80

Parabrisas | Comparison | Compa

de octubre al 3 de noviembre de 1969





YPF es lider también en lubricantes...

Esta es la comprobación: 8 de cada 10 taximetros usan Supermóvil



- No requiere aditivos.
- · Conserva el motor limpio.
- Evita el desgaste de piezas vitales.
- No forma carbón.
- Economiza combustible.

Súmese al alto porcentaje de consumidores de

supermóvil

USE LUBRICANTES YPF... Y PEGUELE FUERTE

Nº 184 del 28 de octubre al 3 de noviembre de 1969



EDITORIAL ABRIL

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

GERENTE GENERAL Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL Raúl H. Burzaco GERENTE COMERCIAL Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL Edmundo P. Scattini GERENTE DE DISTRIBUCION Osvaldo P. B. Andrés



DIRECTOR Guillermo Mártire JEFE DE REDACCION Carlos Fresco COORDINADOR GENERAL Norberto Alvarez Ojea SECRETARIO DE REDACCION Germán Sopeña REDACCION Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi. Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega. y César M. Sorkin Gustavo J. Costas (Archivo) COLABORADORES Sergio Cornejo Carlos Neira, Nicolás Gelormini. Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Rubén Torres. CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR: Juan A. Abraham (EE. UU.) y Franco Lini (Italia). SERVICIOS EDITORIALES Director: Stefan Strocen lefe de Fotografía: Francisco Vera Jefe de Archivo: César Freyer lefe de Correctores: Luis Canossa SERVICIOS DEL EXTERIOR Agencia EFE DIAGRAMACION

DIAGRAMACION Eduardo César González (Jefe). Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse. FOTOGRAFIA Hugo Pérez Campos, Antonio Capria

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad Interino:

Guillermo Coleman

Promotores: Juan Carlos Hiquis,

José Alberto Rivas, Laura Benvenuto

Trático: Nilda Marruco

Carlos Dulltzky y Osvaldo Varone

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC

PARABRISAS CORSA, Copyright per Editorial Abril SAICIF y A. Redaccion: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, Buenos Aires, Rep. Argentina, Tel. 32-6010-29, MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Perio dísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solis 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

El tema obligado de la semana pasada fue para casi todo el mundo la bochornosa actitud antideportiva (y no le agreguemos otros calificativos que merecería) de los jugadores del equipo de Estudiantes de La Plata en su cotejo con el Milan. Los que alguna vez hemos practicado un deporte o lo practicamos, y aun los que sin haberlo practicado lo siguen como simples aficionados, nos hemos indignado y avergonzado, no sólo como deportistas sino como argentinos, por la falta de ética, de hidalguía y de hombría de esos individuos que nos pusieron ante los ojos del mundo a todos nosotros como realmente no somos. Lamentablemente, en nuestro deporte, el automovilismo, ha ocurrido un hecho también deplorable: la policía de Bahía Blanca solicitó la captura del corredor Rubén Errecalde por haber sustraido cuatro ruedas completas a un automóvil estacionado en las inmediaciones de la largada del Gran Premio. El mencionado "deportista" reemplazó las ruedas de su propio auto de carrera, que a juicio de las autoridades de la prueba no ofrecían garantías de seguridad, por las de un automóvil que estaba "a mano", ignorando los más elementales principios de respeto a la propiedad privada. No sabemos si Errecalde ya ha sido detenido o no, pero solicitamos de las autoridades que rigen el deporte automovilístico, la inmediata inhabilitación de por vida para ese piloto como castigo ejemplar, para evitar que se puedan repetir hechos como ése, que dañan la imagen de un deporte que debería ser exclusivo de señores. Así como condenamos un episodio como el precedente, también repudiamos actitudes refiidas con la ética, tales como fraudes reglamentarios, que son lisa y llanamente una estafa contra los bienintencionados que practican el deporte del automovilismo cinéndose a las reglas del juego sanamente. Creemos que las autoridades que deben juzgar tales actitudes tendrían que ser terminantes y aplicar el peso de la justicia con todo rigor, sin pretender ni aceptar justificaciones de ninguna especie. La ley debe ser dura y pareja para todos, ése es el único camino a seguir para preservar el deporte y las instituciones. G. M.

ESTO SUCEDE

Días pasados a uno de nuestros redactores le sucedió un episodio que seguramente se repite a diario en nuestra Capital y que merece ser comentado en forma de protesta.

Nuestro redactor dejó estacionado su automóvil en la calle Tucumán a pasos de la intersección de
ésta con Cerrito. En dicha esquina
el tránsito se halla cortado debido
a que se están efectuando reparaciones en el teatro Colón. Con esto queremos significar que en la
ubicación en que quedó el automóvil no interrumpía en absoluto
el tránsito.

Menuda sorpresa se llevó el infortunado contribuyente - periodista cuando al volver advirtió que el coche no estaba. Entonces se dirigió hasta el corralón de la calle Venezuela y pudo comprobar que allí se encontraba el automóvil. Interpretando que era víctima de una arbitrariedad, se negó a pagar la multa antes de hablar con el juez. Por lo mismo no pudo retirar el vehículo que quedó confiscado.

Al explicarle la situación y luego de breve palabreo, el juez se inclinó por sostener la teoría de que el criterio que él debía hacer privar era el del encargado de la grúa que a su entender sólo conducía al corralón autos que estuvieran en infracción. "Lamentablemente en esta situación usted es el acusado y yo el juez"... Argumento que lógicamente es irrefutable, pero que no dice nada en favor de nuestra justicia.

Finalmente el juez dejó sin efecto la multa, pero de cualquier forma nuestro redactor tuvo que pagar 2.000 pesos para retirar el vehículo. La suma es la que demanda el traslado del automóvil por la grúa. En suma: "tiene razón, pero marche preso".

Esto indica que aun en la circunstancia de que el juez entienda que no ha lugar para aplicar una multa se debe pagar el importe del traslado. Felicitaciones por el criterio oficial.

COMPETENCIAS

NACIONALES

YPF EN LA PATAGONIA

IV ETAPA. Hoy, los pocos y mutiladísimos muchachos que toda-

vía continúan en carrera tendrán que madrugar porque la cuarta de las siete etapas se larga a las seis de la madrugada. La ruta que tendrán que recorrer no será la misma para las tres categorías. La más chiquitita se llegará hasta Punta Natales para visitar quién sabe a quién. La "B" rumbeará para Punta Arenas. Y, finalmente, la "C" tendrá un tirón un poco más largo hasta Ushuaia. La largada se hará con un intervalo de treinta segundos entre máquina y máquina. Finalmente, volverán a juntarse todos nuevamente en Comodoro Rivadavia punto terminal de la etapa para las tres categorías.

V ETAPA. El jueves, luego de un día de descanso reparador para pilotos y máquinas se largará la quinta etapa. Unirá Comodoro Rivadavia con San Carlos de Bariloche tocando los siguientes puntos: Facundo, Leleque, Esquel y el Bolsón entre otros. El horario para la partida también ha sido fijado para las seis y el intervalo entre máquina y máquina será de treinta segundos.

VI ETAPA: Al día siguiente no más, nuevamente se pondrá en marcha la caravana. Entre la guinta y sexta etapa no habrá día sandwich, es decir, que los pilotos no podrán retirar sus máquinas de parque cerrado para efectuar ningún tipo de reparación. El itinerario a recorrer en esta la penúltima etapa será el siguiente: San Carlos de Bariloche-Neuquén. Las rutas por las cuales transitará serán la 40 y, posteriormente, la 22. Tocando entre otras los siguientes puntos: Pilcaniyeu, Junin de los Andes y Zapala. La largada tendrá lugar a las 9 y las máquinas serán lanzadas con intervalo de diez segundos entre sí.

VII ETAPA. Se va la última. Los pocos que quedan, comenzarán a sufrir como beduinos contando la cantidad de kilómetros que faltan para encontrar la bandera a cuadros. El itinerario dominguero, en esta oportunidad comprenderá Neuquén-Santa Rosa. Entre otros los puntos que tocarán serán: General-Roca, Chelforo, La Japonesa, Puelches y General Acha. La largada tendrá lugar a las siete y el intervalo entre máquina y máquina con que largarán será de diez segundos.

INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPO,

SPORT Y GRAN TURISMO

En España se disputarán las seis horas de Jarama. Esta carrera no otorgará puntos para el campeonato de la especialidad que como se recordará finalizó en agosto en Austria.

CAN-AM

En el circuito de Riverside. Será la décima prueba por el trofeo que ya ganó virtualmente Denis Hulme.

"Vos quedate ahí no más que mientras las carreras sean de autos no te va a pasar nada. Ahora el día que sean de aviones..."



Cano Hector Acosta



Visualizando en el mapa el Gran Premio ya vuelve para arriba otra vez, después de haber tocado la parte más austral del país (y de Chile), sin haberse encontrado todavía con los temidos caminos que fueron el cuco de los días previos. Hubo dificultades, si, pero nada demasiado imposible de superar. Se puede decir por cierto que sufrieron más los motores por las rectas interminables, que las estructuras de los autos por el tipo de caminos. Hay ripio, hay piedras grandes, hay lugares traicioneros, pero de todas maneras el enorme porcentaje de los abandonos se debe exclusivamente a razones de motor y no de autos despanzurrados.

No se produjeron demasiados abandonos y el tendal quedó únicamente en la primera etapa, cuando los motores se exigieron con el habitual desatino de la primera etapa de todo Gran Premio. Luego se mantuvo un ritmo

muy lógico, a pesar de promedios elevados, y las posiciones generales se mantuvieron en forma bastante permanente en las tres categorías. En la categoría grande se retrasó mucho Di Palma en la segunda etapa, para recuperar después, y en la chica, Rubén Alonso ganó dos etapas consecutivas, para luego arribar último en la tercera, por culpa de un inoportunísimo vuelco. En la del medio, en cambio, Paco Mayorga asombra con su regularidad y método, punteando siempre la general. Pero en las tres clases hay nombres que se mantienen corriendo con la mente puesta en las siete etapas de este Gran Premio. Se Ilaman Gradassi, Ruesch, Larry, Bonamici, Mayorga, Carubia, Visintini, Cano-Acosta, Castañón, Menéndez Behety, Malnatti y muchos más. Se anda muy rápido pero queda intacto un buen núcleo de autos, incluso el propio equipo Fiat, que en la primera etapa pareció caer definitivamente, mantuvo luego sus esperanzas en buenas colocaciones parciales, mientras guarda todos sus cartuchos en la cupé de Fernandino, que está siempre más o menos cerca.

De todas maneras los Peugeot son demoledores. Del equipo oficial sólo desertaron dos autos — López y Condomí—, cuando ya casi trascurrió medio Gran Premio. El equipo Guillermo Billy también apuró posiciones en la etapa de los dos tramos y se acercó un poco más con autos tan robustos como al principio.

En la categoría grande el inesperado atractivo de una categoría que se consideraba ganada de antemano por el equipo oficial IKA-Renault lo brinda Héctor Luis Gradassi con su Torino particular, con el cual puntea la general. Un verdadero toque de ironía para el equipo comandado por el ingeniero Leeper, que organizó un despliegue fuertísimo de elementos y se ve relegado por otro auto similar. Pero el equipo se mantiene casi intacto —sólo Urruti
defeccionó en la tercera etapa—
y por simple cálbulo de probabilidades lleva las de ganar frente ai cordobés Pirín.

Sea lo que fuere hasta ahora, es opinión generalizada entre todos que el Gran Premio recién comienza definitivamente con la bandera de largada de la cuarta etapa, donde el camino sí presenta dificultades mayores, donde se enfilará hacia la cordillera y cuando los autos comenzarán a sufrir lo peor. Sin embargo, los coches que quieren ganar en todas las categorías mantienen una fuerte salud y el problema que deben enfrentar no será seguramen te el trazado mismo del GP sino la lucha que se avecina entre los propios pilotos por un primer puesto definitivo, que en este momento no parece fácil para nadie.



Por CARLOS FIGUERAS, ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y CESAR SORKIN Fotos de MARIO CASTELLAZZO y EDUARDO KLENK

Gradassi se encarga de brindarle un buen susto al equipo oficial Torino, Grar carrera del cordobés.

Luis Di Palma el brillante ganador de la primera y tercera etapas.

DETURISMO - 12. HAPA---

QUEDO ELITENDAL

El Gran Premio que parecía imposible se puso en marcha, pese a los detractores que anunciaban abandonos en masa debido al estado de los caminos. La primera depuración, como toda etapa inicial de un G. P. Alonso en la "A", Mayorga en la "B" y Di Palma en la "C" los primeros triunfadores. Una pérdida irreparable: Eddie Boyadjian

ANTES DE LARGAR EN RAHIA BLANCA

El viejo Gran Premio nuevo...

Con otro recorrido, con diferentes características, con la mitad de inscriptos que en el G. P. '67, con gente conforme, gente disconforme, equipos más poderosos que nunca... pero envuelto en la vorágine de pronósticos, posibilidades y emociones características de todos los Grandes Premios.

LOS EQUIPOS

En Peusur, concesionaria Peugeot en Bahía Blanca, estuvo congregado el equipo de Dorrego Competición (Migliore, Casá, Mayorga, Bonanno, Bonamici, López, Condomi Alcorta). Conjuntamente, determinaban un "parque cerrado" particular" dentro del mismo local los autos de Guillermo Billy (Castañón, Marincovich, Juchet, Menéndez Behety), los tres aparatos de Grey Rock y el solitario de Hugo Sala, "El Gitano". Como siempre, asumiendo la total responsabilidad del equipo Dorrego, el Dr. Raúl Fernández Aguirre. Si hubiera que crear una palabra que resultara sinónimo de "Director Deportivo", saldría inmediatamente el nombre de Fernández Aguirre. El Team de los Peugeot "mostaza-negro" de Dorrego se detuvo en Olavarría -en lo de Emiliozzi— con la intención de carburar correctamente los autos. Elegida que hubo sido la recta adecuada y carburados los autos, se trasladaron hacia Bahía,

En cuanto a política a seguir





con respecto a Fiat, F. Aguirre aseguró que venían "a correr una carrera, no a una guerra civil o batalla campal ...". Organizativamente hablando, toda la gente de Peugeot coincide en afirmar que es una carrera imposible para particulares. Los dos teams más numerosos - Dorrego y Billy - han combinado la acción de sus auxilios. Dorrego cuenta con tres camiones, tres pick-ups y cuatro autos, además de un avión. Billy cuenta con un camión, dos pick-ups y cuatro autos. Ambos equipos colaboran Ilevando nafta para los particula-

Un tercer equipo, el de Grey Rock, determinado por el "Tío" Dubourg, Hernán Dubourg y Ruben J. Joly, se suma a las huestes del león en este GP. La responsabilidad técnica de los autos queda a cargo de Vicente Risatti, de larga campaña en MA. F-1 y TC, actualmente retirado de la actividad pero lo suficientemente cerca de los fierros como para garantizar la calidad mecánica de los autos de Grey Rock.

res que corren con Peugeot.

Quedaría un equipo más —"Francomodoro"- correctamente organizado, estando los 3 Peugeot que lo forman, a cargo de Daporta, Ke-

sen y Martinez.

En la contraparte de la categoria "B", el equipo de la Scudería de Concesionarios Fiat (Pairetti, Reutemann, R. Canedo, Pedelaborde, García Veiga, Galluzzi, Fernándino). También manifestando absoluta independencia con respecto a la carrera que haga Peugeot. Claro que ambas posiciones son ideales... Cuando la ausencia de autos por una y otra parte empareje situaciones, aparecerán los planes escondidos "en la manga", y cada uno funcionará de acuerdo exclusivamente al funcionamiento del

En el local de la agencia Fiat también toda la actividad previa a la entrega en Parque Cerrado. No solamente los autos de la Scuderia, sino también cuanto Fiat con algún número pintado en la puerta anduviera por Bahía Blanca, Miguel Angel Galluzzi, como responsable de la "integridad Fiat", pero esta vez arriba de un auto junto a Berghella, corriendo el GP, en función de muletto.

Toda una organización similar a la de Peugeot complementando y apoyando logísticamente la acción de los autos en la ruta, disponiendo de una flota de Multicargas del tradicional camión "e anche"

de tres aviones.

La libertad de acción para cada piloto en cuanto a su necesidad es la tónica de la Scuderia de Concesionarios. Claro que las circunstancias obligarán a administrarse de otra manera. Porque en caminos como los que impone este GP, las posibilidades de rotura son riesgo permanente para todos, y más para Fiat, debido a su característica fragilidad en carreras largas. Antes de largar, Pairetti decía: "Yo tengo que salir pata a fondo. Desde donde largo, me va a resultar muy dificil sacar alguna ventaja en la primera etapa, que es la más veloz, si no salgo matando . . . ".

Otros equipos tan importantes como los mencionados: el oficial de IKA en el que solamente el nombre de los pilotos cobra importancia. No pasa en la categoría grande lo que pasa entre Fiat y Peugeot. La "C" está formada por Torinos, exclusivamente, con un Chevrolet y tres Ford Falcon mechados. Si Cachabacha no mete la cuchara, es de imaginar que al terminar el GP, un Torino será dueño de la categoría. En una carrera donde los beneficios que se obtengan al ganar son aprovechados publicitariamente por las fábricas, el hecho que una categoría tenga "nombre puesto" desde la largada, anula en parte la lucha por ganar. Oficial o no, un Torino va a ganar. Si son los oficiales, mejor. Para IKA-Renault, "Larry", Malnatti, Urruti, Ruesch y Di Palma. Motores de Leeper. Asesoramiento de Berta, ¿Qué más se necesita para ganar el GP?

Un nuevo GP en marcha. Equipos, particulares, auxilios... La larga caravana otra vez en movimiento. Esta vez no fue desde el ACA hasta Pilar, entre flashes, faros y escapes abiertos. Nada de pelearla en Dique Los Molinos... nada de Cuesta Miranda . . . ni Ilegada en Pergamino... Esta vez, desde Bahía Blanca hasta Ushuaia. Cuando la discusión llegue a su apogeo, el GP habrá terminado. Y no hay nada que hacer. Lindo o feo... el Gran Premio es el Gran Premio...

SAUDADES DA BAHIA

(O EN LA LINEA DE LARGADA)

Carlos Pairetti, opinando: "Este GP es larguísimo. Esa es la queja general. Lo que sí, jamás he visto una organización como la de este equipo. Todo es perfecto", refiriéndose a la Scuderia Flat.



"Todos creen que este GP resentirá solamente las suspensiones y estructuras, olvidándose que fundamentalmente, ésta es una carrera para que sufra el motor. Acordate de lo que te digo cuando leas los promedios de la «B »..." Así hablaba Castañón, mientras Edison "Tio" Molinaro, director del equipo Billy, asentia.

En la largada, Paco Mayorga ofrecia al "Chino" Canedo un salame de generosas proporciones, parte del cargamento que Osvaldo "Cocho" López había traído desde Baires para distribuir generosamente entre la gente de Peugeot, Decía Paco: "Cocho se tralo una valija liena de salamines, "Chino"... tomá... servite uno... La elegancia de Canedo lo hizo desistir del obsequio...

Y el "Chino", cuando la conversación de los salamines hubo terminado, contestó a Paco Mayorga cuando éste le elogiara los guantes para carrera: "Y, mirá, Paco... hablé a Les Leston y le dije: Mirá, tío Les.. Paco me pasa el trapo siempre... ¿Podés mandarme algo? Y tío Les me mandó estos guantes. Así que cuidate, Paquito ... ".

Hay cosas que no pueden ser. Ni siquiera como gracia. El auto de Errecalde Allende fue impedido al largar por no tener cubiertas adecuadas. Errecalde, disfrazado de astronauta para correr el GP, se apoderó de las cuatro Cinturato que tenía colocadas un Torino particular estacionado en las cercanias... y largó. Mai Errecalde. Eso tiene un nombre muy fulero...

