SHADOW DN-5: CONMOCION EN F.1

AUTOSPORT

Nº 455

Del 5 al 11 de febrero de 1975



LAS REVISTAS DE MAURO

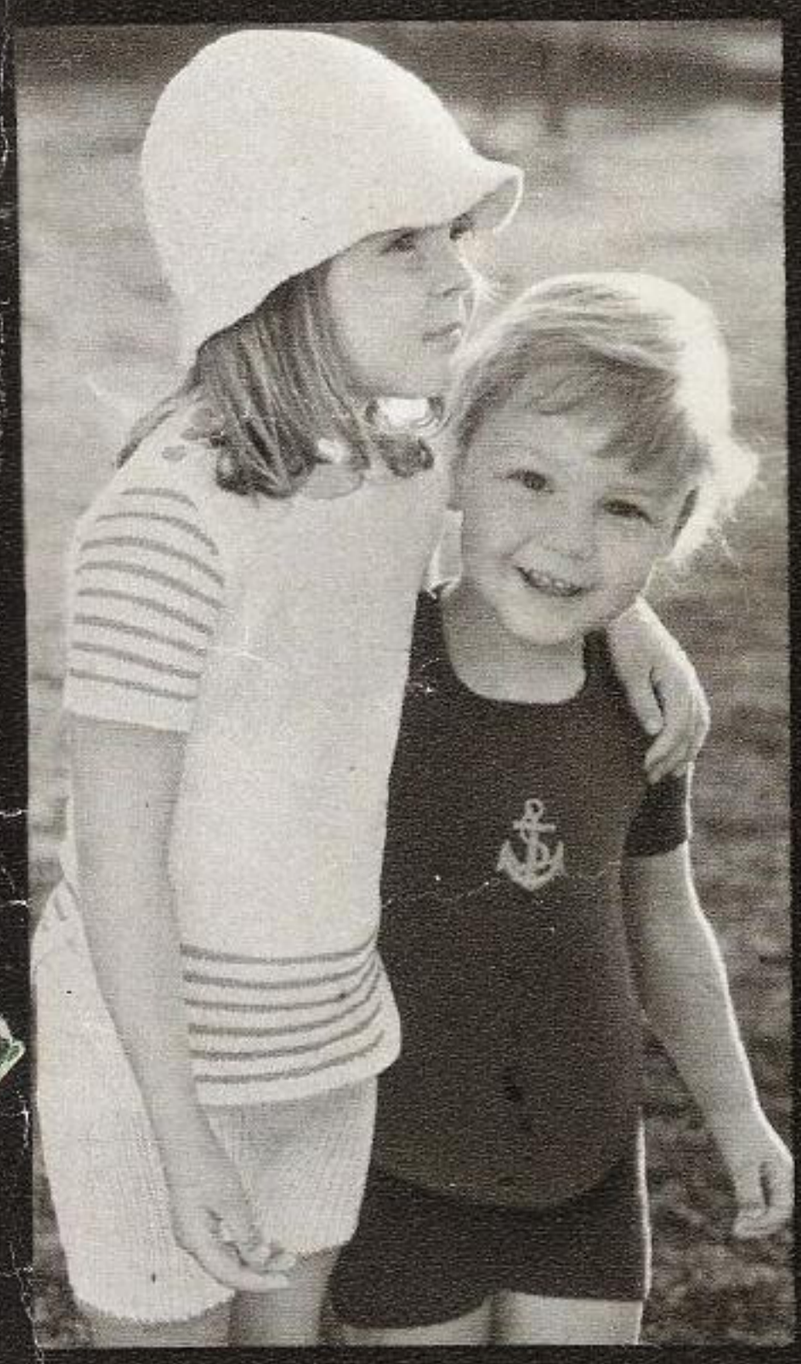
VER PARA CREAR
con las auténticas MANOS CREADORAS

Ver, palpar, trabajar la materia.
Como antes, como siempre: naturalmente, con las manos.
Bordar, hacer crochet, tricot, decoraciones ...
¡experimentar el placer de las artes manuales, mucho más fáciles ahora!

Páginas a todo color, un sensacional supermolde y el revolucionario sistema "Ver para Crear" de MANOS CREADORAS le enseñarán a hacer de todo.

Una revista mensual encarpetable, con precisas fichas que harán sencillísima la labor más complicada ... ¡Lo que usted esperaba!









MANOS CREADORAS

Revista Mensual Coleccionable

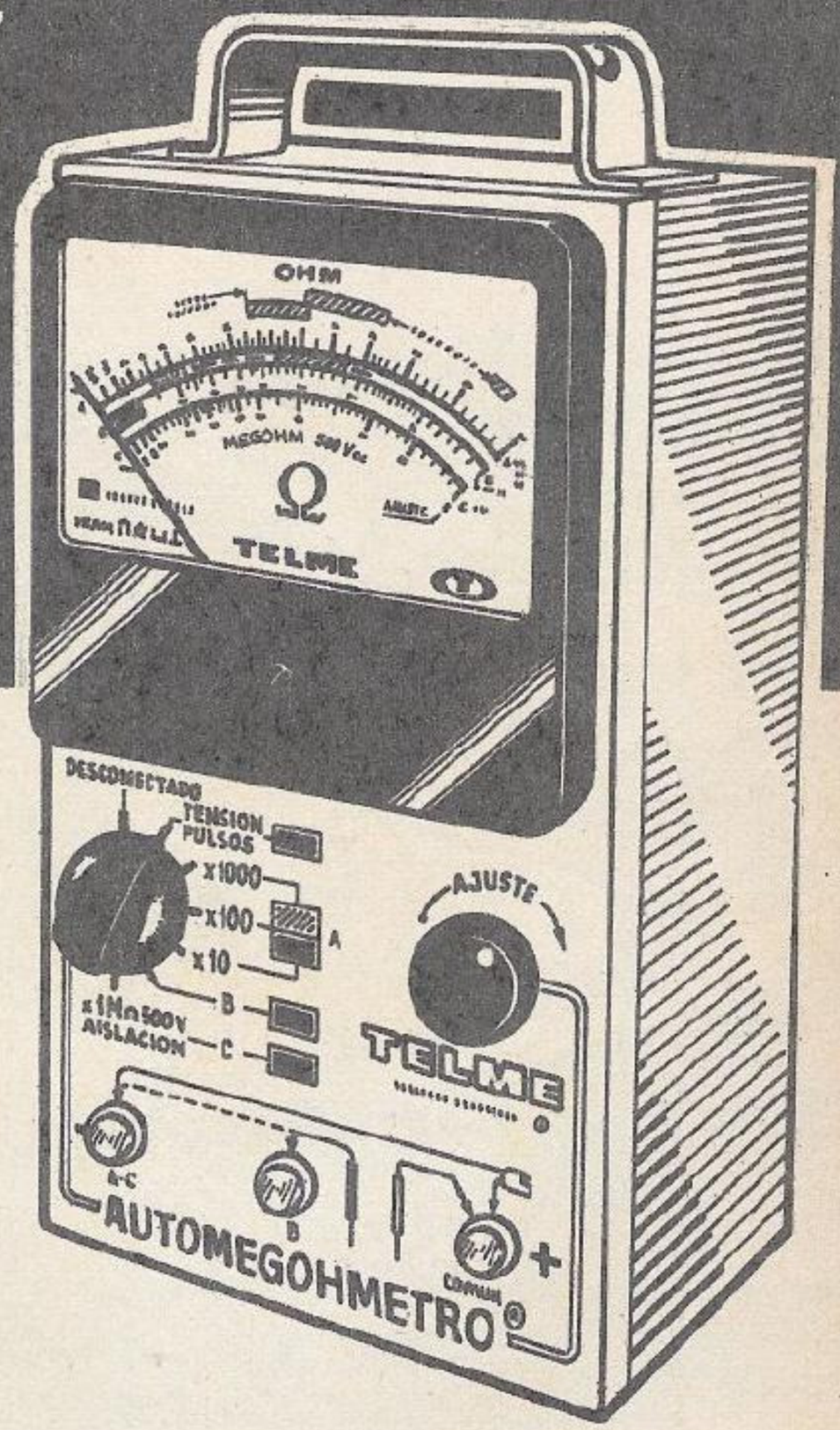
https://lasrevistasdemaria.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL

cumpleaños feliz!

En este 20º ANIVERSARIO,
le presentamos al
AUTOMEGOHMETRO

...y de allí el reconocimiento de TELME a todos los ingenieros y técnicos que lograron hacernos el mejor regalo de cumpleaños.
No bastaron meses de trabajo ininterrumpido para hacerlos cejar en su intento y poder colocar en el mercado latinoamericano, un elemento de tanta y tan vital importancia.



AUTOMEGOHMETRO®

Para obtener un completo análisis del encendido electrónico.
Equipo único en su tipo, con la incorporación de un sistema electrónico exclusivo, transforma la tensión de la pila de 1,5 V a 500 V c.c. permitiendo medir rigidez dieléctrica según normas Iram y Cetia.
Como óhmetro posee 5 escalas de medición: 0 a 500.000 ohm - 0 a 50.000 ohm - 0 a 5.000 ohm - 0,02 a 50 ohm y 50.000 a 100 megohm.
El instrumento de medición es de 4 pulgadas, a bobina móvil e imán permanente, tipo D'Arsonval, clase 2.
En el cuadrante se han incorporado franjas de tolerancia que cubren los valores de medición para verificar la eficiencia del distribuidor de impulsos magnéticos y defectos en la caja de control electrónica, con los siguientes pasos, a saber:

- Resistencia de la bobina captadora
- Impulsos de tensión de la bobina captadora
- Resistencia de entrada de la caja de control
- Resistencia de salida de la caja control

El Automegóhmetro Telme se entrega con un juego de cables con puntas de prueba, cable bipolar con ficha dual y manual de instrucciones.

INDUSTRIAS

TELME

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

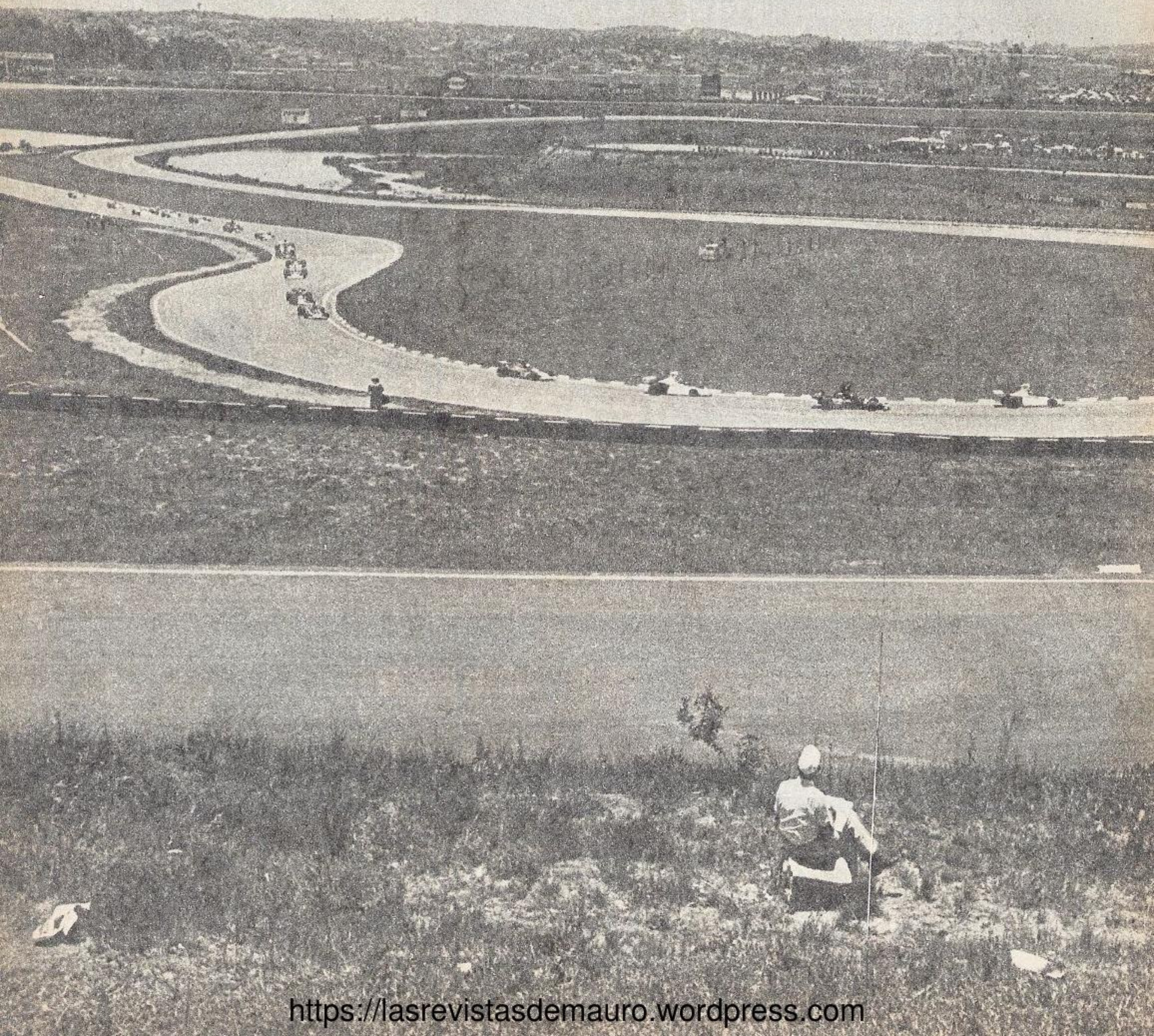
CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

EQUIPOS PARA ANALISIS, CONTROL Y AJUSTE DE AUTOMOTORES

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

A UNA SEMANA DE INTERLAGOS

EL SHADOW Y



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS DEMAS

- El Shadow, un complejo colectivo.
- La GPDA y su juicio sobre el GP de Argentina.
- Lo bueno, lo malo, lo lindo, lo feo . . .
- El Prix Rouge et Blanc: . . . ¿Apenas un premio consuelo?
- . . . y como no podía ser de otro modo: El Boletín de Clasificaciones, con las "notas" de Interlagos

Por: HECTOR LUIS BERGANDI
Fotos: ARMANDO GEOFFREY RIVAS

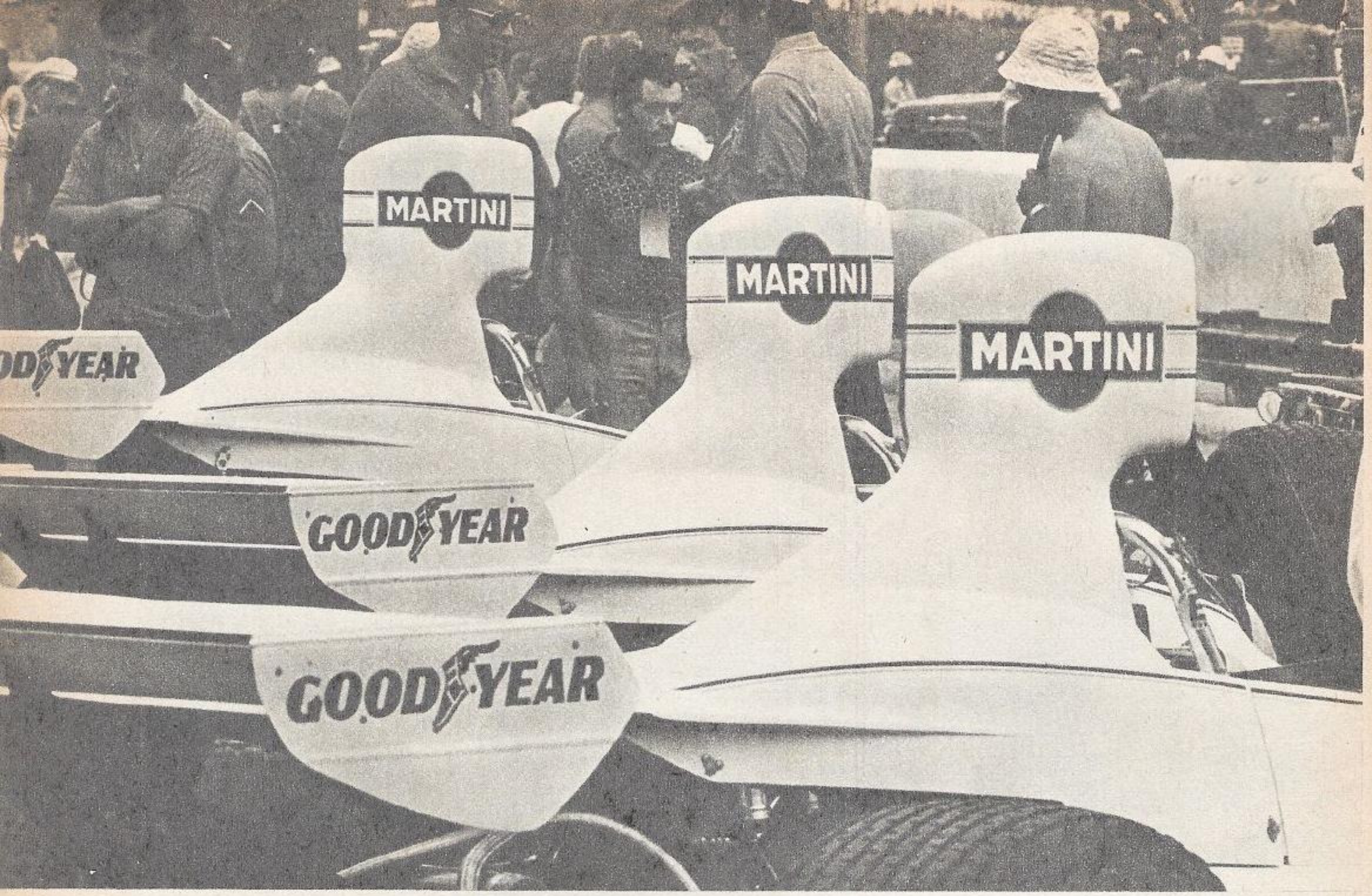
Shadow... Shadow... SHADOW...

No es una palabra lo que repiquetea en las mentes de los pilotos y constructores de Fórmula Uno. Es un nuevo concepto. Es un misterio. Es una amenaza cada vez más cercana a concretarse.

Todos lo saben y ahora sólo pueden aspirar a recuperar rápidamente el terreno perdido con tiempo para neutralizar la desmesurada diferencia que existe entre el ágil coche negro y todos los demás.

¿En qué radica esa diferencia? ¿Cómo se puede llegar a producir un auto de carrera que compartiendo la mayoría de los elementos que lo componen con todos sus rivales, tenga un comportamiento tan superior?

El piloto no tiene nada que ver. Aunque Jarier esté pasando por un gran mo-



mento. Lo más probable es que si el viejo Graham Hill se hubiera sentado en ese auto, aun sin hacer los tiempos de Jarier, hubiera dominado en Interlagos en estilo más o menos similar.

Todo radica en el chasis, en las suspensiones, en lo exitoso de un diseño sin defectos, que parece haber nacido así sólo por obra de la casualidad. ¿Casualidad?

No. No puede ser. Algo muy sutil tiene que haber en el diseño. Así lo avala la reconocida capacidad de Tony Southgate, su creador.

Southgate es hombre de hacer buenos chasis, mucho mejores de lo que en realidad acusan los resultados, pero con quien no hay que llamarse a engaños. Su primer trabajo integral fue el modelo P153 de BRM, y ese auto ganó en menos de media docena de presentaciones, cuando hacía rato que BRM había perdido las esperanzas.

Después vino su segundo diseño, el P160, y con este chasis llegaron las grandes performances de BRM en 1971.

El P160 fue un chasis excepcional que pasó por la Fórmula Uno sin cosechar el reconocimiento que merecía por culpa de la anemia de sus motores. Doblaba muy, muy bien. Sólo faltaba potencia para empujarlo hacia otros destinos más gloriosos.

El pase de Southgate a Shadow también conspiró contra el lucimiento de



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Imagen de poderío en el equipo Martini-Brabhams. Los autos de Reutemann y Pace, más un muletto que circuló con Lole al volante, descansan en los boxes de Interlagos. Uno de ellos sería el ganador.



La típica "ducha escocesa" de todos los años. Los documentos, los paquetes con sandwiches, los cigarrillos, el dinero, queda todo a la miseria, pero no importa. Colita fresca, corazón contento...

Estos carteles se veían en todo San Pablo, alentando al campeón mundial para que tape de tierra a sus rivales. Lo logró con casi todos. Le faltó Moco Pace.

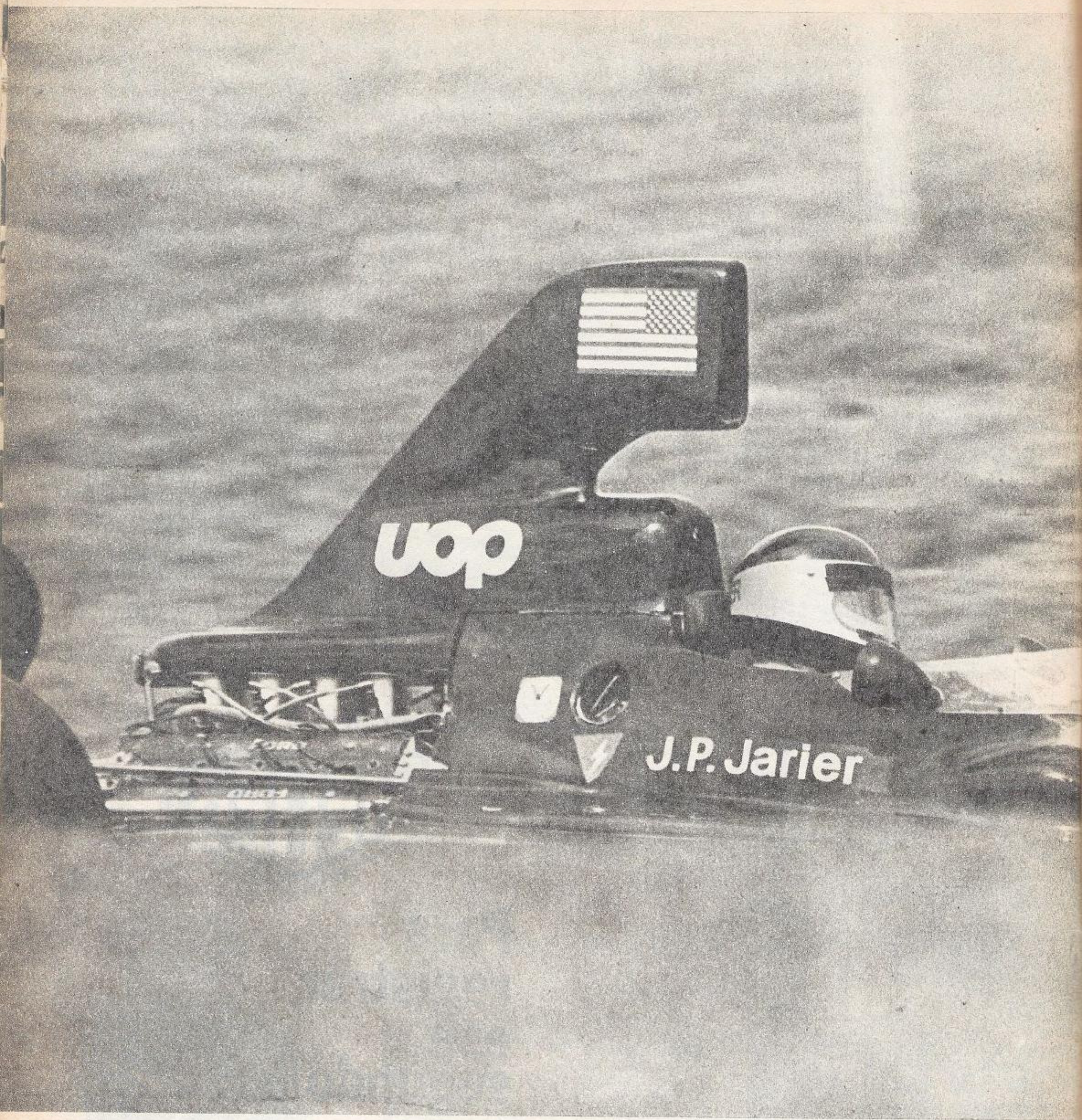
Cronógrafos y Contadores

HEUER

Para registrar ese segundo que da el triunfo.



Primera marca internacional.
Técnica relojera suiza
con servicio mundial.



A UNA SEMANA DE INTERLAGOS

El virus Shadow. Dejó a todo el mundo de cama y con fuertes dolores de cabeza. Jean Pierre Jarier lo llevó con seguridad mientras duró.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



sus productos. El primer año de esa marca se desarrolló casi de la misma manera que se presenta 1975 para los dos nuevos equipos americanos, Penske y Parnelli. Un año de adaptación, con los ojos puestos en el futuro. 1974, en camgio, fue un año de frustración para Shadow porque tuvo un auto más competitivo pero ningún piloto experimentado.

Terminada la sesión clasificatoria del sábado, Carlos Reutemann, siempre prolijito, puso su buzo a secarw al sol. No se lo llevó nadie de souvenir porque no era el día...

—A nosotros nos frenó mucho la muerte de Revson. Con él tuvimos la posibilidad de comenzar a ganar y perdimos esa oportunidad prematuramente. No teníamos pilotos avezados. Todavía hoy Jean Pierre Jarier está atravesando una etapa de aprendizaje, y qué decir de Tom Pryce. De todos modos, trabajando pacientemente con ellos pude meiorar pau-

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 REVISTAS
Raúl H. Burzaco

GERENTE DIVISION GRAFICA
Ing. Roberto Lambardi

GERENTE DIVISION INTERNACIONAL
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DIVISION SERVICIOS OPERATIVOS
Arq. R. Aisenson

GERENTE EDITORIAL
E. Maschwitz

GERENTE COMERCIAL
Luis M. Marino

GERENTE PUBLICIDAD
Ernesto del Castillo

GERENTE COORDINACION Y COMPRAS
Luis Soler Camino

CORSA

Nº 455
Del 5 al 11
de febrero de 1975

DIRECTOR: Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION: Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

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

FOTOGRAFIA: Antonio Capria y Armando Rivas

SECRETARIA: Olga Escuredo de Cúneo

ARCHIVO: Eduardo Enrique Neirá

COLABORADORES: Héctor Cademartori, Nicolás Gelormini, Andrés Meyer

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL
DIRECTOR DE PUBLICIDAD:
José María Guitart

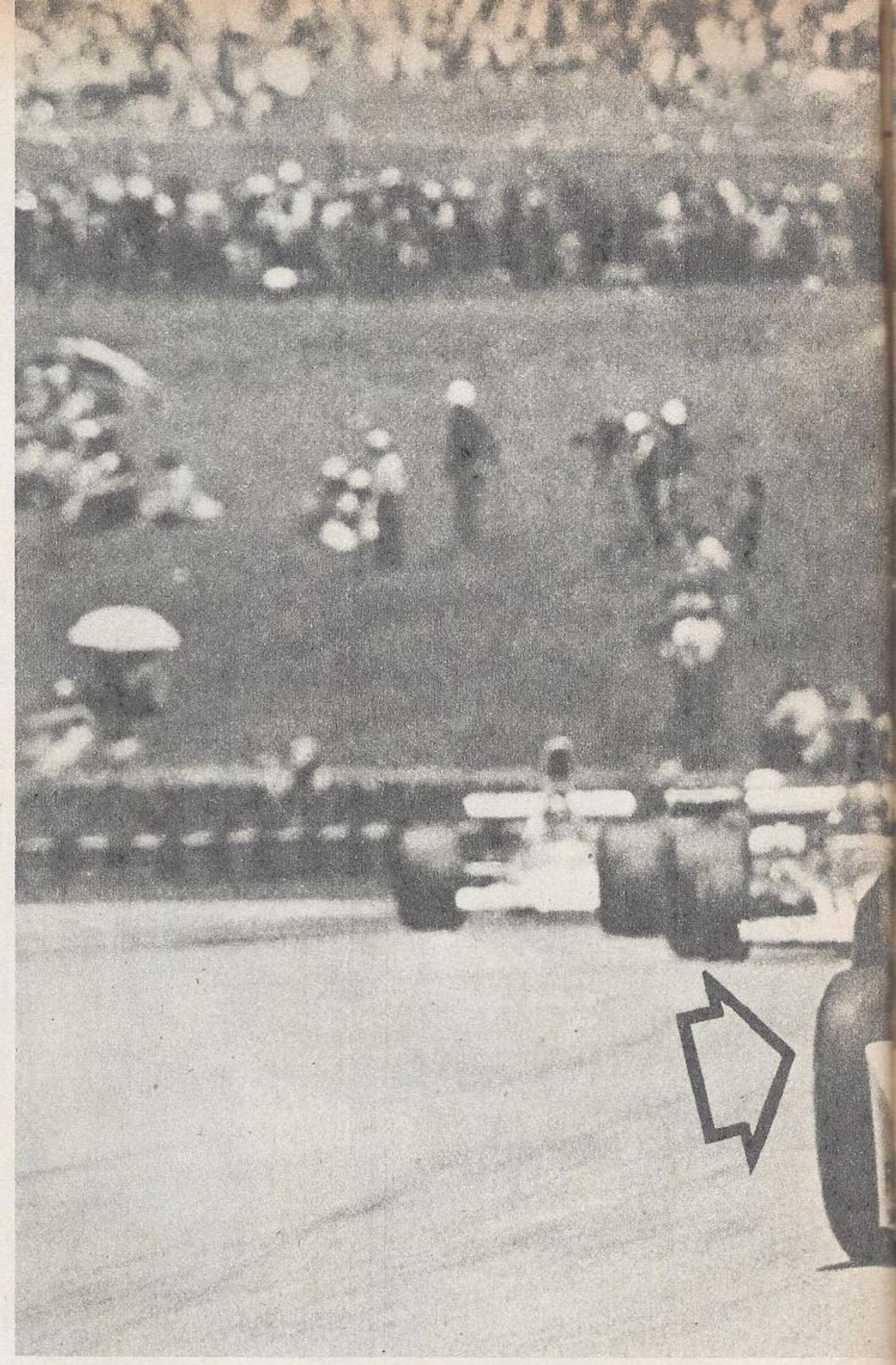
SUPERVISOR: Juan Carlos Hiquis

PROMOTORES: Julio César del Valle y Francisco Castro

DISTRIBUCION: EN CAPITAL FEDERAL: Vaccaro Hnos., Entre Ríos 919, piso 1º, Cap. Fed. T. E. 26-3908.

DISTRIBUCION EN INTERIOR Y EXTERIOR: Ryela S.A.I.C.I.F. y A., Bmé. Mitre 853, 5º piso, Capital Federal.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, piso 3º, Buenos Aires, República Argentina. Tel. 32-6010 al 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 de 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.



Cuando se tomó esta foto, Reutemann todavía marchaba segundo. Sin embargo ya se puede notar, a pesar de los pocos kilómetros recorridos, el estado en que se encuentra la goma delantera derecha (en la imagen a la izquierda).

latinamente la puesta a punto de los autos. Yo no quería que se transformaran en testers. Eso no me interesa. Sólo les pedía que me transmitieran lo más precisamente posible sus impresiones de manejo y yo les adecuaba el auto a cada uno, según sus gustos pero también de acuerdo con mi criterio. Pronto me di cuenta de que mis autos se comportaban muy bien en terreno trabado o en circuitos no demasiado veloces. Podían doblar en una horquilla más rápido que nadie, pero eran superados donde había que doblan a alta velocidad. Observé detenidamente las características de los autos que andaban mejor que los nuestros, saqué mis conclusiones, y los resultados están a la vista en el DN-5. A mi modo de ver, la mayor ventaja que tenemos en este momento es que hemos logrado un auto fácil de manejar.

El propio Southgate, que trata de man-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



tenerse al margen del tema Peterson y su probable pase a Shadow, es quien explica cómo llegó a un diseño tan sencillo como sus palabras.

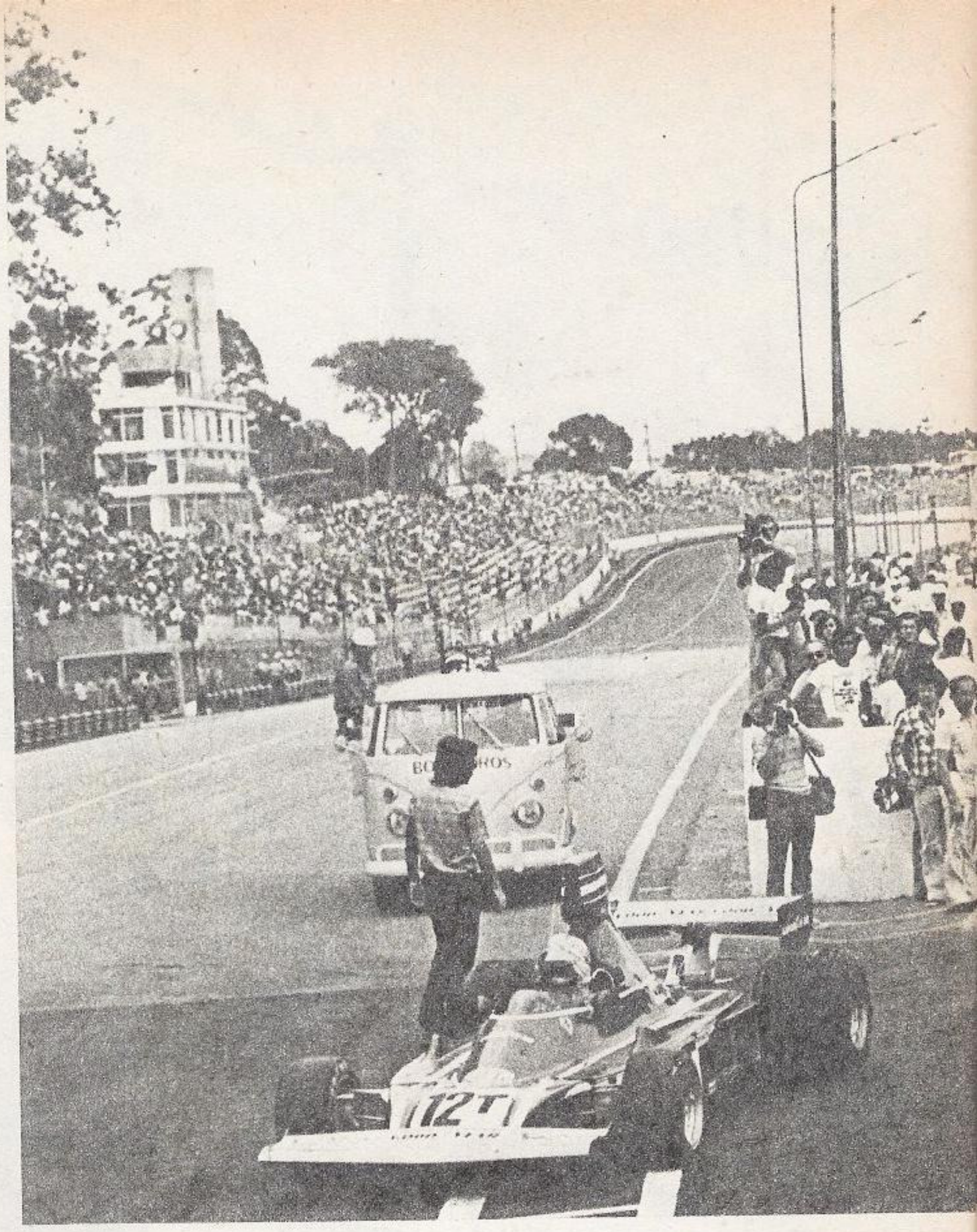
Porque eso es lo que tiene el DN-5. Que a pesar de que haya conmocionado el mundo de la F-1, es un auto sencillo, que no presenta a la inspección visual ningún detalle, ningún indicio que acuse dónde está lo que lo hace doblar así.

Con esta preocupación en la cabeza corrieron todos los demás en Interlagos.

Con la seguridad de que iban a ser pasados por arriba. Y con la incertidumbre de cuáles serían sus posibilidades de hacerle frente al Shadow en lo futuro.

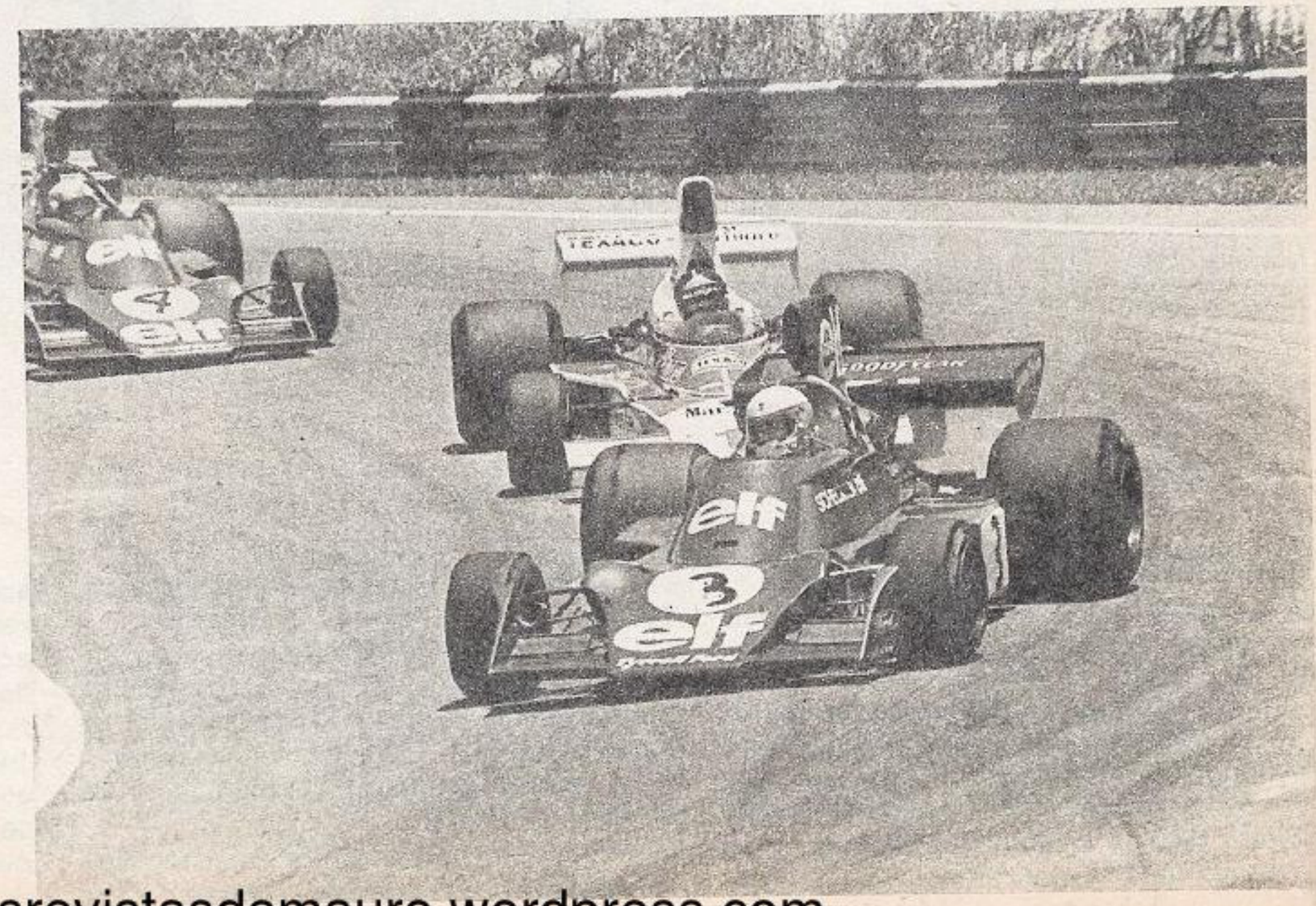
La mayor inquietud se manifiesta en el equipo Ferrari.

—Del auto nuevo con la caja transversal construimos un solo ejemplar y no sabemos qué hacer con él. Ni produce resultados muy diferentes a los autos actuales, ni nos garantiza una confiabilidad suficiente como para tener mucha fe en que termine una carrera sin problemas. De llegar a la decisión de que es necesario hacer correr el auto nuevo, se lo confiaremos a Lauda, y Regazzoni por su lado seguirá juntando puntitos con el modelo viejo.



Flagrante violación de las disposiciones en vigencia por parte del señor Niki Lauda, que se manda a pista sin autorización durante las prácticas por la raya que separa el paredón de boxes de la tarima del banderillero, desde donde Rivas tomó esta foto.

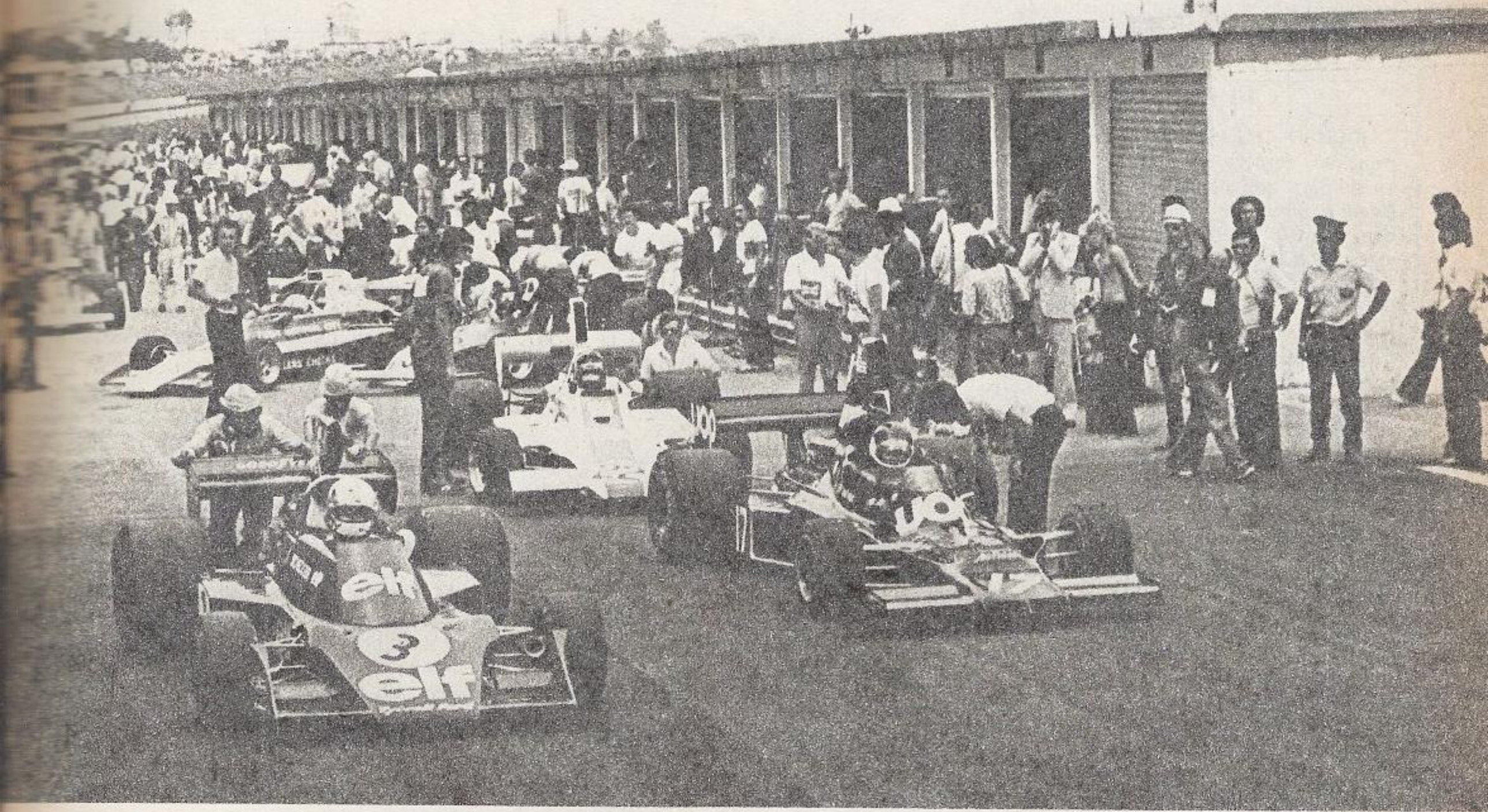
También Jody Scheckter sufrió problemas con sus gomas, y su rueda trasera derecha muestra serias huellas de desgaste. Mientras duró, él y Depailler mantuvieron en sandwich a Fittipaldi.



