

# Parabrisas **CORSA**

5 al 11 de Enero de 1971

# DETERMINADA



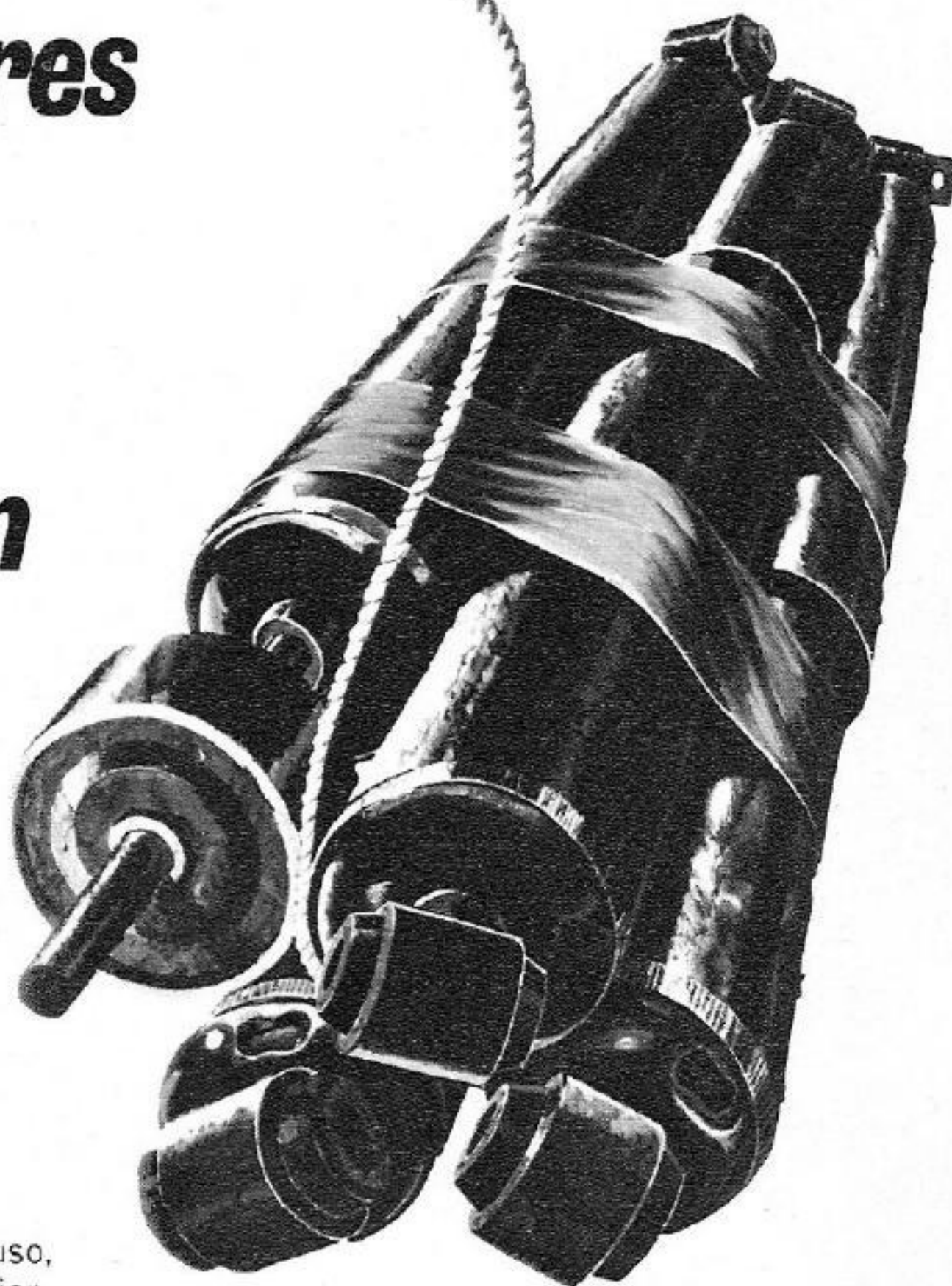


**Si sus  
amortiguadores  
tienen  
más de  
40.000 km  
¡Cámbielos!**

**...o saque  
un seguro  
de vida.**

Si!.. después de los 40.000 Km. de uso, los amortiguadores de su auto se convierten en **BOMBAS DE TIEMPO**.

No corra riesgos inútiles, haga revisar periódicamente los amortiguadores de su automóvil después de los 30.000 Km.



CMG

Su seguridad y la de los suyos lo merece: cambie sus amortiguadores y gane en estabilidad, gane en comodidad y gane en **SE-GU-RI-DAD**. Para Monroe su seguridad es prioridad 1!

**AMORTIGUADORES**



**Aseguran  
su seguridad**

MONROE ARGENTINA S. A. I. C. y F. - Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Pcia. de Buenos Aires



# LA TEMPORADA Y SUS HOMBRES

**Cuarenta y un pilotos confirmados intervendrán en los 1.000 Kilómetros Buenos Aires por el Mundial de Marcas. He aquí una reseña de sus actuaciones y su historial**

## OPINAN LOS ELEGIDOS

### CUESTIONARIO

1. ¿QUE AUTO PREFERIRIAS CORRER DE LOS ADJUDICADOS A PILOTOS ARGENTINOS?
2. ¿CUALES SON LOS PILOTOS EXTRANJEROS QUE MAS TE HAN IMPRESIONADO EN SPORT-PROTOTIPO?
3. ¿LOS CINCO HOMBRES ELEGIDOS SON INDISCUTIBLES?
4. ¿QUE PILOTO ARGENTINO QUEDO AFUERA Y TENDRIA QUE HABER ESTADO?
5. ¿CUAL ES TU OPINION ACERCA DEL TIPO DE ELECCION?
6. ¿QUE ESPERAS QUE TE DEJE TU PARTICIPACION EN LA TEMPORADA?

### JORGE CUPEIRO

1. La Ferrari 512 S porque es la que tiene mayores posibilidades.
2. Andrea de Adamich por su prolijidad, Joseph Siffert y Pedro Rodríguez.
3. Pienso que son los cinco pilotos obligados y por otro lado los más lógicos.
4. Para mí falta Angel Monguzzi.
5. Me parece bien, sobre todo porque está hecha en público con voto cantado y uno, de esa forma, se da cuenta de quiénes son los que saben mirar las carreras y quiénes no. Creo que es lógico hacer este tipo de votación y de esa forma nadie se puede sentir ofendido.
6. Andar lo mejor posible dentro de mis posibilidades y usar la experiencia recogida en la construcción y puesta a punto de nuestros SP, que en 1971 serán iguales a los de ellos.

### NESTOR GARCIA VEIGA

1. La Ferrari 512 S, porque sé que es la que anda más rápido, pero en realidad no puedo darte una idea cabal porque el único auto que yo anduve fue el Lola-Chevrolet de Pillete el año

pasado y es un auto muy parecido a los nuestros.

2. Andrea de Adamich y Rolf Stommelen. Por supuesto que Rindt y Courage me impresionaron, pero lamentablemente han desaparecido.
3. Sí, son los más lógicos aunque pienso que para hacer justicia habría que haber conseguido tres plazas más.
4. Para mí son tres... Gradassi, Monguzzi y Nasif Estéfano.
5. Sí, opino que es justa. Está bien.
6. Corriendo una sola carrera no se puede esperar ningún resultado del otro mundo. Apenas tendremos oportunidad de irle tomando la mano al auto durante la misma carrera. Como experiencia, por mi parte, opino que es algo realmente importante. Además, pienso que sabremos aprovecharla.

### CARLOS RUESCH

1. La Ferrari 512 o si no el Porsche 908.
2. Masten Gregory y Jean-Pierre Beltoise.
3. En general, sí.
4. El "Negro" Monguzzi.
5. No estoy en un todo de acuerdo. Pienso que el periodismo es

el más capacitado para elegir a los cinco mejores pilotos pero por lo que he visto y oído creo que el Club YPF tendría que hacer una lista de periodismo especializado, gente que por lo menos haya visto cinco o seis carreras de Sport-Prototipo, si no la elección pierde en cierta forma su sentido. En general, opino que la elección fue justa.

6. Es importante sacar conclusiones luego de andar en un buen auto. Claro que si la gente espera resultados asombrosos está equivocada porque en realidad no va a pasar nada. Lo que sí estoy seguro, es que los pilotos argentinos vamos a hacer un muy buen papel, mucho mejor que los extranjeros que nos han dado la posibilidad de correr en su auto.

### CARLOS PAIRETTI

1. La Ferrari 512 S si es un buen auto, si no una de las Lolita... las Lolitas me encantan.

2. Andrea de Adamich y Masten Gregory.
3. Los otros cuatro son lógicos... No puedo opinar acerca de mí.
4. Gradassi y Monguzzi.
5. Es lo más justo.
6. Ningún particular puede ganar a los equipos oficiales y mucho menos nosotros. Hay que aguantar. Lo que espero es poder asimilar y aprender algo que nos sirva para volcar en nuestros autos de SP.

### EDUARDO COPELLO

1. No sé... Ferrari 512 S.
2. Andrea de Adamich.
3. No, falta alguno de los pilotos que tendrían que haber estado.
4. Gradassi, por ejemplo.
5. El mejor sistema, para mí, es consagrar a los mejores pilotos de acuerdo a los resultados que arroja el Campeonato Argentino de Sport-Prototipo.
6. Si corro, andar bien.

## PAIRETTI EN PAREJA CON JUNCADILLA CON UNA FERRARI 512 S

Pese a que Carlos Pairetti fue elegido entre los cinco pilotos que tendrán oportunidad de tripular un SP en la temporada internacional, la semana pasada —alrededor del día jueves— se supo en forma fehaciente que Pairetti correrá con una Ferrari 512 S en pareja con José María Juncadella, que en un principio iba a intervenir en los 1.000 Km en pareja con Arturo

Merzario, que pasó a ser piloto oficial de la escuadra Ferrari SEFAC.

Por esa causa Pairetti habría mantenido conversaciones (también estuvo Formisano en el asunto) con Juncadella y se habría llegado a un arreglo casi definitivo. El volante catalán llegará a Buenos Aires el día 5 de enero y de esta forma Pairetti da cabida al primer suplente (Nasif Estéfano) entre los cinco efectivos que correrán con autos que designará el Club YPF, o mejor dicho Juan Manuel Fangio en persona, que es el encargado del asunto autos-pilotos.

## SCUDERIA CHINETTI

Equipo semioficial del representante Ferrari en EE.UU.  
Director propietario: Luigi Chinetti.

### SAM POSEY

Norteamericano, especialista en autos sport. es el tripulante oficial

de la escudería Chinetti. En 1970 participó en cuatro carreras de Sport Prototipos siempre con la Ferrari 512 de Chinetti. En las 24 Horas de Daytona se clasificó 4º con Mike Parkes de copiloto, y en las 24 Horas de Le Mans salió 4º en pareja con Ronnie Bucknum. Corre en autos de Turismo en los Estados Unidos (stock-cars) y es un buen valor de la categoría.





## BERTA RL

Equipo particular con Berta LR-Cosworth.

Alta Gracia - Córdoba - Argentina.  
Director técnico y deportivo:  
Oreste Berta.

## LUIS RUBEN DI PALMA

Nació en Arrecifes (Prov. de Buenos Aires), tiene 27 años y actualmente vive en Alta Gracia, en las cercanías del taller de Oreste Berta. Es corredor profesional. Se inició corriendo en kart en 1961. Luego corrió en Turismo de Carretera con las cuatro marcas de motores; primero Chevrolet, luego Dodge, después Ford, y finalmente,

Tornado. Corrió en Turismo Grupo 2 con Torino 380 W del equipo oficial IKA-Renault y con el suyo particular. Desde hace dos años corre en Sport Prototipos argentinos defendiendo los colores de Berta: primero lo hizo con la Liebre III-B y luego con el Berta-Tornado. También corrió en Fórmula Uno de Mecánica Argentina con una Maserati-Tornado y luego con el Berta-Tornado con el cual tuvo un accidente en el Autódromo de Comodoro Rivadavia. Corrió el GP con un Peugeot 504 del equipo Coelho. Integró la delegación del equipo argentino Torino a las 84 Horas de Nürburgring y corrió en pareja con Carlos Marincovich los 1.000

## ROUVEYRAN

Equipo privado con Lola T-210.

Director del equipo: Daniel Rouveyran.

### DANIEL ROUVEYRAN

Es parisiense y comenzó a correr en trepadas de montaña, especialidad a la que se dedica habitualmente con gran éxito. En el 67 tuvo una buena cadena de éxitos tripulando un Lotus-Abarth. En

1969 corrió junto a Meier en Le Mans tripulando un Porsche 910. En 1970 los triunfos se sucedieron en las trepadas de montaña de Bagnoles-Salmoin, Ceyreste y La Roquette con un Tecno-Ford de la Fórmula Dos. En las 24 Horas de Le Mans hizo el sexto tiempo en la clasificación con un Porsche 907. Con un Lola T-190 tuvo un despiste violento en la Trepada de Ampus, pero pudo salir segundo de todas maneras.

## MATRA SPORT

Equipo oficial Matra.

Director Deportivo: Jean Luc Lagardere.

Director Técnico: C. Martin.  
49, Rue de Lisbonne, París 8c, Francia.

### JEAN PIERRE BELTOISE

Nació en París en 1937. Actualmente, además de ser piloto profesional, es poseedor de una estación de servicio Elf y venta de accesorios deportivos llamada "Mille Milles", en Montlhery. Está casado con Suzanne Cevert, hermana de François Cevert. Se inició en la motocicleta para pasar luego, y casi sin escalas, a la Fórmula Tres, haciendo debutar el prototipo F-3 Matra-Ford. Fue campeón francés y europeo de la fórmula y luego pasó a conducir los Fórmula Dos. También con Matra pasó a SP, con los Matra-Ford primero y luego con los Matra-BRM. En Fórmula Tres ganó las cuatro carreras de la Temporada Argentina, adjudicándose el Campeonato 66. En 1970, en pareja con Henri Pescarolo, ganó los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires y dos meses más tarde se adjudicó los 1.000 Kilómetros de París con el mismo copilo-

to. Durante 1969 participó en Fórmula Uno, siendo segundo piloto de Stewart en el equipo Ken Tyrrell. En 1970 se constituyó en primer piloto del equipo tripulando los Matra-Simca F-1, y ganó el Tour de France con el Matra-Simca 650 convertido en auto de "rallye".

### FRANCOIS CEVERT

Joven, arrollador, impetuoso, Cevert se inició en el automovilismo a través de la Fórmula France. Dadas sus buenas actuaciones en la categoría, el equipo Tecno-Motul (equipo oficial Tecno) le ofrece una plaza a bordo de sus Tecno F-3. Poco a poco Cevert se gana la confianza de Pederzani y éste le da un Tecno de Fórmula Dos con el cual gana una carrera y se erige en uno de los rivales más serios de Rindt, Stewart y Gía.

Cuando Johnny Servoz Gavín abandona el automovilismo, dejando libre su plaza en el equipo March de Ken Tyrrell para F-1, es Cevert el elegido para ser segundo piloto de Jackie Stewart. Su primer punto en el Campeonato Mundial de Conductores lo logra al salir 6º en el Gran Premio de Monza. Al retirarse Henri Pescarolo del equipo Matra Elf, François Cevert queda como reemplazante en Sport Prototipos.

## ECURIE FRANCORCHAMPS

Equipo particular con Ferrari 512 S.

Director Propietario: Hughes de Fierlant.

### TAF GOSSELIN

Belga, corrió durante una buena cantidad de tiempo en Turismo y, además, corrió en 1970 en carreras de autos sport en Bélgica y Suecia. Integró el equipo Mercedes

Benz y ganó las 24 Horas de Spa de 1965 en pareja con Colin Crevits.

### HUGHES DE FIERLANT

Es belga y corre desde hace muy poco tiempo en Sport Prototipos. Corrió anteriormente en Turismo Grupo 2. Comenzó corriendo en SP con una Ferrari 512 S en pareja con Derek Bell en los 1.000 Km de Spa y se clasificó 8º. Luego vinieron las 24 Horas de Le Mans, donde corrió en pareja con Alistair Walker; se clasificó quinto.

### ARTURO MERZARIO

Es italiano y vive en Modena. Surgió de las filas de don Carlo Abarth. Corre para Ferrari Sefac en trepadas de montaña y SP, aunque alternó este año tripulando un Abarth 2000, erigiéndose en uno de los especialistas más famosos en Trepadas. Corre también en el Campeonato Europeo de Sport Prototipos hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, habiendo ganado recientemente los 500 Km de Eiffel y obtuvo un tercer puesto en la Copa de Enna.

### IGNAZIO GIUNTI

Italiano, comenzó a correr en Turismo con Alfa Romeo. Logró más tarde una plaza en el equipo oficial Autodelta para Sport Prototipos. Luego pasó a Ferrari y en 1970 tuvo las siguientes performances: en los 1.000 Km de Monza se clasificó 2º con Vacarella; en la Targa Florio, también con Vacarella, salió 3º; 4º en los 1.000 Km de Spa, con el mismo copiloto; y con Mario Andreotti fue 3º en las 6 Horas de Watkins Glen.



## FERRARI SEFAC

Equipo oficial Ferrari.

Caja Postal 232 - Modena - Italia.

Director Deportivo y Técnico: ingeniero Mauro Forghieri.





Kilómetros de Nürburgring 1969. Es piloto y mecánico, amén de un excelente "collaudatore".

#### CARLOS MARINCOVICH

Nació en Arrecifes (Prov. de Buenos Aires) y tiene 27 años. Es propietario de una flotilla de camiones y tiene una empresa financiera. Comenzó a correr en Turismo de Carretera y luego pasó a Sport Prototipos, donde corrió con el Chevyrés, de Froilán González; con el Ford-Misano en el equipo de Pairetti y con el Numa-Dodge en el equipo de los hermanos Bellavigna. Incurrió en Mecánica Argentina Fórmula Uno y algunas veces en Turismo Grupo 2 con el equipo de Guillermo Billy-Peugeot.

En la Temporada Internacional de Fórmula Dos de 1969 participó tripulando uno de los Tecno del equipo de Ron Harris, pero sin completar actuaciones brillantes debido a que los autos eran bastante viejos y golpeados. Intervino en la Temporada de 1970, corriendo los Mil Kilómetros de Buenos Aires con el Berta LR en pareja con Luis Di Palma, y con el mismo compañero disputó los 1.000 Km de Nürburgring, donde se ubicaron 14º en la clasificación y debieron abandonar en carrera. En 1971 correrá con el Berta LR-Cosworth en Europa, unas seis o siete carreras y luego conducirá el Berta con motor V8 que se está construyendo en estos momentos.

#### WILLIBALD KAUSSEN

Equipo particular con Porsche 917.

Director Propietario: Willibald Kausen.

#### WILLIBALD KAUSSEN

Nació en Aachen (Alemania) en 1939. Tiene 31 años y es vendedor de automóviles Volkswagen. Empezó a correr en la categoría "Sallon's Cars" con un Morris Mini Cooper "S". Participó en muchas carreras de velocidad y en rallies en Alemania y Francia, so-

bre todo. Luego participó en carreras de autos sport, y en 1969 pasó a integrar el equipo International Martini conduciendo un Porsche 908. Visitó la Argentina en 1970, en ocasión de la disputa de los 1.000 Km de la Ciudad de Buenos Aires, corriendo en pareja con Herbert Schultze.

#### RHEINOLD JOST

Es alemán, corre habitualmente en la categoría Turismo y en Trepadas de Montaña. Interviene también en el Campeonato Europeo hasta 2.000 cm³, con Porsche.



#### ESCUADERIA MONTJUICH (España)

Equipo particular con Ferrari 512 S.

Director de Equipo: José María Juncadella.

#### JOSE MARIA JUNCADILLA

Es español, vive en Barcelona y dirige una fábrica textil de su propiedad. Tiene 34 años y se inició corriendo con un Alfa Romeo, en Gran Turismo, en 1961. Corre habitualmente en Turismo Grupo 2 y en rallye, participando —además— en trepadas de montaña. Actualmente es campeón español de Rallye. En enero de 1970 vino a la Argentina, en ocasión de los 1.000 Km de Buenos Aires, en pareja con otro español, Juan Fernández.

#### CARLOS ALBERTO PAIRETTI

Nació en Clucellas (provincia de Santa Fe) y tiene 34 años. Es pi-

loto profesional. Se inició corriendo en motocicleta. Corrió veinte carreras con una Gilera y ganó quince. Luego pasó a correr con un Ford T y luego en Turismo Carretera, con una cupé Chevrolet. Su primer triunfo en Turismo Carretera fue en 1963, en Mar del Plata. Ganó treinta carreras en Turismo Carretera y una en Mecánica Argentina Fórmula Uno; dos Grandes Premios de TC. Corrió con Volvo 122 S y pasó una temporada en Europa corriendo en el equipo Automundo de Fórmula Tres. En SP corrió con el Ford-Misano del equipo Ford y ganó una sola carrera, en el autódromo de Rafaela. Fue campeón argentino de TC en 1968. En la Temporada Internacional de SP compartió un Porsche 908 con Alain de Cadenet y en 1970 intentó correr en Indianápolis, pero no lo hizo debido a que el auto que le había sido ofrecido resultó viejo e inadecuado.

#### INTERNATIONAL MARTINI



Equipo semioficial Porsche (917 y 908).

Director Deportivo: Dr. Helmut Marko.

#### GIJS VAN LENNEP

Nació en Amsterdam (Holanda) y tiene 28 años. Es inspector de ventas de la Volkswagen holandesa y corredor profesional. Se inició corriendo con un Daf Variomatic en Fórmula Tres. Luego corrió en rallies, y para perfeccionarse estudió en la escuela de conducción de Rob Slotemaker, en Zandvoort, donde se inició en la técnica del derrapaje controlado sobre hielo (especialidad de la escuela), que luego aplicó brillantemente en el asfalto de los circuitos. Junto al fallecido Hans Laine formó una pareja ideal y rendidora. En 1969 Franco Lini, director del equipo Ferrari, los quiso contratar, al igual que el equipo oficial Porsche, pero ninguno de los dos aceptó, ya que consideraban que estaban más cómodos corriendo en forma independiente. En pareja con Laine, Van Lennep se clasificó 4º en BOAC 1.000, en Brands Hatch; 5º en los 1.000 Km de Spa, y tuvo una gran actuación en Le Mans.

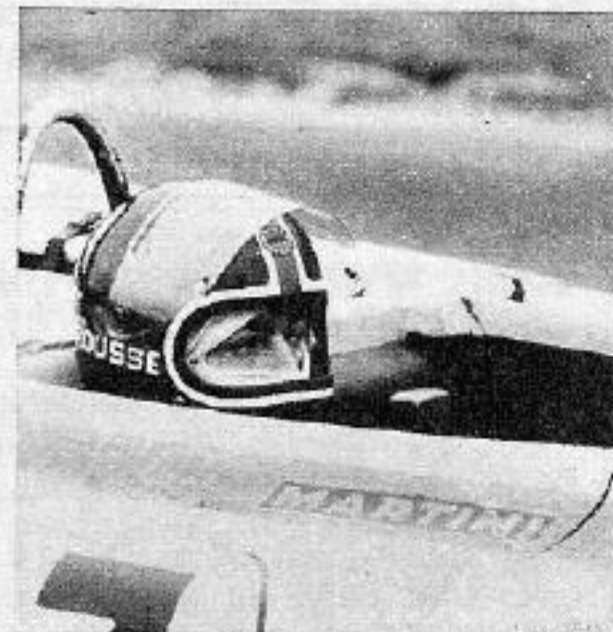
#### HELMUT MARKO

Austriaco, "alma-mater" del equipo International Martini, es, a la vez, habitual tripulante de uno de los 908 del equipo. En 1970 tuvo dos buenas actuaciones en SP. En los 1.000 Kilómetros de Nürburgring se clasificó 5º en pareja con Gerard Larrousse, en un 908; y en las 24 Horas de Le Mans, en pareja con Rudolf Lins, clasificó segundo el 908. Durante las 24 Horas de Le Mans colaboró con Steve McQueen para la filmación de su película "Le Mans", llevando en su auto dos cámaras filmadoras.

#### GERARD LARROUSSE

Es francés, tiene 27 años y es uno de los más grandes "rallymen" de Europa y varias veces campeón de Francia de Rallye. Comenzó corriendo en Turismo con Renault y luego pasó a integrar el equipo oficial de Alpine-Renault. Ganó dos veces consecutivas el Tour de France Automobile con Porsche 911. En 1970 se clasificó 6º, con Koch, en BOAC 1.000 en Brands Hatch, con un Porsche 908; 9º en Spa con Rudolf Lins y un 908; 1º

en Dijon y 2º en Montlhéry, en carreras de Turismo Grupo 2, con Alfa Romeo GTAm; 5º, con Helmut Marko, en los 1.000 Km de Nürburgring; 3º en Le Mans con un 917 y en pareja con Kauhsen; 3º con un Porsche 908 en los 1.000 Km de Austria. Se clasificó campeón francés de Circuitos en 1970.



#### VIC ELFORD

Inglés, piloto profesional de rallye. Se inició corriendo rallye en Inglaterra y poco a poco fue saliendo a la fama, hasta que lo contrató la Porsche como piloto oficial de rallye. Ganó el Rallye de Montecarlo de 1968 con 911 R y casi inmediatamente pasó a militar en el equipo Porsche oficial. Ganó la Targa en pareja con Humberto Maglioli y varias carreras más en 1969.

Ese mismo año fue contratado para correr el Cooper-Maserati del equipo oficial, para luego correr un McLaren del equipo Antique Automobile. Sus actuaciones en F-1 no fueron brillantes debido, principalmente, a que los autos que le tocó conducir no eran la última palabra. En 1970 le fue ofrecido el De Tomaso F-1, pero lo rechazó y no corrió en Fórmula Uno. Pasó a integrar el equipo Porsche-Salzburg



go corriendo con 908 Targa. Llegó 2º en los 1.000 Km de Brands Hatch en pareja con Dennis Hulme; 3º en los 1.000 Km de Spa con Kurt Ahrens; 1º en Nürburgring con Ahrens; 4º, con Hulme, en las 6 Horas de Watkins Glen, y 4º con Richard Atwood, en Austria. Para 1971 Elford suena como posible primer piloto del equipo oficial Brabham.

#### HANS DIETER WEIGEL

¡Mucho gusto, jefe...!



**CALVO SOTELO NACIONAL**

Equipo nacional español con Porsche 917.

**ALEX SOLER ROIG**

Nació en Barcelona y se dedica actualmente a dirigir su propia empresa inmobiliaria. Sus comienzos en el automovilismo se verificaron en carreras de Turismo y en trepadas de montaña. Fue gran amigo de Jochen Rindt y con él compartió gran cantidad de carreras



con Porsche 907. Junto a Rindt ganó muchas carreras en España y, por sobre todas, las 6 Horas del Jarama de 1969. También con Rindt participó en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.

En Fórmula Uno participó en el equipo Gold Leaf Lotus de Colin Chapman, largando en el GP de España con el Lotus 49-C sin gran brillantez, y en Spa debió resignar la posibilidad de correr con el 72, ya que llegó tarde y no pudo dar

las cinco vueltas reglamentarias para poder clasificar; sólo dio una y media. También corre en Turismo Grupo 2 utilizando un BMW 2002 TI, con el que ha ganado ya muchas carreras en toda Europa.

**CARLOS ALBERTO REUTEMANN**

Nació en Santa Fe, tiene 28 años, es casado y tiene una hija. Sus ocupaciones principales son administrar un campo, atender su agencia de autos usados en Santa Fe y correr en automóvil. Su pri-

**JOHN WYER AUTOMOTIVE**

Equipo semioficial Porsche.

Director Deportivo: John Wyer.

Director Técnico: David Yorke.

**JACKIE OLIVER**

Nació en Londres, en 1942. Actualmente tiene 28 años, vive en Londres y en la época de receso de carreras practica activamente el esquí en Austria. Además, es un gran tenista amateur. Su primera carrera fue a los 19 años, con un Morris Cooper. Luego corrió varias temporadas en Turismo, hasta



en la isla de Man y en 1959 el campeonato suizo de la clase 350 cm<sup>3</sup>. Su primer auto de carrera fue un Stanguellini de Fórmula Junior, con el cual ganó el GP de Urcy. En las temporadas 60 y 61 ganó muchas carreras de la fórmula, consagrándose como campeón junto a Tony Maggs. De la Fórmula Junior, y sin pasos intermedios, pasó a la Fórmula Dos al comprarle un Lotus a Colin Chapman. Con el chasis Lotus en la mano, fue a visitar a los técnicos de la BRM, quienes le vendieron un motor V-12, por lo que a partir de ese momento pasó a correr con un Lotus-BRM. En 1963, pese a que no logró resultados muy halagüeños, la Asociación de Volantes de F-1 le dio el título de Mejor Piloto Privado de F-1. 1964 lo vio nuevamente como piloto particular, pero ahora a bordo de un Brabham-BRM, con el cual obtuvo un 4º puesto en Nürburgring y un 3º en Watkins Glen. Con los colores del equipo de Rob Walker siguió corriendo en 1965 con su Brabham-BRM. En Pergusa, con un Fórmula Dos, supo ganarle ese año a Jim Clark. En 1966 luchó con un pesado Cooper-Maserati sin mucho éxito, pero con un Porsche logró el Index de Performance en Le Mans en pareja con Hans Hermann. Su primer Grand Prix lo ganó en 1967, en Brands Hatch. Pasó a integrar el equipo Porsche Engineering, con grandes éxitos, convirtiéndose en primer piloto del equipo. En Fó-



actualmente vive en Suiza. Se inició en el automovilismo con autos de Turismo, corriendo desde Volkswagen hasta Alfa Romeo en carreras de su México natal. Sus primeros balbuceos internacionales se verificaron en los EE.UU., de donde saltó a Europa casi sin pasar nuevamente por México. Su debut en Europa fue en 1960, en la Targa Florio, con una Ferrari. En las 24 Horas de Le Mans 1961 corrió en pareja con Teddy Pilette, también con Ferrari. Con una Ferrari Testa Rossa del equipo NART y en pareja con su hermano Ricardo tuvo la suerte de puntear las 24 Horas de Le Mans 1962 durante nueve horas, hasta que debieron cambiar un amortiguador y la batería y resignar su posición de privilegio.

En 1963 corre su primera carrera de Fórmula Uno con un Lotus-Climax en Watkins Glen. Hasta 1967, en que el primer triunfo del mexicano en F-1 en Sudáfrica lo eleva a la popularidad, se entrena participando en Sport y en Gran Turismo, ganando varias carreras en Canadá y EE.UU. Luego vino la buena época de Pedro Rodríguez, cuando a bordo del Cooper-Masera-

ti o del BRM de la Owen Racing Organisation se consagró como revelación joven de la F-1. En 1968 vino a la Argentina con el equipo de Ron Harris tripulando un Tecno-Cosworth F-2, con el cual (mal auto y peor equipo) no pudo demostrar nada de nada. En SP fue la gran revelación a bordo de los 917 de John Wyer, ganando en pareja con Kinunen nada menos que cuatro de las diez carreras del Campeonato Mundial de Marcas.

**DEREK BELL**

Inglés, se inició corriendo carreras de Turismo y Gran Turismo. En 1969 es contratado por Ferrari para integrar su equipo de F-2, pero como los autos no están listos don Enzo decide probarlo a Derek Bell para sus Fórmula Uno. No pasa el exigente examen y decide desvincularse de Ferrari definitivamente. Compra un Brabham de F-2 y corre en la categoría alternando con un Brabham BT-26 particular en Fórmula Uno. Con el BT-26 corre la Copa Tasmania, pero sin buenos resultados. En 1970 fue una de las estrellas de la Fórmula Dos, peleando con Regazzoni, y logró llegar a subcampeón. John Surtees lo llamó entonces para integrar su equipo y corre con un TS-7 en Fórmula Uno las tres últimas carreras del Campeonato Mundial de Conductores. Pese a que no logra buenas performances (abandona en las tres carreras), se muestra apto ya para conducir aparatos más potentes que un Fórmula Dos. David Yorke (director técnico del equipo John Wyer) lo integra en una terna formada por Tim Schenken y Peter Ghetin para reemplazar a Leo Kinunen. Gana la selección e integra, a partir de la Temporada Argentina, el equipo Wyer.

que se decidió a correr en Fórmula Tres. Luego vino la Fórmula Dos en el equipo Lotus y visitó la Argentina en 1968. También con un Lotus corrió en Fórmula Uno en ese mismo año. Ni bien terminó la Temporada de F-2 firmó contrato con BRM para correr en Fórmula Uno. En 1969 ganó las 24 Horas de Le Mans con un Ford GT-40 del equipo John Wyer y en pareja con Jackie Ickx. En los primeros meses de 1970 viajó a la Argentina y compartió un Lola-Chevrolet T-70 Mk. III con Carlos Reutemann. Este año se la pasó corriendo en Fórmula Uno con el equipo BRM-Yardley y ahora llega a Buenos Aires tripulando un Porsche 917 del equipo John Wyer. Además fue columnista de The Motor, una buena revista inglesa, y se casó hace tres meses con una modelo inglesa.

**JOSEPH SIFFERT**

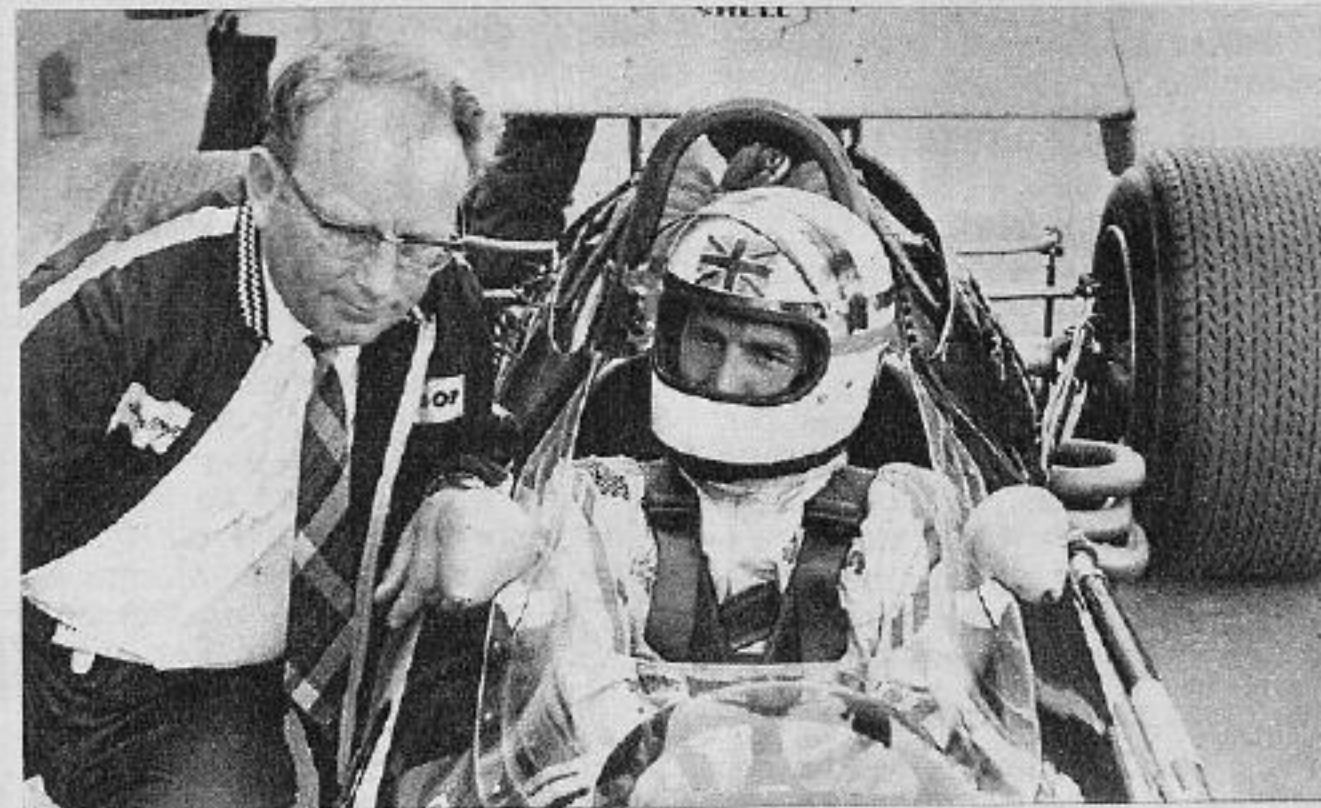
Nació en Friburgo (Suiza) el 7 de julio de 1936. Sus primeras armas las hizo a bordo de una motocicleta, ganando a menos de un año de su debut el Tourist Trophy



mula Dos, con el BMW tuvo un triunfo sobresaliente. Hoy, el equipo Wyer lo tiene como uno de sus primeros pilotos. En 1970 ganó tres carreras, en pareja con Redman.

**PEDRO RODRIGUEZ**

Nació en México, D.F., aunque







mera carrera fue en enero del 65, con un Fiat 1500 berlina del equipo Automóviles Alvear, en Las Dos Pampas. Luego corrió en el Autódromo de Buenos Aires. Su primer triunfo fue con una berlina Fiat 1500 en la carrera del Pan de Azúcar, superando a Gainza Paz y su Cooper. En 1966 se clasifica campeón argentino de hasta 1.600 cm<sup>3</sup> habiendo ganado tres carreras. En el 67 ganó ocho carreras, una de ellas con la cupé Fiat 1500 debutando. Ese año fue su debut en

Fórmula Uno con un De Tomaso-Fiat y se clasificó 5º en las 500 Millas de Rafaela y ganó una serie en el circuito de Las Parafelas.

En 1968 comenzó a correr en Turismo Carretera con Ford Falcon F-100 en el equipo Ford. También corrió en Turismo con la cupé Fiat 1500, ganando dos carreras y saliendo segundo en otra. En la Temporada de 1969 tripuló el Tecno-Cosworth del equipo Ron Harris en dos carreras y el Brabham-Cosworth

de "La Razón" en la restante, haciendo un excelente papel. Corrió en el equipo argentino de F-2 del ACA en la Temporada Argentina de M.A. En 1970 corrió con Jackie Oliver en un Lola T-70 en los 1.000 Km de Buenos Aires y con Jorge de Bragation en un Porsche 907 en las 200 Millas ENTel. Luego vino la campaña de Europa con el equipo de Fórmula Dos del ACA, donde se reveló como un gran piloto internacional.

## AUTODELTA

Equipo oficial Alfa Romeo Milano. Via Gattamelata 45 - Milano - Italia.

Director Deportivo: Roberto Businello.

Director Técnico: Ingeniero Carlo Chitti.

Relaciones Públicas y Prensa: Camilo Marchetti.

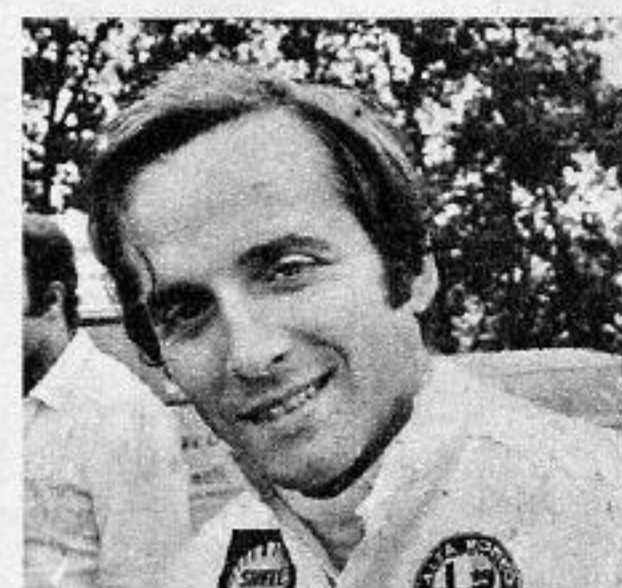
### ROLF STOMMELEN

Nació en Siegen, Alemania, el 11 de julio de 1943. Soltero, 27 años, vive actualmente en Colonia, Alemania.



primera carrera, el premio Otoño, en la categoría hasta 850 cm<sup>3</sup>. Sus actuaciones más descolantes las realizó a bordo de autos del equipo Autodelta, aunque tuvo incursiones por el equipo Ferrari. En 1969 vino a la Argentina tripulando una Ferrari Dino Fórmula Dos del equipo oficial Ferrari y como coequiper de Brambilla. En 1970 ganó las 200 Millas ENTel en el Autódromo Municipal, en pareja con Pier Courage.

Tuvo una serie de intervenciones en Fórmula Uno Internacional tripulando un McLaren-Alfa Romeo, pero sin buenos resultados. También incursionó por la Copa Can-Am tripulando un McLaren-Chevrolet V-12.



menzó corriendo en la categoría Turismo, donde logró resonantes éxitos en la pista de Interlagos, San Pablo. Junto con su hermano Wilson viajó a la Argentina para la Temporada de Fórmula Tres, trayendo un Alpine Renault F-3 construido íntegramente en el país carioca. Aunque no corrió, ése fue su primer contacto con los fierros europeos.

En 1969 apareció por Londres, decidido a iniciarse en el automovilismo europeo y a triunfar cueste lo que cueste. Se inició en la Fórmula Ford y pocos meses después su superioridad en la categoría hace que Jim Russell lo contrate para tripular un Lotus-Ford de F-3. Los éxitos en F-3 se hicieron una cadena y fue entonces cuando la Lotus Components le dio un Lotus Fórmula Dos para que hiciera la Temporada Europea de la especialidad. Pesé a que no ganó ninguna carrera en F-2, Colin Chapman lo eligió al finalizar la Temporada para tripular un Lotus Gold Leaf de Fórmula Uno, como tercer piloto junto a Jochen Rindt y John Miles. En el Gran Premio de EE. UU., en Watkins Glen, Fittipaldi gana por vez primera en Fórmula Uno, consagrándose un elegido más entre los pilotos de la fórmula. En los meses de verano, con un Lola-Cosworth 2000, ganó la Copa Brasil (cuatro carreras en Interlagos), ganando dos de las cuatro. Será piloto oficial Autodelta por esta Temporada Internacional, ya que luego volverá al equipo Lotus de F-1.

### ANDREA DE ADAMICH

Nació en Milán, Italia, en 1940. En Milán estudió Derecho y se recibió en 1969. Sus primeras armas las realizó a bordo de un Fiat en carreras de montaña, ganando su



### NANNI GALLI

Nació en Bologna el 2 de octubre de 1940. Además de correr en auto administra una fábrica textil propiedad del padre y practica constantemente el esquí. Se inició corriendo en kart, ganando el Campeonato Toscano y sale segundo en el italiano.

En 1964 corre con un Steyr-Puch 500 y con un Porsche. En el 65 se clasifica campeón italiano utilizando un Morris Cooper, con el cual gana las diez carreras que corre. En el 66 corre doce carreras con un Alfa Romeo GTA y gana seis. En 1967 corre oficialmente para Autodelta con el Alfa 33. En pareja con Ignazio Giunti constituye la pareja fuerte de Autodelta para 1968 y corre todas las carreras del Campeonato Mundial de Marcas, y con la 1300 Junior, y la 1600 Grupo 5 en carreras de Turismo. En 1969 corre con la 33.3 y con la 33.2 las carreras por el Mundial de Marcas. En 1970 visita la Argentina integrando el equipo oficial de Autodelta, en pareja con Rolf Stommelen, en los 1.000 Km Ciudad de Buenos Aires y las 200 Millas.



### HENRI PESCAROLO

Nació en París hace 26 años. Estudió medicina y abandonó en tercer año a causa de las carreras de autos. Sus comienzos fueron a bordo de un Lotus-Seven, con el que ganó el Campeonato Francés de las Provincias. Cuando gana el campeonato, la firma Matra le ofrece sentarse en su nuevo F-3, y es contratado como tercer piloto junto a Beltoise y Jaussaud. En 1966 integra otra vez el equipo Matra junto a Jaussaud y Servoz-Gavin. Se clasifica segundo en el campeonato francés. En el verano, para no perder la mano, corre con un Renault Gordini trepadas de montaña. En el 68 corre en Fórmula Dos, en SP con el Matra-BRM o con el Matra Ford, y en rallies con el Matra Djet. Luego vino la Fórmula Uno, algunas buenas actuaciones, y en 1970 su desvinculación del equipo Matra. Autodelta le ofrece un puesto y llega 2º en Austria.

### ANTOINE HEZEMANS

Nació en Amsterdam y vive actualmente en Lausana (Suiza). Sus comienzos fueron en Turismo con Porsche, luego corrió con Alfa Romeo GTA, participando asiduamente en trepadas de montaña. Su inclusión en el equipo Autodelta data de 1969, logrando junto a Masten Gregory un buen segundo puesto en su debut, en las 12 Horas de Sebring.

### EMERSON FITTIPALDI

Nació en San Pablo, Brasil. Co-





### SNAKESPEED

Equipo particular con Lola T-210.

#### DAVID WIER

Inglés, corredor profesional y propietario del equipo Snakespeed. Corre habitualmente en el Campeonato Europeo hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, con regulares actuaciones.

#### JORGE OMAR DEL RIO

Nació en Buenos Aires, tiene 27 años y se ocupa de compra-venta de automóviles usados. Comenzó haciendo un curso de pilotaje en la Asociación Argentina de Automóviles Sport, donde fue becado

para perfeccionarse en Brands Hatch, en la escuela de Jim Russell. Volvió a la Argentina y corrió en el equipo Peugeot oficial. Luego participó en varias competencias para el equipo Peugeot-Guillermo Billy y actualmente participa con un Avante 4000 en las competencias de Sport Prototipos en la Argentina. Corrió con Alain de Cadenet en las 6 Horas de Daytona, clasificándose 11º, e intervino en la Copa Brasil, donde se clasificó 7º en la suma de las cuatro carreras, con el Avante-Tornado.

### ECURIE EVERGREEN

Equipo particular.  
Director Propietario: Alain de Cadenet.

#### CHRIS CRAFT

Inglés, 31 años, vive en Londres (Inglaterra). Es piloto profesional. Comenzó a correr con un Morris Cooper "S" en carreras de Turismo (campeonatos de clubes). Tiene un Ford Escort Twin Cam y un Aston Martin como autos particulares. Corrió en 1969 con un Lola T-70 sin actuaciones brillantes. En 1970 corrió con Porsche 908 y con un Lola T-210 en el Campeonato Europeo 2.000 cm<sup>3</sup>. Vino a la Temporada Internacional de la Argentina con un Lola-Chevrolet T-70



### ZITRO RACING

Equipo particular con Porsche 917.

#### DOMINIQUE MARTIN

Nació en Lausana (Suiza) y tiene 27 años. Es piloto profesional y comenzó a correr en auto en 1961 con un Morris Cooper "S". Corrió gran cantidad de rallies europeos y carreras de velocidad y de larga duración. En 1969 llegó 5º en los 1.000 Kilómetros de París con un Ford GT-40. 1970 lo comenzó en la Argentina corriendo con ese mismo Ford en pareja con el inglés Piers Forester, clasificándose 12º en las 200 Millas ENTel. Luego, ya en Europa, corrió diversos rallies con ese mismo Ford GT-40, contándose entre ellos el Tour de France, y con un Porsche 907 llegó 5º en el Challenge International Jean

Behra, en Monthlery. También participó en carreras de trepada de montaña en Francia y España con el mismo Ford GT-40.

#### PABLO BREA

Nació en Buenos Aires, tiene 25 años y es corredor profesional. Casado, dos hijos. Sus comienzos los hizo a bordo de un Ford Cortina Lotus en la Argentina, ganando algunas carreras. Inscripto en el curso de pilotaje de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, fue becado a Brands Hatch. Una vez en Europa compró un Fórmula Tres Merlyn y se dedicó a correr en Europa durante todo 1968 y 1969. En 1970 participó de la Temporada Internacional Argentina y corrió un Ford GT-40 en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires en pareja con Félix Serra y en las 200 Millas ENTel como titular del auto.



### SCUDERIA FILIPINETTI



Equipo particular.

Director Propietario: Conde Filipinetti.

Director Técnico: Ing. Mike Parkes.

#### JOAKIM BONNIER

Sueco, nació en Malmö (Suecia), tiene 40 años y es presidente de la Asociación de Pilotos de Grand Prix. Se inició corriendo en la categoría Sport y poco después pasó a militar en Fórmula Uno. Debutó en la Fórmula 2.500 cm<sup>3</sup> con el

BRM de motor delantero. Luego corrió con Porsche Fórmula Uno, y con ese auto vino al Gran Premio de la República Argentina. Cuando la Fórmula Uno se cambió a 1 litro y medio, corrió el Brabham Coventry Climax propiedad de Rob Walker. Finalmente, en la nueva fórmula tres litros tuvo en sus manos un Cooper Maserati oficial en equipo con Seppi Siffert y un McLaren de su propiedad. En Sport corrió con Ferrari y Porsche en los equipos oficiales, con un Ferrari particular y un Lola T-210 del equipo Bon-Grip. Con un Lola T-70 Mk. III corrió en los 1.000 Km de Buenos Aires en pareja con Reine Wisel, en 1970. Entre sus triunfos más importantes figura el Gran Premio de Holanda de 1959 con BRM, que, por otra parte, fue su único Grand Prix ganado. Con una Ferrari 275 P llegó segundo en Le Mans 65, en pareja con Graham Hill. Actualmente corre en el campeonato europeo de 2 litros con un Lola T-210. Ganó en Nürburgring, con Chaparral, en 1968.

#### MIKE PARKES

Inglés, ingeniero y corredor profesional, fue hombre de don Enzo Ferrari desde sus comienzos. Pilotó los más importantes autos



construidos por Ferrari desde que colocó el motor atrás. Corrió en Fórmula Uno y en Sport para Ferrari Sefac. Su mejor actuación fue un segundo puesto en el Gran Premio de Monza, detrás de su coequipier Scarfiotti. Poco después, durante el GP de Bélgica, se fue de

largo en una curva, a 205 km/h, quebrándose las dos piernas amén de gran cantidad de lesiones internas y traumatismos. Volvió a la actividad en 1969, y visitó la Argentina en oportunidad de los 1.000 Km. de la Ciudad de Buenos Aires para correr la famosa Ferrari 312 P de Luigi Chinetti, que al final nunca llegó a Buenos Aires. La fama de Mike Parkes reside principalmente en el hecho de no ser simplemente un piloto, sino uno de los mejores "collaudadores" de autos de competición.

#### RONNIE PETERSON

Nació en Orebro (Suecia) en 1944 y tiene actualmente 26 años. Sus primeras armas las hizo en kart, con una Parrilla-F.I.C., consagrándose campeón europeo y subcampeón mundial de kart en 1966. En 1967 corrió en Turismo Grupo 2, aunque muy poco. En 1968 fue campeón europeo de Fórmula Tres, habiendo ganado quince carreras con su Tecno-Ford. Con el Lola T-70 Mk. III corrió algunas carreras Sport y vino a la Argentina en los 1.000 Km y corrió con Cupeiro. Corrió en Fórmula Dos y pasó a la Fórmula Uno a correr con un March del equipo Antique Automobile.



Mk. III que compartió con Richard Atwood, representando a la escuela de David Piper.

#### TREVOR TAYLOR

Inglés, 31 años, corredor profesional. Se inició corriendo en la Fórmula Junior con un Lotus. Sobresaliente en la F-3, Colin Chapman lo conchabó para correr en Fórmula Uno como segundo piloto del team Lotus cuando Jim Clark era el primero. Tuvo un accidente muy fuerte en una carrera en Inglaterra y durante un buen par de años estuvo retirado de las carreras. Retornó en 1969 corriendo carreras de autos Sport en Inglaterra. Cuando se sintió recuperado comenzó a correr en monoplazas de la Fórmula 5000, saliendo subcampeón en 1969. En 1970 ganó en Mondello Park (Irlanda) con su Surtees TS-5, dándole de esa manera el primer triunfo a un Surtees. Luego salió 4º en el Trofeo del Mar del Norte, en Zandvoort; 3º en Mallory Park, y abandonó en Oulton Park por rotura de chasis. Con un Lotus Europa-Cosworth corrió en los 500 Km de Nürburgring para autos de hasta 1.600 y abandonó yendo primero.

