente del Comité Ejecutivo de CADAD

1) Depende de que se llegue a una solución frente al problema económico que afecta a nuestro automovilismo. En F-1 hay motores y chasis y cada carrera podría contar con 22/25 autos, pero los altos costos y los bajos premios hacen muy difícil la participación de la mayoría de los pilotos. Es una



categoría cara y por ello la situación se hace crítica y más notable que en otras. Pero el problema económico es el factor principal por el cual todo el automovilismo no funciona mejor. Cada carrera le sale un dineral a cada piloto en traslado, alojamiento y, además, que insume cifras mucho mayores que años atrás.

2) García Veiga es un gran piloto y andará como el mejor. Al Berta F-5000 no lo vi personalmente y por lo tanto prefiero no opinar.

3) No sé cuántas carreras, pero si tiene un poco más de suerte será el Campeón de este año.

4) Son dos categorías muy diferentes. Considero que para comparar habría que hacerlo con la clase "B" del TN, que en costos es similar a F-4. En ese caso considero que tanto una como la otra son debidamente promocionales y solamente influye el gusto del piloto para elegir una u otra.

5) En nuestro país tenemos el escalonamiento ideal con los monoplazas. F-4, F-2 y posteriormente en F-1. Después en Europa tantear en Fórmula Ford, después F-2 y, si las cosas van bien, saltar a F-1.

6) Considero que toda comparación es imposible, aunque de algo estoy seguro: los cinco títulos obtenidos por Fangio es un record que nadie igualará.

7) Por ser el hombre completo por excelencia, tanto como piloto, mecánico, [illegible] como

ANDREA VIANINI, Jefe de equipo

1) Fórmula Uno tiene un buen lote de todo. Autos, pilotos, preparadores. Si se solucionase el problema económico, es decir que consiguiésemos patrocinantes buenos para las carreras o para los autos, sería una categoría espléndida. A pesar de ello, la veo muy bien y poco a poco capeará el temporal.

2) García Veiga está frente a la gran oportunidad de su



vida y no la desperdiciará. Al Berta F-5000 no lo he visto, así que preferiría no opinar.

3) A ver..., en Montecarlo no porque el Lole es para circuitos veloces. En Nürburgring, puede ser... Calculo que unas dos carreras por lo menos, podrán llevarlo a Reutemann al triunfo.

4) Las dos. TN quizá sea más popular, pero F-4 te enseña más. Son dos categorías excelentes.

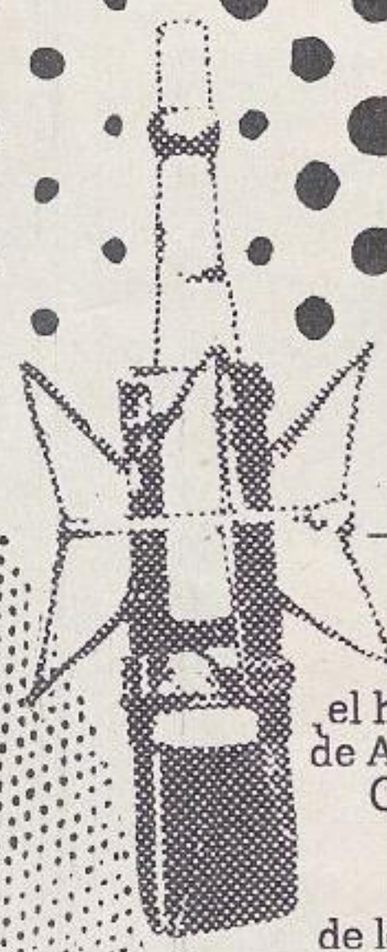
5) Mirá, correr, correr en cualquier cosa.

6) No sé. Pero fue un piloto excepcional y lo hubiese sido en esta época, sin ninguna duda.

7) Berta, indudablemente.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ud. no nos ve...
pero nos puede escuchar.



somos EL TENIS DE MESA,
nuevo
–totalmente renovado en 1974–
Estamos en el 80 de su dial
para que nos escuche
aunque no nos pueda ver.

el humor agudo, natural y penetrante
de AGUSTIN CUZZANI, JUAN CARLOS
CALABRO y MARIO SANCHEZ

la información más seria
e importante
de lo que pasa en el país y en el mundo
en la voz de COCO FERNANDEZ.

con ciertas curiosidades
MIGUEL ANGEL BUSSO
sobre la quiniela, lotería, turf, etc.

todos los deportes con RAUL FERNANDEZ.

y un trío que hace picar
la chispeante pelotita
en EL TENIS DE MESA:
el seriote ENRIQUE LANDI (que no lo es tanto)
el simpático MANOLO CASTAÑEDA
y NORMA MONTENEGRO
la música: responsabilidad
de la discoteca Hit
(léase, Roberto Arévalo)



ahh! la cosa es en
LR6 Radio Mitre, 80 de su dial,
entre ocho y nueve y media de la mañana
Escúchenos!!!

Somos EL TENIS DE MESA'74
(totalmente renovado)

Es una producción "HIT" de
hit Producciones S.A.
Marcelo T. de Alvear 806 Capital Federal

EL A

Por HECTOR CADEMARTORI

Una Yamaha 125 será el instrumento del que dispondrá Fernando Cerdera para tratar de conquistar la corona de 125 y 175. En San Juan los changos se volvieron locos con los tres triunfos del ídolo local.

A pocas horas de finalizada la cuarta fecha puntable por el Campeonato Argentino tuvimos oportunidad de entrevistarnos en el Aeroparque de Buenos Aires con quien fuera la nota del fin de semana en su natal San Juan: *Fernando Cerdera.*

Con él, y con un telón de fondo de pistas y jets, la cuarta fecha fue tomando forma y entre comentario y comentario, cosas que hacen al ambiente también fueron tema.

"Te puedo asegurar que era un mundo de gente, yo calculo que habría por lo menos seis mil personas alrededor del circuito."

Según lo que pudimos observar en las fotos que ilustraban las notas de los diarios locales, la cifra no es ninguna exageración.

"En la primera carrera, la de 100, estuvimos andando juntos con Ricardo Blanco y Basco hasta faltando dos vueltas, donde me pude despegar de ambos unos cuantos metros. En esta carrera también largó Ramírez pero tuvo que abandonar. No sé lo que le pasó..."

En 175 presentó la Yamaha 125 recientemente adquirida en Paraguay y concretó así la necesidad de competir en dos categorías, 125 y 175, con una moto a nivel de quienes regentean las pruebas actualmente.

"Hace rato que quería com-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTOCICLISMO

ASPIRANTE

Con tres impresionantes victorias en 100, 125 y 175 en San Juan, Fernando Cerdera se constituye en un nuevo aspirante a los títulos de las últimas dos categorías. Entrevista y comentarios de la fecha puntable en San Juan

prarme la Yamaha para poder de una vez por todas correr en 125 y 175 en las mismas condiciones que los demás. Ya no es posible correr dando handicap en la cilindrada y velocidad como lo venía haciendo con la Kawasaki. Ahora estoy, creo, como para poder conversar con los de adelante. En El Pinar la moto se comportó excelentemente, hay que ver lo que pasa en un escenario tan distinto como el autódromo de Buenos Aires."

En 125 el espectáculo valió la pena ya que entre Nery Varona y el mismo Cerdera la carrera se convirtió en un diez puntos para los que bordeaban el circuito. *"Veníamos juntos con Nery, yo adelante y la Aermacchi pegada a mi rueda hasta que en un momento vi que la gente corría, y al darme vuelta lo vi tratando de poner de pie la moto. Creo que en esa vuelta trató de cortar unos metros después que de costumbre para acercarse y con el piso algo resbaladizo se cayó. Aún así pudo reintegrarse a la carrera sin perder el segundo lugar. A partir de ahí imaginate que ya no tuve ningún problema. A Hugo Vignetti lo vi que paró y volvió a salir. Volvió a parar en boxes y se quedó seguramente por algún problema mecánico."*

"También, y como de costumbre (¡pobre Tano!), Vittorio Minguzzi abandonó con un pistón de la Aermacchi agarrado cuando venía tercero. Ghinazzi rompió la sexta en entrenamiento, así que no pudo ser de la partida, y uno que se la pasó rabiando con la moto fue Incorvaia."

En 175, y como corolario de la tarde, el tercer triunfo consecutivo de Cerdera, que aquí sí no tuvo inconvenientes, ya que terminó con más de cien metros de ventaja sobre el segundo, Hugo Vignetti. Los demás: Varona fuera de combate con un aro roto faltando tres vueltas para terminar; tercero Ghinazzi con RK, que según comentarios anduvo muy, pero muy bien, y, finalmente, Sciacca, campeón del año pasado, que rompió la caja antes de entrenar siquiera.

De otras provincias llegaron hasta San Juan Omar Gentile (Mendoza), que lograra el cuarto lugar en 175; y como mención el mendocino Juan Basco, con una Zanella a válvula rotativa de fabricación propia, evidentemente muy efectiva. Y también estuvieron "Jerry Lewis", de San Juan, y Dante Benegas, de Córdoba.

En 50, Avalos ganó con la Kreidler que le cediera Schwedt, aventajando a Rüy a sólo unos metros de la línea de llegada por una moto de diferencia.

El tema institucional dio también para el comentario. *"Por fin se decidió la elección de carreras para el puntaje final del campeonato. Y para otorgar los puntos de cada carrera entre 40 y 60 kilómetros se adjudicarán 0,10 puntos por kilómetro de más que se recorra a partir de los 40 de minima."*

Este señor que ha dado el batacazo en San Juan no ha protagonizado solamente un hecho aislado o unas horas de alegría a los miles de sanjuaninos que vieron ganar a Cerdera. Más allá de eso está la importancia de una nueva figura que se suma a la lista de posibles campeones de 125 y 175 cm³.

De ahora en más sin duda el trofeo se pondrá al rojo con el nuevo ingrediente que en esta entrevista se convirtió en ocasional corresponsal de Corsa. Alrededor del mediodía cerramos el diálogo, mientras por los parlantes Nucha Amengual anunciaba la salida del vuelo con destino a Villa Mercedes y San Juan.

CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO

CUARTA FECHA PUNTABLE: Circuito "El Pinar" (1.650 m), S. Juan

100 cm³: 20 vueltas

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	Fernando Cerdera (San Juan)	20m30s
2º	Juan M. Basco (Mendoza)	
3º	Ricardo Blanco (Buenos Aires)	

Promedio del ganador: 96,5 km/h.

125 cm³: 25 vueltas

1º	Fernando Cerdera (San Juan)	22m55s
2º	Nery Varona (San Luis)	
3º	Guillermo Kissling (Buenos Aires)	

Promedio del ganador: 107,9 km/h.

175 cm³ 30 vueltas

1º	Fernando Cerdera (San Juan)	30m28s
2º	Hugo Vignetti (Buenos Aires)	
3º	Juan C. Ghinassi (Buenos Aires)	

Promedio del ganador: 97,3 km/h.

CAMPEONATO SANJUANINO: 98 cm³ (Puma): 1º, Roberto Sabattini (Mendoza). 2º, Miguel Babier (San Juan). 3º, Roberto Jofré (San Juan).

actividad

PROVINCIA DE TUCUMAN

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

COMENZO LA TEMPORADA DE MOTOCICLISMO

Comenzó el motociclismo tucumano correspondiente a la temporada 1974. La jornada disputada el domingo 12 de mayo, en el autódromo "Nasif Estéfano", congregó a los mejores motociclistas de Catamarca, Salta, La Rioja, Córdoba y Tucumán. Contó con el auspicio de la Dirección de Deportes y Recreación de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán y la organización del club *Tucumano de Motociclismo*. En *Standard para máquinas de 200 cm3*, hubo 2 series, a 15 vueltas, venciendo en la primera *Ramón Lucero* (con Zanella) de Tucumán y en la segunda ganó el catamarqueño *José Andrada (Zanella)*. Después se clasificaron Mario Scidá, de La Rioja; Oscar Terrera, de Salta; Armando Colomo, de Tucumán y Jorge Darwich, de Tucumán. En la segunda: Oscar Terrera, de Salta; Mario Scidá, Mario Alé, de Tucumán y Oscar Barrientos, de Catamarca. En *Categoría 125 cm3*, triunfó el cordobés *Alberto Néder*, con Aermachi; 2º, Francisco Suárez, de Tucumán; 3º, Osvaldo Dell'Acqua, de Salta; 4º, Julio Cano, de Catamarca; 5º, Enrique Mercado, de La Rioja. Abandonó el tucumano Camilo Ferroni. En *Categoría 175 cm3*, la victoria fue para el tucumano *Valentín Noguera*, con Zanella, de punta a punta; 2º, Francisco Suárez, de Tucumán; 3º Carlos Gómez, de La Rioja; 4º, Julio Cano, de Catamarca; 5º, Alberto Néder, de Córdoba. En general, fue una jornada agradable pero donde la organización debe ir mejorando a medida que avance la temporada.

AUTORIDADES REGULARISTAS

En reciente asamblea, el club *Tucumano de Regularidad* eligió a los siguientes directivos: presidente, Miguel Angel Marchese; vocales: Eduardo Aguilera, José Correa, Domingo Alascio, Jorge Fanjul, Florentino Sastre, Ramón Sanzano, Antonio Pintado, Andrés Reginato; revisores de cuentas: Pascual Esteban y José Cusumano, Antonio Apud y Julio Parajón.

El cordobés Alberto Néder (73), ganador con su Aermacchi en 125 cm3, seguido por el tucumano Francisco Suárez.





Avanza la jauría de 175 cm3. para animar la final de la **categoría en la jornada inaugural del motociclismo tucumano.**

PEÑA "NASIF ESTEFANO"

Jóvenes "corsas" del sur tucumano, oriundos de Concepción, allí donde nació el gran volante argentino Nasif Estéfano, fundaron una peña automovilística a la que impusieron precisamente el nombre del gran Califa desaparecido trágicamente el año pasado. Piensan fomentar el automovilismo deportivo en todos sus aspectos, ofreciendo charlas, organizando competencias y colaborando para la formación de nuevos pilotos a la par que fomentar también la buena sociabilidad entre los amantes al temerario deporte de las "tuercas". Su primera mesa directiva provisoria la forman: Luis Alberto Barrionuevo, Ricardo Abadie y René Adolfo Eleas, como presidente, secretario y tesorero, respectivamente.

Suerte, muchachos.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

BENITO JUAREZ

GRAN PREMIO BODAS DE ORO

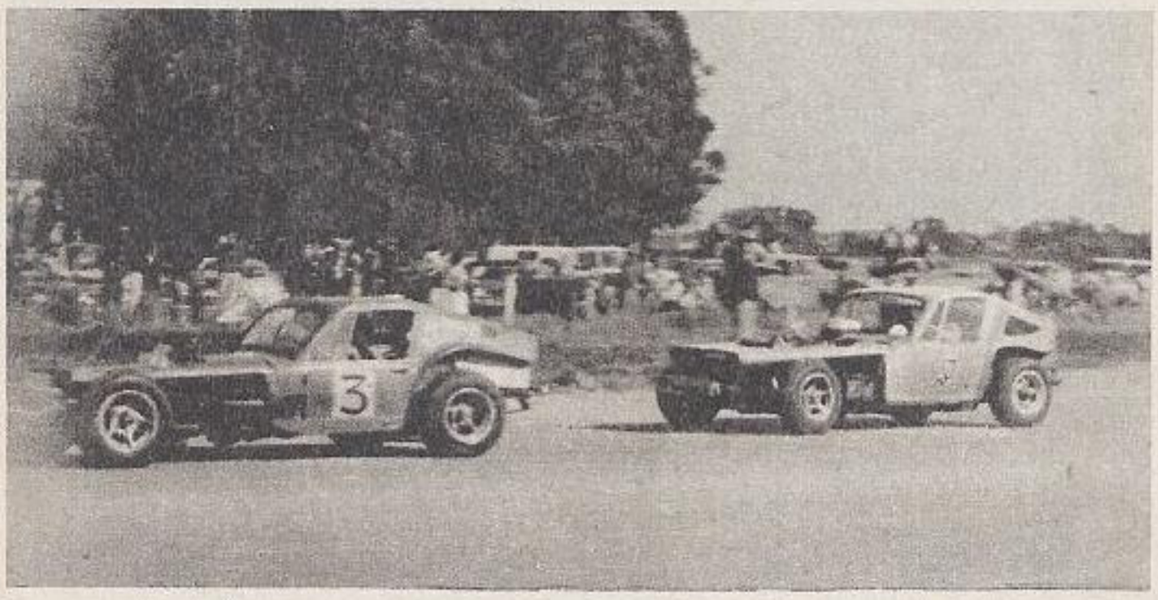
Con motivo de cumplirse este año sus Bodas de Oro, el Club Alumni de Benito Juárez, ha programado tres competencias automovilísticas para las categorías Cafeteras y Turismo Mar y Sierras por el campeonato zonal de A.Z.A.

La primera de esas competencias se disputó el pasado domingo 28 de abril bajo propicias condiciones dado a que el estado de la pista fue inmejorable por los intensos trabajos de compactación que más que una pista de tierra parecía asfaltada.

Por otra parte una crecida cantidad de público (casi $ 6.000.000 de nacionales en concepto de entradas), un día extraordinario y una crecida cantidad de corredores, 18 Cafeteras y 20 Marysierras, dieron brillo a la primera de las competencias. Y si a ello agregamos que todas las series, repechajes y finales fueron intensamente disputadas, podemos asegurar que se vivió un día

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

zonal



Nuevo triunfo de Jorge **Reymonte con su "Chivo" made in Balcarce, prácticamente inalcanzable por su velocidad y rendimiento.**

excepcional en la pista del Country Club de Alumni, de la localidad de Benito Juárez, cuyos dirigentes con la característica gentileza reafirmaron el slogan de *"Benito Juárez, Capital de la Amistad"*.

