

Parabrisas **CORSA**

al 27 de Octubre de 1969

G.P. DE MEXICO: FIN DEL MUNDIAL **EL GRAN PREMIO EN MARCHA**





Renault Gordini

Dócil o agresivo. Usted decide.

RELATOR

Dócil:
 Porque tiene todo el confort familiar.
 Cuatro puertas. Tablero totalmente acolchado.
 Circuito de 12 voltios. Suspensión independiente en las cuatro ruedas, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

Confortables asientos anatómicos, tipo butaca, elegantemente tapizados.
 Su baúl es amplio, apto para llevar todo lo que la familia necesite.
 O agresivo.
 Por su potente motor de 40 HP y 845 c. c., instrumental individual y cuentavueeltas.

Volante de madera. Llantas sin tazas con tuercas ciegas cromadas, palanca al piso y caño de escape de doble boca.
 Renault Gordini reúne confort familiar y prestancia deportiva.
 Así es Renault Gordini.
 Dócil o agresivo. Usted decide.



RENAULT GORDINI

IKA RENAULT 

Con la clase internacional IKA-RENAULT



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A., Avenida
Leandro N. Alem 896, Cap.
Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. ...



DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopena

REDACCION

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega,
y César M. Sorokin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES

Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Geformini,
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann
y Rubén Torres.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.)
y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctoras: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó
y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos, Antonio Capria,
Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad Interno:
Guillermo Coleman

Promotores: Juan Carlos Hiquis,
José Alberto Rivas, Laura Benvenuto
Tráfico: Nilda Marruco

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). 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 idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 855.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Después de haber visto lo que sucedió el domingo pasado en el autódromo del Parque Almirante Brown, no nos cabe la menor duda de que la crisis que está viviendo el automovilismo nacional tiene como causa principalísima la falta de eficacia y dudosa idoneidad de las autoridades que rigen el deporte. Lo acontecido en las "2 Horas Supershell Sprint" fue realmente deplorable. Allí pudimos comprobar una tremenda falta de criterio y de responsabilidad en la gente que tenía que haber dirigido con precisión o por lo menos con sentido lógico y práctico una competencia de tan grande importancia. El público asistente se tuvo que ir a casita sin enterarse siquiera quién había ganado, y no porque el cómputo de los tiempos fuera tarea engorrosa o que llevara complicados cálculos, sino porque aún después de terminada la carrera los directivos de la misma todavía no habían terminado en ponerse de acuerdo sobre la manera de contabilizar los tiempos acumulados. Ni qué hablar de la demora que medió (por falta de resolutivez) entre la 2ª y 3ª serie o de los infinitos problemas legales que se podrían originar por la distribución de los premios parciales previstos. En fin, todo un marengue de primera categoría. Muy, pero muy mal manejado el asunto. Si seguimos en ese tren, pronto el público que iba religiosa y fanáticamente a ver carreras de autos preferirá ir a ver una de embolsados o un partido de pelota a paleta. ¡Atenti, que la gallina de los huevos de oro tiene aguante pero un día se nos muere!

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

GRAN PREMIO "YPF EN LA PATAGONIA" 1969

Finalmente, luego de tantas vueltas y revueltas, se larga el Gran Premio. Prescindiendo de su mala o buena organización o de lo bueno o malo del recorrido, lo cierto es que TENEMOS GP.

Fecha	Etapas	Hora de largada	Intervalos	Neutralizaciones	Observaciones
1ª 21/10	Bahía Blanca-Rawson	7.00	10s (x)	C. de Patagones: 20m Puerto Madryn: 10m	(x) Intervalo entre cada Clase dos (2) minutos.
22/10	Descanso y arreglo de máquinas.				
2ª 23/10	Trelew-Río Gallegos	6.00	30s	C. Rivadavia: 40m Caleta Olivia: 10m	
24/10	Descanso y arreglo de máquinas				
3ª 25/10	Río Gallegos-Ushuaia	Simbólica: 4,00 Efectiva: 9 Arg. Chilena: 8,00	30s	Ushuaia (1)	(1) Al arribo entregan sus coches en el PARQUE CERRADO hasta su largada al día siguiente, sin arreglo de máquinas.
25/10	Río Gallegos - Punta Arenas	14.30 Argentina 13.30 Chilena	30s	Punta Arenas (1)	
26/10	Río Gallegos-Río Turbio	7.00	30s	Río Turbio (1)	
26/10	Ushuaia-Río Gallegos	10.00 Argentina 9.00 Chilena	30s		
26/10	Punta Arenas- Río Gallegos	13.00 Argentina 12.00 Chilena	30s		
26/10	Río Turbio-Río Gallegos	14.00	30s		

BIPLAZAS

El Auto Moto Club de Pergamino organiza para el próximo domingo un extraordinario programa para máquinas biplazas hasta modelo 1927. La competencia otorgará puntos para el campeonato de la especialidad. Para mayores informaciones pueden llamar telefónicamente al 667 de Pergamino.

REGULARIDAD

El Círculo Amigos de Lomas organiza para el domingo una competencia para 3ª categoría y debutantes con velocímetro original. El recorrido de la misma será Lomas de Zamora-Lobos. El horario de partida ha sido fijado para las siete horas desde Boedo 789 de Lomas de Zamora.

También para el próximo domingo el Campamento Andino de las Escuelas Técnicas Raggio organiza una competencia para 3a. categoría y debutantes con velocímetro original. El recorrido comprenderá: Avenida Gral. Paz y Libertador-Ruta Panamericana-Ruta 9-Campana-Pilar - Escobar - Panamericana - Gral. Paz y Libertador.

La largada tendrá lugar en General Paz y Libertador, a las 7.

Por séptima vez consecutiva la Asociación Cordobesa de Volantes hará disputar la tradicional Vuelta de Córdoba Regularizada. La misma estará dividida en dos eta-

pas. El día 25, a las 14.30 se largará la primera desde la sede del ACV y finalizará en la ciudad de San Francisco. La segunda de las etapas comprenderá el recorrido desde dicha ciudad hasta la ciudad de Córdoba. Habrá importantes premios para los mejor clasificados.

MOTOCICLISMO

El popular club El Gato Rojo, de Moreno, hará disputar el próximo domingo en el campo de pato Mariano Moreno una reunión de motociclismo. Se disputarán pruebas para motos y motonetas preparación libre. También se disputará el Campeonato Triangular Gigi Sport Zanella. La reunión dará comienzo a las 13.30.

MOTONAUTICA

El domingo, en el Acuédro del Parque Alte. Brown se disputará la segunda fecha del Campeonato Metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires. Habrá carreras con puntaje para las categorías Turismo, Turismo Anexo "P", Hidroplanos con motor fuera de borda, Mojarra y Fuerza Libre.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPOS

En España, en el circuito de Jarama, se disputará una competencia sin puntaje.

CAN-AM

Una nueva competencia por la Canadian American Challenger Cup. Otra oportunidad para que el bueno de Bruce Mac Laren demuestre que, indiscutiblemente, es el dueño de la Copa, y de la mosqueta...

Muy exagerado, muy exagerado... Pero cierto.



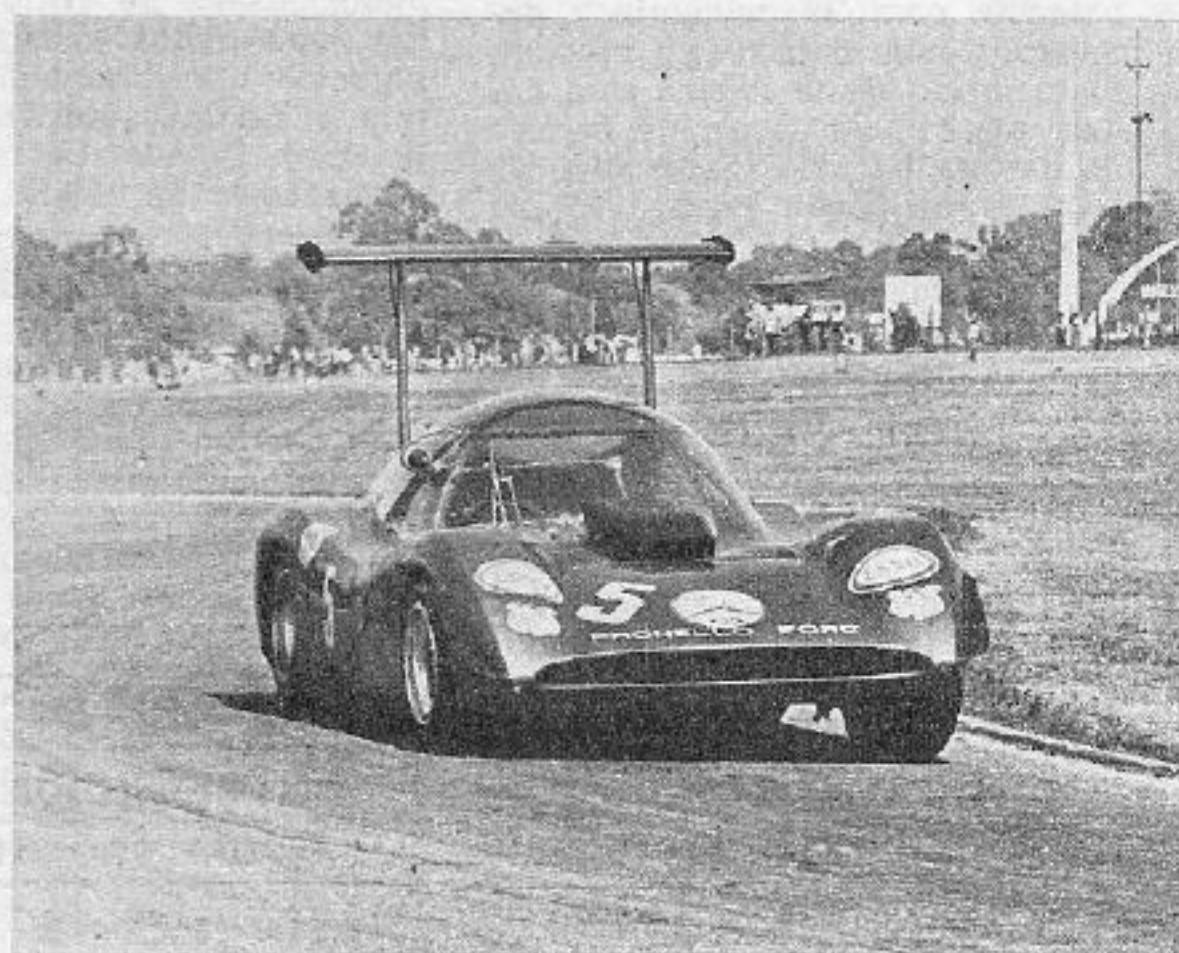
GANAR CON GANAS



Con fuerza, con ritmo, con indiscutible calidad Luis Di Palma ganó desde el primer instante la carrera de SP. Una carrera brillante en muchos aspectos y tristemente lamentable en otros, cuando privó el desorden, la improvisación y la incapacidad directiva

Por SERGIO CORNEJO, JORGE AUGE BACQUE y GERMAN SOPEÑA
Fotos: JORGE DIAZ y CARLOS DULITZKY

4 — PARABRISAS CORSA

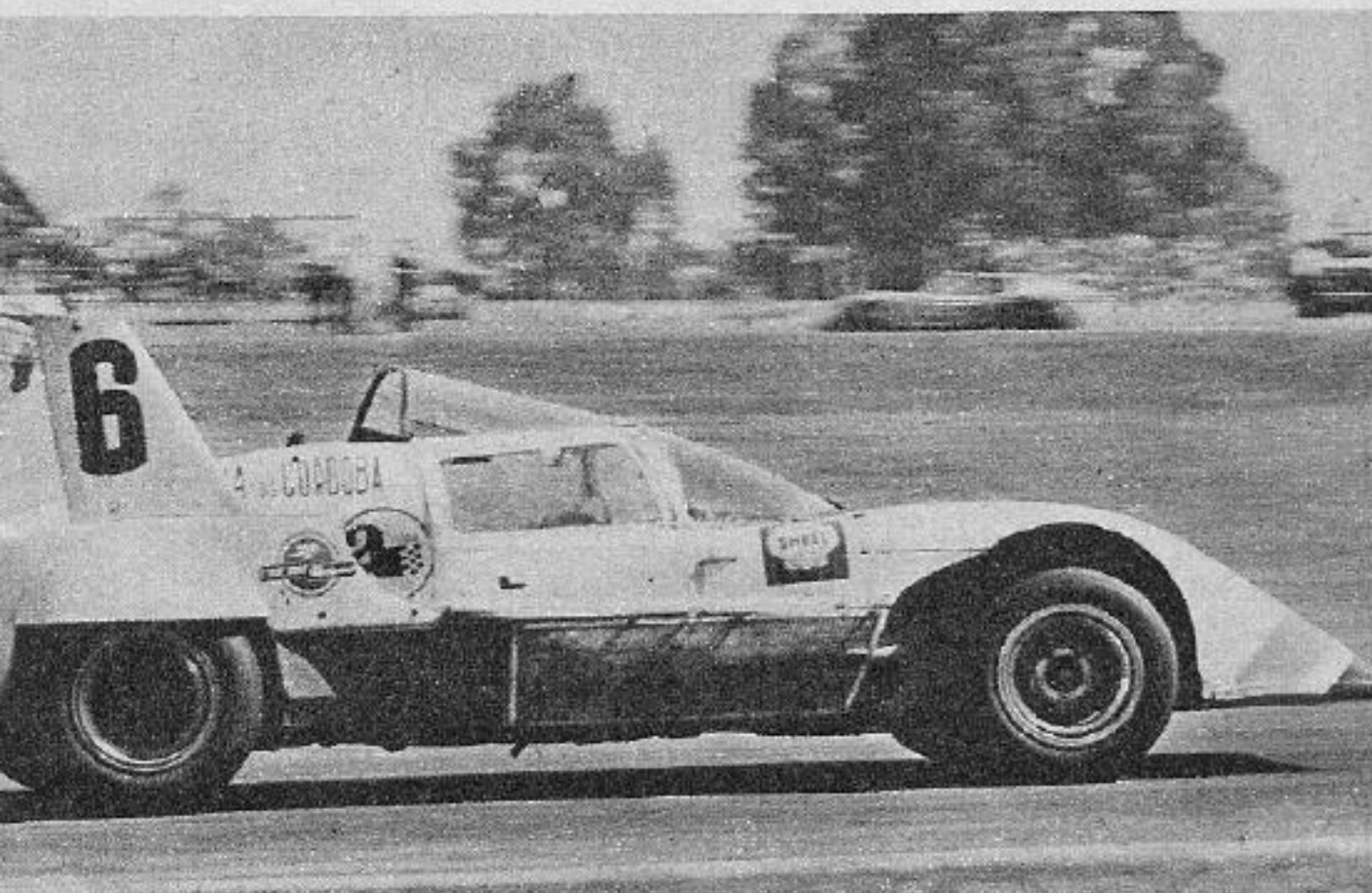


Luis Di Palma y Liebre II-Berta: espectacular efectividad.

Carlos Ruesch hace gala siempre de una regularidad envidiable. Cuando el auto anda, figura siempre.

El Huayra de Jorge Ternengo fue el adversario más tenaz de Di Palma. En la última serie, al tocar un cordón, se arruinó una llanta y se terminó. Pero lo hecho antes, muy bien.





Se sabe perfectamente que la sabia naturaleza establece una ley de compensaciones más o menos inexorables que hace posible balancear lo bueno y lo malo de este mundo. Debe ser entonces que esta ley de las compensaciones gobierna también al automovilismo porque de esa manera se explica qué cosas tan lamentables como las que se vieron el domingo en el autódromo en el orden institucional, se vieran contrapesadas, por suerte, por otros factores positivos como la brillante maestría demostrada por Luis Di Palma, los duelos, metro a metro, en cada una de las series, y el elevado interés que se mantuvo en todo momento mientras los autos estuvieron en la pista.

Como resulta mucho más grato hablar de las cosas agradables que de las otras, empezaremos por las primeras. Luego, más embaldados, podremos dejar rienda suelta a la crítica pura.

En primer lugar, Di Palma. La carrera corrida por Luis Di Palma el domingo fue algo espectacular y de lo mejor que se haya visto en los últimos tiempos. El reciente ganador de Maggiori manejó con la fuerza y entusiasmo de costumbre, pero, aparte, con un aplomo y una seguridad tan evidentes que cualquier descontrol parecía lejano a pesar de verlo cortar increíblemente cerca de las curvas, doblar con el auto en un hilo y aprovechar cada centímetro de pavimento para contrarrestar la diferencia de potencias con los dos Ford de Pronello, que a lo largo de la mañana se erigieron en sus adversarios más obstinados. Si la tarea de Di Palma respondió a una mañana de inspiración, llegó a un límite de perfección verdaderamente notable. Pero preferimos creer, sin embargo, en una conducción cada vez más mejorada y que brinda resultados como los del domingo donde no hubo lugar para los errores —como si los padecieron sus contrincantes— a pesar de la exigencia permanente de una jauría de autos. Terriblemente bien Luis Di Palma.

La carrera, por su parte, fue interesante en todo momento porque poco a poco el índice de abandonos disminuye en la categoría SP y como los autos están bastante parejos en su performance, se originan duelos que duran varias vueltas o bien toda una serie con pequeñas alteraciones en cada giro y que le dan a la carrera un matiz completamente distinto al acostumbrado de ver una fila india que se va desgranando más y más. El domingo Di Palma peleó metro a metro con Marincovich, Ternengo o Pascualini, pero al mismo tiempo, y por otras posiciones, se vieron discutir supremacías a Ruesch y Cupello, Pascualini y García Veiga o bien a los

mismos Ruesch y Copello jugando a correr en equipo en forma verdaderamente pensada y profesional.

Todos sabrán que esta dichosa carrera comprendía originalmente 4 series y suma de tiempos de todas ellas y que luego, por razones de comentario aparte, se redujo el número a tres series, pero la última de ellas bastante más larga que las dos anteriores.

El asunto es que en las tres series los muchachos se dieron de palos en forma tupida y elegante para diversión de quienes se molestaron hasta el autódromo. Que dicho sea de paso, fueron bastante pocos a pesar de ser un día ideal.

PRIMERA SERIE

Imaginemos la primera línea de largada de la primera serie. Allí se alineaban Ternengo, García Veiga y Pascualini. Pero hete aquí que con los motores ya en marcha retiran a un costado al Huayra de Pascualini por observarse una pérdida de aceite. Allí comenzaría la primera anomalía del día. El hecho es que se larga la carrera y toda la primera línea —Pascualini afuera, García Veiga y Ternengo retrasados— se vio desbordada por los demás. Enseguida fue el impetuoso Di Palma el que capturó el primer lugar asediado en los primeros minutos por Copello, Marincovich, Ruesch y Pairetti. Ternengo se había quedado en la largada pero recuperaba a ojos vista pasando gente como poste en las rectas, donde la potencia del F-100 y la aerodinámica del Huayra hacen lo suyo. Así, mientras adelante Marincovich y Di Palma se jugaban la posición en cada vuelta, Ternengo avanzó hasta el cuarto puesto escoltando a tres arrecifeños —Marincovich, Di Palma y Pairetti— y delante de Ruesch, Copello —que viajaban chupados— y de Jorge Cupello que estrenaba las reformas de su auto. Y atrás del todo, dos autos descontaban segundos en forma impresionante. Un Ford y un Chevrolet. Pascualini y García Veiga que habían largado varios segundos después que los demás, viajaban como locos; García Veiga dictando cátedra en el mixto, y Pascualini consiguiendo un tiempo extraoficial de 2m10s8 que luego no le serviría de nada porque para la CADAD Pascualini no estaba en carrera...

Di Palma y Marincovich corrieron pegados varias vueltas alternándose en la punta por cuestión de metros, pero al rato prevaleció Di Palma despejándose un poco del Chevy III que ya empezó a mermar su rendimiento y también fue superado por Pairetti antes de detenerse en boxes para cambiar una goma pinchada.

Copello y Ruesch mantenían una distancia mínima entre ellos haciendo un inteligente trabajo de equipo de una regularidad y un ritmo notable, aunque sin poder evitar que Jorge Cupeiro les robara el cuarto puesto detrás de Di Palma, Pairetti y Ternengo. Por su parte, Pairetti también se quedó poco después de cumplirse la primera mitad de la serie y por lo tanto Ternengo, que había salido a la caza desde atrás, se encontró segundo, aunque a varios segundos de Di Palma. La diferencia que los separaba era demasiado grande como para que los dos autos se acercaran, pero tanto uno como otro apuraron el ritmo para atacar y mantener la posición respectivamente. Di Palma siguió siendo un espectáculo en cada curva lo mismo que García Veiga, inspirado, recuperando posiciones y que a pesar de un trompo en el cajón del mixto llegó al quinto puesto detrás de Ruesch. (Copello también había perdido una vuelta dejando solo a su compañero con barbita.) Di Palma, con más tranquilidad, pero siempre informado del andar de Ternengo, se llevó el primer lauro parcial del día. Quedaba una linda promesa para las series siguientes.

SEGUNDA SERIE

Nuevamente Di Palma pugna por partir en punta y se escapa con García Veiga y Ternengo a los pies —prácticamente los tres autos más veloces de todos— y luego Ruesch, Copello (siempre juntitos), Cupeiro, Pascualini, Marincovich, Perkins y el resto. García Veiga, Di Palma y Ternengo se dedican a luchar donosamente entre sí por el primer puesto, y poco después se suma Pascualini que es cuando todo el mundo supone que chupándose y trabajando en forma de equipo los dos Ford se tomarán las de Villadiego. Pero esa suposición no se produce y se integra un cuarteto que pelea por el primer puesto. Finalmente, parece capturarlo con cierto dominio Carlos Pascualini y segundo García Veiga quedando detrás Di Palma y Ternengo hasta que, sorprendentemente, en una misma vuelta, se quedan los dos primeros. Pascualini por un trompo inesperado (el coche estaba un poco ingobernable por una pérdida de aceite) y García Veiga por un inoportuno extinguidor que lo obligó a parar.

Entonces comenzó lo lindo. Ternengo y Di Palma no se perdonan ni un centímetro y aunque el Ford tiene más velocidad en las rectas, la salida del motor Tornado y la calidad de Di Palma, que en ese momento brilló en la mejor altura de una mañana inspirada, evitan vuelta a vuelta que Ternengo pase al frente. Di Palma ganó sistemáticamente las frenadas de la horqui-

lla y la entrada a los mixtos asegurándose así el lugar preferencial para conservar el primer puesto. Pareció que la mayor potencia del Ford prevalecería pero Di Palma dijo no y se llevó también la segunda serie subiendo aún más puntos a su favor. Detrás de Ternengo volvió a quedar Cupeiro y luego Marincovich, Pascualini, Copello, Ruesch y García Veiga.

TERCERA SERIE

Aquí el gran lío. A alguien de CADAD se le ocurrió que si se hacían las dos series que faltaban se terminaría demasiado tarde y que se podían fundir las dos baterías en una única hora continuada de carrera; protestas generales de todo el mundo que no tenían tanques de nafta adecuados para tanto andar, discusiones entre las partes y lógica indignación en el público, al cual no se lo respeta ni se le explica nada de lo que pasa. Reunión con los pilotos antes de largar y, finalmente, se acepta correr con dos minutos de pseudo neutralización para reabastecimiento.

Siguiendo la tradición del día, Di Palma picó en punta seguido por Pascualini, Marincovich, Ternengo, García Veiga, Cupeiro, Copello, Ruesch, Pairetti y los demás. Así dieron la primera vuelta en la cual la Liebre III de Aranzana tocó a un banderillero en una coleda medio absurda.

Se formó un quinteto de acción puntera en el cual se agrupaban todos los autos y pilotos que hicieron el mayor gasto del domingo o sea Di Palma, Marincovich, Ternengo, Pascualini y García Veiga que en ese orden recorrían el circuito 15. Ternengo y Pascualini tirando juntos trataban de hacer lo imposible para sobrepasar a Di Palma ya que Ternengo, para ganar la carrera, no sólo tenía que pasarlo sino despegarse mucho de él. Pascualini, por lo tanto, podía ser el necesario apoyo logístico. Pero... a los hombres de Ford les faltó la seguridad que le sobraba a Di Palma. Pascualini pasó al frente, pero llegó tan exigido a una frenada en la entrada al mixto, que tuvo que seguir unos metros de largo y pisar al pasto. Consecuencia: lo pasaron otra vez Di Palma, Marincovich y Ternengo. Por su parte, pocos minutos después, Marincovich no frenó en la misma entrada al mixto, siguió por la recta del fondo para parar luego en los boxes, pero habiendo creado antes un instante de confusión, ya que la gente creyó que había pasado de golpe al frente.

Quedó entonces el terceto Di Palma, Ternengo y Pascualini que fue terceto hasta que el auto de Ternengo sufrió un cordonazo, se torció una llanta y se acabaron las esperanzas fordistas del

día, ya que Pascualini nada podía hacer por la carrera en sí por no estar computado en la primera serie. Por lo tanto, en cuanto paró Ternengo, Di Palma aflojó por primera vez el ritmo a lo largo de la mañana y ya no se preocupó porque Pascualini ganase con cierta amplitud la serie ni porque Ruesch le robase también el segundo puesto parcial. Para él quedó en cambio el triunfo total en una carrera en la cual arriesgó todo lo que sabe mientras fue necesario. Y resultó saber más que todos.

O sea que la carrera en sí estuvo bárbara, porque se vio manejo del bueno. Lástima que los problemas ocasionados por cuestiones directivas se suceden y se suceden y sólo consiguen arruinar más la imagen de desorden total que brinda el automovilismo en general. Y después, todos nos extrañamos porque vemos poca gente en las tribunas.

Lo peor no es que el problema sea grave sino que no se le ve una rápida solución viable. ¿Cambio de dirigentes? ¿Y a quién se pone? Dejamos así flotando la inquietud.

PATIO DE BOXES

"Te aseguro que el domingo es para mí el peor día de la semana", Nasif Estéfano, alegre como siempre, pese a que su "Mate-tón" no caminaba ni para atrás ni para adelante y a que el Fórmula Uno, con cuatro años y medio encima, no lo llevaba a ninguna parte, contaba sus penas en el parque cerrado. "Uso el casco con que gané en Reims, a ver si me da suerte, pero parece que no pasa nada." Y el "turco" dio media vuelta y se fue a su casa, según dijo, a pegarse un baño y meterse en la cama.

"Quiero que alguien me lo explique...", decía a quien lo quisiera oír el "gallego" Cupeiro luego de finalizada la carrera. "Yo salí en la última serie llevándole 3m30s a Gastón en la general. Durante la serie le saqué 1m. Paré para cargar nafta 2m20s en los boxes, y ahora resulta que aparezco atrás de él. ¡Quiero encontrar a alguien que me lo explique!" Los muchachos de la Comisión de Carreras del ACA (cronometristas), que ya se iban del autódromo, se detuvieron y sacaron a relucir todas las planillas y cintas de tiempos. En principio Jorge tendría razón en su reclamo, y el asunto seguiría durante la semana en el palacete de avenida del Libertador 1850, donde tiene su asiento provisorio la CADAD.

Indignado, Carlos Schiaffino (gerente de la ACTC: "Con estos cabildos y estas contramarchas están matando al automovilismo. Los corredores no deberían largar, porque ésa sería una manera de hacer respetar los reglamentos de la carrera".

Oswaldo Piro y Hernán Dubourg estuvieron en el autódromo mien-

El inefable Gastón Perkins largó, anduvo a fondo, no paró nunca y al final estuvo tercero, si bien el puesto está un poco en discusión.

Jorge Cupeiro sostiene que el lugar le corresponde a él, y que en la clasificación hay un evidente error.

El reformado aparato de Cupeiro también giró toda la carrera en un ritmo efectivo. El "Gallego" insiste en que el tercero fue él no más.

También Pairetti se solazó con chiche nuevo y estrenó al Apolo Naranja o coche de Formisano reformado. Bien, mientras anduvo.



tras se disputaba la primera serie de Sport Prototipos. Venían a cargar nafta en el Fiat 1500 y en el Peugeot 404, respectivamente, y se iban derecho para el parque cerrado de Bahía Blanca. ¡Suerte!

En el Día de la Madre muchos corredores llevaron al autódromo a sus... padres. El "Nene" García Veiga y Luis Di Palma fueron los que convirtieron en Día del Padre lo que en un principio fue Día de la Madre.

Carlos Pascualini se bajó del Huayra muy "palmado" porque había tenido que emplear toda su fuerza en mantenerlo dentro de la pista. Según explicó Pronello más tarde, se rompió un retén del diferencial, el lubricante se iba hacia las gomas, y el aparato se puso bellaco. En la curva del ombú se lo veía irse mucho de cola. Pronello 2º: cuando se dijo que se largaba la última serie de una hora, don Heriberto ordenó a su gente que sacaran la cola larga, para poder de esta manera reabastecer el auto. Es de hacer notar que la cola larga es postiza, sobre la normal del Huayra, lo que impide con ella puesta la normal carga de combustible.

En la playa de boxes descansaba un trailer con un auto tapado con una lona que rezaba: "Experimental - Research - Development - Stone Street 1187 - DSC London". Nos acercamos y tratamos de levantar un poco la punta de la lona maldita y de pronto oímos un saludo: "¡Hola, qué tal! ¿Quieren ver lo que hay ahí abajo? Me parece que no va a ser posible. Pero les voy a contar algo: ustedes saben que yo voy a correr la Temporada Internacional y estamos desarrollando un SP en Londres. Bueno, resulta que yo no sabía nada de esta carrera y hoy a las 4 de la mañana aterrizamos en Ezeiza con el Boeing particular de sir Anthony Cardum, mi socio, ¿sabés?, y nos vinimos al autódromo con el auto a medio terminar, para probarlo en el circuito donde se van a hacer las carreras. Imaginate cuando llegué y me encontré con el regalo de que estaba cerrado el circuito. ¡Qué le vamos a hacer! Tiramos treinta mil dólares a la basura, que fue lo que nos costó mover el Boeing desde Londres a Ezeiza y retorno. Lo peor es que ni sir Anthony ni yo nos podemos quedar, mañana tenemos que firmar un contrato y nos vamos hoy". Montó en su Kombi Volkswagen y se fue hacia Ezeiza con su secreto. Era nada menos que Alex Talbot Guiñazú. ¿Volverá en enero?

Gastón Perkins salió a hacer lo suyo. La misma de siempre. Es decir, la única que puede realmente hacer de acuerdo a sus posibilidades mecánicas. Merced a su prolijo trabajo de hormiga consiguió finalmente un sabroso tercer puesto. "Te juro que el auto nunca anduvo tan fuerte como hoy. Estrené una tapa nueva de Berta. En la recta del fondo llegaba a viajar a 5.600 vueltas con la 3,07.

El trabajo rindió sus frutos, esta vez mi mediomundo tuvo nada más que dos agujeros por los que se colaron Di Palma y Ruesch."

Eduardo Casá se quedó con las ganas, pero esta vez por propia voluntad. El sábado por la tarde estuvo en las pruebas de clasificación, y como los tiempos que logró no lo satisficieron resolvió no participar el domingo. La mufa de Tuqui era grande pero no superaba a la de Manolo Rodríguez, quien estaba verdaderamente indignado por la performance del auto. Habrá que esperar un poco más de tiempo para que el Martos-Ford comience a rendir los frutos que es capaz de brindar.

El Martos de Jorge Cupeiro se presentó con algunas reformas de carrocería. Se le anuló la estructura que sostenía el radiador de agua, anteriormente ubicado en la parte trasera. Con esto se ganaron algunos kilitos de peso menos, los que representaban el líquido refrigerante y las cañerías de traslado. Además, la "joroba" del techo cumplió las veces de un spoiler.

Carmelo Galbato no pudo ser de la partida el domingo, pese a su voluntad. Sucedió que el día sábado no llegó dentro del horario establecido a entregar su máquina para la revisión técnica. Por lo tanto tampoco se le permitió clasificar. Con gran "mufa", Carmelo debió resignarse a poder correr solamente en el circuito de Las Vizcachas, en Chile.

El alerón del Numa de Eduardo Copello no resistió la carga que sobre él ejerció el viento. Los tensores perforaron la parte de arriba del mismo, originando el consiguiente destrozo. Esto ocurrió en la segunda de las series. "No lo podía tener derecho en las rectas. En la de atrás me fui tres veces al pasto. No lo podía dominar."

La Liebre de Di Palma fue modificada en su distancia entre ejes. Fue acortada en ocho centímetros. Otra reforma más que se practica sobre ese auto, y ya son unas cuantas.

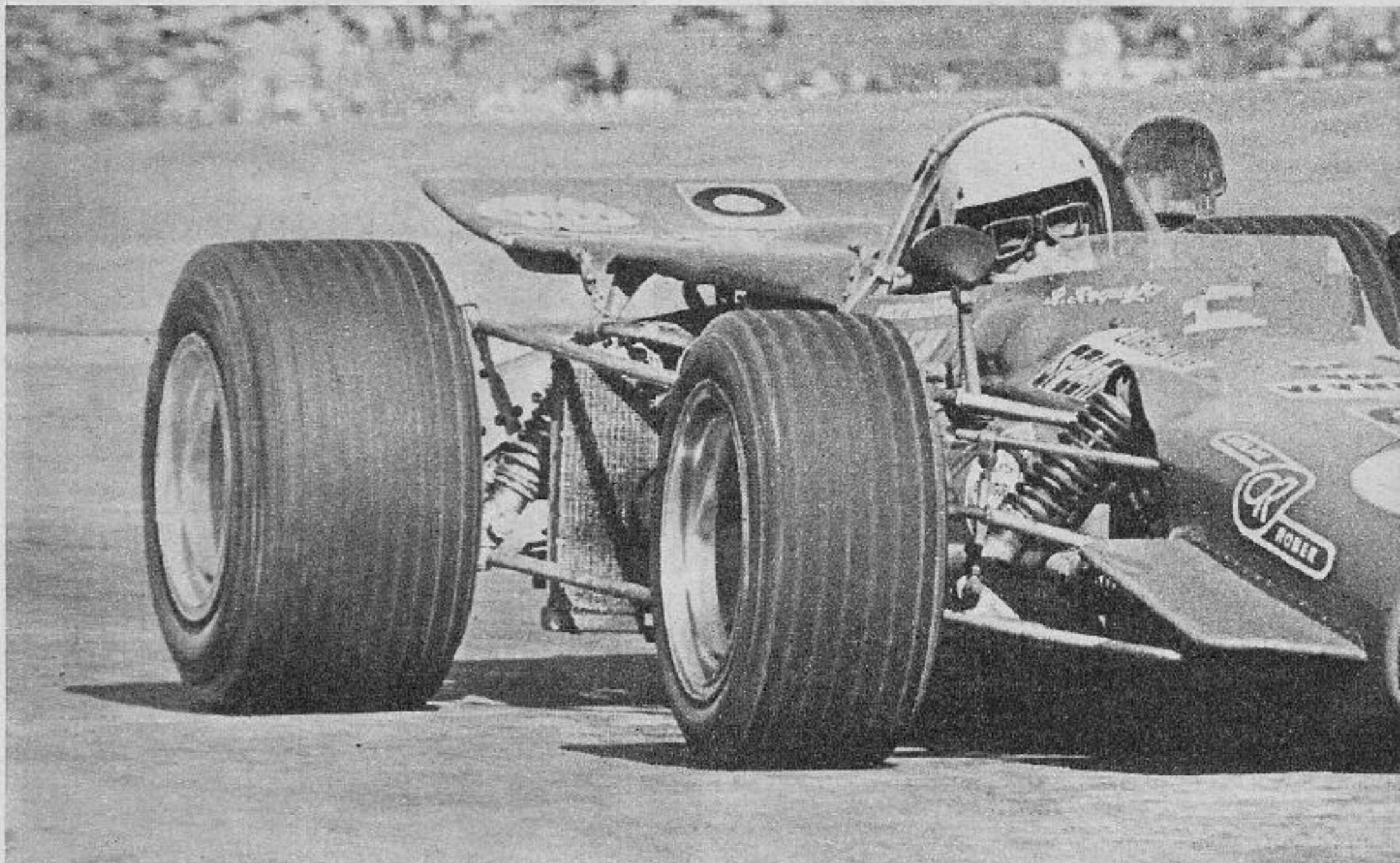
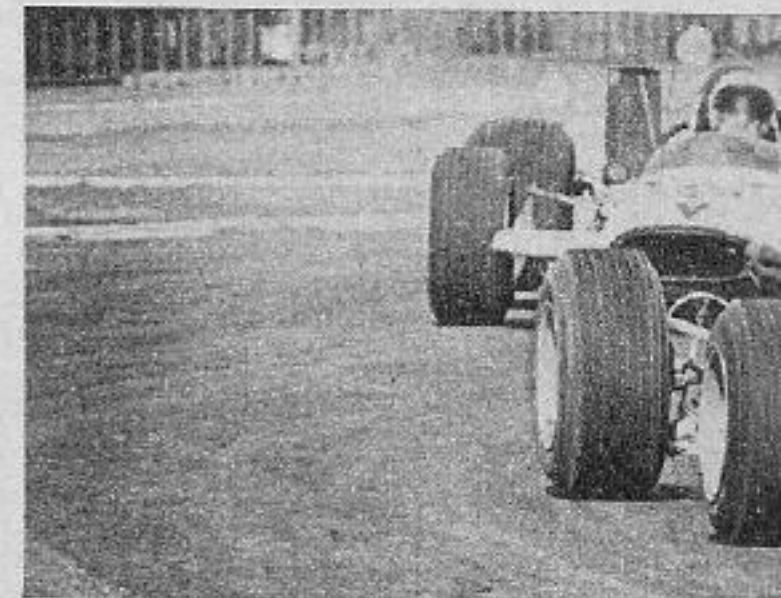
García Veiga fue víctima de varios problemitas que le quitaron toda posibilidad de obtener puestos de privilegio. Durante la segunda serie tuvo que detenerse por culpa del extintor, que comenzó a perder su carga y de esta forma le llenó el habitáculo de anhídrido carbónico. Esto le hizo perder preciosos segundos. En la última de las series le ocurrió también algo insólito, se le voló la cola en plena recta opuesta, no obstante ello continuó en carrera. De todas formas, el "Nene", mientras circuló sin problemas, demostró que tanto él como la máquina de Competición está para ganar en cualquier momento.

El motor que equipó la unidad de Steven en esta oportunidad fue uno de preparación Joseph.

DON RAMON

Requejo volvió a ganar nuevamente después de mucho tiempo. Ganó en su más puro estilo: sin perder las casillas de entrada, dejó enfriar la carrera en los comienzos y apuró un poco al final. Pero se vio favorecido por algunos abandonos en autos que lo precedían

Por JULIO F. PEREZ BALBI



¿QUIEN JUZGA A LA CADAD?

