

\$70

Parabrisas

Nº 139

CORSA

17 al 23 de Diciembre de 1968



Las revistas de Mauro

FORMULA 2 EN SAN JUAN

(pág. 6)



¡ABAJO LA G8S

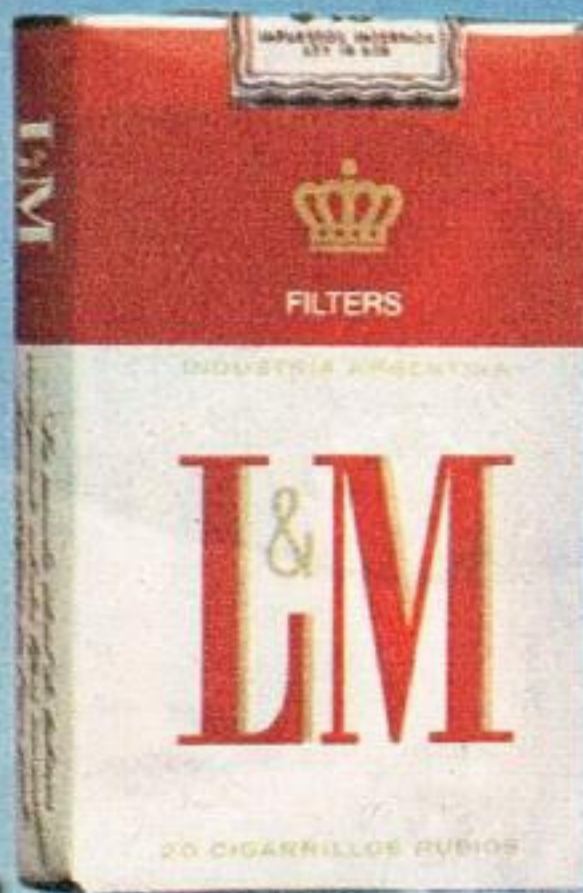


...y arriba su seguridad!

Por su construcción con cordones en ángulo bajo, la nueva G8 de Goodyear -con calificación S- es la cubierta creada para ofrecer máxima seguridad... aun a velocidades sostenidas de 175 Km. p. h. Se "agarra" fuerte a cualquier camino, aumentando la estabilidad del coche y permitiendo un mejor frenado. ¡Es bien recia para caminos más recios, y bien segura para la seguridad de su familia!

G8S GOODYEAR

Al servicio de su seguridad



marca su nivel!
el cigarrillo de
los mejores momentos





¿TURISMO?

El nuevo catálogo AIR FRANCE
"TOURS PRESTIGE 1969"
 acaba de aparecer: **solicítelo!**

Usted encontrará en este lujoso catálogo en colores más de 100 fórmulas de estadas y circuitos en Francia,

en Europa y en el mundo entero, que se adaptan a todos los gustos y presupuestos!

precios excepcionales

25%

de descuento a Europa y Cercano Oriente con la "Tarifa Excursión" sujeta a condiciones especiales.

US\$
10

por día que incluyen:
 • Alojamiento en habitación doble con baño
 • media pensión
 • una excursión en cada ciudad.
 (impuestos y servicio incluidos)

Para preparar sus vacaciones, solicite sin demora el catálogo "TOURS PRESTIGE 1969" que le será entregado gratuitamente en todas las Agencias de Viajes IATA y en AIR FRANCE.

AIR FRANCE: FLORIDA 894 - Tel. 32-7332 - BUENOS AIRES



à votre service

AIR FRANCE

LA RED AEREA MAS EXTENSA DEL MUNDO



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A., Avenida
Leandro N. Alem 898, Cap.
Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE

César Civita

GERENTE GENERAL

Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL

Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL

Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL

Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen

Jefe de Fotografía: Francisco Vera

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES

Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR

Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION

Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL

Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo,

Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez

Ortega y Germán Sopeña,

Gustavo Jorge Costas (Archivo)

COLABORADORES

Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué,

Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini,

Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos,

César M. Sorkin y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

Juan A. Abraham (EE, UU.), Héctor

Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich

(Entre Ríos) y Luis Ruelas (Tucumán).

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DIAGRAMACION

Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C.

González y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos, Antonio Capria,

Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Jorge Arigós

Promotores: Nelba Ferrari,

Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 898, 3er. piso, Buenos Aires. Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: via San Damiano 2. Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

Todos los extranjeros que nos visitan para esta Temporada Internacional de F. 2, quedaron asombrados ante la simple vista del circuito El Zonda, de San Juan. No es para menos; el circuito sanjuanino es algo realmente hermoso, tanto por su dibujo como por el lugar donde se encuentra enclavado. Sobre todo, los pilotos europeos acostumbrados a la tremenda escasez de circuitos permanentes de la que adolece el Viejo Mundo, se quedan admirados de que en este país (donde algunos esperaban encontrar indios boleando ñanduces) existieran tantos circuitos y tan astutos como los nuestros.

A decir verdad, nosotros también nos quedamos admirados al ver la pista de El Zonda, no porque no la conociéramos, sino por la transformación brutal que sufrió desde que allí se disputara la última carrera de TC. En cincuenta días los sanjuaninos trabajaron como locos e hicieron —aparte de mejoras al circuito propiamente dicho— una gran cantidad de obras anexas permanentes, como ser garajes, torre control, baños, etc.

Esto merece un aplauso, nuestra admiración y al deseo de que muchas organizaciones —oficiales y no— sepan imitar el ejemplo. Una vez más quedó demostrado que para obtener logros en cualquier orden de la vida, hay que tener un diez por ciento de inspiración y poner noventa por ciento de transpiración.

G. M.

Posiblemente Dios fue el que empezó todo. Eso es lo que generalmente se acepta para un montón de cosas y de los más diversos órdenes. Empezó los árboles, empezó los gusanos y empezó el tiempo. ¿Y cómo fue eso? Simplemente inventando el primer día. Idea que aparentemente le gustó, y engolosinado siguió con el segundo, el tercero, el cuarto, el quinto, el sexto y cuando todos los que allí no estaban supusieron lo inminente repetición de lo que venía sucediendo, una vez más, el hacedor se tiró a apollillar.

Consecuencia bastante lógica, considerando todo lo que había hecho con sus propias manos —se supone— en tan poco tiempo. Así en forma divina se había creado el almanaque (no el de colgar en la cocina, sino el de la forma de dividir la vida en pedazos) y, lo que es aún más maravilloso, había creado La Fiaca.

Si el Patrón de Patronos se cansó en seis días de trabajar, es muy lógico y humano que nosotros, humildes máquinas de convertir el tiempo en dinero, nos cansemos en el período más dilatado que va

de verano a verano. Así lo dictan las costumbres —nadie piensa en irse a Miramar en agosto— y así llegamos al final del ciclo de yugo 1968. Llegamos a la oportunidad anual de tomarse el bondi. Llegamos al momento de la discusión familiar sobre la elección del lugar adonde muy concienzuda y responsablemente no se hará más que no hacer nada. El éxodo que irremediamente deberá producirse en enero o febrero, o la rutina para algunos de seguir viviendo la rutina de vivir lo mismo de siempre.

TEMPORADA INTERNACIONAL DE F-2-CLUB YPF

La carrera en el autódromo el domingo que viene marcará —y sin ninguna duda— el final de las actividades motorizadas del año. Buen motivo para iniciar el período de no hacer nada. La Fiaca en las tribunas mientras los últimos ruidos de Fórmula 2 se alejan de la Temporada. Con la posibilidad accesible de iniciar el cese de tareas el mismo jueves, cuando ya algunas máquinas estén practicando por su cuenta. O el viernes 20, día en que se cumplirán los entrenamientos oficiales en el circuito 6 desde las 10,30 y hasta las 12,30. El sábado se llevarán a cabo las pruebas de clasificación en el mismo circuito y en el horario de 16 a 19 horas.

El domingo veremos el último de las competencias. Reviste particular interés por los motivos inútiles de mencionar. Será lindo verlos de nuevo —muy pocos portefios habrán viajado a Córdoba o San Juan para verlos— teniendo

en cuenta que el año que viene si vuelven o no, si tendremos Temporada de nuevo o no, estará librado al azar. Como suele ocurrir en nuestro automovilismo.

La carrera se hará en el circuito 6 y comenzará a las 10,30 horas. A diferencia de las tres disputadas, esta última tendrá una programación distinta: se la dividirá en dos series de 25 vueltas cada una, obteniéndose el resultado final de la suma de tiempos.

Gracias al Club YPF hemos tenido lo visto. Es un esfuerzo a nivel nacional. El interior del país pudo ver de cerca el último grí de la moldi en cuanto a mecánica de primera línea internacional, vale decir absoluta. Es ya bien sabido que se han perdido muchos millones de pesos (quizá cien), por esos gastos imponderables e incalculables por adelantado. Es necesario que el domingo el autódromo esté lleno, será la forma de brindar nuestro apoyo a quienes

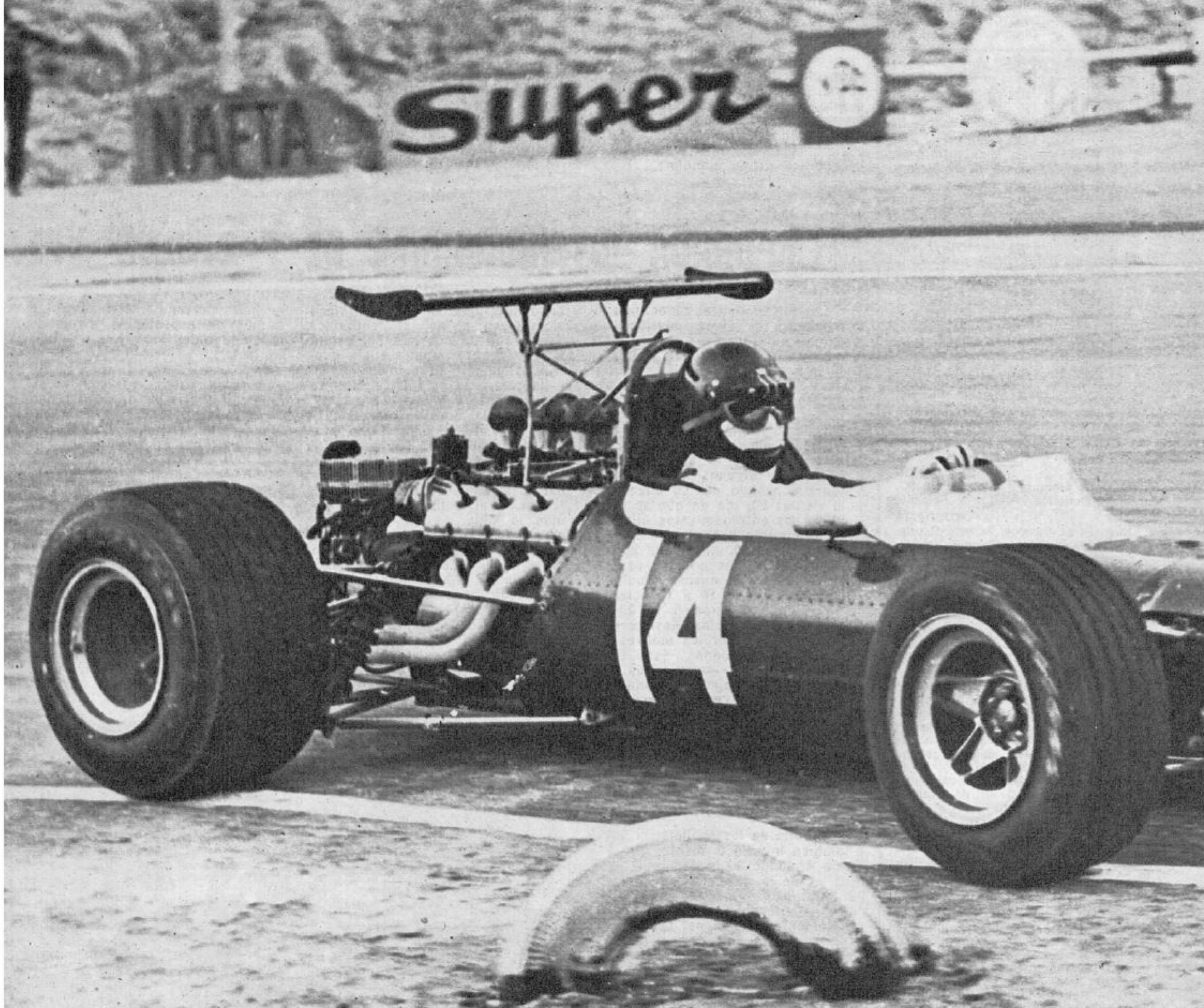
se han esforzado sinceramente por darnos un espectáculo digno de las inquietudes deportivas de nuestro país.

También habrá el domingo venidero una prueba de regularidad organizada con el fin de recaudar fondos para el hospital de Pediatría "Pedro de Elizalde" (Casa Cuna). El recorrido incluye la partida desde la Capital Federal hacia Campana, luego a Pilar y José C. Paz. La largada se efectuará en la Avenida Córdoba 6254 de esta Capital. En calidad de premios se entregarán dos relojes Omega (para el piloto y copiloto del coche ganador). Habrá también varias copas. La prueba finalizará en la residencia que el Touring Club Argentino (que fiscalizará la prueba) tiene en la localidad de José C. Paz. Allí se servirá un almuerzo criollo. Ampliar información en la Avenida Córdoba 6254, T. E. 55-5384, Bs. As.

La euforia de los spoilers también invadió la mente de Armando, el bufetero de la redacción de Parabrisas Corsa. Así se presenta su carro netamente influido por la mecánica Ferrari. Los soportes del alerón tienen perfil alar y debido a su excelente aerodinámica, no fue necesario ningún tensor para mejorar la sujeción. Puede que ahora, mejorado aerodinámicamente el carro, habiéndose logrado aumentar la velocidad media el aparato, los sandwiches lleguen un poquito más frescos y el café aunque sea tibio.



LA TRIPLE



CORONA

temporada
internacional
F2

SAN JUAN

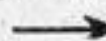
**Buenos Aires, Córdoba
y San Juan. Tres
escenarios diferentes en
los cuales la Ferrari-Dino
triunfó sin dejar ya dudas
de las virtudes técnicas
que le han permitido
destacarse netamente
sobre sus rivales.
Excelente victoria de
Andrea de Adamich y
exhibición de
virtuosismo de Rindt**

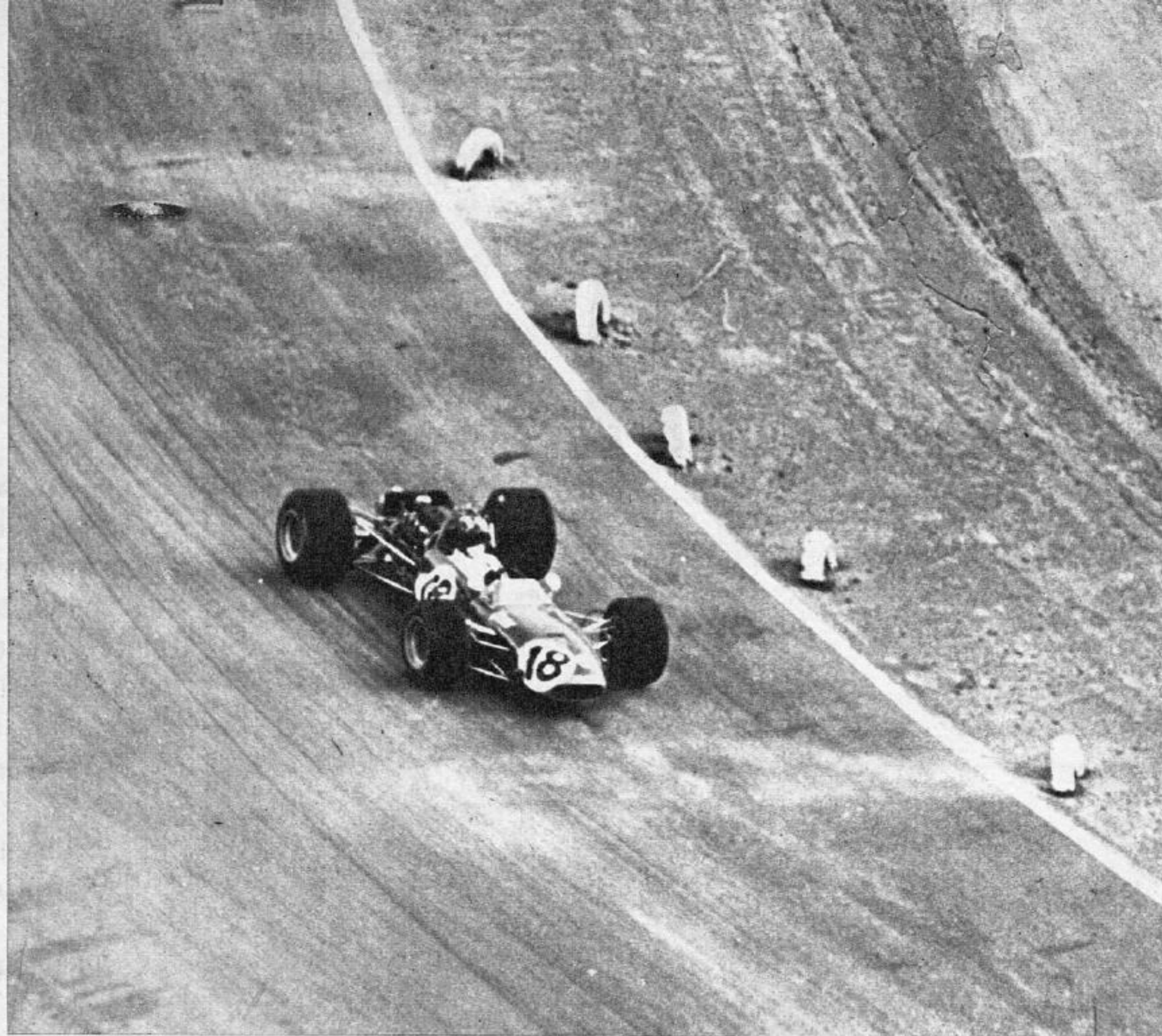
Andrea de Adamich-Ferrari Dino.
Magnífica combinación para la victoria.
La tremenda aceleración que tiene
el F. 2 de Maranello es un arma
contundente contra cualquiera de sus
ocasionales oponentes.

Si a cualquiera le quedaban dudas sobre Ferrari o De Adamich, lo del domingo sirvió como prueba contundente para terminar el juicio. Fue lo mejor que se ha visto hasta ahora, los gringos supieron darnos un verdadero espectáculo puro de carrera.

Ellos nos dieron eso. Pero por nuestra parte, Argentina "corsa" aportó un circuito considerado de los mejores del mundo. En cuanto a belleza estética, en cuanto a trazado, en cuanto a piso y a un montón de cosas más. Ligeramente más veloz que el Autódromo de Buenos Aires y considerablemente más lento que el circuito de Córdoba. El Zonda de San Juan permitió por su dibujo palpar la lucha en pelotón. Claro, hasta que Andrea de Adamich se mandó a mudar. Pero para entonces ya había trascendido la mitad de la carrera.

Conversábamos con los periodistas enviados de Europa y confirmaron también ellos lo que ya adivinábamos: asombro general ante la maravilla de ese escenario que aparece como un oasis automovilístico en medio de ese desierto vertical que es la cordillera y el valle de El Zonda en particular. Para lograr eso, la gente de San Juan no escatimó esfuerzos. (Para no usar





la otra frase tan manoseada del "milagro realizado".) En cuarenta y cinco días se construyeron boxes de hormigón, otros tantos garajes también de estructura hormigonada, oficinas, terraza de boxes para invitados, comedor y cocina. Desniveles naturales obligaron a levantar muros. Total: 1.300 m² de superficie cubierta.

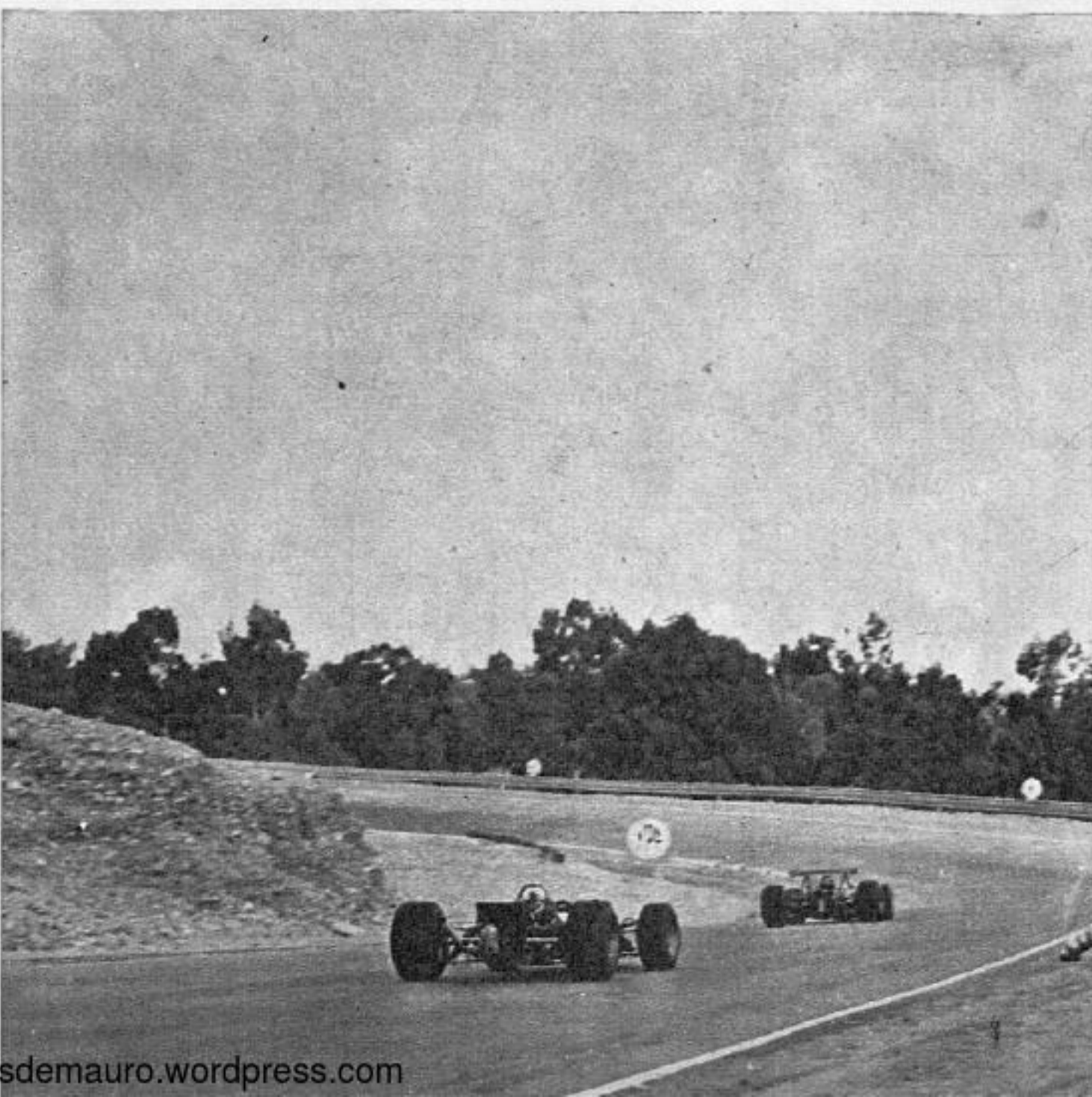
Pero como toda la fiesta no podía resultar perfecta, aquí también, como en Córdoba, debieron suspenderse las pruebas de clasificación. Fenómeno climatológico repetido que ha contribuido al "no entender nada de nada" por parte de nuestros visitantes. La semana anterior en Córdoba se debió suspender el programa del sábado a la tarde por un violento ciclón que oscureció el cielo, voló carteles publicitarios del circuito y desató un verdadero diluvio. El sábado pasado, nuevamente un fenómeno climatológico y molesto llamado el viento del Zonda, obligó a hacer lo mismo. Y en ambos casos el epílogo fue el mismo: a la mañana siguiente, día de la carrera, un tiempo magnífico reinaba en cada uno de los circuitos de cada una de las provincias.

Así se optó por tomar como tiempos de clasificación los obtenidos el viernes durante las prácticas oficiales. Con un tiempo faltante, el del bueno de Jochen Rindt, quien no se sabe bien si por un alarde de suficiencia conductiva, por una demostración "canchera" de yo me subo al auto sin conocer el circuito y gano, o si por aprovechar mejor estas vacaciones tan bien pagas, el caso es que le pegó el salto

(Continúa en la página 13)

Uno de los pilotos más completos de la era actual: Joseph Siffert en acción en El Zonda. Su medio mecánico —el Tecno— no le permitió mayor lucimiento, aunque el cuarto puesto obtenido es ampliamente meritorio.

Jean Pierre Beltoise con el Matra MS-7 marcha delante de Regazzoni (Tecno). El campeón europeo de la F. 2 logró un magnífico 2º puesto detrás de De Adamich.



sugerencias PARABRISAS CORSA

AROS ★ BOTADORES ★ BUJES ★ COJINETES
★ CAMISAS ★ CONJUNTOS ★ PISTONES ★ PERNOS ★ VALVULAS

PARA TODO MOTOR
PRADDAUDE S.R.L.
MOTOR TECNICA
TUCUMAN 1685 ★ T. E. 40-0512 - 8194



Sr. Comerciante:

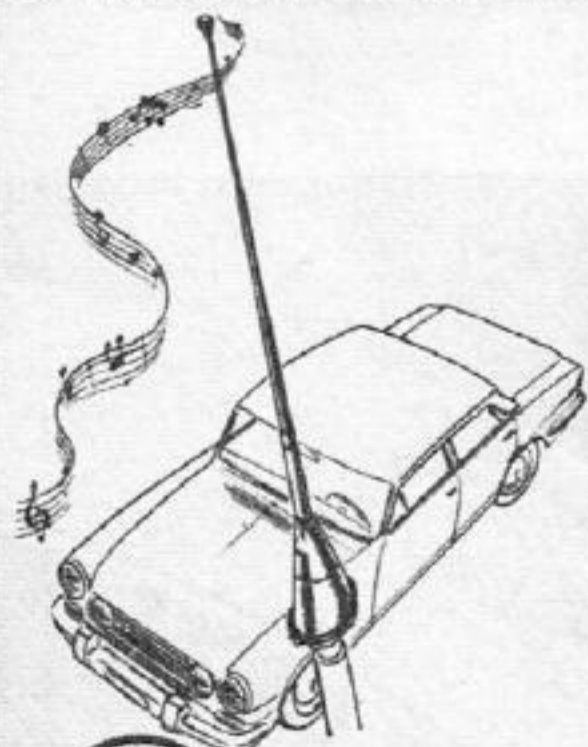
Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-6738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa. Fabricantes. Entrega inmediata al interior.

SERRA LIMA S.A.

ofrece el mejor servicio y la línea de repuestos **Ford Falcon** y Taunus más completa del país!

SERRA LIMA S.A.

Servicio, Repuestos y Salón Exposición:
Cabrera 3659 (entre Salguero y Bulnes)
Tel. 86-9933-1876-8598-4635



MAREL
ANTENAS
AUTO-RADIO

Antenas de todos los modos para cada necesidad y marca de automotor

MAREL S.C.A.

Dr. Beláustegui 590
T. E. 59-7819, Capital

FAIO CITROEN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

También atendemos Sabados y Feriados todo el día Domingos de 9 a 13 hs.

J. B. Justo 6197 - CAP.
TEL. 611-5581

NO VAYA A MAR DEL PLATA!!

ni a ninguna playa de mar

sin llevar su **TAPAUTO**
Bruno

Proteja su automóvil del aire de mar, del sol del polvo, de la lluvia.

Confeccionado en telas con proceso MULTIFLEX y H. D. 405 Aluminizado.

La única funda para cubrir automóviles con seguro anti- robo y ventilación integral.

(Mod. reg. Nº 3004) y patente otorgada Nº 161.655.

CENTRAL LONERA

Bmé. Mitre 2771, T. E. 87-8481 / 9666
(Estac. gratuito Castelli 150 y Castelli y Cangallo).

ACCESORIOS DEPORTIVOS



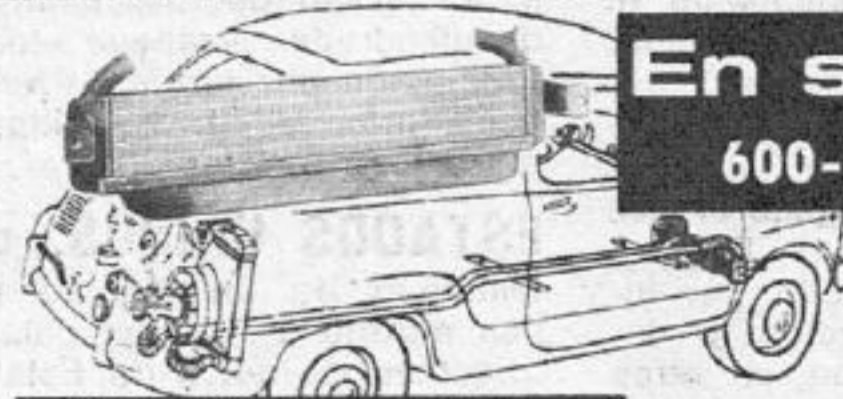
Palancas al piso - Volante F. 1 - Instrumental Jaeger BRD - Orían Rober - Faros Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.

ESUSEN ARGENTINA S.A.C. é I.

Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

En su FIAT

600-600D-600E



COLOQUE EL RADIADOR ESPECIAL

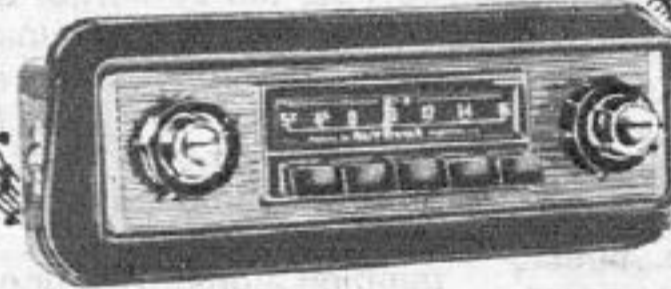
"EL PEONCITO"

Fabricantes **RADIADORES PRON S.R.L.**
Av. MTRÉ 519 C.C. Nº 15
Rafaela - Sta. Fe - T. E. 1932
En Córdoba: G. L. de CABRERA esq. D. LUQUE

Equipo refrigerador que regula la temperatura del agua a niveles normales (fácil colocación)

Pídalo en las casas de ramo
Hay zonas disponibles para revendedores

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



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

LA TOUR,

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

PARA LA LINEA SIEMPRE LO MEJOR...



Repuestos y Accesorios.

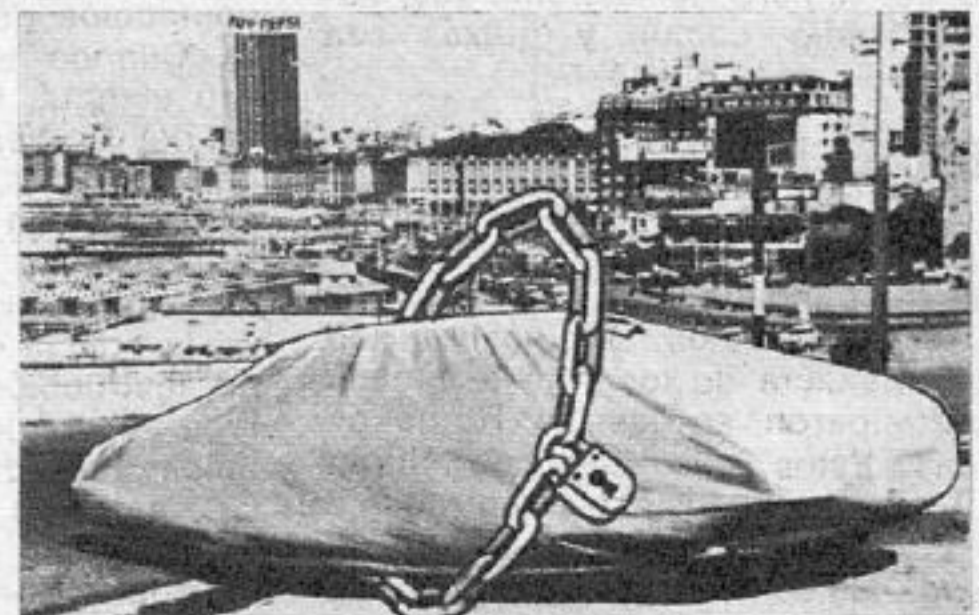
Especialistas en stock completos para casas a instalarse.

GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.

Solicite listas de precios.
Ventas por Mayor y Menor.
Envíos al Interior.

J. C. ZUPPIROLI S.R.L.

Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap.



Distribuidores en: Zona OESTE: SHELL HAEDO, Rivadavia 16028, T. E. 658-1335. ROSARIO: LONERIA EL INDI, San Luis 1559, T. E. 68076. CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212.

Parabrisas CORSA en el mundo

FRANCIA. La firma productora de automóviles deportivos y de carrera. Matra Sport, recibió recientemente el "Premio de la Sociedad de Fomento del Arte y de la Industria" en el rubro deportivo. Un premio similar, pero en lo que a diseños en automóviles de turismo se refiere, fue entregado el mes pasado al Ing. Ferry Porsche. El jurado de este premio, integrado por ingenieros, técnicos, arquitectos y decoradores, ha dado también, en otros rubros los siguientes premios "Medallas de oro": A la Regie Renault por sus semirremolques "Citanox" (categoría vehículos utilitarios pesados) y a los Establecimientos Augereau, carroceros constructores (categoría carrocerías especiales). ♦ El Salón de la Bicicleta y la Moto, que ocupaba este año una gran nave en el Parque de Exposiciones de la Puerta de Versailles durante el Salón del Automóvil, presentaba 41 constructores. En lo que respecta a motos y motonetas, Francia se encuentra a la cabeza de los productores en Europa.

INGLATERRA. Un nuevo sistema para lograr que los aterrizajes a ciegas de los aviones VC10 y Trident sean aún más seguros está siendo puesto a prueba en el aeropuerto de Londres. Este sistema reside en la protección de las pistas y sus alrededores por medio de redes protectoras y compuestos químicos en el piso de la pista. Por este sistema, los compuestos químicos cubren a las pistas contra las lluvias haciéndolas impermeables y evitando que los aviones puedan resbalar o patinar sobre la misma. ♦ Una firma británica acaba de presentar un nuevo sistema de radioteléfono móvil llamado STAR. Trátase por otra parte del primer sistema de frecuencia ultraselectiva, que utiliza circuitos impresos, incluso en el transmisor, hasta ahora vedado a esa técnica. Además, el relevador de antena —dispositivo electromagnético esencial pero a veces causante de inconvenientes— ha sido sustituido por transistores y componentes análogos, más seguros. Por ser tan compacto, este nuevo sistema cabe debajo del tablero de instrumentos, como una radio común y quizás sea más fácil de usar que ésta.

BELGICA. En Bruselas, la Regie Renault organizó una exhibición de automóviles pequeños... pero en los cuales se puede sentar un chico de 10 a 15 años. Estos automóviles son la réplica exacta de los Alpine-Renault que participaron en las 24 Horas de Le Mans. Estos seis autos permitirán a los jóvenes entusiastas entrenarse en la conducción de vehículos a motor desde chicos. Algunas de las características técnicas de estos autos son las siguientes: Carrocería: Monoplaza, asientó en polistereno moldeado y pedales regulables. Peso vacío:

104 kgs. Dimensiones: largo total, 2,66 m, ancho total, 1,02 m, y alto 0,63 m. Motor: Ciclo de dos tiempos 75 cm³ de cilindrada, arranque eléctrico y refrigeración por turbina. Frenos: a tambor. Performance: Velocidad regulable entre los 10 y los 25 km/h.

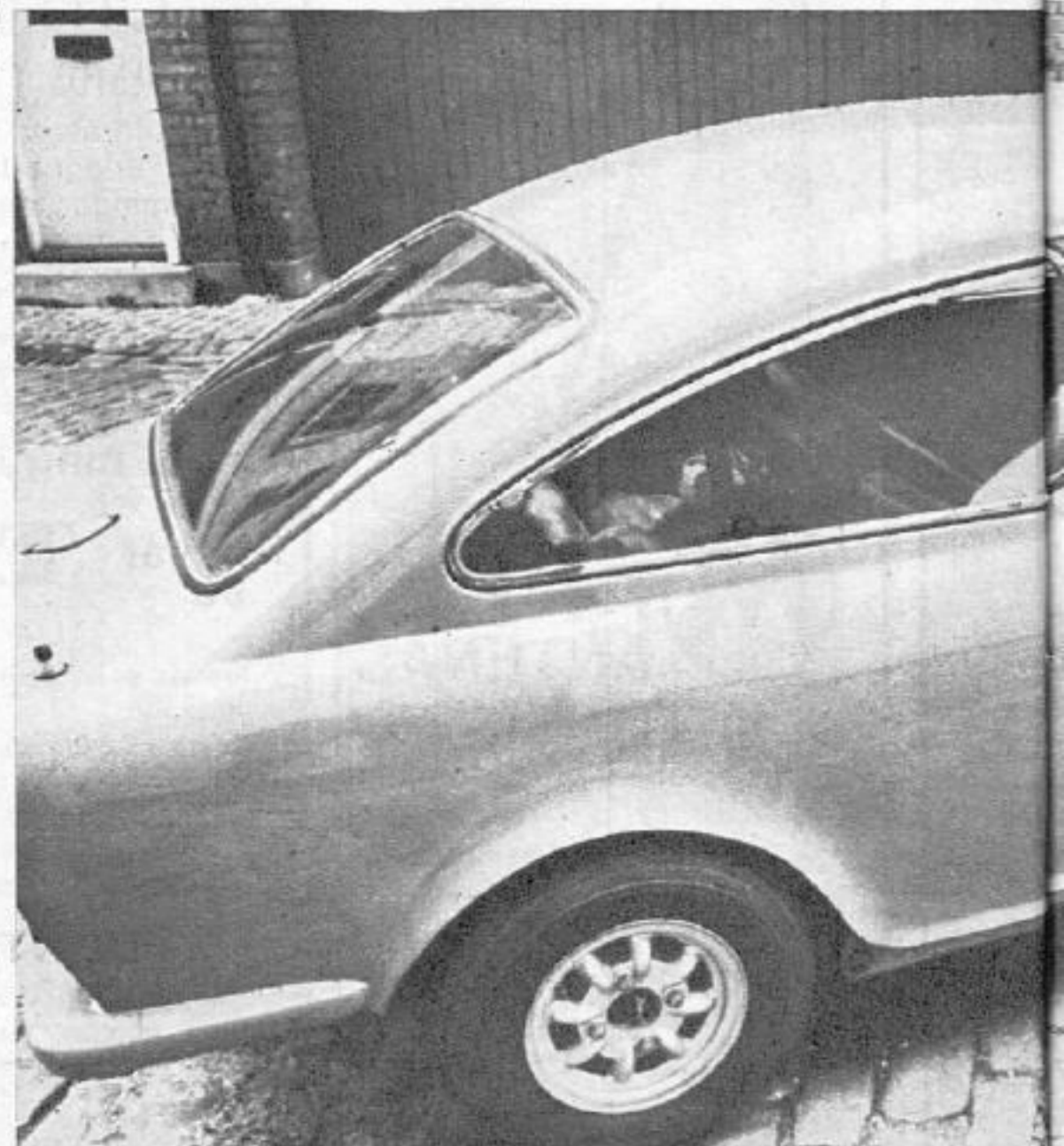
ESTADOS UNIDOS. Las nuevas temáticas en materia de automóviles han movido a las principales casas fabricantes de autos de Estados Unidos a contratar para diseñar sus interiores y/o sus carrocerías a mujeres especialistas en tapizados, diseños, etcétera. El hecho de que se contraten mujeres para estos menesteres reside en la moda de hoy, que impone que las mujeres formen casi el 45 por ciento del enorme ejército de compradores. Es por eso, además, que diversas fábricas (la General Motors y la American) están encarando ya la construcción de automóviles destinados única y exclusivamente a las mujeres. En Europa, sin embargo, esta moda de los automóviles especialmente contruidos para las mujeres ya es una cosa de todos los días: Daf realizó un auto en 1966, pintado de color lila, con todos los detalles que le pueden ser útiles a una señorita... o no. Renault también construyó uno de estos autos en base a un Renault 4. Y ahora los yanquis.