Pruebas de clasificación por la mañana, mostrando en Mar y Sierras a un Alberto Occhionero sumamente veloz al comando del Chevrolet ex Plano y sacándole ventaja nada menos que al campeón de la pasada temporada, Edgard Pérez, mientras que en cafeteras las cosas hacían presagiar una carrera extraordinaria, ya que empatan el primer tiempo Sebastián Eder y Jorge Reymonte.

Y a la hora prefijada se da inicio a la primer serie de cafeteras.

Allí comienza la emoción, en el mixto se tocan Pico y Piscicelli, provocando un trompo; Moretti choca con Pico quedando la máquina de este último fuera de competencia y lamentando el abandono de uno que seguramente hubiera sido gran animador.

Aprovecha Eder para ir sacando ventajas y es así que al culminar los 8 giros gana aventajando a Caprile por 18s, llegando luego Carricart, Peloni y Moretti.

La segunda serie de cafeteras muestra inicialmente a Menone comandando el lote y a Reymonte, que tiene una mala largada, comienza a pasar velozmente coches siendo así que en el 4º giro se adueña de la punta que no abandonaría hasta finalizar, aventajando por 9 a Riazuelo y por mucho más a Leoz, Menone, Barbería, Di Blasio y Ballester.

Sigue el festival y es ahora el turno de la primera serie de Turismo Mar y Sierras, donde obtiene un fácil triunfo el volante de Necochea Alberto Occhionero quien graduó la carrera a su piacere.

La segunda serie de Mar y Sierras es más peleada y al principio comanda el lote el campeón Pérez hasta que al promediar es desplazado por Salerno que logra vencer con una buena luz sobre Pérez.

Se procede a realizar los repechajes para ver quiénes irían a la final y en Cafeteras se clasifican Ballester y Di Biasio, mientras que en Mar y Sierras lo hacen Pascuali y Fernández.

Y llega la esperada finalísima de cafeteras, con Eder y Reymonte en la punta y luego de intensa lucha, el balcarceño al comando de su veloz Chevrolet toma el liderazgo que no abandonaría hasta el final y siempre tenazmente perseguido por Eder, y Menone conservando el tercer lugar pese a inconvenientes mecánicos, quedando la lucha resumida a los puestos de retaguardia.

Cuando la bandera indica que se han cumplido los 15 giros la posición era la siguiente: Jorge Reymonte de Balcarce con Chevrolet con 11m29s8/10 a un promedio de 96,601 kms./h., 2º, Sebastián Eder: 11m34s; 3º, Alfredo Menone, 11m44s; 4º, Miguel Ballester, 11m50s; 5º, Nelson Riazuelo, 12m10s y con giros perdidos: Héctor Leoz, Raúl Barberia, Carlos Caprile, Carlos Peloni, Mario Carricart y Héctor Moretti.

Con respecto a la gran Final de Turismo Mar y Sierras, tuvo momentos de emoción dado que en el primer giro se tocaron el campeón Edgard Pérez y Alberto Domínguez, quedando el primero fuera de carrera y Domínguez perdiendo valiosos giros, mientras Occhionero comenzaba a pasear tranquilamente, en tanto que la lucha se concentraba entre Reynoso, Lavari, Gallinotti y Salerno que luego de desafortunado inicio, logra recuperar terreno perdido.

Y cuando finalizaba la prueba, tras una cómoda victoria de Alberto Occhionero, matizada por la lucha de los otros competidores, la gente se iba retirando muy conforme de haber presenciado una buena jornada, con una organización perfecta, en un circuito que podríamos calificar de extraordinario, que le ha hecho mucho bien al automovilismo zonal, demostrando que cuando los dirigentes obran bien, las cosas salen bien para todos. Y la gente del Club Alumni de Juárez, encabezada por su Presidente, el Escribano Juan José Pifano, ratifican ampliamente aquello de Juárez, Capital de la Amistad.

Clasificación final de Mar y Sierras: 1º Alberto Occhionero de Necochea con Chevrolet, 11m33s2/10, promedio 95,576 kms./h., 2º Jorge Reynoso, 11 m43s5/10; 3º Edgardo Lavari, 11m45s; 4º, Raúl Salerno, 11 m46s; 5º, Enrique Gallinotti, 11 m52s; 6º, Marcelo Badie, 11m 57s; 7º, Norberto Pascuali, 12 m13s y con giros perdidos. N. Fernández, R. Corso, E. Rodríguez y A. Domínguez.

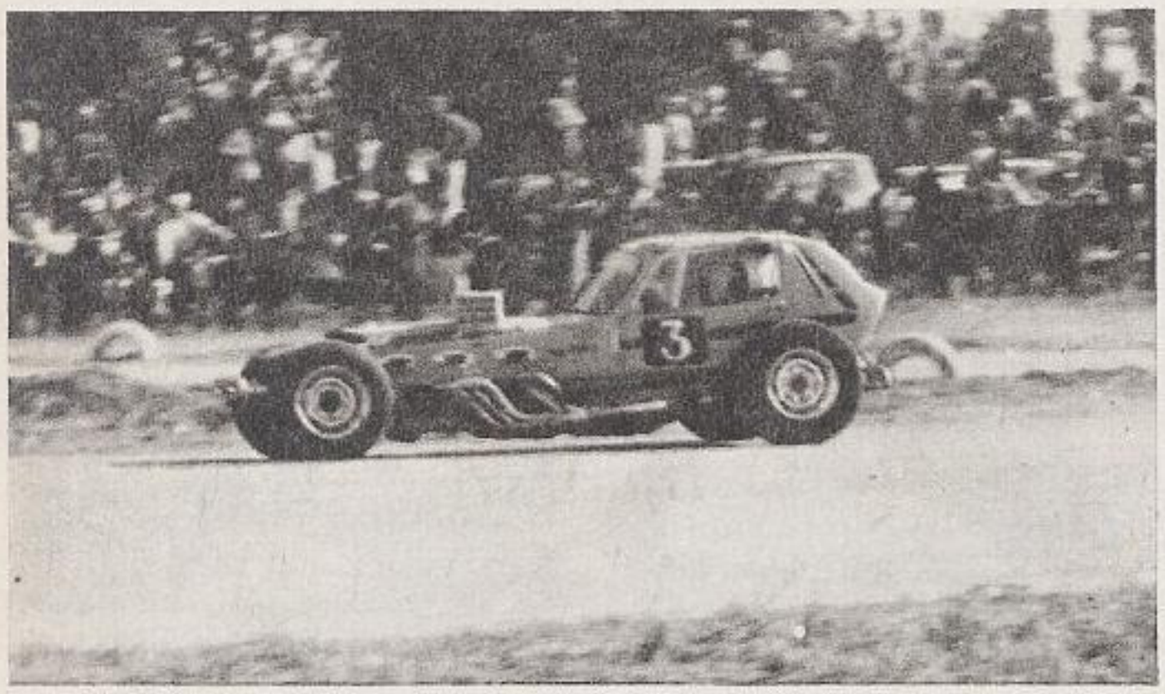
ADOLFO GONZALEZ CHAVES

EL PINGÜINO MILLONARIO

Esto que parecería ser un cuento para niños se refiere a lo sucedido en Adolfo González Chaves, donde el Club Independencia hizo disputar en su circuito "El Pingüino" una nue-

Uno de los "Chivos" voladores de la categoría Cafeteras conducido por el balcarceño Jorge Reymonte.





Otro co.. número 3, también con motor Chevrolet pero en la categoría Turismo Mar y Sierras, conducido por el necochense Alberto Occhionero. Si no lo agarra nadie hace tabla rasa en las competencias de A.Z.A.



Santos Bozzone, aquel del dúo Lebera-Bozzone, logra meritorio triunfo en El Arbolito, conduciendo su Dodge, totalmente reformado que hace tiempo fuera el TC del dúo.

va fecha por el campeonato zonal fiscalizado por A.Z.A. para cafeteras y turismo Mar y Sierras.

Un circuito excepcional, con una extraordinaria concurrencia de público: ocho millones de nacionales de recaudación; un muy buen parque automotor (40 máquinas) y una magnífica organización como ya nos tiene acostumbrados la gente comandada por don Concilio García, quienes conjugaron para que todo resultara una fiesta de primera, consagrando como vencedores a Jorge Reymonte en cafeteras al comando de su nuevo Chevrolet "super-veloce" y en Mar y Sierras, Alberto Occhionero (la tercera al hilo), ahora con el Chevrolet ex Plano, una verdadera joyita. Destacamos que ambos volantes hicieron el mejor tiempo de clasificación, ganaron sus series, la final y encabezan la tabla de posiciones.

La primera serie de cafeteras fue ganada por Reymonte con cierta comodidad seguido por Pico, Leoz y Quintana, mientras que en la segunda serie presenciamos un vibrante duelo entre Menone y Eder conservando esa posición hasta que en la última vuelta Eder logra desplazarlo y obtener valioso triunfo. 3º fue Vaccaro y 4º Piscielli.

El repechaje permitió a Treyer ir a la final de cafeteras donde desde el inicio se cortaron Reymonte y Menone y en un segundo grupo Pico y Eder, este último imprimiendo gran velocidad a su "Falucho" logra desplazar a Pico y Menone pero no lo consigue con Reymonte que gallardamente conserva su liderazgo hasta el final, siendo la clasificación: 1º, Jorge Reymonte, 12m19s, promedio 105,661 kms./h.; 2º, Sebastián Eder, 12m22s; 3º, Alfredo Menone, 12m31s; 4º, Domingo Pico, 12m47s; 5º, Héctor Leoz, 13m07s; 6º, Carlos Peloni, 13m09s, y con giros de menos, Carlos Treyer, Rodolfo Moretti, Juan C. Moretti y Edgard Vaccaro.

Con respecto a los Mar y Sierras el "Colorado" Occhionero ganó de punta a punta su serie escoltado por Brogno, Corso y González, mientras que la segunda fue para el campeón Edgard Pérez, seguido por Gallinotti, Lavari, Rodríguez y Pascuali.

Siete máquinas se presentaron al repechaje y de la misma salieron para la final Reynoso y Salerno, la cual se largó con los 10 mejores de las series y dos del repechaje.

Largan, y nuevamente Occhionero en la punta demostrando que andando esa máquina es muy difícil darle alcance, asediado por Brogno hasta que un espectacular trompo lo relega pasando entonces al asedio Pérez hasta que éste tiene un roce con otras máquinas que lo dejan fuera de persecución.

Gran carrera de Salerno que largando desde atrás va conquistando puestos y lamentable deserción del Negro Gallinotti en el primer giro.

Sacando esto, todo siguió igual hasta que la bandera decreta el tercer triunfo consecutivo del volante de Necochea, Alberto Occhionero, que empleó 12m20s que representa un promedio de 102,42 kms./h. 2º fue Nicolás Brogno, 12m32s; 3º, Raúl Salerno, 12m42s, 4º, Norberto Pascuali, 12m45s; 5º, Edgard Pérez, 12m56s, y con giros de menos Daniel Miraglia, Herman Aust y José González.

CORONEL VIDAL

VOLVER A VIVIR

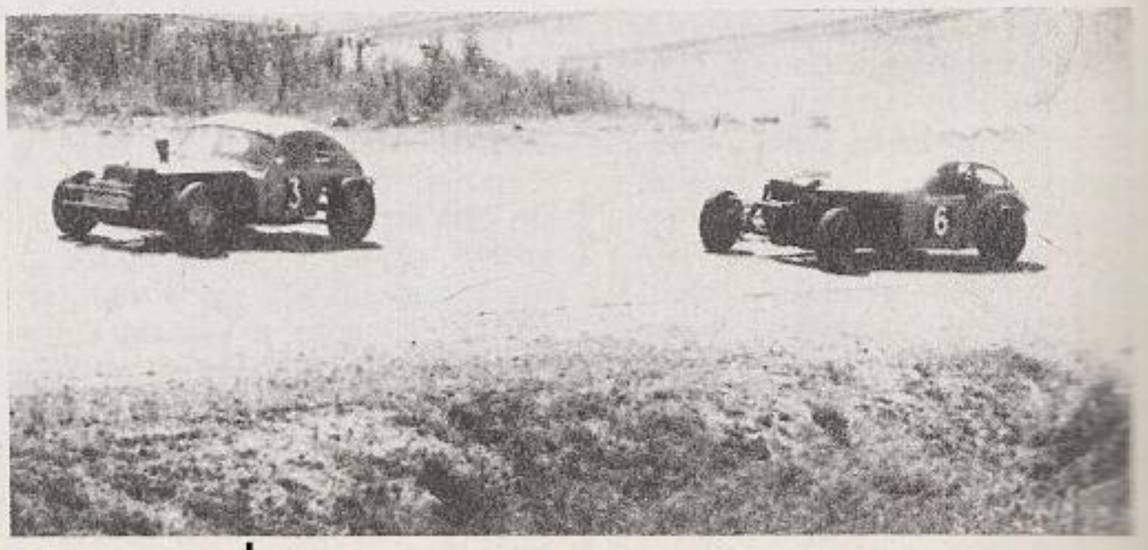
El Auto Moto Club Mar Chiquita que en el pasado año estuviera inactivo, ahora ha pasado a integrar A.M.Y.S.A. y el domingo 28 de abril presentó a consideración de los aficionados de la zona, su circuito renovado y rebautizado, ya que le cambiaron el nombre de "El Matadero" por el mucho más simpático y representativo de "El Arbolito", nombre primitivo de la localidad de Coronel Vidal, y debemos destacar que el trabajo realizado por la gente del A.M.C.M.C. ha sido extraordinario, ya que de un circuito muy bravo por la tierra que se levantaba han logrado un compactado excelente y pasa a integrar la lista de buenos circuitos para la práctica de automovilismo zonal.

Y como justo premio al esfuerzo, tuvieron la compensación de la presencia de buena cantidad de público y superando a las tres reuniones anteriores la cantidad de máquinas participantes, ya que se hicieron presentes 13 cafeteras y 9 Turismo Carretera del Sudeste que brindaron buen espectáculo y lucha.

En T.C. del Sudeste se concretaron 3 baterías triunfando en todas ellas el marplatense Santos Bozzone, quien de esta forma hace su debut en esta nueva categoría logrando su primer triunfo zonal.

En la primera batería fue escoltado por Pacciaroni y Viglianchino, en la segunda por Larroude y Pacciaroni y en la última por Pacciaroni y Larraude. Paralizada las sumas de tiempo por la clasificación final fue la siguiente: 1º, Santos Bozzone, 24m31s, a un promedio de

Oscar Girardi (Nº 3), y su primer triunfo en Cafeteras; seguido por Juan M. Landa.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

89,865 kms./h.; 2º, Ricardo Pacciaroni: 24m39s; 3º, Jorge Larrauri: 25m09s; 4º, Juan C. Ubitia: 25m25s; 5º, Alberto Prieto: 26m42s; 6º, Jesús Viglianchino y 7º, Ricardo Moreno, ambos con vueltas perdidas.

Con referencia a las cafeteras se disputaron dos series, resultando ganador de la primera el marplatense Mingo Solís escoltado por el local Héctor Laurenti mientras que la 2ª serie es para León Urquiza seguido por Juan Landa.

Todos van a la final y para emoción y alegría del público presente, toma la punta el volante local Tingui Laurenti, el que es acosado insistentemente por Solís, que al cumplir la novena vuelta logra desplazarlo, pero no consigue dominar su máquina en la curva y realiza un trompo, obligando a Laurenti a realizar otro trompo para evitar el choque. De esta emergencia logra salir Solís, pero Laurenti pierde valiosos segundos, aprovechando la oportunidad Oscar Girardi que se adueña de la punta y en meritoria labor logra conservarla hasta cumplir los 15 giros aventajando a Solís por solamente 3/10 de segundo.

La clasificación final queda de la siguiente forma: 1º, Oscar Girardi, 15m13s 5/10, promedio: 90,443 kms./h.; 2º, José Solís, 15m13s8/10; 3º, Juan M. Landa, 15m15s4/10; 4º, Eduardo Finocchio, 15m31s; 5º, León Urquiza, 15m49s; 6º, Héctor Laurenti, 15m50s; 7º, José Gagliardini, 16m12s, y con vueltas perdidas Alberto Altuna, Francisco Chocou, Oscar Domínguez y también Fausto Gómez.

Reiteramos, muy bueno el escenario donde se echaron más de 350 camionadas de tierra para su compactación y al que se le seguirán realizando mejoras.

CLASIFICACION

CLASE A (Hasta 850 cm3. de cilindrada)

1º	Carlos Carreño	Renault Gordini	22m35s4	12
2º	"Bucanero"	Fiat 600	22m43s3	12
3º	Héctor Cabrerizo	Renault Gordini	23m28s8	12
4º	Miguel A. Tutera	Renault Gordini	23m34s4	12
5º	Miguel de la Llana ..	Renault Gordini	23m35s6	12
7º	Hugo Montes	Fiat 600	23m37s5	12
8º	Carlos E. Escudero ..	Renault Gordini	24m02s9	12
9º	"Charles"	Fiat 600	24m17s8	12
10º	Juan H. Palma	Renault Gordini	22m51s3	11
11º	Pablo Casas	Citroën 3 CV	24m04s5	11
12º	Francisco Santi	Fiat 600	23m08s1	10

Promedio del ganador: 102,960 kms/h.

Record de vuelta: Carreño, en la undécima, con 1m51s7, a un promedio de 104,101 kms./h.