Eso nos contaba Luca oMntezemolo después de explicarnos los problemas que habían sufrido las Ferrari en Interlagos.

Después del abandono del Shadow la carrera volvió a ser tal, pero si bien el resultado fue del agrado de la concurrencia por el simple motivo de la popularidad de los héroes locales y por el éxito de su gestión, lo cierto es que para

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Prix Rouge et Blanc Joseph Siffert ¿RECOMPENSA O CONSUELO?

Como todo el mundo recordará, cuando se instituyó el premio Rouge et Blanc en memoria de Jo Siffert, el espíritu de la iniciativa era premiar en cada carrera al piloto que se hubiera mostrado más combativo, dentro de ciertas premisas de efectividad.

En la actualidad, ese premio parece haberse convertido en un auténtico premio consuelo. Nos mueve a esa opinión el hecho de que en las dos carreras disputadas este año el galardón no nos parece justa y criteriosamente adjudicado.

En el caso de Buenos Aires, por ejemplo, se lo dieron a Carlos Pace. Cosa que sería justa si nadie hubiera hecho más que él, pero que no nos parece acertado por cuanto Emerson Fittipaldi o James Hunt se mostraron **muy combativos** y además gracias a eso **obtuvieron resultados.** Pace llamó mucho la atención en Buenos Aires, pero que conste que si recuperó algunas posiciones fue porque **él mismo las había perdido cometiendo errores,** y que finalmente, a pesar de eso, **no logró nada,** factor que en otros tiempos el jurado encargado de otorgar la distinción tenía más en cuenta.

De todos modos, el caso de Pace en Buenos Aires puede tener defensores que esgriman argumentos tan valederos como los nuestros.

No creemos, en cambio, que pueda suceder lo mismo con el caso de Brasil. Allí fue premiado Jean Pierre Jarier, que en ningún momento tuvo que dar pruebas de **combatividad,** porque no tuvo nunca —salvo Reutemann— con quien combatir. Simplemente se tomó un buque impresionante.

El otorgamiento, entonces, del Rouge et Blanc a Jarier, priva de reconocimiento a la labor de Jochen Mass, que sí llenó todos los requisitos necesarios para ser premiado, remando desde el decimosegundo puesto, pasando en un momento a **tres competidores en dos vueltas sucesivas,** y escalando finalmente al tercer escalón del podio.

Nadie olvida que la labor de Jarier no merecía el triste epílogo del abandono, pero es una pena que para dar una muestra de reconocimiento a su dominio, se desvirtúe el espíritu original de esta codiciada distinción, postergando a un hombre como Mass, que en Interlagos se lo merecía legítimamente.

BOLETIN DE CLASIFICACIONES

Si Ud. piensa que todos los pilotos de Fórmula Uno corren igual en todos lados, lea este boletín, y compárelo con el que hicimos con referencia al Gran Premio de la República Argentina. No pretendemos ser los dueños de la verdad pero creemos que todo el que haya visto el Gran Premio de Brasil concordará con nosotros, si no en el puntaje, por lo menos en el ordenamiento en que hemos encolumnado a los protagonistas de este segundo GP de la temporada.

10 PUNTOS

JOCHEN MASS: Decimosegundo al principio, tercero al final. El joven piloto alemán, que nada había mostrado en Buenos Aires, se destapó en Interlagos con la mejor demostración de combatividad y manejo que le vimos personalmente, y con ello —sin lugar a dudas— la mejor actuación individual de la carrera.

JEAN PIERRE JARIER: Esta vez sí se pudo ver cuanto podía rendir en carrera con la responsabilidad de comandar el Shadow DN-5. El auto es portentoso y cualquiera podría lucirse manejándolo. Pero Jarier no sólo hizo eso sino que además construyó sin contratiempos una sólida ventaja, augurio de performances similares para el futuro, pero con llegada a la vista.

9

JOSE CARLOS PACE: Se lo vio bien a Pace, mucho más sereno que en Buenos Aires. Fue por cierto un legítimo ganador, aunque algo desparejo en la segunda parte de la carrera. Obraron en su favor el abandono de Jarier y el inusual retraso de Fittipaldi. De haber reaccionado antes, habría que ver si "Moco" hubiera sido capaz de aguantarlo a la cola a Emerson.

8,50

EMERSON FITTIPALDI: Su labor fue la acostumbrada, pero falló en un par de cosas. Primero en la largada, donde concedió demasiadas ventajas confiando en su habitual recuperación posterior. Y luego demoró demasiado en iniciar su atropellada. Por la forma en que le descontaba terreno a Pace, se puede colegir que de haberse decidido antes, el final con su compatriota hubiera sido un cabeza a cabeza.

8

CARLOS REUTEMANN: Su mómento brillante fue la largada, pero después, a medida que el auto empezó a manifestar problemas de tenida, también él pareció mostrar cierta falta de entusiasmo. Cosa bastante normal, después de todo, porque se le hizo imposible evitar que lo pasen.

NIKI LAUDA: No bajó en realidad su nivel de manejo, pero sí su rendimiento, también afectado por los defectos de tenida de su auto, armado a la mañana después de una rotura de motor. La falta de un arma apropiada lo llevó a mermar en su particular solidez de marcha.

7,50

JAMES HUNT: Flojo al principio, el pupilo de Lord Hesketh supo recuperar posiciones con solvencia. Aunque en Interlagos no se lo vio afilado como en Buenos Aires, el simpático inglesito se las ingenió para llegar en los puntos.

CLAY REGAZZONI: Logró un resultado similar al de Hunt, pero a través de una actuación desarrollada a la inversa. Bien afirmado al principio, fue decayendo al final al cambiar la tenida de la Ferrari cuando se fueron vaciando los tanques. Fue el obstáculo más difícil de superar para Fittipaldi.

7

JOHN WATSON: Hizo rendir muy bien al Surtees, a pesar de que evidentemente ése no es un chasis que pueda andar bien en Interlagos, y que en ese equipo se trabaja cada día menos. En el caso de la carrera, no tuvo mayores chances.

JODY SCHECKTER: Supo demostrar lo que puede rendir cuando se inspira, pero en Brasil su labor tuvo muchos altibajos. Su mejor momento fue en carrera, cuando se mantuvo en el pelotón de avanzada, conteniendo muy bien a Emerson hasta que tuvo problemas con una goma.

MARIO ANDRETTI: Más o menos como acá, circuló con correción tratando de acomodarse en una posición final honrosa. Aunque hay estadísticas que le adjudican parciales notables, lo cierto es que en ningún momento estuvo entre los protagonistas.

MARK DONOHUE: Cabe para él un comentario muy similar al que hacemos sobre Andretti, así como vale para aquél otra apreciación común para ambos. Los dos autos norteamericanos recién están saliendo del cascarón, e Interlagos es muy duro para los equipos que recién empiezan en F-1. Pero Donohue y Andretti son dos reales profesionales, y en trazados más propicios pueden levantar la puntería.

WILSON FITTIPALDI: El regreso al training lo va poniendo en onda, y Wilsinho, limitado por un auto que —no nos engañemos— sigue sin ser competitivo, por lo menos ya pudo terminar una carrera. El siete va, más que nada, por el tesón que puso de manifiesto en la pista.

PATRICK DEPAILLER: Aquí decayó con respecto a Buenos Aires. Nos llenó los ojos su manejo más pulido, más prolijo que el de Scheckter. Sin embargo mostró demasiada propensión a perder el control en algunos sectores. Se fue de Interlagos con dos fuera de pista en su hoja de servicios.

6

VITTORIO BRAMBILLA: No se hallaba en San Pablo tan cómodo como en nuestro autódromo, aunque no mezquinó el arrojo durante las pruebas de clasificación. En carrera apenas se lo vio una vuelta.

JACKY ICKX: Totalmente limitado por el auto, y por el desánimo que produce ver mermadas sus posibilidades por el factor mecánico. No se entregó al espectáculo tan profesionalmente como en nuestro GP.

TOM PRYCE: Se lo vio en una situación similar a la de Depailler, pero con menos pretensiones que el francés. Pryce es muy veloz, pero se fue de pista con mucha facilidad en el circuito paulista. Terminó contra un guardrail.

JACQUES LAFFITTE Y ARTURO MERZARIO: Los dos hombres de Frank Williams figuran a esta altura de la lista, limitados por sus autos. Merzario fue el que más hizo, pero se equilibra con su compañero porque también fue de los dos el que más errores cometió, Laffitte fue correcto en todo momento.

5

GRAHAM HILL: Correcto como en Buenos Aires y sin mayores aspiraciones que aumentar su propio record de carreras puntables corridas. Ya pasó las 170.

4

MIKE WILDS: Siguen valiendo para él nuestros anteriores comentarios. Con el BRM no sólo es imposible saber cuánto más podría dar sino que dudamos que de él pueda sacar alguna experiencia potiva.

RONNIE PETERSON: De huelga. Se tiró totalmente a chanta durante todo el fin de semana. Está encaprichado con el Shadow, y hasta que no se lo den parece que va a seguir coriendo para cobrar primas.

3

ROLF STOMMELEN: Lo más flojito que se vio en Brasil. Para colmo le rompió la trompa al auto de Wilson, pobre, en su único intento de sorpasso del día.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

un observador imparcial el triunfo de Pace no decía nada.

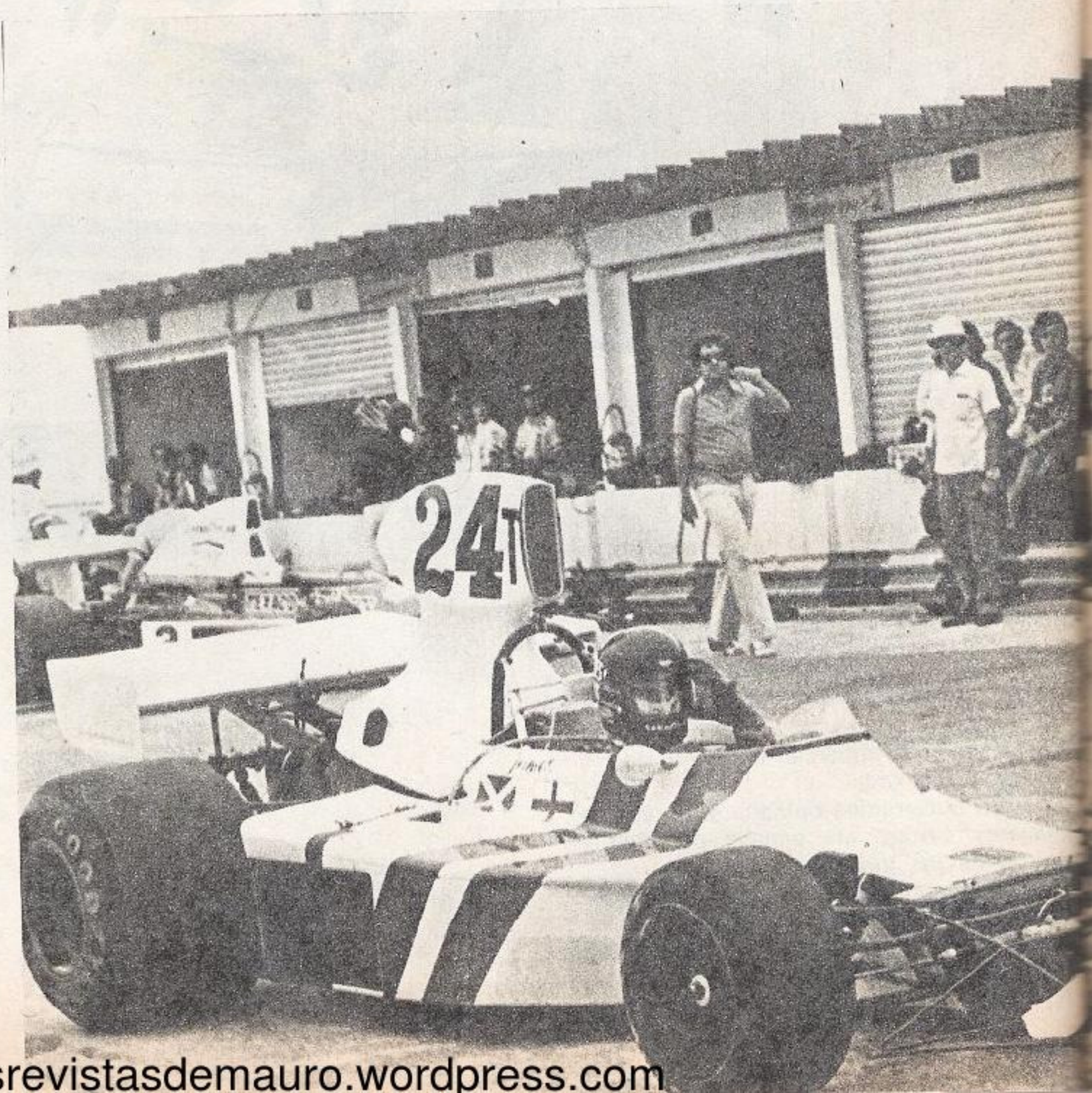
¿Qué hubiéramos opinado si en vez de Pace la carrera era ganada por Reutemann en las mismas condiciones?

Exactamente lo mismo, porque eso es lo que sentimos todos, argentinos o extranjeros, cuando él se quedó en Buenos Aires el año pasado.

No es que lo de Pace no tenga valor.

Jean Pierre Jarier empuja su Shadow hacia los boxes después de las prácticas del sábado. El motor se rompió en la segunda serie del día, pero el domingo volvió a estar todo en orden.

Así quedó la parte trasera del Tyrrell de Depailler luego de su fuoripista en la curva del Sargento, en la primera serie del sábado. El domingo volvió a las andadas.



A UNA SEMANA DE INTERLAGOS

Fue el que mejor hizo las cosas para asegurarse un honroso segundo puesto o una legítima victoria en el caso que el puntero sufriera algún contratiempo.

Pero uno no puede olvidarse de lo otro. De la paliza que les dio Jarier, y de sus mucho más legítimas aspiracio-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA GPDA Y SU CLASIFICACION DE NUESTRO GRAND PRIX

En la última reunión de la Grand Prix Drivers Association se trató el puntaje que se iba a otorgar a la organización del Gran Premio de la República Argentina, y lamentablemente —aunque en ciertos aspectos era más o menos previsible— la agrupación que nuclea a los pilotos de Fórmula Uno "nos bajó la nota" en comparación con años anteriores.

Los dos motivos principales que movieron a esa decisión fueron el exceso de gente en boxes y el dispositivo de seguridad contraincendios.

El primero de los temas nos obliga a agachar la cabeza, chito la boca y sin protestar, como los chicos. Porque lo del domingo 12 de enero fue una vergüenza, que debe llamarnos a la reflexión.

Si todos los representantes reconocidos de los medios de difusión que se ocupan seriamente del automovilismo deportivo estaban en la pista, mirando la carrera durante los breves momentos en que el general Custer y su 7º de Caballería cesaban en sus ataques para recargar los Springfield, ¿hay alguien que pueda explicar quiénes componían, persona por persona, esa horda que ocupaba los boxes?

Esperemos que para el año que viene alguien con un poco de criterio se juegue la dura, ingrata patriada de reestructurar y racionalizar el sistema de otorgamiento de credenciales, así como de selecionar personal idóneo para controlar los distintos puntos de acceso. De esa manera, y con un poco de colaboración por parte de cada uno, aceptando el lugar que le corresponde a cada uno y dejando de pedir gauchadas, el año que viene no sólo podremos recuperar el lugar que teníamos —el mejor, nada menos— en el concepto de quienes nos visitan, sino que para nuestro bien habremos ganado el derecho de ser tratados como gente educada y no como ganado que se arrea a pechazos de caballo.

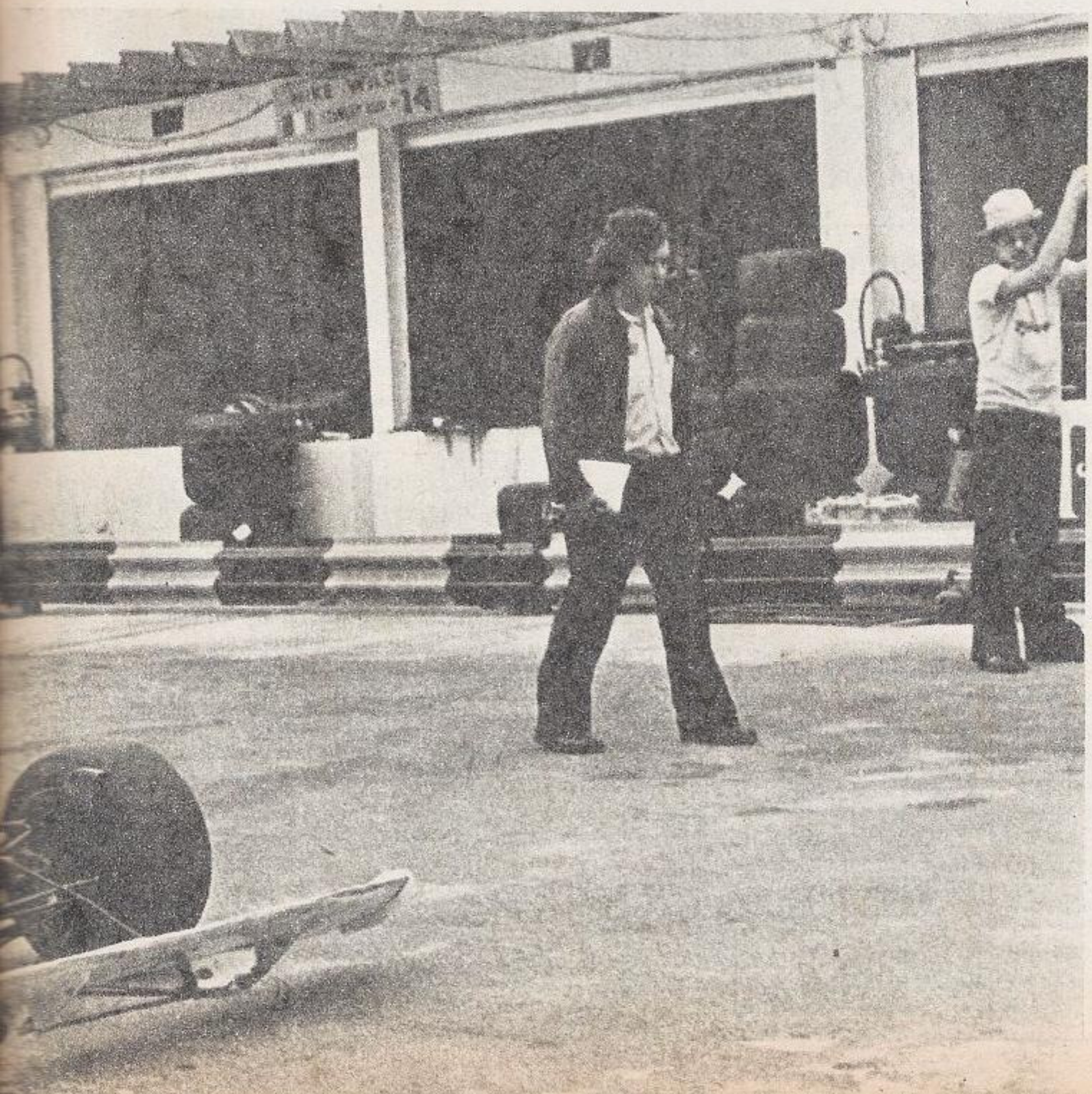
En cuanto al segundo tema en cambio, no estamos de acuerdo con la GPDA, donde Carlos Reutemann ha sabido oficiar de abogado defensor de esta causa. Según Graham Hill, presidente de la asociación, el accionar de los bomberos para controlar el principio de incendio del Copersucar de Wilson Fittipaldi no fue todo lo veloz que se considera indispensable.

A eso, Lole replicó que el accidente se produjo en un lugar insólito, donde habitualmente no se asigna un puesto de bomberos, y que no obstante esa circunstancia, con los medios que se tenían a mano más el aporte de los bomberos del puesto más cercano, se logró sofocar el fuego en sólo doce segundos. Para dar fe sobre esa aseveración, no solo se escuchó al propio interesado Wilson Fittipaldi —en un todo de acuerdo con Reutemann— sino también el testimonio de Joaquín Ramírez, jefe del equipo Copersucar, que avaló las palabras de nuestro representante explicando que todos los daños sufridos por el auto accidentado fueron debidos al golpe, y que el fuego solo causó daños de mínima importancia.

Esta pequeña polémica puso un poco en tela de juicio los criterios usados por la GPDA hasta ahora para juzgar el rubro bomberos, puesto que los bomberos son clasificados únicamente si entran en acción, y si ésto sucede son muchos los puntos que pesan en contra de todo lo demás de bueno que pueda haber realizado una determinada organización.

Por de pronto, Graham Hill decidió reabrir el caso en la reunión de Sudáfrica, donde se llegará a una decisión definitiva sobre el puntaje que se le otorgará a nuestro Gran Premio.

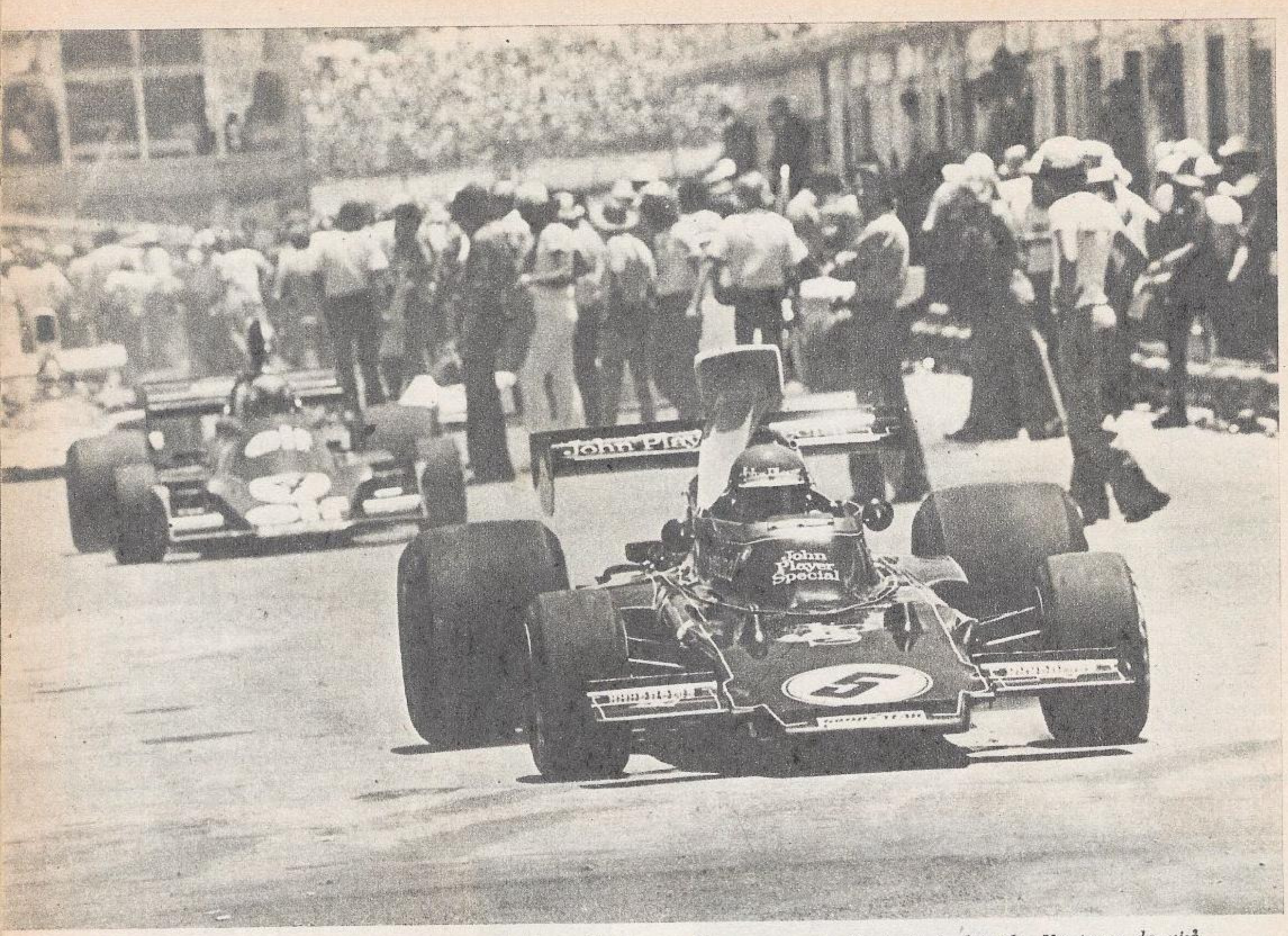
Esperemos que las pruebas que aporte Reutemann sean lo suficientemente convincentes como para que no perdamos puntos en un rubro en el que no lo mereceríamos. Pero que no nos quepan dudas. El último Gran Premio de la República Argentina estuvo lejos del 10 que tanto nos hizo ufanar en 1974. Los laureles no se deben usar de colchón.



James Hunt sacó a varear el sábado su auto de repuesto, y no lo hizo con mucha suerte. A poco de girar, él también se mandó una pirueta peligrosa a la salida de la curva del Sargento y he aquí los resultados.

nes a coronar con éxito un trabajo que, lamentablemente para él, tenía destino de fracaso porque si no se hubiera presentado el problema eléctrico que lo detuvo, igual se estaba quedando sin gomas.

Ahora la próxima carrera es en Kyalami, ese veloz circuito donde el año pa-



Insólita protección para la toma dinámica del Lotus de Ronnie Peterson cuando iba hacia la largada. Un trapo de piso.

LO BUENO, LO LINDO, LO FEO, LO MALO

EL PILOTO MAS ESPECTACULAR: Jean Pierre Jarier. Sin excesos, con total dominio de la situación, pero sencillamente espectacular.

EL PILOTO MAS LENTO: Rolf Stommelen. Sin entusiasmo, sin ambición. Sin nada.

LO TRADICIONAL: La fenomenal manguereada de los bomberos a la tribuna, que respondía alborozada con cantitos y batucadas.

LO DESORGANIZADO: La organización.

LO SEXY: Las señoritas brasileñas —siempre bien dotadas— luciendo pantalones como único complemento de sintéticas tangas.

EL RETO: El que le dio David Yorke a "Moco" Pace cuando éste volvió del podio, porque se había atado la parte superior del buzo a la cintura, impidiendo con ese descuido que se viera la palabra "aMrtini" en las fotos.

LA ACTITUD REPROCHABLE: Que el público brasileño siga con la costumbre de tirar latas, botellas y desperdicios a la pista.

LA ACTITUD DIGNA: Que el propio Emerson Fittipaldi colabore en la limpieza y el control de la pista para tratar de mejorar la imagen del GP de su país.

LA ACTITUD INSOLITA: Lole tendiendo su ropita para que se seque al sol. Más de uno miraba el buzo como con ganas de"afanárselo".

LA INDUMENTARIA ELEGANTE: La del siempre impecable Huschke von Hanstein. Pilcha beige de tela muy liviana, camisa celeste claro y corbata al tono.

LA INDUMENTARIA RIDICULA: La de un gordito barburo cargado de cámaras; pijama tipo oriental azul, de pantalón corto, con caracteres japoneses.

EL MOJON: Don Miguel Angel Merlo (La Razón). Miró toda la carrera sentado en un mismo lugar sirviéndonos de punto de referencia para cronometrar.

LA ALEGRIA: La de la tribuna con el uno-dos brasileño y la llegada del Copersucar.

EL SOBRENOMBRE: "Subibaja" a Carlos Pace, porque dicen algunos malditos que en cualquier reunión donde él se sienta todos los demás se levantan.

sado Lole ganaba su primera carrera puntable.

Allí pueden equipararse un poco más las posibilidades de todos. Los circuitos veloces no permiten que se marquen diferencias tan notables como los trabados, y psicológicamente Interlagos resultó tremendo para los demás en el momento de comparar sus tiempos con los del Shadow.

Aunque es poco probable que así sea, resultaría vivificante para la categoría que en Sudáfrica se achiquen las diferencias. Si el Shadow es en realidad un auto fuera de serie como lo está pronosticando todo el mundillo de la Fórmula Uno, tendrá que ganar tarde o temprano y será justicia. Pero sería una pena que por causa de su supremacía nos quedemos sin el interés que tuvo la categoría en los últimos tiempos.

Entiéndase bien. Siempre hemos aplaudido al progreso. Simplemente lamentaríamos mucho que el precio de este nuevo paso adelante sea el descenso del nivel de lucha, paridad y espectáculo, que era hasta hoy el máximo atractivo de la categoría más importante del mundo.

Ahora les toca trabajar a los otros.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PIDA SIMPLEMENTE...

El Cronista Comercial

DIRECTOR
RAFAEL A. PERROTTA
JUEVES 2 DE ENERO DE 197
PRECIO DEL EJEMPL

AUNQUE NO HUBO AVALANCHA DE COMPRAS, EL MERCADO DEL ORO SEÑALA LA CRISIS

La esperada apertura de los mercados libres del oro en Nueva York y Chicago pareció desilusionar a los observadores que esperaban alguna conmoción financiera para dar rienda suelta al sensacionalismo fácil, del que casi nunca se puede deducir una conclusión más o menos lógica. Si el oro estaba al borde de los 200 dólares por onza antes de que se reanudara su venta libre en Estados Unidos, después de catorce años de prohibición, no parecía demasiado arriesgado suponer que aquella cotización sería rápidamente superada. Sin embargo, no hubo ninguna avalancha de compradores, y el precio del metal, que en los primeros momentos se situó efectivamente en los 200 dólares, llegó a un máximo de 197,50 en el transcurso de las sesiones tranquilizadoras sobre la eficacia del doble mercado, de la inconvertibilidad del dólar o de los acuerdos de los banqueros, y la amarga realidad de la crisis monetaria en desarrollo, transformada ya en un peligro cierto de recesión mundial: Es posible que con un mercado al que se podrá recurrir sin trabas y sin las inseguridades que antes existían por la hostilidad que manifestaba el gobierno norteamericano a la libre negociación del metal, se haya ganado una cierta estabilidad para los precios. Si ahora se puede recurrir fácilmente a la compra de oro, ya existen menos motivos para las corridas intempestivas, en precaución de temporarias desapariciones de la oferta. La institucionalización

FIGURAS RELEVANTES DEL PAIS OPI SOBRE LAS PERSPECTIVAS POLITICA

Líderes políticos y dirigentes de sectores fundamentales de la com argentina sumaron sus voces concordantes en las horas iniciales para augurar al país y a su pueblo la paz, la autenticidad y la grandez todos aspiramos. Los distintos ángulos ideológicos o la diversidad responsabilidades públicas determinan naturalmente que cada ex tenga su contenido, su estilo y su ámbito de preocupación propio; conjunto, se advierte en estos protagonistas del primer plano de la nacional una común vocación por valores fundamentales y un sinca de que la Argentina de 1975 sea una gran nación, encaminada hac cada uno de ellos considera, desde su óptica, su mejor destino.

Reproducimos a continuación algunas de esas declaraciones, dan mer término la del comandante general del Ejército, teniente gen ya, que por ser la única exenta de connotación partidista o ide también, por eso, la más amplia en su alcance y en su significat ción:

Leandro Anaya, comandante general del Ejército: "Aprecio que 1975 va a constituir un año decisivo para el proceso de institucionalización nacional en desarrollo. Durante el mismo, el sentido de unión

José A. Allende, presidente provisional del Senado: "Yo quiero una Argentina que en primer término confíe en sí misma. Nadie puede tener perspectiva de futuro si vive desconfiando de su propia posibilidad. En

que la Arge bierno deber Asimismo posibilidad para todos, que nadie es, són absolut país, forzos

El Cronista Comercial
EL DIARIO QUE CAMBIO
HASTA HACERSE IMPRESCINDIBLE

EL HIJ

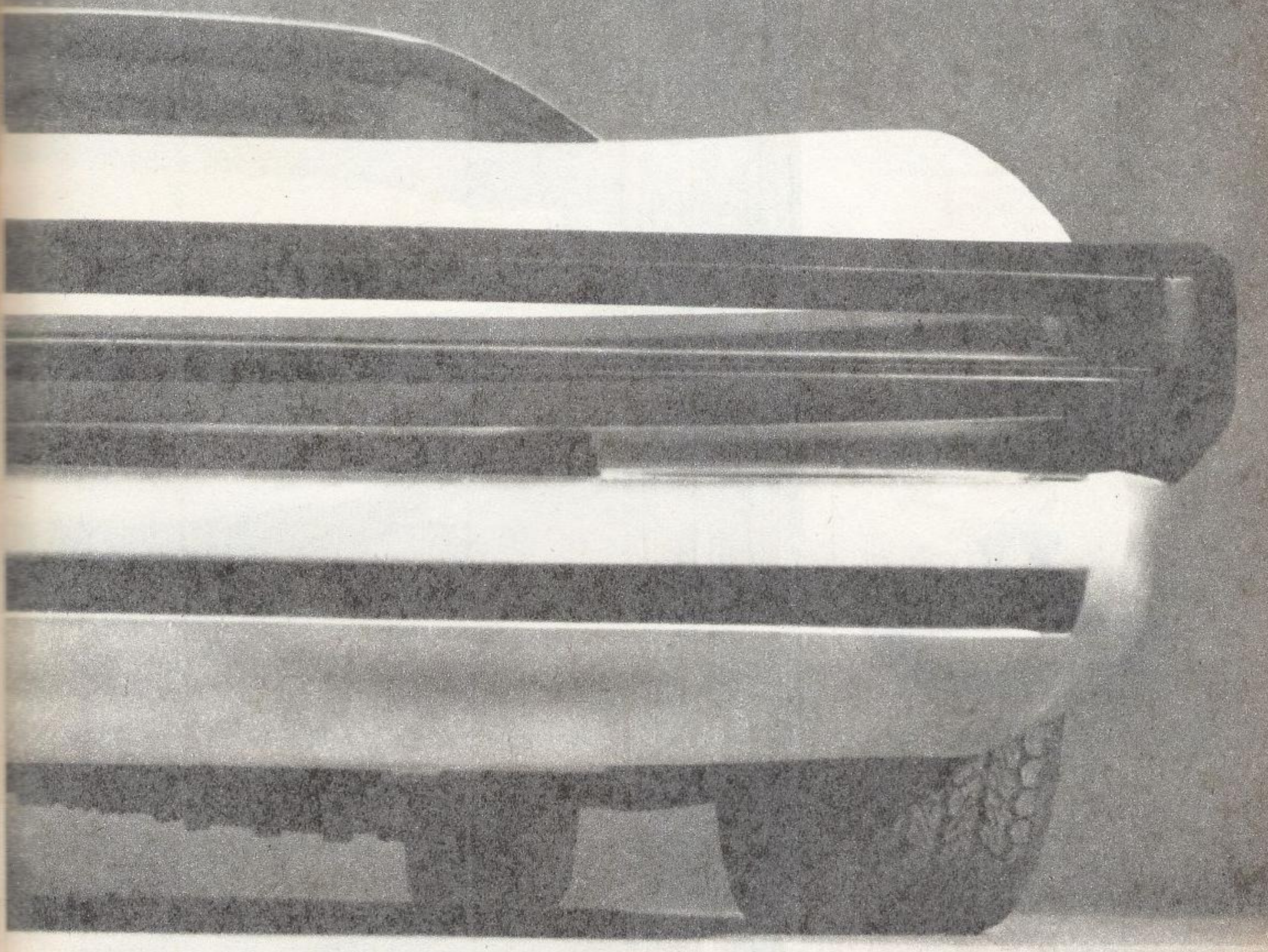
La perspectiva es elocuente en cuanto al tratamiento horizontal del frente. El paragolpes delantero, continuación de la banda de resina que contornea el auto, hace de doble alerón deportante.

El prototipo Cr25 resulta el primer
Se ha enfatizado en la búsqueda de soluciones aerodiná
sistem
Difícilmente se encare su prod
soluciones obteni

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PININFARINA Cr 25

O DEL TUNEL

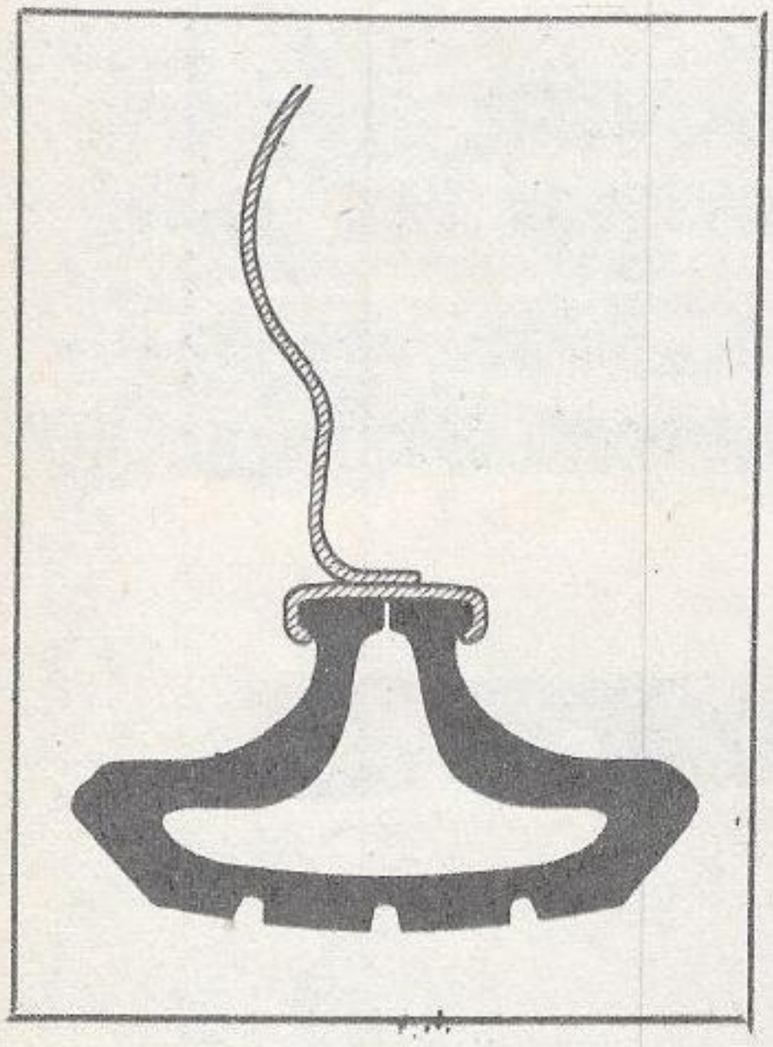


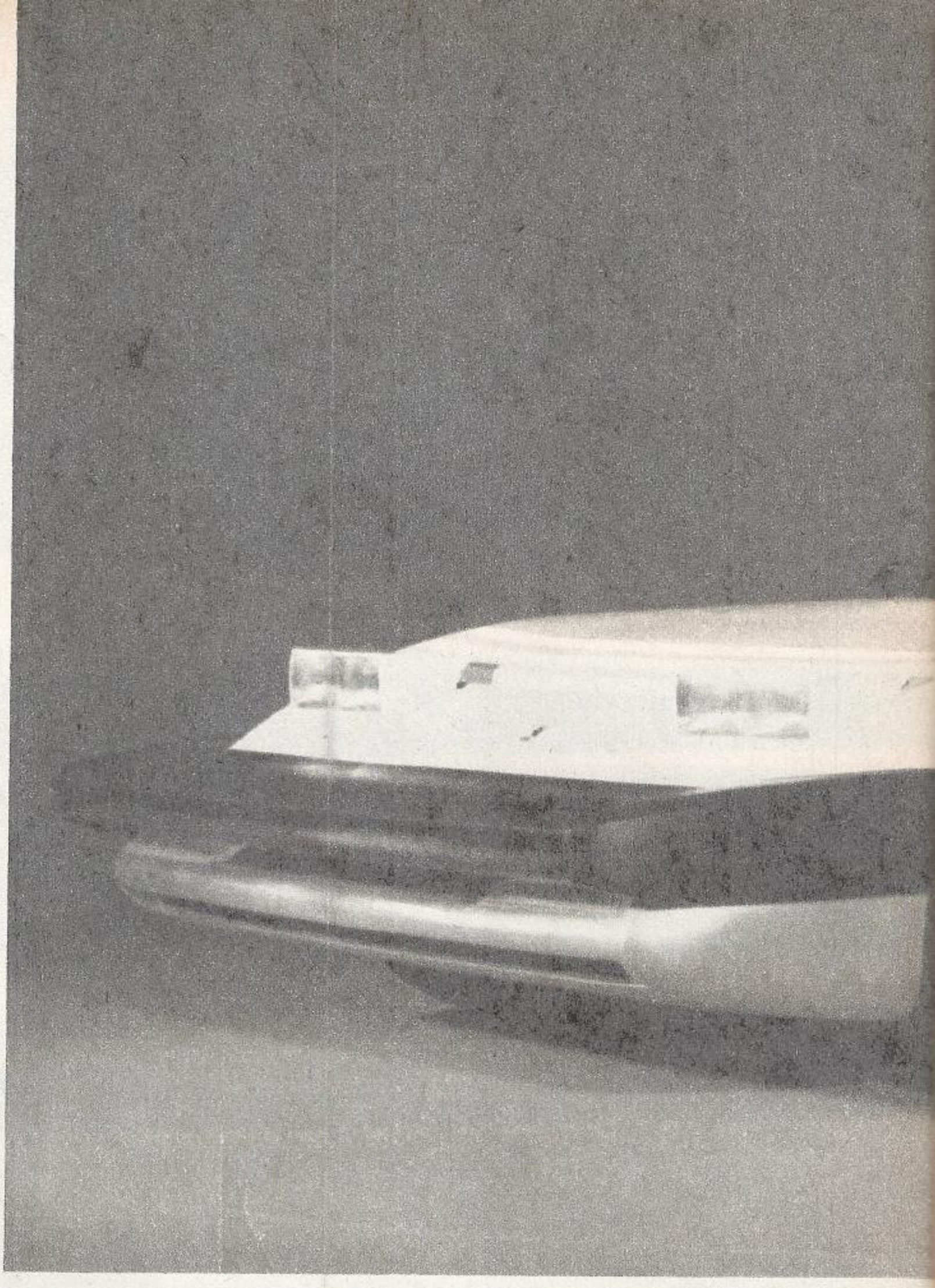
producto de Pininfarina salido de un túnel de viento propio
micas realmente funcionales y en la adopción de todos los
as más avanzados que la tecnología actual permite utilizar.
ucción en serie, pero es lógico suponer que muchas de las
das serán volcadas posteriormente en los autos domésticos

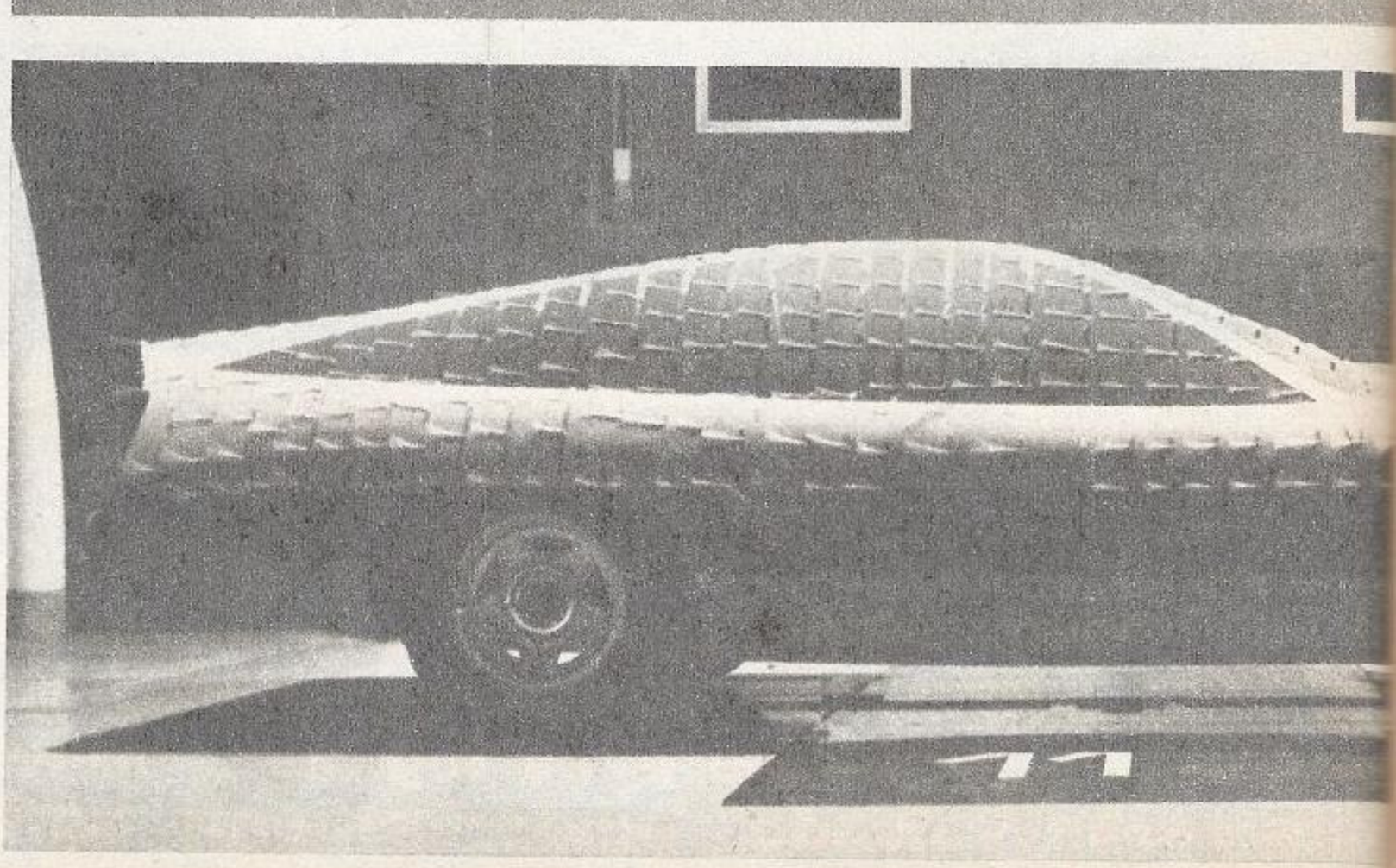
PININFARINA Cr 25

El Cr25 en tres cuarto perfil. Notar los faros rebatibles que en este caso están afuera y la banda de resina sintética que bordea el contorno del auto por debajo de la cintura.