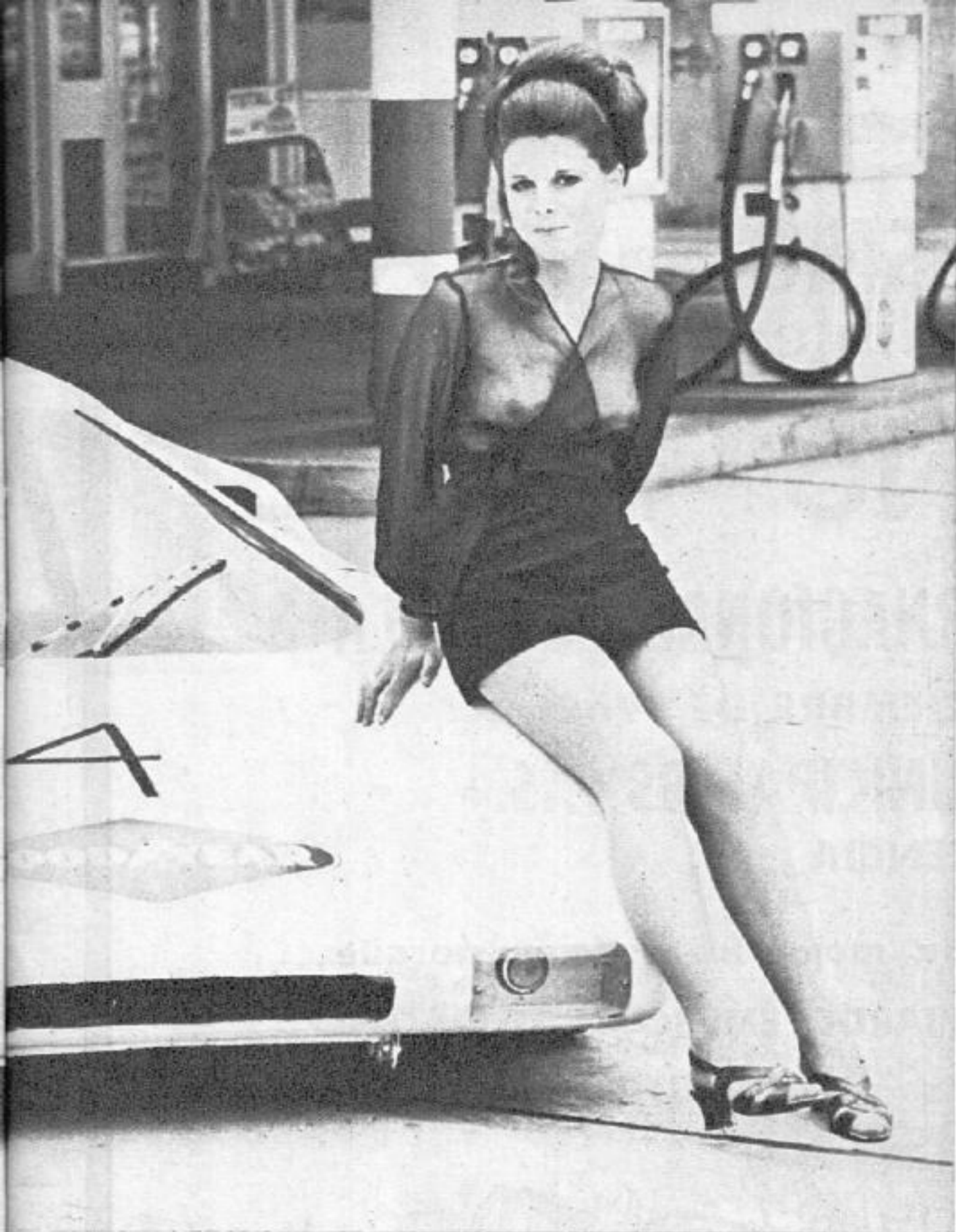
DE TODAS PARTES. Era una de esas noches calurosas. El individuo circulaba por Avda. del Libertador a la altura de Martínez con su Citroën 2 CV nuevo flamante. Pocos metros antes de llegar a la caminera de esa localidad, un automóvil embistió de frente al Citroën, con la única consecuencia de romper el farol izquierdo delantero, por lo cual el auto siguió sin la luz correspondiente a ese lado. Detenido fue en la caminera, e informado fue, también, el titular de la misma sobre el accidente; no obstante, al señor del Citroën se le labró un acta por andar sin la luz izquierda delantera. El señor del Citroën, viendo y considerando que era imposible hacer entrar en razones al servidor del orden sobre su inocencia decidió aceptar la confección de la boleta correspondiente. Cuando el oficial de guardia finalizó el acta, le informó a nuestro amigo del Citroën que debía abonar en el acto la multa, vale decir que ese señor se erigió en juez de instrucción "in situ". Existe sin embargo una reglamentación que dice que los oficiales de la policía de la provincia son jueces de instrucción. Esta ley se creó para lugares donde no existen jueces y la única autoridad real es la de la policía; pero sin embargo, no estamos de acuerdo en que esa ley se aplique en zonas donde existe una gran densidad demográfica y es más, donde existen juzgados (San Isidro, por ejemplo) que pueden determinar quién es y quién no culpable.



¿NUEVO AUTO?

Todavía no entendemos bien por qué la agencia noticiosa que envió esta fotografía hace exclusivo hincapié en este nuevo auto de la categoría Sport Prototipos. Indudablemente parecería ser que ni el auto, ni su presentación interesan a nadie. Pero como a nosotros tampoco nos importa el auto, ni la presentación, ni nada, les mostramos la foto... simplemente.





●●

¿UN HOMBRE, UNA MUJER?

Según los datos que tenemos, la "cosa" que asoma su cabecita por la puerta de este Mini Minor con carrocería especial es Colin Paterson, baterista de un conjunto de música "beat". Nosotros lo decimos, pero la verdad-verdad es que no estamos muy seguros. En fin, es cosa de él, ¿no es cierto?

●●●

GRAHAM DE FRENTE

Día por medio nos llegan fotos y notas sobre el campeón del mundo, pero esta vez el bueno de G.H. se pasó. Con un Wolseley 1500, Hill se estrelló contra un muro del Savoy Hotel de Londres. ¿Y saben por qué? Porque pocos meses antes de salir campeón, Hill prometió a sus amigos: "Si salgo Campeón del Mundo le estrello el auto a mi mujer". Y salió Campeón. ¡Pobre patrona!

●●●●

¡¡TAXI!!

Un nuevo aparato acaba de sacar la Fiat de Italia para ser utilizado como taxi en trayectos cortos, sobre todo en ciudades de tránsito muy denso. El susodicho aparato posee un motor Fiat 800 y es de una practicidad superlativa: posee dos puertas corredizas y lugar para tres pasajeros y el chofer.



SIGA EL AUTOMOVILISMO
y sígalo en la inconfundible
voz de **EDUARDO EMILIO**
D'AGOSTINO

LR6
RADIO
MITRE

TEMPORADA INTERNACIONAL FORMULA 2

DOMINGO 22 DE DICIEMBRE DE 1968

AUTODROMO MUNICIPAL BS. AS.

ULTIMA COMPETENCIA

escuche la mejor transmisión porque...

EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO
es automovilismo!



TRIBUNA AUTOMOVILISTICA: TODOS LOS DIAS A LAS 13.05 y 18.05
SABADOS 22.30.

LV 5 SAN JUAN; LRX 1, 49 metros, 6120 megaciclos; LRX 2, 31 me-
tros, 9710 megaciclos; LRX, 25 metros, 11750 megaciclos; LRU, 19
metros, 15290 megaciclos.



TRANSMISIONES AUTOMOVILISTICAS S. A.

DIAGONAL NORTE 917 - 7° "R" BUENOS AIRES - T. E.: 35-9251



Un piloto super regular y ampliamente "reliable" (confiable) Jackie Oliver. Hizo lo que su Lotus le permitió y en San Juan fue quinto.

(Viene de la página 8)

a la cordillera. (También puede haber sido que el brutal calor de San Juan lo haya obligado a buscar enloquecido la orilla del Pacífico refrigerante.) Por lo demás, filita más adelante, filita más atrás, el orden de partida para el domingo siguió presentando las mismas características nominales. Los mismos apellidos en casi los mismos lugares. Confirmando, o reconfirmando, lo del grupo que disputa los primeros lugares y el grupo de alegres turistas.

En cuanto a los primeros, San Juan nos dio la oportunidad de ver la primera —por qué no— batalla de equipos. En este caso fue Ferrari vs. Matra. Consuetudinario duelo que alguna vez se llamó Alfa-Romeo vs. Bugatti, y que ahora para nosotros se convirtió, en El Zonda, en la lucha entre estos nuevos escuálidos azules vs. colorados.

Ferrari salió en punta en cuanto Fangio bajó la bandera de largada. De Adamich y Brambilla parecían tener muy poco tiempo que perder en discusiones. El aullido de los Cosworth, Cosworth, Cosworth, Cosworth, Ferrari en aquel valle sonaba a trompetas apocalípticas. Todos buscando el famoso rulo y el puente. Desde arriba, una multitud seguramente jamás imaginada por quienes pensaron en hacer aquel circuito, vibraba con la

magnitud que dan siempre las multitudes cuando cada persona se diluye en la distancia y la cantidad de otros iguales convertidos en puntitos. Parecían aquellas escenas —como alguna vez dijimos— del cine, cuando los campesinos bajaban de la sierra al paso de la revolución mexicana. En este caso, tantas personas miraban también desde una altura parecida la revolución del progreso mecánico.

Después, cansado de aguantar, Brambilla desplazó a De Adamich y tomó la punta. Después Beltoise, el Matra y la mejor de las actuaciones en lo que va de la Temporada, consiguieron adueñarse del extremo delantero del desfile. Pero Brambilla no estuvo de acuerdo, y así, antes de cumplirse las 10 primeras vueltas, ya la punta había cambiado de nombre cuatro veces. Emocionante perspectiva que obligaba a pensar que el equipo Matra, ahora acéfalo de un Director Deportivo, seguía cumpliendo el plan fortuito de mejorar carrera tras carrera. Pescarolo retrasado lo ponía a su coequiper a merced de las fieras coloradas.

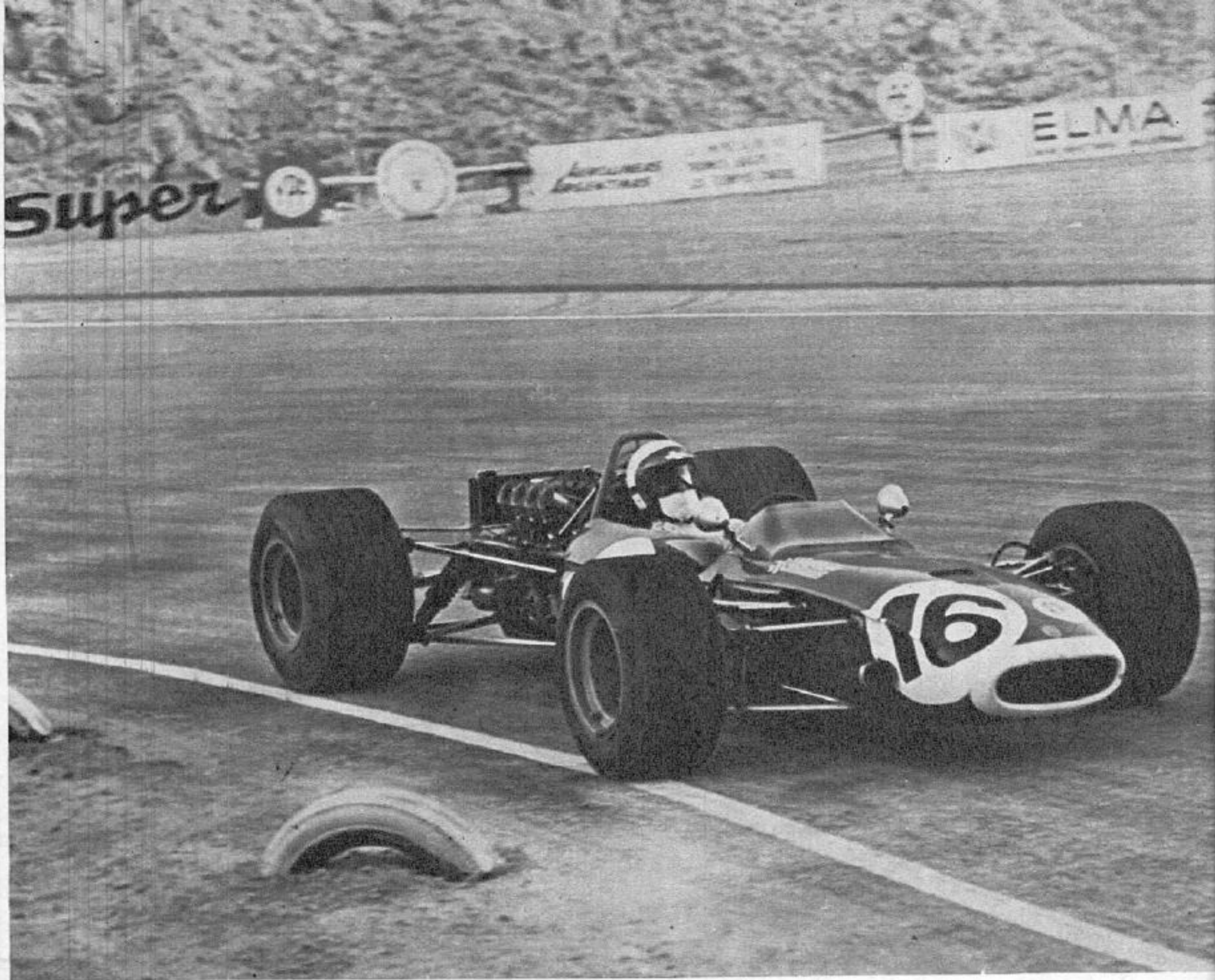
Entonces, desde el box, De Adamich recibió órdenes de apurar el trámite y salir a apoyar a Brambilla, quien sufría el ataque encarnizado de Beltoise. Juego de equipo se ponía manifiestamente en evidencia y para solaz de todos cuantos veían de la carrera un poco más que la sinrazón de un montón de coches dando vueltas a un camino sin solución de continuidad. Beltoise estaba solo, Henri Pescarolo muy atrasado y De Adamich en su arremetida

logra superar al coche azul. Pero en la vuelta 15 el francés vuelve a tomar la punta. Por muy poquito tiempo: un giro después ya el italiano compraría el liderazgo para no venderlo más.

Evidentemente existen luchas internas y externas. El asunto de la elección de un piloto por parte del todopoderoso señor Ferrari para su equipo de Fórmula Uno 1969 ya hace tiempo que no debe ser una incógnita para el malabarista de Maranello. El periodista italiano Franco Lini viajó a los Estados Unidos en la semana que medió entre la carrera de Buenos Aires y la de Córdoba. Fue por un asunto relacionado con Ferrari, con quien él hasta el 10 de diciembre se desempeñaba como director deportivo (aunque a la Argentina vino como simple consultor). De allá trajo la noticia del nombre que ocupará tal lugar. Se lo reservaba con mucho recelo. Pero lo importante es saber que en nada influirá la actuación de los dos pilotos en la Temporada. Puede ser que ni siquiera sea uno de ellos quien suba el escalón el año que viene.

En cambio, internamente, los de Matra sí se están jugando algo. Como esta carrera tiene puntaje para el Campeonato de Francia y justamente Beltoise y Pescarolo definirán aquí quién se lleva los laureles, no es cuestión de darse tregua entre sí. Por otra parte, salvo los pilotos que ya se han formado la imagen de defensores de la retaguardia, los demás le dan a la pata muy en serio. No hay que olvidar que nuestras cuatro carreras son muy





observadas desde el otro lado del mar. Y a nadie le gusta quedar mal con los mayores.

Se pelea en casa y se pelea con los de afuera, diríamos. Y con los nuestros ¿qué pasa? A esta altura, como decía uno de nuestros maestros de Fórmula 1, más de uno se reprochará: ¡Para qué me habré metido en estol Córdoba fue determinante de un cambio en Eduardo Copello. Allá se rumoreó con cierto aire de certeza, que se separaría "for ever" de Berta. Es posible. Pero aquellos días de trompas largas sirvieron para que el genial sanjuanino se hiciera —seguramente— un replanteo de la situación. Y el domingo resultó el mejor de los nuestros. El Tano Vianini, otro genio limitado por nuestras circunstancias, fue fiel a su espíritu y tuvo la sutil inconstancia de no repetir lo de Córdoba.

En cambio las víctimas de Ron Harris son un caso aparte. Marincovich oficia como de empleado rompe motores. Aunque no sea por su culpa, sino que a él le toca salir a correr con tal auto y sale. Pero ocurre que el motor de ese auto no da más. Y él se convierte, lo mismo que Reutemann, en los inocentes y perjudicados representantes que por culpa del señor que todos conocemos, están desprestigiando carrera tras carrera su verdadera imagen. Fangio, muy angustiado por la vergüenza que son esos Tecno, reflexionaba sobre las cualidades de Lole, víctima de una albóndiga vendida como buena. Y si las esperanzas y los entrenamientos nuestros estuvieron al-

Un piloto en pleno ascenso. Gianclaudio "Clay" Regazzoni digno coequiper de Siffert en la squadra Tecno. Muy impetuoso, sabe jugarse.

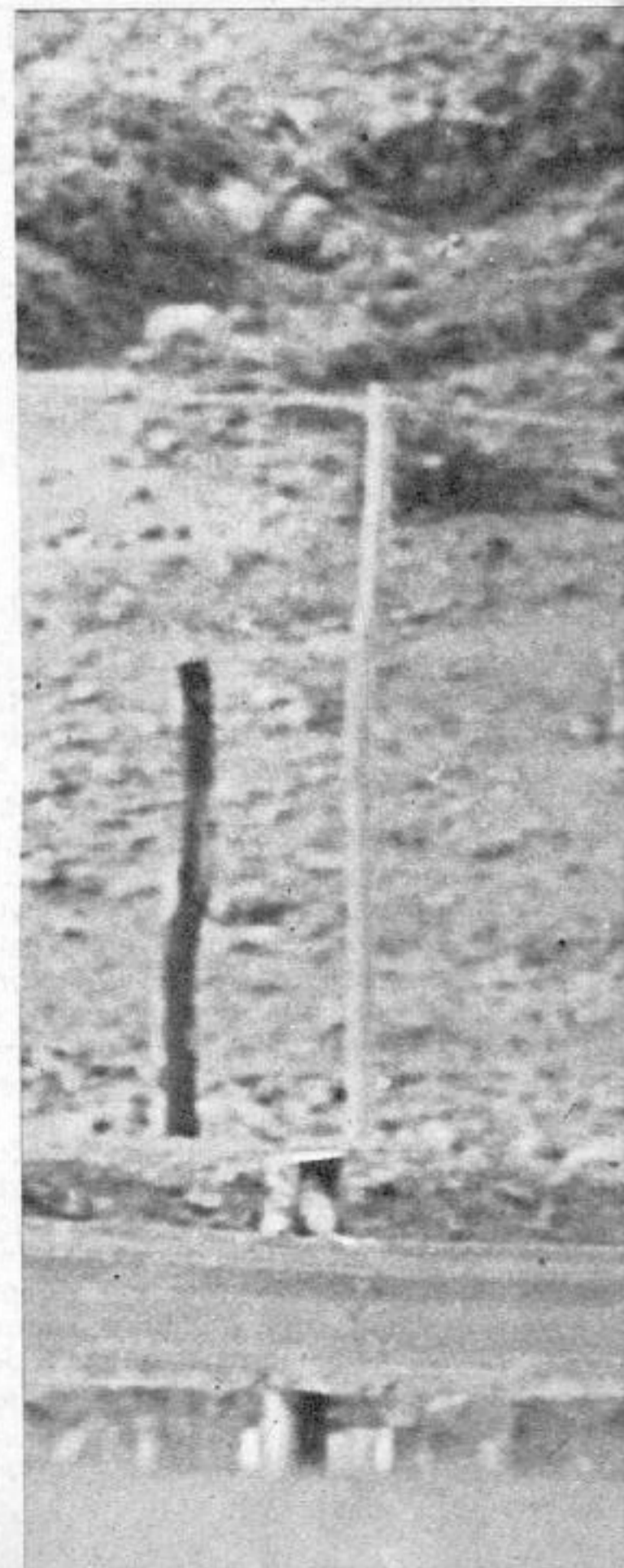
El mejor piloto clasificado fue Eduardo Copello (octavo) quien tuvo esta vez la satisfacción de aventajar a rivales de la talla de Pedro Rodríguez.

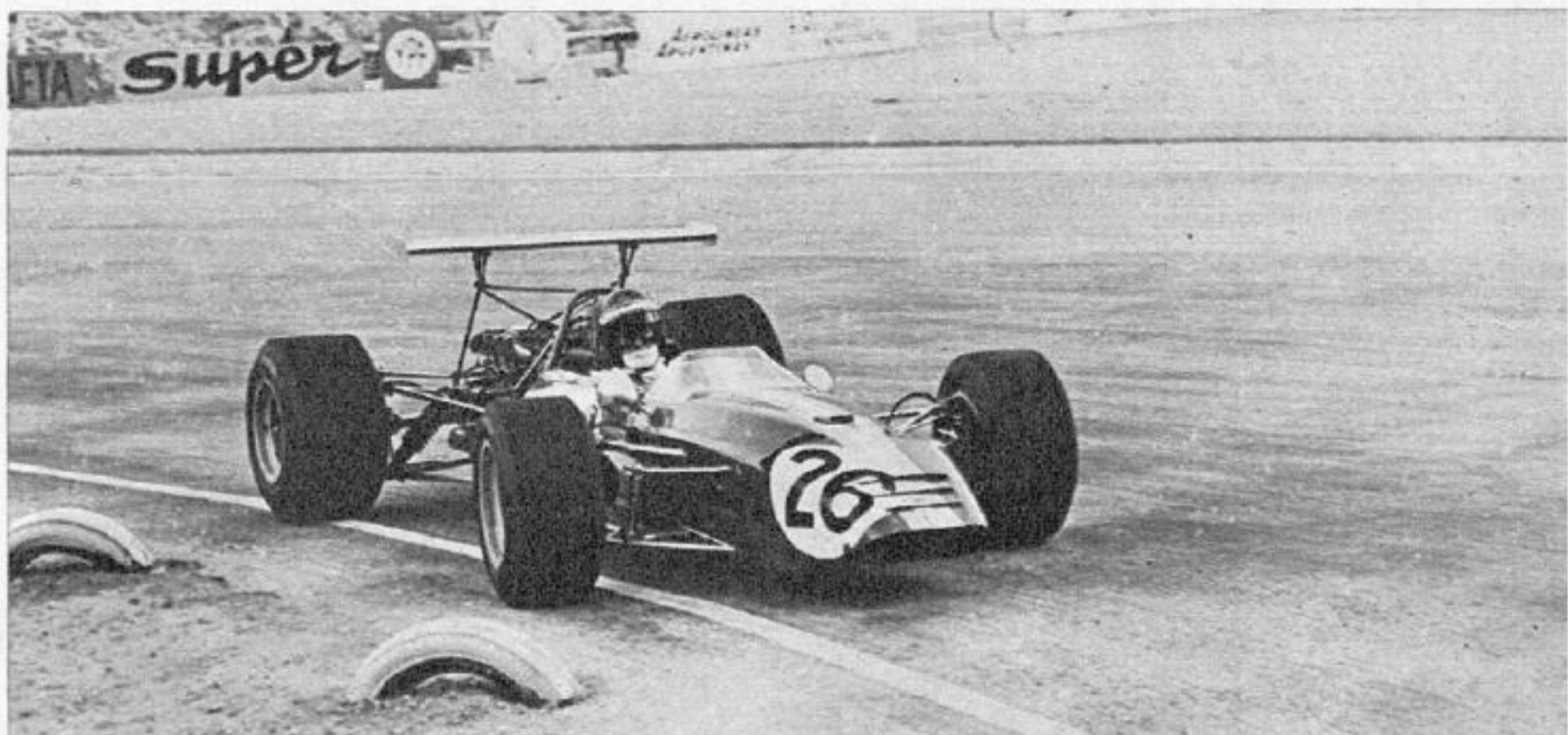
Derecha, arriba: El dulce far niente entre entrenamientos, clasifica anulada y carrera. En la piletta del Hotel Nogaró de San Juan vemos a Sauro Mingarelli (capo mecánico de Tecno), "Sepi" Siffert y a la derecha, muy vestidito él, a Luciano Pederzani (amo y señor de la Scuderia Tecno).

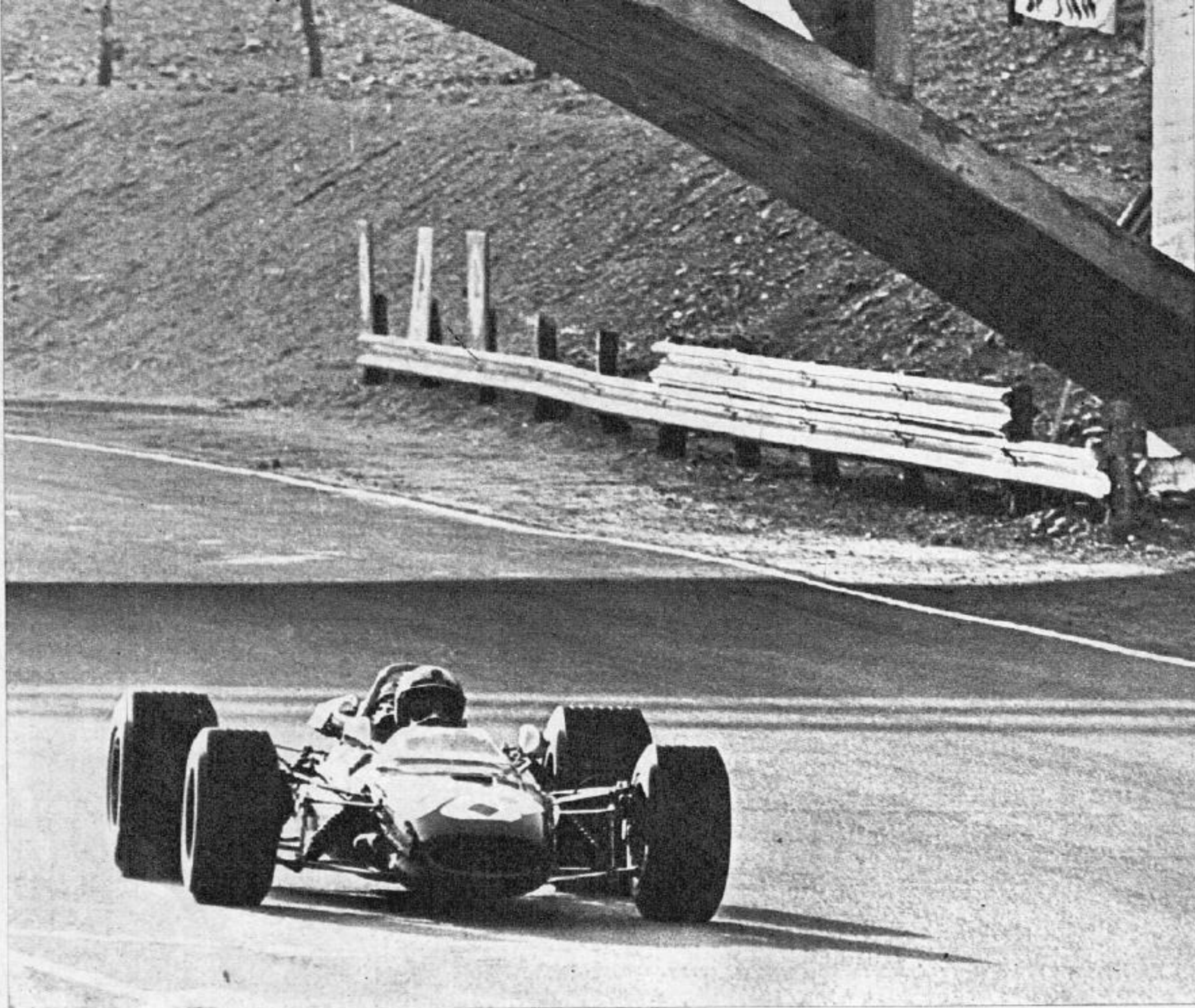
El Tecno-De Tomaso de Jonathan Williams usó la trampa "penetrante" y por vez primera spoiler. De todos modos anduvo siempre por la retaguardia.

guna vez encaminados a especular con el calor que presuntamente dejaría knock-out a los europeos, tales fundamentos quedaron absolutamente desvirtuados. Los tipos se suben a sus autos y andan al límite así llueva, se congelen o tengan que soportar 43 grados centígrados metidos en un horno. Con Pairetti no pasó nada, quien sabe si gracias a un coche que no anda —contingencia desgraciada— no es él el único afortunado que por no participar salva inmaculadamente su figura de Campeón TC 1968...

Queda una sola carrera. Y como dijéramos en un título, "Ferrari vino a ga-







De Pedro Rodríguez es muy difícil hablar. Todavía en nuestra Temporada no hizo absolutamente nada. Pretendemos creer que es su medio mecánico el que no lo ayuda. En El Zonda tuvo problemas (como muchos) y se colocó noveno.

nar". Jochen Rindt por una cosa u otra no pudo hasta ahora llevar a los resultados finales su justa fama. Aunque la carrera que hizo en El Zonda tenga que figurar en el libro de oro de los maestros consagrados. Buenos Aires es su última oportunidad. Igual que para todos los demás. Y de entre todos ellos, de seguir la escalada como hasta ahora, Matra puede poner el punto final. El autódromo porteño es el de trazado más lento de todos. Ferrari parece ser la de mayores posibilidades por sus características mecánicas. Pero tampoco Rindt querrá irse sin dejar un buen recuerdo. A los Matra les faltarán algunos burritos, pero...

Anyhow, ya Andrea de Adamich es Campeón de la Temporada Internacional. Enhorabuena. Se demostró la presunción que ya hicléramos de que estábamos frente a un gran piloto. Y que si no actuó felizmente en la fórmula mayor se debe posiblemente a que llegó demasiado prematuramente. La corona que se lleva de acá la merece. Dios salve al Campeón.

LA CARRERA

...Y se va la tercera... O mejor dicho, ya se fue. La tercera de las

cuatro carreras de la Temporada Internacional, esta vez en un escenario excepcional, nos deja una moraleja, comparable a aquella frase... "los que cambian son los gobiernos... yo no cambio nunca..."; frase que parece haberse hecho carne en los Integranes de la squadra Ferrari: "los que cambian son los escenarios... nosotros ganamos siempre"... Andrea de Adamich tomó la punta de entrada, y no largó prenda, a pesar del asedio de Siffert, Beltoise y Brambilla. Pero ya que nos tenemos que poner a contarles la carrera, es mejor que nos organicemos, y vayamos por partes.

El solcito sanjuanino vio acomodarse a los autos de la siguiente manera: 1ª fila, Siffert y De Adamich; 2ª fila, Beltoise y Brambilla; 3ª fila, Regazzoni y Rodríguez; 4ª fila, Courage y Oliver; 5ª fila, Moser y Pescarolo; 6ª fila, Facetti y Vianini; 7ª fila, Marincovich y Reutemann; 8ª fila, Williams y Cupeiro; 9ª fila, Bordeu y Copello; 10ª fila, Pairetti y Rees, y en la última fila, por rabonero, Rindt. A las 9.30 se bajó la bandera... y Ferrari en punta: Andrea de Adamich, seguido por Siffert y Brambilla. Al cumplirse la primera vuelta, las tres primeras posiciones se mantenían invariables. El resto de los muchachos, en alegre y compacto montón, permanecía algo alejado de los tres punteros, y también algo alejado de Alan Rees, el único espectador que ve la carrera desde adentro. En ese momento sucedieron varias cosas: Brambilla desplazó a Siffert, y Beltoise hizo lo mismo, quedando Siffert 4º. Brambilla comenzó a imprimir su pro-

pio ritmo —el que le hizo ganar la primera carrera— hasta ubicarse a sólo un segundo de De Adamich. Se registra entonces el abandono de Carlos Pairetti, que venía quedándose desde la largada; según posteriores y autorizados comentarios, el calor ocasionado por el incendio lo dejó tan ablandado al Brabham que se le doblaba la compresión. Primer gran amargo de la tribuna, que contaba con la impetuosidad de Pairetti como espectáculo.

A todo esto los chicos de Ferrari seguían dándose como en la de Troya. Sólo 4/5 de segundo separaban a De Adamich y Brambilla. Beltoise tercero y Siffert cuarto. El mejor argentino: Vianini, noveno y mezclado con el grueso del pelotón. A Beltoise se le vuelan los pájaros y decide ubicarse tras de De Adamich, cosa que consigue, desalojando a Brambilla de tan lindo lugar. A todo esto se estaba por cumplir el quinto circuito... que se cumplió, dejando a Marincovich definitivamente en los boxes.

Brambilla no paró en los boxes. No sólo que no paró, sino que, en violento sprint, superó la línea de la otra Ferrari y del Matra de Beltoise. Las posiciones, algo más atrás, se ordenaron así: cuarto Siffert, quinto Courage, sexto Pescarolo, séptimo Oliver, octavo —a pesar de haber largado "cola"— Rindt, noveno Williams y décimo Vianini. Alan Rees seguía vigilando atentamente la retaguardia.

El "Rulo" del Zonda vio pasar a Beltoise emparedado entre las dos Ferrari. El andar cada vez más fuerte del

(Continúa en la página 21)

INTIMANDO CON EL EQUIPO FERRARI

Después de muchos años otra vez podemos tener confidencias sobre Ferrari, relatadas en forma personal en el propio box de los autos rojos

Hay una característica innegable del automovilismo de posguerra. A lo largo de estos veinte y pico de años ha habido muchas marcas en el candelerio. Muchas marcas... y Ferrari. Con toda una mística desarrollada alrededor de la vida del viejo, de las máquinas rojas, del espíritu latino, el romanticismo en las carreras, etc., etc. Un poco verdad, un poco leyenda, pero indiscutible. Y después de muchos años un equipo Ferrari con sus máquinas rojas y sus mecánicos gesticulantes volvió a pisar la Argentina.

Pero si ver otra vez en acción a las Ferrari puede emocionar a cualquier entusiasta, una frase dicha por Vecchi— uno de los mecánicos veteranos— logró ser mucho más elocuente y capaz de estremecer a cualquier circunstancial escucha, como lo era en ese momento PARABRISAS CORSA. Fue cuando Vecchi, un mecánico que atendió a todos los equipos Ferrari que venían a nuestras temporadas de F. 1 y Sport, se acercó a Andrea de Adamich, que en ese momento salía a la pista, para decirle: —“Guarda, Andrea. Que desde estos boxes partieron sobre una Ferrari hombres como Fangio, Castellotti, Collins, Musso o Hawthorn. Hoy te toca a vos...”

Vecchi es el único de aquellos equipos Ferrari. Todos los demás son jóvenes y pisan por primera vez nuestro país. Como el ingeniero Marelli, un ingeniero mecánico de 27 años de edad, que en Italia se ocupa junto con Forghieri de la dirección técnica, pero que aquí se ocupa además de la dirección del equipo de carreras. El nos contó que Forghieri se quedó en Italia porque se encuentran abocados al desarrollo de un coche para la copa Tasmania utilizando el mismo chasis de F. 2 que vemos aquí pero con un motor de 2.500 cm³. Precisamente por la proximidad de la copa Tasmania y por razones de economía es que Enzo Ferrari no mandó un equipo con todo a nuestro país. Sólo cuatro

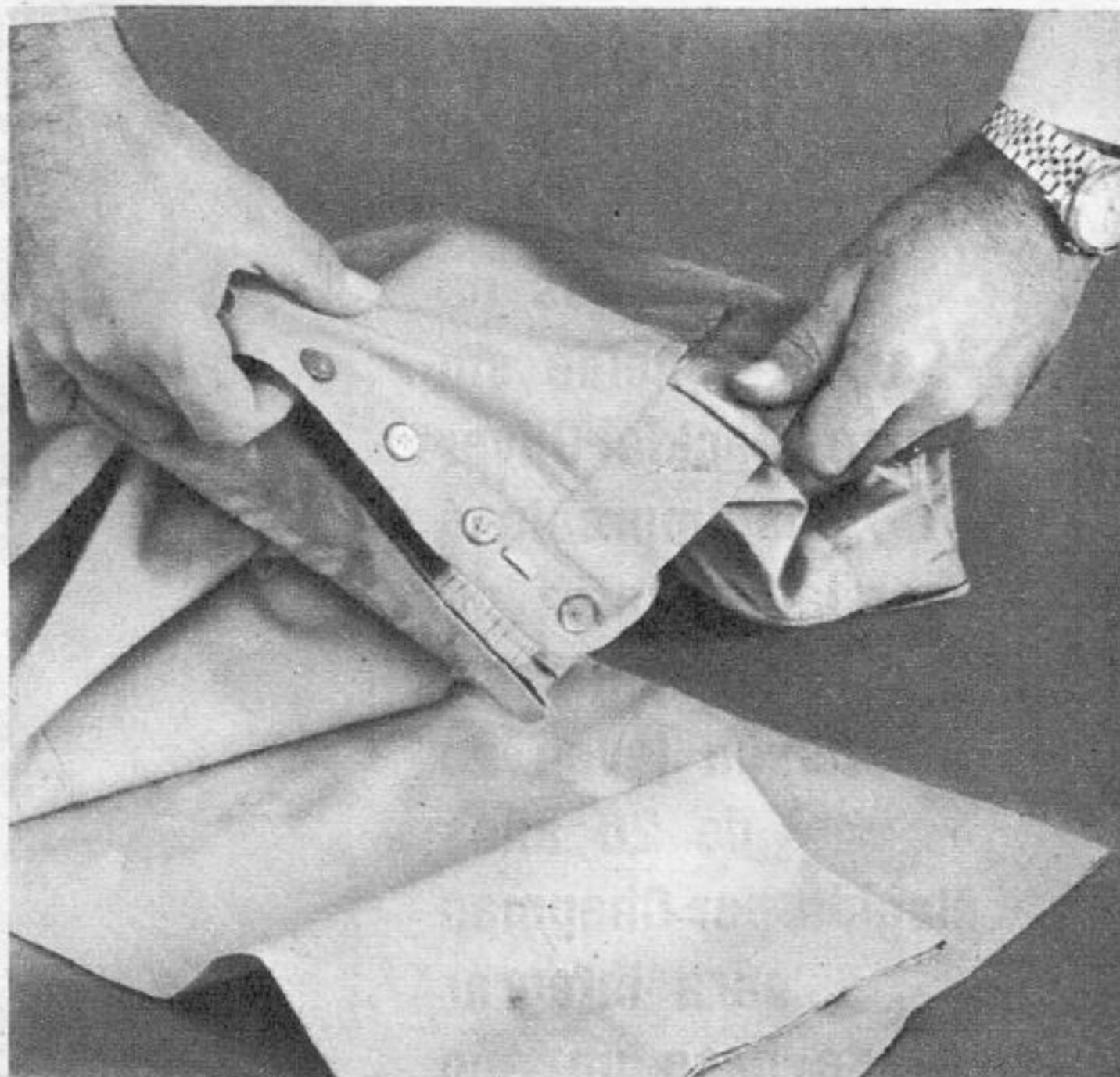
mecánicos y una cantidad no muy grande de repuestos.

Con respecto a los chasis el asunto es así. El de Ernesto Brambilla es un modelo 1967 que lleva ya corrida toda la temporada europea. Se nota la baqueta recibida, aunque no ha mermado para nada su eficacia. Mientras que el de Andrea de Adamich es un chasis que sólo había corrido en Varelunga antes de embarcarse hacia estas playas. Y que además es cuatro cm más largo de entreejes que el de Brambilla. Se adecuó así a la mayor altura de De Adamich, con lo cual no sólo viaja más cómodo el piloto, sino que se mejora la distribución de pesos, que se modificaba con un piloto de mayor tamaño, tan sensibles son estos aparatos. Además de ser más largo, el auto de Andrea tiene un cm más de trocha. Así y todo no se debe pensar que De Adamich está muy cómodo. Para poder entrar, dos personas tienen que abrir un poco el plexiglas y recién entonces se introduce. Una vez sentado se ata con un cinturón cruzado que se une en un enorme botón central que destraba el cinturón moviendo una perilla. El cinto lo sujeta muy apretadamente al conductor para que el cuerpo no sufra ningún movimiento en curvas y frenadas.

Otro dato del coche de Andrea. Adosado a la barra antivuelco se encuentra un apoyacabeza que emplea De Adamich por no estar totalmente repuesto de una lesión cervical sufrida en Brands Hatch.

Donde el tema se torna nebuloso es cuando se habla de potencias. Brambilla, también mecánico, confiesa honestamente no saber. Están por encima de los 220 HP y la mayor robustez del V6, cuatro bancadas, permite un régimen mayor de revoluciones. Lo cierto es que las Ferrari tienen un poco más de performance que los demás. Y que por fin, después de varios años, se puede volver a escuchar todas estas cosas de la propia boca de sus mecánicos en el box Ferrari.


Tuvo a fresno® entre sus dedos?



Cuando necesite un pantalón, una camisa, una pollera, un vestido con buena caída, elegante; confíe en su tacto: tome a FRESNO entre sus dedos. Y confíe en FRESNO porque su equilibrada mezcla de poliéster y algodón vence al roce, vence a las arrugas.