CLASE B (De 851 a 1.300 cm3)

1º	Carlos Manzano	Fiat 128 IAVA	33m17s8	20
2º	Roberto Cantú	Fiat 128 IAVA	33m43s3	20
3º	Antonio Herrera	Fiat 128 IAVA	34m08s8	20
4º	Norberto Perera	Fiat 128 IAVA	34m10s3	20
5º	Carlos Picighelli	Fiat 128 IAVA	34m16s	20
6º	Angel Blas	Fiat 128 IAVA	34m53s2	20

Luego se clasificaron Roberto Patti (12 vueltas), Carlos Noé (10 vueltas), y Nelson D. Poggio (5 vueltas).

Promedio del ganador: 116,388 kms./h.

Record de vuelta: Manzano en la cuarta de la segunda serie, con 1m37s9, a un promedio de 118,775 kms./h.

CLASE C (De 1.301 a 2.000 cm3)

1º	Vicente Abramo	Fiat 125 Cupé	33m59s8	20
2º	José Scordo	Fiat 125 Berlina ...	34m11s8	20
3º	José Fiorentino	Peugeot 504	34m26s8	20
4º	Juan Robledo	Peugeot 504	29m06s2	16

Luego se ubicaron Roberto Ubertone y Juan Carlos Rodríguez.

Promedio del ganador: 114,012 kms./h.

Record de vuelta: Robledo, en la sexta de la segunda serie, con 1m37s7, a un promedio de 119,020 kms./h.

PROVINCIA DE MENDOZA

GENERAL ALVEAR

FUTURO AUTODROMO MUNICIPAL

En el transcurso de un acto que tuvo lugar en la comuna local, contando con la presencia del intendente municipal, señor Dalmiro Rodríguez, el secretario administrativo Horacio Zancán; el presidente de la peña automovilística "La Leva Mocha", señor Juan C. Sestua, y el secretario de esta entidad, Américo Finocchietto, se dejó firmado el convenio para la construcción de un autódromo municipal en terrenos inmediatos al futuro aeropuerto.

El convenio establece que el autódromo a construirse será de propiedad municipal, otorgándosele a la peña automovilística su control y uso por el término de 10 años, con opción a 5 más. La peña se compromete en el período de dos años a la limpieza total del terreno y construcción del circuito de tierra compactada, como asimismo a la forestación del perímetro del mismo. Para ser posible esta obra, que en su mayor parte estará a cargo de la comuna alvearense, contando con la colaboración de la referida peña, se ha establecido que esta última entidad para poder financiar los gastos que ella demande, tendrá a su cargo la explotación de esas instalaciones y sólo podrán realizarse eventos mecánicos exclusivamente.

El terreno tendrá una dimensión de 2.000 metros por el lado oeste y 650 por el lado norte, guardándose asimismo estas medidas por los lados este y sur.

PROVINCIA DE SAN JUAN

AUTODROMO EL ZONDA

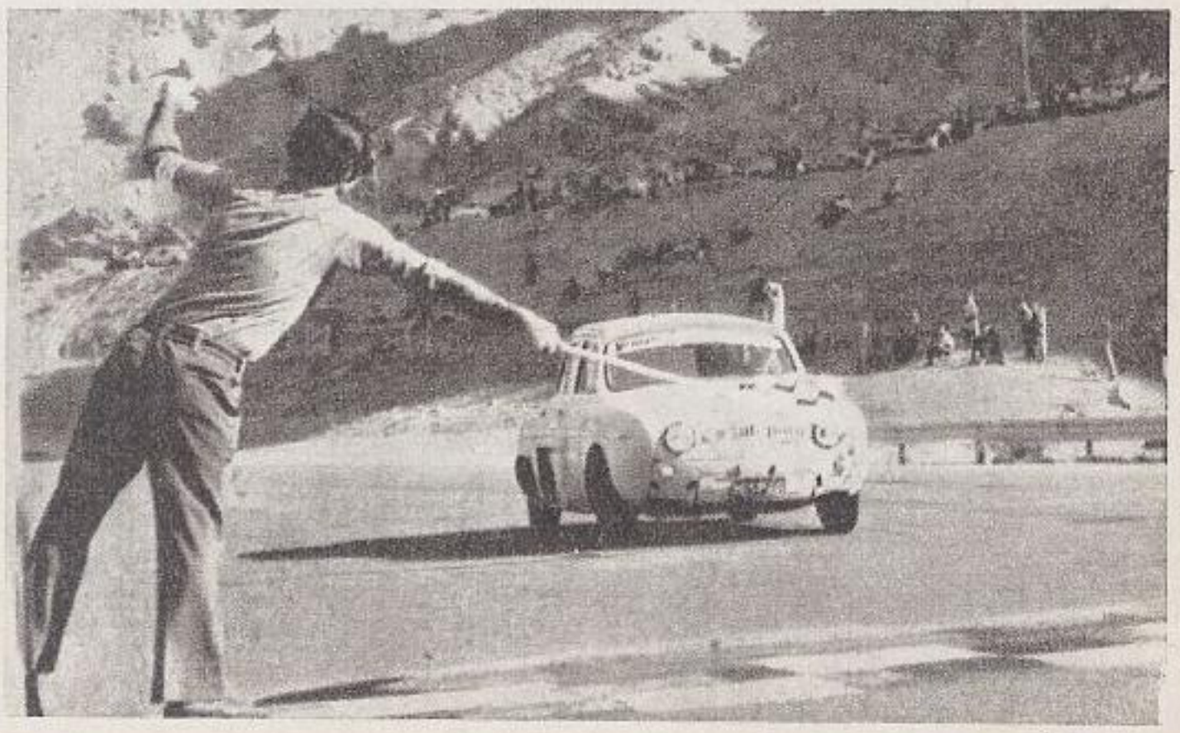
CUARTA FECHA DEL ZONAL CUYANO

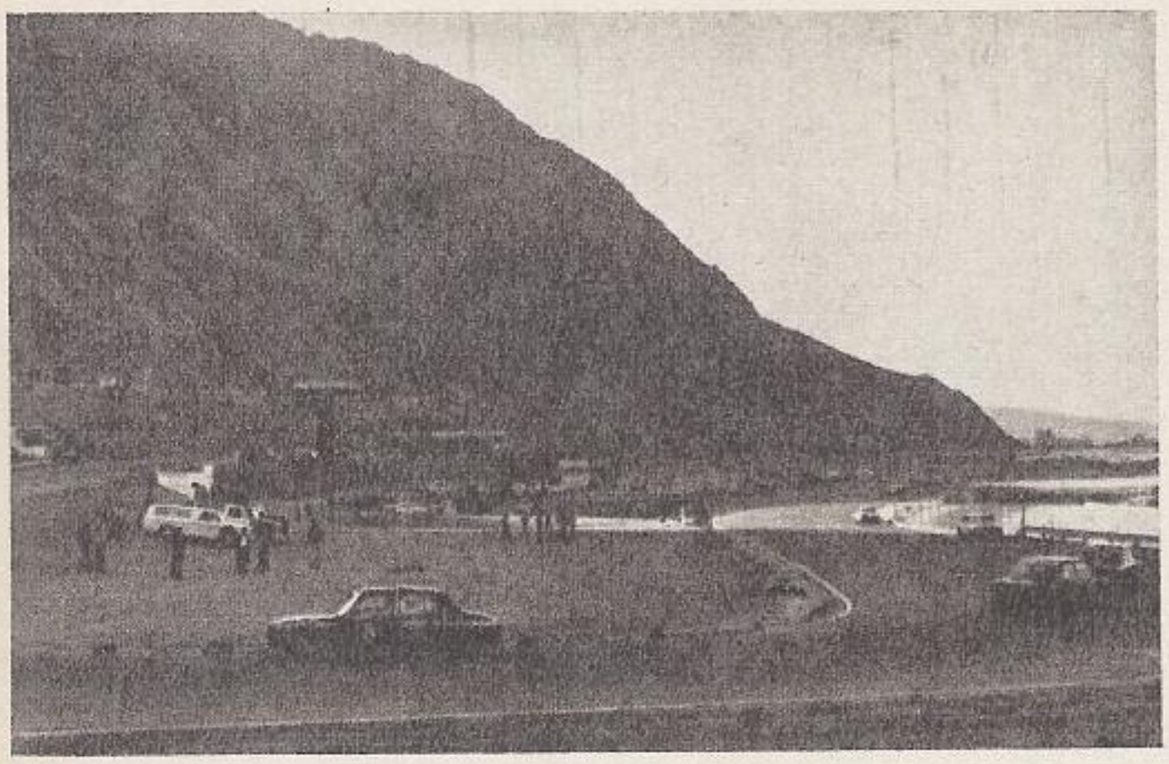
Carlos Carreño, de Mendoza, en la clase A; Carlos Manzano, de Mendoza, en la clase B, y el puntano Vicente Abramo en la clase C, fueron los triunfadores en la cuarta prueba del Campeonato Zonal Cuyano, que la Asociación Sanjuanina de Volantes hizo disputar en el Autódromo El Zonda.

El programa de competencias sufrió una variación a raíz del escaso número de inscriptos en la clase mayor, razón por la cual los organizadores resolvieron que los coches de las clases B y C compitieran juntos, en dos series de diez

→

El mendocino Carreño obtuvo un triunfo inobjetable en la clase A.





Final conjunta para las clases B y C. Robledo con Peugeot, Manzano y Poggio con IAVA.



Carlos Manzano
se impuso en la clase B.



Un buen triunfo de Carlos Carreno.

vueltas acumulativas cada una, pero manteniendo clasificaciones aparte.

El espectáculo satisfizo a la concurrencia, que se dio cita en elevado número y dejó en taquilla poco menos de cuatro millones de pesos viejos.

CARREÑO
EN LA MENOR

El actual campeón de la clase A, Carlos Carreño, se impuso con relativa comodidad a lo largo de las doce vueltas estipuladas, pese a soportar al comienzo el permanente asedio de "Bucanero", que al final se clasificó segundo a ocho segundos de diferencia. Detrás de ellos y a gran distancia finalizaron Cabrerizo, Tutera y De la Llana en igualdad de recorrido. Con posterioridad a la finalización de esta clase, "Bucanero" interpuso una protesta contra Carreño por presuntas irregularidades en la preparación mecánica del Gordini del mendocino, que no prosperó después de la verificación de la Comisión Técnica. La clasificación quedó firme y se disiparon todas las dudas; el triunfo de Carreño fue inobjetable.

MANZANO, AHORA
CON IAVA

La competencia de fondo, desdoblada en dos series, terminó con el amplio triunfo de Carlos Manzano, que hizo su debut al comando de un Fiat 128 IAVA, dejando de esta forma de lado su exitoso Renault 12. El representante de Mendoza fue el que se llevó las mayores palmas, premios y felicitaciones al triunfar sobre sus iguales y también los coches de mayor cilindrada.

Tan sólo el sanjuanino Juan A. Robledo le presentó lucha en las cuatro primeras vueltas con su Peugeot 504 X, pero después de una breve detención perdió una vuelta y toda chance. No obstante, salió a arriesgar en demasía en la segunda serie protagonizando un espectacular vuelco en la [illegible]



El catamarqueño Dante "Gringo" Vázquez se lució ante sus comprovincianos adjudicándose una serie y la final por suma de tiempos.

das sus esperanzas y el automóvil destrozado; como única satisfacción le quedó el record de vuelta, cuando se había enfrascado en un espectacular duelo con Manzano en pos de descontar una diferencia materialmente imposible de reducir.

En la clase mayor se impuso Vicente Abramo, de San Luis, merced a un trabajo regular e inteligente con su mejorada cupé Fiat 125, superando a los mendocinos Scordo y Fiorentino.

PROVINCIA DE CATAMARCA

TN: PREMIO RAUL CORREA

Con la muy buena organización de la Asociación Automovilística Ambato, se realizó en esta ciudad una competencia de Turismo Nacional denominada "Gran Premio Raúl Nano Correa", en homenaje al volante catamarqueño que perdió la vida el año pasado en una carrera en este mismo circuito.

La prueba, que contó con puntaje para el Campeonato Zonal de la Regional Nº 9 de C.A.D.A.D., se realizó en el circuito "Kiko Pérez Navarro" de 3.200 metros de extensión y estuvo reservada para las Clases "B" y "C" de T.N.

Se disputaron dos series en cada clase y la final se determinó por suma de tiempos, participando destacados pilotos de

PREMIO RAUL "NANO" CORREA

ASOCIACION AUTOMOVILISTICA AMBATO
CIRCUITO "KIKO PEREZ NAVARRO" DE 1.208 METROS

TURISMO NACIONAL

CLASE "B" — Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	106	Dante Vázquez ...	Fiat 128 IAVA..	22m32s4/5	12
2º	109	Luis Filippín	Fiat 128 IAVA..	22m34s	12
3º	110	Alfredo Polido	Fiat 128 IAVA..	22m56s	12
4º	125	Miguel A. Biagioli.	Fiat 128 IAVA..	23m10s2/5	12
5º	175	Manuel Agüero ..	Fiat 128 IAVA..	23m11s3/5	12
6º	103	Guillermo Alonso .	Fiat 128 IAVA..	24m14s2/5	7
7º	170	Omar Abdala	Fiat 128 IAVA..	5m57s	3
8º	196	"Cholo" Rodríguez	Fiat 128 IAVA..	4m 2s	2
9º	195	Rodolfo Mezher ..	Fiat 128 IAVA..	4m34s	2

Promedio del ganador: 102,188 kph.

CLASE "B" — Segunda Serie

1º	109	Luis Filippín	Fiat 128 IAVA..	22m34s3/5	12
2º	106	Dante Vázquez ...	Fiat 128 IAVA..	22m35s	12
3º	103	Guillermo Alonso .	Fiat 128 IAVA..	22m36s1/5	12

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, Jujuy, Catamarca y Bolivia.

LA CARRERA

En la primera serie de la "B", se alistaron 9 competidores, notándose la ausencia del riojano "Pepe" Flores, que decidió no largar debido al bajo rendimiento de su Renault 12.

Cuando el señor Eduardo Eleter, Comisario Deportivo, bajó la bandera, picó en punta Guillermo Alonso, seguido de Luis Filippín, Dante Vázquez, "Cholo" Rodríguez y el resto del lote de competidores.

En el segundo circuito las posiciones de punta no variaron; sólo Rodríguez, que con problemas en la caja de velocidades se retrasaba al 7º puesto, y Rudy Mezher, último, con problemas de carburación, luego de un trompo en el curvón del fondo. En la vuelta siguiente entra a boxes "Lelo" Alonso, dejando el puesto de vanguardia en manos del "Gringo" Vázquez, colocación que no abandonaría hasta el final de la serie. Ya habían desertado el "Bruja" Rodríguez, Omar Abdala y "Rudy" Mezher y reingresaba a la pista "Lelo" Alonso, pero muy retrasado y con evidentes fallas eléctricas.

En el 5º giro, luego de Vázquez, se colocaban Luis Filippín, Alfredo Polido, "Tuco" Agüero y Miguel Angel Biagioli, posiciones que se mantuvieron hasta el banderazo final.

Lo mejor de la jornada lo brindó la segunda serie de la Clase menor. En el primer giro pasaron muy pegados Alonso, Filippín y Vázquez y un poco más atrás, Biagioli, Mezher (con una buena largada adelantó del último puesto al 5º), Polito y Agüero, no variando fundamentalmente las colocaciones hasta la 4ª vuelta: a partir de allí comenzó el show. "Lelo" Alonso, "Negro" Filippín y "Gringo" Vázquez, se chuparon y no se despegaron hasta la 8ª vuelta, doblando con las puertas en todos lados y buscando permanentemente el agujero para pasar al frente; cuarto, pero bastante lejos, marchaba Polido y más atrás sacándose chispas y no queriendo ser últimos, el "Piojo" Biagioli y "Tuco" Agüero.

En el 9º circuito, Filippin y Vázquez superaron juntos a Alonso, ante la algarabía de los catamarqueños y siguieron con todo sin darse tregua: a considerable distancia, mantenían sus colocaciones y dando espectáculo, Polido, Biagioli y Agüero. Con esas posiciones llegaron al final, superando Vázquez a Filippín por 1s1/5 en la general.



El señor interventor en Córdoba, Duilio Brunello, baja la bandera a cuadros al tucumano Carlos Acotto, vencedor de la clase "C".

CLASE "C"

En esta serie de la clase mayor, participó el boliviano Reni Laguna, que fue el extranjero mejor clasificado en el último Desafío de los Valientes, con una cupé "125" standard de suspensiones y por lo tanto incontrolable en lo trabado del circuito pero con un muy buen manejo de caja, especialmente en los rebajes del curvón y la curva de la Bodega.

Fue la serie más numerosa, ya que participaron 12 pilotos; y tomó la punta en esta oportunidad David Naufe, posición que le fue arrebatada en la 5ª vuelta por el jujeño "Pipo" Martínez. En este circuito, el coche del boliviano Laguna besó el guardrail, dejando con las ganas al hombre del altiplano. En la 7ª vuelta, y tras ardua lucha, Acotto logró rebasar la línea de Martínez, tomando el liderazgo de la serie, para no dejarlo hasta el final. Ya había abandonado Naufe, luego de romper la caja de velocidades.

Acotto comenzó a distanciarse considerablemente de sus rivales y a viajar más cómodo, con Martínez, Solá y Salim a medio circuito de diferencia. En el 10º giro y antes de entrar a la curva que lleva a la recta principal, Eduardo Formoso se tragó un borde de piedras, destrozando dos ruedas y golpeando seriamente la dirección y suspensión delantera, por lo que debió abandonar. Las posiciones a esta altura eran: Acotto, Martínez, Solá, Salim, Bazzano, Chico, Marenco y Santiago, las que se mantuvieron hasta el banderazo.