Sobre el costo del GP opinaba Edgardo Boschi: "Esto lleva más de un millón de pesos... y me quedo corto. Es casi imposible para el particular medio hacer el GP. Yo tengo una solución, en carreras de este tipo: dos etapas solamente; por ejemplo Bahla/ Punta Arenas-Punta Arenas/Santa Rosa. Lógicamente, todo el trayecto sin pretender ganarie a los equipos... quedándose a la expectativa no más...".

En la puerta del hotel Austral, mientras la llovizna del lunes a la tarde amenazaba con aguar la largada, conversando con Guillermo Billy: "El Gran Premio y las competencias en general son el mejor estimulo para las fábricas. La gente se queja de que todo queda reducido a una lucha entre fábricas... que en definitiva es lo más positivo, porque de esa lucha se sacan conclusiones que en última instancia sirven para mejorar los autos de calle ... ".

Castañón a Pepe Migliore: "Te voy a pasar justo dor de termina la empalizada amarilla"... Pepe a Castañón: "Voy a dejar que me alcances hasta la entrada de la tierra... Después..." Cabe destacar que la empalizada amarilla era la que determinaba el corredor de largada...

Angel Monguzzi: "Una carrera demasiado larga. Se puede romper de todo en cualquier momento. Y no me proguntes qué opino de las carreras largas, porque te puedo contestar cualquier barbaridad ... ".

El parque cerrado. Un tema aparte. Llegar hasta él significa una antesala del GP. Pozos tremendos, tierra suelta en el aire. Desorden total hasta llegar, y más desorden adentro. El recinto, especialmente, destinado a "guardar" los autos se salvó: muy ordenado y amplio. No así el "vestíbulo". Los esfuerzos de Sierra y Ricotti, loa-

Dia de largada. Ventoso, frío... El primero en llegar al parque cerrado ubicado en el predio de la Sociedad Rural de Villa Bordeu fue Ernesto Ranno, con Flat 1500, alrededor de las 8.30 de la mañana. El madrugador arregló algo ubicado dentro del vano motor e inmediatamente salió a probar a la ruta.

YPF puso en venta y al mejor postor 10.000 litros de nafta común, 15.000 de súper, 17.000 de 100/130 octanos y 22.000 de 115/145. Ofrecian, además, todas las posibilidades de lubricantes que un veleidoso pudiera imaginar.

Roberto Pedelaborde y Lole Reutemann: "Este GP comienza después de la cuarta etapa. Al principio habrá que administrarse y cuidar, y luego, será el momento de jugarse..."

"Larry" y Urruti entregaron sus autos cinco minutos antes del final del plazo no penalizado. "Larry" manifestó que el recorrido es acorde a una carrera de tal magnitud. Por otro lado, Ricotti, comisario deportivo del GP, aseguraba que es un retorno a las viejas épocas, con una ventaja fundamental: "Ahora se corre con autos nacionales...".

EL PRIMER TRAMO OUEDO ATRAS

Ni tanto ni tan poco. Esa es la pura verdad. No nos vamos a poner en difíciles, sibaritas o cosa parecida. La tan vapuleada ruta del Gran Premio que hoy se empezó a vivir, no es ni una cosa ni la otra. No es la autopista de Ezeiza, pero tampoco es un desastre intransitable.

La primera etapa entre Bahía Bianca y Rawson prometia promedios altos y no nos defraudó pese a la Iluvia. En los tramos de ripio A la izquierda: Bonamici (112) y Mayorga (111) viajaron chupados y "mataron" a la competencia.

Rubén Alonso, un cómodo puntero de la general, después de ganar dos etapas consecutivas.

> Antes de largar en Bahla Blanca los Peugeot recibian los últimos toques.

A la derecha:
Antonio Castro Alvarez
con un solitario
Chevrolet Super se
defendió muy blen en
los primeros tramos
frente a la horda
de Torinos.





pesado se anduvo despacio, cuidando. En los lomos de burro se levantó la patita derecha y se metió la tercera o segunda si era necesario; en los guardaganados se anduvo con mucho respeto y así se llegó a Rawson, porque en esos lugares un Gran Premio no se gana, sino que se pierde. Y a muchos les pasó eso.

No hablemos de la cantidad de abandonos del primer tramo, porque desde que el GP se inventó la etapa inicial siempre fue filtro. Los improvisados, los mal preparados y hasta los "loquitos" se quedan ahí, no más y hacen que se forme una imagen no del todo real. Este GP 1969 no fue excepción y un porcentaje elevado quedó tirado al costado del camino con trabajo para chapistas o, directamente, con coches en condiciones de tirarlos. Así se inició este Gran Premio "monstruo".

Y para hablar de competencia propiamente dicha qué mejor que empezar con la clase "B". Donde los Fiat y los Peugeot se dan como en la guerra todos los domingos. Sin embargo este GP nos desilusionó en este aspecto. De entrada no más los Peugeot coparon la banca y los Fiat comenzaron con la serie interminable de problemas de manchones de caja, junta de tapa, amortiguación, etcétera, etcétera. Los Peugeot hacían valer su indiscutible (y esta vez queda demostrado definitivamente) nobleza de construcción y robustez de tren delantero. Pero en velocidad también las cosas estaban del lado de los Peugeot. Se pensó que la primera y segunda etapa serian las ideales para las cupé rojas del equipo que comandan Grossi y Galluzzi. Nunca, desde la salida de Bahia Blanca, los Fiat marcaron el ritmo. Se retrasaron antes de entrar a Patagones y Esteban Fernandino era el mejor clasificado con una media docena de Peugeot adelante. Si los Fiat tampoco podían a los Peugeot en velocidad pura, mucho menos los podrían en la zona donde el ripio hace estragos y las suspensiones trabajan a destajo. Y así pasó. Los Peugeot de Dorrego junto a los del equipo Billy hicieron suyos nueve de los diez primeros puestos al llegar a Rawson y aunque ésta es la primera, la performance es bastante elocuente, sobre todo si consideramos que Mayorga le Ileva siete minutos al mejor Fiat, lo que le da un respiro grande como para que en tramo a Río Gallegos no

EL GRAN PREMIO POR DENTRO

Siempre sacrificándose por el deber (¡pobre ángel!), nuestro corresponsal en Córdoba, Héctor Acosta, corre el Gran Premio con José Cano. El nos envía día tras día la información "desde adentro".

Desde el Nº 8, por Héctor Acosta

Con bastante buena organización, en Bahía partimos hacia la primera neutralización.

El. 1093 — powered by Berta— anduvo excelente, tirando 6.400 rpm en el asfalto; 5.400 en el riplo liviano y hasta 4.500 en el pesado. En el barro caminó 5.200 vueltas con holgura.

Los primeros en pasar a poco de largar fueron los hermanos guarantes que corren con el seudónimo de "Los Paraguayos". En seguida quedaron atrás, mientras en el espejo se agrandaba la figura de un Renault amarillo: era el de Carubia.

El primer auto detenido era el 1500 cupé de Carlos Alessina. Yanello y "Transfer" pasaron como trombas buscando los primeros puestos. Al costado del camino quedaba un Torino destrozado, el 213 de Eddie Boyadjián. Cuando paramos nos dimos cuenta de la magnitud del accidente. La cupé 380 W sobre la banquina izquierda denotaba las espectaculares características del vuelco fatal. El tanque aún perdía combustible.

Kilómetros después observamos cómo Miguel Angel Galluzi auxiliaba a Reutemann. Había comenzado la debacle del equipo Fiat. Zunino, Pairetti y García Veiga serían los próximos que encontrariamos.

Rosmaldi Visintini experimentaba diversos problemas en su Auto-Union. Su hermano, con el coche en marcha, trataba de anular la bomba de nafta metido dentro del baúl.

Todo parecía normal a bordo de nuestro aparatito, pero un extraño ruido en el vano motor nos alarmaría poco después.

Al llegar a Viedma supimos qué había sido el ruido. La polea del cigüeñal había saltado junto con la correa de la dinamo. Por el orificio libre caía el aceite proveniente del tres bancadas. Polea nueva, sin correa, nafta, aceite y a emprender la marcha de 500 km más hacia la segunda neutralización.

Desde muchos kilómetros atrás ya habiamos tomado contacto con los últimos y rezagados de las dos categorías superiores. Las cupé Fiat oficiales habían regado el camino con sus abandonos. El Dorrego Competición tam-



bién tenía una baja. Osvaldo Abel-López volcó en San Antonio Oeste en un zigzagueo ripioso. Sentado sobre el techo del 404 y con el casco puesto daba tranquilidad a todos.

A García Veiga y Rodríguez Canedo nos aburrimos de pasarlos, parados, por supuesto, y al rato ellos volvían a la carga superándonos. Cuando llevábamos 517 km recorridos nos tocó a nosotros. La Firestone trasera derecha estaba pinchada. En menos de tres minutos la cambiamos y aprovechamos para revisar la nueva polea del cigüeñal. Allí perdimos el séptimo puesto. Nada menos que cinco autos nos superaron en esta detención.

Uno de ellos más adelante diría basta: el 18 de "Transfer" que venía puntero por tiempo.

Reutemann y Ahumada masticaban sus rabias separados por escasos kilómetros.

En la neutralización de Puerto Madryn nos reabastecimos y nada más. 20 km antes nos habíamos quedado sin nafta, en medio del desértico palsaje. De una ambulancia pudimos conseguir combustible como para llegar a duras penas, no sin antes haber perdido otros vallosos tres minutos.

En Madryn, la neutralización no fue tan blen organizada como en Viedma. Al subir nuevamente al pavimento encontramos un Torino que se había abrazado a un puente. El 222, de Santos Luis Muniaín, revelaba que la piña había sido bastante fuerte.

Una ligera llovizna, trasformada luego en lluvia, nos amargaría los últimos 50 km. La tierra, ya barro, con profundos huellones impedia andar.

Dos ambulancias en contra de la carrera nos volvieron a dejar el mismo sabor amargo que cuando vimos el auto de Boyadjián.

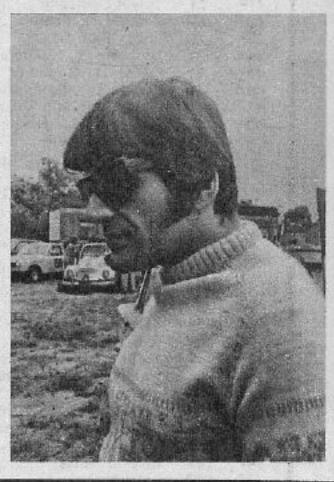
Ya con Trelew a la vista y Rawson más adelante tuvimos que andar a ciegas al quedarnos sin agua en la bolsa del lavaparabrisas y al romperse el limpiaparabrisas. 18 muescas contamos en el "triplex", y dos rajaduras. Contentos por haber llegado, seguíamos lamentándonos del error de

haber largado con la multiplicación "toda larga".

RODOLFO BEBAN OSVALDO PIRO

Por ser populares, todo el mundo lo sabe. Que Osvaldo Piro —capo del bandoneón— y Rodolfo Tilli Bebán —actor— corren el Gran Premio. Sus profesiones no resultan incompatibles al deseo de sacarse el gusto arriba de un auto de carrera. Pero son populares, y pagan el precio. Porque son tan debutantes como muchos otros en este GP, pero sus nombres, ya muy conocidos, se destacan en nómina de participantes. Gente de las tablas, que quiere andar "a la tabla"...





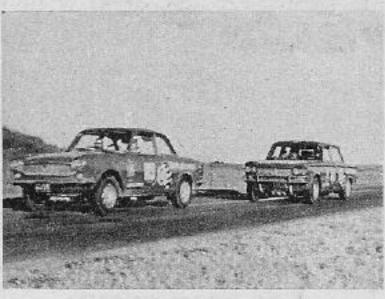
tenga necesidad de vivir pensando en la cupé colorada.

Mayorga fue, sin duda, el que más arriesgó. El que salió a matar o morir, haciéndole el tren a Fiat. Un tren al que los autos de la Comisión no pudieron subir inexplicablemente. Paco no tuvo inconvenientes en escaparse en punta, luchando contra el barrito traicionero que hace bailar los autos y quedar como líder. Atrás, siempre firme, Bonamici con su andar de rutero nato y Norberto Castañón (Billy) con Pepe Migliore a sus espaldas, siguiendo un ritmo parejo y veloz, como para no perderlo totalmente de vista a Paco. Un poquito más allá Juchet, Casá, Condomí Alcorta, Fernandino (mejor Fiat), Menéndez Behety y Marincovich. Como se ve, una fila interminable de Peugeot con algún Fiat mezclado por ahí. Para Peugeot un triunfo total apenas cubierta la décima parte de este GP.









Izquierda, arriba:
Pese a la enorme
desventaja con que
corre Guillermo Von
Wernich hizo rendir
como acostumbra
a su Ford Falcon.

Socarrona sonrisa previa de Paquito Mayorga que abraza sugestivamente a García Veiga y R. Canedo como queriendo decir: ¡hijos miosi

izquierda, abajo: Carios Marincovich y el Peugeot de Billy: buen trabajo.

La única cupé Flat que camina (Esteban Fernandino), seguida por el muletto de Galluzzi.

			"GRAN PREMI				AGONIA" 1969 CA-RAWSON		
CLAS	E "A	" CLASIFICA		LIAFA - DA	MILIA	BLAN	CLASIFICA	ACION	
Pos.	No	PILOTO	MARCA	TIEMPO	Pos.		PILOTO	MARCA	TIEMPO
19	11	Rubén A. Alonso Carlos Yanello	Renault 1093 Renault 1093	6h 00m 51s 6h 07m 15s	169	134	"El Gitano"	Peugeot 404	5h 30m 39s
39	9	Roberto Carubia	Renault 1093	6h 07m 21s	189	164	Hernén Dubourg	Peugeot 404 Peugeot 404	5h 31m 01s 5h 32m 47s
49	32	Jean Pierre Esteguy	Renault 1093	6h 10m 45s	199	162	Manuel Campa	Flat 1500	5h 33m 28s
50	15	"Epsilon"	Renault 1093	6h 11m 20s	209	115	Ricardo J. M. Bonanno	Paugeot 404	5h 33m 34s
69	17	Félix A. Defelippo	Renault 1093	6h 13m 06s	219	154	"Grey Rock"	Peugeot 404	5h 34m 21s
79	12	Ricardo Carranza	Renault 1093	6h 14m 10s	229	192	Carlos A. F. Martinez	Peugeot 404	5h 35m 10s
89	10	Raúl Héctor Cángaro Carlos Caliano	Auto Union Renault 1093	6h 14m 15s 6h 14m 16s	239	159	Rubén J. Joly	Peugeot 404	5h 35m 25s
100	3	Emilio Parisi	Renault 1093	6h 15m 39s	259	167	Carlos A. Pourreuix	Peugeot 404 Peugeot 404	5h 35m 55s 5h 36m 22s
119	1	Angel Monguzzi	Renault 1093	6h 16m 35s	269	122	Norberto Moler	Fiat 1500	5h 39m 46s
129	8	"Cano-Acosta"	Renault 1093	6h 22m 46s	279	181	Severino Cuesta	Fiat 1500	5h 39m 47s
139	23	"Pécora"	Renault 1093	5h 24m 06s	289	195	Domingo Suárez	Peugeot 404	5h 40m 04s
149	24	César Caneva	Auto Union	6h 28m 05s	299	145	Raul Alberto Becco	Flat 1500	5h 40m 23s
159	2	Rosmualdo Visintini	Auto Union	6h 28m 37s	309	120	Juan A. Vallasciani	Peugeot 404	5h 42m 53s
179	48	Jorge Jaureguiberry Walter C. Brenner	Renault 1093 Renault 1093	6h 29m 55s 6h 30m 42s	319	174	José Capozzo	Fiat 1500	5h 43m 16s
189	52	Rodolfo A. Mariani	Renault 1093	6h 38m 51s	339	180	Juan E. Neveu	Peugeot 404 Peugeot 404	5h 50m 17s 5h 54m 27s
199	27	Modesto A. Satorra	Renault 1093	6h 39m 11s	349	110	Mario Vessuri	Fiat 1500	5h 56m 35s
200	6	Alberto Roggero	Renault 1093	6h 39m 39s	359	128	Roberto Oliva	Peugeot 404	6h 01m 22s
210	70	Eduardo Luppi	Renault 1093	6h 41m 16s	369	109	Abby Apkarián	Fiat 1500	6h 03m 36s
229	28	Martin A. García	Renault 1093	6h 48m 23s	379	158	José E. Calduch	Fiat 1500	6h 08m 18s
239	69	Néstor Di Beradino	Renault 1093	6h 50m 12s	389	191	Angel N. Romero	Flat 1500	6h 09m 10s
249	57	Angel J. Campagnon	Renault 1093	6h 53m 46s	399	173	Flavio C. Pettorossi	Fiat 1500	6h 13m 50s
259 269	60	Héctor V. Moreno Raúl O. Marielli	Renault 1093 Renault 1093	6h 54m 57s 6h 58m 27s	409	117	Néstor J. García Velga	Fiat 1500	6h 13m 57s
279	33	Julio H. Guia	Renault 1093	6h 59m 37s	420	169	Emilio R. Sampol	Flat 1500 Flat 1500	6h 14m 25s 6h 18m 58s
280	76	René Glavedoni	Auto Union	7h 07m 51s	439	107	Roberto J. Pedelaborde	Fiat 1500	6h 25m 32s
299	62	Diego A. Pérez	Auto Union	7h 13m 27s	449	144	Guillermo E. Alaimo	Fiat 1500	6h 27m 00s
309	14	Victor H. Maccari	Renault 1093	7h 16m 13s	459	165	Jorge A. Terrizzano	Paugeot 404	6h 28m 55s
319	20	Jorge E. Serafini	Renault 1093	7h 17m 09s	469	104	. Carlos A. Reutemann	Flat 1500	6h 34m 27s
329	45	Jorge A. Maggl	Auto Union	7h 23m 43s	470	137	Carlos R. Francia	Peugeot 404	6h 39m 27s
330	49	Plácido N. García	Auto Union	7h 26m 08s	489	143	Edgardo Boschi	Fiat 1500	6h 41m 58s
349 359	22	José L. Pernas	Renault 1093 Renault 1093	7h 31m 01s	499	163	"Varela-Capacolo"	Flat 1500	6h 44m 02s
369	73	Raúl A. Blanco	Flat 1100	7h 35m 07s 7h 45m 43s	509	105	Eduardo R. Canedo Aníbal R. Luccioni	Flat 1500 Flat 1500	6h 44m 24ş 6h 47m 28s
379	59	"Páez-Rinaldi"	Renault 1093	7h 58m 17s	529	146	Jorge A. García	Fiat 1500	6h 47m 31s
389	36	Genzalo L. Barceló	Renault 1093	8h 01m 02s	539	156	David Parvis	Paugeot 404	6h 54m 15s
399	30	Baltazar F. Rivas	Auto Union	8h 02m 53s	549	142	Ricardo Iglesias	Peugeot 404	6h 57m 38s
409	34	Anibal A. Bartolucci	Renault 1093	8h 03m 34s	550	118	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500	7h 02m 27s
410	74	"Vivot-Campana"	Auto Union	8h 14m 21s	569	176	Adolfo A. Uzarralde	Flat 1500	7h 06m 00s
429	54	Ricardo O. Testai	Fiat 600 E.	8h 23m 39s	579	184	Roberto L. Rodríguez	Peugeot 404	7h 08m55s
439 449	31	"Los Paraguayos" Norberto R. Ciccarell	Renault 1093 De Carlo Limousine	8h 32m 11s 8h 46m 10s	589 599	170	José Ferré	Peugeot 404	7h 11m 39s
450	61	Oscar M. Gagllardi	De Carlo Coupé	8h 54m 31s	600	151	Justo Ortiz	Fiat 1500 Fia 1500	7h 18m 37s 7h 24m 55s
460	71	Andrés V. Baldoni	De Carlo Limousine	8h 55m 37s	619	178	Renato C. Turba	Fla 1500	7h 31m 17s
479	47	Oscar Teruello	Renault 1093	9h 03m 58s	620	193	"Piro-Latorre"	Fla 1500	7h 53m 15s
480	38	Emillo Pérez Novoa	Renault 1093	9h 05m 07s			Promedio del ganad	lor: 152,734 km	
499	19	Alberto Rivière	De Carlo Limousine	9h 24m 33s	CLA	SE "C	" CLASIFICA	CION	
		Promedio del ganar	dor: 124,816 km			NP	PILOTO	MARCA	TIEMPO
CLAS	SE "B	" CLASIFICA	CION		10	217	Luis Di Palma	Torino 380 W	4h 23m 22s
				T/21/15	20	207	Héctor Gradassi	Torino 380 W	4h 24m 43s
Pos.	No	PILOTO	MARCA	TIEMPO	39	201	"Larry"	Torino 380 W	4h 26m 13s
19	111	Francisco Mayorga	Peugeot 404	5h 01m 09s	49	209	Carlos Ruesch	Torino 380 W	4h 29m 27s
39	112	Osvaldo Rolf Juchet	Peugeot 404 Peugeot 404	5h 03m 32s 5h 04m 19s	59 69	202	César Mainatti	Torino 380 W Torino 380 W	4h 29m 30s 4h 49m 53s
40	102	Norberto D. Castañón	Peugeot 404	5h 04m 195	79	205	Federico Urruti	Torino 380 W	4h 53m 55s
59	101	José Migliore	Peugeot 404	5h 05m 15s	89	226	Vicente A. Edreira	Torino 380 W	4h 57m 05s
69	119	Esteban Fernandino (h)	Flat 1500	5h 07m 45s	99	204	R. Rabanaque Caballero	Torino 380 W	4h 57m 13s
79	108	Eduardo Casá	Peugeot 404	5h 09m 14s	109	227	Héctor Genera	Torino 380 W	5h 04m 51s
89	139	José Condomi Alcorta		5h 09m16s	119	211	Antonio Castro Alvarez	Chevrolet	5h 09m 25s
90	128	Carlos Menéndez Behety .	Peugeot 404	5h 11m 26s	129	220	Eduardo F. Weber	Torino 380 W	5h 12m 59s
109	157	Carlos Marincovich Rubén Alberto Miotti	Peugeot 404 Peugeot 404	5h 17m 42s 5h 18m 48s	139	203	Horacio Cultiño	Torino 380 W Ford Falcon	5h 12m 59s 5h 13m 36s
120	140	Eduardo García Leone	Paugeot 404	5h 21m 53s	159	221	Ricardo P. Sauze	Torino 380 W	6h 19m 50s
130	123	José Daporta	Peugeot 404	5h 23m 02s	169	225	Antonio P. Reig	Torino 380 W	6h 26m 34s
149	124	Alberto Rossi	Flat 150	5h 23m 57s	179	215	Fernando Ruiz Moreno	Ford Falcon	6h 49m 32s
1.7			FIRST CO.	4.4 44111 414	A 14.75		Promedio del ganador:		