Busque la etiqueta

fresno®

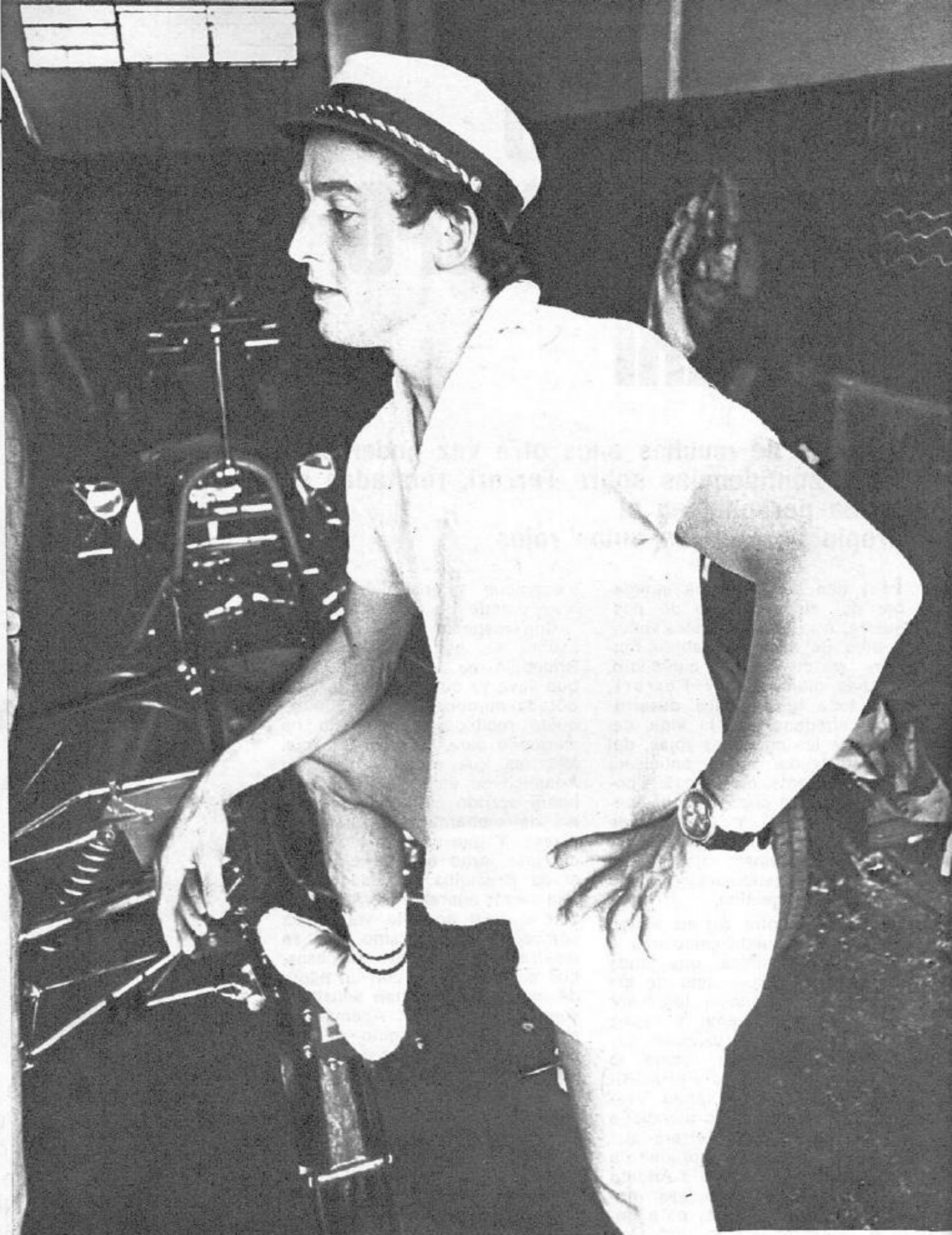
las telas para vestir
de poliéster y algodón que hizo 

NUESTROS

VISITANTES

Escribe todas las semanas en una revista inglesa. Muy lejos de ser un rebelde sin causa, Jackie Oliver nos impresionó por la sensatez de sus opiniones. Así es un joven de 26 años elegido por Chapman para integrar desde hace un año su equipo de Fórmula Uno

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



JACKIE OLIVER, un señor colega

Qué desilusión nos llevamos! ¡Usted no tiene derecho, señor Oliver! Hace tiempo que no tenemos pilotos europeos de primerísima línea en nuestras llanuras, pero las revistas llegan. Y las leyendas también. Uno por ahí escucha que para ustedes darse la "pichicata" con drogas antes de subir al coche de carrera es tan elemental como ponerse el casco. Uno de vez en cuando lee las revistas de ultramar y francamente piensa ¡Qué pinta ray estos tipos! Para colmo usted era el tercero del gran Jim Clark, virtud que no es moco de pavo. Usted fue elegido por el mistificado Colin Chapman para integrar el equipo de Fórmula 1; sencillamente un dedo se detuvo en su nombre en la interminable lista mundial de postulantes a correr en ese equipo y en esa Fórmula. Porque reflexionemos esto: ¿Cuántos hombres hay en el mundo que manejan bien y quisieran ser pilotos de la clase máxima? ¿Digamos un millón? (Y nos quedamos cortos). Bien: de ese millón, ¿cuántos corren en cualquier cosa, en cualquier parte del mundo? ¿Quinientos mil? Fenómeno. De esos quinientos mil, ¿cuántos llegan a correr en Fórmula 1? Treinta, más o menos. De estos treinta, desde que existe el Campeonato Mundial de Conductores, en 1950, sólo 29 ganaron un Grand Prix (y hay doce Grand Prix por año). O sea que en cada período generacional —llamémoslo así— habrá diez tipos capaces de ser ganadores en F. 1. Entre los diez actuales, al parecer de Colin Chapman, está usted, Sr. Oliver.

Ya para nuestra última temporada internacional hace muchos años las cosas eran distintas. Pero distinto a lo que hoy entendemos por distinto. Un piloto tenía algo de novelesco, créase o no, arrastraba todavía una colita de aquel romanticismo desusado de nuestras abuelas. El "gentleman driver" un poco caballero audaz y un poco don Juan. Sin aparentemente muchos planteos filosóficos para sí mismo por la actividad para la que vivía. El cine lo pintaba así, y su vida privada lo pintaba así. Casi casi podríamos pensar que si una cosa es consecuencia

de la otra, por aquellos años se daba perfectamente invertida la relación. O sea, que si uno era "play-boy", mujeriego y tenía mucha plata —a nivel internacional, a nivel dictador sudamericano, etcétera— era probable que si lo intentara podía bien incursionar como corredor de Fórmula o en Sport Internacional. Por acomodamiento lógico después, o porque las cosas se pusieron mucho más serias al convertirse las máquinas en delicados vehículos para muy pocos elegidos de todos los que eran llamados, el asunto es que la relación se invirtió para quedar en el lugar que hoy está. Así es que primero los pilotos se convierten en pilotos y después en casta extraña y de costumbres tan legendarias como irreales.

Las chicas que habían sido compañeras de colegio de nuestra hermana mayor, seguramente suspiraban por el Príncipe Bira, por el monegasco Louis Chiron o el supersticioso von Brauschwitz. (Para eso mamá había suspirado a veces en el patio sombreado de la casona de Belgrano con los relatos familiares de Macoco Alzaga en Europa).

Pero la menor, la de la otra generación, la que ya estaba en "edad de merecer" cuando hace dos años vinieron los europeos de la Fórmula 3 ya estaba para entonces en otro problema diferente y tan de su generación. En el problema de los que sí se plantean a sí mismos el porqué de vivir a 250 km/, en el problema de largas mecenas, patillas y ropa tan tan rara para algunos. Y si en eso estaban los pilotos europeos 1967, ¿en qué no estarían los pilotones 1968?

En esa intriga estábamos cuando llegó usted, Jackie Oliver. Y si quiere que seamos sinceros, le diremos que francamente nos defraudó.

Fue de los primeros en llegar y se hospedó en el hotel Continental. Nos dijeron que un periodista había ido a verlo y lo había tenido esperándolo dos horas sin darle ni siquiera un par de palabritas. Pensamos entonces que encuadraría perfectamente en nuestro

apriorístico esquema. Que podríamos por fin toparnos con un hippie histórico, drogado, de costumbres ajenas para nosotros pero habituales en un piloto de la primera de las primeras líneas como es usted.

Cuando hicimos el primer contacto nos mandaron al Buenos Aires Lawn Tennis a buscarlo. Y allí no estaba. Su personalidad —ahora tenística— seguía siendo el enigma *in crescendo*.

Entonces esa tarde nos encontramos en el patio de reparaciones del Autódromo (No sé si lo recordará, mister Oliver). Y pusimos cara de asombro. ¿Pero éste es Jackie Oliver?, recuerdo que preguntamos. ¿Tan normal? ¡No, no puede ser! Estábamos defraudados. Es igual que cualquier de esos chicos rubios que podemos ver a la salida de cualquier colegio inglés de Buenos Aires. Sin ropa rara, centrado, amable, risueño y simpatiquísimo. Un verdadero desastre. Accedió inmediatamente a contestar todas nuestras preguntas emitidas en un inglés que iba un poquito más allá no más —en cuanto al vocabulario— del "chester momen" y el "tel camón"... Para colmo ni fuma ni bebe ("Salvo un poco de cerveza cuando tengo sed"). Marincovich, que estaba en ese momento terceando la conversación, pidió que le preguntáramos si era muy importante no fumar (Porque en ese momento el argentino tenía un cigarrillo entre los dedos, lo que provocó el comentario de Oliver). A lo que el inglés contestó que no. Pilotos como Jackie Stewart, Jo Siffert y Rind fuman. Ni fumar ni beber son tan importantes —agregó— si se lo hace con mesura. Juega al tennis y corre todos los fines de semana once meses del año. En enero se va de Londres, donde vive, a esquiar en Austria. Su acento es londinense sin disimulos; allá, en la parte norte de la ciudad, nació en 1942.

Sus comienzos tan normales y frustantes fueron los mismos que los de casi todos: en 1961 el papá le compró un Morris Mini con el que comenzó a correr por hobby. Y el hobby le gustó tanto que pensó en dedicarle casi todas sus horas a la que de hecho ya era su profesión. Hasta entonces —tenía 19 años— no había hecho nada importante: "Solamente vivir".

Esa fue una etapa importante, actualmente está viviendo otra: La próxima Temporada de Fórmula 1 correrá con B.R.M. Abandonando a Lotus y a Colin Chapman: "Pienso que Lotus fue un comienzo, pero es fundamental para un piloto profesional cambiar de marca, como en mi caso". Recién estos últimos meses Chapman lo trató de igual a igual. Antes su relación era de jefe a empleado, y como jefe, Jackie Oliver sentía que Chapman lo empujaba hacia abajo. A pesar de ser aquél quien le había dado la posibilidad al gris piloto de Fórmula 3 de ingresar al equipo oficial Lotus en 1967.

Seguimos hablando y cada vez se hacía más normal su normalidad. Era como si fuera cualquiera de nosotros comentando las oportunidades que se le dieron hasta llegar a ser piloto de Fórmula 1. Alguien con una vida tan parecida a la de cualquiera (¡No hav



Foto de la izquierda: Jackie Oliver, uno de los pilotos de primera línea de F-1 a pesar de la gorra. Sólo que este año fue número dos de Graham Hill.

■ Ningún monstruo, todo lo contrario, una persona como las más sencillas. "Simplemente, ustedes escriben y yo corro."



"Los pilotos de F-1 de 1968 son profesionales ciento por ciento. La época de los gentleman-drivers ya no existe."

derecho!). "Ahora B.R.M. pondrá las tapas nuevas con cuatro válvulas por cilindro y el mismo 12 cilindros en V."

¿Cómo era Clark?, le preguntamos. El más grande desde Fangio, cualquiera le llegaba a la cintura. Gran compañero (todos los pilotos de Fórmula 1 son buenos compañeros; quienes a veces no son tanto son aquellos que tienen intereses creados en las carreras). "Se mató en Hockenheim un día en que el piso estaba muy hú-

medo. El circuito es terriblemente peligroso por el hecho de estar en algunos sectores bordeado de árboles. La curva donde Jim sufrió el accidente era la más peligrosa del circuito y una de las más peligrosas que yo he conocido. Muy veloz al principio, de repente cambiaba el radio de giro cerrándose. Uno viaja allí a 270 km/hora y los árboles se convierten en una pared. De repente, posiblemente debido al piso mojado, al coche de Jim se le

tue la cola, intentó corregir pero fue inútil: salió despedido a estrellarse contra un árbol."


Le gusta más la Fórmula 2 que la 1. Aquella es más competitiva, casi todos los autos andan igual, las potencias de los motores no tienen mucha diferencia entre sí: Uno o dos caballos (...). "La Fórmula 2 es una especie de relax —decía— después de haber corrido en Fórmula Uno. Sobre todo por las presiones externas. En la categoría máxima todos están pendientes de lo que hará el piloto, el público, los interesados económicamente, los que mandan, todos son jueces y uno se siente presionado y hasta inhibido." "Uno se debe al fabricante, a la publicidad que lleva y todos exigen."

John Surtees no es de lo mejor, pero empuja mucho por sus condiciones humanas. Es un líder nato y con su fuerza puede llevar adelante todo un equipo. Rindt es un piloto que conduce mejor en Fórmula 2 que en Fórmula 1...

"El contrato que firmé con B.R.M. es muy parecido —económicamente— al que tenía con Lotus. Y allá también hay un Chapman: se llama Tony Rudd."

¿Qué le pareció Buenos Aires? "Sorprendente. Francamente no esperaba encontrarme con algo así. Fue lo primero que vi al llegar a este país y me sorprendió." ¿Pensaba que había indios? —preguntamos. "Y... más o menos." Nunca nadie le había hecho un comentario en Europa de la actividad y el apasionamiento automovilístico que vivimos nosotros. Antes estubo en México, pero es muy diferente, "esto me gusta más".

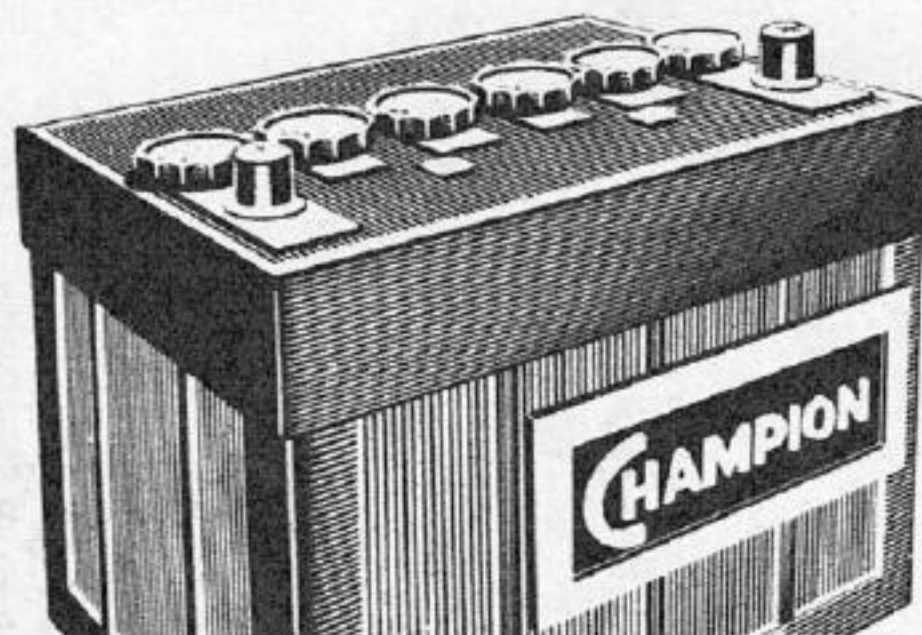
Buscando ya para terminar una definición de los pilotos profesionales, preguntamos si aún existía el concepto del "sport" entre ellos. Si aún se consideran deportistas por sobre todo. "No —nos contestó—, es muy diferente el piloto de F. 1 de 1968 al que era en la época de Fangio, en 1948. Ya se acabaron los "gentlemen drivers" (pilotos caballeros). Ahora uno es profesional 100 por ciento y se debe a un montón de cosas."

Ese es, rápidamente, Jackie Oliver. Piensa que no existe más el "gentleman driver". Lo sabíamos, y pensábamos encontrar la antítesis de eso. Y nos defraudó, porque él, sin saberlo quizá, es todavía un caballero sin pose y todavía con mucho de romanticismo. 



con CHAMPION el campeón de los acumuladores y bujías CHAMPION favoritas en aire, mar y tierra.

CHAMPION S. A. I. C. F. e. l.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES





La falta de experiencia con los F. 2 y la plena adaptación al coche hacen que Andrea Vianini no pueda alcanzar una clasificación acorde a sus méritos.

(Viene de la página 16)

Matra mejor ubicado obligó a las máquinas rojas a apretar el ritmo de marcha, y las posiciones, en la décima vuelta, se ordenaban así: Brambilla, Beltoise, De Adamich y cerrando el pelotón de punta, Courage. El mejor argentino seguía siendo Andrea Vianini, que se ubicaba undécimo y, Pedro Rodríguez de por medio, se ubicaban Copello, Bordeu y Cupeiro. Insistencia de Marincovich al pretender raanudar la carrera, seguida de Inmediata y definitiva deserción, tan definitiva como la de la quinta vuelta. Querer no es poder. El promedio fijado por el puntero, Brambilla, en la décima vuelta era de 162,692 km/h. Entonces comienzan las grandes decisiones: en la vuelta 12 abandona Reutemann por problemas de inyección (en la jeringa, según un técnico); De Adamich comienza a ganar terreno, elevando el promedio fijado por su coequiper dos vueltas antes a 165,641 km/h. Al rush de De Adamich se sumó un problema en la Ferrari de Brambilla —no entraban los cambios—, y así fue que la vuelta 15 vio que el notable accionar de De Adamich se traducía en la conquista de la primera posición, y los problemas de Brambilla se traducían en quedar relegado al quinto puesto.

Entre ambas Ferrari se ubicaban Beltoise, Siffert y Courage. Rindt mantenía su octava posición en estas circunstancias, posición a la que había arribado ganando posiciones con capacidad y calidad conductivas.

En las veinte vueltas De Adamich había afianzado su primer puesto. Llevaba 7 segundos de ventaja a su inmediato perseguidor, Beltoise, y 8 segundos a Brambilla. Siffert, que en la vuelta 16 se había colocado segundo, estaba, "en estos menesteres y a la sazón", cuarto. Y comienza a desgranarse el lote. Abandona Moser por problemas de suspensión insalvables, en función del tiempo para su reparación, y la vuelta 25 permite determinar las posiciones con claridad: de adelante pa' atrás, los muchachos venían así: De Adamich, Beltoise, Brambilla, Siffert, Courage, Rindt, Oliver, Regazzoni, Pescarolo, Facetti, Vianini, Copello, Williams, Bordeu, Rodríguez, Cupeiro y, para variar, Rees. Mientras tanto, Brambilla no quería dar el brazo a torcer. Superando a Beltoise, recuperó la discutida segunda posición. Instantes después de la demostración de Brambilla al desalojar a Beltoise, De Adamich, el puntero, sacaba una vuelta al argentino mejor colocado, que seguía siendo Andrea Vianini.

De Adamich decidió que era buen momento para consolidar su primer puesto, elevando su ventaja sobre Brambilla a nueve segundos, y 22 segundos 3/5 sobre Beltoise. Siffert asegurado en el cuarto puesto, que no perdería hasta la bandera a cuadros, y

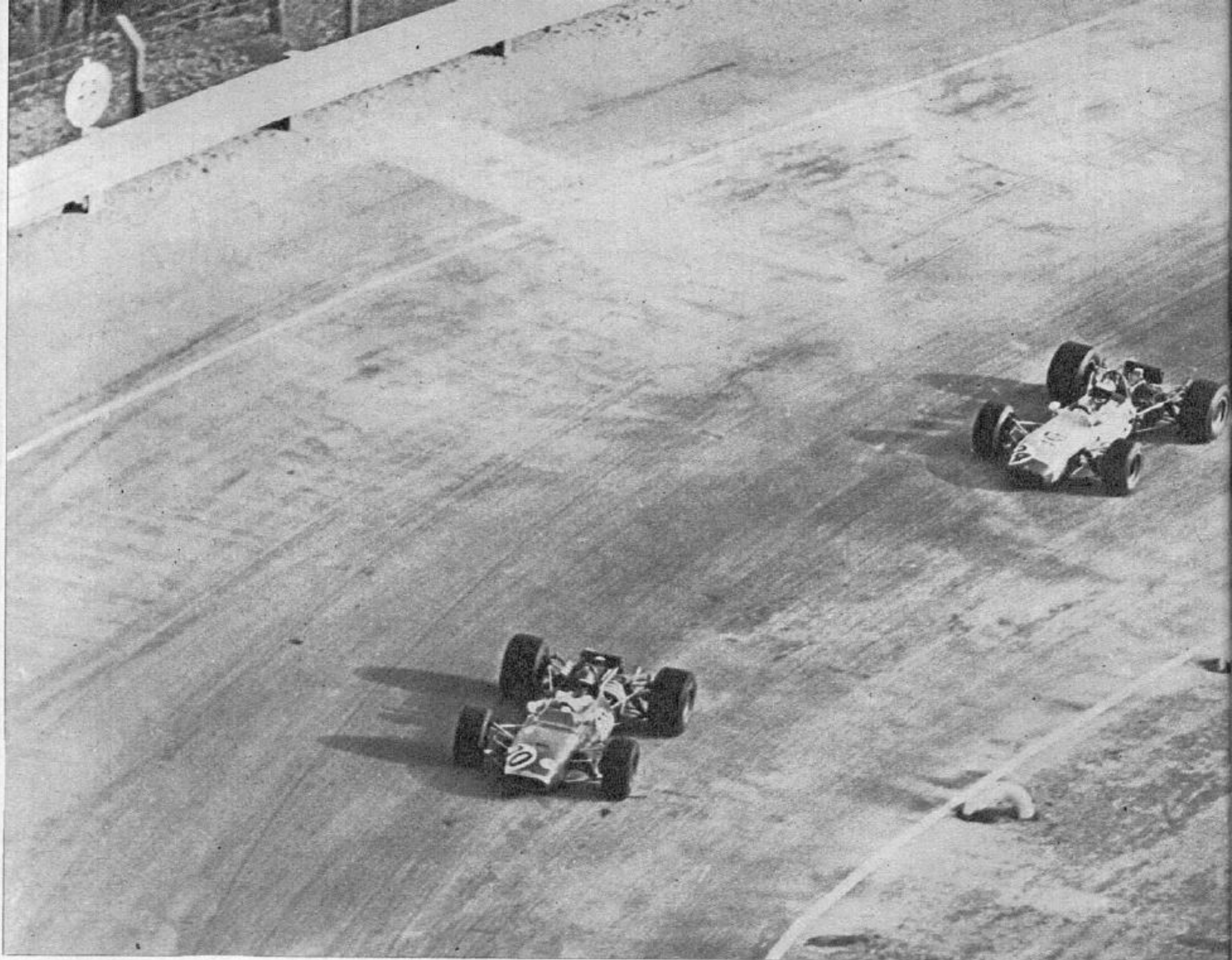
las posiciones siguientes plantadas así: Courage, Rindt —que había avanzado desde el octavo al sexto lugar—, Oliver, Pescarolo, Regazzoni, Facetti, Vianini, Copello, Williams, Bordeu, Rodríguez, Cupeiro y, siempre atento a lo que pudiera pasar, Rees.

Vianini seguía siendo el argentino mejor colocado, con su undécima posición. Muy cerca de él, Eduardo Copello, décimocuarto Juan Manuel Bordeu y penúltimo Jorge Cupeiro. Las deserciones definitivas dentro del grupo argentino: Pairetti, Marincovich y Lole Reutemann.

Al cumplirse la vuelta 36ª, la carrera perdió a uno de los que más había hecho para merecer la posición ocupada: Brambilla para en boxes, y, visiblemente "mufado", se quitó el casco. El auto no andaba más. Una verdadera lástima, ya que había sido Brambilla, precisamente, quien con su excepcional conducción había producido variaciones fundamentales en la carrera. De todos modos, demostró sus magníficas cualidades.

Al detenerse Brambilla, Beltoise se encuentra segundo, y a cuatro segundos del puntero De Adamich. Mientras a este último le crecían las alas, ya que comenzó a aumentar su ventaja considerablemente, a Pescarolo debían cortárselas, ya que se detuvo en boxes, y le quitaron el alerón. Trascurría el circuito N° 40, el promedio del hasta entonces ganador se fijaba en 166,114 km/h, giraba en 1m10s., y las

Aparte de los ubicados en las tribunas naturales del autódromo, hubo



posiciones entre los argentinos variaban: Copello superó a Vianini, ubicándose noveno, Vianini lo seguía, y ocupando los puestos 12º y 14º, Bordeu y Cupeiro, respectivamente.

ESPECTADORES

cierta cantidad de espectadores a la fuerza; les diremos quienes fueron, y los motivos de su obligado cambio de estado. Los flamantes boxes de El Zonda albergaron a Pairetti, por problemas debidos al incendio de su auto, aún no subsanados; Marincovich, por dificultades de varillaje del acelerador; Moser, inconvenientes en la suspensión (rueda delantera izquierda); Brambilla, fallas en sistema de frenos y problemas de válvulas; Courage, que se fue de paseo en "la viborita"; Carlos Reutemann, falta de presión de aceite, y Alan Rees, que ya estaba tan lejos del penúltimo que no veía nada, y decidió verla mejor desde boxes.

FIN DE FIESTA

Al completarse la vuelta Nº 60, De Adamich estaba totalmente afianzado en la vanguardia. A pesar de la intensa persecución de Beltoise, que no podía alcanzarlo, el piloto de Ferrari imponía su propio ritmo a la carrera. Los 15 segundos que en ese momento llevaba de ventaja al Matra, le permitían enfriar las cosas. Detrás, Siffert y Rindt, disputando el tercer lugar con todo. El "bello" Jochen hizo una carrera excepcional, considerando su

Carlo Facetti seguido por Silvio Moser, ambos sobre sendos Tecno. Facetti no es sensacional manejando monopostos, pero anda entreverado en el segundo pelotón. El suizo Moser no tiene máquina acorde a sus merecimientos.

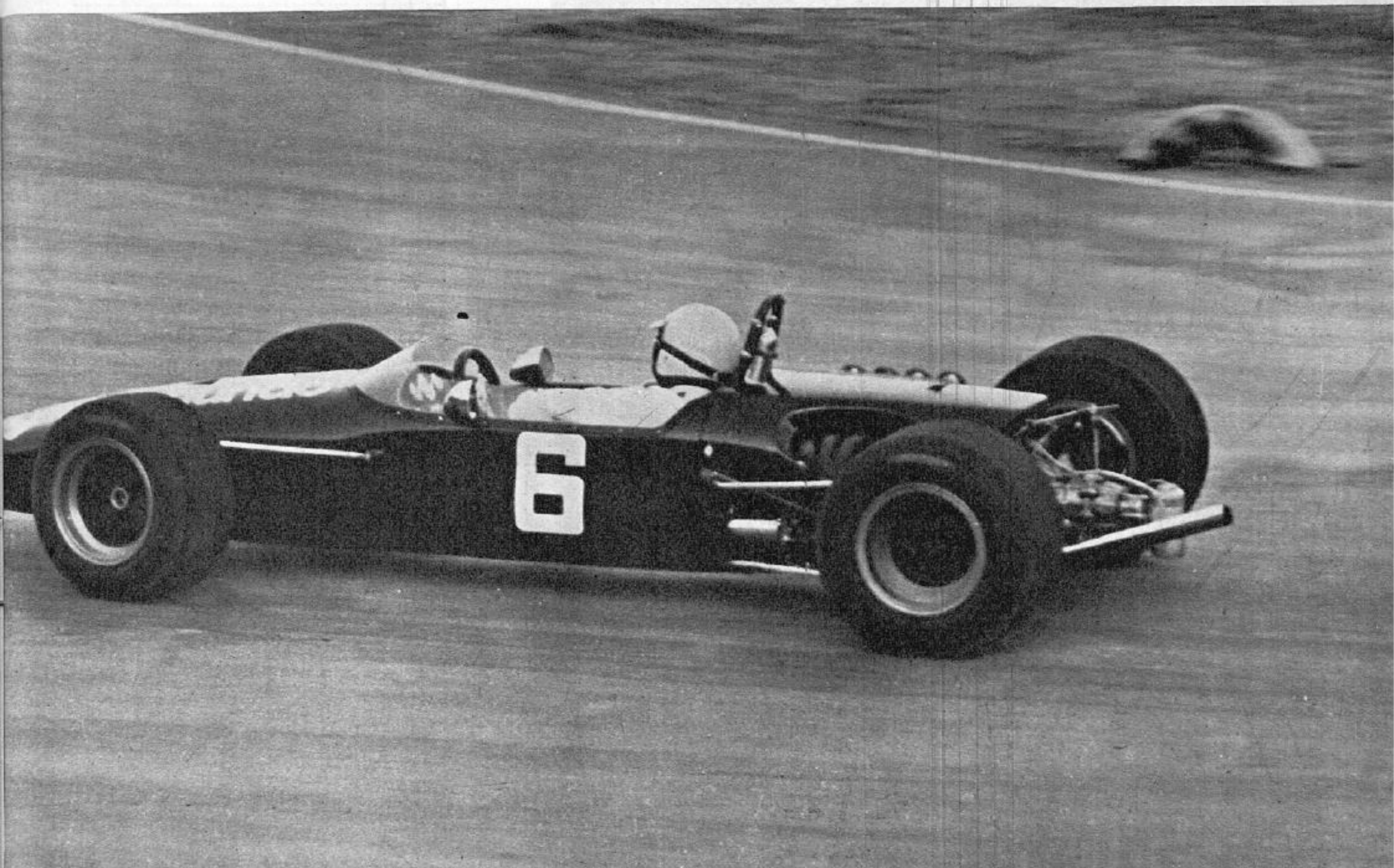
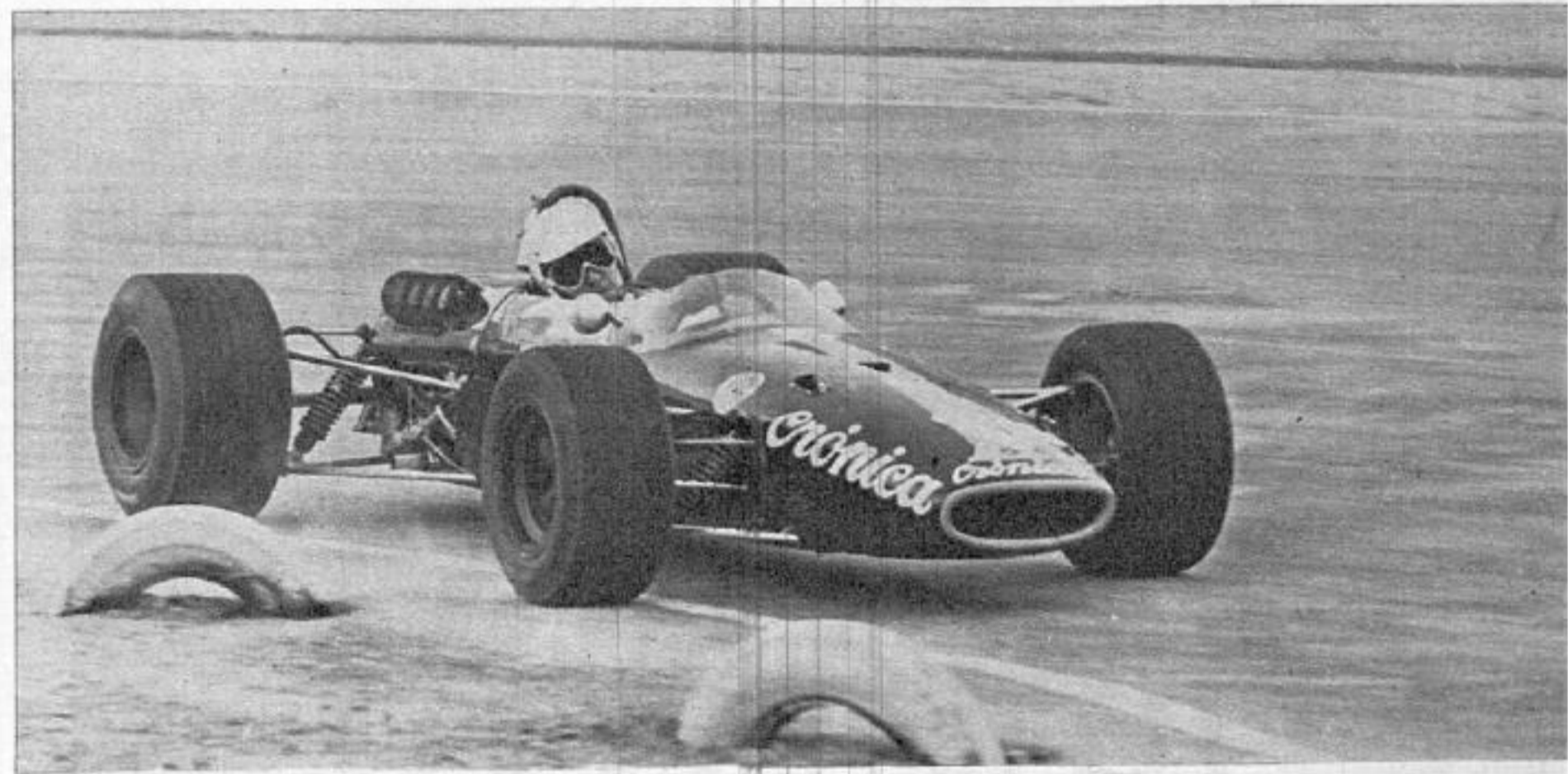
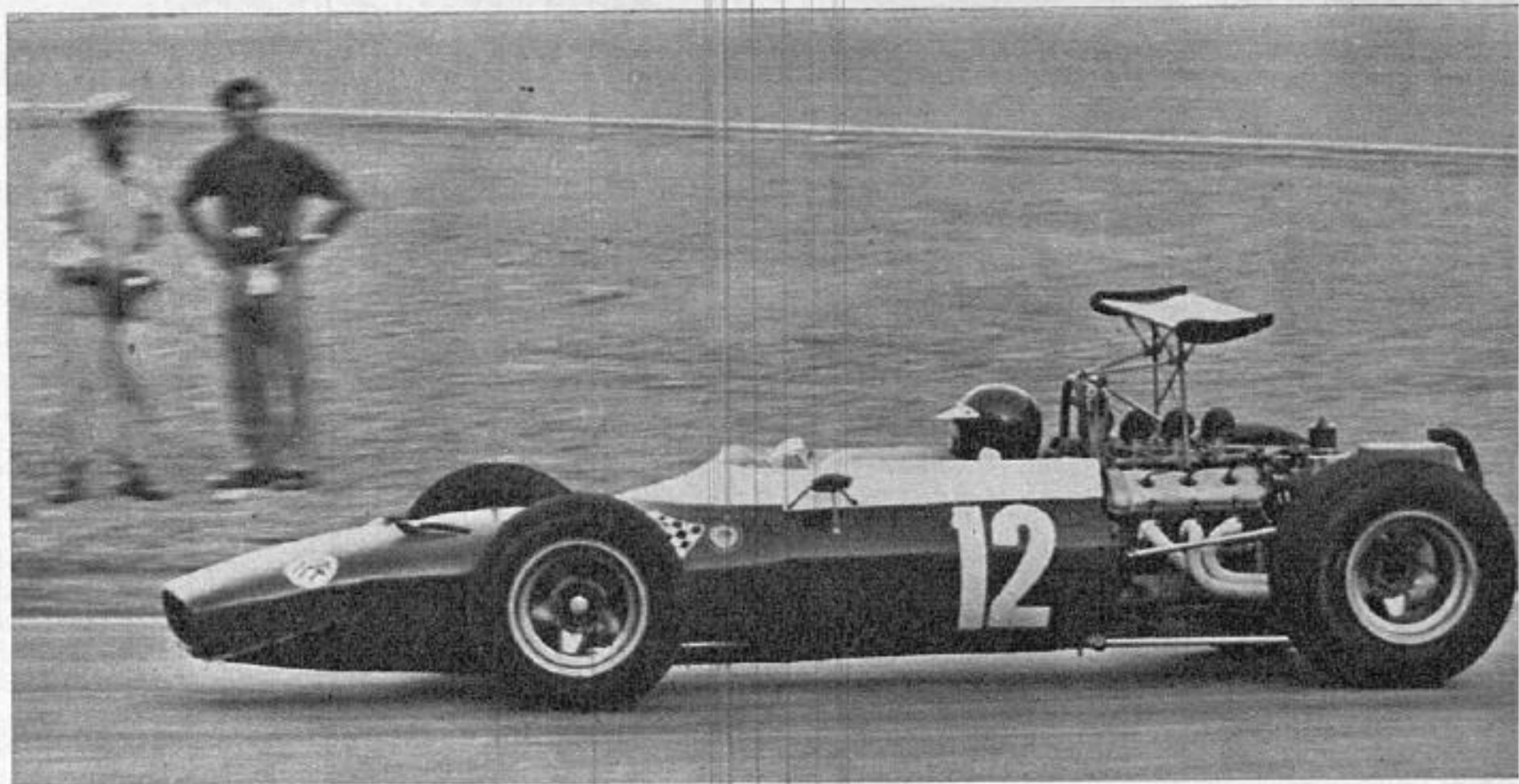
Derecha, arriba: Ernesto Brambilla hizo una gran carrera. Siempre estuvo en los primeros puestos hasta que una válvula lo mandó a reposar en los boxes.

Derecha, abajo: El más regular y parejo de los volantes made in casa sigue siendo Maneco Bordeu.

Por fin Carlos Pairetti pudo debutar en la Temporada, aunque de auspicio el debut no tuvo mucho, ya que solamente pudo dar una vuelta. Esperamos que en Buenos Aires pueda entreverarse.

puesto de partida. En la vuelta 56 había conquistado el record de vuelta, a 170 y monedas, cifra que no se bajaría hasta el final de la competencia. Desde el momento en que Rindt supera a Siffert, la carrera no varía, en cuanto a las posiciones. De Adamich llevaba por segunda vez su Ferrari ganadora a la meta y conquistaba el tercer triunfo consecutivo para la casa de Maranello. Beltoise 2º, Rindt tercero, a 18 segundos del ganador, y Siffert a 29 segundos. En medio de aplausos, la carrera culminó con un magnífico ganador, De Adamich, y una labor formidable que se concretó en un segundo puesto tenazmente discutido: Jochen Rindt. Algo para recordar.





PRIMER CAMPEONATO INTERNACIONAL FORMULA 2 "YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES"

GRAN PREMIO INTERNACIONAL "AGUA Y ENERGIA"

Club YPF — Autódromo El Zonda, de San Juan

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	14	De Adamich, Andrea	Ferrari Dino	1h21m46s8	70
2º	8	Beltoise, Jean Pierre	Matra MS 7	1h22m04s9	70
3º	30	Rindt, Jochen	Brabham BT 23	1h15m15s7	70
4º	18	Siffert, Joseph	Tecno	1h22m20s9	70
5º	36	Oliver, Jackie	Lotus 48	1h22m45s4	70
6º	16	Regozzoni, Gianclaudio	Tecno	1h22m52s1	70
7º	20	Facetti, Carlo	Tecno	1h22m34s5	69
8º	28	Copello, Eduardo	Brabham BT 23	1h22m20s6	68
9º	38	Rodríguez, Pedro	Tecno	1h22m31s6	68
10º	4	Bordeu, Juan Manuel	Brabham BT 23	1h21m53s6	67
11º	22	Vianini, Andrea	Tecno	1h21m54s9	67
12º	34	Cupeiro, Jorge	Brabham BT 23	1h22m30s5	67
13º	10	Pescarolo, Henri	Matra MS 7	1h22m44s	65
14º	26	Williams, Jonathan	Tecno De Tomaso	1h22m27s2	63

Promedio del ganador: 165,884 kilómetros por hora.

Record de Vuelta: Coche Nº 30, de Jochen Rindt en la vuelta 56 en 1m08s3, a un promedio de 170,248 km/h.

Abandonaron: Coche Nº 6, Carlos Pairetti en la 3a. vuelta; Nº 40 de Carlos Reutemann en la vuelta 3a.; Nº 24 de Silvio Moser en la 5a. vuelta; Nº 42 de Carlos Marincovich en la vuelta 16a.; Nº 12 de Ernesto Brambilla en la vuelta 37a.; Nº 2 de Piers Courage en la vuelta 59a. y Nº 32 de Alan Rees en la vuelta 62a.

**CUANDO LA CALIDAD
ES
SUPERIOR
EL RESULTADO ES
POSITIVO**

2 marcas importantes para mayor kilometraje con mejor promedio



CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

**Alternadores - Distribuidores - Motores de arranque
Reguladores de voltaje - y sus repuestos.**

Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales.

DISTRIBUIDORES

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

PETENSEN

**CAMPEONATO INTERNACIONAL
DE F. 2 — CLUB YPF**

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Pts.
1º	De Adamich, A.	Italiano	34
2º	Brambilla, E.	Italiano	13
2º	Rindt, J.	Austríaco	13
4º	Beltoise, J. P.	Francés	10
5º	Oliver, J.	Inglés	7,20
6º	Pescarolo, H.	Francés	7
6º	Regazzoni, G.	Suízo	7
8º	Siffert, J.	Suízo	3,80
9º	Rodríguez, P.	Mexicano	1,80
10º	Vianini, A.	Argentino	1,10
11º	Courage, P.	Inglés	1
12º	Facetti, C.	Italiano	0,80
13º	Copello, E.	Argentino	0,60
14º	Bordeu, J. M.	Argentino	0,20

**CENA DE
CAMARADERIA
DE APRA**

La Asociación de Periodistas Radiales de Automovilismo organiza para el próximo 20 de diciembre a las 21 la GRAN CENA DEL AUTOMOVILISMO. Se realizará en los salones de la escuela Gral. Manuel Belgrano, frente a las piletas de Núñez. Los interesados en codearse con la gente del ambiente corsaiolo, tendrán que reservar sus tarjetas en cualquiera de las organizaciones radiales, o en el Club YPF. Allí mismo —en la sede del Club YPF— se encuentra en exhibición un automóvil que será echado a suerte —rifado, que le dicen— entre los concurrentes durante el transcurso de la cena.


LOS GRADUADOS

Ya que estamos en este asunto de la F-2 internacional, es interesante acotar que en Europa se gradúan los pilotos. No quien es bueno o "tronco", sino simplemente quienes corren en F-1 asiduamente y quienes no. Para los que no, está el Campeonato Europeo de F-2

Estos europeos ya no saben qué hacer para que sus pilotos se sientan logrados. Para eso los gradúan. Es decir, existe una selecta minoría de pilotos llamados graduados. Llegan a obtener ese título después de haber militado un año por lo menos asiduamente en la Fórmula 1.

De ese modo se evita que las grandes estrellas de la Fórmula mayor acaparen puntaje en los campeonatos europeos de la F. 2 y que a su vez los equipos oficiales tengan un plantel permanente para la F. 2 y no pase lo que sucedió varias veces el año pasado. Los pilotos de F. 1 siempre se llevaban los mejores autos del equipo y muchas veces los conductores de F. 2 se quedaban sin correr y por ende sin la promoción necesaria que los impulsase de una vez por todas a la Fórmula 1.

Los pilotos graduados no se llevan ningún punto en el Campeonato de no graduados se entiende (existe uno que también es para los graduados, pero no tiene mayor importancia) y permiten de esa forma demostrarle a los mayores la calidad del plantel anual de la Fórmula 2.