Antes de comenzar la segunda serie, se rindió un minuto de silencio en homenaje de Raúl Correa. Terminado el acto y al querer colocar la primera velocidad para largar, Pipo Martínez rompe la caja de su Berlina 125; tiene que dejar su coche a la vera del camino. Toma la delantera parcialmente Solá, pero en la vuelta 5ª es superado por Acetto. Más atrás y doblando con todo el Peugeot de Marenco, Santiago, Chico y Formoso, que arregló en el descanso, pero no quedó su máquina como para poder discutir con los restantes competidores. Estas colocaciones no variaron y dieron como claro vencedor a Carlos Acotto, que realmente lo mereció porque hizo todas las cosas bien.

La organización de la competencia mereció, al igual que la seguridad, 10 puntos. Muy bueno el trabajo de las personas que tuvieron a su cargo el cronometraje y planillaje y en general a todos Felicitaciones y que se repita.

4º	110	Alfredo Polido ...	Fiat 128 IAVA..	22m56s	12
5º	125	Miguel A. Biagioli.	Fiat 128 IAVA..	23m10s2/5	12
6º	175	Manuel Agüero ...	Fiat 128 IAVA..	23m11s3/5	12
7º	195	Rodolfo Mezher ..	Fiat 128 IAVA..	4m 4s	2

Promedio del ganador: 102,053 kph.

CLASE "C" — Primera Serie

1º	205	Carlos Acotto	Fiat 125	28m 3s3/5	15
2º	203	"Pipo" Martínez .	Fiat 125	28m11s3/5	15
3º	216	Atilio Solá	Fiat 125	28m13s	15
4º	202	Rubén Salim	Fiat 125	28m21s4/5	15
5º	282	Pablo Bazzano ..	Fiat 125	28m40s3/5	15
6º	207	"Cacho" Chico ...	Fiat 125	28m48s4/5	15
7º	297	"Dito" Marenco ..	Peugeot 504 ..	28m58s1/5	15

Promedio del ganador: 102,630 kph.

CLASE "C" — Segunda Serie

1º	205	Carlos Acotto	Fiat 125	28m 2s	15
2º	216	Atilio Solá	Fiat 125	28m 2s2/5	15
3º	297	"Dito" Marenco ..	Peugeot 504 ..	28m50s2/5	15
4º	207	"Cacho" Chico ...	Fiat 125	29m	15
5º	204	Ricardo Santiago.	Peugeot 504 ..	29m47s	15
6º	201	Eduardo Formoso.	Peugeot 504 ..	28m34s3/5	13

Promedio del ganador: 102,734 kph.

CLASIFICACION GENERAL
(Suma de tiempos)

CLASE "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.	Localid.
1º	106	Dante Vázquez...	Fiat 128 IAVA	45m 7s	24	Catam
2º	109	Luis Filippín.....	Fiat 128 IAVA	45m 8s	24	Catam
3º	110	Alfredo Polido ...	Fiat 128 IAVA	45m52s	24	Sgo.
4º	125	Miguel A. Biagioli	Fiat 128 IAVA	46m13s	24	Sgo.
5º	175	Manuel Agüero ..	Fiat 128 IAVA	46m15s	24	L. Rja

Promedio del ganador: 102,120 kph.

Record de vuelta: En la 1ª serie, Vázquez con 1m51s en la 7ª vuelta y en la 2ª serie Alonso con 1m51s en la 8ª.

CLASE "C"

1º	205	Carlos Acotto ...	Fiat 125	56m05s	30	Tuc.
2º	216	Atilio Solá	Fiat 125	56m15s	30	Jujuy
3º	297	"Dito" Marenco .	Peugeot 504	57m48s1/5	30	Catam
4º	207	"Cacho" Chico ..	Fiat 125	57m48s3/5	30	Tuc.
5º	204	Ricardo Santiago.	Peugeot 504 .	59m20s	30	Tuc.

Promedio del ganador: 102,682 kph.

Record de vuelta: Carlos Acotto en la 1ª serie con 1m50s.

TN: GRAN PREMIO FUNDACION DE LA RIOJA

ZONAL CON VISTAS AL

Como ya es costumbre últimamente, los cordobeses se adueñan de cuanta carrera de TN se les pone a tiro. Esta vez fueron José "Cheché" Carlomagno en la clase "C" y Mario Banner en la "B", quienes se adjudicaron la competencia de Turismo Nacional "Gran Premio Fundación de La Rioja", que brillantemente organizó el Auto Club La Rioja.

La prueba, que se corrió en ruta, contó con el auspicio del Superior Gobierno de la Provincia y se disputó en adhesión a la Semana de La Rioja. A la misma, por su extensión, se le otorgó doble puntaje para el Campeonato Zonal de la Federación Regional Nº 9 de CADAD y participaron destacados volantes de las provincias de Córdoba, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja.

La competencia se largó desde el parque Llacampis con rumbo a Las Padrecitas, dique Los Sauces (Cuesta), Sanagasta, Cuesta de Huaco, Pinchas, Aminga Anillaco, La Puerta, Aimogasta (Curva de Nasif), Villa Mazán, Carrizal, Empalme ruta 38, Bazán y llegada a La Rioja, 2 Kms antes del puesto caminero acceso norte, con un recorrido de 274,600 kms.

Luego de una neutralización de 20 minutos, los competidores debieron recorrer la segunda vuelta, sobre el mismo circuito, totalizando 549,200 kms de carrera.

El trazado mixto (asfalto y ripio) dejó conformes a todos los pilotos por su muy buen estado, especialmente la parte de tierra y excepto las rectas de La Puerta y Aimogasta, el resto fue muy divertido; muchas curvas, cuestas, sinuoso y faldeo veloz; en resumen, para todos los gustos.

Además de los trofeos correspondientes, se repartió entre los ganadores la bonita suma de 4.300.000 pesos viejos.

La organización de la gente del ACLR fue casi perfecta, la seguridad muy bien 10 y el espectáculo, como en todas las pruebas de T. N., sensacional.



Cheche Carlomagno recibe el premio de manos del gobernador Carlos Menem ante la presencia del ACLR.

El ganador de la clase "B", Mario Banner, en un pasaje de la competencia seguido por el riojano Lito Romero.



LA CARRERA

En la clase mayor, las cosas se barajaban de la siguiente forma; había seis "bialberos" contra cuatro representantes del "león", además de la rivalidad por provincia y dos vueltas a un circuito totalmente desconocido, por lo tanto no se podía dar nombres que a la postre estuvieran al tope del marcador. Carlomagno, sin mucha suerte en los últimos tiempos; Cristian Lange, debutante en clase C; Salim, Namur, Formoso y Marenco, bastante parejos, y el resto sin antecedentes.

Así se vino la largada de la primera vuelta, luego de un retraso de 1 hora y 20 minutos a la espera de la nafta 100/130 prometida a los pilotos; con una primera parte sinuosa, trabada y veloz y posteriormente una cuesta, todo de asfalto, para luego de unas rectas con curvas suaves, entrar al ripio.

Establecimos nuestro puesto de observación a mitad de este tramo, en la cuesta del dique Los Sauces, y allí vimos quiénes serían los que se llevarían los "morlacos".

Punteaba Cheche Carlomagno, con 6m 52 s, luego se ubicaba Cristian Lange con 7m 08s y un segundo más tarde el veterano Roque Namur; luego se escalonaban por tiempo Roque Pérez, Dito Marenco, Pablo Bazzano, Eduardo Formoso y José Araya. A esta altura ya habían abandonado el tucumano Rubén Salim, por un vuelco, y Eduardo García Gómez, que dio de frente con un poste de alumbrado que no quiso esquivarlo.

En el ripio y luego de pasar la cuesta de Huaco (específicamente en Aminga) seguía punteando el "Cheche" pero agarrándole los talones Lange (ganador de la 2ª etapa del G. P. de T. N. del año pasado), luego se ubicaba Bozzano y el resto.

Con el paso por Anillaco se retoma el asfalto con las rectas interminables a La Puerta y Aimogasta; a esta altura, Carlomagno que seguía en punta viajaba en tándem con Bazzano y Lange chupado de Formoso. De esta forma el "Cheche" se le acercó en el camino a Formoso y a su paso por Carrizal, viajaba prácticamente pegado a la cola del Peugeot del hombre de Tucumán; posteriormente se ubicaban en el camino Bazzano, Lange, Marenco y bastante lejos los demás.

Luego del paso por Bazán, Carlomagno pasó a comandar las posiciones en el camino, pero con Formoso a su cola, llegando de esta manera a La Rioja, ante la algarabía de los presentes.

En la clase "B" largaban 4 R12 contra 9 IAVAS y la desersión de Carlos "Coco" Piazza, que no entregó a parque cerrado, permitía que tres de los productos de Santa Isabel largaran juntos.

A los 12,800 kms, por nuestro puesto en el Dique, y ante la gran sorpresa de todos, punteaba por tiempo Rodolfo Mezher, seguido del "Bruja" Rodríguez a 2 segundos y luego se ubicaban Lito Romero y "Tuco" Agüero, también riojanos; un poco más atrás seguían "Lelo" Alonso, "Pepe" Flores (riojano y con el R12 mejor clasificado) Luis Filippín, Rubén Brizzio, el "Piojo" Biagioli, Mario Banner y Daniel Mustafá. No pasaron el catamarqueño Dante Vázquez, que cortó correa de ventilador y la temperatura se fue arriba y el "4º amigo" Juan Carlos Karam (La Rioja), que también cortó correa y un fragmento de ésta se metió en la cadena de distribución, produciendo el "no va más" de Cacho.

Al paso por la localidad de Aminga, punteaba el Lelo Alonso y se acercaba peligrosamente el R12 del cordobés Banner, mientras que Pepe Flores se detenía a cambiar una manguera de agua.

En Aimogasta y luego de la zona de chupada, Banner se ubicaba segundo detrás de Alonco, y tercero Rudy Mezher, cuarto Brízio y quinto Rodríguez. Luego de esto no hubo prácticamente variantes de importancia y a la llegada a esta ciudad, Banner se imponía al campeón de la Federación número 9, Alonso por 1s 1/5.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NACIONAL

Los cordobeses Carlomagno y Banner se llevaron el triunfo en una importante carrera zonal disputada en La Rioja por caminos de ruta, con miras a obtener puntaje por el campeonato nacional en el próximo año

más atrás seguían Mezher, Brizzio, Romero, Rodríguez y Filippín. Por problemas mecánicos desertaba Mustafá.

En la segunda vuelta, Carlomagno se distanciaba cada vez más de sus perseguidores, Lange daba cuenta de Formoso y se quedaban, Namur por junta de tapa de cilindros y Pablo Bazzano con el motor hecho puré; el resto sin mayores problemas, Marenco, Araya y Pérez, conformaban el trencito de Peugeot quienes llegaron en ese orden a la bandera a cuadros, en manos del gobernador.

En la clase chica, en esta segunda vuelta, se quedaron Guillermo Alonso que venía cumpliendo excelente labor (válvulas), "Tuco" Agüero, Pepe Flores y "Lito" Romero (motor, mangueras de agua y problemas de dirección y frenos que originaron una salida de camino con posteriores deterioros, respectivamente), tres riojanos que dieron una buena satisfacción a sus aficionados locales.

La cosa estuvo más reñida que nunca, con un Banner que no le aflojaba ni medio centímetro a Mezher, que a pesar de puntear en la general en algunos tramos, no evitó que el cordobés se llevara las palmas. Rudy ganó la segunda vuelta, pero no alcanzó a descontar lo necesario.

Otros que se dieron con todo fueron el "Negrito" Filippín y Rubén Brizzio, en la lucha con el tercer puesto; al final, el catamarqueño tuvo que resignarse al cuarto puesto, ya que la diferencia de Brizzio acumulada en la primera vuelta, era prácticamente indescontable.

El otro riojano clasificado fue Juan Carlos Rodríguez, que luego de tragarse un árbol en la neutralización, mientras marchaba hacia su abastecimiento largó muy retrasado, pero con unas ganas bárbaras de hacer las cosas y llegó.

GRAN PREMIO FUNDACION DE LA RIOJA

Turismo Nacional - Clases "B" y "C" - Organiza: Auto Club La Rioja - Fiscaliza: Federación Regional Nº 9, de CADAD

CLASIFICACION GENERAL (Suma de Tiempos)

CLASE "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.	Loc.
1º	113	Mario Banner	Renault 12	4h15m08s2/5		Cba
2º	108	Rodolfo Mezher	Fiat 128	4h16m01s4/5		L. R.
3º	111	Rubén Brizzio	Renault 12	4h19m16s4/5		Cba.
4º	103	Luis Filippín	Fiat 128	4h19m40s1/5		Cat.
5º	104	Miguel A. Biagioli ...	Fiat 128	4h33m01s		Sgo.
6º	109	Juan C. Rodríguez ...	Fiat 128	5h04m13s4/5		L. R.

Promedio del ganador: 130,273 kms./h.

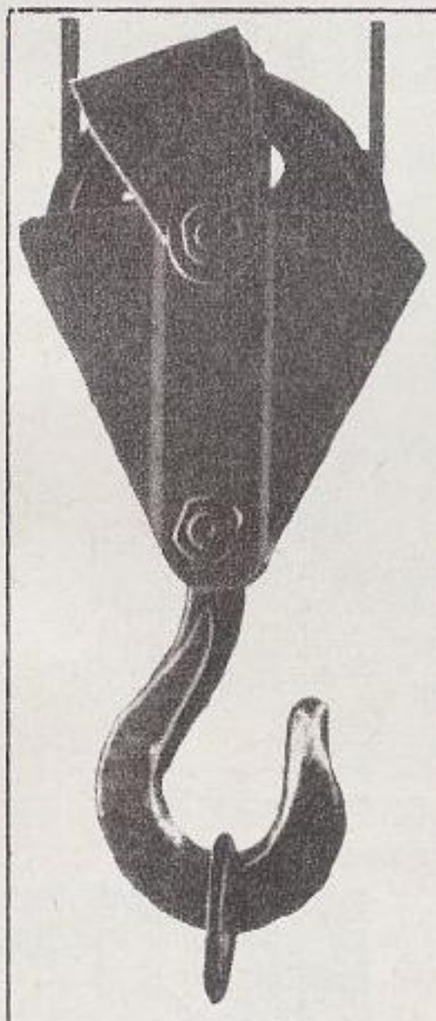
Record de vuelta: "Rudy" Mezher en la 2ª con 2h07m24s.

CLASE "C"

1º	208	José Carlomagno ...	Fiat 125	3h53m54s3/5		Cba.
2º	206	Cristian Lange	Fiat 125	4h04m20s		Tuc.
3º	202	Eduardo Formoso	Peugeot 504	4h07m41s3/5		Tuc.
4º	204	"Dito" Marenco	Peugeot 504	4h13m51s		Cat.
5º	209	José F. Araya	Peugeot 504	4h16m48s		Tuc.
6º	207	Roque Pérez	Peugeot 504	4h17m00s4/5		Cba.

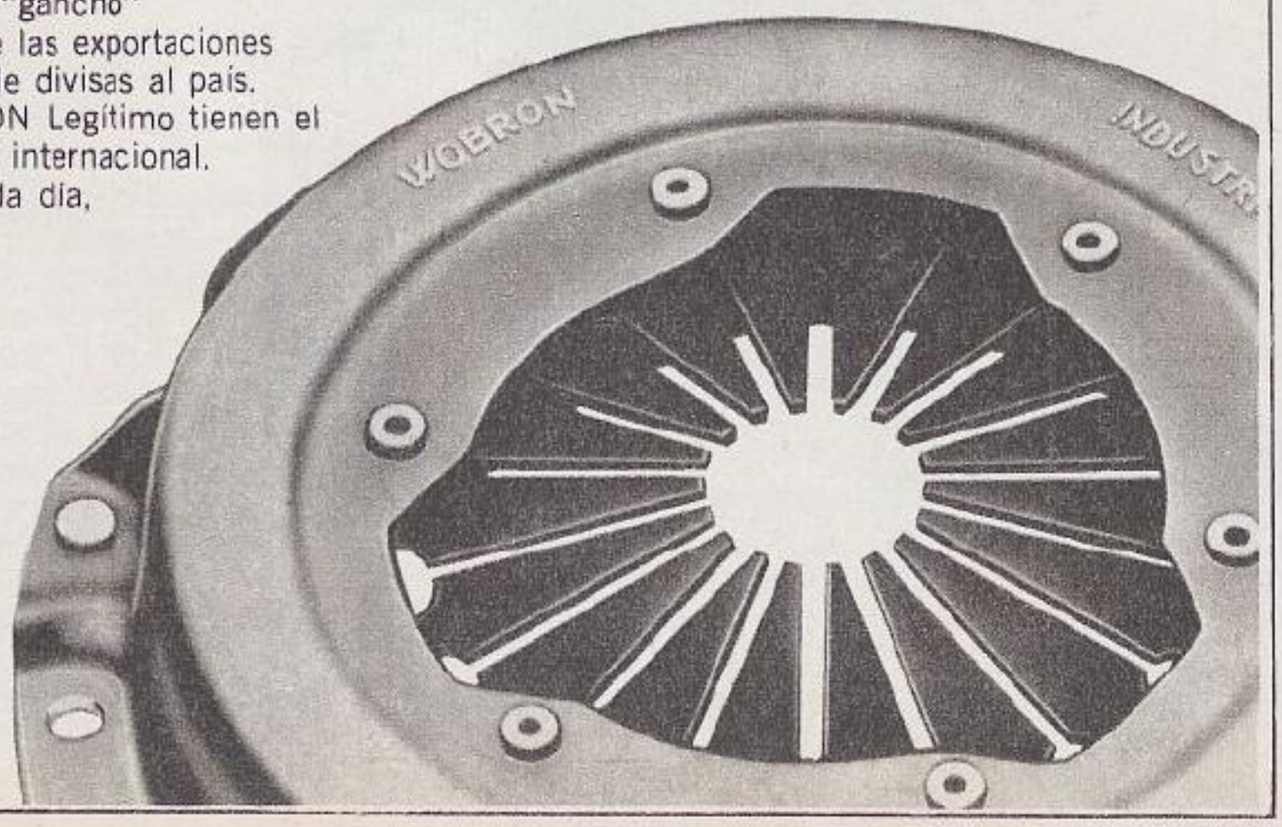
Promedio del ganador: 142,190 kms./h.