Para Fiat, en campio, una debacle absoluta apenas iniciada la batalla.

En la clase chica las cosas vinieron bien. Muchos cambios de punta y un Auto-Union que trajo dolores de cabeza a todos los Renault: "Transfer" y su D.K.W. empezaron de movida pata a fondo y con muchas ganas de ganar la etapa. El manejo de "Transfer", aunque desconocido para muchos, es más que suficiente como para lograr lo que deseaba y su auto el más veloz de la clase chica. Un Deca que anda en los ;170 km/h!, créase o no. Porque si uno viene a 6.200 vueltas con un Renault (153 km/h) y lo pasan como poste, lo menos que se puede pensar es que el otro está viajando a 10 km/h más. Así viajó hasta que se lo vio pasar cerca de Puerto Madryn sin casco y con un ruido no muy de Deca. Entonces empezó la lucha entre los Renault. Alonso, Monguzzi, Yanello, Carubia, Parisi, "Epsilón", Cángaro (con otro DKW) y algunos más estaban en la conversación. Parisi empezó con una fallita que subsanó poco después y se le alejaron un poco. Monguzzi fue otro de los tantos que se quedó sin nafta y el Negro de Villa Allende llegó atrasado a Rawson después de estar en punta por un tiempo. Y para colmo con un pistón pinchado por cargar nafta común. Entonces Rubén Alonso —que siempre estuvo prendido con su Renault "by Antelo", acaparó el primer puesto saliendo del anonimato para muchos y ganando la etapa de apertura del GP. Y sin discusión, porque siempre estuvo entre los tres primeros y eso no es encontrar una carrera o una etapa. Eso es pelearla. Yanello, Carubia, "Epsilón", Defellipo, Cángaro y otros seguian de cerca los pasos del puntero y legaron todos muy aproximados entre sí.

EDDIE BOYADJIAN

La primera noticia llegó a través de alguna, radio: Eduardo Boyadjián había volcado con su Torino muy cerca de la largada en Bahía Blanca. Después, por un rato, no se dijo nada más. Pero todos los que habían escuchado la noticia la entendieron en la medida de las palabras del mismo Eddie antes de largar: "Voy tranquilo, a no arriesgar y a tratar de dar la vuelta". Por eso de repente alguien quedó sorprendido y pensó que no podía ser. Que alguien debía estar equivocado. Ni los mismos compañeros de ruta, al pasar junto al coche que estaba alli, abollado al costado del camino pensaron que hubiera sido nada grave. Nadie mejor que ellos lo conocían y sabían que no era corredor de arriesgar nada que estuviera por encima de su medida.

Pero después otra radio, y otra y lo que declan algunos testigos trajeron mucha más incredulidad a la noticia: Eddie había fallecido. Entonces sí, definitivamente, alguien (o muchos más)

estaban equivocados.

Guando los coches en carrera llegaron a la primera neutralización alguien más les confirmó esa frase que vocaro muchos recibieron con ese fondo de en el tranquilidad de quien recibe un dolor vimos.



tan grande con el refugio de que "Deben estar equivocados". Porque todos
eran sus amigos. Todos, hasta aquellos que solamente lo vieron alguna
vez y de refilón sentían que realmente
Eddie era el flor de tipo que todos
conocían. El que llegó —y nosotros
lo vimos— al Parque Cerrado de Rawson. El que larga el miércoles hacia
Río Gallegos y llegará, si llega tan sólo
un coche, a Santa Rosa. Porque, ¿saben qué ocurre?, que todos se equivocaron. Eddie sigue corriendo. Estuvo
en el Parque Cerrado, nosotros lo
vimos.

El sanjuanino Yanello también descolló por caminos del Sur. En la primera etapa anduvo mucho.



Otros dos Peugeot chupados: el oficial de Migliore, y Castañón, del equipo Billy.



Pese a que el GP recién empieza, no es el momento ideal para abrir juicios lógicos —esperaramos hasta Gallegos, por lo menos—; cremos que la clase promete porque hay muchos que están en condiciones de ganar etapas y pelear la general. Ahhh... y no olvidarse del DKW Nº 2 de Visintini, que aunque algo atrás ahora lo podemos ver muy adelante den-

tro de una semana.

En la grande, la dirección de la orquesta estuvo a cargo de los autos del equipo oficial IKA-Renault con un Gradassi haciendo cuña entre Di Palma y "Larry", Todos los que están en punta pueden ser ganadores. Los autos están bien preparados y mostraron capacidad de absorber el trajín a que se los sometió. "Larry", Di Palma, Malnatti, Gradassi, Urruti pueden ser. Y también hay nombres como Etcheverry, Edreira, Genera y Rabanaque Caballero que terminaron en Rawson no muy lejos de los oficiales. Otros dos para tener en cuenta y que tienen el gran valor de luchar con medios mecánicos no tan aptos, fueron el alemán Von Wernich y su Ford Falcon, que aunque con problemas de caja están listos para emprender la ruta a Galegos. Y también Castro con su Chevrolet.

Así estabn las cosas en Rawson. Apenas una décima parte del recorrido total y muchos que quedaron en el camino. Había que esperar la etapa a Gallegos para analizar con más fundamentos.

PIEDRAS DEL CAMINO

Mezclados entre una infernal cantidad de Torinos aparecieron dos no-Torino bien clasificados y que fueron sorpresa. Uno fue Guillermo von Wernich con su Ford Falcon y el otro el Chevrolet del famoso "Gallego" Castro que también se entreveró.

"Es más fácil ejecutar tangos". Fueron las palabras de Osvaldo Piro al llegar a Rawson luego de soportar algunos inconvenientes. Por lo menos llegó.

"¿Por qué tiene que ganar el Gran Premio 'Larry' entre los Torino oficiales? Si el que va primero en el campeonato es Mainatti." Palabras escuchadas por un señor muy vinculado. Por ahora Di Palma tiene la palabra.

Edgardo Boschi: "Pinchamos un pistón y tuvimos que hacer trescientos kilómetros en tres cliíndros. No se podia andar más. No sé si voy a seguir... quiero voiverme. Después de lo del accidente de Boyadjián no me interesa seguir. Te puedo asegurar que no lo puedo creer..."

Otro rebelde en una categoría donde son mayoría los Renault: Raún Cányaro, que entró muy blen a Rawson. El coche entero y con mucha confianza en lo que vendrá; por su parte Rosmaldo Visintini con su tractorcito Auto-Union viene tranquilo y sin problemas. Total... no para nunca.

Pepe Migliore y Norberto Castañón habían hecho planes para chuparse apenas largaban en Bahía Blanca. Durante buena parte de la etapa cumplieron con ello. La idea de ambos era dar la vuelta y cuidar algo en el sector de riplo. Es una buena medida considerando que a Río Gallegos hay 1.100 kilómetros largos y fatigosos. Hasta Rawson los Peugeot estaban sin quejas.

Muchos fueron los que pidieron al

Comisario Deportivo que ampliara los plazos de entrega en parque cerrado luego de los arribos, para que los pilotos que se habían retrasado pudieran llegar a Rawson y seguir en carrera. La causa: el porcentaje de arribos a la capital de Chubut fue muy inferior al que se pensó en un primer momento. Los caminos no están malos, pero tampoco son de los mejores y las suspensiones pagan las consecuencias.

Tuquí Casá: "Vinimos tranquilos porque esto es demasiado largo. Recién puedo decir que tengo el auto en condiciones y el motor ablandadito. ¿Sabés todo lo que falta? Nos vemos en Rio Gallegos, donde seremos pocos..."

Ricardo Bonanno: "Ni me habiés...
nos volvimos locos toda la etapa tratando de descubrir qué habia pasado.
Cuando estábamos por llegar nos dimos cuenta que era un condensador.
Bueno..., igual no importa porque
faita un montón."

Osvaldo "Cocho" López volcó en la entrada a San Antonio Ceste en el empalme de la ruta 251 y la 3. El Peugeot desintegrado, Cocho López sin un rasguño. El único Peugeot de Dorrego que no llegó a Rawson.

Esteban Fernandino: "El motor un violín, pero tuvimos algunos problemitas. Todas las agujas venían como pintadas en el tablero. Pero lo de la nafta es cosa del no creer... habíamos quedado ayer a la noche en Bahía que el auxillo para reabastecernos iba a estar en la curva de San Antonio Oeste. ¿Vos lo viste? Yo tampoco. Paré a cargar nafta en el auxillo del auto 34 y 60 kilómetros más adeiante lo vial nuestro..."

Décimo terminó el Peugeot de Marincovich, piloto del equipo Guillermo Billy. "No podía andar en cuarta en la tierra porque no tiraba. Vamos a liegar". Dicho esto empinó la petaca de Robert Brown's, mientras el Peugeot descansaba en parque cerrado con el neumático trasero derecho desinflado.

Muy buena la clasificación de "Cano-Acosta"; el segundo de ellos es el corresponsal de Parabrisas-Corsa en Córdoba. Se quedaron sin nafta y perdieron algunos minutos. En Rawson 129 es algo muy alentador, como para penser con la ansiada Santa Rosa.

Quiliermo Condomi Alcorta (a) El Científico y Danilo Bonamici conversaban mientras tomábamos el desayuno en el hotel Belgrano de Bahía. Ellos levantados para entregar los autos en parque cerrado; nosotros para tomar la ruta rumbo a Rawson. "No se hagan problemas que este Gran Premio ya tiene primero y segundo. O yo primero y él segundo, o al revés, pero para el caso da lo mismo". Condomi fue octavo y Bonamici segundo de Paco Mayorga.

"Larry": "Todo en orden . . . anduvimos tranquilos en el ripio porque con
la lluvia se había puesto muy feo.
Tirábamos 4.000 vueltas y así nos vinimos hasta aquí. El único problema
que tuve fue que se me desintegró
uno de los vidrlos del costado y nos
moríamos de frío . . ., lo importante es
que el auto está entero. Mañana tendremos que lavarlo nada más."

Di Palma: "¡Bárbarol Los autos andan muy bien y la ruta estaba linda..., el barro estaba un poco chirle y los autos se movian bastante pero se podía andar sin problemas. Vamos a ver qué pasa en la siguiente. Es larga y hay bastante riplo."

"El Canguro" (Castro Almeyra) se dio el gusto de correr el Gran Premio y a la vez hacer algo de periodismo. ¿Cómo? El se las ingenió.



Se quedó Di Palma perdiendo muchos minutos y Pirín Gradassi pasó definitivamente a dominar la general a despecho del potente equipo Torino oficial. En las otras dos categorías, en cambio, todo se repitió, ya que Rubén Alonso y Paco Mayorga volvieron a ganar. El camino bien, pero molestaron las ovejas

Por CARLOS FIGUERAS y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA Fotos:

MARIOLINO CASTELLAZZO

Y acá sigue el cuento. Esta segunda parte es la que relata las vicisitudes de doña Gimena (la Fermosa) Gradassi para afanarse tanticuantos minutos al resto cuando el Pajecillo Di Palma sufrió penosa fatiga en su veloz corcel. Donde se hace menester recalcar el donaire gentil y la vocación de rayo (o centellas) que guió a ese león de mote 404 que como aquel mitológico de Nemea por ahora parece hacer gala de un cuerpo donde rebota cualquier arma que se le oponga. Y hasta aquí no parece verse ningún Hércules (o Heracles para otros) que amenace romperle el pescuezo.

Faciendo la vía del Trelew a Comodoro uno se encuentra con piso tan fragoso como el de la primera parte. Ripio pesado, huella al Sur, constante amenaza de galleta por cola inoportunamente descolocada y todos esos entremeces que hacen pensar en un "¡Cáspita, cómo será lo que nos espera más abajo...!"

Entonces llega al encuentro de los veloces peregrinos una prometida neutralización en Comodoro Rivadavia donde se daría respiro a los carruajes por veinte minutillos.

(Breve paréntesis.)

Continuemos. Hasta allí, el orden de arribo de los más grandotes fue de la siguiente guisa: Gradassi (quien ya había desalojado del primer puesto a Di Palma por una diferencia de 1m25s y tras dura lid), este chico Di Palma, el barbado Barón von Ruesch, "Larry" (de mote "El Mosca") y Malnatti (mercader de los tierras de San Miguel).

La clase intermedia tenía de adalid (pero bien adalid) al sensato hombre de letras y ciencias don Paco Mayorga, a quien el andaluz (porque han de saber que es oriundo de Córdoba, Danilio Bonamici lo escoltaba en un afán de reafirmación de posiciones de equipo. Detrás de ellos, Norberto Castañón y José Migliore (otro mercader, pero de los pagos de San Isidro, también conocido como Pepe El Tímido).

Y de los más chiquitines sólo sabíamos desde tan lejos (ya estábamos en Río Gallegos) que este otro chico Rubén Alonso seguía al frente sin aceptar discusiones.

Trascurridos los veinte minutillos de marras, le tocó a la caravana arribada seguir en el nervio.

Sería entonces que para sorpresa de más de uno, el interrogante nefasto que pesaba sobre tantas cabezas por desconocer el camino, se trasformó en un apoltronamiento satisfecho en cada butaca al descubrir que el piso era de pavimento firme, en serio. Y así hasta Gallegos. Claro que en algunos tramitos

cortos (a lo sumo mil metros) quedaba para refrescar el estado de mufa, suelo del más redonde y puro canto rodado(valga la redundancia). De ahí en más, rectas Gillete (interminaaa) alguna que otra curva amplia y una consigna general: ¡Pata y tel El desierto estaba allí, sin grupo, soledades agobiantes, pero un camino inesperadamente estupendo. Con una sola amenaza que le costaría en la carrera el abandono a Hernán Dubourg: las tiernas y tan tontas ovejillas con su audaz costumbre de cruzar la ruta con un cálculo tan preciso que errarles con el paragolpes delantero es prácticamente imposible. A nosotros nos pasó y por eso podemos contarla. Nada más que nuestra anécdota tiene un epilogo más feliz que la del hijo del Tío Dubourg ya que el fuego con leña natural nos salió bastante bueno y los muslitos del ovino (cocinados lentamente) estaban bastante tiernos... Vimos también guanacos, pero para darles a esos con el paragolpes hubiéramos tenido que cruzar dos alambrados y un terrapién. Vimos mulitas, zorros, ñandúes y el fotógrafo que nos acompaña, que es medio mentiroso, dice haber visto un puma; pero eso ya es más tema para el padre de Germán Sopeña que es veterinario del zoológico que

10 - PARABRISAS CORSA



para ustedes, amados lectores de cada sobremesa.

Bien. (¿Adónde estábamos?) ¡Ah, sí! con el asunto éste de la carrera. Cuando los señores participantes estaban desaforados con los ojos inyectados y clavados en un lugar desconocido pero aparentemente existente denominado Caleta Olivia y donde debían neutralizar otros diez minutos para poder cruzar el pueblo sin asustar a las viejecillas.

Reanudada la marcha de los bólidos, la noticia bomba: en el control de Tres Cerros se detiene el Torino de Luis Di Palma con el embrague que no embraga (vuelva a valer la redunda). Cambia, repara y sigue en carrera. Pero ese tiempo perdido (más de una hora) le sirvió a Héctor Luis "Pirín" para afirmarse cómodo. Pero también esa detención del arrecifeño sirvió para demostrar el estado excelente del camino y, porqué no, de la máquina: estableció un promedio para ese tramo de 202 km/h.

Así llegaron a Gallegos. Dos cordobeses arriba en la "C" y todas, hasta "Larry" que está tercero en la general, debatiéndose en una pequeña diferencia de diez minutos, y entre Ruesch y el "Mosca", apenas segundos. Paco sigue firme al frente de la del medio con una escolta de

DETURISMO - 22 HAPA-

404's que desaniman a cualquier oponente. Fernandino está ahora quinto a más de quince minutos del puntero. Por parte de los más chiquititos, reconforta ver en el Parque Cerrado de Rawson tres nobles De Carlo y un Fiat "Bolita". En la otra cosa, Alonso con veinte minutos de ventaja sobre su perseguidor Defelippo. Y lo que es más, fue reconfortante ver llegar segundos al final de la etapa a nuestro corresponsal cordobés el "Víbora" Héctor Acosta quien tripula un Berta Renault con el inefable Pepe Cano. La amenaza Monguzzi se mantiene cuarto a casi veinte minutos del primero.

Así son las cosas. ¡Ah!, y al final de este capítulo, falta agregar que la hija del molinero no era lo que decían en la comarca. ¡Era mucho más!