Los graduados que nos visitan son: Jochen Rindt, Pedro Rodríguez y Joseph Siffert. Todos los restantes que están haciendo barullo en nuestro país no lo son. 

PRINCIPALES FIGURAS DE LA F-2 QUE NO ESTAN GRADUADOS

Jean Pierre Beltoise.
Derek Bell.
Ernesto Brambilla.
Henri Pescarolo.
Andrea de Adamich.
Gianclaudio Regazzoni.
Brian Redman.
Piers Courage.
Jackie Oliver.
Kurt Ahrens.
Richard Atwood.
Peter Gethin.
Silvio Moser.
Christopher Williams.
Jean Pierre Jassaud.
Eric Offenstadt.
Robin Widdows.
Alan Rees.

account

Algo realmente sencillo...
(guardar, tener y mantener)
su Embarcación **PAGLIETTINI***

- Guarderías espléndidas con alquileres muy razonables
- Mantenimiento simple y económico
- Fácil manejo
- Service especializado y constante



EMBARCACIONES

PAGLIETTINI

acercan su vida, a una diferente manera de vivirla!

*Equipadas con los mundialmente reconocidos motores

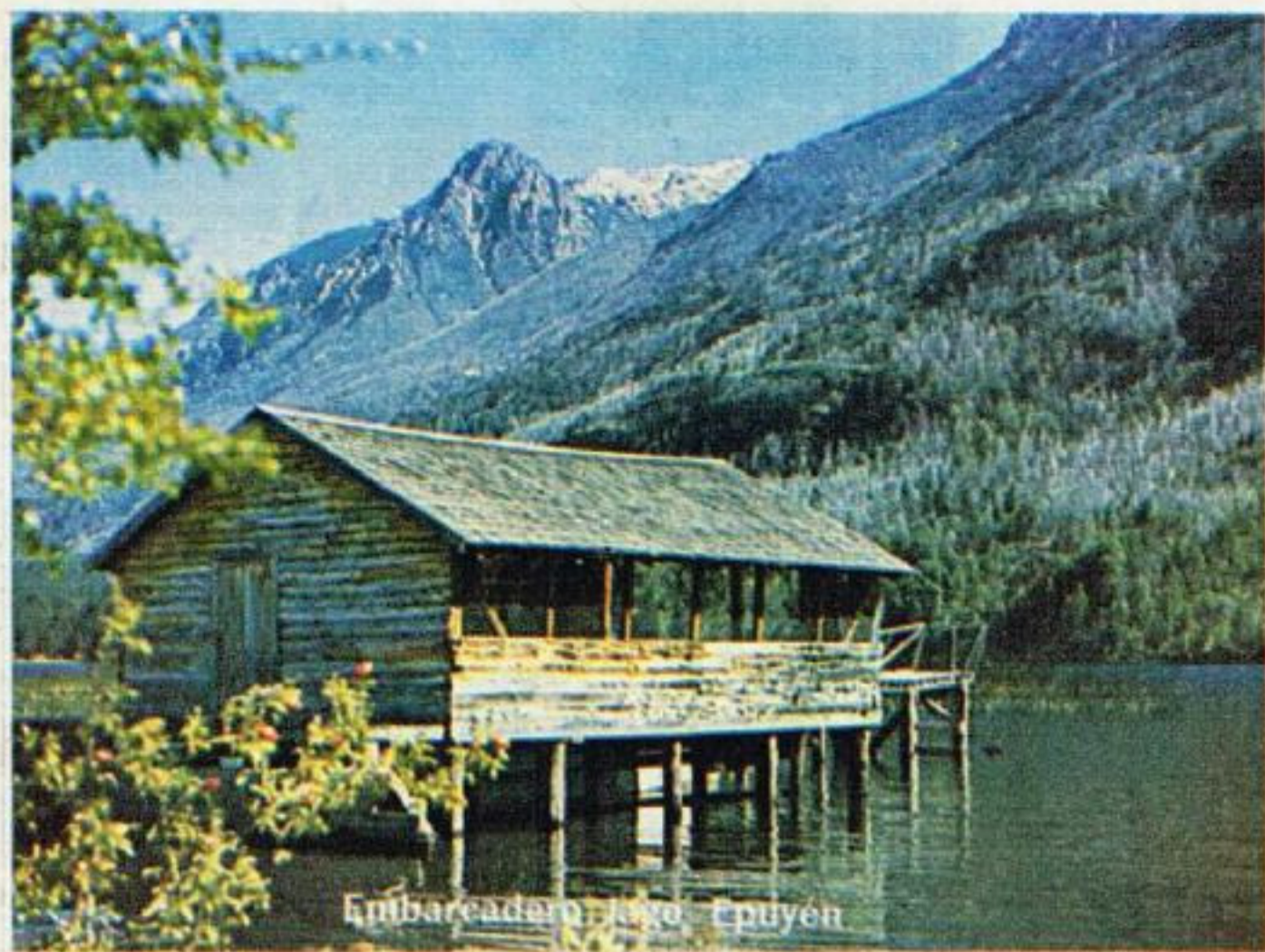
MERCURY
MERCURISER

ASTILLERO D. PAGLIETTINI S.A. desde 1917 (51 años) construyendo Embarcaciones.

El Agente PAGLIETTINI que Ud. elija, resolverá todo lo necesario y lo espera desde ya para invitarlo a probar —de los modelos PAGLIETTINI— el que Ud. prefiera.

Capital y G. Bs.As: Eurocamping S.R.L., Paraná 761 - Laprida Náutica S.A., Laprida 2150 y Av. Libertador 7602 - Paillot Autom., Av. Libertador 15701; S. Isidro - Regnicoli A. y Cía. S.R.L., Av. Libertador 2074, S. Fernando - Deli C., A. Brazo Chico, Vía C. S. Fernando, Lancha Galofré - La Plata: Romero H., Calle 47 N° 505 - Mar del Plata: Rucamoar, Salta 2545 - Arrecifes: T.O.D.A.G.R.O. S.R.L. - Bahía Blanca: Vagnoni y Cía. S.R.L., Alte. Brown 236 - Carmen de Patagones: Brestavizky Hnos. S.M.C. - Junín: Basterreix & Cía. S.R.L. - Monte Grande: Monfinsa C.I.F.I.A. - Rosario: Turicendo A., Tupungato 1481 - Tandil: Sosa Carlos - Tres Arroyos: Claromecó Camping Sport - Córdoba: Menéndez y García Velazco, Av. M. T. de Alvear 24 - Corrientes - Goya: Sheller García - Chubut - Trelew: Triso Fernández Peña - Entre Ríos - Colón: Benítez Hnos. - Concepción del Uruguay: Mario O. Cook - Federación: Burna Nerio A. - Paraná: García Girard Hnos. - Mendoza: Giannaccari H., Catamarca 44 - San Rafael: Abalos R., Av. Mitre 783 - Misiones - El Dorado: Jech A. y Cía. S.R.L. - Posadas: Náutica Leo' - Río Negro - Cipolletti: Bordignon B. - Santa Fe: Bieler N., Rivadavia 3523 - Tucumán: Indiana S.A.C.I.F.I., San Martín 1050.

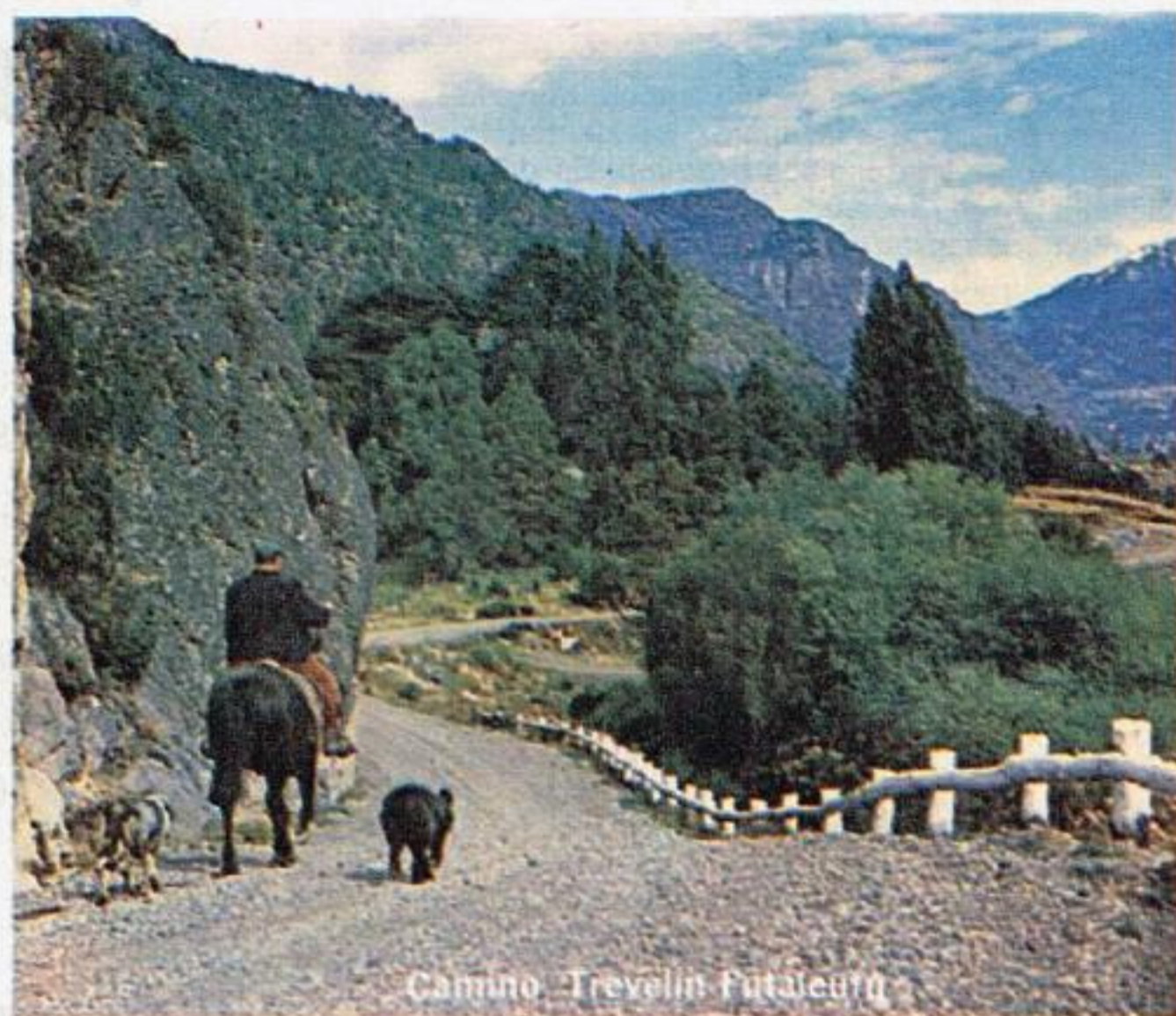




Embarcadero Lago Epuyén

VERANEAR EN CHUBUT ES DIFERENTE...

*PARAISO DEL CAMPING y de las
ACTIVIDADES DEPORTIVAS
Caza Mayor y Menor
Pesca Lacustre y de Altura
Actividades Subacuáticas
Yachting - Motonáutica
Paisajes inolvidables
y muchas, muchas sensaciones
inolvidables ...*



Camino Trevelin Futaleufú

SOLICITE INFORMES A:
Casa de la Provincia del Chubut
Paraguay 876 - Capital Federal

DIRECCION GENERAL DE TURISMO
Casilla de Correo 14 — Rawson — Chubut

PROVEEDURIA DEPORTIVA



DISTINGUIDA CON
LA CINTA AZUL
DE LA POPULARIDAD



DISFRUTE...

con la práctica de
su deporte favorito
y paseos al aire libre

CAMPING - ROPERIA - PESCA - CAZA - MOTONAUTICA - BASQUET
ARMERIA - FUTBOL - RUGBY - TENIS - BICICLETAS

TODOS LOS DEPORTES

...en CAPITAL - LIMA 363 ...en LANUS ESTE - O'HIGGINS 1960
...en MORON - AV. RIVADAVIA 18256 ...en QUILMES - RIVADAVIA 49

MATEMANZ ASOCIADOS

CAMPARI

es la
fiesta

MARK



Vivalta

CHARLANDO CON RON HARRIS

Este es el director del equipo de F. 2 en el cual están Reutemann, Marinovich y Franco como suplente. Un rato de charla resume sus opiniones.



Ron Harris es un típico personaje inglés, con suficiente edad como para no querer declararla, flaco, vivaz, que habla con la boca cerrada y se le entiende apenas y además de todo, muy simpático.

Fue el primer extranjero en llegar a nuestro país y lo hizo con suma tranquilidad, con tiempo de sobra, como despreciando el

apuro del resto de la troupe que llegan, corren y se van con el mismo ritmo vertiginoso. Harris —o Ronnie para los amigos— vino con su señora, en barco. Nos extrañamos por lo que consideramos una enorme pérdida de tiempo para las costumbres europeas. Pero no es así. "¿Qué apuro tenía? La temporada terminó en octubre, no tenía nada que hacer y ya que veníamos a la Argentina decidí tomarme un descanso junto a mi señora. Porque, como imagino que debe ser aquí, las señoras nunca están muy conformes con nuestra vida alrededor de los autos y de vez en cuando hay que darles el tiempo que les corresponde, ¿no?" —sin duda estamos de acuerdo con la sonrisa cómplice de Harris en el bar del hotel Presidente.

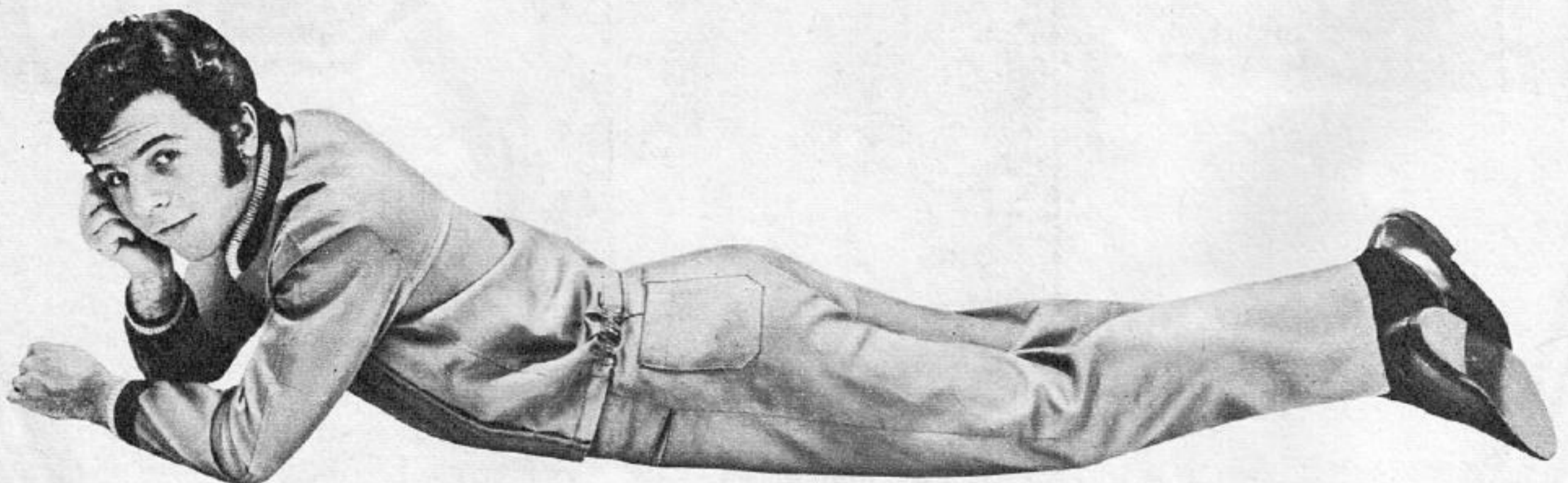
Sus autos estuvieron una vez en la Argentina. Fue en la temporada de F-3 del '67, cuando Ron Harris envió los dos Lotus 41 verde claro de su equipo de F-3 en manos de John Cardwell y Geki Russo. "Pero yo no pude venir en persona. Esta es la primera vez que vengo aquí."

Harris tiene la insólita actividad de ser el distribuidor de Metro Goldwyn Mayer en su país, pero aparte de dejarle su buena cantidad de libras eso no le interesa mucho. "Y más dinero me dejan las carreras de autos que la distribución de películas. Es, además, lo que a mí me gusta. Desde que empecé en motociclismo —hace muchos años— nunca me aparté del mundo de los motores de carrera. Y siempre quise tener mi team propio. Tuve la satisfacción enorme de tener a Jim Clark en mi equipo de F-2 cuando yo dirigía el equipo oficial de F-2 de Lotus. Fue en 1964, 65 y 66. Luego

Chapman se ocupó exclusivamente de sus autos y este año preferí comprar los Tecno... Pedro Rodríguez está conmigo desde el '66 y el equipo se completa durante el año con Dick Attwood y Jonathan Willims. Attwood no pudo venir y Williams vino por su parte con un De Tomaso. Esos dos lugares los ocupan ahora Lole y Carlos." Ron Harris los llama así a Reutemann y Marinovich para diferenciar los dos Carlos. "También les he dicho a los mecánicos que los llamen así para lograr el clima de cordialidad entre todos que es mucho mejor al trato protocolar entre pilotos y mecánicos."

"Nada me gusta tanto como los autos de carrera, a los cuales he dedicado mi vida. Pienso que por ser tan fanático de los autos es que odio los alerones. Yo creo que un auto bien diseñado y puesto a punto no debe necesitar ayuda de 'aerofoils' para andar mejor. Por lo menos es mi opinión... ¿Cuál es el mejor piloto de los que han venido? Creo, sin duda, que debe ser Jo Siffert. Rindt es el dominador de la Fórmula Dos, pero su auto es el mejor y el más potente. Siffert va a ser la gran sensación de Fórmula Uno el año que viene. Este año también lo fue, además."

Es muy educado, es simpático, sabe de autos como el que más. No cabe duda que es muy agradable charlar con él. Prácticamente recién pasa a ser conocido entre nosotros por su venida a esta temporada, pero Ron Harris puede subir aún más en la popularidad internacional cuando el año que viene se presente con el equipo Tecno-Ford en Fórmula Uno. Está en los planes del sonriente Ron Harris.



Para usar TEXAS...

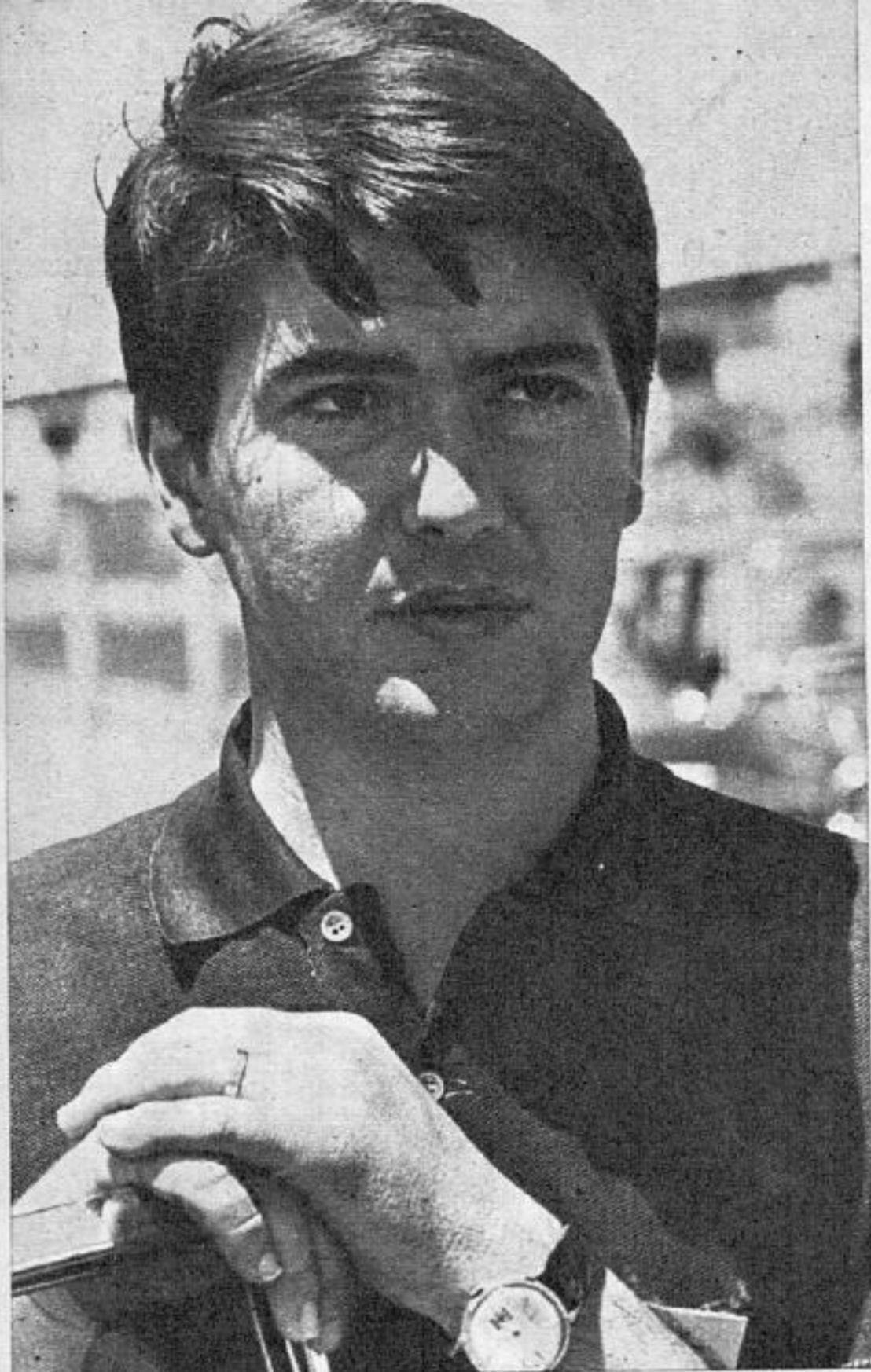
Para usar pantalones tejanos, polleras, camperas de telas TEXAS, hace falta ser joven, amar el sol, el viento, el aire libre.

Busque la etiqueta



las telas deportivas de





Ing Marelli: GANAR ES LA OBLIGACION

Toda la responsabilidad del equipo Ferrari recae sobre las espaldas de los 27 años del joven ingeniero Giovanni Marelli

Una de las grandes premisas que siempre hay que tener en cuenta es que la capacidad de una persona no es nunca una función de la edad. Sin embargo mucha gente lo considera así. Y entonces llaman la atención casos como el del ingeniero Marelli, que con sus 27 años y cara de muchos menos, vino a nuestro país como capo máximo de Ferrari, nada menos.

No es la primera vez que asume esta gran responsabilidad. Ya se encargó del equipo Ferrari que corrió el año pasado en la copa Tasmania y varias veces durante 1968 dirigió a las escuadras de fórmula en carreras europeas. Ahora, aclaremos que Giovanni Marelli es *director técnico* exclusivamente, o sea, que se ocupa de la parte chasis, motores, suspensiones, etcétera, pero no de la táctica de equipo, función que en Europa realiza Franco Gozzi, único director "sportivo" actual de Ferrari. Marelli y el ingeniero Forghieri son los dos directores técnicos. Pero en esta ocasión y por primera vez Marelli desempeña los dos cargos al mismo tiempo, ya que don Enzo decidió no enviar un equipo demasiado numeroso a nuestro país, atendiendo a cuestiones económicas y organizativas. (Se

viene encima la copa Tasmania, entre otras cosas).

Marelli ingresó a Ferrari en marzo del '67 en forma definitiva pero ya estaba vinculado anteriormente porque había cumplido un período de estudio en Maranello. Fue cuando se recibió de ingeniero en la universidad de Padua y tuvo que presentar una tesis sobre motores de inyección a nafta. Nada mejor, entonces, que prepararla estudiando en Ferrari. Una vez terminada y aprobada se dedicó a ganarse honradamente la vida trabajando en Autoblanchi, pequeña empresa italiana dedicada a la producción de diminutos automóviles.

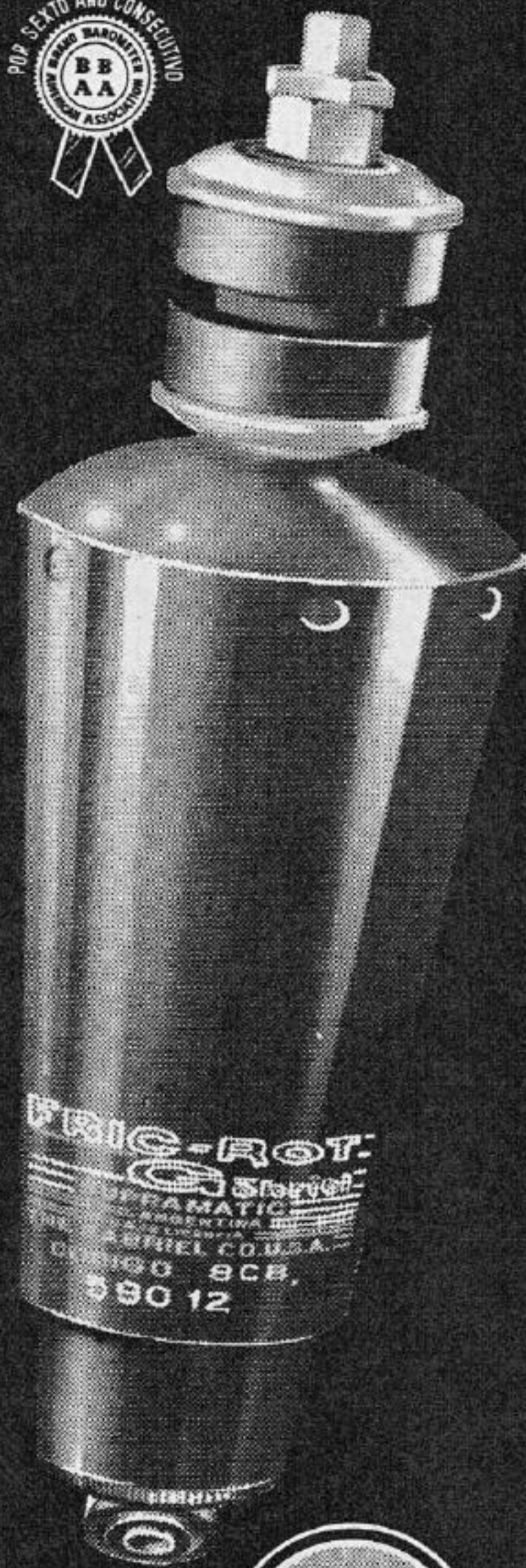
—“Debo confesar sin embargo que trabajar como ingeniero en Ferrari es un sueño mío de niño.” Estas exteriorizaciones no son comunes en Marelli, que a primera vista ofrece una imagen casi intrascendente. Pasa que cuando está trabajando en el box no pierde tiempo con nada que no sea su equipo y se atrincheró detrás de sus cronómetros y su tabla con anotaciones.

Nacido en Gallarate, provincia de Varese, Marelli nos cuenta que siempre fue aficionado a los autos de carrera, desde chico. Pero que siempre prefirió

dedicarse al desarrollo técnico y aunque le gusta manejar rápido cuando anda en auto no piensa para nada en correr porque “su” trabajo está en el otro lado del deporte mecánico. Además que ese deseo podría ser muy perjudicial para su futuro en Ferrari, donde cada uno hace lo que don Enzo quiere y no otra cosa. Ese respeto cercano al vasallaje parece ser común en todos los que dependen del irascible viejo. Hablando de las tácticas que acostumbra emplear el equipo Ferrari, Marelli expresó que en nuestro país se le dio piedra libre a cada piloto para que saliera a ganar y que generalmente se emplea ese plan, pero agregó: “Naturalmente que siempre todo es al gusto del *comendatore*”. Así se refiere siempre a Enzo Ferrari, más que dueño especie de tirano de todos sus súbditos.

Es indudable que para Marelli la temporada argentina sirve de buen escalón en su carrera. Un peldaño fuerte basado en el claro dominio ejercido hasta ahora por las Ferrari. El lo sabe, aunque no demuestre expansivamente su contento. De ganar en Europa tenían que venir a ganar en la Argentina, y lo consiguen; de Marelli también es el gran mérito

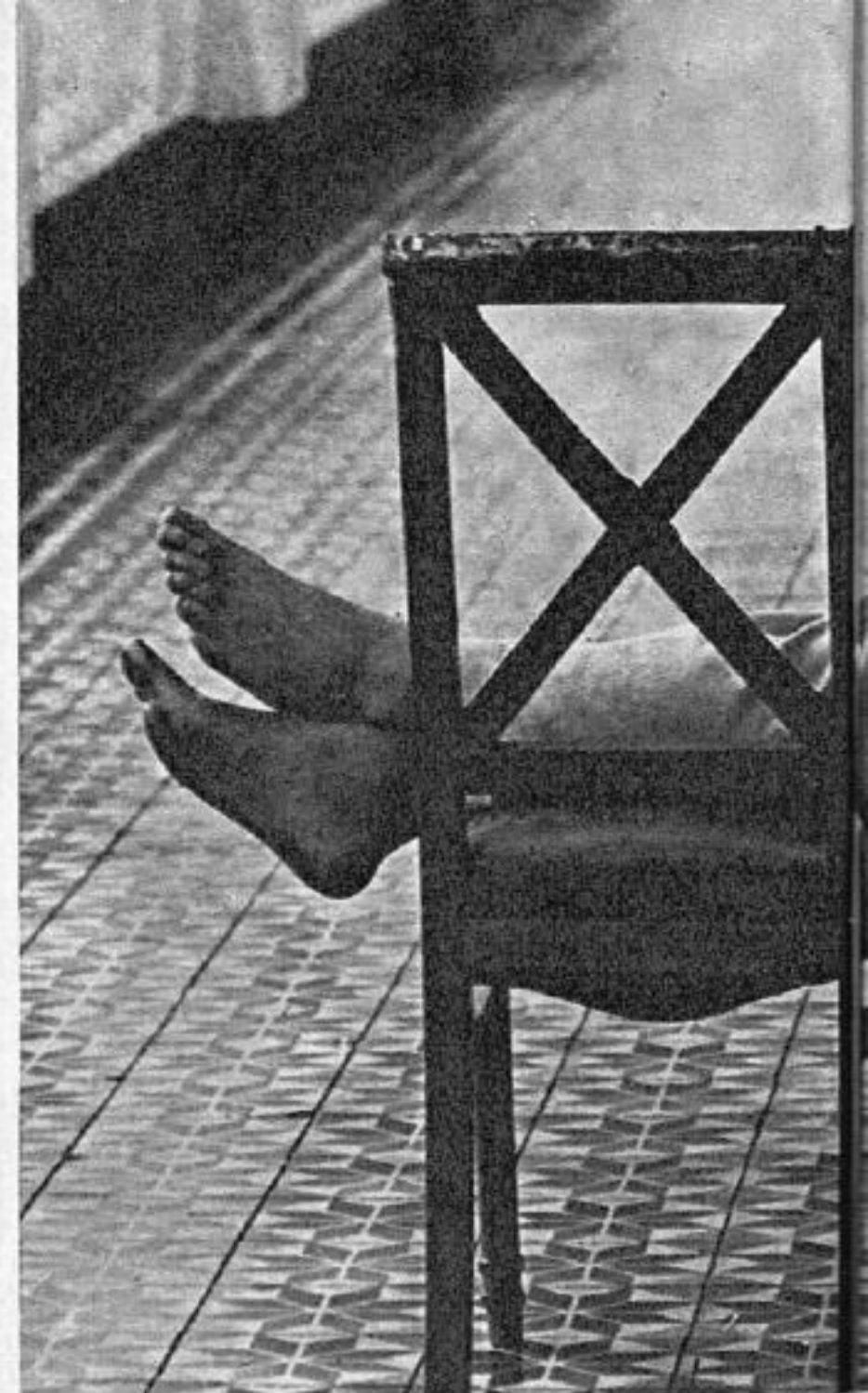
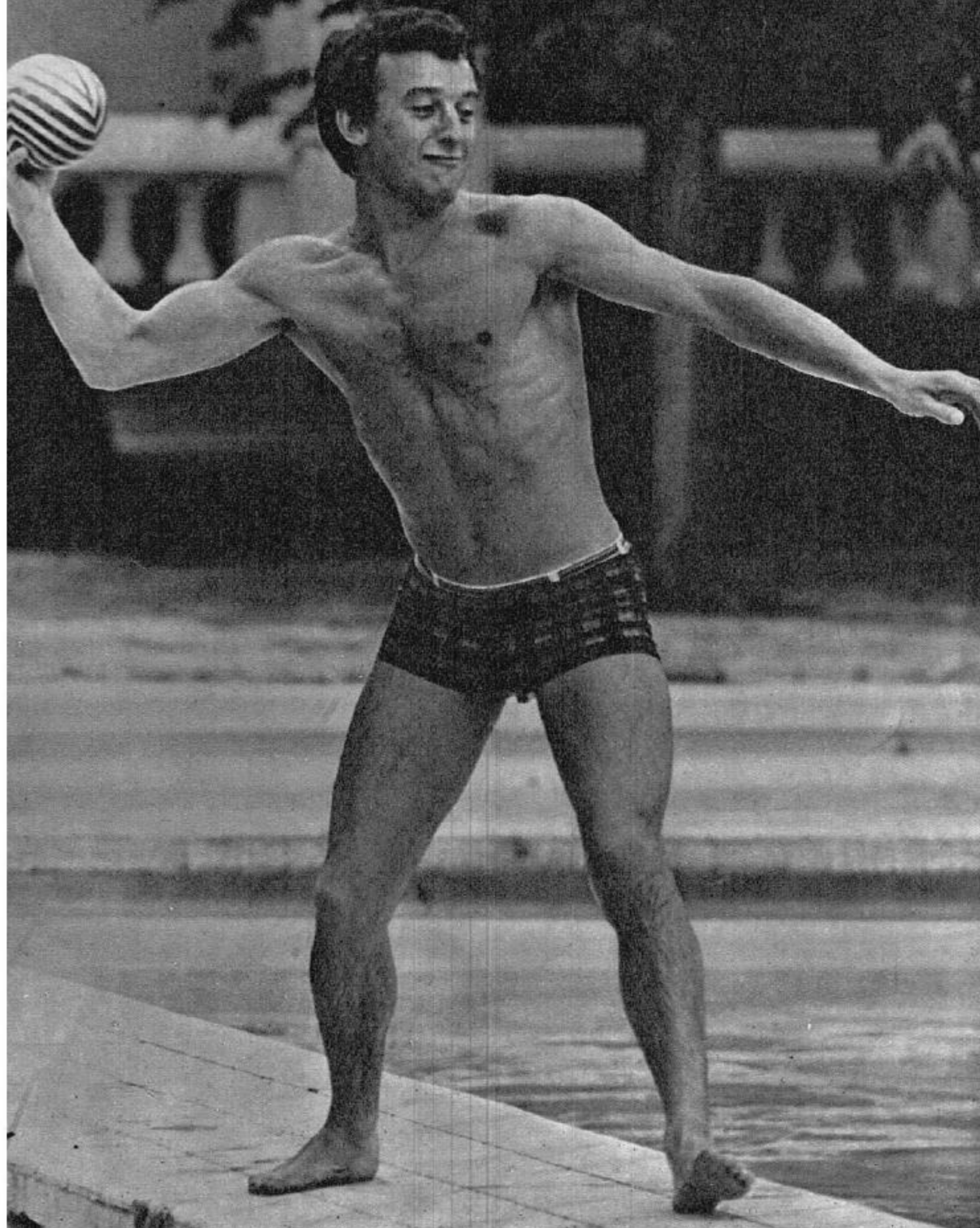
FUERTE EN CALIDAD !!!



FABRICADO POR

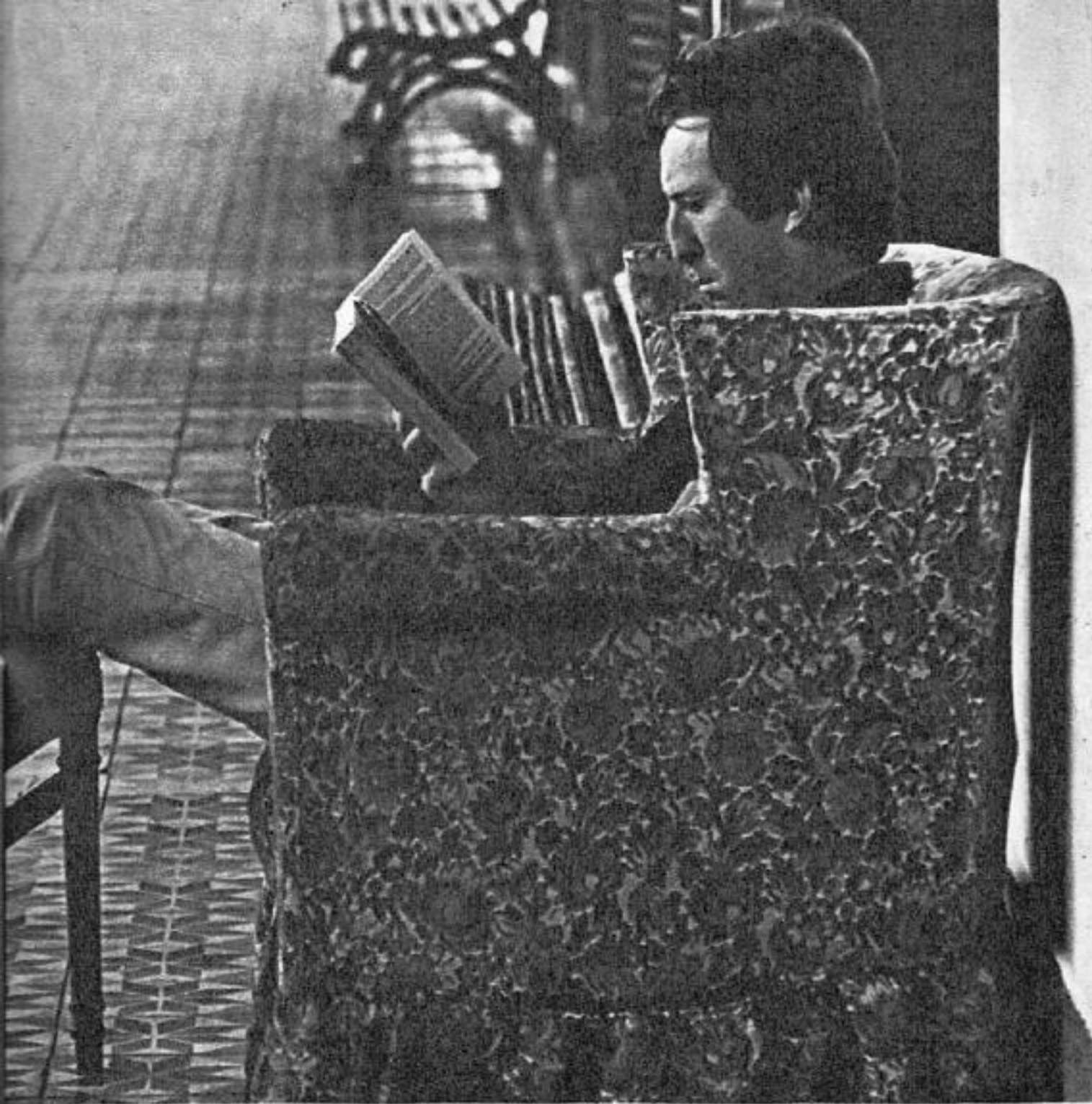
FRIC ROT S.A.I.C.

CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA
MAREMONT C° DE CHICAGO U.S.A.



**Lo que no todos
pueden ver y no todos
imaginan, se
lo mostramos aquí.
Esto hicieron los pilotos
extranjeros en su
estadia en Alta Gracia.
Así buscaron un
momento de relax entre
el ruido de
los motores de carrera**

REFRIGERADOS POR AGUA



Un verdadero atleta, pequeño, pero atleta al fin. Se divirtió como loco en la pileta de natación del Sierras Hotel. No fue precisamente nadando, sino tirando la pelota desde el borde y tratando de empujar al agua o mojar al primero que se cruzara en su camino. Jackie Oliver, un inglés muy divertido.

No todo lo referente a la temporada de Fórmula Dos tiene que estar vinculado a los motores Cosworth, a los chasis tubulares o monocascos, ni a las gomas Dunlop o Firestone. De domingo a jueves, pilotos y mecánicos utilizan su tiempo descansando y divirtiéndose de la mejor manera que pueden. En Alta Gracia, el hotel donde paraba la delegación (Sierras Hotel) presentaba la gran atracción que significa poderse remojar cuando uno quisiera. Otros prefirieron tomar sol o sólo humedecer su humanidad para contrarrestar el calor del solcito cordobés para volver a tomar posición horizontal espaldas arriba, como Joseph Siffert.

Esto es lo que el espectador común no puede ver, ni imaginarse a veces. ¿Qué hacen los corredores y sus esposas y los mecánicos, mientras no hay entrenamientos? La respuesta es muy simple. Como seres humanos que son, hacen lo mismo que haría usted o nosotros. Relajarse, tomar sol, leer novelas ligeras, descansar en una reposería a la sombra de los árboles, jugar un partido de tenis o de fútbol, unas manos de bridge (Rindt-Courage) o tomar una copa después de cenar en mesa de amigos. Luego, viene lo que ustedes ven... Ir al autódromo, hacer tiempos, probar el auto, adecuarlo al circuito, discutir con los mecánicos y mil cosas más...

Aquí tienen algunas fotografías que documentan lo que les dijimos. Los corredores, sean extranjeros o de los nuestros... viven igual que los demás y tienen los mismos problemas y prejuicios.