Record de vuelta: "Cheché" Carlomagno en la 2ª con 1h56m45s3/5.



ESTE EMBRAGUE TIENE "GANCHO"

Los mercados externos no se conquistan sólo mediante una agresiva estrategia vendedora. Hace falta que el producto pueda competir en calidad con los de las industrias de más alto desarrollo tecnológico. Este es el "gancho" para elevar las cifras de las exportaciones y aumentar el ingreso de divisas al país. Los Embragues WOBRON Legítimo tienen el "gancho" de su calidad internacional. Por eso conquistan, cada día, nuevos mercados.



Adherida a CIFARA

Embragues WOBRON Legítimo

Industria Argentina con Calidad Internacional

TOQUECITOS DE BOCINA

STUTTGART EN EL APOYO AL TN

La empresa *Stuttgart*, fabricantes de auto-radios y stereos, sigue con su incondicional apoyo al Turismo Nacional. Así nos lo hizo saber uno de sus directores *Jorge Cuitiño* (ex piloto de Turismo con Torino).

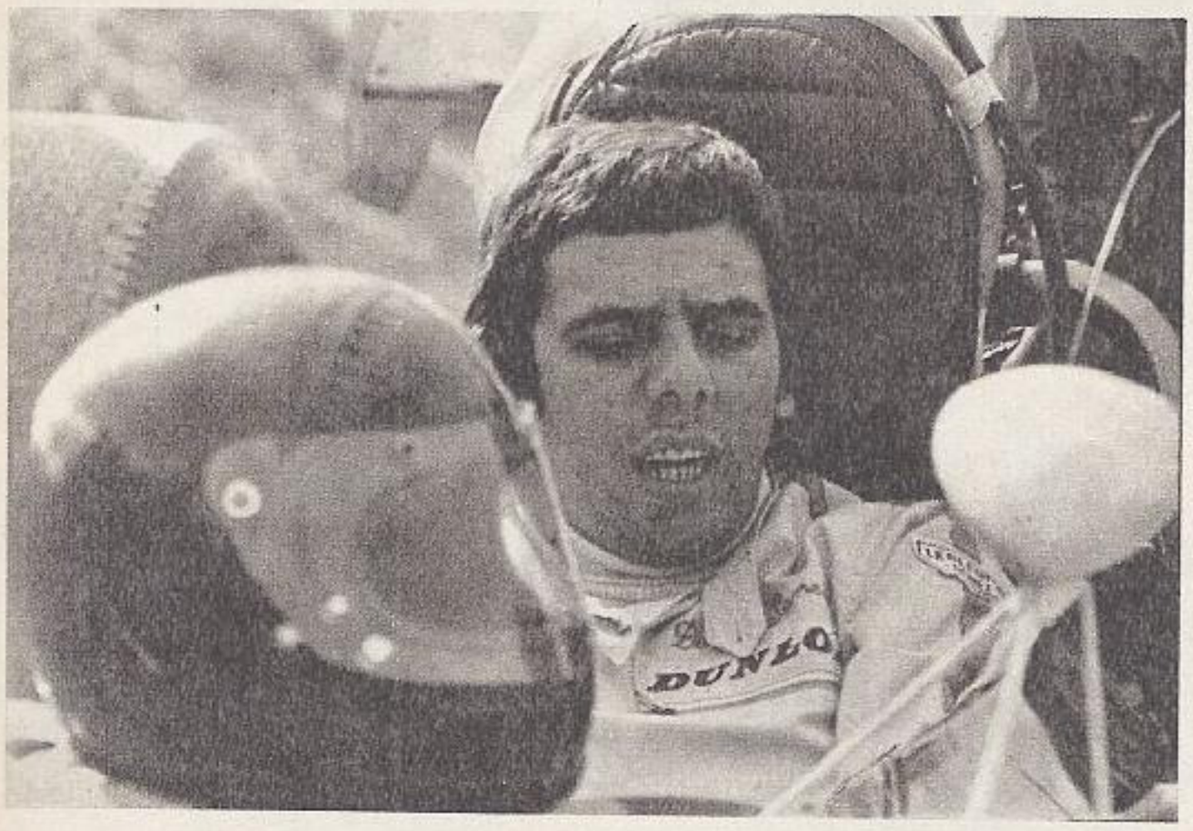
Al nombre de *Norberto Castañón* —que desde hace tiempo lleva esa inscripción— se le agregó el del cordobés *Elmo Albertengo*. Así se apoya el Turismo Nacional.



Stuttgart en el TN. ¡¡Bien hecho!!

SANCHO CON TORNADO

El próximo 2 de junio en la carrera que para F-1, F-2 y F-4 organizará el Vicente López Automóvil Club en el autódromo de Buenos Aires debutará con mecánica Tornado, preparación de Luis Di Palma, el rosarino Daniel Sancho. El chasis SMATA de Sancho fue debidamente modificado en Arrecifes para albergar la nueva planta motriz.



Sancho ya tiene listo el Tornado.

JARQUE Y GUTIERREZ NUÑEZ A EUROPA

La Secretaría de Deportes entregó a Horacio Gutiérrez Núñez y Carlos Jarque el subsidio de 6 millones de pesos viejos a cada uno como *apoyo personal* para sus respectivas campañas en el automovilismo europeo. Jarque partió días antes que *"El Pato"* hacia Italia donde tomará contacto con un March-BMW para participar en carreras de F-2, preferentemente del Campeonato Italiano. Gutiérrez Núñez por su lado, rumbeó para Londres respondiendo a dos llamados telefónicos de GRD y uno de March para participar en Fórmula Atlantic en cualquiera de esos dos equipos *"...y si no tenía apoyo económico para bancar su campaña debía viajar de cualquier manera porque de alguna forma se solucionaría el problema"*. Además Gutiérrez Núñez recibió un formal ofrecimiento de Elden para participar en carreras de F-2 con el equipo Elden con un auto experimental y oficialísimo de la marca. A pesar de ello, el argentino prefiere la Fórmula Atlantic y especialmente los ofrecimientos de March y GRD ya que considera a la F-2 europea una categoría que en estos momentos atraviesa por una etapa muy difícil y sobre la cual no se abriga mucho futuro. Mientras tanto, durante estos últimos cuatro meses se reacondicionó totalmente el Fórmula Ford del argentino y con él se presentó el lunes pasado en Landllow (Gales) pero esta edición ya estaba cerrada y de tal forma nos resulta imposible dar mayor información sobre la actuación del argentino.



Gutiérrez Núñez ya está en Londres: F. Ford y F. Atlantic.

¿BREA CON UN NUEVO BERTA?

Antes de partir a los EE.UU. Oreste Berta le ofreció a directivos de Admiral la construcción de un nuevo chasis Berta, tipo F.5000 para Pablo Brea a precio de costo. Probablemente se acepte la proposición del constructor argentino ya que de esa manera se contaría con un auto muy moderno y a un precio accesible que compensaría en parte el problema económico originado por los dos accidentes consecutivos de Pa-

→



Probablemente Pablito tenga un nuevo Berta.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAJAS AUTOMATICAS



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

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

ENVIOS AL INTERIOR

DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

SAN JUSTO Y MORON
Ya tienen su Gomería

CAMINO DE CINTURA Y DON BOSCO
"La Gomería del Oeste"

RECAPADO • RECAUCHUTAJE
VULCANIZACION • VENTA DE NEUMATICOS NUEVOS Y DE OCASION

Próximamente Alineación Balanceo y otros.

neumáticos EL NANDU S.R.L.

CORDOBA 1576/98 - MORON • PLAYA DE GOMERIA PROPIA

---

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



CABLE ESPECIAL DE ENCENDIDO
"ABAD"

ECONOMIZA HASTA UN 35% DE COMBUSTIBLE
MAS POTENCIA • MAS PIQUE
DUPLICA LA VIDA UTIL DE BUJIAS
PATENTE 185.378
PARA TODA MARCA Y MODELO DE AUTOMOTOR

DISTRIBUYE:

ROBERTO S. TORTORELLI

JUAN B. JUSTO 3075 • CAPITAL • T.E. 54-2270
ACCESORIOS DEPORTIVOS • ENVIOS AL INTERIOR

MAREL
ANTENAS AUTO RADIO

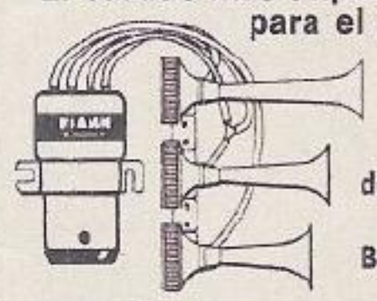
están en la onda...

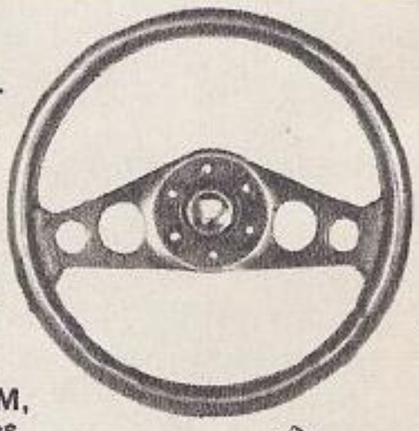
DISTINGUIDAS CON EL TRIANGULO DE ORO DE LA CALIDAD

La línea más completa
en Antenas para Automotores

DETROIT S.C.P.A.

El surtido más importante en accesorios para el automotor.





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



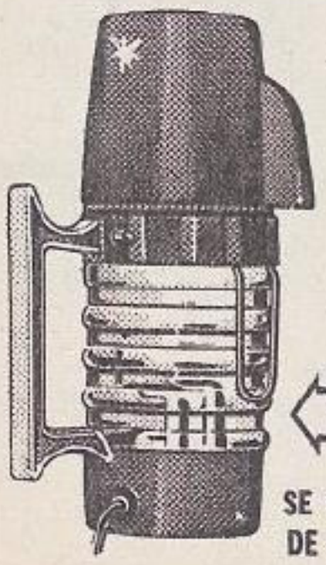
Mugido de VACA U.S.A.
Importadores exclusivos

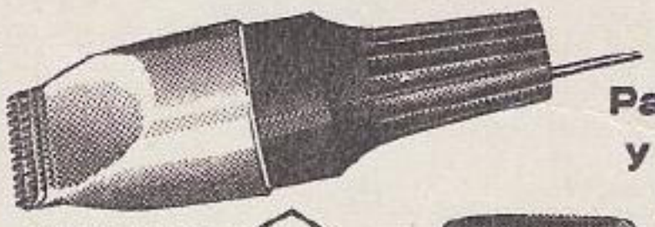


Consolas, Cinturones de seguridad, Faros de lodo

PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

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

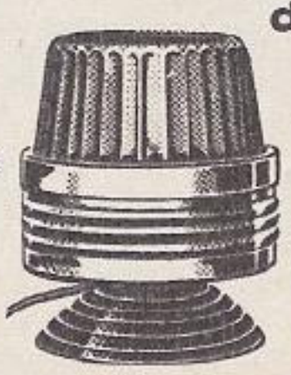




ASPIRADORA

BALIZA

CAFETERA



SE CONECTAN EN EL ENCENDEDOR DE SU COCHE * * Para 12 V

LINEA

Para el confort y la seguridad de su coche

AIROX®

CAFETERA: Permite preparar en instantes el más rico café, té, mate o calentar la mamadera. **ASPIRADORA:** Para una rápida y perfecta limpieza del interior del automóvil; alfombras, tapizados, baúl, etc. **BALIZA:** luz intermitente visible desde kilómetros. Con ventosa para adherir al techo, capot o baúl.

LINEA AIROX - Pasteur 363 - Tel. 48-9971/5240

Adquiérala en las casas de regalos, tabaquerías, art. del hogar y accesorios p/el automotor

TOQUECITOS DE BOCINA

PRECIOS DE ACCIKAR

La Comisión Directiva de ACCIKAR, (Asociación de Carreras Concesionarios IKA-Renault) informó que ha decidido prestar apoyo a los corredores que participen con vehículos de la marca o mecánica IKA-Renault, en las Categorías: Fórmula 1, Fórmula 2 y Fórmula 4.

El apoyo consistirá en premios a los pilotos, como así también a los preparadores de Fórmula 1, en base a una escala que se detalla, siendo el único requisito indispensable, identificar el vehículo con no menos de dos insignias o calcomanías de ACCIKAR.

FORMULA 1

Premios a los Corredores

Al 1º m$n. 500.000.—.
Al 2º m$n. 300.000.—

Premios a los Preparadores

Al 1º m$n. 500.000.—.
Al 2º m$n. 300.000.—

FORMULA 2

Premios a los corredores

Al 1º m$n. 400.000.—
Al 2º m$n. 250.000.—

FORMULA 4

Al 1º m$n. 100.000.—
Al 2º m$n. 80.000.—
Al 3º m$n. 50.000.—
Al 4º m$n. 40.000.—
Al 5º m$n. 30.000.—

EL CAMPEONATO PORTEÑO DE REGULARIDAD

Posiciones luego de realizada la segunda prueba con puntos:

PRIMERA CATEGORIA:

1º	Néstor Frechou - Teresa de Frechou	1.548 Pts.
2º	Eduardo Rubinich - Beatriz de Rubinich	1.505 Pts.
3º	Mario Pitta - Héctor Del Buono	1.413 Pts.
4º	Juan Rodríguez - Jorge Abbiatti	1.323 Pts.
5º	Guillermo Vaccare (h). - Guillermo Vaccare .	1.290 Pts.

SEGUNDA CATEGORIA (Con velocímetro original)

1º	Carlos Betti - Carlos Casanovas	2.000 Pts.
2º	Alberto Maggi - María de Maggi	537 Pts.
3º	Oscar Ríos - Enrique Fernández	454 Pts.
4º	Enrique Fernández - Roberto Fernández	378 Pts.
5º	José Rossetti - Daniel Massera	367 Pts.

TERCERA CATEGORIA:

1º	Jorge Santillana - Tito Tomasini	1.576 Pts.
2º	Eduardo Rodríguez - Daniel Mazzini	1.564 Pts
3º	Antonio Avila - Raquel Avila	1.227 Pts.
4º	Federico Dacal - Enrique Scarella	841 Pts.
5º	Rubén Tresols - Edgardo Ghiglione	808 Pts.

La próxima prueba puntable para este torneo se efectuará el próximo 2 de Junio, contando con la organización y fiscalización del CLUB ARGENTINO DE REGULARIDAD Y RALLY, en cuya sede social, Alberti 338, Capital, se reciben las inscripciones.

UNA NUEVA COMISION

Ha quedado constituida la Comisión de Carreras del Club Central Argentino de la localidad cordobesa de La Carlota. La nómina de autoridades es la siguiente:

Jefe de Circuito	Juan Carlos Bastus
Jefe de Abastecimientos	José Bignoni
Jefe de Banderilleros	Eduardo Scalandri
Jefe de Parque Cerrado	José A. Grosso

ALFREDO CASTRO CAMBIA

Como era de sospechar, por algo puso en venta su chasis Tulia XII. Sencillamente, Alfredo Castro ya ha encargado un chasis XIV y de aquí a poco estará de estreno. Confesado por su propio hermano —Daniel Castro— momentos antes de salir corriendo hacia la Ferretería Francesa a comprar seis mil metros de cadena para hacerse unos collarcitos.

EL PASE DEL AÑO

Lenguas viperinas, matutinas y vespertinas aseguran que Petete Beamonte ha decidido confiar la preparación de sus motores a Pedro Vidal, como así también la puesta a punto de su chasis Crespi. A Vidal le viene muy bien un piloto de punta como Petete para poder manifestar su sapiencia, demostrada el año pasado con el campeonato conquistado por Jorge De Amorrortu. Otras lenguas, mucho más vespertinas todavía, aseguran que el chasis de Petete ya está en lo de Vidal.