ALLA EN EL SUR

Por la mañana del viernes nos encontramos con el Gordo Galluzzi en el parque cerrado de Rio Gallegos, la ciudad del viento. Los Fiat habían recuperado gran parte del terreno perdido en la etapa inicial y las esperanzas volvían a tomar vigencia. Junto con Alfredo Berghella fue a sacar el auto del parque para la reparación. Poco era lo que había que hacerle a la berlina que va en calidad de "muletto", pero por lo menos nafta, aceite y amortiguadores eran necesarios para emprender el tramo a Punta Arenas. "Y las cosas andan mejor... los coches están enteros. ¡Si no fuera por esos malditos manchones de la primera etapa...! Vos no sabés lo que anda el auto del "Chino" Canedo... es una barbaridad. ¡Qué mala suerte, viejo... qué mala suerte! Pero no importa, todavía falta mucho por delante y puede pasar cualquier cosa. Ah... qué me contás de nuestra berlina, Viaja ¿eh? Esperamos que las cosas sigan andando como hasta ahora, por lo menos." La segunda etapa los había hecho reanimar un poco. La eterna disputa entre los Fiat y los Peugeot podía volver a tomar forma y color en este Gran Premio que hasta ahora no deparó puja de marcas.

Hernán Dubourg tuvo que quedarse por causas de fuerza mayor en esta etapa a Río Gallegos. Pasando Comodoro Rivadavia, el camino es una recta casi interminable de asfalto. Nosotros, con nuestro Peugeot ya habíamos visto —poco tiempo antes que pasaran los autos— una cantidad impresionante de ovejas sueltas por el camino. Incluso agarramos una, pero por suerte pudimos frenar y apenas si la empujamos. En cambio a Hernán las cosas no le fueron tan bien. Como venía... a unos 170 km/h agarró una oveja de lleno y rompió toda la trompa, incluyendo el radiador. Ahí se acabó el Gran Premio. Por suerte no pasó de rotura de auto, porque las ovejas son pesadas y a 170 km/h pueden ser mortíferas.

El Bebe Pedelaborde, cuando se enteró del accidente de Eddie Boyadiján, al llegar a Rawson, salió rumbo a Buenos Aires en el vuelo de Aerolíneas, esa misma tarde. Al día siguiente, a las cuatro y media de la tarde, estaba de vuelta para largar la segunda etapa la mañana del jueves. Recuperó, como casi todas las cupés del equipo, y hasta logró que le bajaran la bandera, llegando con el ciguñal cortado. Pero antes de entrar al parque cerrado se engranó el motor definitivamente y no pudo ingresar con el motor en marcha. Por consiguiente no fue clasificado. "¿Te das cuenta? Decí que yo ya no me hago más problemas, porque estoy acostumbrado a la mufa que me persigue, pero es como para pegarse un tiro." Por suerte tuvo una compensación. Su mujer lo esperaba en Río Gallegos y el Gran Premio pasó a ser algo secundario.

Leido en un diario de Trelew luego que el equipo Fiat recorriera la ruta. "Declaraciones de Pedro Laborde." Por supuesto, se referían a Roberto "Bebe Pedelaborde. En fin...

Osvaldo Piro entró apenitas en la primera etapa. Justo sobre el límite de tiempo. La segunda etapa no le deparó mejor suerte. A la salida de Comodoro Rivadavia, en una curva pronunciada a la derecha, se dio fuerte y tanto él como su copiloto, Latorre, sufrieron heridas. Aparentemente, Osvaldo Piro al ver que el coche se iba fuera del camino se agarró de la jaula y como el auto volcó de ese lado se apretó la mano con la carrocería. Lo recogió el piloto del Auto Union Nº 66, Omar Giavedoni, de La Pampa.

Guillermo Condomí Alcorta, debutante en el Gran Premio —ya antes había corrido los 1.666 Kilómetros— como piloto de Dorrego no pudo cumplir con el recorrido completo en la segunda etapa. Cortó el árbol de levas. Como si fuera con una gillete. El y Cocho López, que volcara en San Antonio Oeste, son los únicos que abandonaron de los siete Peugeot oficiales que largaron desde Bahía Blanca. Ahora sigue en el GP, pero como auxilio.

Los Peugeot de Dorrego fueron atendidos en la Sociedad Rural de Río Gallegos. Se los lavó, cam-

bió aceite, se completó el tanque de nafta (hay contrato con naftas Puma por medio) y se revisaron todos los detalles, además de cambiar los parabrisas y las gomas, que mostraban las huellas de la lluvia de piedras. Un término medio de quince minutos por auto y todos estuvieron listos. Hasta aquí las cosas venían muy bien barajadas para la gente de Dorrego.

El segundo auto de la Comisión de Concesionarios Fiat en ser atendido fue el del Nene García Veiga. Tuvo que ser empujado para que arrancase y cuando consiguieron ponerlo en marcha empezó a sentirse un ruido espantoso a metales que se rozan. La razón de la sinfonía era un rulemán de palier que estaba engranado y trababa las ruedas traseras. Así había llegado a Rio Gallegos.

Arturo Dubourg (a) El Tío o "Grey Rock" sigue en carrera y con paso regular y sostenido. Además se hizo fama de verdadero conocedor de la zona luego de su recorrida a la ruta, Cuando alguien tiene una duda se acerca al Tío y le dice: "Escuchame, Arturo, ¿en qué lugar me dijiste que estaba la curva brava...?". Inmediatamente viene la respuesta, sin consultar mapa u hoja de ruta. "En el kilómetro 191 y 200 metros... ¡Tené cuidado porque empieza abierta y despus se cierra en el medio!" Un verdadero baqueano.

Alguien dijo por ani, cuando estábamos comiendo en Río Gallegos con el equipo Dorrego: "Me parece que este Gran Premio es de los cordobeses. Te los canto. ... en la chica gana Visintini por muerte, porque el Deca ése no para nunca. En la del medio viene lindo Danilo Bonamici, y en la grande me parece que nadie le saca el primer puesto a Gradassi, porque Pirín viene viajando muy franquilq. ¿Me equivoco?". Creemos que no por mucho. Por las noticias que tenemos, en Córdoba están todos enloquecidos. Y también... hay motivo.

Una cara bastante preocupada había en Río Gallegos. Era la del ingeniero Leeper. El causante sería Gradassi seguramente.

Uno más entre los que ganaron minutos con respecto a los que lo precedian. Ricardo Zunino anduvo fuerte y llegó bien al final del segundo tramo. "El único problema que tengo es mi acompañante, que se descompone continuamente. ¡Te juro que no sé qué hacer!"

Gonzalo Barceló, que corre con un Renault mecánica Antelo, se

EL GRAN PREMIO POR DENTRO

por HECTOR ACOSTA a bordo del Nº 8

Seguimos extrañándonos con este GP.

Los motivos para el asombro son varios. El principal, sin duda alguna, el excelente estado de los caminos. Pocas veces hemos tenido oportunidad de transitar por rutas tan bien conservadas y que no ofrecen mayores problemas. Es opinión unánime. No sabemos qué pasará más adelante pero, hasta ahora, cumplida la segunda etapa, lo que se ha recorrido es chiste.

Desde adentro pudimos tomar estos apuntes.

A poco de largar, el Chino Canedo, que partió detrás nuestro, pasó como tejo. A 30 km encontramos al Negro Monguzzi, que se había parado por un problema de acelte. L'uego vimos el Torino 223 de Etcheverry, que a 130 km de la largada había volcado, y más adelante al Gordo Sauze, que había decidido abandonar. Como en esta etapa las cosas vinieron bien para nosotros, en el ripio pudimos superar a algunos de los once rivales de nuestra categoría, que habían partido adelante. El primero fue Raúl Cángaro, después Ricardo Carranza, también Jean Pierre Esteguy, y antes de encontrar otra piña superamos al ingeniero Eduardo Céspedes, que corre con el seudónimo de "Epsilon".

En una curva muy complicada hallamos al 123 de José Daporta con evidentes señas de un vuelco. Tras superar un lomo de burro bastante pronunciado debia doblarse a la derecha. El auto cayó descolocado. Allí terminó el GP para Daporta, porque al aterrizar mal salió hacia el costado izquierdo y tumbó.

Llegando a Comodoro Rivadavia, ya en el asfalto, también dejamos atrás al Negro Parisi, que nos impresionó como con inconvenientes en su Renault-Antelo. Cuarenta minutos de espera, rápido reaprovisionamiento y a seguir 70 km por la bellísima costa hacia Caleta Olivia, donde habria otra neutralización de 10 minutos. A la salida, en una curva en bajada con el pavimento muy serru-

chado, y donde el viento tiene una incidencia notable, estaba un Flat Berlina —el 173, de Flavio César Petorozzi— contra los mojones de un puente que había necesidad de "embocar". Nos asombramos cuando vimos cómo quedó el Peugeot de Hernán Dubourg tras embestir dos ovejas. En la London-Sidney el peligro son los canguros que se cruzan en la ruta, aquí las ovejas. Y a veces algún guanaco.

Cuarenta kilómetros más adelante de Caleta Olivia, Carlitos Yanello intentaba solucionar un problema de motor. Estaba parado y con cara de pocos amigos. También trabajaba afanosamente Luis Di Palma en su Torino —ganador de la primera etapa—, ya que se le había roto el embrague. Bajó la caja, esperó que le trayeran un disco nuevo, lo cambió y siguió. Para acercarle el elemento de repuesto un auxilio oficial -Gladiator, color naranja- debió circular algunos kilómetros en contra de la carrera.

Cuando faltaban 225 km aproximadamente para terminar en Río Gallegos, "Tío Padrino", con una cupé Fiat, tuvo un accidente en pleno ripio. El lugar indicaba claramente que el ripio "se lo tragó", como dicen los habitantes de la zona. En una recta donde se viajaba a fondo entre tramos de pavimento, tierra y algo de ripio, aparecía de golpe un trecho de 200 metros con piedras de relleno.

Sobre el tramo sinuoso, a 200 km de aquí, el Negro Mongúzzi nos pasó como una exhalación. Venía recuperando, pero como había largado dos minutos antes, viéndolo ganábamos por tiempo. Así fue. Separados por 20 segundos todo el trayecto vinimos con todo. Dos más quedarían atrás antes de la llegada: Roberto Carubia, con algún problemita, y Carlos Caliano, verdadera revelación.

Los regimenes más altos y bajos utilizados hoy fueron: en el ripio pesado 4.800 vueltas, en la recta de asfalto, antes de Gallegos y con algo de viento de cola, 7.200 rpm, y levantando. Endulzarse allí era un suicidio. O mejor dicho, un asesinato de motor.

Ahora viene un paseito por Río Turbio y después la etapa más larga del GP. Dicen los que saben, que quienes superen el cuarto tramo pueden ir tranquilos a cobrar. Ojalá.



Rubén Alonso, dos etapas seguidas, pero fundamentalmente un gran futuro. Está haciendo la conscripción.

lamentaba sonriente en Gallegos: "Si yo te digo que en un tramo venía segundo o tercero no me vas a creer, porque estamos acostumbrados a los mentirosos que siempre están en punta y se quedan, así que mejor me callo la boca y no digo nada... total".

Luisito Di Palma se quedó tirado entre Fitz Roy y La Cabaña,
después de la neutralización de
Caleta Olivia. Embrague roto, y
como no llevaba repuesto encima
desarmó todo y se quedó a esperar que alguien pasara por alli.
Por suerte venía "El Canguro". que
quedó fuera de carrera en la primera etapa y hace de samaritana,
y corrió a llamar a los auxilios
por medio de la radio. Así pudo
seguir en carrera; Di Palma agradecido.

Efrecalde Allende, que para variar entró fuera de término en

Rawson, sigue el Gran Premio sólo como "cómico". El GP pasado (1967) fue vestido de smoking, con la publicidad de Casa Martinez. Este año lleva la inscripción de Apolo 11 y no tuvo mejor idea que disfrazarse -junto con su acompañante— de piloto astronauta (!!??!!). Por otra parte, no maneja. El que maneja es el acompañante. "Yo solamente dirijo. Cuando veo que el coche patina en el barro le ordeno que me corrija bien o que ponga tercera. Yo nací para ser ejecutivo; dejemos que manejen los otros..." Hay de todo en este mundo.

Sensacional el recibimiento y la acogida del pueblo de Río Gallegos a corredores, periodistas, auxilios, etc., etc. Para que se den una idea: los taxis funcionaron gratis los cuatro días para corredores y periodistas. A ellos muchas gracias por todo esto

2da. etapa TRELEW - RIO GALLEGOS 1.140 km

5 "Los Paraguayos"

27 Modesto A. Satorra

31 Roberto Cicarelli

38 Emilio Pérez Novoa

45 Jorge A. Maggi

48 Jorge A. Jauguerriberry 61 Oscar M. Gagliardi

62 Diego A. Pérez

109 Abby Apkarián

123 José Daporta

129 Luis Nayen

135 José Capozzo 137 Carlos R. Francia

139 José G. Condomi Alcorta

142 Ricardo I. Iglesias

145 Raúl Alberto Becco 153 Aníbal R. Luccione

163 "Varela-Canaccio"

163 "Varela-Capaccio" 164 Hernán Dubourg

169 "Tio Padrino"

173 Flavio C. Pettorossi

174 Emilia Bertalini

174 Emilio Bertolini

184 Roberto Luis Rodríguez

191 Angel Nazareno Romeo 193 "Piro-Latorre"

221 Ricardo Sauze

223 Aldo B. Etcheverry

225 Antonio Julián Reig

Fuera de carrera por no entregar el coche en Parque Cerrado:

107 Roberdo Pedelaborde Llegado fuera de término (Art. 22): 220 Eduardo Weber.

YACO SIEMPRE A LA VANGUAR se preguntó por qué?

Asi como los TORINOS vienen equipados de fábrica con nuestros productos, la Comisión Deportiva de Concesionarios GENERAL MOTORS, los equipos de HERIBERTO PRONELLO, HORACIO STEVEN, GASTON PERKINS, DORRE-GO COMPETICION y OSVALDO ANTELO confian en los productos YACO.