Nada que ver una cosa con otra. En su Brabham de F-2, un manejo agresivo, arrojado. Un carácter algo temperamental que se derrumba a la sombra de una galería, un sillón cómodo y una buena silla para apoyar las piernas mientras Agatha Christie explica las causas del crimen a Lord Mallory. Jochen Rindt en Alta Gracia.



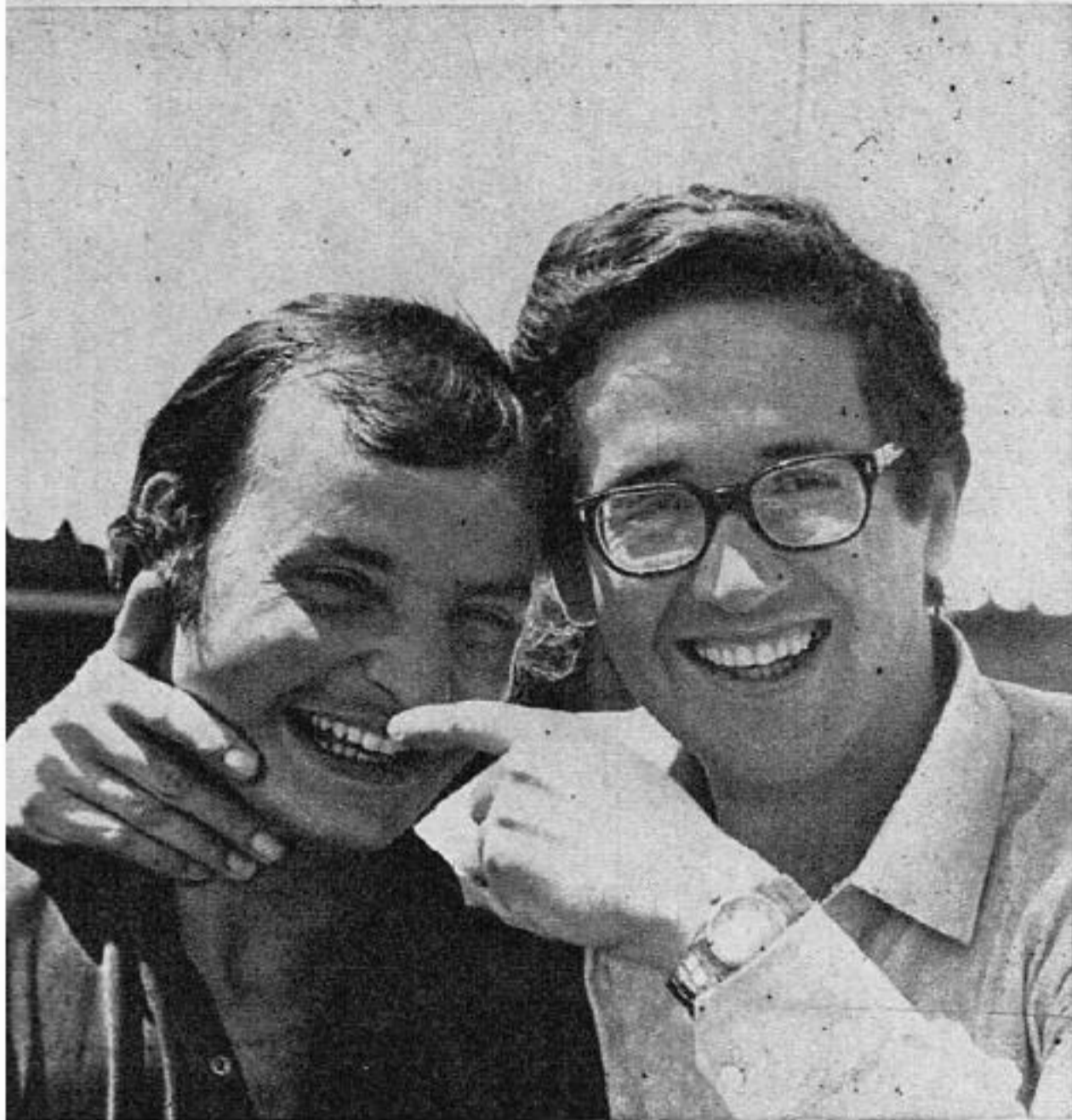
Jean Pierre Beltoise y señora. Bronceador para Jean Pierre y mucho descanso luego de los entrenamientos. Siempre juntos y formando su camarilla junto a Pescarolo, Migliore, el matrimonio Le Guezec y el doctor Fernández Aguirre. Team Matra Sports.



Pero, al final terminó en el agua. El responsable de esa zambullida inesperada: Tony Rudlin, el capo del team de Oliver.



REFRIGERADOS POR AGUA



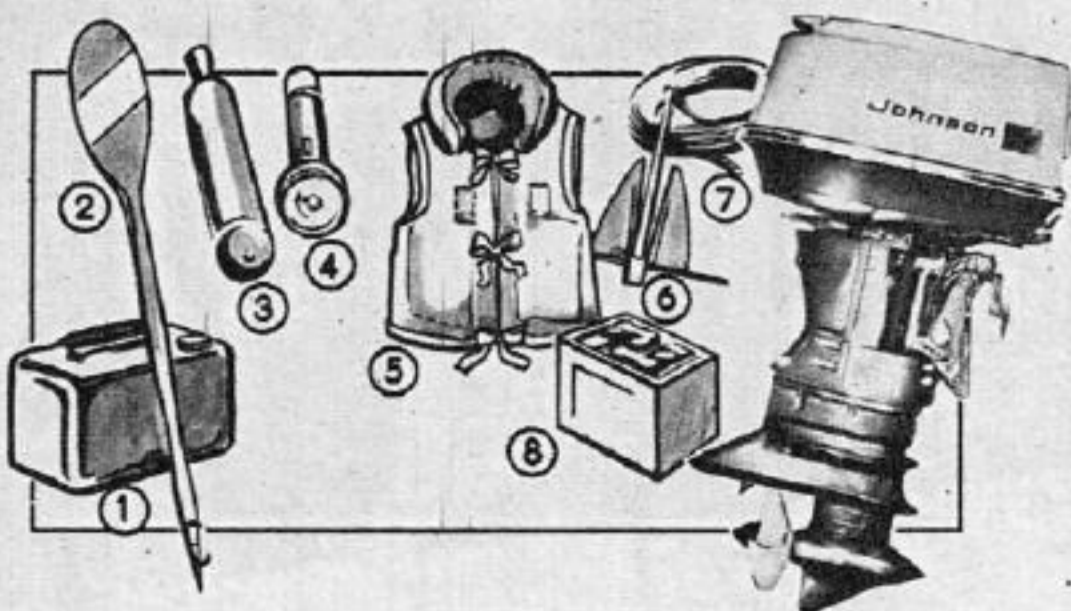
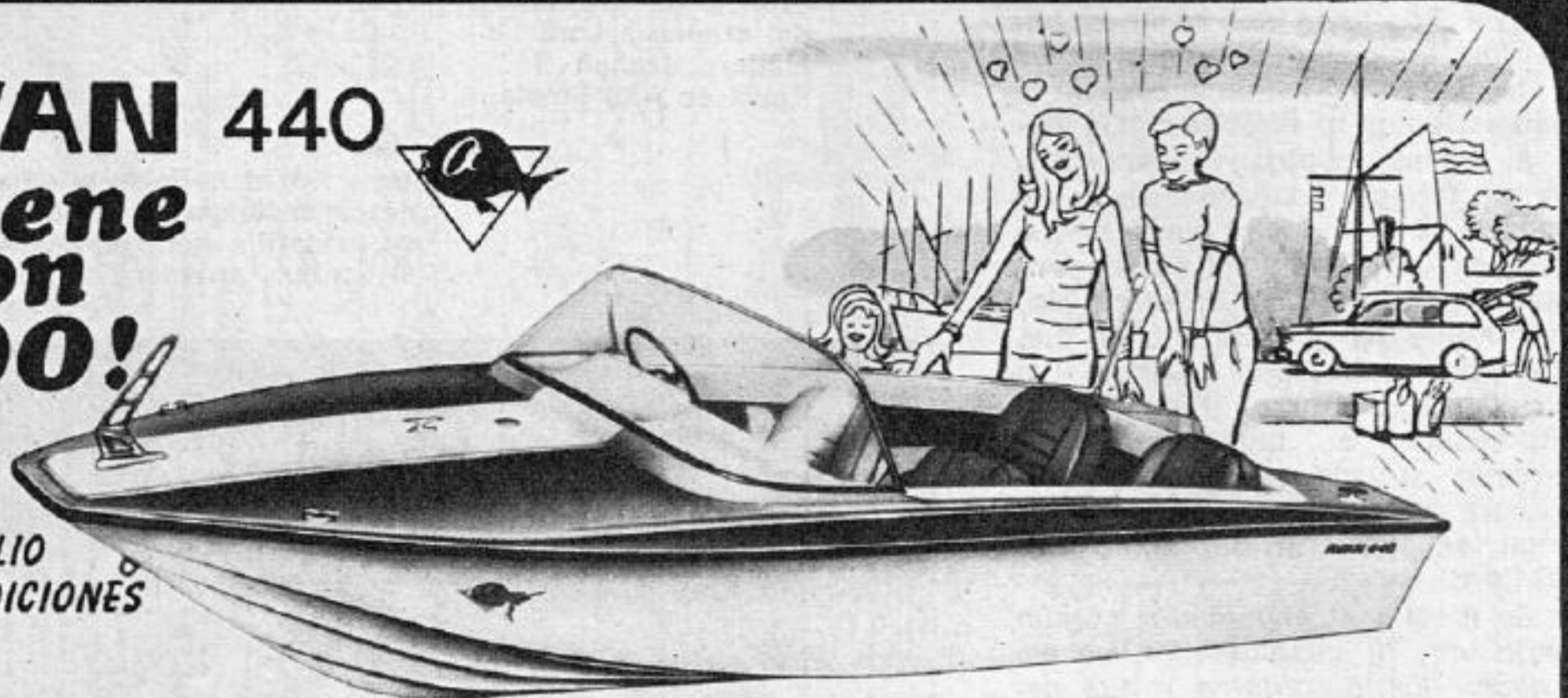
▲ El equipo Andrea: Vianini y De Adamich. Amigos en la pista y fuera de ella. Posiblemente el binomio más simpático y divertido de nuestra Temporada de F-2. Continúad así...



◀ Otro que prefiere la lectura es el francés Henri Pescarolo. Un poco de natación, algo de sol y zambullirse en las novelas de ciencia-ficción del agente "007" James Bond. Relax, que le dicen.

una AVAN 440 viene con TODO!

DISEÑO AVANZADO
ESPACIO INTERIOR AMPLIO
EXTRAORDINARIAS CONDICIONES
EN NAVEGACION



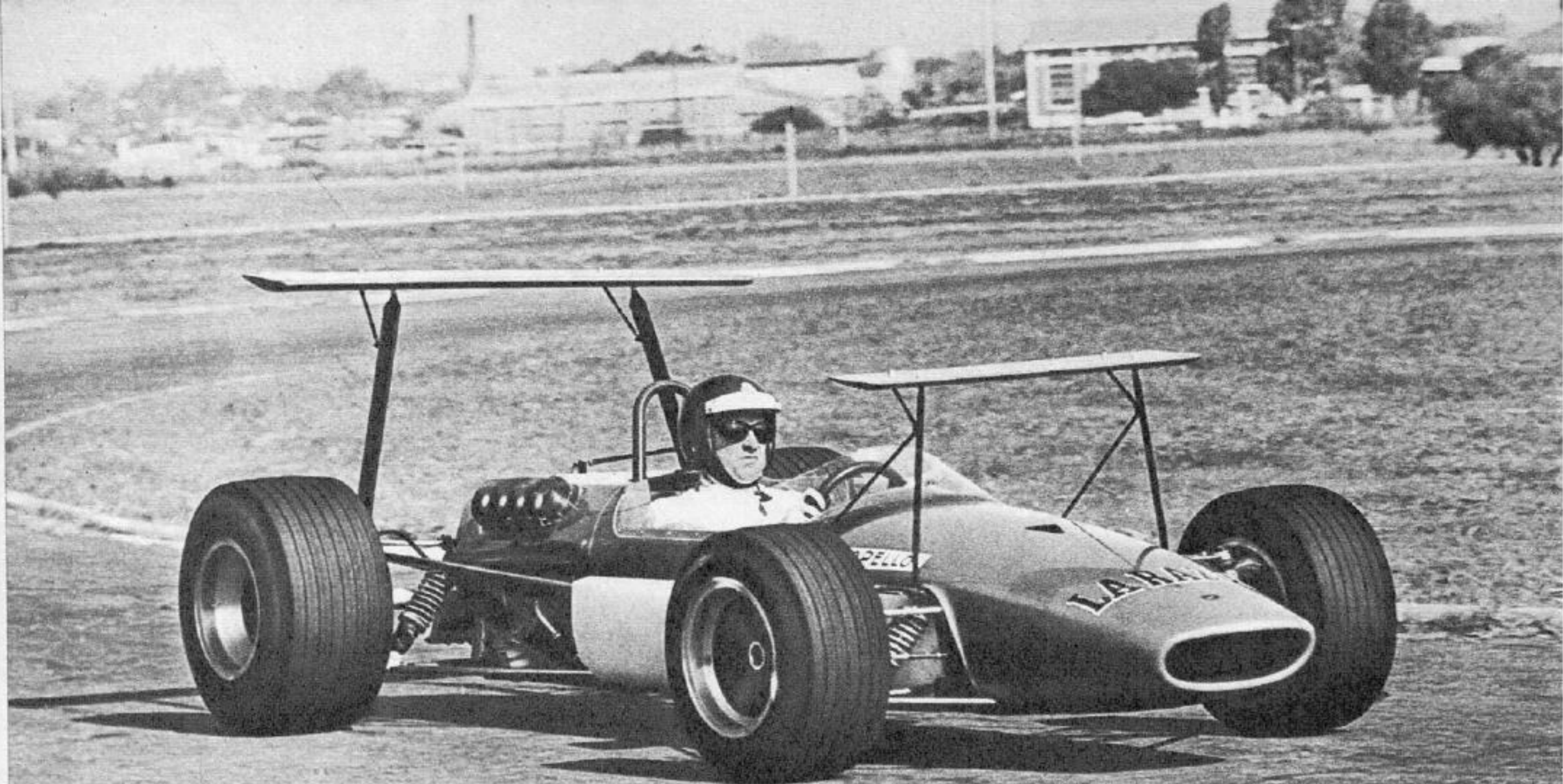
Completa - 4 butacas tapizadas - Parabrisas de cristal inastillable - Conjunto de dirección completo - Tanque de 70 litros integrado - Luces de navegación - Cuenta revoluciones - Arranque eléctrico con control remoto - Hélices - Herrajes.

1) Tanque auxiliar - 2) Pala bichero - 3) Matafuego - 4) Linterna
5) Chaleco salvavidas - 6) Ancla - 7) Cabos - 8) Batería.

con MOTOR **Johnson** 85 HP
ENTREGA INMEDIATA

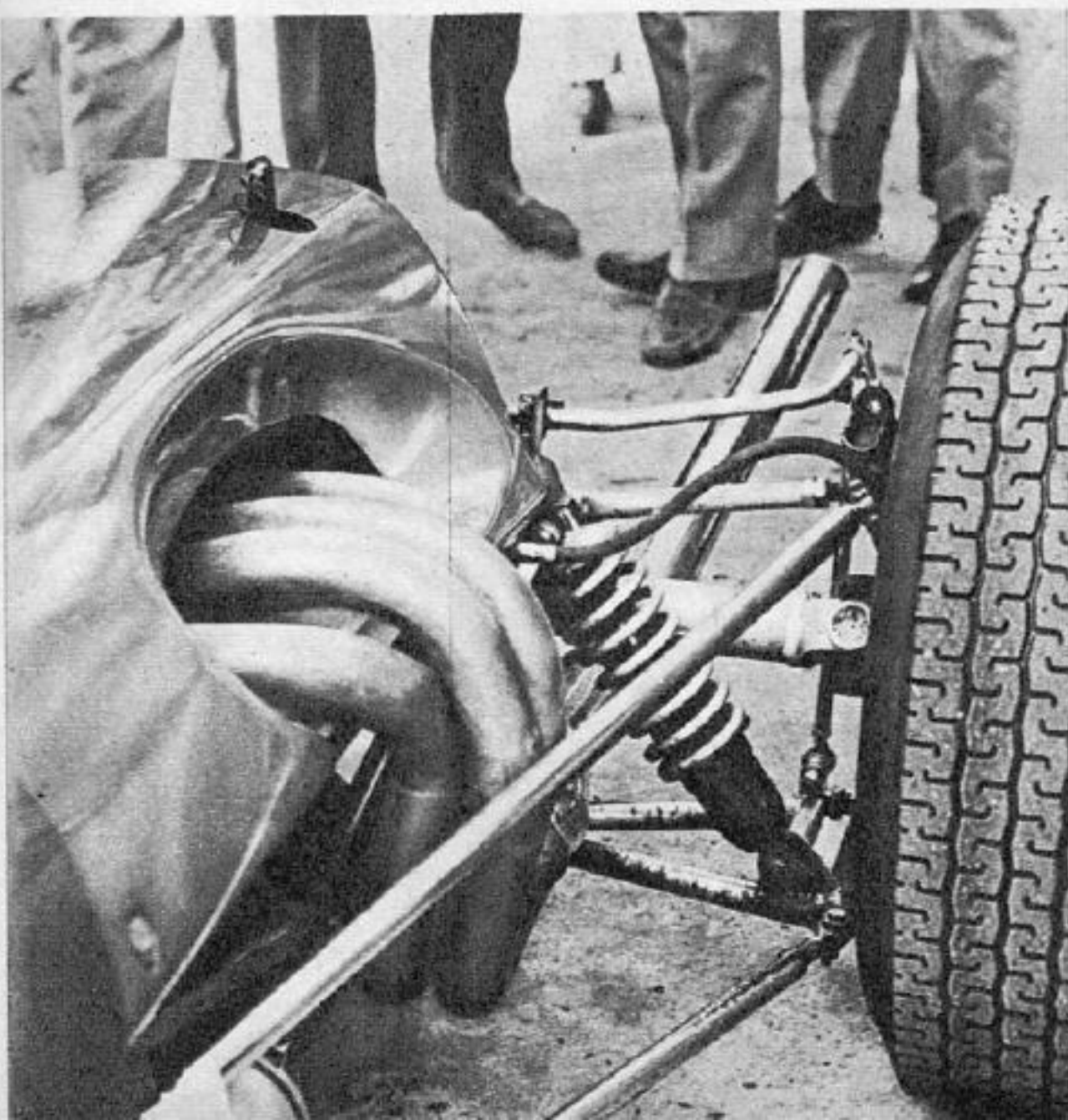
30% contado \$ 363.510.-
30 cuotas mensuales de \$ 40.842.-c/u
Precio total \$ 1.208.510.-

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS **Canestrari s.a.** (e. f.)
AV. LIBERTADOR 3083 - T. E. 744-2086 VICTORIA (San Fernando)



BRABHAM F.2: SENCILLO Y EFICAZ

Gran dominador de la fórmula dos europea, el nuevo Brabham Cosworth no presenta adelantos técnicos ni innovaciones de ningún tipo, pero la sencillez de una construcción muy bien realizada alcanza resultados inmejorables



Hoy por hoy, cualquier mente versada que hable de Fórmula Dos sabe que un Lotus o una Ferrari Dino deben ser los monopostos más delicados y con mayor desarrollo técnico. Pero si esa misma mente se ve ante la posibilidad de comprar un Fórmula Dos casi no cabe duda que se decidirá por un Brabham y no por cualquier otra marca.

Ese es el mérito de la política de Jack Brabham, que aparte de ser piloto él mismo de sus propios autos no quiere vender sus Brabham y que después la gente vaya diciendo por ahí "y... una cosa son los Brabham del equipo y otra muy distinta los que se venden a los particulares, que no caminan ni la mitad". Nada de eso. El viejito australiano les vende a todos lo mismo que usa él y de esa manera no se producen

ni suspicacias, ni malentendidos ni cuestiones enojosas. Por eso vende tanto.

Claro que todo es una especie de círculo vicioso. Como vende tanto Brabham necesita que sus autos sean confiables, no se rompan a cada rato y que rindan un elevado porcentaje de buenas performances. Y precisamente porque sus autos son confiables y exitosos es que las ventas y los pedidos son tan grandes. Establecida así la cadena, Jack Brabham se dedica a fabricar y vender, fabricar y vender, a todo tipo de pilotos y escuderías. Desde organizaciones como la Winkelmann Racing Team hasta pedidos como el de Berta para Copello.

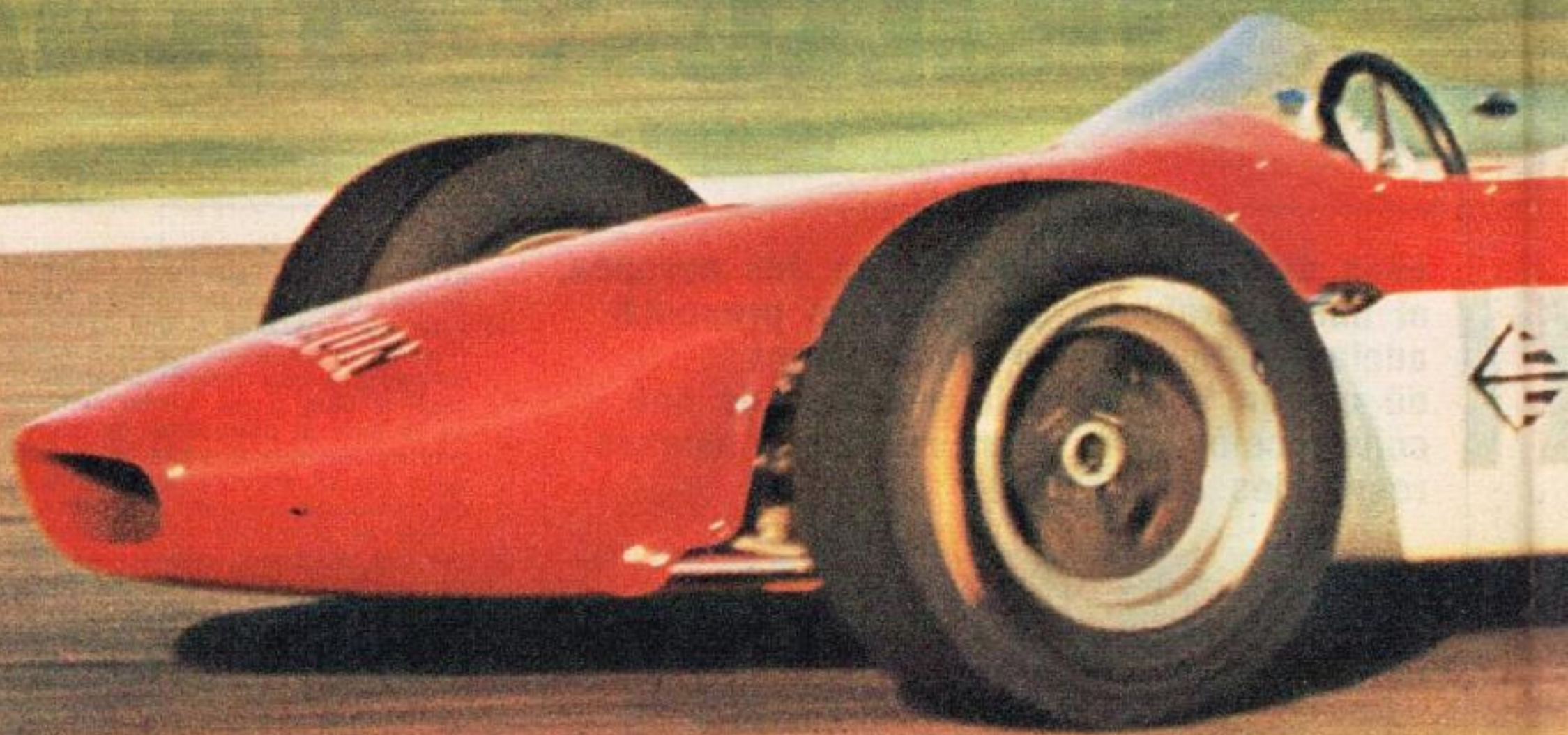
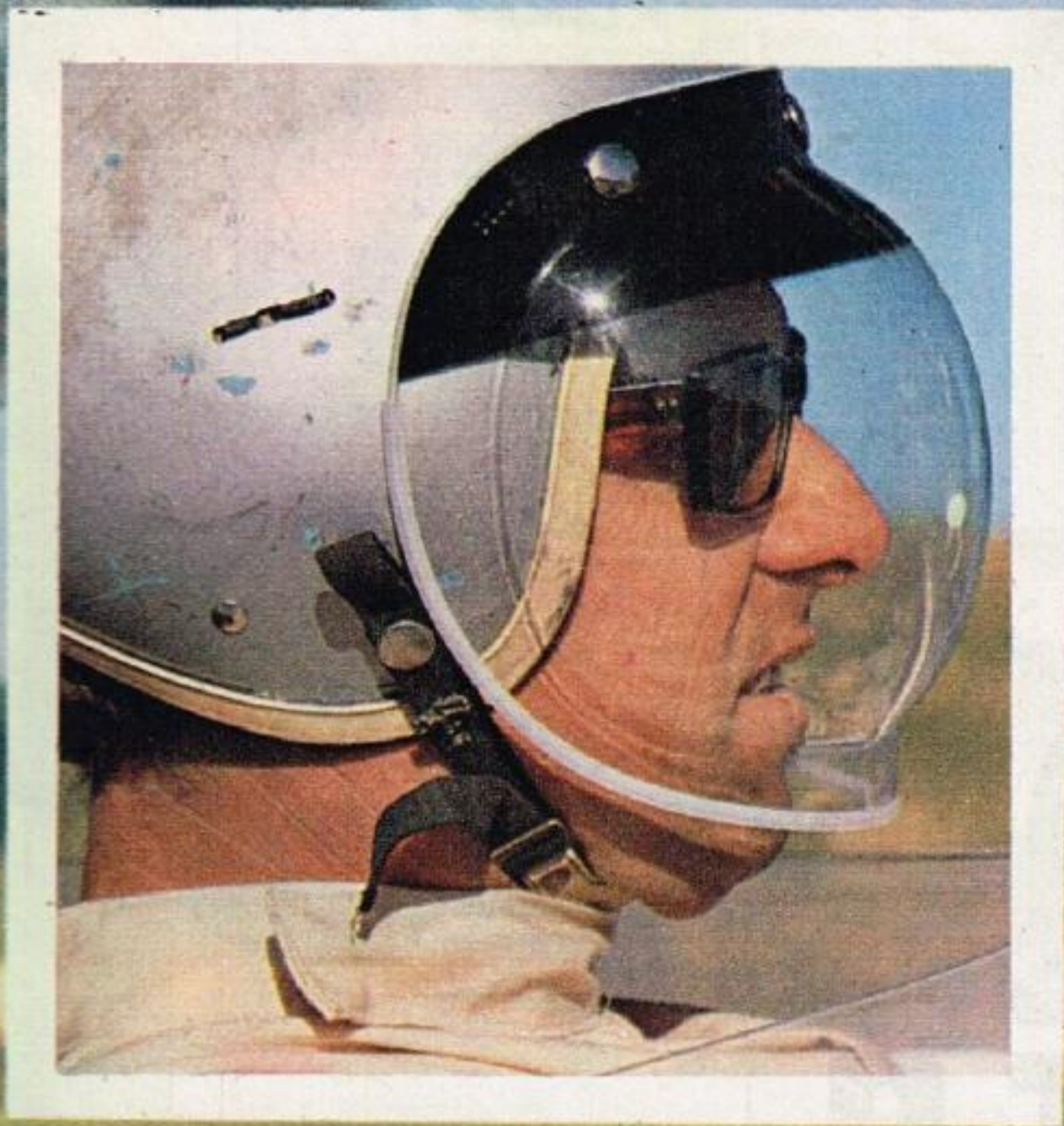
Para que sus autos no les presenten problemas a los usuarios Jack Brabham ha elegido por so-

Copello prueba en el Autódromo con alerones. Los mismos están contruidos de fino fiberglass.

Suspensión trasera izquierda. No se aparta de lo convencional. Se ven las curvas del rebuscado múltiple de escape.

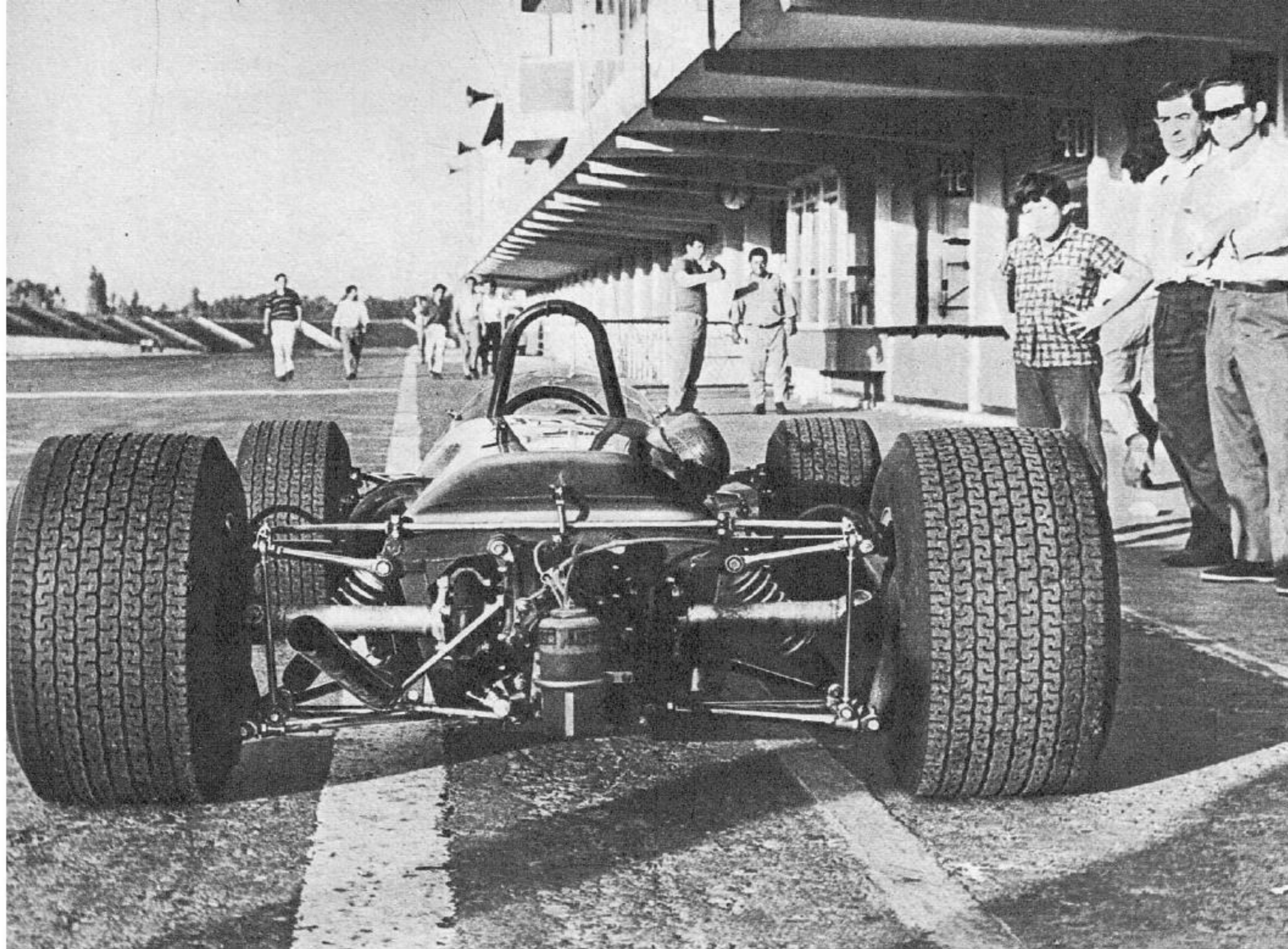
El aprovechamiento del espacio. El varillaje y la palanca de cambios se ubican entre los tubos del reticulado que a su vez conforman un apoyabrazos para el piloto.





COPELLO Y EL BRABHAM F-2





DUNLOP F-2

bre todas las cosas la sencillez mecánica, característica que predomina en todos sus productos. Es bien cierto que la sofisticación y la exquisitez en los elementos mecánicos no corre pareja con la "reliability" (famosa palabra inglesa, intraducible literalmente, empleada para calificar a algo que merece nuestra confianza, que brindará buenos resultados y no creará problemas).

Todo constructor de monoplazas tiene la opción de elegir entre un chasis monocasco, donde la misma carrocería de chapa constituye a la vez el chasis del auto, o una estructura tubular sobre la cual se montan luego la trompa y los laterales de plástico (caso Brabham). ¿Virtudes y defectos de cada sistema? Helos aquí. El monocasco o autoportante tiene la ventaja de una rigidez mayor. Tiene

los defectos de una construcción mucho más complicada y que en caso de roturas por golpes es difícil de reparar. Con el chasis de tubos sucede exactamente a la inversa. Y Brabham, por ejemplo, puede darse el lujo de mandar construir la estructura tubular en otro lado, dando las indicaciones necesarias.

Como es el F-2 más utilizado, más conocido y más usado por mucha gente es precisamente en el cual se han experimentado más cosas que han rendido indiscutibles beneficios. Tal es así que hoy en día uno se compra un Brabham con la seguridad de tener un auto eficaz en un ciento por ciento.

Se construyen bastante en serie en la planta de Brabham y muy poca gente se ocupa de tocar cada auto desde que nace hasta que sale listo para largar, proceso que

Parte trasera al aire. El motor, caja, carburadores y demás yerbas se agrupan en una sección maestra casi circular, increíblemente pequeña donde no sobran cm² de espacio. Las gomas Dunlop para pista seca.

dura alrededor de 25 días, verdadera cifra record para un auto de competición. Se considera que cada chasis construido tiene una vigencia de un año y ya en este momento Jack Brabham está pensando en un Fórmula Dos diferente al que vemos aquí, último exponente 1968. El modelo 1969 será, fundamentalmente, más corto entre ejes.

Una vez que un Brabham F-2 termina su gestación y sale a la playa de estacionamiento su valor, pelado, es de 12.500 dólares. Con motores de repuesto, piezas de recambio, más gomas, cajas, diferenciales, etc., el costo asciende vertiginosamente y se llega así a los 45.000 dólares que aproximadamente pagó La Razón por el auto de Copello. Indiscutible y lamentablemente la Fórmula Dos no es para todos.

El Brabham de perfil. Todo es cuestión de hacerlo lo más bajo posible. Pintado de blanco y rojo, con los colores de "La Razón", el auto de Copello es uno de los Brabham más lindos de la temporada.



Una larga serie de triunfos "corridos" en vibrante estilo FIAT... con calidad y elegancia!
 Y recordando con FIAT, las carreras ganadas en Turismo Anexo "J" Cat., entre 1.151 a 2.000 c.c., son mucho más que unas horas de triunfo. Un resumen que prueba todo lo que puede dar el FIAT 1500 en la carrera más larga de la historia: la de su vida cotidiana al lado de miles de usuarios! Sin alardes, simplemente corriendo con calidad: FIAT 1500! MUY BIEN HECHO!

fiat 1500

CAMPEON 1968

...Y ES EL TERCER AÑO "CORRIDO"



- Premio Inauguración Nueva Pista
- Primer Premio de la Montaña
- 500 Kilómetros Provincia de Buenos Aires
- 4º Premio Alturas de Punilla
- 500 Kilómetros de Capilla del Monte
- Asoc. Argentina de Automóviles Sport
- Premio Automóvil Club de Bragado
- Asoc. Cordobesa de Volantes
- Dique El Cadillal
- Premio Mercedes Automóvil Club
- Club Unión de Crespo
- Automóvil Club de Misiones

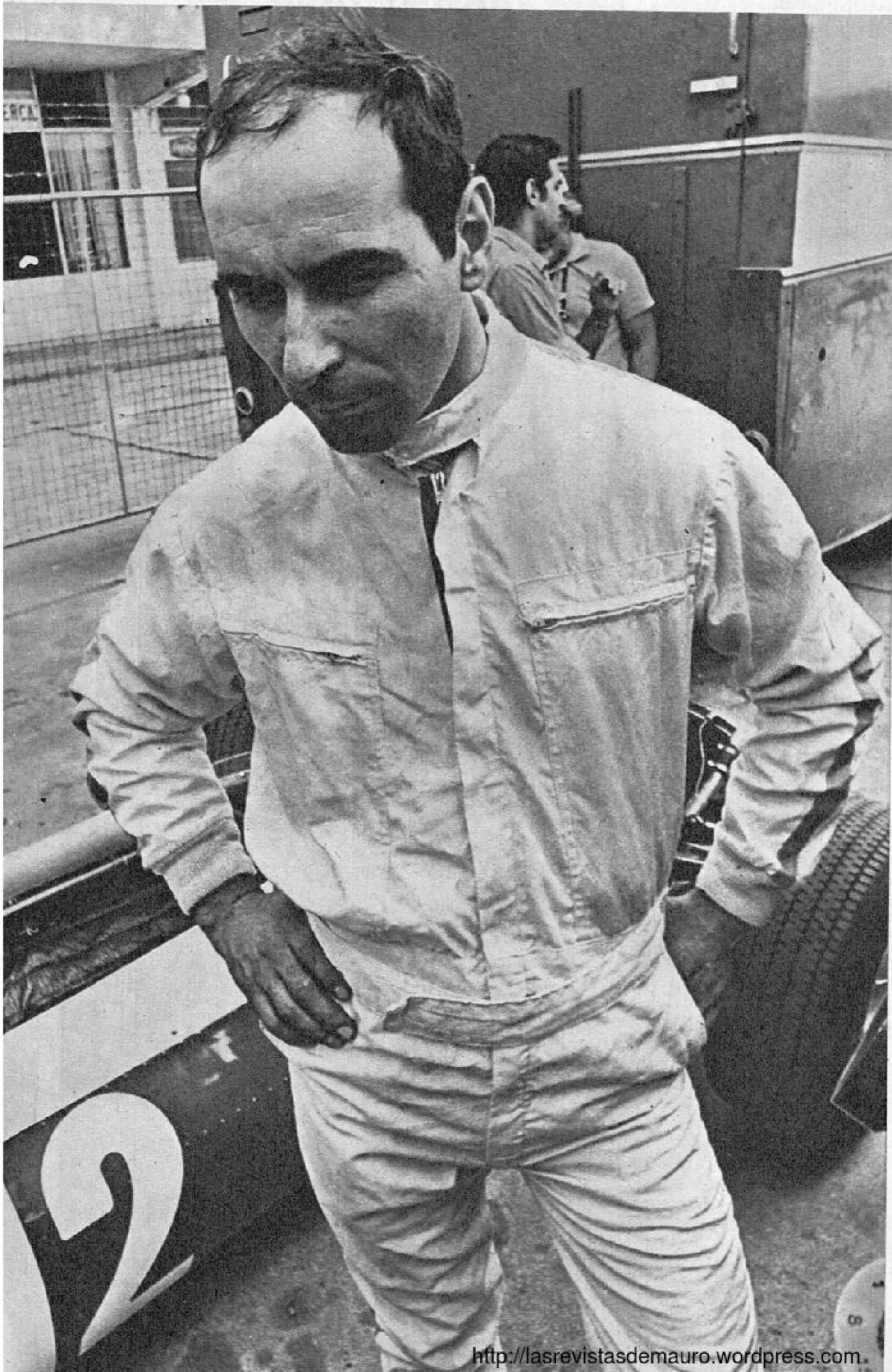
FIAT 1500: También triunfador en todos los Campeonatos Zonales



Y junto a esa calidad que lo conduce al triunfo, está siempre la elegancia y distinción FIAT, expresada en cada detalle de su inigualada terminación!

NUESTROS VISITANTES

BRAMBILLA, UN



Ernesto "Tino" Brambilla está en la antesala de éxitos mayores y la temporada argentina le puede servir de peldaño para F-1. Conozcámoslo un poco mejor

Faltaban pocos metros para terminar la carrera. Brambilla venía en punta, pero no se dio cuenta de que muy poco a poco Andrea de Adamich se acercaba a la cola de su Ferrari. Cuando "Tino" miró el espejito retrovisor se encontró sorprendentemente con otra trompa roja a pocos centímetros y con aviesas intenciones de colarse por adentro en el tobogán. En el segundo decisivo decidió jugarse y se "tiró" adentro del tobogán un poco más rápido que lo habitual; casi se concreta el deseo de la cola de la Ferrari de tomarse un paseo por el pasto, pero la vehemencia de Brambilla no se vino abajo y dominó al auto y a las ganas de De Adamich de ganar la carrera. De esa manera Ernesto "Tino" Brambilla ganó la primera carrera de la temporada internacional y pasó inmediatamente a ser conocido por todos los fanas argentinos.

Precisamente era uno de los extranjeros menos conocidos y poco nombrados antes de su venida al país. Y para decir la verdad, cuando nos enteramos que no venían ni Chris Amon ni Jackie Ickx, no fuimos pocos los que pensamos: "Otra vez el viejo Ferrari manda a sus segundones; total, esta temporada les importa un pito".

Craso error. Desde el primer entrenamiento en el autódromo se evidenció lo contrario. Impresionó sobre todo bajando el tobogán en forma temeraria y luego en carrera, cuando borró una mala partida con una persecución

PASO ADELANTE



implacable que terminó en el primer puesto. Entonces todos nos preocupamos por saber un poco más de "Tino". Fue el ganador de las últimas dos carreras de F. 2 en Europa. Una en el velocísimo circuito de Hockenheim, para toda la vida tristemente célebre porque en él se mató Jim Clark, y la otra en Vallelunga en el Gran Premio de Roma. Anteriormente ya había obtenido un tercer puesto en Pergusa. Y en todas ellas marcó el record de vuelta.