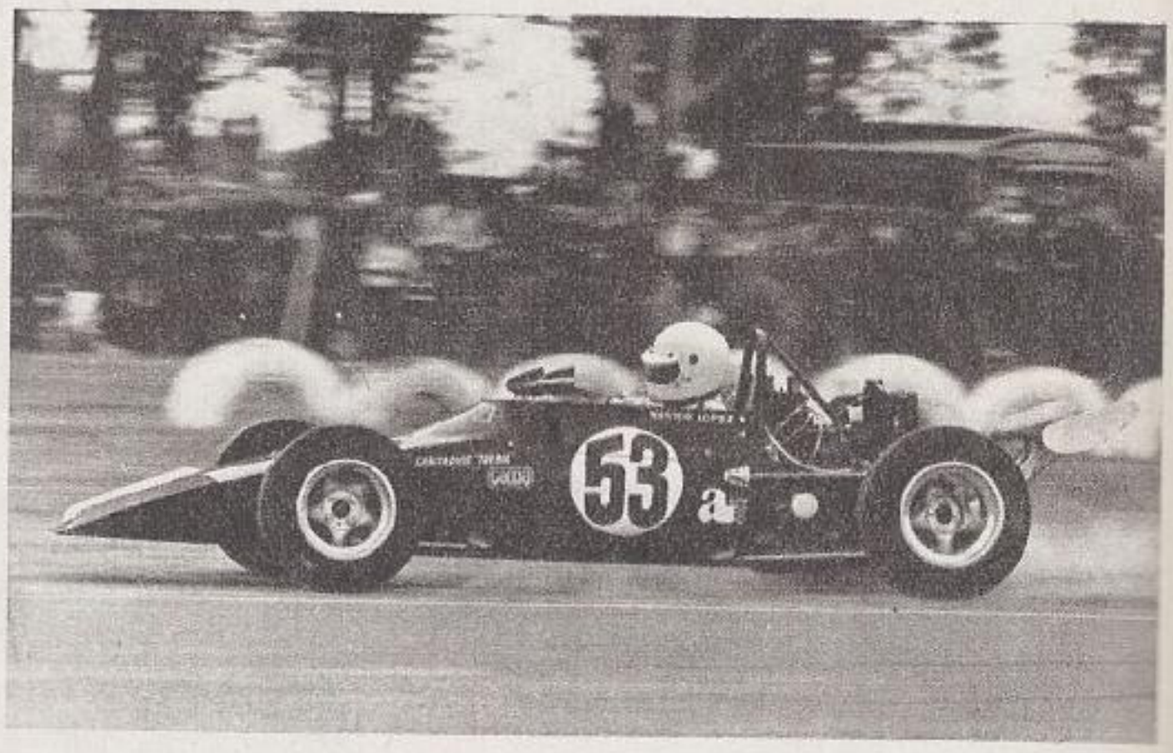
LASKAC Y MARIELLI TRABAJAN

En una actitud que puede calificarse de trascendental, Juan Laskac y Raúl Marielli han decidido —finalmente— ponerse a laburar. Ambos valientes han instalado un local en el que comercializan la línea de repuestos Peugeot. El cheboli se llama *Peunort* y está ubicado en Av. Maipú 1386, Vicente López. Aunque no tengan Peugeot, péguense una vueltita por Peunort: ver a Laskac y Marielli laburando... es para justificar el viaje.

HECTOR ROSSLER VENDE

Debido a que ahora hace juego grande exclusivamente, Héctor Rossler vende sus dos chasis de F-4. Un Tulia XI y un Tulia VIII listos para largar y con unos cuantos fierros de repuesto. Están en excelente estado. Se puede averiguar llamando al tel. 54-9571 en Baires, ó 91159 en Coronda, Santa Fe.

NESTOR LOPEZ GANADOR



Nunca se había sentado en un auto de carrera y a pesar de haber empezado a fin del año pasado, Néstor López ya se hizo de un triunfo. Fue en Estancia Chica, donde se llevó el primer lugar de un repechaje, para alegría propia y de Pedro Vidal, que aseguraba que siempre tiene un ganador en la manga. Nuestros plácemes, Don López.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Publicitaria, Tel. 32-1424/7989

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

B.W. U.S.A.

LATEX SUPER SILICONADOS
EN KIOSCOS Y FARMACIAS
DE TODO EL PAIS

BOBINAS ELECTRONICAS PARA COMPETICION

"BEST-FIRE" (REGLAMENTARIAS)
T. C. • F1-2 y 4 (10.000 RPM)
KARTING • MOTO (25.000 RPM)
EQUIPOS IGNICION ELECTRONICA
STANDARD, TODAS LAS MARCAS
IGNISOL - Dr. ARANGUREN 805 - CAP.

VALMYR S.A.

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

LA CASA MAS SURTIDA EN REPUESTOS Y ACCESORIOS

IKA-RENAULT

Av. NAZCA 1944
58-4409 - 58-9050
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

casa Lupa

LAFAYETTE S.A.C.I.Y.

"su concesionaria"

PEUGEOT

Repuestos, accesorios y partes de Carroceria Legítima

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

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

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

EL PROBLEMA DE SU CHEVROLET - IMPALA... RESUELTO!!

OFEGA

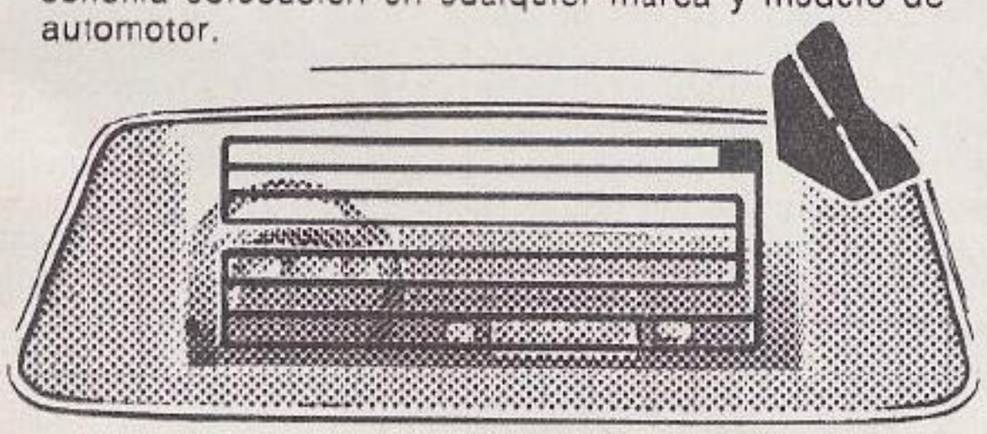
REPARAMOS REJILLAS Y MOLDURAS
A PEDIDO FABRICAMOS CUALQUIER PIEZA
DE LA CARROCERIA DE SU AUTOMOVIL
NUESTRA ESPECIALIDAD
EXCLUSIVAMENTE
CHEVROLET • IMPALA
Chevrolet, Impala Caprice, Camaro, Pontiac,
Oldsmovile, Cadillac, Ford, Galaxie y Mercury
DORREGO 281 · S. ROSENFELD · 54-3298

vea bien cuando maneja

DESEMPAÑADOR ELECTRICO

CRK BAJO LICENCIA

le asegura:
Visibilidad perfecta con cualquier clima, tanto dentro como fuera del coche. Su luneta trasera siempre limpia y clara, le garantiza un viaje feliz y seguro. De sencilla colocación en cualquier marca y modelo de automotor.



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA

CERRITO REPUESTOS S.R.L.
WARNES 678 Bs. As. - Tel. 54-9279

VENTA Y COLOCACION:
ADOLFO E. GIACOMINI, Av. Juan B. Justo 1710, Mar del Plata - CABILDO PEUGEOT, Cabildo 4150, Capital - CASA ISIDRO, Galicia 102, Capital - LAFAYETTE S.A.C.I.F., Avda. La Plata 1946, Capital - GUILLERMO BILLY S.A.C.I., Bmé. Mitre 3680, Capital - HECTOR DIAZ CORTEZ, Vedia 89, Resistencia Chaco - CASA DEL VELOCIMETRO, Calle 13 Nº 241, La Plata - REPUESTOS FROLA, Manuel Savio 95, Mar del Plata - MANUEL RUBIN, Juana M. Gorriti 898, Jujuy - RUAN PEUGEOT, Av. Fco. Beiró 4775, Capital - ORBIL S.R.L., Montevideo 572, Capital - MOISES WINOGRAD S.A.C.I.F., Av. del Trabajo 6036, Capital - AUTO RADIO MACIEL, Av. Santa Fe 1170, Martinez Pcia. Bs. As. - NORMOTOR S.A., Ruta 8 Km. 222,500, Pergamino Bs. As. IMPERIO AUTOMOTOR S.A.C.I.F., Rioja 81, Río Cuarto Córdoba - TALLER MECARBUICK S.R.L., Paunero 2875, Capital.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



OSVALDO ESCAP
De OSVALDO LITVAK
COLOCACION EN EL ACTO. Precios sin competencia
BRASIL 161
casi esq. Paseo Colon
CERVIÑO 3776
casi esq. Malabia - 71-5598
HERRERA 582
Tel. 21-4075 - Bs. Aires

AHORRE NAFTA!

INSTALANDO EN SU CARBURADOR
MILESMASTER®
MADE IN U.S.A.



AHORRA HASTA EL 20%
AUMENTA EL PIQUE
FACILITA EL ARRANQUE
MAS POTENCIA AL MOTOR
DISMINUYE DILUCION DEL ACEITE
NO ESTRANGULA EL PASO DE LA NAFTA

top ARGENTINA
AYACUCHO 420 • Buenos Aires
Envíe este aviso con su nombre y dirección y recibirá amplia información

VOLANTES Standard y Deportivos

COLOCACION EN EL ACTO



Cmatra5



DISTRIBUIDOR DE
PALANCAS AL PISO

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

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1308/10 • T. E. 58-9694 • Buenos Aires

MOTOCICLISMO EN EL AUTODROMO

VOLVIO A GANAR

Fernando Cerdera fue neto dominador de la última prueba del Campeonato Argentino de Motociclismo. Hizo suyas las pruebas de 100 cm3, 125 cm3 y 175 cm3, mientras que Antonio Grandi triunfó en Motonetas hasta 180 cm3





Nuevamente Cerdera dominó con comodidad en 100 cm3. La Kawasaki sigue siendo lejos lo mejor de la categoría.

Derecha: A fuerza de coraje Vignetti estuvo varias veces pisándole los talones a Cerdera. Aquí doblando los dos en la horquilla. Sensacional aparato el del sanjuanino.

El circuito Nº 5 del Autódromo porteño fue nuevamente escenario de otra prueba puntable del campeonato Argentino de Motociclismo. El Club Motociclista Porteño fue el encargado de organizar el espectáculo, bajo la fiscalía de la Federación Argentina de Motociclismo, siendo el mismo reservado para las especialidades 100 cm3, 125 cm3 y 175 cm3 en motos Fórmula Internacional y Motonetas 180 cm3. Estaba programada una competencia para la Categoría "Gran Cilindrada" que no se llevó a cabo por falta de inscriptos.

De esta manera el domingo 19 de mayo tuvimos sólo cuatro categorías, algo inusual en las pruebas del Campeonato Argentino que siempre contaron con el aporte de Sidecars, 50 cm3 F1 y la ya citada Fuerza Libre. Algo que si bien dejó mucha gente de a pie, no fue lo de otras abultadas jornadas con muchas categorías pero general aburrimiento. Ya que no se piensan tomar todas las carreras para el cómputo final del campeonato, es convincente continuar con esta medida de agrupar menos categorías por espectáculo, tratando de no dejar siempre las mismas de lado.

Dentro de este panorama el balance resultó bastante positivo. Sobre todo para quién se constituyó en el principal actor de la tarde, el sanjuanino Fernando Cerdera, consagrado ya de llevarse todas las pruebas de 100cm3 y que se alzó esta vez con 125cm3 y 175cm3 a bordo de la novísima Yamaha que el gobierno de San Juan puso a su disposición para que "Peringa" sea el nuevo "cuco" de las citadas especialidades.

Por el lado de las 100cm3 FI la Kawasaki de Cerdera sigue sin contrincantes a la vista. Todo fue muy fácil y durante las quince vueltas reguló la marcha a piacere, primero viajando junto a Larrosa y Blanco dándole una pequeña cuota de emotividad al espectáculo, para mandarse mudar sobre el final aventajando en 13 segundos a su escolta Ricardo Blanco. Raúl Ubieta con el Minarelli de 50cm3 terminó tercero, dado que Juan Carlos Larrosa rompió cadena faltando una vuelta.

Después le tocó el turno a la Yamaha. El magnífico aparato japonés fue el lógico triunfador en las dos pruebas a 20 vueltas para 125cm3 y 175cm3. Sólo Hugo Vignetti pudo en ambos casos seguir en cierta medida el ritmo impuesto por el Sanjuanino. Tanto en una como en otra prueba Vignetti anduvo al límite por todos lados, única manera de poder hacerle carrera al puntero dada la visible desventaja de la Bultaco contra la nueva Yamaha. En tales circunstancias fue muy bueno el trabajo hecho por ambos. Del resto sólo Varona y Kissling tuvieron labor destacable, con las limitaciones propias de tener menos potencia que los punteros. Varona fue tercero en 175 cm3 mientras que Kissling lo aventajó por una décima en 125cm3 logrando la tercera posición.

Por último Antonio Grandi y Claudio Benedetto entablaron un interesante duelo en Motonetas, las que nuevamente contaron con un abultado parque pero sin llegar al nivel de espectáculo deseado. Grandi triunfó a la postre sobre Benedeto, resultando tercero Deganis que también estuvo en la conversación.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: ROBERTO BOTTINI

CERDERA



CLASIFICACION FINAL

Hasta 100 cm3 FI

Ps.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	58	Fernando Cerdera .	Kawasaki ...	19m14s8/10	15
2º	74	Ricardo Blanco	Herceg	19m27s7/10	15
3º	54	Raúl Ubieta	Zanella-Minar.	19m48s7/10	15
4º	72	Juan C. Larrosa ..	R. F.		14

Promedio: 98,825 km/h.

Hasta 125 cm3 FI

1º	58	Fernando Cerdera .	Yamaha	22m43s4/10	20
2c	4	Hugo Vignetti	Bultaco	22m51s7/10	20
3º	1	Guillermo Kissling	Zanella-RK ..	23m13s1/10	20
4º	3	Nery Varona	Aermachi ..	23m13s2/10	20

Promedio: 112,228 km/h.

Hasta 175 cm3 FI

1º	58	Fernando Cerdera .	Yamaha	22s32m9/10	20
2º	4	Hugo Vignetti	Bultaco	22m33s8/10	20
3º	3	Nery Varona	Aermachi ...	23m13s2/10	20

Promedio: 113,160 km/h.

Motonetas hasta 180 cm3

1º	5	Antonio Grandi ...	Siam	19m57s1/10	15
2º	77	Claudio Benedetto .	,, ...	19m59s	15
3º	73	Miguel A. Deganis .	,, ...	20m00s	15
4º	6	José Pardo	,, ...	20m32s4/10	15

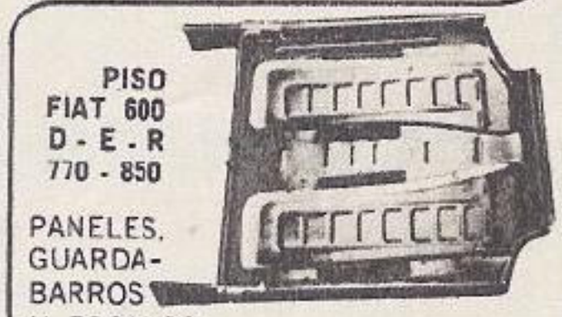
Promedio: 95,915 km/h.

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

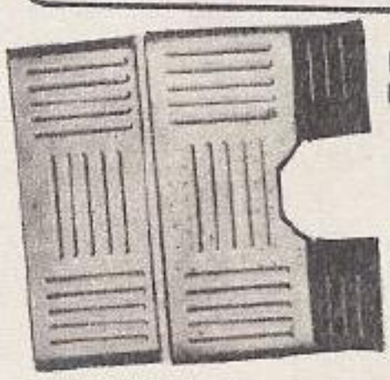
PISOS Y CAPOT
LINEA
EXCLUSIVO



PISO
Y MEDIO
PISO RENAULT
DAUPHINE O GORDINI
PANELES, GUARDABARROS
Y ZOCALOS.

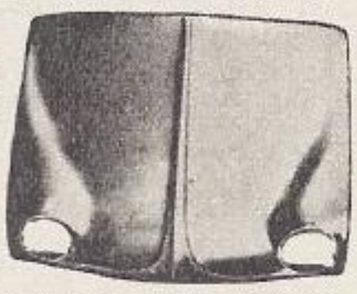


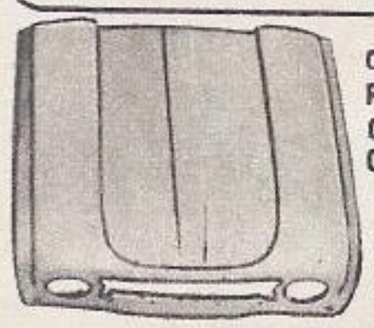
PISO
FIAT 600
D - E - R
770 - 850
PANELES,
GUARDA-
BARROS
Y ZOCALOS.



PISO
R.4L y R.4S
Y MEDIO
PISO
PANELES,
GUARDA-
BARROS Y
ZOCALOS.

CAPOT
RENAULT
DAUPHINE
O GORDINI
PANELES,
GUARDA-
BARROS Y
ZOCALOS





CAPOT
R.4L y R.4S
CORRE-
CAMINOS
PANELES,
GUARDA-
BARROS Y
ZOCALOS.

CAPOT
FIAT
600
PANELES,
GUARDABARROS
Y ZOCALOS.



UNICOS FABRICANTES
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT
E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES: G. ROCA 3520 (EX 1040)
CIUDADELA NORTE - PCIA. Bs. As.
TEL. 653-1175/8647
Av. JUAN B. JUSTO 0553 • CAP. FEDERAL.
ENVIOS AL INTERIOR.