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



ARTICULOS DE CAUCHO

SIEMPRE A LA VANGUARDIA

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

					400		test Malles	Davis and 404	7h 40m 02m
Clas	UNDA	ETAPA TRELEW-RIO		1.140 KMTS.		101	José Migliore	Peugeot 404 Peugeot 404	7h 49m 23s 7h 50m 41s
Clas	se "A"				Committee of the Commit	104	Carlos A. Reutemann	Fiat 1500	7h 53m 48s
Pos.	NP	PILOTO	MARCA	TIEMPO		167	Carlos A. Pourreuix	Peugeot 404	7h 55m 13s
19	7	Rubén A. Alonso	Renault 1093	8h 35m 43s 8h 41m 02s		195	Domingo Suárez	Peugeot 404	7h 59m 33s
39	8 46	"Cano-Acosta"	Renault 1093 Renault 1093	8h 41m 48s	The state of the s	168	Emilio Sampol	Fiat 1600	8h 00m 32s
40	17	Félix A. Defelippo	Renault 1093	Bh 42m 10s		118	Miguel Angel Gailuzzi Roberto Oliva	Flat 1500 Peugeot 404	8h 11m 10s 8h 11m 22s
59	1	Angel Monguzzi	Renault 1093	8h 42m 14s		144	Guillermo Alaimo	Fiat 1500	8h 20m 04s
69	70	Eduardo Huppi	Renault 1093	8h 44m 24s	TALESCO CARROLLINA	162	Manuel Campa	Flat 1500	8h 22m 23s
79	2	Rosmualdo Vicintini	Auto Union	8h 50m 36s		192	Carlos A. F. Martinez	Paugeot 404	8h 23m 02s
89	24	César Caneva	Auto Union	8h 52m 38s	270	141	Selim Kesen	Paugeot 404	8h 27m 14s
99	32	Jean Pierre Esteguy	Renault 1093	8h_53m 50s 8h 56m 04s	Committee Commit	140	Eduardo García Leone	Pepgeot 404	8h 27m 22s
109	9	Roberto Carubia	Renault 1093 Renault 1093	8h 59m 16s	299	122	Norberto Moler	Fiat 1500	8h 28m 24s
119	15 23	"Epsilón"	Renault 1093	8h 59m 24s	The second secon	180	Juan Esteban Neveu	Peugeot 404	8h 29m 11s 8h 37m 28s
139	14	Victor Hugo Maccari	Renault 1093	9h 01m 02s	A THE RESERVED AND A STREET	159 158	Rubén J. Joly	Peugeot 404 Fiat 1500	8h 37m 57s
140	20	Jorge E. Serafini	Renault 1903	9h 12m 41s		120	Juan A. Vallasciani	Peugeot 404	8h 38m 15s
159	44	Walter C. Brenner	Renault 1093	9h 15m 17s	The state of the s	154	"Grey Rock"	Peugeot 404	8h 47m 15s
169	33	Julio Horacio Gula	Renault 1093	9h 17m 36s	**************************************	176	Adolfo Abel Uzarralde	Flat 1500	9h 06m 46s
179	28	Martin Angel García	Renault 1093	9h 19m 33s	369	165	Jorge A, Terrizzano	Paugeot 404	9h 14m 10s
180	6	Alberto E. Roggero	Renault 1093	9h 21m 53s 9h 28m 34s	7.630	151	Justo Ortiz	Flat 1500	9h 14m 21s
199	60 69	Héctor V. Moreno Néstor Di Berardino	Renault 1093 Renault 1093	9h 29m 06s	1 The second	170	José Ferré	Peugeot 404	9h 40m 21s
219	3	Emilio O. Parisi	Renault 1093	9h 29m 34s	F 22 7000	146 156	Jorge A. García David Parvis	Fiat 1500 Peugeot 404	9h 53m 33s 9h 57m 31s
229	12	Ricardo A. C. Carranza	Renault 1093	9h 32m 42s	R. GOWLES CO. L. C.	181	Severino Guesta	Fiat 1500 -	10h 55m 25s
239	57	Angel J. Campagnon	Renault 1093	9h 40m 15s	Prom		del ganador: 159,039 kph.		
249	52	Rodolfo A. Mariani	Renault 1093	9h 43m 37s					
250	22	José Luis Pernas	Renault 1093	9h 47m 44s 9h 53m 02s	CLAS	IFICA	CION GEN. PROGRESIVA I	HASTA 24 ETAPA 1.9	
269	41	Raúl Omar Marielli René O. Giavedoni	Renault 1093 Auto Union	10h 04m 59s	Hamilton Victorian Committee	Nò	PILOTO	MARCA	TIEMPO
279 289	66 36	Gonzalo Ruiz Barceló	Renault 1093	10h 12m 32s	FIRST NAME OF THE OWNER, THE OWNE	111	Francisco Mayorga	Peugeot 404	12h 11m 14s
290	49	Placido Nelson García	Auto Union	10h 17m 52s	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	112	Danilo Bonamicci Norberto D. Castañón	Peugeot 404 Peugeot 404	12h 15m 32s 12h 20m 11s
309	73	Raul Alberto Blanco	Flat 1100	10h 32m 04s		102	Carlos Menéndez Behety .	Peugeot 404	12h 27m 37s
319	10	Raúl Héctor Cángaro	Auto Union	10h 45m 52s	50		Esteban Fernandino (h)	Flat 1500	12h 27m 51s
329	30	Baltazar F. Rivas	Auto Union	10h 46m 46s	The state of the s	116	Osvaldo Rolf Juchet	Paugeot 404	12h 41m 21s
339	59	"Páez-Rinaldi"	Renault 1093	11h 35m 02s 11h 52m 56s	79	108	Eduardo Casá	Peugeot 404	12h 41m 51s
349	71 54	Andrés V. Baldoni Ricardo O. Testal	De Carlo Fiat 600 E	11h 56m 11s	80	157	Carlos Marincovich	Peugeot 404	12h 49m 43s
359 369	54	Carlos A. Monguzzi	Renault 1093	12h 09m 40s	99	124	Alberto Rossi	Fiat 1500	12h 49m 44s
379	74	"Vivot-Campana"	Auto Union	12h 19m 07s	THE RESERVE OF THE PARTY OF THE	101	José, Migliore	Peugeot 404	12h 54m 38s 12h 55m 42s
389	47	Oscar Teruelo	Renault 1093	12h 34m 28s	119	114	Ricardo Bonanno	Peugeot 404 Peugeot 404	13h 00m 36s
399	19	Alberto R. Rivière	De Carlo	12h 35m 02s	139	134	"El Gitano"	Peugeot 404	13h 15m 42s
409	11	Carlos Yanello	Renault 1093	13h 23m 30s	149	131	Horacio Lucchetti	Paugeot 404	13h 26m 36s
Pror	nedio	del Ganador: 132,631 kpl	1.		159	167	Carlos A. Pourreuix	Paugeot 404	13h 31m 35s
CLA	SIFICA	CION GEN. PROGRESIVA	HASTA 2ª ETAPA	1.906,6 Kmts.	169	117	Néstor Garcia Veiga	Fiat 1500	13h 37m13s
Pos.		PILOTO	MARCA	TIEMPO	179	195	Domingo Suárez	Peugeot 404	13h 39m 37s
19	7	Rubén A. Alonso	Renault 1093	14h 36m 34s	189	140	Eduardo García Leone	Paugeot 404	13h 49m 15s 13h 55m 51s
29	17	Félix Defelippo	Renault 1093	14h 55m 16s	199	162	Manuel Campa	Fiat 1500 Peugeot 404	13h 58m 12s
30	46	Carlos Caliano	Renault 1093	14h 56m 04s	THE RESIDENCE OF THE SECOND SE	141	Selim Kesen	Paugeot 404	13h 58m 15s
49	1	Angel Monguzzi	Renault 1093	14h 58m 49s	229	105	Eduardo R. Canedo	Fiat 1500	14h 07m 50s
59	9	Roberto Carubia	Renault 1093	15h 03m 25s 15h 03m 48s	239	122	Norberto Moler	Fiat 1500	14h 08m 10s
69 79	32	"Cano-Acosta" Jean Pierre Esteguy	Renault 1093 Renault 1093	15h 04m 35s	249	126	Roberto Oliva	Paugeot 404	14h 12m 44s
89	15	"Epsilon"	Renault 1093	15h 10m 36s	259	159	Rubén J. Joly	Paugeot 404	14h 12m 53s
90	2	Rosmualdo Visintini	Auto Union	15h 19m 13s	269	168	Emilio Sampol	Flat 1500	14h 14m 57s
109	24	César Caneva	Auto Union	15h 20m 43s	279	120	Juan A. Vallasciani	Peugeot 404 Peugeot 404	14h 21m 08s 14h 21m 36s
110	23	"Pecora"	Renault 1093	15h 23m 30s	289	180	"Grey Rock"	Peugeot 404	14h 23m 38s
129	70	Eduardo Luppi	Renault 1093	15h 25m 40s	300	104	Carlos A. Reutemann	Fiat 1500	14h 28m 15s
139	3	Emilio Parisi	Renault 1093	15h 45m 13s 15h 45m 59s	319	158	José E. Calduch	Fiat 1500	14h 46m 15s
140	12	Walter C. Brenner	Renault 1093			144	Outlines Alatas	Fiat 1500	14h 47m 04s
159 169	14	Bicardo A C Carranza	Reneult 1003		329		Guillermo Alalmo		A CONTROL OF THE PARTY OF THE P
10.		Ricardo A. C. Carranza	Renault 1093 Renault 1093	15h 46m 52s	339	113	Ricardo Zunino	Fiat 1500	14h 48m 01s
179	28	Alberto E. Roggero	Renault 1093		339 349	113 118	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Fiat 1500	14h 48m 01s 15h 13m 37s
179 189	28			16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s	339 349 359	113 118 165	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s
189 199	A STATE OF THE PARTY OF THE PAR	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari	Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	15h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s	339 349 359 369	113 118 165 176	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s
189 199 209	33 14 69	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino	Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s	339 349 359	113 118 165	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s
189 199 209 219	33 14 69 52	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani	Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s	339 349 359 369 379 389	113 118 165 176 181	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s
189 199 209 219 229	33 14 69 52 60	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno	Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	15h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s	339 349 359 369 379 389 399 409	113 118 165 176 181 151 146 156	Ricardo Zunino	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s
189 199 209 219 229 239	33 14 69 52	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani	Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s	339 349 359 369 379 389 399 409 419	113 118 165 176 181 151 146 156 170	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s
189 199 209 219 229	33 14 69 52 60 20	Alberto E. Roggero Martín A. Garcia Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii	Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s	339 349 359 369 379 389 399 409 419	113 118 165 176 181 151 146 156 170	Ricardo Zunino	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s
189 199 209 219 229 239 249 259 269	33 14 69 52 60 20 57 41	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro	Renault 1093 Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s	339 349 359 369 379 389 399 409 419	113 118 165 176 181 151 146 156 170	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni	Renault 1093 Auto Union Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promo	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro José L. Pernas	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph.	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promo	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Flat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro José L. Pernas	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 48s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro Pené O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis Josá Ferrá del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry"	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi"	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I E C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 349 349 359 369	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I E C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana"	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 205 204	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 349 349 359 369	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 20 30 49 59 69 79 89 90 109	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 38m 15s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 389 389 409	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 29 30 49 59 69 79 89 90 109 119	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W Torino 380 Fialcon	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 389 389 409	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielii Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 30 49 59 69 79 89 90 109 119 129	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W Torino 380 Ford Falcon Ford Falcon Ford Falcon	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 389 389 409	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh.	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class Nº 207 209 201 202 203 227 211 208 215 217	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74 71 47 19 medio	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh.	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase No 207 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C C'' PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph.	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 389 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 11093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh.	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Piat 1500 Peugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts.
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio	Alberto E. Roggero Martin A. Garcia Julio H. Gula Victor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Auto Union De Carlo Renault 1093 Renault 1093 De Carlo Auto Union De Carlo Renault 1093 Renault 1093 De Carlo Auto Union De Carlo	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 16h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos.	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. ACION GEN. PROGRESIVA I PILOTO	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaidi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 59 69 79 89 99 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class Nº 207 209 201 202 203 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA*********************************	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Mainatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W Asta 2ª Etapa 1.9 MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio	Alberto E. Roggero Martín A. Garcia Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaidi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I "PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Th. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA*********************************	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. ACION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio se "B No 111 112 102 128	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaidi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I "PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 19m 18s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s 7h 16m 11s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 59 69 79 89 99 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA Nº 207 209 201 201 202 205 205 217 209 201 201 201 201 201 201 201 201 201 201	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry"	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W Asta 2ª Etapa 1.9 MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74 71 47 19 medio se "B 111 112 102 128 119	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaidi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I "PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 De Carlo Carlo Renault 1093 De Carlo	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 19m 18s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s 7h 16m 11s 7h 20m 06s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA*********************************	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. ACION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 369 379 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio se "B No 111 112 102 128	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaidi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I "PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 19m 18s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 44m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s 7h 16m 11s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA Nº 207 209 201 202 205 217 209 201 202 205 205 207 207 209 201 208 207 209 207 209 207 208 207 208 207 208 207 208 208 208 208 208 208 208 208 208 208	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guiliermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 31s 11h 50m 46s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 339 349 359 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio se "B 111 112 128 119 117	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 30m 45s 19h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO Th 10m 05s Th 12m 00s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 25m 47s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA Nº 207 209 201 202 205 205 207 209 201 202 205 205 207 209 201 208 207 209 201 208 207 208 208 208 208 208 208 208 208 208 208	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C'' PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 47m 58s 10h 47m 58s 10h 47m 58s 11h 50m 31s 11h 50m 46s 12h 07m 51s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 369 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74 71 47 19 medio 111 112 102 128 119 117 105 124 115	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s 7h 16m 11s 7h 20m 06s 7h 15m 34s 7h 16m 11s 7h 20m 06s 7h 23m 16s 7h 23m 26s 7h 23m 26s 7h 23m 26s 7h 25m 47s 7h 27m 02s	339 349 359 369 379 389 409 419 Promi Pos. 19 59 69 79 89 99 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 99 109 119 129 139 89 89 89 89 89 89 89 89 89 89 89 89 89	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio *FICA 209 201 202 206 205 207 209 201 202 206 207 209 201 202 206 207 209 201 202 206 207 209 209 209 209 209 209 209 209 209 209	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Hóracio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 31s 11h 50m 46s 12h 07m 51s 12h 39m 20s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 299 309 319 329 349 359 369 379 369 409 Proi Cla <i>Pos.</i> 19 29 39 49 59 69 79 89 99 109	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74 71 47 19 medio 111 112 128 119 117 105 124 115 113	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno Ricardo Zunino	Renault 1093 Auto Union Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Perault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Th. O N 2a E T MARCA Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO Th 10m 05s Th 12m 00s Th 15m 34s 7h 16m 11s Th 20m 06s Th 15m 34s Th 20m 06s Th 23m 16s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 25m 47s Th 27m 02s Th 29m 24s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 99 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 99 109 119 129 139 149 159 169 179 189 189 189 189 189 189 189 189 189 18	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class No. 207 207 209 201 202 203 207 211 208 215 217 edio *IFICA No. 209 201 202 203 207 201 202 203 207 207 207 207 207 207 207 207 207 207	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a, E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 31s 11h 50m 31s 11h 50m 46s 12h 07m 51s 12h 39m 20s 12h 39m 20s 12h 39m 23s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 389 409 Proi Cla Pos . 19 29 39 49 59 69 79 89 109 119	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio 112 128 119 117 105 118 119 117 105 118 119 117 118 119	Alberto E. Roggero Martín A. Garcia Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno Ricardo Zunino Carlos Marincovich	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Th. O N 2a E T MARCA Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO Th 10m 05s Th 12m 00s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 25m 47s Th 27m 02s Th 29m 24s Th 29m 24s Th 32m 01s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 20 30 49 59 60 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 40 49 109 119 129 139 40 40 40 40 40 40 40 40 40 40 40 40 40	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Class Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA Nº 207 209 201 202 205 205 207 207 209 201 202 205 205 207 207 207 207 207 207 207 207 207 207	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 46s 12h 39m 20s 12h 39m 20s 12h 39m 23s 12h 47m 40s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 389 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio 111 112 102 128 119 117 105 124 115 113 157 108	Alberto E. Roggero Martín A. Garcia Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René D. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno Ricardo Zunino Carlos Marincovich Eduardo Casá	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 30m 45s 19h 33m 28s 20h 33m 28s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO Th 10m 05s Th 12m 00s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 15m 34s Th 20m 06s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 23m 26s Th 25m 47s Th 29m 24s Th 29m 24s Th 32m 01s Th 32m 37s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 59 69 79 89 90 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 149 159 169 179 189 189 189 189 189 189 189 189 189 18	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase Nº 207 209 201 202 226 205 204 203 227 211 208 215 217 edio **IFICA Nº 207 209 201 202 205 205 207 209 201 202 205 205 207 207 209 201 208 207 208 207 208 207 208 208 208 208 208 208 208 208 208 208	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich	Fiat 1500 Fiat 1500 Paugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 Paugeot 404 Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 11h 50m 46s 12h 07m 51s 12h 39m 20s 12h 39m 20s 12h 39m 23s 12h 47m 40s 12h 53m 44s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 389 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 74 71 47 19 medio 112 128 119 117 105 118 119 117 105 118 119 117 118 119	Alberto E. Roggero Martín A. García Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Marlani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl O. Marielli Raúl H. Cángaro René O. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. García Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno Ricardo Zunino Carlos Marincovich Eduardo Casá Rubén A. Miotti	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 17m 15s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO Th 10m 05s Th 12m 00s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 15m 34s Th 16m 11s Th 20m 06s Th 23m 16s Th 23m 26s Th 25m 47s Th 27m 02s Th 29m 24s Th 29m 24s Th 32m 01s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 49 59 69 79 89 119 129 139 149 159 169 179 189 189 189 189 189 189 189 189 189 18	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase No 207 201 202 203 207 201 202 203 215 217 edio *IFICA No 207 201 202 203 215 205 205 205 205 205 205 205 205 205 20	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Luis Di Palma Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Luis Di Palma Fernando Ruiz Moreno	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 28s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 36m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 46s 12h 39m 20s 12h 39m 20s 12h 39m 23s 12h 47m 40s
189 199 209 219 229 239 249 259 269 279 289 309 319 329 339 349 359 369 379 389 309 409 Proi	33 14 69 52 60 20 57 41 10 66 22 49 36 73 30 11 59 4 54 74 71 47 19 medio 111 112 102 128 119 117 105 124 115 115 116 117 108 118 119 119 119 119 119 119 119 119 11	Alberto E. Roggero Martín A. Garcia Julio H. Gula Víctor H. Maccari Néstor Di Berardino Rodolfo A. Mariani Héctor V. Moreno Jorge E. Serafini Angel J. Campagnon Raúl D. Marielli Raúl H. Cángaro René D. Giavedoni José L. Pernas Plácido N. Garcia Gonzalo L. Barceló Raúl A. Blanco Baltazar R. Rivas Carlos Yanello "Páez-Rinaldi" Carlos A. Monguzzi Ricardo O. Testal "Vivot-Campana" Andrés V. Baldoni Oscar Teruelo Alberto R. Rivière del ganador: 130,505 kg C'L A S I F I C A C I " PILOTO Francisco Mayorga Danilo Bonamicci Norberto Castañón Carlos Menéndez Behety Esteban Fernandino Néstor García Veiga Eduardo Rodríguez Canedo Alberto Rossi Ricardo J. M. Bonanno Ricardo Zunino Carlos Marincovich Eduardo Casá	Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Auto Union Renault 1093 Fiat 1100 Auto Union Renault 1093 Fiat 800 E Auto Union De Carlo Renault 1093 De Carlo Oh. O N 2a E T MARCA Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Peugeot 404	16h 46m 52s 16h 01m 32s 16h 07m 56s 16h 17m 13s 16h 17m 13s 16h 19m 18s 16h 19m 18s 16h 22m 28s 16h 23m 31s 16h 29m 50s 16h 34m 01s 16h 51m 39s 17h 00m 07s 17h 12m 50s 17h 18m 45s 17h 44m 00s 18h 13m 34s 18h 17m 47s 18h 49m 39s 19h 30m 45s 19h 33m 19s 19h 34m 47s 20h 19m 50s 20h 33m 28s 20h 48m 33s 21h 38m 26s 21h 59m 35s A P A TIEMPO 7h 10m 05s 7h 12m 00s 7h 15m 34s 7h 16m 11s 7h 20m 06s 7h 15m 34s 7h 16m 11s 7h 20m 06s 7h 23m 16s 7h 23m 16s 7h 23m 26s 7h 23m 37s 7h 32m 01s 7h 32m 01s 7h 32m 37s 7h 36m 54s	339 349 359 369 379 389 399 409 419 Promi Pos. 19 29 39 109 119 129 139 Promi CLAS Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 119 129 139 49 59 69 79 89 119 129 139 149 159 169 179 189 189 189 189 189 189 189 189 189 18	113 118 165 176 181 151 146 156 170 edio *Clase No 207 201 202 203 207 201 202 203 215 217 edio *IFICA No 207 201 202 203 215 205 205 205 205 205 205 205 205 205 20	Ricardo Zunino Miguel A. Galluzzi Jorge A. Terrizzano Adolfo A. Uzarralde Severino Cuesta Justo Ortiz Jorge A. García David Parvis José Ferré del ganador: 179,675 kph. C L A S I F I C A C I C" PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Horacio M. Cuitiño Héctor Genera Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Fernando Ruiz Moreno Luis Di Palma del ganador: 183,887 kph. CION GEN. PROGRESIVA I PILOTO Héctor L. Gradassi Carlos Ruesch "Larry" César Malnatti Vicente Edreira Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Luis Di Palma Federico Urruti R. Rabanaque Caballero Héctor Genera Horacio M. Cuitiño Antonio Castro Alvarez Guillermo Von Wernich Luis Di Palma	Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Fiat 1500 Peugeot 404 Peugeot 404 Peugeot 404 O N 2a. E T A F MARCA Torino 380 W	14h 48m 01s 15h 13m 37s 15h 43m 05s 16h 12m 46s 16h 35m 12s 16h 39m 16s 16h 41m 04s 16h 51m 46s 16h 52m 00s A TIEMPO 6h 11m 58s 6h 17m 44s 6h 21m 45s 6h 22m 29s 6h 53m 26s 6h 56m 51s 7h 10m 38s 7h 26m 24s 7h 34m 29s 7h 38m 15s 7h 40m 08s 9h 01m 25s 9h 27m 30s 06,6 Kmts. TIEMPO 10h 36m 41s 10h 47m 11s 10h 47m 58s 10h 47m 58s 10h 51m 59s 11h 50m 31s 11h 50m 46s 12h 07m 51s 12h 39m 20s 12h 39m 20s 12h 39m 23s 12h 47m 40s 12h 53m 44s 13h 50m 52s



SEDIVIDEN LOS CAMIN



Tras el retraso de la segunda etapa, Luis Di Palma retomó su habitual ritmo y ganó violentamente la tercera.

Un rutero sensacional
Danilo Bonamici.
Rápido, bien y con el
auto siempre impecable.
Ganador de la tercera
etapa.

Angel Monguzzi se repuso del retraso inicial y manejando como sabe recuperó el primer puesto en la general. Muy bien.

Osvaldo Rolf Juchet conduce un Peugeot de Billy y ganó el segundo tramo de la tercera etapa. Otro hombre del Gran Premio.

14 - PARABRISAS CORSA

DE TURISMO - 3a ETAPA - 3a ETAPA -



La etapa diferente del Gran Premio se cumplió a la perfección aunque presentó la novedad de nieve en el camino. En este tramo resignó posibilidades el puntero de la clase menor - Rubén Alonso - y continúan firmes Paco Mayorga y Pirín Gradassi

PASAJE DE IDA

Tercera etapa, primer tramo. Suena muy raro, algo a lo que no estábamos acostumbrados en los anteriores Ge Pe de Turismo. Resulta que el ACA, vaya uno a saber por qué razones, decidió -una vez llegados a Río Gallegos, punto final de la segunda etapa- derivar las tres categorías en tramos diferentes, disputadas en diferentes horas y días. La clase mayor largó el sábado a la mañana, hizo un pequeño tramo, llegaron al estrecho de Magallanes, subieron los autos a una balsa (neutralización por medio) cruzaron el estrecho y siguieron rumbo a Ushuala. La clase B, Peugeot-Fiat, partieron de tarde, en horas de digestión, hacia Punta Arenas en la República de Chile. La clase menor lo hizo al día siguiente, el domingo por la mañana, con final en Río Turbio.

Bien. Esos tres puntos diferentes fueron la mitad de la tercera etapa de sus respectivas

categorías. Los automóviles, una vez que cruzaban la línea de llegada terminaban en el parque cerrado y nadie los podía tocar. sin recargo triple en la clasificación. Para completar la tercera etapa era necesario volver a Río Gallegos en los tres casos por el mismo camino. En la mañana del domingo regresaron los automóviles de la clase mayor y por lla tarde la A y B desde Río Turbio y Punta Arenas, respectivamente. Evidentemente, el sistema dio buen resultado y se promocionaron muchos puntos de la zona magallánica, que para el grueso de nuestro país eran poco menos que desconocidos. Por ejemplo, el caso Ushuaia. Todo el mundo la conoce, pero el sábado fue la primera vez que llegá un automóvil en carrera. ¿Qué tal? Era hora, ¿no?. La Patagonia se lo merecia y si el ACA se jugó una carta brava, se mandó un buen póker que eclipsó, en parte, las críticas previas.

Vayamos a lo acontecido. La clase mayor (la primera que cumplió el primer tramo) remató en

Ushuaia. A través de todo su recorrido Luis Di Palma se dedicó a recuperar el terreno perdido en la etapa anterior, cuando se detuvo para cambiar nada más ni nada menos que la caja de cambios. Comenzó a pasar autos y llegó a Ushuaia tercero en el camino y ganando la primera parte de la etapa. Ruesch (papá en cualquier momento). Gradassi y Larry (rpm perdidas), Malnatti (papá en cualquier momento) y Castro Alvarez con un Chevrolet en una posición increíble (teniendo en cuenta la anemia de piezas homologadas que tiene ese modelo de la marca), lo escoltaron.