No posee el manejo más refinado, más elegante, que podemos ver en su compañero Andrea de Adamich. Se hace cierto siempre eso de que cada cual se muestra manejando tal como es personalmente. Brambilla no posee el refinamiento "high" de Andrea y es un típico italiano, mucho más temperamental que el joven aspirante a abogado y a una Ferrari de fórmula uno. Pero Brambilla puede ser igualmente efectivo sobre el auto de carrera e igualmente simpático por su sencillez como persona muy afable. Eso sí, mejor no tratar de conversar con él en momentos de carrera. En esos instantes Brambilla levanta vuelo hacia la ionosfera y sólo mantiene contacto terrenal con los autos de carrera, con el director de equipo y los mecánicos. Para el resto del mundo sólo bastan los monosílabos y una expresión ausente. Ernesto Brambilla se concentra en lo suyo y lo demás poco importa. Es una particularidad que suele ser común en muchos corredores de cual-

quier nacionalidad y personalidad.

Luego, durante la semana, "Tino" es "un flor de tipo". Despreocupado, dedicado a charlar y ver lo que no conoce. Allí nos contó sus comienzos, su trayectoria motociclística y automovilística. Nació en Monza, donde vive todavía y donde con su hermano tienen un garaje. Pero un garaje en la acepción italiana de la palabra: o sea, un taller y no un lugar donde se guardan autos. En el fondo comenzó la preparación deportiva de las primeras motos allá por 1953 y durante casi nueve años, hasta 1962, Tino Brambilla se dedicó a correr en dos ruedas. Primero con una Parilla, luego sobre una Morini y por fin con una MV Augusta 500, con la que consiguió la mayoría de sus triunfos.

Nunca fue un motociclista de categoría internacional. Se dedicó más bien a correr en Italia y a competir por los campeonatos nacionales, donde obtuvo los mejores títulos a lo largo de su carrera.

Hasta que se convenció a sí mismo de que tenía que probar suerte en los autos. Corrió algunas carreras en la fórmula junior que ya fenecía —1963— y en 1965, al cabo de una temporada sobre De Sanctis F-3 se clasificó segundo en el campeonato italiano. Como en las motos, también brilló en los campeonatos italianos más que en competencias internacionales. Al año siguiente —1966— se clasificó campeón de su país, pero siempre sin competir habitualmente en las carreras internacionales de la categoría.


Poco después llegó su gran oportunidad cuando Ferrari se fijó en él. Y llegó en un momento muy especial. Justo cuando Ferrari intentaba regresar a las fuentes autóctonas y quería formar su equipo de pilotos italianos. Así ingresó Andrea de Adamich, por ejemplo, y Ernesto Brambilla que, además de ser piloto, unía a eso sus cualidades de mecánico.

Ferrari no tiene autos de fórmula tres, así que Brambilla comenzaría de inmediato en la fórmula superior. Corrieron con De Adamich en varias o a veces él y Derek Bell. (Andrea participó en algunas de fórmula uno.) Los resultados recién llegaron con el fin de año. Según nos comentaba el propio Brambilla, no sólo los motores y los chasis estaban más a punto, sino que él mismo anda ahora muchísimo más. "Conozco sobre todo dónde puedo tirarme más fuerte, hasta dónde puedo exigir al auto, cosa que antes era medio desconocida para mí. Sabía que andaba fuerte, pero no si podía



apretar más sin peligro. Ahora creo que conozco lo suficiente a la Ferrari Dino como para empujar y empujar hasta llegar bien cerca del límite al cual quiero llegar."

Froilán González, inevitable admirador de Ferrari y siempre conectado a la marca de sus triunfos, afirma que le gusta más Brambilla que De Adamich. Según él, tiene la ventaja de ser más temperamental, más capaz de decidir una carrera cuando la situación es adversa. "Mirá cómo ganó en Buenos Aires peleando de atrás. Y en Córdoba, si no tenía ese problema en la inyección se los traga uno por uno a todos. Anda muy fuerte." Brambilla asiente. Reconoce que, también para él, su mejor virtud es sus ganas de "salir siempre a la guerra". Y cuenta también que la gran satisfacción de ganar en Buenos Aires no era sólo el triunfo sino algo mucho más valioso para él. Ganarle a Rindt en plenitud de posibilidades, cosa que no había sucedido en las dos carreras europeas donde "Tino" llegó vencedor.

Con los buenos resultados de esta temporada es probable que Brambilla dé el gran paso hacia la fórmula uno. Pero, como no sucede muchas veces, Tino conserva la sencillez y su preferencia por la vida en Monza y las reuniones de amigos corredores no conocidos como él con quienes integra la escudería Pichio Rosso (pájaro carpintero) de Milán, cuyo emblema lleva en el costado de su Dino. Como diría Platón: "Tino" es así, viejo." 

FRANK WILLIAMS: EL VEHEMENTE

Veintiséis años que parecen cuarenta, y una simpatía que no tiene nada que ver con su apariencia.

Comerciante ciento por ciento, inteligente, visionario y dueño del Frank Williams Racing Cars Ltd.

¿Algo más? Conózcalo

“Desde muy pequeño me gustaron los autos de carrera. Hurgar en los motores de ellos. Ver cómo trabajaban los mecánicos, con la delicadeza que arman un motor que puede funcionar o no. Puede ganar o perder o directamente hacerse trizas. Por eso siempre me gustó el automovilismo, porque hay algo de lotería... de juego de azar. Cuando iba al colegio primario y apenas tenía diez años, los autos de carrera me enloquecían, pero nunca llegué a pensar que podría llegar a correr algún día y, lo que es más, ser dueño de un equipo de competición. En aquella época pensaba que este deporte estaba reservado a los de mucho dinero. Pero gracias al progreso, hoy puede correr cualquiera que disponga de una suma lógica de dinero.” Así hablaba con nosotros Frank Williams junto a la piletta del hotel de Alta Gracia. Con sus 26 años, que parecen cuarenta debido a las entradas prominentes que luce, Frank Williams se muestra orgulloso de su equipo y de su piloto predilecto: Piers Courage.

Frank Williams también fue corredor. En Fórmula Tres, aunque no fue figura de primordial importancia, siempre estuvo entre los cinco mejores tiempos de clasificación. “Era medio zafado... siempre loqueando, y al final conseguía hacer un buen tiempo...”, nos decía Cacho Fangio poco después de terminar la entrevista amistosa con Frank. En 1964 debutó en autos monoplazas con un Brabham de F-3. Sus primeras incursiones en el terreno de los autos tipo Grand Prix fue bastante triste. Nunca había tenido contacto con ese tipo de autos y las piñas, trompos y autazos se fueron sucediendo hasta que comen-

zó a tomarle la mano poco a poco. “Andaba más tiempo por el pasto que en el circuito. Las curvas fueron siempre mi problema. Algunos pensaban que yo era loco porque entraba en las curvas de costado y más rápido que los demás, pero no era por vehemencia, sino porque no tenía la menor idea de cómo se debían tomar”, dice, mientras ríe y comenta con Courage y el matrimonio Beltoise.

A principios de 1967 formó el Frank Williams Racing Cars Limited. Ahora las cosas andan mejor para Frank Williams. “Todo anda bien ahora, he devuelto todo el dinero que me han prestado amigos míos y de mi padre y trabajo sólo con el mío. Vendo una gran parte de los productos del viejo Jack Brabham, sobre todo los autos de Fórmula Tres; claro que en Inglaterra se puede vender cualquier cosa sin mayores problemas. De todos modos estoy convencido de que cada año que pasa habrá más gente que practique el automovilismo.”

Posee un Porsche 911 Rally como auto de calle, aunque su máxima aspiración es poseer algún día una Ferrari. “El Porsche es un auto excelente e indestructible. Yo lo trato bastante mal y siempre anda bien... un día de éstos me voy a correr algún rally.” Y lo dice muy en serio, mirando a Courage que ríe y mira a otra parte sin dar mayor importancia.

Este es Frank Williams en pocas palabras. Ustedes ya lo conocen. Es así tal cual, simple, simpático y vehemente. Sabe de negocios y gana bastante cantidad de libras esterlinas. En la temporada es el responsable del auto de Courage, Bordeu y el de Carlos Pairetti.



El director de equipo cambia impresiones con el piloto antes de la largada. Frank Williams y Piers Courage: una buena combinación.

El quintuple hace algunas recomendaciones a Frank Williams. Este escucha y seguramente las tendrá muy en cuenta. La palabra de Fangio es santa.



COSAS CORSAS DE F2

Los dos muchachos del equipo Ferrari, Andrea de Adamich y Ernesto Brambilla, están disputando un premio aparte, ya que don Enzo habría decidido postergar la elección del tercer piloto para el team de F-1 hasta la finalización de la temporada argentina. Ergo: en nuestra temporada se decidirá cuál de los dos pilotos se sentará en el '69 en los F-1.

El inventario de la Aduana para los repuestos e implementos traídos por el equipo de Ron Harris declaró 30.000 libras, en cristiano, algo más de 25 millones de pesos. En el listado estaba incluido el camión, que fue valuado en alrededor de ocho millones.

Entre los repuestos traídos por el equipo de Ron Harris lógicamente figuraba gran cantidad de gomas. Cincuenta y nueve juegos de gomas comunes y diecinueve para lluvia. Juego se entiende por cada dos gomas. Todas ellas Dunlop, ya que Harris tiene contrato con esa marca.

Por varios comentarios de distintas fuentes supimos que los motores Ford del equipo Winkelmann contaban con algo más de potencia que todos los demás. La diferencia sería del orden de los 15 HP. El único que lo desmintió categóricamente fue uno de los mecánicos de Ron Harris.

Por lo general la forma en que se hacen los contratos entre constructores y pilotos es al cincuenta y cincuenta. Es decir, mitad y mitad, considerando las primas de partenza y los premios.

Contrariamente a lo que se pueda pensar, la Cosworth tiene una demora que supera lo racional en la entrega de los repuestos. En algunos casos, los equipos tienen que esperar hasta tres meses para juntarse con una simple biela.

Un detalle que resalta la exquisitez con que están contruidos los Brabham es la pedalera. Las mismas están recubiertas con una pequeña capa de amianto. El motivo, como es de suponer, es para evitar que el recalentamiento de los pedales se trasmita a los débiles y delicados piecillos de los pilotos.

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) N° 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699



NOVEDAD PARA AUTOMOVILISTAS
Novedad patentada, al fumar cigarrillos, para damas y caballeros, evita que se quemé el tapizado del coche, los trajes, las alfombras y las molestias de la ceniza. Fina terminación. Duración ilimitada.

Precio presentación \$ 295.-
Ventas en Estaciones de Servicio, Cigarrerías, Quioscos y en la TALABARTERIAS ARIAS, Av. Montes de Oca 1672, Bs. Aires.
Precios especiales a Revendedores. Solicite folletos. Envíos al interior.

PEUGEOT



Citroen

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION

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

TODO PARA EL INTERIOR DEL COCHE

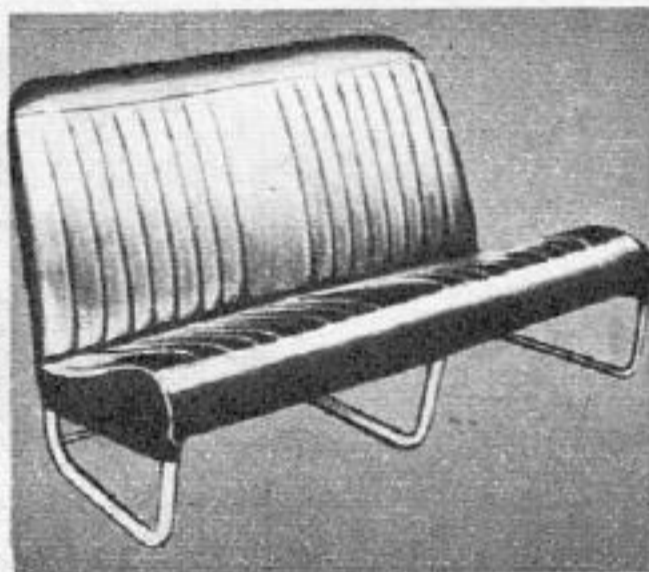
Consolas especiales, palancas, instrumental, volantes, cascotes, asientos, apoyabrazos, paneles de seguridad y mil artículos más.

Oferta especial
espejo autoadhesivo \$ 250.



AUTOPISTA S.C.A.

Pichincha y Cochabamba - Capital - Colocación - Estacionamiento



ENRIQUE BRUNO E HIJOS

Donato Alvarez 186,
T. E. 63-6519, Bs. As.

Fabrica y distribuye el TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR", para CITROEN y RENAULT 4L. También nos especializamos en la fabricación de TAPIZADOS y FUNDAS para todas las marcas y modelos de vehículos.

Linea completa de accesorios, standard y deportivos.

CREDITOS LIBERALES. ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO

TRANSFORME SU FIAT 750 EN "ABARTH 850"



ENTREGA INMEDIATA

DISTRIBUYE



SARMIENTO 3899 - Bs. As.
T. E. 87-1852/1992

VENTAS POR MAYOR Y MENOR



TOTALMENTE

nuevo

INSTRUMENTAL

ida

- AMPERIMETRO
- MANOMETRO DE ACEITE
- TEMPERATURA DE AGUA
- TEMPERATURA DE ACEITE
- VACUOMETRO
- VOLTIMETRO
- PRESION DE COMBUSTIBLE
- INDICADOR DE COMBUSTIBLE

LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR

Casa **cadi** S. A. C. I.

Warnes 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
Bs. As.



MARLIT. (R)
Distinguida por 4ª vez consecutiva con la Cinta Azul de la Popularidad.

PARA SU FORD FALCON EQUIPO TRONADOR

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

MARLIT (R)

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:

BATALLA DEL PARI 436, TEL. 54-0303 (EX PALIQUE)
CERVINO 3767, TEL. 72-9515
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES

¡PRIMICIA PARABRISAS CORSA!

EL NUEVO CHEVROLET ARGENTINO: CHEVY II NOVA



Para seguir con la costumbre, Parabrisas Corsa descubrió, persiguió y fotografió al automóvil que la General Motors Argentina producirá en 1969 con el motor "250" pulgadas cúbicas.

El Nova II, sin duda, será el auto de 1969



Arriba: El Chevrolet II Nova en la Argentina: línea muy parecida a la del Camaro y a la del Vauxhall (GM de Inglaterra). Sin duda será uno de los "booms" automovilísticos de 1970.

Ultima foto que Parabrisas Corsa pudo lograr del nuevo auto de General Motors Argentina. Luego, tres señores muy enojados se lo "portaron via" al ver que el secreto había sido revelado.

Cuando el río suena, es porque agua trae. En el ambiente automovilístico este refrán se hace realidad cuando por los corrillos "habitualmente bien informados" entra a circular la frase típica: "Che flaco, ¿viste el auto nuevo que está por sacar la Tracatraca?", o si no: "¿Qué sabés del auto ese que está por presentar la fábrica Pirulín?". Y si eso pasó con el Dodge de la "nueva era", con la cupé Fiat 1500 hace algunos años, no tenía por qué dejar de

pasar con la General Motors y su nuevo aparato: el Chevy II Nova.

Los corrillos empezaron a llenarse de rumores y no había barcito más o menos "corsa" en el que no se hablara más o menos seguido del nuevo Nova, del motor "250" y de lo que sería la categoría mayor del Turismo Anexo "J" con todos los autos grandes que están por salir al mercado.

Como no podía ser menos, Pa-

rabrisas Corsa investigó, se clavó un par de espinas por los prados de Ezeiza y finalmente acorraló al nuevo "fierro" de la General Motors en uno de los espigones de estacionamiento del Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

El auto en cuestión había sido sacado a la calle, al solo efecto de realizar algunas tomas publicitarias para el próximo lanzamiento que se efectuará a mediados del año que viene. Sin

duda alguna General Motors está realizando una campaña más bien de expectativa: esperará seguramente a que Ford lance su Fairlane, y que Fiat haga lo propio con el Fiat 125, como así también el lanzamiento del "Mediano Argentino" de IKA-Renault y del Peugeot 504. También GM aguardó a dejar pasar un buen tiempo luego de la presentación en sociedad del Dodge "Nueva Era". Es decir, en una palabra, que el Chevrolet Nova será prácticamente el úni-



Un frente muy europeo, para un auto yanqui. El balanceo de las dos tendencias puede ser el impacto decisivo para el público argentino, iniciado con los modelos estadounidenses y luego amoldado a los europeos.

La insignia que corresponde al motor "327" de General Motors nos mueve a la sana reflexión: ¿Se producirá en nuestro país este motor algún día o seguirá el 250", llevado a 289", tan rendidor, ocupando los vanos de los Nova II?

co auto que se lanzará en la segunda mitad del año, teniendo de esa manera la mayor cantidad posible de público ávido en autos nuevos.

Pero, ¿cómo será el Chevy Nova II argentino? De acuerdo con las informaciones ultrasecretas que hemos podido recoger en diferentes medios, el auto a producirse en la planta de San Martín será un sedán cuatro puertas y estará equipado con el rendidor motor "250" que hasta ahora sólo equipa al Su-

per Sport y a los autos de carrera de la marca, pero posiblemente llevado a 259 pulgadas cúbicas, algo así como 4.200 cm³. El auto en orden de marcha pesará aproximadamente unos 1.300 kg. Una de las suposiciones que se hicieron allegados a la marca, pero que nada tienen que ver con la fábrica, es que el motor del Chevy Nova tirará algo así como 155 HP con un solo carburador. En el orden "velocistas", el auto rendirá aproximadamente unos 165/175 km/

h, lo que lo convertirá en uno de los autos standard más veloces del momento (e nuestro medio). De más está decir que si este auto se llega a homologar para Turismo Anexo "J" con algún carburador de más, y algunas opciones de caja o de motor un poco más potentes y sus competidores hacen lo propio (Fairlane F-100 de Ford, Dodge V8 de Chrysler Fevre y Torino 380 W 7 bancadas de IKA-Renault) las carreras de Turismo Anexo "J" de más de 2 li-

tros van a ser para alquilar balcones y palcos "avant scene".

Sin duda el nuevo Nova (valga la redundancia) servirá para aumentar aún más el potencial automovilístico de nuestro país.

Pero otra pregunta o, más bien, otra incógnita se abre con la posibilidad más urticante: el auto que nosotros perseguimos y fotografiamos llevaba en sus costados la inscripción "327", que corresponde a un motor V8 de 5.300 cm³. ¿Lo producirá GM en un futuro no muy lejano?



sugerencias PARABRISAS CORSA



FIAT 600
NO SE COCINE
 COLOQUE
CIELORRASO BASTONADO
LIN-TAP
 PARA INTERIOR
 PRACTICO Y DECORATIVO
 CONCORDIA 1410
 (ALT. JUAN B. JUSTO 6200)



INTEGRAL
PEUGEOT
 403-404

Aconseja a los Sres. clientes que, ante la proximidad de la temporada, tengan a bien solicitar fecha y hora de atención para sus unidades a los teléfonos 88-5368 y 88-7585 o personalmente en MARIO BRAVO 271/79 a los efectos de ofrecer la atención que es norma de la casa y evitar los inconvenientes propios de la época veraniega.



KNOFF & WAGNER
 SERVICIO TECNICO
 VOLKSWAGEN
 MERCEDES BENZ
 y ahora también
 PEUGEOT
 Repuestos Legítimos
 Importadores
ARRIBEÑOS 2633
 Bs. As. - 76-4141

mar-sol FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA LES OFRECE LA LISTA COMPLETA DE MEDIDAS DE LAS FAMOSAS PILETAS DE LONA MAR-SOL.

1 x 1 x 0,37	2 x 1,40 x 0,50
1,40 x 1 x 0,37	2,50 x 1,40 x 0,50
2 x 1,40 x 0,37	2 x 2 x 0,65
	2 x 2,50 x 0,65
	2 x 3 x 0,65
	2 x 4 x 0,65
	4 x 3 x 1



mar-sol Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 55-7190
 ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDADORES

CONSAGRADOSI... FAROS DAVID
"777" HALOGENO
 "GAS DE IODO"
 EXTRA CHATO "35 mm."
 Fabrica y Distribuye:
CASA DAVID S.A.
 Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
 Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en:
FIREP S.A.C.I. y F.
 Av. de Los Incas 5057, Cap. y como siempre en:
 Av. J. B. Justo 6199, Cap., Tel. 611-5581

DI ROSA (R)
 PATENTE 163.635

SR. AUTOMOVILISTA EN 90 MINUTOS

CONVIERTA SU VEHICULO IKA - FORD - G.M. CHRYSLER EN TOQUE DEPORTIVO

REEMPLAZANDO EL CAMBIO DIGITAL POR UN **DISPOSITIVO DE MANDO DIRECTO DE LA CAJA DE VELOCIDADES**

FACIL APLICACION. SOLICITE TURNO. COLOCADA \$ 13.000.-
 PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y REVENDADORES

C. DI ROSA
 Av. CONSTITUYENTES 5624 - CAP. TEL. 51-9117
 ENVIOS AL INTERIOR

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 corsificados 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, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes



CUPON

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

Nombre y apellido

Dirección y localidad

Teléfono

Ajuntar Giro Postal - Bancario N°



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

SCALEXTRIC - VENDO EXCEPCIONAL JUEGO COMPLETO DE AUTOMODELOS con muy poco uso, escala 1/32, constituido por los siguientes elementos: 14 curvas interiores, 24 curvas exteriores, 28 rectas Standard, 6 medias rectas, 2 cuenta vueltas, 17 barandas, 3 puentes, 12 peraltes, 2 transformadores, 4 automodelos, 4 pulsadores con freno. Total 16 mts. de recorrido con 4 carriles. Precio total: 50.000 al contado o con facilidades a convenir. Llamar a Tel. 73-3225 de lunes a viernes de 8 a 14.

CISITALIA 62 - CUPE-ABARTH 850. Blanca, tapizada en rojo. Radio "Motorola". Instrumentos Jaeger legítimos, llantas especiales cromadas. Chapa y pintura impecables. Motor recién asentado, 160 km reales. Toda mecánica nueva. Legítima importada (caja, transmisión, motor, frenos). *Verdadera joya mecánica.* Único dueño. Villarroel 406, 3er. Piso, Dto. 2. Villa Ballester. Tel: 32-1105.



VENDO PISTA DE AUTOMODELISMO, con 11 vías, 18 metros de recorrido, con pulsadores, autos, transformadores y repuestos. Llamar: Tel. 208-9802 y 0389.

VENDO 5 cubiertas "Cinturato" nuevas para FIAT 1500, medida 560x13. Oportunidad particular. Tel. 89-7879, Tommy Lustig.

RECTIFICACION DE MOTORES LINEA IKA. Entregamos en marcha con preasentamiento, garantía total y financiamos hasta 15 meses. SCARAFIA HERMANOS, Arrotea 1790 y Frías 744, Tel. 243-4696.

FORMULA 4 - COCHE 1 - CHASIS CRESPI - Motor Renault. Clasificado 4º en Gral. Roca y 7º el 24 de noviembre en el Autódromo Municipal. Muy en precio. **VENDO AL CONTADO** o con facilidades. Con o sin motor. Tratar directamente con: Raúl Expósito, Avda. San Martín 7160 - Capital Federal.



FIAT 750 - 65 MOTOR 800 cc. Hecho a nuevo. Arbol "Abarth". Todo importado. Cubiertas "Cinturato". 6000 RPM garantidas. Llamar: Tel. 41-6427, de 18 a 21.

AUTOMODELISTAS - VENDO PISTA de 13,30 metros de recorrido, tipo mueble, transformador, 7 coches, 10 pulsadores "Zipper". Precio \$ 97.000. Llamar: Tel. 792-1559, de mañana.

LLANTAS DE RUEDAS ARGENTINAS, 4 de 13" de diámetro y 5 1/2" de ancho; 2 de 13" de diámetro y 7" de ancho; y 2 de 15" de diámetro y 1" de ancho, centro de Fiat 1500. Ideales para Fórmula 2. *Vendo muy en precio.* REX AUTOMOTORES, Sr. Expósito, Avda. San Martín 7160 - Capital Federal.

VENDO COLECCION COMPLETA PARABRISAS Nº 1 al 86. Tratar: Tel. 46-5697, de 8.30 a 18.30, Sr. Ibáñez.

VENDO CUPE FIAT 1500 - TM ANEXO "J". Totalmente preparado. MECANICA BALLESTRINI. Motor 0 km. Para ablandar y largar. *A primera oferta.* **AL CONTADO.** Una joya para hacer negocio. ASAMBLEA 934, 1er. piso, Dto. H, Tel. 922-0509.



COMPRO CITROËN 2CV modelos 1960-61/62, buen estado, papeles en regla, pago al contado. Llamar después de las 21, a Tel. 792-4793.

CUPE DE CARLO - GANADORA - VENDE O PERMUTA: JUAN SAMPAYO. Lista para largar. Con todos sus accesorios. Tratar directamente con: Juan Sampayo, Fco. Facello 2743 - VICTORIA - Prov. de Buenos Aires. Tel. 744-3029, de 13 a 14.30 ó de 21 a 22.



TAPA DE CILINDROS CHEVROLET DE TC, con 3 carburadores "WEBBER" de 45 mm. Válvulas de carrera, 4 medidas de difusores y chicheros. \$ 235.000. Tel. 42-9335, de 9 a 13. Arroyo 850, 6º piso, Sr. Barreto (h).

VENDO COLECCION COMPLETA PARABRISAS MENSUAL (del número cero al 86), encarpada. También espejo retrovisor polarizado FOMOCO (USA) legítimo con comando desde el interior del coche. Amplia colección periodística sobre temas técnicos y deportivos automovilísticos. Tel. 750-6085.

NUEVO CAPOT MARSUPIAL (MR) PARA FIAT 800/750. Práctica y elegante toma de ventilación útil y económica, colores a elección, reemplaza a la original. Ventas por mayor y menor. Envíos al interior. Colocación y ventas: BILLINGHURST 2259. Zonas disponibles en el interior del país.

CONJUNTOS ARMADOS FILADELFIA Y CASCOS DE COMPETICION. Los conjuntos se entregan en *caja metálica* para BEDFORD, PEUGEOT 403 y 404. Los cascos de competición son de la marca "NA". Se fabrican según normas de IRAM. Envíos al interior a través de CPC - CENTRAL - POSTAL - CAR. Unica dirección: Viamonte 1604 - Tel. 40-9253 y 40-8190, Buenos Aires. Envíos contra reembolso. Pedir detalles y listas de precios. Los pedidos del interior se despachan en 48 horas.

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

ES MEJOR SER PROFESIONAL (¿o no?)

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Es una consecuencia lógica del progreso de nuestro automovilismo deportivo, dijo Froilán González. El profesionalismo ya llegó. Prácticamente todos los pilotos de punta correrán en 1969 en equipos patrocinados

De hecho los pilotos de primera línea de TC hace ya tiempo que son profesionales. Por ejemplo un Carlitos Pairetti debe haber cobrado este año, en calidad de prima de partida, la misma cantidad de plata que cobró una vedette como Graham Hill.

A esto se suma la sabrosa pila de cheques que al finalizar cada carrera se distribuye en premios. Suma que supera en el monto total a lo que ganan los verdaderos profesionales de ultramar. Factor éste que indirectamente —o muy directamente— ha contribuido a la determinación de ciertos grupos de pilotos de agruparse entre sí. En esa forma vimos cómo este año surgían equipos guiados por intereses comerciales. Convirtiendo a los pilotos integrantes en semi-profesionales: "Correr para una empresa de la que formo parte (o no), la que reeditaré a través de los premios que logremos cada uno de quienes la formamos". En algunos casos hubo un capitalista que compró los autos y los entregó para que se los corrieran. En este caso, concurrente y piloto dividían porcentaje de premios; quedando la ganancia que brindaba la publicidad en manos del propietario. Un negocio claro al comprobar que un quinto o sexto puesto logrado salva los gastos, y quién sabe si no queda algo en casa...

Unirse puede haber tenido sus orígenes en el instinto de conservación que afloró en los pilotos ante la desventaja en que los habían puesto las fábricas y sus equipos patrocinados oficial o cuasi-oficialmente. Pero si en un principio fue defensa, después se convirtió en ataque. Descubrir la pólvora y todas las consecuencias posteriores que fueron las experiencias 1968. "Unidos triunfaremos, desparrramados qué haremos" fue slogan en el plano casi subconsciente de cada uno.

Pero desde afuera, las empresas interesadas también vieron su oportunidad en el anhelo de nivel competitivo que a esta altura necesitan los pilotos. La publicidad pintada en guardabarros, puertas, capot y techos está muy bien (gracias), pero ¿qué tal si formamos un verdadero equipo de competición con nuestros pilotos corriendo para nosotros y nada más que para nosotros?, fue el último invento de alguna rimbombante firma. Entonces pasaría a ser otra cosa. No sólo se especulará con que nuestro piloto y/o auto patrocinado figure en la foto del apartado deportivo de los diarios del lunes o las revistas especializadas con el logotipo de la firma bien grande pintado en el guardabarro delantero, sino que el negocio (convertido en algo así como un mini-trust) y a nivel de imagen de la firma propietaria de piloto y auto, será mucho más provechoso.

Falta saber ahora qué es lo que piensan los pilotos (profesionalizados o no) de las nuevas políticas y rumbos de nuestro automovilismo. Para ello lo mejor fue consultar a quienes, aun siendo de primera línea, se mantienen en la postura de intervenir en la próxima Temporada en forma particular. Y con esto queriendo significar que aunque esté de verdad formado un equipo, el equipo es particular. No pertenece a ninguna firma o fábrica.

Hablamos con Gastón Perkins y con José Froilán González. Ambos llevarán sus coches y administrarán sus propios equipos. Una pregunta clave fue la base de nuestra charla: "El profesionalismo ya está; en su opinión, ¿es mejor o peor?" Gastón respondió con una comparación: "Si en Europa es mejor, ¿por qué no puede ser también mejor para nuestro automovilismo?" "A mí me parece que es lo más lógico. De cualquier forma, es



evidente que yo apruebo totalmente la idea de ser profesional. Para la próxima Temporada ya tengo firmado el contrato por el cual la fábrica IKA-Renault me brindará apoyo pleno. Por eso formé un equipo de tres pilotos (incluyéndome a mí) que correremos tres Liebres III. 'Cacho' Franco ya está seguro en mi equipo, el otro piloto será Pascualini, falta la confirmación."

A tachar entonces de la lista el nombre de Perkins como concurrente particular, conjetura que habíamos elaborado a priori. El profesionalismo lo ganó. Y siguió: "Si no hubiera formado este equipo semi-profesional con apoyo oficial, seguiría corriendo solo. Yo solo con mi auto y nada más. Ahora tengo tres Liebres III. Correremos en TC y Sport Prototipos. Las Liebres podrán estar actualizadas hasta mitad de la próxima Temporada; después me entregarán un prototipo que me construirá Horacio Steven. Será algo nuevo, no tiene nada que ver con los Truenos. Desde ya que tendrá motor Tornado, siempre con Torino; de allí no me aparto."

Para Froilán González, en cambio, todo esto de los participantes "amateurs" tenía que acabarse. Es una consecuencia lógica del progreso alcanzado. Seguirá interviniendo en TC con el Chevy solamente, aunque para MA Fórmula 1 está preparando un coche. Este año de evidente mala suerte lo salvó, en cuanto a la cantidad de pesos recibidos en premios. "Ganamos dos carreras cuando teníamos que haber ganado seis."

Seguirá siendo así, particular-particular. Ni siquiera cree que integrar de alguna manera el equipo Chevrolet le convenga. Su preparación —evidentemente— es mejor. La potencia que obtiene Bernardo Pérez del motor de siete bancadas es superior a la que



El equipo de José Froilán González. Particular, estructurado a lo Enzo Ferrari, esquemas profesionales.

Carlos Pascualini.
¿Profesional en 1969?

Gastón Perkins: "Dejo de correr en forma particular porque IKA-Renault me da pleno apoyo. Para eso ya hemos firmado un contrato".

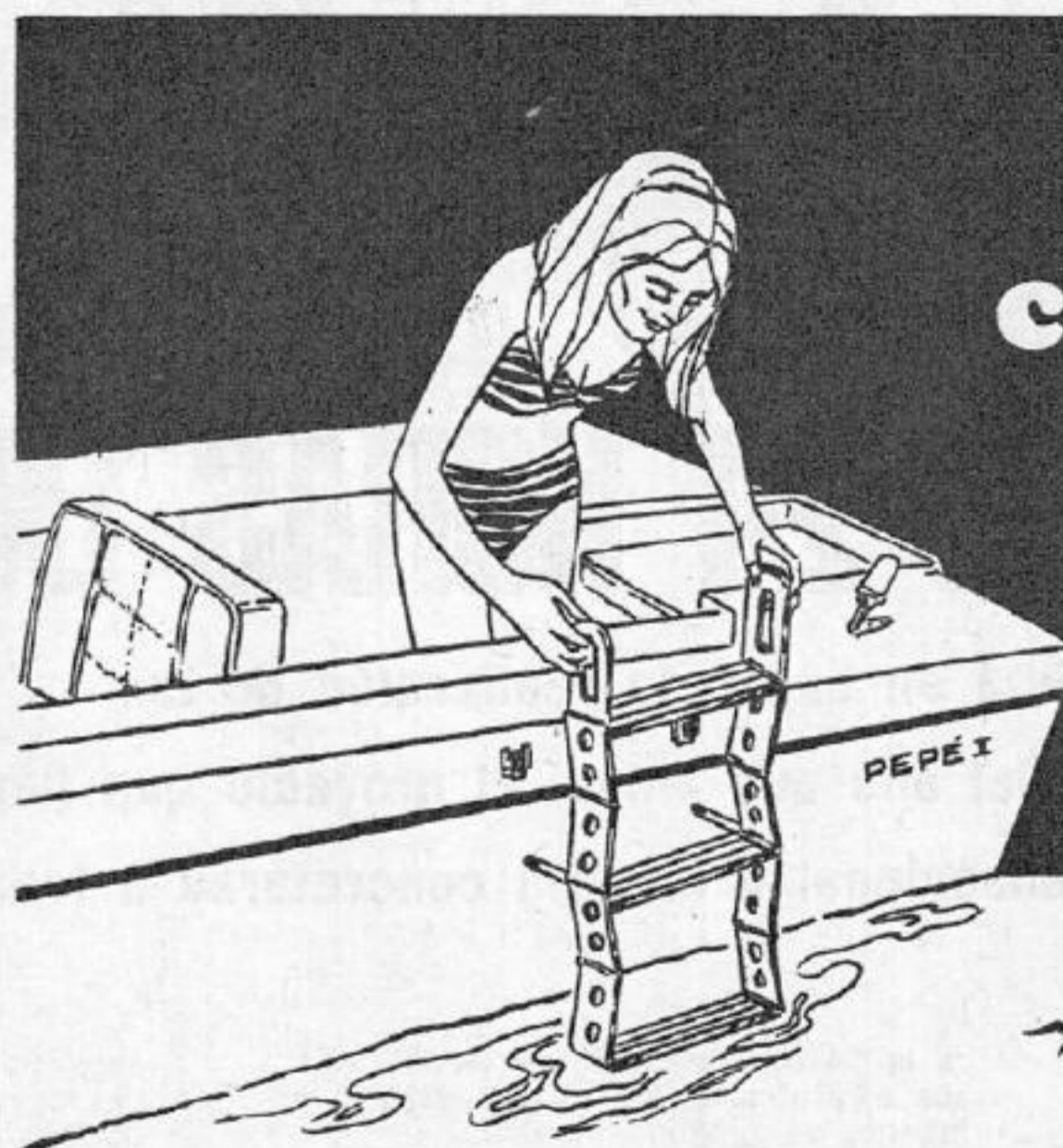
obtiene el oficialismo. Su block es propio, su tapa es propia, todo es "fatto in casa". De integrarse a la gente de San Martín muy poco sacaría de provecho en cuanto al rendimiento (facilidades económicas y ayuda Inter-Comisión de Concesionarios aparte) y en cambio dejaría de ser la obra propia, con todas las alegrías morales que bla-bla-bla.

Toda su gente está a sueldo, ésa es la idea que él tiene de estructurar un equipo. Y se renueva, a nivel de preparadores. Continuamente. Si alguien no funciona como él necesita que funcione, se reemplaza. En esa forma la sedimentación va dejando a los hombres realmente útiles y de valor.

Como piloto profesional que gran parte de su vida fue, José Froilán González sabe las ventajas y desventajas de serlo. Es posible que sea ésa la causa por la que a su equipo (y a su preparador) le da un cariz de profesionalismo (sueldos y no participación, etc.).

Gastón Perkins y Pepe Froilán González han charlado estos días sobre la posibilidad de formar un club o algo así de pilotos profesionales argentinos. De concretarse la idea repercutiría en las posibilidades de mejoras que directamente conseguirían nuestros pilotos. Se elevaría el nivel conductivo que hasta aquí, y comparados con los que nos visitaron y corren autos de carrera "de verdad" (como dijo Froilán), tienen mucho camino a recorrer para llegar.

También esta suerte de sindicato existe en Europa; es necesario que se haga lo posible para que nosotros hagamos algo parecido. Cuanto antes. La única forma de contar con profesionales que pretendan aspirar al "Premio Nobel".



**comodidad...
fuera y
dentro de
borda!**

ESCALA METALICA PLEGABLE



IDEAL PARA TODO TIPO DE EMBARCACION

- FACIL COLOCACION
- REDUCIDO ESPACIO
- LIVIANA (pesa 1,100 Kg)
- CONSTRUIDA EN ALEACION ESPECIAL DE ALUMINIO ANODIZADO Y ACERO INOXIDABLE PULIDO
- DE 3 ó MAS ESCALONES
(se entrega con todos sus accesorios)

**PLEGADA: mide sólo 7 cm.
ABIERTA: mide 70 cm.**



SE LA
PIENSAN TODAS...
SE LA
PIENSAN!

Distribuidor: PROTECOR
Ciudad de La Paz 379 - Capital - Tel. 77-8553



¿ TENDREMOS 24 HORAS EN EL 69 ?

**Está en dudas la realización de las
24 Horas para Turismo del año que viene. El proyecto que tiene APAT es lisa y
llanamente sensacional y debería concretarse a toda costa**

por JULIO F. PEREZ BALBI

Todo el mundo está de acuerdo. Aparentemente, la flamantísima CADAD tiene intenciones (y lo mejor del caso es que también tiene las posibilidades) de hacer las cosas bien o lo mejor posible. Durante el transcurso de la semana entrante darán a conocer el Calendario Deportivo-Automovilístico para el año que se viene. Peeeeero... ¿estarán incluidas las 24 Horas para Turismo programadas por APAT? Nos parece que no.

La chorrera finita de razones por la cual nos ponemos escépticos, son las siguientes, a saber o no saber:

1) La CADAD no acepta entre sus instituciones afiliadas a las agrupaciones de pilotos. No acepta y está en la tesitura de no aceptar. Las razones pueden ser lógicas o no, pero no vienen al caso.

2) APAT, junto con la ACTC y organismos varios, pertenece a un octeto, llamado **disidente**, que por esa misma razón no está afiliado. Al fin y al cabo es un círculo vicioso. APAT no está afiliado porque la CADAD no quiere y por esa razón APAT es **disidente**.

3) Por no estar afiliada, APAT no podrá organizar carreras de ningún tipo (caso similar sucede con la ACTC y las demás instituciones disidentes) para pilotos federados (con licencia de la CDA).

4) Una semana después de disputadas las 24 Horas de Turismo, APAT solicitó fecha para repetir la prueba el 16 de marzo de 1969. Seguramente ese pedido de fecha pasó posteriormente a manos del ACA y actualmente debe estar en las de la CADAD. Aquí la cuestión: ¿apropa-

rá la CADAD el pedido de APAT? Fiel a sus estatutos (puntos 1 y 2 de esta nota), no, de ninguna manera.

5) Según Edgardo Boschi, alma mater de APAT, su institución no realizó trámite alguno, porque no le interesó en ningún momento, para usar la fecha de algún club que haya obtenido una. "Siempre existen rozamientos y no es la solución que corresponde."

Evidentemente nuestro automovilismo no se puede quedar sin las 24 ó 38 (o las horas que sean) de la carrera de largo aliento. De acuerdo, muchas instituciones afiliadas están capacitadas para hacerlo, pero le corresponde a APAT, por méritos propios y por experiencia. Poca podrá ser, pero siempre es mayor que la que pueden tener los otros organismos.

El proyecto que tiene APAT es directamente sensacional. Lo que no se sabe (no se sabe porque tampoco se sabe si se tendrá la fecha o no) es la cantidad de horas que tendría la prueba de duración. Serían 24 casi seguro, se usarían los circuitos de: o el perimetral del autódromo, o bien el semipermanente de San Nicolás. La carrera sería reservada para automóviles producidos por la industria automotriz latinoamericana, pero ojito, ¿ehhh?, nada de coches armados en Latinoamérica y fabricados en otro lugar. Sino automóviles que tengan un porcentaje de fabricación bastante interesante. Los mejicanos vendrían, los brasileños también y se podría llegar a conformar un espectáculo directamente

sensacional. Casi, casi internacional, donde los pilotos locales tendrían muchas posibilidades de triunfo. Además ni hablar de lo que se podría llegar a demostrar de nuestra calidad automotriz.

Supongamos que la CADAD le dé la fecha del 16 de marzo. APAT tiene muy poco tiempo para organizar todo y no tiene ninguna intención de andar a los apurones como fue este año, que se organizó todo en 15 días. Salió bastante bien, pero la suerte ayudó mucho. Según Boschi "no podemos arriesgarnos a hacer las cosas mal por hacer la carrera; esta vez hay que tener tiempo y no fallar... Durante las 24 hubo muchos errores, y el periodismo fue muy benévolo".