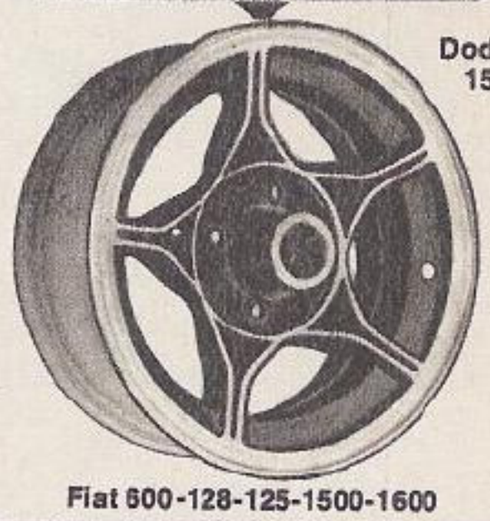
ESCAPES
MARLIT
COLOCACION
Batalla Del Pari 436/68
Tel. 54-0303
EN EL CENTRO
DE LA CUADRA

Vte. Lopez 2750
Frente
A.C.A. Central
TE. 84-2239/83-2680
ALERMO PEUGEOT
REPUESTOS
OFERTAS INAUGURACION

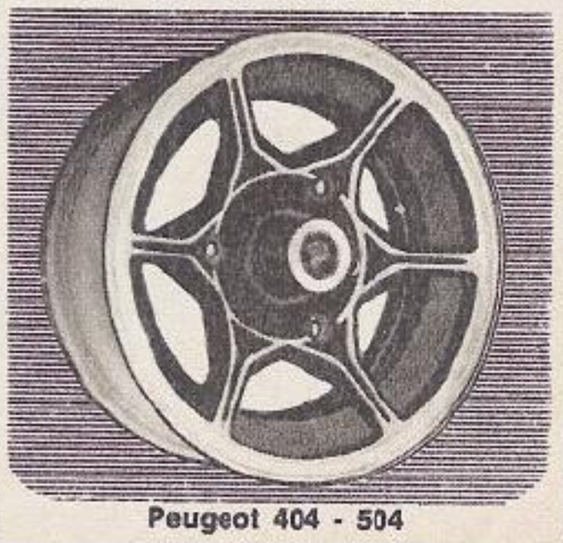
- Elemento filtro aire (legitimo) ..... $ 35.-
- Elemento filtro aceite (celulosa) ..... $ 11.-
- Elemento filtro aceite (blindado) ..... $ 17.-
- Liquido de freno 1 l. (legitimo) ..... $ 23.50
- Dirección completa 404. $ 300.-
- Dirección completa 504. $ 350.-
- Guardabarro delantero 404 - 504 (legitimo) ..... $ 238.50
- Faro trapezoidal ..... $ 228.-

Y EL MAS COMPLETO STOCK DE PLAZA

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



Dodge
1500
Fiat 600-128-125-1500-1600



Peugeot 404 - 504

yachting

VIENTO EN P

La posibilidad de navegar entre los estudiantes. Un viaje por el Caribe y el programa de regatas para el mes de junio



La Facultad de Ingeniería posee tres Pamperitos para que sus alumnos practiquen la navegación a vela. Interesante iniciativa que es de esperar se incremente en el futuro

El Fantasma sigue dando que hablar. Esta vez ganó el premio "Aniversario Boating Club".

FUTUROS INGENIEROS Y LA NAUTICA

A mediados del año pasado, en el ámbito de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, se comenzó a hablar del problema de la práctica de los deportes en el terreno universitario. Así fue como ante el entusiasmo de un grupo, la Secretaría de Asuntos Estudiantiles decidió convocar a los jóvenes para la organización de la faz deportiva de la facultad.

Inmediatamente de nombrados los integrantes de la Secretaría de Deportes, surgió de uno de ellos la idea de incorporar al grupo de deportes factibles de practicar la navegación a vela. El problema consistía en los medios necesarios para dicha práctica, dado que los interesados eran muchos, pero pocos poseían o podían conseguir embarcaciones. Por suerte, la Armada Argentina, enterada del problema de los universitarios, decidió contribuir prestándole a la facultad tres embarcaciones de la Clase Pamperito. El préstamo es por un año, pero si las autoridades navales consideran que los elementos son usados y aprovechados en la medida que corresponde, pueden entregarlos definitivamente como un aporte más para el desarrollo de los deportes náuticos en nuestro país.

Esta idea inicial sería muy interesante que pudiera llegar a los más altos niveles, tanto universitarios como deportivos, a fin de que, coordinando esfuerzos de estos dos sectores, en poco tiempo más tengamos una organización completa y eficiente que respalde este puntapié inicial dado por los estudiantes de ingeniería.

Hace unos cuantos años ya se dejaron de correr los torneos Intercolegiales de Yachting por diferentes circunstancias; sería muy provechoso para nuestro deporte que esa práctica se reanudara, pero extendiéndola al campo universitario donde, nos consta, que hay gran cantidad de nautas diseminados por las distintas facultades.

Más aún: para un futuro no muy lejano se podría tratar de concretar confrontaciones náuticas internacionales con estudiantes de otros países, en especial nuestros vecinos más cercanos.

La idea está, ojalá camine, y dentro de poco tiempo sea todo esto una realidad concreta.

LAS ISLAS VIRGENES EN FOTOS

Años atrás hablar de ir al Caribe era sólo para unos muy pocos privilegiados dentro de los

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OPA

Por el INSPECTOR DE SENTINAS



cuales, seguramente, nosotros nunca estábamos. Hoy día las cosas han cambiado, y aunque ello no signifique que ir al Caribe es como hacer un crucero a la Barra de San Juan, las facilidades son mucho mayores.

Referente al tema, los señores Tomás Weiss y Maximiliano Sicala, con sus respectivas esposas, dieron una conferencia con audiovisual en la sede del Yacht Club Buenos Aires, relatando su reciente viaje por las Islas Vírgenes en un barco alquilado allí.

El sistema de alquiler de barcos en el Caribe está muy bien organizado y las sumas a pagar no son tan exageradas como uno podría llegar a pensar. Además, se le ofrece al turista toda clase de comodidades para poder disfrutar de las bellezas naturales de la zona. El alquiler del barco se hace a cualquier persona que demuestre un mínimo de conocimientos marineros, y a partir del momento de cerrado el trato, el timonel dispone como él quiere del derrotero a seguir.

Sin duda, es ésta una condición por demás importante para poder realizar un viaje por zonas turísticas ya que uno no depende de un grupo muy grande ni extraño o de un guía de turismo que, pese a ser muy amable, muestra siempre lo mismo.

¡¡¡No desesperemos, amigos: por ahí, algún día, nos toca a nosotros!!!

PREMIO "ANIVERSARIO BOATING CLUB"

Recorrido: Dársena Norte, Boya Km. 2, Boya A (fondeada especialmente hacia el lado de Quilmes), Km. 7 Canal de Acceso, nuevamente a la Boya A y llegada en Dársena Norte. Viento del Sudeste rotando al Sur y calmando.

SERIE "B"

Pos.	Embarcación	Piloto	Club
1º	Fantasma	Héctor Domato	YCO
2º	Kual	Héctor Trajtenberg	YCA

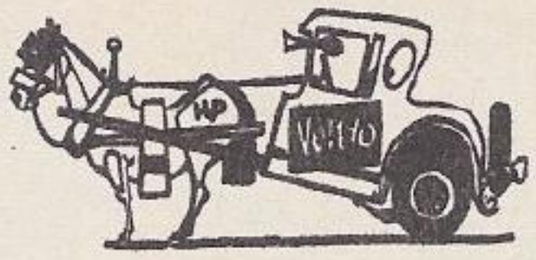
SERIE "C"

1º	Rebelde	Alberto Rodríguez Etcheto	YCA
2º	Rumor IV	Jorge Brauer	BC
3º	Trampolín II	Elías Mousatche	YCO

REGATAS PARA EL MES DE JUNIO DEL PROGRAMA DE LA FEDERACION ARGENTINA DE YACHTING

FECHA	CLUB	CLASE	PREMIO	LUGAR
1º/2/8/9/15/16	CNSI	Snipe	"C.N.S.I."	Anchorena
1º/2/8/9/15/16	CNSI	Finn	"C.N.S.I."	Anchorena
1º	CVBto.	Penguin	"Quilmes"	Boya 19 S. Isidro
1º	CNSI	Grumete	"Comodoro Oscar Rodríguez"	Octógono
2	YCCN	Polaris	"Ballenera"	Octógono
2	YCBA	IOR	"25 de Mayo"	21 millas
		Hand. Convencional Grumete		
9	YCBA	Trotter Pandora	"Astarte"	Octógono
9	YCO	Polaris	"Cisne"	Octógono
9	CUBA	Penguin	"Pañol"	Octógono
9	CNO	Ligtning	"Calma Chicha"	
9	YCO	Grumete	A designar	
9/15/16	CNO	Star	"Copa Sgo. Pérez Peñalba"	
9/13/15/16/22/23	CNSI	Optimist	"Tor. de Invierno"	
15	YCCN	Grumete	"Radio del Plata"	Octógono
15/16/20/22/23	YCO	Penguin	"Camp. de Flota"	
15/16	YCA	IOR MK III	Triángulo25 millas	
16	CVBto.	Lightning	"Aniversario"	Octógono
16	CSF	H. Conv., Ardillas, Bries, Trotter Pandora, Grumete, Flecha, Polaris, Lightning y Río de la Plata	"Fin de Otoño"	Triángulo Anchorena Olivos
20	YCO	Star	"Dijin"	
20	CNSI	Snipe	"Macaco"	Anchorena
20	CNSI	Finn	"Isla del Sol"	Anchorena
20	YCO	Ligtning	"Argentina"	
20/21	YCR	Snipe	"Sem. de la Band."	Rosario
20/22/23	CVBto.	Grumete	"Prem. Aniversar."	Octógono
22/23	CUBA	Lightning	"Gualicho"	Octógono
22/23	CNSI	Finn	"Sarandí"	Anchorena
22/23	CNSI	Snipe	"Pelusa"	Anchorena
23	YCO	IOR MK III Hand. Convenc.	"Ventar. I. Farallón" "I. San Gabriel"	16 millas
29/30	CNSI	Snipe	"Premio La Nación"	Anchorena
29/30	CNSI	Finn	"Premio La Nación"	Anchorena
30	TSC	Grumete	"Lowe"	Octógono
30	YC3A	Trotter Pandora	"Malevo"	Octógono

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Capital, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 14.30 hs. a 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. Consúl-

tenos y seguramente lo sacaremos a flote. **Maipú** esquina **Arias,** San Fernando (frente al Yacht Club Argentino), Tel.: **744-5271.**

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

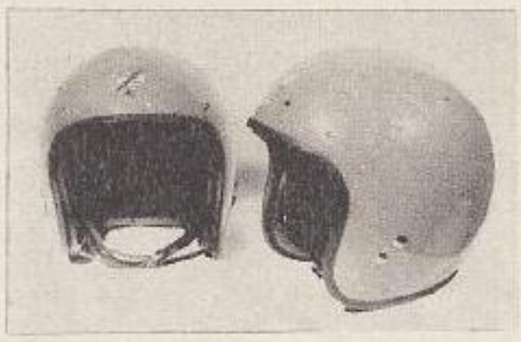
TALLER PROVENCE a los amigos de CORSA. Service integral Peugeot. Tren delantero completo en el día, $ 450, un año de garantía. Afinación, embrague, dirección, frenos etc. Amortiguadores tra-

seros, reparacion con elementos de primera calidad y colocación, 100 pesos. Modificación de altura de suspensión, tipo Safari, pistero y grand prix. **Arévalo 1539.** Capital. **Eraldo** y **Oscar,** grandes gomías. Trabajos garantidos.

FORMULA DOS: Vendo chasis completísimo, diseño de Pedro Campo, rótulas SKF; frenos importados Airheart y sus correspondientes repuestos; amortiguadores regulables con rótula; seis llantas; spoilers delanteros Brabham, radiadores laterales de aluminio; instrumental y cañerías completas, portamazas de magnesio auténtico, infinidad de repuestos. Precio Total: 2.300.000 de los viejos. Acepto auto usado o chasis de F-4 como parte de pago. Tratar: Julio Pérez Balbi, en el 294-2149.

TODO LO NECESARIO PARA MONOPLAZAS: Chasis, alerones simil Brabham, portamazas, caja de dirección y un sinnúmero de repuestos más para F-1, F-2 y F-4. Además mantenimiento de chasis de todo tipo. Tratar en **Eduardo Salatino S.C.A.,** Quintino Bocayuva 878 ó 97-3882, Capital.

CASCOS RAYO AZUL EN TODOS LOS COLORES, modelos y tamaños que quieras. Hasta para cabezones: $ 15.500 y $ 24.500 pe-



ro no por mucho tiempo más, asi que apurate y andá a **GUIRAL Y CIA.** Pueyrredón 981, Capital. Envíos al interior.

VENDO KIT Nº 1 I.A.V.A. Nuevo (Carburador, múltiple admisión, filtro). $ 230.000. Llamar al 797-9014, de 12 a 14,30 horas.

VENDO parabrisas para Volvo S 122. Av. San Martín 2185. Florida, FCBM. T.E.: 795-2651.

GALGO - BUGGY. Entrega inmediata de kits. Techo duro. En cuotas y el nuevo modelo de **GALGO BUGGY '74,** terminado con revolucionario Plan de Financiación. **TOTALMENTE EN CUOTAS.** Solamente en **BUGGY CAR'S.** Todos los días inclusive sábados y domingos. Pelagio Luna 136, V. BALLESTER.

LA CALCOMANIA ESTA DE MODA. Hacemos cualquier motivo para publicidad, banderines, chapitas fotoquímicas, ceniceros con propaganda. Pida representante. **ARTE PRACTICO.** Guatemala 5200. Tel.: 774-3431. **Guarde este aviso.**

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

Lamborghini, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Jaguar, Porsche Carrera, Taita: ... ¡Ah!, este último en venta en **BUGGY SPORT.** Kits y unidades totalmente armadas, faros retráctiles, techo duro. Mecánicas R-12, R-6, R-4, Gordini. La performance la especifica Ud., el resultado lo garantizamos nosotros. **Buggy Sport.** Av. Hipólito Yrigoyen 1107, BURZACO, Bs. As.

TORINO CUPE 67. Preparación TM Gris metalizado, guardabarros recortados trompa 1974, llantas especiales de magnesio. Excelente estado. Vendo por ausentarme del país. Véala Vte. López 24, Quilmes.

VOITURETTE GRAHAM PAIGE - 1930. Vendo en buen estado conservación. Oraño 390, Cañada de Gómez. Santa Fe.

ROLOS DINAMOMETRICOS para ensayos de vehículos completo con freno eléctrico estabilizado comandado desde el vehículo y además masas de inercia variables, simulador de ruta 175 km. p/h. y 175 CV en la rueda. Otros modelos, consultar: fábrica, Cochabamba Este 570, Barrio Pueyrredón. Tel.: (051) 42930, Córdoba. ó Ing. Durán 84-8663 - 35 - 2133, Buenos Aires.

DANDY: El único buggy Gran Turismo. Patagones 2619, Capital. Teléfono: 91-9854.

PABLO VARELA vende su **HRD 1.000** excelente estado. $ 15.000. Los Robles 91, Don Bosco. Tel.: 252-5956.

BURRO BUGGY "STD" y "NT". Con la más amplia gama de accesorios y repuestos. **Entrega inmediata.** Colores a elección, equipos de calefacción, etc. Si tenés un buggy de otra marca, visitanos igual que no somos rencorosos. Deseamos que todos los buggystas puedan invernar tan cálidos como nosotros. Tu casa: **Jonte 6125-39, Capital.**

CABINA p/pick-up Mehari realizada en plástico reforzado, totalmente hermética de amplia visibilidad interior, 2 puertas con cerradura y ventanas de acrílico corredizas. **Opcionales:** tapizado interior y capota playa p/caja de carga. Se vende en Kits para armar o totalmente armada. Financiación hasta 12 cuotas. Fabrica y vende **DICKY SACIFICA.** AVDA. A. JONTE 6125/39.

SOLICITO AUTOS FORD: Modelo "A" dos puertas doble faeton, 1932-36 doble faeton y voiturette. SAM SHERMAN, Box 86, E. Elmhurst, N. Y. 11369, EE.UU.

CARRERA FIAT 600. — 26.5.74. Standard y Standard Mejorado. Autódromo Municipal, 17 de Octubre. Informes en el mismo.

TORELLO. Modifique su **Torino** con trompa y cola ultra Deportiva fuori serie. Recibimos en



parte de pago su trompa. Eternoplast fábrica de protectores para guardabarros. Tel.: 651-5414. Ignacio Arieta 3738, San Justo.

SI UD. POSEE UN FIAT estamos a vuestra disposición para reparar los inconvenientes que ellos tengan, 600 - 1500 - 1600 - 128 - 125 son nuestra especialidad. Capacitados en escuelas Fiat y el mejor servicio **dino sprint.** Araujo 453, Capital.

Sr. FLOTILLERO. Mecánica de la línea Fiat con herramientas y material especial reparamos unidades Fiat o piezas sueltas, calibre de diferenciales. Consulte precios, **dino sprint.** Araujo 453.

HAGASE su lancha plástica. Hugo H. Hasenbalg organiza un curso teórico práctico por correspondencia, sobre plásticos reforzados con fibra de vidrio. Informes C. Correo 1238. Próximos cursos personales en las ciudades de Corrientes y Mar del Plata.

VENDO MI GILERA MONOCASCO (200 cm3) modelo 1974. 4.200 kms. Seguro contra Robo, incendio, terceros, daños totales. Estado impecable. $ 6.500. Tel.:

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

791-5924. Preguntá por Tomás después de las 20,30 horas.

FORMULA 4 AUTO DE PUNTA, chasis Crespi Tulia 11, motor Renault, caja Merigi, con todas las relaciones, 6 llantas de magnesio y trailer. Listo para largar. Vendo o permuto. Gorostiaga 1636, Capital.

COSME GIBSON Vende su irrompible motor Renault F-4 (a) El Tractor. Puesto a 0 con renovada tropilla de caballos **¡Arbol papa!** Armado por manos mágicas de Charles. Tratar: 42-4433 Noel Gibson.

ATENCION F-4. Vendo motor 0 km. casi completo desarmado Todo original Renault (bielas francesas). Tratar: 42-4433. Noel Gibson.