Insólito perfil de la goma desarrollada por Pirelli, que permite la marcha normal aún desinflada.

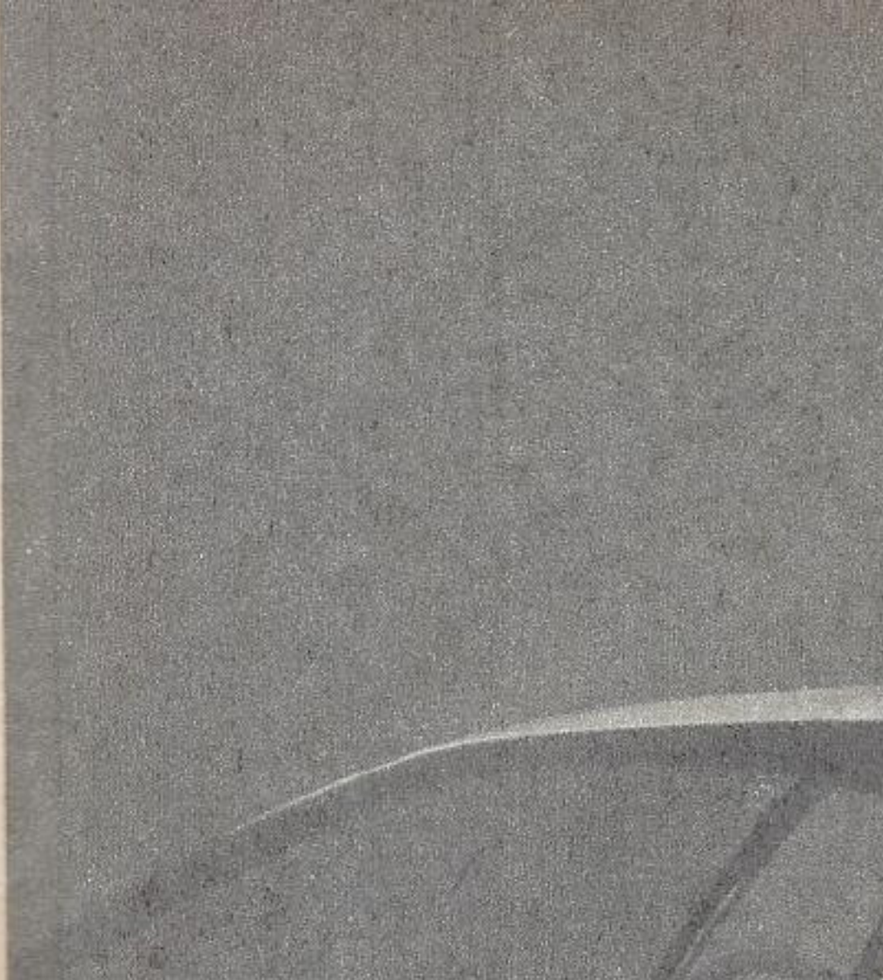






Las "lanitas" adheridas al auto manifiestan su comportamiento aerodinámico. Aquí, el prototipo en plena fase de estudio.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En ocasión de celebrarse el 52º Salón del Automóvil, en Turín Pininfarina anunció haber iniciado la construcción de un túnel aerodinámico para comprobar vehículos (maquetas) en escala 1:1, o sea en tamaño natural.

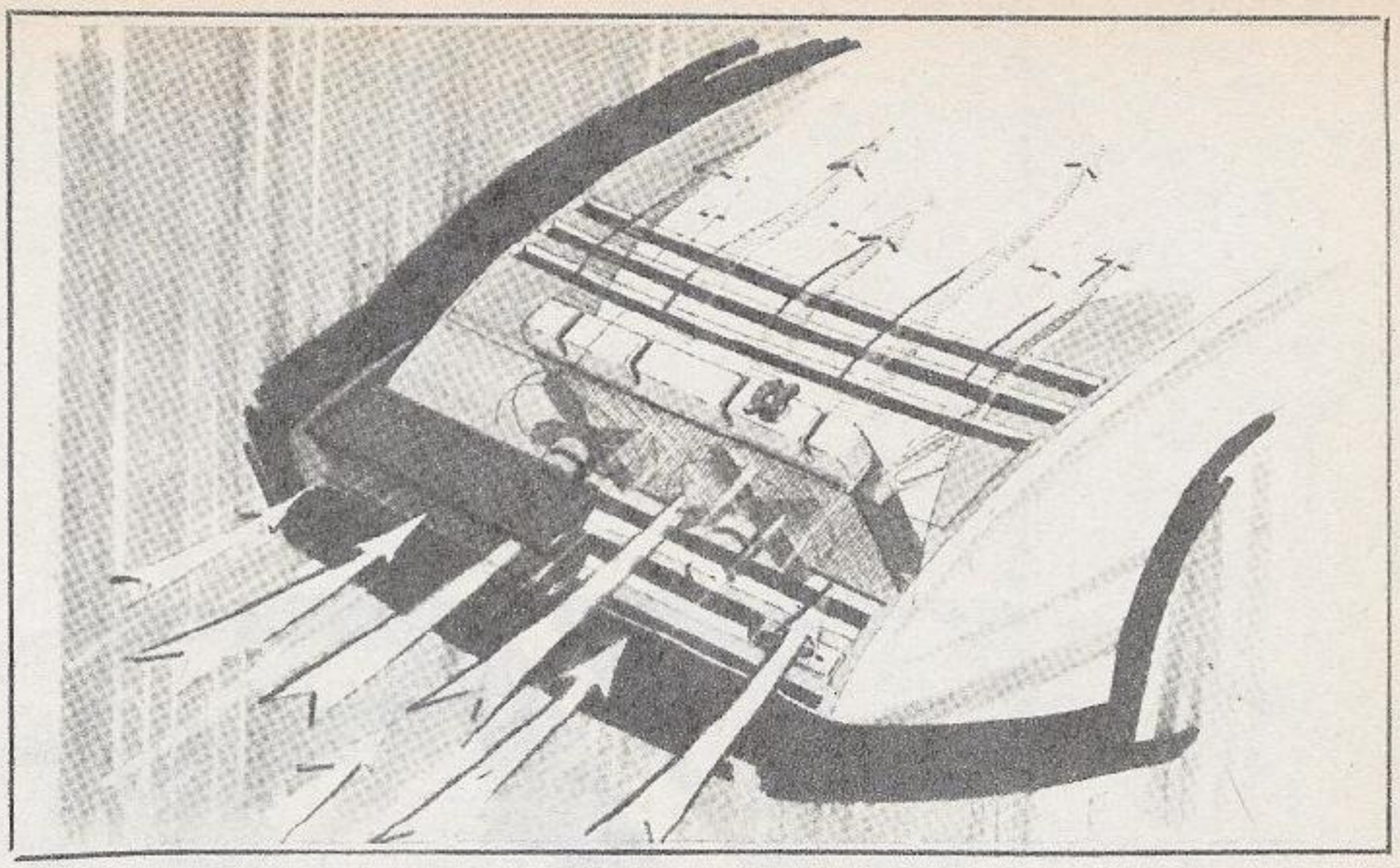
El primer producto ligado estrechamente al sector automovilístico "doméstico" que resulta producto de un desarrollo coherente basado estrictamente en el rendimiento aerodinámico es el prototipo "Cr 25", así llamado porque en él se ha conseguido un coeficiente de resistencia Cx = 0,256, lo que constituye un resultado de notable significado técnico.

Pininfarina —la empresa— ha sostenido siempre que el túnel de viento, además de ser el instrumento de mayor trascendencia para resolver —con absoluto rigor científico— los múltiples problemas de la aerodinámica referida a la velocidad, al confort, a la seguridad y a la economía operativa del vehículo, puede también ser la fuente inspiradora de un proceso evolutivo y de un progreso estilístico formal ligado a exigencias rigurosamente funcionales.

Partiendo de tales premisas, puede asegurarse que este primer estudio ofrece formas inéditas, que lo diferencian de todos los realizados bajo las mismas pautas en todo el mundo, especialmente en el terreno de los vehículos de altísimas prestaciones.

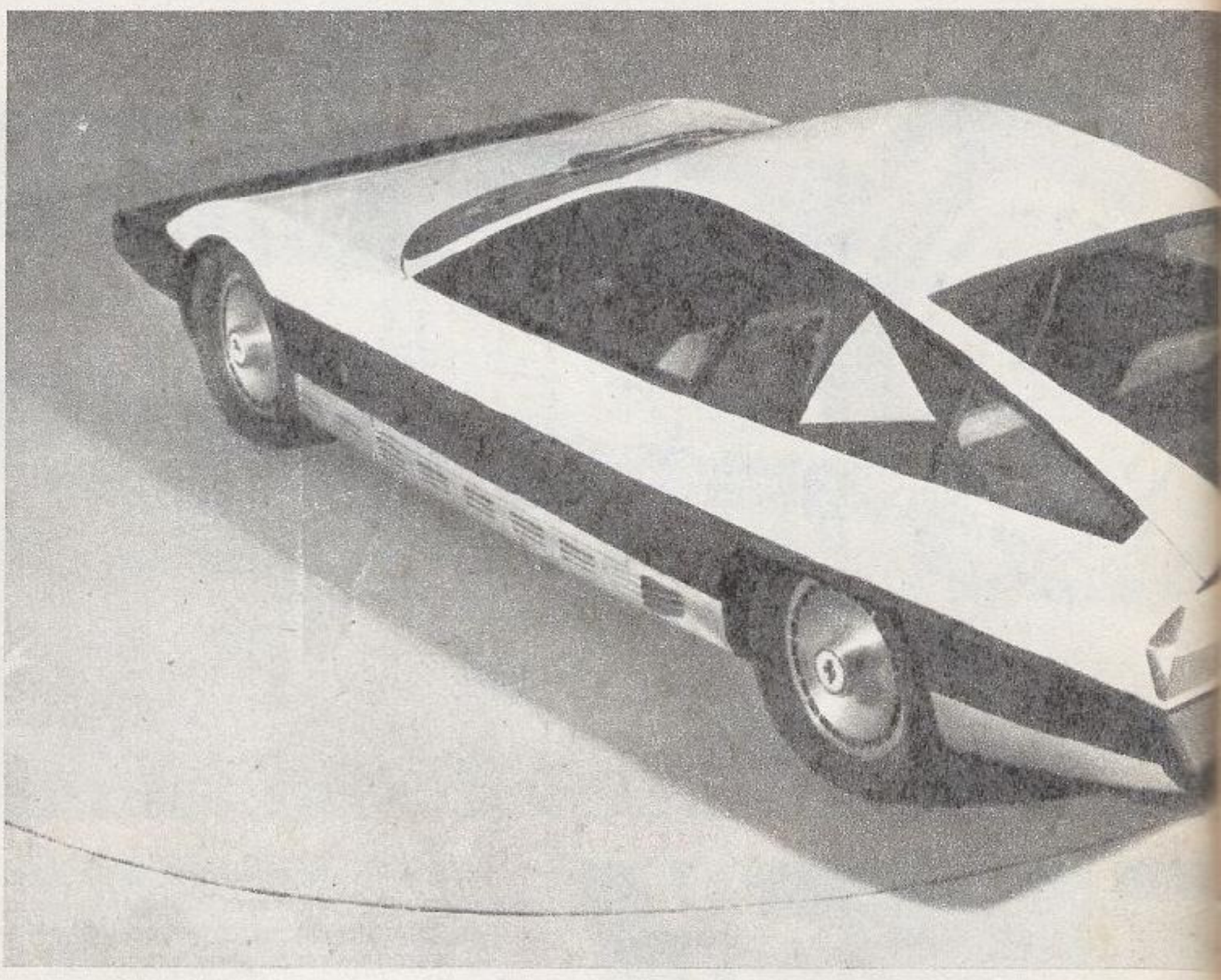
En el proyecto se ha partido de la hipotética adopción de un grupo motopropulsor Ferrari. Las formas externas y la sistematización interna han sido estudiadas de manera de minimizar la turbulencia de los fletes fluidos. Llama la atención, en este sentido, el tratamiento del piso, totalmente plano. En la temática de ofrecer superficies sin discontinuidades, los cristales laterales son fijos, asegurándose la climatización del habitáculo gracias a un equipo de eficacia particular.

PININFARINA Cr 25



El dibujo en corte demuestra la presencia de los dos alerones delanteros y la canalización del aire, que una vez que pasa por los radiadores escapa por las acanaladuras "ad hoc" efectuadas en el capot.

La vista trasera hace recordar en buena medida a la Ferrari Daytona, cuya mecánica ha adoptado Pininfarina para el Cr25.



PININFARINA Cr 25
DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2.700 mm
Trocha delantera	1.620 mm
Trocha trasera	1.580 mm
Largo máximo	4.800 mm
Ancho máximo	1.920 mm
Altura total	1.180 mm

Para asegurar la mejor respuesta a los vientos laterales, las secciones transversales han experimentado un tratamiento predominantemente curvilíneo, y la distribución de los volúmenes se ha repartido de modo de obtener el centro de presión detrás del baricentro del auto.

Sintetizando en cifras los resultados del estudio aerodinámico, se obtuvieron los siguientes valores:

Coeficiente aerodinámico de resistencia longitudinal CX = 0,256

Coeficiente total de sustentación sobre los dos ejes CZ = 0,093 (negativo).

ESTETICA

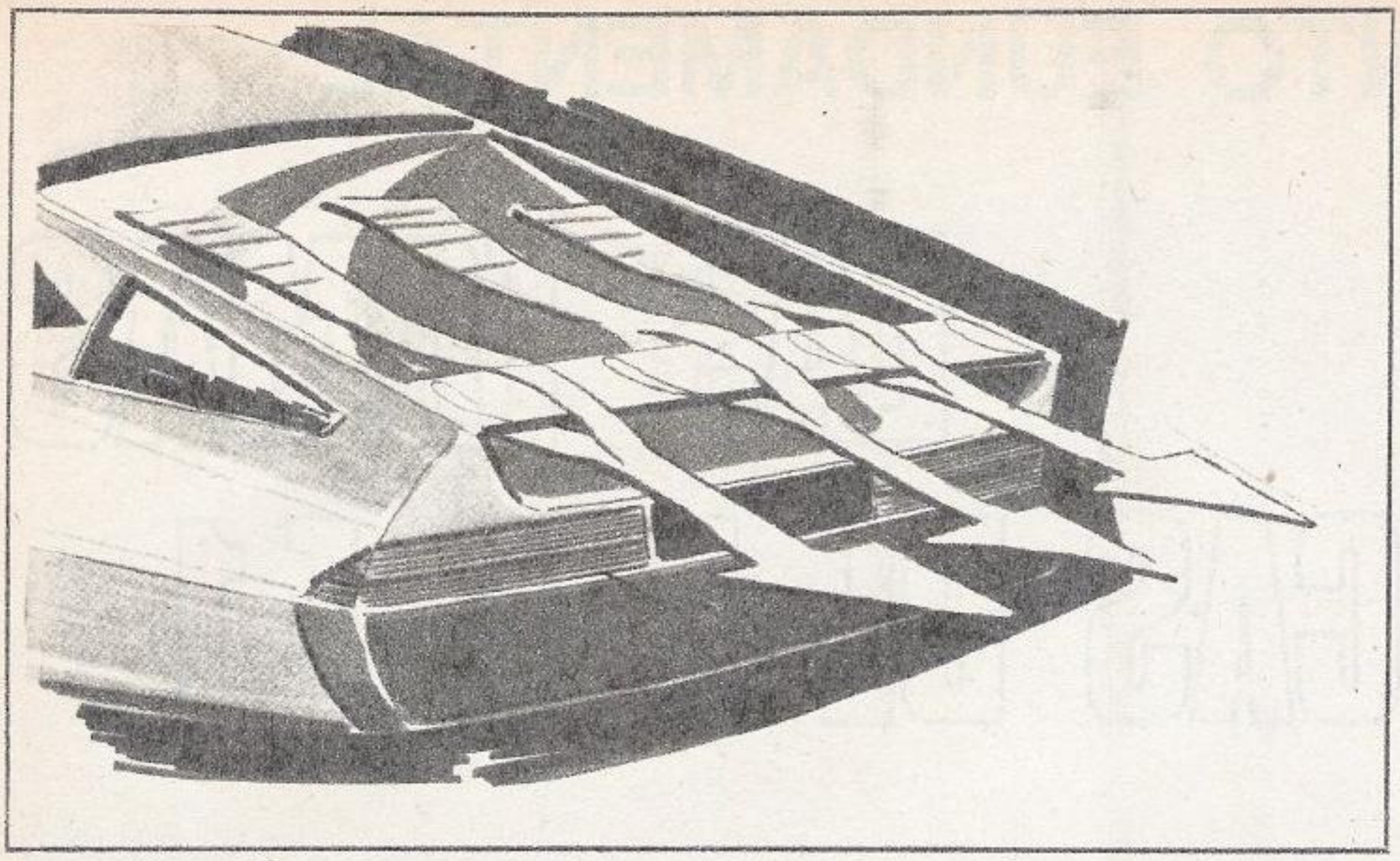
El auto presenta una línea baja y lanzada, enfatizada por una faja de resina expandida que contornea toda la forma para protegerla de eventuales golpes. La particularidad de esta faja es que además de hacer de paragolpes trabaja, en la parte delantera, como un doble alerón con acción aerodinámica deportante. Sobre la parte baja de los laterales aparecen caladuras en serie, que refrigeran el sistema de escape.

Llaman la atención los "flaps" laterales, ubicados tras el parante trasero de la puerta, que trabajan como frenos aerodinámicos, de modo semejante a los pétalos que pueden apreciarse en las turbinas o turbohélices de muchos aviones actuales. Entran en acción automáticamente coordinados con el pedal de freno, luego de superada cierta velocidad. Una vez accionados, aseguran un sistema frenante autoequilibrado respecto con el centro de presión longitudinal del vehículo.

La apertura de las puertas también resultan una absoluta novedad; un equipo electrónico minimizado en dimensión asegura la apertura por medio de un simple toque.

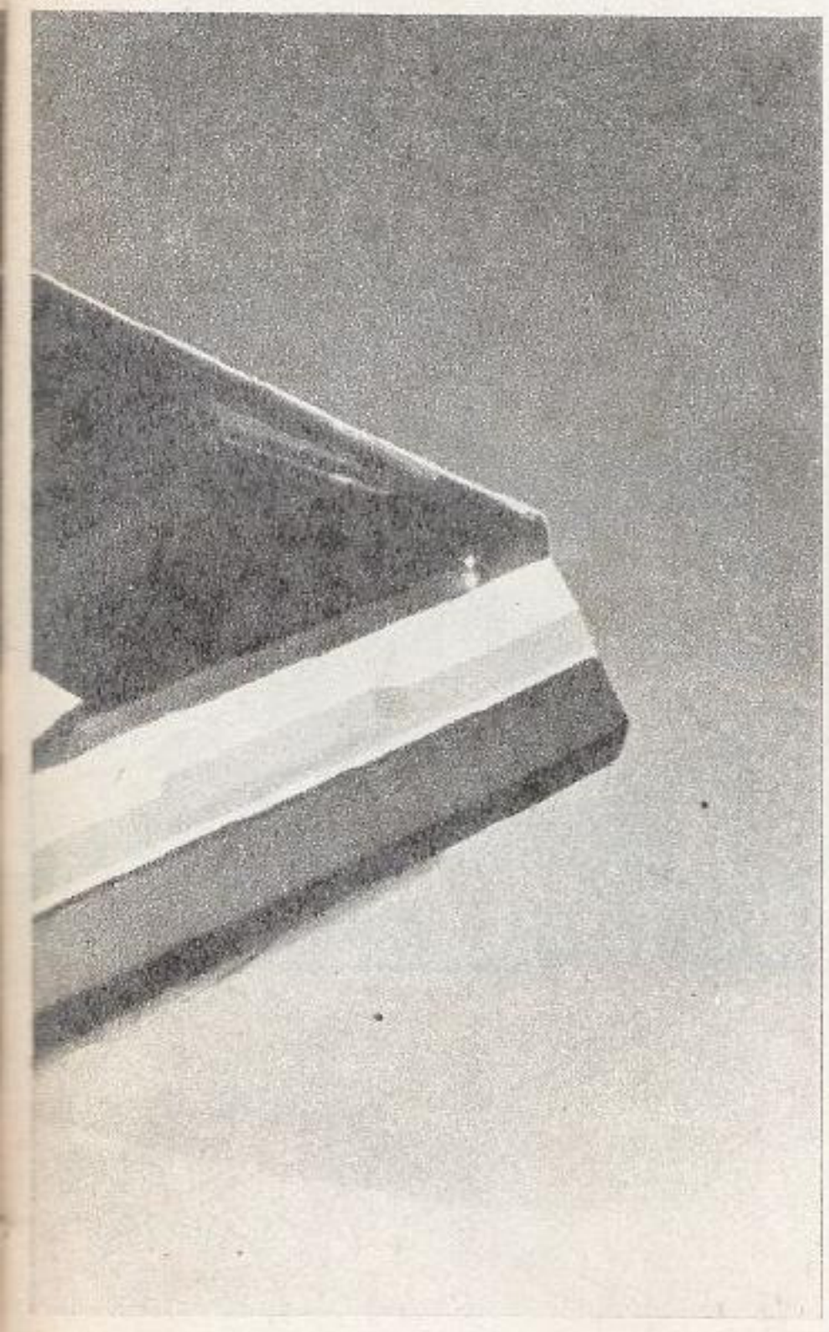
La instrumentación es de tipo digital, asegurando una lectura directa y correcta. Pirelli ha colaborado en la realización de este prototipo **Cr25** al desarrollar especialmente las cubiertas; se trata de neumáticos de sección triangular, en los que los flancos trabajan a la comprensión en lugar de trabajar a la tracción, lo que asegura una excelente tenida, aún en caso de desinfle, circunstancia en la que las partes de goma en contacto se

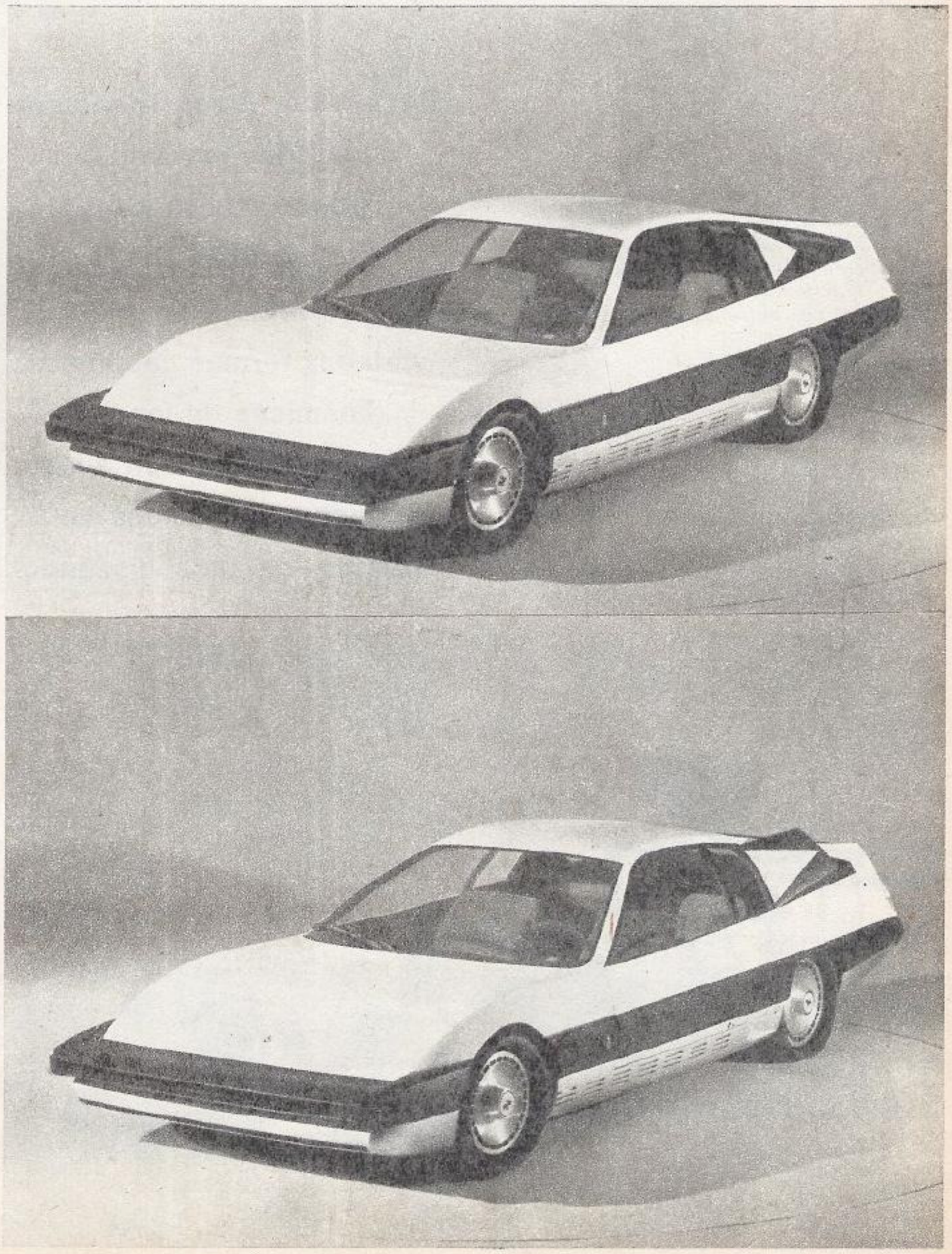
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El dibujo, en este caso, es más claro que la foto: muestra el alerón trasero, que aumenta la adherencia del auto al piso.

Notar la acción de los frenos aerodinámicos laterales, ubicados en los flancos, directamente encima de las ruedas traseras.





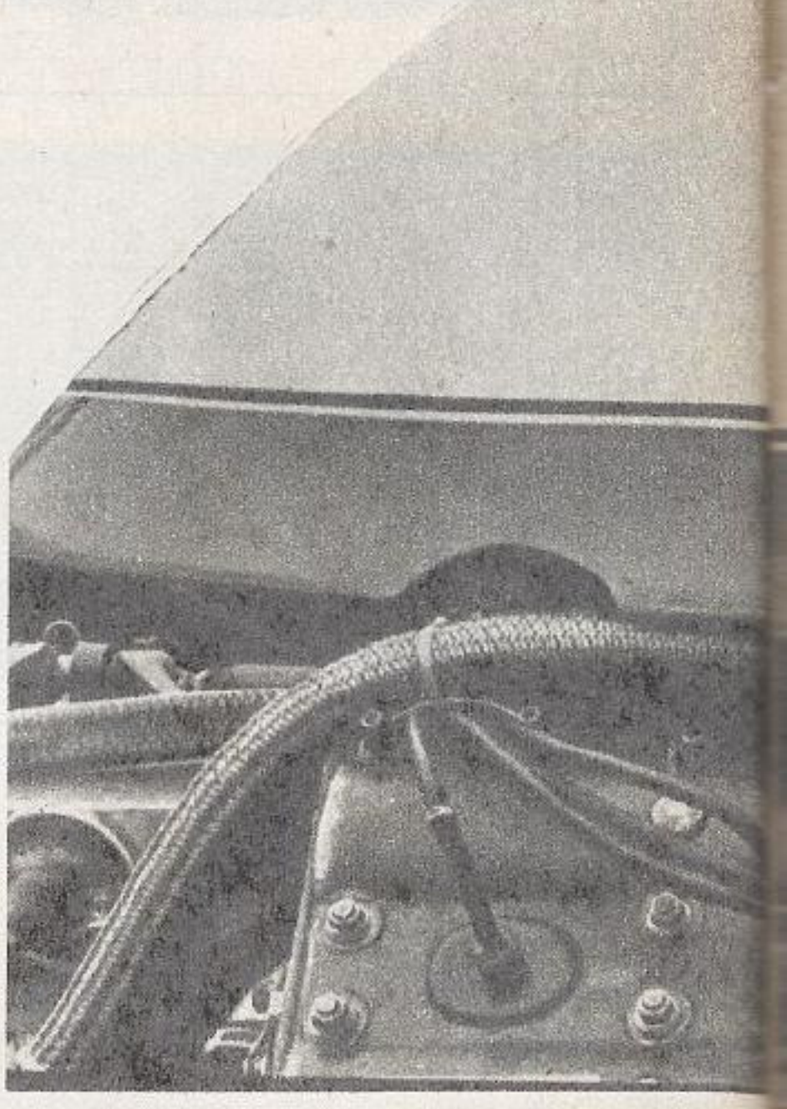
van "suplementando" de manera de asegurar condiciones de manejo casi normales. La rueda de auxilio, dadas estas características, ha sido eliminada, aumentando entonces de manera notable la capacidad del baúl.

Como resultado de la primera experiencia de Pininfarina en el túnel aerodinámico propio, el Cr25 ha superado las previsiones más optimistas. Es muy posible que jamás llegue a concretarse la posibilidad de su construcción en serie, pero como todos estos estudios avanzados, ofrecerá mil y una posibilidades de investigación, cuyos dividendos científicos serán sin duda volcados en los autos de todos los dias

UN ELEMENTO FUNDAMENTAL

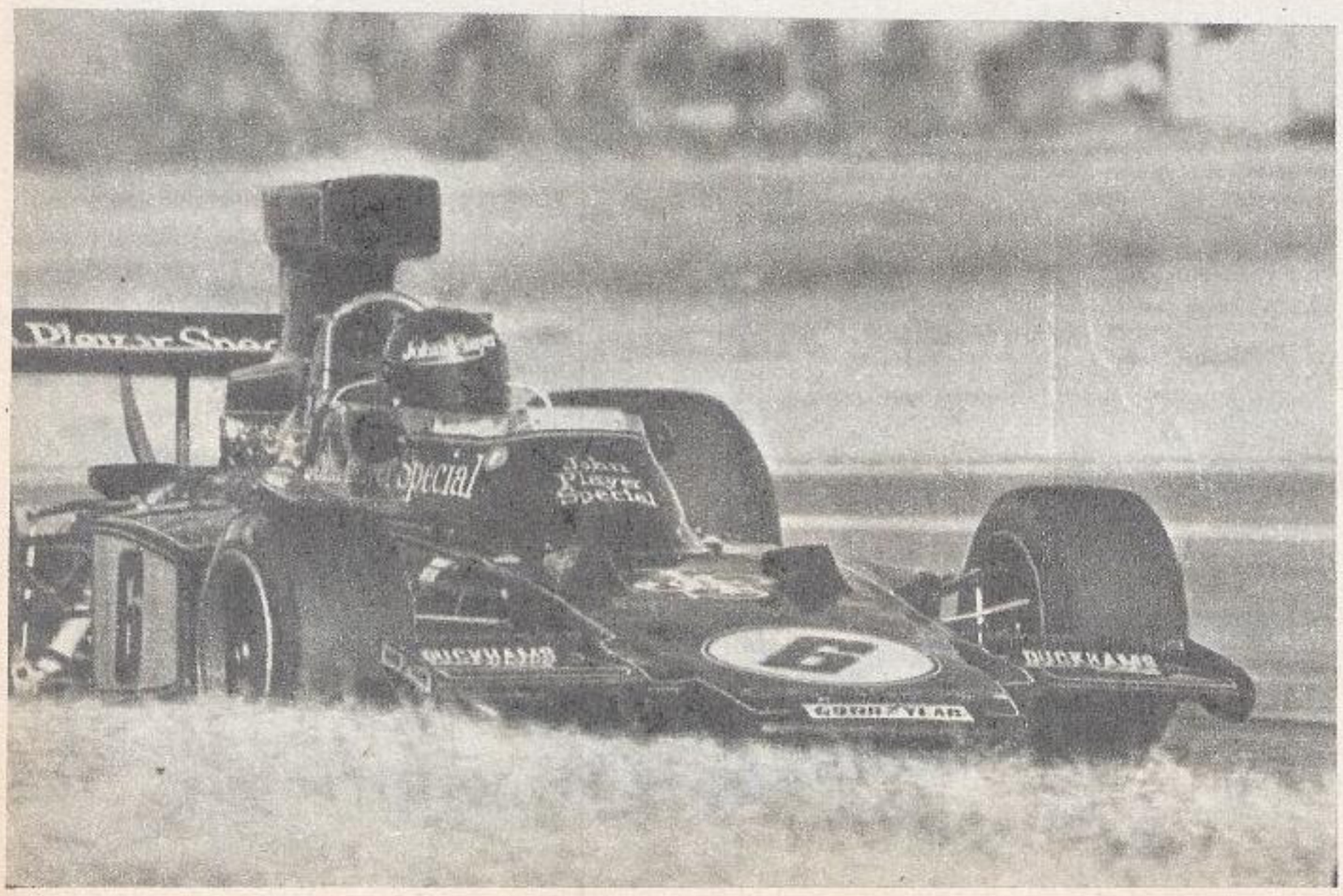
LAS TOMAS DINÁMICAS DE LOS F.1

De sección oval, triangular, cuadrada, rectangular; puestas horizontal o verticalmente y conformando las más variadas formas, las tomas dinámicas de los F-1 actuales responden a los conceptos técnicos en particular de cada diseñador



A la derecha. La voluminosa giba de los McLaren M23 alberga la toma dinámica y la cámara tranquilizadora de aire. Exteriormente su diseño está regido por conceptos aerodinámicos

Una de las más clásicas es la del Lotus 72. En los últimos años fue engrosada verticalmente aumentándose así la sección de la entrada.

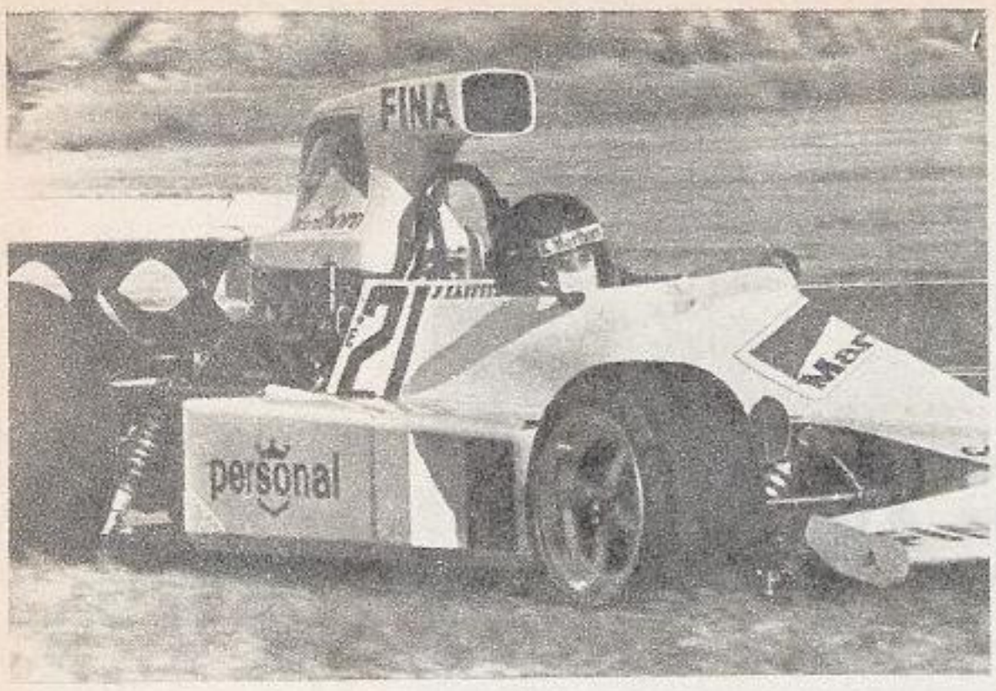


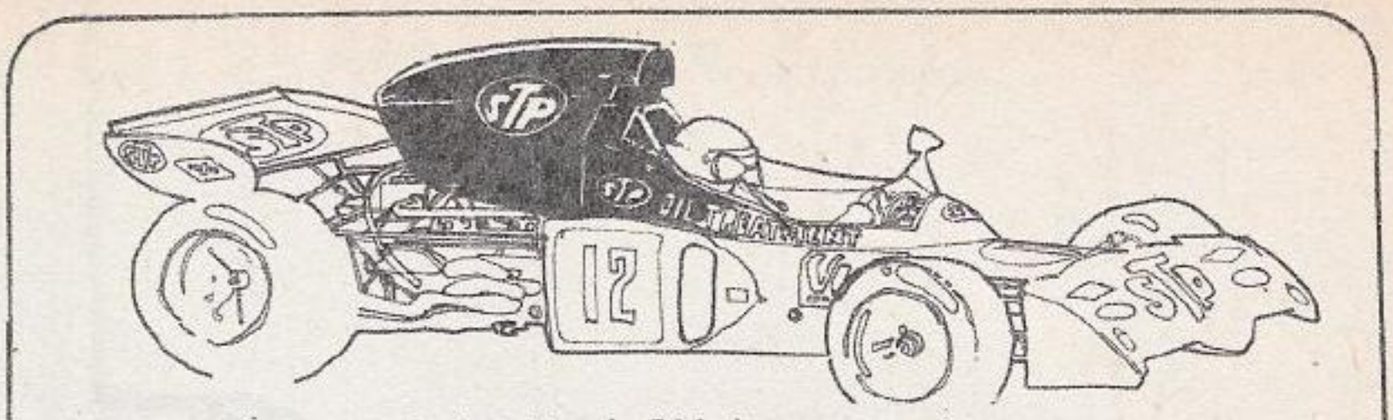
Seguramente, a medida que fuéramos discurriendo sobre el tema tomas dinámicas de autos tipo GP muchos de ustedes comenzarían a plantearse y plantearnos dudas. Los que frisan los cincuenta preguntarían: ¿y la del Talbot-lago de 1949, que era entonces? Los más jóvenes automáticamente esgrimirían ejemplos como: ¿y la de la Maserati 250F?, ¿la del Ferrari Dino 256? ó ¿las del Mercedes W 196? Y así cada uno aportaría su variante conocida sobre el mismo tema en cantidades infernales. Para evitarles la molestia y de paso

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



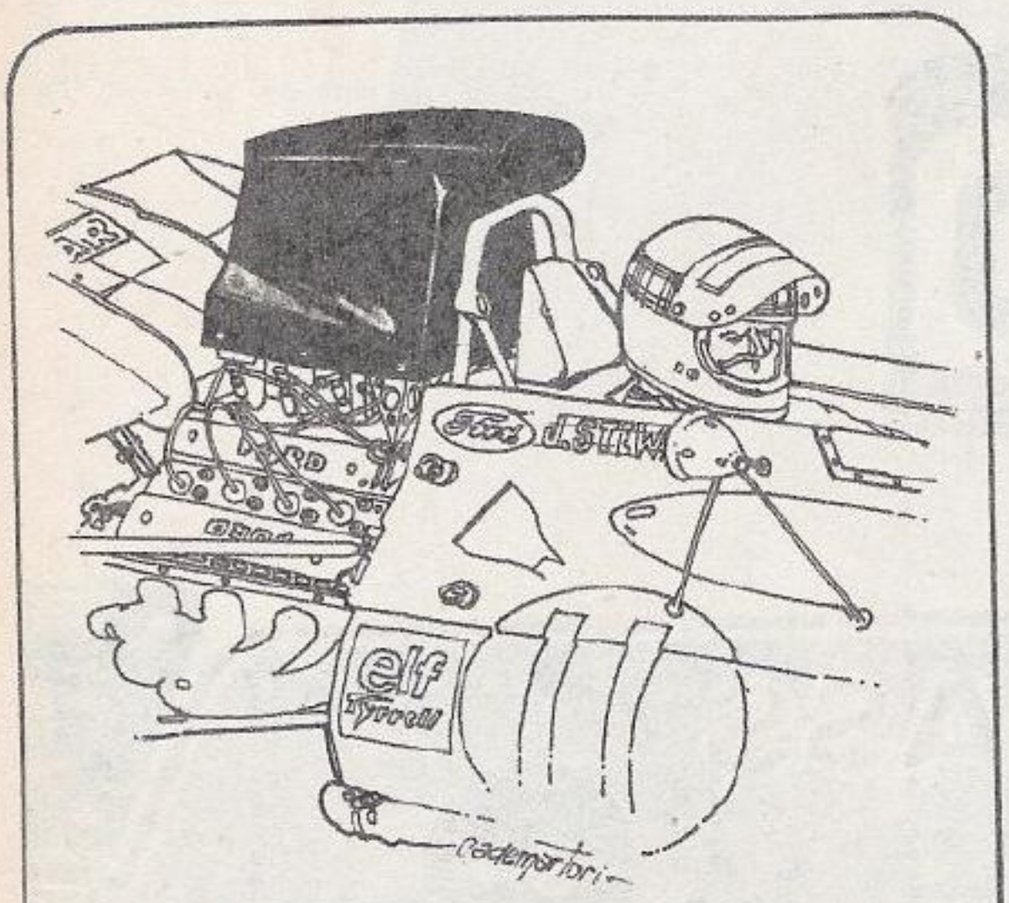
ubicarlos en tema sin equívocos,
debemos hacer una salvedad
que obviamente los pondrá en camino.
Tratando el asunto muy
por encima y ateniéndonos a la
verdadera acepción del término,
todas, al fin y al cabo,
son tomas dinámicas.
Tanto las utilizadas en épocas
pasadas, como las de la
"nueva generación",
surgidas alrededor de 1970.
Sin embargo hay algo que
de por sí solamente establece
diferencias y aparta el tema.
Mientras que las que se utilizaron
en épocas anteriores eran simplemente
elementos que forzaban
la entrada del aire
directamente a la zona de las
trompetas de admisión,
para que una vez allí,
éstas lo "sorbieran" a gusto
(si podían),
las de la segunda "camada"
son elementos mucho más sofisticados,
y si bien el principio que utilizan es
el mismo, su función es totalmente
diferente.
Las necesidades de los motores
modernos de competición,
en materia de aire "fresco", son
obvias; pero este fluido no es
desaprovechado utilizándose tomas
como las de los primeros tiempos.
Estas lograban su cometido sólo
a medias ya que si bien forzaban
una determinada cantidad de aire
a la zona de los carburadores,
éste circulaba a velocidades tremendas
y provisto de partículas nada
saludables para los órganos
del motor.
Por el contrario, la toma
dinámica actual, fuerza la
admisión del aire a una cámara
tranquilizadora y allí sí el fluido,
en estado de reposo,
es succionado a gusto por las
respectivas trompetas.
Esta y no otra es la diferencia,
esa cámara tranquilizadora
es la responsable.
En materia de tomas dinámicas
modernas todo comenzó con los
primeros ensayos de Matra:
el V12 francés utilizó antes
que nadie un elemento de
estas características con entrada
de sección redonda.