#### ALAIN DE CADENET

Tiene 25 años, nació en Londres y es un dilettante del automovilismo. Comenzó corriendo con un AC-Cobra en carreras de autos sport en Londres. Vino a la Argentina con un Porsche 908 que compartió con Carlos Pairetti en los 1.000 Km y en las 200 Millas ENTel. Con el argentino Del Río participó en las 6 Horas de Daytona, donde se clasificaron 11os. Es propietario de la Ecurie Evergreen y participa bastante asiduamente con un Lola T-210 en las carreras por el campeonato europeo hasta 2.000 cm<sup>3</sup>.

#### PINO BLISS COMPETICION

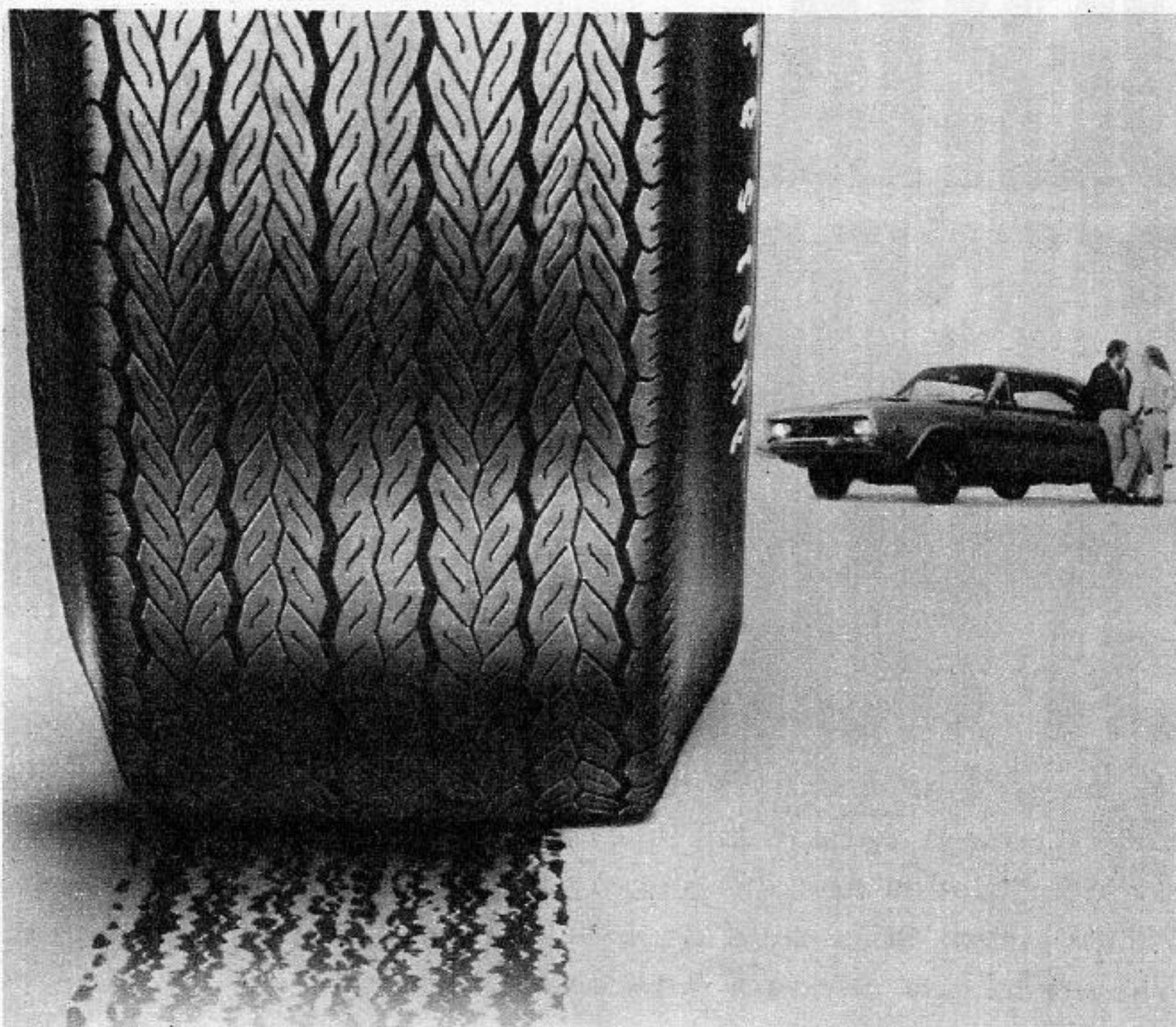
Equipo particular con Bafer-Herceg Chevrolet.

Director Técnico: José Miguel Herceg.

Director Propietario: Eduardo Pino.

#### EDUARDO PINO

Nació en Buenos Aires y tiene 27 años. Es ejecutivo de la empresa Esteban Pino e Hijos, que se dedica a la construcción de prensas hidráulicas para la industria. Comenzó a correr en kart en 1960. Ganó cincuenta carreras, entre ellas competencias organizadas en Chile, Brasil, México, Estados Unidos y Uruguay. Debutó en el automovilismo con una berlina Fiat 1500 particular, con la que salió segundo en el Autódromo de Buenos Aires. Corrió luego en Fórmula Cuatro con un Crespi-Renault, ganando dos carreras y saliendo segundo en dos. Fue subcampeón de F-4 en 1969. Pasó a Fórmula Uno Mecánica Argentina con el Trueno-Chevrolet de Jorge Cupeiro, donde tuvo dos buenas actuaciones. A mediados de 1970 comenzó la construcción del Bafer-Chevrolet con el que correrá la Temporada



**Donde pisa la nueva  
Wide Oval de Firestone  
no queda huella  
de otra patona.**

Porque su banda de rodamiento es 40% más ancha que las cubiertas comunes y más ancha que cualquier otra patona. Una cubierta deportiva por excelencia, diseñada de acuerdo a la famosa "Indy", triunfadora en Indianápolis. Con adherencia total y mayor tracción sobre pavimento mojado. Apóyese sobre la exclusiva Construcción Triple Fuerte de la Nueva Super Sports Wide Oval de Firestone en altísimas velocidades. Y no deje más huella que las de sus cuatro patonas Firestone.

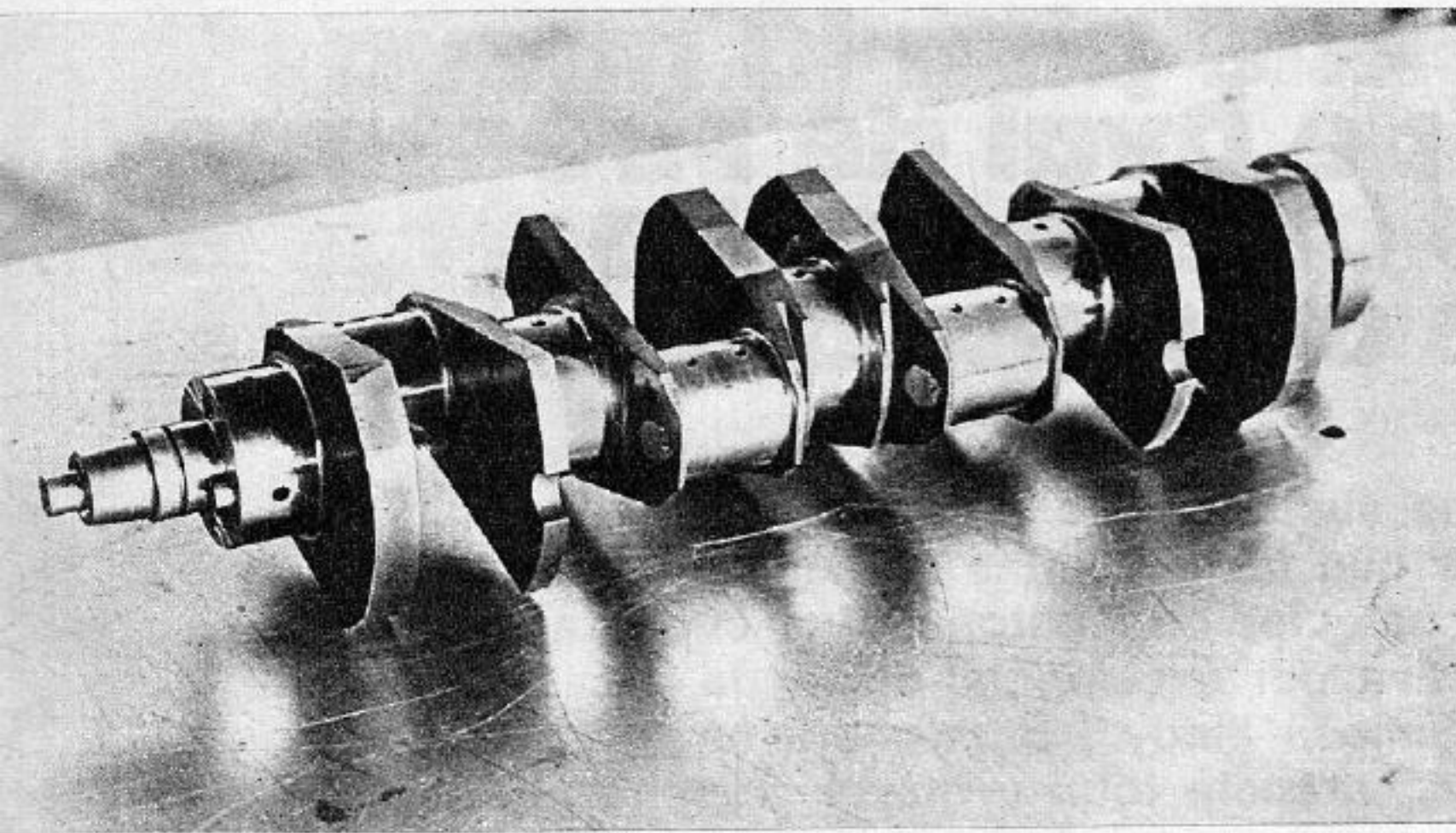
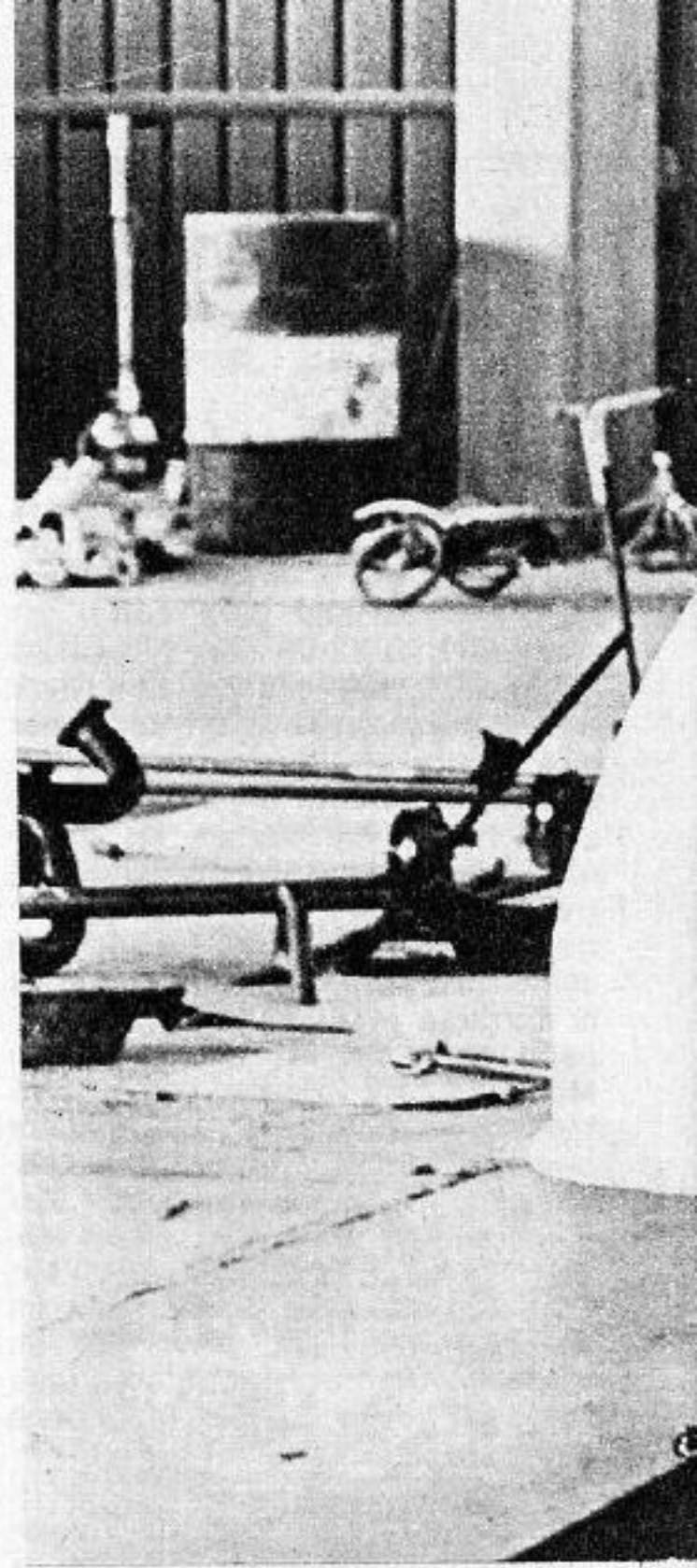
**NUEVA** *Super* **WIDE**  
**OV** *Sports*  
**AL**  
**Firestone**



# BERTA: SUSPENSO SOBRE LA HORA

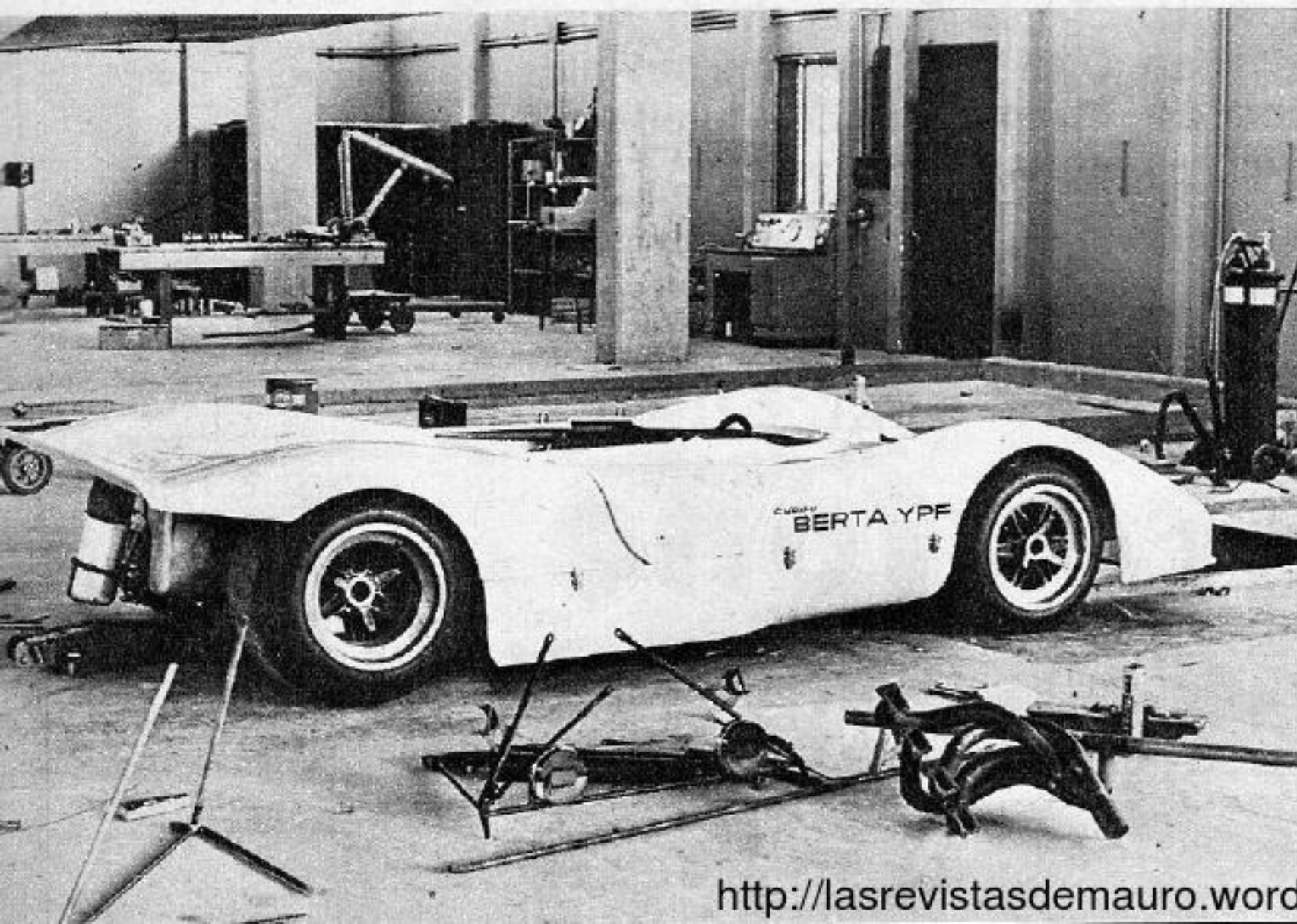
informe: HECTOR ACOSTA

El domingo 3 de enero se terminó finalmente el cigüeñal construido en IKA-Renault para reemplazar al fisurado del Cosworth. Las posibilidades son sin embargo inciertas y Berta no se atreve a emitir juicio. Sólo cabe esperar el resultado que brindará esta especie de milagro



El Berta LR 1971 ya terminado. Una trompita con aire a Porsche 908 3 lo diferencia del modelo anterior.

Sobre la mesa del taller de Alta Gracia reposa el nuevo cigüeñal construido en sólo dos semanas. Allí residen todas esperanzas.



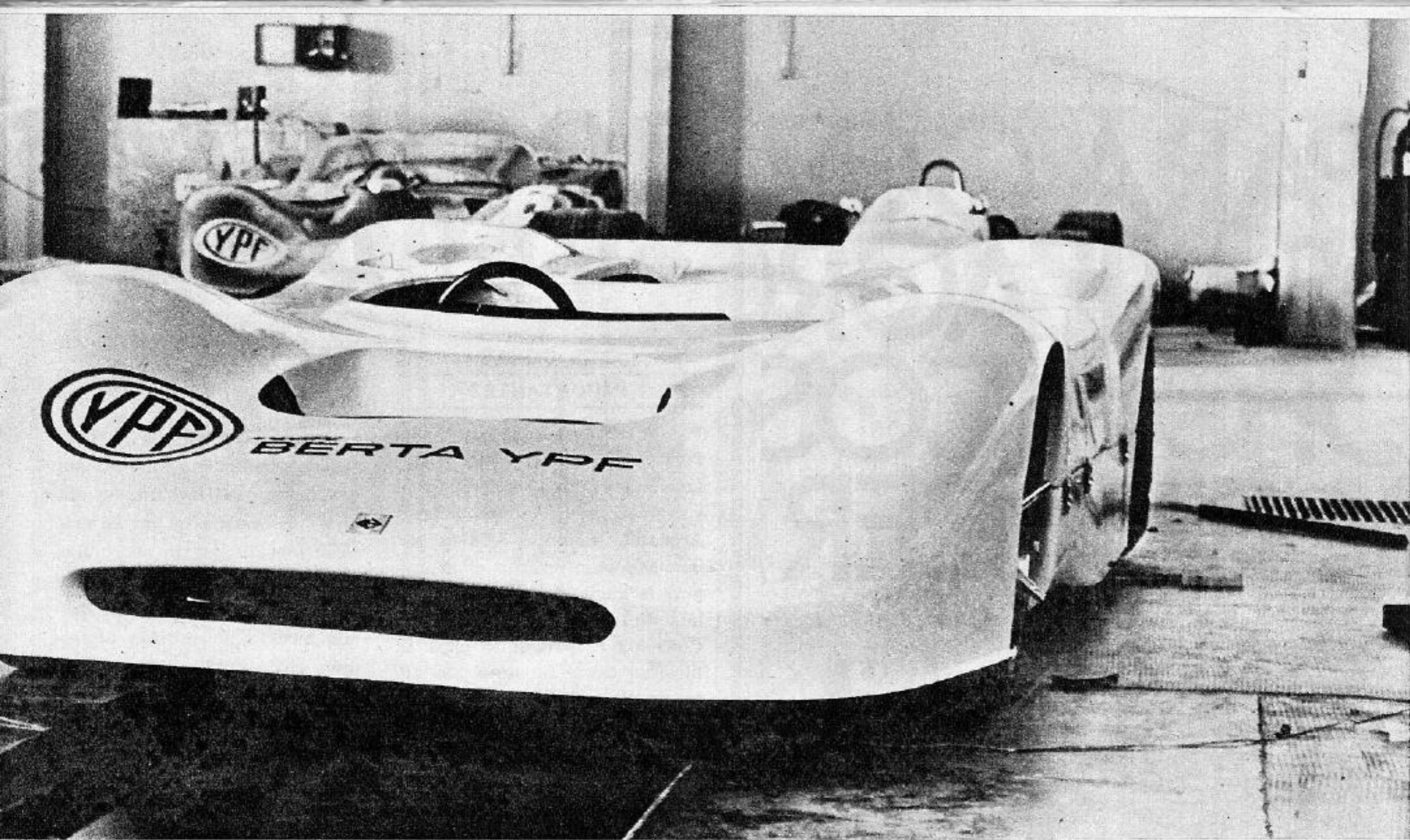
La silueta del nuevo Berta LR. Los 1.000 Km esperan.

Las últimas dos semanas fueron realmente dramáticas para Oreste Berta y su equipo, cuando ya la temporada se acercaba a pasos agigantados. Todo el plan previo perfectamente pensado se vino abajo cuando el día 20 de diciembre el impecable Magnaflux denunció que en el muñón de biela del último cilindro habían aparecido unas fisuras longitudinales de obvia gravedad.

El día 21 Oreste Berta se puso en contacto con Inglaterra, habló por teléfono con el propio Keith Ducworth pero todo era inútil. La fábrica Cosworth se encuentra actualmente cerrada y hasta dentro de tres meses es imposible pensar en un cigüeñal de respuesto. Ese mismo día Oreste Berta se llegó a IKA-Renault con su problema auestas y allí surgió el gesto salvador. José Dederwaerder, gerente de fabricación, fue el encargado de expresarle a Berta que la fábrica se ponía a su disposición para que el Berta LR pudiera correr la carrera por el campeonato mundial de marcas "porque ese auto tiene que correr."

A partir de allí comenzó una carrera contra el reloj y contra las dificultades y en la cual participaron un grupo de personas cuya labor merece destacarse. Los señores Charlin y Lozano de la planta de forja y galvanoplastia consiguieron la barra de acero SAE 4340 y de allí se llevó a la planta de matrices donde Walter Clayton, Nicomedes de Pedro, Rubén Machado y Mariano Reyero se dedicaron a estudiar el cigüeñal dañado y ya cortado para verlo perfectamente.





De allí surgieron los planos para el nacimiento del nuevo cigüeñal y los señores Percy y Artico (supervisores de matricería) comenzaron a dar forma práctica a lo que indicaban los planos en teoría, cosa que llevó aproximadamente unas 500 horas de trabajo. Se terminó el cigüeñal a sobremedida para cualquier eventual rectificación y de allí pasó a recibir el tratamiento térmico necesario para darle las características apropiadas, trabajo que corrió por cuenta de los técnicos Eizmendi y Sarracán. Como suele ser común en todos los cigüeñales, el recién nacido perdió levemente su alineación luego del tratamiento térmico, la cual se volvió a conseguir por intermedio de una prensa hidráulica.

Sin embargo las dificultades se siguieron presentando. Aparecieron unas vibraciones provocadas cuando para alinear el cigüeñal se desplazaron los centros de los extremos del cigüeñal, quedando los contrapesos con un desplazamiento de 2/10.

Posteriormente la prueba de laboratorio reveló que el grado de dureza alcanzado tampoco era óptimo, la dureza se mide en unidades denominadas Rockwell y el cigüeñal original Cosworth alcanza 64 unidades mientras que el flamante cigüeñal sólo alcanza 45 unidades.

De cualquier manera el día 2 de enero a las 14.30 hs. se le entregó el cigüeñal a Berta para que éste lo llevara a balancear y de Alta Gracia el precioso repuesto fue a parar a CITAM, en Córdoba, donde el rectificador Tesione y el

balanceador Verdaguer tuvieron que desarmar el engranaje de distribución para modificar el extremo del cigüeñal y eliminar esas vibraciones.

A las siete de la tarde del sábado terminaron en CITAM y no se pudo probar esa misma tarde en el magnaflux porque había un corte general de corriente. Anteayer, domingo a la mañana, entonces se realizó la prueba final en el dichoso y mágico magnaflux y el resultado acusó unas levísimas grietas en el costado de un muñón de biela, originadas tal vez por el roce brusco de la piedra mientras se rectificaba por primera vez. El cigüeñal sin embargo ya está terminado (sólo dos semanas después de haber comenzado el ímprobo trabajo) y Berta viaja ya a Buenos Aires para hacerle un tratamiento general final en una rectificadora de la Capital.

El Berta LR, mientras tanto, está ya terminado y sólo aguarda la colocación del motor. Di Palma y Marincovich se entrenarán en los muy pocos días que falta con el Berta-Tornado tres litros que ya está en Buenos Aires hasta recibir el BERTA LR con el motor Cosworth y el cigüeñal concebido en IKA-Renault.

Las esperanzas de Berta son sin embargo limitadas. Sabe que el cigüeñal no está probado y que no se puede saber qué va a pasar. El objetivo de la temporada venía muy bien preparado y se alteró repentinamente cuando falló el cigüeñal Cosworth. Ahora sólo resta esperar el resultado de este verdadero esfuerzo concretado en tan pocos días.

### ULTIMO MOMENTO LAS ULTIMAS NOVEDADES DE LA FORMULA UNO PARA LA TEMPORADA

Atención 121444 AR ABRIL. Aquí Franco Lini. Paso a continuación las últimas novedades que se están produciendo aquí con respecto a la carrera de Fórmula Uno de la Argentina. Ferguson, secretario de la Asociación de Fórmula Uno, me ha confirmado que con seguridad viajarán a la Argentina trece unidades. El detalle de los autos es el siguiente: 3 Lotus; 3 Ferrari; 2 Matra; 3 March; 1 Surtees y 1 Mc Laren. Las tres Ferrari serán tripuladas por Ickx, Regazzoni y Giunti; las Matra con Beltoise y Chris Amon; los 3 March con Pescarolo, Siffert y Ronnie Peterson; la Surtees con Stommelen y la

Mc Laren propiedad de Bonnier aún sin piloto designado.

Con seguridad ya, Chapman ha decidido que de los tres Lotus uno será el Lotus a turbina que por vez primera intervendrá en una competencia de Fórmula Uno, ya que en agosto luego de las pruebas exhaustivas a que fue sometido, no pudo debutar en el Gran Premio de Italia y luego a raíz del accidente de Rindt, su debut siempre fue postergado. Nada más y buen año para todos.

Yo arribo a Buenos Aires el día 7 a la mañana proveniente de París. Saludos, Fanco Lini.

### ¿DI PALMA CON LOTUS 72?

También se va a revivir aquella tradición anual que era casi norma: cuando los europeos probaban en nuestra Temporada las novedades con posibilidades de aplicar luego en la campaña de ese año. Nosotros tenemos las primeras fechas del Calendario, seguimos teniendo ese privilegio, y este año veremos antes que nadie el Lotus turbina participando en una carrera de Fórmula Uno. El trámite para concreción de esta novedad se digitó así: Chapman traía dos Lotus 72 a nuestra Temporada, uno para Emerson Fittipaldi y el otro para Reine Wisell. Pero de pronto el constructor inglés propuso una variante, previo pago de cuatro millones de pesos viejos: traer el Lotus Turbina para que debute aquí.

Patricio Peralta Ramos (La Razón) vislumbró la posibilidad de

que trayendo ese coche uno de los dos Lotus 72 quedaría sin piloto. Entonces se hizo cargo de la propuesta y en contacto con el Club YPF dijo que se harían cargo de ese pago siempre y cuando Luis Di Palma sea designado para correr el Lotus 72 presuntamente vacante. Mientras tanto, cuando se disputaba la Copa Brasil en Interlagos el mes pasado, Jorge Ternengo, conversando con Emerson Fittipaldi, le recomendó a Luis Di Palma como posibilidad de un piloto argentino con Lotus. Por lo que ya Chapman, si tuvo oportunidad de hablar con Fittipaldi, es posible que piense ya en el nombre del arrecifeño como posibilidad. O no. En última instancia, el sí o el no terminante y definitivo está solamente en la boca de Colin Chapman. Por lo pronto la posibilidad es concreta.

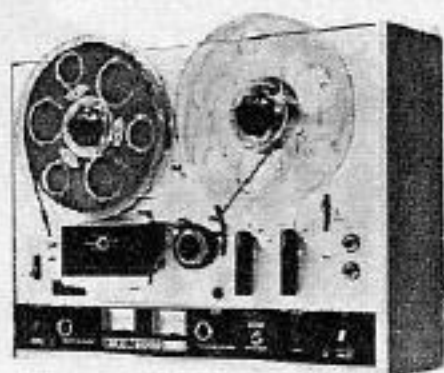


# PARA GOZAR DE LOS MILAGROS DE LA OFONICA QUE HACER



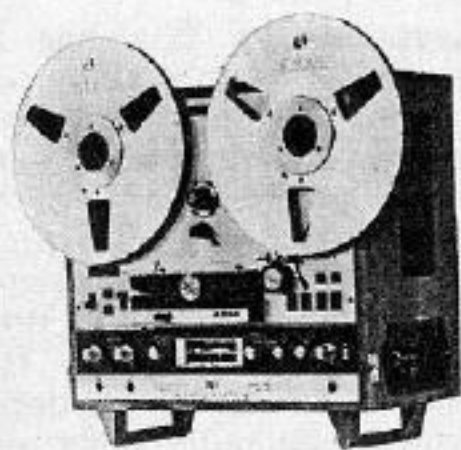
## X-5000

GRABADOR ESTEREO  
Sistema "CROSS FIELD" 4 BANDAS  
con 3 CABEZAS. 4 VELOCIDADES  
12 W de potencia amplificadora 35  
a 24.000 Hz ( $\pm 3$  db) de respuesta  
de frecuencia.  
Totalmente transistorizado con 2  
circuitos integrados



## 4000

GRABADOR ESTEREO  
3 cabezas con una cabeza grabadora  
de un micrón GAP. 2 Velocidades  
24 W de potencia amplificadora 30  
( $\pm 3$  db) de respuesta  
de frecuencia  
Totalmente transistorizado con 2  
circuitos integrados



## X-330

GRABADOR ESTEREO PROFESIONAL SISTEMA "CROSS FIELD"  
4 BANDAS con 4 CABEZAS  
3 VELOCIDADES 3 MOTORES.  
40 W de potencia amplificadora.  
30 a 26.000 Hz ( $\pm 3$  db) de  
respuesta de frecuencia. menos de  
1 1/2 % de distorsión 1000 Hz OVU  
PROGRAMAS AUTOMATICOS.  
CAPACIDAD DE BOBINAS DE  
10 1/2 pulgadas.



## X-2000SD

GRABADOR ESTEREO. UNICO EN EL  
MUNDO CON LOS TRES SISTEMAS:  
(CINTA - CASSETTE-MAGAZINE) COM-  
BINADOS 4 y 8 BANDAS. 7 CABEZAS.  
24 W de potencia amplificadora. Res-  
puesta de frecuencia:  
30 - 23.000 Hz  $\pm 3$  db (cinta)  
30 - 18.000 Hz  $\pm 3$  db (Magazine)  
30 - 16.000 Hz  $\pm 3$  db (cassette)



## VT-100

VIDEO TAPE PORTATIL  
Primer grabador portatil de imagen  
y sonido del mundo utilizando cintas  
de 1/2 de pulgada.  
Un verdadero milagro tecnologico.



**AKAI**  
LA LINEA DE LOS MILAGROS

# BOCINITAS DE LA

## DOS COSAS IMPORTANTES

• Alex Soler Roig envió su Porsche 971, que compartirá con Lole Reutemann, por vía aérea y con cargo al Automóvil Club Argentino. Como el ACA no tiene nada que ver con el asunto giró la carta de porte y la boleta de transporte (u\$s 3.000) al Club Y.P.F. para que ellos se hicieran cargo del retiro del auto de Ezeiza. El domingo aún no había sido retirado el auto,

pero se supone que será llevado al Autódromo Municipal el miércoles o jueves.

• Las dos carreras de la Temporada serán controladas por dos máquinas IBM que se alojarán en una casita que se está construyendo en la horquilla. Esas máquinas tendrán conexión con otras computadoras en Buenos Aires, que emitirán al instante el desarrollo de la carrera vuelta por vuelta, con promedios, etc...

## EQUIPO AUTODELTA

El sábado a la mañana llegaron procedentes de Italia la gran mayoría de los integrantes del equipo Alfa Romeo-Autodelta, que competirá en los 1.000 Km. de la ciudad de Buenos Aires con tres unidades Alfa Romeo 33. El equipo Autodelta está integrado de la siguiente manera:

Director Deportivo: Roberto Businello; Director Técnico: Ing. Giovanni Marelli (ex-Ferrari) y Gherardo Severi. Pilotos: An-

drea de Adamich, Rolf Stommelen; Tony Hezemans; Emerson Fittipaldi; Henri Pescarolo y Nanni Galli. Mecánicos: Zeno Benassi; Franco Nara; Giovanni Manfredini; Giuliano Luppi; Vittorio Berni; Antonio Damaschino; Ezio Moscardo; Umberto Zepregiaro y Carlo Paonnia.

Los pilotos Andrea de Adamich, Emerson Fittipaldi y Nanni Galli se quedaron en Brasil y no viajaron con el resto de la delegación debido a que piensan pasar un par de días en tierra carioca.



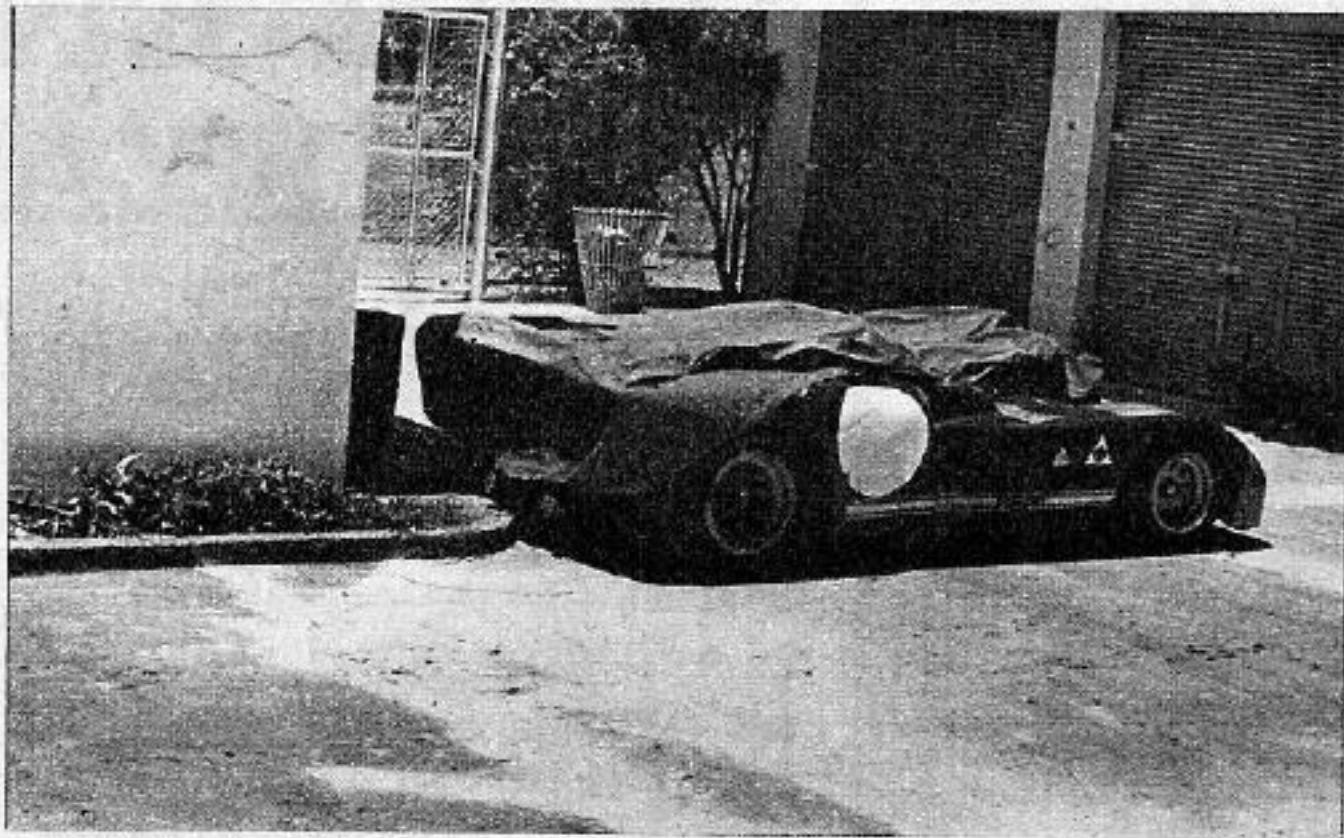
Seguridad para los banderilleros. Desde esta especie de "trampolines" los señaleros cumplirán su misión.

Atención con los chiquitos que son muchos y recordar que pueden más los "malos" cuando son muchos más que los buenos: un Lola T-210 Cosworth FVC de 1800 cm<sup>3</sup> en Buenos Aires.

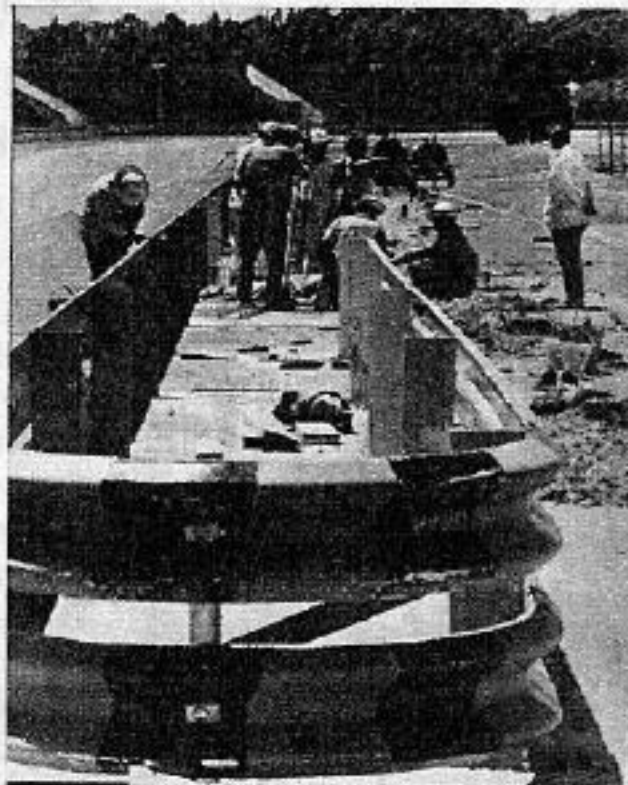




# TEMPORADA



Los Alfa Romeo 33.3 reposan en el patio de garages del autódromo. Tres de estas unidades constituirán el fuerte equipo de Autodelta en los 1000 kilómetros de Buenos Aires.



El autódromo de Buenos Aires se prepara con todo para convertirse en escenario de la primera carrera puntuable del Campeonato Mundial de Marcas 1971. Este es el guardrail de protección de los boxes.

## PAIRETTI EN EL AUTODROMO

En un Fairlane azul, acompañado por tres amigos llegó el sábado a las 2 de la tarde al Autódromo de Buenos Aires, Carlos Pairetti. Este fue el día que mantuvo con Corsa.

**Pairetti** — ¡Qué hacés loco!

**Corsa** — Aquí andamos, ¿Y vos, qué hacés por acá?

**Pairetti** — Mirá, vine a ver si podía tomar contacto con la Ferrari que mandó Juncadella. ¡Por lo menos para saber cómo es!

**Corsa** — ¿Qué opinión tenés del auto?

**Pairetti** — Creo que va a ser muy difícil correr contra los equipos oficiales, pese a que la Ferrari nuestra es un muy buen auto. Sin embargo creo que vamos a hacer un buen papel.

**Corsa** — ¿Qué tipo de atención mecánica van a tener? ¿Juncadella trae gente especializada para reparar el auto?

**Pairetti** — Por lo que me dijo Juncadella el auto nuestro va a tener el servicio mecánico del equipo oficial Ferrari. Nos van a reparar y a mantener el auto como si fuera un auto más del equipo.

**Corsa** — ¿Cómo es el arreglo comercial entre vos y Juncadella?

**Pairetti** — Juncadella me dijo que me daba todo el auto para que yo tramitara el apoyo, vale decir que yo puedo colocar toda la publicidad que consiga. Eso es el convenio.

**Corsa** — ¿Ya tenés patrocinadores?

**Pairetti** — Bueno, estoy en eso. Pero si no consigo todo el apoyo que yo necesito, ¿sabés quién va a bancar el auto? ¡Pairetti!

**Corsa** — ¡Suerte entonces!

**Pairetti** — Gracias, te dejo porque me tengo que ir a San Miguel. ¡Qué lástima que no vino nadie del Club YPF, para poder abrir el garage donde está la Ferrari! ¡Tengo unas ganas de verlo!

# ¿AR DE ESTO OS ESTEREO NO HAY C MILAGROS

21 GRABADORES ESTEREOFONICOS / 6 AMPLIFICADORES / 14 GABINETES ACUSTICOS / 2 EQUIPOS DE VIDEO TAPE /



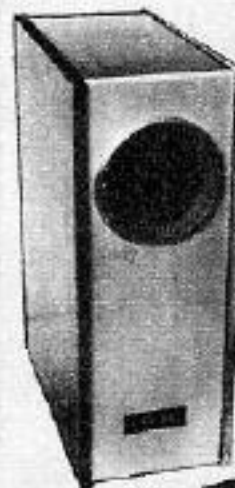
## SW-130

ESTEREO GABINETE  
12" Woofer y 3 1/2" Tweeter 25 W  
+ 25 W de potencia. 50 - 18.000 Hz de respuesta de frecuencia.



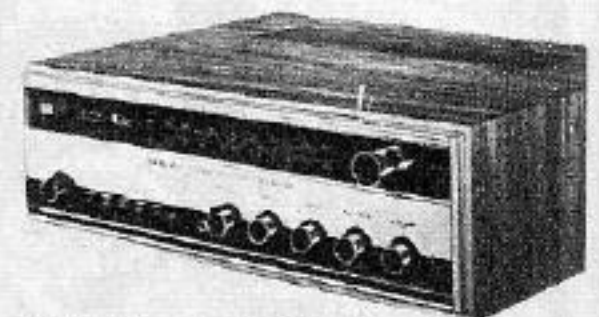
## SW-160

GABINETE ESTEREO  
12" Woofer, 6 1/2" Midrange, 5 1/4" Midrange dos 2" Horn Type Tweeters y Super Tweeter. Total 6 parlantes. 60 W + 60 W de potencia. 25 a 22.000 Hz de respuesta de frecuencia.



## SW-30

GABINETE ESTEREO  
SISTEMA "JET STREAM"  
10 W + 10 W de potencia. 50 - 17.000 Hz de respuesta de frecuencia. Genial parlante de pequeño formato a un precio increíble.



## AA-6600

AMPLIFICADOR CON RADIO  
AM/FM ESTEREO  
100 W de potencia amplificadora. 20 - 50.000 Hz ± 3db de respuesta de frecuencia. SEPARACION FM ESTEREO: mejor de 35db.



## CR-80

GRABADOR ESTEREO MAGAZINE  
Graba y reproduce magazines estereos  
8 bandas. SELECTOR PARADA AUTOMATICA. DOS MEDIDORES VU.

Adquiéralos en cómodas cuotas mensuales

**CAPITAL:** SPEKTRA Viamonte 680 - SALVI, Diagonal Norte 736 y Cangallo 1189 - EL FARO, 25 de Mayo 562 - FRAVEGA, Casa Central y Sucursales - LOTTERMOSER, Rivadavia 851 - PHOTOS, Cabildo 2280 Gal. Río de la Plata, local 48 - EL PALACIO DEL FOTOGRAFO, Callao 754 - MUNDIAL HOGAR, Callao 1699 - **MENDOZA:** CASA REIG, J. V. Zapata 265 - FOTO VISION, San Martín 1056 - **ROSARIO:** LA FAVORITA, Córdoba 1101 - EL CLASICO, Rioja 904

# AKAI

LA LINEA DE LOS MILAGROS



# sugerencias PARABRISAS CORSA

## LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON  
**GARANTIA ESCRITA**  
POR 12 MESES

Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.

**VICAR S.C.A.**

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



## ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para FORD FALCON



CASCOS INTEGRALES

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL **BRD**

**ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.**

PARANA 734 - T. E. 44-9178 - Capital  
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



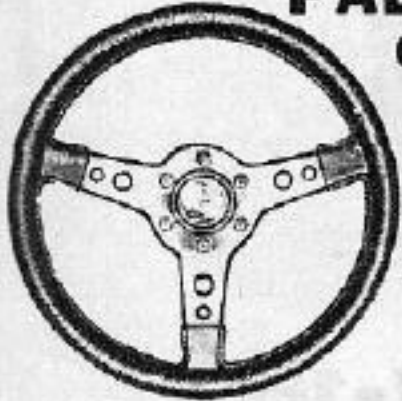
FARO MODELO 777  
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.  
UNICA EN LA ARGENTINA

## LUZ POTENTE LUZ DE IODO!

PARA TODO AUTOMOTOR  
CONSULTE A SU PROVEEDOR

**AL-RO** Pje. LUIS BRAILLE 5620  
CAPITAL - T. E. 64-6006

## VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS PALANCAS AL PISO

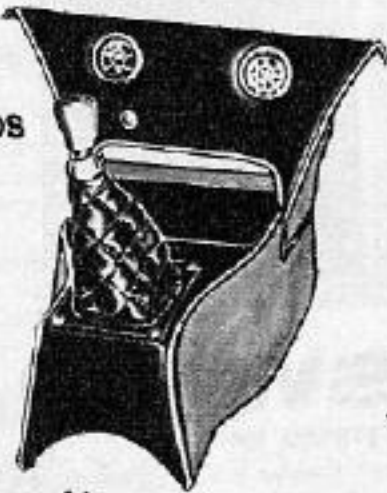


COLOCACION EN EL ACTO

Reparación, Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS  
Fundas boucle de toalla

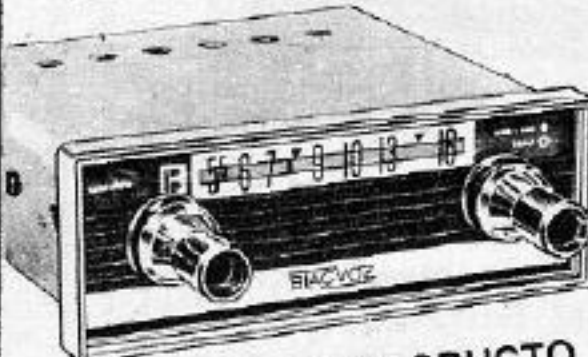
Fundas cubre auto



## LA CASA DEL VOLANTE

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

## PARA SU CITROEN AMI 8 AUTO RADIO BLACVOZ



ES UN PRODUCTO **MOTORVOX**  
CON TRANSISTORES **FAPESA**

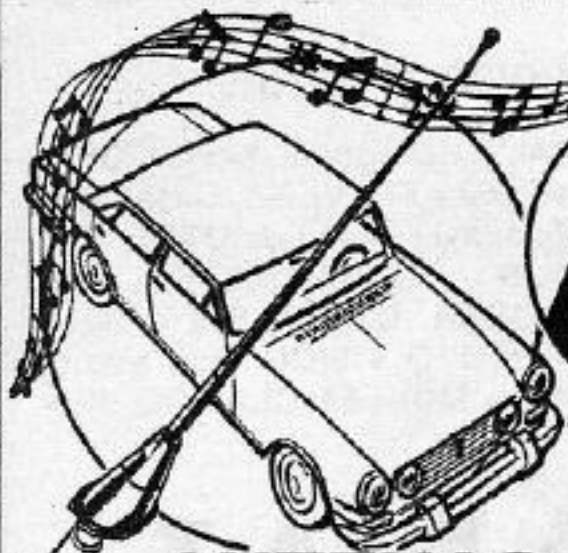
FABRICA:  
HUMBERTO 19 2126  
LANUS OESTE - T. E. 241-3012  
VENTAS: VIEYES 1437  
T. E. 21-2932 - CAP. FED.



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

## FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

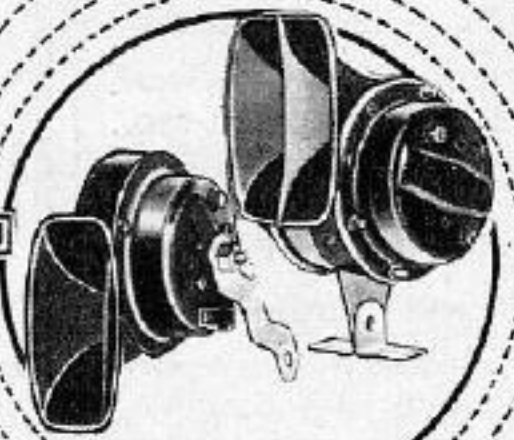
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14,  
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.  
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,  
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.



## ANTENAS AUTO RADIO

ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

**MAREL S.C.A.**  
DARWIN 279  
T. E. 55-6548  
BUENOS AIRES



## BOCINAS

TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

# LA CALIDAD BIEN EN EMPIEZA

## EMERSON FITTIPALDI

Ganando con soltura las dos últimas carreras, el genial Emerson Fittipaldi se adjudicó la primera **Copa Brasil**. Gian Piero Moretti, el piloto italiano que participó con un Ferrari 512 S, lo escoltó dignamente en el resultado final. Un paso adelante por conseguir una fecha para Brasil en el calendario mundial

Todo parecería indicar ahora, finalizado el torneo, que de no mediar una falla de alimentación en la primera carrera, Emerson Fittipaldi, el futuro monstruo brasileño, podría haber ganado las cuatro carreras por la Copa Brasil. Porque la segunda —que ganó su hermano Wilson— es bastante probable que se le escapara de las manos por propia determinación. Algo así como un regalo para el hermanito...

Sus dos últimos triunfos fueron la evidencia de su superioridad con respecto al resto del heterogéneo lote. Y de entre todos ellos, quien le hizo peligrar el liderazgo con más reiteración fue el italiano Gian Piero Moretti. Casualmente este piloto al mando de un Ferrari 512 S quedó fuera del marcador en las dos primeras fechas por deficiencias mecánicas. Por lo que no pudo usufructuar la ausencia —en esas mismas oportunidades— del Lola T 210 para llevarse con segura tranquilidad los puntos que pudo haber recogido. Así la definición hubiera sido mucho más difícil.

Por su parte, Jorge de Bragation, ganador de la primera prueba y tercero en la segunda, se mantuvo hasta la mitad de la Copa al frente de la clasificación general. En la tercera carrera, cuando el liderazgo por suma de puntos cambió de nombre, el príncipe de Bragation pasó a segundo lugar para quedarse allí definitivamente. Su colega de origen, Alex Soler Roig se mantuvo parejito durante todo el mes de carreras y en el trascurso de cada una de ellas. Así se aseguró el tercer puesto final. Pero su buena suerte no estuvo precisamente en los laureles deportivos sino en los méritos comerciales: al terminar la última carrera entregó a cambio de una importante suma de dólares (30.000) su Porsche 908. Total, de



# AD TENDIDA POR CASA



allí venía a Buenos Aires donde tendrá solamente que esperar que llegue el 917 que compartirá con Lole Reutemann. Menos afortunado en el asunto de las ventas fue Moretti. Quiso vender su Ferrari en 35.000 dólares y no encontró candidato.

El Avante Tornado que nos representara cumplió una meritoria labor en manos de Jorge Omar del Río en tres oportunidades y de Jorge Ternengo la otra. Así, por puntos conseguidos, Del Río finalizó la Copa en séptimo lugar y Ternengo en el décimo. No obstante estas posiciones, los diarios brasileños dedicaron bastante espacio a destacar la calidad y la performance del auto argentino.