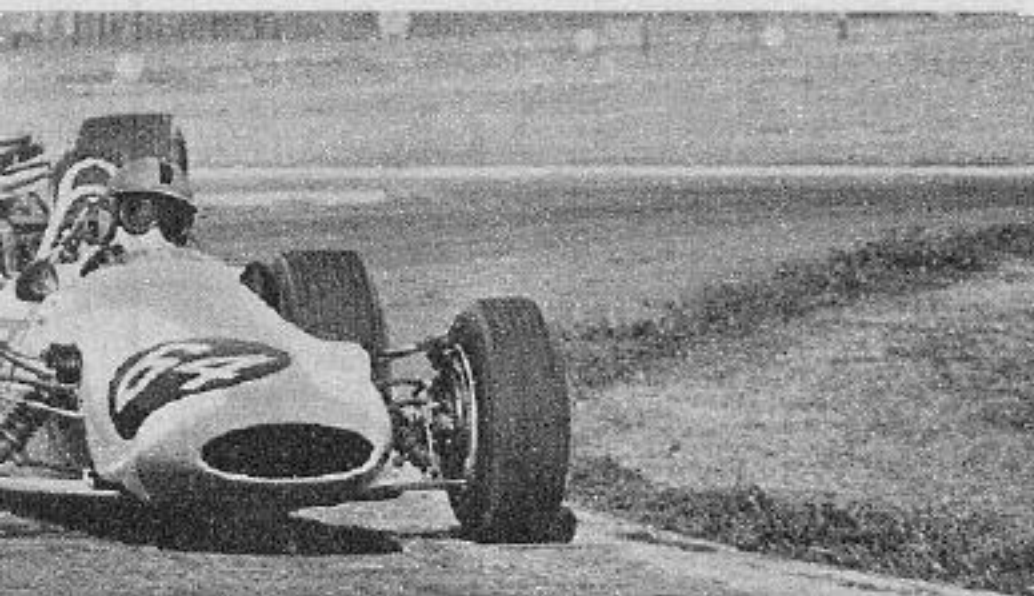
Alguna vez tendrá que terminar. Alguien debe revisar los esquemas de una obsoleta, aunque reciente, conducción del automovilismo argentino. Porque si el automovilismo ha evolucionado y ha captado la renovación de todo lo que significa valores técnicos, no lo ha hecho así el ente directivo de ese automovilismo. La CADAD continúa con errores garrafales, ya no de interpretación de un determinado reglamento, sino del más mínimo sentido común. El automovilismo deportivo debe ser dirigido de una vez por todas por gente que pueda estar capacitada para hacerlo, por razones humanas y técnicas. Una actividad tan especializada como el automovilismo no puede ser manejada como una intervención a una caja de jubilaciones. El dirigente de automovilismo debe saber con los bueyes que ara, debe tener sentido común y estar al día en

toda cuestión técnica inherente a su cargo. Además debe ser ejecutivo, pero no ejecutivo sin ton ni son, sino un ejecutivo con criterio adulto y sin posibilidad de obnubilación. Estamos de acuerdo en que una mañana de sol, con el ruido de los autos, con la gritería del público, con la tensión nerviosa de una responsabilidad puede terminar con la clarividencia o el raciocinio de un ser humano... pero no puede transformarse en excusa para que un representante de la CADAD asuma posiciones inconvenientes para su cargo deportivo y para su grado militar. El insulto y la necesidad imperiosa de definir una discusión con las palabras "Dejalo, no discutas más con ése...", por no poder soportar la responsabilidad de una definición, demuestran lo dicho y llevan a la conclusión de que no sabemos aún quién es la autoridad que puede juzgar esas arbitrariedades. A los corredores los sanciona la CADAD, pero... ¿y quién juzga a la CADAD? Suponemos que la CADAD no

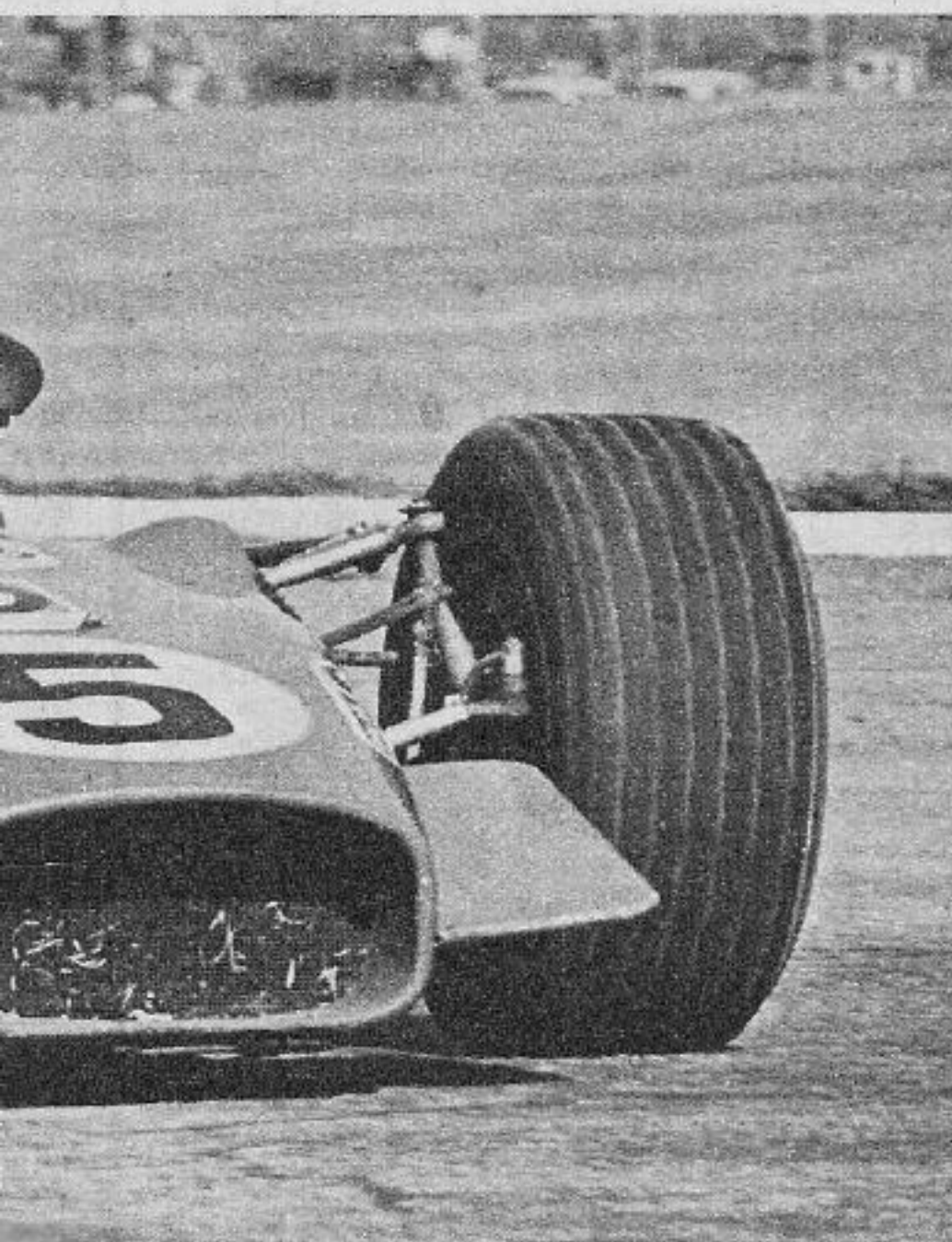
puede ser juzgada, debe ser perfecta y sus errores olvidados desde el mismo momento en que se cometen. Y en la carrera del domingo los errores fueron muchos y casi imperdonables. Veamos y analicémoslos:

1) Juan Carlos Salatino no fue autorizado a largar la carrera el día domingo por no haber realizado la prueba de clasificación el sábado. Es sabido que en todas las carreras del globo terráqueo, aquellos que no clasifican van a sorteo luego del último clasificado. 2) A Carmelo Galbato no se lo admitió en la revisión técnica por haber llegado tarde, no haciéndolo así con Gastón Perkins, que también llegó fuera de hora. 3) A Daniel Favre le pusieron bandera negra en la carrera de Fórmula Uno por pasarlo a Prono mientras estaba en vigencia la bandera amarilla por el trompo de García Veiga frente a los boxes. Favre, sin embargo, no vio la bandera y siguió la carrera. Cuando finalizó la misma, le fue bajada la bandera a cuadros, dándole por lle

A LO REQUEJEJO



Requejo llevó nuevo auto a su primer triunfo. Evidentemente, a Ramón los aires porteños le sientan bien. Corrió con el cigüeñal fisurado y un motor de la Comisión de Concesionarios.



Excelente labor la del amigo Lolo. Primero entre los F-2 y segundo entre todos. Los F-1 corrieron en conjunto con los F-2. Lo sigue Daniel Favre, cuarto al fin.

Y bueno, qué le vamos a hacer. La categoría perdió otra buena oportunidad de quedar bien parada frente al público porteño que todavía la mira como bicho raro, sigue sin identificar a tal o cual auto con tal o cual piloto, o como suele preferir generalmente el soberano con tal o cual marca de motor. Una piña triple, como sandwich de miga, dejó tres autos de golpe y porrazo fuera de corsa. Quién tuvo la culpa en esa merienda de fierros torcidos, no importa en este caso; pero evidentemente mucho tuvo que ver el hecho de que los hayan largado en la forma 4-3-4. Prácticamente no hay circuito en el país que tenga el ancho suficiente como para albergar con mínima seguridad a cuatro de estos monoptos de doble ancho.

Por otro lado hubo menos autos que en Rafaela hace unos días; el circuito N° 6 (el más trabado de todo el autódromo) fue elegido acertadamente. ¿Las razones? Favorecer a los F-2 en su integración competitiva con los F-1 dio tan buen resultado que Reuemann con un F-2 estuvo delante de Requejo, en determinado momento. Siguiendo con las diferentes alternativas de la carrera, la lucha entre Cuvertino (el auto mejoró en la puesta a punto de suspensiones) y García Veiga, fue lo mejorcito de la mañana hasta que Cuvertino se detuvo por un inoportuno tornillito de varillaje de caja. García Veiga siguió en punta hasta las últimas vueltas cuando al desembocar en la recta principal

rompió un portamazas trasero y se mandó un trompo frente a los boxes, salvándose por casualidad de la piña. Abandonó, y Steven hizo guardar el auto en un box, metió candado y no pudimos comprobar a ciencia cierta cómo se había roto la vital pieza de aleación de aluminio.

A Salatino no lo dejaron largar por no haberse presentado a la revisión técnica (él no, el auto mejor dicho), y Andrea, el restante representante de Chrysler también se quedó a pie por no tener ni la licencia ni la revisión médica al día. Es que Andrea no debe haber tenido tiempo; seguramente estuvo descansando en el archipiélago Kiliwhi, después de agobiantes jornadas de trabajo.

Al fin de todo ganó Ramón Requejo. Largó con el cigüeñal fisurado (en la CDC no tenían la pieza para recambio) y trató de hacerlo durar al no pasar ni por las tápas las 6.800 rpm. "Ahi está, estacionado, se debe estar rompiendo solito; el pobre tiene cuatro carreras y sin romperse..."

Reutemann fue el solitario representante del equipo del ACA. (Caldarella voló una biela el día anterior), Santamarina le ganó las pruebas de clasificación con un chasis nacional y demostró que al BWA se le puede ganar sin problemas, a pesar de los fraseos negativistas de muchos cristianos. Sacando un casi perfecto power-slide de cada viraje, Reutemann obtuvo un excelente segundo puesto en la clasificación de los F-1 y primero entre los F-2 que se llevaron

gado y clasificado. 4) A Carlos Pascualini le hicieron más o menos lo mismo. No pudo largar la serie a tiempo y lo hizo desde el pasto, una vuelta y media después que lo habían hecho los demás competidores. Ni el comisario deportivo ni ninguna otra autoridad de la prueba intentaron la detención del Huayra-Ford, y cuando la carrera terminó Pascualini se enteró de que había hecho toda una serie "al divino botón". No lo podía creer. Esto fue el colmo. Pensar que Pascualini arriesgó durante toda una serie... ¡dale que va! Palabras del comisario deportivo al ser advertido del error: "¡Y bueno... a mí, nadie me avisó!" (¿¿¿??). 5) La largada de Fórmula Uno estuvo mal diagramada y por ende (tal vez) la torta múltiple entre Santamarina, Copello y Plá llegó a concretarse, gracias al apiñamiento de autos. Largar en filas de 4-3-4-3 es completamente incorrecto e inseguro. (¿Y la famosa Comisión de Seguridad?) 6) A Evaristo Aranzana le pusieron ban-

dera negra luego de haber atropellado a un banderillero en la entrada al tobogán. "Le pusimos bandera negra porque atropelló a un banderillero y siguió en carrera" (palabras textuales del director de la prueba). Para analizar esta decisión de E. Boschi debemos apelar a las teorías metafísicas y a los descubrimientos de Freud en el campo de la psicología. El señor Aranzana atropelló a un banderillero, bien, pero estuvo parado durante más de cinco minutos y ayudó a que fuera colocado en la ambulancia. Luego, y sabiendo que el herido ya estaba a buen recaudo, atendido por médicos en la sala de primeros auxilios, subió a su auto y siguió en carrera. Nosotros entendemos que la bandera negra debe ser colocada primero a los que andan despacio, luego a los que tienen problemas que pueden molestar a los demás y recién en última instancia para juzgar la locura o el grado de inconsciencia de un piloto. 6) La más grande y ridícula a la vez: la última serie o la

final de una hora. Sin previo aviso (quince minutos) se les comunicó a los pilotos que las dos series finales iban a ser fusionadas en una sola final a una hora. Por supuesto hubo quienes no protestaron porque pensaron sacar ventaja con sus tanques más grandes. Pero la mayoría puso el grito en el cielo, y con razón, por la arbitrariedad cometida en contra de los que no tenían capacidad suficiente en sus tanques y deberían parar a cargar nafta. Entonces los señores Balessi y Boschi decidieron que a todo aquel que no cargara nafta se le recargarían dos minutos en la clasificación, y los demás podrían tener dos minutos para cargar, sin que se les recargaran esos famosos dos minutos. Lamentable, porque al final de la carrera esa modificación había sido suspendida y nadie sabía nada de nada.

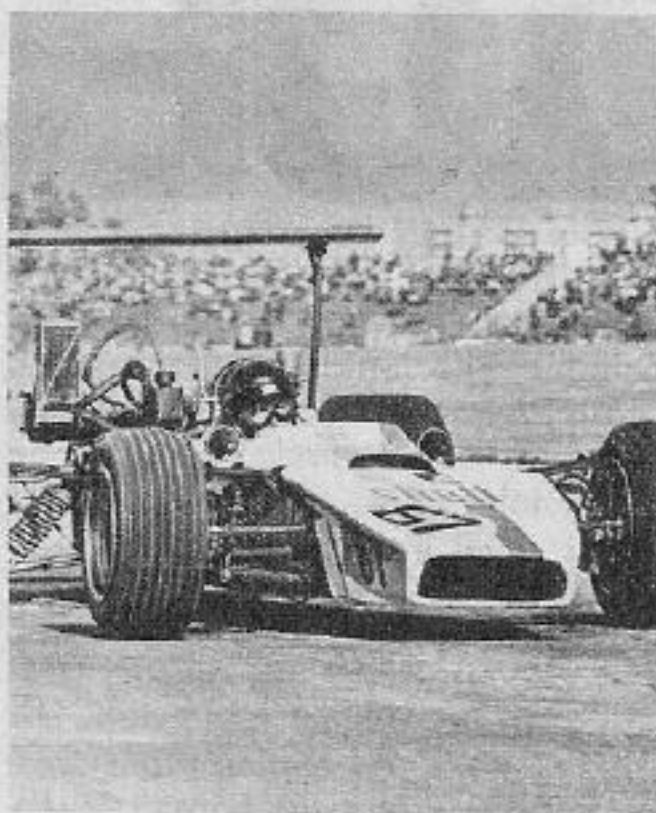
De todo esto queda una conclusión: si no se reveen las estructuras directrices, al automovilismo le extendieron el acta de defunción.

F4 EN CHILE: POSTERGADO UNA SEMANA

Por algunos problemas con el avión que debía transportar los automóviles desde Mendoza hasta Santiago se decidió postergar una semana el comienzo de la petit temporada chilena. Por ende, la primera competencia se disputará el domingo 2 de noviembre, y la segunda y última el 9 del mismo mes. Ambas se disputarán en el circuito del autódromo de Las Vizcachas, distante unos 30 km de la capitalina Santiago.

El triunfador de la selección previa que se hizo en el autódromo de Buenos Aires, fue el renaultista Lavenna (un Tulia V con motor desarrollado por Antelo). Lo siguieron Belloni, Scaglia, Pino, Chutrau, Avale, Guerrero, Saint-Germes, Leonetti, Guglielmino, Bouvier y Cogo. Entre los pilotos que fueron elegidos sin clasificación previa figuran Ragno, Andrea, Sardá y Orabona.

AUTODROMO SP - M1 puntitos para el campeonato a pesar de haber corrido en conjunto. Los siguió Kissling, otro F-2 que quizá estuvo un poco apagado mecánicamente, cuarto resultó Daniel Favre, con el impecable Cenci-Chevrolet.



Nestor Garcia Veiga estuvo a un tris de ganar su segunda carrera consecutiva en F-1. El domingo volvió a ser otro día muy aciago para los autos de Competición.

El Campeonato Argentino quedó más o menos igual que antes. Por lo menos en las primeras posiciones. Queda solamente una carrera que sería Córdoba; del triangular, por el momento, no hay nada seguro, y el ACA habría pedido ya veinte Fórmula Cuatro para que compitan en las tres carreras. Así, probablemente, Córdoba definirá el título de Campeón Argentino, discutido entre Ternengo y Plá solamente.

La del autódromo fue una carrerita regular y nada más. Lo mejor: las primeras vueltas de la lucha García Veiga-Cuvertino. Lo peor: la plña de órdago entre Plá, Santamarina (el auto no sirve más, nada de nada) y Copello. Buena elección del circuito que emparejó las posibilidades entre los F-1 (que necesitan de los F-2) y los F-2 (viceversa); el campeonato sigue latente y dentro de poco eclipsará un año que prometía mucho para la categoría que al fin de cuentas la ligó fulera como todo el automovilismo.

CAMPEONATO MA - F-2

1º	Reutemann, Carlos	25
2º	Kissling, Jorge	19
3º	Caldarella, Benedioto	14
4º	Santamarina, Ernesto	9
5º	Favergioti, Fernando	4
6º	Prono, Héctor	3
7º	Barragán, Luis	2
	"Jerry Bravi"	2

CAMPEONATO MA - F-1

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Ternengo, Jorge	33
2º	Plá, Víctor Hugo	25
3º	Estéfano, Nasif	19
4º	Salatino, Juan Carlos	18
5º	Requejo, Ramón	15
6º	García Veiga, Néstor	14
7º	Pairetti, Carlos	13
	Favre, Daniel	13
9º	Copello, Eduardo	12
10º	Cipolatti, Vicente	11
11º	Sotro, Rolando	7
	Cuvertino, Omar	7
13º	Kissling, Raúl	6
14º	Almeida, Omar	4
15º	Ternengo, Carlos	3
	Lerman, Felipe	3
	Sotro, Orlando	3
18º	Schmidt, Horacio	2

CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPO

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Copello, Eduardo	10
2º	Cupeiro, Jorge	9
	Marincovich, Carlos	9
4º	Ruesch, Carlos	8
5º	Bordau, Juan Manuel	7
6º	Di Palma, Luis	6,5
7º	Pairetti, Carlos	5
8º	Pascualini, Carlos	3
9º	Riva, Tullio	2,5
	Ballbé, Carlos	2
11º	Urruti, Federico	2
12º	Vianini, Andrés	1,5
13º	Franco, Oscar Mauricio	1
13º	Aranzana, Evaristo	1
13º	Estéfano, Nasif	1
13º	Galbato, Carmelo	1
13º	Perkins, Gastón	1
18º	Pauloni, Norberto	0,5

MECANICA ARGENTINA - FORMULA 1 Y 2

(Circuito Nº 6, de 4.208,22 m)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Requejo, Ramón	Chevrolet-Requejo	42m49s8	20
2º	64	Reutemann, Carlos	BWA-Fiat	45m25s8	20
3º	46	Kissling, Raúl	Crespi-Peugeot	43m51s1	19
4º	52	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	37m48s2	18
5º	3	Cuvertino, Omar	Avante-Dodge	44m40s8	18
6º	67	García Veiga, Néstor	Trueno-Chevrolet	34m57s	16

Record de vuelta: Coche Nº 67 de Néstor García Veiga, en 1m58s1 en la 4a. vuelta. Promedio: 128,278 km/h.

Del ganador: 123,505 km/h.

Abandonos: Nº 11: Ternengo, Jorge en la vuelta 11 (Junta tapa cil.); 14: Almeida, Omar en la 12 (rótula); 55: Prono, Héctor en la 12 (carburador); 80: Alvarez Alberto en la 8 (caja); 81: Bruno, Alberto en la 2 (bandoneón). 1: Copello, Eduardo en la mitad de la primera vuelta (accidente) lo mismo que el 9: Plá, Víctor Hugo y 15: Santamarina, Ernesto.

2 HORAS SUPERSHELL SPRINT

Club Estudiantes de La Plata — 19/10/69

CLASIFICACION

CATEGORIA SPORT PROTOTIPO (Circuito Nº 15 de 6.974,73 m)

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	16	Di Palma, Luis	Tornado-Liebre Berta	31m48s2	13
2º	5	Ternengo, Jorge	Ford-Pronello	32m08s	13
3º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Martos	32m32s9	13
4º	6	Ruesch, Carlos	Tornado-Numa II	32m46s5	13
5º	15	García Veiga, Néstor	Chevrolet-Trueno	33m18s9	13
6º	19	Perkins, Gastón	Tornado-Liebre III	33m53s4	13
7º	2	Copello, Eduardo	Tornado-Numa III	30m41s6	12
8º	24	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni	32m54s8	12
9º	8	Ballbé, Carlos	Chevrolet-Baufe	33m08s1	12
10º	18	García, Mauricio	Chevrolet-Liebre III	33m16s6	12
11º	11	Bruno, Alberto	Chevrolet-Trueno	25m59s7	10
12º	9	Pairetti, Carlos	Chevrolet-Formisano	22m59s	9
13º	1	Marincovich, Carlos	Chevrolet-Martos	30m20s9	8
14º	7	Estéfano, Nasif	Tornado-Matetón	19m12s9	7
15º	25	Pasciulli, Norberto	Chevrolet-Pasciulli	12m57s9	5
16º	26	Marconi, Juan	Tornado-Formisano	33m12s5	5
17º	27	Lephaille, Hugo	Tornado-Liebre 1½	23m34s	4
18º	4	Gradassi, Héctor	Dodge-Baufe	31m54s6	4
19º	31	Schenonne, Carlos	Dodge-Schenonne	3m14s4	Fr.
20º	29	Pérez, Anselmo	Dodge-Martín Fierro	5m35s6	Fr.
21º	28	Aranzana, E.	Tornado-Liebre III	—	Fr.
22º	30	Beamonte, Raúl	Tornado-Liebre I	—	Fr.

Record de vuelta: Marincovich, Carlos en la 2ª vuelta en 2m14s6 a un promedio de 186,278 km/h.

Promedio: 175,416 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	16	Di Palma, Luis	Tornado-Liebre Berta	31m50s4	13
2º	5	Ternengo, Jorge	Ford-Pronello	31m51s4	13
3º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Martos	32m13s5	13
4º	1	Marincovich, Carlos	Chevrolet-Martos	32m16s1	13
5º	10	Pascualini, Carlos	Ford-Pronello	32m17s1	13
6º	2	Copello, Eduardo	Tornado-Numa III	32m22s9	13
7º	6	Ruesch, Carlos	Tornado-Numa II	32m44s2	13
8º	15	García Veiga, Néstor	Chevrolet-Trueno	33m13s	13
9º	24	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni	33m26s3	13
10º	18	García, Mauricio	Chevrolet-Liebre III	33m26s8	13
11º	7	Estéfano, Nasif	Tornado-Matetón	33m53s6	13
12º	19	Perkins, Gastón	Tornado-Liebre III	34m03s2	13
13º	28	Marconi, Juan	Tornado-Formisano	32m24s1	12
14º	8	Ballbé, Carlos	Chevrolet-Baufe	33m01s5	12
15º	28	Aranzana, Evaristo	Tornado-Liebre III	32m56s5	10
16º	30	Beamonte, Raúl	Tornado-Liebre I	12m20s2	4
17º	25	Pasciulli, Norberto	Chevrolet-Pasciulli	8m56s2	1
18º	27	Lephaille, Hugo	Tornado-Liebre 1½	2m38s5	Fr.
19º	4	Gradassi, Héctor	Dodge-Baufe	—	No pasó

Promedio: 183347 km/h.

Record de vuelta: el Nº 10, Pascualini, Carlos en la 2a. vuelta en 2m12s5 a un promedio de 189,230 km/h.

TERCERA SERIE

1º	10	Pascualini, Carlos	Ford-Pronello	1h03m12s8	26
2º	6	Ruesch, Carlos	Tornado-Numa II	1h03m16s2	26
3º	16	Di Palma, Luis	Tornado-Liebre Berta	1h03m39s2	26
4º	19	Perkins, Gastón	Tornado-Liebre III	1h05m27s	26
5º	7	Estéfano, Nasif	Tornado-Matetón	1h05m37s1	26
6º	24	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni	1h04m11s	25
7º	8	Ballbé, Carlos	Chevrolet-Baufe	1h05m33s4	25
8º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Martos	1h03m28s3	24
9º	26	Marconi, Juan	Tornado-Formisano	1h05m41s9	24
10º	11	Bruno, Alberto	Chevrolet-Trueno	1h03m42s6	23
11º	5	Ternengo, Jorge	Ford-Pronello	56m01s5	21
12º	18	García, Mauricio	Chevrolet-Liebre III	1h04m45s9	19
13º	9	Pairetti, Carlos	Chevrolet-Formisano	34m57s5	14
14º	2	Copello, Eduardo	Tornado-Numa III	33m17s2	12
15º	15	García Veiga, Néstor	Chevrolet-Trueno	19m50s9	7
16º	1	Marincovich, Carlos	Chevrolet-Martos	15m57s1	6
17º	28	Aranzana, Evaristo	Tornado-Liebre III	7m02s5	1

Record de vuelta: el Nº 10 de C. Pascualini en 2m12s8 a un promedio de 188,803 km/h en la cuarta vuelta.

Promedio: 178,289 km/h.

CLASIFICACION FINAL (Suma de las tres series)

1º	16	Di Palma, Luis	Tornado-Liebre Berta	2h07m17s8	52 v. 3 f/s.
2º	6	Ruesch, Carlos	Tornado-Numa II	2h08m46s9	52 v. "
3º	19	Perkins, Gastón	Tornado-Liebre III	2h13m23s6	52 v. "
4º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Martos	2h08m09s8	50 v. "
5º	24	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni	2h10m32s1	50 v. "
6º	8	Ballbé, Carlos	Chevrolet-Baufe	2h11m44s	49 v. "
7º	5	Ternengo, Jorge	Ford-Pronello	2h00m00s9	47 v. "
8º	7	Estéfano, Nasif	Tornado-Matetón	1h58m43s6	46 v. "
9º	18	García, Mauricio	Chevrolet-Liebre III	2h11m29s3	44 v. "
10º	26	Marconi, Juan	Tornado-Formisano	2h11m18s5	41 v. "
11º	10	Pascualini, Carlos	Ford-Pronello	1h35m29s9	39 v. 2 f/s.
12º	2	Copello, Eduardo	Tornado-Numa II	1h36m21s7	37 v. 3 f/s.
13º	15	García Veiga, N.	Chevrolet-Trueno	1h26m22s8	33 v. 3 f/s.
14º	11	Bruno, Alberto	Chevrolet-Trueno	1h29m42s3	33 v. 2 f/s.

Promedio general: 180,254 km/h.

Carlos Ruesch no larga si su motor no está "en temperatura." Usted, sí.

BH 14.912

Uno de los peores enemigos del motor es la marcha en frío.

Usted lo sabe. Sin embargo, las exigencias diarias no le permiten esperar. Este

apremio lo sufre su motor. La solución?

Usar aceite Shell Super Motor Oil y nafta Super Shell Sprint.

Estará seguro, porque tam-

bién son productos comprobados por los ases del volante en todas las pistas. Téngalo en cuenta, su auto necesita de Shell más que un Sport Prototipo.

ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT

Sea el gran ganador, sea de Shell!



LA NUEVA FORD F-100 NO PRETENDE SER UN AUTO EN APARIENCIA. DESDE AHORA ES LA PICK-UP MAS COMODA Y LINDA.

Los últimos diez años Ford ha trabajado para innovar e implementar su Pick-up en lo básico.

Así nacieron el exclusivo doble eje delantero (Twin-I-Bean).

La caja de cambios con primera sincronizada. El motor Econo 6, seis cilindros 7 bancadas. El vigor indestructible de la F-100. 1970 es el año en que Ford decidió hacer su F-100 más cómoda y linda.

De allí las 23 novedades con que vienen las nuevas pick-ups (siempre con motor V-8 y Econo 6).

Dos colores, nuevos tapizados, nuevo tablero y volante, apoyabrazos acolchado, etc.

Pero esto no hace de la F-100 un auto en apariencia.

Es, por el contrario, más pick-up que nunca... ofreciendo todas las comodidades de un auto.

Ford Financiera ha preparado planes especiales para F-100.

Manéjela en prueba en el Concesionario Ford.

Y mírela, mírela bien (por dentro y por fuera).

Mire el emblema de Ford.



PICK-UP F-100



VIGOR INDESTRUCTIBLE

SE LARGO EL GRAN PREMIO

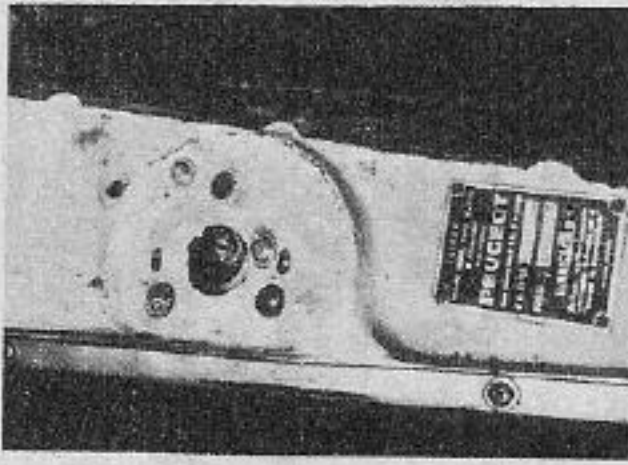


Hoy, en el mismo momento en que Parabriskas - CORSA está en manos de los lectores, el Gran Premio se pone en marcha. Una semana para tener noticias, chimentos y todo lo que hace al GP. Una espera que valdrá la pena

Y el Gran Premio está en marcha. Luego de los cabildeos y contramarchas habidos desde que se anunció, y pese a todo lo que se pensó en su contra, el Gran Premio de Turismo está en marcha nuevamente, luego del receso 1968. Otra vez cientos y cientos de ilusiones (pilotos, preparadores, auxilios, familia, etcétera...) estarán pendientes de lo que ocurra en 7.000 Km inhóspitos, de larguísima rectas y cruzados por vientos marinos de más de 120 km/h. Autos y hombres unidos otra vez frente a la agotadora experiencia que significa esta carrera, y con el solo deseo de ganar. "Voy a dar la vuelta", "Pienso andar despacio", "Voy a salir al mango desde Bahía", fueron algunas de las declaraciones de quienes son, en este momento, los primeros actores de una obra magnífica, estrenando un nuevo teatro: el Sur. Fueron todas declaraciones con una misma idea fija: devorar los kilómetros y

superar a quienes son ocasionales rivales para llegar a la meta triunfadores. O quizás sea la experiencia lo que muchos buscan; o la aventura; o la figuración momentánea... Todo eso es el Gran Premio de Turismo. Este año no se vivió, como en otros, el "clima del Gran Premio" donde se hablaba de autos extranjeros, de equipos uruguayos, de alguno que otro chileno o peruano, de los preparativos de los particulares... Este año no hubo autos extranjeros, ni equipos uruguayos, ni chilenos, ni peruanos, y menos aún, preparativos de los particulares. Este año fue el año de los equipos oficiales nacionales y de los particulares con grandes recursos económicos. Pero de todo esto, de todos los dimes y diretes que precedieron esta largada, lo que queda de positivo es que nuevamente tenemos Gran Premio y que otra vez vamos a poder recorrer las rutas del país con la carrera más importante del año ¡AL GRAN PREMIO ARGENTINO... SALUD!

ZAMPINI Y LA DESCALIFICACION



Una modificación que se venía usando desde hace mucho. La CADAD estaba enterada. Para poder modificar el avance de perno y la comba se variaban los puntos de fijación de la torreta al bastidor. En la foto se ve la fijación en un punto intermedio. Única forma de darle comba y avance al sistema Mc Pherson.

La semana pasada nos dimos una vueltecita por Dorrego Competición. Estaban dando los últimos toques a los Peugeot, porque al día siguiente tenían que sellar. Estuvimos conversando un rato con Zampini. El tema era obligado. Luego de frasear un rato sobre el Gran Premio caímos en la "descalificación" de los Peugeot de Dorrego, las causas, las razones y la opinión del equipo y de Zampini en particular.

"Yo no puedo decirte nada sobre el tema. Es algo serio y SAFRAR no quiere hacer nada hasta que todo esto esté bien aclarado. Imagínense... yo no les puedo dar una palabra oficial porque no tengo autoridad para ello. Sólo se puede decir que lo considero algo positivo, porque a todo le busco la parte positiva. Me parece que las cosas desde ahora en adelante van a andar mejor. El coche de Mayorga no andaba más porque tenía la tapa

en cuestión, mientras que los otros dos corrían con las standards; no andaba más por una razón muy simple: fue el único auto que usó neumáticos Indy. En esta categoría hubo un exceso de confianza... de buena fe. Yo creo que la lucha Fiat-Peugeot debe ser algo leal y desde ahora en adelante habrá que tener más cuidado. Con respecto al desplazamiento de las torretas hacia tiempo que veníamos corriendo así y la gente de la CADAD lo sabía, porque muchas veces les presenté el caso. Desde ahora en adelante me parece que lo más lógico va a ser que cada vez que hagamos una modificación nos vayamos hasta la CADAD y expliquemos qué es lo que queremos hacer. Por el momento se ha apelado al Comité Ejecutivo... no sé qué pasará pero llegado el momento SAFRAR va a aclarar bien las cosas".










Esta es la palabra de Zampini. El

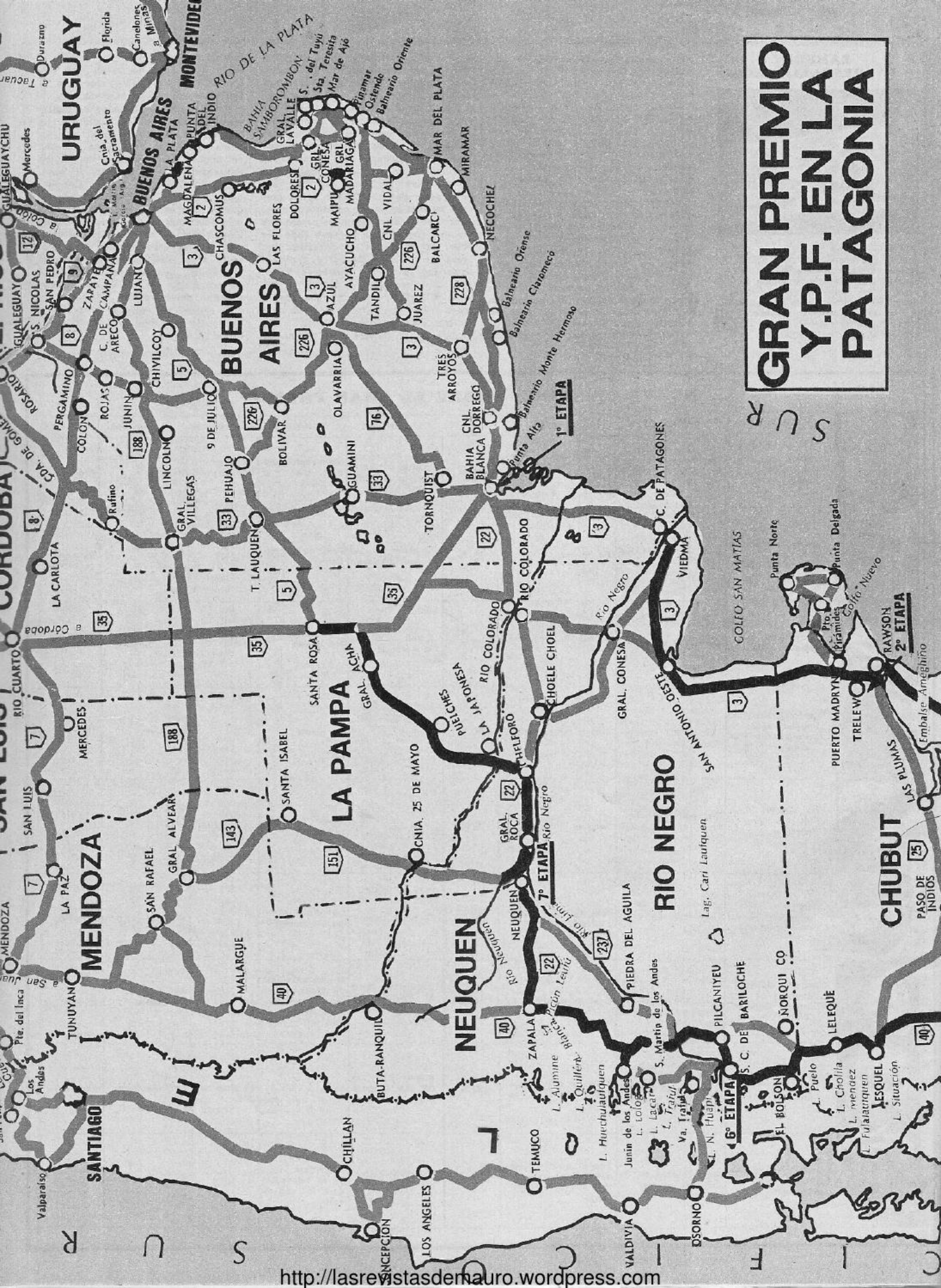
hombre de Dorrego que está bien en el tema, pero que no puede dar una opinión definitiva sobre algo que la CADAD todavía no ha aclarado bien.

Por su parte, la Comisión de Concesionarios Fiat dio a publicidad un comunicado de prensa en el cual informa acerca del múltiple de admisión no original que las cupé del equipo utilizaban y su disgusto por lo acontecido con el equipo Dorrego Competición. En fin... una serie de frases que se podían haber omitido ya que no hacía falta dejar aclarada una situación que en nada los comprometía para erigirse y señalar con dedo acusador a un contrincante que equivocó el camino. Cuando una fábrica está de por medio hay cosas que pueden y deben dejarse pasar...

El asunto Fiat-Peugeot va a seguir, pero esta vez entre abogados, escribanos y notarios.

NUEVE OPINIONES SOBRE EL GRAN PREMIO

PILOTO	Prom. 2ª Etapa	Prom. 2ª Etapa	% arribos	Lo positivo	Lo negativo	Etapa filtro	El auto ideal	La ruta
 Norberto Castañón Peugeot 404 Equipo Billy	Dependen del viento. Más o menos 160 km/h	No hay mucha diferencia. También estará en los 160 km/h	20 %	Probar rendimiento de motores y suspensiones	No demanda manejo. Mejor el otro GP	1ª, como siempre y la 4ª	Peugeot	Buena
 Roberto Pedelaborde Fiat 150 Cupé Equipo CCFiat	Más o menos 140/145 km/h	Lo mismo	25 %	Conocer el sur y promocionarlo	Falta de comodidades	1ª y 4ª	D. K. W.	Regular
 Emilio Parisi Renault 1093	Unos 130 km/h	Quizás un poco más igual	20 %	Poner a prueba la parte técnica	No la vez	4ª	Renault-Peugeot	Regular
 Ricardo J. Bonanno Peugeot 404 Dorrego Competición	140 km/h	Más o menos igual	30 %	Correr	No correr	4ª	Peugeot	Buena
 Mario Vessuri Fiat 150 Cupé Particular (apoyo de CCFiat)	Depende del viento. Creo que 160-165 km/h.	No hay diferencia	25 %	Ir al sur	Cómo fue planeado el GP	4ª y 5ª	Fiat	Boba
 Larry Torino Torino 380 W IKA-Renault	Unos 180/185 km/h	Más o menos igual Depende del viento.	30 %	Cambiar trazado	La ruta y como se lo encaró		Peugeot-Torino	Regular
 Francisco Mayorga Peugeot 404 Dorrego Competición	Unos 150 km/h	Casi lo mismo	15 %	Demostrar que el Peugeot es el auto más duro	Mucho sacrificio de todos, sobre todo los auxilios. Mejor el otro GP	4ª	Peugeot	Buena
 Transfer Auto-Unión Particular	Más de 130 km/h	Depende del viento. Casi lo mismo.	20 %	Seguir con los GP. No se podía dejar de hacer	Nada	2ª y 4ª	DKW-Peugeot	Regular
 Rodolfo Tilli Peugeot 404 Particular	Hice sólo la 1ª. Es bastante rápida	Tengo entendido que también es veloz. Como la primera	Pocos	Correr y sacarme el gusto	La falta de hospedaje... Si es necesario duermo en el auto	No sé	Peugeot	No sé



GRAN PREMIO Y.P.F. EN LA PATAGONIA

5
3
2

1º ETAPA

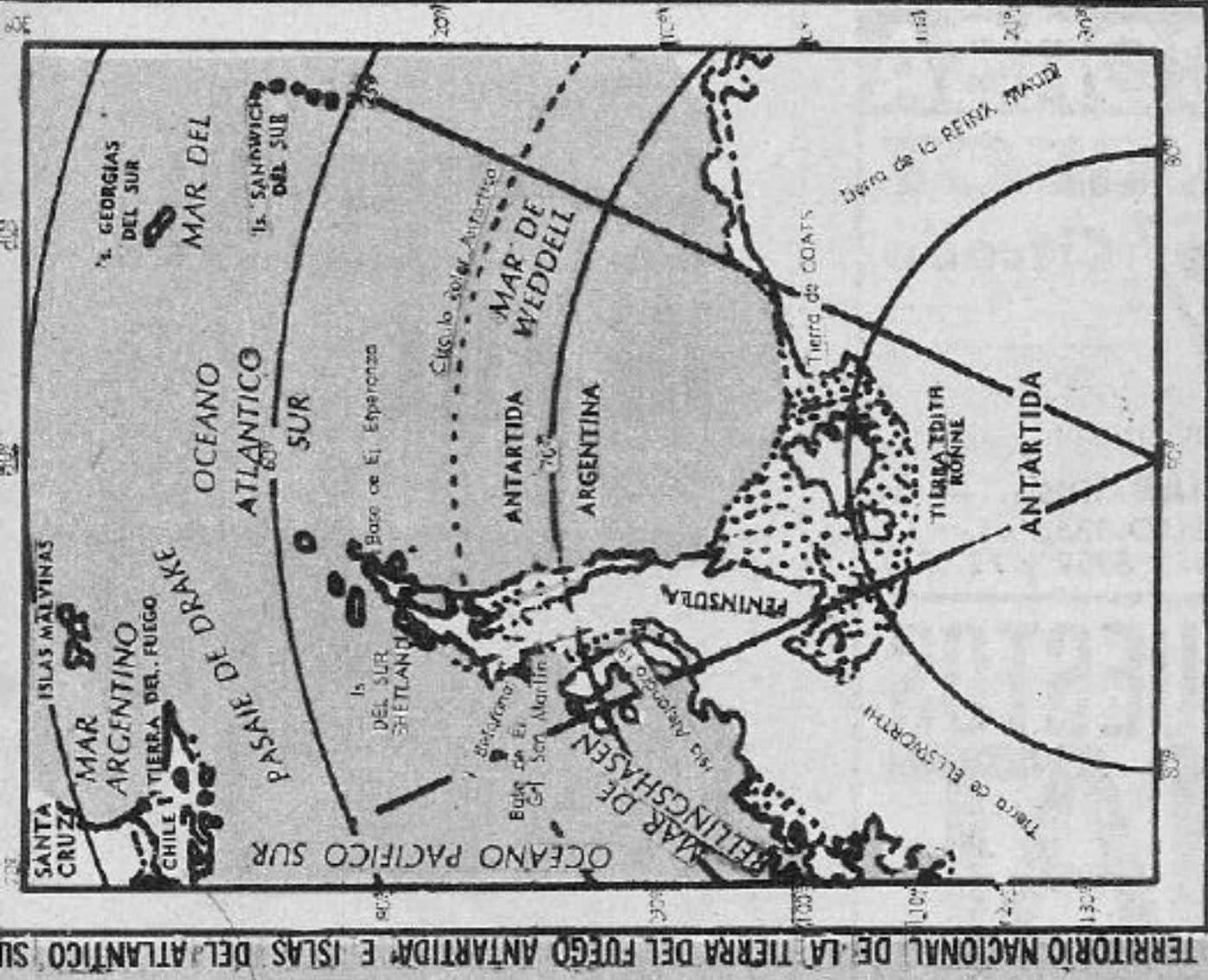
2º ETAPA

RIO NEGRO

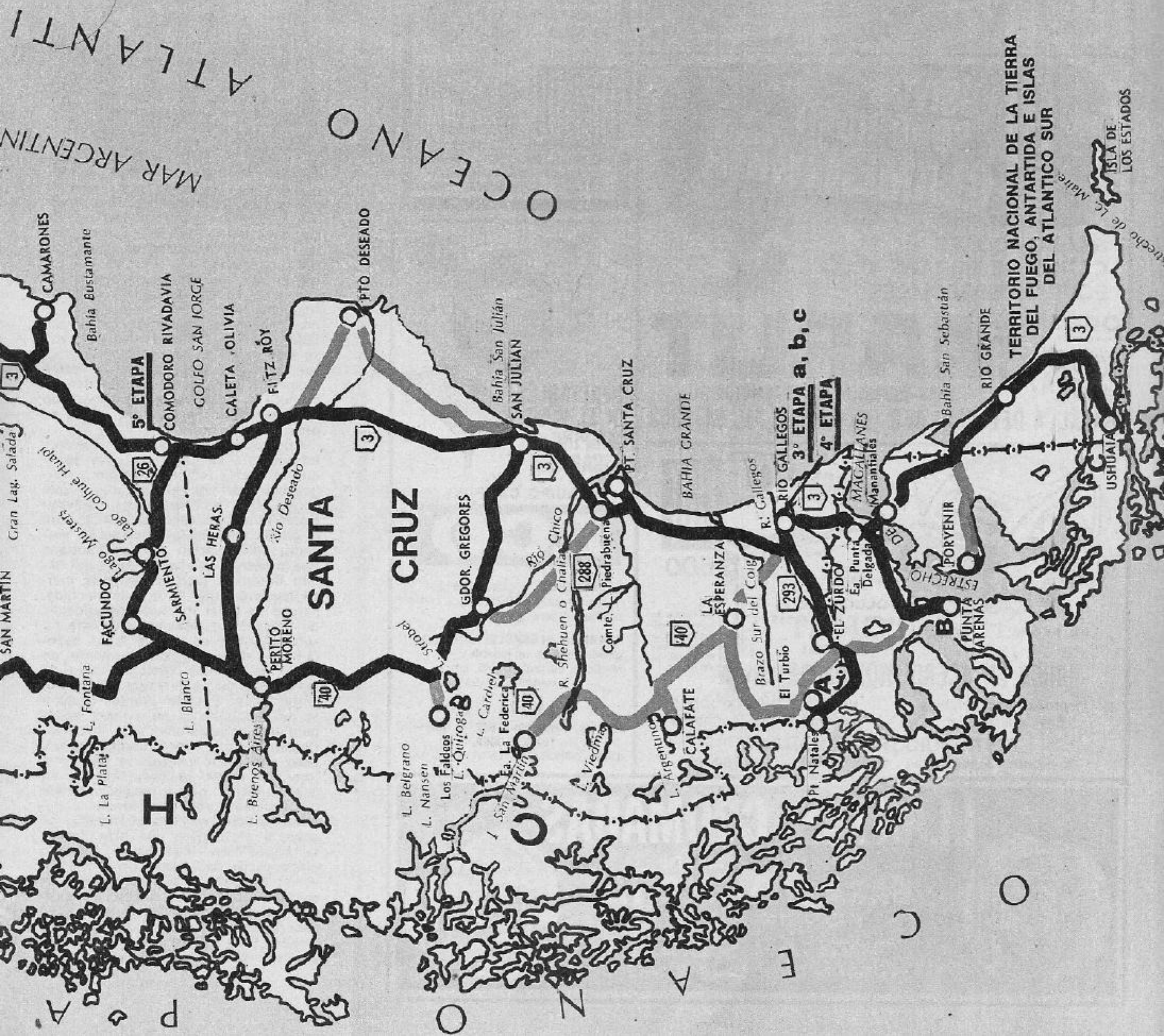
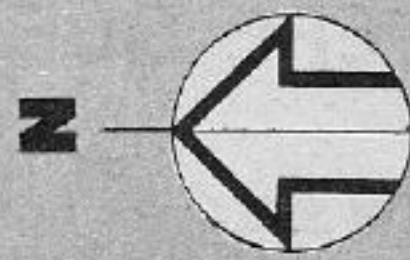
NEUQUEN

MENDOZA

BUENOS AIRES



TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR



MAR ARGENTINO ATLANTICO

OCEANO

TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

sugerencias PARABRISAS CORSA

NO ESPERE QUE LLUEVA!