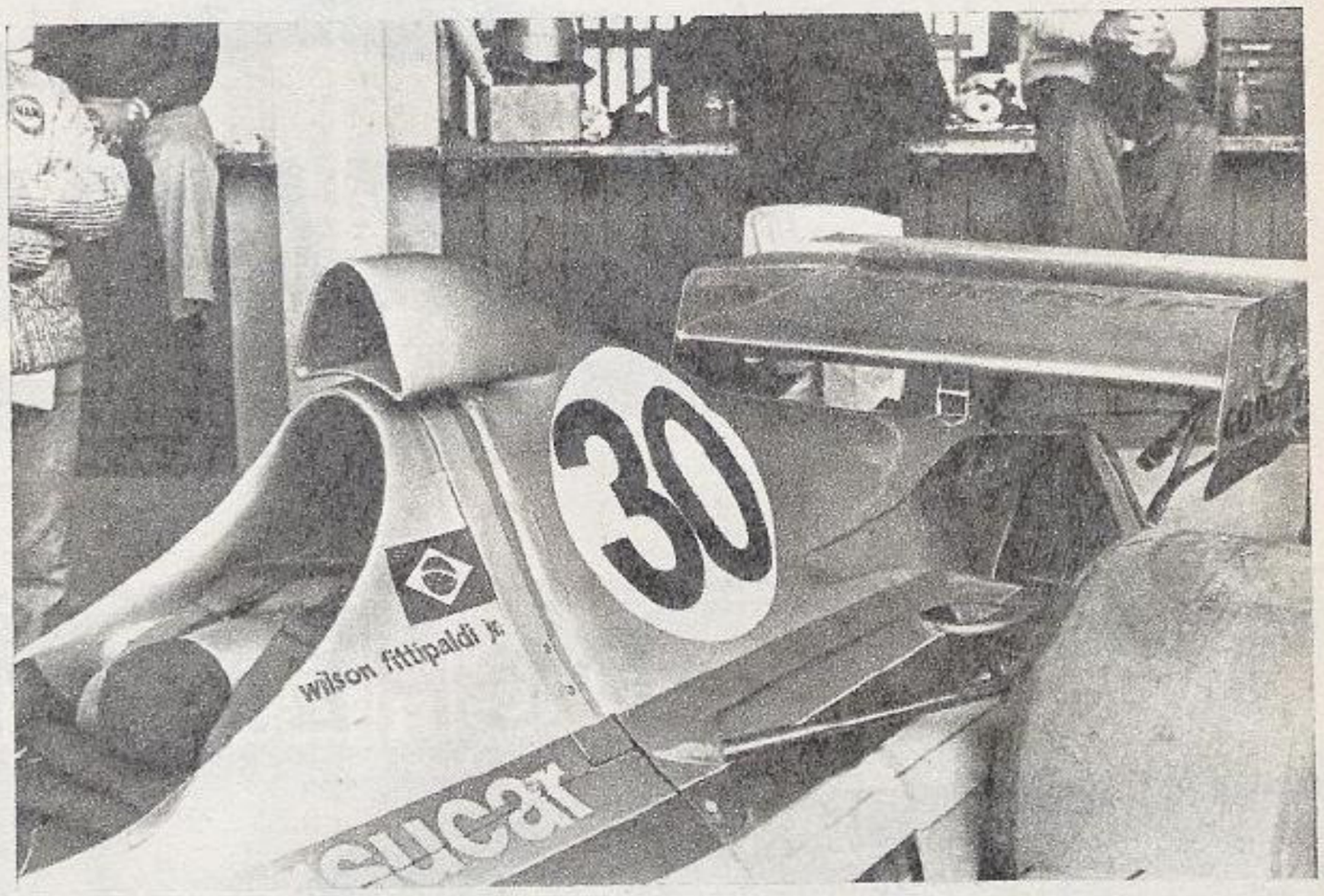


La toma de los March 721 fue integrada a la parte carenada del cockpit y sirvió para cubrir parte del motor.

Los Williams adoptaron las del tipo rectangular de grandes dimensiones.



La utilizada por Tyrrell en su modelo 003 fue la toma que prácticamente desencadenó la utilización de este elemento en la mayoría de los autos.



Durante los ensayos para el GP de Argentina, el debutante Copersucar utilizó este tipo de toma superpuesta a la diseñada en un primer momento para ese cometido.



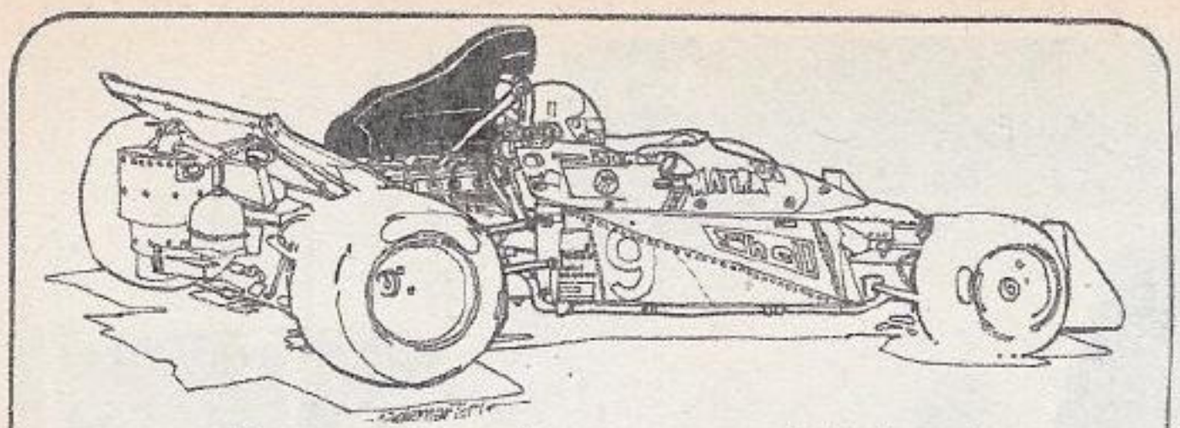
La del Penske PC-1 es del tipo horizontal. Una forma que fue dejada de lado por la mayoría.

A partir de ese momento (pese a que como es lógico hubo muchos remisos en adaptarlas) se comenzaron a ver algunas variantes. Lotus ensayó una que tenía dos

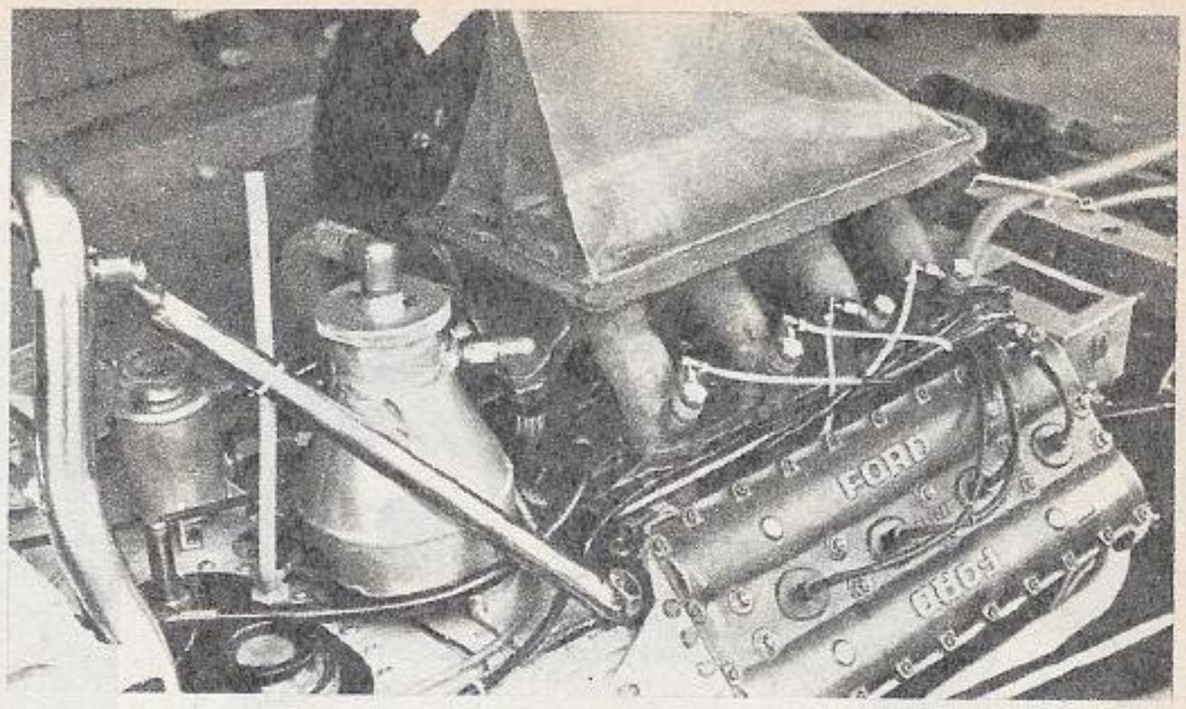


La entrada de aire de las Ferrari 312-B3 se caracteriza por su forma angosta y alta. En este caso el sector para tranquilizar el aire es muy amplio debido a la disposición y características del motor (12 cilindros opuestos).

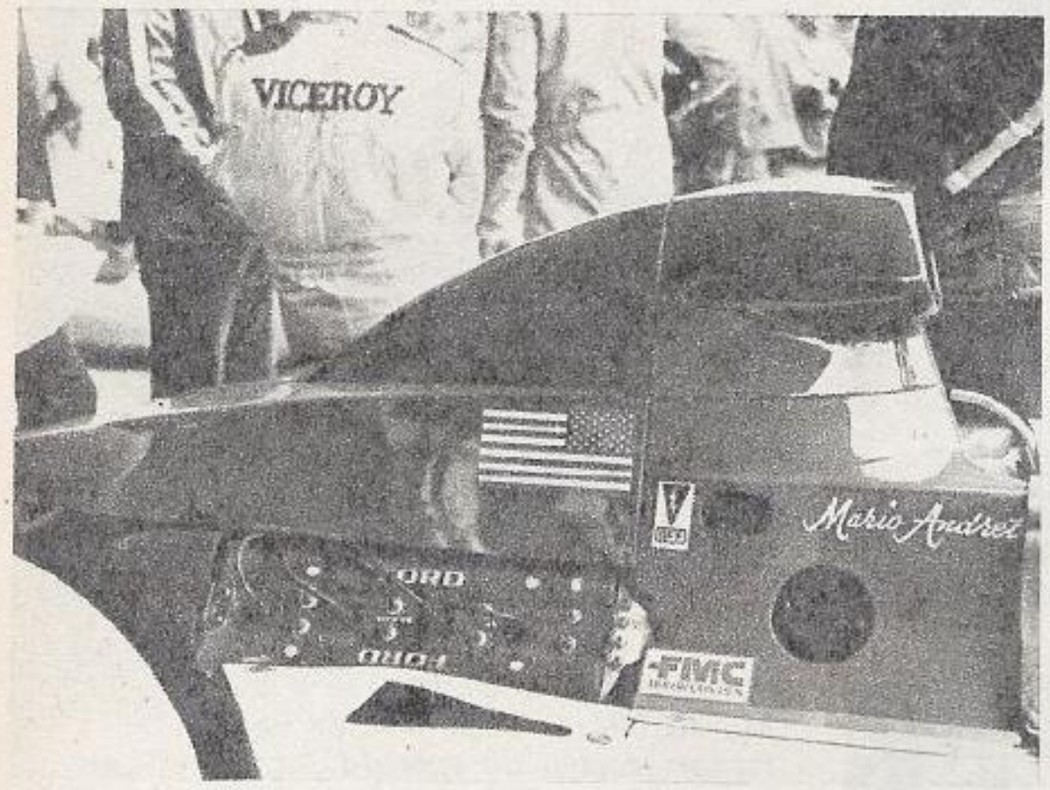
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Precursores en el tema tomas dinámicas, los Matra V12 llevaron en 1972 esta de diseño tipo periscopio.



El motor Cosworth montado sobre el McLaren de Fittipaldi luce sobre los inyectores una delicada malla para evitar la entrada de cuerpos extraños. Asimismo



La utilizada por el Parnelli es de diseño compacto y gruesa sección de entrada.

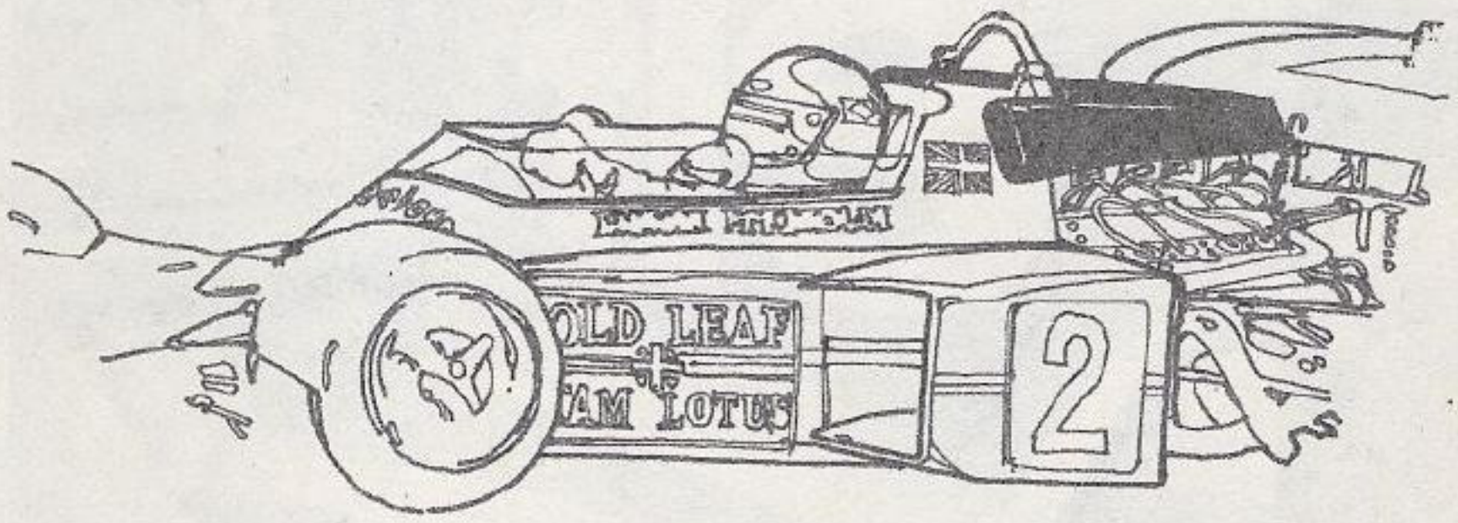


Los Lola, que el año pasado nos sorprendieron con una toma enorme y de forma muy particular, utilizan ahora esta más convencional.

Una de las tomas más singulares es la del nuevo Shadow DN-5. Es del tipo "alta" y su curiosa configuración es motivada por la disposición de algunos componentes mecánicos.

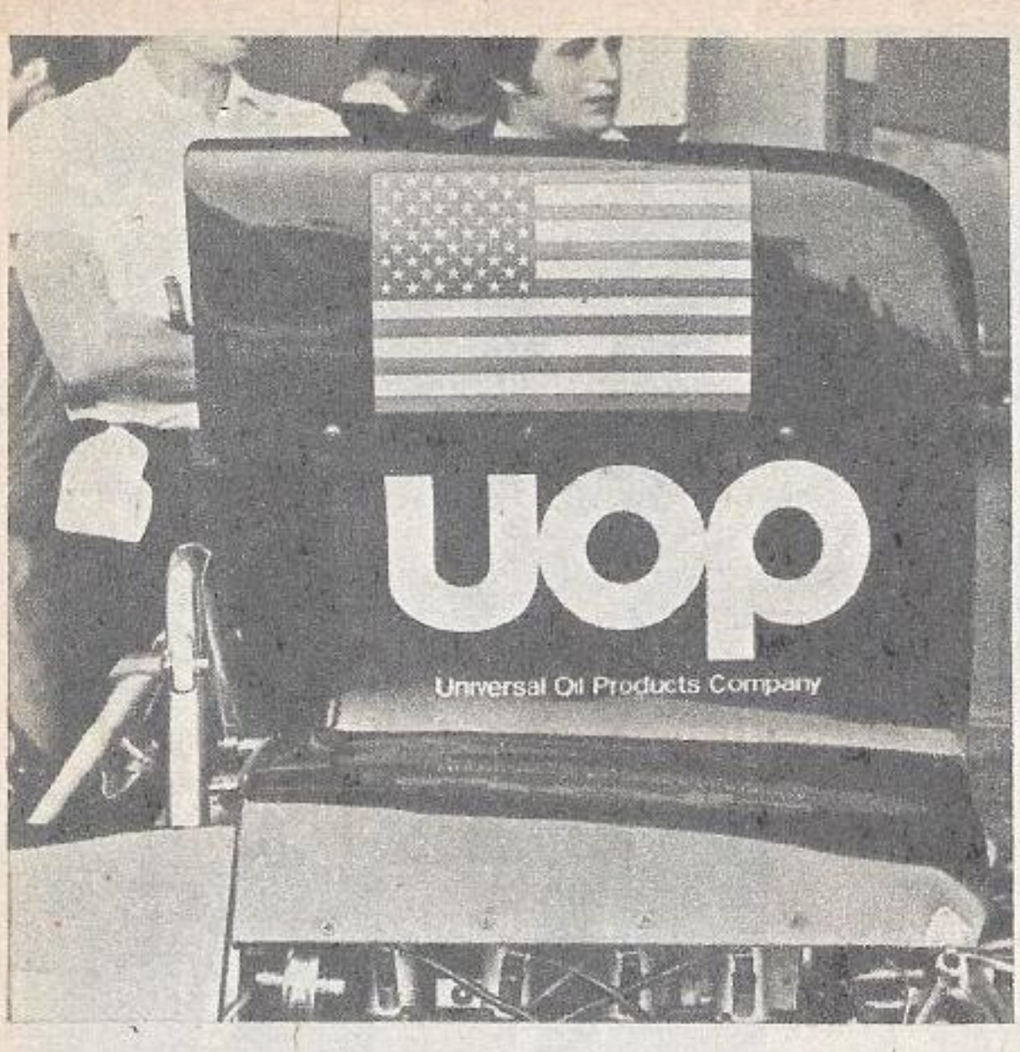


entradas de aire,
una a cada lado de la cabeza
del piloto, que luego fue abandonada
en beneficio de otra de
nuevo diseño.
Tyrrell probó con éxito una de



Esta hoy insólita toma fue la utilizada en primera instancia por los Lotus 72.

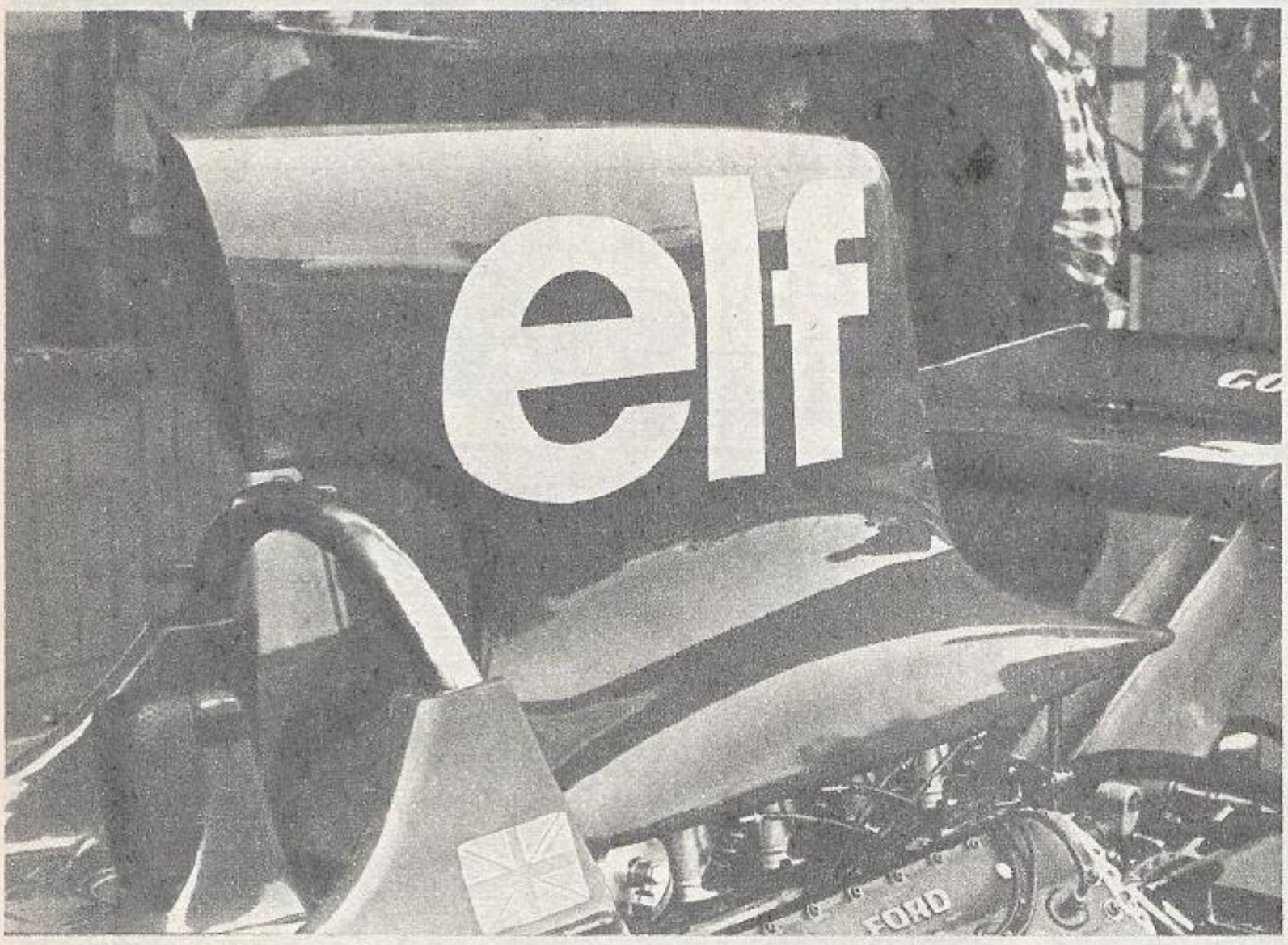
sección de entrada oval
y bastante alta, que le rindió
óptimos beneficios.
Con este último ejemplo se desató
definitivamente la fiebre
en materia de tomas dinámicas;
prácticamente todo el parque de la F-1
comenzó a experimentar y adoptar
tomas de los diseños más
variados que en la mayoría de los
casos correspondían a las necesidades
de los encargados de preparar
o mantener los motores.



El Shadow DN-3 de Pryce llevó ésta que se utilizó durante todo 1974.



El BRM P-201 de Wilds utilizó desde su debut, a principios del año pasado, esta toma cuya entrada es triangular.



La toma usada en los Tyrrell 007 es posiblemente la de menor sección de entrada.

Posiblemente la del Brabham BT-44B sea la toma dinámica de diseño más grácil y logrado. Ahora está construida en una sola pieza.



Pese a que casi todos usaban motores del mismo tipo, Cosworth V-8, la preparación de éstos corría por cuenta de terceros, quienes de acuerdo a los trabajos que realizaban en ellos adoptaban una determinada forma para la toma a utilizar. En los últimos años la profusión de diseños de las tomas dinámicas fue incesante. Así nos encontramos con la del Tyrrell 005 de grandes dimensiones y curiosa forma, la del March 721 que se integraba al carenado del auto, la del Matra donde la toma parecía un periscopio y la cámara tranquilizadora tenía reducidas dimensiones,

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Surtees de Watson llevó esta toma de sección oval, muy parecida a las de los Tyrrell, pero de mayores dimensiones.

Esta toma dinámica que luce el Hesketh de Hunt es muy parecida a la utilizada en el March 731 del mismo equipo que marcó un rumbo en materia de tomas. La característica principal de aquélla —y que ésta también luce— es su sección angosta y alta.



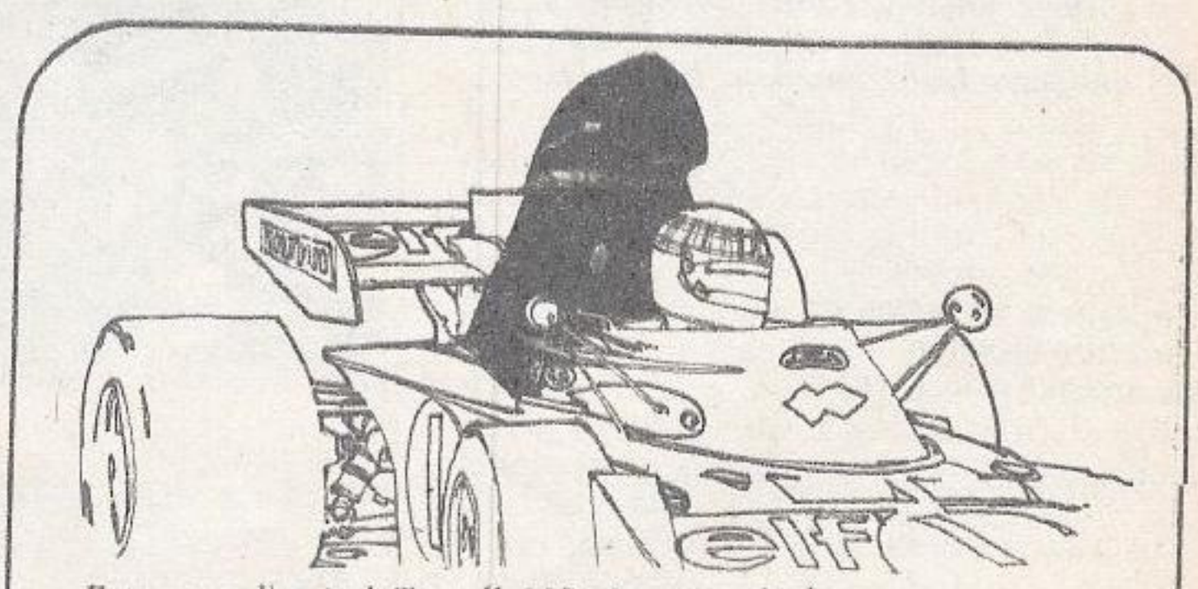
En estas dos fotos se pueden advertir claramente las diferencias existentes entre las tomas dinámicas de los McLaren de Fittipaldi y Mass.



Sin apartarse mucho de los lineamientos actuales, la toma que luce el March de Brambilla es "lo tradicional".







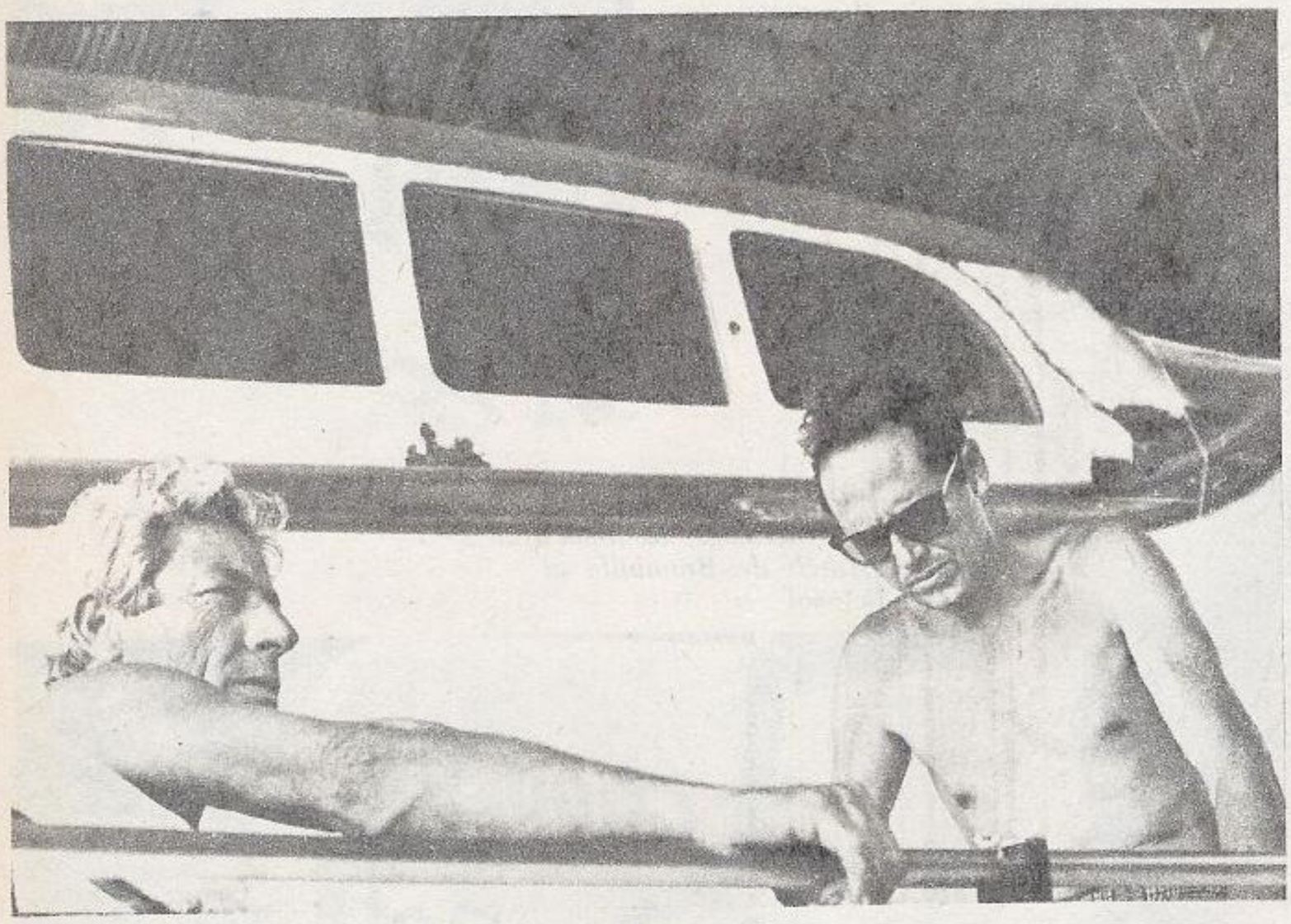
Esta, que llevó el Tyrrell 005, fue una de las tomas de mayores dimensiones en cuanto a sección de entrada.

la del March de Hesketh, muy angosta y alta para absorber aire fresco estando en el pelotón, etc., etc.

"Todas diseñadas para el mismo fin, no solamente están condicionadas por el tipo de preparación del motor que llevan, sino que también responden a los estudios y criterios de cada uno de sus diseñadores.

Ricardo Delgado

nauticias



Franz Wallace, ganador de Punta del Este oculta su satisfacción tras los lentos negros.



Juan Taylor. Punteó la regata offshore uruguaya hasta que una biela buscó la libertad.

Un espejo de agua en el interior. Un club propone los zonales por. . .vez.

REGLAMENTARIAS

La Federación Motonáutica Argentina recuerda a los pilotos que son causas para ser excluidos de la participación de regatas las siguientes:

1) Tener suspensiones pendientes.
2) Falta de pago de penalidades.
3) No presentar en término solicitud de inscripción.
4) Carecer de la documentación, a saber: Licencia de corredor, matrícula de la embarcación, conformidad del propietario si fuere necesario.
5) Número identificador irregular.
6) Falta de un adecuado casco protector o salvavidas.
7) Orden del médico oficial.
8) No presentarse a la verificación téonica.

También señala que son causas para ser excluidos del orden de llegada:

1) Correr sin el casco protector en algún momento de la prueba; ídem para el salvavidas.
2) No respetar los 5 minutos previos de acuerdo al reglamento de la UIM.
3 Recorrer o cortar el circuito y la zona de seguridad durante los cinco minutos que preceden a la partida.
4) No mantener derecha la ruta en la zona de largada y dentro de la zona denominada de seguridad.
5) Partir anticipadamente a la señal de largada.
6) Maniobras desleales en carrerra.
7) Marchar en sentido contrario al de la regata.
8) No cumplir el recorrido del circuito al término de la carrera para regresar a boxes.
9) No detenerse después de habérsele reiterado las señas con la bandera roja durante o al terminar la regata.
10) Alteración o sustitución de partes o piezas del casco o motor precintadas.
11) Haber corrido contra el dictamen médico u órdenes del oficial de dia.
12) Alteración comprobada de las especificaciones de su clase o categoría.

También se hace presente a los pilotos a comienzo de la temporada (buena idea) que pueden perderse los puntos acumulados (sí, también los ya acumulados anteriormente en el campeonato) por las siguientes causas:

1) Falsa declaración en la solicitud de licencia de corredor.
2) Alteración del combustible en las clases reglamentadas.
3) Falsa declaración de la clindrada del motor.
4) Alteración de los motores y/o sus partes en las series reglamentadas

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

5) Cascos alterados en las series reglamentadas.

6) Participar en carreras en el exterior sin autorización correspondiente.

7) Injurias contra organizadores o miembros de las comisiones de carreras.

8) Llegar a vías de hecho contra organizadores o miembros de comisiones.

9) Excederse en el tamaño de la publicidad autorizada a cada lancha.

Debe tenerse presente que además de las penalidades que puedan corresponder (el reglamento habla de suspensiones de hasta cinco años) se aplicarán multas en efectivo por cada infracción cometida.

Desde otro punto de vista la Federación establece en el Capítulo VI que la descalificación de un piloto en una carrera la dispone el Jurado (queda pues sobreentendido que no puede disponerla el oficial de día).

PROPUESTAS

Hace un tiempo un club miembro de la Federación plantea a la misma una serie de inquietudes que resulta interesante dar a conocer a todos. Aquí van:

1) Clase turismo totalmente standard (la clase de paseo soluciona este punto).

2) Un mínimo de 5 lanchas para que puedan aceptarse nuevas categorías internacionales.

3) Multar a las afiliadas que no cumplan con las fechas solicitadas salvo los casos de fuerza mayor.

4) Si una persona resulta dos años campeón de una categoría debe pasar a otra.

5) Unicamente podrán representar al país en el extranjero el campeón o subcampeón de una categoría internacional. En caso de que no aceptaran competir se enviaría al tercero y en caso de desistir también éste al que encabece las posiciones el año en curso.

6) Organizar campeonatos zonales o provinciales, los que tendrían una carrera con puntaje para el campeonato provincial y dos sin puntaje. Esas tres competencias darían el título de campeón zonal.

7) Organización de un campeonato sudamericano de motonáutica en 1976 para Clase III, SE, OI, ON y R5

8) Reglamentar el derecho al reclamo de los pilotos de la siguiente forma: todo piloto debe hacer el reclamo que considere justo ante las autoridades de la afiliada que realice la competencia. Contestada su petición, si considera que su reclamo o denuncia no ha sido satisfecho, podrá apelar a la Federación Motonáutica Argentina por intermedio de la afiliada de la que posee carnet de corredor, aportando todos los elementos de juicio de que disponga. La resolución que tome la FMA ante la denuncia, previa consulta a la afiliada o a quienes considere conveniente, resulta inapelable.

9) Se solicita la incorporación a la reglamentación de los intentos de record de los siguientes puntos: la inscripción cerrará seis días corridos antes de la fecha fijada para el intento. La Comisión de Carreras revisará las solicitudes, pudiendo impugnar las que reglamentariamente no estén en condiciones de presentarse. El mismo derecho tiene la Comisión Técnica que se elija para el evento, debiendo informar los motivos de la impugnación. La aplicación del coeficiente que establece la UIM es válido para todas las categorías nacionales e internacionales. Los que se inscriban para lograr records internacionales o marcas de otro tipo de carácter internacional deberán adjuntar con la solicitud los siguientes elementos: 2 fotos de la embarcación, plano de construcción con sus medidas en escala 1/100 (acá debe haber un error porque una lancha de cinco metros resultaría de cinco centímetros: obviamente se debe referir a escala 1/100), certificado de homologación del motor, licencia internacional. Sin esos elementos no se autorizará el intento de record.



La Pira Pitá de Juan Taylor: impecable.

REGATA OFF SHORE

PUNTA DEL ESTE

El domingo 19 de enero se disputó en Punta del Este el Grand Prix que organizado por el Yacht Club Punta del Este constituye la segunda prueba del año con puntaje para el trofeo Sam Griffith. El brasileño Franz Wallace triunfó holgadamente pero no sin haber tenido que luchar bravamente contra Juan Fernández Bunge. La participación argentina en la prueba estuvo a cargo de los siguientes pilotos de los que indicamos brevemente la actuación que les correspondió.

Juan Taylor: Con la Pira Pitá; fue puntero largo rato, casi hasta Montevideo y luego nuevamente hasta la Isla de Flores. Los inconvenientes mecánicos que lo relegaron, no alcanzaron a borrar la magnífica impresión que causó.

Alejandro Stocker: También tuvo problemas mecánicos que le impidieron hacer frente a sus rivales. Aprovechó bien la lentitud final de la Pira Pitá (bielas fundidas) y se ubicó primero en la categoría

Jorge Pagliettini: Ganó la Clase III. Las aguas abiertas le resultan particularmente agradables y por tal motivo se encuentra muy a gusto en el circuito. Brillante su gestión, y la de Alberto Castillo, su acompañante.

Adán Adami: Tuvo la desgracia de romper buje de hélice cuando apenas se iniciaba la carrera. Lo consideramos una adquisición positiva para la Clase III.

Fernando Barbot: Rotura de biela y árbol de levas al volver de la primera virada de Isla de Lobos. Habrá que esperar porque su lancha da para mucho más.

Juan Fernández Bunge: Si bien es argentino corre con licencia de Bahamas. De los cuatro Mercury fuera de borda que tiene su Boar Hog dos le fallaron tan sólo cuando faltaba media hora de carrera. Venía a pocos metros de Wallace y estaba dispuesto a jugarse el todo por el todo. De todas formas ganó la categoría OP 2.

La clasificación final de la prueba fue la siguiente:

Clase OP 1			
1º	Franz Wallace	Pangaré Gringo	4h37m32s
Clase OP 2			
1º	Juan Fernández Bunge	Boar Hog	4h54m07s
Clase C 2			
1º	Alejandro Stocker	Pira Mocoi	6h37m34s
2º	Juan Taylor	Pira Pitá	7h12m43s
Clase III			
1º	Jorge Pagliettini	Mosquito IV	3h07m19s

A TRAVES DE HECTOR RIOS Y DANIEL SANCHO...

SMATA EN EL AUTOM

Mediante el apoyo del Sindicato de Mecánicos dos pilotos pueden representar, en un deporte tan popular como el automovilismo, a un gremio de numerosos adictos a él



Héctor Rios con su flamante cupé Chevy consiguió mediante el apoyo brindado por SMATA abandonar definitivamente la butaca derecha y participar como piloto en Turismo de Carretera.

Alejandro Roberto Marino, secretario administrativo de SMATA, conversa con Corsa y los dos pilotos que defienden Sindicato, Héctor los colores del Sindicato, Héctor Ríos y Daniel Sancho.

Daniel Sancho, el representante de SMATA en la Fórmula Uno.

En los últimos tiempos surgió una modalidad nueva en cuanto a patrocinio de pilotos. Nos referimos al apoyo financiero de algunos sindicatos que se lanzaron a la participación directa en el automovilismo deportivo. El caso que nos ocupa hoy es el de SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines) que apoya la gestión de Héctor Ríos en Turismo de Carretera y Daniel Sancho en Mecánica Argentina Fórmula Uno, además de brindar ayuda en otras categorías menores como el karting y Midge.t

La inquietud surgió a través de una sugerencia del cuerpo de delegados de la seccional Rafaela donde a tal efecto se formó una peña para el patrocinio de un Midget. Posteriormente a esto el cuerpo de delegados de General Motors llevó a las altas autoridades del Sindicato la inquietud de apoyar la gestión de uno de sus afiliados; hablamos del "Laucha" Ríos que como es sabido hace un par de años dejó definitivamente la butaca derecha de acompañante para tentar suerte como piloto aprvoechando la experiencia recogida luego de acompañar a pilotos de primera línea como Cupeiro, Pairetti, Garcia Veiga. El caso interesó mucho a los directivos ya que se trataba de posibilitar económicamente la realización de uno de sus afiliados a quien por su condición de obrero le resultaba imposible la práctica de un deporte costoso. Que por otra parte representaría a la entidad en un campo que resulta tan afín con la actividad de sus agremiados.