Emerson Fittipaldi ganó la primera Copa Brasil. Un excelente motivo para el comienzo de un activo intercambio deportivo mecánico entre los países sudamericanos. La semilla prendió en Brasil: ya hay más de un entusiasmado abocado al desarrollo de un SP. Si nuestra avanzada de esta vez se multiplica en la próxima, el Avante Tornado y sus correspondientes pilotos habrán de convertirse en pioneros de una empresa de la que surgirá beneficio para nuestro deporte.

### CLASIFICACION FINAL DE LA COPA BRASIL

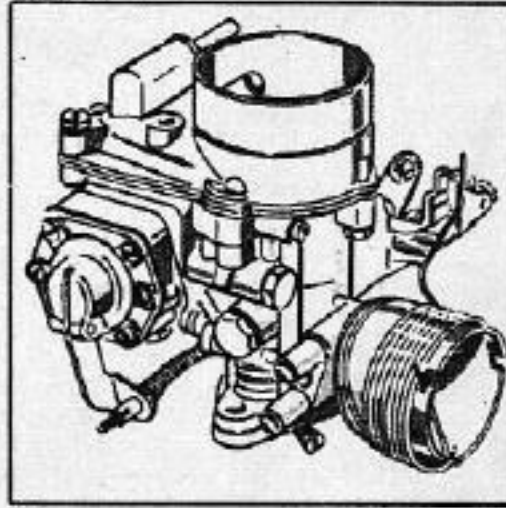
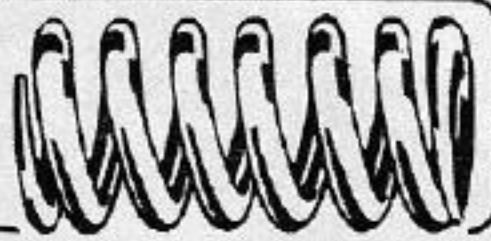
1º	E. Fittipaldi (Brasil) . . . .	30 P.
2º	J. de Bragation (España) . . . .	26 "
3º	A. Soler Roig (España) . . . .	21 "
4º	W. Fittipaldi (Brasil) . . . .	15 "
5º	Moretti (Italia) . . . . .	14 "
6º	J. Silva (Brasil) . . . . .	8 "
7º	J. Del Río (Argentina) . . . .	7 "
8º	T. Da Matta (Brasil) . . . .	6 "
	E. Neves (Portugal) . . . .	6 "
10º	J. Ternengo (Argentina) . . . .	3 "
11º	H. Yamagida (Japón) . . . .	2 "
12º	P. Gomes (Brasil) . . . . .	1 "
	E. Celidonio (Brasil) . . . .	1 "
	C. Alberto Sgarbi (Brasil) . . . .	1 "

## sugerencias PARABRISAS CORSA



RESORTES DE  
SUSPENSION

ALBARIRO 827  
Tel. 64-2907, Bs. Aires



**REPUESTOS  
PARA  
CARBURADORES  
GRAN SURTIDO**

REPUESTOS PARA TODA  
CLASE DE CARBURADOR

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

### CANICAR S. C. A.

CANNING 1801/15 - CAPITAL - T. E. 71-6873

**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**

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

**FIAT**

CONCESIONARIOS

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)  
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

**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

**Intap**  
RECLINABLES!..



FABRICA  
de BUTACAS  
PARA TODAS LAS MARCAS

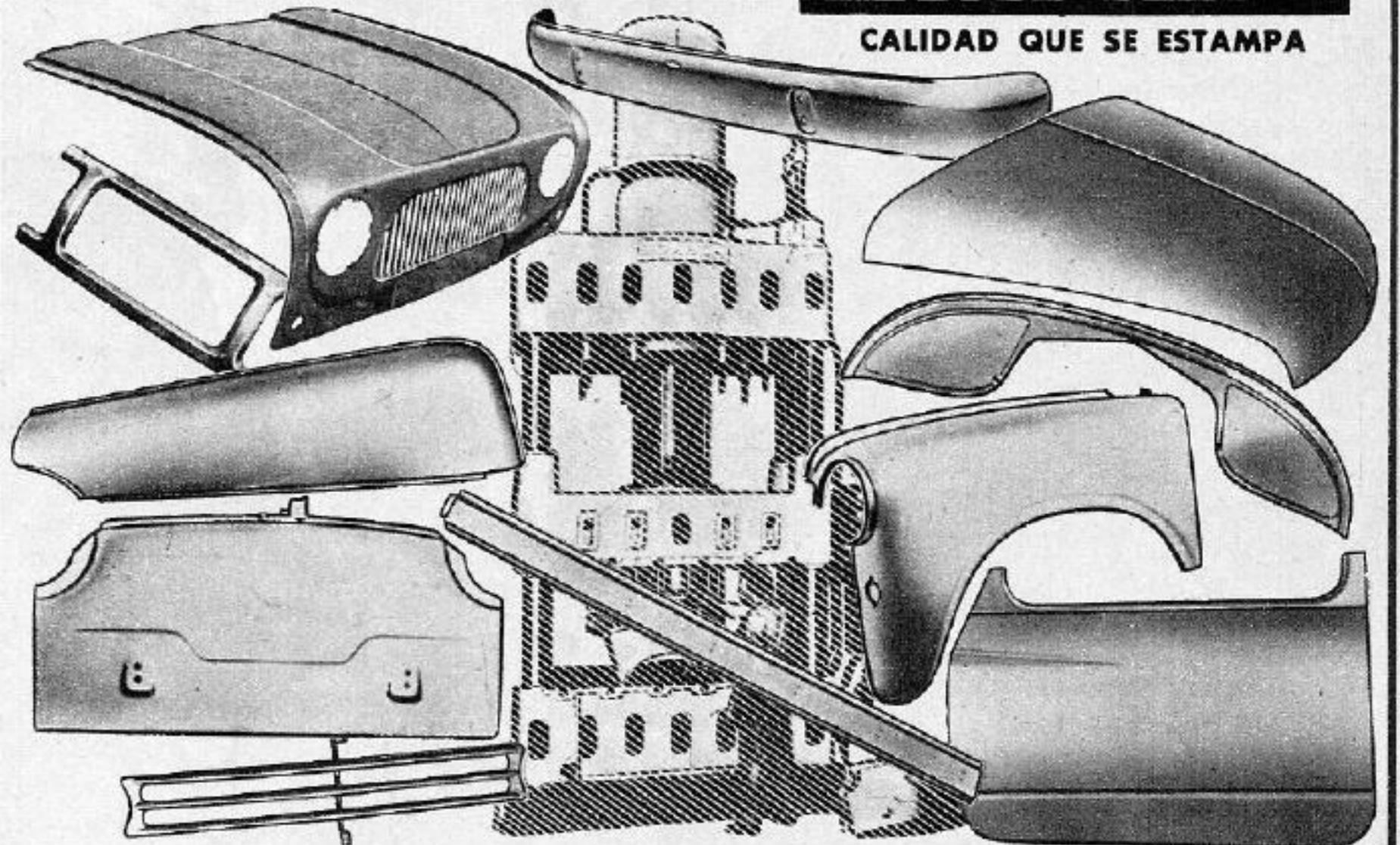
TRANSFORME sus Butacas  
A RECLINABLES

RIGLOS 253/55, T. E. 99-5933  
(Alt. Rivadavia 5100)

**CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES  
CON PIEZAS ESTAMPADAS**

**EMACA**

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.  
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES



INDUSTRIAS METALURGICAS  
FABRICANTES >  
DISTRIBUIDORES

**EMILIO BAT E HIJOS S. R. L.**

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175  
PCIA. BUENOS AIRES

ENVIOS AL  
INTERIOR



# COPELLO

# CORSA



“...Su atención, por favor... Pasajeros de Austral con destino a Córdoba embarcarse en puerta dos...”

La engolada y repetida voz que sale por los altoparlantes reclama la presencia de los pasajeros del vuelo del mediodía de Buenos Aires a Córdoba. Entre esos pasajeros también se encuentra Eduardo Copello, contestando todavía una serie de preguntas de CORSA, opinando sobre el tema de siempre y apurando las palabras en minutos.

Febril como en carrera, Eduardo Copello vino a Buenos Aires a organizar sus planes para el nuevo año recién iniciado pero el panorama no se aclaró todavía. Sus ideas están definidas pero la decisión de IKA-Renault o de las empresas que lo apoyan son



# ER LO NECESARIO



campeón de TC "B" prefiere correr menos carreras pero dedicarse con más ahínco a SP, la categoría que más lo atrae. También hará TC "A" si consigue el apoyo que necesita. Planes que aún no están confirmados



las que mantienen cierta incertidumbre aún.

—Si es posible yo quiero correr un poco menos que el año pasado. Pero de todas maneras mi actividad depende siempre de la decisión de la fábrica y de las empresas que me apoyan. Por supuesto que yo corro porque me gusta pero a esta altura no puedo largarme a hacer nada si no estoy seguro del apoyo que tengo detrás. Sobre todo porque SP es una categoría muy cara; yo mantengo un taller con un equipo constante de seis mecánicos y varias pick-ups y todo eso lleva un montón de gaita. Tengo que ir a lo seguro.

—¿En qué categorías pensás correr, entonces?

—SP y TC "A". Pero también depende de lo que decida IKA-

Renault en cuanto al apoyo en TC "A". Como allí los Torino son mayoría y ganan por muerte, por ahí a la fábrica no le interesa mucho gastar plata en la categoría. Veremos qué pasa.

—¿Qué sucederá con F-1, donde Emilio Bertolini acaba de consagrarse campeón?

—No creo que corramos. De todas maneras, una vez que tratemos el auto de la exposición de Mar del Plata donde está ahora, lo vamos a reformar por completo para hacer prácticamente un auto nuevo. Luego se verá qué hacemos con él.

—¿Y con la Liebre TC "B" con la cual te consagraste campeón de la categoría?

—Tengo una oferta de Chile así que a lo mejor la vendo y si no la trasformo para hacer de

ella un coche de calle. Quedaría bárbara como un auto sport de uso diario.

—¿Continuará el equipo con Emilio Bertolini?

—Sí, aunque aún no está decidida la actividad en detalle, mi idea es seguir con Emilio y como para la primera carrera del año yo ya tendría a mi disposición el SP con motor atrás, Emilio correría con el Berta motor delantero con el cual corrí yo las últimas carreras de este año.

—¿Y el Numa SP?

—Qué sé yo. Ahí te das cuenta por qué hay que pensar tan detenidamente cómo encarar la actividad en categorías tan costosas como SP. Con el Numa me puedo dar el lujo de quemarlo en una fiesta porque si no, ¿qué otra cosa se puede hacer? Por

ahora se quedará allí en el taller todo desarmado y después veremos.

Elegido para correr los 1.000 Km de SP en una de las plazas libres para los pilotos argentinos, Eduardo Copello deberá postergar ahora unas vacaciones cortas que planeaba. La Temporada, sin embargo, no constituye más que un hecho aislado de importancia pero aislado al fin. Lo importante ahora para Eduardo Copello es encauzar profesionalmente el año 1971, lo cual debe ser atendido con toda la seriedad necesaria. Correr menos si es posible pero con la seguridad del apoyo imprescindible. Tal es el leit-motiv.

La salida del avión se encargó, por su parte, de finiquitar la conversación.





## MOTONAUTICA

# LA MAR NO ESTABA SERENA

Un escenario agitado ofreció Bahía Blanca para el desarrollo de su carrera motonáutica. Giorgio, Buchele, Fernández, Sarthou, Orden, Piny y Cauper ocuparon los primeros puestos. Mucho celo por parte de los bahienses para que las cosas salieran bien

Apenas una semana después de haber finalizado el Metropolitano en las tranquilas aguas del lago de Palermo, Bahía Blanca fue escenario de la última competencia por el Campeonato Argentino de Timoneles 1970. Y con aguas no como las del lago sino tan agitadas que varias categorías se resolvieron con la disputa de una sola manga de cinco vueltas, ya que las condiciones del mar aconsejaban no arriesgar demasiado. Y esto es bueno, sobre todo para que los corredores y las lanchas se "ubiquen" en la verdadera dimensión del deporte motonáutico. Y por otra parte se igualan mucho las posibilidades, ya que las lanchas livianas y veloces deben levantar el mango, y las más pesadas pueden mantener su velocidad, lo que puede dar lugar (como dio) a resultados no previsibles.

En la primera manga de la DT, Giorgio estableció 6m50s2/5 seguido por Montes y Paney con tiempos de 6m54s2/5 y 6m56s2/5, respectivamente. En la segunda manga, con las olas un poco más altas, aunque el orden se mantuvo, los tiempos aumentaron notablemente, ya que fueron de 7m45s2/5, 8m00s3/5 y 8m15s3/5. Miguel Giorgio (flamante Campeón Metropolitano) solamente resigna el primer puesto en la categoría frente a Daniel Canestrari y, no estando éste, no tiene problemas por el momento.

En la ET, Carlos Buchele (que ya en Palermo había mostrado

lo bien que anda ganando la primera del Metropolitano) se llevó las dos mangas. Para que sirva de antecedente para el año que viene y para que los estudien los que gustan de analizar tiempos, acá van los empleados en las dos mangas: Buchele: 6m35s, 7m04s; Cano: 6m55s, 7m07s; Agesta: 7m21s en la segunda con cuatro vueltas, y Borda: 7m41s en la primera con cuatro vueltas.

Cuando se largó la IT todos esperaban revivir un duelo postergado por varias causas entre Fernández y Barbot. Fernández triunfó en la prueba (que se disputó sobre una manga solamente), pero no hubo lucha con Barbot. El que terció en la lucha fue un "entrometido" de Anexo P, Francisco Orden, que se inscribió en la IT y no sólo se dio el gusto de sacarle tres segundos a Germán Barbot sino que en determinado momento hasta punteó la categoría. Las duras condiciones de las aguas emparejaron tanto las cosas que el casco más pesado de Orden pudo aguantarse más que el Barbot y volvió a demostrarse lo que Parabras CORSA ha sostenido siempre: Anexo P es el semillero donde van a formarse los nuevos pilotos. En lo que respecta a la JT Néstor Sarthou se tomó la revancha sobre Muñoz de Toro y Mario Chih Ke se ubicó tercero muy lejos. En las clases Anexo P, José Piny renovó su lucha particular con Botty que se va resolviendo a favor del primero en forma constante; en más de 105 HP, Cauper ganó muy bien

frente a Arias y en hasta 105 HP, Francisco Orden volvió a andar más rápido que sus "hermanos mayores" de 125 HP.

Todos los pilotos capitalinos estuvieron de acuerdo en dos cosas: hacía tiempo que no encontraban aguas tan fuertes, lo que

dio sabor local a la competencia, y en segundo lugar, que la atención que Bahía Blanca les había prestado comprometía el agradecimiento de todos, ya que autoridades, particulares y corredores locales, demostraron una buena voluntad pocas veces vista.

### ULTIMA CARRERA POR EL CAMPEONATO ARGENTINO DE TIMONELES 1970

Club Organizador: Náutico Bahía Blanca. — Fecha: 20/12/70  
Escenario: Puerto de Bahía Blanca

#### CLASIFICACION

##### CLASE ARGENTINA TURISMO

CATEGORIA DT (Para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm3)

1ª manga: Ganador el 8, de Miguel Giorgio, en 6m50s2/5.

2ª manga: Ganador el 8, de Miguel Giorgio, en 7m45s2/5.

#### FINAL

Pcs.	Nº	Pilotos	Vueltas	Tiempo
19	8	Miguel Giorgio .....	10	14m35s4/5
29	7	Carlos García Montes .....	10	14m55s
39	9	Eduardo Paney .....	10	15m06s

CATEGORIA ET (Para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm3)

1a. manga: Ganador el 4, de Carlos Buchele, en 6m35s.

2a. manga: Ganador el 4, de Carlos Buchele, en 7m04s2/5.

#### FINAL

Pcs.	Nº	Pilotos	Vueltas	Tiempo
19	4	Carlos Buchele .....	10	13m39s2/5
29	60	Fernán Cano .....	10	14m02s4/5
39	8	Ernesto Agesta .....	4	7m21s1/5
49	27	Raúl Borda .....	4	7m41s

CATEGORIA IT (Para motores fuera de borda de más de 1350 y hasta 1500 cm3)

Pcs.	Nº	Pilotos	Vueltas	Tiempo
19	60	José Luis Fernández .....	5	4m55s4/5
29	66	Francisco Orden .....	5	5m17s
39	1	Germán Barbot .....	5	5m20s
49	8	Oswaldo Soffa .....	5	5m23s

CATEGORIA JT (Para motores fuera de borda de más de 1650 y hasta 1850 cm3)

Pcs.	Nº	Pilotos	Vueltas	Tiempo
19	1	Néstor Sarthou .....	5	5m39s1/5
29	71	Ricardo Muñoz de Toro .....	5	5m58s4/5
39	8	Mario Chih Ke .....	5	6m17s

##### CLASE ARGENTINA ANEXO P

CATEGORIA HASTA 105 HP

19	66	Francisco Orden .....	8	9m05s4/5
----	----	-----------------------	---	----------

CATEGORIA HASTA 60 HP

19	39	José Piny .....	8	10m23s
29	28	Oscar Botty .....	8	10m37s

CATEGORIA DE MAS DE 105 HP

19	17	Horacio Cauper .....	8	9m21s4/5
29	72	Norberto Arias .....	8	9m35s



## IDEALISTA

Las noches lo sorprendían desvelado al joven y dinámico padre Sebastián Tacconi. Cuando el reposo de las horas nocturnas ocultaba en los claustros a los canónigos de más edad con quienes frecuentemente discutía, el padre Sebastián Tacconi le robaba horas al sueño para convencerse aún más a sí mismo del tema que sistemáticamente era negado por aquellos clérigos tranquilos y ortodoxos.

Revoluciones, fervor popular, participación activa, eran siempre conceptos que obligaban al choque. Por eso prefería las noches el buen padre Sebastián. En su cuarto alternaban la Biblia con El Capital, Marx con Nietzsche y las fotografías predilectas junto a los cartelones alusivos a la actividad y que celosamente vivían ocultos de la curiosidad de superiores.

Así pasaron muchas noches de varios meses. Reuniones en secreto con jóvenes de la zona e incluso planeando el camino a utilizarse que debía reunir a la vez la condición de poco transitado como asimismo ofrecer la posibilidad de establecer contactos estratégicos que dominaran perfectamente la situación sin perdonar pasos en falso.

Un atardecer, luego de la diaria novena, el padre Tacconi recogió sus papeles prolijamente encarpados, cuando le avisaron que lo llamaban por teléfono. Nervioso, olvidó las cosas sobre la mesa y corrió al teléfono. Cinco minutos después volvía ocultando la ansiedad de la llamada.

El error sin embargo estaba cometido. En su descuido el veterano abate Amancio había ojeado su carpeta y confirmado sus sospechas. Discretamente acudió a mantener una entrevista con el comisario inspector y la misma terminó de aclararle lo que temía.

A las diez de la noche golpearon fuertemente a la puerta del cuarto del padre Tacconi. Sorprendido, apenas atinó a levantarse cuando ya estaban entrando y preguntando cosas por doquier los indignados superiores.

“—¿Así que buscando adeptos entre los jóvenes, eh?”



“—¡Esta propaganda de porquería...!”

“—¡Provocar muertes, llantos en las madres y

que una casual infidencia nos permitió conocer, el padre Tacconi tuvo que purgar sus ideales en un recinto alejado de todo el medio que habitualmente frecuentaba y su obra quedó inconclusa.

La carrera de regularidad en beneficio de la Obra de Don Bosco no pudo realizarse.

## ROLLS ROYCE Y GARNACHA

Fue una noche que ya en la última de las degradaciones humanas entraba en su casa apoyado en las cuatro extremidades cuando lo recogieron dos importantes miembros de la Sociedad de Alcohólicos (¡S. A.!). Era joven, no pasaba de los treinta años, provenía de una formación bien educada y occidental y una niñez de esas sin problemas. Pero quién sabe si fue por culpa de Cristina, o de Mónica, o de Susana, o de María, o de Ana, o de Mercedes, o de Freud, el caso es que entró a darle como un desenfrenado al garnacha. Así se quedó sin su cohorte de actualizadas milongue-

cias a ellos y a los otros doscientos tres miembros aprendió que de esa manera no llegaría muy lejos (en cuatro patas para no perder la vertical) que su fin en esta vida era mucho más seco de lo que él imaginaba (estaba para entonces funcionando a razón de cinco litros de garnacha cada veinte kilómetros) y que tenía como homo sapiens (a pesar de utilizar las cuatro extremidades para caminar) una gran responsabilidad para con él y para con la sociedad en la que vivía.

Desde esos lejanos días comenzó a trabajar —de a poco— y ahorrar mucho. Después fue progresando. Para terminar siendo recibido nuevamente en el seno del ho-

# MAS HISTORIAS DEL CAJON VAGIO

destruyendo bienes costosos!”

“—¡Autos volcados, incendiados por esta demencia, este producto de la ambición desmedida!”

“—¡Apóstata!”

“—¡Escarnio de Dios!”

“—¡Siempre con revoluciones, con regímenes exigentes, con leyendas pintadas!”

“—¡Fomentando el gran problema del siglo!”

Estos y mil insultos más escuchó el pobre padre Tacconi, quien inútilmente trató de disuadirlos argumentando su buena fe, sus ganas de colaborar con la comunidad, sus ganas de hacer.

Todo fue en vano. Severamente amonestado por la justicia eclesiástica,



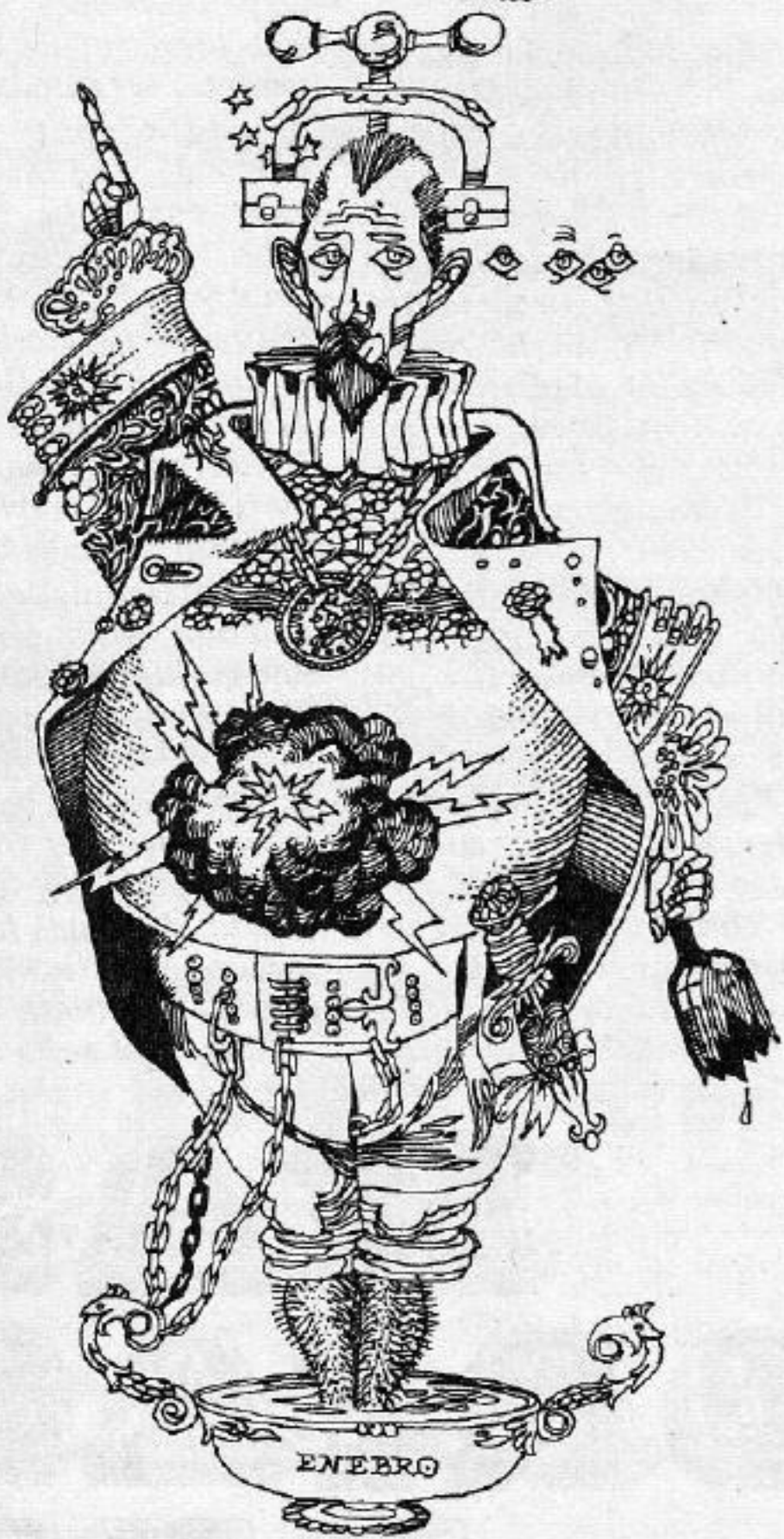
ras, sin un solo saco de Harrys Tweed, sin un solo traje de seda italiana, sin un solo par de zapatos de Maxwell (London). Para deambular de estaño en estaño prendido a la botella de garnacha, colgando de un saco deformado de los “49 Auténticos”, embolsado en un par de trapos de franela que alguna vez fueron pantalones y ahora brillaban más que un traje de luces y navegando en dos mocasines bigotudos con las suelas despegadas y abiertas como boca de sapo. Así lo encontraron “Federico” y “Luis” (los de la ¡S. A.!, como guerrilleros del organismo sólo utilizaban seudónimos). Gra-

gar que una vez había perdido (cuando el papá le dijo: “Fuera de mi casa, beodo infesto”). Y fue su mismo papá quien lo llamó un día a su importante despacho dentro de su impresionante fábrica para decirle: “Hijo, te designo gerente de ventas de nuestra empresa”. Por eso le resultó mucho más descansado seguir ahorrando ahora cifras mucho más importantes. Ya hacía tiempo que lo saludaban al entrar al American Capitalist Credit Bank; desde dos meses antes usufructuaba una flamante tarjeta del Dinner's Club. Se interesó por las cosas lindas de su nueva vida seca y se apasionó por





# NON BEBERAS



las cosas apasionantes. Se compró un Alfa Romeo 1750, una lancha, una casa en La Lucila y todos los martes CORSA. Y por intermedio del semanario de autos conoció el nuevo Rolls Royce. El que viene de Inglaterra tapizado en cuero de Rusia, con todo y un bar en la parte posterior. Lo encargó y lo esperó con toda la ansiedad que puede tener un millonario. Lo fue a buscar al puerto, coimeó a Dios y a María Santísima y lo sacó del puerto andando. Subió por Córdoba hasta llegar a Callao. Dobló para el bajo y antes de llegar a Juncal paró en la puerta del almacén donde otrora se proveía de los Chianti, Moscato y Garnacha. Llenó el bar de su flamante máquina y contrató un chofer.

Ahora es mucho más borracho que antes. Aprendió a fuerza de oler el cuero de Rusia y el jacarandá de la India

del interior del Rolls Royce a despreciar el Garnacha y demás libaciones populares. Ahora se inclina casi exclusivamente por el Chivas Regall y el Johnnie Walker etiqueta negra sin optar por nada más. Actúa renovado en su nueva vida a razón de siete litros cada veinte kilómetros y colabora con casi todas las instituciones benéficas. Volvió a sus sedas y tweeds de ultramar y a su cohorte de ojazos verdes ahora más, mucho más grandes y refinados y de vez en cuando (cada quince o veinte días) se acerca hasta la ¡S. A. para sacar a pasear a "Federico" y "Luis", quienes desde que se compró el Rolls volvieron al vino tinto (están en la benemérita institución internados), cuando no se corre hasta el American Capitalist Credit Bank a escuchar cómo le dicen: "Muy buenas tardes, estimado doctor".

## EL CASO DE LA PERDIDA DE ELEGANCIA

Asdrúbal Quevedo está furioso. Sentado a su mesa de trabajo en su taller, con un lápiz de tinta en la mano y una hoja de papel, madera se dispone a escribir una carta. Sus dedos engrasados corren torpes por la vieja mesa de madera, tamborileando su indignación (1). Y después de cuarenta y tres horas, la carta de veintidós renglones surgió a la luz epistolar diciendo así:

"Estimado señor: der Cru Colegiale de Horo: Stoy con mucha bronca por no haber bisto entodavía la guita de lo premio de la carrera de Teye de ace do domingo en la cual corri y yegue decimouno. No e por la guita sino porque en mi casa la patrona y los pibe me tienen loco porque quiere comer y la guita la tiene ustede y yo no la beo. Po favo señore quiero que me avise cuando pueda ir a covrar la mosca y los saludo con my mayor concideración y estyma."

Recibida que fue esta misiva por la Mesa Directiva del Club la indignación fue presa de sus miembros. Asdrúbal Vopelius gritó: "Esta carta es improcedente porque es una carta improcedente". Miguelito Radé, que había levantado la cabeza de su ta-te-ti espetó: "Los pobres siempre van a ser pobres, aunque escriban cartas". Menos mal que en ese momento el Directorazo de la Mesa puso las cosas en claro porque Miguelito Radé le había tirado a Lisandro Kurzer con todas sus fichitas de ta-te-ti, con el tablero y con una bolita de pan que había quedado del banquete de la semana anterior. El Directorazo entonces, con su voz más grave y sotanesca más digna de una cueva de Altamira que de un saloncito en la ciudad de las perpen-

diculares y de la ruda macho, se paró de manos como era su costumbre para decir sus siempre sabias palabras y pontificó: "Hay que contestarle". La Mesa Directiva casi casi se cae de sus patas por los aplausos que motivó la célebre frase del Directorazo. Y fue así que Violeta Parmesano y Obes, la secretaria tipista del Club, produjo la siguiente pieza epistolar en respuesta al reclamo de dinero del bueno de Amilcar Quevedo:

"Estimado amigo: Encontrándonos dedicados a menesteres muy importantes fue que la Mesa Directiva recibió su carta fechada en la ciudad de Quilmes (2). De más está decirle, querido amigo que los términos en que estaba redactada la pieza, los consideramos harto ofensivos y carentes, además, del más mínimo gusto y estilo epistolar. Como en la vida de nuestra institución, nos hemos caracterizado por nuestro elevado sentido del humor y de la dignidad, y ésta es una de las cualidades que nuestros socios más aprecian, nos hemos visto en la necesidad de responder a vuestra misiva con argumentos sólidos y contundentes y dignos de las más altas escuelas de buenos modales, costumbres y urbanidad. Por un minuto pensamos ¡oh, ilusos de nosotros! que tratábamos con un caballero. Cuál no ha de ser nuestra sorpresa, hágase cargo usted de nuestra situación, al saber que habíamos recibido en nuestra carrera la inscripción de un ser materialista y no de un "gentleman driver" en nuestra competencia. Como no estamos habituados a tratar con ese tipo de gente, en cuyo tipo lamentablemente debemos incluirlo, a partir de este momento quedará usted marcado para siempre en nuestra mente y en nuestro libro negro. Sin rencores, pero con la alegría que brinda nuestra sabiduría e hidalguía cumplo en despedirme



de usted con un trozo selecto de nuestro filósofo de cabecera Michel de La Bourville (1541-1620) en cuyo texto se resume todo nuestro sentimiento: "Cuando veo a un ser querido con el honor destrozado, sufro por mí y me pregunto: ¿Seré yo capaz, algún día, de caer en la misma iniquidad?".

Dos días después, Asdrúbal Quevedo moría de hambre junto a sus dos hijos (4 y 5, quilmeños) y su esposa (32) acurrucados entre el compresor y la punta de eje delantera izquierda de su cupé TC. Los miembros de la Mesa Directiva del Club Colegiales de Oro enviaron una fastuosa corona y uno de sus miembros, Miguelito Radé, leyó un discurso que hizo llorar a todos, y hasta la madre del bueno de Asdrúbal Quevedo supo abrazarlo y agradecerle sus palabras.

(1) Indignación: del latín indignación, que como su nombre mismo lo indica significa indignación.

(2) Ciudad de Quilmes: Paraje bonaerense ubicado hacia el Sur.





## ¿SABIA USTED QUE

... en la composición química del bioxalato básico de sulfiamónido tetraclo-rietileno dimexane sódico —muy utilizado en la construcción de las nervaduras de refuerzo de algunas perillas de cebadores manuales de coches ingleses— la proporción de bismuto cálcico es ligeramente inferior a la del flúor sódico?

... Mr. James Forsyte Gallagher Armstrong Smith, jefe del Departamento de Procesamientos Estadísticos de la Programación Productiva de Elementos No-conductores y Activadores de la fábrica de automóviles Holden (Australia) es uno de los mejores golfers aficionados del condado de Oakland-on-Folkstone?

... al piloto Nazareno Anacleto Arizgurrimendia, actual líder del campeonato de Limitada Fomento hasta 1924 (exceptuados los modelos producidos en EE. UU. en el quinquenio anterior a la depresión —crisis de Wall Street— y con inclusión de los ocho cilindros, válvulas

laterales construidos durante la ley seca) de la localidad de Talar de las Animas, provincia de Jujuy, le encanta comerse un higo de tuna en ayunas antes de largar cada carrera?

... un granjero de Fort Grosery (Illinois) propietario de un Dodge Charger modelo 1969 le ganó una apuesta a un vecino de su establecimiento? La apuesta consistía en arrojar un guijarro lo más lejos posible con la mano. Nuestro granjero lanzó el pedrusco a una distancia de 68 yardas, mientras que su oponente solamente pudo tirarla a 54.

... Emerson Fittipaldi, el excelente piloto brasileño, pese a haber ganado el Grand Prix de los EE. UU., jamás pudo realizar uno de sus sueños más preciados: el de interpretar en el acordeón a piano el vals "Sobre las olas", de Ivanovici?

... existe una corriente posconciliar dentro del automovilismo que se denomina a sí misma MOVIMIENTO DEL TERCER AUTOMUNDO?

## TRAGEDIAS

... y el individuo de la navaja se acercaba cada vez más. Seguramente enardecido por el jabón tremendo que se pintaba en la cara de su víctima, el individuo de la navaja no dudó un instante. Lo afeitó. A pelo y contra-pelo.

Heribertum Pronellus, galeno medieval, aseguraba en sus escritos que no hay nada mejor para los dolores de cabeza que la guillotina. Si bien no se puede negar que Heribertum Pronellus puede parecer algo extremista, no cabe duda que sus remedios atacan directamente la raíz del dolor.

Aburrido de las manchas de milanese napolitana en el traje, el célebre ju-

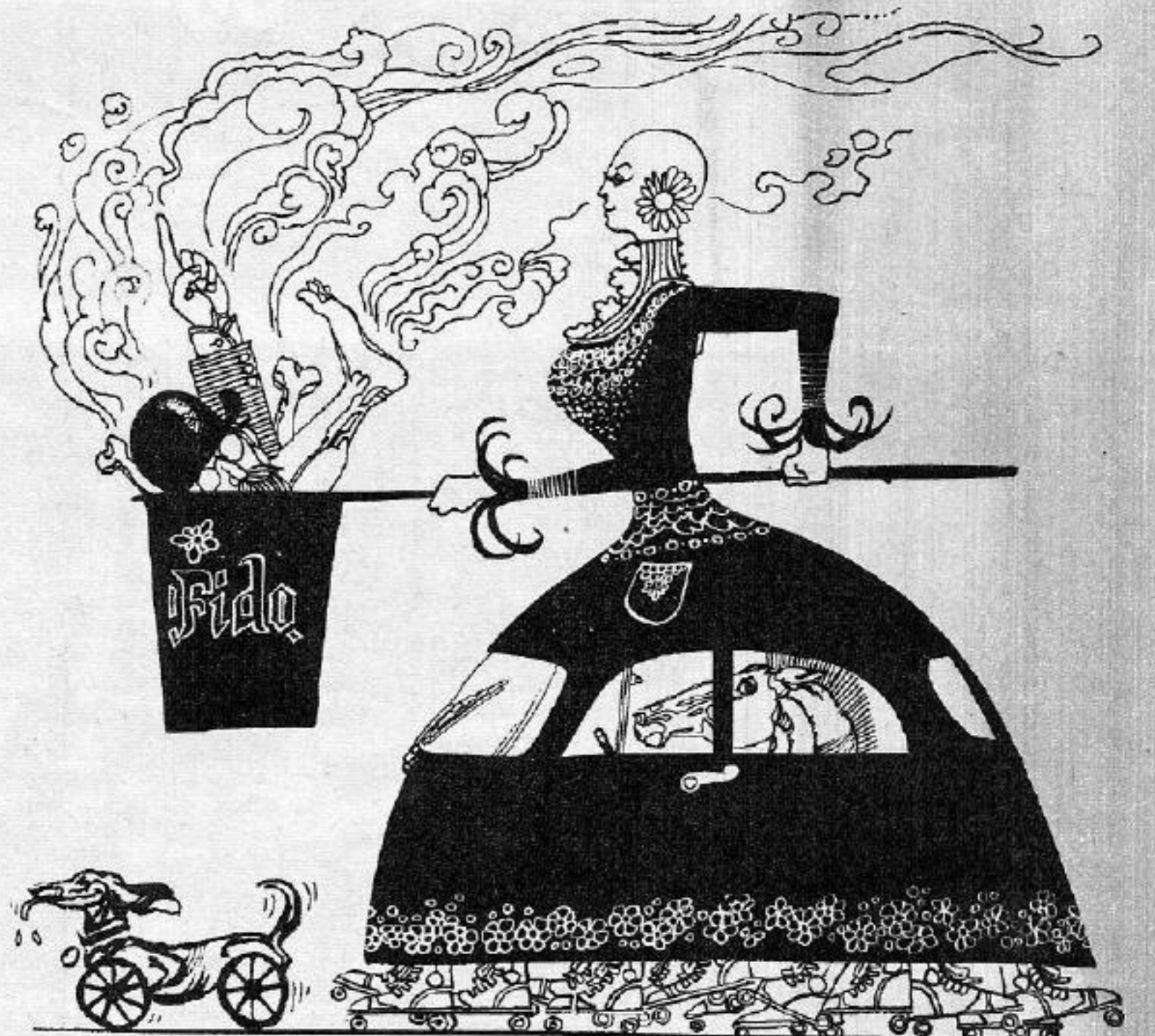


risconsulto Arturo Pellet Lastra se fabricó un ambo uniendo por sus bordes, con hilo grueso, doscientas milanesas napolitanas. "La ventaja de este traje es que no se notan las manchas de milanese", asegura.

Norberto Alvarez Cabeza de Ojea, explorador contemporáneo de Solís,

Magallanes y todos esos, descubrió en el Amazonas, en los primeros días de abril de 1502, un ave de vistoso plumaje que ponía huevos cuadrados y hablaba. ¿Saben lo que decía? "¡Aayyyy!"

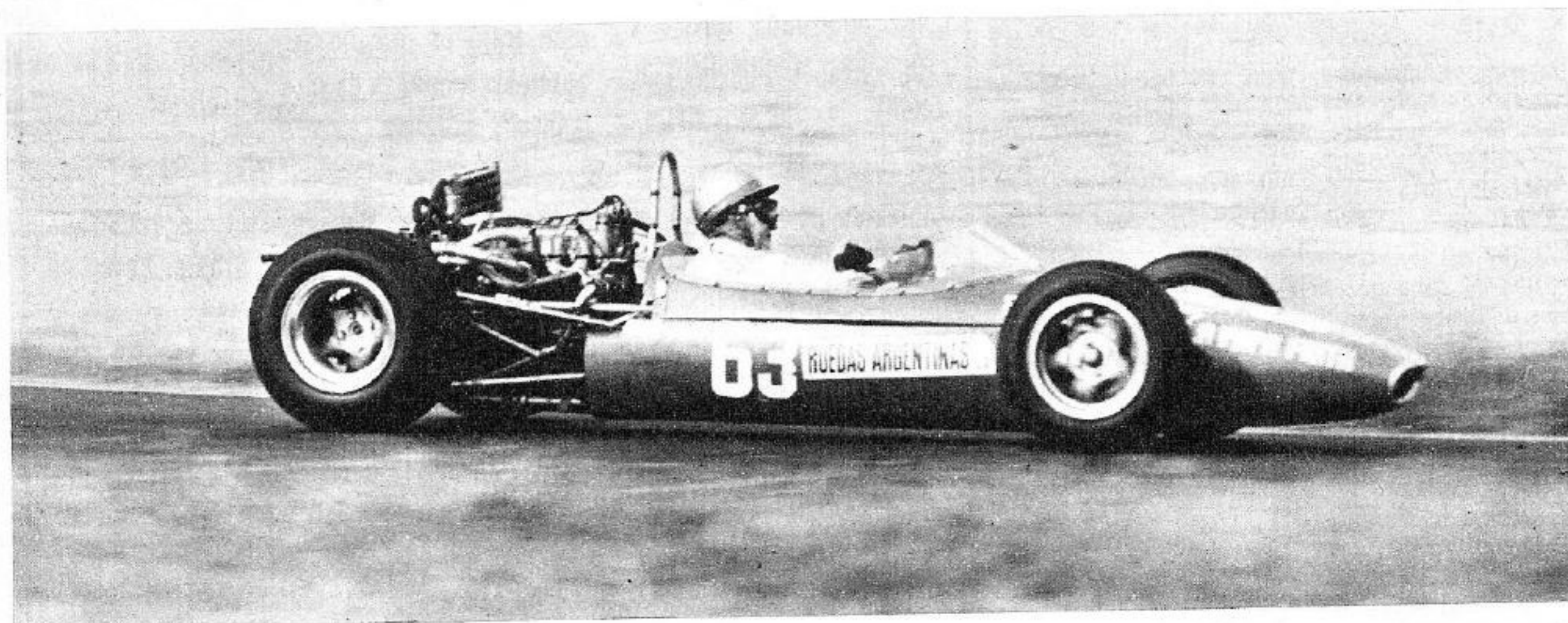
El segundo apellido de Oreste Berta es Singerman.





ROBERTO "SAETA" GALLUZZI

# CHAPUY: ANTES







# Y DESPUES

La curva de Chapuy se vino encima. A doscientos kilómetros por hora la cupé Fiat comenzó a gestionar la curva. De pronto, donde la traicionera curva se "enrosca", la cupé derrapó, pisó la tierra, anduvo de costado sobre el piso removido, se trabó de punta y comenzó a dar vueltas y vueltas. El auto se detuvo a ciento cincuenta metros de la ruta, junto a un terraplén del ferrocarril. El piloto estaba inconsciente. La ambulancia, la clínica en Venado, el viaje en avión a Buenos Aires, la cama en el Hospital Italiano de Buenos Aires, pasaron como cuadros de una película.

Seis meses después del revolcón, Roberto Galluzzi sigue al frente del taller Fiat de la calle Chacabuco al 900 en Olivos. "Te aseguro que no sé cómo salí vivo de la piña. Ahora me estoy recuperando de a poco y creo que no me voy a subir nunca más a un auto de carrera. Por ahora me quiero dedicar exclusivamente al taller, a preparar el auto de Roberto Sáenz y a seguir las carreras desde el box". Pero todo aquel que lo conozca a Roberto "Saeta" Galluzzi está seguro que un hombre como él no puede renunciar a los fierros, ya sea conduciéndolos o viviendo la preparación de un motor de carrera.

Modesto, callado, Roberto Galluzzi (43, casado, una hija) no es muy afecto a hablar de sí mismo, de sus campañas en bicicleta, motocicleta y automóvil, de sus campeonatos argentinos, de las Olimpiadas de Helsinki, de todo eso que conforma la vida de Roberto Galluzzi y que pocos conocen.

"Mis primeros pasos en el deporte los hice en la bicicleta. De entrada ya estaba en un equipo oficial; corrí para Cycles Motors con una bicicleta Genial Lucifer. ¡Llegué a correr dos carreras por domingo y a ganar 100 carreras en poco tiempo! Con la bicicleta tuve grandes satisfacciones: me eligieron para representar a la Argentina en las

Olimpiadas de Helsinki pero no pude ir porque unos días antes de salir me rompí una pierna. ¡Qué mala suerte! Luego me seleccionaron para los Juegos Sudamericanos y también para los Rioplatenses"

"Saeta" es introvertido, apocado; pero cuando comienza a contar su trayectoria deportiva se transforma, se olvida de su modestia y surge espontáneo con los recuerdos.

"De la bicicleta pasé a la moto. ¡Era lógico, con el ciclismo ya no pasaba nada y había que seguir en actividad! Fue entonces que con 27 años encima empecé a correr en moto. Fui dos veces Campeón Argentino y una vez subcampeón. Yo corría en 175 pero me gustaba entremezclarme con los 350. ¡Corrí tantas marcas...! Primero la Norton, después la AJS, la Ducati, la Velocette, La Mondial doble árbol, la Alpino... ¡Qué linda época! Fijate los "nenes" que corrían y te vas a dar una idea de lo que era el motociclismo de esa época: Cupeiro, Pio Giovannini, J. C. Salatino, Caldarella, Nelo Maffei, Jorge Kissling, mi hermano Miguel Angel... ¡qué sé yo!..."

Y vinieron las Temporadas Internacionales y "Saeta" corrió con la Mondial doble árbol. Los italianos, cuando la vieron aparecer no les gustó nada la mano, porque en Europa esa moto les ganaba a todas. Sin embargo, Roberto no pudo ganar. Llegó tercero detrás del italiano Massetti y Libero Liberati después de pelear la punta durante 60 vueltas.

"Y así llegó el automovilismo. Ya no pasaba nada con el motociclismo, los "capos" se iban pasando al automovilismo y yo para no quedarme atrás también di el gran paso. Me aconsejó don Pedro Ballesstrini y me compré una cupé NSU, un Sport Prinz. Con ese auto fui subcampeón de 1964 y gané un montón de carreras. Después vendí el Sport Prinz y me compré un Isard 1204 TS. ¡Qué lindo autito, cómo cami-

naba! Gané dos carreras, una de ellas en San Pedro, en un circuito lindísimo. En el G.P. del 65 iba muy bien y en Tucumán rompí la correa de distribución".

El tiempo pasó y del Isard pasa Galluzzi al entonces Minijunior con un chasis Crespi y un motor NSU. Se erige en el primer Campeón Argentino de la categoría y luego de destrozarse el chasis Crespi ("¡No fui yo, lo presté y me lo rompieron...!") compró otro, más moderno y le puso un motor Fiat 600, que no caminó ni para adelante ni para atrás. "Me aburrí del Minijunior, y me compré una Cupé Fiat. Con la Cupé anduve bastante bien; llegué segundo en J. Posse a 6 segundos de Reutemann, quinto con Fernandino en los 1.000 km del Autódromo, 6º en el Gran Premio del 67, cuarto en Concordia, tercero en San Luis y gané en el Autódromo en una carrera bárbara nos peleamos vuelta a vuelta y a muerte con Eddie Boyadjian. En las 25 Horas, ya en equipo con Roberto Sáenz, punteé durante siete horas hasta que voló todo. Luego de esa carrera corrí en Fórmula Dos, un poco por casualidad. A Sáenz, dueño del auto, no le daban la licencia y entonces me anotaron a mí. El auto estaba medio fundido, pero hice el segundo tiempo y largué en primera fila. Luego voló todo, pero el motor, mientras anduvo, se portó muy bien".

Luego el TC "A", la primera carrera en Salto, un segundo puesto hasta el abandono lo llena de orgullo. Luego vino la Vuelta de Santa Fe, iba segundo hasta que en la Curva de Chapuy se dio la gran piña de la cual aún se restablece.

Es probable que "Saeta" no corra más, pero es improbable que se aleje de los fierros. A partir de ahora se va a ocupar de los fierros de la Cupé Fiat y del F.2 de Roberto Sáenz. "Vamos a hacer un equipito para correr en todas —se entusiasma— y a divertirnos de lo lindo. ¿Qué te parece?"

**Luego del accidente en la curva de Chapuy (Vuelta de Sta. Fe TCA) Roberto Galluzzi no correrá más. Sus comienzos, sus campeonatos y su decisión**

Con el NSU Sport Prinz fue subcampeón argentino en 1964. La foto lo muestra ganando en el circuito de San Pedro.

El Rafaela-Fiat de Roberto Sáenz y que —a último momento— lo corriera "Saeta" en el Autódromo. Brillante actuación.

Autódromo Municipal de Buenos Aires: durante 20 vueltas peleó la punta con Boyadjian. Y la ganó.



# TC-F "A" LA PRIMERA





# VELITA



**A un año de su creación el TC-Fórmula "A" se afianzó en nuestro automovilismo como una categoría fuerte y con un panorama prometedor para 1971. Los éxitos de Torino, los problemas de Dodge, el triunfo de Chevrolet y la ausencia de los Falcon**

Desde aquel incierto comienzo en la Vuelta de Salto hasta el último Gran Premio de TCFA el progreso en la categoría fue evidente. La inyección de vitalidad que le hacía falta fue prendiendo poco a poco hasta llegar a transformar lo que en un principio parecía que iba rumbo a la catástrofe total. Pero nada es predecible en materia automovilística. El público —en un 50 %— volvió a sentirse identificado con las carreras de ruta, y aunque ni por asomo la afluencia es como la de hace cuatro años atrás, lenta y progresivamente la gente fue volviendo a la ruta. Sumando las transmisiones radiales (imposibilitadas de transmitir las de SP) que dedicaron centenares de horas a lo largo de la temporada y la falta absoluta de carreras de Grupo Dos de cierta importancia, hicieron que también los medios gráficos llenaran páginas y promocionaran a una categoría que se inició tambaleante y recién ahora pisa firme y con posibilidades muy amplias para 1971.

Quizá el detalle más importante del surgimiento del TCFA, fue el aspecto humano que finalmente es el que siem-



Luis Di Palma, primer campeón de la nueva categoría. Justo premio para un genial piloto y un no menos genial preparador.

pre predomina. Hace unos años atrás, alguien dijo en una reunión de gente del ambiente: "Los que llevamos la gente somos nosotros. Vos mañana organizás una temporada de F. 1 con pilotos extranjeros en el autódromo y yo te hago otra en el parque Almirante Brown de sulkys manejados por Emiliozzi, Pairetti, Cupeiro, Oscar Gálvez, Galbato, Alzaga... y te aseguro que yo me lleno de plata y vos te morís de hambre". Y era cierto. Las figuras, los pilotos de primera línea, los semídolos son los que llevan gente a las carreras, porque estando ellos habrá lucha entre nombres conocidos, aunque las pruebas de TCFA, en forma particular, no garanticen espectáculo, salvo en el caso muy especial de Pergamino, debido a la longitud del circuito que permitía al público "seguir" la carrera. Las restantes son monótonos pasos en tres o cuatro ocasiones y nada más...

Si bien el TCFA no tiene la popularidad y cuenta con el apoyo con que contó en su momento el TC, el año próximo tendrá aún más eco por parte del público y por consiguiente más difusión en todos los me-

dios. El TC pasó, fue una época y hay que olvidarse de hacer comparaciones porque ya la gente no piensa igual que antes, porque posiblemente en forma inconsciente, aprendió a ver carreras y valorar la parte humana con más objetividad.

A mitad de temporada los nombres empezaron a aparecer y el que no lo hizo en el 70 lo hará en el 71. Di Palma, Gastón Perkins, Manzano, Malnatti (que fue uno de los primeros), Cupeiro, Cacho Fanguio, Bordeu y otros se fueron volcando paulatinamente a la categoría que económicamente mejor funciona. Premios gordos, autos baratos, he ahí la clave.