LECROM S.R.L.

LE BRINDA EL SURTIDO
MÁS COMPLETO EN
EL SUPER MERCADO DEL
Limpiaparabrisas

NACIONALES · AMERICANOS Y EUROPEOS
REPARACIONES - VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Esta Casa no tiene Sucursales
Juan B. Justo 3327 - Tel. 58-9951 - Buenos Aires

PEUGEOT



Citroën

El surtido
más completo de
repuestos y accesorios
IMPORTACION · FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

CAPOT DEPORTIVO 404

FABR. en FIBERGLASS
TAMBIEN: TAPA MOTOR
FIAT 600
VENTILADA

VENTA:
DORREGO 2765
T. E. 771-1556
y 77-7325



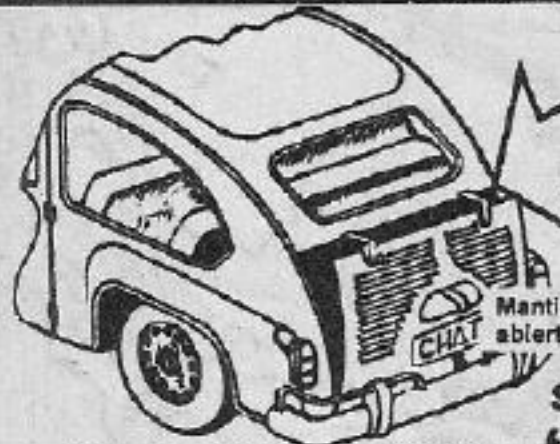
**EXCLUSIVOS
CON SONORIDAD
REGLAMENTARIA**

SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE Y
EQUIPOS ESPECIALES

ORIGINAL **MARLIT**

COLOQUE-
LOS YA!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
BATALLA DEL PARI 468 (ex Palique) Tel. 54-0303



REFRIGERE SU



SOLUCIONELO
"CHAT"
MISMO!

Se coloca en
contados mi-
nutos, asegu-
rando eficaz
refrigeración
del motor.

UNICA EN ACERO INOXIDABLE

Reproducción prohibida
Envíos al interior

NO ACEPTE IMITACIONES
Verifique la marca grabada

DISTRIBUIDORA BELGRANO

Accesorios Automotores - Olazábal 1615 - T. E. 76-5160

REPUESTOS FIAT

INSTRUMENTAL
Y TABLEROS
STANDARDS Y
DEPORTIVOS

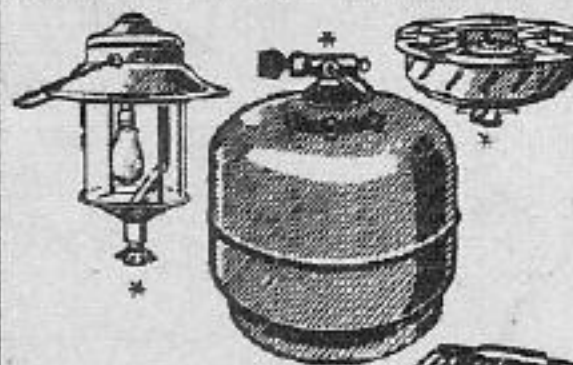


FIATODO



**SARMIENTO
3899**

T. E. 87-1852/1992 - Bs. As.
UNICA DIRECCION NO TENEMOS
SUCURSALES, ESTACIONAMIENTO PROPIO



INFALTABLES
EN EL VIAJE,
CAMPING,
HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO

CALENTADOR: c/ garrafa de 1, 2 y
3 kgs. de gas. FAROL: a gas con o
sin barril para garrafa.

PARRILLA PLEGABLE: extensible,
galvanizada e inoxidable.
Medidas, cerrada 35x45 cm.,
extendida 35x90 cm.

Productos ECO

Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

EL ACCIDENTE DE HILL



Hill on la camilla. Las piernas
fracturadas y seis meses para curar.

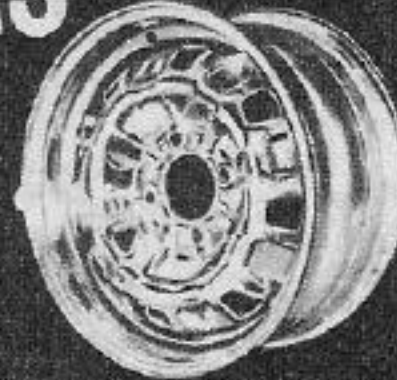
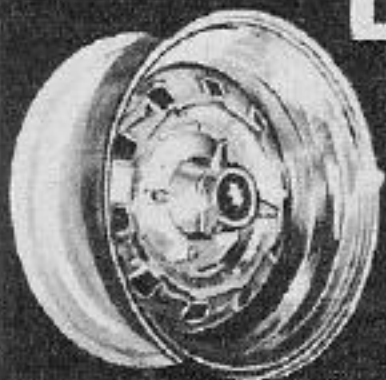
Luego del primer momento de tranquilidad que sigue a la sorpresa de enterarnos del accidente de Graham Hill, y con la seguridad de que su vida no corría ningún peligro, comenzamos la búsqueda de datos que nos permitieran ofrecer algo así como un informe clínico del estado del campeón. Luego del accidente, Graham fue transportado velozmente al hospital Arnold Odgen, en Elmira, estado de New York. Inmediatamente se hizo cargo de la situación el doctor John Siciliano, quien en estos momentos considera la posibilidad de permitir a su paciente ser trasladado a un sanatorio de Londres, donde se proseguiría la cura.

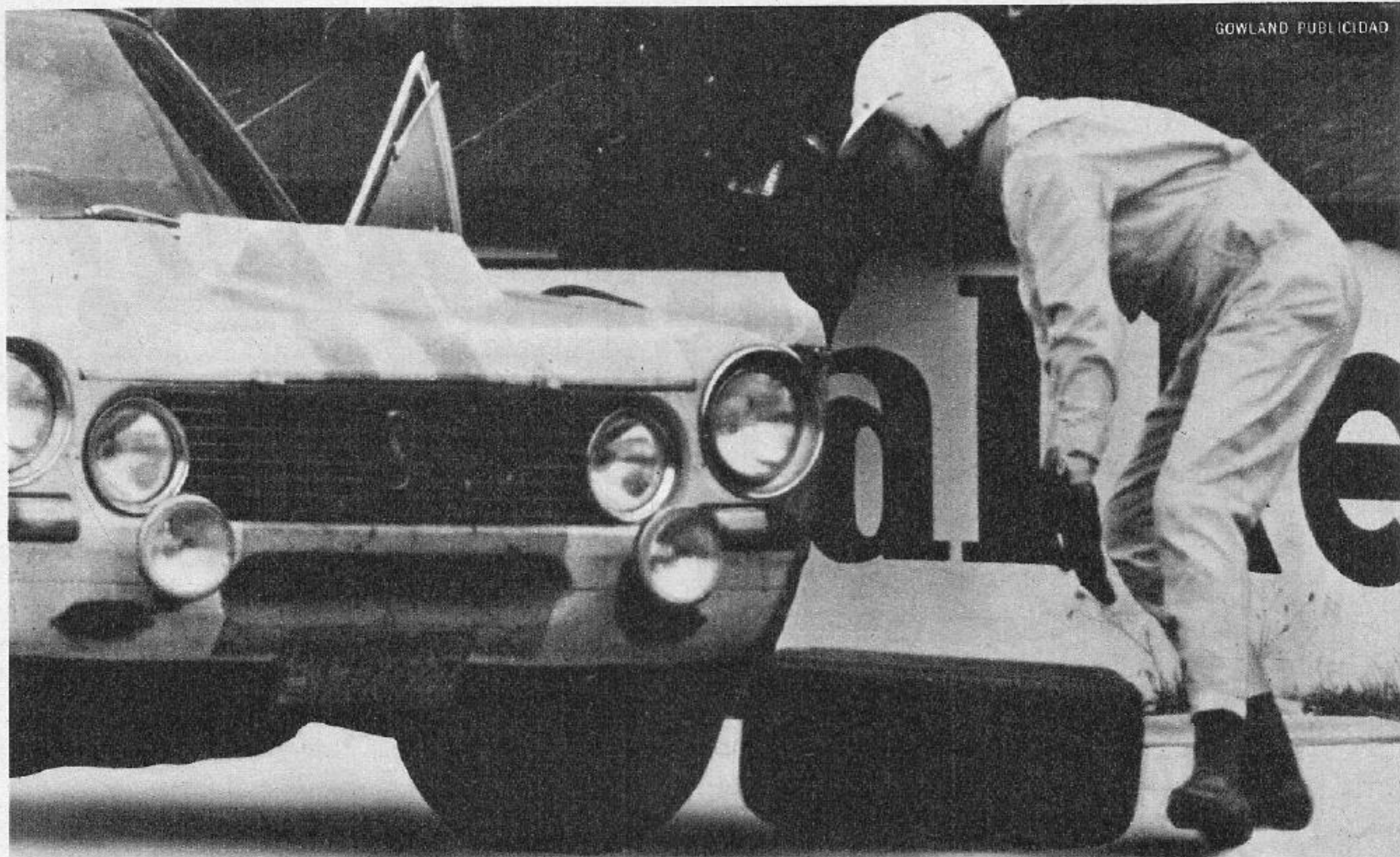
Gracias a la diligencia de nuestros informantes en USA, pudimos saber que el doctor Siciliano recibió a Graham en perfecto estado en lo que concierne a problemas que pudieran hacer temer un desenlace fatal, pero el citado médico da muestras de evidente preocupación por las fracturas que presentan ambas piernas del piloto británico. Especialmente la pierna izquierda, que es la más afectada, parece no tener muchas posibilidades de recuperarse totalmente, y este resultado —que es el que todos esperamos— depende exclusivamente de la forma en que reaccione uno de los nervios más vulnerados por el violento golpe. Por de pronto, Graham se ve tranquilo y no parece haber perdido el buen humor que lo caracteriza, aunque debe guardar reposo, pero en mucho contribuye para mejorar su ánimo la presencia de su esposa Bette, quien recién enterada del accidente voló rápidamente a Estados Unidos, con los chicos. No se sabe si el hombre que hizo "saltar la banca" en Montecarlo, ganando cinco veces ese Grand Prix, decidirá volver a correr, o si sus 40 años ya estarán fatigados de lucha. En caso de que decidiera volver a las pistas, debería esperar aproximadamente seis meses. Para Mónaco. Lo esperamos en "su" carrera, campeón.

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.

Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347





**En Nürburgring, los argentinos
cambiaron sus cubiertas
sólo una vez en 84 horas.**

y a usted qué?

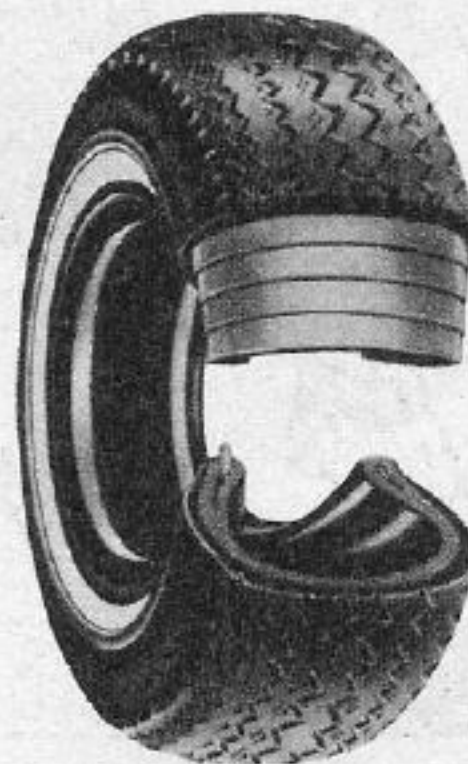
A usted mucho.

Eran cubiertas de Nylon®.

Y consiguieron el record de duración
en la maratón de las rutas. Lo que ninguna otra
fibra había logrado.

Porque el Nylon tiene mucha mayor resistencia a
la alta temperatura y las velocidades
vertiginosas. Fatigándose mucho menos.

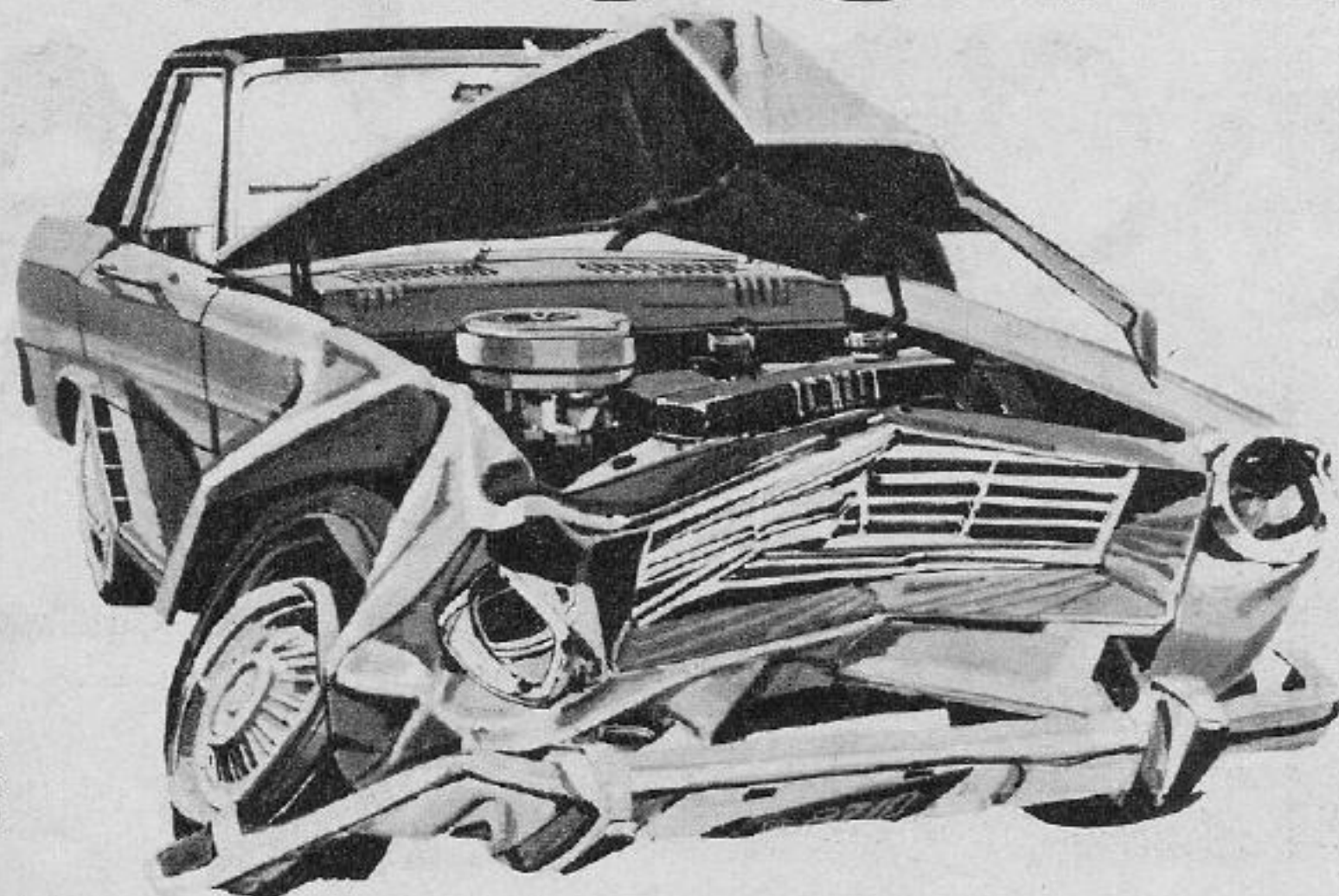
Facilitando plenamente los éxitos en la ruta.



DUCILO

® Marca Registrada.

Prioridad 1: **SEGURIDAD!**



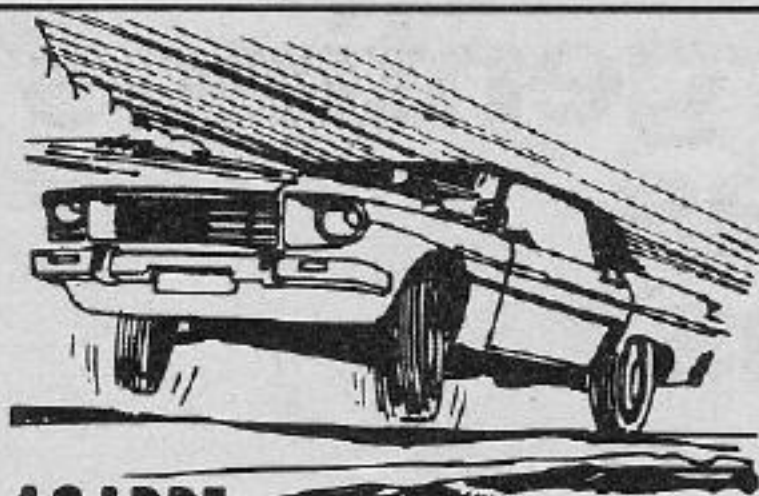
CMG

Y seguridad es sinónimo
de buenos amortiguadores

NO ARRIESGUE

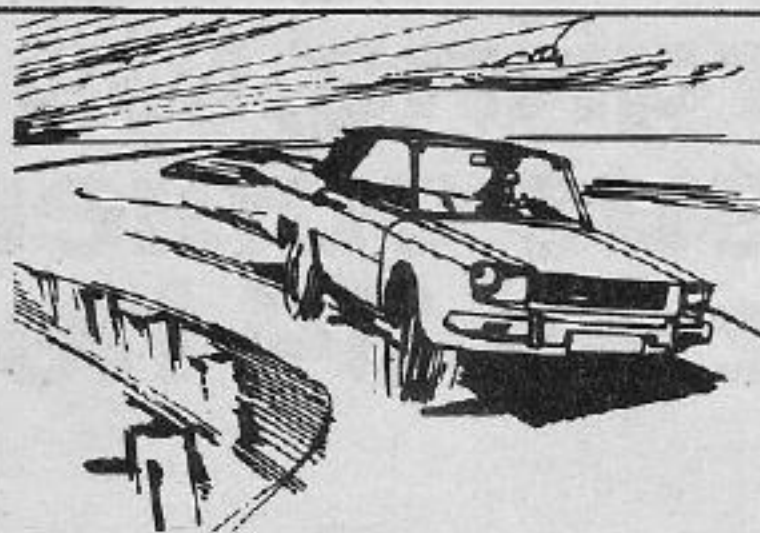
Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad.

Y el accidente acecha!



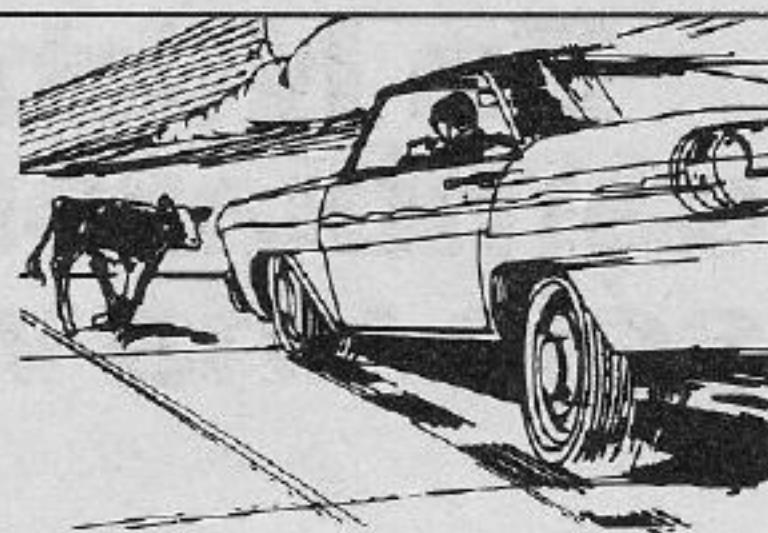
AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



TENIDA

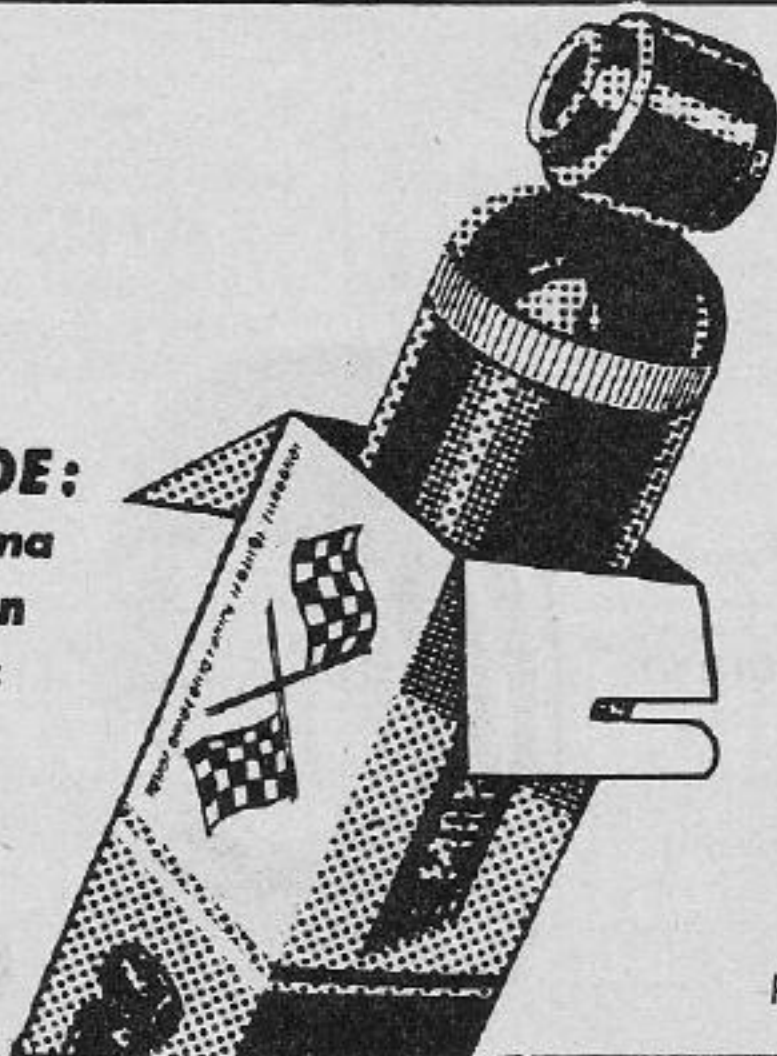
En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.

MONROE:
máxima
seguridad en
amortiguadores
Hágalos revisar
cada 20.000 Km.
Su vida y la
de los suyos
está en juego.



**ASEGURE SU SEGURIDAD
AMORTIGUADORES**

MONROE®

el mayor fabricante mundial de productos
para el control de la marcha
MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.
Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez
Prov. de Buenos Aires

En Noblex creemos que una radio no es una maraca.

Sin embargo, muchas radios parecen maracas: para que funcionen hay que sacudirlas. Dónde está el problema? Dentro de las radios. Pero, como usted no tiene la obligación de ser un técnico en la materia, vamos a darle la solución: Noblex Carina, una radio de un sonido extraordinario. Portátil. A transistores. Linda y sana de "cuero y alma". Y

tan fuerte, que aguanta cualquier trato y maltrato.

En Noblex, una radio es una radio... Nunca una maraca.

NOBLEX

Nuestros aparatos están hechos casi "a mano"

(Con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo).

Es un producto de Noblex Argentina S.A.



Vea toda la línea NOBLEX
en nuestro Stand de la
Exposición del Confort Humano,
Pabellón 1, Local 55.

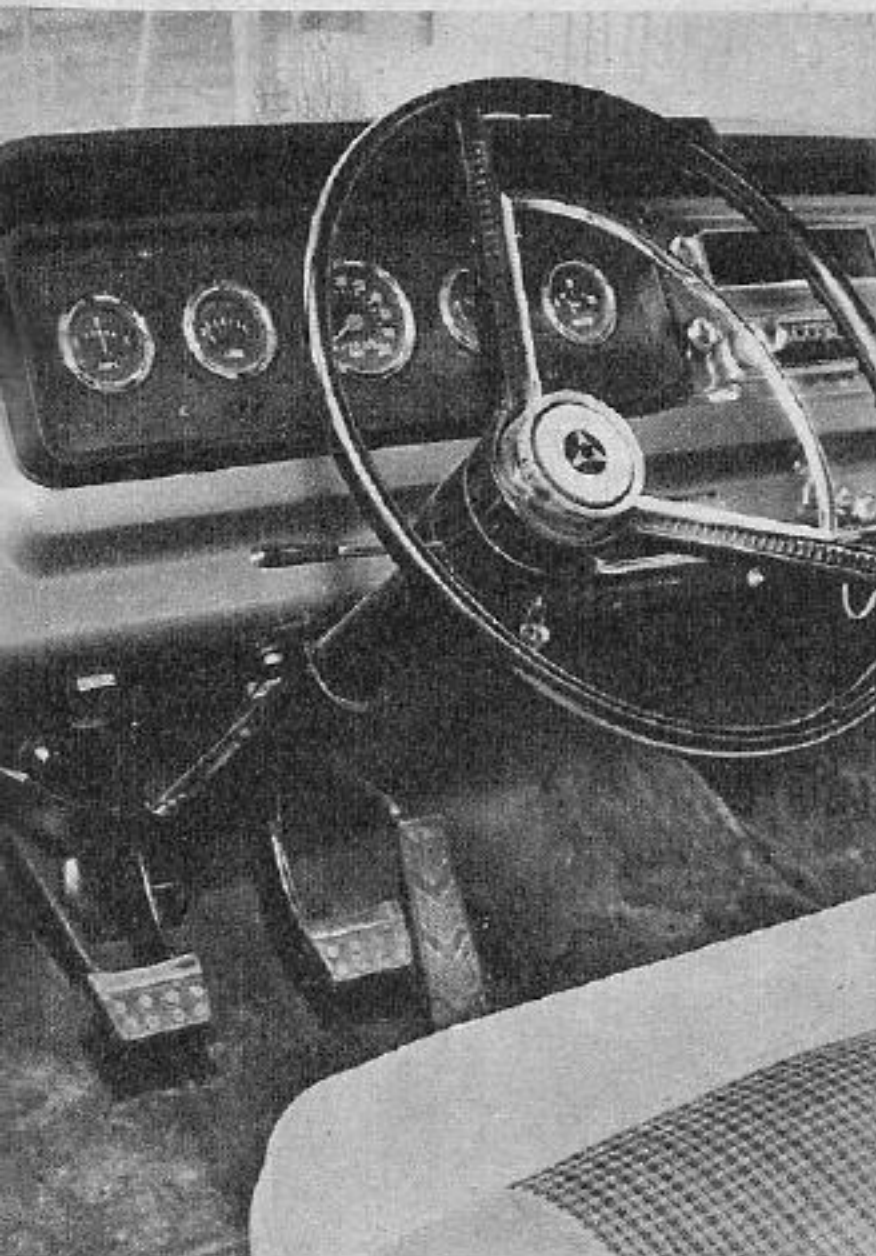




UNA SEMANA CON LA NUEVA PICK-UP DODGE V-8

Con varios viajes al interior y el uso en ciudad se pueden resumir interesantes impresiones de manejo de la pick-up Dodge equipada con el motor V-8 mexicano. Terrible potencia pero mucho gasto también

La pick-up Dodge por la tierra y con la suspensión exigida. Responde bien a un trato duro sobre diferentes terrenos.



Se aprecia perfectamente que con sencillez y claridad de diseño se logra una trompa armónica, funcional y agradable a la vista.

Ejemplo ideal de lo que debe ser un tablero de cualquier auto. Instrumentos circulares, sencillos, bien visibles y todos con agujas. Muy bien 10 al diseñador.

"¡Uyyy! ¿Tiene motor V-8? ¡Cómo debe andar!, ¿no?" Frase que inexorablemente escuchamos en cada estación de servicio durante la semana y pico en que dispusimos de una de las flamantes pick-up Dodge D-100. Es que en nuestro país las pick-ups han adquirido una categoría muy especial que supera ampliamente su función primaria que es transportar cosas; aquí una pick-up tiene que ser fuerte, "machaza", llevar cualquier carga y aparte disponer de una gran dotación de caballos para hacer locuras que nada tienen que ver con la idea por la cual fue diseñada. Por eso se hizo famosa la F-100 y en su época fue poco menos que un mito la Studebaker Champ, que con 170 burros tenía su prestigio de 165 km/h arriba.

Pues bien. La nueva pick-up Dodge, equipada con el motor V-8 traído de México vía ALALC, reúne ampliamente esas condiciones anexas que piden la enorme mayoría de los compradores. Una caja amplia, un chasis resistente y suspensión dura, y un empuje fenomenal debajo del acelerador. Claro que no hay que preocuparse por las cuentas de nafta, porque...

Pero hablemos de la pick-up Dodge parte por parte. De afuera es exactamente igual a los modelos conocidos por todos y sólo un ojo observador verá en sus costados delanteros la insig-

nia V-8 que denuncia lo que hay debajo del capot. Con pequeñas modificaciones, la línea general del vehículo es similar a la de todos los modelos anteriores, y si bien no es nada del otro mundo, es muy cierto que no se necesita nada más para una pick-up.

Cuando uno sube a la cabina se comienzan a revelar detalles que hablan muy bien del lógico criterio que imperó en los diseñadores. El tablero, por ejemplo, es bárbaro. Instrumentos circulares de cuadrante negro con números blancos y todos con agujas demostrando a la perfección lo que debe ser un verdadero tablero: relojes indicadores que dicen la verdad (no luces) y bien fáciles de leer. Hasta el Dodge GT podría aprender en ese sentido. La posición de manejo debe ser lo más cómodo que se haya experimentado en pick-ups y graduando la ubicación del asiento prácticamente cualquier persona puede encontrar su comodidad ideal. El volante es pequeño, pero como la relación de la caja de dirección es bastante multiplicada no se hace difícil manejarlo, salvo para débiles mujeres que tengan que hacer el reparto por el centro, pero generalmente no hacen ese tipo de cosas.

El manejo en ciudad es sumamente cómodo porque hay aceleración de sobra para cualquier eventualidad y al mismo tiempo el motor es tan elástico

que permite circular en tercera a 20 km/h sin que se registren tironeos.

En la ruta es una cosa seria. Uno viaja tranquilamente a 120 km/h y si se le ocurre pisar el acelerador en 3ª se encuentra con la sorpresa de una respuesta feroz. El régimen del motor está todavía en plena zona de torque eficaz y empuja como loco. Realmente, con la pick-up Dodge V-8 se puede viajar a 150 km/h sin ningún problema. Claro que conviene llevar unos 200 kilos de peso atrás, porque con la caja vacía la cola se pone bastante independiente. Hay que tener cuidado, porque si se llega a despegar del todo puede sobrevenir la puesta en órbita.

Trascurridas unas horas de andar rápido por la ruta se manifiesta la molestia de toda pick-up y su suspensión, que no es la de un auto aunque se parezca mucho, y por lo tanto la espalda protesta un poco. Pero con bajarse y estirar un poco las piernas está todo solucionado. Buenos, por otra parte, los cinturones de seguridad de cintura y bandolera que equipaban a la pick-up y buena asimismo la radio. Son todos detalles que contribuyen a realzar una cabina muy confortable; como también la tapa de la guantera, que abre hacia arriba y deja al descubierto una profunda cavidad. Cuatro personas normales caben bien y pueden viajar largas horas con un poco de sacrificio cada uno. Por otro lado, los dueños de las pick-ups no las usan generalmente para llevar gente en la cabina sino cargas en la caja, y ésta es lo suficientemente amplia como para admitir muchas cosas. A su vez, tanto con los motores seis u ocho Dodge, ofrece dos variantes: una pick-up cuya carga máxima posible es 1.000 kilos y otra más reforzada en la cual se pueden llevar hasta 2.000 kilos. Depende de las necesidades de cada uno.

EL MOTOR

Vayamos sí a lo que es el gran punto de diferencia: el motor. Como recordarán todos los que hayan leído la descripción técnica del Dodge V-8 hace unas semanas, es un motor de ocho cilindros y 5.200 cm³ producido en México y entrado al país por medio del acuerdo entre los países que integran la ALALC. Según catálogos de fábrica su potencia se eleva a 202 HP a 4.000 vueltas, y aunque sea potencia SAE medida sin accesorios la cifra es suficiente como para alcanzar la categoría del motor más potente de industria nacional. Por supuesto, provee una aceleración y una velocidad máxima muy superiores a las que puede necesitar cualquier pick-up. Sin haber hecho la comparación directa, creemos

que la F-100 queda superada. El problema, lógicamente, está en el consumo. Andando rápido —130 km/h arriba— el gasto de nafta sube de una manera notable y las paradas para cargar nafta se hacen frecuentes a pesar de que el tanque de nafta carga unos generosos 60 litros. Claro que las relaciones de caja ayudan a las aceleradas innecesarias, pero de cualquier manera el motor hace notar sus 5.210 cm³ en las cuentas de nafta.

CONCLUSIONES

Aplicando el moderno sentido de lo que debe ser una pick-up, la Dodge D-100 es una mezcla ideal de auto y camión de reparto, y ahora con el agregado de un motor que dada su potencia se siente cómodo en cualquier parte, pero que sería sensacional sobre un auto de fuertes pretensiones deportivas.

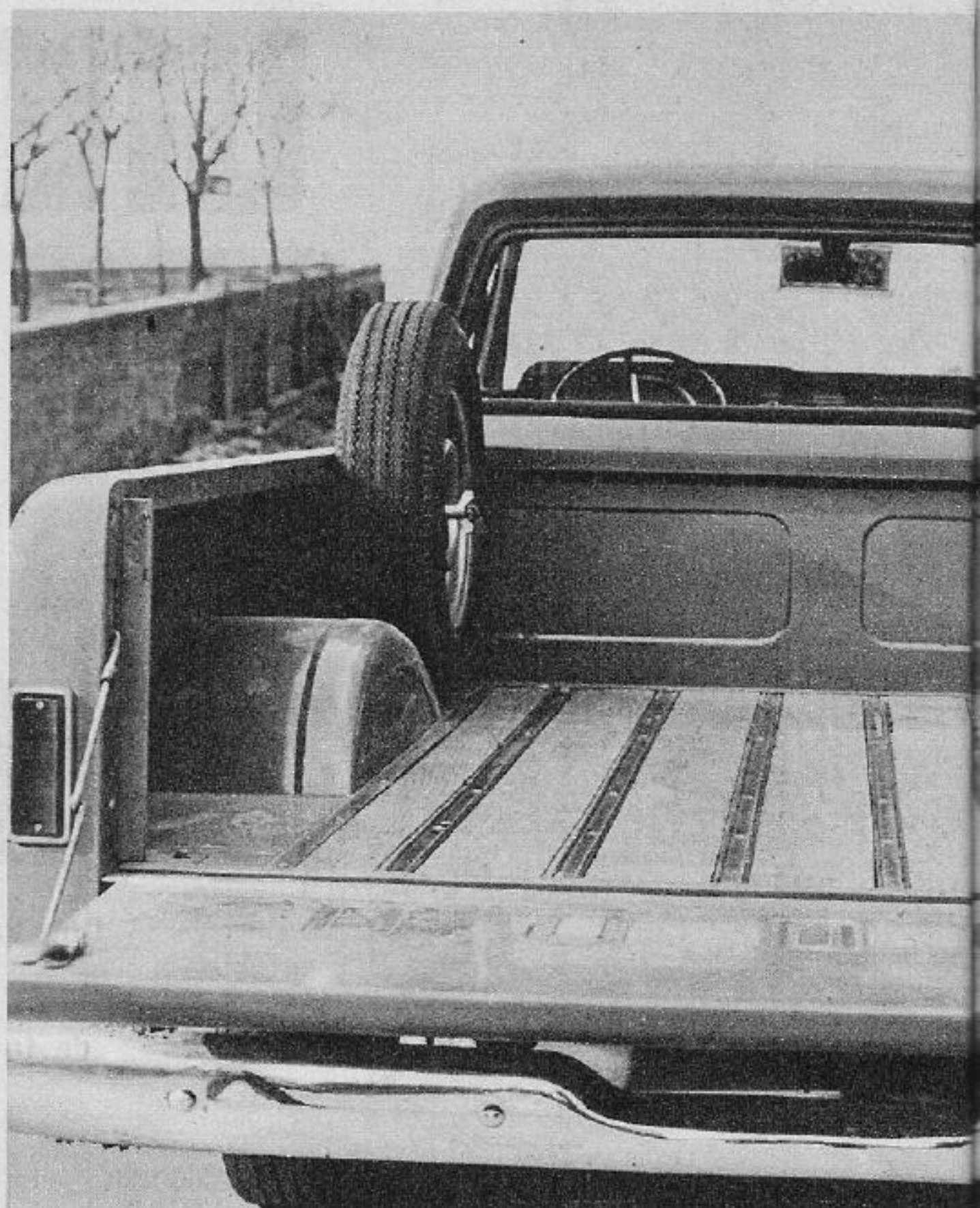
Hablando genéricamente, la pick-up Dodge presenta una buena serie de virtudes y tan sólo un problema que en todo caso no es tal, sino simplemente una consecuencia lógica de las prestaciones que ofrece su motor: se imaginarán que nos referimos al consumo de combustible. Pero considerando que Dodge ofrece tanto un motor seis naftero, como un seis diesel, es obvio que quien compra un V-8 lo haga porque lo necesita o porque le gusta y lo acepta tal como es. Y estará dispuesto a admitir un gasto de 4 ó 5 km por litro andando más o menos rápido.