La clase B fue para Paquito Mayorga, Le ganó cusí cusá a Esteban Fernandino (28 segundos es cusí cusá ¿no?) con la cupé Fiat mejor clasificada a esta altura del parti... eee de la carrera. Los coches del amigo Billy siguen excelentemente bien clasificados, enteritos y sin romperse; Castañón, el mejor del equipo hasta el momento, es una carta muy brava que en cualquier







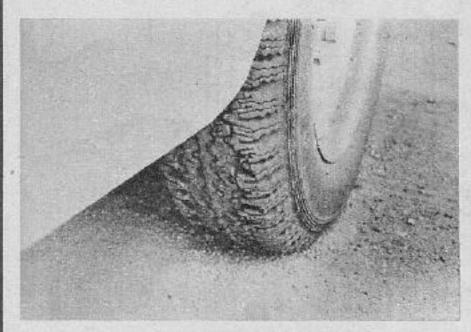
Un parabrisas triple golpeado por mucha piedras, pero que no se rompe.



En cambio algunos optaron por este tipo de protector para las piedras del camino.



¿Y este agujero, qué será? ¿Qué se rompió: una torreta de suspensión o una piedra o qué...?



Y aquí las huellas de las piedras, pero en las gomas. Esta Cinturato llegó, pero al límite.



Los deflectores de bichos también quedan destrozados. Este Torino lo muestra.



Esta Cupé Fiat presenta originales cubrefaros. En cualquier momento salen los torpedos.

COPITOS DE NIEVE

El equipo oficial Peugeot -Dorrego Competición- tiene un Cessna bimotor, de esos que tienen un motor adelante y otro atrás, en el mismo eje longitudinal. Lo utilizan para seguir la carrera, y desde allí el doctor Fernández Aguirre dirige por intermedio de la radio que lleva cada coche. Lo acompañan en ese avión, desde Buenos Aires, Ramoncito Velázquez, ex acompañante de Paco Mayorga y famoso exhibicionista, y también el sensato Cocho López, desde su abandono. De la utilidad de este medio no cabe duda alguna. Así cuentan que Menéndez Behety (equipo Guillermo Billy) traia chupado a la cola al Fiat de Fernandino. Avivado el alto mando, desde el Cessna dio la orden terminante: "Alejate, tontito, que lo traés a Fernandino a la rastra". Por su, Menéndez pisó y au revoir...

Rubén Miotti era uno de los primeros clasificados en la primera etapa, con un Peugeot particular. En la segunda las cosas no le anduvieron tan blen y se retrasó algo, pero siempre estaba entre los que pueden llegar a estar en la discusión final. Al llegar a Rio Gallegos el motor del 4-4 venía con una vibración nada normal. Algo estaba pasando en sus entrañas y el diagnóstico no era alentador. Parecía un problema de cigüeñal, y así fue como en el tramo a Punta Arenas, iniciado el sábado, el vital elemento se cortó a los veinte kilómetros de Gallegos y lo dejó al platense tirado y sin posibilidades de llegar a la ciudad chilena.

El equipo Fiat cuenta entre sus huestes a dos personajes que hacen el trabajo de "valijeros". ¿Quiénes son los valijeros? La explicación es simple: son los que Ilevan las valijas de los pilotos dentro de una multicarga de la comisión, y por supuesto, viajan siempre delante de la carrera. Ellos son Carlos Giay (amigo del Nene García Veiga y fraseador viejo, pese a sus 26 abriles) y el no menos conocido "Colorado" Mariscal, uno de esos tipos que están en todas y uno nunca sabe por que ni tampoco que es lo que hace. Son dos de los tantos personajes que nos regala cada Gran Premio.

Un cordobés nos dijo muy al oído, en una confitería de Río Gallegos: "Viste lo que hizo el equipo oficial IKA-Renault... mandó un DC3 a Río Turbio, donde descargó repuestos, y de ahí se fue a Ushuaia a esperar a los Torino del equipo. El DC3 es de LADE (Líneas Aéreas del Estado), y la gente de Santa Isabel lo alquiló para asegurarse los elementos en cada una de las cabeceras de etapa donde llegaran los Torino y los Renault". Un despliegue impresionante.

Obviamente, a Héctor Acosta le resulta bastante dificil correr y escribir al mismo tiempo, y como la etapa del domingo terminaba a la tarde no tuvo tiempo material para escribir su experiencia del día, porque nuestro plazo de cierre es lamentablemente inexorable. Todo se sabrá entonces la semana que viene, pero aunque ahora vayan terceros no se salvará del tirón de orejas cuando vuelva.

momento puede dar el zarpazo y acosar a Mayorga y Bonamici, sus rivales no muy rivales, de Dorrego Competición.

En la clase "A" hubo grandes novedades. Alonso perdió prácticamente todas sus posibilidades de un triunfo total en el GP. Antes, pocos kilómetros antes de la localidad de El Zurdo volcó, sin consecuencias físicas (salvaron los pellejos), pero se atrasó ostensiblemente y llegó en la vigesimoquinta (25ª) posición en la clasificación parcial de la etapa. En principio habría sido el reventón de un neumático en el ripio el que originó el vuelco del piloto de Antelo Competición. Prácticamente, Monguzzi no tuvo mayores problemas para encabezar la clasificación general de la categoría. Lo siquió Gurí Carubia, segundo en la etapa, ídem en la general. Terceros resultaron Pepito Cano acompañado por nuestro corresponsal, toda maldad él, Héctor Vibora Acosta que terminaron el tramo con el auto intacto, tanto como para que Berta se ponga contento.

PASAJE DE VUELTA

El segundo tramo, como ya dijimos, era simplemente regresar a Río Gallegos por el mismo camino por el cual se habían alejado. La mayor volvía de Ushuaia, la B del territorio chileno de Punta Arenas y la menor, desde Río Turbio, donde había rematado el viaje matinal.

En la más de dos litros, Di Palma siguió con la batuta, evidentemente tratando de recuperar terreno perdido en la segunda etapa como ya dijimos por ahí. Larry fue el brillante segundo de la etapa, afianzó sus posibilidades en el GP, pan comido para él en vista de las instrucciones que los integrantes del equipo ya tienen impartidas.

Por el otro lado, Gradassi sigue en la conversación con su auto, de su preparación. Mainati y Ruesch integraron también el equipo que tiene acaparadas las mejores posiciones. En este tramo abandonó Federico Urruti, por un pistón pinchado, siendo éste el primer Torino oficial que deja la carrera.

En la B, Paco Mayorga se dedicó a cuidar en el tramo, ganó Juchet y segundo Castañón, Bonamici resultó triunfador en la etapa, Fernandino golpeó un poco a la cupé, la mejor clasificada hasta el momento, entrando séptimo en la etapa.

En la clasificación general, Paco Mayorga punteaba sin mayores problemas, seguido de Bonamici (excelentísimo piloto rutero, cuidado con él).

En la menor no hubo grandes novedades. Alonso largó pero aportó último por Río Gallegos; Monguzzi volvió a ganar el tramo y por ende la clasificación de la etapa y la general. Carubia volvió a ser segundo, Visintini, tercero... "Cano-Acosta" nuevamente prendidos, y en general, muy resistentes los autos chicos pese al camino.

AL PASO POR MONTE AYMOND

Monte Aymond está a unos 65 kilómetros de Río Gallegos. Más al Sur todavía y en un lugar donde el día que sople un viento norte más o menos considerable los borra a todos del mapa. Hay un puesto de Gendarmería que hace el control de emigración a Chile y nada más. Allí fue donde nos corrimos el sábado por la tarde para ver el paso de los muchachos de la clase "B" que se iban a Punta Arenas. Un lugar interesante. Con una curva a la izquierda en ascenso, un guardaganado en la mitad de la curva y el resto de la misma en descenso pronunciado con una leve curva a la derecha después de una corta rectita de cien metros. Por supuesto, todo el camino bien embebido en ripio movedizo que nos hizo suponer un espectáculo interesante. Y no nos equivocamos; la cosa vino linda, aunque más no fuese con los primeros y algún destapado, porque el resto doblo

dria haber modificaciones en las mismas.

con mucho respeto y sin arriesgar nada. A las tres de la tarde largo Paco Mayorga de Gallegos y veinticuatro minutos después estaba levantando polvareda en Monte Aymond, Saltó el guardaganado, corrigió a volantazos cuando el auto se movió indebidamente y baló con el Peugeot flameando como la bandera idolatrada. Todo esto por la falta de isotorque, que en lugares como éste, se hace notar. Como cuarenta y cinco minutos después apareció Bonamici que sorteó la curva con solvencia, pero muy prolijo, sin desparramar ripio. Castañón idem pisando fuerte en la salida. El segundo espectáculo lo dio el "Chango" Fernandino -que está demostrando bien a las claras todo lo que es capaz de hacerque entró cruzado y enderezó sobre el final. El tercer acto digno de verse estuvo a cargo del "Chino" Canedo que entró en la polvareda de Casá con el mismo empuje de siempre. Bonanno, Menéndez Behety, Juchet, Zunino, Marincovich, Migliore y otros pocos más pasaron muy prolijos y pisando con discreción. El "Nene" Garcia Veiga se la vio fea en la bajada, pero sacó la cupé limpita como si nada hubiera pasado. Poco después vino el "muletto" del equipo Fiat, con Galluzzi al volante y Berghella en el asiento derecho. Apenas el "Gordo" nos vio en la ruta, comenzó con una serie de simulados volantazos que pusieron la nota cómica en Monte Aymond, Poco después pararla para mandar saludos por radio a dos de sus hijos que cumplieron años el sábado. Casi sobre el final, cuando ya estábamos a bordo de nuestro Peugeot para regresar a Río Gallegos, apareció la cupé del tresarroyense Norberto Moler que entró demasiado fuerte y fue a parar contra un talud de tierra. Enderezó y siguió sin problemas.

Así pasaron todos hasta completar la lista con una sola ausencia. La de Rubén Miotti que marchara 11º en la general hasta Gallegos y que cortó el cigüeñal apenas a veinte kilómetros de la largada.

La conclusión final fue ésta: tres pliotos que dieron cátedra absoluta: Mayorga, Fernandino y Rodríguez Canedo. Una decena que dobló correctamente, como Dios manda y sin jugarse el GP en una curva de ripio. El resto despacio, algunos, muy despacio.

Promedio del ganador: 161,757 km/h.



Vicente Edreira es un nombre desconocido que con este Gran Premio deja de serlo. Quinto con su Torino muy regular.

GRAN PREMIO DE TURISMO VPE EN LA PATAGONIA

	apa				39 6	etapa			
	ı	Río Gallegos-Río Turbio-Río	Gallegos (244,900	km)	(Río	Galle	gos-Punta Arenas-Río Galle	egos) — 506,200 l	cm de recorrid
		Categoría A — Ha	sta 1.150 cm ³				Categoría B (de 1.150 c	m3 hasta 2.000 d	cm3)
Pos.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	Pos.	N9	PILOTO	MARCA	TIEMP
19	1	Monguzzi, Angel	Renault 1093	2h 4m 41s	19	112	Bonamici, Danilo	Peugeot 404	3h 20m 5
29	9	Carubia, Roberto	Renault 1093	2h 4m 47s	29	111	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	3h 21m 3
36	2	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	2h 5m 20s	30	128	Menéndez Behety, Carlos.	Peugeot 404	3h 21m 5
49	8	"Cano-Acosta"	Renault 1093	2h '5m 23s	40	116	Rolf Juchet, Osvaldo	Peugeot 404	3h 23m 1
50	44	Brenner, Walter	Renault 1093	2h 9m 35s	59	102	Castañón, Osvaldo	Paugeot 404	3h 24m 1
69	3	Parisi, Emilio	Renault 1093	2h 9m 41s	69	105	Rodriguez Canedo, E	Fiat 1500 Cupé	3h 28m 3
79	15	"Epsilón"	Renault 1093	2h 12m 7s	79	119	Fernandino, Esteban (h)	Fiat 1500 Cupé	3h 28m 3
99	20 17	Serafini, Jorge	Renault 1093 Renault 1093	2h 13m 20s	89 99	101	Migliore, José	Peugeot 404	3h 28m 4
100	12	Defilippo, Félix	Renault 1093	2h 13m 20s 2h 13m 34s	100	124	Reutemann, Carlos A Rossi, Alberto	Fiat 1500 Cupé Fiat 1500 Cupé	3h 30m 3
110	60	Moreno, Héctor	Renault 1093	2h 14m 32s	119	115	Bonanno, Ricardo J. M	Peugeot 404	3h 35m
29	28	García, Martin A	Renault 1093	2h 14m 40s	129	117	García Veiga, Néstor J	Fiat 1500 Cupé	3h 35m
139	14	Maccari, Victor	Renault 1093	2h 14m 52s	139	157	Marincovich, Carlos	Peugeot 404	3h 43m 3
149	4	Monguzzi, Carlos	Renault 1093	2h 15m 6s					011 101111
50	23	"Pécora"	Renault 1093	2h 15m 9s			Clasificación	General	
169	24	Cáneva, César	Auto Union	2h 15m 51s			Bahia Blanca-R	lo Gallegos	
179	52	Mariani, Rodolfo	Renault 1093	2h 16m 44s	Pos.	No	PILOTO	MARCA	TIEMPO
80	33	Gula, Julio	Renault 1093	2h 19m 10s	19	111	Mayorga, Francisco	Paugeat 404	15h 32m 4
90	46	Caliano, Carlos	Renault 1093	2h 20m 20s	20	112	Bonamici, Danilo	Peugeot 404	15h 36m 2
209	49	García, Plácido	Auto Union	2h 20m 57s	39	102	Castañón, Norberto	Peugeot 404	15h 44m 2
219	22	Pernas, José	Renault 1093	2h 21m 51s	49	128	Menéndez Behety, Carlos.	Paugeot 404	15h 49m 3
220	73	Blanco, Raúl	Flat 1100	2h 23m 1s	59	119	Fernandino, Esteban (h) .	Fiat 1500 Cupé	15h 56m 2
239	36	Barceló, Gonzalo	Renault 1093	2h 24m 45s	69	116	Rolf Juchet, Osvaldo	Peugeot 404	16h 4m 3
	32	Esteguy, Jean Pierre	Renault 1093	2h 28m 40s	79	128	Rossi, Alberto	Fiat 1500 Cupé	16h 22m
250		Alonso, Rubén	Renault 1093	2h 36m 51s	89	101	Migliare, José	Peugeat 404	16h 23m 2
rom	9010	del ganador: 117,850 km/	n.		99	157	Marincovich, Carlos	Peugeot 404	16h 33m 2
		Clasificación	General		109	115	Bonanno, Ricardo J. M	Peugeot 404	16h 35m 4
					119	117	García Veiga, Néstor J	Flat 1500 Cupé	17h 12m 2
			n Callegne		129	105	Rodríguez Canedo, E	Fiat 1500 Cupé	17h 36m 2
		Bahia Blanca-Ri	o danegos					Fire dean Count	
Pos.	Νō	PILOTO Bahia Bianca-Ri	MARCA	TIEMPO	139	104	Reutemann, Carlos A	Fiat 1500 Cupé	17h 58m 5
Pos.	Nº 1	PILOTO		TIEMPO 17h 3m 30s	139		Reutemann, Carlos A		
	Nº 1 9		MARCA		139	104	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km	/h.	
10 29 30	Nº 1 9 17	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix	MARCA Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s	139	104	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua	/h. ia-Río Gallegos)	
19 29 39 49	1 9	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta"	MARCA Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s	13º Pron	104 nedio	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³)	17h 58m 5
19 29 39 49 59	1 9 17 8 7	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén	MARCA Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s	Pron	104 nedio	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA	17h 58m 5
19 29 39 49 59 69	1 9 17 8 7 46	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos	MARCA Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s	Pron	104 nedio Nº 217	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W	17h 58m 5
10 29 30 40 59 69 79	1 9 17 8 7 46 15	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon"	MARCA Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s	Pron Pos. 19 29	104 nedio Nº 217 201	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W	17h 58m 5 TIEMPO 6h 46m 6h 57m 5
19 29 39 40 59 69 79 89	1 9 17 8 7 46 15 2	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s	Pron Pos. 19 29 39	104 nedio Nº 217 201 209	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W	17h 58m 5 TIEMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4
19 29 39 49 59 69 79 89	1 9 17 8 7 46 15 2 32	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s	Pos. 19 29 39	104 nedio Nº 217 201 209 207	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W	17h 58m 5 TIEMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3
10 29 39 40 59 69 79 89 90	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s	Pos. 19 29 39 49 59	104 nedio Nº2 217 201 209 207 202	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W	17h 58m 5 TIEMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m
19 29 39 49 59 69 79 89 90	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 23	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora"	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s	Pos. 19 29 39 49 59 69	Nº 217 201 209 207 202 211	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2
19 29 39 49 59 69 79 89 99 09	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 33	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s	Pron Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 79	Nº9 217 201 209 207 202 211 226	Reutemann, Carlos A del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luis "Larry"	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5
10 29 39 40 59 69 79 89 90 109 19	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 33 44	PILOTO Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s	Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B	7/EMP6 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4
19 29 39 49 59 69 79 89	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 33	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s	Pos. 19 29 39 49 59 89 79	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204	Reutemann, Carlos A	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm3) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1
10 29 39 40 59 60 70 80 109 119 120 40	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 23 3 44 12	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s	Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W	7/EMP6 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4
19 29 39 49 59 69 79 89 90 109 129 39 49	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 23 3 44 12 28	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s	Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1
19 29 39 49 59 69 79 89 90 19 29 39 49 59 69	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 23 3 44 12 28	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s	Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm ³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1
10 29 30 40 59 60 70 80 90 109 19 20 30 40 59 69 79	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 23 3 44 12 28 14 33	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Víctor Gula, Julio	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 39m 12s	Pos. 19 29 39 49 59 69 79 89 90	Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1
10 29 39 49 59 69 79 89 90 19 29 39 49 59 69 79 89	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 23 3 44 12 28 14 33 60 52 20	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serafini, Jorge E.	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 33m 12s 18h 43m	Pron Pron Pos. 19 29 39 49 59 69 79 80 99 109 Pron	104 nedio Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio	Reutemann, Carlos A	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
19 29 39 49 59 69 79 89 99 19 29 39 49 59 69 79 89 90 19	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 23 3 44 12 28 14 33 60 52 20 49	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Víctor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 36m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 43m 19h 04m 27s	13° Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 70 89 10° Pron	Nº 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Arorino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W MARCA	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
10 29 39 40 59 69 79 89 90 19 20 39 49 59 69 79 89 90 19 20 30 49 59 69 79	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 33 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 36m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 37m 53s 18h 43m 19h 04m 27s 19h 39m 36s	Pron Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 70 89 109 Pron	104 nedio Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio	Reutemann, Carlos A	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W Torino 380 W A Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
10 29 39 49 59 69 79 89 90 19 20 39 49 50 69 79 89 90 10 29 39	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 32 23 3 44 12 28 14 33 60 52 20 49	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúl	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 32m 7s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m	Pos. 19 29 39 40 59 80 90 100 Pron	104 nedio Nº? 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio	Reutemann, Carlos A	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
19 29 39 49 59 69 79 89 99 19 29 39 49 79 89 99 19 29 39 49	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 3 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22 10 6	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serafini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúi Roggero, Alberto	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m 19h 04m 27s 19h 39m 36s 19h 47m 1s 19h 53m 30s	Pos. 19 29 39 40 59 80 90 109 Pron	104 nedio Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio Nº9 207 201 209	Reutemann, Carlos A	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
10 29 39 49 59 69 79 89 99 19 29 39 49 59 69 79 89 99 19 29 39 49 59 69 79 89 99 49 59 69 79 89 99 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 33 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22 10 6 41	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Víctor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúl Roggero, Alberto Marielli, Raúl	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 38m 39s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 32m 7s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m	13° Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 79 89 109 Pron Pos. 19 29 39 49	104 nedio Nº 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio Nº 207 201 209 207	Reutemann, Carlos A	/h. iia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMP0 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
19 29 39 49 59 69 79 89 99 19 29 39 19 29 39	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 33 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22 10 6 41	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmueldo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Victor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serafini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúi Roggero, Alberto	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m 19h 04m 27s 19h 39m 36s 19h 47m 1s 19h 53m 30s	Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 70 80 90 109 Pron Pos. 19 29 30 49 59	104 nedio Nº 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio Nº 207 201 209 207 201 209 207 202 211 226 208 204 227	Reutemann, Carlos A. del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luls "Larry" Ruesch, Carlos Gradassi, Héctor Luls Malnatti, César H. Castro Alvarez, A. Edreira, Vicente Von Wernich, Guillermo Rabanaque Caballero Genera, Héctor del ganador: 141,302 km Bahía Blanca-R Clasificación PILOTO Gradassi, Héctor Luis "Larry" Ruesch, Carlos Malnatti, César H. Edreira, Vicente	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 36m 1 9h 8m 1 7/EMPO 17h 45m 5 17h 51m 5 18h 6m 19h 55m 2
10 29 30 40 59 60 70 80 90 10 20 30 40 50 60 70 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 33 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22 10 6 41	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Víctor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúl Roggero, Alberto Marielli, Raúl	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m 19h 04m 27s 19h 39m 36s 19h 47m 1s 19h 53m 30s	13° Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 79 89 109 Pron Pos. 19 29 39 49	104 nedio Nº9 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio Nº9 207 201 209 207 201 209 207 201 209 207	Reutemann, Carlos A. del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luls "Larry" Ruesch, Carlos Gradassi, Héctor Luls Malnatti, César H. Castro Alvarez, A. Edreira, Vicente Von Wernich, Guillermo Rabanaque Caballero Genera, Héctor del ganador: 141,302 km) Bahía Blanca-R Clasificación PILOTO Gradassi, Héctor Luis "Larry" Ruesch, Carlos Malnatti, César H. Edreira, Vicente Di Palma, Luis R.	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1
10 29 39 40 59 60 70 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80	1 9 17 8 7 46 15 2 32 32 23 3 44 12 28 14 33 60 52 20 49 22 10 6 41 edio	Monguzzi, Angel Carubia, Roberto Defilippo, Félix "Cano-Acosta" Alonso, Rubén Caliano, Carlos "Epsilon" Visintini, Rosmualdo Esteguy, Jean Pierre Caneva, César "Pecora" Parisi, Emilio Brenner, Walter Carranza, Ricardo García, Martín Maccarl, Víctor Gula, Julio Moreno, Héctor Mariani, Rodolfo Serefini, Jorge E. García, Plácido Pernas, José Cangaro, Raúl Roggero, Alberto Marielli, Raúl	MARCA Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Auto Union 1000 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093 Renault 1093	17h 3m 30s 17h 8m 12s 17h 8m 36s 17h 9m 11s 17h 13m 25s 17h 16m 24s 17h 22m 43s 17h 24m 33s 17h 33m 15s 17h 36m 34s 17h 36m 34s 17h 54m 54s 17h 59m 19s 18h 26s 18h 22m 36s 18h 32m 7s 18h 35m 23s 18h 37m 53s 18h 37m 12s 18h 43m 19h 04m 27s 19h 39m 36s 19h 47m 1s 19h 53m 30s	Pron Pos. 19 29 39 49 59 89 70 89 109 Pron Pos. 19 29 39 49 59 69	104 nedio Nº 217 201 209 207 202 211 226 208 204 227 nedio Nº 207 201 209 207 201 209 207 202 211 226 208 204 227	Reutemann, Carlos A. del ganador: 155,208 km (Río Gallegos-Ushua Categoría C (Más PILOTO DI Palma, Luls "Larry" Ruesch, Carlos Gradassi, Héctor Luls Malnatti, César H. Castro Alvarez, A. Edreira, Vicente Von Wernich, Guillermo Rabanaque Caballero Genera, Héctor del ganador: 141,302 km Bahía Blanca-R Clasificación PILOTO Gradassi, Héctor Luis "Larry" Ruesch, Carlos Malnatti, César H. Edreira, Vicente	/h. ia-Río Gallegos) de 2.000 cm³) MARCA Torino 380 W Chevrolet Super Torino 380 W Ford Falcon 7B Torino 380 W	7/EMPO 6h 46m 6h 57m 5 7h 4m 4 7h 5m 3 7h 14m 8h 3m 2 8h 4m 5 8h 23m 4 8h 36m 1 9h 8m 1 7/EMPO 17h 45m 5 17h 51m 5 18h 6m 19h 55m 2