Por el lado de la lucha de marcas, las cosas no dieron para mucho. Sólo Jorge Cupeiro con su Chevrolet logró el único triunfo no-Torino en la categoría. Los 2,700 cm<sup>3</sup> de los Tornado rindieron sus frutos a lo largo del calendario de este año y las manos de Oreste Berta supieron desarrollar un motor y entregárselo a Luis Di Palma servido como para que fuera un campeón. Los que corrieron todo el año con Torino tuvieron satisfacciones





aisladas. Pero la vida es una sola. Comprarle a Berta un motor y ponerlo en una Liebre I es la solución inmediata y con relativo éxito. Y eso fue lo que todos hicieron, a excepción de César Horacio Malnatti —honroso subcampeón— que confía plenamente en D'Angelo que fue el otro que supo exprimirle HP's al producto de IKA-Renault. Gastón Perkins (fierros Berta con alguna incursión con mecánica de Zurita), Cacho Tempone, Volpicina, Del Vitto y otros, completaron la lista de los Torinistas que obtuvieron buenas clasificaciones finales.

Chevrolet rompió la hegemonía absoluta de Torino en la carrera de Pergamino cuando el "Gallego" Cupeiro (que también en TCFA se propuso hacer un auto ganador), destronó a su competidor con árbol in testa. Este triunfo aislado y un par de actuaciones sobresalientes peleando la delantera, fue lo único que pudo Cupeiro hacer por GM. En las demás carreras las listas de inscriptos nunca mostraron autos de la marca con posibilidades reales. Y los resultados así lo indican. Para el año próximo el asunto puede cambiar. Habrá que hacer Chevy Cupé y son más de uno los que tienen la mira puesta por el lado de Chevrolet, que por haberse

lanzado a último momento logró un lauro interesante y que mucho indica.

El misterio para muchos fue Dodge. Comenzó con muchas ínfulas, tuvo un aporte de pilotos bastante importante en sus filas, una mecánica veloz para un motor que algunos consideran muy apto para esto y sin embargo, pese a haber estado siempre en la conversación, no llegó a ganar. Sin duda es como el rompecabezas al cual le falta una pieza... porque estando para ganar —eso es evidente— no llegó a lograrlo por tal o cual cosa. El remate final fue en el Gran Premio de TCFA donde ni un sólo representante de la marca llegó a clasificarse en Viedma. Habrá que rever los planes y plantear las cosas de otra forma moviendo algunas fichas del tablero para obtener los resultados deseados por la gente de Chrysler que se ha metido en esto con todas las de la ley.

Con respecto a Ford poco y nada se puede decir. El Falcon de "Cacho" Matías paseó su sonido saludable en varias carreras, pero en los papeles nunca se lo vio en posición interesante, salvo en la carrera de Salta donde a falta de inscriptos el que llegaba recorriendo el tramo completo se clasificaba, automáticamente,

en posición de avanzada. Para el año que viene puede mejorar el panorama; hasta hoy, nada.

Para terminar con las marcas, los dos litros ya están fuera de combate, por lo menos en circuitos como los que se utilizaron este año. Los Fiat y los Peugeot se trenzaron a principios de temporada porque aprovecharon el período de experimentación de los tres litros para marchar cercanos a la punta en dos o tres ocasiones. A mitad de temporada ya no era negocio y los Grupo Dos que sumaban una docena, se fueron esfumando hasta casi desaparecer. Para el año próximo, si se lleva a cabo la idea de hacer pruebas de TCA en montaña y circuitos mixtos, los G-2 volverán a tomar vigencia, y otra vez se podrá dar la posibilidad de que los Peugeot (el año próximo pueden correr los 504) y los Fiat se entremezolan con los Torino y los Dodge.

A menos de un año de su nacimiento, el TCFA ha logrado tomar su lugar dentro del automovilismo: tener su Gran Premio, entregar un justísimo campeón, y un futuro con una centena de autos en las largas para el año que viene. La categoría funciona y mejorará aún más. Guste o no, es cosa aparte.

Arriba, izquierda: El "Gallego" Cupeiro con este chivo les arrebató el triunfo a los Torino y rompió la hegemonía. El año que viene, con Chevy Cupé. El coche fue uno de los más veloces. Velocidad: 217 km/h similar a la de la Liebre de Luis.

Arriba, derecha: Al principio pareció que el campeonato estaba en sus manos. Di Palma no se lo permitió. De todas maneras una gran labor la de César "Buchón" Malnatti durante la temporada del año 1970.

Cacho Fangio y su Dodge en Hughes. Estuvo cerca muchas veces. Nunca pudo terminar al tope. No falta mucho, todo está dado.



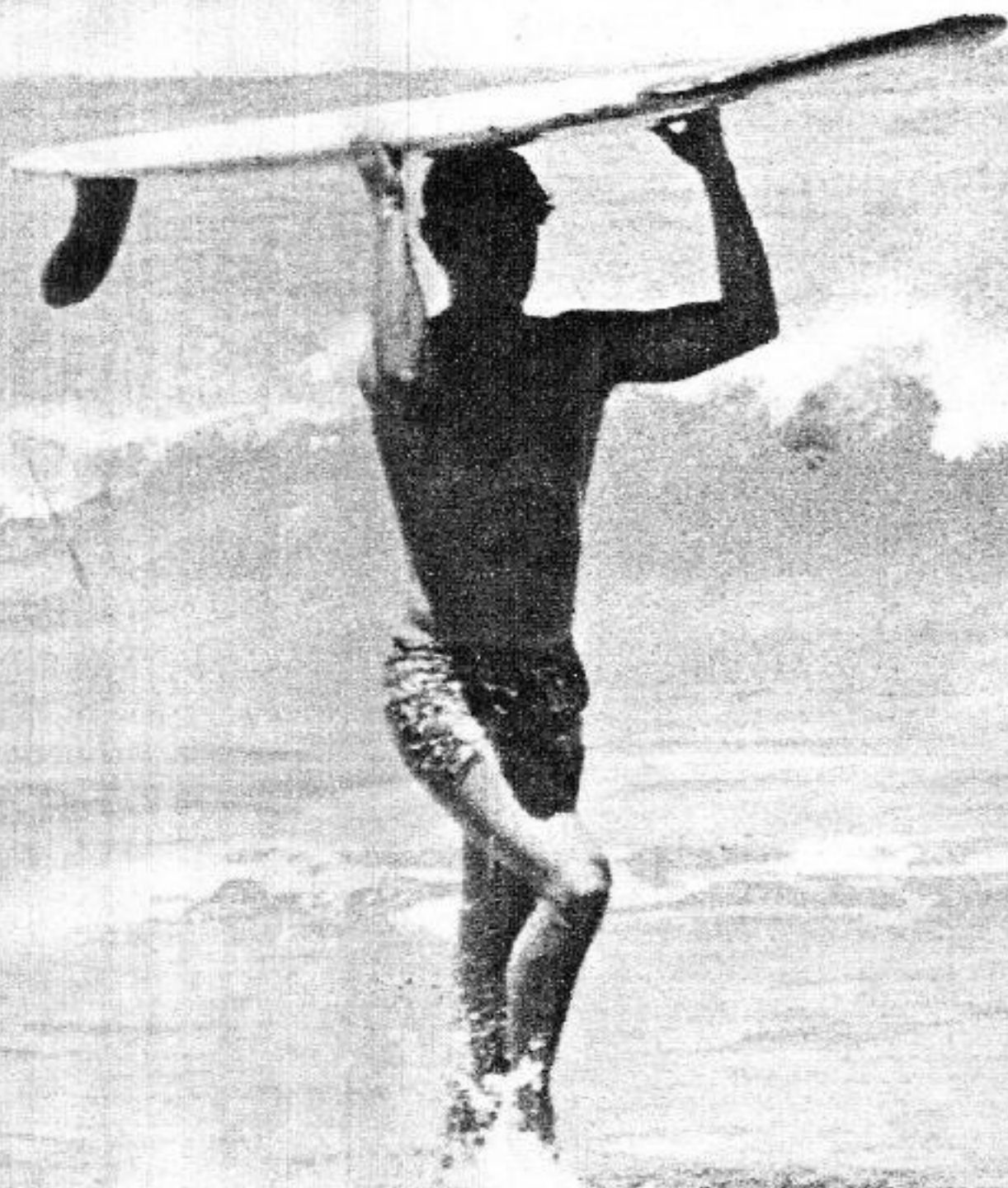




**TURISMO - Costa Atlántica I**

# **EL MAR EN TIEMPO**

**Llegó el momento de tomar  
la ruta y castigarse con las olas del  
Atlántico. Hemos descubierto  
para Vd. una insospechada red de  
buenos "autocampings"  
a todo lo largo de la costa Más allá  
del Cabo San Antonio  
comienzan sus vacaciones**





Por NORBERTO ALVAREZ OJEA

# DE CAMPING

---

## APENAS AYER

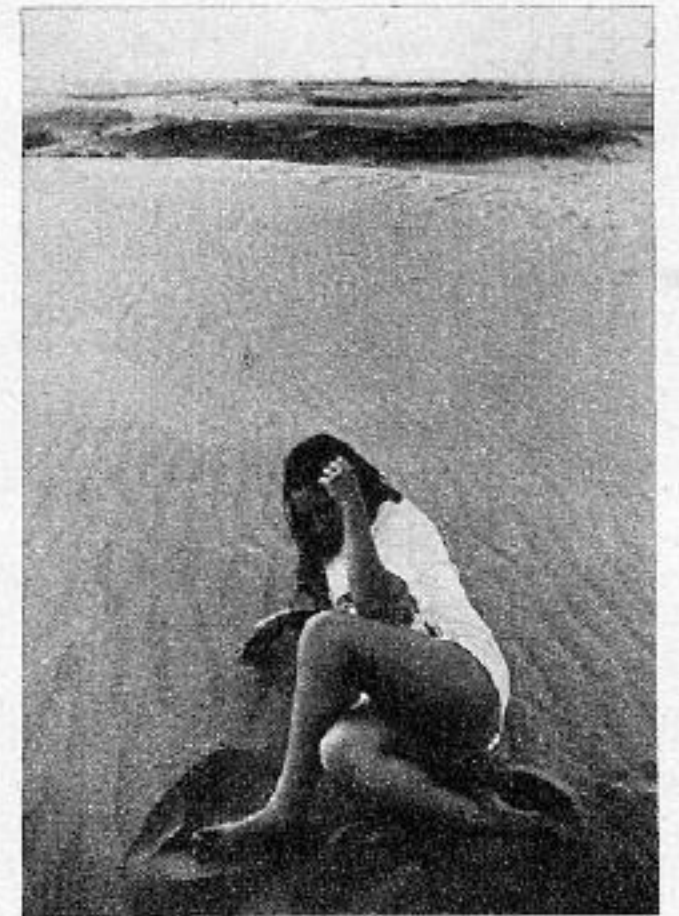
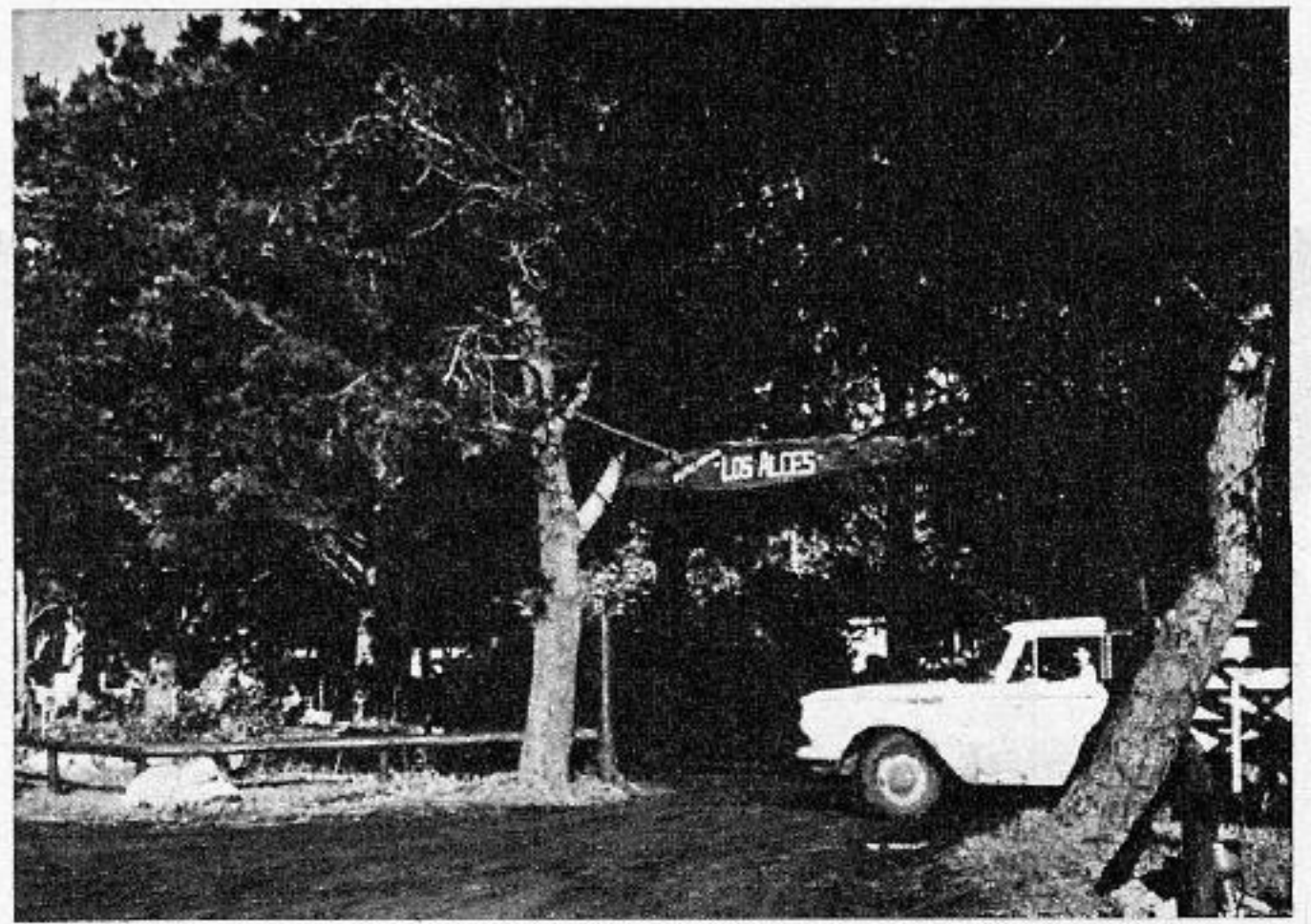
---

Cuando hace 4 años conversábamos con los titulares de Eurocamping y Proveduría Deportiva, señores Oliver y Castro, respectivamente, sobre el porvenir del "autoturismo" en nuestro país, lo relacionábamos íntimamente con un desarrollo rápido del camping organizado sobre bases sólidas y por sobre todas las cosas con la necesidad de crear una infraestructura acorde con la época. Lamentábamos la incompreensión de muchas auto-





## TURISMO COSTA ATLANTICA



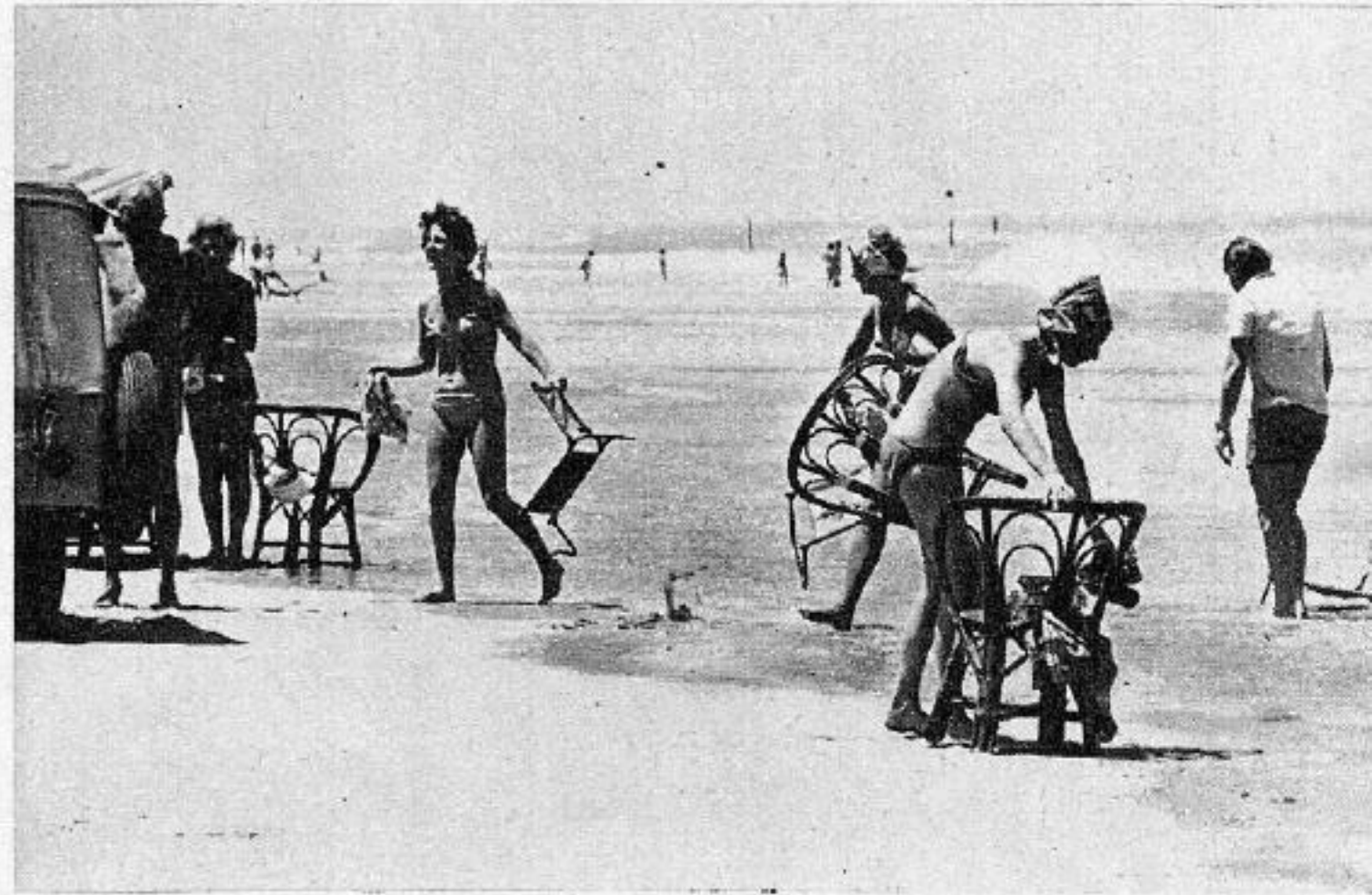
ridades municipales, sobre todo de la costa atlántica, que directa o indirectamente se oponían a la acción de los acampantes, considerándolos un poco "los vagabundos del siglo XX". Nosotros seguimos insistiendo ante quienes nos querían oír, o mejor dicho leer, sobre las facilidades que se debían brindar al "autocamping organizado". Por suerte no hemos predicado en el desierto. Ya en la temporada anterior asomaron algunas realizaciones al respecto y en una reciente recorrida por la costa atlántica tuvimos la grata sorpresa de encontrarnos con muchos y buenos campings para automovilistas, en mérito a la acción conjunta de la actividad privada, las instituciones que asocian a los automovilistas y una decidida acción de la Dirección de Turismo de la provincia de Buenos Aires. Esta feliz realidad —casi un mi-

lagro— nos permite ofrecer hoy a nuestros lectores una nutrida guía de "autocampings", muchos de los cuales todavía están en franca expansión. Hemos conversado con los titulares de los mismos y en todos se reflejaba un saludable entusiasmo por la nueva actividad. Lo mismo nos ocurrió en una visita al ACA, que apoya a los buenos campings que se adhieran a la institución. En entregas sucesivas iremos incorporando a nuestra "geografía campística" los nuevos autocampings que vayan surgiendo y algunos que quizá involuntariamente hemos omitido, pues el país es grande y ...el corazón también.

### PARA INICIARSE EN ESTAS LIDES

Una buena forma de iniciarse en el "autocamping" sin ma-





yores problemas económicos es alquilar la carpa y algunos elementos necesarios; los requisitos son simples: presentar documentos de identidad y algún recibo que certifique permanencia en un empleo o en un domicilio fijo (recibos de alquiler, luz, gas, sueldos, etc.). Se ocupan de ello entre otras casas las siguientes: Montaña Sport, Av. Centenario 795, San Isidro, tel. 743-4123; Robinson Camping, Galería "Del Carmen", Callao y Av. Córdoba; Dorfman, César Díaz 5521 (altura Av. Juan B. Justo 8200); Quo Vadis Camping, Fco. Lacroze 3749, tel. 54-8444; Ciudadela Camping, Av. Juan B. Justo 5638 y Pasteur 468, local 91/92; Río Cisne Camping, Corrientes 2451, 2º piso, local 24 (Galería Central); Crown Sport, Pringles 1200, esq. Estado de Israel; Pedro Worns, Sarmiento 377, tel. 31-4191 y 32-8834 y All-Sport, Av. Mitre 351, local

18 (Galería Avellaneda). Los precios de alquiler son los siguientes: carpa para 4 personas, \$ 4,40/60.— por día y bolsas de dormir, de 1 a 1,50 por día.

Para compras de equipo: Eurocamping, Paraná 761, Cap.; Proveduría Deportiva, Lima 363/71, Olazábal 2458, en Capital, y Rivadavia 18256, en Morón; O'Higgins 1960/4, Lanús Este; Rivadavia 49, Quilmes; Boedo 102, Lomas de Zamora; Suiza Camping Sport, Juramento 2332; Cía. Lonera Argentina, Montevideo 255, Cap. y Camping Merello, Av. Maipú 758, Vte. López. El precio de una buena carpa para 4 personas con doble techo oscila entre \$ 380/400; una colchoneta inflable, \$ 85/95 y las repeseras de tubo y plástico \$ 80/90. En los próximos números de *idriera* CORSA haremos "desfile" las novedades campísticas más interesantes.

## SI VAS A CALATAYUD...

... "pregunta por la Dolores", dice la canción. En este caso habrá que tomar Dolores (la localidad sobre la ruta 2) para llegar a los accesos a San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, los dos primeros de la Atlántida argentina. El mismo camino y ya sobre la ruta 11 (provincial, camino de la costa) nos conducirá a Santa Teresita, otro eslabón de la cadena de excelentes playas. El pavimento sigue avanzando; todavía este año no llega a unir definitivamente a las citadas localidades con la ruta 2, pero los pocos kilómetros que quedan de tierra están bien cuidados y son transitables durante toda la temporada. Solamente si se producen grandes lluvias hay que tomar algunas precauciones, sobre todo en los últimos tramos de

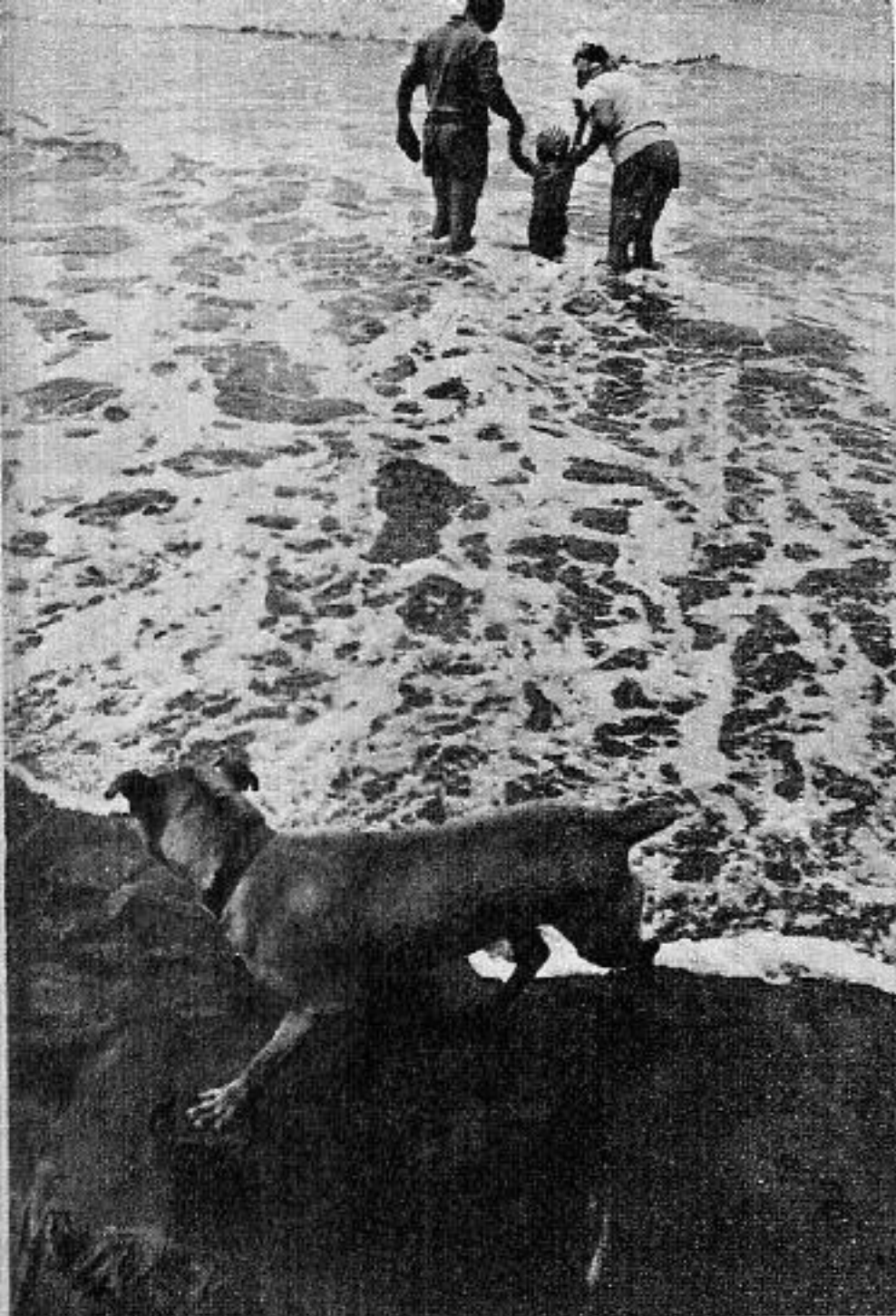
entrada a los distintos balnearios.

Como no sólo de camping vive el hombre (y la mujer) daremos algunos datitos para introducirse en el ruido lugareño:

En Santa Teresita la "onda" sigue estando en: "Park", Diagonal y 40; "Vía 33", calles 33 y 5; "Winter", 2 y 34, y "Dorado", 31 y Costanera. Cuando se "queme" la comida en el camping, puede recurrirse a: "La Canasta", buenos mariscos, "Cocola", pastas y papas fritas; "La Gordita", pescados y mariscos, y "Royal", para minutas. La "pizza" está en "Hoyo 1", calle 32 y 4; "Apolo", 32 y 2, y "Fernández", en 2 y 39. El aperitivo o el clásico cafecito porteño nos espera en "George", 32 y 4, o en "El Caracol", calles 2 y 38.

En San Bernardo (zona residencial de Mar de Ajó) recomendamos el complejo restaurante-club nocturno "La





**GUIA DE AUTOCAMPINGS DE LA ZONA ATLANTICA**

Lugar	Denominación	Detalle	Tarifas	Reservas
SAN CLEMENTE DEL TUYU	"SAN CLEMENTE" <i>Ubicación:</i> En el camino al puerto	Baños instalados (32), duchas c/agua caliente. Provedurías. Piletas c/canilla. Restaurante. Zona deportiva. Pileta de natación. Eno roadero de lanchas. Alquiler de botes. Arboleda en 17 Hs. Luz eléctrica. Lago artificial.	\$ 2.— por auto-carpa y \$ 2,50 por día y p/pers.	Tel. 68-4913 y 53-7838
	"EL BUHO ENCANTADO". <i>Ubicación:</i> A 250 m del mar, en Av. 1ª y 32	Proveduría, guardería infantil. Servicios sanitarios con agua caliente. Quinchos y parrillas. Luz eléctrica en cada carpa. Sala de planchar.	\$ 3.— por auto-carpa p/persona	Tel. 52-3991 y 797-8457
	"AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO". <i>Ubicación:</i> s/el mar	Frondosa arboleda. Playa de estacionamiento. Servicios sanitarios completos. Agua caliente. Mesas y parrillas, fogones. Luz eléctrica. Proveduría. Juegos infantiles.	\$ 30.— (por derecho inst. carpa p/15 días)	Tel. 83-6061. Av. del Libertador 1850 y filiales del ACA.
SANTA TERESITA	"STELLA MARIS". <i>Ubicación:</i> A 3 cuadras del mar, calle 3 y 56	Servicios sanitarios, baños, duchas. Agua caliente. Extenso parque muy bien arbolado. Juegos para niños. Proveduría.	\$ 2,50 por persona p/día. Auto: \$ 0,50. As. ACA 10 % de Dto.	Tel. 207-9725 y 82-8589
MAR DE AJO y SAN BERNARDO	"AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO". <i>Ubicación:</i> 100 m del mar. En Mar de Ajó	Servicios sanitarios, baños, duchas. Agua caliente. Extenso parque muy bien arbolado. Juegos para niños. Proveduría.	\$ 30.— (por derecho inst. carpa p/15 días). Adic. fam. p/día \$ 0,50)	Tel. 83-6061. Av. del Libertador 1850 y filiales
	"SAN BERNARDO". <i>Ubicación:</i> Calle S. Bernardo y S. del Estero, de San Bernardo	Servicios sanitarios, baños, duchas. Agua caliente. Parque arbolado. El camping pertenece a la Asociación de Fomento de San Bernardo.	\$ 2,50 p/persona	Tel. 297 San Bernardo
OSTENDE	"MOBY DICK". <i>Ubicación:</i> A 3 Km. de Ostende	Proveduría. Quinchos, parrillas. Juegos para niños. Lavaderos y sala de planchado. Duchas con agua caliente. Vigilancia policial. Parada Expreso Antón y Río de la Plata. Confitería. Servicios sanitarios. Baños completo. Se trata de autocamping en plena expansión. Luz eléctrica. Parque de 14 Hectareas.	Auto-carpa y 4 pers., \$ 7,50 por día	Tel. 73-0876 y 744-5248
VILLA GESELL	"EL PINAR". <i>Ubicación:</i> S/Avda. San Martín (de acceso)	Excelente arboleda. Tinglados, fogones, parrillas. Servicios sanitarios. Baños con agua caliente. Restaurante. Bar y proveduría. Servicios sanitarios, duchas, agua caliente. Confitería y mini-golf.	Auto-carpa \$ 10- \$ 11 s/confirmac.	Tel. 3734 V. Gesell
	"EL COYOTE". <i>Ubicación:</i> Quinta N° 1	Servicios sanitarios, duchas, agua caliente.	Auto-carpa \$ 9-10 s/confirmación	Tel. 34-3383
	"CHEROKEE". <i>Ubicación:</i> Camino de acceso	Servicios sanitarios. Baños, duchas, agua caliente. Luz eléctrica. Parrillas e instalaciones. Proveduría. Instalaciones para asados.	Auto-carpa \$ 7-9 s/confirmación	Por carta
MAR CHIQUITA	"LOS EUCALIPTOS" <i>Ubicación:</i> Ruta 11	Sobre 7 Hs de parque arbolado se extiende este auto-camping. Servicios sanitarios	\$ 2,50 p/persona por día. Socios del	Tel. 73-4799 y 34-5962-4896. H.

Tranquera"; otro buen restaurante "El Gordo Loco", en Av. Chiozza, y los de los hoteles Chiavari, Bello Horizonte y San Miguel; a diez cuadras de San Bernardo está "Hippie" que acapara todo el ruido de la zona; y prosiguiendo con la información de las "expertas" Graciela y Pupi, no hay que dejar de ir a "La Cabaña del Oso" y "El Delfín", dos excepcionales clubes nocturnos sobre la playa de Mar de Ajó; sigue "Mr. Gaucho", que une el folklore con la música beat. En Mar de Ajó hay 3 restaurantes bajo común denominación "San José"; en todos se come muy bien, y una parrilla, "La Querencia", que también recomendamos, y en la última playa, "Los Medanitos".

**LOS HERMANOS SEAN UNIDOS**

La otra entrada hacia la costa (viniendo siempre por la ruta 2) es en Las Armas, de donde sale el camino pavimentado que conduce a Pinamar, Ostende y Villa Gesell. Estas últimas localidades quedan unidas a través de un camino cuyo pavimento está en vías de terminación y pronto como anticipó nuestro colega Horacio de Dios en SEMANA GRAFICA, se formará con los 3 balnearios algo así como el complejo turístico más sólido de la Atlántida argentina. Pinamar en cierto modo por su trazado exclusivo ha desechado el camping, pero ahora ya





no lo ve con malos ojos, y en Ostende y Villa Gesell el campamentismo tiene carta de ciudadanía.

Es además la zona preferida actualmente por la juventud, y por lo tanto no está de más conocer algunos detalles que seguro nos llevarán a abandonar el "autocamping" hasta muy avanzada ya la madrugada.

Un breve resumen de lo que posee Villa Gesell para una recorrida nocturna, nos ofrece las siguientes alternativas entre sus muchos y buenos "boliches": "Atlantis", en 103 y la playa; "Juan Sebastián", en Av. 2 y P. 107; "La Mosca Verde", en Alameda 213 y calle 304; "Pileta Huerta", en Playa y P. 11; "La Cafetera Loca", Av. 3 y P. 110, y "Pipach", en Av. Buenos Aires y la playa. En algunas noches de luna se ofrecen pequeños conjuntos beat, hot, folklore, tango y shows (depende de la actividad de la muchachada musicante) pero valen la pena. También hay un "Autocine" en el camino de entrada de la "villa" (Drive-In).

Cuando no se cocine en el campamento, el problema puede ser fácilmente resuelto pues hay más de 40 restaurantes en Gesell, de los cuales damos algunos recomendados: "Merimar", en P. 107 y playa; "Caminito", en P. 105 y Av. 2 y 3; "Bavaria", Av. 3 y 3; "Bavaria", Av. 3 y 127; "Antonio", Av. 4 entre 104 y 105, y "Achalay" (buena parrilla), P. 105, N° 328.

### GUIA DE AUTOCAMPINGS DE LA ZONA ATLANTICA

Lugar	Denominación	Detalle	Tarifas	Reservas
	(provincial - camino de la costa). Km. 34 por pavimento	completos. Duchas con agua caliente. Agua potable. Bar. Proveduría. Sala para planchar. Fogones, parrillas. Juegos infantiles. Cancha de voleyball. Cancha de fútbol. Este camping tiene una característica especial: se alquilan carpas y colchonetas. Una buena noticia para quienes se inician en el autocamping: una carpa para 4 pers. se alquila a \$ 7,— por día y cada colchoneta a \$ 0,50.	ACA 20 % Dto.	Yrigoyen 850, Cap.
MAR DEL PLATA	"EL BOSQUE DE CAMEL". Ubicación: A 400 m de Parque Camel	Sobre 6 Hs de frondosa arboleda. Luz eléctrica. Servicios sanitarios completos. Baños, duchas con agua caliente. Proveduría. Confitería. Juegos para niños. Gimnasios. Campo deportivo (voley-básquet). Equitación. Peluquería. Vigilancia día y noche.	Auto-carpa (4 personas)	Tel. 795-9351
	"CAMPING MUNICIPAL"	A 15 Km del centro (300 metros del Faro) está ubicado el Campamento Municipal "Faro de Punta Mogotes", con una extensión de 12 Hs arboladas. Proveduría. Confitería. Servicios sanitarios.	\$ 10,— auto-carpa (5 pers.)	Escribir a Direc. Municipal de Turismo, M. del P.
	"CALASANZ". Ubicación: Av. 180 y C. de Meiriles (cerca del centro)	Servicios sanitarios completos. Luz eléctrica y teléfono. Capilla. Juegos infantiles. Cancha de fútbol. Fogones. Restaurante y bar. Proveduría. Vigilancia permanente. En un parque de frondosa arboleda.	\$ 10,— auto-carpa (4 personas)	Tel. 922-0502
CHAPADMALAL	"CAMPO DEL MAR". Ubicación: Km. 24 del camino de M. del Plata a Miramar	Servicios sanitarios completos. Agua corriente fría y caliente. Luz eléctrica a gas de mercurio. Deportes. Equitación. Quinchos. Juegos infantiles. Vigilancia. Amplias parcelas arboladas. Fogones individuales. A poca distancia: Correo, teléfono, almacén, lavadero, panadería y carnicería.	\$ 11,— auto-carpa (4 pers.). Prec. prom. Socios ACA 20 % Dto.	Tel. 71-7565, 72-4531 y 202-1022
	"LOS ALCES". Ubicación: A 25 Km de M. del Plata (s/camino a Miramar) a la derecha (800 m del mar, hay cartel)	Servicios sanitarios completos. Baños instalados. Duchas con agua caliente. Luz eléctrica y agua corriente. Quinchos para asados. Proveduría. Juegos infantiles. Lotes arbolados de 70 m <sup>2</sup> . Cerca: Teléfono público.	\$ 11,— auto-carpa por día. Socios ACA 20 % Dto.	Tel. 46-3683. Diag R. S. Peña 615.
	"PINAR DE LA SERENA". Ubicación: A 14 Km de M. del Plata. (15 cuadras del mar)	Playa exclusiva para acampantes. Proveduría. Baños instalados. Juegos infantiles. Agua caliente durante las 24 horas. Quinchos. Parrillas. Restaurante. Iluminación a gas de mercurio. Excelente arboleda, campo ondulado, cerca del mar.	\$ 11,— auto-carpa (4 pers.) Sin confirmación	Por carta
MIRAMAR	"PARQUE BRISTOL". Ubicación: s/la Av. Constitución, a 400 m de la ruta de M. del Pl a Miramar	Servicios sanitarios. Parque arbolado. Luz, agua. Bar. Parrillas y fogones. Mesas con sillas. Lotes divididos por plantas.	P. Bristol, Miramar (p/carta)	\$ 7,— por pers y p/día. S/conf.







LUIS DI PALMA, CAMPEON DE TC "A" 1970







## KARTING 1970

# BALANCE DE UN

Iniciado agosto muchos pensamos que una de las tan comentadas "muertes" del karting se avecinaba. Una lenta agonía que se prolongaba desde los primeros meses de la temporada nos hacía pensar en ese macabro fin, pues en ese entonces sólo se habían realizado tres competencias de un Campeonato Argentino que estaba indicando a las claras su anemia. Pero afortunadamente —y como sucedió en otros años— los últimos meses del año mostraron una actividad más continua y eso sirvió para que corredores particulares, equipos y fabricantes afronten el año que viene con renovado optimismo y que los planes cundan por doquier.

Este repunte sin embargo no ha podido evitar que la temporada del '70 fuera la más floja en muchos años en lo que respecta a la asiduidad de las oportunidades de demostrar lo mucho que se avanza en el aspecto técnico. Los 124 km por hora y monedas que se establecieron de record en el autódromo en la última carrera puntuable del año, hablan a las claras de la eterna paradoja del kart. Un deporte

que no hace mucho daba a los que se querían iniciar en los fierros veloces la confirmación de si servían o no para empresas mayores, a la vez que les enseñaba los rudimentos de la velocidad sobre cuatro ruedas. ¿Cuál es el motivo de que el karting no vaya decididamente para adelante? Técnicamente los motores y chasis están en lo exquisito, aquéllos con potencias cercanas a los 200 HP por litro y éstos con refinamientos que los hacen doblar como por sobre rieles y frenar sobre un poncho. La promocional categoría Junior cuenta en sus largadas con treinta o cuarenta participantes en cada una de sus presentaciones. Los fabricantes no se enriquecen, pero prosperan. En la Capital y alrededores solamente, hay más de 150 pilotos en actividad, muchos de los cuales cuentan con dos o tres coches completos. ¿Dónde o en qué está la causa del bajón? Promoción es cierto que falta, pero lo esencial es el aspecto de los escenarios. El lugar donde correr. Si echamos un vistazo en el cuadro adjunto, veremos que de las cinco carreras puntuables ("K")

dos fueron disputadas en el Autódromo de Buenos Aires, una en San Juan en circuito callejero, una en Gualeguaychú en el circuito de la costanera y la restante en el aeródromo de la Base Aérea de José C. Paz. En kartódromos ninguna, por la sencilla razón que de los pocos que quedan el de Pico Truncado está a más de 2.000 km de Buenos Aires y el de San Nicolás permanece inactivo aunque en perfectas condiciones de uso.

Entonces caemos en la cuenta que lo que se necesita para revitalizar al karting son kartódromos. Por lo menos uno en las cercanías de Buenos Aires, otro en Córdoba y otro en Cuyo, con lo que se lograría un campeonato argentino de verdadera proyección y sentido nacional. En lo que respecta al primero, es auspicioso que la FAK y la Asociación de Pilotos se hallen abocados a cristalizar el proyecto con la inestimable colaboración del Aero Club Argentino, en cuyo terreno se levantaría el kartódromo. Pero además se necesita apoyo oficial para esto y hasta el momento ha sido re-

taceado, desconociendo la finalidad social de este deporte.

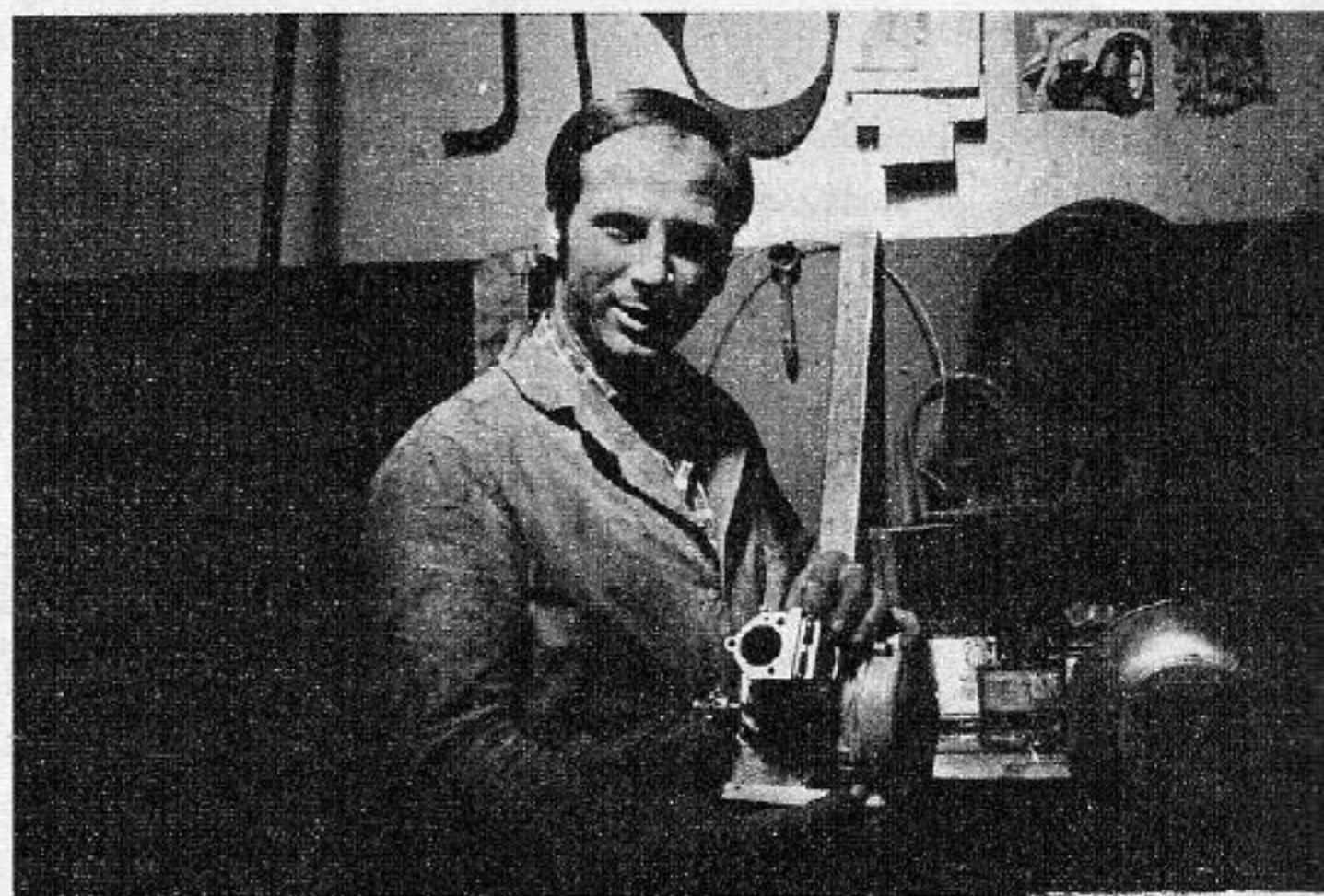
---

### LOS HOMBRES DE LA TEMPORADA

---

En la clase "K" muy pocas novedades hubo respecto a la temporada anterior, salvo algunos cambios de marca de los cuales el más llamativo fue el del campeón 1969, Jorge de Amorrtu, pasado por propio designio a las filas del Herceg, dejando al victorioso RF. La paridad de hombres y máquinas fue en las cinco carreras con puntaje más que llamativa y se arribó a un final electrizante en el que cuatro candidatos llegarían a ceñirse la corona de campeón con sólo ganar la última carrera. El insólito abandono de los cuatro dejó las cosas como estaban consagrando a Luis Valls como al N° 1 en un retorno por demás auspicioso —no corría desde 1964— que además significó también la vuelta al primer plano de los motores D'Arminio, que ya se habían insinuado como potencialmente aptos en la temporada anterior.





# AÑO

Por CARLOS NEIRA

Jorge Amorrortu no tuvo por aliada a la suerte y en varias oportunidades cantó —con el acompañamiento de guitarra de su preparador Vidal— el “no va más” clásico, mientras que el tercero Roberto Del Campo alternó sus actuaciones en kart con la F 4 (como en los casos Tuero y Janiot) y en dos carreras ganadas en el autódromo reunió los 20,2 puntos que lo subieron en la lista.

Del resto de los participantes sobresalieron libre Oscar García en su punto óptimo y Aldo Arlandi que volvió a contar con un motor de punta recién en las últimas fechas. Nani, y el mercedino Di Maro estuvieron siempre en la conversa especialmente en las carreras de larga duración y Miguel Pallone consiguió todo su puntaje en la carrera ganada en Gualaguaychú donde estrenó el RF de nuevo diseño.

En la Junior la figura del año fue sin ninguna duda Alfredo Pugliese, que ganó en dos oportunidades y salió segundo en otras dos. Precisamente en la Base Aérea de José C. Paz fue escolta de Dalloro luego de ha-

ber quedado retenido en la largada y partir en 14º lugar. El accionar de Pugliese en aquella oportunidad llenó los ojos de los más exigentes entendidos.

Los cuatro pilotos que siguen a Pugliese en el ranking de muestran que lo promocional de la fórmula tiene vigencia pues todos ellos tienen dos años como máximo de actuación y encuadran dentro de lo que se puede calificar como caras nuevas al menos en los puestos de privilegio. Oscar Ganzi —19 años— se encumbró a último momento con buenos resultados en el Velódromo en el torneo metropolitano que se está realizando actualmente y que se desarrollará durante toda la temporada veraniega los sábados a la noche. Le falta experiencia pero tiene pasta. Carlos Espósito sigue lentamente en un camino ascendente al igual que Luis Bazzi quien corrió en 1970 como piloto oficial del team de D'Arminio. Scarlatto —también muy joven— asombró y dio el campanazo en la última del autódromo al ganar con un RF modificado substancialmente por él mismo.

Pocas carreras y gran avance técnico caracterizaron a la temporada recién terminada de Karting. Prioridad número uno: la construcción de kartódromos

Carrera en el Autódromo: Valls (8), Amorrortu (1) y atrás la jauría. 124 km/h sobre 4 caños.

Alfredo Pugliese: afirmación en 1970. De los Junior el mejor. (izq.)

Uno que sube es Luis Bazzi. Acá ganando en el Velódromo. (arriba)

Horacio “Willie” Turner: un buen año haciendo fierros. (abajo)

## RANKING PARA 1970 CLASE JUNIOR

1º	Alfredo Pugliese	RF Special
2º	Oscar Ganzi	D'Arminio
3º	Carlos Espósito	Herceg
4º	Luis Bazzi	D'Arminio
5º	Victor Scarlatto	RF Special
6º	Domingo Dalloro	D'Arminio
7º	Eduardo Urien	RF Special
8º	Roberto Maidonado	RF Special
9º	Eduardo Tuero	RF Special
10º	Jorge Weigscheider	RF Special
11º	D. Vázquez Ramis	Herceg
12º	José Cincuemani	RF Special
13º	Jorge Oyhanart	RF Special
14º	Francisco Fiore	RF Special
15º	Carlos Latorre	Herceg
16º	Jorge Minadevino	RF Special
17º	Oscar Chiviló	RF Special
18º	Mario Vignolo	RF Special
19º	Omar Pontoriero	D'Arminio
20º	Jorge Vignolo	RF Special

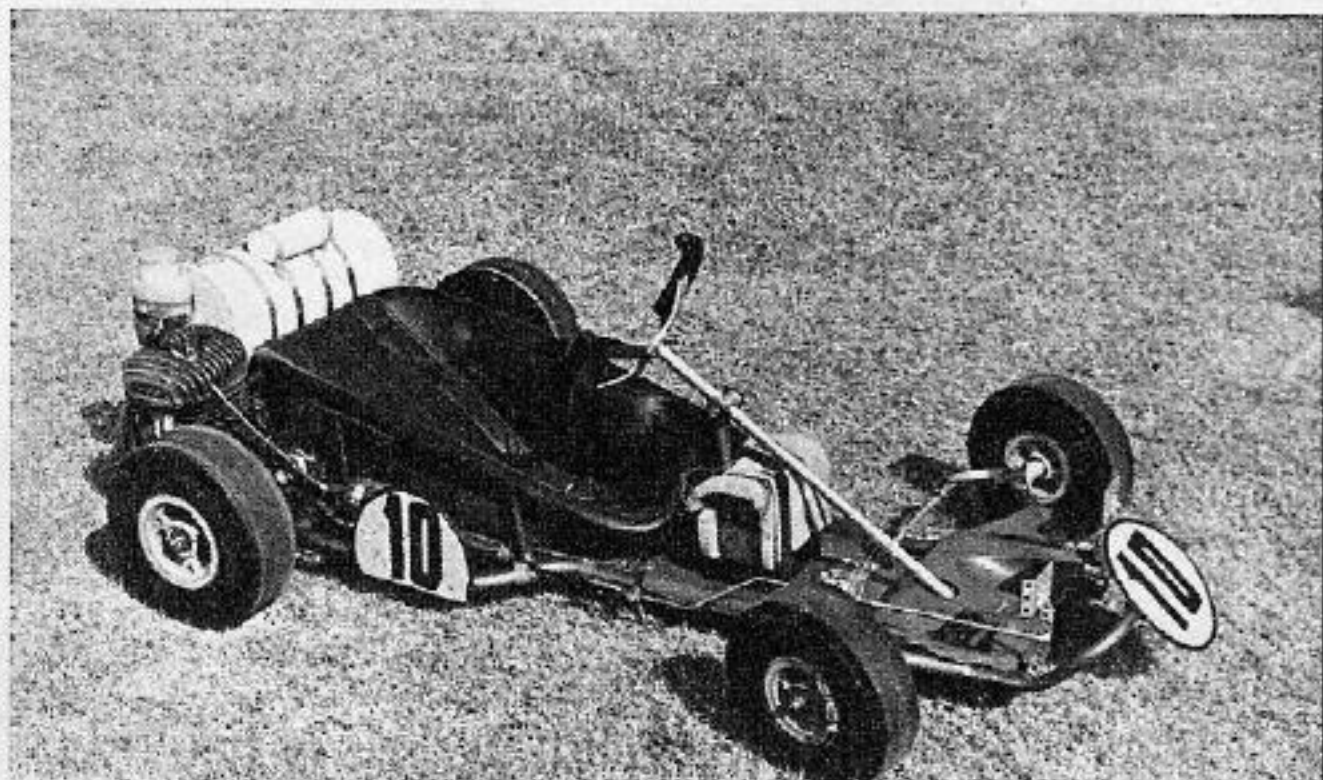
## CAMPEONATO ARGENTINO F.A.K. 1970

1º	Luis Valls	D'Arminio	20,8
2º	Jorge Amorrortu	Herceg	20,3
3º	Roberto del Campo	Herceg	20,2
4º	Oscar García	D'Arminio	19,9
5º	Aldo Arlandi	RF Special	17,6
6º	Carlos Nanni	Herceg	14,0
7º	Héctor Di Maro	Herceg	13,1
8º	Miguel Pallone	RF Special	10,1
9º	Armen Vartian	Herceg	7,6
10º	A. Salmún Feijoo	Herceg	5,1
11º	Alfredo Pugliese	RF Special	5,1
12º	Oscar Chiviló	Herceg	3,4
13º	Roberto Minervino	RF Special	2,4
13º	Armando D'Arminio	D'Arminio	2,4
15º	Carlos Barcenilla	RF Special	1,3
16º	Oscar Sobral	Herceg	1,3

NOTA: la marca a continuación del nombre del piloto corresponde al motor usado.