LO QUE ESTA BIEN

- comodidad interior
- buena posición de manejo
- gran aceleración
- elevada velocidad máxima
- buena tenida direccional
- buenas luces
- motor elástico y muy suave
- tablero excelente
- cómodos espejos retrovisores
- volante de tamaño ideal
- suspensión muy adecuada
- prácticos cierres de la caja
- buen cierre de capot
- cinturones de seguridad
- radio
- luces de baliza

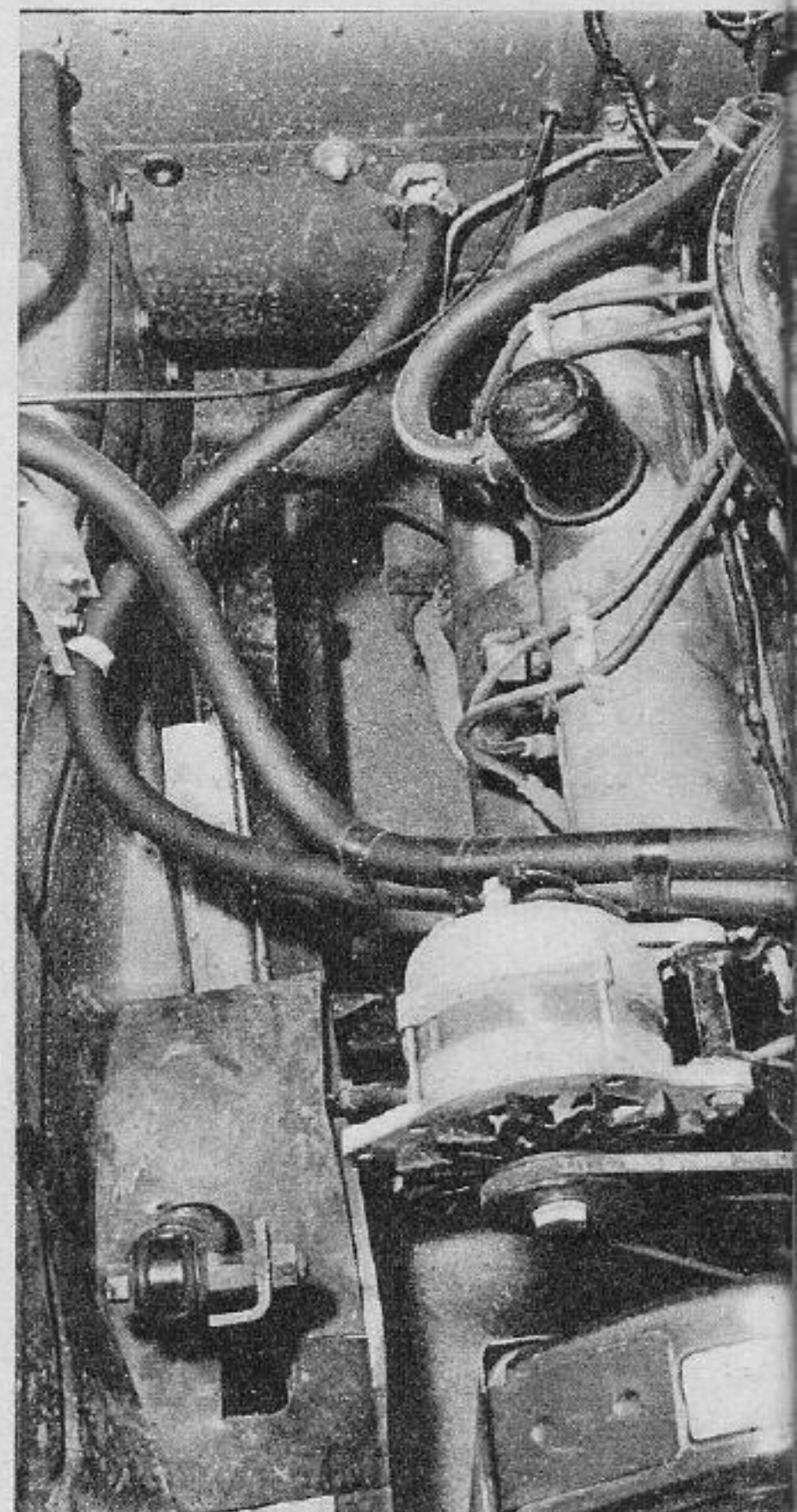
LO QUE SE DEBE MEJORAR

- economía de combustible
- frenos, insuficientes para la velocidad que desarrolla
- varillaje de caja
- calefacción no graduable
- mucho ruido interior por el viento
- levantavidrios duros
- limpiaparabrisas que no barren por encima de los 100 km/hora.

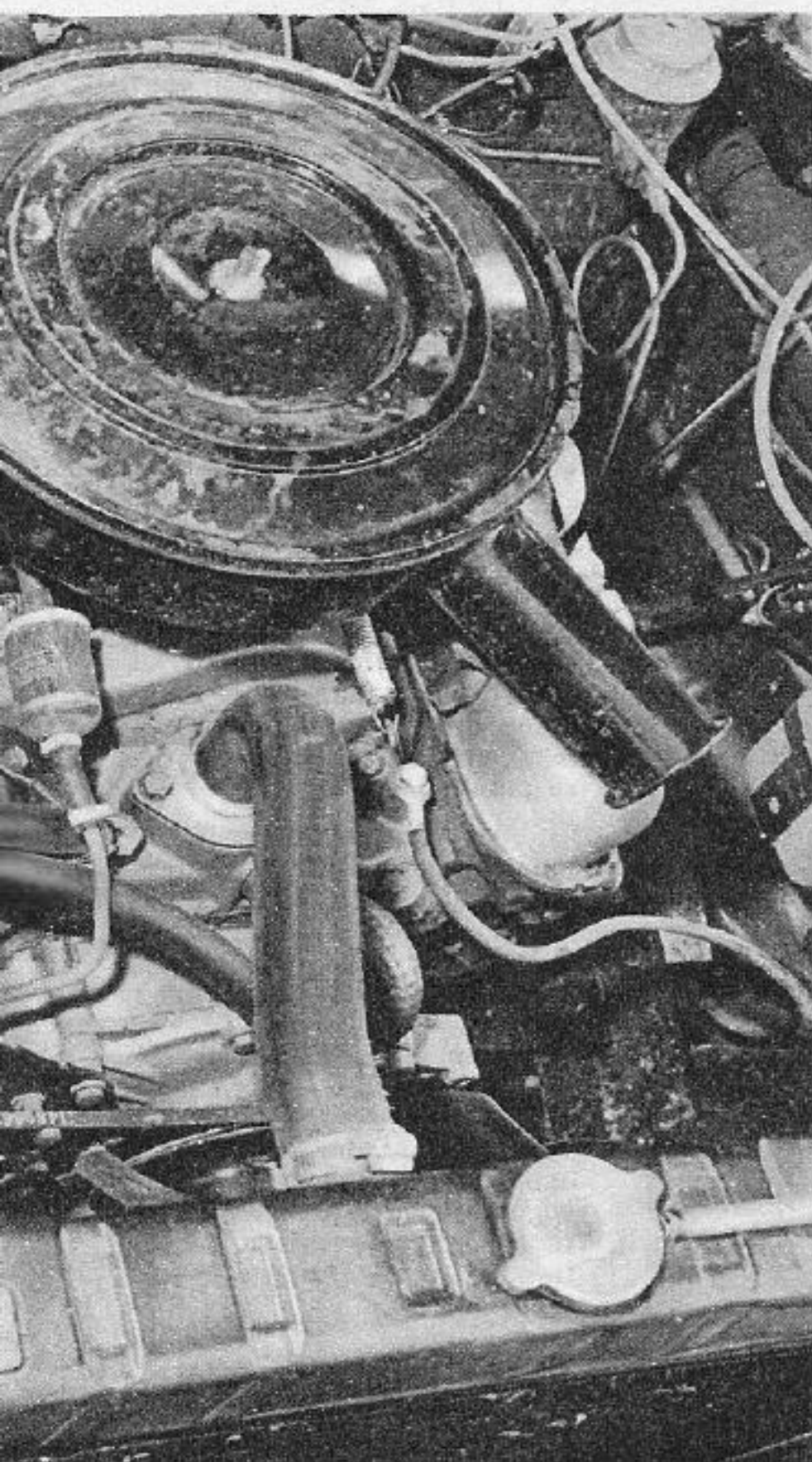


La enorme caja, sólo interrumpida por los faldones de los guardabarras y la rueda de auxilio, puede admitir 1.000 ó 2.000 kilos de peso.

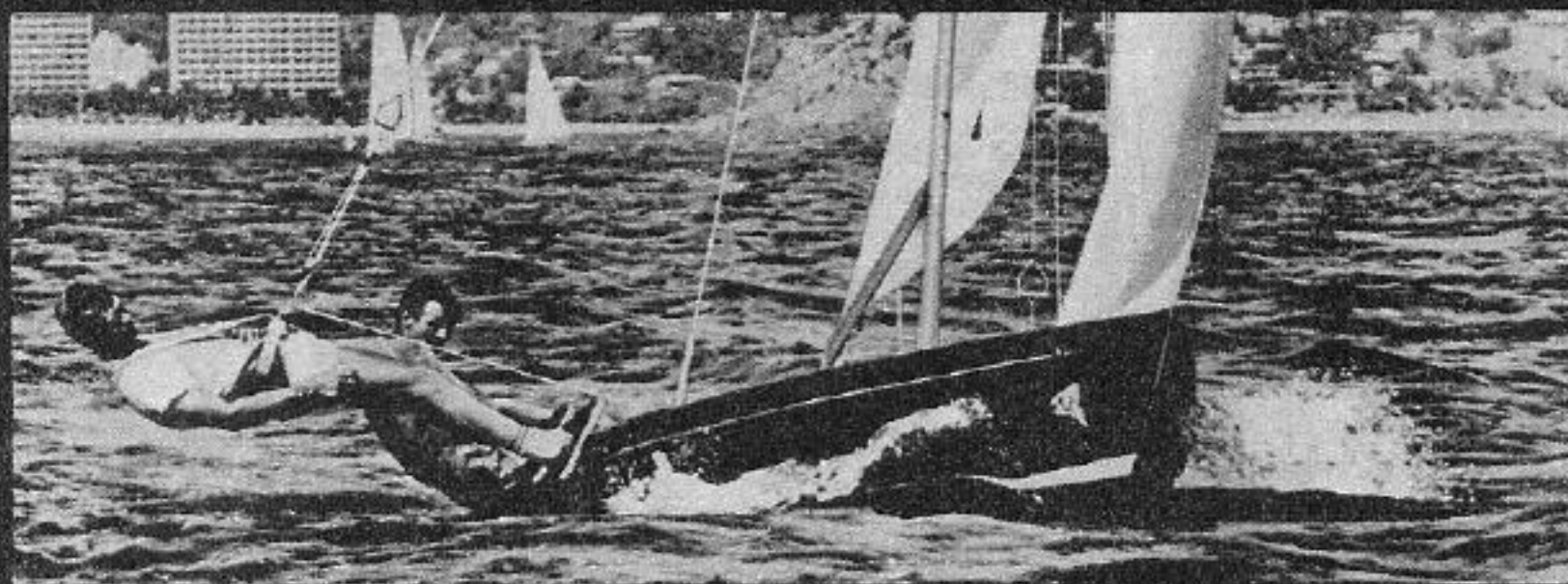
Arriba, derecha: Posiblemente no tan linda como una F-100 o una Chevrolet —cuestión de gustos—, pero en general una línea lógica y sin agregados superfluos.



El motor V8. Hordas de HP escondidos en los 5.210 cm³. Potencia de sobra pero caballos muy comilones por cierto



Si compitiera aquí mañana



Ud. usaría un Rolex

Algunos de los mejores marinos del mundo usan un reloj que consideran el mejor del mundo. La razón para haber adoptado este sólido cronómetro es simple. Su caja Oyster está cincelada de un bloque sólido de acero inoxidable sueco reforzado. Y su corona se atornilla como la escolilla de un diminuto submarino. De modo que es extraordinariamente fuerte. Y no hace agua — jamás! Como muchas de las piezas son echas a mano, lleva más de un año fabricar un Rolex Oyster. Algunos de los marinos que compitieron en las olimpiadas piensan que es tiempo bien empleado. El reloj que usaron ganando medallas de oro era el Rolex SUMARINER.




ROLEX
GINEBRA

RELOJES ROLEX ARGENTINA S. A. I. Suipacha 1111 - esquina Santa Fe - Piso 24

VICTOR HUGO PLA: EL SUCESOR DE PIAN



"Jeee, jeeee... con esta música los haré sonar a todos."
Fotografía tomada pocos días antes de su último triunfo en Maggiolo. La profecía se cumplió.

Los viernes trabaja duro y tendido en el auto de carrera.

El sábado a la tarde, hamaca a su sobrina Marisa Liliana y el sábado a la noche... ¡¡a gozar de la soltería, mulatona!!

Sus comienzos. El día de su debut, a los 16 años, en la ciudad de Piemonte, en Santa Fe. Con la Alpino sobre la cual está montado se clasificó segundo. Entre los que lo rodean hay mecánicos que trabajaron con Alfredo Pián, paisano de Plá.

Su padre, Miguel Angel Plá, también anduvo en las corsas. Compitió por la década del '30 con un Ford T.

Plá, al igual que Alfredo Pián, es hombre de Las Rosas. Su último triunfo lo sindicó como el probable sucesor del popularísimo

"Conejo"

por JULIO F. PEREZ BALBI



Hace cosa de dos años, Víctor Hugo Plá ganaba su primera carrera de Mecánica Argentina F1. Se daba el gustazo en la última de 1967, Maggiolo, justamente cuando se estrenaba el circuito, entonces de tierra. Veinticuatro horas después, Plá y sus mecánicos, sumergidos dentro de una pick-up que llevaba sobre un trailer al auto de carrera, se zambullía en el camino de entrada a la ciudad de Las Rosas. Este tramo lo hizo rodeado por una caravana, casi interminable de automóviles que a los bocinazos exteriorizaban su alegría por el

primer triunfo del único ídolo activo de la ciudad. Era pleno verano y la clásica tranquilidad santafesina cuando los °C acosan, había desaparecido.

De ahí en más, Plá no se perdía una carrera de F1. Hace apenas un mes volvió a triunfar. En el mismo lugar y en la primera ocasión en que se disputaba una carrera de Mecánica Argentina, con un detalle muy interesante: era la primera vez, que un piloto sentado sobre un chasis nacional lograba un record absoluto en un autódromo criollo, bajando incluso los registros ocasionales de SP.

A las veinticuatro horas de su segundo triunfo, la clásica tranquilidad santafesina... "Acá interesa mucho todo lo que sea Fórmula Uno, en los preparativos de cada carrera se me llena el taller de gente que viene a curiosear un rato y a desearme la clásica buena suerte. Mirá, el ejemplo de cómo el pueblo me alienta te lo da la pauta esto: cuando la peña hizo la presentación del nuevo auto, ¿sabés cuántas personas fueron a la cena? ¡¡¡1.200!!! Es mucha gente para una ciudad más o menos pequeña como ésta.

Víctor Hugo Plá: 28 años, soltero. Nació en Gral. Roca, en el Gral. Roca de la provincia de Córdoba, en el campo en el cual trabajaba su padre. Cuando había gastado 10 años de su vida, toda la familia se radicó en la ciudad de Las Rosas. A los pocos años se asocia con su hermano, ponen un negocio donde atienden repuestos para automotores y a poco se agencian la representación de Rastrojero en la ciudad. Las cosas siguen hasta estos momentos viento en popa.

Por supuesto que la afición por los fierros veloces tiene carácter hereditario, si es que la genética tiene algo que ver en esto. Su padre compitió en muchas carreras de Ford T en Córdoba y Santa Fe. Estamos hablando de muchos años atrás, por la década del 30, época en que la categoría tenía una preponderancia inconmensurable en toda esa zona. Miguel Angel Plá, su padre, usó un Ford T, que había sido propiedad de Enrique Mastini, el malogrado piloto de Marcos Juárez. Arrimar no arrimaba mucho... "siempre rompía —asegura la madre de Víctor Hugo— pero fue evidentemente la chispa que encendió la pasión de mi hijo".

"Comencé corriendo a los 16 ó 17 años, no me acuerdo bien. Fue en moto, en Piamonte (Sta. Fe)...; salí segundo con una Alpino 200 cm³, de ahí en más, junto con mi hermano disputamos todas las del zonal santafesino durante cuatro años. Corrí con Gilera, Alpino y Parrilla frente a rivales como el "Nene" Ter-

nengo, Kaiser, Manzotti y Salanueva.

Después vino el auge y el berretín por el Karting. Me hice un chasis y le enchufé un motor DKW y corrí durante tres años más..."

En la actualidad tiene dos autos. El viejo de motor delantero, con el cual ganó su primera carrera de F1. Al lado, en el mismo taller, el Bravi F1 muestra ostentosamente su contexto, pintado celeste y con algunos otros toques de amarillo en la trompa y números. La preparación de todos los detalles del automóvil corre por cuenta de Plá, apoyado por la Peña Automovilística Las Rosas y por la empresa de Osvaldo Forchino: "Es nuestra mano derecha, además me financió todo lo que necesité comprar para el auto..."

"Si las cosas hubiesen salido mejor con el F1, es decir, se hubiese roto menos en el lapso en que lo usamos, probablemente con el apoyo de la peña hubiésemos construido un SP, pero en estos momentos ya estamos pensando en dejar esa idea de lado y construir otro F1 más moderno. Preferimos seguir con Fórmula Uno que acá, en Santa Fe, tiene mucha importancia..., con el SP veremos, más adelante, seguro."

Mientras la charla seguía, tocamos el tema profesionalismo. "Sí, me interesaría profesionalizarme, pero por ahora en F1 es prácticamente imposible por la bajísima prima de partida que podés obtener en publicidad, pero en SP se puede ser profesional sin ningún problema."

Evidentemente tiene mucha razón. Plá valúa su equipo en unos 5.000.000 de pesos, valor del chasis, caja, motor, otro motor más para repuesto, neumáticos en juegos dobles para piso seco y lluvia, otro tanto para reposición, patatín, patatán. Todos estos dolorosos ítems no se amortizan así porque sí, sino que para eso están los premios y publicidad; si la cifra de la segunda es baja no se alcanza a salvar parte de los gastos y entonces hay que poner el signo \$\$\$ en rojo en el tacómetro para evitar roturas de motor, muy inoportunas ellas para la cuenta del banco.

Junto con Ramón Requejo, Plá es el único que posee un motor cedido por la CDC de Concesionarios Chevrolet y serán ellos dos solamente, en MA F1, los beneficiados por la CDC por todo lo que resta del año.

En ocasiones Plá tuvo una auténtica mala suerte. Pero sus broncas más grandes fueron sin ninguna duda en Mendoza y Rafaela. La primera fue en la serie final. Apenas el coche se puso en movimiento un principio de incendio originado en los carburadores lo detuvo en los boxes;



Todos los días a las tres de la tarde, infaliblemente, abre las puertas de su negocio: repuestos para automotores y concesionario Rastrojero.

LOS AUTOS DE VICTOR HUGO PLA

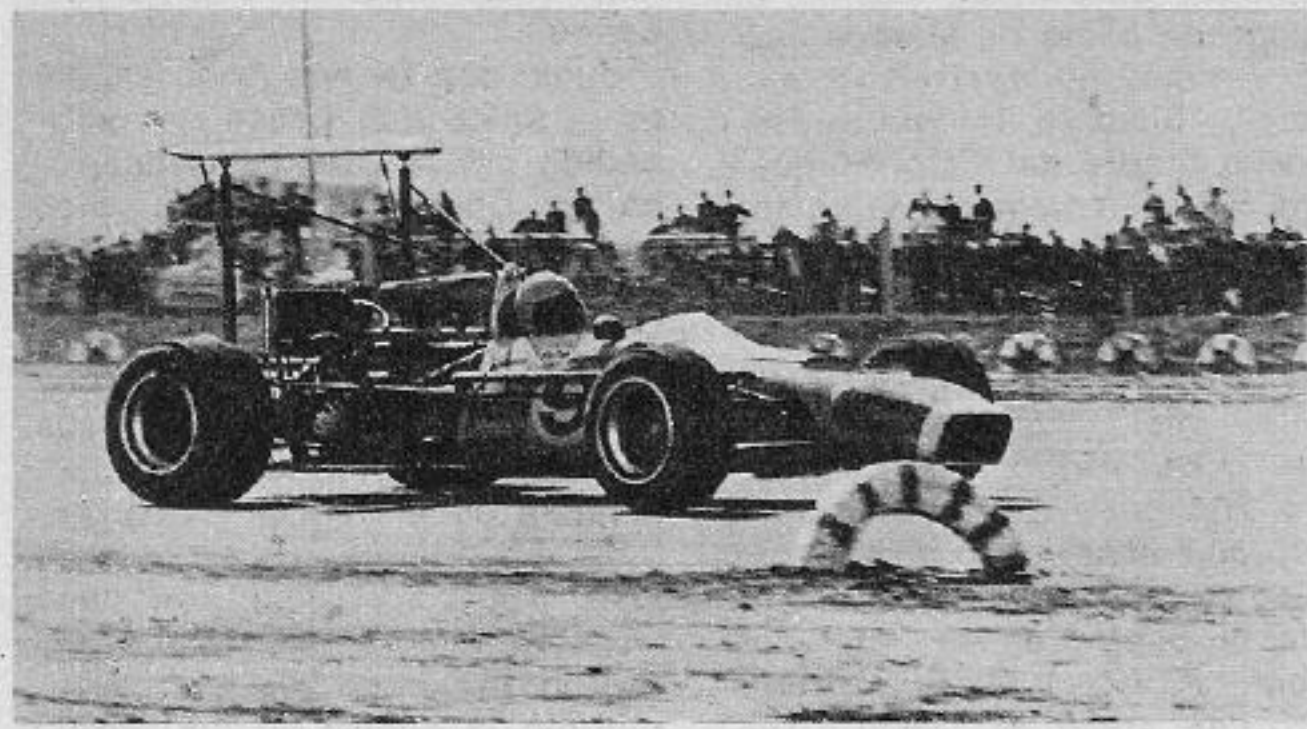
Con el auto de motor delantero corrió un año, aproximadamente. Su primer triunfo fue en Maggiolo cuando se inauguró el circuito de tierra. El auto fue construido por

el mismísimo Plá con un motor Chevrolet. En su época era uno de los aparatos más prolijos y funcionales y se caracterizaba por la rapidez de pasaje de marcha.

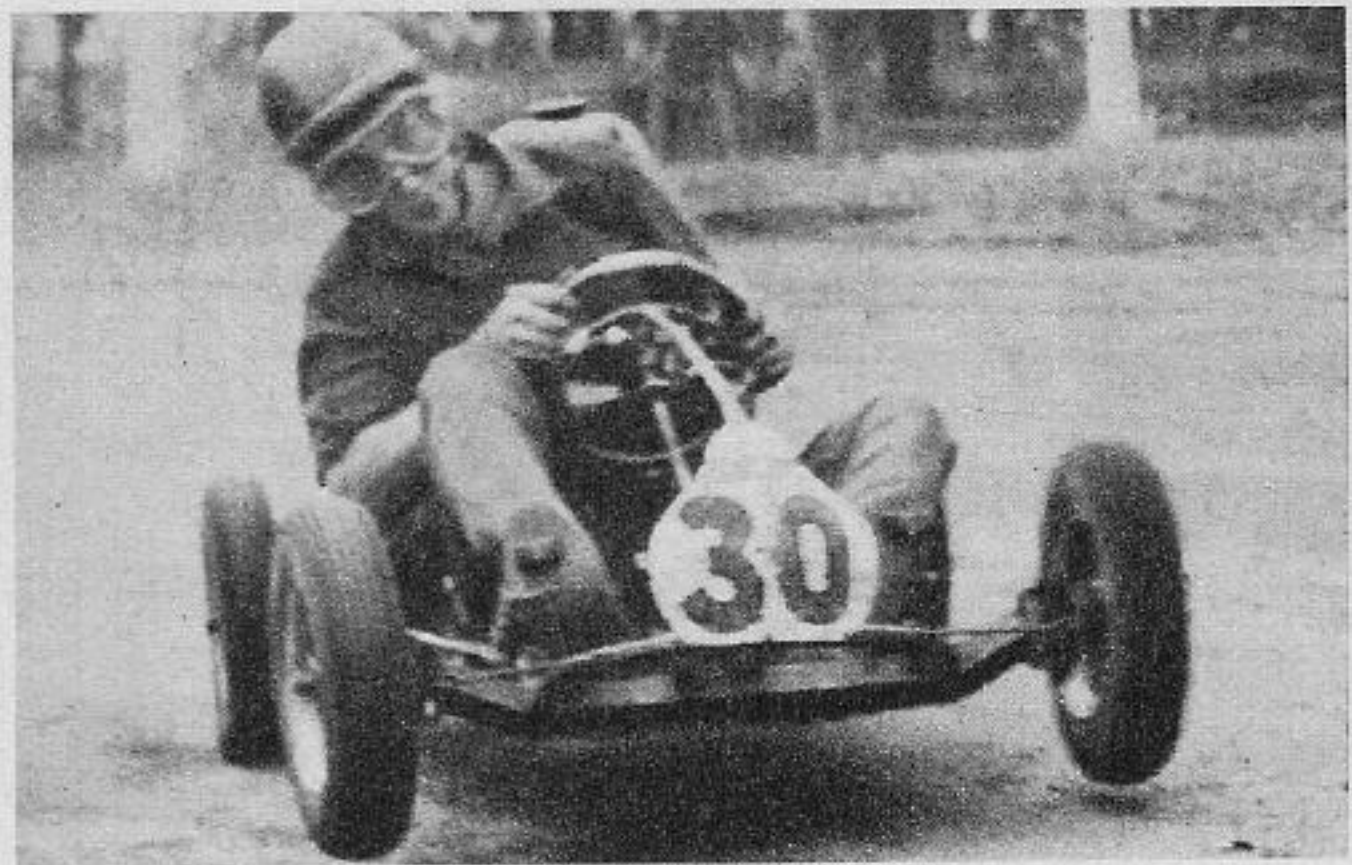


A principios de este año estrenó el Bravi de motor trasero. Este automóvil fue el primer chasis de fabricación nacional que bajó un record de SP. Plá en Maggiolo el

día de su triunfo logró el record absoluto del circuito. Por supuesto es un chasis tubular parecido al de Copello y sufrió mejoras a medida que se fue experimentando.



Después del motociclismo vino el karting. El kart que usó era un Plá DKW que tenía la mala costumbre de andar siempre apoyado sobre las ruedas traseras nada más. Detalle claramente observable en la foto.

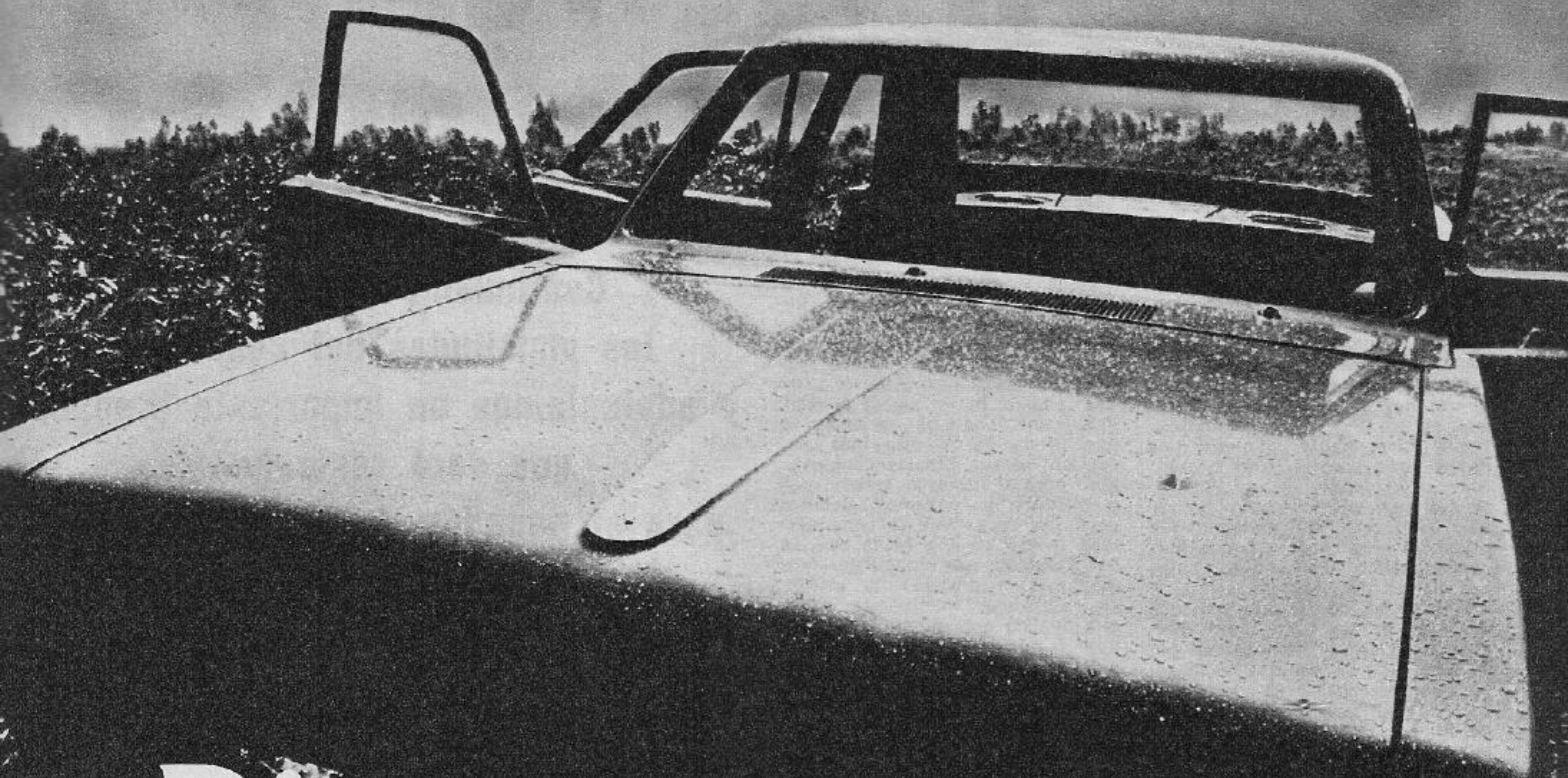


por supuesto, el pelotón se fue de viaje y Plá perdió algunos segundos para que sus mecánicos con algún suéter y una lona ahogasen el fuego. Siguió la marcha y recuperó muchos segundos por vuelta hasta que se clasificó segundo de Jorge Ternengo. En Rafaela fue una rótula, integraba el *trencito* que durante 60 vueltas le hizo poner los pelos de punta al más pintado. Junto con Salatino, Pairetti y Ternengo corrieron intercambiándose la primera posición democráticamente vuelta por vuelta. Se rompe una rótula y el auto entra en trompo. No pasa nada grave pero decide abandonar la carrera y vuelve a los boxes. Al llegar, sus mecánicos lo incitan a seguir, y así indecisión que va, indecisión que viene, vuelve a subirse al Bravi —cambio de rótula por medio—

que había permanecido estático por muchas vueltas.

Plá se caracterizó siempre por la agresividad, gran espíritu de lucha. Siempre le impone al auto un ritmo que si es necesario, puede ser muy cercano al de las pruebas de clasificación, tiene ritmo, mucho ritmo. Conoce perfectamente qué es lo que está manejando, él mismo prepara el motor e incluso reformó el chasis satisfactoriamente, quizá sea un poco vehemente, lo que en ocasiones hace que lo califiquen como un piloto algo desprolijo. Pero lo que nadie discute es que es muy veloz.

Solamente tiene dos triunfos. Pero por lo general siempre está metido en el pelotón de punta, peleando mano a mano con los mejores. Es que es de los mejores.



Diez años a la intemperie.

Cuando el usuario compra un auto nuevo tiene derecho a despreocuparse de muchas cosas.

Ingeniería Chrysler realiza en sus vehículos el control de calidad de pintura.

Un control costoso pero indispensable para la tranquilidad del usuario.

Así se hace.

Se coloca la carrocería en una cabina especial donde se la somete a condiciones tan extremas que pueden parecer exageradas.

38° de temperatura.

100 % de humedad.

Constantes durante 240 horas.

Condiciones que equivalen a diez años bajo las más rigurosas alternativas climáticas y que permiten

verificar el perfecto tratamiento anticorrosivo, la aplicación pareja de la pintura y su correcta composición química.

Con este control, la única preocupación del usuario será lavar su vehículo.

Pero esta prueba es sólo uno de los controles.

Hay otros igualmente rigurosos. Como el severo Road Test.

Los controles con Magnaflux. (Punta de eje, cigüeñal, brazos de dirección, frenos a disco, bielas, tapas, carcasa de caja de velocidades).

El control de fisuras.

De hermeticidad de la unidad terminada.

O de la caja de velocidades.

Ejemplos de controles de calidad que permiten a Ingeniería Chrysler otorgar la mayor garantía del mercado argentino.

La Era

Dodge

más posibilidades.



CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

Hay gente que es. Y hay gente que no es, sino que parece que es. Pero realmente no es. Ustedes se preguntarán: ¿No es qué? ¡Ah! no sabemos, pero estamos totalmente seguros de lo que decimos: hay gente que es, y gente que no es. Por ejemplo: Rodolfo Ruata no es bajito, sino que tiene el cuerpo corto y la cabeza, brazos y piernas proporcionales. O sea que el susodicho no es bajo, sino corto con extremidades proporcionales. Todo es cuestión de definición, palabra más, palabra menos. ¿Quieren otro ejemplo? Cocho López no es un nene. Lo que pasa es que hace pocos años que nació, y por eso parece jovencito. Pero en realidad no lo es. Carlitos Ruesch no es melenudo. La cantidad de pelo en la cabeza de Ruesch, trasplantado a la cabeza de un gigante de seis metros de altura, pasaría inadvertida. Pero lo que pasa es que esa cantidad de pelo se distribuye sobre la cabeza de Cacho, y por eso los desaprensivos lo llaman melenudo. En el mundo de la estética todo es tan relativo... Fíjense que Gastón, Tuqui y Lole empatan en la primera posición... Ya no se puede creer en nada. ¡Qué tendrá que hacer Gastón al lado de un Alain Delon, o Tuqui al lado de un Marcello Mastroianni, o Lole comparado a un Aldo Fabrizi...!!! En fin, dejémonos de romper la monotonía del paisaje y sigamos con nuestra disquisición. Sigamos afirmando que hay gente que es y gente que no es. De otra forma, gente que es y gente que se hace...

TABLA DE POSICIONES

En esta compulsión popular tendiente a establecer quién es el más lindo dentro del ambiente, la

opinión se diversifica en dos corrientes: alternada y continua. Recomendamos no meter los dedos en el enchufe de la opinión, por si las moscas... En cuanto a la tabla de posiciones, a ver si ustedes también hacen algo y la leen. Verán entonces qué variantes se han producido. Y vale más que confíen en sus propias conclusiones, porque nosotros somos muy mentirosos y podemos decirles cualquier cosa. Vale la pena destacar —eso sí— la lucha que se ha desatado por conquistar y/o mantener la posición de privilegio. Conviene mantenerla hasta que finalice este concurso, ya que uno de los premios, el destinado al hermoso ganador, será un fino, culto y delicado Eterna-Matic Kontiki (pavadita de reloj, ¿eh?...). Así que a mandar cupones como demonios, si es que quieren saber qué hora es con toda precisión (o con precisión más o menos... total es lo mismo).

Los premios para el segundo, tercero y cuarto ubicados en el concurso no están decididos aún, pero entre toda la redacción se ha iniciado una colecta para que nadie se quede sin premio. Ya hemos conseguido juntar un gato muerto, una media gris, un metro de piolín seminuevo y dos entradas para el Armenonville, una foto de Sopeña desnudito cuando tenía apenas diecisiete años (perdón, meses...) y otras chucherías más que harán las delicias de todos.

A esperar entonces el resultado de las futuras posiciones; a embellecerse todos, y recordar el lema vigente para esta semanita: "Cuando veas afeitarse a tu vecino, es porque seguramente quiere estar más lindo, para recibir más votos. Ponle agua regia en la piletta, y verás qué lindo desastre de cara le queda".



**Continuamos ofreciendo
las vicisitudes del concurso,
y adelantamos un importante premio,
que será reservado
para el ganador. A seguir votando.
Tímidos del mundo,
uníos; ésta es la vuestra...**



PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso
del automovilismo argentino

VOTO

Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es

Nombre del votante

Localidad

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.

II CAMPEONATO DE MISTER PINTA

CLASIFICACION

1º) Gastón Perkins	136	87º) Carlos Schenone	93
Eduardo Casá	136	Carlos Neira "Rancales"	93
"Lole" Reutemann	136	89º) César Civita	92
4º) Andrea Vianini	135	Armando Melo	92
"Larry"	135	91º) "Lito" Winer	91
6º) Jorge Cupeiro	134	Enrico Vannini	91
7º) Carlitos "Pichito" Pascualini	133	93º) Roberto Groba	90
Carlos Marincovich	133	94º) Abel Salmún Feijo	88
9º) Jorge Ternengo	132	Raúl Riganti	88
10º) Agustín Andolfato	131	Enrique Sánchez Ortega	88
11º) Comodoro Juan Grillo	130	97º) Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	87
Carmelo Galbato	130	Emilio R. del Valle	87
Carlos A. Pairetti	130	99º) Víctor Hugo Gilardi	86
Eduardo José Copello	130	Benedicto H. Caldarella	86
Johny Perkins	130	101º) Miguel Tonolli	84
16º) Carlos Ruesch	129	102º) Juan Pablo Concaro	83
Rodolfo Ruata	129	Alberto Gómez	83
Oreste Berta	129	104º) Norberto Castañón	81
Juan Carlos Zurita	129	Tulio Crespi	81
20º) Gerardo Albizu	128	106º) Ricardo García Navarro	80
Raúl Fernández Aguirre	128	Luis Melnik	80
Atilio Viale del Carril	128	108º) Alcides Raies	78
23º) Mario Tarducci	127	109º) "Papín" Jaras	77
Rolo Alzaga	127	110º) Roberto Carubia	76
Oscar Alfredo Gálvez	127	111º) Camilo Raffo	74
26º) Eduardo Rodríguez Canedo	126	César Sorokin	74
César H. Malnatti	126	Carlos Marcelo Thiery	74
Marito García	126	Héctor Prono (Matraca)	73
Roberto Schwartz (Misiones)	126	115º) "Cacho" Franco	72
30º) Ricardo Sauze	125	116º) José Froilán González	71
José "Pepe" Migliore	125	117º) Héctor Luis Bergandi	69
Luis Rubén Di Palma	125	118º) Guillermo Von Wernich	67
33º) Eddie Bodyaján	124	119º) Ramón Alladio	66
Juan Manuel Fangio	124	Roberto Mouras	66
Howard Vange	124	121º) Sobieslaw Soghani	65
Juan Carlos Salatino	124	122º) Vicente Formisano	64
37º) Lino de Las Heras	122	123º) Ricardo Iglesias	62
Ernesto Baca	122	124º) Norberto Alvarez Ojea	61
39º) Héctor Luis Gradassi	121	125º) Carlos Manditeguy	60
40º) "Nene" García Veiga	120	126º) Alberto Hugo Cando	59
Alvaro Durand (Salta)	120	Jackie Stewart	59
Juan Ramón Pieres	120	Daniilo Mayorino Bonamicci	59
"Toscanito" Marimón	120	129º) José Luis García Hermo	58
44º) Douglas Kitterman	118	130º) Ernesto Santamarina	57
"Gordo" Casarín	118	"Toti" Agromayor	57
46º) Carlos Travers	117	132º) Adolfo "Serrucho" Imas	56
Alberto Linares	117	"Barba" Bianco	56
Alejandro Ciancaglini	117	134º) Angel Monguzzi	54
49º) Osvaldo Arce	116	Luis Nayan	54
50º) Rubén Roux	115	Pepe Zanetta	54
Vicente Viney	115	137º) David Parvis	52
Raúl Expósito	115	Pepe Viniegra	52
53º) "Cacho" Garavaglia	114	139º) Arturo Girardi	51
54º) Anteo Pisani	112	140º) Pocho Pisani	50
Carlos "Colore" Figueras	112	José Soifer	50
56º) Vicente Conejero	110	142º) Carlos Hidalgo	48
57º) Oberdan Salustro	109	Alex Talbot Guiffazú	48
"Paco" Martos	109	144º) Jorge "Pancita" Augé Bacqué	47
Humberto Maneglia	109	Sergio Cornejo	47
60º) "Heri" Pronello	108	146º) Natalio Cataudella	46
Rafael Sierra	108	147º) Martín "Balbita" Calvo (indio garronero)	45
62º) Carlos Ragno	107	Nueva Dinámica Shell	45
Evaristo Aranzana	107	149º) Orlando Sotro	43
64º) Carlos Ballbé	106	150º) Tito Rebagliatti	42
Dante Emiliozzi	106	151º) Franco Restori	40
Osvaldo "Cocho" López	106	Boris Garafulic Stipicic	40
67º) Edgardo Boschi	105	153º) Norberto Bresanno	39
68º) Guillermo Mártire	104	154º) Germán R. Sopena	38
69º) Nicolás Gibelli	102	155º) Federico Echeverry Boneo (Salta)	36
Constancio Vigil	102	Raúl Libera	36
Miguel Angel Barrau	102	157º) Virgilio Cappaccione	35
72º) Paul Archer	100	158º) Rafael Heredia (gitano)	34
Miguel Bonasso	100	159º) Rafael Gabellone (también gitano)	33
74º) Héctor Paredes	99	160º) Raúl Sardá	32
Federico Urruti	99	161º) Coco González	31
"Paco" Mayorga	99	Jorge Mema	31
Mario Vesuri	99	163º) Jorge Martínez Boero	29
78º) Héctor Zampini	98	164º) Roberto Leone	27
79º) Raúl Ubieta	97	Carlos Griguoli	27
Carlos Fresco	97	Marcelo Dolgonos	27
81º) Angel Di Nezio	96	Carlos Alberto González Heredia	27
Rodolfo Iriarte	96	168º) Emilio Iglesias Berrondo	26
83º) Bernardo Kuschnir	95	169º) Ernesto Pierángelo	24
Guillermo Coleman	95	170º) Carlos Viceau	23
85º) Leonardo Favio	94	De Francesco (Perica)	23
Ivon Lavaud	94	172º) Juan Viaggio	1
		173º) Alfredo Mathesius (último)	0,37



Otro que no es y sin embargo afirma que es: Oscar "Cacho" Franco. Asegura ser descendiente directo del caudillo español, y aquí lo vemos afirmando que Juan Carlos de Borbón es un impostor, y que el trono español será ocupado por él. Suerte, Cacho, y ojo con las brigadas internacionales...

He aquí a uno que no es: Carmelo Galbato. Nunca fue cow-boy, pero el viaje a Alemania le modificó los esquemas, y aquí lo tenemos, sembrando el terror y la confusión. Ya te encontrarás con el Marshall Dillon, Carmelo...



Mr FO



Con la realización de la última carrera de la temporada de Fórmula Uno Jackie Stewart se ciñe una corona ganada mucho tiempo antes. Vaya entonces nuestro gran saludo a su muy digno poseedor

-Mire, no le quepan dudas de que, desde un principio, Jackie Stewart se metió en este asunto de las carreras de autos con el firme propósito de no pasar inadvertido ni formar parte del corito de fondo de los triunfos de los demás.