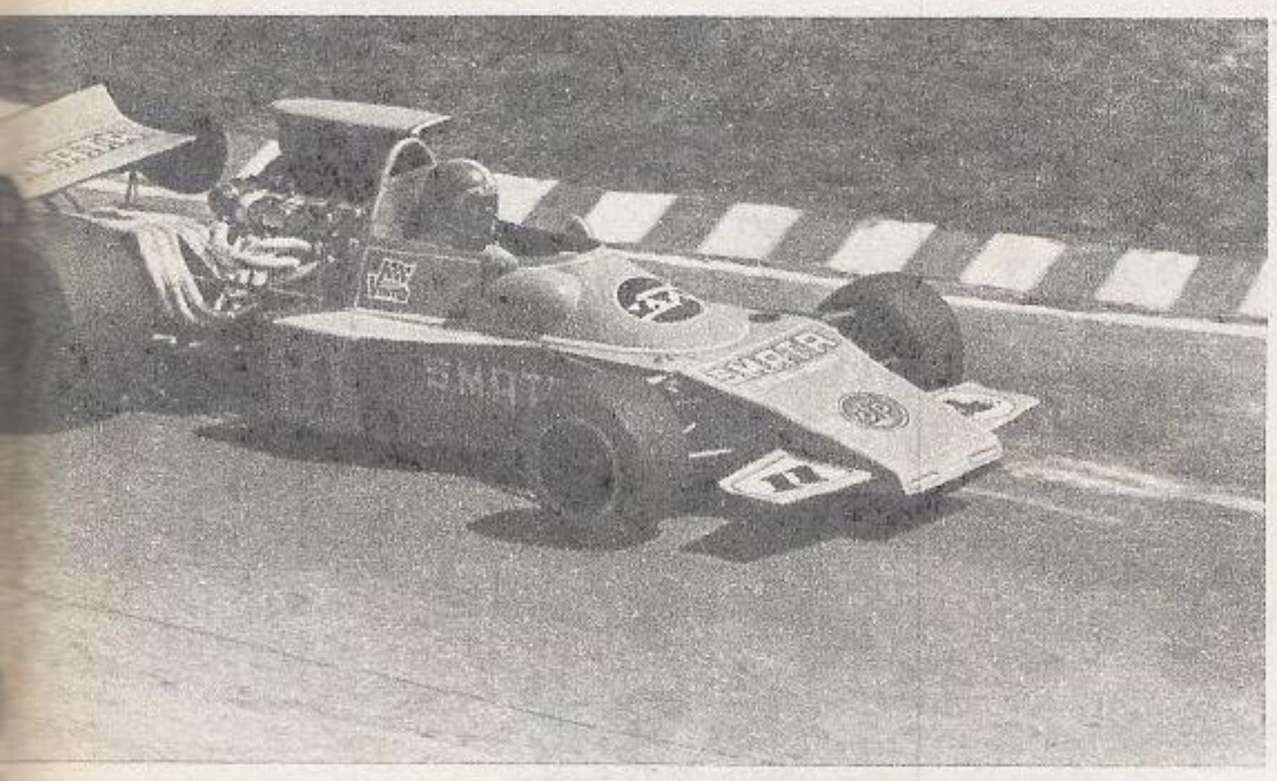
De esa forma inmediatamente la plana mayor de SMATA se trasladó un día hasta el taller donde el Laucha estaba dando los últimos toques a su flamante cupé Chevy y quedó concretada la ayuda.

Alejandro Roberto Marino, secretario administrativo del gremio explica en forma concreta que **"el espíritu fundamental por el cual nosotros brindamos apoyo es para facilitar el ascenso dentro de una actividad tan onerosa a muchachos que como Ríos tanto hicieron por el automovilismo desde el anonimato, tratando de recompensar el esfuerzo de tantos años. No nos preocupan los resultados, ni los nombres, simplemente queremos**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OVILISMO





que **nuestros afiliados estén representados en el automovilismo, y nadie mejor que Ríos para asumir esa responsabilidad ya que es un obrero del gremio."**

Idéntico es el caso de Daniel Sancho a quien introdujo la seccional Rosario que encontró en él su representante.

En la charla que mantuvimos con Marino nos enteramos de la marcha de un proyecto muy ambicioso que el gremio está llevando a cabo. Se trata del complejo de recreación integral cuyas obras se encuentran muy adelantadas. El mismo se encuentra en el kilómetro 55½ de la ruta 205 y consta de 150 Ha donde además de erigirse un moderno campo de deportes se levantará una Escuela de Capacitación Sindical con capacidad habitacional para 150 alumnos. El proyecto prevé además para su etapa final la construcción de un autódromo con todos los adelantos modernos en la materia además de ampliar —en la medida que el presupuesto lo permita— el apoyo al automovilismo siempre en la misma temática que hasta el momento

Nuevas carreras cortas con

TITULOS OFICIALES

Las Escuelas IADE, han abierto la inscripción para cursos secundarios con diplomas oficiales del Ministerio de Educación. Turnos diurnos y nocturnos para adolescentes y adultos.

Radio T.V.
ELECTRONICA-TRANSISTORES

Administración de Empresas

Secretariado Comercial

Mecánica Automotriz
ELECTRICIDAD-CARBURACION

Construcciones

Instalaciones Eléctricas
BOBINADOS

Refrigeración AIRE ACONDICIONADO

Bachillerato ACELERADO

HORARIO:
8.30 a 12 hs.
15 a 22 hs.

escuelas **iade**

INSTITUTO INCORPORADO A LA ENSEÑANZA OFICIAL

CENTRO: AV. DE MAYO 1385 - **ONCE:** RIVADAVIA 2465 - **PRIMERA JUNTA:** RIVADAVIA 5456 - **CONSTITUCION:** CIUDADELA 1218 **POMPEYA:** SAENZ 1443 - **BELGRANO:** CABILDO 3161 - **LINIERS:** RIVADAVIA 11.057 - **RAMOS MEJIA:** ARDOINO 140 Y BARCALA 1085 - **MORON:** SARMIENTO 949 - **SAN MARTIN** MORENO 15 **SAN ISIDRO:** SANTA FE 30 - **AVELLANEDA:** AV. MITRE 60 - **QUILMES:** H. YRIGOYEN 95 - **LOMAS DE ZAMORA:** H. YRIGOYEN 8951 **LANUS:** H. YRIGOYEN 5040 - **ROSARIO:** RIOJA 1459 - **MONTEVIDEO:** MERCEDES 832

PARA CURSOS POR CORRESPONDENCIA SOLICITE INFORMES SIN COMPROMISO EL **"LIBRO DE LOS OFICIOS, LAS ARTES Y EL EXITO"**

Escuelas IADE Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)

NOMBRE .....
APELLIDO .....
DIRECCION .....
LOCALIDAD .....
Curso que me interesa .....

38 CORSA

CRUZAMOS LA PAMPA DE ACHALA CON DI NEZIO PARA VERLO EN ACCION:

¡EL YETI ES UN

Algún día teníamos que hacerlo.

Hace unas semanas rematamos

la idea y realizamos la nota.

Cruzamos la Pampa de Achala con

Angel Di Nezio en una berlina "125".

Uno de los dos monstruos sagrados de la montaña

nos llevó hasta El Cóndor, de ida y vuelta.

No podemos decir que aprendimos,

pero se nos llenó la vista y los sentidos

de todo ese conjunto de virtudes que sólo

tienen los auténticos artistas.

Con un límite casi incomprensible, a un ritmo

enloquecido pero con una seguridad y limpieza impecables

nos hizo transitar el camino prefijado.

Después, luego de la provechosa experiencia,

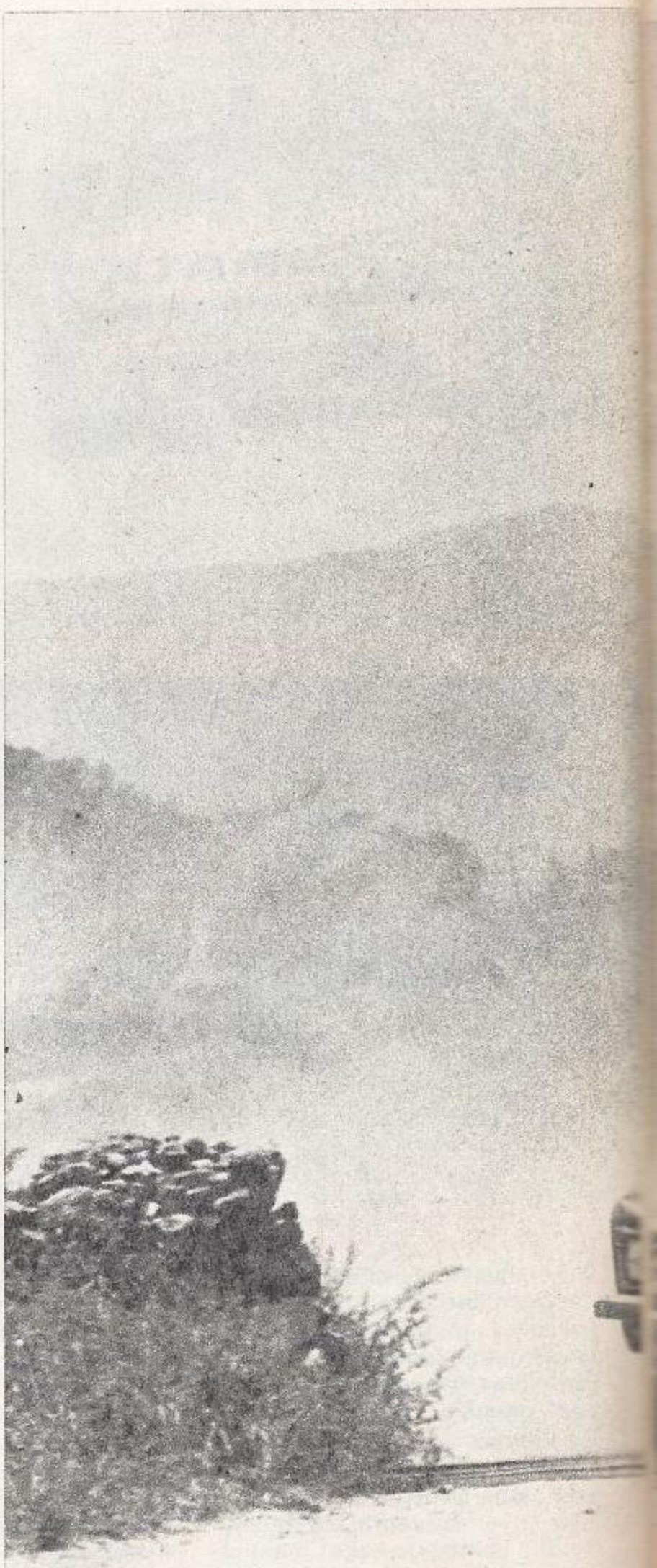
nos sentamos a charlar frente a un bife y una ensalada.

Allí, sin libreta de apuntes, sin ponernos en papel

de periodista contra corredor,

desmenuzamos algunos temas interesantes.

Tratamos en estas líneas de poder expresarles lo vivido.



Curvas veloces, en bajada. Izquierda, con guardaganado y el auto que se despega del suelo buscando el borde externo. Di Nezio, adentro, en la lucha que le es cotidiana. Llevar el auto por donde el quiere.

Por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: ARMANDO RIVAS

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MONSTRUO !





Poco antes de emprender la vuelta. Allá, a lo lejos el camino que va de Copina a Carlos Paz. El "Yeti" sentado en el capó de su berlina explica al autor su sistema. Detrás el R-12 que sirvió de movilidad al fotógrafo.



Uno de los tantos retomes que se abordan en primera. Hay que corregir la cola y tratar de no salirse del huellón. Si no, se pierde tiempo.

La ocasión era demasiado tentadora. Estábamos en Carlos Paz sobre mediados de enero. El domingo por la mañana se había presentado claro, con una leve y fresca brisa. En el cuarto de enfrente al mío estaba Di Nezio. La berlina con que acostumbra a viajar y recorrer algunos caminos, abajo, en el garage del hotel.

Había que cruzar la Pampa de Achala con Angel Di Nezio, uno de los dos monstruos de la montaña, para después, a través de una nota, tratar de contarles a ustedes cuáles son sus secretos, su estilo, su límite extranatural para recorrer los caminos serranos.

Su adversario, Jorge Recalde, dormía en la casa de Raies pero mostraba el yeso que desde hacía una semana inutilizaba momentáneamente su pierna derecha. No podía manejar, el plan de llevarlos a ambos al tradicional cruce entre Carlos Paz y Mina Clavero no se podía realizar.

Nos encontramos con Angel en la planta baja. Tomó un té, una tostada y se fue sacando los últimos restos de almohada que le quedaban como huellas en la cara.

Puso en marcha el auto, miró el nivel de combustible y nos dimos cuenta que alcanzaba. Encaró el camino mientras calentaba su berlina "125" y paramos a darle presión a las gomas. 32 libras a las cuatro para evitar una rotura. Un accidente que hubiese sido bastante triste considerando que no teníamos goma de auxilio.

Terminada la operación, buscó la posición de manejo ideal —ni muy lejos ni cerca del volante—, dio media vuelta de llave, pisó el embrague, puso primera y el cuentavueltas trepó hasta 7.000 rpm. En ese momento me di cuenta de que la aventura acababa de comenzar.

. . . . . .

Encaramos las primeras curvas en trepada a velocidad apreciable. Mi mano fue automáticamente —respondiendo quien sabe a qué ocultos temores— a posarse sobre esa manija tan útil que los "125" llevan colocada arriba de la ventanilla. Segunda a fondo, tercera, otra vez segunda... tercera, freno... segunda y el cuenta vueltas siempre entre las 5.000 y las 6.500... tercera otra vez y el auto que va tomando velocidad, mientras notamos que el dibujo rumbo a Copina se va haciendo más veloz. Un golpe a la palanca acompañado de una patada al embrague y vamos en cuarta a fondo. Unos 150 kms. por hora, hilvanando virajes rápidos que no me atrevería a tomar a esa velocidad.

Miro a mi lado y veo al Yeti, con esa cara imperturbable que es como una máscara, con los brazos sueltos, manejando con una tranquilidad absoluta, llevando el auto con la punta de los dedos. Corrige, pisa, baja un cambio y el sonido del motor habla de su maestría para administrar ese elemento tan útil, y tan arisco en ocasiones, como la caja de cambios.

Poco a poco, lentamente, va entrando en ritmo. Las curvas empezaron a sucederse y todas ellas parecían una sola. Un golpe de volante a la izquierda, otro a la derecha, el auto que esquía, Angel que corrige con el acelerador a fondo.

De repente, entre la polvareda del habitáculo, Di Nezio me dice: **"Vos sabés, esta parte me la acuerdo bastante bien . . . , no toda, pero las curvas bravas las tengo en la cabeza"**. Se nota. Se zambulle, frena encima. Cruza el auto treinta o cuarenta metros antes del viraje y empieza con su tarea de corrección. Pero es una corrección segura, fina, Usa una delicadeza que no se ve desde abajo del auto. Verlo pasar a Di Nezio en una carrera es impresionante porque el auto viene a los bandazos. Llevando una trayectoria pero con las ruedas delanteras apuntando a cualquier lado. Sin embargo, me llevo una sorpresa al ver que el Yeti hace las maniobras con una pulcritud que no condice con la imagen de su auto derrapando en cualquier "mixterío" montañoso.

. . . . . .

—Las cosas cambiaron mucho. Cuando yo empecé en el año '66 con una cupé Fiat 1500 no había pisado nunca la montaña. Corrí el Gran Premio y no entendía nada, me pasaban todos y no les podía seguir el ritmo. Pero sin embargo, la montaña me había gustado. Quizá por un capricho pensé que tenía que aprender a andar en ella. Pregunté, me fui puliendo y poco a poco empecé a darme cuenta de sus secretos. Todo lo contrario de lo que me pasó con la pista. De movida anduve bastante bien, después me descuidé por dedicarme a andar en la montaña y ahora tengo que empezar a buscar tiempos si quiero estar peleando con los mejores. ¿Te das cuenta . . . ? Este año hay doce carreras en autódromo, si no aprendo a encontrarle la vuelta a los autódromos no puedo pensar en pelear el Campeonato.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

—¿Recalde es tu adversario más duro?

—Sí, sin duda, pero ojo que hay un montón que están andando muy fuerte. Garro, por ejemplo, es uno de ellos. No se les puede dar ni un segundo de ventaja porque cuando te querés acordar te pasan por arriba. El nivel mejoró mucho.

—¿Cuáles son los factores principales que se deben tener en cuenta para poder pelear o ganar una carrera en montaña?

—Hace un rato, cuando veníamos a fondo en la Pampa de Achala, te dije que lo importante era el ritmo. No tenés que decaer nunca. Pero tampoco te podés dar el lujo de cometer errores Una maniobra mal hecha y chau . . . es un medio trompo o una salida del camino donde seguro que rompés el auto abajo. El tercer aspecto que hay que tener en cuenta es el conocimiento del camino. Esa es la única forma de poder andar en montaña.

—Al ritmo que hoy fuimos y volvimos hasta El Cóndor, ¿se puede pelear una carrera?

—No te quepa duda. Lo que pasa es que una cupé con preparación TN anda más, acelera más y dobla mejor, pero salvando las distancias entre mi auto, que está standard, y una cupé del Equipo, doblás tan jugado y tan al límite como en una carrera . . .

. . . . . .

Las curvas se hicieron menos rápidas. Ya no había muchas que se tomaran a fondo en directa. Tercera, freno y a fondo . . . y adelante de mis ojos empezaron a desfilar las curvas ciegas. Nos habíamos prometido fijarnos con sumo cuidado que no viniese nadie en sentido contrario. Pero no se veía polvareda. Los turistas no van mucho más allá de Icho Cruz. Cuarta a fondo, freno, patada al acelerador con el taco para emparejar y una tercera que entra cantando una sinfonía perfecta. La aguja del cuenta vueltas que no se mueve de las 6.000 y trepa lentamente. Cruza el auto y otra vez la tarea de corrección. La más perfecta. La más increíble. La que más le gusta. Cruza los brazos, el ruido del motor indica que está en su plenitud de potencia. Los cascotazos se sienten abajo de los pasarruedas, en el piso. El suelo está bastante flojo, hay mucho huellón y piedra suelta. Salimos de la curva y aparece otra, a menos de cincuenta metros a la izquierda. Golpe de volante para ese lado y la berlina se pone totalmente de costado, encarando el viraje que sigue. Una técnica impecable que sirve también para bajar la velocidad del auto mientras el pie derecho no titubea nunca. O todo a fondo, o nada. Esa es la forma. La técnica de los que hacen de este asunto de andar en montaña nada menos que un arte.

Miro por segunda vez a mi lado. Le observo los pies, las manos, los brazos, la cara que no demuestra nada. Di Nezio mira adelante, con la cabeza algo levantada, como mirando más allá de donde ven mis ojos. Y me convenzo de que él ve lo que yo no llego a ver. Por eso, él es uno de los dos mejores montañistas y yo, redactor de CORSA.

Hay un pequeño descanso. Una recta larga de cuarta a fondo y mientras lleva el auto derecho como puede, vuelve a romper el silencio ruidoso del habitáculo.

—Esto era muy lindo con los grupo Dos porque había mucha potencia. Ahora en TN hay que rebuscárselas muy bien porque no tenés potencia para defenderte en caso de pasarte en una curva. Una vez que te zambulliste tenés que pelearla con el volante como podés. No hay para pisar. ¿Viste qué roto está el camino . . .? Hay mucha huella. Acá se rompen mucho los autos.

Seguimos encarando curvas. Yo agarrado de la manija, Angel del volante, dibujando la sierra como un pincel de artista.

Ya no tengo esa sensación rara y casi imposible de explicar que me abordó al tomar las dos o tres primeras curvas. Ahora ya me da ganas de gritar . . . y para mis adentros, ante cada serpenteo del camino grito: "¡Bien, Yeti . . . !

. . . . . .

—Me pasa una cosa extraña . . ., pero no la puedo evitar. En todas las carreras que pasé por Tafí del Valle, al llegar a esa zona se me enchufaban todos los cables. Me encanta. Es el piso que más me gusta . . ., un suelo parejo, con arenilla, sin saltos ni piedras . . . Ahí sí que se puede andar realmente fuerte. Además podés llevar el auto por donde vos querés y a una velocidad increíble. Y cada vez le das más . . . y más y todas salen bien. ¡Qué lindo! Le ponés poca presión a las gomas, para que el auto se agarre mejor, y es una barbaridad. Por eso que de las carreras del año pasado la que más me gustó fue la de Tucumán . . . y justo tuve que abandonar a la vuelta . . .

—¿Cuál es el problema que vos tenés en pista?

→



Anteojos oscuros. Posición de manejo correcta. Brazos cruzados para corregir la deriva del auto. Pie derecho apretando el acelerador contra el piso. El resto es solvencia.



La berlina ya viene cruzada. De ahora en adelante, Di Nezio buscará la trayectoria más conveniente, utilizando todo el ancho del camino sobre el final de la curva veloz. Tercera a fondo a unos 120 km/h.



Trepando hacia El Cóndor
Por la huella, en segunda, y tratando
de no perder ni potencia, ni velocidad.
En los retomes es mejor entrar
justo para salir con el motor lleno.

¡EL YETI ES UN MONSTRUO!



Cola afuera. Auténtico "power-slide"
sobre el ripio serrano. Las ruedas
delanteras están en pleno
trabajo de corrección. Di Nezio, tras
el volante, en la tarea que más le gusta.

—Mirá, no lo sé muy bien. Indudablemente lo que tengo que hacer es andar, andar. Yo me doy cuenta de que Fernandino, el Colorado Zunino, Garro . . . , andan más fuerte que yo, pero no sé dónde sacan el tiempo. Hace unos meses, en Buenos Aires, le dijo al Chango que me llevara a dar unas vueltas en el circuito 9. Quería verlo manejar, por dónde doblaba, qué radios elegía. Después de dar tres o cuatro vueltas le dije: "Chango, pisalo y empezá a andar fuerte, porque así no voy a aprender nada". El Chango me miró sorprendido y me dijo: "Mirá, Yeti, que estamos yendo rápido". Lo miré con incredulidad. No podía ser. Agarré el reloj y empecé a tomar tiempos. ¡Vos sabés, che . . . , tenía razón . . .! Estábamos a décimas del record del circuito y no me daba cuenta. Maneja fino, busca los radios perfectos, es tan suave que creía que veníamos a uno . . . , ahí está el secreto que yo todavía no descubrí.

—¿Pero por qué te defendés bien en el pelotón?

—Porque cuando andás en pelotón cada uno dobla y frena por donde puede, entonces no tengo problemas. Ahí no podés elegir la trayectoria, doblás por el agujero que te dejan. En esas condiciones me las rebusco bien, pero la cosa cambia cuando venís solo y necesitás girar en un buen tiempo por espacio de un par de horas . . . , ritmo es lo que se necesita en pista. Pero este año voy a dedicarme a encontrarlo.

Lo dice muy serio, como enojado con él mismo. Pedimos otra ensalada de lechuga y tomate para acompañar la mitad del bife que nos queda en el plato.

. . . . . .

Llegamos a los retomes de trepada hacia El Cóndor. En todos hay que poner primera. Pisa con cuidado para que las ruedas traseras no patinen. Así se evitan perder potencia y romper una goma. Segunda hasta el siguiente, siempre subiendo, y otra vez una patada al acelerador y la primera que entra limpia, clara.

Damos la vuelta en el camino. Rivas, con dos máquinas y el tele, nos espera en el camino de regreso, justo en un guardaganados. La bajada es más veloz, también más peligrosa. En los retomes la cola busca irse y sólo las manos de Di Nezio y el pie derecho hacen que no logre su cometido. Otra vez cruzados en todos lados, puente de Copina, el pueblo y se entra a transitar en el faldeo rápido rumbo a Carlos Paz. Un señor con R-6 —que nos había visto pasar— nos espera para saludarnos a la vuelta.

Más tarde le preguntaría al fotógrafo:

—¿Quién es ese demente?

No se equivocó. Enderezó todo lo veloz, con el auto desparramando cascotazos, levantando una polvareda impresionante y utilizando todo el camino. Detrás del volante, un Angel Di Nezio descansado, tranquilo, que conversa mientras corrige porque está seguro de lo que hace.

Llegamos al guardaganado seguido por una curva a la izquierda y la berlina "125" queda en el aire, cae justo al borde del camino y las manos y brazos del Yeti hacen horas extras para poner el auto donde él quiere. Siempre lo logra. Invariablemente lleva el auto por donde quiere.

. . . . . .

Termina la tierra. Estamos a 15 kilómetros de Carlos Paz. Son las dos de la tarde. El sol aprieta fuerte. Di Nezio baja el ritmo, la ruta está llena de turistas. Pone cuarta y nos vamos a 60-70 km/h., conversando de la temporada que se avecina. De lo peleada que estará. Del equipo Fiat. Del Peugeot. De la posibilidad del Taunus. De los ofrecimientos que tuvo. Del Campeonato que nunca pudo ganar. *De Tres Arroyos. De sus ovejas.*

La aventura había terminado. Villa Carlos Paz-El Cóndor y vuelta. Ese había sido el trayecto. Unos noventa kilómetros en total, donde habíamos descubierto un montón de cosas nuevas. Un montón de sensaciones.

El Yeti, ese verdadero monstruo de la montaña, *había mostrado el límite.* Me puse a pensar en eso, en el límite. ¿Límite? ¿Es que este tipo tiene límite? Sin duda él lo debe conocer.

Estaba maravillado. Como un chico cuando su padre camino a Mar del Plata lanza su auto a 120 km/h.

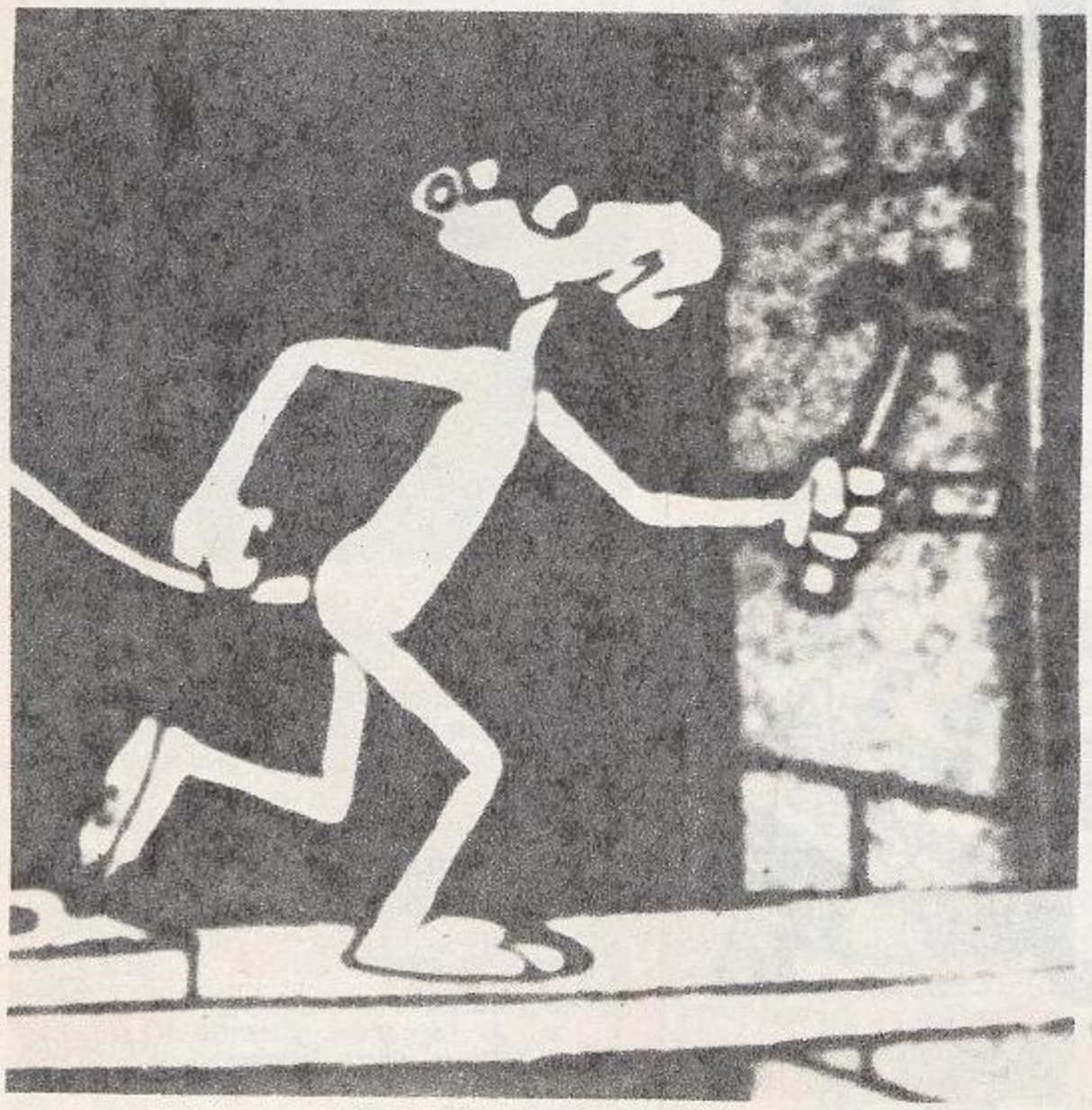
Angel Di Nezio, el Yeti para los que lo apreciamos y lo conocemos desde sus comienzos, tal como es. Ese mismo Yeti que, aunque no parezca, respira, come, duerme y gusta sentarse a tomar un whisky con los amigos.

Di Nezio es humano, aunque no lo parezca.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

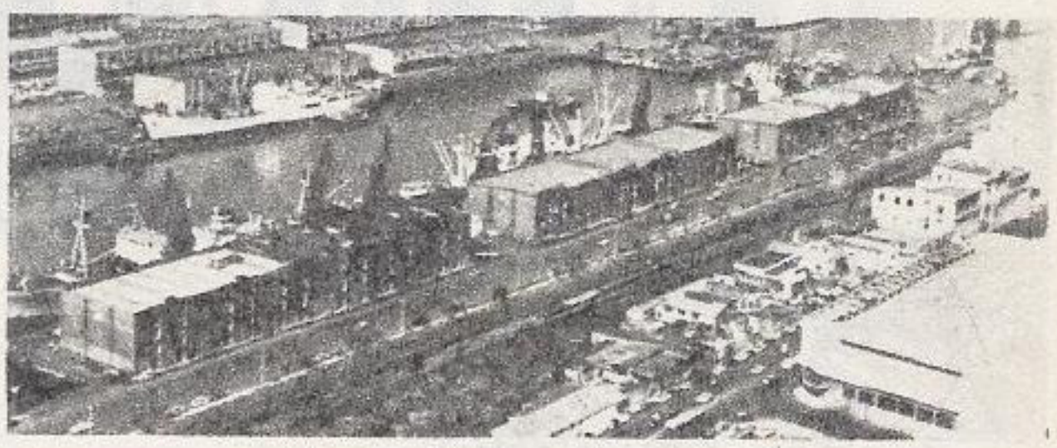
Ud. tiene mucho que ver en Canal 7

(En Enero nos ponemos Cómodos y Frescos)



Sonrisas de Verano

La más genial, insólita, indomable, intrépida, romántica coqueta y cómica de las panteras.
En una palabra La Pantera Rosa. A carcajadas limpias.
LUNES A VIERNES 21.00



Reportaje al País

Argentina, una Nación en marcha.
Una manera real de acercarnos a nuestra pujante realidad.
Hablan quienes programan, construyen y elaboran en nombre, por y para una decisión irrevocable:
Argentina Potencia.
MIERCOLES Y JUEVES 22.30



Cine sin Cortes

A pedido de la audiencia. Ahora las mejores producciones del cine universal integramente y sin cortes comerciales, durante dos días claves de la semana.
LUNES 21.30 / SABADOS 22.00

canal 7



Motociclismo en el Norte y en el Sur

La actividad motociclística desarrollada en el período que va de mediados de diciembre del año pasado y principios de 1975 se ha visto un tanto relegada de nuestras páginas, un poco por las obligadas festividades anuales y otro poco por la temporada de Fórmula Uno que absorbió a quien regularmente cubre la información especializada.

Dos eventos de singulares características se llevaron a cabo en ese período que merecen la difusión, un poco a deshora quizás, por las características de ambos.

En primer lugar la competencia de velocidad que se disputó en el autódromo de "El Zonda", donde se preveía la participación de uruguayos, chilenos, y del campeón paraguayo Ramírez, que lamentablemente no pudieron ser de la partida.

Con estas perspectivas el sanjuanino y triple campeón argentino 1974 en 100, 125 y 175, Fernando Cerdera, quedó sin una oposición firme en las pruebas del programa.



Kurt Horta, el ganador del Premio Nello Garagnani, posiblemente será de la partida en la Temporada Internacional de Motocross, uno de los clásicos del Motocross sudamericano.

COMPETENCIA MOTOCICLISTICA EN "EL ZONDA" - SAN JUAN

Clase 50 cm³

1º Carlos Pollio (Derbi)
2º A. Fernández (Demm)
3º Mario Porta (Demm)

Clase 100 cm³

1º Fernando Cerdera (Kawasaki)
2º Carlos Pollio (Derbi)
3º R. Blanco (Herceg)

Clase 125 cm³

1º Fernando Cerdera (Yamaha)
2º Vittorio Minguzzi (Aermacchi)
3º R. Ramírez (RF Special)

Clase 175 cm³

1º Fernando Cerdera (Yamaha)
2º Guillermo Kissling (Zanella RK)
3º Vittorio Minguzzi (Aermacchi)

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERCER GRAN PREMIO NELLO GARAGNANI — Circuito de Colonia Suiza

1º	Kurt Horta (Chile)	6	puntos	Maico
2º	Gustavo Beamonte (Arg.)	20	"	Bultaco
3º	Erhard Kausel (Chile)	28	"	Husqvarna
4º	Vincenzo Cascino (Chile)	31	"	Maico
5º	Abel Martínez (Arg.)	33	"	Montesa
6º	Gabriel Labbe (Chile)	36	"	Maico
7º	Juan Franzgrote (Arg.)	51	"	Zanella
8º	Enrique Rodríguez (Arg.)	60	"	Gilera
9º	J. P. Raemdonck (Belga)	61	"	Bultaco

Numeroso público presenció las pruebas de 50, 100, 125 y 175, donde también se hicieron presentes pilotos de todo el país. Entre ellos Pollio (nueva Derbi), Minguzzi y Kissling dieron espectáculo del bueno.

En 100 cm³, la primera del programa, se vio al Kawasaki campeón de Cerdera, cruzar la línea primero, con la Derbi de Pollio atrás. Blanco y Ramírez no fueron lo que de ellos se esperaba, Herceg y RF Special respectivamente, y ausente La Rosa con problemas en el RF Special. Orlando Sabattini, de quien damos fe hizo lo imposible para conseguir un pistón para su Minarelli, no pudo finalmente correr, lo que restó un competidor importante a la competencia de 50 cm³ que fue la menos poblada de la tarde. Por supuesto, Pollio y la Derbi sin rivales.

Lo mejor en cambio se dio en 125 entre



Una escena del Tercer Gran Premio Nello Garagnani que ganara Kurt Horta. En la foto, Abel Martínez el representante de Bariloche con una Montesa en uno de los saltos del circuito de Colonia Suiza.

Cerdera (Yamaha) y Minguzzi (Aermacchi). Los tiempos son la prueba del duro combate entre ambos ya que apenas dos décimas los separaron en la llegada. Por momentos pareció que el sanjuanino iba a resignar su posición, o que dio la emoción de la tarde a los presentes en los Cerros del Zonda. Tercero Ramírez, pero mucho más atrás.

En la batería final, 175, se juntaron los cuatro que fueran los animadores principales del programa organizado por el Andes Moto Club. Cerdera, Minguzzi, Kissling y Pollio. Una falla, posiblemente de embrague, retrasó a Minguzzi, Pollio cedió terreno debido a la diferencia de cilindrada, dejando de esa manera a Kissling y Cerdera la responsabilidad del espectáculo. Buena labor de ambos y finalmente Cerdera. Una prueba del duelo entre ambos se evidenció en los registros



Fernando Cerdera, triple campeón argentino de 100, 125 y 175, con la Yamaha ganadora en el autódromo de El Zonda, San Juan.

Cerdera solamente aventajó en dos décimas al mejor registro de Guillermo. Como final cabe señalar que la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas donó dos trofeos al Andes Moto Club. Con ellos se premiaría la actuación del mejor sanjuanino en 125. Ambas competencias fueron ganadas por Fernando Cerdera que donó uno de los trofeos al club organizador y el otro a Víctor Megliolí por la denodada labor en la organización de la carrera. Merecido el trofeo y noble el gesto del triunfador.

El otro evento que nos ocupa es la actividad de motocross que año tras año se desarrolla en la región sureña de Bariloche. En efecto, la actividad que desempeña allí la Unión Motocross Bariloche, la lleva a organizar todos los años en diciembre el ya tradicional Premio Nello Garagnani en su tercera edición, que por primera vez tuvo carácter de internacional ya que intervinieron pilotos chilenos. El escenario utilizado fue el trazado de Colonia Suiza, donde los representantes locales, porteños y del hermano país tuvieron oportunidad de medirse.

El ganador de la competencia fue nuestro conocido chileno Kurt "Kuto" Horta con Maico, que hizo suyas las dos fechas que componían el torneo. El segundo lugar correspondió a Gustavo Beamonte (Buenos Aires) con la Bultaco Mk7 y tercero resultó otro chileno, Erhard Kausel con Husqvarna; también el cuarto lugar fue para el trasandino Vincenzo Cascino (Maico) y recién el quinto lugar para otro argentino: Abel Martínez con Montesa.

Como dato cabe agregar que fue de la partida alguien que fue el fundador del Motocross en Argentina, el belga Jean Pierre Raemdonck, que disputó el Nello Garagnani con una Bultaco, resultando noveno en el recuento final.

En la categoría Juniors, que se corrió en forma paralela, fue su ganador Enrique Alvarez con Zanella, representante de la zona de Esquel (Chubut).

PROVINCIA DE CORDOBA

JOVITA

El karting se hizo fuerte

Dicen que Córdoba es la provincia de las capitales, porque tenemos la Capital del Folklore, la Capital de Oro Blanco, la del Malambo, la del Maíz, del Trigo y quién sabe cuántas otras más; entonces ¿por qué no ponerle a Jovita la Capital del Karting? Como dijimos en la primera nota que hicimos sobre esta actividad, es increíble que en una zona como la de Jovita, en la que la mayoría de los



Norberto Colombero se dio el gusto de ganar la última prueba y de llevarse el campeonato.

pueblos no sobrepasan los 500 ó 600 habitantes (Jovita es la excepción), se pueda concentrar tal cantidad de karts, ya que el promedio de máquinas por carrera debe estar en los treinta y cinco o cuarenta autos.

Precisamente en Jovita se realizó la última competencia de este espectacular torneo, que comenzó a principio del año anterior con la idea de ver "qué pasaba" y que al final resultó ser sensacional. Esta última prueba no tuvo el sabor de otras finales, en las cuales por lo general se juega el primer puesto del torneo o al menos algún puesto clave del mismo, ya que en la penúltima carrera, Aníbal Tejera ya se había consagrado campeón y en las demás posiciones tenían que pasar muchas cosas raras para que hubiera algún cambio. Y bueno, como las cosas raras suelen darse de vez en cuando,

→

actividad zonal

CLASIFICACION ULTIMA PRUEBA DEL CAMPEONATO

1º	NORBERTO COLOMBERO	25	vueltas	JOVITA
2º	Aníbal Tejera	25	"	Río Cuarto
3º	Rubén Ristorto	25	"	Jovita
4º	Gerardo Calvi	25	"	Jovita
5º	Carlos Calvi	25	"	Jovita
6º	Roberto Cocrane	24	"	General Levalle
7º	Hugo Lovagnini	24	"	Jovita
8º	Rodolfo Van der Veen	24	"	Río Cuarto

POSICIONES FINALES - CAMPEONATO SUR CORDOBES DE KARTING

1º	ANIBEL TEJERA (Campeón)	84	puntos	RIO CUARTO
2º	Carlos Calvi (Sub-Campeón)	71 ½	"	Jovita
3º	Gerardo Calvi	43 ½	"	Jovita
4º	Norberto Colombero	31 ½	"	Jovita
5º	Rodolfo Van der Veen	27 ½	"	Río Cuarto
6º	Hugo Lovagnini	24	"	Jovita
7º	Miguel Raspo	21 ½	"	Santa Regina
8º	Roberto Cocrane	19 ½	"	General Levalle
9º	Eduardo Bergesio	14	"	Santa Regina
10º	Juan C. Buraschi	13 ½	"	General Levalle

esta vez se dieron, y fue así como Norberto Colombero se impuso en la final y logró encaramarse en el cuarto puesto del campeonato gracias a los 10 puntitos obtenidos y lograr superar a Van der Veen y a Lovagnini.

Las dos series de esta competencia fueron ganadas por Norberto Colombero y Aníbal Tejera (nuevamente con chasis prestado), siendo escoltado por Carlos Calvi y Gerardo Calvi, respectivamente. La nota de la carrera la dio Rodolfo Van der Veen, quien en su serie fue víctima nuevamente de su vehemencia, ya que sufrió un espectacular vuelco, por suerte sin consecuencias personales, salvo llenarse de un poco de tierra.

El repechaje fue para Roberto Cocrane, y la final, como ya lo dijéramos, fue para Norberto Colombero que por fin se dio el gusto de ganar una; segundo fue Aníbal Tejera, quien nuevamente corrió con chasis prestado como lo hiciera en la prueba anterior en la que llegó al circuito pidiendo prestado un bastidor, lo consiguió, instaló su motorcito y ganó. Cosas que solamente los "elegidos" como Tejera pueden hacer.

Haciendo un repaso a todo lo ocurrido a lo largo de este campeonato, podemos hacer el siguiente cuadro "demostrativo" de ganancias y pérdidas.

Aníbal Tejera: campeón y ganador de la mayoría de las competencias, fue sin lugar a dudas el dueño absoluto de la cosa, algo así (y salvando las siderales distancias) como Luis Di Palma en nuestra F-1. Pero ¡ojo!, hay que aclarar algo: Tejera mismo nos confesó que él reconoce que su campaña se desarrolló en base a los años de experiencia en la categoría (empezó a los 12 años y ahora tiene 25) y por supuesto, tomó a sus rivales muy en frío, ya que como sabemos este es el primer año que se hace Karting en la zona, algo que por supuesto pensamos que no ocurrirá en la próxima temporada. Ahora bien, lo que no hay que negarle al campeón, es que gracias a él y al grupo de gente que con él trabaja caso de Juan García, es que gracias a ellos, el parque automotriz se modernizó muchísimo; en las primeras carreras veíamos cada engendro que ¡mama mía!, los cuales poco a poco fueron desapareciendo para dar paso a máquinas más modernas (muchas de ellas "powered by Tejera Competición").

Carlos Calvi: fue la gran esperanza de Jovita durante todo el año, tuvo una máquina muy rendidora y pareja, lo que le ayudó a obtener el subcampeonato, muy merecido por cierto, pese a la incomodidad que le debe resultar manejar enredado en sus largas piernas. Con un poco más de potencia, en la próxima temporada seguramente seguirá en la gran conversación.

Gerardo Calvi, primo del subcampeón y también largo como aquél, fue cosechando puntitos en base a su regularidad, aunque al final se quedó un poco, y remató su faena con un cuarto puesto en la última prueba lo que le permitió totalizar 43 ½ unidades, suficientes para quedarse con el tercer puesto.

Norberto Colombero: después de la piña que se dio corriendo en moto, no lo habíamos visto en ninguna actuación de relevancia, pero al final —como acotamos más arriba— se dio el gran gustazo ganando la prueba final y ubicándose cuarto en el torneo. Otro que indudablemente dará que hablar en la temporada venidera.

Rodolfo Van der Veen: bueno, de este gordito (Pepa para las chicas), ¿qué podemos decir que ya no lo hayamos dicho durante el año? Unicamente que se quedó con mucha mufa porque Colombero (el muy maldito) le arrebató el cuarto puesto, y que nosotros particularmente le aconsejamos que se calme un poco y que deje su vehemencia a un lado, y seguramente los frutos a cosechar serán maduros y no verdes como los de la temporada que finalizó, ya que estamos seguros de que capacidad y oficio le sobran

El resto, todo gente en alza y que promete mucho, ya que tienen ganas de hacer las cosas bien y con la experiencia adquirida, afinarán más la puntería para aprontar el próximo torneo. Hugo Lovagnini, Miguel Raspo (que empezó a mitad de temporada y al final terminó séptimo), Eduardo Bergesio, Roberto Cocrane (uno de los pocos que se dio el gustazo de ganar una carrera), Juan C. Buraschi (quien cosechó puntos en base a manejo), y bueno, basta, porque ya nos es imposible acordarnos de los cuarenta protagonistas de este interesante campeonato.