NUEVA PICK-UP FORD F-100 HASTA AHORA: VIGOR INDESTRUCTIBLE. DESDE HOY: TAMBIEN 23 NOVEDADES DE COMODIDAD.



Desde que Ford produce pick-ups ha venido incorporando adelantos que lograron que la F-100 fuera sinónimo de vigor indestructible.

Adelantos como el doble eje delantero y la caja de cambios con primera sincronizada. Cuando surgió la necesidad de un motor más económico, lanzó la opción F-100 con motor Econo 6, seis cilindros - 7 bancadas.

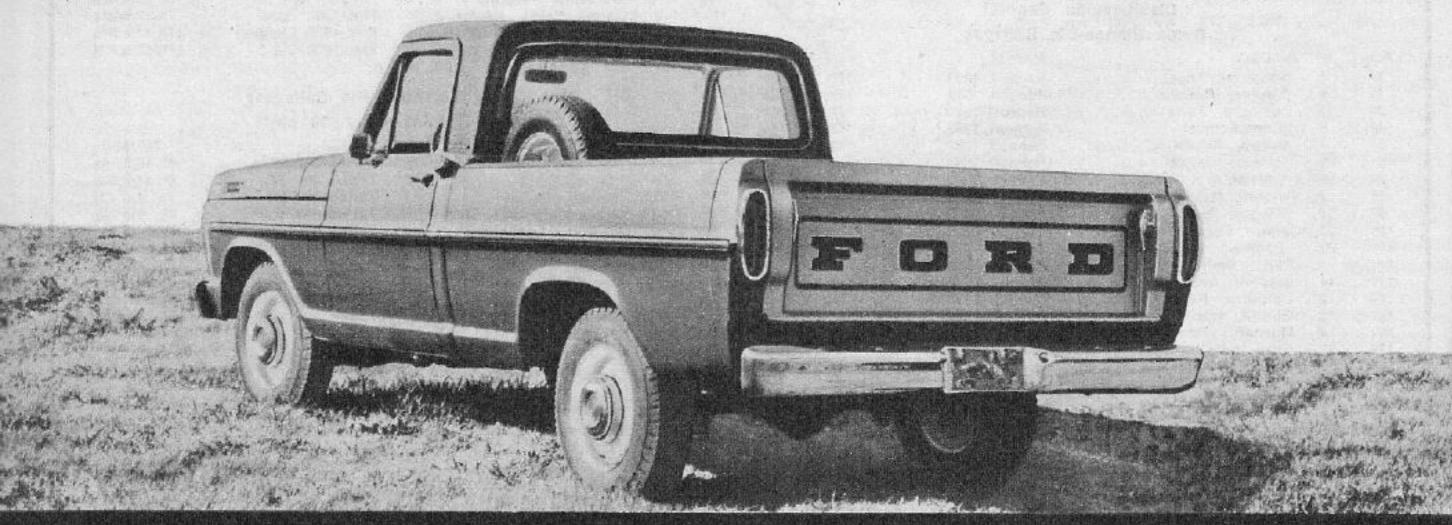
1970 fue elegido como el año para hacer la F-100 más

cómoda y linda.

Por eso Ford incorporo 23 novedades de diseño y comodidad.

Una de ellas: los dos colores exteriores combinados. Vaya a su Concesionario Ford, vea las 23 novedades, maneje la F-100 en prueba. Ford Financiera ha preparado una financiación especial para F-100.

Para que Ud. entre en el año de la comodidad.



No pretende ser un auto en apariencia, sin embargo es la pick-up que ofrece lo mejor de un auto en lo que hace a confort.

Y es Ford. Lo más contundente.

PICK-UP F-100



VIGOR INDESTRUCTIBLE

Una recorrida a fondo, por el mundo de los "fierros".



CAMINO

Un testimonio sin rebaje desde el taller a la pista

Por LR4 Radio SPLENDID

LUNES A VIERNES DE 16.30 A 17 hs. SABADOS Y DOMINGOS DE 21 A 22 hs.

Y TODOS LOS

JUEVES DE 21.15 A 22 hs.

TRANSMISION DIRECTA DESDE LA TABERNA DE JULIO - DORREGO 791

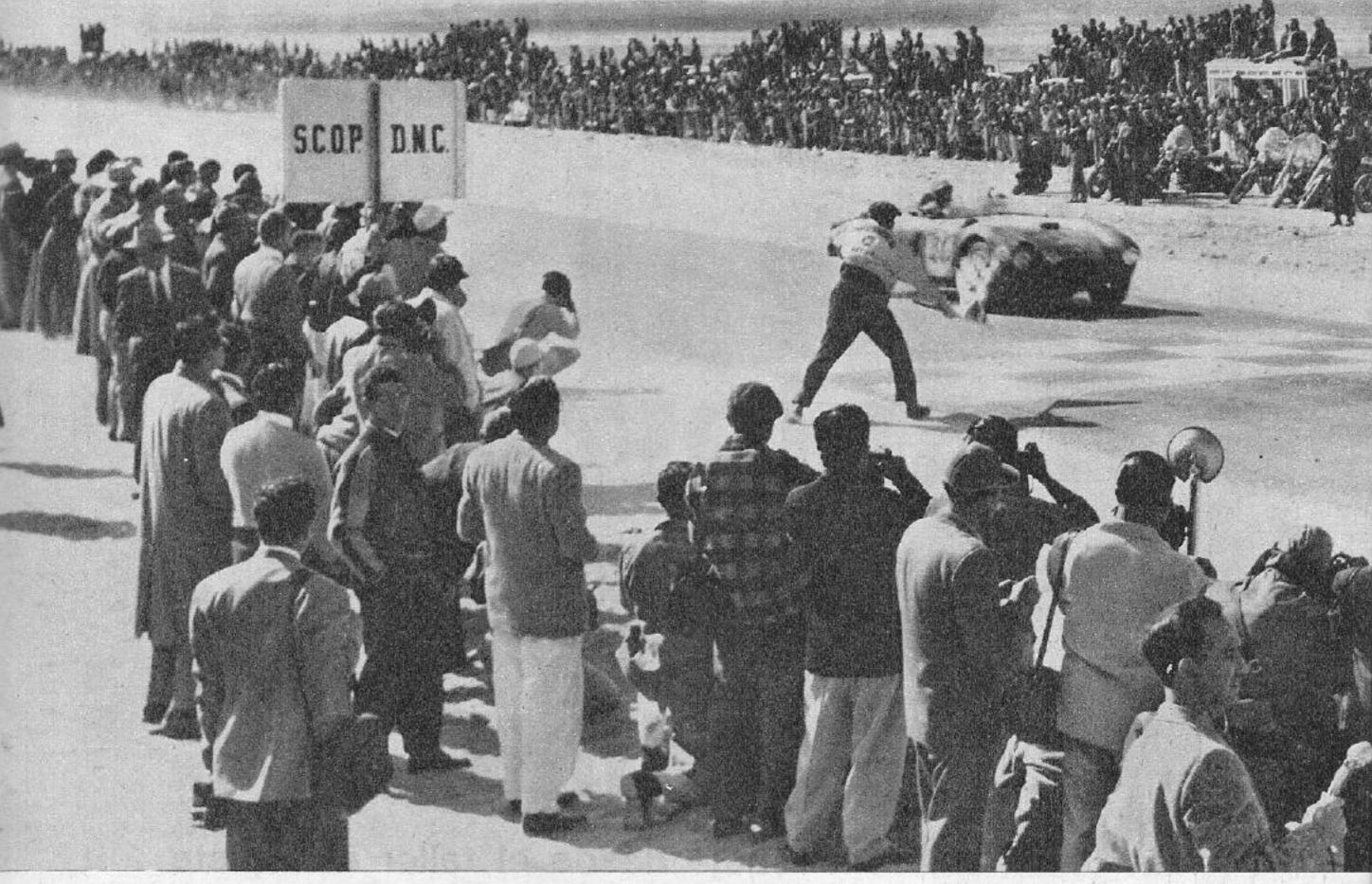
Conducción General:

CARLOS ALBERTO LEGNANI



Siempre al día... y día por día!

LAS GRANDES GARBERAS (2da. nota)



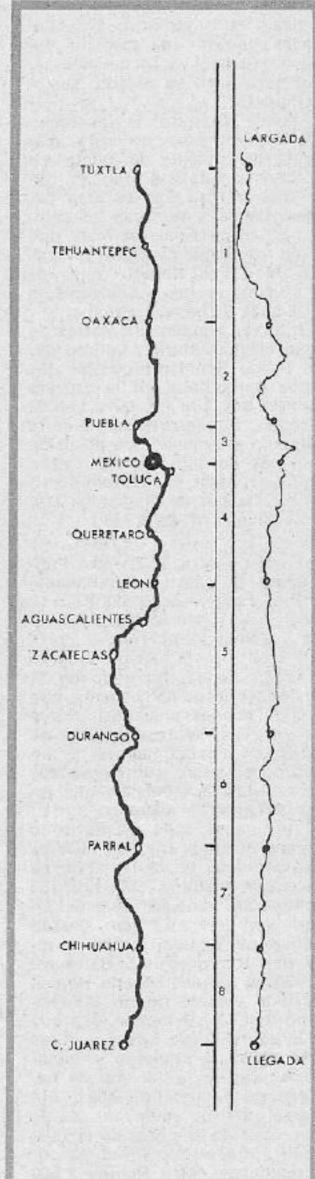
La tradición de las grandes carreras ruteras parece estar signada por la tragedia. Al igual que la Millie Miglia, la Carrera Panamericana debió suspenderse por razones de seguridad

> Por: JORGE A. AUGE BACQUE Fotos cortesia de la revista "VELOCIDAD"



20 - PARABRISAS CORSA





Fangio Ilega a Ciudad Juárez luego de haber elaborado un brillante triunfo desde la partida en Tuxtla Gutiérrez. Condujo en esa oportunidad un Lancia 3.000 cm³ Panamericana.

Ciudad Juárez,
noviembre 1953. En
ocasión de la disputa
de la IV Carrera
Panamericana, con el
italiano Castellotti.
Marimón, Gamalero,
Larocca, Gilberto Riega,
un copiloto no
identificado y Eugenio
Castellotti.

El yanqui Chuck
Stevenson, ganador
de la clase Turismo
Internacional con un
Lincoln en la edición
de la Carrera
Panamericana de 1953.



Las carreras en ruta abierta siempre tuvieron, desde la famosa París-Versailles, un 28 de abril de 1887, un atractivo muy especial. Quizás sea el de la aventura el sentimiento más poderoso que anima a pilotos, equipos, fábricas y organizadores a lanzarse a través de cientos de kilómetros durante muchos días, a vivir ese desafío a la naturaleza y al clima de cada región. "Las competencias en ruta abierta -declaró en 1954 el italiano Felice Bonettoson el summum en el deporte automovilístico. Son, por así decirlo, el auténtico automovilismo. Ese tipo de carrera es el que demuestra fehacientemente y sin artimañas cuándo un auto y un piloto son buenos o dejan de serio. En las largas carreras a través de todo tipo de terreno es donde se dan todas las premisas imprescindibles para cumplir con el verdadero sentido del automovilismo deportivo. Es desafiando a la naturaleza con un buen auto, un buen piloto y un buen mecánico al lado como

se ganan estas carreras. En cambio, las carreras de circuito dependen muchas veces de tener el mejor auto o en su defecto ser el mejor piloto."

A Felice Bonetto le gustaban tanto las carreras en ruta que prefería un puesto de piloto en una Lancia Sport a uno en un auto Grand Prix. Era su idea del automovilismo y por eso se dedicaba a las carreras de ese tipo o a las de larga duración en circuito. Y Felice Bonetto dejó su vida en aras de ese automovilismo por el cual luchaba y ganaba.

"En Silao, a pocos kilómetros de Ciudad México, murió el piloto italiano Felice Bonetto en momentos en que participaba en la Carrera Panamericana con un carro Lancia 3300 cm³. Su desgraciada muerte se produjo al embestir un poste de luz a más de 140 km/h y, según testigos del lugar, fue instantánea." (Diario Excelsior de Ciudad de México - Diciembre de 1953.)

Por vez primera, la Carrera Panamericana de México se consumó sobre un trazado de 3.388 kilómetros a través del territorio mexicano y tomando el rumbo norte a sur. Esta primera edición se largó en Cludad Juárez, teniendo en la lista de inscriptos nada menos que 132 tripulaciones ubicadas, la mayoria de ellas, sobre vehículos de producción estadounidense y algunos pocos sobre autos europeos de sport. Los automóviles que intervenian en la carrera recorrían de tal manera todo el territorio mexicano desde la frontera méxiconorteamericana hasta el límite méxico-guatemalteco. De los 132 volantes que partieron sólo 52 hicieron su entrada en Ciudad Cuauhtémoc, lo cual indica la rudeza del trazado. El 5 de mayo de 1950, el norteamericano Hersell McGriff al volante de un Oldsmobile no tenía ni la menor idea que a lo largo de nueve largas y duras etapas se iba a erigir en el ganador absoluto de la carrera sin haber ganado ninguna de ellas. Sin embargo, a este americano se le habían opuesto hombres de la talla de Felice Bonetto y Piero Taruffi con máquinas (Alfa Romeo 2.500 cm3) muy superiores a la del yanqui y además creadas para correr.

El parcial más veloz de esta edición quedó en poder de otro norteamericano, George Lynch, que tripulando un automóvil Cadillac cumplió el tramo entre Ciudad Juárez y Chihuahua a una media

de 161 km/h.

Para los europeos, esta carrera no era ni más ni menos que la clásica Mille Miglia o que la famosa Targa Florio; estaban ya hechos a este tipo de carreras y poseían entrenamiento suficiente como para funcionar a nivel de triunfo. Los norteamericanos, en cambio, inauguraban este tipo de competencia con sus pesados autos de Turismo, con mucho cromado y grandes carrocerías. Sin embargo, ante el asombro del proplo Piero Taruffi, los yanquis anduvieron como si toda la vida hubieran corrido en ruta. Al respecto, el as italiano declaró: "Los pilotos nortemericanos me sorprendieron. No corriendo nunca en ruta, demostraron una gran adaptabilidad a este tipo de carrera. Creo que para el año que viene vamos a tener que venir con más cuidado a

No sólo los italianos se dieron cuenta de que los norteamericanos, contra toda suposición, podían convertirse para toda la vida en los dueños de la carrera. Las fábricas de Estados Unidos decidieron que para la segunda edición mandarían sus propios autos, apoyados por sus inmensas montañas de recursos monetarios y técnicos. Es así que ya a fines del '50, mar cas como Packard, Lincoln, Oldsmobile, Cadillac, etc..., comenzaron a planear la estrategia de 1951.

"Nuestros pilotos de la clase Turismo Standard han demostrado tener conciencia de lo que es una carrera en ruta. Pese a que los nuestros no están acostumbrados a correr en los caminos y sobre muchos kilómetros han sido el motivo del comentario de los más encumbrados pilotos europeos. Realmente creemos que el año que viene, las fábricas deberán patrocinar a estos estadounidenses valerosos que representan al país en el extranjero (The West Coast Telegraph - California, EE.UU.)."