Si está dedicado íntegramente al automovilismo deportivo es gracias al ojo certero de Ken Tyrrell, un auténtico descubridor de talentos, que le ofreció la alternativa de colgar su escopeta de campeón de tiro al pichón para empuñar el volante y la palanca de cambios de sus autitos de Fórmula Tres, pero una vez en la huella —y aun cuando sigue unido a Tyrrell luego de un paréntesis con BRM— Jackie se hizo cargo conscientemente de la situación y ha manejado su vida de corredor con determinación, empeño y personalidad dignos de admiración.

Cuando debutó en Fórmula Uno en 1965 reinaba la recordada fórmula 1500. Jackie Stewart había llamado la atención de los directivos de la Owen Racing Organiza-

tion, y Tony Rudd enfatizó la necesidad de hacer un piloto joven que aprendiera los pormenores del funcionamiento del equipo a la vez que, fogueándose en los circuitos del Campeonato Mundial, respaldara el accionar del piloto número uno —Graham Hill—, acumulando experiencia para poder serlo él en el momento oportuno.

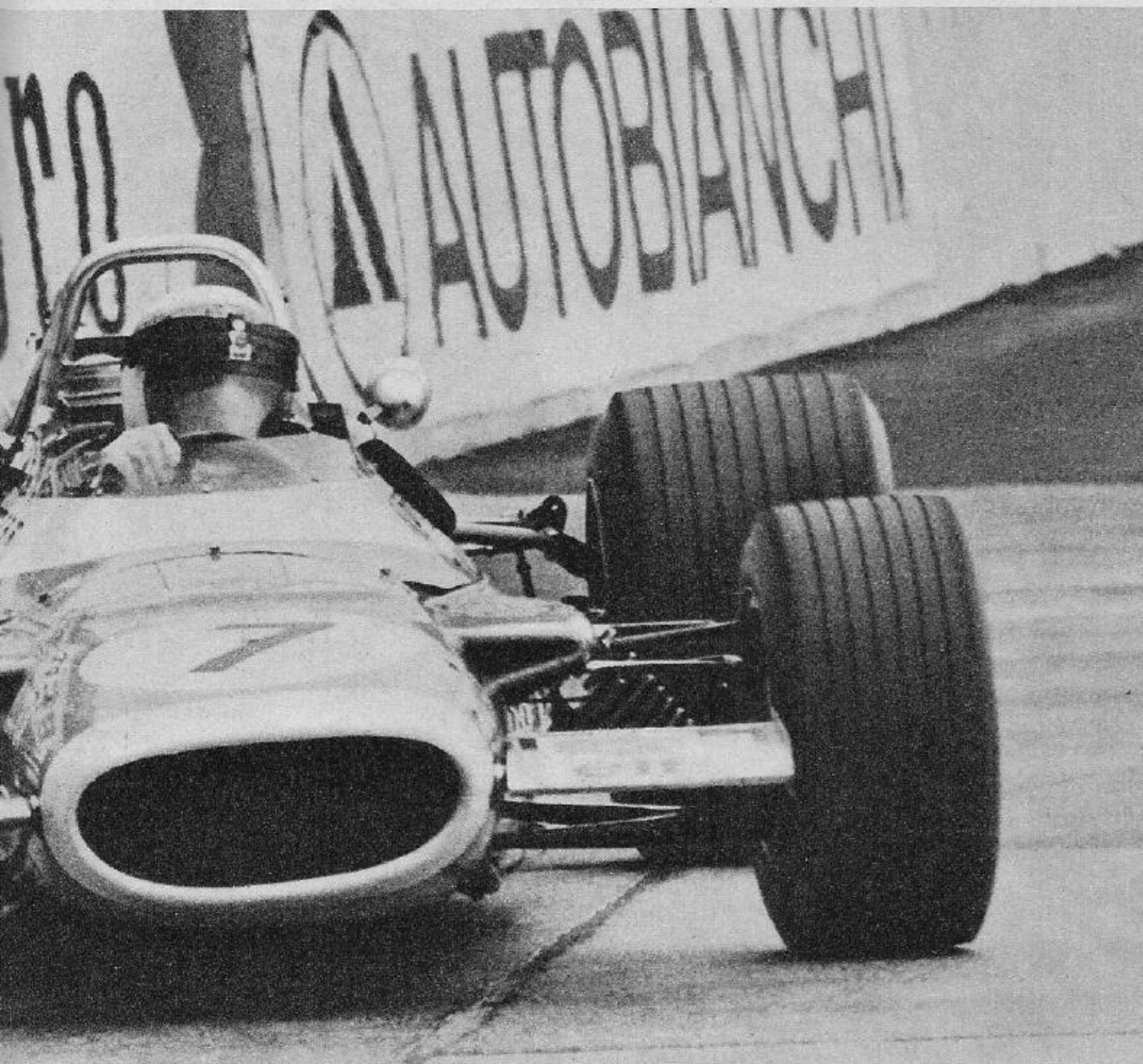
Lejos de comenzar despacito "para ver cómo era" la categoría de los campeones, Jackie conmovió al mundillo de los Grand Prix con una llamativa seguidilla de segundos puestos detrás de Jimmy Clark, cuando el primer Escocés Volador estaba en la cúspide.

Y que quede constancia: aquellos, como éstos, no eran tiempos para que un inexperto desplegara tanto las alas ya que, aparte de Clark, también luchaban por el Campeonato tipos de la talla de Graham Hill, su compañero de equipo, Surtees, Bandini, Gurney, Brabham, y principiantes de su "promoción" que empezaban ya a empujar desde abajo —caso Sifert, caso Rindt—.

No obstante Jackie logró descollar en ese difícil medio y no contento con ser escolta del Campeón del Mundo, cerró su primer año en Fórmula Uno con una brillante victoria en Monza, carrera en la que discutió posiciones metro a metro con Graham Hill sin cederle privilegios de jefe de equipo. Y como para demostrar que sus primeros éxitos no eran casualidad o suerte de principiante, ganó su segundo Grand Prix al año siguiente en Mónaco en otra carrera excepcional, logrando bati- tir al denodado Lorenzo Bandini luego de un concurso de sucesivos records de vuelta en el que finalmente salió triunfante el piloto de Ferrari porque hizo el mejor tiempo... ¡para la última vuelta! Pero la carrera fue de Stewart. Luego vendría la mala racha de BRM en la nueva fórmula de tres litros, pero Jackie seguiría brillando de alguna manera. Hoy por ganar el Campeonato de Tasmania batiendo ampliamente a sus rivales de siempre, Clark y Hill; ayer por una brillante actuación

FÓRMULA UNO

por HECTOR LUIS BERGANDI



El Matra MS80 de Jackie Stewart dobla con todo, por el laberinto de calles que conforman el circuito del principado de Mónaco, en Montecarlo, encarando hacia la peligrosa chicana de la bahía. Jackie no pudo ganar el Grand Prix de Mónaco de esta temporada por problemas mecánicos.

Presto a arrancar en el Gran Premio de Italia, Jackie Stewart no especula con sus inmejorables chances para convertirse en Campeón Mundial. Antes de largar, entre risas, le dijo a Rindt que si éste lograba vencerlo en Monza se cortaba el pelo al rape. Ganó Jackie por ocho centésimas.

en Indianápolis, carrera que no pudo ganar en el día de su debut por quedarse a sólo diez vueltas de la meta; mañana por ganar con el mismo Lola-Ford una carrera en Monte Fuji, Japón, por puntos para el Campeonato Nacional del USAC. Pero lo que cuenta para la opinión general no son estos hechos aislados sino lo que se hace y se deja de hacer en Fórmula Uno. Momentos malos los tuvo todo el mundo y Stewart también, como los tuvieron Fangio o Clark, pero es evidente que Jackie ha hecho lo suficiente desde principios de 1968 a esta parte como para que sus reveses de las temporadas '66/67 sean considerados sólo como "mala pata", sin dudar por ello de su valor real como conductor de excepción.

Lo de mala pata es una alusión directa a su imposibilidad humana de defender sus pretensiones con un medio mecánico tan poco confiable como el BRM H16.

A partir del Gran Premio de Sudáfrica de 1968, Jackie recordó al mundo automovilístico que él

seguía ahí y que era tan capaz como el mejor de seguir ganando carreras. En ese mismo Grand Prix tomó la punta de entrada y sólo claudicó cuando lo detuvieron problemas mecánicos, pero quedó, como para quien lo quisiera recoger, el guante arrojado por él y por su nueva máquina, el Matra francés de F1 con motor Cosworth de tres litros de Ken Tyrrell. La primera victoria del equipo Jackie-Matra-Cosworth-Tyrrell llegó poco tiempo después, en el Gran Premio de Holanda, con la ayuda de un nuevo aliado, Dunlop, que convirtió en imbatible al escocés en pistas mojadas. Las posibilidades para ganar el título se habían disminuido un tanto al no poder correr en España y Mónaco por una lesión en una muñeca, dejando los dos triunfos en bandeja para Graham Hill que también venía de regreso de una racha de mufa. Pero de todos modos en lo que quedaba de la temporada se impuso nuevamente en Alemania y Estados Unidos.

Hablar de lo que ha hecho Jac-

kie en este 1969, año de su consagración definitiva, sería redundar un tanto en adjetivos.

Hoy hay muchos pilotos que quieren disputarle el derecho a ser llamado "El mejor", pero en cada oportunidad Jackie da un paso más adelante para alejarse de quienes tanto ambicionan el puesto que hoy ocupa. Cuando acaba de entrar en la segunda decena de Grand Prix puntuables ganados, ya no se puede dudar de su calidad excluyente y hay que pensar que falta mucho menos que a principios de año para ponerse a tiro de alcanzar las cifras de Clark (25 GP) y Fangio (24). Cuando se comienza a especular con este tipo de números, señoras y caballeros, ya no hacen falta más evidencias para probar que estamos ante un piloto de jerarquía excepcional.

Nuestro mundo actual es un poco ingrato. Si Stewart hubiera corrido en la época de Nuvolari, de Fangio, o aun en la de Clark (con estos resultados), hoy en día sería un fenómeno legendario.

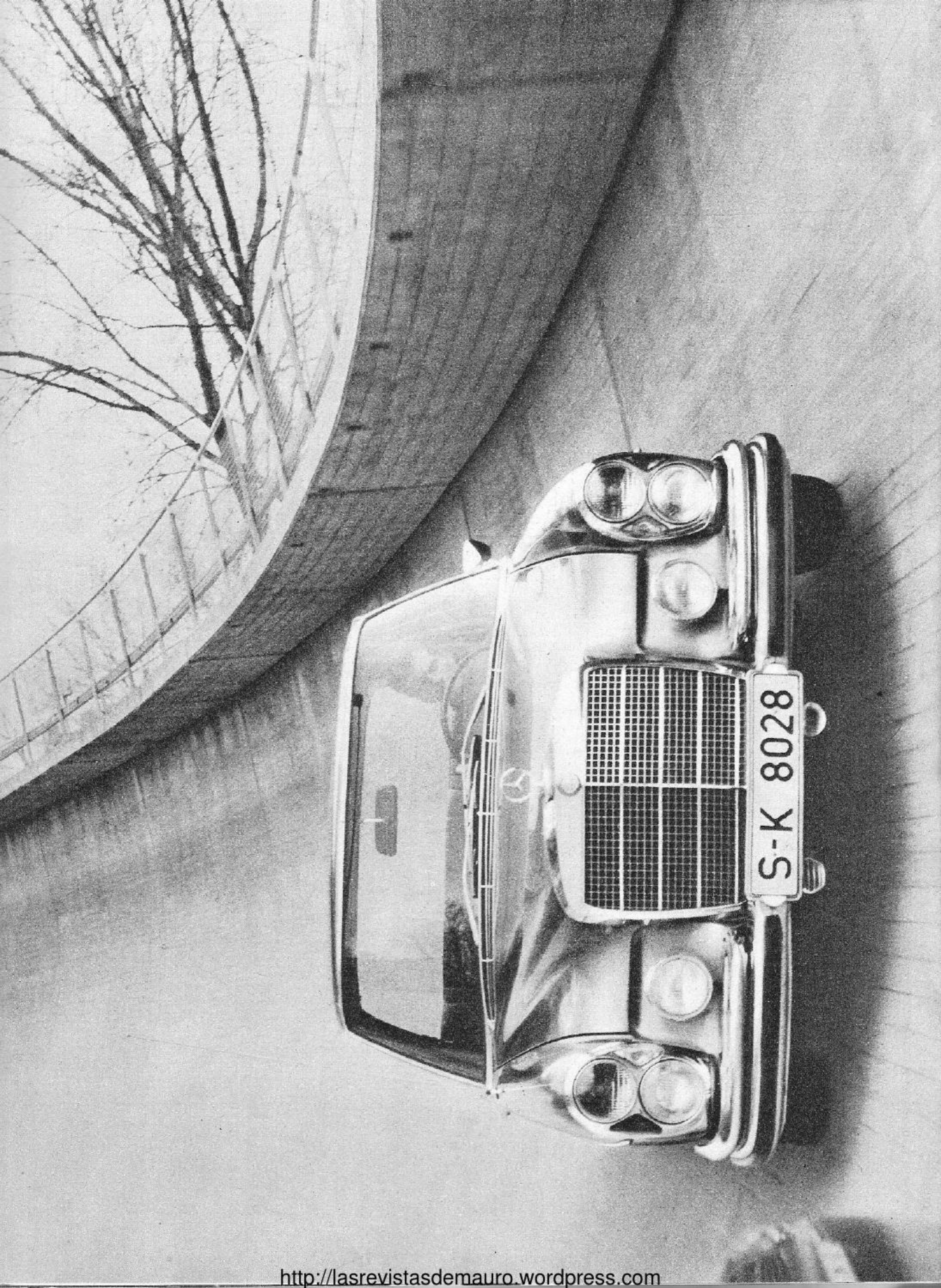
Ahora, en cambio, la búsqueda constante de nuevas "verdades" o ídolos de un día pretende apartarnos de lo que es la realidad actual: **El dominio incuestionable de Jackie Stewart.** Contra él se estrellan el virtuosismo de Siffert, los ímpetus de Rindt, la veteranía de Hill, las inspiraciones de Amon, la iracundia de Ickx y la conducción decidida pero añeja de Hulme, McLaren, Surtees o Brabham. Que más adelante cualquiera de ellos le quite el título a Jackie, o logre batirlo circunstancialmente, no indica en modo alguno que él no sea un maestro.

Dotado para ganar, apto para probar al máximo un auto de carrera, y con ansias firmes pero serenas de seguir con su cadena de triunfos, Jackie Stewart es, en todo, el tipo de hombre capaz de triunfar y ser Campeón del Mundo en nuestra época. Posiblemente sobrepase algún día el asombroso record de Clark, o acaso no, pero desde ya CORSA lo saluda como a uno de los campeones más brillantes de todos los tiempos.



JACKIE STEWART





DER GROSSER MERCEDEITEN

Utilizando la carrocería tradicional en el 300 SEL, y montando el motor del 600 Pullman, Mercedes emite un nuevo modelo: el 300 SEL 6,3



Esto es el 3/4 delantero del nuevo Mercedes. Conserva los rasgos característicos de los Mercedes Benz conocidos.

No es necesario dar vuelta la página para hallar la solución correcta; el auto está marchando en esta posición por el carril extremo de la pista de pruebas de Mercedes Benz. El que no quiera creerlo, que se fije en el detalle de los arbolitos del ángulo superior izquierdo.

Prueba indiscutible de la aparición en Nürburgring (84 Horas) de un Mercedes 6,3, del que se comentara que estaría a cargo de Jacky Ickx. ¿Ustedes lo vieron...?



¿Qué está pasando en Europa? Nos hacemos la pregunta porque parece ser que en el esfuerzo europeo por introducirse en el mercado americano han bajado la guardia y les entró un punch del nuevo mundo bastante evidente. Prueba de ello es la aparición de motores de infinitos HP y kilolitros de cilindrada. Caso concreto: el Mercedes 300 SEL 6,3. Derivado en cuanto a planta motriz de la limousine larga-larga-larga 600 Pullman, el nuevo 300 SEL mantiene la carrocería tradicional de todos los 300 normalmente conocidos, pero incorpora —reiteramos— un motor destinado a desplazar por las nosecuanto-Strasse alemanas un aparato de seis metros de largo y superpesado.

En cuanto al concepto general, Mercedes ofrece un auto —en este caso el 300 SEL— que difiere de sus similares americanos en el prestigio de la marca y en la seguridad de una mejor terminación, clásica europea. Porque... ¿qué diferencia existiría entre un Oldsmobile de más de seis litros y un Mercedes de más de seis litros, a no ser las enunciadas?

Pero vayamos a las características del Grosser-Mercedes, mediando una pausa en la cual nos sumergiremos en un estado ideal de Nirvana para que al despertar tengamos ideas claras y conceptos definidos.

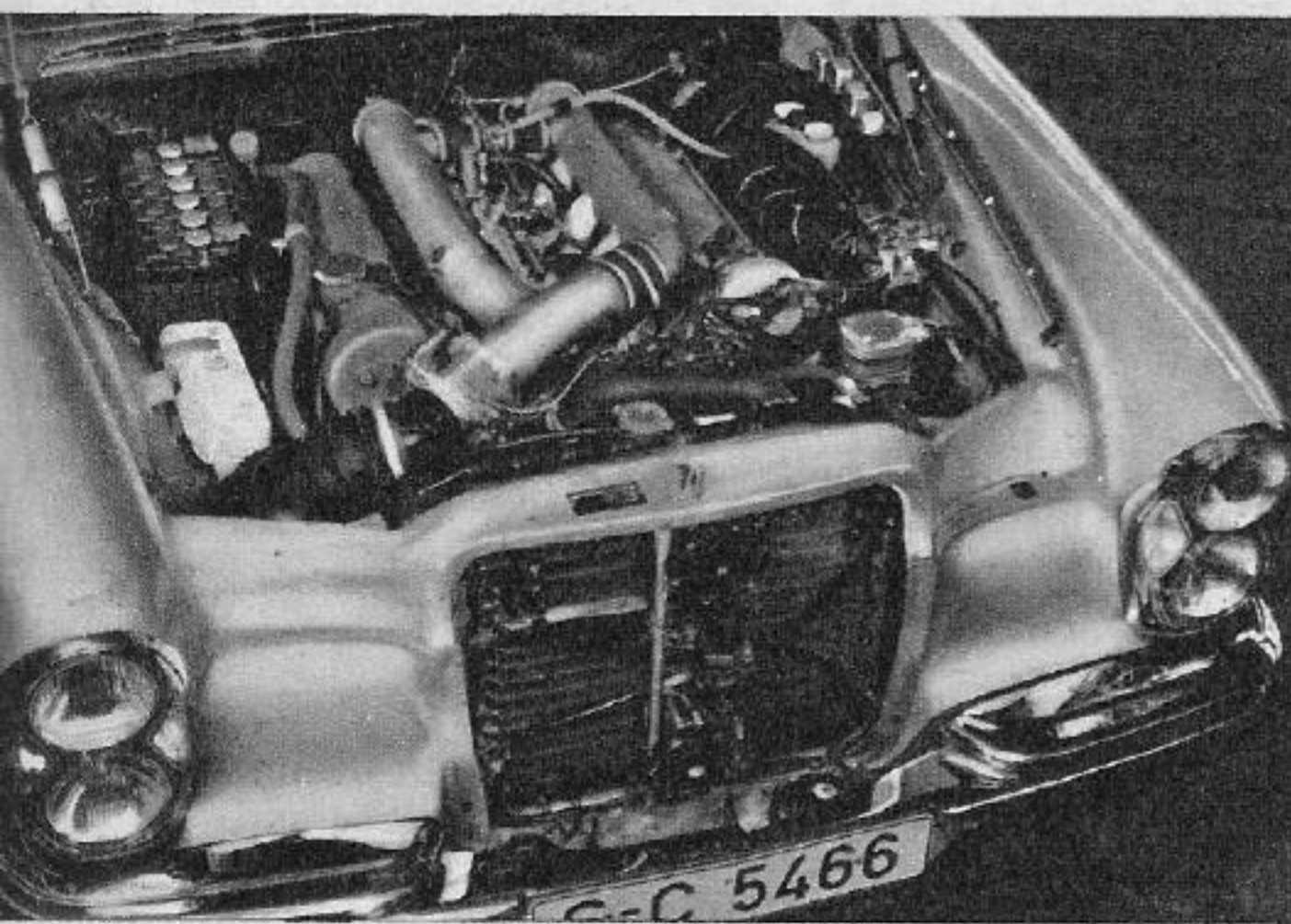
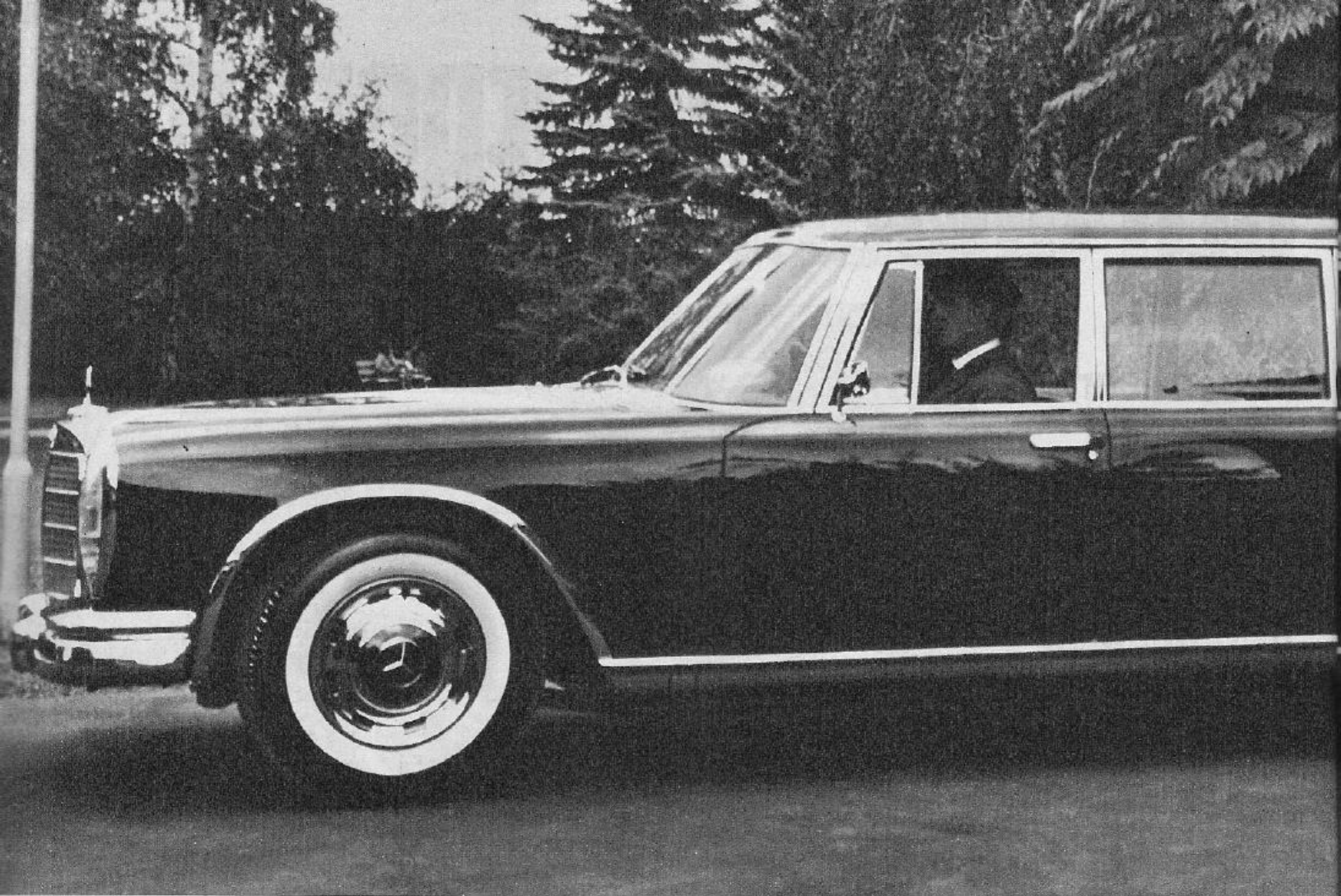
MERCEDES 300 SEL 6,3

El objetivo de la fábrica al lanzar el nuevo modelo fue cubrir el vacío existente entre el modelo 300 y el 600 pullman. Combina el confort del primero con la extraordinaria potencia del segundo.

Las propiedades de marcha del 6,3 se reflejan en los datos de su rendimiento. La relación peso/potencia es de 6,95 kg/HP, y equivale, teniendo en cuenta el tamaño del auto, a la obtenible en un auto deportivo potente.

El motor V-8 eroga 300 HP a 4.100 vueltas. En cuanto a los componentes mecánicos, responden al siguiente inventario. Si faltan algunas cositas, disculpen; cuando estábamos desarmando el auto apareció el dueño y tuvimos que retirarnos prudentemente... Bien: la bomba de inyección es de ocho elementos con automatismo de arranque y calentamiento que responde a la posición del acelerador, las rpm del motor, la presión barométrica y la temperatura del fluido refrigerante. El combustible penetra en las cámaras (de combustión; de diputados y senadores, no...) a través de ocho inyectores, con una presión de 15 atmósferas (15 kg/cm²).

El auto viene equipado de fábrica con transmisión automática



que corresponde al sistema Mercedes con embrague hidráulico y un cambio automático de cuatro marchas con tres juegos de planetarios. El puente trasero ha sido tomado, en su estructura fundamental, del 300 SEL con motor de 2,8 litros, habiéndose modificado la reducción del eje trasero, llevada a 2,85:1. Sin modificación se emplea la suspensión neumática con regulación automática del despeje. ¿Sus ventajas? Se ajusta automáticamente, tanto en el eje delantero como en el eje trasero, al variar la carga aplicada. Las ruedas delanteras son guiadas independientemente por brazos transversales triangulares, empleándose para el puente trasero eje oscilante de articulación única con bajo centro de rolido. Cada uno de los ejes dispone de amortiguadores hidráulicos de doble efecto y de barra torsional estabilizadora.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas accionados por un servomecanismo a través de un doble circuito. En el eje trasero se monta un regulador de la fuerza de frenado que asegura óptimo rendimiento en cualquier condición de trabajo.

CARROCERIA

La carrocería del 300 SEL 6,3 no se diferencia del modelo ya conocido. Comparado con la se-

rie 280 Mercedes, aumenta en distancia entre ejes en 115 mm, traducida en mayor comodidad interior. La construcción de la carrocería responde a la tendencia actual de ofrecer mayor seguridad; el habitáculo completamente rígido y los extremos deformables ante la energía del impacto. Además, cuenta con columna de dirección telescópica, cinturones combinados y seguros espiga en las puertas, a prueba de Jaimitos y/u otros "enfantes terribles".

En los faros se han aprovechado las últimas novedades en la materia; las unidades contienen faros dobles al halógeno, cuya virtud fundamental es el alcance extraordinario del haz luminoso y la eficiencia constante durante toda su vida útil.

En síntesis, con el Mercedes Benz 300 SEL 6,3 aparece dentro del mercado internacional un aparato que aúna la tradicional terminación de los Mercedes con la potencia "americana" de un motor de gran cilindrada y extraordinaria potencia, exactamente en el mismo momento en que los americanos intensifican su campaña de "protección al aborigen", es decir, detener la "infiltración" europea dentro de USA. O sea que nos volvemos a preguntar: ¿Qué está pasando en Europa? Si la respuesta es el ruido lleno de un V-8, seguro está pasando el Mercedes 6,3...



MERCEDES BENZ 300 SEL 6,2

FICHA TECNICA

MOTOR:

	V-8 con inyección intermitente de nafta en los conductos de admisión				
Capacidad cúbica	6.332 cm ³				
Potencia máxima	300 HP/SAE a 4.100 rpm				
Diámetro y carrera	103 x 95 mm				
Relación de compresión ..	9:1				
Inyectores	Bosch				
Cigüeñal	Cinco bancadas				
Refrigeración	A agua, activada por bomba, termostato y ventilador de mando hidráulico				

TRASMISION:

	Caja automática				
Demultiplicación	Ia.	Ia.	IIa.	IVa.	R.
	3,98	2,46	1,58	1	4,15:1
Velocidades máximas en ..	Ia.	IIa.	IIIa.	IVa.	
	47	84	134	220 km/h	

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes	2.850 mm
Trocha delantera	1.482 mm
Trocha trasera	1.490 mm
Despeje (con carga máxima)	160 mm
Largo total	5.000 mm
Ancho total	1.810 mm
Altura total	1.410 mm
Peso en orden de marcha	1.740 kg

PERFORMANCE:

Consumo	15 l/100 km
Velocidad máxima	220 km/h

El motor que equipa al 6,3 deriva del que equipaba al utilitario 600 Pullman.

El V-8 a la vista. Un vano motor totalmente lleno de Idem. No es para menos ...

La única diferencia exterior del 6,3 con el 300 es la sigla ubicada a la derecha de su televisior, señora, y que identifica el modelo.

YA ME VAN A OIR...



"GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA"

CON TODO Y... CON TODOS!

A TRAVES DE ESTE SENSACIONAL EQUIPO DE PERIODISTAS ESPECIALIZADOS:

- OSCAR GAÑETE BLASCO
 - EDUARDO PEREZ TRIGAS
 - JORGE ALIAGA
 - LUIS GARCIA DEL SOTO
 - DARIO RINALDI
 - ERNESTO VIETA
 - ANSELMO LAMARQUE
 - HUMBERTO LONGO
- y la participación especial de
TITO REBAGLIATTI



CONTANDO ADEMAS, CON LA DESTACADA INTERVENCION DE 50 PERIODISTAS, DISTRIBUIDOS A LO LARGO DE TODA LA RUTA, PARA QUE UD. "VIVA LA EMOCION" DEL "GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA", por LIBERTAD.

AL FINALIZAR CADA ETAPA, TRANSMITIREMOS LAS TRADICIONALES "NOCHES DE GALA"

RADIO LIBERTAD

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

Cada artesano emplea
14 horas para hacer
un par de zapatos.

Después, se pasa
2 horas
mirándolo.



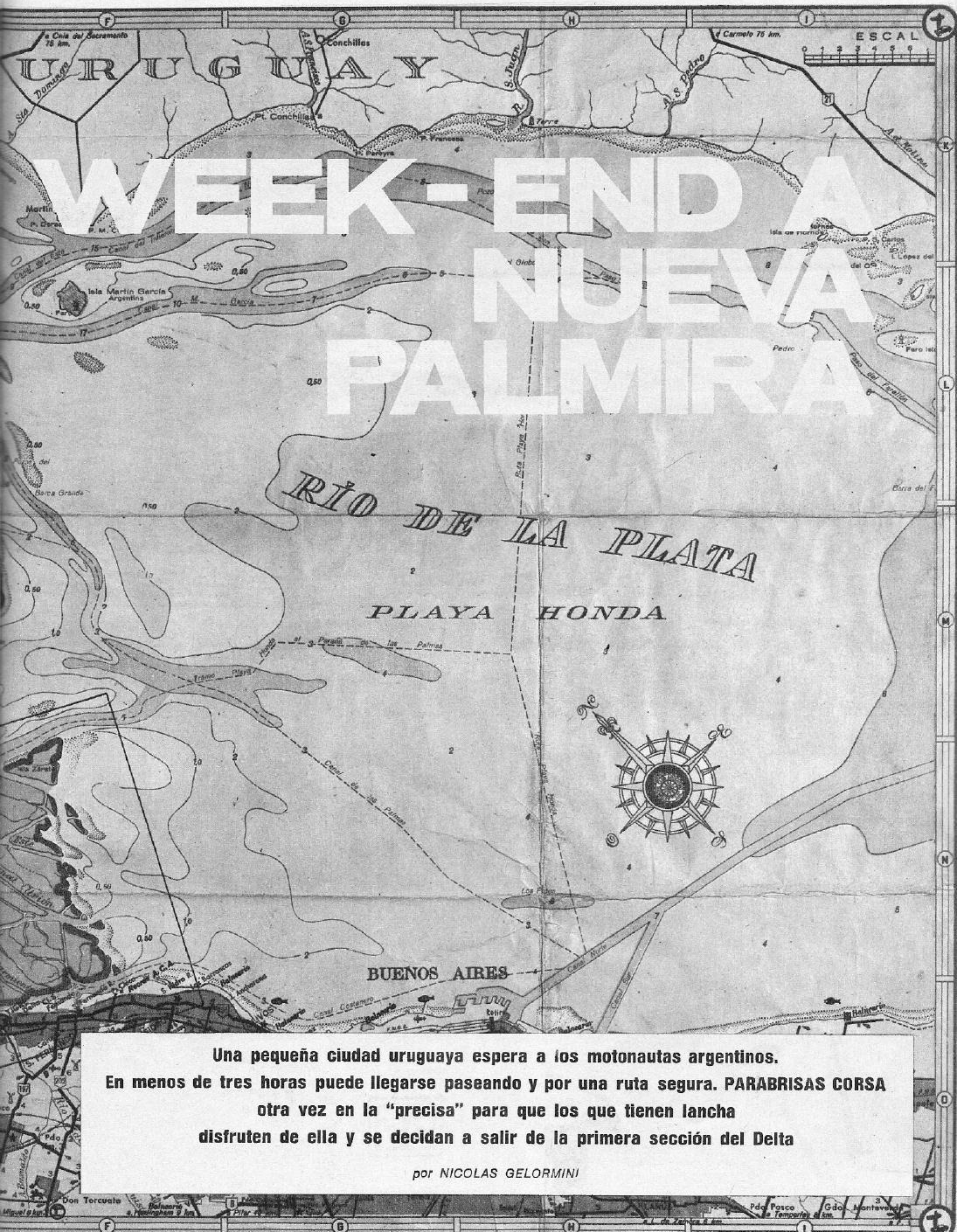
Hacer un buen par de zapatos para hombre es todo un arte. Y nuestros artesanos lo dominan a la perfección. Por eso nosotros dejamos que se tomen todo el tiempo necesario para que cada par de zapatos sea una obra de arte. Y en nuestro afán de perfección, les damos el mejor cuero del mundo para que se luzcan. Y se lucen. Pero ya no les alcanza con 14 horas de trabajo minucioso. Ahora, se pasan 2 horas mirando cada par terminado. Por dentro y por fuera, por arriba y por abajo. 2 horas... Y, finalmente, lo admiran.

línea sport
Grimoldi

la marca del medio punto

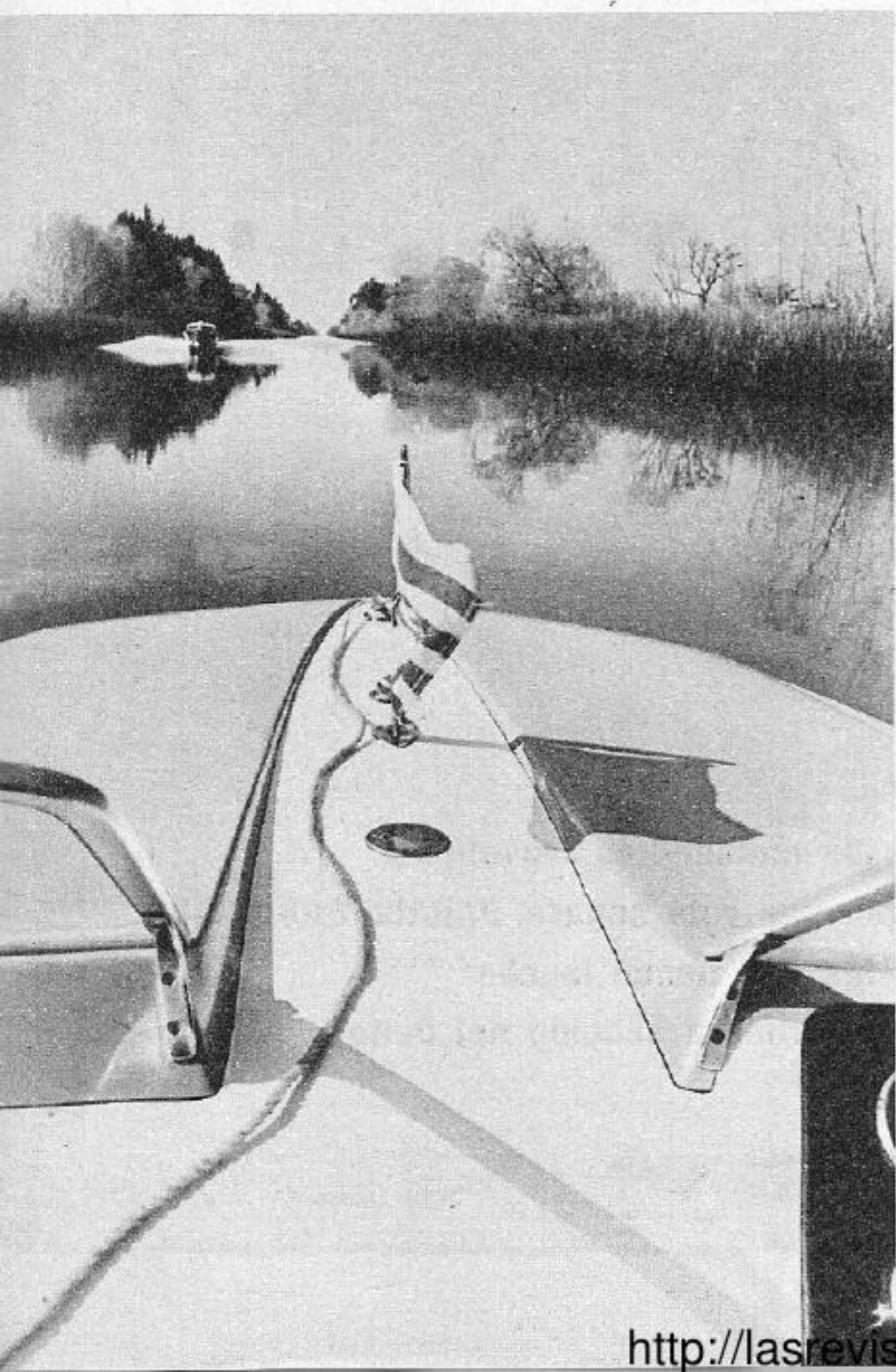
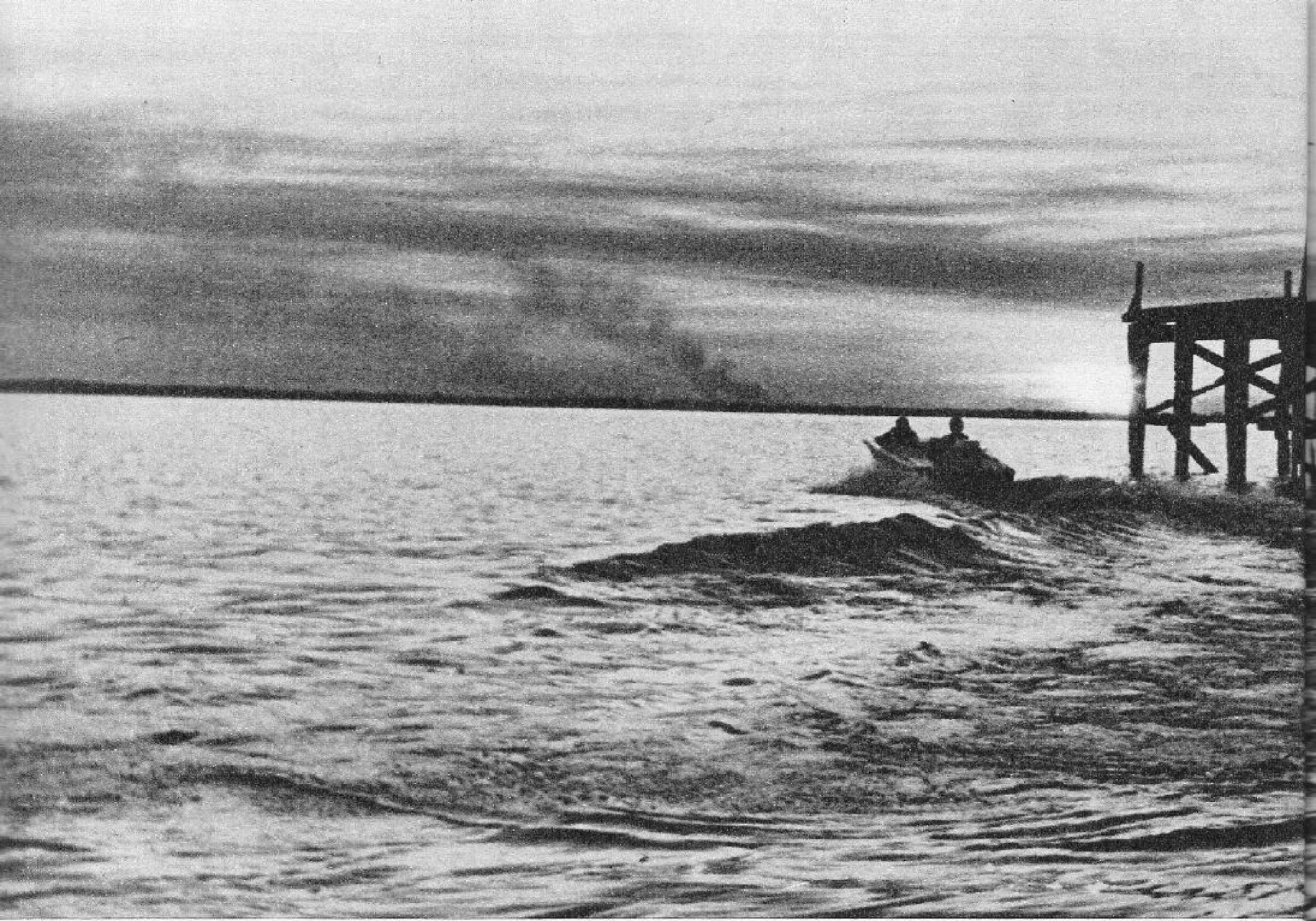
Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - y sucursales del interior: Salta, Tucumán, Córdoba, Rosario, Bahía Blanca, Mendoza, Mar del Plata, Santa Fe, Pergamino, Tandil, Luján y San Juan. (Rivadavia 120 - Estel). Adheridas a COMPANIAS DE CREDITOS Y CREDITOS PERSONALES BANCARIOS. VEALOS EN GRIMOLDI Y EN LAS MEJORES ZAPATERIAS DEL PAIS.