Por el frío, especialmente el nocturno, la carrera no se puede hacer más allá de la fecha solicitada. ¿Pero no sería interesante realizarla a fines del año sin que se superpongan, ni los GP de Turismo o TC (ojalá que se hagan) ni la posible nueva temporada de F-2? Ahí puede estar la solución.

La CADAD tiene que tener en cuenta algo: el proyecto de APAT tiene que materializarse, o sí, o sí. Boschi y Chessel tendrán que charlar un largo rato y buscar la solución que encaje justo en las dos piezas del rompecabezas. Porque esta carrera tiene que hacerse por el bien del automovilismo todo. Ojalá que la CADAD no defraude en este sentido a todos los que le están depositando su confianza. La misma confianza con que un chico pone las primeras chirolas en la alcancía.

PANORAMA EUROPEO

La Comisión Deportiva Internacional de la FIA confirmó recientemente que la Fórmula Uno de tres litros, actualmente en vigencia, sería prorrogada hasta el 31 de diciembre de 1972 en forma provisoria.

Para esa fecha la citada comisión piensa tener definida la nueva fórmula de acuerdo con nuevas bases que hasta el momento no se tienen en cuenta, pero importan sobremanera para la creación de un reglamento que equipare al máximo todas las posibilidades, tanto de fábricas como de pilotos.

La fecha de reunión en que se debatirán estos tópicos será octubre del '69. Si en ese mitin no se logra llegar a resultados realmente positivos, seguiríamos con la fórmula de tres litros hasta 1975; casi una década sin cambios de cilindrada. ¿Habremos llegado a la F1 ideal, o estamos cerrando las puertas al avance de otros medios de propulsión, como, por ejemplo, la turbina?... Chapman hace tiempo que pide piedra libre para incorporarlas a sus Lotus, pero no parece que podamos ver una turbina en la categoría máxima hasta dentro de, por lo menos, seis o siete años...

También dentro de la FIA ha sido creada una nueva sub-comisión encargada de una tarea bastante peliaguda. Se trata de encontrar una nueva Fórmula Dos cuyos motores puedan desarrollar potencias de alrededor de los 250 HP, y que esos motores no sean de una sola marca, como hasta ahora (monopolio del Ford Cosworth, salvo alguno que otro "beemedoblevé").

Aunque la noticia todavía no está confirmada, se supone que la solución a adoptar será la implantación de una cilindrada de dos litros, con los que se podría llegar a las cifras de potencia deseadas.


En lo que respecta a la Fórmula Tres, la CDI ha decidido que la mejor manera de llevar a la categoría a las características esenciales que motivaron su creación (motores baratos, que permitan un aprendizaje más o menos accesible a la mayor cantidad de aspirantes posibles), es limitar las libertades en materia de reformas, a fin de que los motores no sean tan frágiles, y reducir la cantidad máxima de rpm aceptada.

Aun así, se espera que los F3 de la próxima temporada, impulsados por motores de autos del Grupo 1 de la FIA, lleguen a unos saludables y morrocotudos 120 "yobacas".

En materia de seguridad, la CDI volvió a hacer hincapié en la necesidad de tonificar las normas que hagan del automovilismo un deporte practicable sin riesgos innecesarios dentro de lo que los medios conocidos hasta ahora lo pueden permitir.

Los consabidos caños y barras de protección volverán a ser incrementados en grosor y dimensiones, y en cuanto a tanques de combustible y sistemas de seguridad contra el fuego (extinguidores y agentes ignífugos surtidos) las fórmulas europeas deberán adaptarse al reglamento actual del USAC (o sea United States Auto Club, el de Indianápolis) por considerar que ésta es la única entidad que ha encarado el problema en forma directa y efectiva. A fin de que no se omita la obediencia a estas normas de construcción por parte de ninguna marca, serán aumentados todos los pesos mínimos de todas las categorías en 10 kilos, por ahora, para que no se escatimen caños de protección, 10 kilos más cuando se implante de hecho el uso de los tanques especiales tipo Indy, y otros 10 kilitos cuando se empiecen a usar los extinguidores automáticos.

De manera que desde el primero de marzo del año que viene el peso mínimo de Fórmula Uno será de 520 kilogramos (el actual de 500 más los 20 para fierros y tanques) y desde el primero de enero del '70 subirá a 530.

Parece que no, pero este asunto de las medidas de seguridad no son pavadas. Por de pronto este año se distinguió por la ausencia de accidentes fatales, si no en importancia, por lo menos en cantidad. La muerte de Clark se produjo, creemos, principalmente por lo absurdo del escenario más que por la fragilidad tan agriamente comentada de los Lotus. Aunque esta marca no se destaque por la fortaleza de sus productos, hasta un tanque se hubiera hecho miguitas contra los árboles en una curva como ésa de Hockenheim, la última de Jimmy Clark. El Honda que se quemó en Francia, llevándose la vida de Jo Schlesser, es en cambio el único ejemplo que nos da el '68 de cómo no debe construirse un auto de carrera. Por lo demás la seguridad fue la característica más notable en un año en que abundaron piñas y virulos de todo calibre sin que nadie sufriera más que los retos del correspondiente jefe de equipo 

**Su aspecto es parte
de Ud. mismo.
Cuidelo!**



Sus actividades así se lo exigen. Pero cuidelo con fijador Gerhard, unico que le garantiza un peinado impecable durante todo el dia. Gerhard, en cualquiera de sus dos tipos. Clásico fijador Gerhard, peina en firme. Nuevo Gerhard, fijador azul diáfano, peina en suave. Ninguno de los dos deja polvillo, ninguno es graso.



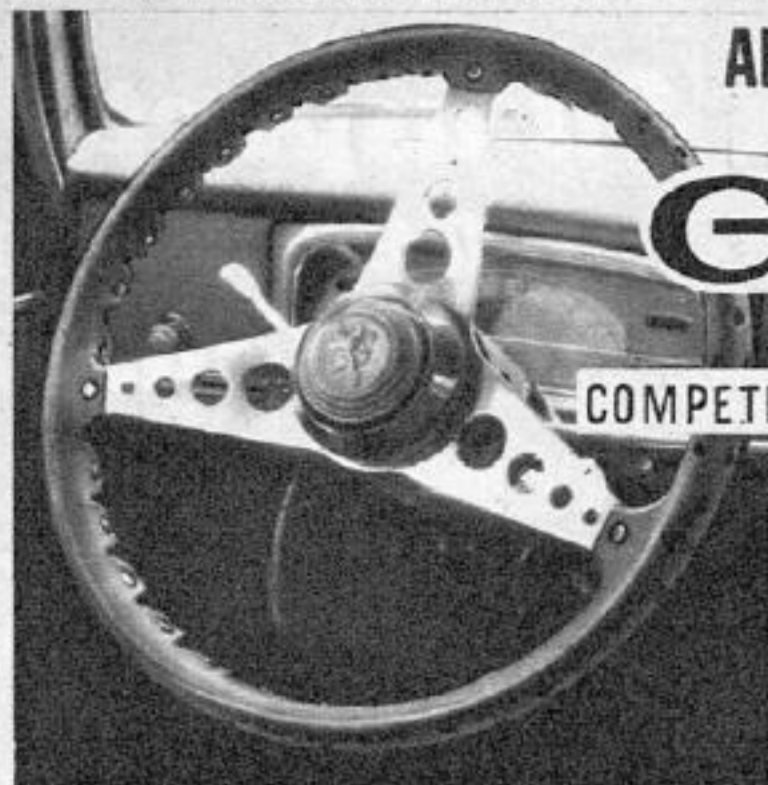
sugerencias PARABRISAS CORSA

COLOCAMOS EN EL ACTO

INSTRUMENTAL DEFENSAS CAR-STEREOS Y TODO TIPO DE ACCESORIOS PARA SU AUTOMOVIL

Atendido por "TITO"

Yucón s.a.
AV. CABILDO 4200
TEL. 701-3656 - BS. AS.
CREDITOS



ABSOLUTAMENTE NUEVO!...

Gente a COMPETICION

CUBREVOLANTE CON BROCHES A PRESION SE COLOCA EN UN MINUTO SOLICITELO EN LAS CASAS DEL RAMO

CARROCERIAS SIEMPRE "0" KILOMETRO

Con PIEZAS ESTAMPADAS

M. R. **EMACA**

CALIDAD QUE SE DESTACA

LINEA RENAULT
TODOS LOS MODELOS

PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA

DI TELLA 1500



PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA

ESTANCIERA

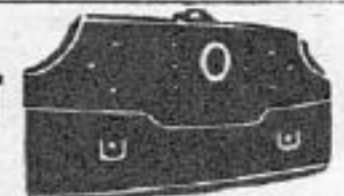


PANEL DE PUERTA TRASERA COMPLETA

MERCEDES BENZ
L 312-3500
PARAGOLPES



FIAT



600 E

FRENTE COMPLETO

BEDFORD
PARAGOLPES



INDUSTRIAS METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES DISTRIBUIDORES

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175

FRENTE A LAS ANTENAS PCIA. BUENOS AIRES

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS MARCAS.

PIDANOS INFORMES POR CORREO. ENVIOS AL INTERIOR

STUDEBAKER CITROEN

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 ex CHARCAS

Tel. 32-9179 - Bs. As.

SUPRALOCK SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas. Supralock es indispensable en juntas de motor.



ARTEFA S.A.C.I.F.
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS PRODUCTOS ERPA

Av. Entre Rios 1027/29
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211
Buenos Aires

SCUDERIA DE TOMASO

La primera carrera de nuestra temporada de F-2 sirvió de debut —poco afortunado, por cierto— del nuevo "Riparto Corso" de la De Tomaso Automobili S. P. A. La desconcertante fábrica que nuestro no menos desconcertante compatriota Alejandro (ex "Insano") De Tomaso tiene instalada en los alrededores de Módena estrenada oficialmente en carrera su nueva división competición, con la concurrencia a nuestra Temporada de una máquina Tecno con ligeras modificaciones sobre el original, en manos de nuestro conocido Jonathan Williams (visitante anterior en la temporada de F-3, ex piloto de Ferrari y ex piloto Abarth).

El Tecno-De Tomaso estaba pintado de rojo lacre con una banda longitudinal con los colores de la bandera argentina, y en su trompa lucía las dos insignias de Tecno y de De Tomaso. El director técnico y a la vez deportivo del equipo es nada más ni nada menos que "El maestro" Nello Ugolini, el veterano artista del cronómetro (es capaz de tomar tiempos a doce autos simultáneamente, con una simple ampolleta doble aguja), quien fuera director deportivo de Maserati y de Ferrari. Ugolini es en la actualidad director general de la De Tomaso Automobili S.P.A. y un defensor encarnizado de los innegables pero muchas veces discutidos méritos de Alejandro de Tomaso. "Está hecho todo un empresario, sobre todo ahora que además maneja prácticamente los destinos de la Carrozería Ghia", nos dijo. "En la De Tomaso estamos haciendo un F-2 enteramente nuevo según un diseño propio, y lo pensamos estrenar en carrera para fines de abril, con un motor que por ahora no puedo darlo a conocer... es un secreto."

El pequeño piloto Jonathan Williams miraba el sábado por la tarde con nostalgia las Dino del equipo Ferrari, mientras le llevaban el Tecno-De Tomaso hacia el portón que da a la pista. "Pensar que yo anduve en el auto que ahora tiene Brambilla, y en esa época no andaban para ningún lado. ¡Qué época fea aquella! Los ánimos para con los pilotos eran de lo más agrios y siempre se nos pedía más y más, al límite de nuestras posibilidades, 'flat out', pero la falta de espíritu estaba en los autos y no en nosotros. Yo necesitaba un buen auto para afianzar la fama dudosa que da la F-3, pero en Ferrari no lo pude conseguir, sólo fui un probador de experimentos."

En las pruebas de la primera carrera Ugolini ordenó probar una trompa más achatada para el Tecno-De Tomaso. La idea era verificar en los cronómetros cuál rendía más aerodinámicamente. En carrera finalmente se utilizó la original por razones de mejor enfriamiento, por las dudas.

El mini-piloto Williams nos sorprendió algo cuando nos dijo que para él la parte más "impegnativa" (léase embromada) del circuito N° 9 del Autódromo porteño era el mixto y no Ascari o el curvón. "El Tecno-De Tomaso es cortito entre ejes, pero como por falta de empuje del motor, no puedo usar spoiler, y además el volante es bastante pequeño, tengo que trabajar a muerte con los brazos para tenerlo."



¡NO REGALAMOS!

PERO VENDEMOS TAN BARATO QUE RESULTA UN REGALO

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDADORES. ENVIOS AL INTERIOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

CAPITAL: PICHINCHA 1657,
T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787,
T. E. 22-3166

Sentir la nueva era comienza al cerrar la puerta.



En principio Ud. es solo testigo. Porque está afuera. Admira. Compara. Se sorprende de esa vigorosa tendencia hacia la agilidad. Imagina una gran penetración aerodinámica.

Sí, realmente el Dodge es el comienzo de una nueva era. Solo un rápido reconocimiento del diseño exterior. Y recordar los invaluable avances que tiene en materia de Ingeniería.

Después Ud. abre la puerta. Entra al coche y la cierra. (Su sistema de cierre "Silent

Door Latch" la hace totalmente silenciosa).

Se encuentra sentado muy cómodamente, frente a un tablero que es la condensación de todas sus necesidades de control del auto.

Advierte que ese diseño exterior corresponde a una importantísima confortabilidad interior.

El auto tiene un poderoso motor "Slant Power". Ud. siente la posibilidad de dominarlo a través de los muy equilibrados mandos.

En el concesionario Chrysler le hablarán

de la financiación (no hay una financiación que pueda compararse a la del Dodge) y de la garantía: 36 meses o 36.000 Km.

Y Ud. deja de ser solo un testigo. Comienza a sentir la nueva era.

Dodge

Comienzo de una nueva era.



CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

LOS BELLAVIGNA TRABAJAN

Por ahora lo hacen en el motor Valiant cuatro litros. Se esperan muchas novedades para que en 1969 Chrysler pueda tener un año mejor

Los Bellavigna cumplen cíclicamente períodos que en un momento los ubican exitosamente en las carreras o bien los recluyen en el taller de Sáenz Peña, donde se preparan para salir al poco tiempo con una nueva arma más eficaz que las opositoras.

Cerca del fin de la temporada cambiaron de Chevrolet a Chrysler y de inmediato se dedicaron al motor seis inclinado. Pero aunque podrían haberlo hecho, pre-

firieron no apresurarse a competir en el triangular. —“Recién vamos a arriesgarnos el día que estemos seguros de poder pelear la punta. Con menos de 300 ó 310 HP ni soñar. Nosotros estamos trabajando ahora en un seis cilindros en el cual probamos diferentes tapas, árboles y múltiples. Hemos encargado también los carburadores Weber de 58 mm. Una vez que tengamos todo listo probamos en nuestro banco y si tenemos más de 300 HP recién entonces vamos al banco de fábrica donde lo podemos hacer funcionar varias horas, cosa imposible aquí. Allí detrás de la cabina de vidrio un operario lo puede hacer funcionar como quiera durante horas, reproduciendo incluso lo que sería el comportamiento del motor en cualquier autódromo o circuito rutero. Se puede reproducir, por ejemplo, el trazado del circuito número doce del autódromo con todos sus rebajes y el régimen al cual se recorre o un circuito tipo Necochea, donde el motor gira al máximo de vueltas durante muchos minutos. Una vez que haya rendido un examen agotador en el banco sin romperse lo pondremos en la Garrafa y a girar en el autódromo para ver los tiempos que se hacen y la resistencia conseguida. Y después sí presentarse a correr. Pero antes, no.”

¿Pero con qué motor van a correr? —“Por ahora estamos probando el seis. Cuando esté el V8 trabajaremos en él. De todas maneras para circuitos del tipo del autódromo de Buenos Aires a veces resulta más conveniente un motor de seis cilindros por sus características de mejor salida de abajo. La curva de potencia es más empinada, vale decir que el motor alcanza más rápidamente el régimen máximo de revoluciones.”

—¿Y sobre un posible viaje a Inglaterra?

—“Eso lo propusimos nosotros. Estamos esperando que la comisión decida si es posible afrontar ese gasto que a nosotros nos parece ínfimo comparado con los resultados que se pueden obtener. Sería útil para comprar repuestos, fierros, etc.”

—Y se comentó también que pensaban adquirir un GT europeo para colocarle motor, ¿Qué hay de eso?

—“Es una idea para la categoría sport-prototipos tres litros a partir de 1970. Comprando un chasis como el del Ford GT-40, por ejemplo, tenés todo listo para correr. Tenés que hacer —eso sí— el chasis de vuelta en tubos para cumplir con el requisito de que sea nacional; pero después de eso aprovechás mazas, portamazas, frenos, rótulas, elásticos, etc., etc. De todas maneras no pasa de idea, por ahora, porque hay que ver bien qué pasa con los reglamentos, si permitirían esa carrocería extranjera y demás. Desde ya que con eso te ahorrás todos los problemas de tener que construir un auto.”

—¿O sea que durante el año que viene trabajarán sobre tres motores a la vez?

—“Y, teóricamente sí. Sobre el V8, el seis cuatro litros y el seis tres litros. Nosotros tenemos la responsabilidad absoluta de la preparación de motores para la comisión deportiva de Chrysler.”

—¿Y sobre pilotos?

—“Con nosotros Vianini. A muerte.”

AROS PARA PISTON RAMCO: 1º EN CALIDAD Y POTENCIA

RAMCO
GANAN en
TODAS!

PETEMSEN



Distribuidores Exclusivos

GOFFRE, CÁRBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS

Un personaje:

FRANCO LINI

Gran periodista y ex-director deportivo de Ferrari. Se encuentra en nuestro país para observar esta temporada

Durante 17 años Franco Lini se desempeñó como gran periodista en la revista Auto Italiana. Y he aquí que un día, hallándose en España cubriendo la información de un rally, recibió un cable con los siguientes términos, más o menos: "Venga inmediatamente a verme que tenemos que hablar". Firmado: Enzo Ferrari. Conociéndolo al variable "mago de Maranello" Lini siguió trabajando en España como si nada, pero a cada hotel donde llegaba se encontraba con un telegrama que decía lo mismo. Entonces lo pensó dos veces y se volvió a Italia. Ni bien lo recibió, don Enzo fue más bien concreto: "¿Cuánto gana en Auto Italiana?" ...X pesos... "¿Cuánto quiere ganar en Ferrari para ser director deportivo?" ...X pesos más X... La oportunidad no era para desperdiciar y Franco Lini agarró viaje concertando un contrato por dos años que, irónicamente, terminó recién el martes pasado.

Lini no aguantó tanto. A principios de este año ya el autoritarismo de Ferrari había terminado con su paciencia. "Entonces quedamos en que yo seguiría como asistente del equipo pero no como director de un equipo donde no se podía dirigir verdaderamente." Y volvió nuevamente a las lides periodísticas, ahora en la revista Auto Sprint, para la que se encuentra en nuestro país cubriendo la información de la temporada internacional.

Trabajan juntos con Andrea De Adamich para la misma revista y a los dos los une una amistad que se remonta a las épocas en que corrieron juntos varias carreras. Y hace dos años ganaron en pareja la Vuelta de Italia, una carrera de turismo que recorre casi todas las provincias de Italia. Corrieron en esa oportunidad con un Alfa TZ.

Precisamente Franco Lini es quien llevó a De Adamich a Ferrari. Sostiene que es uno de los pilotos con mayores condiciones del momento y cree que lo "quemaron" un poco al hacerlo debutar demasiado pronto en Fórmula Uno. Y no duda en señalar que entre Brambilla y De Adamich prefiere decididamente a De Adamich. Y entre los pilotos internacionales del momento señala a dos como sus preferidos entre todos: Jo Siffert y Chris Amon. ¿John Surtees? No, está de vuelta. ¿Jackie Stewart? En algunos circuitos sí, en otros no. Sin duda la opinión de Franco Lini es una de las más cotizadas del mundo. Y no es exagerado afirmar que hasta la CDI espera su palabra en los asuntos claves. Sin duda es un personaje.



AUTOZOOM PRESENTE EN LAS FIESTAS.

\$ 2.390
(CON MOTOR)

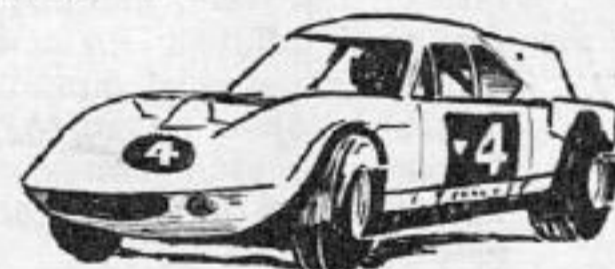
Coupé FORD 40 TC



TORINO TC - Prototipo CRESPI
\$ 2.390 (CON MOTOR)

LIEBRE II "Pachemama"
Prototipo IKA

\$ 2.390
(CON MOTOR)



\$ 3.650
(CON MOTOR)

TRUENO NARANJA



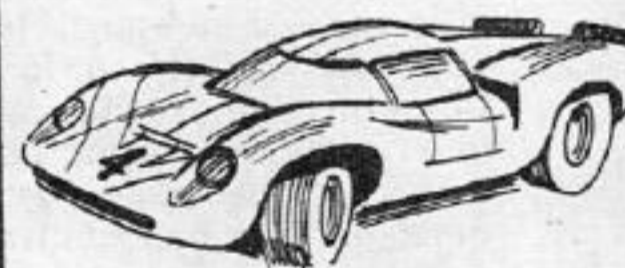
\$ 3.650 (CON MOTOR)



FERRARI P 4 Serie Le Mans 67

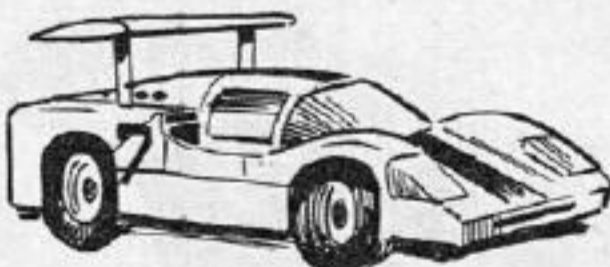
LOLA T 70 Mark III
Serie Le Mans 67

\$ 3.650
(CON MOTOR)



\$ 3.650
(CON MOTOR)

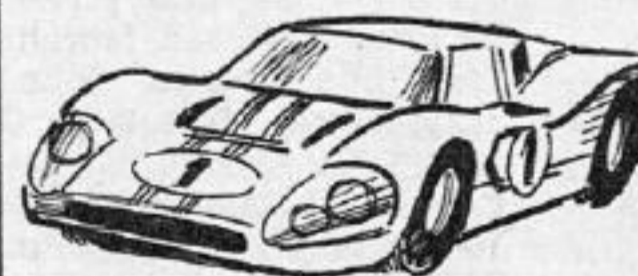
CHAPARRAL II F
Serie Le Mans 67



PORSCHE CARRERA 6 Serie Le Mans 67
\$ 3.650 (CON MOTOR)

FORD M4

\$ 3.650
(CON MOTOR)



FELICIDADES Y PROSPERIDAD PARA TODOS LOS AUTOMODELISTAS ARGENTINOS ...

CON LA LINEA MAS COMPLETA DE
REPUESTOS Y ACCESORIOS EN ESCALA 1/24 y 1/32

VENTAS: DISTRIBUIDORA

ORBITAL S. A. C. e I. MONTEVIDEO 947 - CAP. Tel. 41-3359

GRAN PREMIO EN MINIATURA

En dos etapas se llevó a cabo el Gran Premio T.C. en escala 1/32; una en el Ateneo San Pedro, otra en el Club Nueve de Julio. Se impone el equipo Sipper y Albert pierde su chance para el Campeonato Metropolitano

por JUAN CARLOS LLANOS

Este año no hubo un Gran Premio de Turismo de Carretera, para los corsas adictos al "teshé", pero en cambio los automodelistas sí lo tuvieron, aunque un poco más corto que el del año pasado, ya que este año sólo se corrieron dos etapas en lugar de cuatro.

Como recordaremos, el año pasado el ganador fue el equipo de Milou, integrado por R. Navarro y H. Roffo. Este año el "Gran Premio" fue ganado por el equipo de Sipper.

En un primer momento, quien hubiera asistido a las pruebas de clasificación, pudo pensar que no había quien pudiera ganarle al equipo Minimodels. En efecto, poseían el auto más rendidor y mejor para las curvas. Pero son muchos los factores que influyen en una carrera. Uno de ellos es el conocimiento de la pista donde se corre, o la suficiente serenidad como para tratar de adaptarse antes de destrozarse la máquina.

Algo por el estilo le sucedió al equipo de AutoZoom, que no llegó a clasificarse debido a la falta de entrenamiento de dos de los participantes de su equipo (los equipos, este año, estuvieron formados por tres corredores cada uno; mientras uno de ellos corría, otro oficiaba como colocacoche y el tercero quedaba a la expectativa para proceder a las reparaciones).

Seis fueron los teams anotados para correr el Gran Premio: Sipper, integrado por Luis Pavese, Ricardo Ghirardi y César Moretti; Aeropol, con Rubén Longo, Roberto Vigorelli y Sergio Schulkin; Colón, con José Luis Anessi, Guillermo Crego y Horacio Galacre; Model Building: Julio Pistarelli, Julio Ballesteros y Raúl Stedile; Minimodels, con Carlos Robert, Hugo Garitacelaya y Eduardo Escudero; AutoZoom, con Miguel Angel Cichetti, Héctor Albert y Enrique Escudero.

Ya en clasificación, se obtuvieron los siguientes resultados: primero el equipo Minimodels, con 858 vueltas, que corrió con un Torino Berta, motor 16 D rebobinado y chasis Minimodels; segundo el equipo Sipper, Chevitrés con motor 16 D Super (standard) y chasis Sipper; tercero resultó el equipo de Juguetería Colón, con Numa I, motor 16 D rebobinado y chasis AutoZoom; cuarto Aeropol, con Trueno Naranja, motor 16 D Super y chasis AutoZoom; quinto AutoZoom y sexto Model Building, que

resultó descalificado. Las vueltas fueron: 858, 831, 828, 796, 623 (no se le computaron al último, que resultara descalificado), respectivamente.

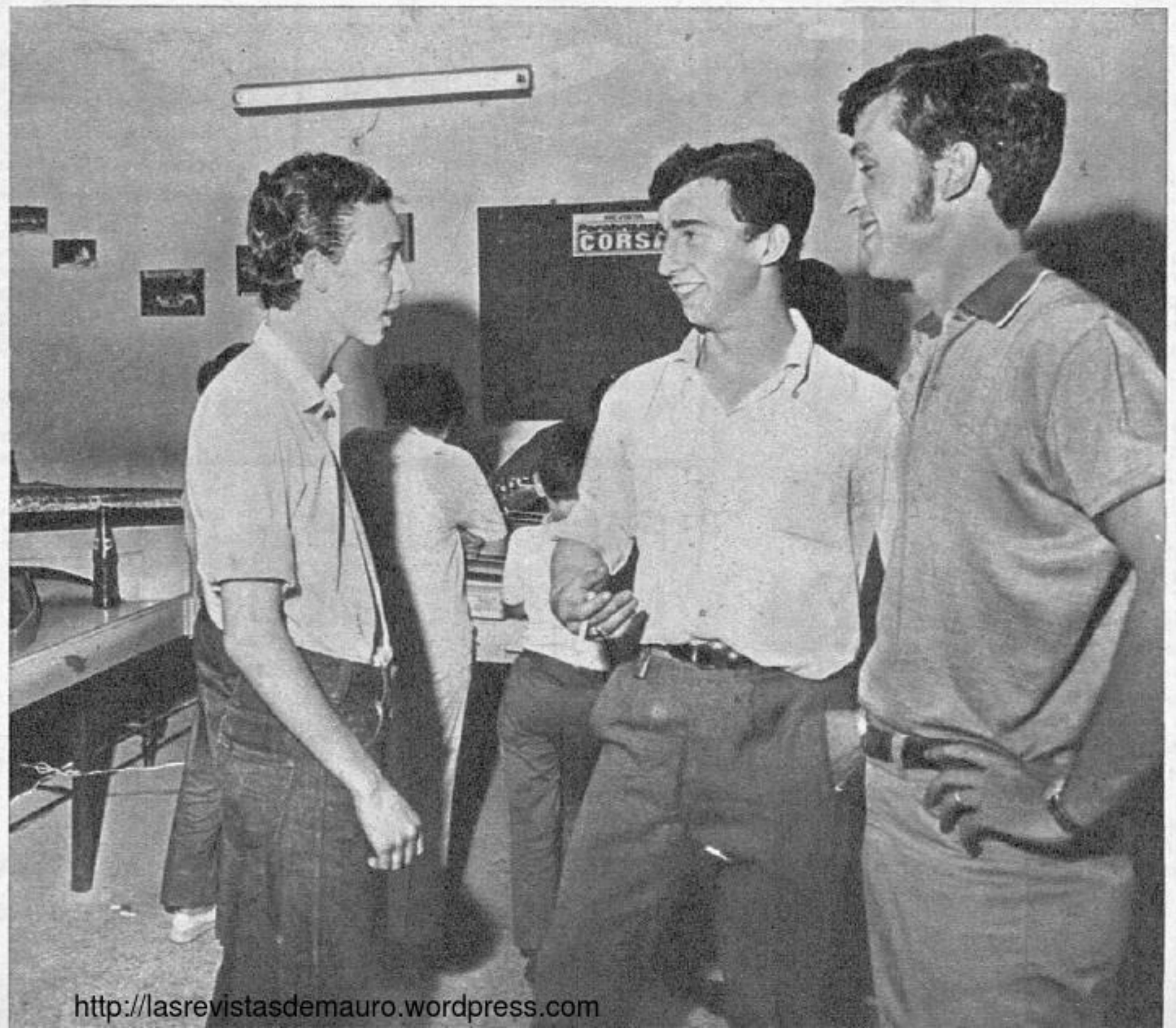
La primera etapa fue ganada por el equipo Sipper con 1150 vueltas, para cumplir los 800 kilómetros de recorrido establecidos (en escala), seguido por el coche del equipo Colón, con 1101 vueltas; tercero el coche de Aeropol con 1011 y cuarto el del equipo Minimodels, con 902 vueltas. De este modo obtuvieron: Sipper 13 puntos, Colón 10, Aeropol 8 y Minimodels 6. En esta etapa tuvieron serios problemas con su coche los integrantes de Minimodels Competición, que debido a varios "fuori pista" dejaron el chasis bastante maltrecho. Además, Robert se pasó en su tiempo máximo de manejo, por lo que se le descontaron vueltas. Esto dio lugar a una bastante agria discusión entre él y el comisario deportivo.

En la segunda etapa (la primera se había corrido en la pista del Ateneo San Pedro), que se corrió

BARDAHL EN AUTOMODELISMO

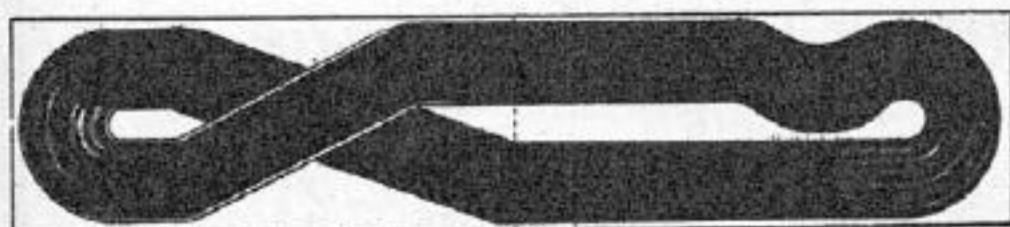
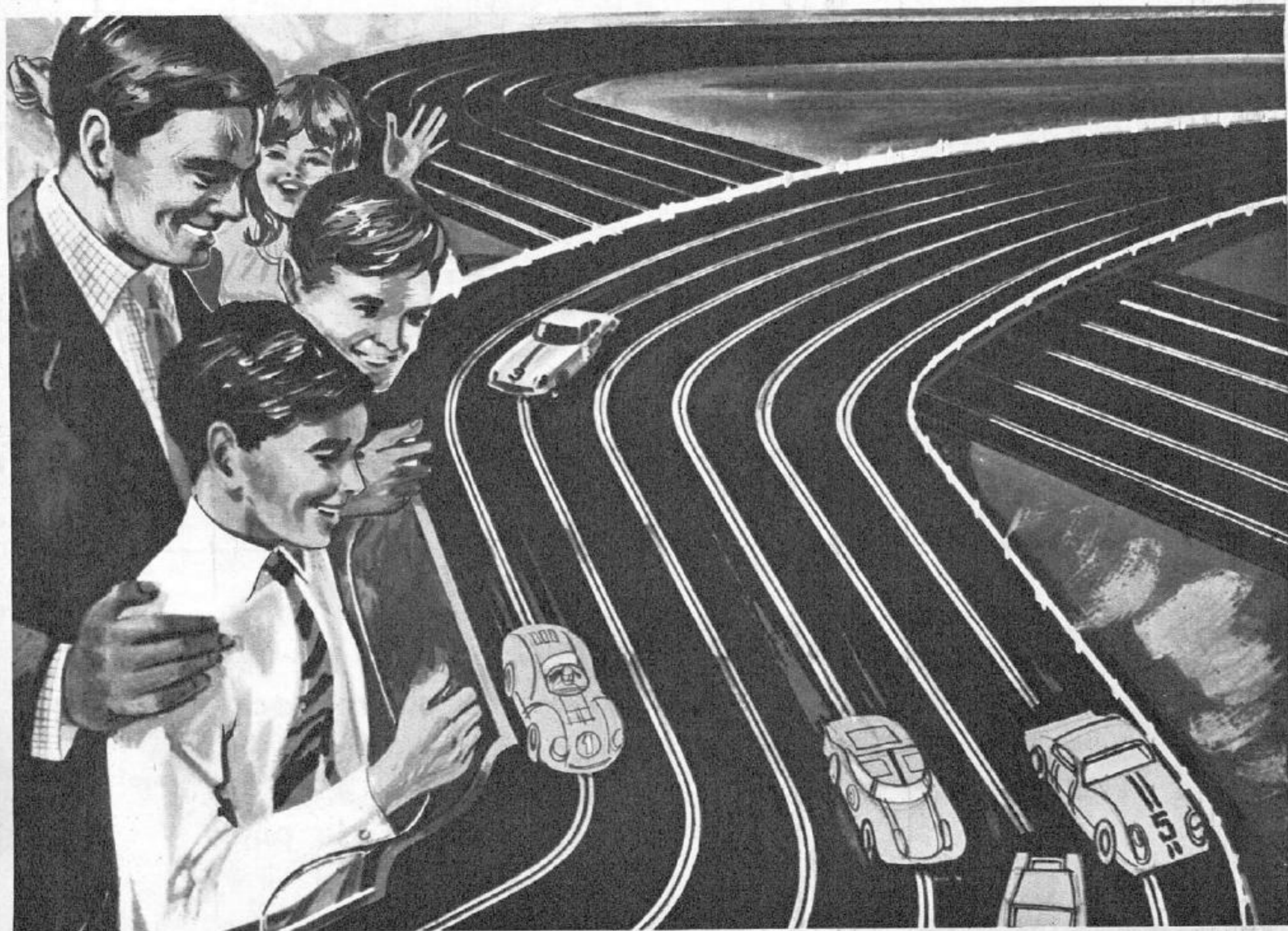
También la firma Bardahl se interesa por el automodelismo. Tanto es así, que ha lanzado al mercado una latita tipo aceitera, que contiene 35 centímetros cúbicos de lubricante especial para los automodelos, que sirve para bujes, rulemanes, ejes, coronas, y todas aquellas partes que están expuestas al desgaste por fricción, reduciendo la misma al mínimo. Este nuevo producto de la firma mencionada, es, según nos dijera sus representantes, ni más ni menos que el conocido "Cox-Lube" importado, el que también era fabricado por Bardahl en los Estados Unidos. Con respecto a su rendimiento y prestaciones, no hace falta hablar mucho de ello ya que los que no hayan usado el producto importado, seguramente han oído hablar de él, lo cual resulta en sí toda una garantía. Nosotros lo hemos probado, y podemos dar fe que es realmente bueno.

Los integrantes del equipo Sipper, ganador de la competencia, César Moretti, Luis Pavese y Ricardo Ghirardi, de destacada labor.

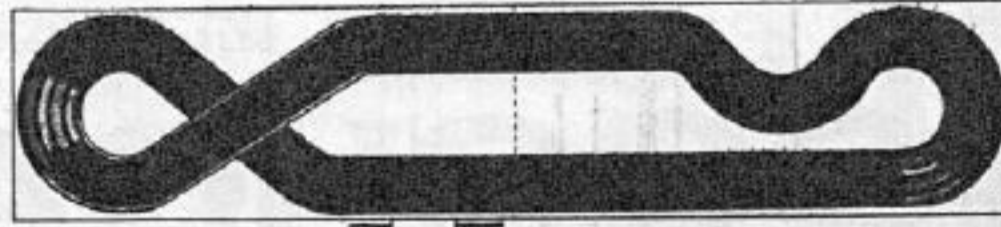




**PRESENTA
LAS NUEVAS
PISTAS PARA
AUTOMODELISMO
DEPORTIVO**



6 carriles - 18 metros de recorrido



4 carriles - 18 metros de recorrido

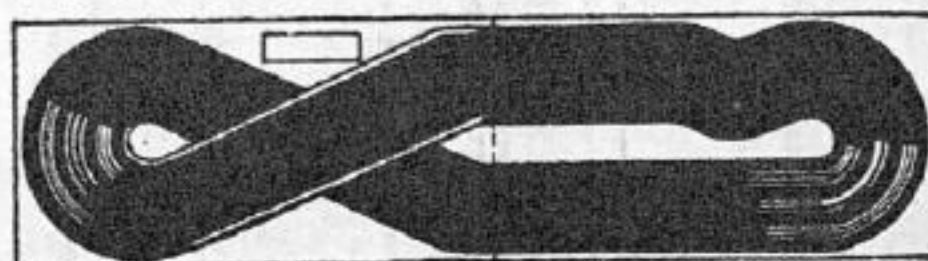


3 carriles 4.80 m

Modelos para competición, tipo profesional, ideales para clubes, lugares de esparcimiento y centros de veraneo. Otros modelos para el hogar y casas de fin de semana.

Gran variedad de modelos y medidas: 2, 3, 4 y 6 carriles desde 4 y hasta 30 metros de recorrido

**FACILIDADES DE PAGO
VISITENOS SIN COMPROMISO
MARCON HOBBIES HOBBYLANDIA**
CHARCAS 1501 CAPITAL CORDOBA 868 CAPITAL



*Pista 3 carriles,
7.60 m. de recorrido.
Lista para funcionar \$
28.900.-*

Ventas por mayor: oficinas: CORDOBA 868 - y deposito: SENILLOSA 1229



Horacio Galache, que después de varias carreras reapareció, integrando el equipo de Colón; ahora se dedica al karting.

en el club 9 de Julio, se impuso por 27 vueltas el equipo Minimodels, que completó los 1250 circuitos establecidos para recorrer los 800 km; segundo resultó el equipo Sipper con 1223 vueltas; tercero el equipo Colón con 1177 y cuarto el equipo Aeropol con 1089. Al igual que en la primera etapa, los puntajes fueron: 13 para el ganador de la etapa (Minimodels), 10 para el segundo (Sipper), 8 para el tercero (Colón) y 6 para el cuarto (Aeropol). Pero justamente a raíz de esto, se dio una paradoja: Colón, con más vueltas de recorrido que Minimodels, quedó, por suma de puntos, tercero.

El equipo ganador resultó Sipper, que con 13 puntos en la primera etapa y 10 en la segunda obtuvo un total de 23; Minimodels, segundo con 19 puntos (6 en la primera y 13 en la segunda); tercero Colón con 10 en la primera etapa y 8 en la segunda (18 puntos) y cuarto Aeropol con 14.

FUERA DEL RIEL

En el próximo número tendremos las noticias de los resultados de la final del Campeonato Nacional a disputarse en Rafaela, provincia de Santa Fe, donde en el Club de Planeadores se consagrará el ganador del título y del kart preparado.

Tuvimos oportunidad de conversar con Horacio Galache, que se

había alejado del automodelismo en aras de su nueva pasión: el karting. No obstante no pudo dejar de interesarse en correr el Gran Premio, al ser invitado por sus amigos del equipo Colón.

Nos dijo M. A. Cichetti, que su capitán de equipo, H. Albert, no lo dejó probar el auto en los entrenamientos previos a la clasificación. Escudero llegó a último momento, y tampoco tuvo tiempo de practicar, por lo cual largó la clasificación con un auto desconocido para él, en una pista también desconocida; corolario: auto dañado, Albert consternado.

Para el año que viene, se anuncia la posibilidad de correr Turismo de Carretera en escala 1/24. Anexo "J" y NUT ya tienen varios modelos en producción para esta categoría.

El Sipper Hobbies Center debe estar, evidentemente, muy conforme con su corredor César R. Moretti; varias son las satisfacciones que le ha dado en las carreras que ha corrido para ese equipo. También Ricardo Ghirardi y Luis Pavese, buenos corredores, han obtenido buenas colocaciones en las diferentes carreras disputadas.

HOBBIES

CLASIFICACION FINAL GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA, ESCALA 1/32

Club SAN PEDRO y 9 DE JULIO (LAZCANO 4989 y F. BILBAO 1795).

Pos.	Equipo	Pilotos	Coche	Vts.	Pje.
1º	SIPPER	Luis Pavese ... Ricardo Ghirardi César Moretti ..	Chevitrés	2.373	23
2º	Minimodels	Carlos Robert .. H. Garitacelaya . E. Escudero ...	Torino-Berta	2.152	19
3º	COLON	José Luis Anessi Guillermo Crego Horacio Galache	Numa I	2.278	18
4º	Aeropol	Rubén Longo .. R. Vigorelli Sergio Schulkin.	Trueno	2.100	14

NECOCHEA

es la playa de suave declive

NECOCHEA

es un gran bosque de pinos

NECOCHEA

es una moderna ciudad balnearia

NECOCHEA

es... su veraneo esperado

NECOCHEA

es la felicidad de los niños.