# KARTING 1970



Un kart del 70. Acostado con motor tras el eje y 20 burros a un costado. Titanio con motor D'Arminio.



¿Volverán los circuitos callejeros? A falta de pan...

## EL RETORNO DE VALLS

Subcampeón argentino de motociclismo en 100 cm<sup>3</sup> en 1960, subcampeón argentino en karting en 1962 e imbatible en los últimos años de la década del 50 en cuanto carrera se corriera en motonetas, con su recordada Rumi "Formicchino", Luis Valls llega a campeón Argentino de Karting en 1970 luego de tutearse desde los 16 años con toda clase de fierros y de victorias. Cinco años de inactividad no hicieron mella en la calidad de quien fue conceptuado por nosotros "quizá el más completo kartista que hallamos visto en toda la historia del kart argentino".

Incorporado al equipo de D'Arminio a fines del año pasado, en todas las carreras que participó ostentó en algún momento lapunta, y pudo asegurarse el campeonato mucho antes si no hubiera sido desclasificado luego de un duelo en el que pasó de todo con Ohanessian en el Premio Apertura del Autódromo.

"Te lo digo sin ninguna falsa modestia: volví a correr para lograr el campeonato y como dicen los futbolistas ponerme en la vidriera. Yo al karting lo veo como un paso interesante y utilísimo pero lo que realmente quiero es ahora a los 30 años es correr en algo más grande, sea un F 4 o lo que fuere."

Y recuerda los años en que su modo de vida era precisamente correr karts y cuando todos los fines de semana eran un viaje al interior a correr y traer dinero ganado en la pista: "Hoy la cosa no está como para eso, se va exclusivamente a pérdida pues los premios son escasos y es más difícil que antes ganar".

"El año que viene seguiré corriendo siempre que llegue a un acuerdo favorable con mi amigo D'Arminio y trataré de entreverarme también en otra categoría".

En una u otra categoría Valls es capaz de estar siempre entre los mejores. El camino de tantos ex kartistas lo espera.



## LOS FIERROS

Tres plantas motrices se disputaron los puestos de privilegio excluyendo a cualquier otra marca de motores: Los D'Arminio, los RF Special y los Herceg.

Los D'Arminio se afianzaron hacia el final que coincidió con el anuncio de D'Arminio de disolver el equipo que formaba con Valls, García, Bazzi, Tizón y Dalloro. En el '71 Valls sería el único oficial del equipo en "K" y Bazzi tendría fierros, mientras que Tizón pasaría a RF y García ya corre con un Herceg. Lo más notable del año fue la inclusión de Valls como primer piloto que dio por resultado el primer campeonato para el equipo de cuatro años.

RF Special padeció a principios de año de poca potencia en "K" pero logró un triunfo absoluto en Entre Ríos, donde el un-dos de Pallone y Arlandi y el primer puesto de Pugliese en la Junior con los motores nuevos abren nuevas perspectivas para el futuro. Lástima que por un error de conducción de boxes Arlandi se privó del título al salir segundo de su coequiper en

aquella carrera. En el '71 serán cuatro los pilotos que formarán el equipo de la fábrica: los dos nombrados, Lopeteguy y Pugliese.

Por el lado de los Herceg —que son los más numerosos en la "K"— el gasto provino de Amorrortu, Del Campo, Nani y Dimaro entre otros sin la participación directa del fabricante. Y 1970 fue el peor de los años para el "Polaco" pues en muchas oportunidades sus motores la potencia necesaria o la durabilidad como para alzarse con los necesarios triunfos.

En chasis todo está como era entonces: por un lado los Tecno, ahora fabricados por Pereyra bajo el nombre de Titanio, y por el otro los Dart de Horacio Turner con sus modelos A Bone y J Sprint. Ambos con mejoras pero básicamente los mismos del año pasado. Casi desaparecieron los Fox y lo mismo puede decirse de los motores de procedencia USA, Mc. Culloch.

## EL FUTURO

Con la esperanza de que este nuevo año ya comenzado, sea el del gran salto el ambiente

esperado confiado. De parte de la FAK se espera que el campeonato comience temprano y que haya continuidad en las fechas. Que se lleve a término el kartódromo de San Justo. Que se vuelvan a las carreras en el interior —Mainú, Magdalena, Do-

lores, Córdoba, Las Flores, Santa Fe, etc.—, donde el entusiasmo del público siempre fue correspondido por gran cantidad de coches en las largadas. Para que el karting encuentre —definitivamente— el destino que merece.

## LA TEMPORADA 1970 EN SINTESIS

Competencia	Fórmula K	Junior	Senior
Autódromo 12-4	Del Campo, R. (Herceg)	Pugliese, A. (RF Spl.)	—
Villa Krause (San Juan) 24-5	García, Oscar (D'Arminio)	—	—
Autódromo 20-6	Valls, L. (D'Arminio)	Trisciani, N. (D'Arminio)	—
Villa Udaondo (Luján) 16-8	—	Urien, E. (RF Spl.)	García, O. (D'Arminio)
José C. Paz 23-8 (Base Aérea)	Amorrortu, J. (Herceg)	Dalloro, D. (D'Arminio)	—
Autódromo 8-11	—	—	Welgschelder (RF Spl.)
Gualeduaychú 28-11 (Entre Ríos)	Pallone, M. (RF Spl.)	Pugliese, A. (RF Spl.)	—
Velódromo 5-12	—	Tuero, E. (RF Spl.)	—
Velódromo 12-12	—	Bazzi, L. (D'Arminio)	—
Velódromo 19-12	García, Oscar (Herceg)	—	—





# ¿ SOBREALIMENTADOS O NO ?

**Consideraciones varias sobre el llenado de los cilindros.**

**Las ventajas de los motores sobrealimentados sobre los de aspiración normal. Los turbosopladores**

**M**otores sobrealimentados, para muchos tabú, algo siempre prohibido —por razones indirectas en los últimos tiempos— en los reglamentos para autos de carrera, símbolo de exagerados aumentos de potencia que reducen los períodos de aceleración en casi un 50%, pero a ciencia cierta poca gente sabe qué es realmen-

te la sobrealimentación en un motor, qué ventajas y cuáles son las desventajas, si hay considerable aumento de combustible, etc. Esencialmente, el consumo es mayor pero en pequeña medida, la aceleración del automóvil aumenta casi en un 50%, aunque la potencia del motor no incrementa tanto como lo hace el par motor



máximo (o torque) por lo que la velocidad máxima puede estirarse en un 10% más pero la aceleración es mucho mayor.

Partamos del siguiente postulado: *la potencia de un motor a nafta depende —entre otras cosas— del peso del aire que se aspira en el motor en una unidad de tiempo.* O sea que a mayor cantidad de oxígeno aspirado (por supuesto, debidamente mezclado con nafta), mayor potencia. En el caso de un motor sobrealimentado los cilindros no aspiran dicho oxígeno con nafta sino que reciben directamente la mezcla introducida a presión gracias a los buenos oficios del sobrealimentador. Hete aquí el principio del sobrealimentador. Introducir la mezcla a presión, aumentando de esa manera el llenado de los cilindros.

### MOTORES NO SOBREALIMENTADOS

En el diseño de un motor se estudia detenidamente el llenado de los cilindros, que el motor respire bien. Por eso se hace hincapié en el diseño de los tubos de admisión y escape, el mayor diámetro posible de válvulas, el mínimo calentamiento de la mezcla y se trata de aprovechar al máximo las oscilaciones de presión a lo largo de las tuberías de admisión y escape. Para aprovechar dichas oscilaciones convenientemente se usan tubos individuales de admisión sin grandes cambios en la sección de los mismos. Un tubo de admisión funciona como un tubo de un órgano: al abrir la válvula se produce una onda de presión que se propaga hasta la salida del tubo de admisión (donde está alojado el carburador), allí rebota y vuelve hacia la válvula. Estas oscilaciones se producen en los tubos de admisión con una muy especial intensidad si las mismas están en armonía con las rpm del motor y son más ventajosas aún si cuando se cierra la válvula de admisión llega a la misma precisamente la onda de presión y al cerrarse la válvula de escape, la onda de depresión. Esto solamente puede alcanzarse sólo a ciertas revoluciones. Dichas rpm óptimas pueden variarse por el cambio del largo de los conductos de admisión. Aprovechar estas oscilaciones al máximo es fundamental en los

de carrera donde en muchos casos se obtienen valores de llenado de cilindros muy cercanos al 100%.

En muchos motores de carrera se aplica el sistema de inyección; una de las ventajas del mismo sobre el carburador es la estructura interna de un carburador, como ser mariposas, surtidores, ejes, etc., todos mecanismos que disminuyen la efectividad del flujo de la mezcla. También en motores de carrera los preparadores se inclinan —si las características del motor y el reglamento lo permiten— en construir tubos de admisión que conserven la misma inclinación que los cilindros, paralelos lo máximo posible a los mismos y dispuestos sobre la tapa de cilindros aprovechando de esa manera la fuerza de la gravedad para hacer llegar la mezcla a los cilindros.

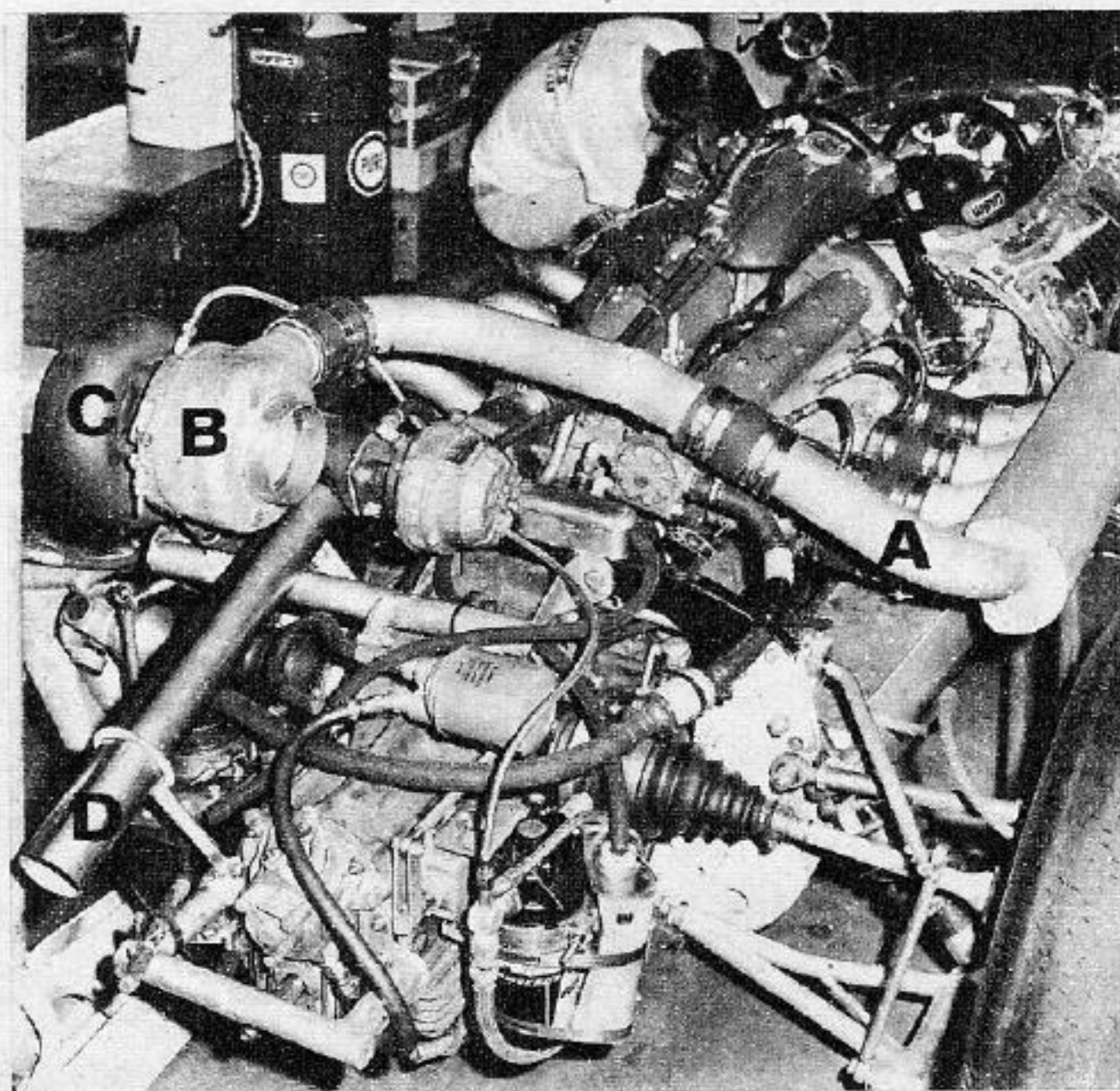
Dicha mezcla penetra en los cilindros en forma de gotas diminutísimas que se evaporan en el momento de la compresión disminuyendo de esa forma la temperatura en la cámara de combustión y por ende la presión del gas en la compresión.

El aumento de la cantidad de aire aspirado por los cilindros puede lograrse, especialmente en los motores de baja cilindrada, con un mayor número de rpm. Debido a esa razón los motores modernos, capacitados técnicamente para mayores esfuerzos, obtienen el rendimiento óptimo entre 5.500 y 6.000 rpm. Ello se logra gracias a sistemas de distribución cada vez más confiables y exactos, como son los sistemas OHC (Over Head Camshaft; árbol de levas a la cabeza) en los cuales los reducidos pesos de las válvulas son fácilmente dominados. Si se quiere aumentar más aún el número de rpm de un motor y si lo permite la velocidad media del pistón dos árboles de levas por hilera de cilindros son la solución ideal.

### MOTORES SOBREALIMENTADOS

Algunos detalles más nos quedaron en el tintero, pero si Ud. quiere llevar a los cilindros una mayor cantidad de aire aún, no tiene más remedio que usar un compresor, la única salida.

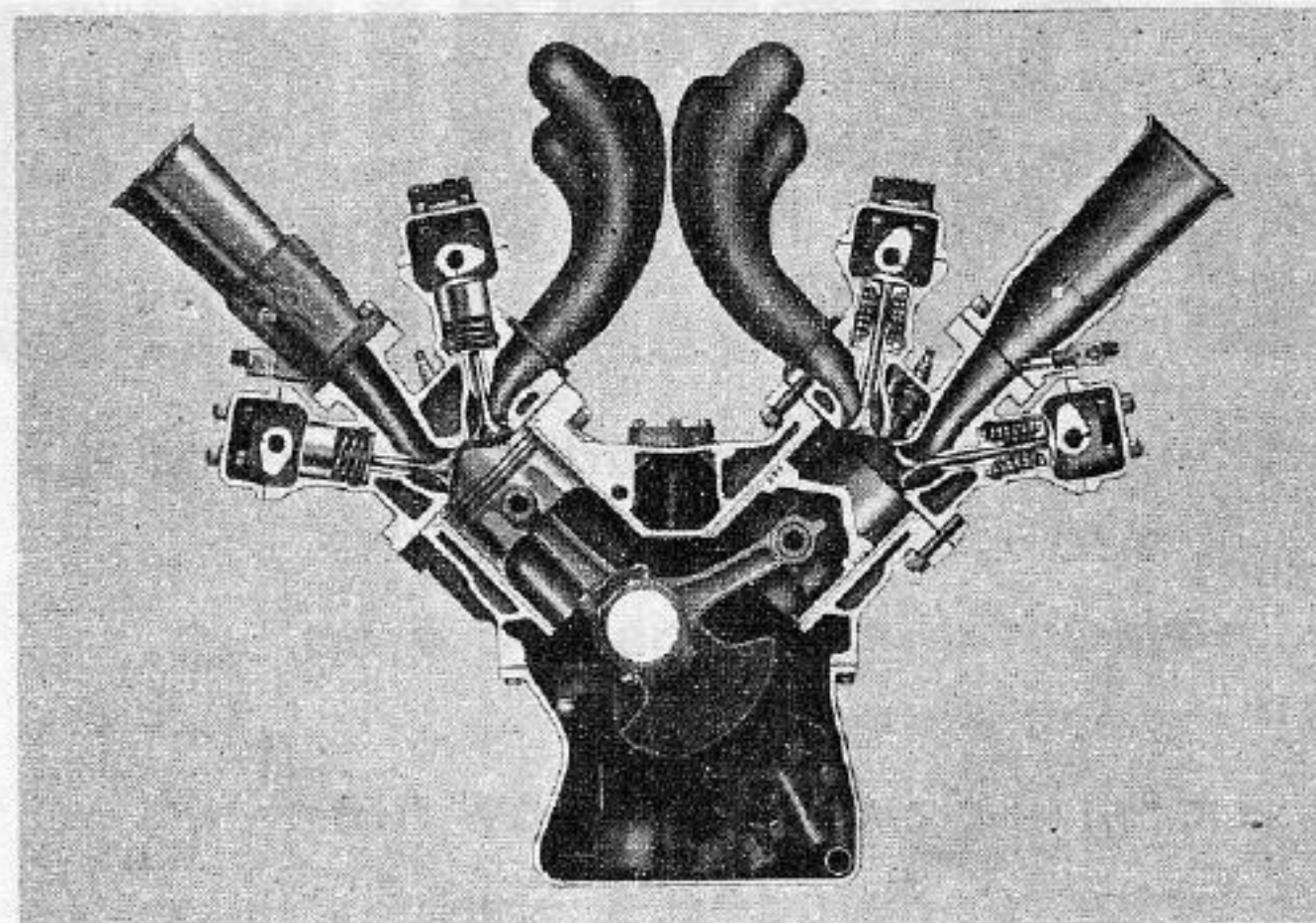
Antes de la segunda guerra mundial, los compresores fue-



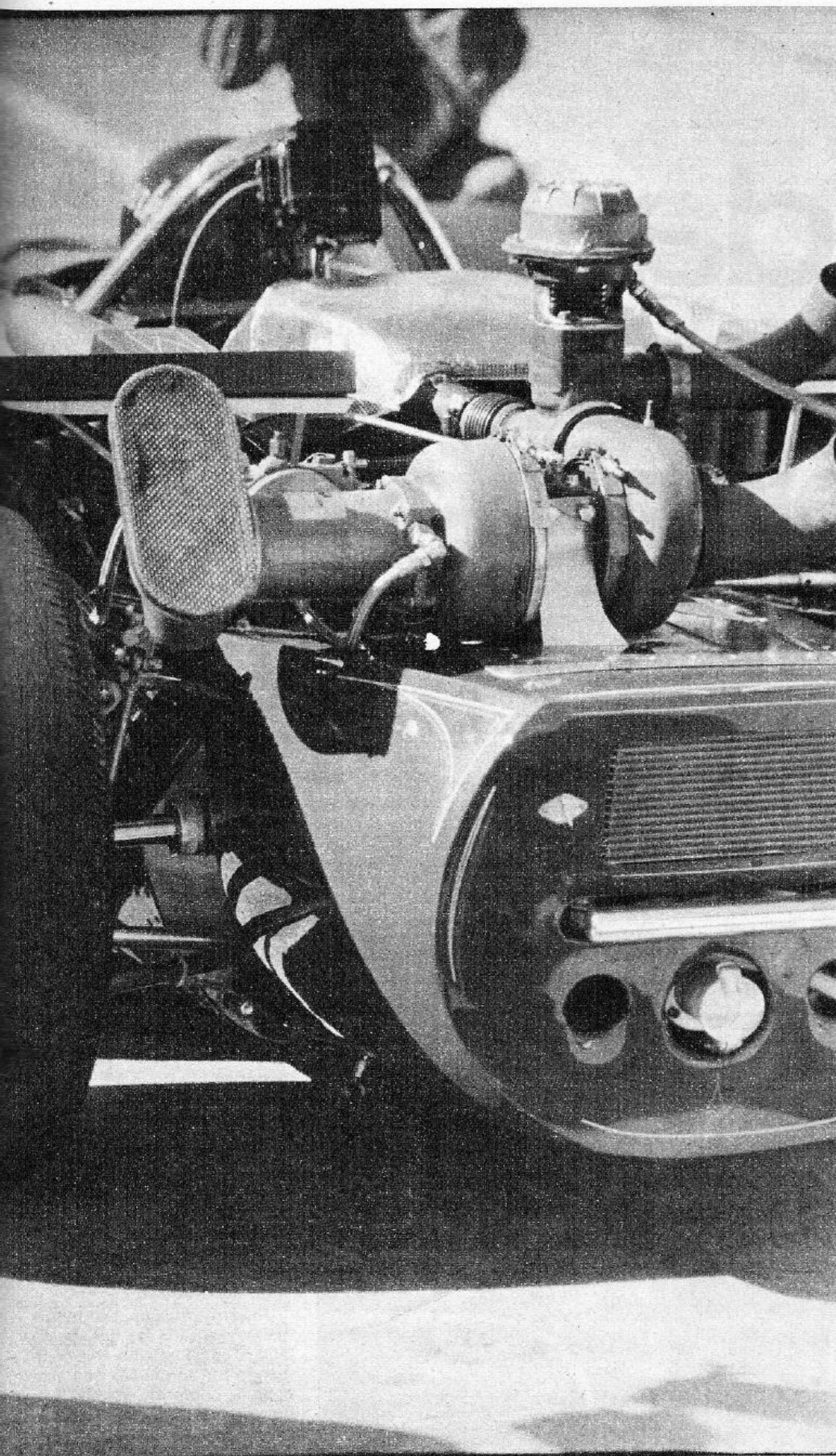
Un turbosoplador aplicado en un auto de la Fórmula Championship, presto para intervenir en Indianápolis. Sobre él todo el sistema del turbo. El conducto A es el encargado de conducir los gases de escape que accionan la turbinita B. El eje de la misma mueve solidariamente a Isoplador C que impulsa el aire hacia los cilindros. Los gases de escape después de accionar la turbina B escapan por el caño D.

Otro turbosoplador. Se ven claramente la rejilla de entrada de aire, el soplador y la turbina.

La figura nos muestra en corte un motor Ford DOHC alimentado por un sistema de inyección. Obsérvese el tubo de admisión, paralelo a la línea del cilindro con una pequeña depresión única en su desarrollo que actúa como venturi aumentando la velocidad de los gases.







ron equipo común en cuanto auto de carrera correteaba por ahí. En la actualidad hay cada vez mayor interés por los motores sobrealimentados. Una de sus ventajas son los gases de escape, menos nocivos para los pulmones humanos que los de aspiración normal, que por una mezcla demasiado rica originan una combustión imperfecta.

Hay sistemas de sobrealimentación económicos y prácticos como el de los turbosopladores. Con ellos se aprovecha la energía de los gases de escape para el accionamiento de la turbina que está acoplada al compresor centrífugo. Son muy sencillos. No necesitan ningún accionamiento directo del motor y son capaces de aumentar la potencia del motor en un 50%. El peso del mismo es de aproximadamente 6 kilogramos. Al aumentar la potencia su consumo específico no aumenta, las rpm del turbosoplador están en el orden de las 60.000 rpm pudiendo llegar en algunos casos hasta las 80.000 rpm. Por supuesto que se pierde un poco del torque del motor ya que por influencia de la inercia del rotor se atrasa un poco la reacción a los cambios de la carga del motor. En vista del 50% obtenido en el aumento de potencia la antedicha desventaja deja de ser importante.

Las presiones corrientes usadas en estos turbosopladores van de los 0.5 kg/cm<sup>2</sup>. Si se sobrepasan estos valores ya hay que prepararse para ciertos problemas en la integridad del motor ya que una sobrealimentación más alta proporciona mayor carga mecánica que haría que piezas del motor, especialmente bielas, pistones y cigüeñales no soporten el esfuerzo y en cualquier momento vuela todo en muchos pedazos. Y pedacitos.

En síntesis. Un buen compresor o turbosoplador es interesante para el auto de uso cotidiano. Lamentablemente en nuestro país no hay fábrica alguna que se dedique a hacerlos. Judson es entre las internacionales la que más trabaja con estos elementos para autos de serie; en nuestro país se empezaron a construir pero de golpe y porrazo la empresa bajó las cortinas y a otra cosa. Si Ud. quiere adaptar uno a su automóvil tendrá que importarlo sin vuelta de hoja.



# i cuidado con las prendas !

**La compra de un auto realizada mediante una prenda implica ciertos riesgos que pueden evitarse tomando los recaudos necesarios. Hoy presentamos como muestra dos casos de estafa con prendas**



Desde estas páginas de papel nos hemos ocupado en varias oportunidades de cuántos y cómo son los delitos que pueden perpetrarse con automóviles.

Pero nuestro diccionario, todos los días se enriquece y se vuelve más complejo. Siempre puede darse un caso más, netamente diferenciado de los anteriores, porque también a diario el defraudador y el ladrón inventan nuevas formas de engañar a los incautos, y así añaden nuevas pintas a su piel de tigres. Vamos a presentar hoy dos casos.

Uno de ellos fue extraído de la crónica de los tribunales, en tanto que el otro es todavía inédito, tal vez por ser una mezcla de realidad y fantasía.

Los presentamos juntos porque tanto uno como otro, podrían servir de argumento a un cuentista policial, de esos que se quejan por falta de tema.

---

## EL CASO DE UN COCHE QUE SE VENDE DOS VECES EN UN DIA

---

El primer caso tiene como escenario un frío día de agosto de hace dos años y comienza cuando la señorita L. Z., con displicente seguridad y casi con elegancia, elige el más estilizado de los automóviles que ofrecía en venta el concesionario L. S. A.

De inmediato concreta la compra y en cosa de minutos se prepara el correspondiente boleto de compraventa, que firma junto con el jefe de ventas de la firma. También rápidamente se llenan los formularios de la prenda, ya que la operación se hacía con una parte al contado y el resto fraccionado en cuotas garantizadas con pagarés prendarios.

Una vez en posesión del volante de su nuevo coche, la joven compradora se dirigió a otra agencia, y sin más trámite vendió el coche que acababa de comprar.

Nuestra protagonista de hoy había realizado las dos operaciones en el mismo día, vendiendo un automóvil que acababa de comprar, gravado con una prenda que recién se terminó de inscribir cinco días después.



## EL JUEZ ABSUELVE A LA ACUSADA

Llevado el caso a los tribunales, el juez de Primera Instancia en lo Criminal de Instrucción, sentenció que era evidente que al tiempo de la venta efectuada por la procesada, el contrato de prenda no se encontraba inscripto, ya que esto recién ocurrió cinco días después de la firma del primer boleto. Es decir, no existía el gravamen de prenda cuando la compradora lo vendió al coche por 2ª vez, o lo que es lo mismo, que la compradora no enajenó como bien libre, un automóvil que se hallaba gravado, por lo que debe entenderse que no cometió ningún delito castigado por la ley penal.

## LA CAMARA REVOCA EL FALLO

Pero este fallo no podía satisfacer a los comerciantes burlados, que como era de esperar llevaron el caso a la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional, que en un fallo ejemplar decidió revocar la absolución de la acusada, a quien condenó a dos años de prisión por el delito de defraudación.

Para fundamentar su fallo señala el alto tribunal que la procesada "compró un automóvil y lo vendió el mismo día en que se suscribió la respectiva prenda, ocultando tal gravamen a la firma compradora".

Según el Tribunal, tal conducta constituye delito, porque a los efectos de las obligaciones entre los contratantes *no es la fecha de inscripción de la prenda la que tiene valor, sino la fecha del contrato mismo*, ya que desde su firma rigen las obligaciones y consecuencias propias del convenio, según lo tiene resuelto la sala II en causas anteriores.

No podía ser de otra manera. Haciendo justicia y siguiendo precedentes anteriores, la Cámara ha aplicado en este caso uno de los principios fundamentales de nuestro sistema jurídico: El contrato es la ley para las partes. Por ello, si uno de los contratantes, aprovechando la circunstancia de que su prenda no estaba inscripta por obvias razones de tiempo intenta engañar a otro

vendiendo el bien gravado, la ley le sale al paso y lo pone en caja, condenando su conducta criminal, sin retaceos.

## CUENTO CORTO PARA INCAUTOS

El martes pasado, como todos los martes, es el día que reservo para decidir qué diablitos voy a escribir para la revista antes de la hora de cierre. Ese día, entonces, venía mascullando el caso de defraudación que acaban de leer, cuando súbitamente se apareció un antiguo compañero de oficina y sufrimientos: Los dos habíamos sido víctimas de un pequeño déspota que con las prerrogativas de jefe, nos torturaba ocho horas por día.

Compartíamos un escritorio doble, con una infaltable y bruñida Olivetti y un teléfono intocable, súper medido, que sólo podíamos usar en las horas de descanso.

Por compartir aquellas horas de jaula metálica, conocía las claves de su esperanza. Era fácil resumirlas: Una de ellas se condensaba en la compra de un cochecito para la familia.

Todo fue vernos y abrazarnos. Había progresado. El señor Company lo había ascendido a segundo jefe de cables. También había completado el pago de la casita... pero. ¿Y a vos cómo te va?... ¡Ah, escribís en Parabras CORSA!... Vos sabés lo que me pasa.

## EL CUENTO SE VUELVE DRAMA

Lo vi palidecer mientras me contaba su caso que resume todas las técnicas de defraudación con prendas hasta hoy conocidas. Hace un año —comenzó— vimos con mi mujer un aviso en el diario: Era cortito y atractivo: "Isard 700, impecable. Dueño vende urgente por viajar. Llamar a...".

Entonces llamamos. Nos dieron la dirección y así llegamos a una agencia de compra-venta de automóviles usados. Primero nos atendió un tipo bajito, que hablaba con acento extranjero.

Parecía polaco o algo sí... No nos miraba a los ojos y parecía apurado. Después se acercó otro, un poco más joven, con zapatos relucientes y un

traje príncipe de gales. Era alto y de palabra fácil y cortante.

Entre los dos nos hicieron pasar a la oficina para explicarnos que el dueño del vehículo les había encargado la venta porque estaba apurado por irse a los Estados Unidos. Enseguida nos mostraron el coche: estaba como recién pintado y el motor parecía andar "al pelo". El sistema eléctrico, los cambios, neumáticos y elásticos, también.

Lo probamos, por supuesto, y nos gustó.

"Decidimos la compra —añadió—. Era nuestra oportunidad. Así que convinimos con los agenceros que la operación se haría como es habitual, pagando el 30 % al contado y el resto en 24 cuotas, con un recargo por interés mensual y gastos de prenda. Pagamos una pequeña seña de 50 pesos ley y dos días después entregué el contado. Entonces, me hicieron firmar ante un señor cuyo nombre no recuerdo, los consabidos pagarés.

Los primeros ocho estaban llenos de puño y letra. Los otros sólo llevaban en el ángulo superior derecho, la suma indicada, que era la misma para todos los documentos.

"También —continuó— me hicieron firmar un formulario de contrato tipo de prenda con registro (ley N° 12.962) que estaba en blanco. Como recibo de la compra me dieron un papel, el que sólo decía: «Fulano... vende a... un automóvil marca Isard 700... usado, modelo... chapa... en perfectas condiciones de uso, en la suma de \$ ... que no reconoce prenda, embargo o gravamen de cualquier tipo que sea». Me llevé el coche. Dos días después empezaron los arreglos. De adentro de la caja de velocidades saqué una plancha que habían colocado para simular que se hallaba cerrada. Hubo que rectificar el motor (no, no estaba al pelo, y cambiar varias piezas del sistema eléctrico... Bueno, eso no es todo...".

—¿Cómo, hay más todavía? —le pregunté, incrédulo... Defendiéndose, me contestó que sí; efectivamente, había más y peor...

Para consolarlo le dije sin convicción que estas cosas le pueden pasar a cualquier no-

vato, pero mi amigo continuó: "Cada mes, en los primeros días, el supuesto cobrador del no menos supuesto acreedor tocaba el timbre de mi casa y yo, créase o no, feliz de recuperar uno de los pagarés firmados e ir acercándome al dichoso momento en que podría cancelar la prenda, pagaba lo que habíamos acordado.

"Al vencer el octavo pagaré mi acreedor me invitó a reunirme con él y sus socios en las oficinas de la agencia.

"Una vez allí, me propusieron que cancelara el total de lo adeudado. Si yo aceptaba, ellos, que precisaban el dinero para una operación urgente, me deducirían el interés pactado.

Alentado por la perspectiva de ser de una vez por todas dueño del automóvil, que ya arreglado, manejaban mi mujer y el chico, convinimos en cancelar. Me devolvieron, entonces, los dieciséis pagarés que aún no habían vencido y el supuesto contrato de prenda: Unos y otros continuaban en blanco, pero la firma del acreedor había desaparecido de todos ellos, burdamente tachada con una birome.

"Extrañado y ya con la certeza del engaño de que había sido víctima, me presenté al Registro y por supuesto, comprobé que mi automóvil, no era «mío», sino de otra persona.

"Estaba en realidad preñado a nombre de un tercer deudor que yo no conocía y figuraba como acreedor prendario un señor que después conocí."

El vehículo había sido preñado y vendido así cuatro veces. Pude comprobar, que por lo menos, tres de los cuatro poseedores lo vendieron sabiendo que se hallaba gravado, engañándose unos a otros.

Ahora, por mandato judicial, el vehículo estaba secuestrado. Se había así cerrado la cadena, con el último eslabón roto y desmoralizado.

"Ya lo ves, añadió con un dejo de tristeza, no tengo ni el dinero ni el auto."

El cuento había terminado y nosotros, que no somos más que aficionados al cuento, pensamos en agregarle una moraleja. Pero, pensada la cosa, creemos que es innecesaria: Ustedes, por su cuenta, ya han sacado sus obvias conclusiones.





OFF-SHORE EN EL RÍO DE LA PLATA

# EL MUNDIAL EMPIEZA EN

Tal como informara PARABRISAS CORSA, el próximo 9 de enero de 1971 se disputará la segunda edición de la prueba off-shore "Circuito Río de la Plata", con puntaje para el campeonato mundial. Pero allí no termina la presencia de los "monstruos" en el Plata; el sábado siguiente, es decir el 16 de enero, se corre la Buenos Aires - Punta del Este y también con puntaje para el mundial. Cuando en la línea de largada se encuentren los competidores terminarán el esfuerzo y preocupación de los organizadores por presentar lo más granado del off-shore mundial.

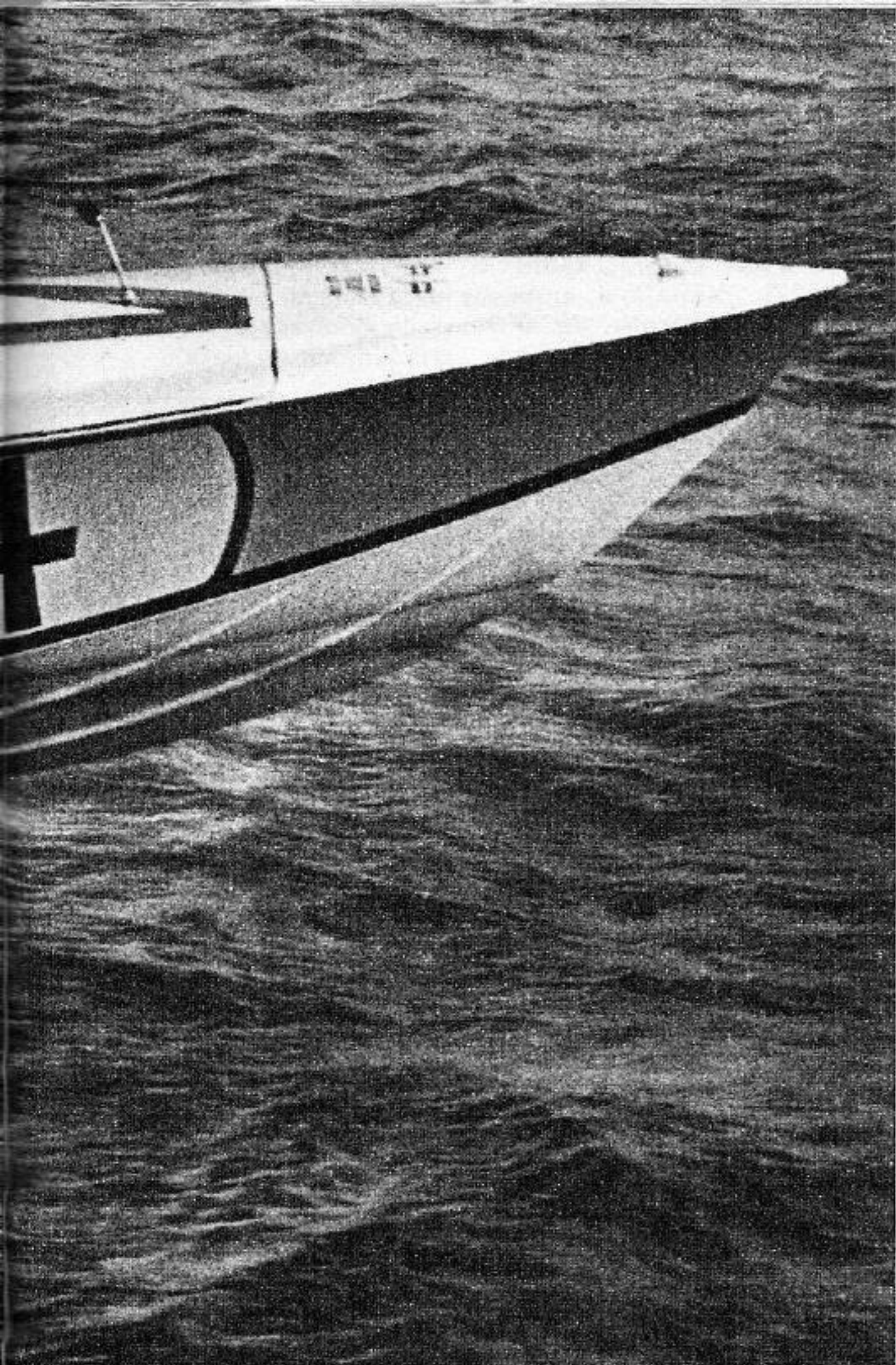
## UN POCO DE HISTORIA

En enero de 1969 se corrió la primera Buenos Aires-Punta del Este en que la victoria correspondió al uruguayo Daniel Casarino, con su lancha de carrera Mokini frente a las de turismo argentinas. La prueba se corrió en dos etapas, ya que los pilotos pernataron en Montevideo. Los argentinos que intervinieron fueron Néstor Sarthou, Fernando Barbot, Juan Viggio, Alfredo Matthesius, Gerardo Lorenzino y Santiago Gastón Breton. Durante todo el año 1969 el Yatch Club Argentino buscó la forma de llevar la motonáu-

tica argentina a nivel de off-shore y halló la manera: organizó una competencia off-shore sobre un recorrido de 400 kilómetros en el Río de la Plata y comenzó los contactos para obtener la presencia de corredores extranjeros. De las gestiones en Europa y Norte América se encargó Jacobo Krieger, socio del Y.C.A. que llevado por un entusiasmo y actividad increíbles viajó por dichos lugares "atrayendo" pilotos para nuestra carrera. Desde el primer momento chocó con una dificultad: la falta de puntaje de esta carrera para el campeonato mundial. Resultaba difícil conseguir que

un corredor (con aspiraciones a un título) arriesgara su máquina en una competencia "amistosa". Pero la tenacidad del Y.C.A. y sus representantes obtuvieron dos cosas positivas: primero la presencia de dos lanchas extranjeras y segundo la presencia de un vendedor de la Union Internationale Motonautique. Es cierto que el principal corredor que vino, Owen Merrick Lewis, no era figura de primer plano. Sin embargo en 1967 se había impuesto en la Viareggio-Bastia-Viareggio, traía una lancha de primera línea y junto con William Rosenteel, George Cravero y William Fennerty le





# ARGENTINA

Vincenzo Balestrieri, campeón del mundo 1970. Viene con esta lancha, la Yellow Tornado, pero ahora llevará el número 1, por ser titular del trofeo Sam Griffith. Tiene 31 pies de eslora y dos Mercruiser de 475 HP (Fotografía cedida gentilmente por la revista italiana "Nautica").

Arriba, derecha: Jacobo Krieger; en Europa, Estados Unidos o su oficina, lucha por el off-shore. Asistió a la reunión de Londres del Comité Off-shore, se entrevistó con los corredores y transmitió a todos la sensación de esfuerzo y seriedad con que el Yacht Club Argentino encaró la tarea del Circuito Río de la Plata.

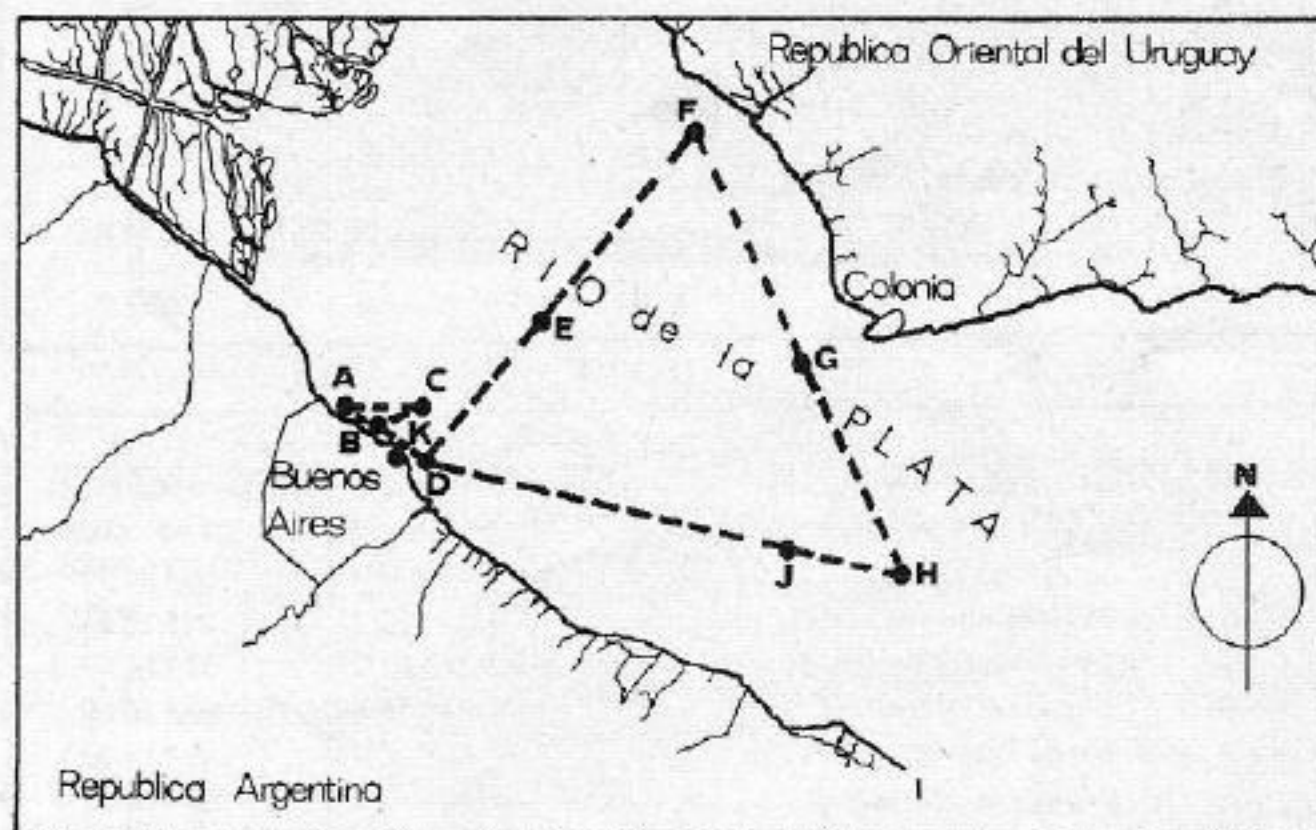
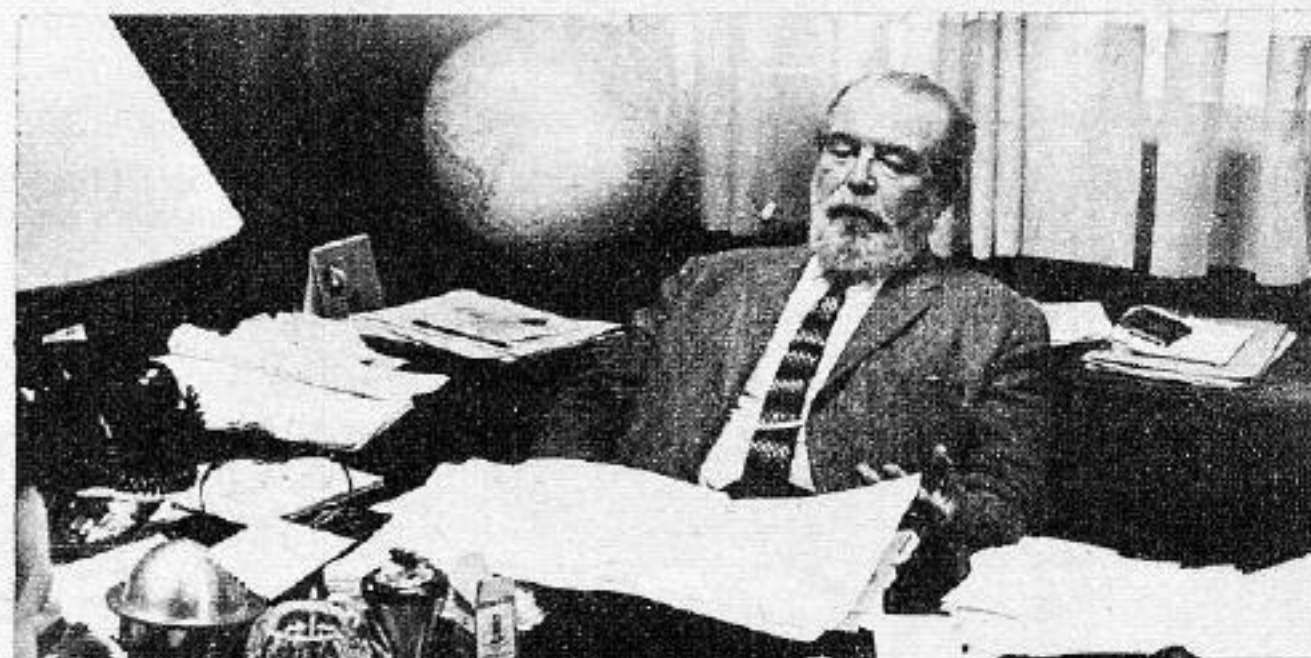
Centro, derecha: Circuito Río de la Plata. A lo largo de más de 166 millas náuticas se encuentran los primeros puntos por el mundial de off-shore. Los corredores locales, por lo que podemos presumir, tendrán equipos como para hacer algo de fuerza frente a los visitantes.

daban "sabor internacional" a la regata. La gente del Y.C.A. se ocupó mucho más del vicepresidente de la U.I.M., de mostrarle la organización, elementos de salvamento y patrullaje, etc. Varios argentinos presentaron lanchas: Néstor y Juan Carlos Sarthou, Alberto Regnicoli, Fernando Barbot, Gastón Breton, Gerardo Lorenzino. Por una u otra causa abandonaron todos menos Lewis. A la semana siguiente se corre a Punta del Este, en la que Fennerty corre la lancha de Lewis venciendo ampliamente y Casarino vuelve a "mostrarle el camino a los argentinos". A todo esto el re-

## MOTONAUTICA

Una jugosa entrevista a Jacobo Krieger. Breve historia del off-side local y la Buenos Aires - Punta del Este. Calendario mundial off-shore. Presencia en el Río de la Plata de los más cotizados pilotos extranjeros

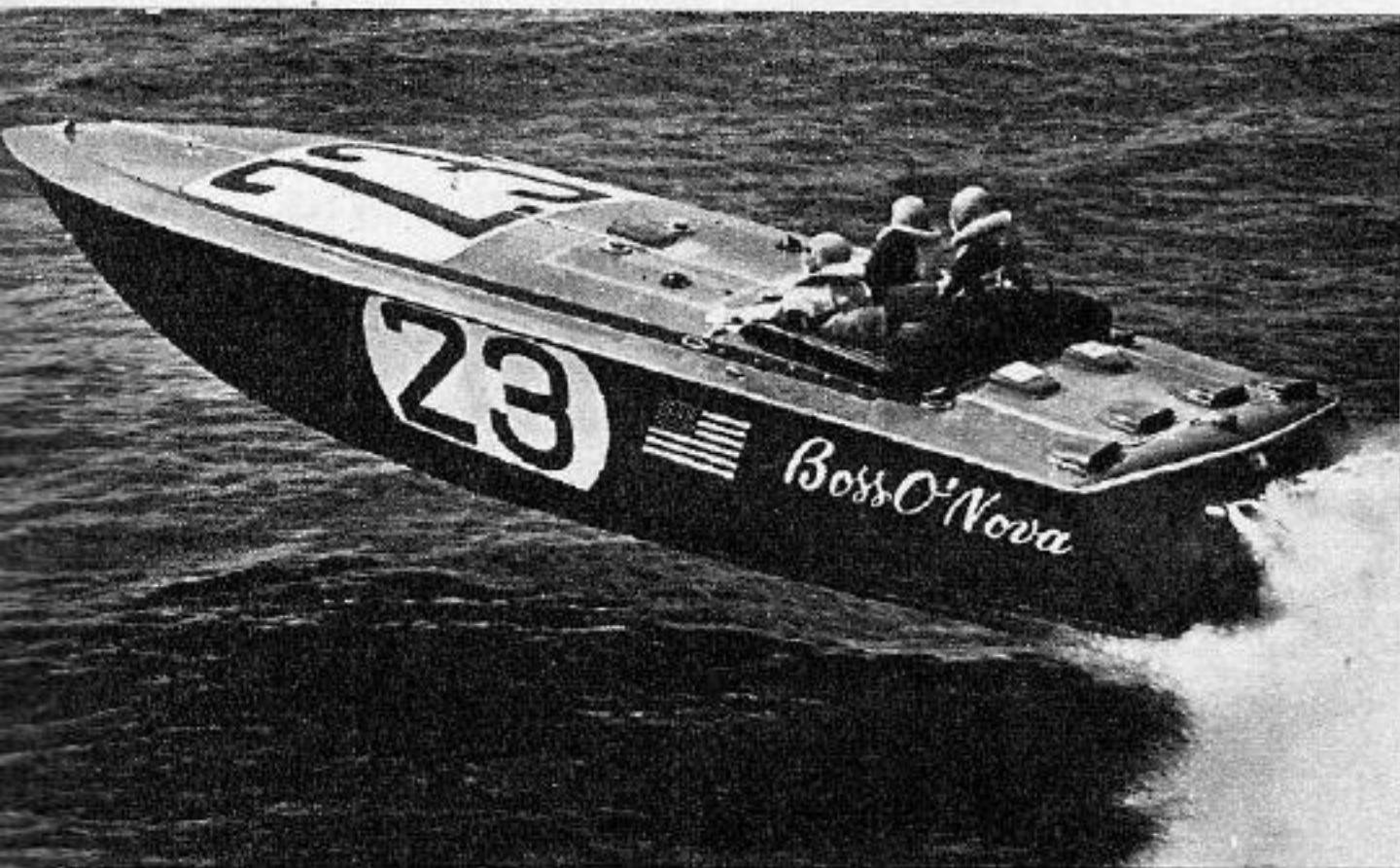
Por NICOLAS GELORMINI



### CIRCUITO DE LA REGATA

	Distancia Millas náuticas
1. Punto A. Largada (boya y globo), rumbo 122° a Punto B (boya y globo), virar por babor .....	2,3
2. Punto B. Rumbo 058° hacia punto C (boya y globo), virar .....	5,1
3. Punto C. Rumbo 262° a Punto A, virar por babor .....	5,1
4. Punto A. Rumbo 122°, pasar boya negra km 4, entrar a Puerto Nuevo por boca N, seguir escollera, caer babor salida por boca S (baliza km 09 en escollera) rumbo 102° hasta punto D boya roja km 2 (barco-boya-globo) virar por babor .....	6,1
5. Punto D. Rumbo 040°, pasar largo por babor barco de control y punto E (sparbuoy) hasta punto F, boya negra km 78 Pozos de San Juan (boya-barco), virar por estribor .....	23,5
6. Punto F. Rumbo 158° hacia punto G dejando el par de boyas del km 54 Canal Farallón, seguir rumbo 158° hacia punto H (barco-globo), virar por estribor entre barco y boyas verdes (barco hundido) .....	25,1
7. Punto H, rumbo 284° dejar largo por babor Punto J Pontón Intersección (buque faro) .....	8,3
8. Punto J. Seguir el rumbo 284° a punto D boya roja km 2 virando por estribor .....	17,3
9. Repetir pierna 5 a punto F .....	23,5
10. Repetir pierna 6 a punto G .....	13,5
11. Repetir pierna 7 a punto H .....	11,6
12. Repetir pierna 8 a punto J .....	8,3
Continuando al rumbo hasta Punto D .....	17,3
13. Punto D virar boya negra por babor, entrar puerto hasta llegada, línea entre malecones Yacht Club Argentino a babor .....	1,1
<b>Total millas náuticas .....</b>	<b>166,7</b>





Otro que viene: Bill Wishnick, y con la lancha que vemos en la fotografía, 32 pies de eslora y dos Mercruiser de 475 HP. (Fotografía cedida gentilmente por la revista italiana "NAUTICA".

presentante de la U.I.M. quedaba más que satisfecho de lo actuado por el Y.C.A. y recomendaba a la U.I.M. el otorgamiento de puntaje a ambas carreras. A mediados de año la U.I.M. oficializó las competencias como formando parte de la disputa del Trofeo Sam Griffith, que es como se denomina el título mundial.