WEEK-END A NUESTRA PALMIRA



Una pequeña ciudad uruguaya espera a los motonautas argentinos. En menos de tres horas puede llegarse paseando y por una ruta segura. PARABRISAS CORSA otra vez en la "precisa" para que los que tienen lancha disfruten de ella y se decidan a salir de la primera sección del Delta

por NICOLAS GELORMINI



WEEK-END A NUEVA PALMIRA

Arias, río Carabelas Grande, canal L. N. Alem, Paraná Guazú, Paraná Bravo. Con ellas volvimos por río Uruguay, río Sauce, Paraná Guazú, río Paraná Mini, canal Gobernador de la Serna, canal gobernador Arias y río Luján y regresamos al punto de partida con absoluta seguridad y ningún contratiempo.

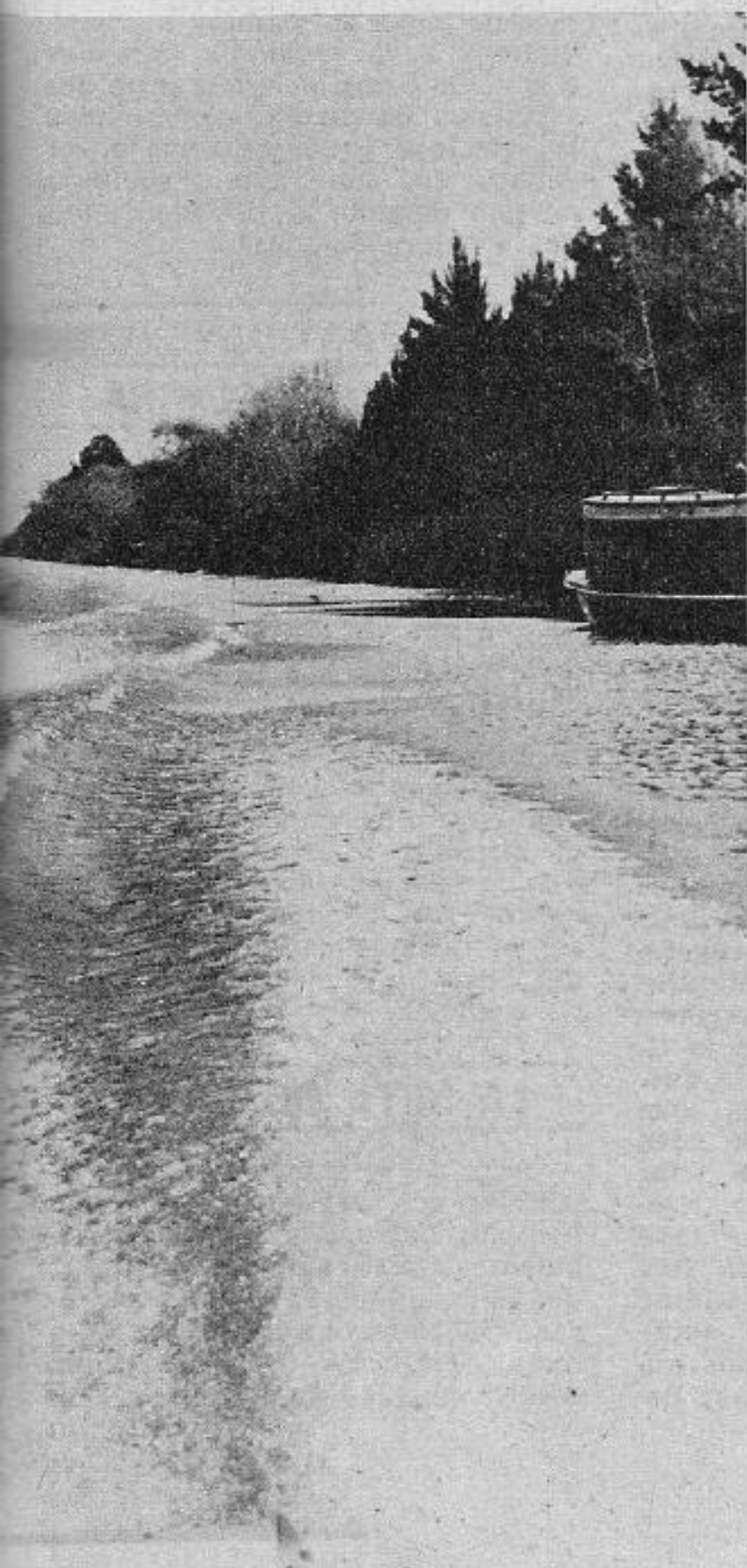
LA RUTA DE IDA

La salida se efectuó desde frente al Tigre Hotel. Al pasar frente a la Escuela de Prefectura bajamos la velocidad, lo que según ellos produce menos inconvenientes a las lanchas amarradas. Lo cierto es que yendo despacio se levanta más marejada, pero las reglas son las reglas y hay que cumplirlas. A los diez minutos de haber salido, a margen derecha, el recreo del Automóvil Club Argentino y sobre la margen izquierda surtidor de nafta. Tres minutos después del A.C.A., sobre margen izquierda, otro surtidor de Y.P.F.

A los quince minutos de la salida se llega frente a la boca del Canal Arias, que se identifica por una antena de radio alta perteneciente a un destacamento de Prefectura. Ya por el Canal Arias, sobre margen derecha, la casa Pescana; y a los cinco minutos de haber entrado al Canal Arias, surtidor de Y.P.F. sobre la margen izquierda. Puede verificarse que está en buena ruta viendo sobre la margen izquierda la casa El Cachafaz. A esta altura el canal tiene unos 80 metros de ancho. El espectáculo es muy bonito pero no conviene distraerse tanto como nosotros en su contemplación, ya que por delectarnos se nos voló el mapa y tuvimos que usarlo mojado gran parte del viaje.

A los 10 minutos de haber entrado al Canal, en margen izquierda, casa La Piña; inmediatamente una curva a la derecha y sobre la misma margen casa Demir. Finalmente, 25 minutos después de la partida, hemos llegado al Paraná de las Palmas. No le damos muchos datos para identificarlo porque si no se da cuenta lo mejor es volverse a casa, vender la lancha y comprarse un monopatín. Doblamos a la izquierda por el Paraná, que a esa altura tiene el ancho de unos quinientos metros. Se navega ahora en busca de una antena de radio que se ve adelante y que pertenece a una Escuela sobre el Paraná. A los seis minutos de navegar por el Paraná se llega a la boca del Carabelas, que sobre la izquierda presenta una farola negra de luz blanca y un cartel redondo de Y.P.F.

Nos metemos en el Carabelas y a unos 50 metros, sobre margen derecha, surtidor de Y.P.F. y un poco más adelante, sobre margen izquierda, la antena de Policía de Islas. No hay forma de perderse, por lo que omitimos puntos de referencia, pero por las dudas a los ocho minutos de navegar por el Carabelas, sobre margen dere-



Navegando en pleno río Carabelas Grande. La mayor parte del recorrido no ofrece la menor posibilidad de perderse, lo que es ideal para quienes quieren "debutar" en paseos de este tipo.

Como se puede verificar en la fotografía (Canal L. N. Alem), la ruta que recomendamos es ideal para navegar "descansando". Aparte del hermoso espectáculo del agua actuando como espejo, está la tranquilidad que da la escasa presencia de otras embarcaciones.

Este es el Paraná Guazú. Al lado del "Remanso" nuestra Super Sport queda chiquitita. La amplitud del río permite evolucionar sin problemas y elegir, de acuerdo con el estado del agua, el recorrido más conveniente.

Para poder disfrutar de algo no sólo es necesario tener buenos elementos sino saber aprovecharlos. Decimos esto porque no siempre el que tiene una lancha le saca el provecho que puede. Salir a pasear por el Luján es ya imposible pues parece la calle Santa Fe a las siete de la tarde, los recreos no dan abasto y el que compró una lancha para huir del "mundanal ruido" se siente defraudado. Sin embargo hay maneras de escapar de ese maremágnum, entrar en contacto con la naturaleza que parece perdida y pasar un fin de semana de verdadero descanso. En el número 135 Parabrasas CORSA dio la "precisa" para ir a la ciudad de Carmelo. Hoy, con el objeto inmediato más arriba, volvemos con otro paseo, esta vez a Nueva Palmira. Como dijimos en aquella oportunidad, la ruta que hemos elegido no es la única, ni la más corta, ni la más bonita, etcétera. Es una de tantas, segura, cómoda y con la garantía de disfrutar plenamente de la navegación. La distancia es tal que se puede ir y venir cómodamente en el día, también hay pensiones y hoteles para quedarse a dormir, de manera que, honradamente, no hay excusa para quedarse sin conocer esta pintoresca ciudad uruguaya.

Como fin a esta introducción nuestro agradecimiento a NAUTICA BELGRANO, que nos facilitó las Súper Sport. Con ellas fuimos por: río Luján, canal Gobernador



La escollera de entrada. Baja la velocidad, ya que puede molestar a embarcaciones amarradas. Total, qué apuro tiene si ya está a doscientos metros de su punto de destino.

Abajo, derecha: Aquí es donde se amarra. ¿Verdad que lo hemos traído a un rincón de novela? Los cascos en seco, las lanchas amarradas, las gradas, todo contribuye al increíble encanto de esta ciudad.

Abajo, derecha: El hotel Punta Gorda visto desde el agua. Acercarse por lancha no es conveniente por los bancos. Ir por tierra si es aconsejable, ya que la vista desde arriba es extraordinaria.

ANTES DEL VIAJE

Si hace algún tiempo que no le presta a su motor la atención debida, le aconsejamos que lo lleve al servicio de la marca, si es posible. Con ello no sólo se evitará dificultades mecánicas sino que teniéndolo "al pelo" ahorrará combustible. El factor consumo es interesante de tener en cuenta. Más aún, un viaje de este tipo es ideal para controlar el consumo de una embarcación. Nuestro paseo no puede tomarse como base real para el cálculo porque nos deteníamos a sacar fotografías, tomar puntos de referencia, etcétera. Sin embargo era necesario sacar aunque más no fuera una con-

clusión aproximada. Ella es que para un motor de 55 HP el consumo del viaje total, ida y vuelta, debe andar alrededor de los 100 litros.

Por otra parte, además de los elementos de seguridad que Prefectura obliga a llevar en las lanchas, es aconsejable llevar: hélice de repuesto (chaveta, cono, perno, según el motor), herramientas comunes, un juego de bujías y pilas de repuesto para la linterna estanca. Como puede verse, nada del otro mundo, ya que es lo que debería llevar cualquier motonauta prevenida aunque no saliera de la primera sección del Delta.

TRAMITES Y DOCUMENTACION

Debe poseerse en regla toda la documentación que acredite la propiedad de la lancha, o autorización del dueño para conducirla. Es obvio mencionar el certificado de elementos que la Prefectura Nacional Marítima otorga a cada lancha. La documentación personal consiste simplemente en cédula de identidad. Normalmente no es requerido, pero no está de más tener el certificado internacional contra la viruela, que se saca en Córdoba 3120 de 7 a 19 horas. Con todo ello debe efectuarse el despacho del rol.

Si usted es socio de algún club náutico, puede obtener el formulario en el mismo club; caso contrario en Prefectura del Tigre o algún agente marítimo del Delta.

El despacho del rol, o sea la presentación de documentos y obtención de la autorización de Prefectura para viajar, puede hacerse en la Prefec-

tura del Tigre. Allí, en temporada, puede tocarle esperar un rato. Si eso no es de su agrado puede despachar el rol en el Destacamento Desembocadura del Sauce, frente al cual pasamos nosotros en el viaje de vuelta. Llegados a Nueva Palmira le aseguramos que no necesita buscar a la gente de la Aduana, ellos se le van a acercar inmediatamente. Ante ellos formule la declaración de las máquinas fotográficas o cualquier otro elemento importado. Luego debe dirigirse a Prefectura, que está en la entrada del sector reservado al tráfico portuario. Si usted va a quedarse Prefectura uruguay le retiene el rol que le entrega (debidamente despachado) en el momento que usted va a abandonar Nueva Palmira. Atención: si piensa hacer varias escalas en distintos puertos uruguayos recuerde que cada uno de ellos retiene una copia.

EN NUEVA PALMIRA

Nueva Palmira es un buen puerto ce-realero, que por su condición de puerto franco tiene un movimiento bastante acentuado. La ciudad es ideal para el reposo y las lanchas quedan muy bien protegidas en una pequeña bahía que tiene una boca angosta pero buena capacidad interna. Se diferencia en muchas cosas de Carmelo, pero la principal es que NO hay casino. De manera que el que vino a Nueva Palmira vino realmente a pasear, ¿entendido?

Para tener una idea aproximada de lo que puede resultar una estadía allí averiguamos el precio del hotel "El Uruguay", de don Pacífico. Está a menos de una cuadra de la playa y el

precio por persona con pensión completa es de unos 850 pesos uruguayos por día. Del otro lado de la plaza se halla el hotel Bermúdez, donde el gasto por día con pensión completa está alrededor de 950 pesos uruguayos.

Si los que van desean estar muy bien alojados pueden ir al Hotel Punta Gorda, pero les aconsejamos no hacerlo en lancha. Dejen las lanchas en la bahía mencionada y vayan al Parador por tierra, pues la aproximación por agua es muy difícil por los bancos. Como es característico de la costa uruguaya las playas son magníficas y de pura arena.

WEEK-END A NUEVA PALMIRA

recha la entrada del río Alférez Page, que tiene bancos pronunciados y no conviene acercarse mucho. Inmediatamente de pasada dicha boca, tirarse sobre margen derecha para no meterse por el Gutiérrez. A partir de la unión del Gutiérrez y el Bravo, el ancho del Bravo es de unos cuatrocientos metros. Después de ocho minutos se distingue la bifurcación entre Bravo y Sauce; nosotros seguimos por el Bravo. Tomamos por la izquierda y tres minutos después, sobre margen derecha, casa pintada de blanco y techo rojo. Cinco minutos después se llega a la isla de La Paloma y seguimos el curso recostados sobre la margen derecha. Poco después, en margen izquierda, un mareógrafo y al alcanzarlo, a lo lejos, ya se ve Nueva Palmira.

LLEGADA

A NUEVA PALMIRA

Conviene venir recostado a unos 100 metros de la margen derecha para evitar bancos. La costa de Nueva Palmira es alta. Para llegar a ella nos dirigimos a una boya pero cuidado con un barco hundido: la boya 139 debe dejarse por babor. El ancho del río Uruguay es de unos 3.000 metros. El rumbo es aproximadamente hacia la izquierda de una estructura inconfundible que es un sistema mecánico de carga de material a granel. Viramos a la izquierda paralelos a la costa y nos metemos entre dos escolleras de piedra. disminuimos la velocidad y comenzamos a ver veleros. Un buen letrado sobre la margen derecha dice: "Bien venidos a Nueva Palmira".

PARTIDA

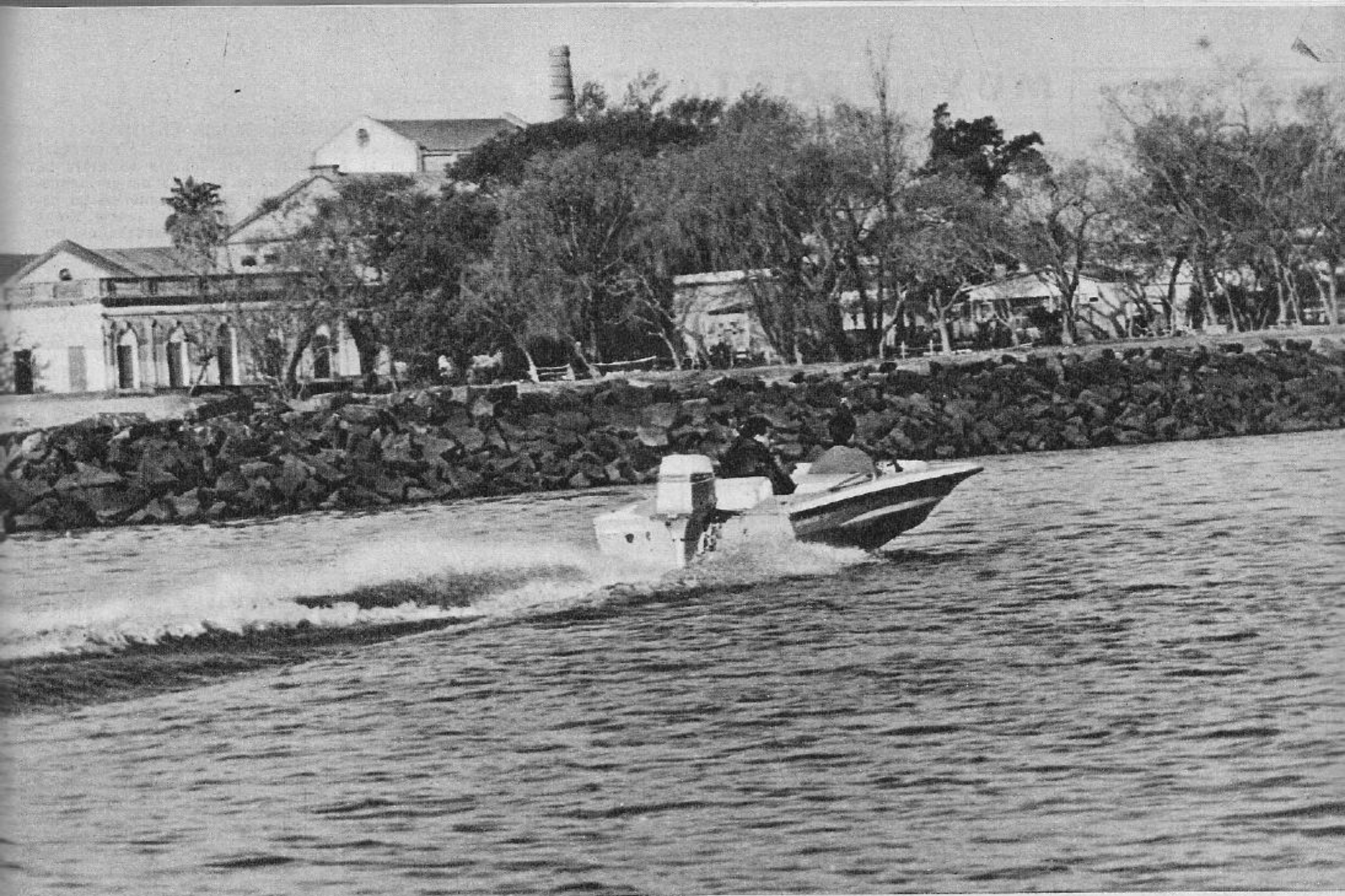
DE NUEVA PALMIRA

Nos fuimos navegando paralelos a la costa como si quisiéramos ir a Carmelo (que entre paréntesis es una buena posibilidad) y llegamos frente al Parador Punta Gorda. Abrirse de la costa por los bancos. Frente al parador hay boya roja que dejamos por babor (Nº 135). Salimos hacia la costa argentina en un ángulo de 45° y encontramos tres minutos después una boya que indica bifurcación. La dejamos a esa boya 132 por estribor sobrepasándola unos 100 metros por los bancos. Llegamos así al destacamento Desaguadero del Sauce y comenzamos la ruta de vuelta.

LA RUTA DE VUELTA

Cerca del destacamento hay un surtidor que conviene aprovechar. Venimos ceñidos a la margen izquierda y distinguimos la entrada del Ceibo. Desde allí hasta el Paraná Guazú es una hermosa y tranquila navegación. Referencias no precisa ninguna porque de la sim-

cha, casa Santa Rita. Dos minutos después se llega a una casa de techo de cinc, y parece como si el río se interrumpiera; lo que ocurre es que el Carabelas sigue hacia la izquierda en ángulo recto y hacia la derecha el Canal Nº 5. Doblamos a la izquierda y seguimos navegando por el Carabelas, con cuidado, ya que es un lugar donde suele haber muchas ramas y basuras en el agua. Se deja sobre margen izquierda la boca del canal Nº 6 y unos quinientos metros después tener cuidado con unos árboles que se proyectan sobre el agua desde la margen izquierda. Finalmente, a los 25 minutos de haber entrado al Carabelas, se pasa frente al antiguo cuartel de la Policía de Islas sobre margen derecha. Cuatro minutos después una antena muy alta de radio y televisión. Luego una fuerte curva a la derecha y seguimos derecho tomando el Canal Leandro N. Alem, viendo unos quinientos metros después la casa Rosa. Llevamos hasta este momento una hora y diez minutos de viaje. El Canal Alem es muy recto y pintoresco por la vegetación costera. Y a los 14 minutos de haber entrado al Alem llegamos al Paraná Guazú. Giramos a la izquierda, y unos doce minutos después se ve la isla Paloma, que conviene dejar por estribor pues hay bancos. Pasando la isla, unos 1.000 metros, sobre margen derecha está la entrada del Paraná Bravo, donde se ve la boya 165, que indica bifurcación. Al minuto de entrar al Paraná Bravo, sobre margen derecha, baliza y dos minutos después sobre margen de-



ple observación de la ruta surge la imposibilidad de equivocarse. Por si se le ha hecho de noche le recordamos encender las luces y que la roja va a babor, de manera que si ve enfrente una luz roja a la derecha y una verde a la izquierda hay una embarcación que se aproxima. Debe entonces caer a estribor y cruzar "roja con roja".

Entrando al Paraná Guazú hay que recostarse sobre la margen derecha para ubicarse bien. Debe reconocer el canal Alem, que es por donde vino, y a los 20 minutos de haber entrado al Guazú llegamos al Paraná Miní, por el que nos metemos, después de haberlo reconocido por una farola negra y blanca. (NOTA: los 20 minutos indicados son a una velocidad bastante menor porque era de noche y andábamos más o menos a unas 3.000 a 3.500 rpm.

La primera boca sobre la margen derecha es la del Canal 4, con un letrero amarillo a cada lado que dice: "Cable subfluvial, no fondear"; unos cinco minutos después se arriba a Cuatro Bocas, donde nosotros elegimos seguir derecho por el Canal de la Serna. Allí mismo, surtidor de Y.P.F. y unos diez minutos después, otro. Atención, que sobre la margen izquierda hay una boya verde que indica barco hundido; a los cinco minutos, surtidor Esso a la derecha, Y.P.F. a la izquierda y 300 metros más adelante el Paraná de las Palmas. Justo en su boca, a la izquierda, el recreo "El Tropezón", y a la derecha, farola de luz blanca. Para cruzar el Paraná apuntamos derecho a un letrero redondo de Y.P.F. y nos metemos en el Gobernador Arias, al que saludamos como vie-

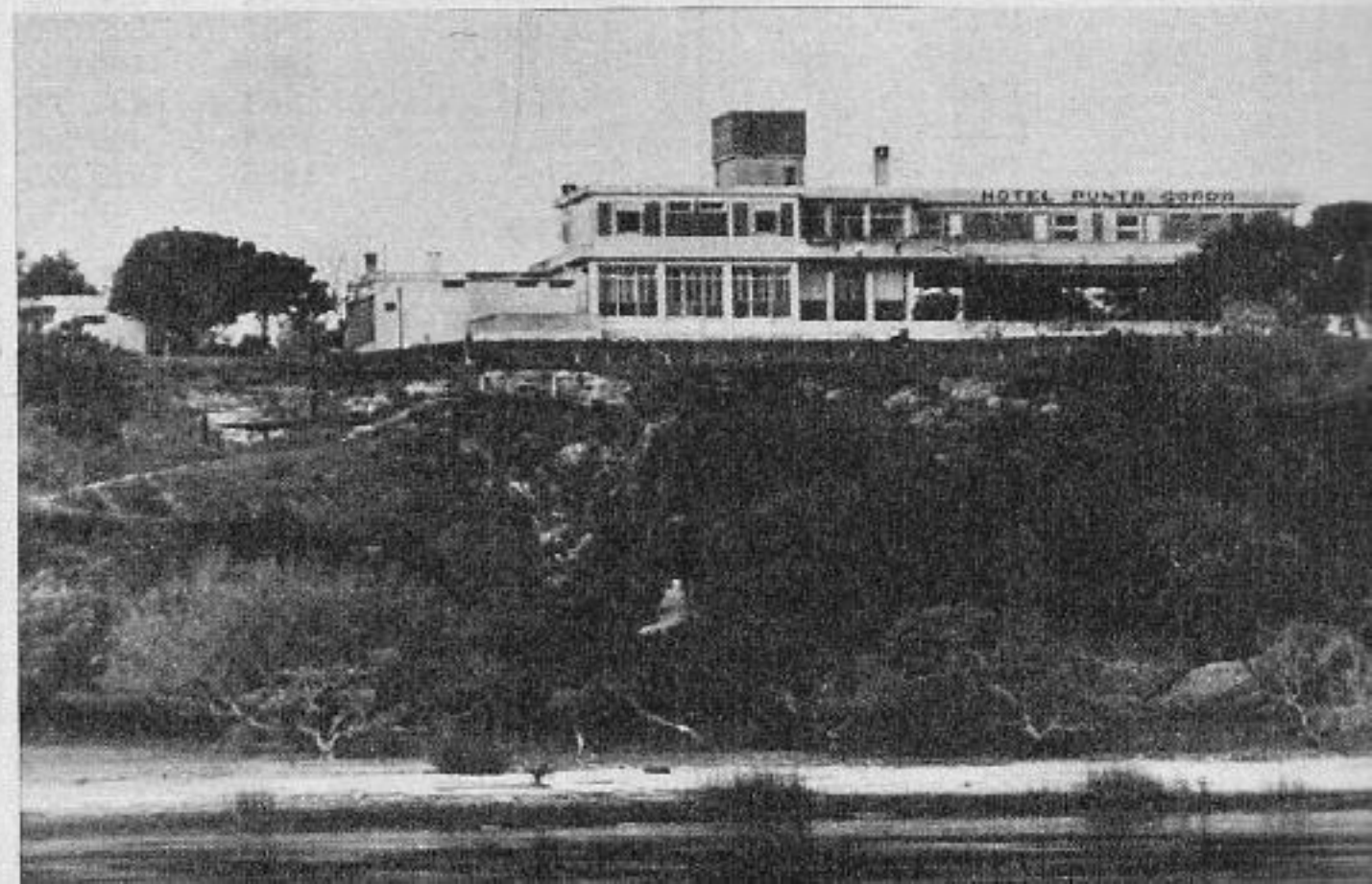
jo conocido y que nos lleva derecho al Luján.

CONCLUSIONES

Nueva Palmira está al alcance de cualquier motonauta. El paseo, porque el viaje en sí es un verdadero paseo, es seguro y, como colorario de él se encuentra una ciudad pequeña, sumamente cordial, donde aparte de bañarse en las playas, puede practicarse con muchas posibilidades de éxito la caza y la pesca. Como se desprende de la descripción del recorrido, el único tramo que se hace en aguas "abiertas" es el cruce del río Uruguay, pero que es muchísimo más breve que en el viaje a Carmelo, pues su ancho es apenas una cuarta parte del que posee a la altura de la zona carmelitana.

La ruta, por el hecho de ser menos transitada, es muy tranquila, pero por la misma razón conviene no esperar demasiado de los surtidores y es una precaución razonable salir con la cantidad de combustible para llegar sin reabastecerse. Nosotros encontramos nafta en todos los surtidores que se indican en el texto, pero no dejamos de reabastecernos, por las dudas.

¿Cuál es el equipo mínimo para hacer esta excursión? Resulta evidente que las Super Sport, propulsadas por Evinrude 55 HP, son más que suficientes. Como casco es evidente que cualquiera, con tal que esté bien diseñado, y como potencia pensamos que 25 ó 30 HP es el mínimo razonable con que puede hacerse el viaje, porque puede encontrarse mal tiempo y siempre es bueno tener algunos HP de reserva bajo la carcasa



MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, tomas, accesorios, etc.

VEHICULOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	350.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec. ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. ..	1959	720.000
Impala 6 mec. ..	1959	800.000
Impala 6 mec. ..	1960	950.000
Impala 8 aut. ..	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. ..	1961	1.000.000
Impala 6 mec. ..	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. ..	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. ..	1963	1.400.000
Impala 6 mec. ..	1964	1.600.000
Impala 8 aut. ..	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé ...	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1945/7/8	200.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1962	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom	1963	750.000
660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country	1963	780.000
660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990	1963	820.000
1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassador 990	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador 990	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassador 990	1965	1.150.000
Ambassador 999	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambassador 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000
PICK - UPS USADAS		
ARGENTA		
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
CITROËN		
AZU Furg.	1965	430.000
AZU Furg.	1966	480.000
AZU Furg.	1967	530.000
AZU Furg.	1968	610.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	700.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
10	1968	1.350.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	800.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	750.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	800.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000
FIAT		
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1968	920.000
FORD		
F-10 Pick-up	1960/1	700.000
F-100	1962	800.000
F-100	1963	850.000
F-100	1964	900.000
F-100	1965	950.000
F-100	1966	1.000.000
F-10	1967	1.200.000
F-100	1968	1.500.000
JEEP		
IKA Pick-up	1961	470.000
IKA	1962	500.000
IKA	1963	530.000
IKA	1964	560.000
Glad. V	1964	580.000
Glad. X	1964	600.000
Glad. V	1965	620.000
Glad. X	1965	650.000
Glad. V	1966	680.000
Glad. X	1966	720.000
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO		
Pick-Up	1961	390.000
"	1962	420.000
"	1964	490.000
"	1965	520.000
"	1966	560.000
"	1967	620.000
STUDEBAKER		
Champ.	1963	550.000
Champ.	1964	600.000
AUTOMOVILES 0 km		
AUTO UNION		
1000 S. 4 p.		1.249.000
Rural Universal		1.279.000
CITROËN		
2 CV AZAM, 4 p.		864.000
2 CV AZN, 4 p.		793.000
2 CV AZ, 4 p.		825.000
CHEVROLET		
Súper Sport		2.226.000
Special, 4 p.		1.575.000
Súper, 4 p.		1.960.000
Súper De Luxe, 4 p.		2.134.000
DODGE		
Valiant		1.846.000
Polara		2.041.000
Coronado		2.199.000
Gran Turismo		2.306.000
ESTANCIERA		
UA-5RB t/simple		1.526.700
UA-5RA t/doble		1.693.200
FIAT		
600 E, 2 p.		878.000
800 Coupé		1.085.000
800C Coupé Spyder		1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.		1.430.000
1500 Coupé		1.705.000
1500 C-Familiar, 4 p.		1.504.000
FORD		
Falcon, taxi, 4 p.		1.736.000
Falcon Stand, 4 p.		1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.		1.885.000
Falcon Futura, 4 p.		2.021.000
Rural Falcon De Luxe		1.960.000
Rural Falcon Futura		2.063.000
Fairlane 500		2.380.000
Fairlane L.T.D.		2.603.000



Tiene chispa de campeón

PRIMERO EN ENCENDIDO

Con la más extensa línea en la fabricación integral de partes para encendido y electricidad de automotores: Bobinas de Ignición, Condensadores, Fusibles, Rotores, Platinos, Solenoides de Arranque, etc.

PRIMERO EN RENDIMIENTO

Su planta industrial en Haedo no sólo produce con la más avanzada tecnología, sino que posee el Laboratorio más completo de Sudamérica de control de calidad, conforme a las normas técnicas originales de fábrica para cada automotor.

PRIMERO EN POPULARIDAD

La mayor venta y la línea más completa del mercado de repuestos en la especialidad.

Electrotécnica Jujuy S.A. es la única empresa que ha logrado colocar, en un mercado tan exigente como los EE.UU., su extensa línea de platinos para distribuidor. No ocasionalmente. Desde 1968 las exportaciones de estos productos no tradicionales son constantes y dentro de poco atenderá la demanda de ALALC. Por eso, es:

CALIDAD DE EXPORTACION



**Avda. Honorio Pueyrredón 1526
Tel. 58-8618/9110**



MERCADO

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. . .	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. . .	1.665.000
Peugeot 504 de lujo ..	1.682.000
Peugeot 504 superlujo	1.822.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. . .	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

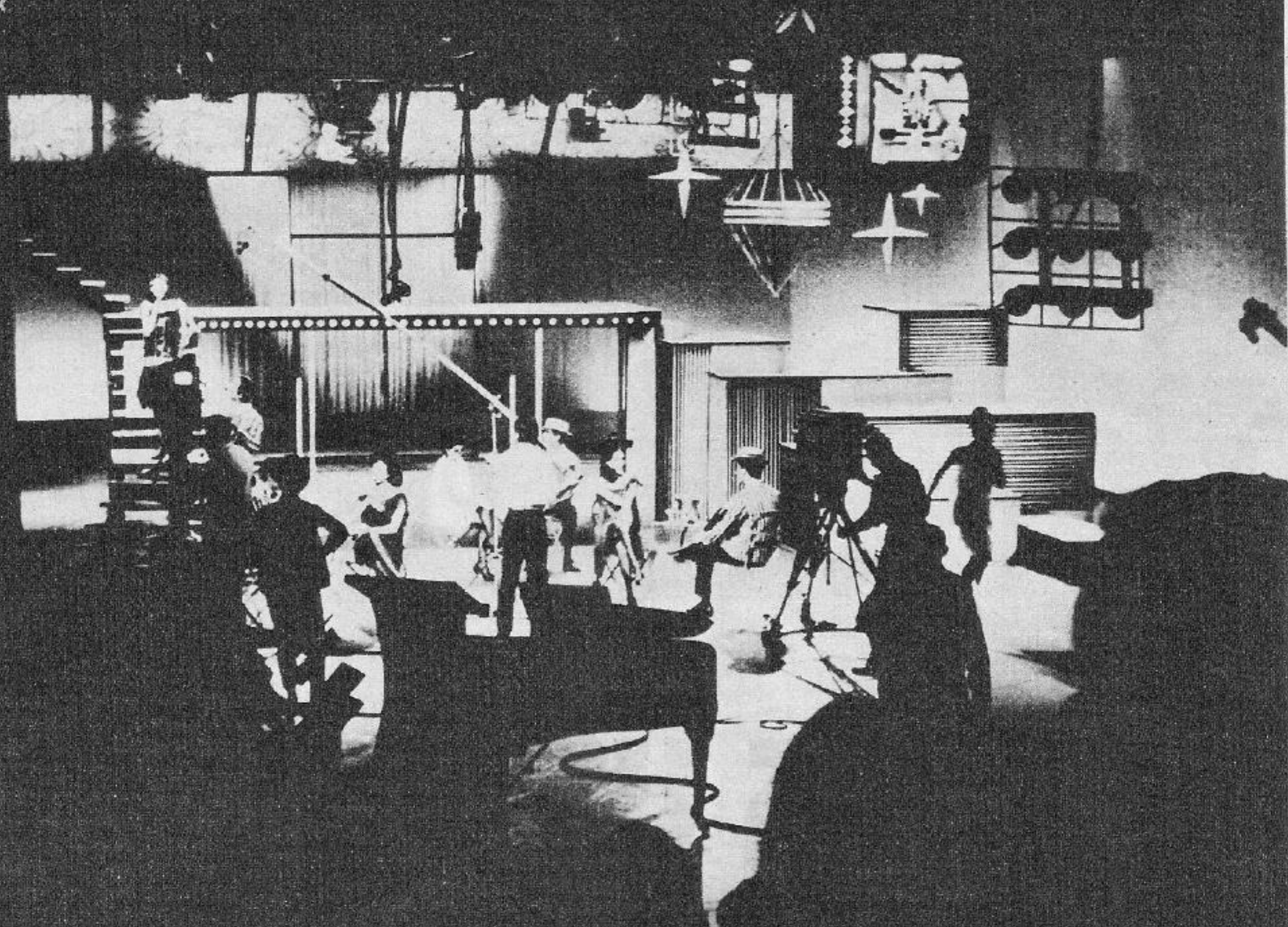
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

CILINDRADA	AÑO	ESTIMAC
AJS		
500	46-48	72/96.000
350	46-48	48/72.000
500	49-54	96/144.000
500	60-62	264/336.000
650	60-62	288/360.000
BSA		
500	46-48	60/84.000
500	48-49	96/144.000
350	48-49	72/96.000
650	50-52	120/180.000
500	60-62	264/336.000
BMW		
500	55	180/216.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC
250	58	180/216.000
500	58	300/360.000
500	62	360/420.000
600	62	456/540.000
250	62	216/276.000
DKW		
125		42/60.000
150		48/72.000
DUCATI		
175		96/144.000
200		108/156.000
GILERA		
150	54-62	60/96.000
175	60-67	72/113.000
200	62-68	96/132.000
200	65-68	108/156.000
300 (imp.) ..	57-58	96/168.000
300 (nac.) ..	67-68	180/240.000
GUZZI		
175	57-61	96/144.000
235	57-61	108/156.000
350-500	46-49	48/72.000
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-49	120/144.000
HONDA		
50	60-62	60/84.000
125	60-62	96/144.000
150	60-62	108/156.000
250	60-62	216/264.000
300	60-62	264/300.000
HRD		
1000	48-49	144/192.000
1000	54	240/300.000
1000 B. Shadow	48-49	264/300.000
ISO		
150		42/60.000
JAWA		
350	57	96/144.000
175	57	60/96.000
350	62	120/168.000
MATCHLESS		
350	46-48	48/72.000
500	46-48	72/96.000
500	49-52	96/144.000
NORTON		
500	46-48	72/96.000
500	49-51	96/144.000
500	58	192/228.000
500	62	228/288.000
SIAMBRETTA		
125	54-62	48/72.000
175	58-62	84/132.000
125 (Cristian)	58-62	120/144.000
TRIUMPH		
500	46-47	108/168.000
500	48-50	180/240.000
650	48-50	204/264.000
350	47-49	84/120.000
500	51-54	228/276.000
650	51-54	240/300.000
500/650	55-57	264/336.000
350	58-62	264/336.000
650	60-62	384/456.000
500-650 (Cr.)	49-55	300/360.000
ZANELLA		
100	59-67	48/72.000
125	59-67	60/84.000
MOTOS 0 Km		
GILERA 180 SPRING		199.000
GILERA 200 GT		224.000
GILERA 300		314.000
ZANELLA 48		90.000
ZANELLA RUTERA 125 ..		135.000
ZANELLA PONDEROSA ...		175.000

EL SECRETO DE NUESTRA IMAGEN



Es un secreto guardado a voces, o mejor dicho a imágenes. CANAL 9 MENDOZA alcanza con imágenes claras y precisas a más de medio millón de telespectadores: una excelente cobertura para su producto.

Por otra parte, usted sabe que la calidad de nuestros programas asegura el éxito de sus mensajes publicitarios.

Cobertura y penetración. Dos necesidades del mercado que no se cubren simplemente con una buena programación. También es indispensable un equipo ultramoderno: antena a 143 metros de altura, transmisor Philips de 5 Kw —la potencia irradiada efectiva es de 72 Kw—, 4 cámaras Orticon CSF, 2 telecines, 2 grabadoras reproductoras de video-tape Ampex 1100 y un moderno camión de exteriores, hablan a las claras de nuestra inquietud por ofrecer lo mejor.

Tenemos una imagen que se ve muy bien y que vende muy bien. Lo sabe todo el mercado cuyano. Por eso, en CANAL 9 ya no podemos guardar ningún secreto.

CANAL **9** MENDOZA

Y SU REPETIDORA CANAL 5 DEL VALLE DE UCO

REPRESENTANTE EN BS. AS.: PROARTEL



YACHTING

MUCHAS VELAS A SAN PEDRO

Fuerte viento - Lindo día - Tumbadas

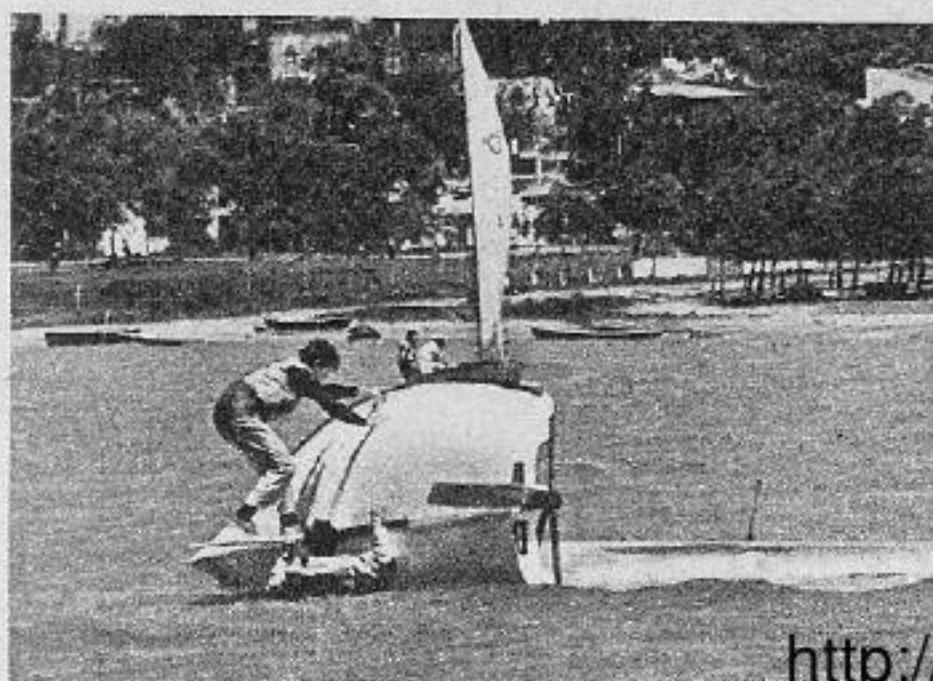
- Averías - Planeadas al por mayor - Amistad - Elementos

suficientes como para que en San Pedro se

disputara con éxito la sexta semana Internacional de Yachting

Por JUAN PEDRO SIEDMANN

Fotos de JORGE GARCIA



T. C. en San Nicolás y Yachting en San Pedro; evidentemente el 12 de octubre fue el día de los "Santos" y CORSA no quiso perder la oportunidad de ver barcos de diferentes clases corriendo juntos en una cancha que además de difícil es fabulosa. En este fin de semana se disputó el VI Campeonato Internacional de Yachting de San Pedro, organizado por el Club Náutico de dicha ciudad.

El viento fue el primer actor en estas jornadas, puesto que sopló en esos días con una intensidad tal que exigió el máximo esfuerzo de los tripulantes, quienes pudieron lucir su sapiencia... o no... La organización fue perfecta, las autoridades del C.N.S.P. demostraron una vez más que saben hacer las cosas, tanto en las regatas como en la organización. Las delegaciones fueron alojadas gratuitamente en hoteles, recibiendo en todo momento la atención y cordialidad tan común en la gente del interior. Felicitaciones, señores: ésa es la forma de promover un deporte.