COMISION MUNICIPAL DE TURISMO DE NECOCHEA

LU 13-RADIO NECOCHEA



AUTOMODELISMO

De todo y para todos

FAMILIAR. PROFESIONAL. COMERCIAL
El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

TRENES ELECTRICOS MÄRKLIN

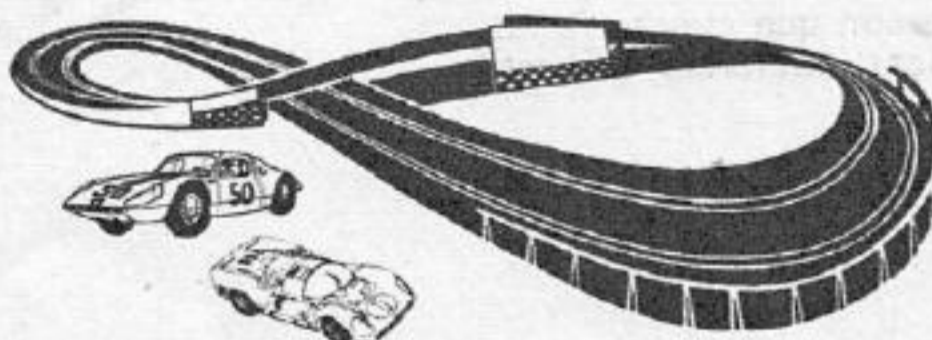
JUEGOS COMPLETOS SCALEXTRIC 1/32

CON TRANSFORMADOR AUTOS Y PULSADORES

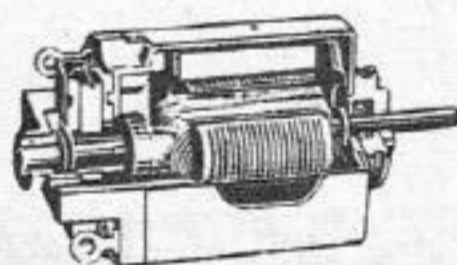
"30" \$ 15.500.- "32" \$ 18.500.- "50" \$ 19.900.- "60" \$ 20.500.- "60E" \$ 21.800.- "80" \$ 36.000.-

PISTAS Y ACCESORIOS

PT51 Curva Standard \$ 350.-	PT74 Chicana 2 tramos \$ 1.200.-
PT52 Curva Interior \$ 250.-	PT84 Curva Gran Radio \$ 690.-
PT53 Curva Exterior \$ 330.-	PT60 Recta Standard \$ 395.-
PT59 1/2 Recta \$ 280.-	A253 Cuentavuelta \$ 1.300.-
A248 Lomo de Burro \$ 1.990.-	

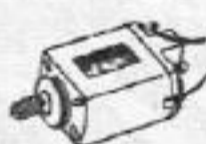


MABUCHI

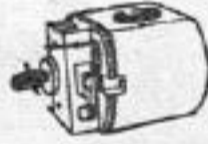


Nuevo 16 D Super

\$ 1.290

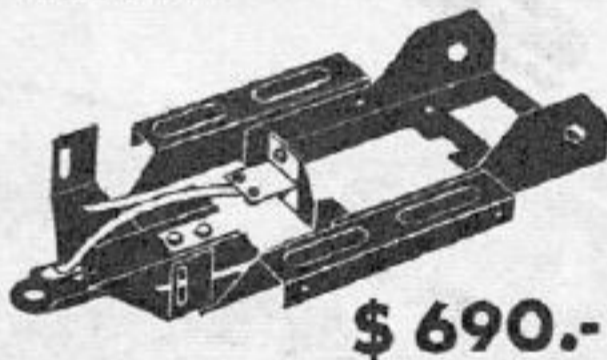


FT 16 D \$ 990



FT 26 D \$ 1.290

NUEVO SENSACIONAL CHASIS ELASTICO ARTICULADO



\$ 690.-

PULSADORES

SAN
IMPORTADO
\$ 1.990.-

MRC
IMPORTADO
\$ 4.990.-

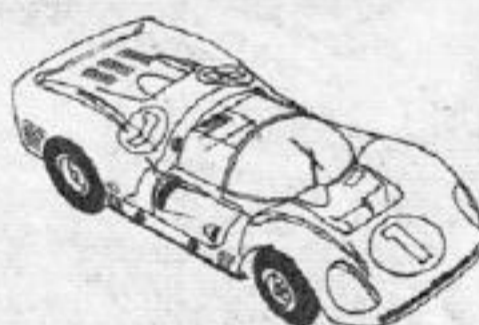
MINIMODELS
II
\$ 1.690.-



AUTOS LISTOS PARA LARGAR! MINIMODELS 1/32

Garrafa TC, Ferrari P4, Lola 70
Chaparral 2F, Ford Mark IV, Porsche, c/u

\$ 2.990



MINIMODELS 1/24

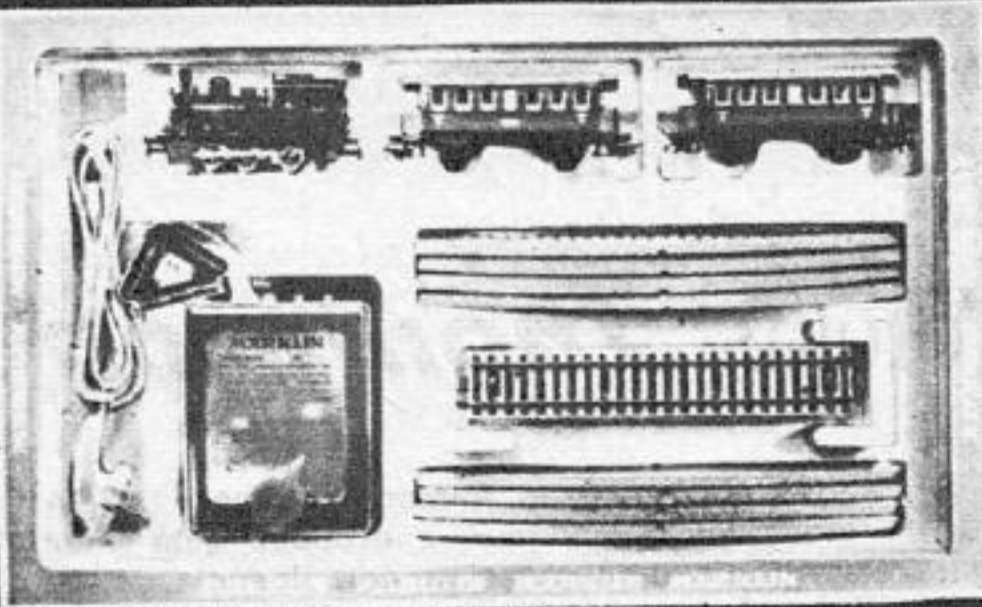
Completo con motor Mabucchi 26 D,
gomas Rigger y carroceria NUT.

Mc Laren
sso griffo
Porche Carrera 6
Lotus 40
Ferrari 330 P-3

\$ 4.500

MÄRKLIN

LA MARCA DE MAYOR PRESTIGIO
EN TODO EL MUNDO
CALIDAD Y VARIEDAD INSUPERABLES
SOLO MARKLIN ASEGURA
SERVICE Y REPUESTOS
LEGITIMOS, PERMANENTEMENTE.
VISITE LAS AGENCIAS MARKLIN Y
ENCONTRARA EL COMPLEMENTO
DE SU AGRADO PARA LA
INSTALACION FERROVIARIA. MARKLIN



TREN ELECTRICO MARKLIN COMPLETO CON
TRANSFORMADOR INCLUIDO

OFERTA DE
NAVIDAD
\$ 9.900

NO ESTAMOS INVITADOS PERO
ESTAMOS SEGUROS QUE
PASAREMOS NAVIDAD CON USTED

Ventas por mayor: oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Senillosa 1229

JUGUETERIA 1810 Rivadavia 5234 - Capital	CASA VILLAS Alvear 81 - Martínez	BAZAR "X" Calle 50 entre 5 y 6 - La Plata	JUGUETERIA PINOCHO Córdoba 1055 - Rosario
JUGUETERIA JOY'S Santa Fe 1660 Locales 68 y 72	HOBBYLANDIA Córdoba 868 - Capital	CASA DIANA Alvear 101 - Martínez	EL ARCA DE NOE Lavaile 199 - Mendoza
OKLAHOMA HOBBIES Gal. Flores Rivadavia 6836 - Capital	MARCON HOBBIES Charcas 1501 - Capital	MODELBUILDERS HOBBIES Rivadavia 6433 - Capital	LOS REYES MAGOS San Martín 165 Local 9 - Córdoba
JUGUETERIA SARMIENTO Sarmiento 757 - Capital	D'DOSS HOBBIES Cabildo 2280 Local 92 - Capital	CERDA HNOS. Calle 8 y 47 - La Plata	SUNDAY HOBBIES Galería Kolton Local 26 - Mendoza

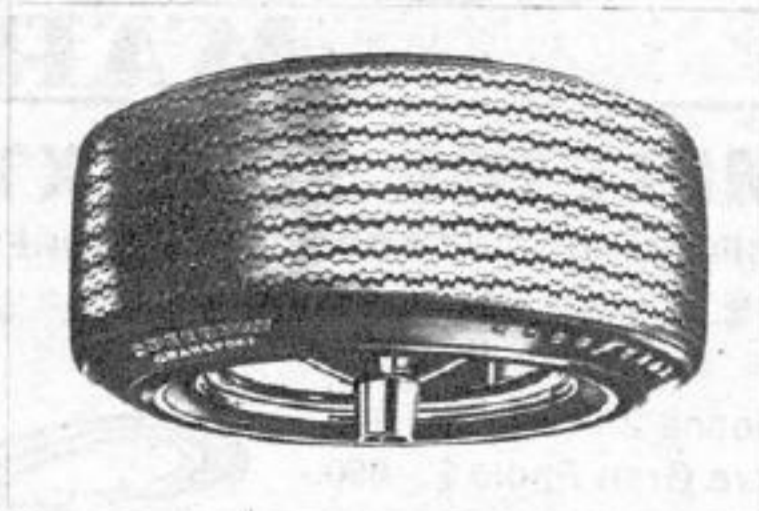
Parabrisas
CORSA
noticias

**NUEVA CUBIERTA
PARA ALTA VELOCIDAD**

La compañía Goodyear anunció la presentación al mercado de una nueva cubierta para altas performances, denominada Speedway Gransport.

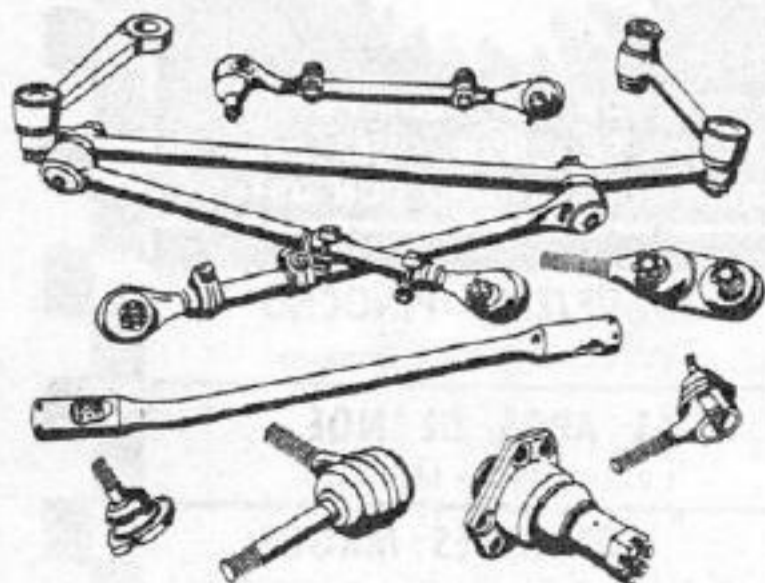
Dicha cubierta está realizada con las técnicas y material más modernos del país, así como también con la gran experiencia con que cuenta Goodyear para fabricar cubiertas de este tipo.

Se construyen en la planta de la localidad de Hurlingham, en el Gran Buenos Aires. La Speedway Gransport pertenece a la afamada Serie 70. Este número 70 es la proporción que existe entre el alto de la cubierta, medido desde el talón hasta la banda de rodadura y el ancho de la banda. Es decir, que el alto es el 70 % de la banda. La Speedway Gransport se fabrica en las medidas correspondientes a las llantas de 14" y 15".



En bien de su propia seguridad use

extremos y rótulas **Thompson**



Fabricados por Thompson Ramco Argentina, UNICA planta industrial argentina que produce esta línea para el mercado de reposición con licencia de fábrica de los Estados Unidos.

Estos fabricantes de automotores han adoptado como equipo original nuestros varillajes de dirección o rótulas de suspensión y en determinados modelos, ambos elementos:

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S.A., CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A., FIAT CONCORD S.A., FORD MOTOR ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A., JOHN DEERE ARGENTINA S.A., DINFIA.

FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS



Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.

FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOULDRIIDGE INC. (Ahora TRW INC.) DE EE. UU.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONEY CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

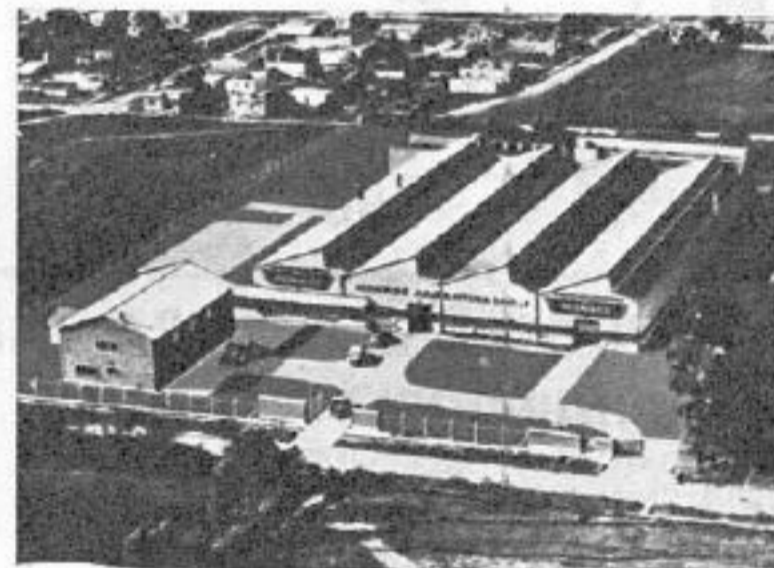
MONROE ARGENTINA

En el Plaza Hotel tuvo lugar la conferencia de prensa convocada por Monroe Argentina, nueva filial de la mundialmente famosa empresa dedicada a la fabricación de amortiguadores.

La sucursal argentina operará como sociedad anónima con dependencia directa de la casa matriz, con personal íntegramente argentino, incluyendo la totalidad de su cuerpo ejecutivo.

Los proyectos para Monroe Argentina se inician con una inversión que supera los 2.000.000 de dólares y una producción que triplicará la actual en un término relativamente corto.

En dicha conferencia estuvieron presentes el señor Charles S. McIntyre, presidente de Monroe Auto Equipment Co. de los EE. UU., asistido por los señores William D. McIntyre Junior, vicepresidente ejecutivo a cargo de Operaciones Internacionales, Joe E. Bickel, vicepresidente de Comercialización y Charles S. McIntyre II, gerente de Comercialización de la empresa norteamericana, y el ingeniero Guillermo Recaño, gerente general de Monroe Argentina, altos directivos de la filial local y miembros de CMG Publicitaria, agencia que tiene a su cargo el asesoramiento publicitario de dicha firma.



**DONACION DE
EATOM EJES I.C.S.A.**

Con la asistencia de altas autoridades nacionales, provinciales y representantes de la prensa extranjera y local, se llevó a cabo un acto de entrega por parte de EATOM EJES I. C. S. A., subsidiaria de EATOM YALE & TOWNE Inc., de cabezales de diferenciales de 2 velocidades seccionados para uso didáctico. Con tal motivo se trasladaron hasta la planta que dicha compañía posee en la Ruta 8 km 36,500, los directores de distintas escuelas de la capital e interior del país. En el acto, el presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica, general (RE) Ovidio Solari, hizo entrega de los cabezales de diferencial, donados por el señor ARCHIE FRAME, presidente de EATOM EJES I. C. S. A.

Luego del acto se realizó una visita a la planta industrial que cubre una extensión de 15 hectáreas. Al finalizar la misma se sirvió un almuerzo a los invitados.

*hágase
de*

RANKING

...y que lo miren!



PLUSFERRI

*¿audaz tiempo de
futuro en prendas sport?*

RANKING

OTRO IMPACTO
induswheel S.A.I.C.

Pantalones... camperas... pantalones americanos...
conjunto "tuerca",... todo,... masculinamente elegantes...!!!

Y para una femenina y firme presencia... polleras...
camperas y pantalones con vertiginosos ritmos y colores!!

¿ME PERMITE UNA PREGUNTA?

de Julio Bulani, Córdoba.

Deseo, si son tan amables, me contesten un pot-pourri de preguntas.

1) Juan M. Fangio ganó 24 Grand Prix. ¿Sí o no?

R.: Antes de contestarle la pregunta, le diremos que, efectivamente, hemos cometido un pequeño (¿?) error, del cual nos disculpamos oportunamente en el número especial dedicado al TC. Tal cual dice usted, errar es humano, siempre y cuando uno no sea soldado y esté en la guerra. De todos modos, algunos recalitrantes de nuestra redacción estiman que el error fue cometido adrede, para romper con la monotonía de nuestra perfección. ¿Usted se da idea de lo que es hacer las cosas siempre bien?

Yendo a su pregunta, efectivamente, el "Quintuple" ganó 24 Grand Prix.

2) ¿Cuántos Grandes Premios ganó Jim Clark?

R.: Ganó 25.

3) ¿Existe una nueva edición del libro "50 años de automovilismo deportivo" de Borocotó Jr.?

R.: Existe una nueva edición, que es precisamente la última.

4) ¿Hay libros sobre el historial del automovilismo deportivo argentino en sus diversas categorías? ¿Dónde los puedo ubicar?

R.: No hay publicaciones de ese tipo.

5) ¿Los corredores Nuvolari y Campari no vinieron a competir a nuestro país?

R.: No. Razones de Status.

6) ¿Existe en el almanaque el día del corredor de autos?

R.: El día del corredor no, pero existe el día de San Cristóbal, que según nos han informado, anda prendido con todos los automovilistas.

7) ¿Quién contrató a Pronello; la fábrica o la comisión de concesionarios Ford?

R.: La comisión. Lo que no sabemos es Quién le teme a Virginia Woolf.

8) Los Huayra, ¿tendrán motor F-100?

R.: Sí, señor.

9) ¿Tienen conocimiento de la existencia de alguna asociación que reúna a los competidores de "Búsqueda del tesoro"? De no ser así, les informo que aquí, en la Docta, existe una desde 1966. Este año compitieron 362 equipos, incluyendo a nuestro colaborador Héctor Acosta.

R.: De acuerdo con lo que usted nos cuenta, y que acertamos en parte por razones de espacio, la asociación cuenta con toda la organización necesaria para funcionar como tal y nuclear a los simpatizantes de tal actividad. Los felicitamos por la iniciativa. Lo que no podemos explicarnos es la intervención de Héctor Acosta, dado que esas com-

petencias requieren cierta habilidad, y como todos sabemos, el bueno de Héctor, fugitivo de Don Orione, es un delirante total y un zombie completo.

DE ROPA Y CONFUSIONES

de A. B., Quilmes.

Quisiera me aclararan dudas sobre los siguientes puntos:

1) ¿Qué significa S. T. P. y ESSO?

R.: Por enésima vez, aclaramos que S. T. P. significa Scientifically Tested Products. ESSO es una deformación fonética de la pronunciación en Inglés de la sigla S. O. (Standard Oil). Además, significa Enrique Sebastián Sánchez Ortega, objeto con barba que ocupa un lugar en el espacio de nuestra redacción. O sea que Esso quiere decir eso. ¿Está claro?

2) ¿Cómo hay que ir vestido al autódromo? Concurrí a las 100 vueltas Shell con un pantalón algo ajustado y una polera, y he sido víctima de insultos.

R.: Nosotros fuimos todos vestidos sin polera y con pantalones normales y nadie nos dijo nada. Parece increíble, ¿no?

3) ¿Qué velocidad puede alcanzar un automóvil en marcha inversa?

R.: ¿Qué automóvil?

4) ¿Qué velocidad alcanzan las cups de Pauloni, Zaremba y Conejero?

R.: Poca, poca... muuy poca. Alrededor de 180 km/h.

5) Corsa está muy "piola"... ¡Pillines!

R.: Gracias por el elogio... ¡Picarón!

si yo fuera hombre...



... usaría todos los productos

MORWIN

SUCURSALES:

ROBARIO
Córdoba 836 - T. E. 43427/44198

CORDOBA
Rivera Indarte 428 - T. E. 20871

MENDOZA Luzuriaga 414 - T. E. 47068
y CONCESIONARIOS

...porque con UNA LLAVE Y UN DESTORNILLADOR, es tan fácil armar la línea de estanterías de acero y muebles MODULARES, que se combinan a voluntad.

Y para mi automóvil y lancha, cajas para herramientas MORWIN y bidones herméticos SEGURIT.

TALLERES METALURGICOS **MORWIN S.A.** VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7582/9061 • BUENOS AIRES

¿Que será la Argentina 1969:

Liberal, Comunitarista, Neoliberal, Desarrollista?

En pocas semanas, cuatro autores: Alvaro Alsogaray, Rogelio Frigerio, Federico Pinedo y José Manuel Saravia, expusieron sus ideas sobre la Argentina futura.

Cada posición representa una corriente ideológica. Pero también una forma diferente de ver a nuestro país, mañana. Revista PANORAMA SEMANAL publica un informe total sobre las cuatro Argentinas conjeturales.

Perón hacia el exilio, Lonardi hacia el derecho.

Perón se refugia en la cañonera Paraguay y avanza hacia el exilio. Lonardi proclama que su gobierno será el imperio del derecho. En Buenos Aires se manifiestan dos realidades contradictorias: la avenida Santa Fe y los puentes de Avellaneda. Y afloran las contradicciones internas del gobierno revolucionario.

Ud. necesita revisar aquellas jornadas de 1955. PANORAMA SEMANAL le entrega testimonios y documentos imprescindibles en su exhaustiva investigación histórica "De Perón a Onganía".

Parkinson: el mal de la burocracia.

Con humor, y agudeza, el experto inglés Northcole Parkinson explicó a PANORAMA SEMANAL por qué las empresas e instituciones crecen sin aumentar su productividad, por qué los altos funcionarios siempre exigen dos colaboradores y por qué conviene rebajar los impuestos.

Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera léalo en revista

PANORAMA SEMANAL

Cómprela para estar al día toda la semana.



PAREN A LOCICHE, ME QUIERO BAJAR (FUJI)

La filosofía oriental de la esgrima boxística de Nicolino Locche venció sin atenuantes a la vehemencia casi latina de Paul Fuji, un kamikaze que no dio en el blanco. Locche, tantas veces calificado de hábil pero inofensivo, demostró que su arte no sólo consiste en neutralizar totalmente cualquier ataque, sino también en construir una ofensiva hecha de justeza e inteligencia. Revista SIETE DIAS ILUSTRADOS le ofrece el informe más completo sobre la pelea por el título mundial de los medio-medios juniors.

FOTOGRAFIA: ARTE PARA TODOS

Los mejores fotógrafos de Bs. As. revelan los secretos de su oficio. El "abc" de la fotografía, explicado gráficamente en una super-práctica guía para el aficionado, en la que encontrará: cámaras, características técnicas, y precios.

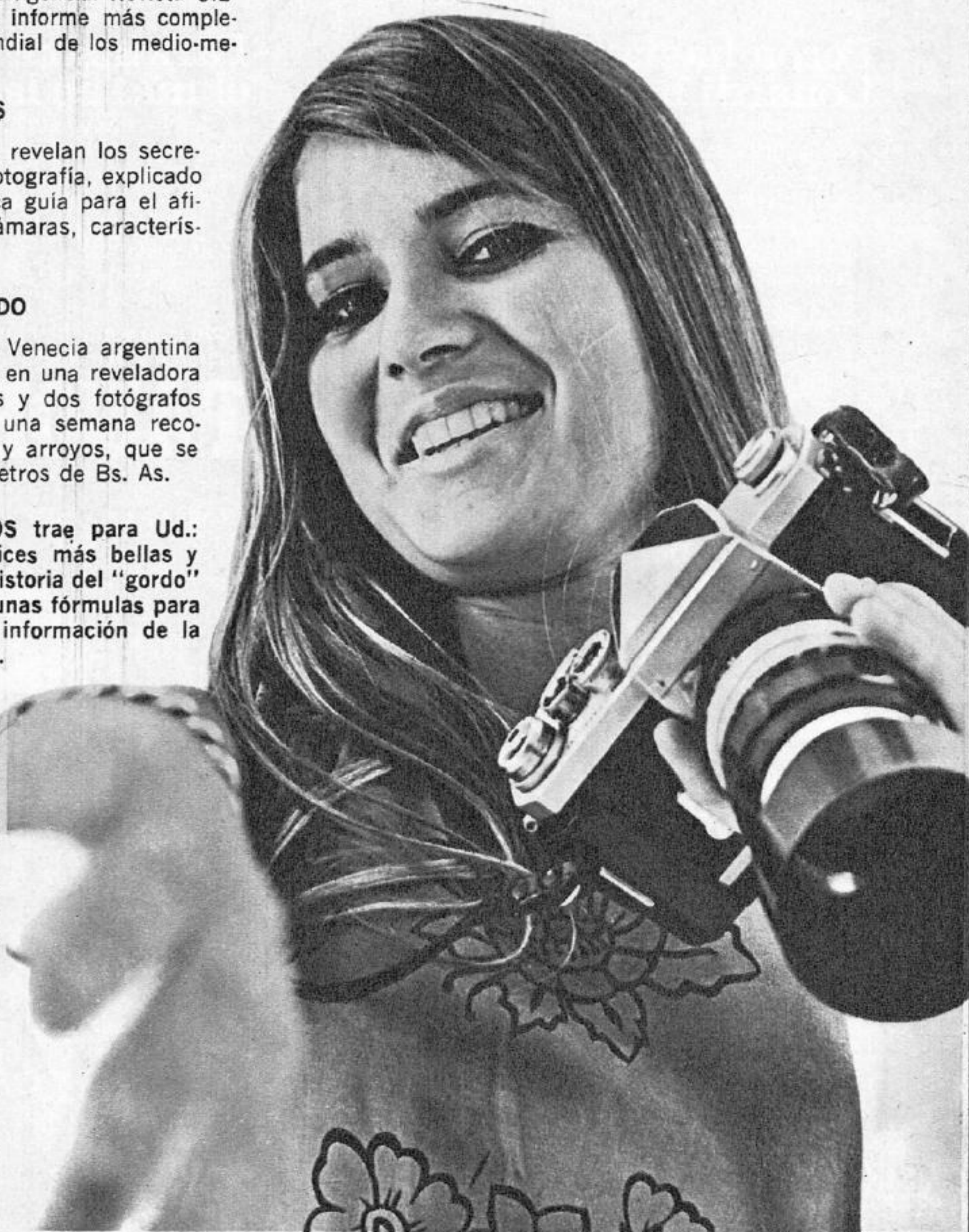
EL DELTA: UN MUNDO IGNORADO

La explosiva belleza natural de la Venecia argentina y la desolación de sus habitantes, en una reveladora nota realizada por dos redactores y dos fotógrafos de SIETE DIAS, quienes durante una semana recorrieron el laberinto de islas, ríos y arroyos, que se encuentran a menos de 100 kilómetros de Bs. As.

Además, SIETE DIAS ILUSTRADOS trae para Ud.: Michele Mercier: una de las actrices más bellas y antipáticas del cine • Lotería: la historia del "gordo" de Navidad • Parapsicología: algunas fórmulas para convertirse en brujo • Toda la información de la actualidad nacional e internacional.

Revista

**SIETE
DIAS
ILUSTRADOS**



El semanario de información que más circula en el país. Adherido al I.V.C.

Parabrisas CORSA mercado

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.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
2 CV lujo	1967	680.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec. ...	1956	620.000
B. Air 8 aut. ...	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ...	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. ...	1959	720.000
Impala 6 mec. ...	1959	800.000
Impala 6 mec. ...	1960	950.000
Impala 8 aut. ...	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. ...	1961	1.000.000
Impala 6 mec. ...	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. ...	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. ...	1963	1.400.000
Impala 6 mec. ...	1964	1.600.000
Impala 8 aut. ...	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.550.000
Special	1967	1.350.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ...	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc.	1957	520.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LÍNEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv.	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambasad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambasad. 990.	1964	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambasad. 990.	1965	1.150.000
Ambasad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambasad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	320.000
Dauphine	1961	350.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967	1.500.000
Coronado	1967	1.550.000
Gran Turismo	1967	1.580.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000
PICK - UPS USADAS		
ARGENTA		
Pick-up	1962	580.000
Pick-up	1963	600.000
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
CITROËN		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
DODGE		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
FARGO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000

MARCA PRECIO

FIAT

Multicarga 1500	1964	770.000
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1967	900.000

FORD

F-10	Pick-up	1960	700.000
F-100	"	1961	750.000
F-100	"	1962	800.000
F-100	"	1963	850.000
F-100	"	1964	900.000
F-100	"	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-100	"	1967	1.150.000

JEEP

IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	"	1962	500.000
IKA	"	1963	530.000
IKA	"	1964	560.000
Glad. V	"	1964	580.000
Glad. X	"	1964	600.000
Glad. V	"	1965	620.000
Glad. X	"	1965	650.000
Glad. V	"	1966	680.000
Glad. X	"	1966	720.000

MERCEDES BENZ

170	Pick-up	1951	270.000
-----	---------	------	---------

RASTROJERO

Pick-Up	1961	390.000
"	1962	420.000
"	1964	490.000
"	1965	520.000
"	1966	560.000
"	1967	620.000

STUDEBAKER

Champ.	1963	550.000
Champ.	1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION

1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000

CITROËN

2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000

CHEVROLET

Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.761.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p.	2.134.000

DODGE

Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000

ESTANCIERA

UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200

FIAT

600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000

FORD

Falcon, taxi, 4 p.	1.736.000
Falcon Stand., 4 p.	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p.	2.021.000

MARCA PRECIO

Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000

PEUGEOT

404 Gran Lujo, 4 p.	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p.	1.665.000

LINEA 380 IKA-RENAULT

Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100

JEEP

JA-3UB, t/simple	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000

RENAULT

R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000

TORINO

300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p.	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

I. M. E.

Rastrojero (diesel)	1.425.000
Doble Cabina	1.680.000

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A DODGE Standard

D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000

De Lujo

D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000

Standard

D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000

De Lujo

D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000

CITROËN

Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000

FIAT ARGENTINA S. A.

Multicarga 1500	1.191.000
-----------------	-----------

FORD MOTOR ARGENTINA S. A.

F-100 chasis s/caja	1.655.000
F-100 chasis c/caja	1.720.000

GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.

Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545

IKA-RENAULT

Jeep T-80 t/simple	1.553.300
Jeep T-80 t/doble	1.782.000
Jeep Frontal, naftero	1.644.600
Jeep Frontal, diesel	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble	1.103.600
Pick-Jeep t/simple	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE

D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
-------------------------	-----------

S.A.F.R.A.R.

Peugeot T4 B	1.255.000
--------------	-----------

PRIMER PUESTO EN CALIDAD

Repuestos Legítimos



Garantizados por el control de calidad de General Motors Argentina S.A. Por su eficacia y rendimiento, son símbolo de confiabilidad a lo largo y ancho del país.

PARA TODA LA LINEA



Usted, que anda FUERTE...

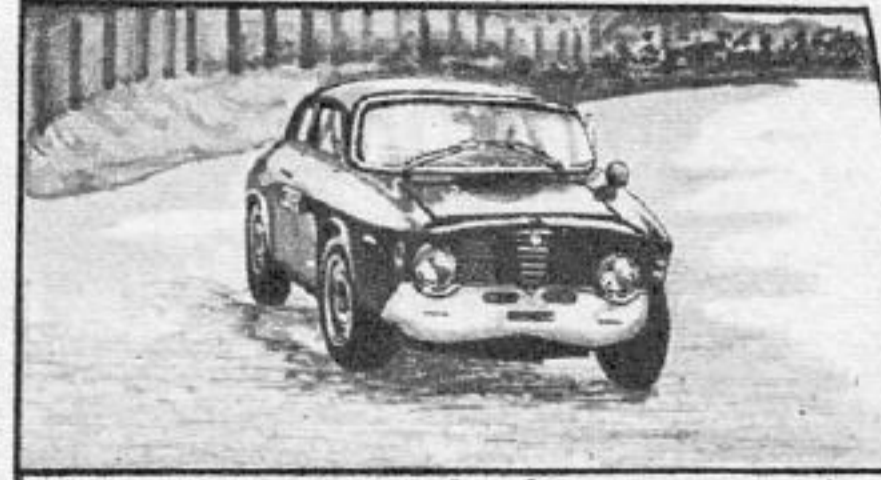
equipe su auto ó pick-up con

El amortiguador

de los que andan

MUY FUERTE...

Equipo original de producción, competición y equipos oficiales de Porsche, Ferrari, Mc Laren, Alfa Romeo, Brabham, Ford-cobra, Ford MK IV, G. T. 40 y Mustang G.T., Lola, Volvo, etc.-



- Tenida perfecta.
- Realmente regulables.
- Duración extraordinaria!

Disponibles para todas las marcas nacionales de autos y pick-ups.

ANDREWS RACING PARTS; Av. Libertador 1746 Cap. adquiéralos en: COLOMBO, CACHEDA, BALZANO; Hon. Pueyrredón (ex-Parral) 1506, Cap. AUTONAUTICA SUR; Corrientes y Lavalle, Bahía Blanca. importados de HOLANDA y distribuidos por:

T. H. JEFFREY é HIJOS S.C.A.

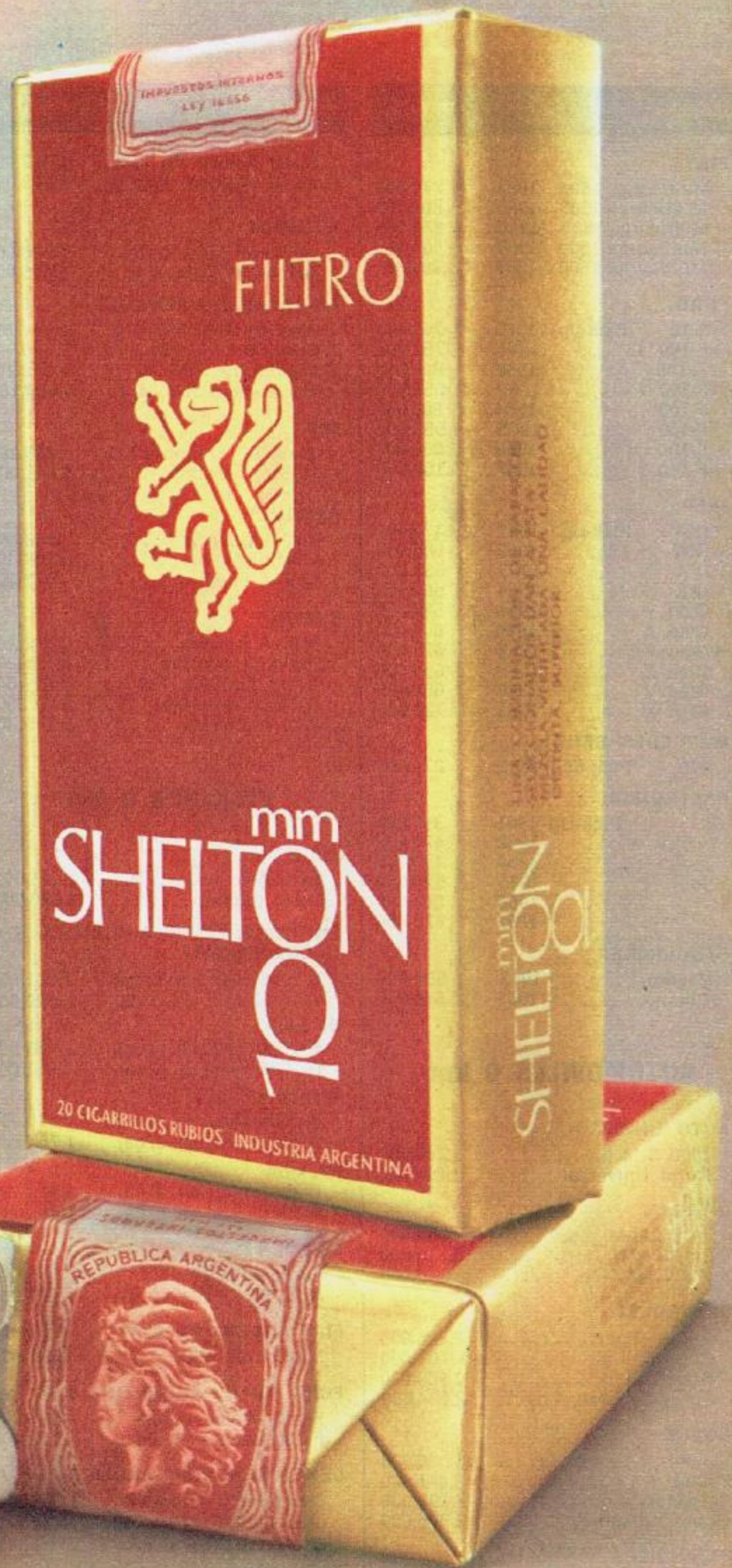
Tacuari 355

TE. 38-2864/3136

en "cien" encienda un Shelton

Shelton es mucho cigarrillo. Son 100 mm de nobles tabacos en rica mezcla, finísimo papel y filtro justo, para que usted no pierda ni un milímetro de sabor. La marquilla lo sorprenderá: es color "deseo", También cuestan \$ 100 (para facilitar el cambio...)

Shelton, para entendidos



La pick-up Ford sólo le gusta a la mayoría.
Este aviso es para la minoría.

LOS ACTUALES POSEEDORES DE F-100 VOLVERAN A COMPRARLA

MAS RENDIMIENTO • MAYOR VIDA UTIL •
MEJOR VALOR DE REVENTA • DOBLE EJE DELANTERO (Twin-I-Beam)

PICK-UP FORD F-100

Pida una demostración a su Concesionario



cuando el mundo deportivo
exige pruebas indiscutibles
recurre a la precisión **OMEGA**

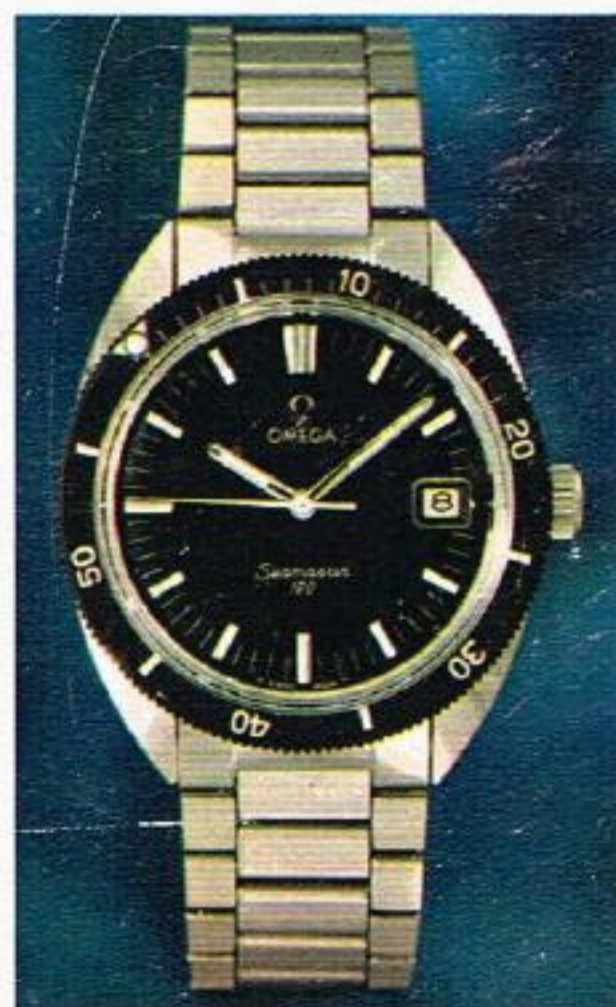
Ω
MEXICO



OMEGA CRONOMETRADOR OFICIAL DE LOS JUEGOS OLIMPICOS



MG 6407 1/5 de segundo. 1 vuelta de la aguja en 60 segundos. Totalizador 60 minutos. Puesta en marcha y parada mediante presión sobre la corona.



SEAMASTER 120. Reloj para deporte submarino de acero inoxidable. Cuerda automática o manual. Sumergible. Antimagnético y antichoque. Indices muy luminosos. Existen igualmente modelos para dama.



CHRONOSTOP. Diseñado para ser usado debajo de la muñeca. Permite cronometrar el 1/5 de segundo. Sumergible. Antimagnético y antichoque. De acero inoxidable.

En el mayor reportaje televisivo de todos los tiempos, 600 millones de televidentes del mundo entero, vivieron con los deportistas, a través de sus pantallas "el suspenso" de la centésima de segundo, que OMEGA marcó con su cronógrafo electrónico OMEGASCOPE.

Los mismos técnicos e ingenieros que han creado esta forma de cronometraje han logrado la misma precisión en los relojes pulsera OMEGA. Tanto unos como otros han sido concebidos para satisfacer con la máxima exactitud —cada uno en su terreno— las exigencias del deporte y de la vida cotidiana.

Ω
OMEGA