Pedro Soriano empieza un catamarán de casi 8 metros en el que ha de montar un Ford. Del otro lado del charco Daniel Casarino adquiere un Bertram que, según las mentas, sencillamente "mata".

**CIRCUITO**

**RIO DE LA PLATA**

En cuadros aparte se dan el circuito de regata básico, el circuito de tormenta (es decir el que se deberá realizar si el tiempo no permite cumplir el anterior), la ubicación geográfica de los puntos y el calendario off-shore 1971. La competición Circuito Río de la Plata está abierta a las clases 1 y 2 de las categorías OP y C es decir abiertas y con cabina, habiéndose establecido un tiempo máximo para completar el recorrido de diez horas. El derecho de inscripción se ha fijado en 50 dólares y se reciben hasta el 21 de diciembre.

En cuanto a la documentación a exigir será: ratificación de inscripción por la Autoridad Nacional de cada país, licencia internacional, certificado de medición (de no poseerse la medición la efectuará el Y.C.A.), póliza de seguro como mínimo cubriendo vida y lesiones de piloto y acompañante y daños a terceros, certificado de aprobación de inspección emitido por la Comisión de la Regata, autorización para intervenir cuando no se sea propietario de la lancha o se haya cumplido los 21 años.

La inspección deberá verificar condiciones de navegabilidad, seguridad, motor, elementos de seguridad y salvataje, luces, instalaciones, bote salvavidas, radio y desvíos de compás. La inspección se hará en San Fernando el día anterior a la regata, es decir el 8 de enero de 9.00 a 19.00 horas. Para facilitar la labor de los corredores, la Comisión Técnica estará disponible desde el 10 de diciembre para evacuar consultas y señalar las deficiencias que deban ser corregidas. Al terminar el plazo de inspección habrá reunión de pilotos obligatoria a las 20.00 horas en el mismo Y.C.A. en su sede de San Fernando. Estará absolutamente prohibido recibir ayuda externa lo mismo que el reabastecimiento, es decir habrá que largar con combustible para toda la regata.

**LA LABOR EN 1970**

Con el puntaje otorgado el Y.C.A. se pone en marcha. Por su parte Krieger va y viene. Dos carreras con puntaje no son de despreciar y los pilotos que luchan por el primado se notan inmediatamente. Vincenzo Balestrieri, campeón del mundo 1970, es el primero en decir que sí. Tras él Bill Wishnick, Juan Fernández, Doug Silvera y Willie Meyers. Las lanchas de estos cinco corredores, en momentos de escribir estas líneas, van rumbo al puerto de embarque, hecho que se producirá el 28 ó 29 de noviembre. Además Don Aronow prometió mandar una lancha que probablemente tripulará Bonelli. También es probable la presencia de Rautbord, Norman Latham, Eddie Lecarreux. Y ahora sí, todos los nombrados son de PRIMÉRISIMA LINEA.

¿Qué hacían mientras tanto los locales? Gerardo Lorenzino, que había hundido su lancha, se preparaba a tripular un catamarán construido en el Y.C.A., para el que los motores Evinrude están "al llegar" y cuyas hélices viajan el 7 de diciembre a Buenos Aires. Juan Carlos Quevedo, que el año anterior no pudo hacer arrancar sus motores Torino y se quedó sin correr casi en la línea de largada, reforzaba su Tornado y buscaba la forma de no quemar tanto embrague pero a último momento parece decidido a reemplazarlo por un Chevrolet. Fernando Barbot hacía reformar el fondo de su Semillita para que se "sentara" un poco más levantando la proa mientras se ponía a punto su Interceptor, Breton armaba nuevamente su Miss Delta Marine Tigre y preparaba dos Chrysler para montarle y los hermanos Sarthou, sobre su Yeya IV, instalaban tres Mercury 140. Todo esto configuraba un panorama alentador. Todavía a último momento, es decir en octubre,

**CIRCUITO DE TORMENTA**

Se disputará el mismo recorrido básico efectuando sólo una vuelta entre los puntos D, E, F, G, H, J, D. Por lo tanto quedaría:

	Distancia Millas Náuticas
1. Punto A al punto B .....	2,3
2. Punto B al punto C .....	3,7
3. Punto C al punto A .....	5,1
4. Punto A al punto D .....	6,1
5. Punto D al punto F .....	23,5
6. Punto F al punto G .....	13,5
7. Punto G al punto H .....	11,6
8. Punto H al punto J .....	8,3
9. Punto J al punto D .....	17,3
10. Punto D a llegada .....	1,1
Total millas náuticas .....	92,6

**SITUACION GEOGRAFICA DE LOS PUNTOS DE CONTROL**

Punto	Identificación	Lat. Sur	Long. Oeste
A	Largada .....	34°32'15"	58°26'18"
B	Boya-Globo .....	34°33'30"	58°23'54"
C	Boya-Globo-Buque .....	34°31'36"	58°20'09"
D	Boya km 2-Globo .....	34°35'54"	58°20'09"
E	Barco control .....	34°26'54"	58°11'20"
F	Boya km 79-Barco .....	34°17'42"	58°02'09"
G	Boya km 54 - Barco .....	34°30'23"	57°56'22"
H	Barco control .....	34°42'03"	57°50'37"
J	Pontón Intersección .....	34°40'00"	58°00'09"
K	Llegada Y. C. A. ....	34°35'54"	58°21'45"

Los rumbos indicados son verdaderos.

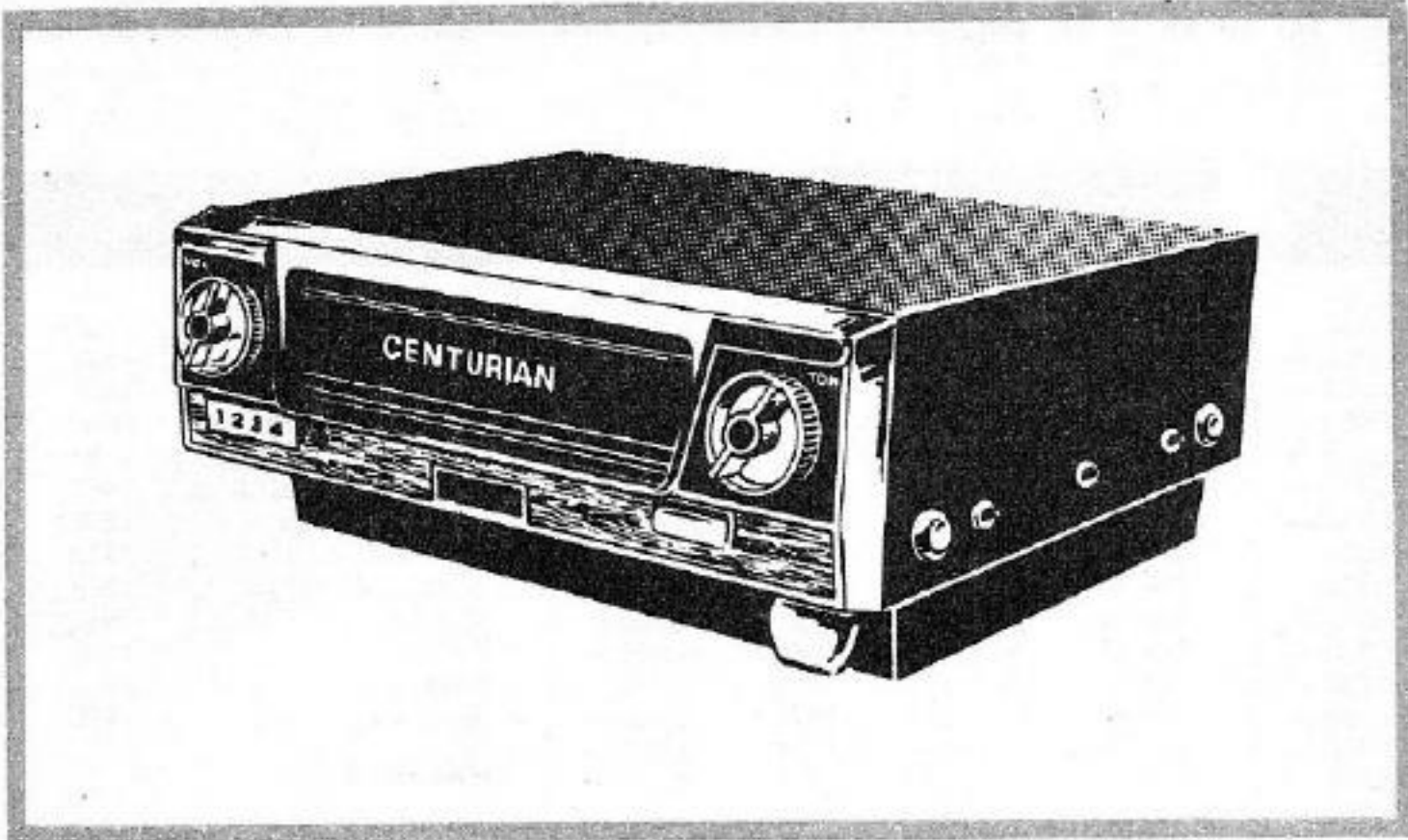
Todos los datos están referidos a la Carta SHN (Servicio de Hidrografía Naval) H-118. Disponibles para consulta carta SHN H-155 área de largada y SHN H-156 Puerto de Buenos Aires y llegada.

**CALENDARIO 1971 PARA EL CAMPEONATO MUNDIAL OFF-SHORE**

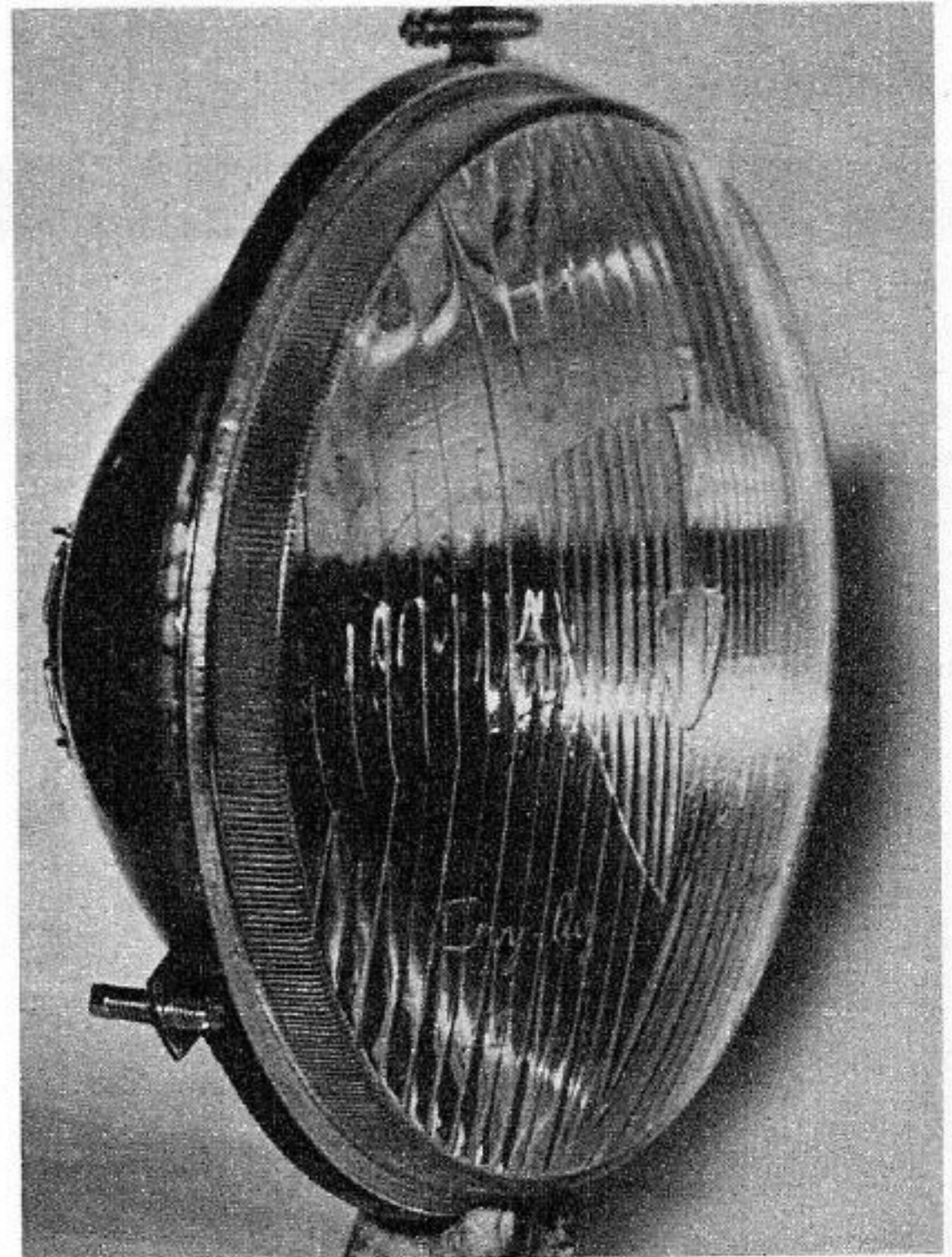
Fecha	País	Carrera
Enero 9 .....	Argentina	Circuito Río de la Plata - Buenos Aires
Enero 16 .....	Uruguay	Buenos Aires - Punta del Este
Abril 6 .....	Sudáfrica	South African Off-shore Race
Mayo 7 .....	Estados Unidos	Sam Griffith Memorial
Junio 4 .....	Bahamas	Bahamas "600"
Junio 20 .....	Italia	Trofeo Napoli
Julio 3 y 4 .....	Yugoslavia	Roseto-Makarska
Julio 14 .....	Estados Unidos	Hennessey Grand Prix
Julio 18 .....	Italia	Viareggio-Bastia-Viareggio
Agosto 1 .....	Francia	Le Dauphin D'or
Agosto 14 .....	Estados Unidos	Hennessey Cup Race
Agosto 21 .....	Suecia	
Agosto 28 y 29 .....	Great Britain	Cowes-Torquay-Cowes
Septiembre 11 .....	Francia	
Septiembre 28 .....	Suiza	Tercer Grand Prix Offshore du Lemán
Octubre 15 .....	Bahamas	Miami-Nassau
Noviembre 5 .....	Estados Unidos	Hennessey Key West



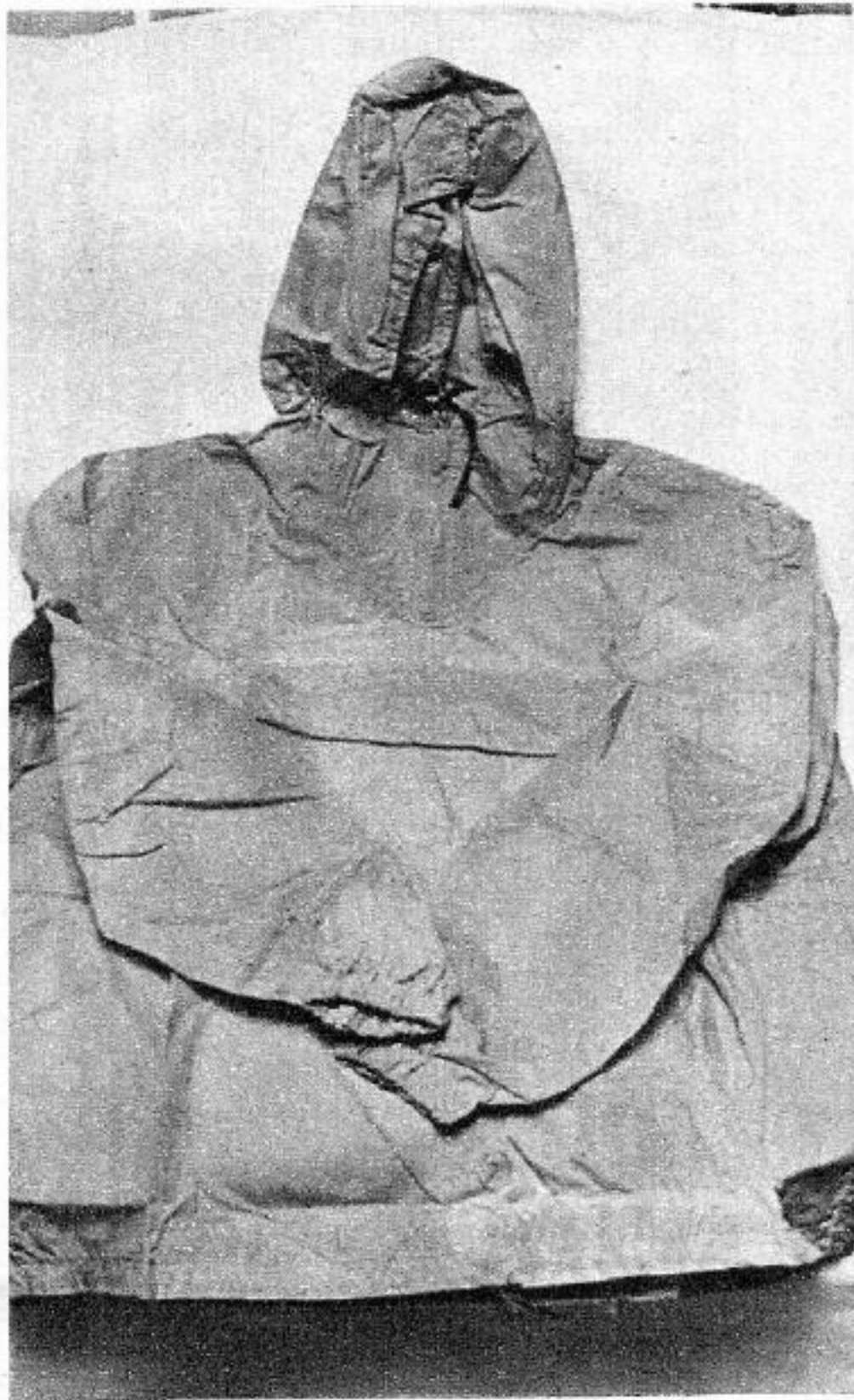
# la vidriera de corsa



▲ Pasacintas japonés para autos "Centurian", para magazines de 4 y 8 track., \$ 59.90. En agencias autorizadas o en sus Distribuidores, Repac S. A., Darwin 28, tel. 55-6110 y 54-9493.



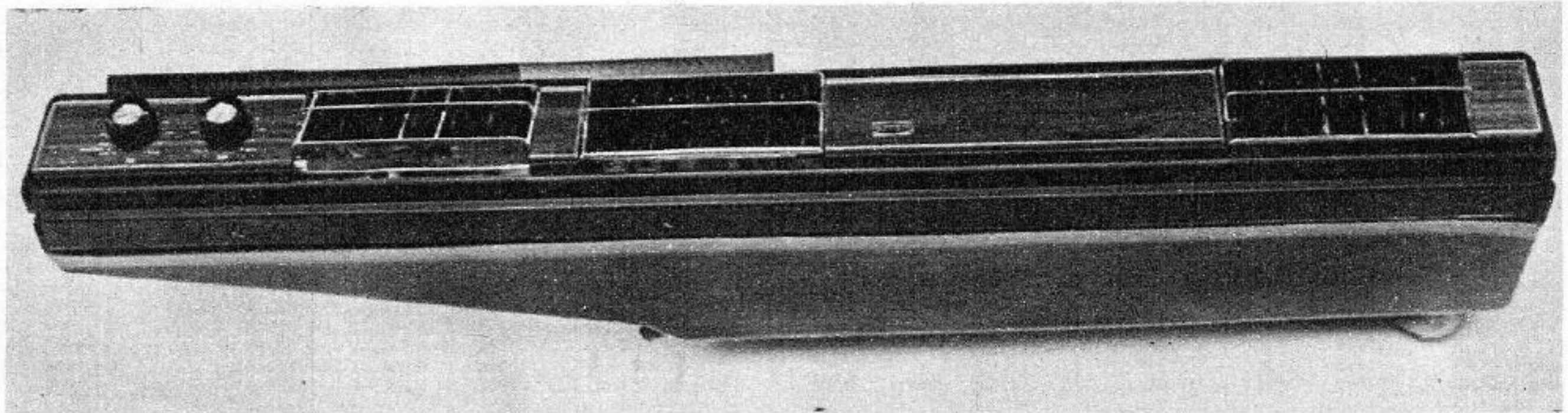
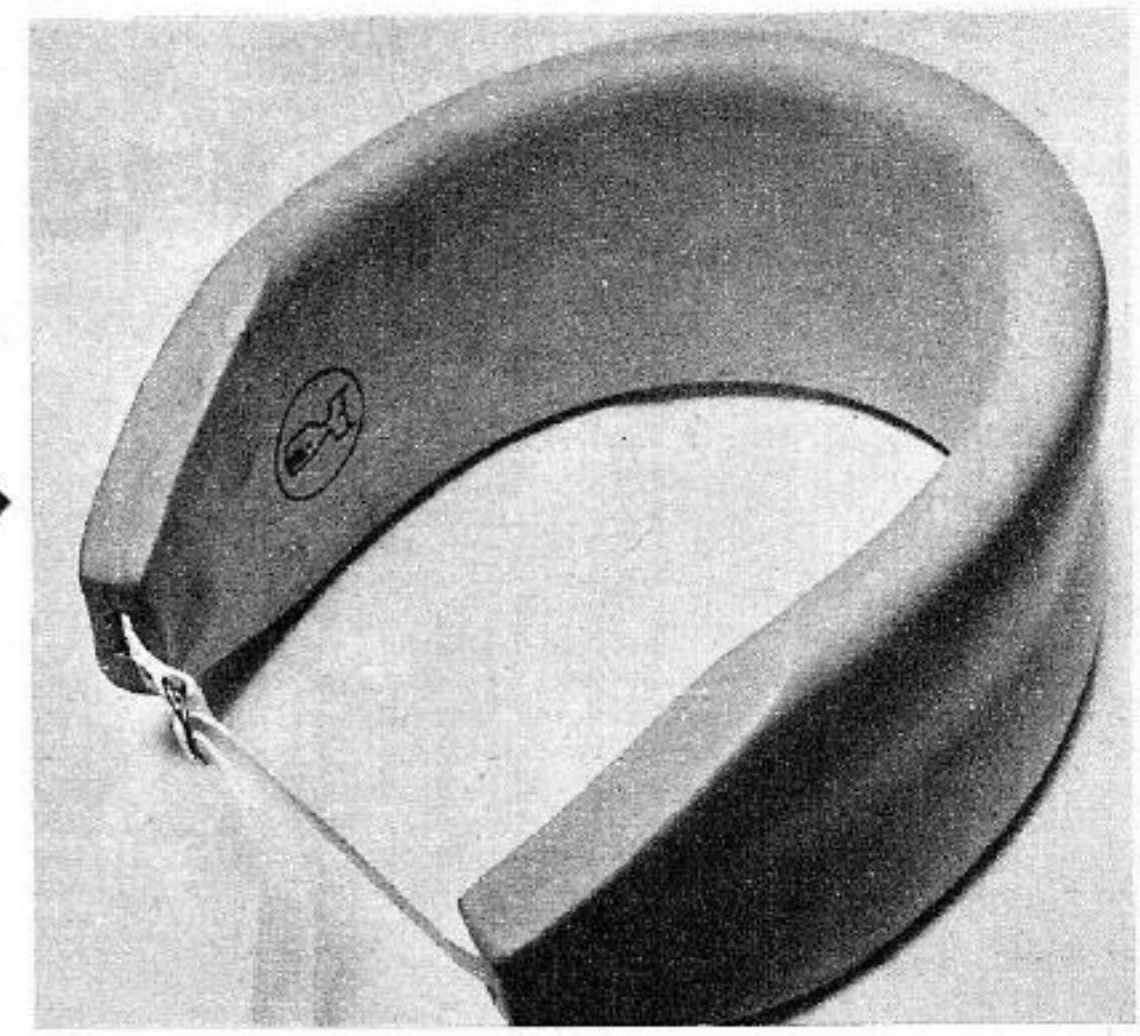
◀ Anorak impermeable especial para náutica, \$ 69.—. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Capital.



▶ Óptica "Cry-Luz", para Peugeot, de gran alcance y luminosidad. Caputto y Cía., Gallo 1971; R. Totorelli, Donato Alvarez 1651; Goicochea Hnos., Entre Ríos 1228; Tateossian Hnos., Cabello 3363, y Encendido Chacabuco, Warnes 786, Capital

▶ Salvavidas cinturón especiales para "esquí", de espuma de PVC, marca "Moby Dick", Standard, \$ 58.—; Junior, \$ 53.—. La Casa del Plástico, Pacheco 3466, Cap.

▶ Acondicionador de aire para auto "EATON", importado de los EE.UU., para 12 volts, \$ 1825.— Shock, S.R.L., Alvarez Thomas 3328, Capital.





## 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, gomas, accesorios, etc.

### AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>BERGANTIN</b>		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
<b>BORGWARD</b>		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
<b>BUICK</b>		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflo	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
<b>CADILLAC</b>		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
<b>CITROËN</b>		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
<b>CHEVROLET</b>		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 6 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 6 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
<b>CHRYSLER</b>		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. Imp.	1954	3.500.—
<b>CISITALIA</b>		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
<b>DE CARLO</b>		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
<b>DE SOTO</b>		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
<b>DI TELLA</b>		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.800.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
<b>D. K. W.</b>		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.800.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
<b>DODGE</b>		
4 p.	1947	2.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1948	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
<b>ESTANCIERA</b>		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
<b>FIAT</b>		
800	1958	2.500.—
800	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.800.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
<b>FORD</b>		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.600.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 8	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.800.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
<b>GRACIELA</b>		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
<b>HANSA</b>		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
<b>HILLMAN</b>		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
<b>HUDSON</b>		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
<b>ISARD</b>		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
<b>JEEP</b>		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
<b>KAISER</b>		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—



**MARCA AÑO ESTIMAC.**

250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
<b>MERCURY</b>		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Montarey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Montarey 4 p.	1957	4.500.—
<b>MORRIS</b>		
Mini Minor 1000	1961	3.800.—
4 p.	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
<b>N. S. U.</b>		
24 HP	1958	1.900.—
34 HP	1960	2.200.—
34 HP	1961	2.300.—
34 HP	1962	2.700.—
34 HP Prinz	1963	2.900.—
Sport Prinz	1961	3.800.—
<b>OLDSMOBILE</b>		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
<b>OPEL</b>		
Rekord 2 p.	1956/7	3.400.—
Rural	1956/7	3.400.—
Rekord 2 p.	1958	4.000.—
Rural	1958	4.000.—
Rekord 2 p.	1959	4.200.—
Rural	1959	4.200.—
Rekord 2 p.	1960	4.500.—
Rural	1960	4.500.—
Rekord 2 p.	1961	5.200.—
Rural	1961	5.200.—
Rekord 2 p.	1962	5.500.—
Rural	1962	5.500.—
<b>PEUGEOT</b>		
203	1956	3.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	5.700.—
403	1960/61	6.000.—
403	1962	6.200.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.500.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.900.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc.	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	9.000.—
404 Stand.	1966	9.400.—
404 de Lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404	1969	12.300.—
<b>PLYMOUTH</b>		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
<b>RAMBLER</b>		
Ambassador	1962	5.000.—
Classic Custom	1962	5.200.—
C. Country	1962	5.200.—
Ambassador 990	1963	6.000.—
C. Custom 1ª S.	1963	5.500.—
C. Custom	1963	5.800.—
C. Country 660	1963	6.000.—
De Luxe 550	1963	5.300.—
Ambassador 990	1964	7.000.—
C. Custom 660	1964	6.100.—
C. Country 660	1964	6.800.—
De Luxe 550	1964	6.000.—
Ambassador 990	1965	8.400.—
C. Custom 660	1965	7.000.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	6.600.—
Ambassador 990	1966	9.800.—
C. Custom 660	1966	7.800.—
C. Country 660	1966	9.800.—
De Luxe 550	1966	8.800.—
Ambassador 990	1967	11.500.—
C. Custom 660	1967	9.400.—
C. Country 660	1967	10.300.—
De Luxe 550	1967	7.700.—
Ambassador 990	1968	12.300.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	12.000.—

**MARCA AÑO ESTIMAC.**

De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
<b>RENAULT</b>		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
<b>SIMCA</b>		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
<b>TAUNUS</b>		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
<b>TORINO</b>		
300 4 p.	1967	8.800.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
<b>VALIANT</b>		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
<b>VAUXHALL</b>		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3.400.—
<b>VOLKSWAGEN</b>		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
<b>VOLVO</b>		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—
<b>PICK - UPS USADAS</b>		
<b>ARGENTA</b>		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
<b>CITROËN</b>		
AMI 8		12.700.—
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

**MARCA AÑO ESTIMAC.**

<b>CHEVROLET</b>		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10	1966	8.500.—
10	1967	9.900.—
10	1968	10.500.—
10	1969	11.500.—
<b>DE SOTO</b>		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100	1964	6.500.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
<b>DODGE</b>		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100	1963	6.800.—
D-100	1964	6.000.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
D-200	1969	11.000.—
<b>FARGO</b>		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100	1964	6.500.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
<b>FIAT</b>		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.800.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
<b>FORD</b>		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100	1962	6.300.—
F-100	1963	6.800.—
F-100	1964	7.100.—
F-100	1965	8.300.—
F-100	1966	9.200.—
F-100	1967	9.600.—
F-100	1968	11.000.—
F-100	1969	12.000.—
<b>JEEP</b>		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA	1962	4.600.—
IKA	1963	4.800.—
IKA	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad.	1965	5.500.—
Glad.	1966	6.000.—
Glad.	1967	6.500.—
Glad.	1968	7.000.—
Glad.	1969	8.000.—
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 Pick-up	1951	2.700.—
<b>PEUGEOT</b>		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
<b>RASTROJERO</b>		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—
" 1ª S.	1969	8.800.—
" 2ª S.	1969	9.800.—
<b>AUTOMOVILES 0 km</b>		
<b>CITROËN</b>		
3 CV AZAM, 4 p.		9.650.—
2 CV AZN, 4 p.		7.390.—
2 CV AZ, 4 p.		8.640.—
<b>CHEVROLET</b>		
Súper Sport		22.260.—
Súper, 4 p.		19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.		21.340.—
Special 4 p.		15.750.—
Rally Sport		17.360.—
Chevy Súper		20.500.—
Chevy Súper Sport		23.070.—
<b>DODGE</b>		
Dodge		16.300.—
Vallant		17.990.—
Polara		20.410.—
Coronado		21.990.—
Gran Turismo		23.060.—

**MARCA AÑO ESTIMAC.**

<b>FIAT</b>		
600 E, 2 p.		8.780.—
800 Coupé		10.850.—
800C Coupé Spider		11.100.—
1600 Coupé Sport		17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.		16.040.—
1600		14.950.—
<b>FORD</b>		
Falcon Taxi		15.968.—
Falcon Standard		16.055.—
Falcon De Luxe		17.380.—
Falcon Futura		18.354.—
Rural Standard		18.315.—
Rural De Luxe		19.727.—
Fairlane De Luxe I-6		20.000.—
Fairlane De Luxe V-8		21.235.—
Fairlane 500 I-6		21.375.—
Fairlane 500 V-8		22.610.—
Fairlane LTD I-6		23.627.—
Fairlane LTD V-8		24.862.—
<b>PEUGEOT</b>		
404 Grand Prix (9061)		15.920.—
404 Standard (9001)		15.200.—
504 De Lujo (8001)		16.820.—
504 Súper Lujo (8201)		18.220.—
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>		
Classic 380 4 p.		20.230.—
C. Country 300		20.891.—
Ambassador 360		26.950.—
<b>JEEP</b>		
JA-3UB, t/simple		10.229.—
<b>RENAULT</b>		
R-4S, 4 p.		9.980.—
R-4L		9.127.—
R-6, 4 p.		11.950.—
R-4, 4 puertas		9.763.—
Gordini, 4 p.		10.479.—
850, 4 puertas		8.730.—
<b>TORINO</b>		
L, 4 p.		17.412.—
GS, 2 p.		25.679.—
S, 4 p.		19.950.—
TS Coupé		23.561.—
TS, 4 p.		22.000.—
<b>PICK-UPS 0 km</b>		
<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.</b>		
<b>DODGE Standard</b>		
D-100E/ejes, ch. s/caja		15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja		16.200.—
<b>De Lujo</b>		
D-100E/ejes, ch. s/caja		15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.		16.610.—
<b>Standard</b>		
D-200E/ejes, ch. s/caja		16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja		17.510.—
<b>De Lujo</b>		
D-200E/ejes, ch. s/caja		17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja		17.940.—
<b>CITROËN</b>		
Furgoneta AZU		8.050.—
AZU B		8.170.—
<b>FIAT ARGENTINA S.A.</b>		
Multicarga 1500		11.910.—
<b>FORD MOTOR ARGENTINA S.A.</b>		
Piop up F-100 c/caja I-6		16.882.—
Pick up F-100 V-8		17.459.—
<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.</b>		
Chevrolet C-10703 s/c.		16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.		17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.		17.945.45
<b>IME RASTROJERO</b>		
Diesel P-63		14.420.—
Diesel P-64		14.230.—
Diesel P-66		15.980.—
<b>IKA-RENAULT</b>		
JA3UB t/simple		9.507.—
JA3UB t/doble		11.286.—
Jeep Largo t/simple		10.095.—
Jeep Largo t/doble		11.854.—
Jeep T-80		15.803.—
<b>PEUGEOT</b>		
T4B		12.500.—
<b>MOTOS USADAS</b>		
<b>AJS</b>		
<b>CILINDRADA</b>		
500	46-48	900/1.000
350	46-48	500/ 800
500	49-54	950/1.400
500	60-62	2.500/3.000
650	60-62	2.800/3.500



MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>BSA</b>		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
<b>BMW</b>		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
<b>DKW</b>		
125		400/ 500
150		500/ 600
<b>DUCATI</b>		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
<b>GILERA</b>		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
<b>GUZZI</b>		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	900/ 700
<b>HARLEY DAVIDSON</b>		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
<b>HONDA</b>		
50	60-62	800/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
<b>HRD</b>		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
<b>ISO</b>		
150		300/ 600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>JAWA</b>		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
<b>MATCHLESS</b>		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
<b>NORTON</b>		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
<b>SIAMBRETTA</b>		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
<b>TRIUMPH</b>		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/850	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>ZANELLA</b>		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km		
GILERA 150 SUPER Sp.	....	2.067.—
GILERA 180 TC	.....	2.277.—
GILERA 200 G.T.	.....	2.426.—
GILERA 300	.....	3.580.—
ZANELLA 50	.....	1.088.—
ZANELLA RUTERA 125	....	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	.....	1.970.—
Z-Carga 175	.....	3.455.—

## LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>AVAN-CANESTRARI</b>			
Avan 330	Yamato 22HP	3,60-1,49-0,65	\$ 4.890.—
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,68	\$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.390.—
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.390.—
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 10.940.—
Avan 410	Johnson 65HP	4,13-1,65-0,78	\$ 11.180.—
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 12.900.—
Avan 410	Carniti 50HP	4,13-1,65-0,78	\$ 9.790.—
Avan 440	Johnson 55HP	4,45-1,75-0,97	\$ 11.940.—
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.580.—
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 12.200.—
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 13.910.—
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 15.000.—
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 7.100.—
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 10.440.—
Avan 505	Carniti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 9.890.—
Avan 550 P	Johnson 55HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.540.—
Avan 550 P	Johnson 60HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.160.—
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.820.—
Avan 550 P	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.510.—
Avan 550 P	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson 85HP	5,35-2,01-1,00	\$ 20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson 115HP	5,35-2,01-1,00	\$ 22.000.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>DELTA-MARINE</b>			
Pescador	Sach 3,3HP	4,25-1,80-0,65	\$ 1.950.—
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 4.300.—
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,85	\$ 5.900.—
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,85	\$ 6.950.—
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,85	\$ 7.950.—
Universal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 5.950.—
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 6.950.—
Lido (Csa. Fto.)	Chrysler 20HP	6,60-2,30-1,00	\$ 13.600.—
Lido (Csa. Fto.)	Chrysler 45HP	6,60-2,30-1,00	\$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 5.800.—
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 8.900.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>JUANJO</b>			
Pescadora	Chrysler 45HP	4,60-1,71-0,71	\$ 8.620.—
Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 7.200.—
Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.700.—
Piccina	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.460.—
Piccina	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.420.—
Bambina	Chrysler 45HP	3,60-1,60-0,65	\$ 7.370.—
Piccine Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 6.750.—
Piccine Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler 20HP	3,00-1,63-0,56	\$ 4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	6,12-2,33-1,00	\$ 2.950.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.—
Gigúá	Yumpa 5HP	2,65-1,30-0,48	\$ 2.080.—
<b>NAUTICA-BERMUDA</b>			
Pirayú	Evinrude 25HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.050.—
Pirayú	Evinrude 33HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.635.—
Riomar	Evinrude 25HP	3,83-1,63-0,60	\$ 6.600.—
Riomar	Evinrude 33HP	3,83-1,63-0,60	\$ 7.185.—
GH 380	Evinrude 25HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.000.—
GH 380	Evinrude 33HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.585.—
GH 430	Evinrude 25HP	4,30-1,73-0,62	\$ 6.660.—
GH 430	Evinrude 33HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.245.—
GH 430	Evinrude 40HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.875.—
Delta	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.050.—
Delta	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.635.—
Safari	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.444.—
Safari	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 8.214.—
Safari	Evinrude 40HP	4,08-1,63-0,58	\$ 8.844.—
Safari	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 9.384.—
S/Sport 70	Evinrude 60HP	4,36-1,76-0,69	\$ 12.639.—
S/Sport 70	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 14.209.—
S/Sport 70	Evinrude 60HP	4,44-1,72-0,80	\$ 14.709.—
444	Evinrude 85HP	4,44-1,72-0,80	\$ 16.270.—
444	Evinrude 115HP	4,44-1,72-0,80	\$ 17.709.—
444	Evinrude 85HP	4,85-1,88-0,72	\$ 17.119.—
Mark II	Evinrude 115HP	4,85-1,88-0,72	\$ 18.549.—
Mark II	Evinrude 120HP	5,10-2,10-0,85	\$ 24.650.—
Cobra	Evinrude 155HP	5,10-2,10-0,85	\$ 26.850.—
Cobra	Evinrude 210HP	5,10-2,10-0,85	\$ 29.600.—
Cobra	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 27.450.—
Gran Turismo	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 29.650.—
Gran Turismo	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 32.400.—
Gran Turismo	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 31.450.—
Day Cruiser	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 33.850.—
Day Cruiser	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 36.400.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>PAGLIETTINI</b>			
Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 9.017.—
Codinet	Mercury 50HP	4,46-1,73-0,58	\$ 8.975.—
Comodín	Mercury 65HP	4,46-1,73-0,58	\$ 11.579.—
Comodín	Mercury 65HP	4,45-1,81-0,76	\$ 12.621.—
Comodín	Mercury 80HP	4,45-1,81-0,76	\$ 13.401.—
Comodín	Mercury 100HP	4,45-1,81-0,76	\$ 14.473.—
Gacelux	Mercury 125HP	4,45-1,81-0,76	\$ 15.739.—
Gacelux	Mercury 125HP	5,15-2,02-0,87	\$ 18.267.—
Gacelux	Mercury 120HP	5,15-2,02-0,87	\$ 20.267.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>REGNICOLI</b>			
Trucha	Johnson 25HP	3,60-1,71-0,60	\$ 6.307.—
Dorado Pescado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 7.873.—
Dorado Pescador	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.461.—
Dorado Pescador	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.216.—
Dorado Ski	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.223.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.968.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 11.425.—
Dorado V2	Johnson 40HP	4,33-1,75-0,75	\$ 13.057.—
Dorado V2	Johnson 85HP	4,33-1,75-0,75	\$ 17.059.—
Dorado V2	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 18.880.—
Dina	Johnson 155HP	5,54-2,30-0,90	\$ 34.580.—
Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 37.260.—

\* ESE LORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).



# LA ACTIVIDAD ZONAL

## PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### "EN MORENO EL ESPECTACULO FUE DE PATITOS FEOS"

Calor, mucha tierra y poca sombra en el "Circuito El Gato Rojo" ubicado en la intersección de la Ruta 197 y Camino Moreno-Pilar.

La competencia estuvo reservada para coches de la Categoría Cafeteras y Citroën 2 C.V. Prep. Libre, y en honor a la verdad, los Citroën se robaron el espectáculo merced a la inasistencia de los volantes Cafeteriles, cuyo reducido número nos privó de nuestras acostumbradas exteriorizaciones de entusiasmo. El triunfo en Cafeteras se lo llevó Ricardo Ibarbia para Mercedes, para orgullo y satisfacción de su "amigote" el turco Hassan. En la Categoría Citroën, "Mamá" Pramparo recibió de manos de su hijo Héctor Pramparo el Trofeo del Triunfo (los mangos para él), no pudo ser de parte de Jorge pues su fiel máquina esta vez dijo "nonnes" en la 2ª Serie, pero la perdonó. ¿Vamos a la carrera...?

#### CATEGORIA CITROEN PREP./LIBRE

Cosa que nunca se dijo, pero como todo llega a su tiem-

#### 1ª SERIE

(8 Vtas.) (Clasificación por suma de tiempos)

Como sucede generalmente en todas las competencias en pista de tierra, la lucha por la punta es intensa en las primeras vueltas, hasta que prevalece o se perfila el ganador: en la 2ª vta. se engancharon a la salida de una curva Julio García y Alejandro Zaglio, resultando con serios deterioros el coche de Zaglio, se tomó el "Piróscafo" Jorge Pramparo escoltado por su hermano Héctor, 3º Vicente Cartolano, 4º Carlos Gianini, 5º J. Santamaría. Promedio: 60,186 Km. p/h. en un tiempo de: 10m. 46 seg.

#### 2ª SERIE:

Bajada de bandera por parte del Comisario Deportivo "El Texano" Jorge Lalli y... Pofff, se quedó en la largada uno de sus principales animadores, el "atildado" Jorge Pramparo, y por más que metió la mano y urgó con ahínco, apenas si pudo dar una vuelta, y se lo escuchó decir... bueno que gane mi hermano... y ganó la serie Héctor Pramparo en un tiempo de 10 m. 45 seg. a un promedio de 60. 279 Km. p/h.,

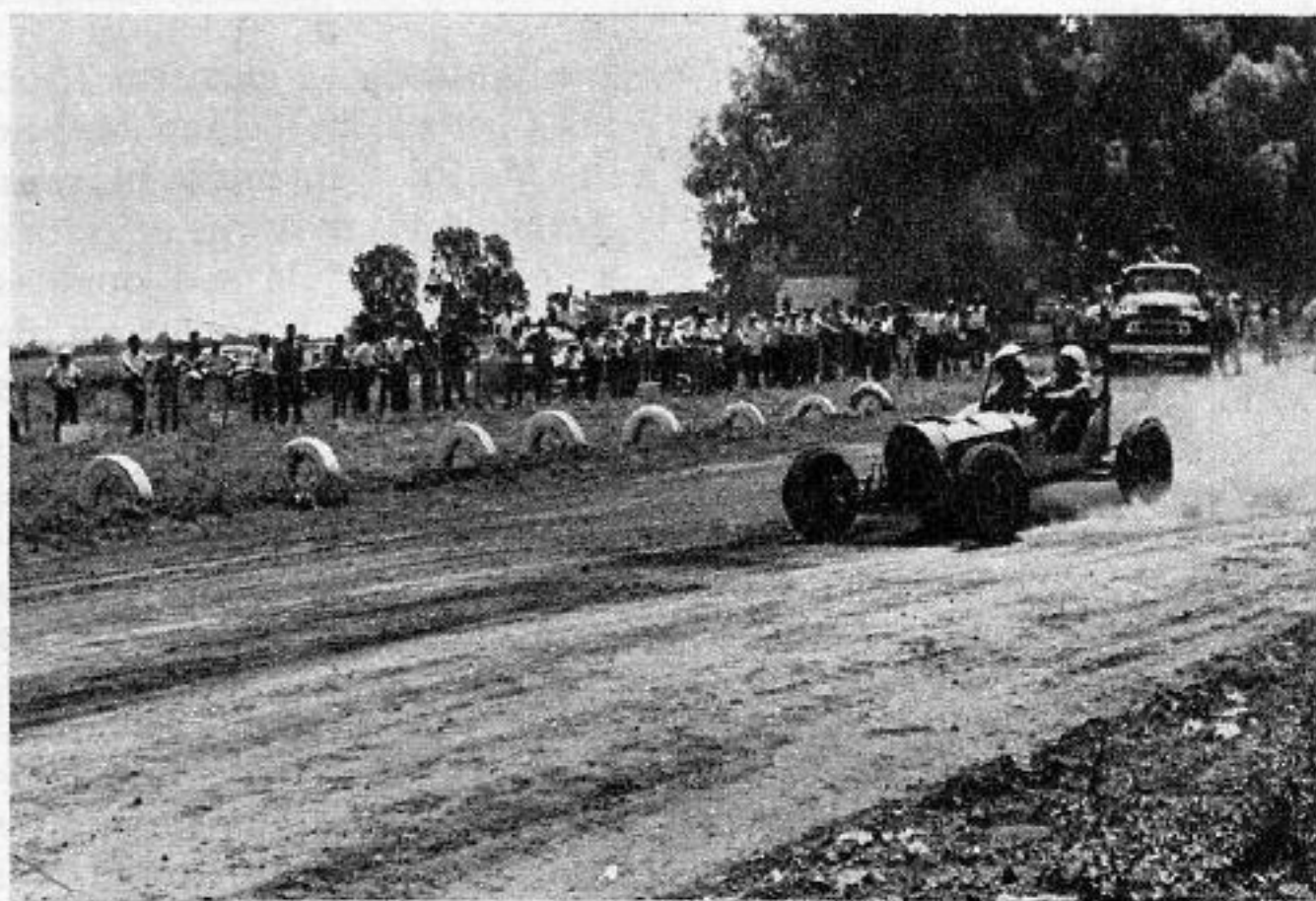


po, aquí está; es la de mencionar la disciplina y corrección que existe en esta Categoría: todos los problemas que pudieran surgir respecto a ellos son canalizados a una especie de Comisión de Pilotos, la que dictamina en última instancia en forma inapelable, es decir, nadie protesta en forma aislada, lo que generalmente da lugar a un triste espectáculo.

2º se clasificó Carlos Zerbi, 3º Vicente Cartolano, 4º Juan N. García y 5º Julio Santamaría.

#### 3ª SERIE

Por la vehemencia puesta en el manejo, consecuencia del entusiasmo por una honrosa colocación, se sucedían algunos "fuori pista", también el clásico doblar "al remango" haciendo equilibrio en dos o



tres patitas y desparramando tierra par todos lados, mientras tanto el público y en especial sus "fans" se desgañitaban en vítores, con sendas botellas de fresca cerveza o gaseosas en sus manitas (muchas "nenas" con el ombligo al

aire). En fin, se alzó con el triunfo Héctor Pramparo en un tiempo de 10m. 28seg. a un promedio de 61,910 Km. p/h. 2º se clasificó J. Pramparo (convenció a última hora a su Citroën), 3º Carlos Zerbi, 4º Juan García y 5º J. Santamaría.

#### CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

	Vueltas	Tiempo	Promedio
1º Héctor Pramparo .....	24	32'28"	60,791 km/h
2º Carlos Zerbi .....	23	34'24"	
3º José Santamaría .....	23	34'32"	
4º Vicente Cartolano .....	22	34'44"	
5º Carlos Gianini .....	18	27'43"	
6º Jorge Pramparo .....	17	27,43"	

#### CATEGORIA CAFETERAS

La competencia se desarrolló en la siguiente forma: dividida en 2 series a 10 vueltas cada una y una final a 15. El estado de la pista no es sin lugar a dudas el ideal, pero cabe considerar que es nueva y aún no está debidamente asentada por más riego y tratamiento a que sea sometida. Esto provocó la deserción de tres hombres de punta, que lamentablemente defraudaron al público ansioso de verlos en acción. Y... como por regla general el espectáculo no debe detenerse... se cumplió aquella premisa y no se detuvo, siguió con más de 30 grados, tierra y todo lo demás.

#### 1ª SERIE

Desde la bajada de bandera salió "castigando" el Chevrolet N° 70 con Ricardo Ibarbia al volante y con la zapatilla a la tabla, cuidando las espaldas al puntero y cómodos 2ºs., los hermanos Melano, pero no les

duró mucho la alegría, pues en la 8a. vuelta fallas mecánicas los dejaron tirados al borde del circuito; 2º se clasificó Ricardo Fanego y en 3er. lugar otro Ricardo, esta vez fue Montoro. Promedio del ganador: 63,035 Km. p/h. en un tiempo de 12 m. 51 seg.

#### 2ª SERIE

Ernesto Bonin de Maggiolo con un impecable Ford "T" de pinta, pero con toda la maldad en sus entrañas ganó la competencia de punta a punta, seguido por Enrique Sanguineti en el circuito y clasificación, 3º se clasificó Mario Cervino. Esta serie se caracterizó por el gran desbande de competidores por diversas fallas mecánicas.

#### SERIE FINAL

Después de regar y regar el circuito ávido de sed, todo quedó en condiciones y listo para la brega final. Los candidatos para la serie final sin lugar a dudas: Ricardo Ibarbia y Ernesto Bonin, pero "eso"



# LA ACTIVIDAD ZONAL

estaba por verse y "anisina nomás jué mhijo". Picó en punta Ricardo Ibarbia al grito de "viva Mercedes ahijuna"... seguido cerca y con fiero gesto por el representante de Maggiolo, Ernesto Bonin. Ford y Chevrolet en dura puja desde las primeras vueltas sin darse tregua, en el 3º lugar marchaba expectante Nicolás Chadaroff y 4º Juancito Melano. faltando sólo 3 vueltas para concluir la serie el Ford de Ernesto Bonin dijo basta, no aguantó el tren de carrera y dejó el camino expedito al muchacho de Mercedes Ricardo Ibarbia.

En 2º puesto se clasificó Nicolás Chadaroff, 3º Juan Melano de Merlo. Concluida la competencia los motores acusaban a "ojos vista" la sed que los acuciaba por la columna de vapor que se elevaba de los radiadores.