Por último, un párrafo para el club organizador, el Moto Kart Jovita. Las cosas estuvieron hechas en forma excelente, pero ¡cuidado! A no dormirse en los laureles que supieron conquistar.

PROVINCIA DE STA. CRUZ

RIO GALLEGOS

La vuelta del karting

El Moto Karting Club preparó un festival de motos y karts el pasado 19 de diciembre, en adhesión al aniversario de Río Gallegos. Las cosas no salieron como los dirigentes esperaban, ya que no se presentaron muchos que habían asegurado su presencia.



La vuelta del kart a Río Gallegos.

El asunto se superó entonces ofreciendo al público unos encuentros amistosos con las motos y karts que habían concurrido a la cita.

En motos casi todo el mundo atraviesa problemas de falta de repuestos o de preparador, ya que salvo Topcic o Cabibo se dice que no hay quien haga caminar las máquinas. Por otra parte, falta un repuestero que se preocupe por el tema y tenga en existencia los elementos im-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

prescindibles, sin necesidad de viajar a Buenos Aires para comprar una bujía.

En cuanto al kart, recordamos que en otro momento, hace varios años, Río Gallegos ofreció buenos espectáculos en calles céntricas. Creemos que no sería difícil obtener la autorización necesaria para correr en algún circuito urbano, con las ventajas que el pavimento significa para máquina y pilotos.

RIO GALLEGOS

Tarde de motocross

Estuvo nuevamente a cargo del Moto Karting Club ofrecernos una interesante tarde de motocross, esta vez con la intervención de una numerosa delegación de deportistas chilenos, representantes de Punta Arenas, capital de la vecina —para nosotros— provincia de Magallanes.



Alguien al que hay que tener muy en cuenta para un futuro inmediato: Arturo Solo de Zaldívar.

Los puntarenenses presentaron adecuados medios mecánicos, que sin ser muy superiores a los existentes de este lado del alambre, mostraron una mejor y más rápida adaptación al tortuoso trazado existente en la cantera municipal. Trepados sobre Zanella 125 y 175, los muchachos de la Asociación de Motocross de Punta Arenas barrieron con los primeros puestos y los locales poco pudieron hacer para contenerlos, en una tarde de muchas caídas.

Un brillante desempeño tuvo Arturo Solo de Zaldívar, piloto chileno clasificado campeón en la temporada 73/74. Su team está compuesto por el asesor Roner Jara y los preparadores Coutis y Espinosa. En algunas vueltas previas lo vimos negociar los saltos con oficio y pensamos que con otro medio mecánico está para cosas mayores.

En la categoría 125 se corrieron dos series, ganadas por Nelson Pavlov y Juan Márquez, ambos de Punta Arenas. Pavlov cortó cadena en la partida de la segunda serie y resignó su chance, imponiéndose entonces Márquez en la clasificación final por suma de tiempos. Segundo en la general fue Tito Ulloa (RG) y tercero Alfonso Guerrero (RG).

En categoría 175 también se disputaron dos mangas, triunfando en ambas Arturo Solo de Zaldívar. En la primera a Cruz se le salió la cadena y Cabibbo se encontró con algunos tapones que le impidieron mejorar su colocación. En la segunda Solo tuvo una excepcional partida; Cruz salió mal pero apiló monos hasta que tuvo una caída; Cabibbo también fue al piso —para evitar un accidente mayor— y hubo un gran trabajo de Omar



Juan Márquez resultó ganador en 125 cm3.

Cevallos (RG), que con mucha regularidad y pese a una caída finalizó segundo en la clasificación general, terminando tercero Héctor Triviño (PA), todos con Zanella 175.

La delegación chilena se integró con directivos y corredores de la Asociación de Motocross. De los primeros estuvieron su presidente, Roner Jara Ovando; secretario, Andrés Nelsen; y directores: Bolívar Vera Bórquez, Ramón Muñoz Campos, Gastón Vera Bórquez, Juan Lobos Martínez, Ricardo Creps y Oscar Gali. Los pilotos fueron: Alejandro Scepanovic, Nelson Pavlov, Juan Márquez, Fernando Soto, Ernesto Gómez, Héctor Triviño, Carlos Velázquez y Arturo Solo de Zaldívar.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AZUL

Resurge la actividad

Gracias al esfuerzo del Club Boca Juniors (Subcomisión de automovilismo), la ciudad de Azul volvió a vivir, luego de casi una década, la emoción del automovilismo deportivo.

Cacho Franco, verdadero "alma máter" del asunto, logró dar forma al circuito que se llama Coronel Pedro Brugos, en homenaje al fundador de Azul.

Dos categorías dieron espectáculo: Ford "T" y 850 Promocional. En la primera de las mencionadas, Arnoldo Zabalza hizo valer sus 22 años de militancia en Ford "T", imponiéndose en las tres series, y por ende en la final, por suma de tiempos. Hasta el récord de vuelta se llevó el hombre, que no cabía en sí mismo por la alegría de ganar en sus pagos la competencia inaugural.

En Promocional 850, todo el paquete —series, final, récord de vuelta— fue ganado por el Fiat de Ramón Valicenti. Segundo fue Carlos Torrens y tercero Rodolfo Musumeci, ambos con Fiat también.

El alicaído mundo tuerca azuleño ve resurgir así la actividad, debido —reiteramos— a la vocación de trabajo de un club y al esfuerzo personal de quien fuera uno de los mejores pilotos del automovilismo nacional: Cacho Franco.

JUNIN

Asombró Maldonado

El sábado 11 de enero disputáronse emocionantes pruebas motociclísticas en la nueva pista del Club B.A.P. de Junín, un riesgoso óvalo de casi 400 metros, corriéndose en la oportunidad las categorías 55cm3 libre, 105 cm3 libre y 125 cm3 standar semipreparadas. El desarrollo de la jornada fue el siguiente:

55 CM³: UNA PARA IACULLO, OTRA PARA DAMIANO

Se realizaron dos series de 10 vueltas cada una, independientes una de la otra. La primera comenzó con una arremetida del local Armando Damiano escoltado de cerca por Juan Rodríguez y E. Iácullo, también locales, seguidos por Carlos Pe-

actividad zonal

reyra, de San Antonio de Areco y Marcelo Davini, de San Pedro. De inmediato se concretaron dos espectaculares duelos rueda a rueda: por la punta Damiano e Iáculio y por el tercer puesto Rodríguez y Pereyra. Hasta la vuelta 7ma. no hubieron variantes, salvo el alejamiento de los punteros del resto y la continuidad de las bravas luchas referidas. Es entonces cuando Iáculio logra la punta y Damiano debe conformarse con pegarse a su rueda trasera, llegando así en una vuelta final donde no se sabía quién sería saludado primero por la bandera a cuadros.

1º) E. Iáculio; 2º) A. Damiano; 3º J. Rodríguez; 4º) C. Pereyra; 5º) M. Davini; todos con Legnano DEM.

La otra serie comenzó exactamente igual, con la diferencia de que en la vuelta segunda Damiano se aleja en demasía y Iáculio arrebata el 2do. puesto a Rodríguez, precediendo a Pereyra, quien pierde terreno paulatinamente. Ya en la 4ta. vuelta Iáculio logra alcanzar al puntero, volviéndose al emocionante rueda a rueda de la serie anterior, aunque conservando siempre la vanguardia Damiano. Todo esto se repitió como calcado hasta la última vuelta, no faltando maniobras riesgosas por parte de ambos contendientes, que llegaron con una vuelta de ventaja sobre los demás competidores.

1º) A. Damiano; 2º) E. Iáculio; 3º) J. Rodríguez; 4º) C. Pereyra.

125 CM³ "STANDARD":

SOTELE, LEJOS

Por la gran cantidad de inscriptos, esta categoría se definió en dos series, un repechaje y una final.

Primera Serie: Partieron en trencito apretado Dardo Sotele, de Río Negro; Oscar Lombardozo, de Las Flores; y O. Toscanini, de Wheenrijhd (¡pavada de nombre para una localidad!). Desde la 3ra. vuelta hasta la 6ta. la punta fue discutida violentamente por Sotele y Lombardozo, haciendo lo suyo atrás Toscanini y Contini, de Chacabuco. De ahí en más el puntero se desprende y la emoción queda a cargo del trío integrado por Lombardozo, Toscanini y Contini, muy juntitos ellos, tanto que en la llegada Toscanini arrebata el 2do. puesto a Lombardozo por un tercio de rueda, cms. más, cms. menos.

1º Sotele, 2º Toscanini, 3º Lombardozo, 4º) Contini.

Segunda Serie: Fue un espectáculo terrible, ya que en la primera vuelta se caen dos corredores a la salida de una curva; el pelotón al volver a pasar por el lugar ignora las señales de los banderilleros y se caen otros dos; el comisario decide parar la serie y avisa con la bandera roja, a la que tampoco se hace caso. Los indisciplinados pilotos, en su mayoría noveles en el motociclismo deportivo, esquivan a los banderilleros y al numeroso público que invade la pista para ayudar a los caídos o curiosear simplemente, volviéndose a producir otra caída en el mismo lugar. Por fin se logra detener a los "sobrevivientes" y se decide que los mismos pasen directamente a la final, ya que eran el número mínimo para integrar la misma. Heridos graves felizmente no hubo, pero muchas máquinas quedaron en estado calamitoso.

Repechaje: Llegando casi a la par, se clasificaron C. A. Benítez, de Rojas; y R. Coire, de Chacabuco.

Serie Final: Once motos en la línea de largada, tomando la delantera Sotele, con Alberto Chiampagna, de Junín, a sus espaldas. Hasta varios giros después las primeras posiciones eran ocupadas en este orden: Sotele; Benítez, de Rojas, Toscanini y Chiampagna, estos dos últimos en un lindo rueda a rueda al que posteriormente se acopló Contini. Hasta la última vuelta el puntero se iba alejando cómodo, perseguido de lejos por Benítez, y más atrás por un compacto pelotón que encabezaba Toscanini, quien sufre una caída junto a otras máquinas.

1º) Sotele, con Zanella; 2º) Benítez, con DKW; 3º) Chiampagna, con Zanella; 4º) Contini, con Zanella.

105 CM³: EXITOSO

DEBUT DE MALDONADO

Esta categoría, el plato fuerte de la noche, contó con la presencia del nuevejuliense Guillermo Maldonado, que incursionó en Junín por primera vez, debutando en una categoría que no es de su especialidad, como lo fue 175 cc. libre, en la que con su RK supo ganar en otras zonas de la provincia, utilizando en esta oportunidad un RF de reciente adquisición a cuyo complejismo mecánico aún no está suficientemente adaptado.

Primeramente se corrió una serie "de relleno" a 15 vueltas, en la que el local Iáculio y G. Maldonado estuvieron, en ese orden, pegados desde el primer giro hasta el último, haciendo delirar de emoción al público. En las primeras vueltas tuvieron tras ellos bastante cerca al bragadense Oscar Zaga, que se fue quedando a partir del 4to. giro. La única variante de la serie fue que Maldonado se ponía a la par del puntero en las curvas, y que éste se alejaba algunos centímetros en las rectas. La bandera a cuadros se bajó con Iáculio ganando por una rueda de ventaja sobre el representante del 9 de Julio.

1º) Iáculio; 2º) Maldonado; 3º Zaga y 4º Pereyra.

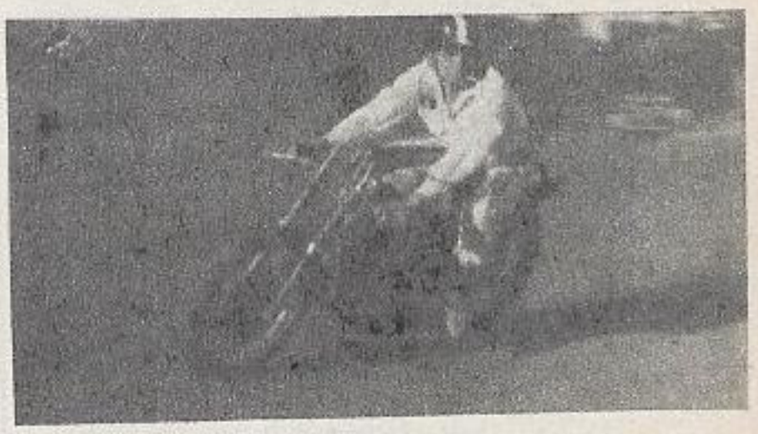
La serie "en serio" se corrió a 20 vueltas y picaron en punta Iáculio, Maldonado y Damiano. En la 2da. vuelta Maldonado se adueña de la punta, con los junenses pisándole los talones. De allí hasta el final Maldonado fue dueño de la pista bajando todos los récords de tiempo. Hubo momentos en que Iáculio se le acercaba desesperado, para luego volver a quedar relegado. Tan fuerte fue la arremetida de ambos, que poco después de la 13ra. vuelta deben esquivar rezagados. Maldonado finalmente se lanza con todo y deja muy atrás al piloto local, logrando espeluznantes registros en los cronómetros. Además cabe destacar que atrás, muy atrás, se registraron lindos duelos en el malón de rezagados, por lo cual el público debió haber quedado bizco de atender lo que pasaba en distintos puntos del circuito.

1º) Maldonado, con RF; 2º) Iáculio, con Sthali; 3º) Damiano, con RF; 4º) Zaga, con Sthali (máquina prestada por el local Macheratti); 5º) Pereyra, con Sthaly.

PROVINCIA DE MISIONES

Final del campeonato para motos y karts

Ha culminado el campeonato Provincial de motociclismo y karting. Sesenta máquinas de dos ruedas y más de veinte de cuatro minirruedas intervinieron en cada prueba.



Germán Rocabert, Campeón zonal en 125 cm3 F. Internacional con su RK. En su historial resume seis títulos de campeón.

Germán Kran: Campeón zonal en Karting. Cuatro veces campeón y ganador en 1974, de 8 de las 10 carreras disputadas.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Categoría 125 cm³ Standard

1º	José Argüello	Oberá
2º	Mariano Martínez	Oberá
3º	Hugo Kran	L. N. Alem
4º	Horacio Panicali	Posadas

Categoría 125 cm³ Libre Internacional

1º	Germán Rocabert	Posadas
2º	Eduardo Thamen	Posadas
3º	Algarín Bento	L. N. Alem
4º	Carlos Albiser	Puerto Rico

Categoría 200 cm³ Standard

1º	Roberto Bosano	Posadas
2º	Carlos Albiser	Puerto Rico
3º	Carlos Danovich	L. N. Alem
4º	Antonio Smidel	Puerto Rico

Categoría 200 cm³ Libre

1º	Germán Rocabert	Posadas
2º	Martino Gaona	Puerto Rico
3º	Carlos Albiser	Puerto Rico
4º	Ramón Fernández	Oberá

Karting 100 cm³ Promocional con Caja

1º	Germán Kran	L. N. Alem
2º	Eduardo Sesmero	L. N. Alem
3º	Pancho Corty	Sto. Tomé (Ctes.)
4º	José Gómez	Posadas

Karting 123 cm³ - Fórmula "K"

1º	Polo Falcón	Sto. Tomé (Ctes.)
2º	Eduardo Sesmero	L. N. Alem
3º	Germán Kran	L. N. Alem
4º	Fco. Quiñones	Posadas

Se destacaron como muy veloces, a lo largo del año, las motos RK 125 y 175, y en karting los equipados con motor Sthall. Ambas marcas poseen los récords de vuelta de sus respectivas categorías.

Los nombres de laño: Germán Rocabert en motociclismo y el tricampeón Germán Kran.

La clasificación adjunta da idea de las posiciones finales.

PROVINCIA DE TUCUMAN

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

Volvió el motocross

Luego de un prolongado receso, volvió el motocross a Tucumán. Y lo hizo con todo, ya que el festival que hizo disputar el 19 de enero el **Tucumán Moto Club**, una de las más viejas instituciones motoristas del medio ocupando predios cedidos por la Sociedad Rural de Tucumán, en el corazón mismo del Parque 9 de Julio, contó con la presencia de una extraordinaria cantidad de aficionados que cubrieron prácticamente todas las adyacencias del circuito de competición de 850 metros aproximadamente de desarrollo. El tramo de carrera fue preparado convenientemente con montículos, subidas y bajadas, zanjas barreras, pasos difíciles y otra serie de obstáculos que dieron característica particular a este tipo de competencias. La jornada fue de tipo interprovincial por la actuación de motociclistas de Rosario de la Frontera, Metán (Salta) y un buen lote de calificados pilotos tucumanos. La gran mayoría contó con el eficaz apoyo de **Médici y Arghittu** que puso máquinas y premios en efectivo, además de los trofeos que se llevaron los mejor clasificados. Por otra parte, los ganadores sumaron los primeros puntos para el flamante campeonato tucumano de motocross, que comenzó con esta jornada. Según trascendió, la recaudación habría ascendido a los dos millones de pesos de los viejos. Realmente un éxito sin precedentes para este tipo de espectáculos que al parecer, recibió el merecido espaldarazo de los "corsas" tucumanos. **Lalo Petre,** con Zanella, fue el brillante vencedor de esta primera jornada del motocross norteño para la actual temporada. Hubo algunos lamentables abandonos, como el del joven tucumano **Luis Martín Gray,** recientemente llegado de Estados Unidos, quien un día antes de la carrera recién pudo obtener una máquina cedida gentilmente por don Pedro Médici. Al largar en la segunda serie desde atrás, comenzó a pasar rivales hasta colocarse en la tercera posición muy cerca de los punteros, pero la rotura de un pedal y una bujía que no respondió a las exigencias, lo frenaron irremediablemente restándole toda chance. Luego su moto se desinfló del todo. Mención especial cabe para el ganador Lalo Petre, que por primera vez incursionó en este tipo de pruebas, y luego la magnífica actuación de los salteños que conformaron un equipo realmente envidiable, no sólo por su organización en conjunto, sino también por la gran mentalidad triunfadora que caracterizó a todos sus movimentos. Al final, lograron una posición muy honrosa.



Se largó la segunda serie y salteños y tucumanos se entreveran en este difícil arte del motocross.



El tucumano Luis Martín Gray, recién desembarcado, tuvo un papel descollante en esta prueba.

Lalo Petre vino y ganó
Así simplemente



CLASIFICACION GENERAL

Primera serie, 5 vueltas: 1º) Juan Lara; 2º) Miguel Fernández; 3º) Héctor Ruiz; 4º) Pedro Castro; 5º) Horacio Rodríguez. **Segunda serie:** 1º) Antonio Olima; 2º) Iván Ovando; 3º) Víctor Trolchu; 4º) Eduardo Muñoz; 5º) Ramón Saravia. **Tercera serie:** 1º) Dante Gramajo; 2º) Lalo Solís; 3º) Jorge Castro; 4º) Guachita; 5º) León Chalon. **Repechaje:** 1º) Marcos Carrasco; 2º) Ramón Saravia; 3º) Lalo Petre; 4º) Alberto Saldaño. **Serie final: 1º) Lalo Petre;** 2º) Lalo Solís; 3º) Eduardo Muñoz; 4º) Ramón Saravia; 5º) Marcos Carrasco.

Parabrisas CORSA
mercado

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

CITROEN

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
2 CV	1958	23.000
2 CV	1960	23.000
2 CV	1961	23.000
2 CV	1962	25.000
2 CV	1963	26.000
2 CV	1964	28.000
2 CV	1965	29.000
2 CV	1966	30.000
2 CV	1967	31.000
2 CV	1968	32.000
2 CV	1969	37.000
2 CV	1970	39.000
3 CV	1970	43.000
Ami 8	1970	43.000
2 CV	1971	41.000
3 CV	1971	44.000
Ami 8	1971	47.000
2 CV	1972	42.000
3 CV	1972	45.000
Ami 8	1972	50.000
Mehari	1972	45.000
2 CV	1973	43.000
3 CV	1973	47.000
Ami 8	1973	53.000
Mehari	1973	45.000
3 CV	1974	52.000
Ami 8	1974	55.000
Mehari	1974	48.000

CHEVROLET

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
400	1962	37.000
400	1963	39.000
Super	1964	40.000
Special	1964	41.000
Super	1965	43.000
Special	1965	40.000
Super	1966	41.000
Special	1966	43.000
Super	1967	44.000
Special	1967	50.000
Super	1968	54.000
Special	1968	53.000
Super Lujo	1968	55.000
Super Sport	1968	55.000
Special	1969	54.000
Chevy	1969	55.000
Super Sport	1969	63.000
Super Lujo	1969	57.000
Rally Sport	1969	54.000
Super	1969	71.000
Rally Sport	1970	71.000
Chevy de Luxe	1970	63.000
Chevy SS	1970	69.000
Chevy SS Cpé.	1970	70.000
Special	1970	64.000
Special	1971	65.000
Rally Sport	1971	65.000
Chevy 1971	1971	68.000
Chevy de Luxe	1971	70.000
Chevy SS	1971	73.000
Chevy SS Cpé.	1971	73.000
Special	1972	63.000
Rally Sport	1972	70.000
Chevy 1	1972	72.000
Chevy SS	1972	83.000
Chevy SS Cpé.	1972	85.000
Chevromatic	1972	28.000
Special	1973	80.000
Rally Sport	1973	80.000
Chevy	1973	80.000
Chevy SS	1973	90.000
Chevy Serie 2	1973	100.000
Chevromatic	1973	100.000
Special	1974	90.000
400 SS	1974	98.000
Chevy	1974	95.000
Chevy SS	1974	110.000
Chevy Super	1974	100.000
Chevromatic	1974	120.000
Cupé Serie 2	1974	130.000

DI TELLA

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
1500	1960	32.000
1500	1961	32.000
1500	1962	33.000
1500	1963	34.000
Magnette	1963	35.000
1500 4	1964	34.000
Magnette	1964	35.000
Traveller	1964	35.000
1500	1965	34.000
Magnette	1965	39.000
Traveller	1965	39.000
1500	1966	38.000
Magnette	1966	39.000
Traveller	1966	39.000
1500	1967	40.000
Magnette	1967	40.000
Traveller	1967	40.000

DKW

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Sedan	1960	30.000
Sedan	1961	31.000
Sedan	1962	32.000
Sedan	1963	33.000
Univ.	1962	32.000
Sedan	1964	33.000
Univ.	1964	34.000
Fissore	1965	36.000
Sedan	1965	36.000
Univ.	1965	35.000
Sedan	1966	38.000
Univ.	1966	37.000
Sedan	1967	38.000
Univ.	1967	39.000
Sedan	1968	40.000
Univ.	1968	41.000
Sedan	1969	42.000
Univ.	1969	43.000

DODGE

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Polara	1969	57.000
Coronado	1969	60.000
G. T.	1969	63.000
Dodge 3 veloc.	1970	60.000
GT	1970	65.000
Coronado	1970	65.000
Polara	1970	70.000
Dodge 4 veloc.	1970	65.000
Automatic	1970	75.000
GTC	1971	77.000
Coronado	1971	75.000
Polara	1971	70.000
Automatic	1971	80.000
1500	1972	73.000
GTX	1972	90.000
Coronado	1972	80.000
Polara	1972	75.000
Cupé Polara	1972	80.000
Automatic	1972	85.000
1500	1973	75.000
GTX	1973	100.000
Coronado	1973	87.000
Polara	1973	80.000
Cupé Polara	1073	90.000
Automatic	1973	100.000
1500	1974	80.000
1500 90 HP	1974	90.000
GTX	1974	130.000
Polara	1974	100.000
Cpe. Polara RT	1974	110.000
Automatic	1974	120.000

ESTANCIERA

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1958	23.000
Ika	1959	25.000
Ika	1960	26.000
Ika	1961	27.000
Ika	1962	28.000
Ika	1963	29.000
Ika	1064	30.000
Ika doble trac.	1064	30.000
Ika	1965	31.000
Ika doble trac.	1965	33.000
Ika	1966	35.000
Ika	1967	41.000
Ika	1968	43.000
Ika	1969	47.000
Ika	1970	50.000

FIAT

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
600	1960	27.000
1100	1960	25.000
600	1961	29.000
1100	1961	26.000
2100	1961	27.000
2100	1962	27.000
600 D	1962	31.000
1100	1962	28.000
750	1963	29.000
1100	1963	32.000
1500	1963	42.000
600 E	1964	32.000
1500	1964	43.000
Familiar	1964	44.000
600 E	1965	33.000
1500	1965	45.000
1500 C largo	1965	47.000
Familiar	1965	46.000
Familiar largo	1965	48.000
600 E	1966	34.000
800 Spider	1966	33.000
800 Cupé	1966	34.000
1500 B	1966	49.000
1500 Familiar	1966	50.000
1500 Cupé	1966	53.000
600 E	1967	36.000
800 Spider	1967	27.000
800 Cupé	1967	27.000
1500 B	1967	51.000
1500 Familiar	1967	52.000
1500 Cupé	1967	56.000
600 E	1968	37.000
800 Spider	1968	28.000
800 Cupé	1968	32.000
1500 B	1968	58.000
1500 Familiar	1968	57.000
1500 Cupé	1968	61.000
600 E	1969	40.000
800 Spider	1969	30.000
800 Cupé	1969	35.000
1500 Familiar	1969	63.000
1500	1969	61.000
1500 Cupé	1969	67.000
600 R	1970	44.000
1500 Cupé	1970	69.000
1500 Familiar	1970	67.000
1600	1970	65.000
1600 Cupé SP	1970	70.000
600 R	1971	46.000
128	1971	50.000
1600	1971	70.000
1500 Familiar	1971	80.000
1600 Cupé SP	1971	74.000
600 R	1972	47.000
128	1972	55.000
125 Berlina	1972	80.000
125 Familiar	1972	85.000
125 Sport	1972	90.000
1600	1972	78.000
1600 Cupé SP	1972	80.000
600 R	1973	50.000
128	1973	62.000
128 Familiar	1973	71.000
128 IAVA	1973	70.000
125 Berlina	1973	90.000
125 Familiar	1973	98.000
125 Sport	1973	95.000
600 R	1974	53.000
128	1974	66.000
128 Familiar	1974	76.000
128 L	1974	70.000
128 IAVA	1974	75.000
125 Berlina	1974	95.000
125 Familiar	1974	105.000
125 Sport	1974	100.000

FORD

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon	1962	52.000
Falcon Stand.	1963	54.000
Falcon de Lujo	1963	55.000
Falcon Stand.	1964	56.000
Falcon de Lujo	1964	59.000
Falcon de Lujo	1965	60.000
Falcon Futura	1965	61.000
Falcon Stand.	1965	58.000
Falcon Stand.	1966	61.000
Falcon de Lujo	1966	62.000
Falcon Futura	1966	62.000
Falcon de Lujo	1967	66.000
Falcon Stand.	1967	60.000
Falcon Futura	1967	71.000
Falcon de Lujo	1968	69.000
Falcon Stand.	1968	63.000
Falcon Futura	1968	77.000
Rural	1968	78.000
Falcon Stand.	1969	67.000

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon Futura	1969	83.000
Rural	1969	84.000
Falcon de Lujo	1969	73.000
L.T.D.	1969	70.000
Fairlane 500 .	1969	68.000
Fairlane Luxe .	1969	58.000
Falcon Stand.	1970	75.000
Falcon de Lujo	1970	81.000
Falcon Futura	1970	89.000
Rural	1970	90.000
L.T.D.	1970	76.000
Fairlane 500 .	1970	74.000
Fairlane Luxe	1970	70.000
Falcon Stand.	1971	81.000
Falcon de Lujo	1971	85.000
Falcon Futura	1971	93.000
Rural	1971	98.000
Fairlane 500 .	1971	76.000
L.T.D.	1971	88.000
Fairlane 500 .	1972	80.000
L.T.D.	1972	98.000
Falcon Stand.	1972	84.000
Falcon de Lujo	1972	90.000
Falcon Futura	1972	102.000
Rural	1972	103.000
Fairlane 500 .	1973	87.000
L.T.D. 6 cil. ..	1973	100.000
L.T.D. 8 cil. ..	1973	110.000
Falcon Stand.	1973	90.000
Falcon de Lujo	1973	100.000
Falcon Futura	1973	105.000
Rural	1973	110.000
Falcon Sprint .	1973	115.000
Fairlane 500 .	1974	93.000
L.T.D. 6 cil. ..	1974	105.000
L.T.D. 8 cil. ..	1974	120.000
Falcon Stand.	1974	95.000
Falcon de Lujo	1974	97.000
Falcon Futura .	1974	105.000
Rural	1974	110.000
Falcon Sprint .	1974	120.000

JEEP

IKA	1957	25.000
IKA	1958	25.000
IKA	1959	26.000
IKA	1960	27.000
IKA	1961	29.000
IKA	1962	30.000
IKA	1963	32.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
IKA	1964	34.000
IKA	1965	36.000
IKA	1966	40.000
IKA	1967	43.000
IKA	1968	46.000
IKA	1969	50.000
IKA	1970	52.000
IKA	1971	55.000
IKA	1972	61.000
IKA	1973	63.000
IKA	1974	64.000

PEUGEOT

403	1956/7	37.000
403	1958/9	38.000
403	1960	40.000
403	1961	42.000
403	1962	46.000
404	1962	47.000
403	1963	46.000
404	1963	48.000
404 Rural	1963	48.000
403	1964	49.000
404 3 banc. ..	1964	50.000
404 5 banc. ..	1964	51.000
403	1965	50.000
404 Standard .	1965	51.000
404 Standard .	1966	52.000
404 de Lujo .	1966	53.000
404	1967	55.000
404 G. Lujo .	1967	56.000
404	1968	57.000
404 G. Lujo .	1968	60.000
404 Standard .	1969	60.000
404 Grand Prix	1969	70.000
504 de Lujo .	1969	77.000
504 Super Lujo	1969	78.000
404 Standard .	1970	65.000
404 Grand Prix	1970	70.000
504 de Lujo .	1970	80.000
504 Super Lujo	1970	80.000
404	1971	67.000
Le Mans	1971	74.000
504 de Lujo .	1971	84.000
504 Super Lujo	1971	85.000
404	1972	75.000
404 G. P. ...	1972	80.000
504 L	1972	88.000
504 Super Lujo	1972	89.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
504 E	1972	90.000
404 Diesel ...	1972	130.000
404	1973	75.000
404 SL GP ...	1973	80.000
404 Diesel ...	1973	140.000
504 de Lujo ..	1973	95.000
504 Super Lujo	1973	95.000
504 E	1973	90.000
504 XE	1973	100.000
504 XL	1973	99.000
504 XSE	1973	100.000
404	1974	79.000
404 SL GP ...	1974	85.000
404 Diesel ...	1974	160.000
504 XE	1974	110.000
504 XL	1974	110.000
504 XSE	1974	120.000

RAMBLER

Classic Custom	1962	28.000
C. Country ...	1962	29.000
Ambassad. 990	1963	29.000
C. Custom 1ª S	1963	29.000
C. Custom ..	1963	30.000
C. Country 660	1963	32.000
De Luxe 550 .	1963	28.000
Ambassad. 990	1964	32.000
C. Custom 660	1964	33.000
C. Country 660	1964	30.000
De Luxe 550 .	1964	33.000
C. Coustom 660	1965	33.000
C. Country 660	1965	35.000
Ambassad. 990	1965	34.000
De Luxe 550 .	1965	30.000
Ambass. 990 .	1966	36.000
C. Custom 660	1966	35.000
C. Country 660	1966	36.000
De Luxe 550 .	1966	33.000
Ambassad. 990	1967	40.000
C. Custom 660	1967	37.000
C. Country ..	1967	40.000
De Luxe 550 .	1967	34.000
Ambassad. 990	1968	47.000
C. Custom 660	1968	45.000
C. Country ..	1968	47.000
De Luxe 550 .	1968	37.000
Ambassador ..	1969	57.000
C. Country ..	1969	57.000
C. Custom 660	1969	52.000
Classic 380 .	1970	55.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country ..	1970	63.000
Ambassad. 380	1970	58.000
Ambassador ..	1971	70.000
C. Country ..	1971	71.000
Classic 380 ..	1971	64.000
Ambassador ..	1972	80.000
C. Country ..	1972	80.000
Rambler Amb.	1973	90.000

RENAULT

Dauphine	1963	23.000
4 L	1963	23.000
Gordini	1963	24.000
4 L	1964	26.000
Dauphine	1964	23.000
Gordini	1964	24.000
4 L 3 veloc. ..	1965	24.000
4 L 4 veloc. ..	1965	26.000
Gordini	1965	27.000
Dauphine	1965	27.000
Gordini	1966	30.000
Dauphine	1966	30.000
4 L	1966	30.000
Gordini	1964	24.000
4 L	1967	32.000
Renault 850 .	1967	27.000
Gordini	1968	35.000
4 L	1968	35.000
850	1968	32.000
Gordini	1969	36.000
R 4	1969	40.000
850	1969	35.000
850	1970	40.000
Gordini	1970	44.000
R 4	1970	49.000
R 6	1970	60.000
4 S	1971	53.000
R 6	1971	66.000
R 12	1971	79.000
4 S	1972	57.000
R 6	1972	67.000
R 12	1972	80.000
R 12 Break ...	1973	85.000
R 12 TL	1973	75.000
R 6	1973	68.000
4 S	1973	59.000
R 12 TL	1974	80.000
R 12 Break ...	1974	85.000
R 6	1974	70.000
4 S	1974	60.000

La vuelta al mundo en Siete Días.

Revista SIETE DIAS se mueve a la velocidad del mundo.

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC

CODINO

300 4 p.	1967	50.000
380 S 4 p. ...	1967	55.000
380 2p.	1967	59.000
380 W 2 p. ..	1967	59.000
300 4 p.	1968	58.000
300 S 4 p. ...	1968	60.000
380 2 p.	1968	65.000
380 W 2 p. ...	1968	62.000
300 S 4 p. ...	1969	64.000
380 2 p.	1969	64.000
380 W 2 p. ...	1969	68.000
L. 4 p.	1970	72.000

ARGENTA

Pick-up	1964	32.000
Pick-up	1965	34.000
Pick-up	1966	36.000
Pick-up	1967	40.000

CITROEN

AZU Furg. ...	1965	27.000
AZU Furg. ...	1966	30.000
AZU Furg. ...	1967	32.000
AZU Furg. ...	1968	35.000
AZU Furg. ...	1969	37.000
AK	1970	40.000
AK	1971	42.000
AK	1972	43.000
AK	1973	47.000
AK	1974	50.000

CHEVROLET

10 Pick-up ...	1965	44.000
10 Pick-up ...	1966	45.000
10 Pick-up ...	1967	49.000
10 Pick-up ...	1968	54.000
10 Pick-up ...	1969	59.000
CS Pick-up ..	1970	69.000
CS Pick-up ..	1971	73.000
CS Pick-up ..	1972	79.000
CS Pick-up ..	1973	86.000
CS Pick-up ..	1974	93.000

DE SOTO

D-100 Pick-up .	1962	40.000
D-100 Pick-up .	1963	42.000
D-100 Pick-up .	1964	44.000
D-100 Pick-up .	1965	46.000
D-100 Pick-up .	1966	48.000
D-100 Pick-up .	1967	52.000
D-100 Pick-up .	1968	55.000

DODGE

D-100	1961	40.000
D-100	1962	40.000
D-100	1963	43.000
D-100	1964	46.000
D-100	1965	47.000
D-100	1966	48.000
D-200	1966	50.000
D-100	1967	50.000
D-200	1967	51.000
D-100	1968	52.000
D-200	1968	55.000
D-100	1969	53.000
D-200	1969	58.000
D-100 Diesel .	1970	90.000
D-200 Diesel ..	1970	95.000
D-100	1970	59.000
D-200	1970	62.000
D-100 Diesel ..	1971	95.000
D-200 Diesel ..	1971	100.000
D-100	1971	59.000
D-200	1971	69.000
D-100 Diesel ..	1972	100.000
D-200 Diesel ..	1972	113.000
D-100	1972	68.000
D-200	1972	77.000
D-100 Diesel ..	1973	103.000
D-200 Diesel ..	1973	115.000
D-100	1973	75.000
D-200	1973	84.000
D-100 Diesel ..	1974	110.000
D-200 Diesel ..	1974	120.000
D-100	1974	80.000
D-200	1974	90.000

FIAT

1500	1966	43.000
1500	1967	46.000
1500	1968	48.000
1500	1969	52.000
1500	1970	56.000
1500	1971	57.000
1500	1972	60.000
1600	1972	64.000
1600	1973	56.000
125	1973	68.000
125	1974	70.000

FORD

F-100 8 cil. ..	1960	30.000
F-100 8 cil. ..	1961	31.000
F-100 8 cil. ..	1962	32.000
F-100 8 cil. ..	1963	34.000
F-100 8 cil. ..	1964	40.000
F-100 8 cil. ..	1965	44.000
F-100 8 cil. ..	1966	48.000
F-100 8 cil. ..	1967	50.000
F-100 8 cil. ..	1968	55.000
F-100 8 cil. ..	1969	57.000
F-100 Diesel .	1969	82.000
F-100 6 cil. ..	1969	56.000
F-100 8 cil. ..	1970	60.000
F-100 Diesel .	1970	90.000
F-100 6 cil. ..	1970	62.000
F-100 6 cil. ..	1971	65.000
F-100 8 cil. ..	1971	74.000
F-100 Diesel .	1971	95.000
F-100 6 cil. ..	1971	66.000
F-100 8 cil. ..	1972	79.000
F-100 Diesel .	1972	100.000
F-100 6 cil. ..	1972	82.000
F-100 8 cil. ..	1973	84.000
F-100 Diesel .	1973	110.000
F-100 6 cil. ..	1973	84.000
Ranchero	1973	84.000
Ranchero	1974	88.000
F-100 8 cil. ..	1974	87.000
F-100 Diesel .	1974	112.000
F-100 6 cil. ..	1974	85.000

JEEP

Pick-up	1961	31.000
Pick-up	1962	33.000
Pick-up	1963	35.000
Pick-up	1964	38.000
Gladiador	1964	35.000
Pick-up	1965	39.000
Gladiador	1965	36.000
Pick-up	1966	40.000
Gladiador	1966	47.000
Pick-up	1967	41.000
Gladiador	1967	40.000
1000 T-80 ...	1968	47.000
Pick-up	1968	42.000
1000 T-80	1969	52.000
Pick-up	1969	47.000
1000 T-80 ...	1970	60.000
Pick-up	1970	50.000
1000 T-80 ...	1971	70.000
1000 T-80 Die.	1971	80.000
Pick-up	1971	50.000
Pick-up	1972	55.000
Pick-up Diesel	1972	80.000
1000 T-80 ...	1972	75.000
1000 Diesel ..	1972	90.000
Pick-up	1973	60.000
Pick-up Diesel	1973	100.000
1000 T-80 ...	1973	88.000
1000 Diesel ..	1973	110.000
Pick-up	1974	65.000
Pick-up Diesel	1974	120.000
1000 T-80 ...	1974	90.000

MERCEDES BENZ

220-D	1972	140.000
220-D	1973	170.000
220-D	1974	170.000

PEUGEOT

T4B	1967	55.000
T4B	1968	57.000
T4B	1969	62.000
T4B	1970	64.000
T4B	1971	66.000
T4B	1972	67.000
T4B	1973	70.000
404	1973	76.000
404	1974	77.000

RASTROJERO

Pick-up	1964	51.000
Pick-up	1965	56.000
Pick-up	1966	63.000
Pick-up	1967	68.000
Pick-up	1968	75.000
Pick-up	1969	80.000
Pick-up	1970	85.000
Pick-up	1971	90.000
Pick-up	1972	97.000
Pick-up	1973	100.000
Frontal	1973	105.000
P 60-70	1974	105.000
Frontal F-71 ..	1974	110.000

RENAULT

4 F	1969	38.000
4 F	1970	40.000
4 F	1971	47.000
4 F	1972	50.000
4 F	1973	54.000
4 F	1974	58.000

VALIANT

1	1962	27.000
II	1963	30.000
III	1964	33.000
III	1965	34.000
Coronado	1965	36.000
G. Turismo ...	1965	36.000
IV	1966	37.000
Coronado	1966	38.000
G. Turismo ...	1966	40.000
IV	1967	42.000
Coronado	1967	48.000
G. Turismo ...	1967	48.000
IV	1968	50.000
Coronado	1968	50.000
G. Turismo ...	1968	50.000
GS 2 p.	1970	80.000
S 4 p.	1970	70.000
TS 2 p.	1970	80.000
TS 4 p.	1970	80.000
L	1971	73.000
S	1971	80.000
TS 4 p.	1971	82.000
TS 2 p.	1971	85.000
GS 2 p.	1971	85.000
L	1972	75.000
S	1972	80.000
TS 4 p.	1972	90.000
TS 2 p.	1972	100.000
GS	1972	100.000
GS 380 W ...	1973	110.000
TS 2 p.	1973	110.000
TS 4 p.	1973	100.000
S	1973	100.000
L 300	1973	90.000
SE	1974	110.000
GS 7B	1974	150.000
TS 7B	1974	140.000
SE GR	1974	120.000

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGERENCIAS...

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

---

nuestro DEPARTAMENTO de atención al INTERIOR...

SIEMPRE A SU SERVICIO

LEVAS RAPONI

LAPRIDA 1479 - VICENTE LOPEZ - T. E. 795-3673

Si a Usted se lo comentan... NO LO VA A CREER...

Pre Con form

LATEX CON SILICONA
Pidalo en Kioscos y Farmacias



NO DUDE... NO DISCUTA, NO PIERDA POTENCIA UTIL NO DIGA NO A LOS HECHOS SU COSTO ES IRRISORIO. (MENOR A 15 LITROS DE NAFTA).

RESORTES ELECTRONICOS **8K** PARA BUJIAS

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

DE LOS INCAS DEPORTIVO

Todo lo Deportivo para el Automotor



VENTA Y COLOCACION

- AUTO-STEREOS
- AUTO-RADIOS
- INSTRUMENTAL
- CONSOLAS
- VOLANTES
- MAGAZINES
- CASSETTES
- MUEBLES PARA STEREOS

ENVIOS AL INTERIOR

Av. DE LOS INCAS 4294 - CAPITAL FEDERAL

AUTO UNION

SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD PARA SU DKW

MECANICA INTEGRAL - CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS.