Cabe destacar la importancia que le dieron los aficionados a esta trezada, sin distinción de edad, ya que acudieron a la laguna cuatro 505, dos lightning, veinticuatro snipes, cuarenta y cinco pingüinos y trece cadets, en representación de los siguientes clubes: Náutico San Pedro, Club de Velas Rosario, Flota 656 (Zárate), Náutico San Isidro, Náutico Sudeste, Campo Deportivo Olivos, 400 Yacht Club (Córdoba), Regatas San Nicolás, Regatas La Plata, Náutico Quilmes, San Fernando, Yacht Club Argentino,

CLASIFICACION

CLASE 505		GENERAL			
1º	P. Siedman-G. Casese ...	Desacuerdo	....	YCO	3
2º	O. Montes-C. Kneith	....	Mu Watsul Go Go	YCO	13
3º	E. Homps-B. Sickinger ..	Riffi	.....	YCO	30
	E. Adamson-C. Solveyra..	Bobby Dazzler	..	YCO	30
CLASE LIGHTNING		GENERAL			
1º	Carlos Muller	....	Capality	....	CNSE ... 3
	Fernando Muller	....	Fatiga	....	CNSE ... 3
CLASE SNIPE					
1º	J. Fernández Viña	....	Camba	....	CNSN .. 6
2º	Enrique Daller	....	Guado	....	Flota 646 13
3º	Silvia Volker	....	Kokeshi	....	CNSI ... 23,7
4º	Guillermo Klaerich	....	Hulja	....	CNSI ... 27,7
5º	Jorge Monteverde	....	Malandrin	..	CNSP ... 29,1
CLASE PENGUIN					
1º	Luis Galván	....	Sabandija	...	CRLP ... 154,1
2º	Alberto Solanas	....	Sprite	....	CNSP ... 148,4
3º	María Agotegary	....	Flamengo II.		CNSP ... 148,3
4º	R. Carrquirilabordo	..	Sofaifa	....	CRLP ... 146
5º	Eduardo Gecas	....	Abrojo	....	CRLP ... 136
CLASE CADET					
1º	Daniel Brauer	....	Ranquel	....	CNSI ... 0
2º	Marcos Mugeburu	....	Chillin	....	CNSI ... 16,7
3º	Máximo Lange	....	Alimak	....	YCA ... 25,4
4º	Jorge Asad	....	Nupi	....	YCA ... 31,7

OTROS RESULTADOS

El 11 y 12 de octubre pasado se disputaron regatas triángulo en Buenos Aires y otra de crucero a Riachuelo (ROU). He aquí los resultados:

Clase Dragón: Corrida frente a Dársena Norte en la que triunfó Héctor Schenone con Calafate en 3h6m5s; segundo resultó Juan Carlos Schenone con Chasquido en 3h6m26s.

Clase Grumete: Organizada por el YCA, ganada por A. Bafico Rojas con Escorpión en 3h13m34s; segundo, J. M. Luelmo con Lapacho en 3h16m28s.

Clase Finn: Disputada frente a Olivos, ganada por Wilson Pereira con Escándalo en 1h11m10s; segundo, Bocha Merayo con Gervasio en 1h12m23s.

Clase Lightning: Se corrieron la 5ª y 6ª regata por la selección para intervenir en el Campeonato Sudamericano a realizarse próximamente en la Argentina; las posiciones fueron:

5a. Regata

1º	Oswaldo Bordino	....	Flamingo III	....	YCO..
2º	Carlos Keller Sarmiento.		Mancarrón	.....	CNO..

6a. Regata

1º	Daniel Williams Camet..		Qué Sé Yo V	....	YCO..
2º	Carlos Keller Sarmiento.		Cancarrón	.....	CNO..

En la clasificación general los puestos son:

1º	Daniel Williams Camet .	Qué Sé Yo V	....	YCO..	102 Puntos
2º	Pedro Sisti	....	Alegreto III	.....	CNO.. 92 Puntos
	Oswaldo Bordino	....	Flamingo III	.....	YCO.. 92 Puntos

En la regata crucero a Riachuelo estaba en juego la copa René Salem y fue ganada por A. Corna con Reoluta empleando un tiempo corregido de 9h33m7s para recorrer las 68 millas de la prueba.

Los inscriptos fueron 36 y la clasificación final fue:

Clase A

1º	Jorge Benavidez.	Juana	
2º	E. E. Krag	....	Horizonte
3º	Juan Kaiser	....	Jovita

Clase B

1º	Carlos Corna	Recluta	
2º	E. Kocourek	....	Milagro
3º	Ricardo Galarce..	....	Sancir

Clase C

1º	Carlos Iriarte	....	Bonanza
2º	J. C. Canzobre	..	Chamuyo
3º	T. Corti	.....	Taurus

Clase D

1º	R. Russomando	..	Vinxi
2º	M. J. Vargas	....	Indio
3º	Otto Weber	....	Sun Crest

Clase JOGA

1º	Jorge Villegas	..	Proclon
2º	Arlstides Chiesa	..	Fauno II

Yacht Club Olivos y Náutico Olivos. LAS REGATAS. Fueron disputadas sobre un recorrido especial, ya que se largó en la mitad de la pierna de ceñida debido a que en las cercanías de la boya de sotavento había poca agua, lo que no permitió el evolucionar de los barcos en los momentos previos a la largada.

El programa indicaba dos regatas para el sábado: la primera a las 9, la segunda a las 13 y la última el domingo a las 10. Pero al llegar al club nos encontramos que el fuerte viento y el hecho de que algunas tripulaciones no habían llegado aún, motivaron la suspensión de la primera regata, la que, finalmente, se corrió el domingo. Alrededor de las 12 comenzaron a salir los primeros barcos y sus escoradas ya indicaban que la regata sería muy dura; ya antes de la largada hubo algunas tumbadas. Allí se vio la eficacia de las lanchas de rescate.

La regata se largó con viento SE de 35 a 45 km, siendo muy disputada en todas las clases, especialmente en snipe, donde la lucha por los primeros puestos fue bastante intensa. En general, la serie se caracterizó por la velocidad, prácticamente todos los barcos planeaban, favorecidos por la poca marejada. La serie finalizó sin novedades, salvo la palma que reflejaban la mayoría de las tripulaciones.

El domingo amaneció ventoso pero ya con menos intensidad, lo que permitió que las regatas fueran menos difíciles; sin embargo, los borneyos y las rachas persistían, haciendo que correr fuera para algunos un mero aguantar. El viento

Largada de la clase Penguin iniciaron la prueba 45 barcos, quedando el triunfo en manos de Luis Galván. Partida de la clase Snipe, una de las más disputadas.

Abajo, izquierda: ¡No, muchachos, así no! Se navega con el palo para arriba; Bruno Sickinger y Eduardo Homps tratando de adrizar su barco después de una desafortunada maniobra.

Abajo, derecha: Los barcos, ya acomodados, inician la segunda regata en busca de la boya de barlovento.

saltaba alrededor de 20 grados y las negadas provocaron la consabida tumbada a más de uno.

En la segunda regata los participantes eran menos; gran deserción por averías. Se largó con viento también SE de 30 Km, por lo que se utilizó el mismo recorrido que en el día anterior. Las largadas fueron correctas, así como el resto de la regata; la lucha por la delantera, esta vez, fue más marcada en todas las clases; claro, ya todos trataban de acomodarse, a fin de conseguir un buen puesto en la general.

La tercera regata fue definitiva; se largó inmediatamente después de finalizada la segunda, en las mismas condiciones de tiempo y con menos participantes aún; el poco tiempo entre serie y serie no permitió la reparación de los barcos con roturas. El viento comenzó a decaer y algunos Cadet izaron sus spinnaker siendo de esta manera los únicos que colorearon la laguna. En esta regata hay que destacar que el indiscutido candidato de los penguins, Raúl Lacchini perdió su oportunidad al romper la orza, así como Guillermo Klaerich quien al romper la linga cayó al agua, por lo que tuvo que lamentar una destacada actuación en la clase Snipe.

En síntesis: en estos dos días, el deporte de la vela vivió otra justa que muchos recordarán con agrado, y nos fuimos con la impresión de que volveremos a ver el próximo año a todos estos muchachos que con su entusiasmo transformaron el festival en una verdadera fiesta de camaradería.

DISFRUTE CON

EL HIPOCAMPO DEL TRIDENTE

Lanchas BERMUDA

PESCADORA - MARK II

SPORTWIN - SUPER SP.
DAY CRUISER - COBRA
GRAN TURISMO



Motores EVINRUDE

Caza Submarina
Camping
Ski

nautica belgrano

Juramento 1981 - Buenos Aires

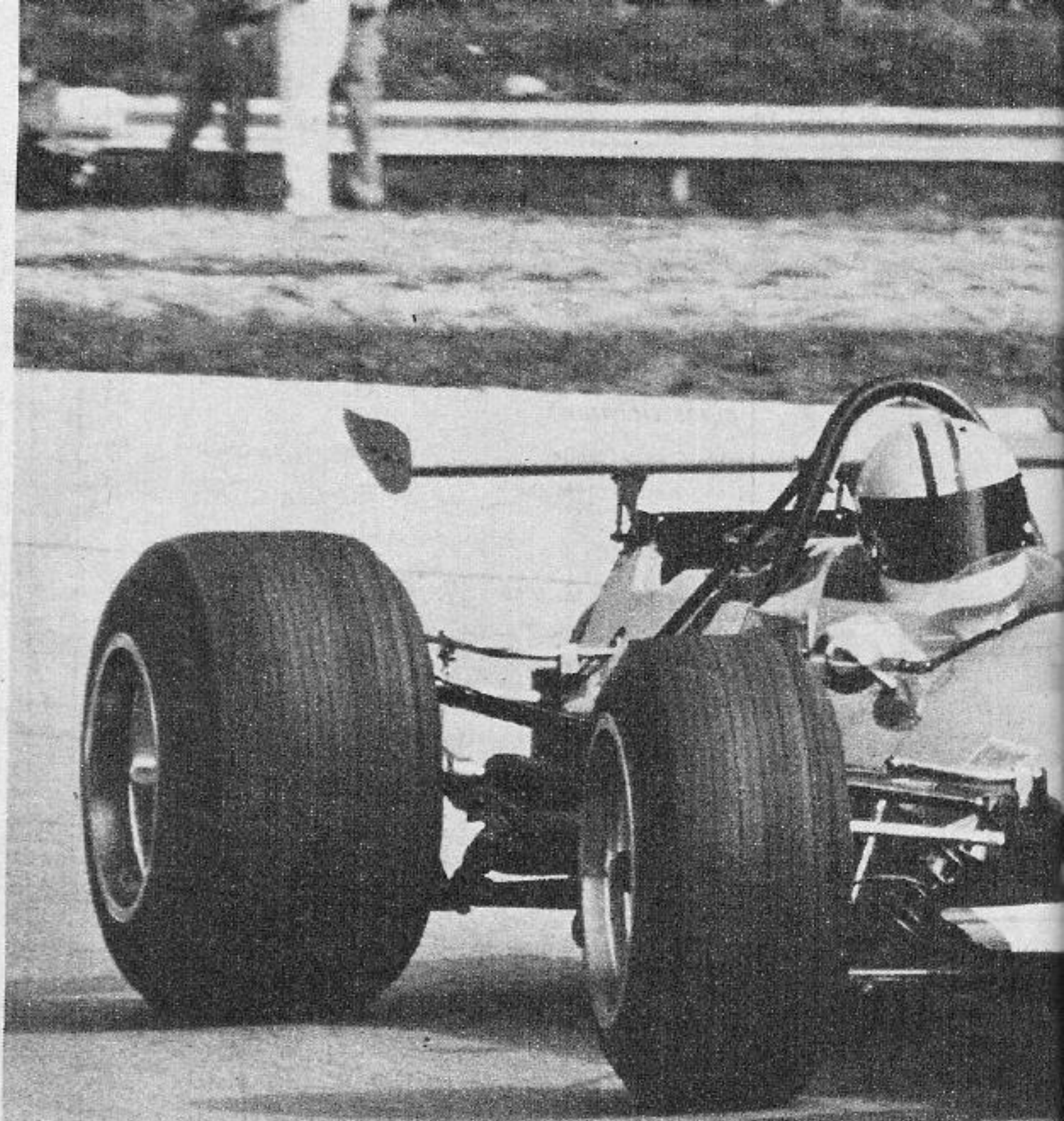


**Magdalena
Mixhuca**
octubre 19/1969



Jackie Stewart campeón mundial

GRAN PREMIO DE
MEXICO



Con una de las máquinas más lindas que se pueden ver en F-1, el McLaren M7B-Cosworth, Denny Hulme batió a Jacky Ickx por la bagatela de tres segundos.

HULME BAJO EL

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Stewart, Jackie	63
2º	Ickx, Jacky	34
3º	McLaren, Bruce	26
4º	Rindt, Jochen	22
5º	Beltoise, Jean Pierre	21
6º	Hulme, Denny	20
7º	Hill, Graham	18
8º	Siffert, Joseph	15
9º	Brabham, Jack	14
10º	Courage, Piers	8
11º	Surtees, John	6
12º	Atwood, Richard	3
	Elford, Vic	3
	Rodríguez, Pedro	3
15º	Servoz Gavin, Johnny	1
	Moser, Silvio	1

VIII GRAN PREMIO DE MEXICO

Circuito de Magdalena Mixhuca 5.000 metros

CLASIFICACION

Pos.	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	Hulme, Denny	Mc Laren M7B	1h54m07s3
2º	Ickx, Jackie	Brabham-BT28 Cosworth	1h54m10s
2º	Ickx, Jaky	Brabham-BT28 Cosworth	1h54m36s
4º	Stewart, Jackie	Matra-MS80 Cosworth	—
5º	Beltoise, Jean Pierre	Matra-MS80 Cosworth	—
6º	Oliver, Jackie	BRM P138 V12	—
7º	Rodríguez, Pedro	Ferrari 311 V12	—
8º	Servoz Gavin, Johnny	Matra-MS84 Cosworth	—
9º	Courage, Piers	Brabham-BT26 Cosworth	—
10º	Surtees, John	BRM P138 V12	—
11º	Lovely, Pete	Lotus-49B Cosworth	—



Denis Hulme ganó la última carrera del Campeonato Mundial de Conductores 1969, que se adjudicó Jackie Stewart. Excelente andar de los Brabham y muy llamativo resurgimiento de los McLaren, versión M7B. Lentos los Matra

Eran varios los que guardaban en algún rincón escondido de su tierno corazón adolescente (o no tanto) las ansias desbordantes de alcanzar la soñada meta en el Gran Premio de México. El hecho de ser ésta la última carrera del año alimenta muchas esperanzas. Para algunos, como Jackie Stewart, el desiderátum era alcanzar el record de siete "grandes prix" siete en un mismo año, marca que permaneció incólume, a pesar de los ímpetus del actual campeón, en manos del recordado Jimmy Clark, quien alcanzó esa cifra en 1963. Jackie deberá compartir su record actual (seis carreras) con Clark (1965), Fangio (1954) y Ascari (1953), y empezar de nuevo en Sudáfrica el año que viene para alcanzar o pasar a su compatriota. Jack Brabham también esperaba romper una mala racha que lo persigue desde el Gran Premio de Canadá de 1967, impidiéndole volver a ganar un GePe. El viejo "Blackjack" se mostró como en sus mejores tiempos durante las prácticas, clasificando con el mejor tiempo en la "pole position". Con 1m42s9/10 para recorrer los 5000 metros del Magdalena Mixhuca, con un promedio de 174,927 km/h. Jack encabezó la lista de cinco pilotos que pulverizaron el record de Siffert del año pasado, los otros: Ickx, Stewart, Hulme y el mismo Siffert. En carrera se mostró vigoroso y lleno de ambiciones, pero debió resignarse a ser desplazado por Hulme e Ickx. Y otro de los que tenían algún interés especial en ganar esta carrera fue precisamente su ganador, quien no tenía éxito en F-1 desde hace un año, aunque en CanAm le va al repelete.

La carrera comenzó con un hombre de menos, Bruce McLaren, quien se vio imposibilitado de largar por rotura de la bomba de nafta a último momento. En la largada picó en punta Jackie Stewart, pero a la quinta vuelta se

vio rebasado por Ickx, Hulme y luego Brabham. Para ese momento ya se había producido el abandono de John Miles, quien había entrado varias veces a boxes con su poco eficaz Lotus de tracción integral. Jochen Rindt, que se había mantenido quinto hasta entonces, también se vio obligado a desertar en el mismo giro, con graves problemas de suspensión, mientras Courage y Siffert se enganchaban en una curva como consecuencia del encarnizado duelo que protagonizaban desde la largada. Siffert debió abandonar con el auto en malas condiciones generales, pero el Brabham de Courage no quedó tan "a la miseria" como para no seguir. Ponchazo va, ponchazo viene, llegó al tranco hasta la novena posición final.

El duelo por la punta fue terrible. Hulme estaba en su día, y su M7B rendía como nunca en todo el año, de tal suerte que ni el joven Ickx, con su temible Brabham en excelentes condiciones, pudo superar al revitalizado veterano. A ritmo de locos, Hulme llegó a aventajar al belga por once segundos, pero la presión de Brabham y Stewart desde el tercer y cuarto puestos llevaron a Ickx nuevamente a las vecindades del raudo neocelandés, arribando a la bandera a cuadros solamente tres segundos más atrás que el ganador. Llamativo el rendimiento del McLaren M7B, que parecía una máquina caduca hasta el triunfo del domingo. Llamativa también la "baja de azúcar" de los Matra, que no estuvieron a fin de año como para discutir el título si hubieran sido otras las condiciones. Por último, muy bien Jackie Stewart, quien no sólo se coronó campeón mundial sino que demostró que en las malas se las arregla para salir adelante con la misma calidad que cuando gana, como corresponde a un campeón.

TELON

SIEMPRE A LA VANGUARDIA!

VI PREMIO GENERAL MANUEL N. SAVIO - SAN NICOLAS - (12-10-69)

1º CARLOS PAIRETTI
2º GASTON PERKINS
4º FEDERICO URRUTI

**están equipados
con productos**

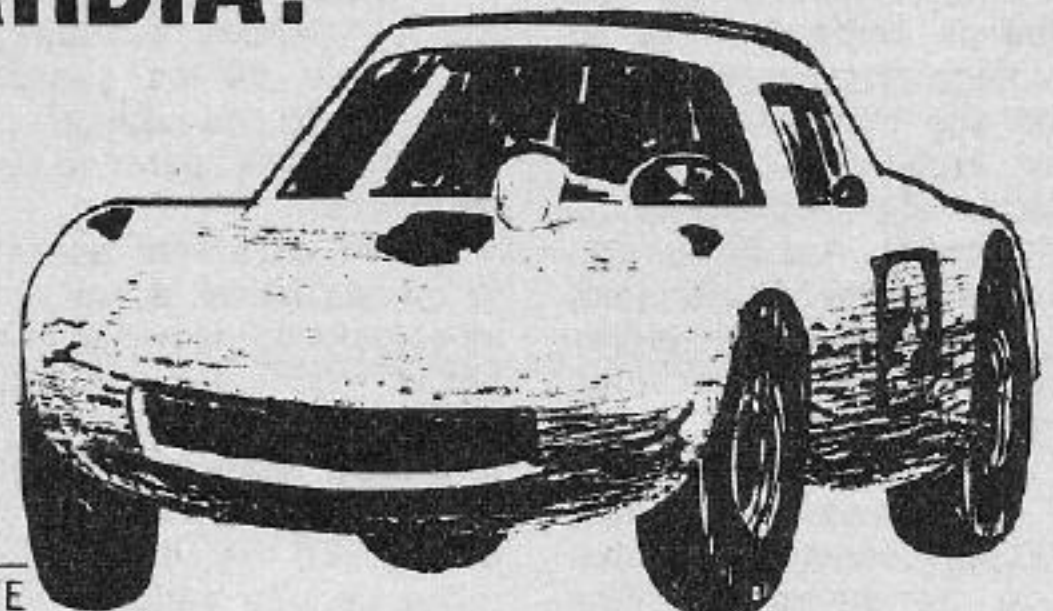
MANUFACTURA DE
ARTICULOS DE CAUCHO

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

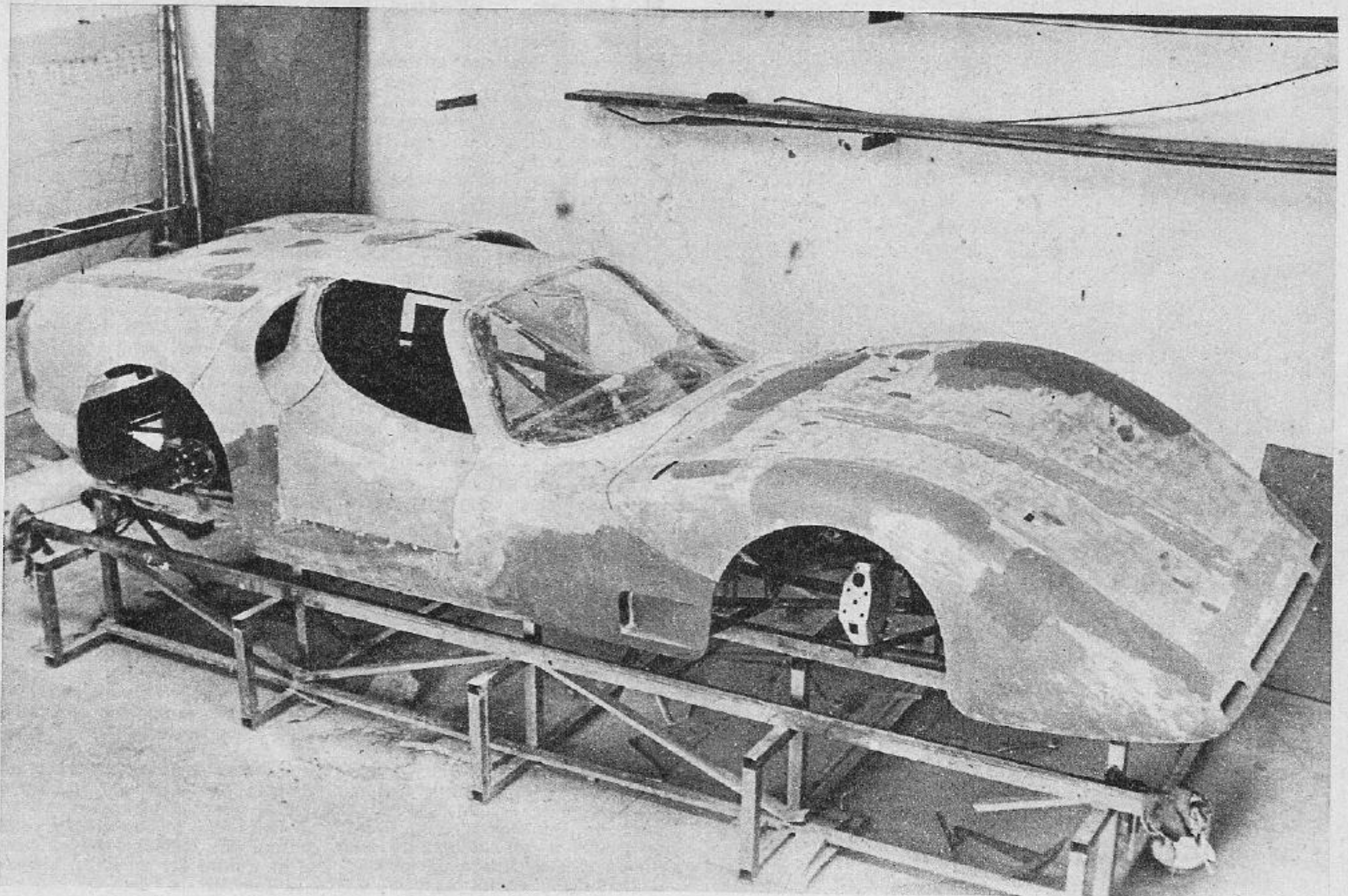
SIEMPRE A LA VANGUARDIA

CAÑOS DE RADIADOR - CAÑOS DE FRENO - CAÑOS DE NAFTA Y ACEITE

FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654



LA PLATA C



En menos de un mes estará finiquitado el SP que construye el ingeniero Juan Carlos Gentile en La Plata.

¿El piloto? Será Jorge Martínez Boero, el personaje de Bolívar que a través de muchas actuaciones demostró ser de los mejores pilotos pisteros de la marca de GM.

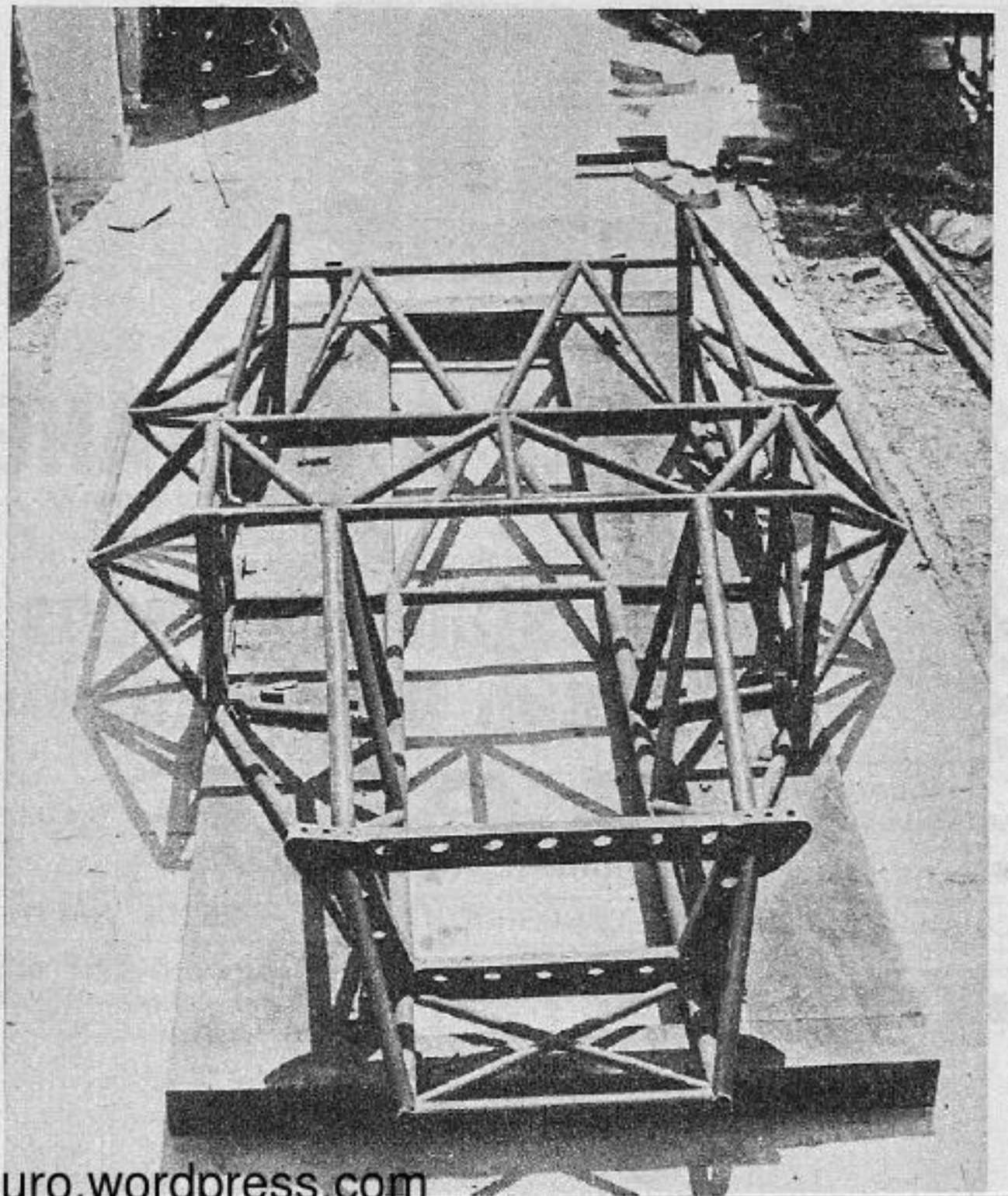
Juan Carlos Gentile (27 años, soltero) se recibió de ingeniero mecánico en la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de La Plata. Fue ex compañero de su actual colega Fissanotti. Junto con otros dos conocidos tifosi platenses: Hugo Di Lorenzo y Rubén Miotti son propietarios del nuevo automóvil. La Peña proveerá las partes mecánicas (motor, caja y diferencial) mientras que el resto será de la sociedad constructora del auto.

Juan Carlos Gentile (además redactor colaborador de Parabras CORSA) construyó un chasis tubular, de diagramación no muy convencional. Esencialmente consta de una cuaderna delantera, donde trabajan las sus-

pensiones delanteras y la caja de dirección. La segunda es una caja tubular central, en la zona del tablero. De ahí en más no hay cuadernas muy bien definidas sino que los diferentes elementos (suspensiones traseras, radiador de agua), trabajan sobre un reticulado espacial.

Tiene 2,53 metros entre ejes, eje De Dion y motor Inclinado a 45°. El radiador de agua es de aluminio, ubicado en la parte trasera, recibe aire de dos tomas laterales situadas en el nacimiento de los guardabarros traseros. El de aceite, por supuesto, fue a parar a la parte delantera.

Es un excelente aparato. Por lo menos frente a los ojos. Tiene soluciones técnicas muy avanzadas, triángulos superiores de la suspensión delantera (único, reforzado con chapa y reactor hacia atrás) de la mejor terminación. En fin, Infinidad de detalles de alta calidad. Pero mejor vayamos a las fotos que en estos casos valen más que mil palabras...





**QUIEN BIEN SE SIENTA...
BIEN SE SIENTE !!**

CON

PLAVintex

Significa comodidad y elegancia.
Renovar y valorizar el automóvil.
Fácil limpieza. Resistencia, mayor
duración, economía!

AUTO MEJORADO CON PLAVINTEX TAPIZADO!

EN VENTA EN TODO EL PAÍS POR METRO
Y EN ROLLOS DE 25 M.
ANCHO: 140 CMS.

Es un producto de PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

NAFTA EN LA SENTINA

Y la Tigre fue al agua. El casco de madera que ha de servir para molde fue probado con un Mercury 125 por Alberto Reverdito, Julio Claude y Gerardo Lorenzino. Según sus propias palabras atravesó la marejada como flecha y llegó a levantar alrededor de 83 Km/hora. Inmediatamente volvió al astillero y cuando salgan estas líneas deberá estar moldeándose la primera Tigre de serie.

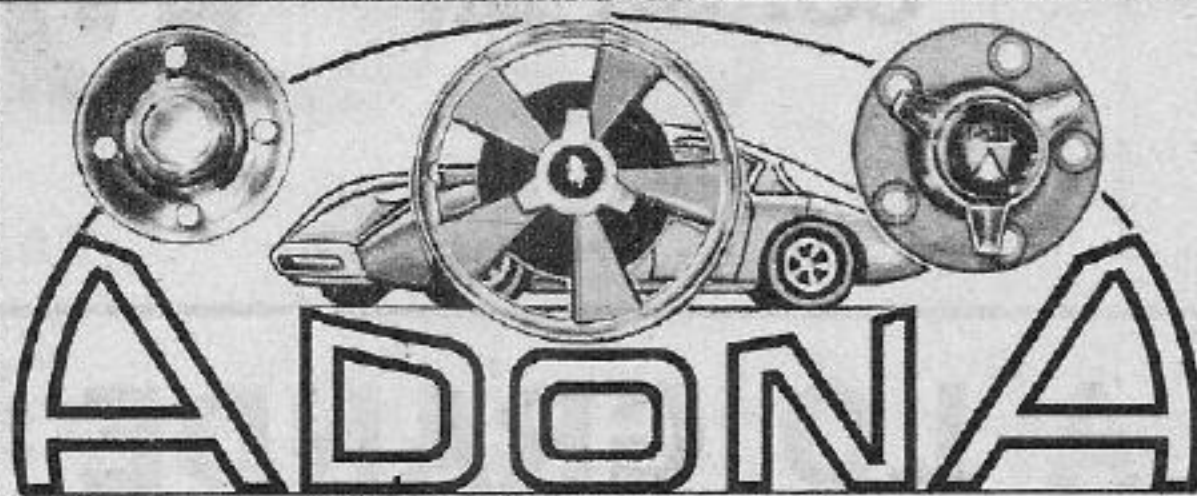
Por su parte, Daniel Cassarino, ganador del año pasado de la Buenos Aires-Punta del Este, no se queda atrás. Ha mandado traer dos Evinrude 145 HP y un casco que ha dado excelentes resultados en el equipo Johnson, con el que piensa dominar en la regata dicha y en la off-shore.

Bruno Scievola, en la primera reunión del metropolitano, retó airadamente a un niño que remontaba un barrilete. Cuando se le preguntó por qué hacía eso ya que el barrilete no molestaba a nadie contestó: "No ven que tiene los colores de Boca. Acá se remonta con los de River o no se remonta nada". Pero aunque de fútbol no entendemos mucho parece que el que hace rato que no se remonta es el equipo mencionado, ¿verdad, Bruno?

En el taller de Ezio Sevegna ni hay un poco de "mufa". Causa: la Marcela, casco Mojarra con motor Falcon de Ronaldo Vioti, que todavía no pudo ni entrar en carrera. Cuando llegó al taller después de la jornada del acuódromo se verificó que el motor estaba perfecto. Lo que hay que reemplazar totalmente es timón y hélice, ya que la rotura del primero produjo increíbles fisuras en las palas.

Dos novedades para la próxima reunión del acuódromo: primera, que van a volver a marcar las vueltas como se acostumbraba en el lago de Palermo. Los recientes sucesos Bretón-Canestrari fueron más que suficientes para demostrar que había que volver a esa sana costumbre. Segunda: se van a pesar las lanchas. Y se van a pesar todas para verificar que cumplen con el reglamento. Y la balanza ya tiene sobrenombre. La llaman la perrera, ya que sirve para cazar a los perros.

sugerencias PARABRISAS CORSA



LINEA EN DEPORTE • CUBRE MAZAS
TAZONES DEPORTIVOS Y ORIGINALES
CAMARONES 5512 - T. E. 67-3716 - CAPITAL

VENTA
DIRECTA AL
COMERCIO

Refrigerante Anticongelante

Coverfluido

TODOS NOS IMITAN **1º** en
NINGUNO NOS IGUALA **1º** en ventas

Especial para unidades FIAT

Refrigerante Anticongelante. Protege tapa de cilindros y radiador. Es antigomoso y antiácido. Con su uso actúa como desincrustante.

COMPRE SEGURIDAD!



Es un producto de Laboratorio COVER

SOLICITELO EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en;



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

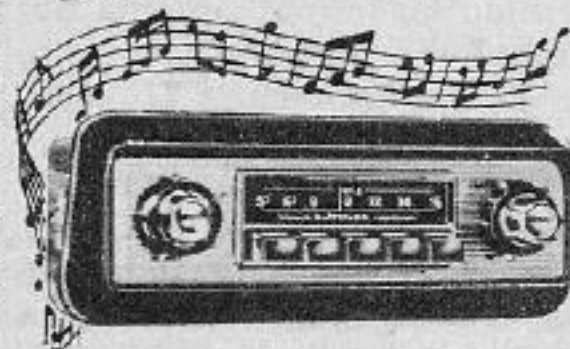
Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581
SUC. Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL



Para su automotor compre Ud. lo mejor



En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



Adquiriendo su auto-radio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.

LA TOUR,

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Cap. en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

CUBIERTAS IMPORTADAS AVON INGLESAS PARA MOTOCICLETAS

DELANTERAS:

MEDIDAS 300 x 16 — \$ 10.500.— c/u.
325 x 18 — \$ 15.000.— "
275 x 18 — \$ 10.500.— "
300 x 17 — \$ 11.500.— "

TRASERAS:

MEDIDAS 350 x 18 — \$ 14.000.— c/u.
275 x 18 — \$ 10.500.— "
300 x 18 — \$ 12.500.— "

SPEEDWAY:

MEDIDAS 300 x 21 — \$ 16.000.— c/u.
350 x 19 — \$ 17.500.— "

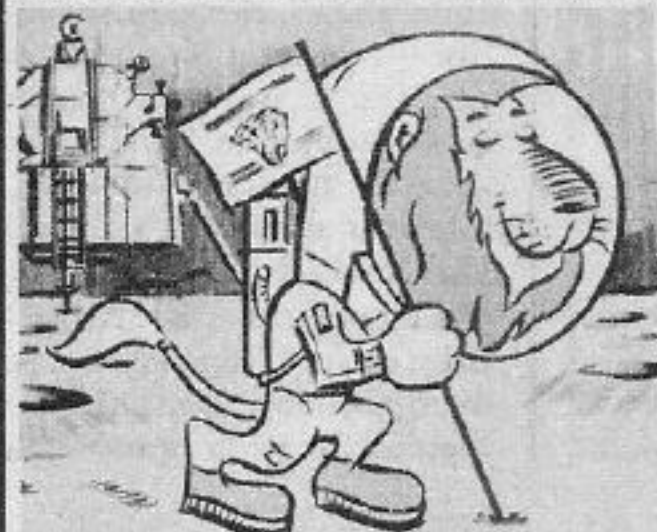
CUBIERTAS CONTINENTAL

MEDIDAS 300 x 19 — \$ 12.000.—

ADQUIERALAS TAMBIEN CON CREDIBONO ACCESORIOS EN GENERAL

GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.

Av. PUEYREDON 981 - Bs. As.
T. E. 84-8947 y 9951



UNA EMPRESA EN EXPANSION BASADA EN LA TECNICA DE HOY

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B y 504

Precios especiales a talleristas y revendedores. Otorgamos Créditos Personales. ENVIOS AL INTERIOR.

PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA

Corresponsales:

Héctor Acosta (Córdoba)
Raúl Arioni (Bolívar)
Francisco J. De Cesare (Río Negro)
Luis A. Gómez (Mar del Plata)
Carlos Larriera (Santa Fe)
Héctor J. Milanich (Entre Ríos)
Pedro A. Pignataro (Santa Cruz)
Rodríguez "Corsa" (Misiones)

**PARABRISAS
CORSA EN**

EL IN

UNICA SECCION - 3 PAGINAS

PERIODICO AUTOMOCION

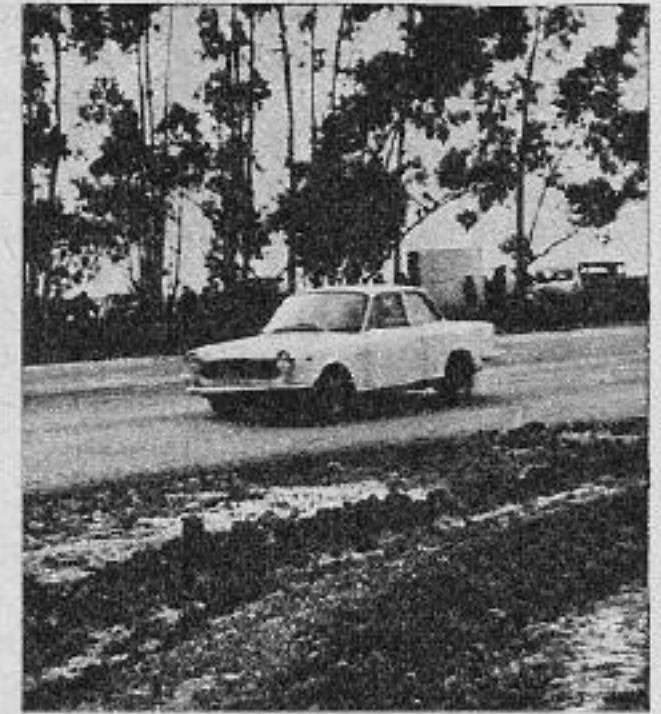
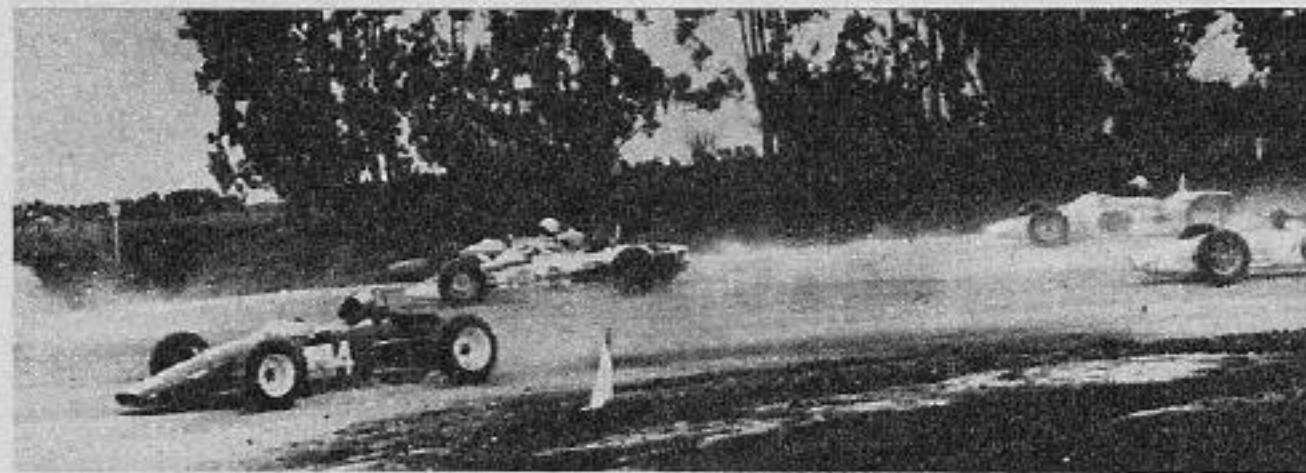
LOBERIA A LO GRANDE

Con pruebas para máquinas de Mecánica Argentina Fórmula 4 y Turismo Anexo J en sus tres categorías (A, B y C) quedó inaugurado en Lobería el circuito parque "La Virgen del Camino", construido en forma conjunta por el Club Jorge Newbery y el Auto Club de esa localidad. El acontecimiento sirvió además para que la Federación Regional Número 3 (dependiente de la CADAD) abriera el fuego en materia de competencias automovilísticas, a modo de avanzada de lo que será el Campeonato Regional para el año próximo. El espectáculo ofrecido fue realmente interesante y la atracción principal la constituyó la presencia de los autos de F-4, con pilotos de primera línea como Ferrea, Andretta, De Rossi, Lavenna y otros. Naturalmente, también en Turismo hubo volantes de valía como el "Negro" Angel Di Nezio, Rodolfo Angel Mariani, Héctor Fiorda y



Puntero Mariani y escoltas Otero y Gullini: Luchar hasta el final.