Por lo que manifestaban los pilotos, el grito y la exteriorización no eran por el triunfo o la alegría de haber llegado sino de y para pedir... ¡Cerveza!... Al respecto un piloto me manifestó confidencialmente... "si el mar fuera cerveza, ¡cómo me lo tomaría!".



## CLASIFICACION FINAL CAFETERAS (15 Vtas.)

	Vueltas	Tiempo	Promedio
1º Ricardo Ibarbia .....	15	19'09"	63,724 km/h
2º Nicolás Chadaroff .....	15		
3º Juan Melano .....	14		
4º Ricardo Fanego .....	12		
5º Ernesto Bonin .....	11		
6º Ricardo Montoro .....	10		
7º Julio Becerra .....	4		

## EXITOSAMENTE INAUGURO JUAREZ (Bs. As.) SU NUEVO CIRCUITO

El Club Alumni de la localidad de Juárez inauguró el circuito dentro de su Country Club, y lo hizo en forma altamente auspiciosa con la presencia de destacados volantes zonales.

Si bien es cierto que la carrera tendría que haberse llamado "La carrera de los seudónimos" debido a que cerca de la mitad de los participantes lo hicieron así, ello no desmereció en nada la calidad de los mismos, puesto que como dice el refrán... "somos pocos y nos conocemos todos..."

El circuito de tierra compactada con una extensión de

1.324 metros y con gente de muy buena voluntad que trató de hacer las cosas lo mejor posible, pese a ser la primera competencia que organizaban les salió bastante bien y ya podemos contar con otro escenario en esta tuerquísima zona del sudeste de la provincia de Buenos Aires.

Hubo para todos los gustos y en categoría A (hasta 1.150 cc) luego de varias series resultó ganador "El Nene" al comando de un veloz y conocido Renault 1093, seguido por Plenafeta, Blanco, Rosello, Actis y Angelotti, obteniendo el ganador un promedio de 77,188 km/h.

En la categoría B (1.151 hasta 2.000 cc) resultó vencedor un velocísimo Peugeot 404 clarito del Sur al comando de "El Beto", quien fue escoltado por Gallinotti, Franco, "El Puma", "El Fugitivo", "El Leoncito" y "Don Camilo"... vaya nombrecitos...

La prueba final y básica de la reunión fue la Turismo Mar y Sierras (ex Libre), que nuevamente tuvo como ganador de su serie y de la final al promisorio valor balcarceño Alberto Calamante en su cuarto triunfo en esta categoría. Se ubicó en segundo lugar el que resultara ganador

de su serie, el necochense Enrique Gallinotti al comando de su híbrido F 100, y luego arribaron Spertino, "Don Biddigerno", Pascuali, "El Beto", "El Rebelde 2º", Finocchio y Brost.

Una magnífica jornada, con la presencia de 42 extraordinarias máquinas y dando la pauta del interés despertado por este evento, destaquemos que la recaudación ascendió a \$ 1.900.000.

Bien por el Club Atlético Alumni de la ciudad de Juárez y que siga trabajando en su circuito, que se contará entre los mejores de la zona.

## CAFETERAS EN CORONEL VIDAL

Esta debió ser la última competencia por el campeonato zonal de cafeteras... pero... Lobería propone y U.C.Z.A. dispone...

Ante una serie de anomalías (así consideradas por los cafeteristas) se llevó a cabo una reunión de corredores impugnando la carrera de Lobería del 29 de Noviembre en la cual pese a no ganar se había consagrado campeón el local Guillermo Raggio.

También los demás miembros de U.C.Z.A. (Unión de Clubes Zonales de Automovilismo) resolvieron destituir al presidente y suspender a los clubes Independientes y Jorge Newbery de Lobería, quedando la comisión integrada por el Club Cosme y Club El León de Gral. Madariaga, Auto Moto Club de Mar Chiquita y Asociación Corredores de Cafeteras, los que resuelven que debe correrse las dos competencias suspendidas y que recién luego de la carrera de Coronel Vidal y Gral. Madariaga (luego cambiada por Balcarce), como decíamos recién finalizará el campeonato y se conocerá el campeón de 1970. Por tal razón el pasado domin-

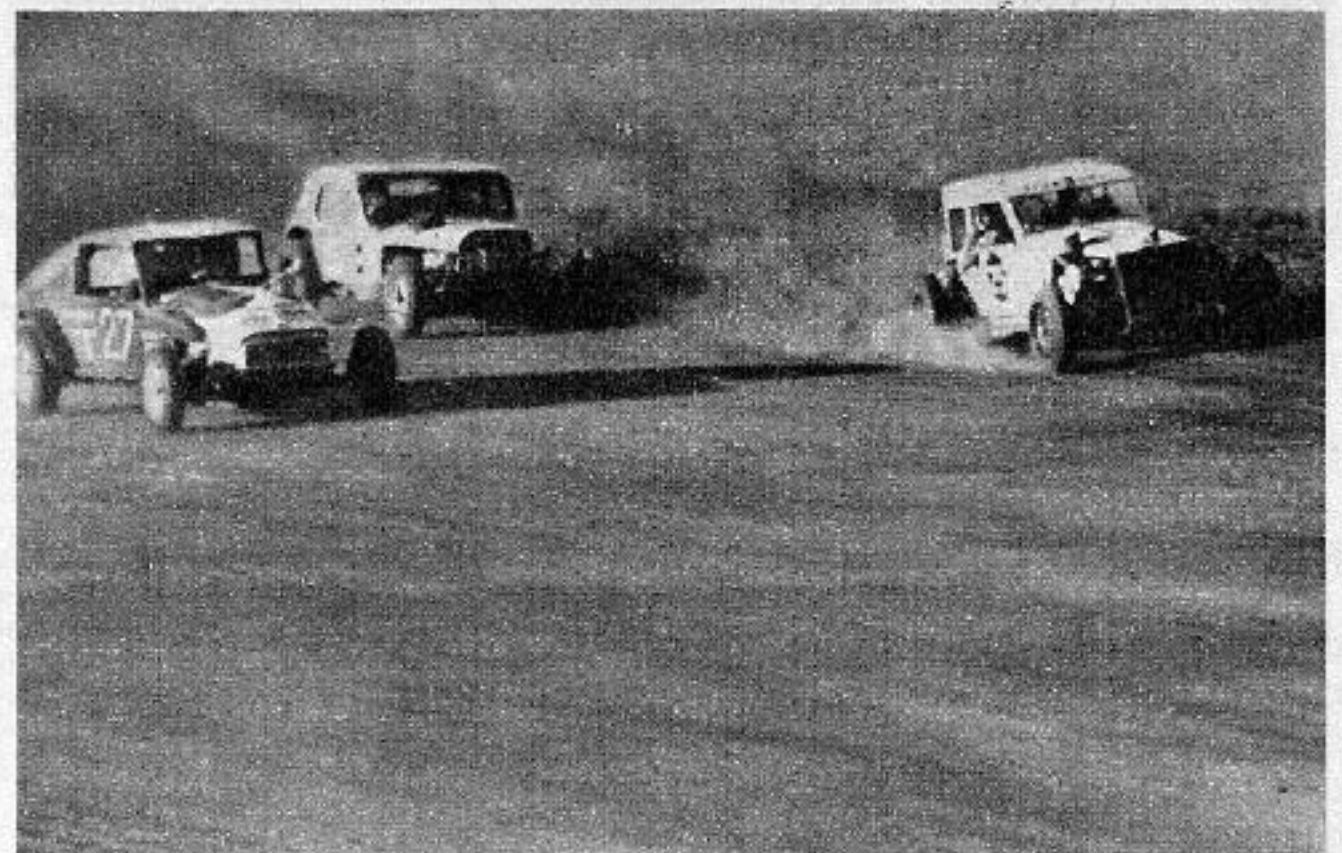
go tuvimos cafeteras en Coronel Vidal, donde gracias a su segundo puesto encabeza la tabla de posiciones ahora el marplatense José Mingo Solís.

17 cafeteras se presentaron en la línea de largada y en las pruebas de clasificación la más veloz resultó ser la de Solís.

Tres series se disputaron resultando vencedor en la primera el mencionado Solís, seguido por José Finocchio y Erratchu, siendo ganador en la segunda Luis Finocchio, escoltado por Ardito y Mirabal, y venciendo en la última Jorge Raymonte, quien aventajó a González y Zegby. Todos estos pasarían a la final juntamente con los dos mejores clasificados en el repechaje que resultaron ser Bianchini y Vicente Machin (el popular Nene campeónísimo de los Ford T Semipreparados).

Antes de la final se llevó a cabo una competencia para Fiat 600 y Citroën 2 CV en la cual resultó vencedor Franco Ugolini escoltado por José Iglesias, Joaquín Angeloli, Juan Timure, Aldo Batelli y J. Jáuregui, todos con Fiat 600.

Para la final se presentaron





a la línea de largada los antedichos mejores tiempos y al bajar la bandera tomó decididamente la punta el balcarceño Raymonte, quien no la abandonaría a lo largo de los estipulados 15 giros.

Solís salió en el sexto lugar y con el correr de las vueltas fue escalando posiciones hasta que en el 13º giro, luego de luchar intensamente por espacio de 8 vueltas con Augusto González, consigue desplazarlo y colocarse detrás de Raymonte pero ya sin posibilidades de disputarle la punta.

Y así Raymonte, luego de marcar el record del circuito con un promedio de 92.727 km/h cruza triunfante la meta aventajando por 2 segundos a Solís y luego se van ubicando Augusto González, José Ardito, Mirabal, Machin, Zegby, Fi-

nocchio José, Erratchu, Bianchini y Duy.

Una magnífica jornada acompañada por un día primaveral y con un poco de viento, muy necesario para disipar la tierra que lógicamente se levanta en este tipo de circuitos.

Perfecta la organización de la gente del Auto Club Mar Chiquita de Coronel Vidal que pese a la premura pudo presentar un espectáculo en buenas condiciones y que un numeroso público se dio cita para aprobarlo.

Resta solamente una competencia que se llevará a cabo en Balcarce y de no suceder ningún otro imprevisto, luego de la misma será coronado el campeón del corriente año, que estará entre Solís que tiene 68 puntos y Raggio con 63.

## "EN MERLO APARECIO UN TAPADO"



Pese a la expectativa creada en torno a la prometedora revancha entre los representantes de Merlo, Adolfo Ré, y por Cañuelas, Oscar Ponce, que no fue, por ausencia sin aviso de Ponce, el público no se vio defraudado por tal anticipo por la presencia inesperada del "tapado" Ernesto Lacortiglia con un bien afiatado Chevrolet y con una "pinta" digna como para ser expuesto en la próxima exposición de Mar del Plata. Los Fiat en la categoría Standard dieron su espectáculo, lo mismo puede decirse de los De Carlo, Isard y algún Citroën en la categoría hasta 700 cc con Preparación Libre. Todo estuvo de acuerdo con los antecedentes a que la Peña Automovilística "El Bosque" nos tiene acostumbrados. La entrega de las planillas con los resultados completos también es parte de la organización a cargo del eficiente amigo Edgardo Vicente Arias.

### CATEGORIA FIAT STANDARD

La "cosa" fue a dos series a

10 vueltas cada una y la clasificación final por suma de tiempos. En la primera serie, Néstor Martínez puso distancias desde la partida (pues le molesta mucho la tierra de los demás); detrás suyo quedaron en la "discusión" Norberto Marugi y Carlos Nicotera; más distanciados viajaban Roberto Nuín y Silvio Diano, llegando al final de las 10 primeras vueltas de la primera serie en ese orden. El promedio de Néstor Martínez fue de 66,582 km p/h en un T. 8.25".

En la segunda serie, el "muy astuto" de Néstor Martínez salió a especular con el tiempo acumulado en la primera serie. No arriesgó más de lo necesario y se mantuvo a prudencial distancia (como para no recibir mucha tierra) y de paso gozar de la lucha entre Norberto Marugi y Carlos Nicotera y que se daban comd en Sinahí. Triunfante salió Norberto Marugi seguido de Carlos Nicotera, 3º Néstor Martínez, 4º Franco Prandi y 5º Silvio Diano. Tiempo de Marugi 8.29". Promedio: 66,582 km p/h.

### Clasificación Final (por suma de tiempos)

1º Néstor Martínez, 20 vueltas	Tpo.: 17m00s.	Pr. 65,929 km p/h
2º Norberto Marugi, 20 vueltas	„ 17m03s.	„ 65,736 „ „
3º Carlos Nicotera, 20 vueltas	„ 17m06s.	„ 65,543 „ „
4º Silvio Diano, 20 vueltas	„ 17m40s.	„ 63,441 „ „
5º Roberto Nuín, 20 vueltas	„ 17m41s.	„ 63,371 „ „

### Categoría Hasta 700 cc (Preparación Libre)

Los De Carlo, Isard y hasta Citroën metidos en la "conversa" todavía sirven para dar su cuota de espectáculo pese al intenso trajín a que fueron sometidos en diferentes usos. La juventud aún los usa como arma para saciar sus ansias de velocidad, deportivamente hablando.

En la primera serie, el triunfo fue de Norberto Fernández de San Martín, con De Carlo, desde las primeras vueltas. Pero la "cosa" no fue tan fácil como parece, pues siempre estuvieron en el asedio Francisco Marinaro, de Caballito, y Adán Wulff, de Haedo. En este orden terminó la serie con gran angustia para el ganador. 4º Norberto Cicarelli,

de Villa Crespo, y 5º Héctor Iglesias, de Villa Devoto (10jol del barrio). Promedio de Norberto Fernández: 65,800 km p/h. Tiempo: 8m31s.

La segunda serie no daba respiro a ninguno por lo ajustado de los tiempos, máxime si la clasificación lo era por la suma de éstos (los tiempos). Parece que Héctor Iglesias consideró inadmisibile su clasificación de 5º en la batería anterior y salió a "matar" y mató. Su De Carlo lo acompañó fielmente a lo largo de las 10 vueltas, pero Norberto Fernández lo siguió en el 2º puesto (¡picaron!, el tiempo acumulado lo favorecía), 3º "El Baqueano" también con De Carlo, 4º Francisco Marinaro y 5º Adán Wulff. Promedio: 66,319 km p/h. Tiempo: 8m27s.

### Clasificación Final (por suma de tiempos)

1º Norberto Fernández, 20 vtas.	Tpo.: 17m09s.	Pr.: 65,352 km p/h
2º Francisco Marinaro, 20 vtas.	„ 17m17s.	„ 64,848 „ „
3º Adán Wulff, 20 vueltas.	„ 17m45s.	„ 63,143 „ „
4º Héctor Iglesias, 20 vueltas.	„ 17m51s.	„ 62,189 „ „
5º Norberto Cicarelli, 20 vueltas.	„ 18m22s.	„ 61,023 „ „

### CATEGORIA CAFETERAS

Esta categoría que nació con el único fin de divertirse un poco y tomar al automovilismo deportivo "en broma", terminó puliéndose de tal manera que hoy en día más de una "Cafetera" es digna de la más sencilla admiración en presentación y rendimiento. De esto hay mucho para escribir; pero, por ahora, dejémoslo así. Vamos al grano...

#### 1ª SERIE

"Número puesto", sin lugar a dudas, Adolfo Ré, con mecánica Dodge, y no defraudó a su hinchada seguidora; pese a todo, desde las primeras vueltas volaron cubiertas de contención por doquier, se alejó Ré y el "asunto" fue por el 2º puesto, que al final conquistó Carlos Penna y 3º en el parage trasero Antonio Díaz. Promedio: 69,327 km p/h, en un tiempo de 8.05".

#### 2ª SERIE

Fue el vencedor de la serie Ricardo Ibarbia, con Chevrolet; 2º a prudencial distancia Ramón Massino, de Mariano Acosta, y con un seguro tercer puesto Salvador Rampollo, de San Justo. Promedio: 66,450 km p/h., en un tiempo de 8m26s.

#### 3ª SERIE

Aquí estuvo "el tapado" Ernesto Lacortiglia con mecánica Chevrolet y se tomó "las de Villadiego" y demostró que no es pura pinta; 2º se clasificó Antonio Couso con ganas de quebrar su mala racha, 3º fue el representante de Ituzaingó Julio Becerra con Chevrolet.

#### 4ª SERIE

Se adjudicó la serie Iracet, con neta superioridad sobre el resto, que se quedaron en "el molde" reservando máquina para la final; 2º Héctor Cevasco, de Morón; 3º Víctor Hermida. Promedio: 67,392 km p/h, en un tiempo de 8m19s.

#### REPECHAJE

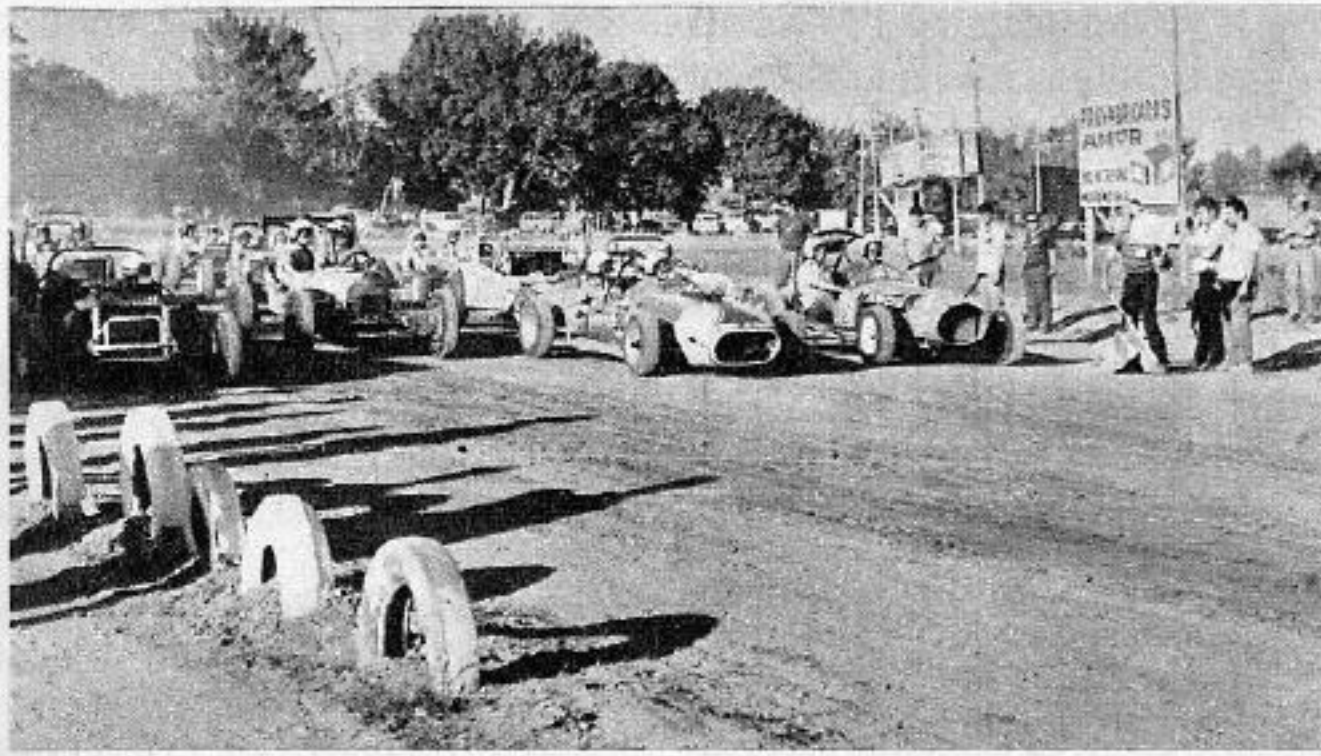
Como se ve también lo hubo; se impuso Carlos Saccan, 2º C. Moralejo y 3º Bergallo.

#### FINAL

Gran final, podría escribirse; los competidores, todos hombres de punta, prometían una interesante lucha, pero no estaba en los cálculos las fallas mecánicas de los punteros, que pusieron la nota de suspenso en las vueltas finales. Dieron el espectáculo de manejo y caballerosidad deportiva Adolfo Ré y Ernesto Lacortiglia. Terciando en la disputa,

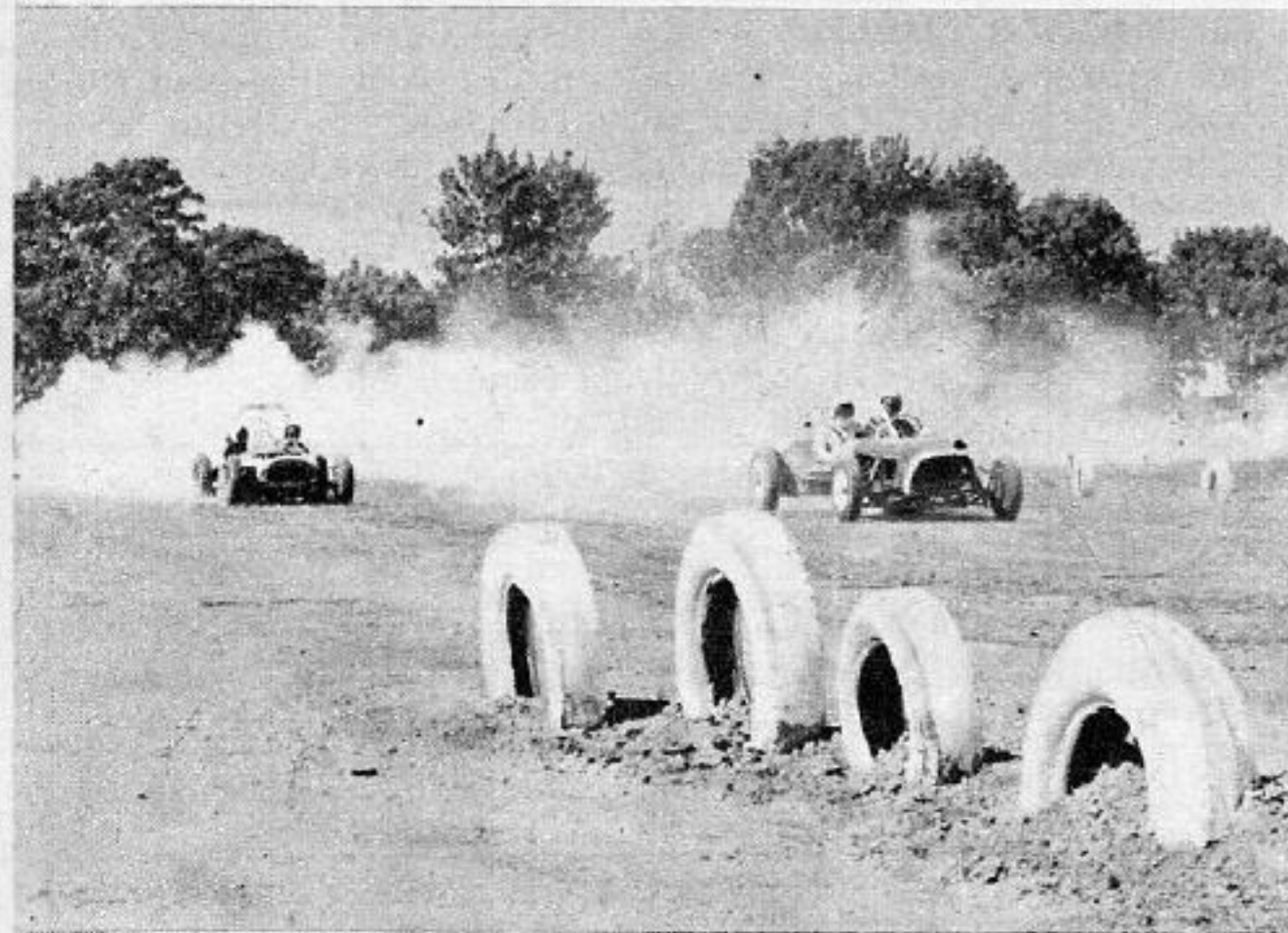


## LA ACTIVIDAD ZONAL



Carlos Saccan, Carlos Penna y Heriberto Marveggio. Siendo las 20 vueltas intensamente disputa

das y con final de suspenso por fallas mecánicas de los punteros. La clasificación fue la siguiente:



### CLASIFICACION FINAL

1º Adolfo Ré, 20 vueltas.	Tpo.: 15m55s.	Pr. 70,416 km p/h
2º Carlos Saccan, 20 vueltas.	„ 16m09s2 5.	„ 69,413 „ „
3º Ernesto Lacortiglia, 20 vtas.	„ 16m14s.	„ 69,043 „ „
4º Carlos Penna, 20 vueltas.	„ 16m24s.	„ 68,341 „ „
5º Heriberto Marveggio, 20 vtas.	„	

## LA RIOJA

### CAFETERAS EN CHILECITO

CHILECITO (La Rioja) — Amatte volvió a imponerse en la competencia de cafeteras denominada "Gran Premio Ciudad de Chilecito". La misma se desarrolló en el circuito que comprenden las calles Pelagio B. Luna, Iribarren y la Avenida Costanera; de 2.170 metros de tierra y asfalto.

El vencedor marcó un promedio de 60 km/h, al comando de un Ford "A".

La competencia estuvo reservada para automóviles hasta modelo 1940 y se realizó en dos series de diez vueltas c/u. y una serie final de 20 vueltas.

En esta última se impuso Amatte, tras mantener un enconado duelo con Turra-Gómez, alejándose considerablemente de los otros participantes.

La carrera estuvo muy interesante y el único incidente

lo protagonizó el coche N° 22 de Portugal, representante de Famatina, que tuvo que abandonar la carrera al perder una rueda.

Entre ambas series, se disputó la prueba llamada "Duelo de Titanes" (con máquinas modernas) la que quedó en manos de Brizuela y Doria con Citroën.

### CLASIFICACION GENERAL

- 1º Amatte.
- 2º Turra-Gómez.
- 3º Cristóbal-Olguín.
- 4º Pardo-Quevedo.
- 5º Sánchez-Marín.
- 6º Castro-Bordón.

## CORDOBA



### MUSTAFA Y GERETTO GANARON EN VILLA DOLORES

Variada e interesante resultó la jornada mecánica organizada por el Automóvil Club de Villa Dolores, entidad que aún no cumplió su primer año de vida y ya se arriesgó a su primera carrera.

El circuito elegido, denominado Las Tapias, tiene una extensión de más de 4 kilómetros totalmente pavimentados, y cuenta con una recta de 1.200 metros y el resto de trazado sinuoso y veloz, lo que constituye algo realmente extraordinario.

El día sábado por la tarde se cumplieron las pruebas de clasificación en un circuito de tierra ubicado en el aeroclub local. Los mejores tiempos correspondieron al dolorense Angel Nieto, con Auto Union, y a Eduardo Item, con Fiat 1500, en sus respectivas categorías.

La programación del día domingo constó de dos series y final para la categoría hasta 1150 cc y dos series con suma de tiempos para los coches de hasta dos litros de cilindrada.

### PRIMERA SERIE CLASE A

En la línea de largada se encontraban, en primera línea, el Auto Union de Nieto y el Fiat 600 de Daniel Mustafá, ubicándose más atrás Mario Cortés, Carlos Silva y Humberto Mataresse.

Como era de suponer, el DKW se tomó el "raje" apenas larga-

ron, y ahí no más detrás se ubicó el fititõ-de Daniel Mustafá (alias Musti), que corrió acompañado por nuestro colega-corredor Juan Carlos Lopresti.

Las posiciones siguientes eran discutidas por Mario Cortés, acompañado por la única dama tuerca: Popy Fernández Berro; Carlos Silva y el cosquinense Humberto Mataresse.

Los puestos de vanguardia no variaron, ya que Nieto fue ampliamente ganador y Mustafá su valiente escolta que se llevó los aplausos del público. La tercera colocación correspondió finalmente a Mataresse, ubicándose más atrás Mario Cortés y Carlos Silva.

En esta serie hubo dos vuelcos sin consecuencias, correspondiendo a dos pilotos locales con sendos Auto Union.

### PRIMERA SERIE CATEGORIA B

Muy pocos pilotos se dieron cita para disputar esta prueba, por lo que se hicieron dos series con clasificación por suma de tiempos. El piloto local Eduardo Item, mejor tiempo en las pruebas de clasificación, fue quien tomó la punta, seguido del rio-cuartense Mario Geretto. Más atrás marchaba el pelotón dirigido por Adolfo Borgioli, seguido por Juan Mari, Daniel Cohen y Roberto Grassetti.

Las posiciones no variaron, notándose el acercamiento de Borgioli a Geretto y el fuerte andar de Juan Mari para alcanzar a aquél.

Lamentablemente cuando ya debía cumplirse el arribo del puntero, éste debió abandonar por problemas en su motor, quedando así ganador Mario Geretto con la cupé 1500.

Los puestos siguientes fueron ocupados por Adolfo Borgioli (dirigente-corredor), Juan Mari (comerciante-corredor), Daniel Cohen (piloto-cuidador de su auto), Eduardo Item (embroncado) y Roberto Grassetti (pillín-piloto).

Luego de disputada esta carrera, se hizo un intervalo hasta la tarde, ya que el calor que hacía



alcanzaba a más de 40° a la sombra.

## SEGUNDA SERIE CATEGORIA A

También se realizó sobre siete vueltas al circuito. Como se esperaba, picó en punta Lippy Fernández Berro, con Renault 4, acompañado de Víctor Macagno, seguido del Isard 700 del turco Julio Sabas, que llevó como acompañante a Ricardo Pen (verdadero bocho en mecánica). Más atrás se ubicaba el mendocino Héctor Di Marco que superó a Sabas, y luego Alberto Pérez y Julio Sánchez.

El espectáculo estuvo a cargo del isardista Sabas, cuyo pequeño auto andaba una barbaridad, y él por supuesto lo acompañaba muy bien (también en los fuera de pista).

Lippy, con una marcha regulada, dejó que se acercara el Fiat de Di Marco, pero sin que peligrara su posición de privilegio. Por su parte los dos locales: Pérez y Sánchez, con Renault demasiado altos para carreras, hacían lo imposible por mantener los mismos dentro del circuito, llegando a clasificarse así cuarto y quinto, respectivamente.

## SEGUNDA SERIE CATEGORIA B

Esta serie fue un monólogo de Mario Geretto, que tomó la punta desde el vamos y no la abandonó hasta el final. La posición de escolta estuvo reñida entre Adolfo Borgioli y Juan Mari, mientras que más atrás se ubicaban Daniel Cohen, Roberto Grassetti y Eduardo Item, que había perdido una vuelta.

Cuando marchaba segundo Borgioli realizó un espectacular trompo ante una mala acción de un banderillero, que se le dio por agitar la bandera amarilla a pesar de que allí no pasaba nada. Fue así que quedó segundo Juan Mari con un andar fuerte y regular, que le permitió ocupar también el segundo puesto en la suma de tiempos.

Por su parte, Geretto, sin problemas, ganó cómodamente de punta a punta. Grassetti, posiblemente con el único auto standard quedó último, pero se notó que anduvo más fuerte y más vehemente que otras veces.

## FINAL HASTA 1150 cc

Era la prueba más esperada y se disputó sobre 12 giros al circuito, que ya estaba en bastante malas condiciones.

Nuevamente fue el Auto Union de Nieto el que picó en punta, seguido de Lippy Fernández Berro, quienes se alzaron rápidamente. Más atrás y en una sola

línea marchaban impresionantemente Daniel Mustafá, Héctor Di Marco y Julio Sabas. Al llegar a la primera curva, Mustafá entró primero, luego Di Marco y después Sabas, ante el desbande del público que allí se encontraba. Los puestos siguientes eran peleados por Mario Cortés, Humberto Mataresse, Carlos Silva, Alberto Pérez y Julio Sánchez.

Al cumplirse la cuarta vuelta se detuvo Lippy con una goma pinchada, problema que le significó quedar relegado al último puesto. Quedó así cómodo puntero Nieto, seguido a mucha distancia por Daniel Mustafá. Una vuelta más adelante y ante el júbilo de todos los cordobeses (capital) presentes, se quedó Nieto, pasando así al frente en gran actuación Daniel Mustafá, seguido de Di Marco y Mataresse que había adelantado varios puestos.

Por su parte, Lippy comenzó un vertiginoso andar desde atrás superando vuelta a vuelta a numerosos competidores, hasta ubicarse en la segunda colocación.

Mustafá por su parte, y Lopresti su acompañante, no veían las horas de que finalizara la prueba, ya que la temperatura del fiatín alcanzaba ya los 120° (más o menos) y el pobre auto no daba más de 90 km p/h. Lamentablemente debieron desertar Julio Sabas con problemas en la caja, y Mario Cortés al fundir el motor de su Renault.

La bajada de bandera para el ganador fue realmente emocionante. Primeros, segundos y terceros se abrazaron todos juntos frente al numeroso público reunido que aplaudió este magnífico gesto.

## CANTITOS DOLORENSES

El ganador de la categoría menor, Daniel Mustafá, y el segundo Lippy Fernández Berro, y los abandonados Julio Sabas y Mario Cortés, pertenecen a la famosa Peña Il Fosero de la ciudad de Córdoba.

Un muy bien diez para la gente de LV21, Radio Champaquí, que durante 9 horas transmitió la competencia sin descansos, cumpliendo una eficaz labor periodística.

Algo que llamó la atención. Cuando abandonó el local Nieto, los ánimos del público se vinieron abajo. Claro, era "el caballo del comisario".

Una vez finalizada la jornada se procedió a la revisión técnica. Por supuesto, eran muy pocos los coches standard. A pesar de

todo no hubo ninguna denuncia por escrito, pero sí algunos incidentes con gente que no tenía nada que ver y que los organizadores no supieron controlar.

Las autoridades de la prueba

fueron los señores Fernández Posse como comisario deportivo y Guillermo Damo comisario técnico. Como coordinador general actuó el señor Ricardo Fernández Berro, que fue quien más se disgustó (con razón) por los hechos arriba señalados.

## PRIMERA SERIE - CATEGORIA A:

- 1º Angel Nieto, DKW, 24m15s, 7 vueltas.
- 2º Daniel Mustafá, Fiat 600, 24m38s, 7 vueltas.
- 3º Humberto Mataresse, Fiat 600, 25m30s, 7 vueltas.
- 4º Mario Cortés, Renault, 26m06s, 7 vueltas.
- 5º Carlos Silva, Renault, 26m31s, 7 vueltas.

## SEGUNDA SERIE - CATEGORIA A:

- 1º Lippy Fernández Berro, Renault 4, 24m32s, 7 vueltas.
- 2º Héctor Di Marco, Fiat 600, 24m35s, 7 vueltas.
- 3º Julio Sabas, Isard 700, 25m04s, 7 vueltas.
- 4º Alberto Pérez, Renault, 25m11s, 7 vueltas.

## SERIE FINAL - CATEGORIA A:

- 1º Daniel Mustafá, Fiat 600, 41m37s, 12 vueltas.
- 2º Lippy Fernández Berro, Renault 4, 41m49s, 12 vueltas.
- 3º Humberto Mataresse, Fiat 600, 41m55s, 12 vueltas.
- 4º Héctor Di Marco, Fiat 600, 42m05s, 12 vueltas.
- 5º Alberto Pérez, Renault, 44m30s, 12 vueltas.

## PRIMERA SERIE - CATEGORIA B:

- 1º Mario Geretto, Cupé Fiat 1500, 29m25s, 10 vueltas.
- 2º Adolfo Borgioli, Fiat 1500, 29m44s, 10 vueltas.
- 3º Juan E. Mari, Peugeot 404, 30m15s, 10 vueltas.
- 4º Daniel Cohen, Fiat 1600, 32m15s, 10 vueltas.
- 5º Eduardo Item, Fiat 1500, 9 vueltas.
- 6º Roberto Grassetti, Peugeot 404, 9 vueltas.

## SEGUNDA SERIE - CATEGORIA B:

- 1º Mario Geretto, 30m12s, 10 vueltas.
- 2º Juan E. Mari, 30m33s, 10 vueltas.
- 3º Daniel Cohen, 32m03s, 10 vueltas.
- 4º Adolfo Borgioli, 32m11s, 10 vueltas.
- 5º Roberto Grassetti, 32m28s, 10 vueltas.
- 6º Eduardo Item, 8 vueltas.

## FINAL POR SUMA DE TIEMPOS - CATEGORIA B:

- 1º Mario Geretto, 59m37s, 20 vueltas.
- 2º Juan E. Mari, 1h00m48s, 20 vueltas.
- 3º Adolfo Borgioli, 1h01m55s, 20 vueltas.
- 4º Daniel Cohen, 1h04m18s, 20 vueltas.
- 5º Roberto Grassetti, 19 vueltas.
- 6º Eduardo Item, 17 vueltas.

## HECTOR MANZOTTI: NUEVA PERDIDA DEL AUTOMOVILISMO CORDOBES

Cuando el campeonato zonal cordobés ya ha finalizado y todo se encontraba listo para la coronación de los campeones, por parte de la Federación Regional Número Cinco, una vez más la noticia triste e inesperada nos conmueve.

Héctor Manzotti, campeón zonal en la categoría hasta dos litros, había sufrido un accidente mortal en la provincia de Santa Fe.

Procedente de su ciudad natal, San Francisco, se dirigía hacia la Capital Federal para ultimar detalles sobre su participación en el Gran Premio de TC "A". Manzotti había logrado este

año su máxima aspiración al obtener el título de campeón zonal en forma brillante. Su presentación todos los domingos en los distintos escenarios, le había hecho ganar la amistad y afecto de todos sus compañeros, a pesar de la distancia entre San Francisco y Córdoba.

Lamentablemente, el automovilismo cordobés suma hoy tres pérdidas irreparables y sentidas en el ambiente. Primero fue don Luis Ramaciotti, luego Alberto Oliva Funes que estaba en la plenitud de su vida deportiva, y hoy Héctor Manzotti, dejando así un vacío que mucho tardará en llenarse nuevamente.



# ¡ SANDRO PILOTO DE SP!

**En un grave accidente en carrera, el popular corredor-cantante queda ciego y paralítico.**

**Pero... ¡no asustarse! es sólo en la ficción porque en Córdoba se está rodando una**

**película donde el actor hace las veces de piloto de autos de carrera.**

**Pairetti, Formisano y Fernandino con sus coches son los dobles**

por HECTOR ACOSTA

fotos: NILO SILVESTRONE

Pairetti aconsejando, Sandro al volante del SP. Luego de pasar sobre un guard-rail, Sandro debe pensar que cantar es menos riesgoso.

Todo preparado para filmar. Pairetti y Fernandino se subieron a los respectivos SP y confeccionaron una serie de trompos y espectacularidades para la cámara. Alguien dijo que estaban haciendo teatro, pero era cine.









# ¡SANDRO PILOTO DE SP!



El SP de Fernandino con una cámara montada en el parabrisas y la Liebre III lista para intervenir. Gran camelo general.

El piso del autódromo cordobés cobró vida. Su inactividad sería dejada a una nueva farándula extradeportiva. Los boxes se llenaron de implementos cinematográficos y las tribunas vacías eran testigos inmutables de un accionar parecido pero diferente. Es decir: había carreras, autos de competición, corredores, mecánicos, periodistas, pero todo disfrazado en un manto de superficialidad donde predominaban más los productos cosméticos que las naftas y lubricantes.

Cinco autos de competición, un Corvette convertible, tres camiones, un ómnibus y varios autos más de calle colmaban la capacidad del patio de boxes y garajes. Los clásicos gritos de "pasame la pinza", "traigan la grasa", "buscá rápido la goma con la llanta de 15", habían sido cambiados por otros, tales como: "vamos a ensayar", "estamos filmando", "Sandro, no te cubras" o "alcanzame el Revlon".

En la pista se ajustaba una cámara Arriflex al ex Chevycuatro, que con motor F-100 corrió algunas carreras Fernandino. El "Chango" y Pairetti iban a jugar una escena donde doblando a Sandro y a otro actor de-

bían tirarse los autos e intentar sacarse de la pista. Pairetti iba con la cámara y Fernandino en una Liebre 3, haciendo de muchachito bueno, víctima de un volante insaciable que sólo quería ganar él en su equipo.

Todo esto hecho a 100 kilómetros por hora, con motores fallando y en medio de una risa compartida. Mientras tanto, en los boxes Nilo Silvestrone, nuestro fotógrafo, alcanzó a escuchar: "Qué bárbaros, cómo corren, y qué peligro cómo se lanzan los autos, qué escenas magníficas. Esta va a ser la mejor película de automovilismo, por lejos...". John Frankenheimer, director de Grand Prix, se hubiera tapado los oídos y cerrado los ojos.

Vicente Formisano, que también actúa como doble conduciendo un auto en una carrera simulada, pensaba en los cinco mil dólares que el productor le había pagado anticipadamente para prestar los tres autos del equipo, incluido el ganador de Rafaela, pero sin el motor música-música que le dio el inesperado y comentado triunfo.

En el receso de la filmación Formisano tuvo tiempo de contarnos su hazaña de Bwana y de profetizar que en 1971 la ca-

tegoría SP se va al bombo. Sacando cuentas de lo que costará correr y de los autos que habrá en cada prueba, es como para pensar y hacerle caso.

El Chango Fernandino se deleitaba viendo algunas minifaldas respetables y trataba de pasar desapercibido ante las cámaras, ya sean de cine o de fotos. "No quiero quemarme. Imaginate si llega a salir como Turismo de Carretera, aquel otro pelicolón de carreras que se mandaron hace algunos años..".

Cuando llegó la hora del almuerzo, en lo que habitualmente es el recinto de verificaciones, más de cincuenta personas afectadas al trabajo de la filmación se abocaron a deglutir milanesas o pollo asado que en cantidades industriales eran provistos por un excelente servicio de restaurante. El despliegue es inusual. Hay que pensar que el costo de la película está calculado en los 100 millones de pesos viejos y con ello tendremos una idea de la forma en que se ha previsto todo.

Entre diente y diente vimos que Pairetti se hacía una corrida hasta lo de Berta para solucionar un problema del comando de la caja de uno de los coches; que se largaba a llover;



"Por acá sale el pajarito", le explican a Pairetti para que se quede conforme.

que en la curva número cinco había varios tramos de guardrails rotos y que una sobrina de Jalisco Raies también participaba de la filmación, haciendo sus primeras armas en el séptimo arte.

Nos acercamos a Sandro para preguntarle la causa de los destrozos en la Liebre de Beaumont, que, con todo el tren delantero roto, descansaba en uno de los garajes. "Mirá, venía manejando yo porque todavía los dobles no habían llegado. De repente en la curva esa de abajo —la número cinco— el auto se me escapó y salió disparado hacia adelante. Yo venía con casco y sin atarme. El coche pegó de frente en el guard-rail y pasó volando por arriba para caer en un desnivel sobre las cuatro ruedas. Felizmente, no pasó nada. Todo fue con suerte, a tal punto que esa escena vino al pelo porque hacía falta una con un accidente y de casualidad se filmó ésta con un verismo absoluto."

Le preguntamos cómo se siente en su papel y nos responde: "Bien, porque es algo diferente. Aquí canto, bailo y hago de todo un poco. Salvo cuando me pongo el casco, me siento cómodo. Con ese casco todo com-





El gitano Sandro posesionado de su papel. Lástima que apuró en la curva cinco del Oscar Cabalén y se le vino el paisaje encima.



pleto parezco uno de los muñequitos Sugus de esos que salen en la cancha de Ferro".

Pairetti, exuberante como siempre, nos cuenta de su participación: "Yo manejo, nada más. Si quieren mostrarme como Pairetti y filmarme a mí, se tienen que poner aparte. Esto es para mí una experiencia. Tengo pensado hacer una película de automovilismo en serio y pronto voy a comenzarla, así que esto me servirá para saber qué es lo que hay que hacer y qué es lo que no. Vamos a filmar las dos carreras de la Temporada Internacional y también la de Rafaela, y con eso vamos a completar una película distinta. Lo único que me falta es el guión, porque me trajeron dos y no me gustaron. Ya vas a ver...". La confesión está hecha. Pairetti quiere convertirse en el Steve MacQueen argentino, o tal vez quiera explotar su parecido con Marlon Brando. La idea, por cierto, no es mala. Sobre su participación en Rafaela nos confirma que está asegurada y con un auto de primerísima línea, impulsado por motor Ford. Tal experiencia se repetiría por fin en Indianápolis, en 1971.

## SIEMPRE TE AMARE

Así se llama. Leo Fleider es su director y Sandro el primer actor y figura central de un argumento retorcidísimo.

La cosa viene más o menos así. Sandro se llama Fernando Andrade. Es un piloto excepcional y muy pero muy fanfarrón. Corre para la escudería de Minelli, que tiene otros dos pilotos. Minelli es casado y separado, y ahora tiene una amante, la que parece que anda bien con Andrade. Pero aparte tiene una hija —Elena Sedova— que con sus 18 años también le gusta mucho a Andrade. Minelli, cansado de los desplantes de Andrade y en complicidad con su segundo piloto, que le pide siempre una oportunidad, decide hacerle la vida imposible.

Ocurre que se enoja Andrade y lo hostiga más aún. En determinado momento Minelli determina una prueba en secreto con sus dos pilotos para elegir al mejor y darle el auto que más camina. Pero, previamente, en una discusión que sostienen (y

que fue filmada en el despacho de la fábrica de Oreste Berta), Minelli le pega a Andrade con una caña de pescar y le clava un anzuelo en el hombro. Con esa desventaja física se hace la prueba y pierde Andrade. Llegado el día de la carrera, cuenta con un auto inferior y tiene la orden de ser el segundo. La cuestión es que, autazo va, autazo viene, Andrade pasa a la punta y cuando ya está por ganar sufre un accidente tremendo que lo deja paralizado y ciego.

Hasta ahí transcurre el sesenta por ciento de la película. Andrade debe resignar su vida de Don Juan, corredor y trasnochador. Todo fue rodado ya entre Carlos Paz, el autódromo Oscar Cabalén y Alta Gracia, "Fortaleza" incluida. La vida de holganza y jolgorio para Andrade ha terminado. Entonces comienza lo que podría llamarse la segunda parte de la cinta. El inválido Andrade es trasladado a Bariloche y puesto al cuidado de una beata. Esta, de tanto cuidarlo, se enamora de Andrade y es tanto y tan grande el amor que le profesa que (¡oh, sorpre-

sa!) el infortunado piloto recobra la vista y vuelve a caminar.

Según unas palabras dichas en voz baja por uno de los participantes de la filmación que no quiso revelar su nombre, se espera para ese momento crucial que los cines se inunden por las lágrimas derramadas en profusión por el sector femenino que, antes, y ahabía tenido oportunidad de demostrar sus cualidades lacrimógenas cuando ocurre el lamentable accidente. Claro que primero lloraba de pena y ahora de alegría.

El asunto es que viendo y andando como si lo hubieran atendido el mismísimo Jaime Press, el Zé Arigó o el curandero Talicho, el protagonista retorna a su actividad de la primera hora. Es decir que vuelve a los autódromos pero convertido en un hombre bueno, digno y sin maldades. Entonces, tomado de la mano de su tierno amor (parece que se casaron...) recorre los otrora rugosos pavimentos, convertidos ahora en aterciopelados pisos, cantando "Siempre te amaré".

Tan-ta-ra-ran-tán-tán...