IGNACIO GIRÓ

UGARTECHE 3283 • T. E. 71-4865 (Alt. Av. LIBERTADOR 2900)

REPUESTOS LEGITIMOS

NACIONALES E IMPORTADOS **FIAT**

RP

Precios especiales para mayoristas
GRANDES DESCUENTOS EN PARTES DE CARROCERIAS

Solicite cotización
Envios al interior

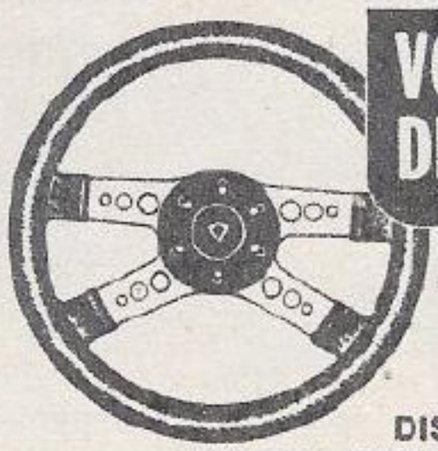
AV. MITRE 98
esq. Méjico, Florida Oeste
T. E. 760-7446



RESORTES DE SUSPENSION

UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
LINEA GENERAL
ESPECIALIDAD EN COMPETICION
ANICETO GOMEZ Y CIA.
Albariño 627 - Bs. As. - Tel. 641-2907/8429

M. R.



VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS COLOCACION EN EL ACTO

Cmatra



DISTRIBUIDOR DE PALANCAS AL PISO

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

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

MERCEDES BENZ
L 312 - 3500

BEDFORD
DIESEL 6 CILINDROS

EXCLUSIVO



GUARDABARRO L 312 - 3500

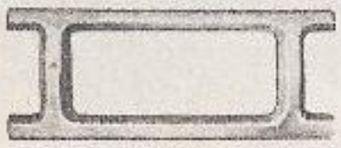
FRENTE REJILLA MERCEDES BENZ

PARAGOLPES MERCEDES BENZ L 312 - 3500 y 112/14 TODOS



PARAGOLPES MERCEDES BENZ 1112 - 1114

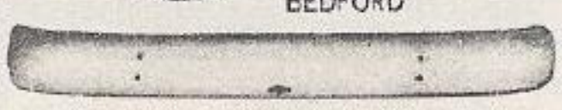
CUBRECAJA DE VELOCIDAD L 312 - 3500



FRENTE REJILLA EXTERIOR



GUARDABARRO BEDFORD



PARAGOLPES BEDFORD MODELO 60 al 66



REJILLA INTERIOR

FABRICANTES DE TODAS LAS PARTES DE CARROCERIA

UNICOS FABRICANTES

EMACA

M. R.

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

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

---

warnes peugeot S.R.L.

REPUESTOS Y ACCESORIOS
LINEA COMPLETA: • 403 • 404 • T4B • 504 • 404D • XSE • T5B
IMPORTACION - DISTRIBUCION
PRECIOS ESPECIALES A: MAYORISTAS CONCESIONARIOS - REVENDEDORES
DISTRIBUIDOR EN TODO EL PAIS DEL TENSOR TIRACADENA "BEN-CO" Y DEL NUEVO ENCENDIDO ELECTRONICO "FUKAYA"



WARNES 1355 • CAP. FED. • T. E. 54-5108

ENVIOS AL INTERIOR

NUEVOS RUMBOS EN LA COMISION FIAT

OSCAR MARCOLONGO: "YO TENGO FE"

La semana pasada, ante el reciente nombramiento de Oscar Marcolongo como Director Deportivo de la Scudería de Concesionarios Fiat, charlamos largo con él. Así nos enteramos de los cambios que se irán produciendo, de los planes para la temporada, del alejamiento de "Cacho" Fangio, y del apoyo técnico que Fiat Argentina brindará a la CCF. Tres pilotos, cuatro cupé "125" (una de prueba) y otros elementos son las armas que Marcolongo dispone para 1975. Fe en los resultados por parte su nuevo D. D. En estas líneas, todo lo conversado

Fotos: ARMANDO RIVAS

Cuando a fines de diciembre del año pasado la cupé 125 oficial de Pachelo-*Juárez giraba en punta en el autódromo* de Buenos Aires, Leonardo Rosati confirmaba la versión circulante. Problemas particulares lo llevaban a renunciar a su cargo de Director Técnico de la Comisión Deportiva de Concesionarios FIAT.

Enero, en su primer mitad, fue testigo de mil y una especies acerca de quién sería el sucesor de Rosati en ese importante cargo. Se barajaron varios. Algunos sonaban posible, otros no. Pero de todos, si se buscaba lógica en el nombramiento, el de **Oscar Marcolongo** (52, casado, tres hijos) era el que sonaba mejor.

Desde 1970 se desempeñaba en Fiat Argentina en la Planta de Repuestos, luego en Tractores y el año pasado hizo las tareas de coordinador de la Comisión de Concesionarios, durante la política directriz de Rosati. Su experiencia en el tema, por ser ex-piloto oficial del Equipo Borgward, haber corrido para la marca por cinco años y ganado una media docena de carreras, lo hacían el hombre más indicado de todos los "posibles" que iban sonando para ocupar el escritorio del primer piso en Panamericana y Rolón.

La mesa de la Comisión de Concesionarios —de la que Rosati y otros concesionarios del país son miembros— consideró a *Marcolongo para finalmente votar* su aprobación como Director Deportivo.

Todo el mes de enero fue escenario de "dimes" y "diretes" incongruentes, sobre todo especulando con el cierre por vacaciones del taller de Boulogne. Sin embargo, a mediados de mes, Oscar Marcolongo quedaba confirmado oficialmente en el puesto y su trabajo en la CCF daba comienzo, asesorado por Juan Carlos Guzzi (el "Negro" Guzzi que supo estar con Fangio durante toda la campaña europea), que colabora con él desde el primer momento.

Pero además del cambio de mando la política y los planes de la Comisión sufrirían alteraciones fundamentales. Un reajuste de presupuesto, una manera distinta de encarar la temporada y una mayor participación de FIAT Argentina en lo que a la parte técnica y desarrollo se refiere, son los principales puntos.

A menos de un mes del inicio de la temporada 1975 de Turismo Nacional, era imprescindible conversar con Oscar Marcolongo para interiorizarnos de los aires renovadores que soplan en la Comisión.

—¿Cómo y quién intervino ante la Comisión de Concesionarios para que vos, el año pasado pasaras de Fiat Argentina al equipo de carreras?

—"En realidad, el que tomó cartas en ese asunto fue el Ingeniero Dacomo. El hizo que yo pasara de Fiat-Tractores a la Comisión de Concesionarios."

—Durante todo el año pasado hacías un trabajo que si bien no estaba muy bien especificado, incluía tratar los temas reglamentarios en CADAD, encargarte de la logística de los auxilios, asesorar y colaborar con Rosati. ¿Quién te ofrece el cargo después de su renuncia, y cómo se define el nombramiento?

—"Rosati renuncia a su cargo de Director Técnico de la Comisión porque sus actividades privadas y algunos problemas particulares ya no le permiten ir a las carreras y encargarse de todo lo que involucra un equipo oficial en automovilismo. Pero Rosati sigue perteneciendo a la Mesa Directiva de la Comisión ya que es concesionario y tiene experiencia en el tema. Ellos, la Mesa, me ofrecen la posibilidad de ocupar su cargo, algo que yo no esperaba y que de por sí me parecía una responsabilidad que debía estudiar muy bien al asumirla. Finalmente, acepté el cargo.

—¿O sea que la Scudería de Conce-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALIDAD SUPERIOR

CAÑOSSILEN

INDUSTRIA ARGENTINA

cños de escape
especial potenciado

(Marca Registrada)



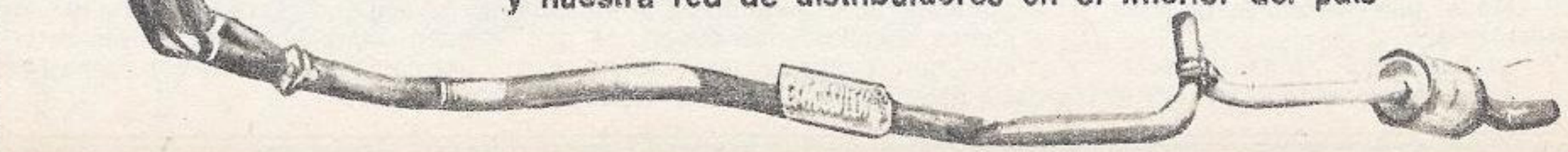
para Ford TAUNUS coupé y coche

sonido deportivo o reglamentario

UNICOS FABRICANTES

Avda. Córdoba 5672 - T. E. 772 - 2347

y nuestra red de distribuidores en el interior del país



YALE S.A.

sionarios sigue dependiendo de lo que la Mesa Directiva de la Comisión de Concesionarios vote, a favor o en contra? Porque entre las muchas versiones que circularon en las últimas semanas, se hablaba de una intervención directa de Fiat en el equipo...

—No, esa versión no es cierta .Yo dependo de la Comisión de Concesionarios y no puedo hacer ni deshacer nada, sin contar con su aprobación. Esa es la forma en que se trabajará durante el año".

—Con respecto al presupuesto, ¿será muy inferior al del año pasado?

—Eso no está definido aún. Sin duda será inferior al del '74 porque se está en un plan de austeridad que abarcará todos los aspectos. Desde la cantidad de pilotos hasta la de mecánicos y otros..."

—¿Fernandino, Di Nezio y Zunino son los tres pilotos oficiales?

—Así es. En un primer momento, haciendo números sobre una cifra estipulada, los cálculos no me daban como para poder mantener un equipo con tres autos. Estirando un poco el presupuesto llegué a poder disponer de tres pilotos para la temporada que se avecina. De ahí, el malentendido que hubo con Angel Di Nezio, ya que muchos aseguraron que quedaba afuera...

—¿Y eso fue cierto?

—En parte sí. Cuando los números me obligaban a tener dos pilotos, y considerando que este año habrá doce pruebas de autódromo, pensé que lo más criterioso era quedarse con Fernandino (que es empleado de la Comisión) y con Ricardo Zunino. Pero el hecho de dejar a Di Nezio afuera hubiese sido una medida con poca lógica. Peugeot dispondría de un excelente piloto en montaña y además, de la posibilidad de tener tres autos entre los seis primeros números del ránking. Finalmente, Di Nezio quedó integrado al equipo de manera definitiva".

—¿Qué pasó con Fangio?

—Bueno, de ninguna manera podíamos tener cuatro pilotos porque el presupuesto se hubiese ido demasiado a las nubes. Yo le comuniqué a Cacho, a quien aprecio mucho porque es una gran persona, que lamentablemente quedaría fuera del Equipo. No había otra posibilidad..."

—¿Qué hubo del comentado cambio de marca de Mayorga y Garro?

—Se comentó algo. A mí me interesaban porque son dos pilotos de primera línea; además, por estrategia, dejaba a Peugeot sin dos de sus mejores elementos. Oficialmente no hubo ni ofrecimientos, ni se les prometió apoyo como equipo particular. Era una posibilidad que estaba en el aire... nada más. Lógico es suponer que Peugeot no puede dejar que ambos se vayan y se pasen a Fiat...

—¿La razón de las versiones fue la de la amistad de años que los une a vos y a Paco?

—Sí, es verdad, pero eso no significó nada dentro del planteo oficial de Fiat. Porque aunque sea amigo mío no puedo tomarme atribuciones y ofrecerle apoyo para que armen un equipo de dos autos sin el consentimiento de la Mesa.

—¿Cuál será el plan de apoyo de Fiat a los particulares?

—Aún no está definido, de eso se ocupa Fiat y yo no tengo nada que ver. A lo sumo, si me llaman, será para que los asesore o dé mi opinión. Está fuera de mi órbita.

—Además de Angel Averguino, que fue notificado de su alejamiento debido al plan de austeridad que se ha puesto en marcha, ¿habrá más relevos dentro de la Comisión?

—No puedo asegurarlo, pero es probable. Para achicar costos tendremos que quedarnos con una menor cantidad de mecánicos, sobre todo considerando el apoyo directo que tendré de la fábrica

—¿Cuál será ese apoyo de fábrica?

—Bueno, en todo sentido. Tendré un apoyo incondicional de fábrica y por eso, precisamente, es que tengo mucha fe en la misión que deberé cumplir. Tengo los elementos y sé que vamos a dar un ejemplo de organización, disciplina y método. Con esos tres factores controlados, el resto viene solo...

—¿El desarrollo, experimentación y demás trabajos se harán en la Comisión o en Fiat?

—Será una labor de equipo entre la Comisión y fábrica. Se probará todo, se



harán suspensiones, se trabajará en tapas y árboles de levas. Lo que rinda más, sea de quien sea, se pondrá en los autos. Lo que me importa es el apoyo técnico de que dispondremos.

—¿Y Juan Carlos Guzzi?

—El Negro Guzzi es amigo mío desde hace muchos años. Lo conozco muy bien y será una persona de gran valor dentro del nuevo planteo. Por el momento no te puedo decir cuál será su cargo. Hasta hoy hace de todo y es una especie de asesor y colaborador de inestimable valor

—¿Qué posibilidades tiene en TN el nuevo motor potenciado que experimentaron en la berlina?

—Los problemas de producción son conocidos por todos. Ese motor, que es realmente una unidad interesante por su potencia, aún no se empezó a montar en línea. O sea que no puedo decirte cuándo quedará homologada. De movida contaremos con los mismos elementos que el año pasado... después veremos.

—¿Cuántos autos tendrán en el equipo?

—Vamos a vender dos cupé, nos quedaremos con cuatro y una berlina que servirá para recorrer la ruta o para lo que sea necesario. Tenemos el camión de repuestos y las pick-ups de auxilios cuyos choferes los pediré a fábrica, donde se me ha ofrecido esa posibilidad. Así también ahorraremos dinero. Con la cupé que sobre haremos todos los experimentos que se nos ocurran. Para eso el Chango Fernandino es empleado de la Comisión. Con él probaremos suspensiones, levas o lo que sea en el autódromo de Buenos Aires. Además, mi interés es el de llegar a los circuitos con anticipapión. Si el Campeonato se inicia en Comodoro Rivadavia, quiero estar allá el días 25 ó 26, unos siete días antes de la carrera. Sobre todo teniendo en cuenta que nunca se corrió en ese circuito...

—Podrá el Equipo llevar publicidad?

—Si hacen los arreglos, no habrá problemas. Todo depende del monto del contrato. Eso no es inconveniente, además nos financiaría algunos gastos.

—Con respecto al apoyo de los Equipos de Nuccilo con Pachelo y Juárez y el de Raies con dos cupé y pilotos a nombrar, ¿cómo se manejarán con respecto al Equipo Oficial?

—No habrá ningún tipo de tapujos o lucha entre nosotros y ellos. Si precisamente Fiat decide apoyarlos es para conseguir que la marca tenga además de los tres autos oficiales, otros cuatro particulares para sumar siete. Nos manejaremos dentro de un marco de ayuda mutua y se organizarán junto con nosotros en lo que sea auxilios, etc. Si Nuccillo o Raies vienen aquí a pedir colaboración no se les negará ni se le esconderá nada. Con el resto de los particulares, nosotros no tendremos nada que ver... te vuelvo a insistir que lo primordial será la organización. Allí se producirán los mayores cambios. Si el equipo logra ser organizado los pilotos tienen disciplina y se trabaja con método, pienso que es más fácil obtener buenos resultados en las carreras. Por lo menos eso fue lo que siempre sostuve y sostengo...

—¿Los pilotos obtendrán beneficios superiores a los que hasta ahora tenían. o seguirán al porcentaje de premios y una prima de partida?

—Lo único que te puedo decir es que los tres pilotos ganarán cuatro veces más que antes. Para poderles exigir, hay que pagarles lo que merecen como profesionales que son de esta actividad.

.....

Disciplina. Organización. Método. Esos son los tres aspectos más importantes y a los que Oscar Marcolongo le da más valor dentro de los planes trazados y los cambios que se producirán en el Equipo durante la temporada 1975.

El trabajo se inició hace veinte días. El lunes pasado, la CCF de Panamericana reabrió sus puertas y de ahí en adelante, con todo lo estudiado y aprobado en mano, Marcolongo comenzará a organizar las tareas para estar listos a fines de mes, con miras a la prueba de apertura del Campeonato Argentino de TN.

El giro en la política de la Comisión, por lo que se deduce de las teorías y los planes a seguir, será radical.

Dieciocho pruebas del Campeonato serán las que, a fin de año, servirán para hacer un balance de lo realizado. Oscar Marcolongo, el Director Deportivo, tiene fe.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

PALANCA AL PISO

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



V. T.

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

B.W. U.S.A.

LATEX SUPER SILICONADOS
EN KIOSCOS Y FARMACIAS
DE TODO EL PAIS

LAFAYETTE
S.A.C.I.F.

"su concesionaria"

PEUGEOT

Repuestos, accesorios y partes de Carroceria Legitima

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

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

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



NO DUDE... NO DISCUTA,
NO PIERDA POTENCIA UTIL
NO DIGA NO A LOS HECHOS
SU COSTO ES IRRISORIO,
(MENOR A 15 LITROS DE NAFTA).

RESORTES ELECTRONICOS 8K | PARA BUJIAS

ASIENTOS!



REPARACIONES

Pintap service
RIGLOS 255
Tel. 99-5933

VALMYR S.A.

CONCESIONARIA OFICIAL

REPUESTOS LEGITIMOS

LINEA COMPLETA 404 - 404 D - 504
ENTREGA A DOMICILIO EN EL DIA
HONDURAS 4154 • T. E. 86-9102/9282
SABADOS ABIERTO MEDIODIA



Repuestos para CITROEN

Línea completa de silenciadores - Pisos - Largueros - Asientos
ENVIOS AL INTERIOR
METALURGICA GOECO .....
Fabricación y ventas: **LONDRES 1381 - Dock Sud - Avellaneda - Bs. As.**

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

ACCIKAR

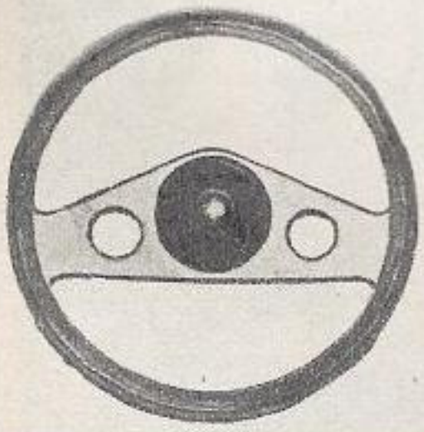
ASOCIACION DE CARRERAS CONCESIONARIOS IKA-RENAULT

CAMBIO DE DOMICILIO

Nos complacemos en informar que las oficinas de nuestra Asociación se encuentran instaladas en:

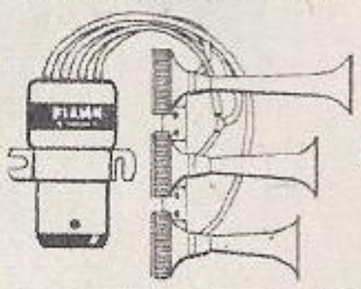
LIMA 131 - 9° E - TEL. 37-4235

DETROIT S.C.P.A.

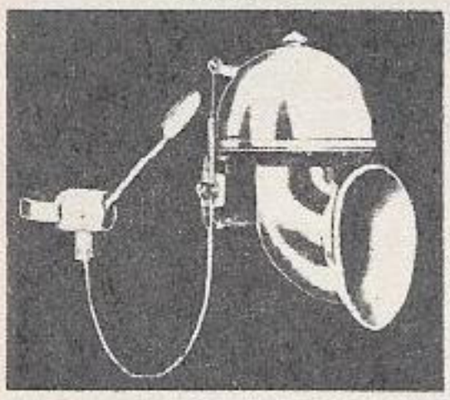


El surtido más importante en accesorios para el automotor.

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS
Volantes legitimos deportivos
SANDRINI Para todas las marcas.
Colocación en el acto.



Bocinas musicales FIAMM, Italianas
Consolas,
Cinturones de seguridad,
Faros de lodo
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES



Bocina Mugido de VACA U.S.A.

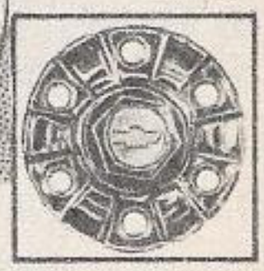
WARNES 1333/37/41
Tel. 54-5649 - Bs. As.

ruedas spina

ALEACION Y CROMADAS
CUBREMAZAS Y ACCESORIOS DEPORTIVOS



DISEÑO
SEGURIDAD
BELLEZA
DURACION
CATEGORIA



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

FIREP FIAT S.A.C.I.y F.

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU **FIAT**

RECUERDE... COMO SIEMPRE LA LINEA MAS COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

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

TOQUECITOS

GONZALO DE QUESADA/MARATEA: UNA YUNTA TEMIBLE

Gonzalo de Quesada, tercero en el ranking argentino de F-4 (1974) abandona la categoría menor de monopostos para dedicarse durante 1975 al Turismo Nacional. A tal fin, ha comprado una cupé Fiat 125, cuyo motor será elaborado por Maratea —hablar de las virtudes de Maratea en el terreno preparación es un tanto obvio— y armado por Sousa Martínez Espejo, que fueran quienes atendieran el F-4 en las últimas carreras del año pasado.

La experiencia de Gonzalo de Quesada —que lleva ya más de 15 años corriendo en cualquier cosa que ande rápido— y la capacidad de sus preparadores permite suponer que en esta temporada, el TN tendrá un más que respetable animador.

NUEVO CHASIS PARA MAZZOLA

Un nuevo Tulia XIV está casi listo en lo de Tulio Crespi. En pocos días pasará a retirarlo **Emilio Mazzola,** que reemplaza así al Tulia XII con el que interviniera durante todo 1974. El chasis de Mazzola —el XII— está en venta, pudiendo los interesados (el chasis completo, sin llamar al tel. 30-0261.
llamar a ltel. 30-0261.

TULIO CRESPI: AMBICIOSO PROYECTO

Tulio Crespi tiene la intención de construir un chasis especial para F-3 e importar un motor —el mejor de esa categoría europea— para intentar luego competir fuera del país con posibilidades. Si bien en los planes de Crespi figuraba Angel Guerra como piloto, la firma de un contrato entre Guerra y Antelo imposibilita tal proyecto, por lo menos en su faz "piloto". No obstante, el campeón de F-4 hará, llegado el caso, todos los tests que requiera el auto para su definitiva puesta a punto, una vez terminado.

DANIEL PUERTA: NUEVAS ACTIVIDADES

Independientemente de su próxima campaña en F-2, para la cual cuenta con un Avante salido de la factoría de los hermanos Famá, **Daniel Puerta** será profesor del Curso de Pilotos que la AAAS dicta anualmente. La responsabilidad de Daniel y sus conocimientos son el mejor aval para su gestión. Además, aprovechará un viaje a Europa de un mes de duración, para visitar las distintas escuelas de pilotos del Viejo Mundo y volcar en los alumnos de la AAAS la experiencia cosechada.

En lo que atañe a su campaña de F-2, el Avante estará impulsado por un Fiat biálbero. Puerta piensa dedicar todo el corriente año exclusivamente al automovilismo, poniendo un paréntesis en sus otras actividades, ya que ha terminado su carrera universitaria.

GRADASSI: FIRME CON FORD

Héctor Luis Gradassi seguiría con Ford solamente. Circulan versiones de que el campeón argentino de TC se desvincularía de la sociedad con Alcides Rales para la atención del equipo semioficial Fiat. Por lo tanto su actividad se reduciría exclusivamente a lo que decida Herceg y compañía. Esta semana descansó en Mina Clavero.

EL 9 DE FEBRERO: TREPADA AL OBSERVATORIO EN CORDOBA PARA EL TN

Organizada por el **Auto Moto Club de Carlos Paz,** el 9 de febrero se realizará el "Primer Cruce del Observatorio" auspiciado por la Secretaría de Deportes y Turismo, premio denominado "Hombre Nuevo". El recorrido de la misma será de 65,5 kilómetros entre ida y vuelta y podrán participar tres clases del TN: "A".

¡CONFIRMADO¡: MAYORGA - GARRO PILOTOS OFICIALES PEUGEOT





En una reunión realizada el día jueves de la semana pasada, donde participaron los miembros del Club Deportivo de Concesionarios Peugeot y directivos de SAFRAR, se confirmó —tras los arreglos pertinentes— a **FRANCISCO MAYORGA y CARLOS A. GARRO** como los dos únicos pilotos oficiales del Equipo que será presentado en la primera prueba del año, a realizarse en Comodoro Rivadavia.

Según trascendió, existe la probabilidad de que un tercer auto sea anexado a los dos vehículos de fábrica, pero no se dijo cuándo ni quién sería ese tercer hombre.

Por consiguiente, los rumores que circularon acerca de la desvinculación de ambos pilotos de la marca del león, han quedado totalmente desmentidos.

Peugeot encarará el calendario '75 con dos autos oficiales confiados a los dos hombres que obtuvieron mejores resultados en la temporada pasada.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE BOCINA

hasta 850 cm3; "B", de 851 a 1.300 cm3; y "C", de 1.301 a 2.000 cm3. La competencia no tendrá puntaje para el Campeonato Argentino, ya que éste se iniciará el 2 de marzo en el autódromo de Comodoro Rivadavia.

La carrera se largará a las 9 de la mañana a la altura de la localidad de Las Jarillas y habrá 1 minuto de intervalo entre cada auto y 5 entre cada clase.

Los premios a distribuirse son: **8.000** pesos nuevos al ganador de la "C", **5.000** al de la "B"; y **3.000** al de la "A".

Del punto de largada los competidores transitarán por la trepada hacia El Observatorio y luego descenderán hasta la ruta que une Carlos Paz y Alta Gracia por Falda del Carmen. El regreso, obviamente, será por el mismo camino.

Prometieron su participación gran cantidad de pilotos cordobeses que habitualmente corren con IAVA, además de Di Nezio (cupé Recalde), Juárez, Garro y otros.

CAMBIOS Y PROMOCIONES

Mario Stillo correrá en el '75 con el F-2 ex Alonso que le prepara Osvaldo Antelo y formando equipo con el subcampeón de la categoría, Angelito Guerra. Los motores Renault 12 tendrán tapa con árbol de levas a la cabeza, hechas por Berta. Por el momento, además de estudiar Derecho, Stillo no piensa en otra cosa.

COPELLO VENDE

Liquidando su otrora famoso equipo de competición, un tanto venido a menos, el superactivo Copello ha puesto en venta su Fórmula Uno, un Turismo de Carretera, ambos con motor Tornado y todo lo que utilizó hasta el '74 para desenvolverse como team. Aparentemente, este año se mantendrá desligado de las carreras aunque hay atisbos para que vuelva en 365 días más.

MUNDANZA DE MARCA

Definitivamente han decidido participar con 128 IAVA los ex renolistas **Roberto Dellacasa**, único ganador de la temporada pasada con R.12, y **Daniel Mustafá**, único defensor de fuste hacia el final del año pasado. Ambos están esperando la entrega de sus flamantes unidades. Mustafá seguirá con preparación de **Luis Echenique** integrando un pequeño equipo que se dedicaría casi con exclusividad a las carreras de pista con **Juan Carlos Larroca**.

ANGEL GUERRA: FIRME CON ANTELO

Una cantidad de rumores de todo tipo y calibre se hicieron escuchar durante el transcurso de las últimas tres semanas. Inclusive, se llegó a afirmar como hecho concreto la desvinculación de Angel Guerra y Osvaldo Antelo.

Si bien es cierto que Angelito Guerra recibió tres o cuatro propuestas diferentes —hasta para competir en Europa, con March en F-2— y si bien es cierto también que se ejercieron ciertas presiones sobre el padre de Angel para que influyera en la decisión final, ambos Guerra —padre e hijo— optaron por mantener en statu quo tal como hasta ahora. De modo que el futuro automovilístico de Angel está —por lo menos durante este año— en manos de Osvaldo Antelo.

Haciendo cuentas, Guerra ha decidido positivamente y a conciencia. Su vinculación con Antelo le ha significado —independizando sus virtudes como piloto— la obtención de dos subcampeonatos y un campeonato categórico en F-4, y una posición destacable en el último campeonato de F-2. Las demás propuestas podían ser buenas —no hay por qué ponerlas en tela de juicio— pero Angel Guerra se basó en lo concreto y optó en consecuencia. Para dar un viso definitivo a todo, firmó contrato con Osvaldo Antelo, aventando así cualquier duda que pudiera subsistir al respecto.

LA OCTAVA TEMPORADA INTERNACIONAL DE MOTOCROSS ESTA EN MARCHA:



Como ya es tradicional en la zona sureña de Bariloche, cuna del motocross argentino, nuevamente este año se dará cita lo más granado del ambiente sudamericano de la especialidad. En efecto, los días 8, 9 y 11 se llevarán a cabo las tres fechas que componen el torneo "Integración Latinoamericana". Cada año los responsables del evento, Unión Motocross Bariloche, han aumentado la cantidad de países participantes, concretando para este año la asistencia de ocho naciones de Sudamérica, además de Argentina. La temporada, que como dijimos constará de tres fecha, se llevará a cabo en los circuitos de Villa La Angostura la primera y las dos restantes en Bariloche. La realización de la misma fue apoyada por varias entidades privadas y entes oficiales. Es destacable la colaboración que ha prestado la Fuerza Aérea Argentina encargándose del traslado de máquinas y pilotos hasta el lugar de las competencias. La Secretaría de Deportes y Turismo también ha colaborado mediante un subsidio acordado por el Ministerio de Bienestar Social de la Nación. Entre los países asistentes se cuentan Chile con seis pilotos, Perú con cuatro, Cuba con tres, Venezuela con tres al igual que Brasil, Uruguay presentará dos pilotos e igual cantidad México, contándose también un representante de El Salvador. Argentina, como país organizador, alineará ocho máquinas, dos de las cuales resultarán de una clasificación entre argentinos. Confirmados en el equipo están los Hermanos Pesce, ambos con Bultaco, Gustavo Beamonte también con la marca española, Gustavo Ezquerra y "Goyo" Martínez, los dos con Montesa. Como dato cabe agregar que estaría confirmada la presencia de Ricardo Boada, ganador del último Motocross Sudamericano en Chena, Chile, que vendrá representando en forma oficial a la marca Yamaha, para lo que se ha enviado un mecánico desde el Japón, a fin de asegurar una eficiente atención en carrera al piloto venezolano en las competencias de Bariloche. También desde Brasil viene un equipo oficial, ya que una de las dos máquinas cuenta con el apoyo directo de la fábrica japonesa. Con estas pautas Bariloche estará "de temporada" como nunca, en una actividad que desde hace tiempo la mantiene en el más alto nivel del Motocross argentino y sudamericano.

toquecitos de bocina



La cabecera de la mesa durante el agasajo a los pilotos Roberto Mouras y Héctor Moro en la ciudad de Carlos Casares.

CON LOS ARGENTINOS A EUROPA...

Desde Córdoba fue lanzada una idea para seguir a los pilotos argentinos que participen en el 75 por pistas europeas. Carlo Reutemann en F-1 y Carlos Jarque en F-2, podrán ser apoyados por aquellos aficionados que, a través de un interesante y económico sistema de traslación y vivienda, deseen hacerlo.

"Deporte Motor", programa periodístico de la Docta, organiza su quinta excursión por el Viejo Mundo. Junto a la agencia de viajes "Nómade" y a British Caledonian Airways, proponen un interesante itinerario que comienza el 21 de abril y que tiene treinta días de duración.

Se podrán ver el Gran Premio de España, en Montjuich —donde debutarán las nuevas Ferrari 312T—, el Gran Premio de Montecarlo de F-1, el superespectacular de F-3, y también el Gran Premio de Pau F-2 donde el tandilense Jarque correría. Además, si todo coincide, se agregaría como condimento el Festival Internacional de la Canción de Cannes, visitas a fábricas y recorrido por las principales ciudades y centros turísticos. Las mejores playas mediante.

Todo esto hecho utilizando modernas casas rodantes, con lo que el presupuesto de hoteles desaparece junto con el del automóvil, facilitándose además la estada y permanencia en aquellos lugares normalmente inaccesibles para el turista normal.

Si la propuesta interesa, se pueden dirigir los candidatos a la caravana argentina a: Nómade, Florida 142, 6º piso, en Buenos Aires; o bien a Avenida Colón 119, 1er. piso, Córdoba, que son las oficinas de "Deporte Motor".

HOMENAJE AL DR. CESAR CARMAN

Con motivo de la finalización de su mandato de un nuevo período al frente del Automóvil Club Argentino, el Dr. César Carman fue homenajeado en una monumental comida que concitó —como pocas veces se haya visto— a una enorme adhesión de diversos sectores.

Más de 500 personas se reunieron en la sede del Club YPF para agasajar a Carman por sus 18 años en la presidencia del Automóvil Club Argentino y en las vísperas de una próxima elección donde Carman volverá a presentar su candidatura. La presencia del intendente de Buenos Aires, Gral. Embrioni, de legisladores, presidentes de Automóvil y Touring Clubes de América, de pilotos como Fangio, Gálvez y Reutemann, de empresarios y periodistas, confirmó el eco obtenido por los organizadores de este homenaje al titular de ACA.

Como espontáneo maestro de ceremonias ofició Luis Elías Sojit con su elocuencia habitual y que supo resumir adecuadamente los elementos principales de la gestión realizada por el Dr. Carman al frente del ACA.

Hubo, por supuesto, muchísimos discursos. E innumerables telegramas que llegaron desde todas partes del mundo. A todos ellos agradeció entonces el Dr. Carman en un discurso que tuvo como tema central, el afán de cooperación paramericanista que ha guiado por sobre todas las cosas, a la actividad del Automóvil Club Argentino en todos estos años.

FIESTA PARA MORO Y MOURAS

La Comisión de Fiestas del Cuerpo Activo de Bomberos Voluntarios de la ciudad de Carlos Casares, también ha colaborado con nosotros haciéndonos llegar la información acerca de la fiesta que organizaron en honor de los volantes locales **Roberto Mouras** y **Héctor Moro.**

Más de 600 personas asistieron al agasajo, contándose entre los presentes a varios de los más prestigiosos pilotos de TC. Entre ellos, Carlos Marincovich, Jorge Martínez Boero, Osvaldo Bianchi, Juan Carlos y Ricardo Iglesias, R. Carbajo, acompañante de J. M. Boero, Osvaldo Bianchi y Juan Ayarza Garré.

Héctor Moro recibió de manos del presidente del Automóvil Club, señor Francisco Lence, una plaqueta en reconocimiento a sus actuaciones de 1974. Lo mismo en el caso de Mouras, que agradeció emocionado a los presentes del agasajo de que fueron objeto.

Felicitaciones para ambos y feliz comienzo de 1975.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INSOLITO ACCIDENTE SUFRIO PACO MAYORGA

El domingo de la semana anterior, cuando acompañado por su mujer, hijos y un grupo de amigos practicaba esquí acuático en la zona del Tigre, **Paco Mayorga** sufrió un insólito y lamentable accidente.

En momentos que era tirado por la lancha y cuando iba realizando "monoesquí", sin razón que lo justifique se le enredó la cuerda del manillar en el pulgar de la mano derecha. El tirón que le produjo, hizo que la cuerda de nylon le seccionara ese dedo.

Inmediatamente fue atendido por un médico y le dijo que el asunto no revestía ningún peligro, a no ser el período necesario de rehabilitación hasta que cicatrice totalmente la herida. Por otra parte, se supo que no hubo posibilidad de reinjertarle el pulgar seccionado debido a las condiciones en que se produjo el hecho.

El martes por la mañana, hablamos con Paco por teléfono a su oficina de la calle Maipú: **"Es de no creer, pero es así... lo pienso y no lo puedo creer. Bueno, el asunto es no hacerse problemas. El médico me aseguró un ciento por ciento de efectividad para cualquier tipo de trabajo o actividad que deba desarrollar con la mano derecha, así que no hay problemas. Me la tomo con soda... ahora, en lugar de pasar por boxes y hacer señas de todo OK con el pulgar para arriba, tendré que levantar el índice..."** —comentaba Paco.

Un hecho lamentable pero que al menos ha sido asimilado por Mayorga de la manera más lógica y coherente posible. Fibra, y una dosis de sentido del humor.

GRAN PREMIO COPA DE ORO - 19 CAPITALES



El Club Uruguayo de Rally y la Asociación Uruguaya de Volantes, harán disputar los días 20, 21, 22 y 23 de febrero el "8º Gran Premio 19 Capitales Copa de Oro Texaco" (pónganle un nombre, muchachos...), fiscalizado por el Automóvil Club del Uruguay y contando con el auspicio del diario El País, Radio Sport y Canal 12 TV.

Los participantes se agruparán en dos categorías: Turismo de Serie y Turismo Libre. En la primera categora se incluyen los autos fabricados desde el 1º de enero de 1960, agrupados en tres subclases: "A", hasta 1000 cm3; "B", de 1001 hasta 1500 cm3; y "C", de 1501 a 1800 cm3. En Turismo Libre se comprende a una sola clase, formada por los automóviles incluidos del G.2 al G.5 del C.D.I de la FIA.

Etapas, son tres: Montevideo - Rivera (con clasificación comprendida en el autódromo de El Pinar); Rivera - Mercedes y Mercedes - Montevideo. Recorrido total: 3000 kms.

Las inscripciones se reciben en la AUV: Rdll Hugo Prato 2325, tel. 4-5592 y en el Club Uruguayo de Rally: Av. 18 de Julio 1474, piso 11, Montevideo, tel. 40-4981. Fuera de Uruguay, en los autoclubes nacionales o sus representantes. Cualquier consulta en Buenos Aires, a los teléfonos 768-8735 y 49-7050. Las inscripciones, en un primer plazo, se reciben a partir del día 15/1/75; en un segundo plazo, en las instituciones organizadoras, hasta el 13/2/75.

REUTEMANN EN DIALOGO CON LOS PERIODISTAS

En un salón del Plaza Hotel, una firma dedicada a prendas deportivas —Topper— reunió a la prensa especializada para mantener una suerte de conferencia de prensa, donde Carlos Reutemann respondió todo tipo de preguntas sobre el Gran Premio de Brasil corrido dos días antes y sobre la Fórmula Uno y el automovilismo en general.

La idea, simpática e interesante a la vez, se vincula con la posibilidad de un probable acuerdo entre dicha firma y el propio Carlos Reutemann para el lanzamiento de una serie de prendas deportivas con el nombre del piloto argentino. Mientras tanto, y aprovechando la invitación de Topper, los periodistas se despacharon con toda suerte de preguntas sobre los últimos hechos de la F-1.

DEL ULTIMO GP DE BRASIL

"Haremos todo lo posible para evitar que Brasil pierda su fecha puntable". Así lo aseguró en el aeropuerto de Córdoba **Juan Manuel Fangio** cuando se enteró de los problemas habidos en el circuito de Interlagos cuando se disputó la competencia número dos del campeonato '75. Fangio se asombró cuando se le comentó que Brasil había perdido alrededor de dos millones y medio de cruceiros, el equivalente de la recaudación hecha en Argentina, y de todos los inconvenientes suscitados en Interlagos. Más, afirmó que conociendo al público paulista era de suponer que algo de eso ocurriera, aunque era aceptable la alternativa de cambiar el fabuloso trazado de Interlagos por el todavía incipiente de Brasilia.

Terminó diciendo: "A los argentinos nos tiene que interesar que Brasil no quede excluido del calendario, porque somos sudamericanos. Y le pondremos el hombro para que así sea."

DODGE SE PREPARA PARA EL TC '75

MOVIMIENTO DE ESTA



Antonio Lizeviche: sin cambios, continuará junto a los Hermanos Suárez.



El auto de los Paolucci, de Carlos Casares. Aún no está decidido quién ocupará su butaca. Es otra de las esperanzas de Dodge para el '75.

La responsabilidad máxima recaerá este año sobre sus hombros. Octavio Suárez continuará como piloto y además junto a Pedro y Palagani tendrá a su cargo la preparación de los motores.



El "Tero" Pontoriero participará ahora con mecánica de los Suárez. Será otro de los puntales del equipo.

Algunas novedades importantes se introducirán dentro del esquema de apoyo que brinda la Comisión de Concesionarios Chrysler para la categoría Turismo de Carretera con vistas a la actual temporada. En primer lugar la novedad más importante es que los hermanos **Hermanos Bellavigna** se desvincularán totalmente de todo lo concerniente a la categoría TC, si bien continuarán ligados a la fábrica de San Justo ocupándose del desarrollo del motor V-8 para la Fórmula Uno. De esta forma, al disolverse el equipo de los brothers, lógicamente **Pontoriero** y **Pairetti** quedarían en libertad de acción. El **"Tero" Pontoriero** llegó a un acuerdo con los **Hermanos Suárez** para integrarse al equipo que éstos presentarán este año. Por su parte, **Pairetti** está llevando a cabo tratativas tendientes a ligarse con algún preparador de la marca antes de adoptar cualquier otra actitud. De manera, entonces, que el único equipo con apoyo oficial por parte de la CCC va a ser el que comandarán los hermanos de Banfield, quienes hasta el momento han confirmado que participarán con tres cupés. Una la conducirá **Octavio Suárez**, otra **Pontoriero** y la restante **Nito Lizeviche**, con quien los Suárez se encuentran cómodos y han trabado buena amistad. Tanto es así, que Octavio igualmente se encuentra haciendo una gira

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NTERIA

Algunos cambios fundamentales dentro del esquema de Dodge para la categoría Turismo de Carretera mostrará el presente año.
El equipo fuerte será comandado por los Suárez.
El apoyo correrá por cuenta de Paolucci y Feltri aunque, por el momento, no se conocen definitivamente los nombres de los pilotos



Jorge Martínez Boero casi con seguridad integrará las filas de Dodge este año. Aún no está definida su integración definitiva.

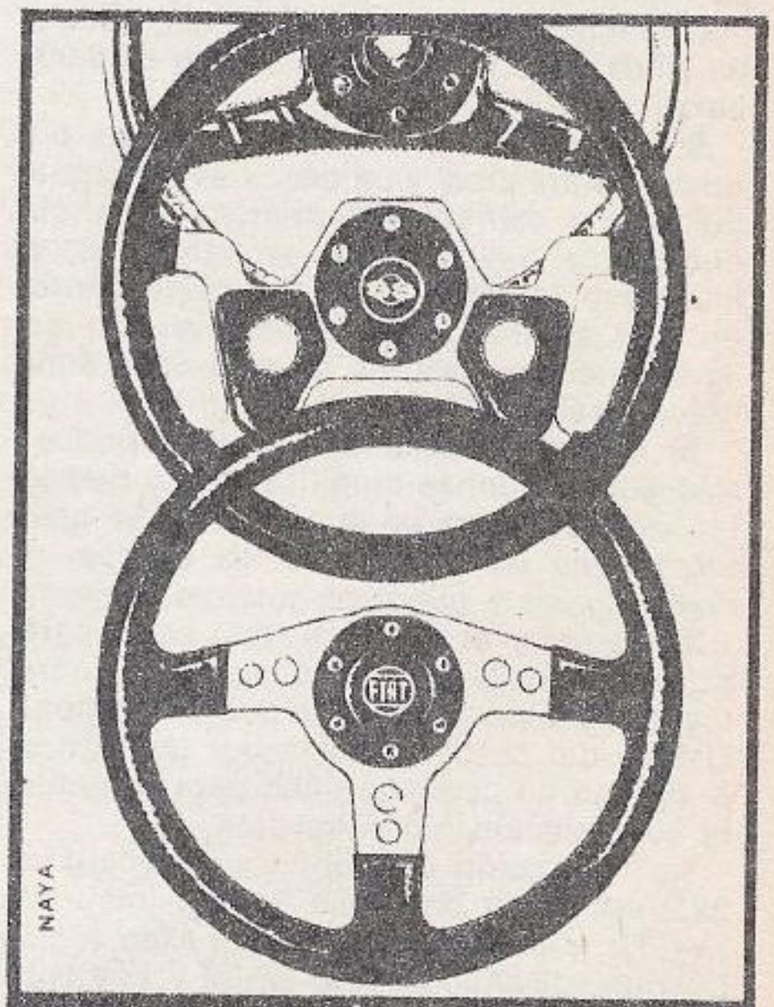


Carlos Pairetti, con toda la intención de continuar en Dodge. A la pesca de un preparador. Quizá en la semana próxima se conozca el resultado de sus gestiones.