Espectaculares minipostos F.4: Ferrea (4) cada vez más y mejor



Tresarroyense Di Nezio: Ganador en la suya y en la mayor.

tud. Manejó con solvencia y demostró estar en posesión de un elemento mecánico de primera agua. Héctor Fiorda (valor zonal en constante ascenso) logró ubicar tercero su Peugeot 404, aun cuando viajó casi permanentemente en directa por inconvenientes en la caja de velocidades. "Paco" Otero, que se "prendió" con su Renault 1093 en esta categoría, fue cuarto a raíz de una salida de la pista después de pelear a través de varias vueltas la segunda colocación con el loberense Haroldo Arruabarrena, con Fiat 1500.

En la clase superior no hubo la cantidad de máquinas que se esperaba y con excepción del Torino 380W del marplatense Roberto Battaglia el resto de los competidores fueron los mismos de la categoría hasta 2.000 cc. En el pique se fue Di Nezio, aunque a la primera curva llegó en punta el Torino, para alejarse sin apremios. Pero en la horquilla este derrapó sin control y se clavó de punta en un costado, aprovechando Di Nezio, Fiorda y Hugo Franco para pasar a ocupar las tres primeras posiciones. En un repunte notable Battaglia se colocó en el segundo puesto, sin poder descontar los 18 segundos y fracción que le llevaba Di Nezio, que de esta forma se consagró también ganador en la prueba para autos de más de 2.000 cc.

El evento trascurrió en la mayor normalidad y en medio de una organización estricta, pero ajustada a las circunstancias. No era para menos ya que se trataba de la primera reunión automovilística zonal fiscalizada por la CADAD. El Club Jorge Newbery y su "socio", el Auto Club Lobería, estuvieron inspirados en materia de programación y las respectivas responsabilidades que-

José "Coco" Alvarez, que en su haber registran recordadas performances.

La pista —que tuvo bautismo musical con marchas militares a cargo de la banda del regimiento de Ejército de Tandil— es de tierra compactada y estuvo en condiciones ideales aun para ser recorrida por las diminutas máquinas de F-4, que a pesar de haber hecho el promedio más alto de la jornada no alcanzaron a despertar el interés mayoritario.

Héctor de Rossi (Crespi-Renault) ganó la primera, y la segunda la obtuvo Carlos Ferrea (Guri-BMW), quien sería además neto y cómodo vencedor de la final sobre 20 vueltas.

En la clase A de Turismo fue el marplatense Rodolfo Angel Mariani quien se cortó en la punta desde la largada, pero a pocas vueltas debió abandonar como consecuencia del viaje que inició por su cuenta el volante del motor. Francisco "Paco" Otero —compañero de equipo del anterior— pasó a comandar las posiciones y no tuvo rivales hasta la llegada, que lo sorprendió con más de media vuelta de ventaja sobre su escolta Luis Gullini, con Fiat 600.

El tresarroyense Angel Di Nezio (coupé Fiat 1500) fue quien llevó la voz cantante en la categoría B y la ganó con ampli-

CIRCUITO PARQUE "LA VIRGEN DEL CAMINO"

(TIERRA COMPACTADA: 1.800 METROS)

AUTO CLUB LOBERIA Y CLUB JORGE NEWBERY

Mecánica Argentina Fórmula 4 (20 vueltas)

1	4	Carlos Ferrea	Guri BMW	20'52"2/5	20 vs.
2	3	Héctor De Rossi	Crespi-Renault	21'03"	20 vs.
3	72	Ricardo Belloni	Crespi-Renault	21'04"1/5	20 vs.
4	60	Rodolfo Martino	Salatino-BMW	21'27"	20 vs.
5	6	Carlos Andretta	Crespi-BMW	22'07"2/5	20 vs.
6	9	Juan C. Lavenna	Crespi-Renault	22'19"3/5	20 vs.
7	8	Juan Guglielmino	Crespi-BMW	20'52"3/5	19 vs.
8	64	Luis Saint Germés	Crespi-Renault	21'02"2/5	19 vs.
9	70	Salvador Fernández	Crespi-Renault	21'34"2/5	19 vs.
10	49	Romualdo Ginzparg	Crespi-BMW	21'12"4/5	18 vs.

Promedio del ganador: 103,481 km/h.

Record de vuelta: Ferrea, en la 11ª, en 1'01" a 106,229 km/h.

Turismo Anexo J - Categoría A - (15 vueltas)

1	1	Francisco "Paco" Otero	Renault 1093	17'37"	15 vs.
2	5	Luis Gullini	Fiat 600	18'03"1/5	15 vs.
3	6	José Alvarez	R. Gordini	19'33'4/5	13 vs.
4	4	Mario A. Lemmi	Renault 850	19'45"1/5	13 vs.
5	7	Manuel Menéndez	Renault 1093	19'58"3/5	12 vs.

Promedio del ganador: 91,958 km/h.

Record de vuelta: "Paco" Otero, en 1'07" en la octava, a 98,030 km/h.

Turismo Anexo J - Categoría B - (15 vueltas)

1	105	Angel Di Nezio	Fiat 1500 coupé	16'46"1/5	15 vs.
2	102	H. Arruabarrena	Fiat 1500	17'03"	15 vs.
3	104	Héctor Fiorda	Peugeot 404	18'08"1/5	15 vs.
4	3	"Paco" Otero	Renault 1093	18'11"2/5	15 vs.
5	107	"Punto Muerto"	Fiat 1500	16'50"3/5	13 vs.
6	101	Hugo Franco	Fiat 1500	16'59"2/5	13 vs.
7	4	Mario A. Lemmi	Renault 850	17'25"3/5	12 vs.

Promedio del ganador: 96,601 km/h.

Record de vuelta: Angel Di Nezio, en la novena, en 1'05", a 99,082 km/h.

Turismo Anexo J - Categoría C - (15 vueltas)

1	105	Angel Di Nezio	Fiat 1500 coupé	16'10"	15 vs.
2	201	R. Battaglia	Torino 380W	16'28"3/5	15 vs.
3	104	Héctor Fiorda	Peugeot 404	17'04"2/5	15 vs.
4	101	Hugo Franco	Fiat 1500	16'21"4/5	14 vs.
5	107	"Punto Muerto"	Fiat 1500	17'30"3/5	13 vs.

Promedio del ganador: 100,144 km/h.

Record de vuelta: Roberto Battaglia, en la décima, en 1'02"1/5, a 105 km/h

ILISTICO DE LAS PROVINCIAS

daron cubiertas con amplitud, lo que permite vaticinar futuras competencias a un nivel de jerarquía. El comienzo, repetimos, fue bueno. Y cuando las cosas comienzan bien, ya queda marcada una esperanza que beneficiará al automovilismo regional.

MAR DEL PLATA

La Asociación de Corredores de Cafeteras (por intermedio de su vicepresidente, señor Roque Detrano, ex corredor de TC) está planeando la realización de un "petit" campeonato para máquinas de esa categoría. El mismo, independientemente del que se está desarrollando, se cumplirá en los meses de verano y abarcará cinco o seis competencias. El circuito elegido es el del Club Juventud Unida de Comandante Nicanor Otamendi, que reúne características especiales para un espectáculo de esta naturaleza, tanto por su trazado como por su seguridad (está delineado en una loma). Por otro lado, el hecho de haber volcado entusiasmo por esa pista estriba en que Otamendi está a solo 34 kilómetros

Lobería— motivo para inaugurar un circuito. Se trata de la pista que está construyendo el Moto Club Miramar, cuyo bautismo se haría con carreras para la categoría Limitada del 27 y posiblemente Turismo Anexo J. Los entusiastas miramarenses están que se salen de la vaina por hacer lo suyo, y la fecha para tal acontecimiento sería el 16 de noviembre venidero. De ser así habrá una causa más para tener en cuenta la actividad regional.

MAR DEL PLATA

Cuando todavía no ha concluido el campeonato 1969 para la categoría cafeteras, se sabe oficialmente que no quedan fechas libres para el certamen del año próximo. La Asociación de Corredores de Cafeteras (ACC) y la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas (ACOCA) ya están trabajando con visión de futuro y el torneo de 1970 extenderá su radio de acción con relación a lo que se lleva a cabo actualmente. A las instituciones afiliadas (Mardariaga, Lobería, Necochea, Tan-



La fotografía muestra uno de los accesos de lo que en poco tiempo más será el Autódromo de la Ciudad de San Nicolás. A esperar y trabajar.

de Mar del Plata, distancia aceptable para el traslado de los turistas "corsas" que allá por enero, febrero y quizás marzo se castiguen en la Perla del Atlántico. Por ahora hay gestiones y muchas ganas de mostrar "al gran público" lo que son las cafeteras. En más, veremos cómo se avanza en la organización.

MAR DEL PLATA

La Federación Regional Número 3 (con sede en esta ciudad) abrió el fuego en materia de automovilismo deportivo oficial con la reciente prueba disputada en Lobería para máquinas de F-4 y Turismo Anexo J en sus tres categorías. La próxima trezada de esta naturaleza (léase fiscalización por parte de la CADAD) tendría lugar en Miramar y volvería a ser —como en el caso de

dil, Ayacucho, Balcarce y muchas otras) se agregaron recientemente Vidal, La Dulce y Tres Arroyos, existiendo un formal pedido de integrar el grupo por parte de Olavarría. A todo esto se supo que la CADAD — por intermedio de la Federación Regional Número 3— quería tomar cartas en el asunto cafeteras, elaborándole un reglamento y cambiándole la denominación, que pasaría a ser Fomento Automovilístico Hasta 1933. ¿Qué pasará en 1970?

MAR DEL PLATA

Otro agasajo más y van... ¡una pila! Esta vez fue Mar del Plata, por intermedio de la Auto Peña "Roberto Trama" (que auspicia a "Cacho" Fangio), quien se encargó de exteriorizar su simpatía a los hombres que inte-

graron la "Misión Argentina". El asunto se desarrolló en Horizonte Club, un cálido refugio frente al mar a pocos metros del Torreón del Monje, y comprendió una abundante cena, así como discursos informales (como el de Carmelo Galbato) y evocaciones diversas, entre las que se destacó la de Luis Elías Sojit, que tomando el micrófono por su cuenta repitió de memoria los instantes previos a la finalización de las "84 Horas" del auto argentino. Hubo también una parte seria, que estuvo a cargo del doctor Saturnino Montero Ruiz y el señor Carlos Lobbosco, por la parte directiva, y Gastón Perkins en nombre de los pilotos. Todos hablaron y cada uno de los miembros de la "Misión" recibió medallas recordatorias.

Hubo telegramas de disculpa por inasistencia de Eduardo Coppello y el "Nene" García Veiga que ese mismo día quedaron anclados en Rafaela, sin poder volar a Mar del Plata por el mal tiempo. Igual temperamento adoptaron Luis Di Palma y Oreste Berta, impedidos por su trabajo.

Oscar Mauricio Franco, "Cacho" Fangio (dueño de casa y magnífico anfitrión en la oportunidad), Galbato, Perkins, el "chino" Rodríguez Canedo, "Larry", Juan Carlos Zurita (acompañado por su novia Alicia, marplatense ella) y muchos otros participaron de la reunión. El clima de fiesta imperó hasta horas de la madrugada y en materia de "percha" se destacó "Larry", sobre quien algunas damas presentes declararon que de ser por ellas ahí mismo lo ungían "Mister Pinta" aun cuando está promediando el campeonato "corsaiolo" de la especialidad.

La "Misión Argentina", lejos del terreno de la hazaña y a un tiempo prudencial de la misma, volvía a recobrar actualidad. Fue por obra y gracia de la Auto Peña Roberto Trama y el diario "La Capital" que planearon de cabo a rabo la demostración.

SAN NICOLAS

Un ambicioso proyecto de construcción de un moderno autódromo

SANTA CRUZ

MOTOS Y RECORDS

RIO GALLEGOS

Ante numeroso público que se dio cita en el circuito donde se llevaron a cabo las pruebas de motociclismo, organizadas por el Moto Club de Río Gallegos, Ri-

cardo Nicolía se adjudicó el triunfo al vencer en la prueba final y en la suma de puntos de las series preliminares. Los resultados registrados en las distintas series fueron las siguientes: 1a.

1) El circuito estará ubicado en la parte norte de San Nicolás, cerca del límite natural con la provincia de Santa Fe, el Arroyo del Medio. Se aprovechará para su construcción un polígono triangular formado por la ruta nacional N° 9, el Arroyo del Medio como lado menor y el Arroyo Yaguarón que cierra la triangulación escutena en el lado mayor, abarcando todo ello una superficie aproximada a las 330 hectáreas.

2) Previamente se construirá la avenida Costanera, prolongación de la existente en San Nicolás. A partir de allí, en dirección este hacia el arroyo Yaguarón, se construirá el autódromo propiamente dicho. A cierta distancia de la costanera se aprovechará el declive natural de la barranca donde se levantarán tribunas de cemento. Después vendrá la pista propiamente dicha, con 9.500 metros. Frente a las tribunas y sobre la recta principal (unos 3.000 metros) estarán ubicados los boxes. La pista tendrá frente a los boxes un ancho de 25 metros y en el resto 12 metros. Será de pavimento flexible: concreto asfáltico sin peralte en sus curvas.

3) La recta principal estará elevada y esa misma elevación hará de contén a las posibles inundaciones provenientes del arroyo Yaguarón. Indudablemente este proyecto, concluido a mediados del próximo año, contribuirá a darle ímpetu a la actividad automovilística de la zona.

Serie: 1°) Ceballos, 2°) Nicolia, 3°) Alvaro y 4°) Vita. 2a. Serie: 1° Alvarado, 2° Nicolia, 3°) Ceballos y 4° Vita. 3a. Serie: 1°) Nicolia, 2°) Alvarado, 3°) Ceballos, 4°) Cruz; y final: 1°) Nicolia, 2°) Cruz y 3°) Ceballos.

El promedio del ganador fue de 55,340 km/h.

Río Gallegos: Felicitaciones a LU2 Radio Río Gallegos y al diario "La Opinión" de Río Gallegos por el decisivo apoyo que brindó al corredor Vicente Alber-

to "Chiquito" Edrera, para que pudiera largar el Gran Premio de Turismo y de esa manera tener un representante del sur en carrera. Una anécdota de Edrera: Teniendo suma urgencia en traer un motor a Río Gallegos para poder correr en una carrera TC se fue a La Plata a buscar uno, regresó, poniendo entre La Plata y Gallegos nada menos que 31 horas. Llegó con tiempo justo para poner el motor y poder largar la carrera.

CORDOBA

CORDOBESSES EN CORDOBA

Córdoba. — Se trataron, en una breve pero importante reunión de la Federación Regional N° 5, algunos temas de importancia para el automovilismo deportivo de la provincia. El más importante, entre otros, de los temas tocados fue el que trató sobre el hecho de los corredores cordobeses que participan en competencias por zonas correspondientes a otras provincias. Se han dado ocasiones en que pilotos cordobeses han concurrido a carreras en Tucumán o Entre Ríos, mientras sus actuaciones se superponían con competencias por el zonal cordobés. Se decidió hacer un llamado de atención a esos volantes, a los efectos de que permanezcan en Córdoba y corran por los puntos del zonal.

Córdoba. — Fue creada en la ciudad de Córdoba una nueva pe-

ña que apoyará a dos pilotos de F-4. Se trata de la Peña R.P.M., que funciona en Barrio Juniors, a sólo tres cuadras de la casa de "Picho" Pascualini, quien fue nombrado padrino de la misma. La unidad que utilizarán será un chasis Crespi con motor Renault, y piensan tenerla lista para las primeras carreras de 1970.

Córdoba. — Está ya a punto de finalizar el Campeonato de Ford T Cordobés. Hasta el momento el asunto viene muy peleado y pinta bien el pilarense Víctor Gobis, siendo acosado permanentemente por Juan María Sagés (representante de Laguna Larga) y Luis Subils. Esta categoría está tomando un auge insospechado en la provincia de Córdoba y amenaza con erigirse en una de las categorías más populares.

PROV. DE RIO NEGRO

EN MOTO Y A LOS SALTOS

SAN CARLOS DE BARILOCHE

Con la llegada de la primavera, que todavía se mantiene fría, lluviosa y con alguna que otra nevada, ha vuelto el moto-cross a Bariloche y la zona. La primera competencia de la temporada fue organizada por la Unión Moto Cross Bariloche, en el circuito

Barrio Belgrano de la ciudad turística. El comienzo fue auspicioso ya que tanto en seniors como en juniors la calidad de hombres y máquinas, así como también el número, se ha acrecentado. Guillermo "Piche" Carrasquedo fue el vencedor de la categoría Seniors, confirmando los grandes

Gilerista Mario Rojas (82): A los saltos, en alto y en largo.



Persecución Gilera a Gilera entre Jean Pierre Raedmonck y Carrasquedo.

CLASIFICACION
Categoría Seniors

Primera serie (15 vueltas)

1° Guillermo Carrasquedo	23m31s	Gilera Spring TC
2° Jean Pierre Raedmonck	23m36s	Gilera Spring TC

Segunda serie (12 vueltas)

1° Guillermo Carrasquedo	18m29s	Gilera Spring TC
2° Mario Rojas	18m56s	Gilera Spring TC

Final por suma de tiempos

1° Guillermo Carrasquedo	42m	Gilera Spring TC
2° Mario Rojas	43m42s	Gilera Spring TC
3° Michel Raedmonck	43m57s	N.S.U. S. Manx

Categoría Juniors

Primera serie (10 vueltas)

1° Manuel Díaz	16m33s
2° Juan C. Macías	17m00s

Segunda serie (10 vueltas)

1° Luis García	16m25s
2° Alberto Eggers	16m46s

Final por suma de tiempos

1° Juan C. Macías	34m13s
2° Claudio Cabezas	35m04s
3° Luis Vera	35m39s



El ganador Carrasquedo cruza su motocicleta en el aire procurando mantener la punta ante el asedio de Mario Rojas.

progresos que había puesto de manifiesto en la temporada internacional del pasado verano. El chileno Mario Rojas, afincado ahora en Bariloche, se colocó en el segundo lugar. Michael Raedmonck, de regreso en el país luego de un año de permanencia en su natal Bélgica, fue tercero, y Jean Pierre Raedmonck ("El Maestro") debió conformarse con el cuarto lugar por un rebelde cable de batería.

Bueno fue el espectáculo en la categoría juniors, donde se ha producido una renovación casi total de valores. A no dudarlo en el curso de la temporada surgirán valores firmes para la categoría mayor. El público respondió en gran número, como ya va siendo habitual en este tipo de competencia.

San Carlos de Bariloche. — Se corrió la segunda competencia del Campeonato de Regularidad 1969 que organiza el Club Social y Deportivo Liao-Liao con la colaboración de la Peña Pichi-Huinca. El recorrido fue Bariloche-Liao-Liao-Bahía López-Cerro Catedral-Lago Gutiérrez-Bariloche con un recorrido aproximado a los 120 kilómetros. Los tres primeros lugares fueron ocupados por integrantes de la Escuela Centro Atómico, que además han alcanzado los primeros lugares en el Campeonato. Los "atómicos" provistos de planillas, reglas de cálculo, tablas, etc... se han convertido en los "cucos" de la temporada. La próxima carrera se efectuará sobre el recorrido de Bariloche-Pilcaniyeu-Liao Liao.

el "santo y seña"

- es RAMCO -



RAMCO
BAR-FLEX

es lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Solicítelos al agente de su localidad

sugerencias PARABRISAS CORSA

FIAT **ITAL FRANCE** 
 EX ITAL FIAT
REPUESTOS
 LEGITIMOS
 PARTES DE CARROCERIAS
 VENTAS POR MAYOR
 AVDA. MITRE 2030 - MUNRO

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
 CONCESIONARIOS
 • AUTOMOVILES
 • CAMIONES
 • REPUESTOS
 EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
 T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

REPUESTOS
 RECTIFICACION
 DE MOTORES
 RECAMBIO DE
 CIGUEÑALES


AUTO UNION
 GRACIELA
 GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO
 J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
 UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

AUTO-RADIO
SERVICE AUTORIZADO
 COLOCACION

AUTO STEREO 3000. MOTOROLA
 AUTOVOX CAR-STEREO INTERELECTRIC
 BENDIX NIPPON ANTENNA

VENTA Y CANJE DE MAGAZINES
 AMPLIO STOCK

DEGADER ELECTRONICA
 SAN PEDRITO 601, T. E. 612-1242
 EMILIO CASTRO 5511
 GAONA 1597, CIUDADELA, T. E. 653-5539

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA

IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION. ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL. ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150 - T.E. 82-2118

LIMPIA MANOS PROTECTOR


QUILFREN

Una caricia que limpia

MaSeDa
 PIDALO A:
 GRAL. PAZ 1353
 Tel. 791-7680
 Vte. López

PARA LA LINEA SIEMPRE LO MEJOR... 

Repuestos y Accesorios.
 Especialistas en stock completo para casas a instalarse.
GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.
 Solicite listas de precios.
 Ventas por Mayor y Menor.
 Envios al Interior.


J. C. ZUPPIROLI sacim.
 Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap.

aplique a su coche de competición o standard, levas de encendido para competición

FABRICAMOS DISTRIBUIDORES ESPECIALES SOBRE PEDIDOS
 ASESORAMIENTO TECNICO

levas de encendido **DULBECCO**
 EN VENTA EN NEGOCIOS TUERCAS
 Fábrica: MEXICO 3259 - V. Martelli - T. E. 740-3511

AVISOS corsificados

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

Extendemos el alcance de este servicio de corsificados al ambiente náutico, 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, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes.

Parabrisas CORSA

CUPON

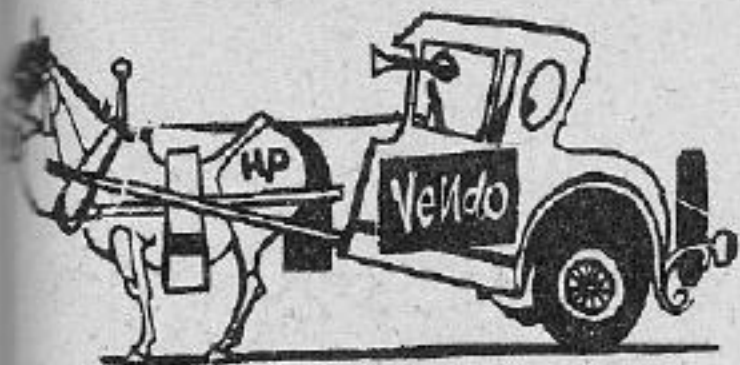
Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

Nombre y apellido

Dirección y localidad

Teléfono

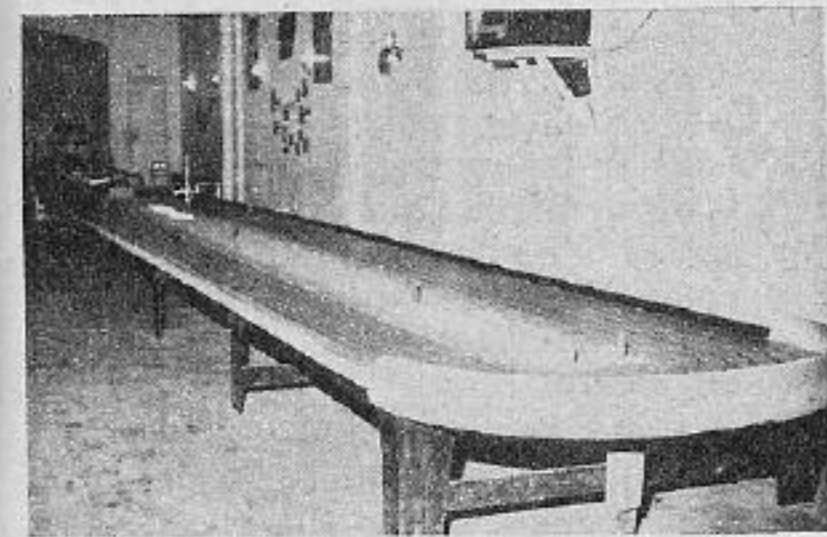
Adjunto Giro Postal - Bancario Nº



horario de 12 a 17 horas. 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 publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar un aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y 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. Mem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

JAP Speedway, máquina campeona en la temporada 1968/69, y Zanella RK 4, ganadora en el autódromo de Buenos Aires, vendiendo. Ambas en perfectas condiciones y listas para largar y ganar. Acepto como parte de pago de cualquiera de ellas una moto de calle. Verlas y tratar en Tonerros 5870, Villa Luro.

PISTA DE AUTOMODELISMO completa, en buen estado, marca "ALFA", de 6 vías y 36 metros de recorrido, constituida por 5 tramos, según ilustración. Incluye 2 tras-



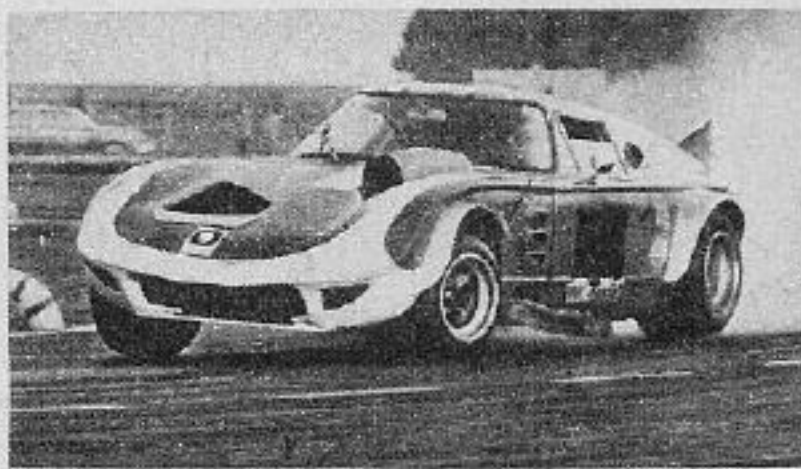
formadores de alimentación, 6 pulsadores y la correspondiente estructura de madera barnizada. Acepto ofertas y planes de pago, diariamente a partir de las 18 horas, tel. 73-8615.

¡¡GRAN OPORTUNIDAD!! Vendo Fiat 1500, modelo 1964, \$ 820.000, con facilidades. Tratar: Gral. Roca 1040, Ciudadela Norte (frente a las antenas).

FORMULA-4 "CRESPI", N.S.U. listo para largar. Carrocería, motor, caja, neumáticos, TODO NUEVO. Sin uso. Color naranja. Av. San Martín 2377, Lanús Oeste, tel. 241-9042.

KART COMPRO, dirigirse con datos del motor y precios a "Radiadores Roberto", Rondeau 86, TRES ARROYOS, Prov. Bs Aires.

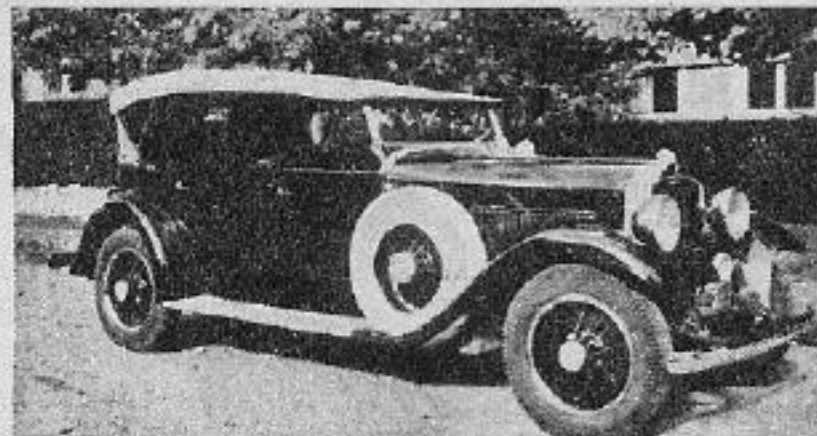
MARTINCHO: Sí, señores, Vicente Formisano vende el popular "Martincho", apto para correr en SP y TC, sin motor. Peso:



1.040 kilos. Hay facilidades. Ver y tratar con Vicente Formisano. Azopardo y Cochabamba, Capital Federal.

KART VENDO, chasis "D'Arminio", motor "RF-SPECIAL", último modelo, listo para largar. PERMUTO por moto o motoneta. Tratar: Sr. "MANDINGA", Santo Tomé 3990, Capital.

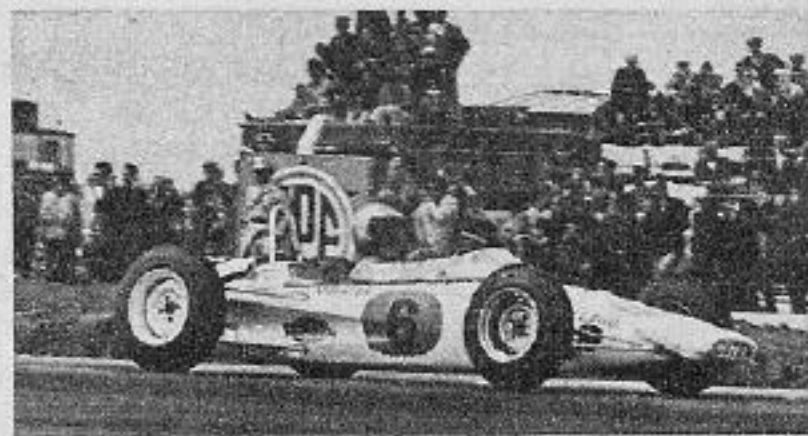
SOLICITO AUTOS ANTIGUOS antes de 1939. Convertibles, de marcas grandes, como: Packard, Cadillac, Lincoln, Dusen-



berg, etcétera. Escribir (con datos) a Sam Sherman, 88-08 32ed Ave. E. Elmhurst, N. Y. 11369, USA.

TORINO 380 W, "Turismo Anexo J". Listo para largar "Gran Premio", con gomas y todo. Motor 0 Km. \$ 2.000.000. Jorge Ternengo, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

FORMULA-4, Carlos Andretta vende su Crespi TULIA 4-BMW, preparación Carlos Raño. Listo para largar. Poseedor del



record oficial para la fórmula en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal. Precio total: \$ 750.000, hay facilidades. Thames 55, Capital.

CAJA DE VELOCIDADES "PEUGEOT" 62, completa, usada, en buen estado, \$ 28.000. Olazábal 1645, Capital.

VENDO base metálica para alinear chasis y carrocerías. Total, \$ 20.000. Una batea para lavar piezas. Total \$ 5.000. Moreno 437, SAN ISIDRO (una cuadra de Av. Centenario al 400).

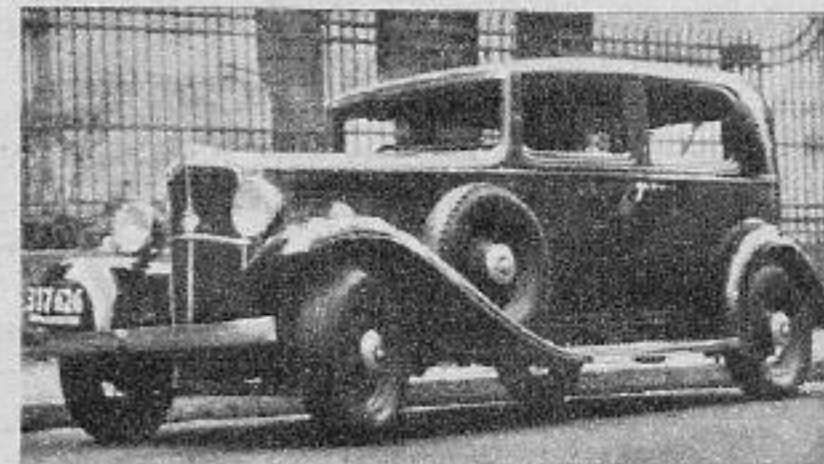
FIAT 600-1967 - 2ª serie. Color blanco, con tapizado anatómico negro, volante deportivo, cinturones de seguridad, consola

con radio, amperímetro y manómetro, ventanillas traseras corredizas, cerradura en ambas puertas, espejo panorámico, antena de techo. Contado \$ 670.000. Con facilidades, \$ 460.000 al contado y 14 documentos de \$ 18.279 (prenda FIAT). ÚNICAMENTE A CORSA LEGÍTIMO. Llamar a tel. 70-7428 ó 47-5022.

CRUCERITO VENDO. ¡¡Urgente!! Está en el río Tigre. Club Delta. Preguntar por el Marinero Raúl. Tel. 45-1679, de 9,30 a 13,30 horas.

KART vendo completo, chasis "Fox" nuevo, motor Zanella D'Arminio, V. R. 100, gomas nuevas, tel. 27-4257, llamar de 18 a 22 horas, Loria 2183, Capital.

NASH 1934, excelentes condiciones, color verde inglés, tapizado lona marfil, con



126.000 km. Tratar: Sr. Queiros, Av. Córdoba 2007, tel. 83-8089.

FORMULA-4 CRESPI NSU, listo para largar, carrocería, motor, capa, neumáticos TODO NUEVO, sin uso, color naranja. Av. San Martín 2377, Lanús Oeste, tel. 241-9042.

CROMADOS ESPECIALES CORSAS: con más brillo, más resistencia y más económicos. No busque más, tráiganos cualquier clase de trabajo. Casa Sidler, Av. Corrientes 3946, tel. 88-2912.

NUMA II C. Listo para largar, sin gomas. Última creación de "Cacho" Ruesch. Mo-



tor, caja y diferencial. Motor a 0 Km. \$ 2.000.000, o permuta por auto de serie, doy facilidades. JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra \$ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.

SINONIMO DE CALIDAD

de Juan Sebastián Gómez Martínez, Ituzaingó.

Tengo un Renault Gordini, un poquito tocado de motor, con el que tendría intención de participar en carreras de Turismo. Por supuesto, no en aquellas donde corren los "monstruos" 1093, sino en las cuadreras que se organizan en pueblos de la provincia.

Al respecto quisiera que me aclararan algunas dudas.

1) Mi Gordini "levanta" 135/140 km/hora en directa. ¿En cuánto se podría incrementar esa velocidad final con cubiertas Michelin X o Pirelli Cinturato?

R) En la única circunstancia que una cubierta puede influir en la velocidad de un coche es en el cambio del diámetro exterior. A mayor diámetro de la cubierta (y conservando el mismo motor y la misma caja de velocidades) el automóvil tendrá menos pique y mayor velocidad máxima. Quiere decir que si Ud. reemplaza las cubiertas comunes por Cinturato o Michelin X en su coche, tendrá la misma velocidad final que antes, pues una ligera variación que haya en el diámetro no influirá notablemente. Pero, ¡jojo!, si va a tener ventajas con las cubiertas especiales, pues le proporcionarán mejor tracción, menor deriva y un "agarre" mucho más eficaz en pisos mojados que se traducirán en mayor velocidad, pero causada por la mejor adherencia del coche al piso. Esto lo notará especialmente en las curvas rápidas, que podrán ser tomadas más fuerte que antes. Por otro lado son más resistentes, lo que disminuye el peligro de roturas, pinchaduras y reventones, lo que obviamente prolonga su vida útil, pero dan al vehículo un andar menos confortable, más áspero.

2) ¿Qué escape es el ideal para este coche?

R) Partamos de la base de que el mejor escape para determinado motor es el que provee la fábrica con el mismo. No obstante para casos como el suyo, en que se trata de aumentar la velocidad, no importando otros ítems (insonoración, economía, etc.), se puede recurrir a los "mejoradores" que se ofrecen en plaza. De usted depende luego que le introduzca o no modificaciones que le dictará su experiencia.

3) Tratándose de carreras en circuito, ¿cuáles son las velocidades indicadas en cada marcha para que sin pasarlo de vueltas, se aproveche toda la "potencia" del motor? Siempre me refiero al Gordini y en su versión casi standard.

R) Bueno, bueno. Nosotros le preguntaríamos a Ud.: tenemos una botella llena de agua hasta cierta medida, ¿cuánto líquido contiene? No nos podría contestar pues no sabe la capacidad de la botella ni la tracción que está llena. De la misma manera le contestamos nosotros. ¿De qué circuito nos habla? Pues cada uno de ellos tiene sus exigencias particulares, y lo que es óptimo en uno no sirve en otro. Por eso en distintos dibujos de circuito se usan generalmente distintas relaciones de caja y aun de diferencial. ¿Estamos? Y nosotros, además, no conocemos la relación que Ud. ha puesto en el diferencial...

4) No tiene nada que ver con las anteriores, pero me tiene muy preocupado: ¿Qué significa el nombre de la revista: CORSA?

R) En la Argentina, y tratándose de publicaciones de automovilismo, CORSA es sinónimo de calidad; en italiano quiere decir simplemente carrera, es decir, competencia de velocidad.

MISTUREOS

de Eduardo Rubén Castro, Río Segundo.

Estimados redactores: con el fin de solicitarles información, me dirijo a Uds. con la absoluta seguridad de que se tomará en cuenta la presente, respondiéndome con la prontitud que su labor les permita (N. de R.: Así nos gusta señor Castro, su confianza y seguridad no son cosa de todos los días).

1) ¿Cuál es la dirección de Eduardo Copello?

R) En algún lugar de Córdoba debe estar, pero nuestras normas (Norma Fiorinboca y Norma González) nos impiden dársela a conocer. De todos modos le puede escribir a IKA-Renault.

2) Desearía saber si se podría incluir en la sección Parabrisas CORSA en el Interior el desarrollo del zonal Río Segundo, de Turismo de 800 cm³ en adelante y cafeteras.

R) Precisamente, con ese fin

se creó esa sección. La información de lo que suceda en el zonal de Río Segundo se incluirá en ella, nuestro corresponsal mediante.

3) ¿Podrían publicar una foto de Jackie Stewart?

R) Su pedido ha sido atendido. Ver número anterior.

4) Poseo una Lambretta italiana de 125 cc en óptimas condiciones. Desearía saber qué velocidad desarrolla ya que no tiene cuentakilómetros.

R) Para ese modelo la velocidad máxima se puede estimar en los 70 km/h.

5) Quisiera saber cuál es el precio de la Honda 750 cm³ y si en el país se consiguen repuestos para ella.

R) La motocicleta Honda 750 cm³ es un modelo casi especial, del que no tenemos noticias que haya ejemplares en nuestro país.

Consultadas varias agencias de motos no nos han podido dar datos de ella. De los repuestos, ni qué hablar.

6) ¿Qué me conviene más: la susodicha Honda o una Gilera Sprint Country TC?

R) De la respuesta a 5) se deduce que prácticamente no hay tal opción.

7) Muchas gracias por todo.
R) Muchos todo por nada.

SOBRE 750

Estimados escribas: vamos al grano. Compré un Fiat 750 con 50.000 km. Pistonea con nafta común; ¿es normal esa situación? Actualmente uso 55 % especial y 45 % común. ¿Es correcta esa proporción?

R) Es muy posible que su auto no esté correctamente a punto.

2) El manual Fiat recomienda el cambio de aceite cada 5.000 km, pero algunos usuarios de la marca me aconsejaron hacerlo cada 2.500. ¿Quién tiene razón?

R) Si no anda por caminos de tierra no tiene que tener ningún problema. Para su completa tranquilidad, y dado que sin ver el estado en que se encuentra su auto, debemos recurrir a nuestra demostrada condición de videntes y sugerirle que haga el cambio cada 3.000 km. El cartucho filtrante, cada dos cambios de aceite.

3) Tengo la oportunidad de conseguir un filtro de aire en

baño de aceite cuyo mantenimiento es mucho más económico que el que trae el auto de fábrica. ¿Conviene el cambio?

R) Creemos que vale la pena cambiarlo.

4) ¿Cuál es la capacidad (en litros) del circuito de refrigeración?

R) La capacidad (en litros) es de 4 kilos de agua pura, limpia y cristalina. ¿Usted ya cambió el agua de fábrica o conserva la original?

5) ¿Cuál es la diferencia entre el 750 y el "Múltipla"?

R) El "Múltipla" es una Kombi frontal con distintas disposiciones de asientos y/o carga. Mecánicamente, es casi totalmente similar al auto.

6) ¿Tienen lugar para una nota sobre vicios de manejo?

R) Vamos a ver. En principio, no fume, no beba ni salga con mujeres. No sabemos qué tal va a manejar, pero seguramente se irá al cielo...

SANGRIA SIN VINO

De Jorge Quagliardi y Guillermo Zaccara. Ituzaingó.

1) ¿Qué es la capacidad ascensional, 23,25 %, etcétera? ¿Cómo se la mide?

R) El "porcentaje" es la cantidad de metros que la pendiente asciende en 100 metros. "25 por ciento" quiere decir, entonces, que la pendiente sube 25 metros en ciento.

2) En un folleto sobre mantenimiento de neumáticos, indican que cuando se anticipan marchas sostenidas, hay que aumentar la presión (4 libras). ¿No sería peligroso, en el caso del Di Tella, en que las cubiertas llevan 23 y 25 libras?

R) Los folletos muchas veces contienen generalidades, no siempre se pueden aplicar en todos los casos. Si ustedes acostumbren a manejar en forma veloz, tomando las curvas a altas velocidades, recomendamos elevar la presión de las cubiertas. Por otra parte, si transitan por caminos en malas condiciones, elevar la presión (de las cubiertas... ¿eh?) les asegura una vida mayor a las mismas; pero a costa de la vida del auto (suspensión, carrocería, etcétera). Para que el coche ande bien, recomendamos la presión que indica el manual de fábrica.

CASTYLESTER*

Radiante estilo
bajo la lluvia!



Las telas de Castelar S.A. con mezcla poliéster **Luxel** de fácil cuidado, desarrugables e indeformables, con planchado espontáneo, se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad de tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. •SANFORIZADO• ; no encogen.

Por eso seleccione su piloto identificado por la etiqueta, que garantiza las telas de Castelar S.A. con mezcla poliéster **Luxel**

Poliéster **Luxel****
de calidad internacional



* Marca Registrada de CASTELAR S.A. para sus telas con mezcla poliéster.
** Marca Registrada de Copet Compañía Petroquímica I.C.S.A. para su fibra poliéster.

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

Ya es hora de un Smuggler...



INDUSTRIA ARGENTINA

Dice Gastón Dorignac: Tomo ^{OLD} *Smuggler* por el "handicap" de ser el primer whisky muy añejo del país. Para mí también es insustituible.