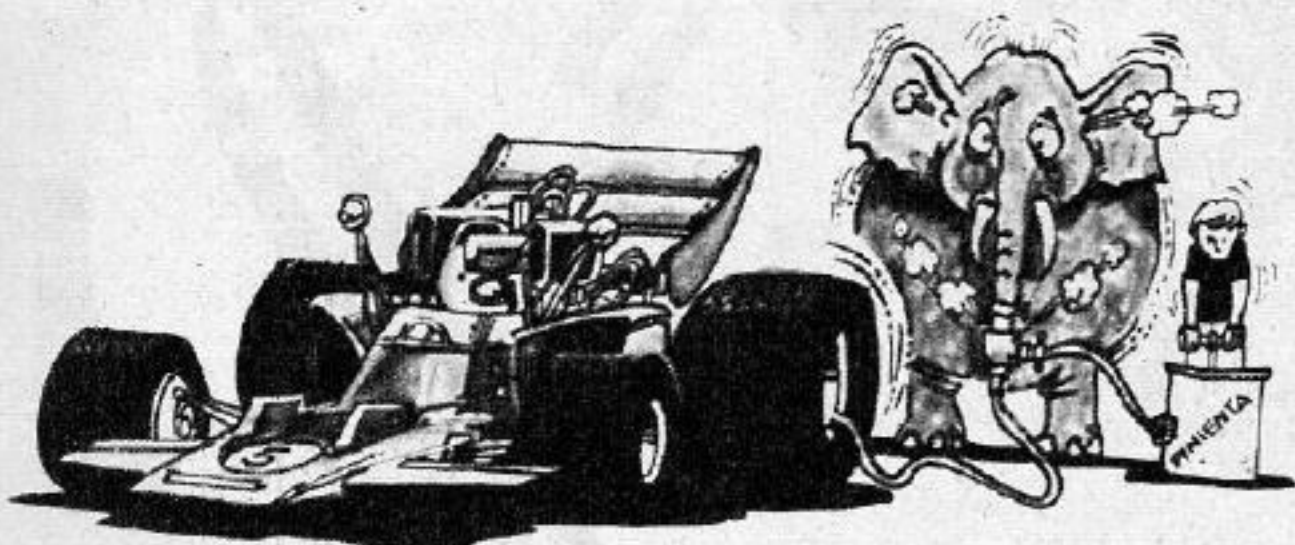


# CALENDARIO INTERNACIONAL 1971

Toda la actividad internacional del año que recién se inicia, de acuerdo al calendario oportunamente reglamentado por la FIA (Federación Internacional del Automóvil). F-1, SP y todas las categorías importantes

# PA' QUE BAILEN

## MUNDIAL DE CONDUCTORES



6 de marzo	G.P. de Africa del Sud	Kyalami
18 de abril	G.P. de España	Jarama
23 de mayo	G.P. de Mónaco	Montecarlo
6 de junio	G.P. de Bélgica	Spa (o Zolder)
20 de junio	G.P. de Holanda	Zandvoort
4 de julio	G.P. de Francia	Paul Ricard
18 de julio	G.P. de Gran Bretaña	Brands Hatch
1º de agosto	G.P. de Alemania	Nürburgring
15 de agosto	G.P. de Austria	Österreichring
5 de septiembre	G.P. de Italia	Monza
19 de septiembre	G.P. del Canadá	Mosport
3 de octubre	G.P. de los EE.UU.	Watkins Glen
24 de octubre	G.P. de México	Ricardo Rodríguez

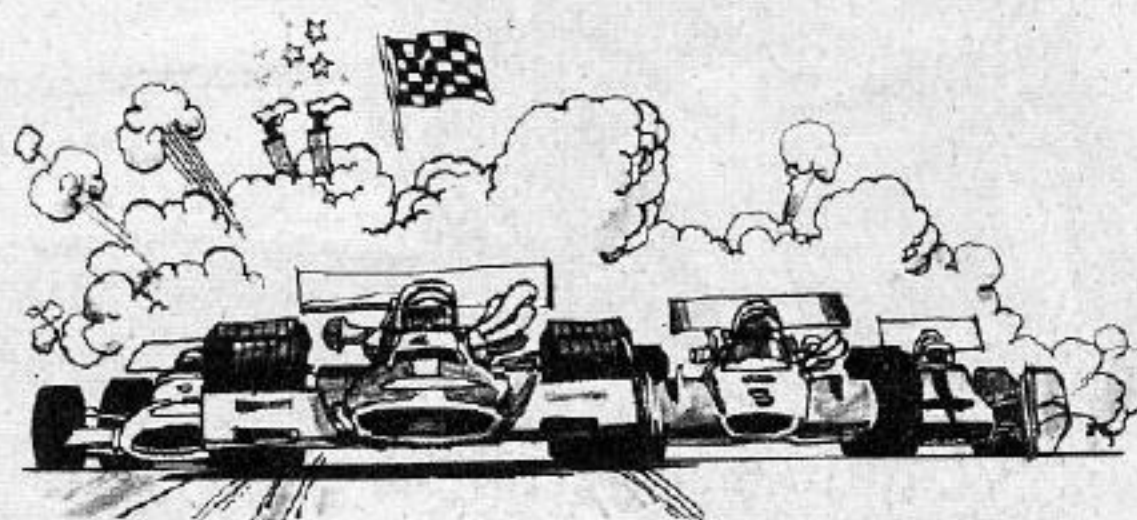
## MUNDIAL DE MARCAS [SP]



10 de enero	1.000 Km de Buenos Aires	Argentina
30 de enero	24 Horas de Daytona	EE.UU.
20 de marzo	12 Horas de Sebring	EE.UU.
4 de abril	1.000 Km BOAC	Gran Bretaña
25 de abril	1.000 Km de Monza	Italia
9 de mayo	Targa Florio	Italia
16 de mayo	1.000 Km de Spa	Bélgica
29 de mayo	1.000 Km de Nürburgring	Alemania
12 de junio	24 Horas de Le Mans	Francia
27 de junio	1.000 Km Österreichring	Austria
24 de julio	6 Horas de Watkins Glen	EE.UU.
7 de agosto	1.000 Km de Canadá	Canadá

## EUROPEO DE FORMULA DOS

4 de abril	Trofeo de Alemania	Alemania
12 de abril	Trofeo de Inglaterra	Gran Bretaña
1º de mayo	Carrera de Eifel	Alemania
15 de mayo	G.P. de Madrid	España
31 de mayo	G.P. de Gran Bretaña	Gran Bretaña
27 de junio	G.P. de Rouen	Francia
7 de agosto	G.P. de Zandvoort	Holanda
22 de agosto	G.P. de Mediterráneo	Italia
28 de agosto	Matorp Park	Suecia
12 de septiembre	Trofeo de Tulln	Austria
26 de septiembre	G.P. de Albi	Francia
10 de octubre	G.P. de Roma	Italia



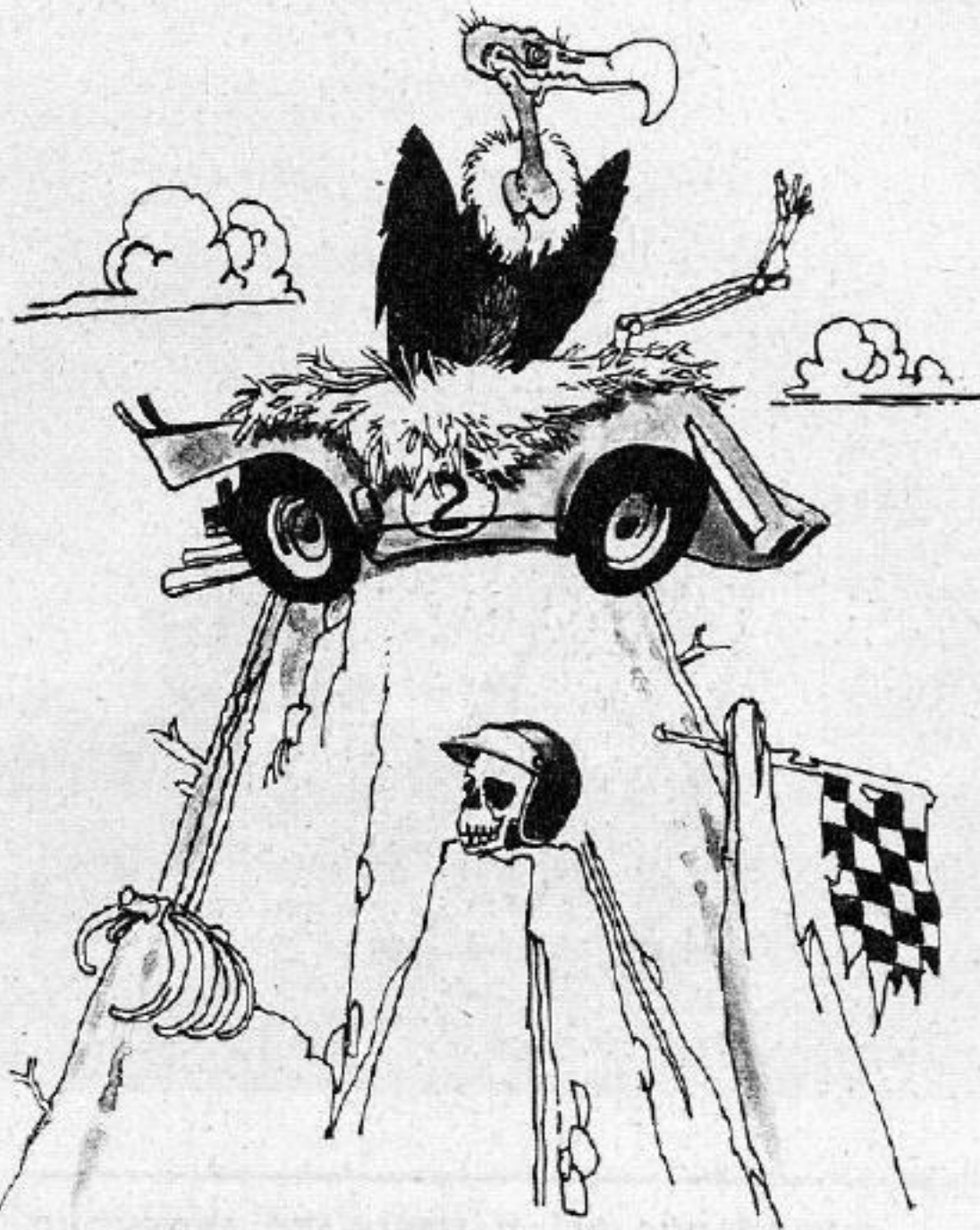
## Europeo de Marcas [SP HASTA 2000 cm3]

18 de abril	Circuito de Paul Ricard	Francia
2 de mayo	Circuito de Haamnenlinna	Finlandia
23 de mayo	Copa Tauern	Austria
5 de junio	Silverstone	Gran Bretaña
20 de junio	Trofeo de Auvergne	Francia
4 de julio	Solitude	Alemania
18 de julio	G.P. de Mugello	Italia
15 de agosto	Copa Ciudad de Enna	Italia
5 de septiembre	500 Km de Nürburgring	Alemania
19 de septiembre	Trofeo de Ardenne	Bélgica
26 de septiembre	Trofeo de las Dunas	Holanda
7 de noviembre	6 Horas de Jarama	España





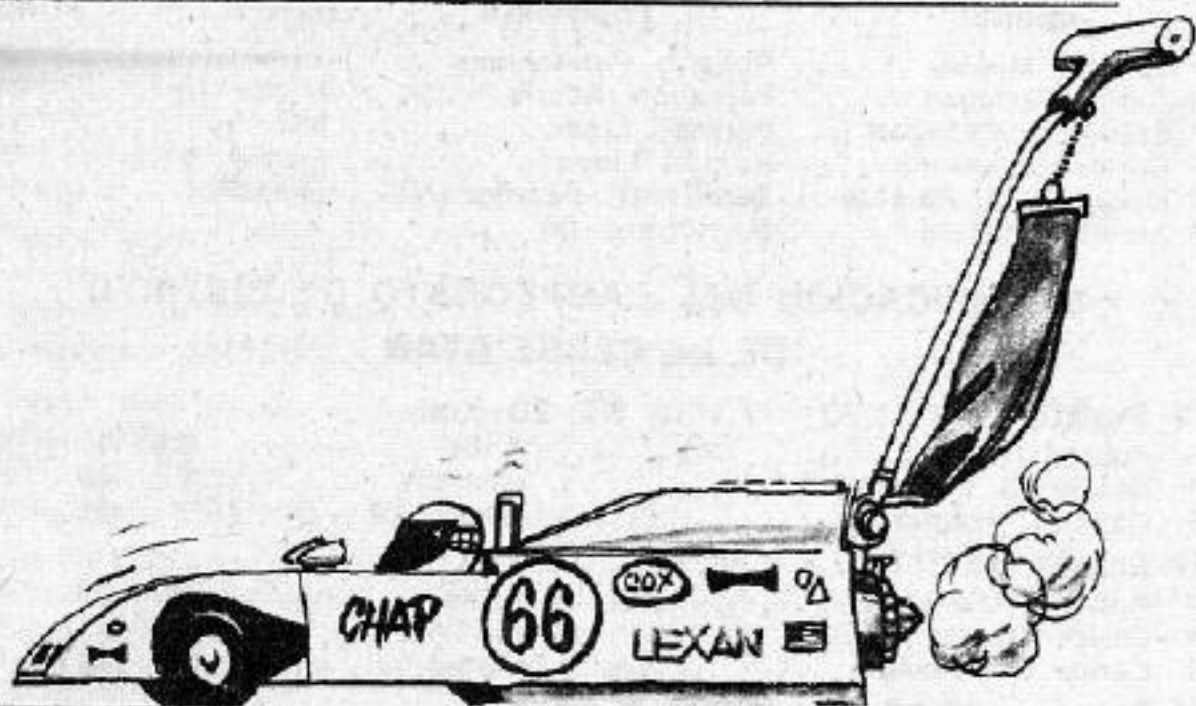
# LOS MUCHACHOS



## EUROPEO DE MONTAÑA

25 de abril	G.P. de Austria	Austria
30 de mayo	Trepada de Montseny	España
6 de junio	Premio de los Alpes	Alemania
20 de junio	Trepada del Monte Ventoux	Francia
4 de julio	Trepada Trento-Bondone	Italia
18 de julio	Trepada Cesana-Sestriere	Italia
8 de agosto	Trepada de Mont-Dore	Francia
29 de agosto	Oilon-Villars	Suecia

## COPA CAM AM



29 de mayo	Mosport Park	Canariá
27 de junio	Saint Jovite	Canadá
10 de julio	Klondike 200	Canadá
24 de julio	Watkins Glen	EE.UU.
8 de agosto	Chesapeake	EE.UU.
22 de agosto	Mid-Ohio	EE.UU.
29 de agosto	Road America	EE.UU.
12 de septiembre	Bridgehampton	EE.UU.
26 de septiembre	Donnybroke	EE.UU.
17 de octubre	Laguna Seca	EE.UU.
31 de octubre	Riverside	EE.UU.
7 de noviembre	Searspoint	EE.UU.

## EUROPEO DE TURISMO

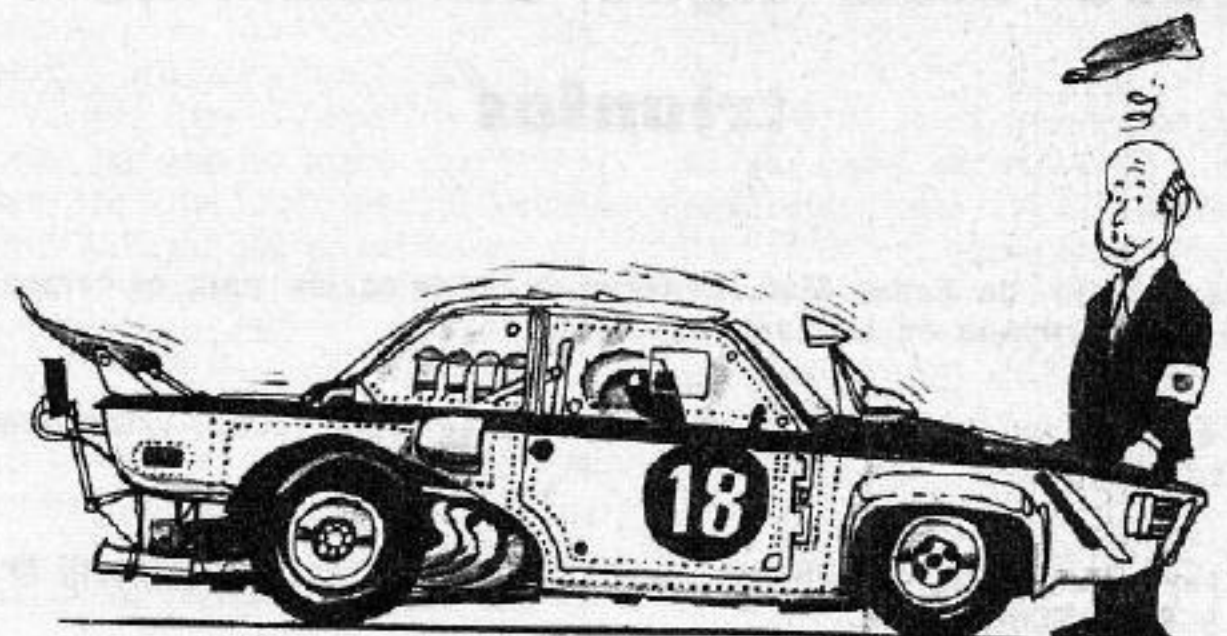
14 de marzo	4 Horas de Monza	Italia
11 de abril	Trofeo de Austria	Austria
23 de mayo	Gran Premio de Brno	Checoslovaquia
20 de junio	Brands Hatch	Gran Bretaña
11 de julio	Gran Premio de Turismo	Alemania
24 de julio	24 Horas de Spa	Bélgica
29 de agosto	Trofeo de Zandvoort	Holanda
12 de septiembre	6 Horas de Paul Ricard	Francia
3 de octubre	4 Horas de Jarama	España

## CAMPEONATO DE RALLIES

5/7 de febrero	Rallye las Rutas del Norte	Francia
2/5 de marzo	Lyon-Charbonniere-Solitude	Alemania
2/3 de abril	Rally de Elba	Italia
9/13 de abril	Circuito de Irlanda	Irlanda
25/30 de abril	Rally de los Tulipanes	Holanda
21/23 de mayo	Rally de Wiesbaden	Alemania
5/11 de junio	Rally de Escocia	Escocia
16/20 de junio	Rally de Ginebra	Suecia
2/4 de julio	Rally Vitava	Checoslovaquia
15/18 de julio	Rally de Polonia	Polonia
12/15 de agosto	Rally del Danubio	Rumania
19/22 de agosto	Rally de los Mil Lagos	Finlandia
26/28 de agosto	Rally de San Martino	Italia
20/30 de setiembre	Tour de France	Francia
6/10 de octubre	Rally de TAP	Portugal
15/17 de octubre	Rally de los Mil Minutos	Austria
22/24 de octubre	Rally de España	España
6/7 de noviembre	Tour de Corse	Francia
11/13 de noviembre	Giro de Bélgica	Bélgica

## MARCAS:

22/29 de enero	Rally de Montecarlo	Mónaco
15/17 de marzo	Rally San Remo-Sestriere	Italia
8/12 de abril	East African Safari	Rhodesia
13/16 de mayo	Rally Alpes Austríacos	Austria
27/30 de mayo	Rally del Acrópolis	Grecia
18/22 de agosto	Rally del Canadá	Canadá
8/13 de setiembre	Copa de los Alpes	Francia
20/25 de noviembre	Rally de Gran Bretaña	Gran Bretaña
	Rally de Marruecos	Marruecos







# SOBRE RAYOS Y ESTRELLAS

**Finalizaron los campeonatos de Lightning y Star. Roberto Mieres se volvió a destacar como dueño absoluto de la clase de la estrella de cinco puntas. En Lightning, Pedro Sisti sigue su cosecha de triunfos**

El Mancarrón, de Pedro Sisti, ganador de la selección para el campeonato sudamericano de la clase Lightning.

Los escoltas del Campeón Argentino, Carlos Terragno (5013) y Guillermo Callegari (4975).

En plena empopada el Titila de los Campeones Argentinos Roberto Mieres y Raúl Perrachione.

## RESULTADOS DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE STAR

1ª Regata - Viento SSO 20 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	1 h 22 m 27 s
2º Guillermo Callegari	Shandry	1 ,, 25 ,, 23 ,,
3º Carlos Terragno	Marlin III	1 ,, 25 ,, 30 ,,
2ª Regata - Viento ENE 18 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	2 ,, 25 ,, 10 ,,
2º Margarita G. Parente	Lancelot	2 ,, 31 ,, 40 ,,
3º Carlos Terragno	Marlin III	2 ,, 31 ,, 41 ,,
3ª Regata - Viento E 18 Km.		
1º Carlos Terragno	Marlin III	1 ,, 55 ,, 25 ,,
2º Roberto Mieres	Titila	1 ,, 57 ,, 20 ,,
3º Alberto Meijde	Acuarel	1 ,, 57 ,, 50 ,,
4ª Regata - Viento NE 20 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	1 ,, 46 ,, 45 ,,
2º Carlos Terragno	Marlin III	1 ,, 51 ,, 55 ,,
3º Guillermo Callegari	Shandry	1 ,, 53 ,, 25 ,,
5ª Regata - Viento NE 18 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	1 ,, 24 ,, 03 ,,
2º Carlos Terragno	Marlin III	1 ,, 35 ,, 02 ,,
3º Guillermo Callegari	Shandry	1 ,, 25 ,, 45 ,,

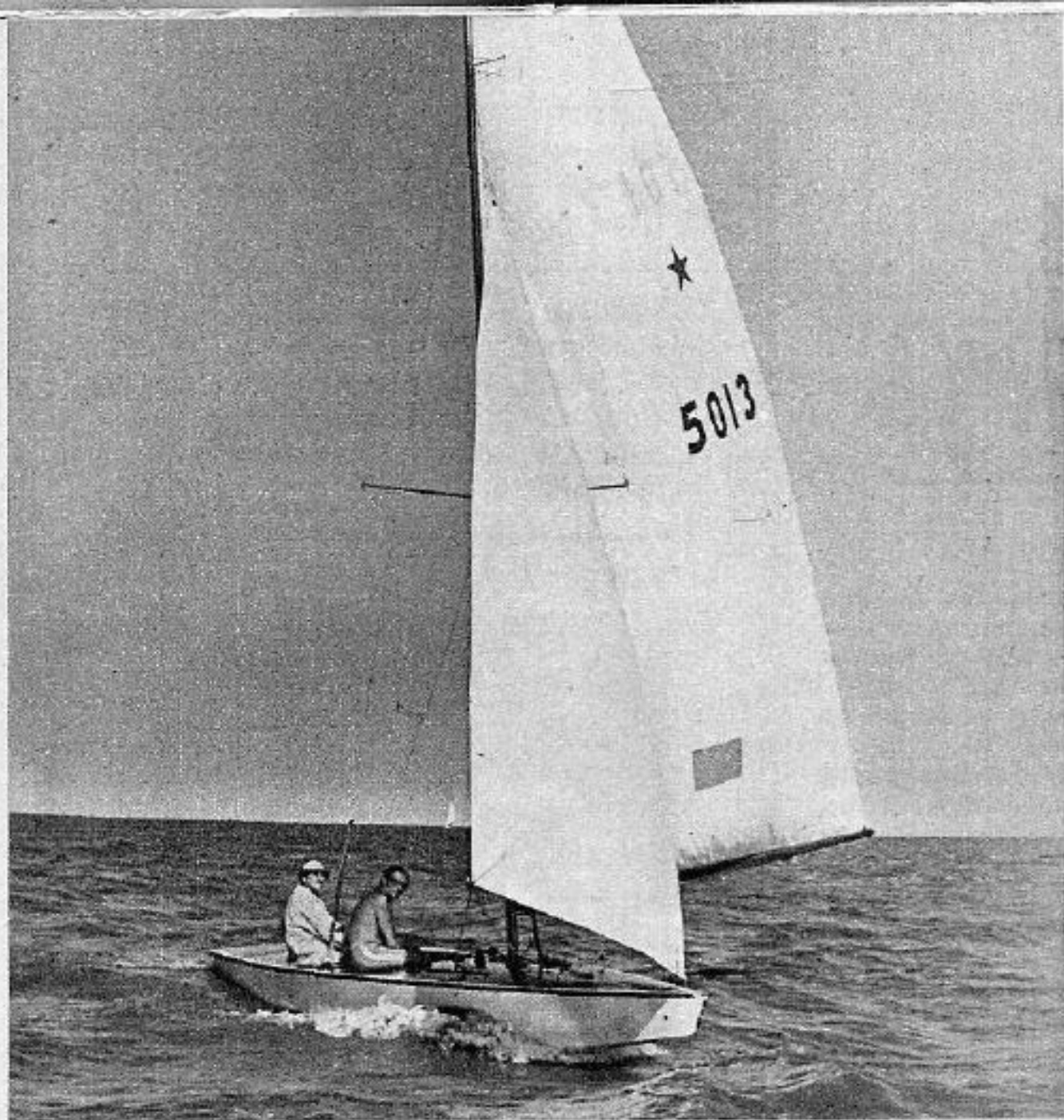
## CLASIFICACION FINAL

Timonel	Tripulante	Barco	Puntaje
1º Roberto Mieres	Roberto Perrachione	Titila	29
2º Carlos Terragno	Fernando Aduris	Marlin III	24
3º Guillermo Callegari	Rolando Ligthoe	Shandry	17
4º Carlos Comesaña	Hernán Liosa	Parma	15
5º Margarita G. Parente	Serafin G. Parente	Lancelot	11
6º Alberto Meijde	F. Herrera (h)	Acuarel	9

## CLASIFICACION DEL CAMPEONATO DE DISTRITO DE LA CLASE STAR

1ª Regata - 28 11 70 - Viento NE 20 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	2 h 04 m 10 s
2º Guillermo Callegari	Shandry	2 ,, 05 ,, 55 ,,
3º Carlos Terragno	Marlin III	2 ,, 07 ,, 12 ,,
2ª Regata - 29 11 70 - Viento SE 30 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	2 ,, 20 ,, 15 ,,
2º Carlos Terragno	Marlin III	2 ,, 21 ,, 10 ,,
3º Carlos Comesaña	Parma	2 ,, 22 ,, 10 ,,
3ª Regata - 12 12 70 - Viento N 18 Km.		
1º Guillermo Callegari	Shandry	2 ,, 18 ,, 00 ,,
2º Carlos Comesaña	Parma	2 ,, 19 ,, 10 ,,
3º Víctor Frágola	Potro	2 ,, 19 ,, 40 ,,
4ª Regata - 13 12 70		
Anulada por huelga de Eolo, que no quiso soplar ni siquiera una suave brisita.		
5ª Regata - Viento NE 25 Km.		
1º Roberto Mieres	Titila	2 ,, 01 ,, 00 ,,
2º Guillermo Callegari	Shandry	2 ,, 04 ,, 25 ,,
3º Víctor Frágola	Potro	2 ,, 05 ,, 00 ,,
6ª Regata - 20 12 70 - Viento SO 10 Km.		
1º Víctor Frágola	Potro	2 ,, 50 ,, 30 ,,
2º Roberto Mieres	Titila	2 ,, 58 ,, 00 ,,
3º Carlos Terragno	Marlin III	2 ,, 58 ,, 02 ,,





## 7ª Regata - 26/12/70 - Viento E 7 Km.

19	Roberto Mieres	Titilla	2 h 12 m 20 s
29	Carlos Terragno	Marlin III	2,, 13,, 22,,
39	Carlos Comesaña	Parma	2,, 14,, 46,,

## CLASIFICACION FINAL

	Timonel	Tripulante	Barco	Puntaje
19	Roberto Mieres	Raúl Perrachione	Titilla	54
29	Carlos Terragno	Fernando Aduris	Marlin III	47
39	Guillermo Callegari	Rolando Ligthoe	Shandry	42
49	Carlos Comesaña	Jorge Bruzone	Parma	39
59	Víctor Frágola	Benjamín Rubin	Potro	36
69	Margarita G. Parente	Serafín G. Parente	Lancellot	25
79	Alberto Meijide	Gullermo Cossese	Acuarel	22
89	Gullermo Hunt	Evan Storey	Dalgulri	15
99	Walter Gentilini	Adrián Rivi	Yamique	14
109	Karl Spannagel	Carlos Rizzo	Trigémimo	6

## RESULTADOS DE LAS REGATAS DE LA SELECCION PARA EL XVIII SUDAMERICANO DE LA CLASE LIGHTNING

## 1ª Regata - 8/12/70 - Viento NO 15 Km.

19	Pedro Sisti	Mancarrón	2 h 04 m 01 s
29	Ricardo Giovanello	Repunte V	2,, 04,, 07,,
39	Mario Isola	Yatasto	2,, 07,, 30,,

## 2ª Regata - 12/12/70 - Viento N 18 Km

19	Pedro Sisti	Mancarrón	2,, 20,, 50,,
29	Carlos Collet	Marmolín	2,, 49,, 00,,
39	Aníbal Gatti	Qué sé yo IV	3,, 00,, 00,,

## 3ª Regata - 13/12/70 - Viento E 3 Km.

19	Pedro Sisti	Mancarrón	2,, 13,, 00,,
29	Mario Isola	Yatasto	2,, 17,, 10,,
39	Ricardo Giovanello	Repunte V	2,, 18,, 00,,

## 4ª Regata - 18/12/70 - Viento NE 25 Km.

19	Pedro Sisti	Mancarrón	2,, 00,, 30,,
29	Mario Isola	Yatasto	2,, 01,, 45,,
39	Oswaldo Bordino	Flamingo III	2,, 02,, 30,,

## 5ª Regata - 20/12/70 - Viento SO 10 Km.

19	Carlos Collet	Marmolín	2,, 48,, 45,,
29	Ricardo Giovanello	Repunte V	2,, 49,, 00,,
39	Mario Isola	Yatasto	2,, 49,, 40,,

## 6ª Regata - 26/12/70 - Viento E 7 Km.

19	Ricardo Giovanello	Repunte V	2,, 25,, 36,,
29	Mario Isola	Yatasto	2,, 28,, 50,,
39	Carlos Collet	Marmolín	2,, 28,, 10,,

## CLASIFICACION FINAL

	Timonel	Tripulante	Barco	Puntaje
19	Pedro Sisti	Mancarrón	57 puntos	
29	Mario Isola	Yatasto	53 "	
39	Carlos Collet	Marmolín	51 "	
49	Ricardo Giovanello	Repunte V	50 "	
59	Oswaldo Bordino	Flamingo III	41 "	
69	Enrique Meigorance	Morsa	39 "	
79	Aníbal Gatti	Qué sé yo IV	39 "	
89	Andrés Pérez	Fatiga II	30 "	
99	Heraldo Tramaglia	Flamingo II	28 "	
109	Jorge Irizar	Catriel	13 "	

## CAMPEONATOS:

## ARGENTINO Y DE DISTRITO DE LA CLASE STAR

A pesar de que el Campeonato Argentino de la clase Star se llevó a cabo a principios de noviembre, creemos que todavía estamos a tiempo de comentar un poco el desarrollo del torneo, en el que participaron seis tripulaciones.

Se realizó éste sobre un total de cinco regatas sin descarte, en el octógono de la FAY, organizado por el club Náutico Olivos, siendo los oficiales de día los entusiastas Hernán Llosa y Jorge Dodds. Indiscutiblemente la competencia fue un monólogo de "Bitito" Mieres quien triunfó en cuatro de las series; la otra le correspondió a Carlos Terragno, que es, en la actualidad, quien más fuerza le hace al timonel del Titilla.

Como era de esperar, para esta época, los vientos fueron siempre bastante buenos y regulares con lo que se lograron regatas muy parejas y sin bruscas descolocaciones causadas por los a veces malditos borneos tan típicos de nuestra ribera.

También finalizó el campeonato de Distrito de los Etaristas, evento éste que se utilizó simultáneamente como selección para los campeonatos: Sudamericano abierto de la clase, que se disputará en aguas de Olivos entre el 9 y 16 de enero próximo, y el Mundial de este nuevo año que se inicia.

En esta oportunidad los inscriptos fueron diez, aunque todavía no se sabe a ciencia cierta de dónde salieron tantos starts de golpe.

Nuevamente fue Mieres quien se destacó en cada una de las siete series y también fue otra vez el muy regular Terragno quien anduvo merodeando por la vanguardia. Aunque hay que destacar que a partir de la mitad del Torneo en adelante se notó un repunte muy notorio en casi todos los participantes, tal vez porque las condiciones climáticas cambiaron un poco, hubo menos viento y bastantes borneos.

Como hechos notables, se vieron algunas averías, Meijide y Gentilini se quedaron sin sus sendas botavaras, "Kalala" Spannagel fue "il capo" de las roturas, ya que no logró correr regata sin que algo de su Trigémimo fallara; de todas maneras, ganó el título al entusiasmo y a la perseverancia; título al que también se hicieron acreedores de alguna manera todas aquellas que podemos considerar nuevas, por lo menos en la clase, y de los que se destacó en la medida de sus posibilidades el timonel de

Yamiqué, don Walter Gentilini.

Con respecto al próximo sudamericano, se puede adelantar que pese a las promesas de concurrencia por parte de Italia, Venezuela, EE.UU. y Brasil, sólo participarán delegaciones de los dos últimos países nombrados puesto que problemas de transporte imposibilitaron la venida de todos los barcos. De todas formas se estima que el total de inscriptos será de aproximadamente 20 tripulaciones a las que desde ya les deseamos no tengan las espantosas calmas de nuestro verano, y que gane el más mejor.

## SELECCION PARA EL

## CAMPEONATO

## SUDAMERICANO

## DE LA COPA LIGHTNING

Con la culminación de los festejos navideños, finalizó también el torneo que el Club Náutico Olivos organizó para seleccionar a nuestros representantes en el XVIII Campeonato Sudamericano de la Clase Lightning, el que se correrá en el mes de febrero en la difícil cancha que hay frente a la Escuela Naval Brasileña (organizadora del certamen) en la entrada de la bahía de Guanabara.

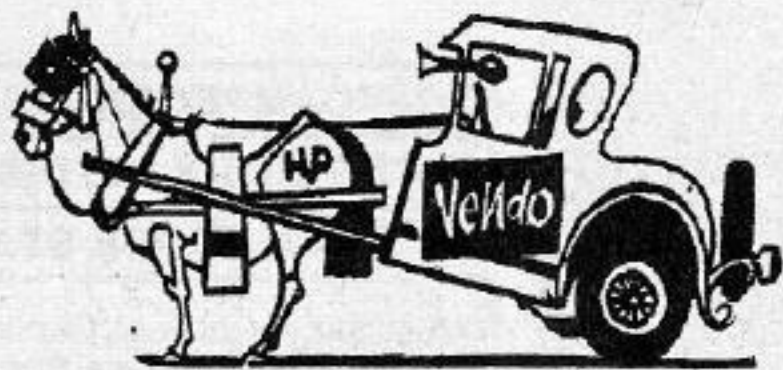
La selección fue corrida por 12 yates y se realizó sobre seis regatas con descarte de una. Pedro Sisti al timón de su Mancarrón superó notoriamente a sus contrincantes, a tal punto que no le fue necesario intervenir en la última de las series.

Nuestro país estará representado en esta oportunidad —si es posible transportar los barcos— por los seis primeros de la mencionada selección y por supuesto por el actual poseedor del título, Mario Isola. Luego de este evento en tierra carioca, los lightnistas se reunirán nuevamente en los Juegos Panamericanos a realizarse en las cercanías de Bogotá. Lindo sería que la tripulación argentina que defiende nuestros colores en los Panamericanos pudiera entrenarse en los EE.U. junto a los "capos" de la clase. Por ejemplo: ¡qué tal si corriera el Circuito del Sur, en Miami, que consta de tres torneos diferentes que se disputan en solo diez días!

Por otro lado, surge un problema para la clase del rayo (lightning), con respecto al mundial. Esta vez toca en Finlandia y parece ser que la única semana de luz de este país europeo, coincide con la elegida para los Juegos Panamericanos. Nuestros regatistas se tendrán que conformar con correr uno de los dos eventos, a menos que surja una solución salvadora.



# AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

**GUILLERMO BILLY COMPETICION** vende sus Peugeot 504 listos para largar. Preparación Roberto Díaz, Grupo Dos. Comple-



tos y con lo mejor. Tratar: Sr. Pinto o Schiavone en Bartolomé Mitre 3680, de 9 a 18.

**KART:** listo para largar. Chasis y motor D'Arminio (Del equipo oficial). En actividad. Modelo 1970, con 2 carburadores.



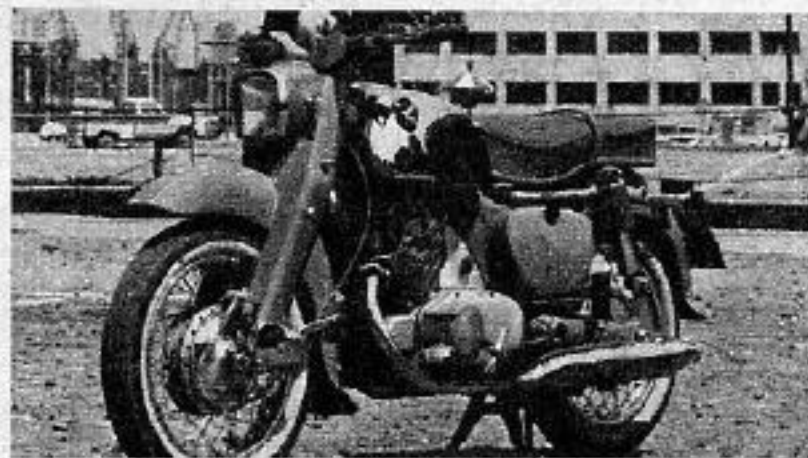
Equipo de freno a disco importado. Pintura metalizada. Estado impecable. Vende al contado por retirarse de la actividad, Héctor M. Tizón. Tratar: Andonaequi 3435, Capital, taller D'Arminio.

**HAGA CARROCERIAS PLASTICAS.** Hugo Horacio Hasenbaig ha organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. Teórico y práctico. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El Fascinante Mundo del Plástico", Casilla de Correo 1238, Correo Central.

**HAGASE SU LANCHAS PLASTICA;** ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieren el curso perso-

nal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Hugo Horacio Hasenbaig.

**HONDA 250 cm<sup>3</sup>.** Prácticamente nueva. Única por su estado. Tiene 3.000 km solamente (de verdad, garantizados). Bicilín-



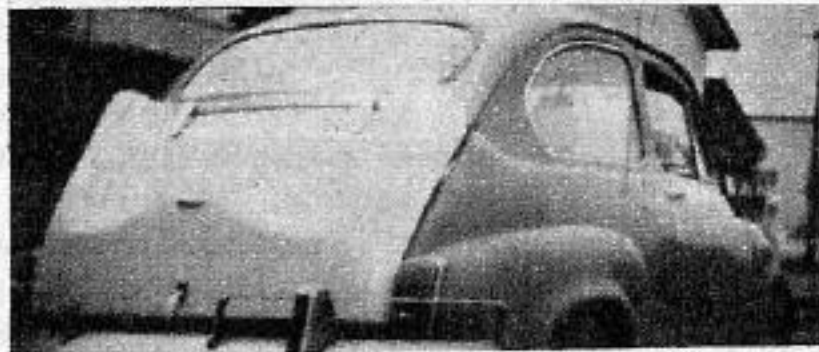
drica. Arranque eléctrico. Indicador de viaje, etcétera. 140 km/h. Vendo 350.000. Patentada en la Capital Federal. Tratar: Guillermo Mártire, tel. 32-1105 (de 12 a 19).

**VENDO CHASIS DE FORMULA 4 completo,** freno a disco, llanta de magnesio. Chasis tipo especial. Precio total 150.000 pesos m/n. Corrientes 340, Villa Ballester.

**SI SU PEUGEOT o DKW** quiere arreglar, a Técnica Sur debe arribar. Servicio Integral Especializado. Constitución 51, Avellaneda, tel. 22-7645.

**CARROCERIA GORDINI UNICA.** Techo corredizo. Original de fábrica. Nueva, completa. Precio total común. Vende Pepe Viniegra, E. Martínez 2360, Capital (altura Olazábal 3500).

**CAPOTS Y TROMPAS DEPORTIVAS FIAT 600.** Trompas TC "A", cualquier marca y

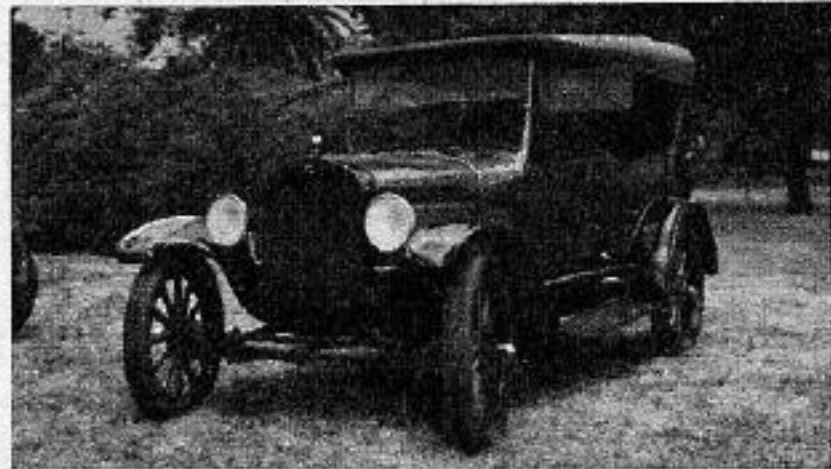


modelo. Bmé. Mitre 3350. Victoria, teléfono 744-0623.

**MOTOR PORSCHE 1600 SUPER,** vendo. Completamente ajustado, ideal para colocar en "Volkswagen", papeles en regla. Gran oportunidad. Sr. Daniel, tel. 85-8715.

**VENDO: cuentavueltas electrónico VDO 8000 rpm** para De Carlo, NSU, 150 pesos ley; carburador con múltiple Solex 34-PCY, Sport-Prinz, 150 pesos ley; dinastart completo De Carlo, 150 pesos ley. Sr. Daniel, tel. 85-8715.

**FORD "T" 1926 ORIGINAL.** Estado excep-



cional. Integramente hecho a nuevo. Teléfono 781-0164 y 59-7429, Sra. Ester.

**JORGE CUPEIRO VENDE** su Chevrolet TC "A", ganador en Pergamino, con motor,



completo, listo para largar. Tratar en EXPO-AUTO '71, Av. Colón y Alvear, Mar del Plata.

**JORGE CUPEIRO VENDE** su Liebre III modificada, ganadora de la última carrera TC "B", con o sin motor "Chevrolet". Facilidades de pago. Tratar en EXPO-AUTO '71, Av. Colón y Alvear, Mar del Plata.

**VENDO FORD "A" CUPE,** perfecto estado. Integramente original. Modelo 1931. Tratar y verla en: Guardería Náutica "Río Reconquista" S. A., Liniers y Puente Olivares, TIGRE.

**COMPRO LANCHAS** plástico o madera con motor dentro o fuera de borda. Pago al contado, tel. 782-6081. Personalmente: Sres. Gastón o Hugo, Av. G. Udaondo 1436, Capital.

**LOS VOLANTES MAS REDONDOS DE PLAZA,** para camiones, autos, motocicletas, triciclos, andadores. De Mikarta y cuero, de F-2, F-1 y SO4Na. Primera fábrica de volantes deportivos, Joaquín V. González 5050, Capital.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra \$ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.



# en rosario = corsa

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

- Córdoba 1177 - T.E. 61592

solo Ud., el camino...  
y su mundo personal



Unico distribuidor en todo el pais

*nicolás m. canet*

Pte. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

STEREO A CASSETTE PARA AUTOMOVILES  
GRABADOR Y REPRODUCTOR **SANYO**



D.K.W.

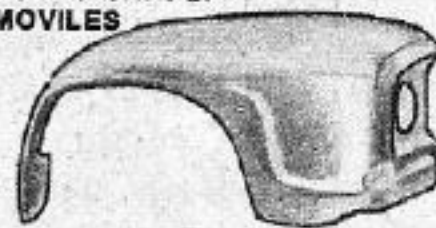
toda la línea  
repuestos y accesorios  
legítimos e importados

**AUTO UNION**

**AUTOGOL S.R.L.**

3 de febrero 1563  
T.E. 45364 Rosario

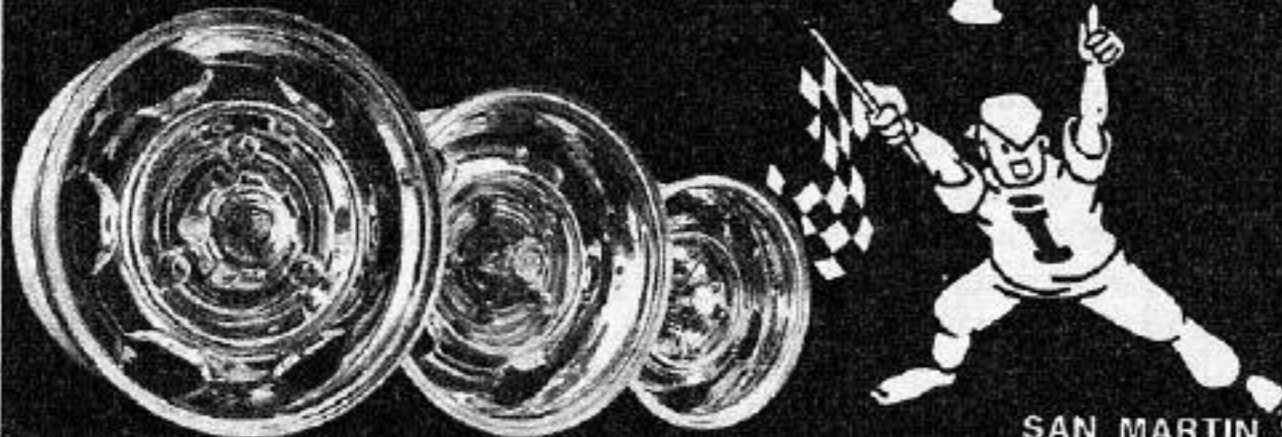
**EXPOSICION  
PTE. ROCA SAL**  
REPUESTOS DE CHAPERIA  
DE AUTOMOVILES



PUERTAS  
CAPOTS  
GUARDABARROS CARROCERIAS

PTE. ROCA 1581 T.E. 27232  
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051.  
ROSARIO.

## ruedas deportivas



DISEÑOS EXCLUSIVOS  
LLANTAS DISTINTOS ANCHOS  
CROMADO GARANTIDO 1 AÑO

Fabricantes  
**INDARA S.R.L.**

SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166 - 80025 - ROSARIO

**NO BUSQUE MAS!**



**CHAPA-TODO**

PARTES DE CARROCERIAS  
PARA TODAS LAS MARCAS

Puertas - Guardabarrros - Capots  
Techos Parantes - Molduras  
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas  
Opticas, Zócalos, etc.

ENVIOS AL INTERIOR

AV. ALBERDI 267 T.E. 39-5896 Rosario

piense  
con  
precisión



**INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.**

CUENTA REVOLUCIONES  
MEDIDORES DE NAFTA  
ACEITE Y TEMPERATURA  
LAVA PARABRISAS

TABLEROS  
VELOCIMETROS  
AMPERIMETROS  
LIMPIA PARABRISAS

GÜEMES 2057 T.E. 22527  
REPARACION Y VENTAS: ROSARIO

**PHILIPS  
AUTORADIO**



viva el sonido  
pongale philips  
a su auto



AUTO RADIO  
**maica**

Pte. Roca 1686  
T.E. 27553 ROSARIO



REPRODUCTOR STEREO

## Calendario Calendario Calendario



### TEMPORADA INTERNACIONAL

La primera carrera del año por el Campeonato Mundial de Marcas se disputará el domingo próximo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Contará con puntaje para dicho campeonato en la escala de 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto.

La competencia, que es organizada por el Club Y.P.F., será los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Se desarrollará sobre el circuito número 15, el cual deberá ser recorrido en 164 oportunidades.

La actividad comenzará el viernes 8 con los entrenamientos que serán de 15 a 19 horas.

La clasificación oficial tendrá lugar al día siguiente en el mismo horario. La misma determinará el orden de partida y no tendrá carácter de eliminatoria.

La carrera dará comienzo a las 8,30 horas del domingo mediante largada con coches detenidos. Como en años anteriores, y por razones ya conocidas, no se efectuará venta anticipada de entradas. Las mismas se comenzarán a vender a partir de las 6 horas del día de la competencia.



**LIBRO DE QUEJAS**

de Aurora de C. Menéndez, Bariloche, Río Negro.

Señoras: a pesar de los consejos de todos mis amigos tuve la "brillante" idea de comprarme un Renault 4-S, pues aunque parezca mentira me dejé convencer por la publicidad y por los vendedores de autos, y ahora sufro las consecuencias en forma de grandes dolores de cabeza.

Con el auto con mil y pico de kilómetros hice un viaje a Bs. As. De repente comprobé con gran asombro que la varilla indicadora de aceite estaba debajo del mínimo. Como en el manual del coche dice que en ese caso hay que ir rápidamente a una concesionaria, eso fue lo que hice. En dos concesionarias del Gran Buenos Aires —una en Adrogué y otra en Lomas de Zamora— me dijeron que tanto los 4-S como los R-6 tenían un problema de fábrica y que en algunos casos debían ser cambiados los motores; ellos tenían algunos vehículos vendidos a los cuales ya estaban por cambiarles los motores. También me indicaron que la concesionaria que me había vendido el auto era quien en definitiva tenía que darme las conformidades a la garantía que viene con cada vehículo.

En mi viaje de regreso a ésta tuve que venirme con latas de aceite dentro del vehículo y en cuanto llegué fui al concesionario local y le expuse mi problema. Se me contestó que para tomar una determinación habría que esperar la visita del inspector, al que esperé nada menos que desde el 22 de setiembre hasta el 10 de noviembre, fecha en que se decidió a hacer una breve visita por la zona. Mientras tanto, entre cambio y cambio de aceite, mi 4-S tomaba tres litros y medio de aceite.

En la conversación que mantuve con el "señor inspector" éste cortésmente me dijo que solucionarían mi problema y que arreglarían el auto y que IKA Renault se responsabilizaba por el perfecto funcionamiento de las unidades que estaban en la calle y que etc, etc. Pero que no se hacían cargo de los gastos que ha-

bía tenido con la unidad ni del cambio de la goma delantera izquierda que está totalmente gastada; ¡ah! porque me olvidaba decirles que mi auto, como otros similares que andan por la zona, gastó al cabo de 15.000 kms tal neumático, al extremo que si piso un chupetín se revienta. Como aclaración me dijo el "señor inspector" que el desgaste de la goma se debía a que estaba mal alineada la dirección. Yo me pregunto ahora: ¿si el taller autorizado de la marca no sabe hacer una alineación, qué se puede esperar de otros trabajos más importantes? Además, el mecánico me dijo que el problema no era de alineación dado que luego de realizarla perfectamente la goma se siguió gastando.

Pero el colmo de mi paciencia llegó al límite hoy, cuando llevé el coche para hacer el "arreglo" que IKA dispuso. Me encuentro con que han sacado totalmente el motor, que están limando pistones, cambiando aros y no sé cuántas cosas más y me dice el mecánico que tendré que asentarlo nuevamente y que no sabe si el coche quedará bien y etc., etc.

¿A ustedes les parece que un automóvil que yo compré 0 Km y ahora tiene 18.000 Kms esté en esas condiciones? A mi entender creo que lo menos que tendría que hacer IKA-Renault para mejorar el concepto que se tiene y que tengo yo particularmente de ella era cambiarme totalmente el motor.

Realmente pienso que en vez de hacer publicidad para competir con unidades similares, podrían hacer que los que compran su marca estuvieran conformes y bien atendidos y ellos se constituirían en los mejores propagandistas.

Por último les pido que si pueden —y si ello no los va a indisponer con alguien— que publiquen mi carta. Se imaginan que el usuario no puede hacer nada para que lo escuchan, dado que siempre tiene que hablar con intermediarios que unos a otros se echan las culpas y en definitiva todos resultan culpables y a la vez inocentes. Agradeciendo vuestra atención me complazco en saludarlos muy atentamente.

**PREGUNTEJAS**

de Ricardo Alberto Hansen, Tandil, Pcia. de Buenos Aires.

Estimados Corsas: escribo esta carta felicitándolos por el tremendo éxito de vuestra revista y para formularles ciertas preguntas.

1) ¿Con qué marca y chasis corrieron durante el año los siguientes pilotos de M.A. Fórmula 2? Oscar Grigolo, Antonio Lorenzani, Juan Pomodoro, Domingo Montore, Carlos Sapotti y Carlos Lustig.

R) Grigolo con un Grigolo-Peugeot; Lorenzani con Crespi-Peugeot; Pomodoro con un Rafaela-Peugeot; Montore con un Montore-Fiat; Riva con un Rafaela-Peugeot y Carlos Sapotti con un CS-Fiat. De Lustig no sabemos.

2) ¿Quiénes fueron los ganadores y con qué marca en las carreras de este año de Keimola (Finlandia), Thruxton y Hockenheim de la copa Interserie '70?

R) Fueron Gigs Van Lennep (Porsche 917), Helmuth Kelleners (March 707) y Jurgen Neuhaus (Porsche 917).

3) ¿Qué hay de cierto sobre rumores que afirman que en 1971 la fábrica Mc Laren competiría en la copa Can-Am con motores nipones?

R) Se ha hablado algo y nada más. Por el momento no hay nada confirmado.

4) ¿Con qué motor corrió Mark Donohue en las competencias de la USAC de 1970?

R) Con Ford Turbo.

5) ¿Qué significan las siglas A.V.CH. que aparecen en el N° 226?

R) Nos recorrimos todo el N° 226 buscando esa sigla y no la encontramos. Nos tendría que haber indicado la página, pues bastante sufre uno durante todo el día acá como para andar leyendo a CORSA de rabo a cabo (acostumbramos a leer al revés) como postre.

6) ¿Cuántas carreras puntuables ganó el Lola Chevrolet desde que se inició el Campeonato Mundial de Marcas?

R) Una. Las 24 Horas de Daytona de 1969 con un T-70 Mk 3b manejado por Donohue-Parsons.

7) ¿Cuál es la velocidad máxima de un Mc Laren Chevrolet del Grupo 7 o sea Can-Am?

R) 340/360 Kms hora.

**¡MANOS A LA OBRA!**

de Juan C. Sausset, San Juan.

Amigos de CORSA: lo que les pediré es mucho, pero estoy seguro de interpretar los deseos de todos aquellos que han empezado a construir el cuadro del "prototipo CORSA"; realmente es muy necesario que me den los datos que pido para así ahorrarme muchos problemas cuando llegue el momento de poner manos a la obra.

(N. de la R.: lo que nos pide no es mucho).

1) Quisiera si es posible una vista (esquema) del cuadro desde arriba y frente con dimensiones.

R) Lo que solicita esté considerado en la 2a. parte de la nota publicada en CORSA N° 242.

2) ¿Marca de las llantas y diámetro?

R) Rodado de 18 pulgadas x 2.25 de fabricación nacional.

3) ¿Longitud y detalles de construcción de la horquilla oscilante trasera?

R) Es la misma utilizada en la Zanella 125 de serie.

4) ¿Qué tipo y marca de motor se puede usar?

R) Los puntos de amarre señalados en la ilustración corresponden a los del block de la Zanella (versión RK) similares a los de la versión "La Ponderosa" de 175 cm<sup>3</sup>.

5) ¿Dónde se puede comprar el carenado y cuál es su precio?

R) El carenado propuesto es fabricado por Futura Plast en plástico y distribuido por Rivelli y Kissling, Dorrego 2030, Olivos, Pcia. de Bs. As. El precio aproximado de 160 pesos incluye los soportes.

6) ¿Cuál es el precio estimado de los elementos?

R) De 600 a 800 pesos ley. La diferencia entre ambas cotizaciones la determina las oscilaciones de precios de compra de elementos en plaza como ser cubiertas, horquillas, llantas, y el cálculo de mano de obra y la calidad de los materiales empleados.





**A 30 km/h sus neumáticos  
dependen de Ud.**

**A 200 km/h Ud. depende  
de sus  
neumáticos.**



cicero publicidad

**Nueva  
Fate TM - con o sin cámara.**

El Círculo Rojo de las nuevas cubiertas FATE TM  
significa más pique, mayor agarre, más estabilidad  
y mejor frenado.

Cubiertas  
FATE TM  
Seguridad en alta velocidad

**fate O**  
El neumático argentino.





LPE 50.103

# Dos puertas, cuatro puertas. Siempre TORINO.

Dos o cuatro puertas: una misma sangre. Torino señor de las rutas argentinas. Clase. Potencia. Tenida. Confort. La plenitud del goce de manejar.

Especificaciones técnicas:

Motor: Tornado OHC de 155 HP / 4300 RPM.

Caja de Cambios: ZF de 4 velocidades

des sincronizadas y marcha atrás. Palanca al piso.

Suspensión: Delantera, independiente. Trasera, Link-bar.

Frenos: Con servo. Delanteros, a disco. Traseros, a tambor con válvula antibloqueo.

Sistema eléctrico con alternador de 40 A.

Tablero de Comando: Completísimo y de aguja.

**TORINO-TS** es un producto

**IKA RENAULT** 

La clase internacional