Don Luis Strianese seguirá provocando el infarto junto a Marchese y el "Inglés" Kenny en cuanta carrera intervenga un Dodge.

junto a Nito por Norteamérica, con la finalidad, entre otras, de mirar un poco de fierros.
Otro aspecto aún no del todo definido es el tema de los **Paolucci,** de Carlos Casares. El apoyo de la CCC ya es seguro, aunque éstos hasta el momento no han determinado en qué forma encararán la actividad el presente año.
Tres son los nombres que giran en torno al o los autos que los Paolucci puedan llegar a regentear. Uno por supuesto es el de **Héctor Moro,** quien pilotea desde sus comienzos autos con esta preparación.
Otro de los nombres que se barajan, aunque sin acuerdo definitivo a pesar de haberse efectuado ya los primeros tanteos, es **Jorge Martínez Boero,** quien quedará desvinculado de General Motors y habría rumbeado hacia el lado de Carlos Casares para tratar de solucionar su futuro.
También hacia allá habría encaminado sus pasos **Carlos Alberto Pairetti.**
Al decir de Strianese: **"Con Carlos, a pesar de hacer muy poco tiempo que tratamos, hemos trabado una amistad muy grande. Es nuestro deseo que siga participando con nuestra marca. Eso sí, nosotros no queremos intervenir en la decisión de los preparadores con respecto a la elección de los pilotos ya que nadie mejor que ellos para decidir sobre el tema y evitar ulterioridades. Nosotros hablamos con Paolucci y le dimos a Pairetti como una posibilidad. El resto corre por cuenta de ellos, pero repito, a nosotros nos gustaría..."**
La novedad que se presenta en torno a este equipo es la inclusión, junto a los Paolucci, de **Feltri,** un hombre ligado a la marca y que junto a Miguel De Guidi es el responsable del desarrollo del motor Dodge 1500 que se convirtiera en ganador en F-2 el año pasado.
Además de este panorama más o menos oficial, se descuenta la participación de los pilotos particulares de la marca, que contarán como de costumbre con descuentos importantes en la compra de fierros, además del clasificador que es la escala de premios con que la CCC premia a los mejores de la marca en cada carrera.
El monto de dicho clasificador se ha ampliado a 15.000 pesos ley para el primero, 5.000 al segundo y 2.500 al tercero.
Si bien no está dada la última palabra en cuanto a la constitución definitiva de los equipos éste es, a grandes rasgos, el plan que esgrimirá Chrysler para la temporada que comenzará en marzo. No hay que desechar tampoco algunas posibilidades que aún están en período de gestación, como pueden ser el equipo particular que **Osvaldo Bianchi** podría presentar ni tampoco el acercamiento de **"Colo" Espinoza** a las filas de Dodge.



volantes
Sandrini
COLOCACION EN EL ACTO
Fabrica
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 • 50-7572 y 53-3157
Altura Av. San Martin 7100
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

VIENTO EN POPA

Extraños barcos que alcanzan las máximas velocidades posibles a vela. La inscripción para el Curso de Pilotos de Yate y la modificación al porcentaje de ventaja que por antigüedad de diseño o construcción reciben los barcos que corren bajo la fórmula IOR

CROSSBOW: MAS RAPIDO QUE EL VIENTO

Una vez más el Crossobow, diseño de Rod Mac Alpine Downey triunfó en la competencia organizada por la John Player Special, denominada "El barco más veloz del mundo".

La prueba se corrió en la bahía militar de Weymouth, donde prácticamente no hay posibilidades de interferencias de embarcaciones extrañas que puedan alterar con su marejada la eficiencia de estas rarísimas máquinas de correr. El premio consistía, nada más ni nada menos, que en 5.000 libras esterlinas.

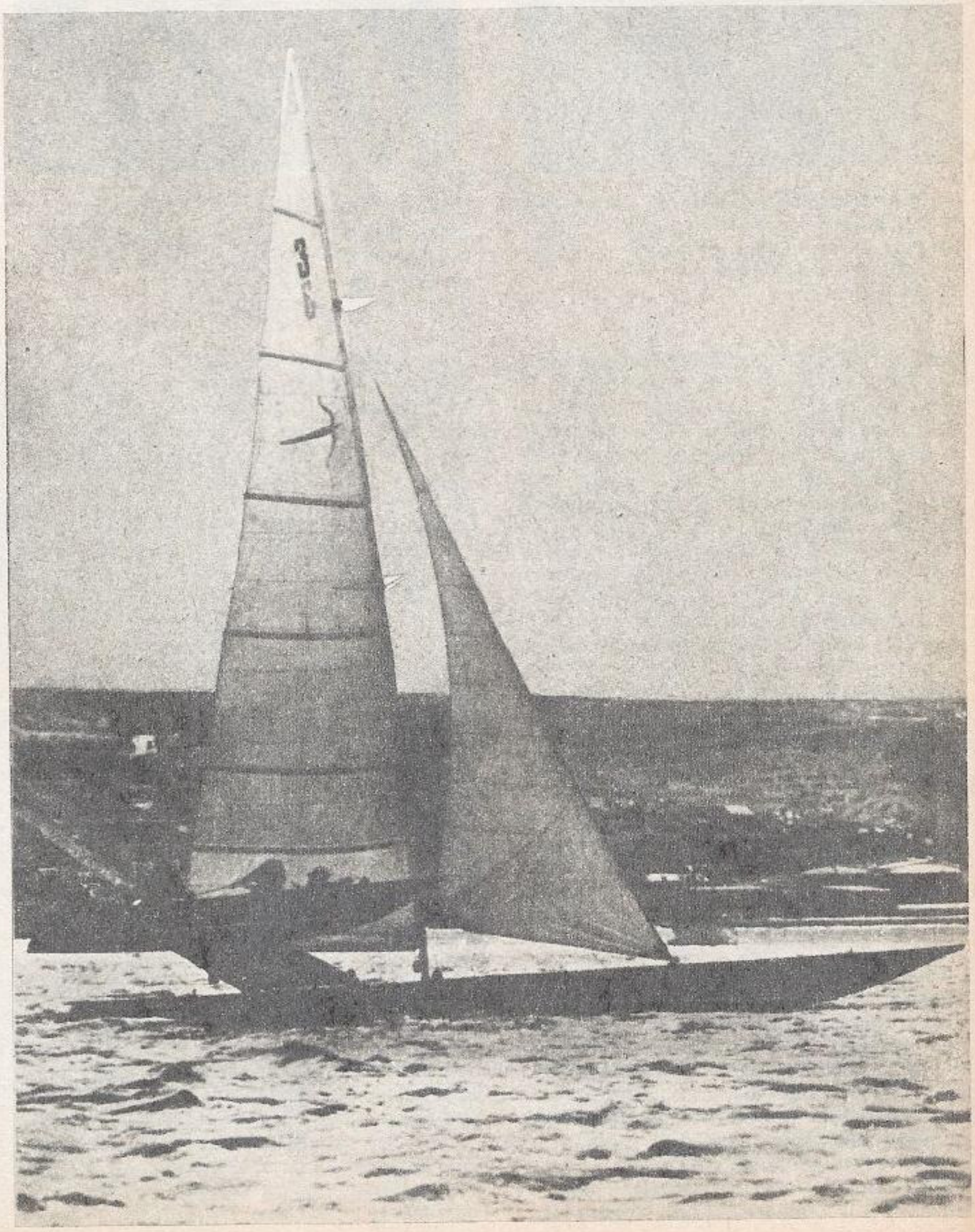
El aparato triunfador está compuesto por un casco principal y un casco estabilizador ubicado a estribor del primero. Esta circunstancia hace que la embarcación, al igual que la mayoría de los participantes en esta confrontación, pueda navegar solamente en una amura, en este caso amurado a estribor.

El Crossbow ganador en esta oportunidad sufrió algunas modificaciones respecto del que ganara en el año 1973. Se cambió el tipo de pintura de los cascos, se cortó el casco principal aproximadamente 1,50 metros y al mismo tiempo se le agregó más mástil, con el consiguiente incremento de superficie vélica que ello supone. Debajo del casco estabilizador también se le agregó un pequeño patín para aumentar la sustentación hidrodinámica.

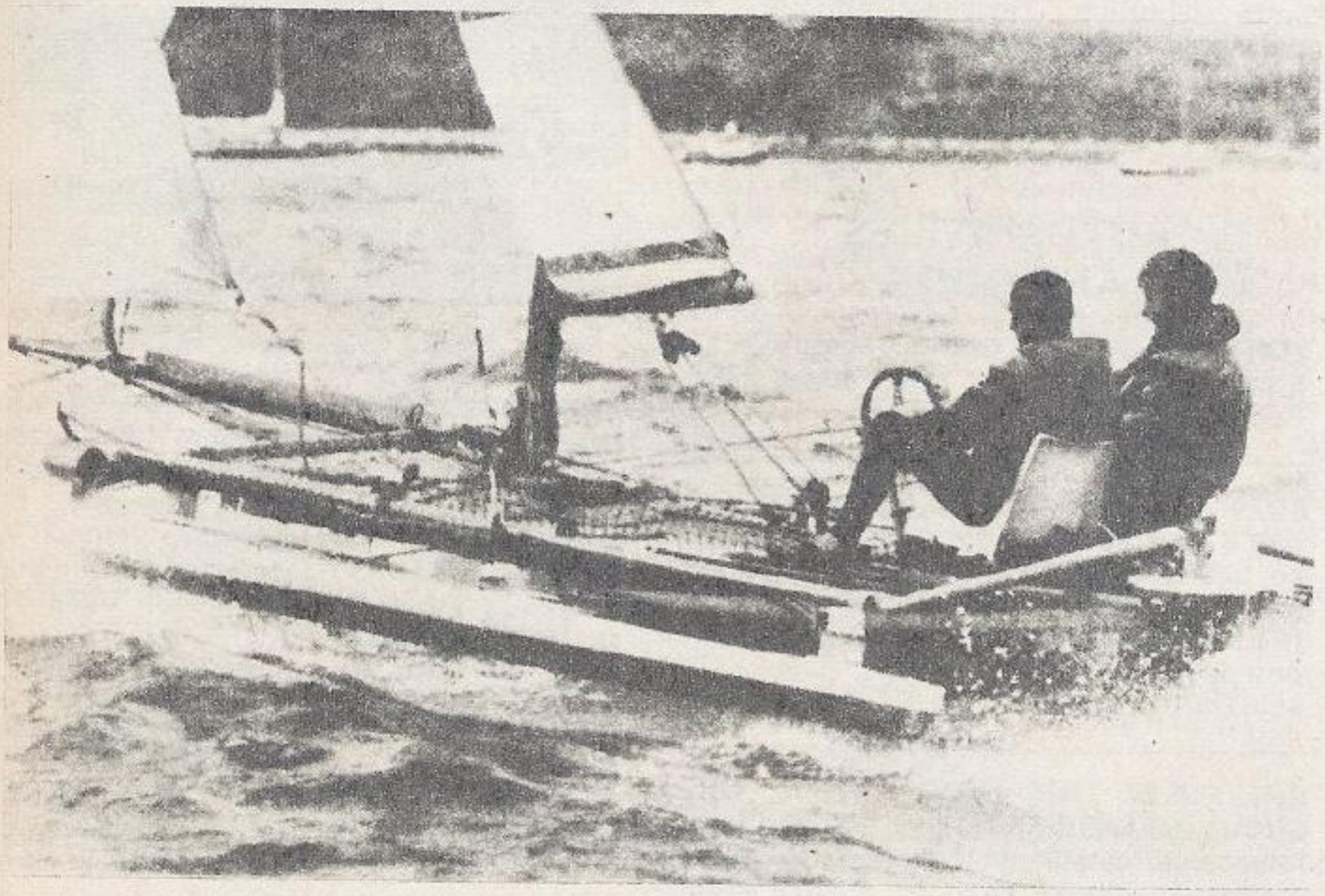
La tripulación que obtuvo el record de 29,2 nudos de promedio estaba integrada por Tim Coleman, propietario; Mac Alpine Downey, diseñador; Reg White y Lee Roy. Los cuatro tripulantes iban ubicados en cuatro cockpits independientes en el casco estabilizador, donde los únicos instrumentos existentes son el aparejo del timón y el velocímetro.

En segundo lugar por el trofeo de la John Player Special, se ubicó el Lady B, un catamarán Clase C, que realizó un promedio de 25 nudos.

Atrás del Lady B figuró el Icarus, barco que en el año 1973 se clasificara en el



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Crossbow, diseño del inglés Rod Mac Alpine Downey, navegando a 29,2 nudos de promedio, fue el barco más veloz en la prueba de la John Player Special.

El Miss Stand Glass fue otro de los participantes en la prueba. Aparentemente su casco de aluminio es muy bueno, pero lo que le resta eficacia es su aparejo.

2do. puesto. Es un catamarán Tornado con sustentadores, que navegó a una velocidad promedio de 20 nudos.

El cuarto puesto lo obtuvo un aparato muy pero muy raro. Se trata del Clifton Flasher, que navegó a 16,2 nudos. Tiene dos cascos, de los cuales uno es perteneciente a un catamarán Tornado, mientras que el otro (el estabilizador) es un casco de terciado un poco más pequeño. Fue construído por un petit sindicato entre los que se encontraban tanto capitalistas como expertos nautas que en vez de aportar dinero traían su experiencia. Una de las ideas aportadas por estos expertos, fue la de colocarle cinco velas de forma aerodinámica, una al lado de la otra. El rendimiento de este complejo mecánico no fue el esperado, pero se piensa que con un poco más de entrenamiento, a la vez que experimentación, se puede obtener un buen candidato para **próximas confrontaciones.**

El primer barco de serie que se clasificó en esta prueba fue el Hobie Cat 16, que aventajó por mucho margen a todos los demás barcos de serie participantes. Quedó quinto en la clasificación general

Las más importantes conclusiones a las que llegaron los observadores indican que los barcos con hidrosustentadores son netamente más veloces que los que no los tienen, y el ejemplo concreto lo constituyó el Icarus, que al serle retirados los patines que poseía, disminuyó notablemente su rendimiento.

Con seguridad, se afirma, en la próxima prueba se batirá la barrera de los 30 nudos.

CURSO DE PILOTO DE YATE

La Prefectura Naval Argentina informó que está abierta la inscripción para el ingreso al XV Curso de Piloto de Yate.

El vencimiento del plazo de inscripción es el 17 de marzo próximo, debiendo los interesados concurrir al Departamento de Instrucción —Curso de Pilotos—, Corrientes 180, Olivos, los días hábiles de 15 a 18 horas.

Las clases se impartirán de lunes a jueves de 19,30 a 21,30 horas y los postulantes deben cumplir con los siguientes requisitos.

1. Poseer Certificado de Patrón de Yate, o permiso provisorio expedido por la PNA.
2. No tener defectos físicos ni de otra índole incompatibles con el ejercicio del deporte náutico.
3. Antecedentes personales honorables.

Los egresados son acreedores a la más alta habilitación que se otorga en el orden deportivo.

MODIFICACION POR LA CORRECCION POR EDAD

El Yacht Club Argentino adoptó un nuevo sistema para otorgar ventajas a los barcos que hayan sido construidos antes del año 1969 y 1959 respectivamente. Hasta hace poco tiempo atrás dichas ventajas eran del dos y cuatro por ciento respectivamente sobre el tiempo empleado en la regata. A partir de la regata a Riachuelo (ROU) dichos porcentajes fueron variados al cinco y diez por ciento, respectivamente, pero calculados sobre el rating del barco. Esto representa una disminución en las ventajas recibidas con respecto al sistema anterior pero no obstante ello significa un gran aliento para los propietarios de barcos un poco pasados de moda Los beneficios antes mencionados se adjudican a los barcos construidos y botados antes de las fechas mencionadas, o cualquier barco de serie (monotipo), cuyo casco responda al monotipo original y su primer barco de serie haya sido terminado antes de las fechas citadas anteriormente.

La responsabilidad de reclamar y probar el derecho a adjudicarse una corrección por edad corresponde al propietario de la embarcación. La voluntad de la Comisión de Regatas es que las correcciones por edad no podrán ser otorgadas si ha sido modificado el casco, quilla, timón o trimb-tab después del 1° de enero de 1969 ó 1° de enero de 1959 (según corresponda); cuando se haya efectuado cualquier alteración de las antes mencionadas es responsabilidad del propietario avisar a la Comisión de Regatas sobre tal alteración.



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, Buenos Aires.

AUTOMOVILES DE COMPETICION

FORMULA ENTRERRIANA. Ex F-2 Fiat Montore. Listo para largar. Notablemente mejorado. Entrego llantas. Gomas F-2 y Fórmula Entrerriana. Repuestos varios de caja, motor, dirección y varias cosas más. También va el trailer. Permuto o Vendo a primera oferta. Domingo Montore. **Dr. Luis Belaustegui 3418-22.**

TULIA XII F-4. Chasis completo vendo. Benjamín Muñiz Barreto. Ver en taller Tulio Crespi. Teléfono: 54-9719.

VENDO FORMULA 4. Carrocería Crespi. Armado sin motor o permuto por Jeep IKA corto. San Juan 1883, Capital.

FORMULA ENTRERRIANA. Chasis de inmejorable construcción y magnífico comportamiento en pista; con tanques de aluminio, instrumental Jaeger, doble circuito de frenos, caja de velocidades de 4 y 5 marchas, palieres especiales y varias multiplicaciones. Tratar con Raúl Scolamieri. Se exhibe en Electromecánica Uruguay, 9 de Julio 1624, Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

F-4 — CHASIS TULIA XII, sin motor ni caja, en excelente estado, vendo a precio muy razonable. Completo, con llantas y cubiertas. Llamar al Tel.: 30-0261. Preguntar por Emilio.

CARLOS GARRO VENDE su PEUGEOT 504 XE preparación TN, ganador del **Gran Premio de Turismo 1974.** Totalmente equipado y listo para largar. Precio fijo e inamovible $ 160.000.— de los nuevos. TRATAR: Tel.: 25613, Río Cuarto, Córdoba. HONDURAS 4154, Capital. Teléfono: 86-9102. Sr. Rodríguez.

AUTOMOVILES DE SERIE

VOLKSWAGEN 56, DEPORTIVO: motor 0 Km. Garantido. Llantas de aleación, volante deportivo. Tapizado, alfombras y defensas impecables. Particular vende. Derqui 310, Banfield. Ver sábado y domingo o llamar al 242-5270.

AUTOMOVILES ANTIGUOS

FORT "T" 24 IMPECABLE. Pintura y tapizado original fábrica. Gral. Rivas 2735, Capital. Teléfono: 40-1748.

1929 — FORD "A" COUPE SPORT. Sedán (Type 45-A) Original de fábrica. Poco kilometraje. Como nueva. Impecable, amarilla, techo negro. Asiento en baul (Rumble Seat) 5 cubiertas nuevas. Para entendidos. Escucho ofertas. L.R.L. Casilla Correo 97, Daireaux, F.C.G.R. (B. As.)

CHEVROLET 1925 (MOD.). Vendo, ORIGINAL DE FABRICA. Unica mano, motor impecable, estado general bueno. Recibo ofertas en Alberdi 676, M. F. San Francisco, Córdoba.

WOLSELEY AÑO 46, modelo 14/60 HP. Ideal para coleccionista. Totalmente original, muy buen estado. Tablero de madera lustrada con instrumental completo. Sr. Juan Carlos, Juan B. Justo 1243, Capital.

RUGBY 1921, reliquia totalmente original. Domingo Angel José. Ascensión. Teléfono: 48. Buenos Aires.

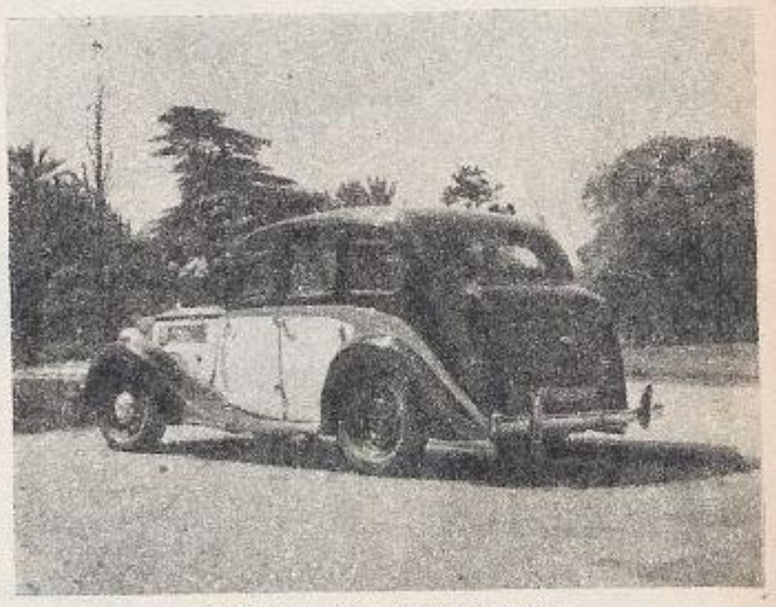
REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

GRAN OPORTUNIDAD. Vendo motor **RENAULT 850.** Nuevo, desarmado, todo original. Distribuidor Duibeco ompetición, bielas francesas. TRATAR: Tel. 42-4433, NOEL GIBSON.

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

VENDO KIT 128: 2 carburadores Weber 40-40 con sus filtros, múltiples de admisión, escape y varillaje. Tratar. 795-8118. Sr. Julio Spadaccini.

MOTOR F-4 RENAULT, VENDO. Por cambio de categoría. Completo con repuestos. Tel.: 755-7691, después de las 18 horas. GABRIEL GIGENA (62).



AUTOS SPORT

ANDINO 2ª SERIE, el único y verdadero **Gran Turismo** argentino, que fabricamos en La Plata en muy pequeña serie (pocos autos, sólo para pocos amigos). En kit para armar con mecánica Renault y también unidades completas. Llámenos al 42383 (Varela) o véanos en **Calle 16 Nº 236,** LA PLATA.

ANDINO G.T. 2ª Serie, kit completo, motor R-12 0 km. y caja francesa desarmada. Vendo. Tel.: 632-0510.

KARTING

KARTING: En alquiler, para exquisitos solamente. ¿Dónde?: en la Ciudad Deportiva de Boca Juniors. Podés concurrir todos los días de 16 hs. a 2 de la matina. Los lunes y martes descansamos y reparamos las máquinas.

KARTING: PROXIMAMENTE el Tío José organizará en la República Argentina el Primer Gran Campeonato Internacional de Automovilismo infantil en sus tres categorías: Fórmula Uno, Sport Prototipo y Gran Turismo, para que los sueños de los niños se hagan realidad. Los coches serán fabricados en la Avda. Amancio Alcorta 1782, Capital. **INFORMESE.**

CAMIONES

CAMION CHEVROLET 1928, totalmente original. Domingo Angel José. Ascensión. Teléfono: 48.

MOTOS

ZANELLA RK-4-AIRE, ex Arnáiz. Carenado, tacómetro, respuestos. O'Higgins 248, Florida. Bs. As. Unicamente contado.

VICENTE BOVELLI VENDE o permuta su moto Harley Davidson modelo 48, carburador Peugeot 404 bomba de nafta

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Choper, motor 0 km. Impecable estado. Tratar Calle 14 y 37. Teléfono 256-2976. **PAPELES AL DIA.**

OPORTUNIDAD. Particular vende **NORTON MANX 500/1949.** Ganadora Campeonato Argentino 1952. Reparada 0 Km. UNICA. Tratar San Martín 3515, Santa Fe. Teléfono: 21393.

BUGGIES

BURRO BUGGY: en Rosario también tenemos el Buggy bicampeón argentino en sus dos modelos: **STD** y **NT** en Cóppola y Cía. San Martín 3915, Rosario.

BUGGY SPORT, CONCESIONARIO OFICIAL EN CAPITAL FEDERAL DE: BRAMA, BUGUETTA, BURRO, CAVARO, GALGO, MARTOS C.P. 24, LODI, PUELCHE, TAITA y **ANDINO SERIE II,** Kits para armar y unidades completas. Departamento de usados. Financiación. Entrega inmediata. — Consignaciones. **AV. JUAN B. JUSTO Nº 9113, CAPITAL. SABADOS ABIERTO TODO EL DIA.** VACACIONES: 8 al 17 FEBRERO INCLUSIVE.

NUEVO BUGGY PUELCHE II SERIE. Color incorporado; capacidad en el baúl para la rueda de auxilio. Capacidad real para cuatro personas. Sencillísimo kit para armar sin dificultades. Adopta la mecánica Renault sin necesidad de soldaduras. Véalo en los concesionarios autorizados. GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES. Camino Gral. BELGRANO entre 505 y 506, LA PLATA. Tel. 84-0461.

C.A.F.Y.A.V.E. (CAMARA ARGENTINA DE FABRICANTES Y ARMADORES DE VEHICULOS ESPECIALES). Respaldan el prestigio y calidad de los productos que fabrican sus asociados. Si Ud. piensa comprar un **BUGGY, BRAMA, BUGHETTA, BURRO BUGGY, CAVARO, LODI, MARTOS, PUELCHE, STREGA,** etc., visítenos y le asesoraremos, en forma imparcial, **C.A.F.Y.A.V.E.,** Avda. Libertador 4088 esquina Paraná, La Lucila.

BUGGY ROSARIO te ofrece: **MARTOS CP-24, BUGUETTA, BRAMA, ANDINO,** etc. Kits de armado y unidades completas. Pasaje Minetti 2325, Rosario. Altura Junín al 2300. **VENTA DE CONTADO.**

ATREVETE a encender la chispa **BUGGY.** Consultá personalmente o por carta detalles y planes (totalmente en cuotas) para ponerte en movimiento. **BRAMA, BUGHETTA, BURRO BUGGY, PUELCHE, Serie II, GALGO,** etc. Unidades completas listas para rodar y kits para armar. **BUGGY CENTER,** PRIMER BUGGY-CENTRO INTEGRAL ARGENTINO en Avda. Libertador 14.430, Martínez. Tel. 798-1926.

BUGGY HIPPY. Kits o partes. Anexo reparación de lanchas y carrocerías en general. V. Virasoro 1632. Tel. 55-5409.

BURRO BUGGY: El Buggy por segundo año consecutivo CAMPEON de la categoría y premiado por ser el más imitado pero no igualado. Tenemos tantos premios como modelos. Kits entrega inmediata de nuestros modelos STD y NT. Financiación. Fabrica DICKY S.A., Alvarez Jonte 6139, Capital (Adherida a la Cámara Argentina de Fabricantes de Vehículos Especiales).

NAUTO'S: Su auto deportivo o buggy de las más importante marcas los encontrará en nuestro exclusivo local en Juan B. Justo 9350, Capital, donde charlaremos de su unidad y de nuestros amplios planes de financiación.

TALLERES

CHAPA Y PINTURA. Para entretenerse en sus ratos de ocio, César Sorkin se ha asociado al mejor taller de chapa y pintura del universo: "Organización Quesada". Trabajos rápidos y económicos. Atención a revendedores, Clientes: venid, que os necesito más que nunca. ORGANIZACION QUESADA. 4 de Febrero 26, Villa Zagala, San Martín (alt. Av. Constituyentes 7700).

EXTRAORDINARIA OFERTA: Pintura Fiat 600 $ 2.299.-. Peugeot, $ 2.699.-. "Cervicenter". Salguero 1476. Tel. 80-2422.

VARIOS

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

PARA PEUGEOT 404 deseo comprar butacas Le Mans negras, caja B.A.7 404 y juego de faros Marchall. Tel. 757-2545. Sr. Jorge.

VENDEMOS MATRICES COMPLETAS PARA BUGGYS. Avda. Juan B. Justo 3641, Buenos Aires.

¿QUIERE CORRER EN MONOPLAZA...? JORGE OMAR DEL RIO S.R.L. ESCUELA DE PILOTOS, LE BRINDA ESA OPORTUNIDAD. Los mejores alumnos serán incluidos como pilotos de nuestro equipo de Fórmula 4 que intervendrá en el Campeonato Argentino de la especialidad. Inscripciones $ 350.-. **Virrey Avilés 3073, 3º "A", Capital. Tel. 782-3694,** de 15 a 20 horas.

VACACIONA COMPLETAMENTE FELIZ. Aislándote en tu carro de los rigores de este verano con FUNDAS CLIMATIZADAS y chispeantes. Directamente de fábrica: Larraya 2512, altura Av. Del Trabajo 5800.

CASCOS N.A. HELMETS para automovilismo y motonáutica. Autoradio ARCA. Cañada de Gómez 1786. Consúltenos: Tel. 68-3669.

Publicitarios: Dispongo para realizar avisos, **TRACTOR ANTIGUO,** Reliquia 1914. Consume agua y kerosene. Lubricación a gotero. DOMINGO ANGEL JOSE. Ascensión, Bs. Aires. Tel. 48.

TRAILLER para **FORMULA 4** con cubiertas nuevas, gran oportunidad. Raúl Expósito vende en **Av. San Martín 7160, CAPITAL.**

Preparación de motores para competición por Federico B. Kirbus. El libro más completo en idioma castellano para el mecánico y preparador de motores de alta performance. 100 páginas con numerosas ilustraciones. Editorial La Barca Gráfica, Sarmiento 640, 4º piso. Capital. Precio 45 pesos ley. Envíos al interior contra giro postal o cheque por la suma de 47 pesos.

KARTING: PROXIMAMENTE el Tío José organizará en la República Argentina el Primer Gran Campeonato Internacional de Automovilismo Infantil en sus tres categorías: Fórmula Uno, Sport Prototipo y Gran Turismo, para que los sueños de los niños se hagan realidad. Los coches serán fabricados en la Avda. Amancio Alcorta 1782. Capital. **INFORMESE.**

NUEVO BUGGY PUELCHE II SERIE. Color incorporado; capacidad en el baúl para la rueda de auxilio. Capacidad real para cuatro personas. Sencillísimo kit para armar sin dificultades. Adopta la mecánica Renault sin necesidad de soldaduras. Véalo en los concesionarios autorizados. GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES. Camino Gral. BELGRANO entre 505 y 506, LA PLATA. Tel. 84-0461.

¿QUIERE CORRER EN MONOPLAZA...? JORGE OMAR DEL RIO S.R.L. ESCUELA DE PILOTOS, LE BRINDA ESA OPORTUNIDAD. Los mejores alumnos serán incluidos como pilotos de nuestro equipo de Fórmula 4 que intervendrá en el Campeonato Argentino de la especialidad. Inscripciones $ 350.—. **Virrey Avilés 3073, 3º "A", Capital. Tel. 782-3694,** de 15 a 20 horas.

C.A.F.Y.A.V.E. (CAMARA ARGENTINA DE FABRICANTES Y ARMADORES DE VEHICULOS ESPECIALES). Respaldan el prestigio y calidad de los productos que fabrican sus asociados. Si Ud. piensa comprar un **BUGGY, BRAMA, BUGHETTA, BURRO BUGGY, CAVARO, LODI, MARTOS, PUELCHE, STREGA,** etc., visítenos y le asesoraremos, en forma imparcial, **C.A.F.Y.A.V.E.,** Avda. Libertador 4088 esquina Paraná, La Lucila.

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.

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

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

correo



RAIES ACLARA

De Alcides Raies, Villa Carlos Paz, Córdoba.

Sr. Director de la
Revista CORSA

D. Guillermo Mártire
De mi consideración:

En razón de haber leído la nota del Nº 454, pág. 56, publicada bajo el título "Una Reunión Importante: Berta-Traversi-Garca Veiga", y habiendo sido testigo presencial de la charla que motivó tal nota, por haberse llevado a cabo en mi propia casa quisiera hacer una aclaración al respecto.

Entiendo que debido a una involuntaria mala interpretación de vuestro redactor, en la nota en cuestión se puede leer: "...**si bien Reutemann cumple una buena campaña en Europa, su imagen no es todo lo simpática que él** (Traversi) **cree necesaria para el público argentino.**"

Según mi interpretación, las palabras que el Sr. Traversi dijo quisieron significar que no es simpático para el público argentino que haya un solo hombre —Reutemann— en Europa, y que sería más simpático que hubiera tres o cuatro pilotos militando en F.1 internacional como, por ejemplo, pasa con Brasil.

Reitero que no adjudico el error a una cuestión de mala fe, ya que conozco a vuestro redactor lo suficiente como para opinar del modo en que estoy opinando y —repito— lo atribuyo a una interpretación errónea. Lo saludo con toda consideración.

Alcides Raies

EDITORIAL ABRIL
Revista Parabrisas CORSA
DISTRIBUCION EN ARGENTINA

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

DISTRIBUCION INTERNACIONAL

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

Centroamérica: CICCA S.A., Final 53, Avda. Norte, San Salvador, El Salvador. 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 RIIMAC S.A., Avda. República de Panamá 6255, San Antonio de Miraflores, Lima. Uruguay: DISPLA LTDA., Juan Manuel Blanes 1078, Montevideo.

EJEMPLARES ATRASADOS

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

INDY: MADERA, LADRILLO ¿O QUE?

de Alberto Rodriguez, Tres Arroyos, Buenos Aires.
Señores:

Quisiera que me contesten una pregunta en el correo de Corsa: ¿de qué material era el piso de la pista de Indianápolis en la época en que se consagró el quíntuple campeón Juan Manuel Fangio?

Tengo entendido que fue de madera, y tengo cierta confusión sobre el piso actual: ¿asfáltico o de ladrillos?

R) Primero, don Alberto... ¿en cuál de las épocas de Fangio...? Porque el Chueco fue campeón mundial en los años '51, '54, '55 y '57...

La pista de Indianápolis, originalmente fue construida con dos millones quinientos mil ladrillos, colocados de canto (y no es chiste...). Su confusión puede originarse en la cantidad de pistas de madera que existían en USA allá por 1909, fecha de inauguración del Indianápolis Motor Speedway. Indy era de ladrillos, entonces. Era... porque paulatinamente se fue asfaltando por tramos; primero se asfaltaron las cabeceras de las rectas, las curvas, parte de las rectos, las rectas luego... La fisonomía actual (torre señalizadora, torre de control, asfalto completo, etc. etc.) fue culminada exactamente en 1957. Cuando Fangio fue a Indy, en el 58, a probar un auto, todo era tal cual es ahora.

Aclaración: si no nos cree lo de los dos palos y medio en ladrillos, no tiene más que ir allá, levantar el asfalto con paciencia y contarlos. ¿Estamos?

UNA AYUDITA, POR FAVOR...

de Marcelo Rodogno, Capital.
Queridos salvadores:
¡Help us, please...!

Mejor voy al grano, así no desperdician tiempo en pavadas. Resulta que mi viejo tiene un Dodge 1500 GT 90, y este auto dentro de poco nos va a volver locos a los dos.

El motor pistonea fugazmente mientras anda a cualquier velocidad (alta o baja), y al cortar el contacto... agarrate Catalin, que empieza a hacer autoencendido que da calambre...

1) ¿El problema es de puesta a punto? ¿Cuál es el punto exacto para poner a punto el motor?

R) Puede ser fuera de punto, o bien excesivo carbón en las cámaras de combustión, o bujías de rango térmico inadecuado, o tapado el radiador, o insuficiente luz de válvulas...

2) ¿Será la nafta...? Ya que últimamente los perros están de moda...

R) Si fuera la nafta... ¿en qué lo podemos ayudar nosotros...?

3) El auto, regulando, gira en un régimen de 800/850 vueltas. ¿Será que es poco? ¿Cuál es el régimen ideal?

R) 800/850 vueltas. Mire qué cosa... su auto es normal... o quiere una licuadora?

4) Y ya que estamos... ¿Cuál es la presión de aceite y en relenti...?

R) No tenemos presente las cifras de lectura en el cuadrante del GT90; pero puede basarse en lo siguiente: regulando, que la aguja se mantenga un poco antes de la mitad de la escala en su cuadrante. En marcha, cercano al sector correspon-qlyilpndiente a la 3/4 parte.

Ahora, nos hacemos una pregunta nosotros, o mejor dicho se la hacemos a Ud.: ¿alguna vez hizo ver el auto por una concesionaria oficial de la marca...?

FICHAS Y DIRECCIONES

de Alfredo Irusta, Capital.
Estimados muchachos:

Me dirijo a ustedes a efecto de que me suministren los datos y direcciones siguientes:

1) Ficha técnica del nuevo Opel K 180, en lo que se refiere a motor, ruedas y neumáticos, alimentación, velocidad máxima y rpm.

R) La ficha técnica completa fue publicada en el Nº 443 de Corsa, hace algo más de dos meses. Completa no... completísima..., así que labure un poco, revise la colección y ah está...

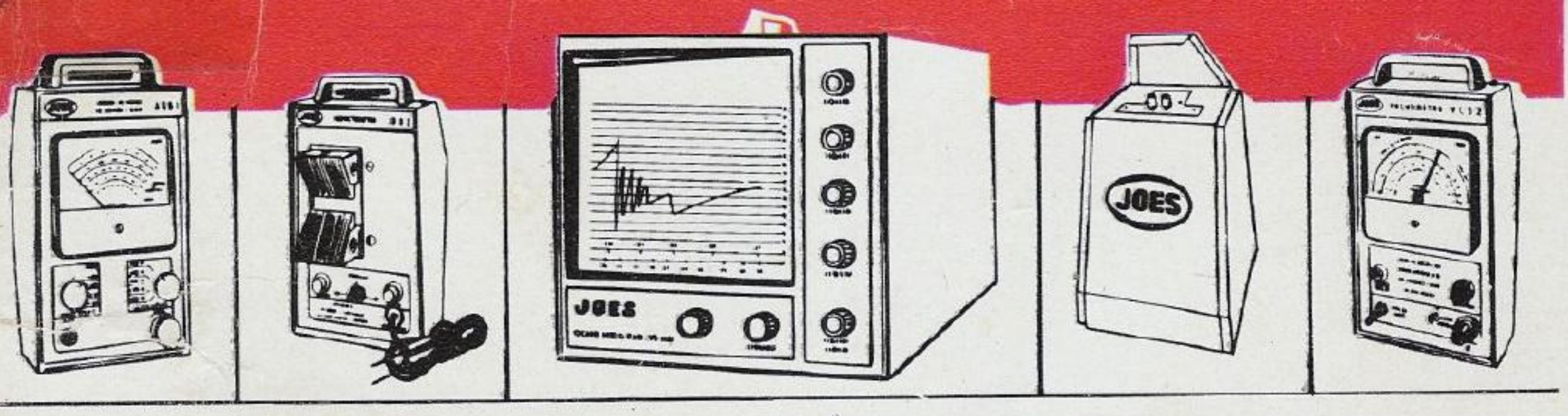
2) Quisiera las direcciones de las siguientes fábricas de automóviles: British Leyland, Austin, Jaguar, Volvo, Datsun, Aston Martin, Porsche y Alfa Romeo.

R) Aquí van: British Leyland Motors Corp. Longbridge, Birmingham, Inglaterra. La de Austin es la misma dirección, ya que Austin es una división de BLMC. Jaguar: Jaguar Cars Ltd., Browns Lane, Allesley, Coventry, Inglaterra. Volvo: Aktiebolaget Volvo, Goteborg, Suecia. Datsun: Nissan Motor Co. Ltd., 17-1, 6-Chome, Ginza, Chuo-Ku, Tokyo (no se confunda con Kung-Fu), Japón. Aston Martin: no se moleste en escribirles, ya que bajaron la persiana hace un mes, más o menos. Pero por las dudas... Aston Martin Lagonda Ltd., Newport Pagnell, Buckinghamshire, Inglaterra. Porsche: Dr. Ing. h.c.F. Porsche KG, Stuttgart- Zuffenhausen, Alemania. Alfa Romeo: Alfa Romeo S.p.A., Via Gattamelata 45, Milán, Italia.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"a punto" y basta!

JOES es garantía de buen servicio



En instrumental de afinación JOES es la última "creación".
Satisface las exigencias de los especialistas en sistemas de arranque, carga, ignición, compresión y carburación en motores de explosión. "A punto" y basta!

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

JOES

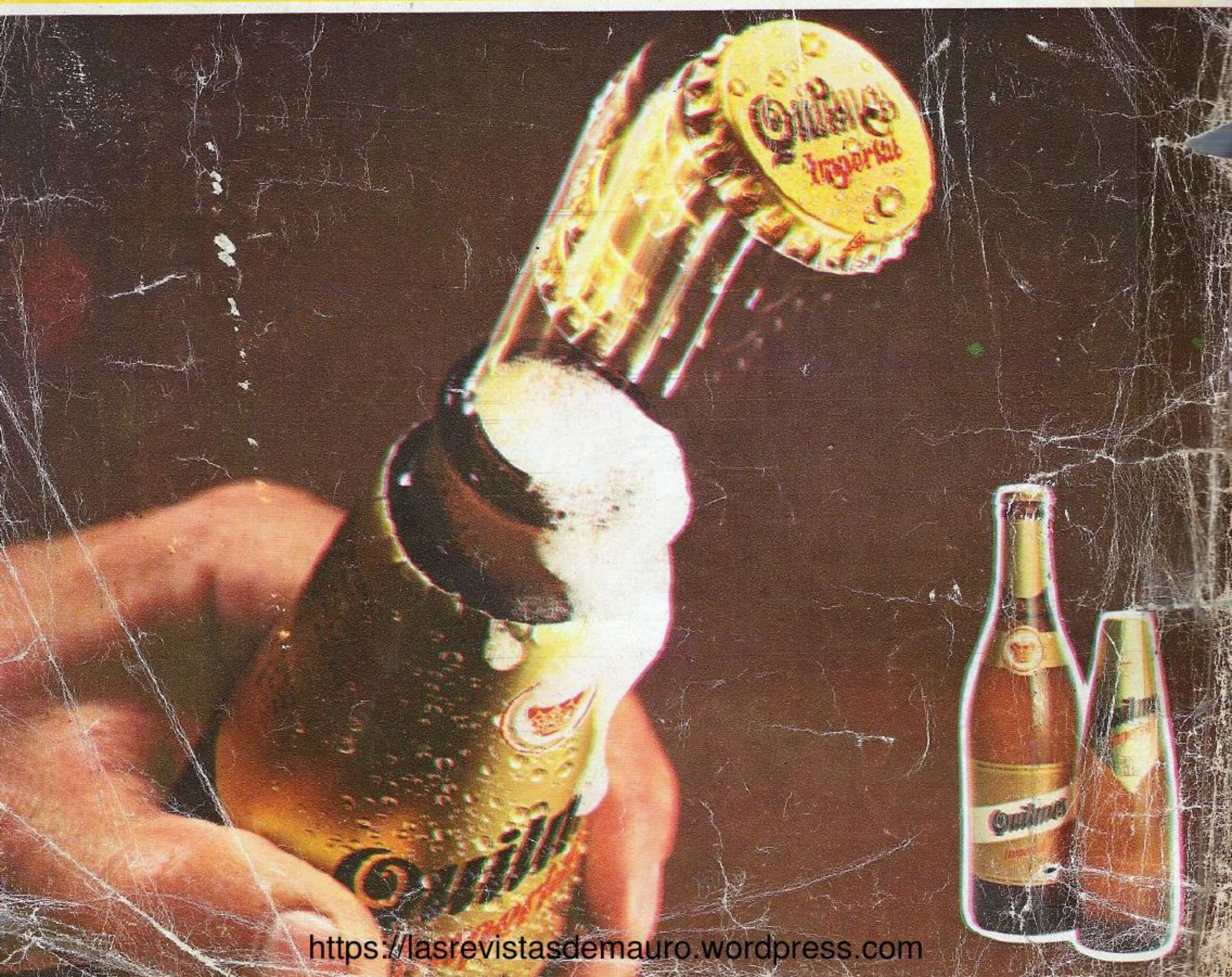
MAXIMA CALIDAD EN INSTRUMENTAL DE AFINACION

ETER

Quilmes Imperial

Personal. Porque elige a sus pretendientes.
Distinta. Porque tiene muy buen gusto.
Ideal. Porque tiene las medidas adecuadas.
Admirable. Por su belleza tan particular.
QUILMES IMPERIAL es única.
Porque es.

especial como ella sola.



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com