SILVESTRE VENDE su chasis Andujar de F-4 en $ 15.000. Verlo en Viel 542, Capital. Taller Feruglio o llamar al 37-0254.

CALDERARO VENDE su chasis cupé T.C. del 40. Ver R. Falcón 329, San Andrés, Sábados y domingos.

AMORTIGUACION 128: No tire los amortiguadores de su 128; ¡amortiguación **Horacio** se los repara a nuevo y hasta le da garantía. Control dinamométrico, de temperatura y fatiga. Entregas a domicilio y recambio en el acto así se acerca hasta **Miller Nº 3431, Capital. ¿Nuestro fono? 52-9443.** Envíos al interior.

S. N. VENDE SU FIAT 128 con toda la orquesta, motor a nuevo por Balestrini, suspensión por amortiguación **Horacio.** Para el que guste andar y doblar como los dioses por pasarse a la clase mayor. Tratar en **Miller 3431,** Capital. Tel.: 52-9443.

COMPRO BLOCK MOTOR FIAT 600 no importa estado en que se encuentre. Llamar 26-4416. **(Con papeles en regla).**

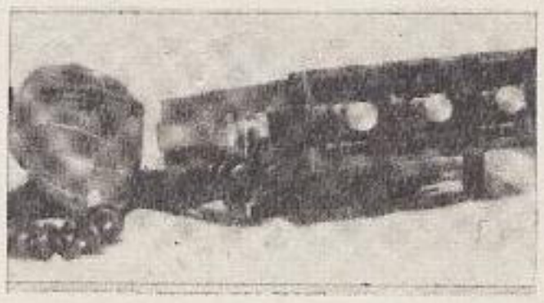
SI UD. ES BUEN PAGADOR le financiamos más barato que nadie la compra de su automotor. Tel.: 46-6059.

VENDO: Motor Abarth 1000. Completo (armado), y varios repuestos más. Ver y comprar en **12 de Ocaubre 1304, Quilmes.** (De mañana).

TE OFREZCO MECANICA Renault Gordini. Cigüeñal Peugeot 504, medida standard con pocos kilómetros y encendido de transistores para 4 cilindros. Ver: sábado, de 12 hs a 17 hs. Roca 360. Remedios de Escalada.

FORMULA 4 TULIA 10, listo para largar. 50 % contado, lo demás en cuotas. Tratar en Salta 830 ó T.E.: 204-8105.

¡TENGO LA PAPA! en materia de telecomounicaciones. Radioteléfono a transistores. 45 kilómetros de alcance. 13 Watt, 12 volt. ¡Gran Pinta! En tu auto, moto,



isla, lancha, avión, estancia, etc. Llamar (de mañana solamente), Edgardo Maffía, 35-4938 o Tucumán 983. Pobres abstenerse.

VENDO REVISTAS AUTOMOVILISMO Parabrisas, Automundo, Corsa, Quattroruote. Llamar de tarde: T. E.: 99-3859.

El radioteléfono de Edgardo Maffía, es una ganga. Lástima el precio (Operador de mimeógrafo de Ohio).

JORGE OMAR DEL RIO SRL. ESCUELA DE PILOTOS comenzó la realización de sus cursos, totalmente personales y prácticos a bordo de monoplazas de Fórmula 4. Inscripción $ 300. Virrey Avilés 3073, 3º "A", Capital, de 9 a 12 y de 16 a 20 horas. Lunes y miércoles por la mañana en el Autódromo.

ARBOLES DE LEVAS resortes especiales, José Raponi. Laprida 1479, Vicente López. Tel.: 795-3673.

FIAT 1927. Mecánica a nuevo. Contado $ 6.000. Llamar a 87-0222-0760. La Plata: Calle 13 Nº 125.

VENDO NUMEROS 1 al 400 Parabrisas Corsa. Escribir: San Martín 1536, Zárate.

LA OFERTA DE LA SEMANA: Pintura completa Fiat 600 $ 995. Peugeot $ 1.295. **Servicenter** - SALGUERO 1476.

VUELOS SIN ESCALAS a "Marpla", Fiat-Peugeot, por solamente $ 245, afinación completa, revisar frenos, embrague, dirección y electricidad. **Servicenter.** SALGUERO 1476.

VENDO F.-4 TULIA X, convertido en XI, listo para largar. Impecable. Caja Meriggi con varias relaciones. Repuestos. Motor 0 Km Nueve llantas, siete cubiertas. A primera oferta razonable. Por carta o teléfono a Ruta 131. Concepción del Uruguay. Entre Ríos. Teléfono 2739.

COMPRO COUPE FIAT 125 preparada o sin preparar. Enviar cotización a casilla correo 131, San Juan.

Medallón **"BUGGY-CENTER" Competición.** Colgante para grabar en su reverso, nombre y grupo san-

BUGGY CENTER

guíneo, giro o cheque $ 25.— a la orden **BUGGY-CENTER.** Av. del Libertador 14430, Martínez.

LO QUE FALTABA EN MERLO. La casa del Carburador para los amigos Corsistas línea completa de repuestos de carburadores, además tenemos **Juntas, Retenes, electricidad, encendido.** Precios de inauguración. 9 DE JULIO 55, **MERLO.**

¿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 hs. RUTA PANAMERICANA: Km. 28, al lado de "Los Dados". **TORCUATO.**

BUGETTA dobla las esquinas como comentan, ¿o ya estaban dobladas? Además de su chasis monocasco, posición de manejo y colores que se recomiendan de tipo frígido por la alta temperatura que su aspecto despierta. (¡Ojo! No olvidar el martillito



despejador, golpea-dedos para enloquecidas admiradoras), es un todo-camino. Se reciben consultas con la mayor reserva en Felipe Amoedo 784, Quilmes, o en **BUGGY CENTER. Av. Libertador 14.430, Martínez** o en **BUGGY SPORT, Avda. H. Yrigoyen 1107,** BURZACO.

¿TOTALMENTE EN CUOTAS? ¡SÍ!

Kits Bugetta -Brama - Burro Buggy NT 74 - Puelche, etc., con entrega inmediata. Te esperamos todos los días y también los domingos, en **Avda. Libertador Nº 14.430, Martínez.** También unidades completas, listas para rodar y el **Andino S2,** el **Gran Turismo,** en kit para armar o completo. **VISITE BUGGY CENTER.** Tel.: 798-1926.

ARBOLES DE LEVAS, standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías. **Torinos Garantidos,** recambio Kits, 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). TE.: 795-9864. (Solicite catálogos).

JORDAN SEDAN CABRIOLET 1928 único. Pintura de fábrica. 60 HP para exposición. Reloj y radio RCA Víctor de época. Córdoba 93, Martínez. De tarde.

CRESPI F-4. Sin motor. Ideal para Limitada. Además caja de Fiat 600 modificada con relaciones varias. Todo muy barato. Tratar: 25 de Mayo 11. San Isidro.

TULIA XII VENDE ALFREDO CASTRO. Chasis completo, con seis llantas de magnesio y cuatro cubiertas. Excelente estado. Como obsequio, entregamos una bolsa de harina de carne. Verlo en **Aguirre 28,** Capital, o llamar al tel. 30-3918, de 10 a 18 hs.

BUGGY PUELCHE, PRIMER DUNE BUGGY ARGENTINO. Kit básico completísimo, llantas de diseño especial, alojamiento para rueda de auxilio, capota removible en un minuto y medio... Por su chasis robusto, su tenida y maniobrabilidad, responde plenamente al auténtico espíritu del Buggy. Precio del kit: $ 6.300. Véalo en **GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES,** Camino Gral. Belgrano entre 505 y 506, La Plata. Tel.: 84-0461.

PEUNORT. Línea completa de repuestos Peugeot que ponen a su disposición **Juan Laskac** y **Raúl Marielli,** muy conocidos por sus respectivas familias y por algunos militantes de F-4. **PEUNORT, en Av. Maipú 1386,** Vte. López. Recuérdelo: todo para su **Peugeot.**

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

Parabrisas CORSA correo

¿MACHO O CEO?

De A. Balesio, Necochea 3756, Santa Fe.

Estimados amigos: Esperando no vaya a parar al cesto como la anterior, aprovecho para felicitarlos por su magnífica revis . . .

R) ¡Ufa, che . . . !

P) Soy poseedor de una motocicleta Zanella 175 Ponderosa, mod. 1973, y hete aquí que ante la aparición de la nueva Zanella 175 CEO, deseo cambiarla por una de éstas. Pero me pica el bichito de la Gilera 175 Macho y aquí está la duda. ¿Cuál de las dos? Desearía que ustedes, hombres de grandes recursos y sapiencias, me digan a su parecer los pro y los contra de la Macho 175, así como también una ficha técnica de ésta última. Plis, publíquenla rápido.

R) Estimado A. Balesio: sin duda usted se refiere al nuevo modelo que Zanella piensa largar al mercado argentino y que ya ha sido presentado en Santa Fe. Para los lectores que todavía no están en el puré, aclaremos que la CEO es un monocasco basado en la "Zanella 175, La Ponderosa" que ya está en línea de producción en fábrica, y aunque todavía no poseemos fotos de la moto, en minutitos no más daremos la información correspondiente y completa como es nuestra costumbre. Ahora bien, si a usted le picó el bichito (¿dónde?) y pide una mano (creímos que nos iba a pedir RAID), hay pautas que le podemos dar, pero la decisión final debe ser suya. Por empezar, las dos son cosas totalmente diferentes en cuanto a motor; la Zanella, siguiendo la vieja costumbre, es de dos tiempos y la Macho, de cuatro; en consecuencia, una lleva mezcla y en la otra nafta y aceite van separados. Según nuestra información, la CEO sería una monocasco y la Macho no. Y finalmente lo que es más importante es el precio. Todavía no sabemos a cuánto saldrá a la venta la CEO, pero sin duda la comparación en ese sentido tiene su importancia.

EDITORIAL ABRIL
Revista Parabrisas CORSA

DISTRIBUCION EN ARGENTINA

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

DISTRIBUCION INTERNACIONAL

Argentina: Editorial Abril, Dpto. Exportaciones. Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Cap. Fed. Tel. 45-2844.
Centroamérica: CICCA S.A., Final 53. Avda. Norte. San Salvador, El Salvador. Colombia: EDICIONES PANORAMA, Calle 20, Nº 44-72, Interior 1, Bogotá. CHILE: DILA Ltda. Tocornal 625, Santiago. España: DESPLA S.L. Altos Hornos 16-18, Barcelona. México: DEMPLA. S.A., Juan Fernández Albarrán 69, San Pablo Xalpa. Tlalnepantla, Estado de México. Perú: DISTRIBUIDORA DE REVISTAS RIMAC S.A. Avda. República de Panamá 6255. San Antonio de Miraflores. Lima. Uruguay: DISPLA LTDA. Juan Manuel Blanes 1078, Montevideo..

MOTOCROSS Y ASOCIADOS

De Rubén García, Tandil.

Señores de Corsa: Soy un asiduo lector de su revista y me dirijo a ustedes para que me informen sobre la Asociación de Corredores de Motocross y su afiliación.

R) Estimado Rubén, la contestación de su carta será la contestación de centenares de miles que llegan a nuestra redacción buscando su misma respuesta.

Cuando hace dos o tres números publicamos que se hallaba en formación la susodicha asociación, dijimos que más adelante se ampliaría la información y a su debido momento diremos dónde, cuándo y cómo se debe hacer el trámite. Por ahora a nivel oficial, es decir de Federación Argentina, no hay nada concretado en ese sentido. En estos momentos usted no va a poder afiliarse a ninguna asociación de corredores de motocross —oficialmente— porque no existe. Cuando sea oficial el asunto, usted, viejo lector de Corsa, será uno de los primeros en enterarse y, solicitud en mano, se inscribirá para luego festejar en Casablanca su ingreso.

¿NO LES PARECE . . .?

De Carlos Larosa, Lanús.

Estimados gomías:

Please, pórtense como gurises buenos y contesten estas preguntas. Les prometo que voy a rezar todas las chenos para que ganen el Prode, para que gane Lole Reutemann y para que la Corsa nuestra de cada día esté cada vé má mejó.

R) En eso estamo, macho . . .

1) ¿Quién inventó el motor a explosión?

R) Hace poco contestamos en esta misma sección esa pregunta. Si bien hubo antecedentes previos, se puede atribuir el primer motor a explosión que funcionó, a Gustav Otto.

2) ¿Cuál fue la primera empresa en el mundo que optó por fabricar autos en serie, dónde y en qué año, y por cuántos colores podían optar los compradores?

R) Indudablemente fue Ford, que comenzó sus actividades allá por 1903 en Glassmere, Pennsylvania. El primer auto producido en serie fue el Ford T, creemos que en 1911, en la nueva planta de Green Island, Buffalo, Nueva York. Henry Ford dijo: " . . . los clientes pueden optar por cualquier color, siempre que sea negro . . . ".

3) ¿En qué se diferencia un motor de 2 tiempos de un motor de 4 tiempos?

R) En dos tiempos. En serio. En que en el de dos tiempos el ciclo completo del motor se verifica en dos carreras del pistón y en el de cuatro tiempos, en cuatro carreras. En el de dos tiempos la admisión y la compresión se cumplen en una carrera del pistón, y la explosión y escape en la otra carrera.

4) En un motor en el que el cigüeñal gira a 6.200 rpm, ¿a cuántas rpm gira el árbol de levas, cuántas veces se abren y cierran las válvulas por minuto y cuántas chispas saltan en el mismo tiempo?

R) Si [illegible] 3.100 rpm, por cada vuelta del árbol las válvulas abren y cierran una vez (3.100 veces por minuto) y saltan 3.100 chispas (chispa más, chispa menos . . .) en ese período.

5) Aproximadamente, ¿cuánta nafta chupa por cada 100 km en un circuito trabado el Brabham BT 44?

R) Depende mucho de la altura, del clima en ese momento, de mil variables. Como válida, puede tomarse una cifra que esté en el rango de los 80 litros por hora, o 65 litros cada 100 km.

6) El cigüeñal del motor Cosworth, ¿se encuentra montado sobre cojinetes o sobre rodamientos?

R) Sobre cojinetes.

7) ¿Participó alguna nami en carreras puntables de F-1? ¿Quién fue y cómo se clasificó?

R) María Teresa de Filippis participó en F-1. No recordamos dónde corrió, pero creemos recordar que hasta pescó un punto (en el campeonato, ojo . . .).

8) ¿En qué se diferencia la preparación de un TC de la de un TN clase "C", y qué velocidad final tienen uno y otro?

R) Se diferencian en todo. Tendría que consultar usted los reglamentos y comparar, pero básicamente un TC se aleja mucho de lo standard y un TN se mantiene mucho dentro de lo standard. Un TC está en los 230 km/h. (andando solo, no chupado) y un TN "C" veloz está en los 190 km/h. (en las mismas condiciones).

9) Sin otro particular, me despido de ustedes deseándoles que pasen el invierno y felicitándolos 999.999 veces por la revista. ¿NO LES PARECE?

R) SI, NOS PARECE . . .

¿A QUIEN LE CREO . . .?

De José Luis Ponce, Santiago del Estero.

Señores de Corsa:

Al leer el número 377 de Corsa, observo que la velocidad máxima del Peugeot 504 X testeado por ustedes es de 162,978 km/h. (promedio de dos pasadas). Ahora bien, en una conversación que tuve con un inspector en una concesionaria Peugeot, me aseguró que el 504 X, controlado por cronómetro, llega a 171 km/h. ¿A quién le creo, muchachos . . . ?

R) Puede creer a los dos. El que nosotros testeamos *dio, como promedio, 162 y monedas, controlados también por cronómetro y no con termómetro, barómetro o pluviómetro. Lo que no quita que otra unidad de la misma marca y modelo pueda llegar a los 170 km/h.*

2) Quisiera saber por qué los pilotos de Peugeot serie X usan, casi todos, palanca de cambios al volante y no al piso.

R) Porque la palanca arriba no ofrece problema alguno, y la experiencia ha demostrado en muchos casos que con la palanca al piso se producen problemas de varillaje.

3) ¿Jorge Maggi cambió de marca o sigue corriendo con Peugeot?

R) Sigue corriendo con Peugeot, y no piensa cambiar, por ahora.

4) ¿Me podrían dar la dirección de la agencia Peugeot de los Hnos. Emiliozzi en Olavarría?

R) No la tenemos, pero en cualquier agencia de la marca la puede averiguar.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PUBLICIDAD BAS

ATREVETE CON GIOVANE

"EL LOMPA"

...distribuye y garantiza INDUMENTI S. A.
...1660 - Tel.: 23-0061 - BUENOS AIRES

Escuche "EL SHOW DE TOM JONES" diariamente ... CONTINENTAL



EQUIPO DISTRIBUIDORES



El Arca de Noé
Av. Belgrano 437 Tel. 21050 SALTA

RODAMIENTOS INDUSTRIALES S.R.L.
Santa Fe 4935 Tel. 772-6961 BUENOS AIRES

RULEMANES
TALLERES VITALE S.A.I.C.F.I.y C
Av. del Libertador Gral. San Martín 1613
CASEROS F.C.G.S.M. Tel. 750 - 1392

BARBÁRITO
RODAMIENTOS
Mar del Plata
Moreno 3425 / Tel. 35020 y 47984
Roca 140 / Tel. 24975 / Junín (Bs. As.)

juancarlosDeVincenzi
T.E. 40-0445/0536 - 46-0872
45-3003/2737
Paraná 487 BUENOS AIRES

JUAN A. FORMICA & Cía.
Tel. 356 MARCOS JUAREZ

EQUIPO DISTRIBUIDORES
SKF

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com