El 20 de noviembre de 1951 la Il Carrera Panamericana ya era conocida por pilotos y periodistas del mundo entero como "the biggest carrera in the new world" (La más grande carrera del nuevo mundo) y por ende muchos pilotos pudieron ya encarar su participación en forma casi profesional. La postergación de la carrera de mayo a noviembre contribuyó a que los europeos pudieran terminar de correr los Campeonatos del Mundo en Europa y luego, con tiempo, ir a correr a México. De tal manera hombres de la talla de Ascari y Taruffi se hicieron presentes en la partida. Esta vez se utilizó la misma ruta, pero se corrió de sur a norte, invirtiendo de tal manera el sentido de marcha del año anterior. Sin embargo y pese a la postergación de la partida, sólo participaron 91 unidades. El aspecto reglamentario de esta edición indicaba cualquier tipo de preparación, salvo la modificación en el o los árboles de levas, que tenían que ser de serie.

Las Ferrari V12 de 3.000 cm3 vencieron en 5 de las 8 etapas (4 de ellas se las adjudicó Ascari y una Taruffi) aunque fue apreciable en todo momento el peligro latente que representaban los Chrysler, Cadillac y Packard, Tony Bettenhausen, un yanqui macizo nacido en Alemania, se convirtió en el animador de la prueba durante las 2 últimas etapas, triunfando con su Chrysler a más de 180 km/h de promedio, entre Parral-Chihuahua y Chihuahua-Ciudad Juárez. Sin embargo Bettenhausen perdió demasiado tiempo en los tramos montañosos como para poder recuperario en las postrimerías de la competencia, pero de todos modos es notable que haya logrado imponerse con su ultrapesado Chrysler justamente en las etapas más veloces, donde los Alfa y las Ferrari habían decidido bajar el pie del acelerador. Pero Bettenhausen no pudo con esa performance ubicarse más allá del décimo lugar, ya que el tiempo perdido en la montaña fue demasiado en comparación con la recuperación habida en las dos últimas etapas. Piero Taruffi con Ferrari encabezó la clasificación,

seguido por Alberto Ascari con máquina similar. Tercero se clasificó el estadounidense Sterling (Chrysler) y cuarto Troy Ruttman (Mercury). Las esperanzas del equipo Packard se redujeron a un quinto puesto logrado por el francés Jean Trevoux, que realizó una excelente carrera pese a habérsele roto en la última etapa una parrilla superior de la suspensión delantera.

"Nuestro coterráneo Bettenhausen supo ponerse a la altura de las circunstancias al demostrar su real valía en las dos últimas etapas de la Carrera Panamericana de México. Poco fue, en cambio, lo que pudo hacer nuestro 'Expreso de Tinley Park' en las etapas donde la montaña se confabuló contra su pesado Chrysler, Las Ferrari y los autos europeos en general son más livianos y mucho más aptos para este trazado que nuestros autos. Tinley Park está muy contenta con el andar de su protegido. Y nosotros también" (The Illinois Post - Illinois - EE.UU.).

Para 1952, los organizadores de la Carrera Panamericana decidieron dividir la carrera en dos categorías distintas: Sport y Turismo. La división surgió de la necesidad imperiosa de aislar los autos de serie, con performances bajas y limitadas posibilidades, de los autos especiales de carrera, construidos para correr y con performances mucho más altas que los vehículos de turismo. Fue de esta manera que la Mercedes Benz decidió intervenir con sus automóviles, como así también Ferrari, Borgward, Osca y Alfa Romeo. La experiencia del equipo Mercedes Benz y sus poderosas posibilidades mecánicas hicieron tabla rasa con la clasificación para autos Sport, superando por dos horas al mejor clasificado en la clase Turismo. El ganador de Sport fue el alemán Karl Kling, seguido por su compatriota y compañero de equipo Hermann Lang. Detrás de los alemanes se clasificó la Ferrari de Luigi Chinetti (hoy representante de Ferrari en EE.UU. y propietario del North American Racing Team) y en cuarto lugar el Lancia Panamericano de Humberto Maglioli, El estadounidense John Mc. Affe con un Ferrari adquirido a la escudería Guastalla pudo ubicarse quinto. El promedio general de la categoría se elevó a 165,096 km/h.

En la clase Turismo el equipo oficial Lincoln arrasó con los cuatro primeros puestos (Chick Stevenson, Jack Mantz, W. Faulkner y Bobby Korf) demostrando que la organización y el trabajo del equipo eran fundamentales para elaborar un triunfo redondo. El Chrysler de Roy Mc. Fee no pudo batir a sus rivales organizados, y debió limitarse a marchar en la retaguardia del equipo, ubicándose quinto.

Ya la Carrera Panamericana estaba siendo tenida muy en cuenta por el resto del mundo. Argentina tampoco estaba muy alejada de ese furor de la carretera. Los Grandes Premios de Turismo Carretera, si bien más duros, no trascendían en la medida que lo hacían los 3.000 kilómetros de la Panamericana.

Y los argentinos comenzaron a interesarse por esa carrera, tan parecida a lo que se practicaba en esos momentos en el país, pero

Luego de la Carrera
Panamericana, los
volantes intervinientes
eran agasajados por
los organizadores con
una gran cena en
El Coliseo de El Paso.
Asimismo todos los
autos que habían
llegado desfilaban entre
las mesas.

El alemán Karl Kling posa junto al Porsche RSK con el que corrió la IV Carrera Panamericana. Pese a que punteaba en su clase y a que las posibilidades de ganar eran muy buenas. Kling debió abandonar en la segunda etapa por problemas en la suspensión.

"Pancho" Lombardi
pasa junto al auto de
Gilberto J. Riega en un
tramo montañoso de la
Carrera Panamericana.
En estas zonas era
donde los autos
europeos descontaban
ventajas sobre los
coches norteamericanos.

Juan Manuel Fangio
conversa con el
malogrado Felice
Bonetto poco antes
de largar la segunda
etapa en 1953. Pese
a que ambos eran
verdaderos amigos,
cuando llegaba el
momento de la carrera
se sacaban chispas.









PARABRISAS CORSA - 23

	PANAMERICA	NA (MEXI	CO)
1950 - Juárez-Cuauhten 19 Hug Mc. Griff	Oldsmobile	27h34m55s	EE.UU.
2º T. A. Deal	Cadillac		EE.UU.
39 A. Rogers 49 Piero Taruffi	Alfa Romeo	=	EE.UU. Italiano
59 Bill Sennet	Oldsmobile		EE.UU.
Promedio del ganador:	: 124,612 km/h,		
1951 - Tuxtla-Gutiérrez 1º Piero Taruffi	-Juárez (3.113 r Ferrari	km) 21h57m02s	Italiano
29 Alberto Ascari	Ferrari	-	Italiano
39 W. Stirling 49 Troy Ruttman	Chrysler		EE.UU. EE.UU.
5º J. Trevoux	Packard	=	Francés
Promedio del ganador:	: 141,729 km/h.		
1952 - Tuxtla-Gutiérrez CLASE SPORT	z-Juárez (3,070 v	(m)	
19 Karl Kling			
2º Hermann Lang 3º Luigi Chinetti	Mercedes Benz		Alemán
4º H. Maglioli	Lancia		Italiano Italiano
59 John Mc. Affe	Ferrari	THE REAL PROPERTY AND ADDRESS OF THE PARTY AND	EE.UU.
Promedio del ganador: CLASE TURISMO	165,096 km/n.		
19 Chuck Stevenson		21h15m38s	
29 Jack Mantz	Lincoln	_	EE.UU.
39 W. Faulkner 49 B. Korf	Lincoln		EE.UU.
Promedio del ganador:	146,420 km/h.		EE.OO.
1953 - Tuxtla-Gutiérrez	z-Juárez (3.070 k	km)	
CLASE SPORT INTERN 19 Juan M. Fangio .	IACIONAL Lancia	18h11m	Argentino
29 Piero Taruffi	Lancia		Italiano
30 B. Castellotti	Lancia		Italiano
59 Louis Rosier		King E King	Italiano Francés
Promedio del ganador:	169,220 km/h.		1 Janes
CLASE SPORT HASTA 19 Jorge Herrarte		771 57 0/16	t-malt
2º Francisco Segura	Lincoln	23h57m04s	Guatemalt. Argentino
Promedio del ganador:	128,044 km/h.		Algoria
CLASE TURISMO INTEL 1º Chuck Stevenson		111 01-205	
29 W. Faulkner		20h31m32s —	EE.UU.
39 J. Mc. Grath	Lincoln	-	EE.UU.
49 J. Mantz 59 T. Drysdale	Lincoln	_	EE.UU. EE.UU.
69 Oscar Gálvez	Lincoln	Ξ	Argentino
79 Jorge Descotte		T -	Argentino
Promedio del ganador:		14 5	Argentino
CLASE TURISMO ESPE	ECIAL		
1º C. D. Evans 2º S. Patterson	Chevrolet Mercury	24h48m21s	EE.UU.
39 O. Cabalén	Ford		Argentino
49 S. F. Yanthis	Chevrolet	_ = = =	EE.UU.
6º H. Maneglia			EE.UU. Argentino
Promedio del ganador:	124,043 km/h.		Aigentine
1954 - Tuxtia-Gutiérrez- CLASE SPORT INTERN	Juárez (3.070 km	n)	
19 H. Maglioli	Ferrari	17h40m26s	Italiano
29 Phill Hill	Ferrari	_	EE.UU.
39 F. Conachia 49 L. Chinetti	Ferrari	_	Italiano Italiano
Promedio del ganador:	173,792 km/h.		Itanans
CLASE SPORT HASTA	1.500 cm ³	22-220	And the second
2º J. Juhan	Porsche Osca	19h32m33s	Alemán Guatemalt.
39 Luis Chiron	Porsche	_	Monegasco
Promedio del ganador:			o Angles Monte
	Lincoln	20h39m48s	EE.UU.
2º W. Faulkner	Lincoln	_	EE.UU,
3º K. Andrews	Cadillac Cadillac	-	EE.UU.
Promedio del ganador:	148,510 km/h.		EE.UU.
CLASE TURISMO ESPE	CIAL		
19 Thomas Drysdale 29 C. D. Evans	THE RESERVE OF THE PARTY OF THE	22h13m52s	
3º R. Elliot	Dodge Dodge		EE.UU.
Promedio del ganador: 1	146,541 km/h.		
Se clasificaron, ademá	is, los siguientes	s argentinos:	O. Cabalén
(Ford); R. Caparrós (Ch (Chev.); M. Ciani (Chev.)); R. Larrocca (C	Chev.); S. Tor	rise (Chev.):
A. de Rosa (Chev.); P.	Gulle (Chev.); D.	. Musso (For	d); D. Peti-
nari (Ford); A. Pigeon (CLASE TURISMO EUROF	(Ford).		
19 C. Sanessi A	Alfa Romeo		Italiano
29 R. Ramírez A	Alfa Romeo		Mexicano
Promedio del ganador: 1	.40,535 Km/II.		

con ese sabor distinto y emocionante que dado por la confrontación internacional y la atracción de una tierra extraña, llena de incógnitas.

"La trascendencia que está tomando la Carrera Panamericana ha llegado, con la intervención de nuestros pilotos y de otros europeos, a ser considerada como una carrera interesante, en la cual intervienen tanto el auto como el piloto, el equipo de mecánicos y la organización de un equipo. Al igual que en nuestra Mille Miglia, en la Panamericana de México intervienen como factor importante el estado de los caminos, los factores climáticos y sobre todo el entusiasmo del público, que se agolpa a los costados del camino, en muchos lugares, cerrando prácticamente la ruta a los corredores." (Italia Motor - Roma).

Y llegó 1953. La gran "invasión" argentina integrada por 83 pilotos con sus respectivos automóviles se verificó como una de las participaciones masivas de país alguno más poderosas desde la iniciación misma de la Panamericana. De esos 83 pilotos muchos concurrieron solamente como "aventureros del volante" y con el solo fin de traer a la Argentina el auto que compraban en EE. UU. para correr esa carrera, sin pagar los impuestos normales. Esta operación Panamericana fue patrocinada por el gobierno argentino, que en esa época necesitaba de la publicidad internacional que le pudiera otorgar cualquier deporte. Y la prueba está en que de los 83 argentinos que fueron a México solamente 24 intervinieron en forma seria y con deseos de ganar y 15 ilegaron a clasificarse al final de la carrera. Pero esto entra en la "crónica negra" de nuestro automovilismo y escapa, en cierta manera, al deporte en sí, a lo que realmente nos preocupa en este racconto de carreras históricas.

"Lamentablemente aquí existen muchos mitos —decia Folco Doro en "Velocidad" Nº 40/41 de noviembre-diciembre de 1953- y se dio a creer que nuestros pilotos son imbatibles, lo cual deja de ser cierto cuando se tienen que enfrentar con la realidad actual, con los métodos de carrera actuales. Y fue de esta manera que cayeron los mitos, pues vimos a los norteamericanos, que son completamente inexpertos en este tipo de carreras de carretera, demostrar su capacidad conductiva. Ha sido una buena experiencia para los nuestros y especialmente para aquellos que no quieren reconocer nunca que los otros a veces pueden ser mejores, y nosotros estamos convencidos de que nuestro automovilismo saldrá muy beneficioso de México. Era lo que necesitaba."

El equipo Lincoln, por caso, gastó nada menos que 400.000 dólares en preparar sus autos y costear la carrera a toda su gente. Los argentinos, en cambio, con menos recursos, tenían entre 1.000 y 1.500 rpm menos que los autos del equipo.

Lincoln se volcó con todo su potencial a la carrera debido a que Chrysler y Oldsmobile (léase GM) estaban preparando sus autos muy a fondo. Como era de prever, en la clase Sport Internacional los Lancia arrasaron, utilizando una organización magistral más o menos parecida a la utilizada en 1952 por Mercedes Benz. Ferrari, en cambio, representada simplemente por la Scudería Guastalla y no por su equipo oficial, se vio en el lamentable papel de no poder arrimar a la punta.

El plan de carrera de Lancia era simple pero muy efectivo. El ganador debía ser Felice Bonetto, secundado en primera línea por Fangio y Taruffi, mientras cuidaban sus espaldas Bracco y Castellotti. Lancia fue a México trasportando más de 20 mecánicos, cuatro camiones taller y todo su potencial logístico.

Gordini presentó dos autos: un 3000, con Jean Behra al volante, y un 2300, conducido por Lucas.

La Jaguar no pudo concurrir por haber vendido todas sus unidades tipo "C". Solamente corrieron algunos particulares con unidades XK-120 normales. Estando ausentes marcas como Mercedes Benz, Aston Martin, Alfa Romeo y Cunningham, era evidente que la lucha se circunscribiría a la marcha de los Lancia y las Ferrari.

En la primera etapa cuatro Lancia ocuparon los primeros puestos, Bonetto, Taruffi, Fangio y Castelotti seguidos a un minuto por la Ferrari 4500 de H. Maglioli. Dos Porsche se impusieron en la clase Sport Internacional hasta 1600 cm³, seguidos a 10 minutos por un Borgward. En la clase Turismo Standard ganó el yanqui H. Davis con un Plymouth, quedando fuera de carrera 11 pilotos argentinos por llegar fuera de tiempo a la llegada. En Turismo Internacional ganó un Lincoln.

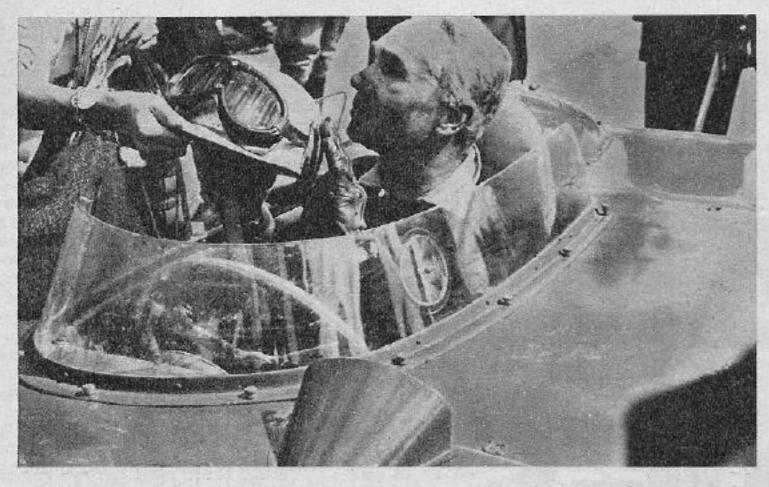
La segunda y tercera etapas fueron ganadas por Bonetto con el 3300 cm³ Lancia, manteniendo Piero Taruffi el carácter de escolta permanente.

En la quarta e

En la cuarta etapa de la Panamericana, Bonetto tuvo un tremendo accidente, quedando para siempre su vida en una ruta mexicana en las cercanías de Ciudad León. Debido a la muerte de Bonetto, el equipo Lancia se retrasó y Maglioli con la Ferrari pasó a comandar la carrera. Las siguientes etapas fueron ganadas por Maglioli con real facilidad. Ya a esta altura de la carrera, Maglioli comandaba la general seguido de Fangio, Taruffi y Castellotti. Los tres Lancia cumplieron todo el recorrido manteniéndose a 100 metros el uno del otro.

En lo que respecta a Turismo Internacional, los imbatibles Lincoln siguieron con sus triunfos, pero ahora asediados por los argentinos Oscar Gálvez, Descotte y Petrini en los puestos 89, 99 y 109. Otro argentino, Segura, se ubicó segundo en la general detrás del guatemalteco Herrarte, ambos con Porsche. En Turismo Standard, el argentino Oscar Cabalén ganó dos etapas y se ubicó segundo en la general, mientras que otro compatriota, Guillermo Airaldi, ganó tres etapas. "Para triunfar en México -finalizaba Folco Doro en "Velocidad"- se necesitan organización y preparación, pero nuestros conductores han aprendido eso y en 1954 tal vez sepan defenderse con meiores medios y mucha más confianza."

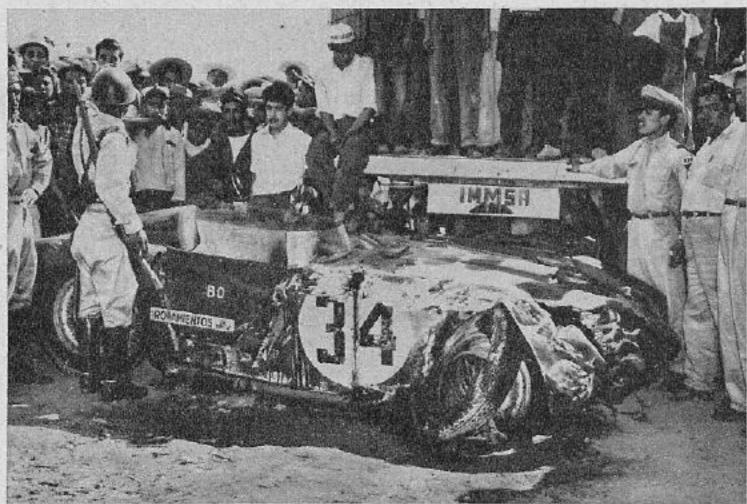
"La Carrera Panamericana de México es una de las carreras más lindas que hay en el mundo. Correr por esas llanuras inmensas



El popular Piero
Taruffi, ganador de la
Il Carrera Panamericana
y veterano de este
tipo de carrera hizo una
demostración de su
capacidad como piloto
mostrándose en 1953
como el más veloz
entre Oaxaca y Ciudad
México.



El Lincoln Nº 82 de Gilberto J. Riega llegando a Oaxaca, punto terminal de la primera etapa.





La muerte de Bonetto fue una de las tragedias que signaron la Carrera Panamericana y contribuyó a su suspensión definitiva. Arriba el Lancia destrozado y abajo el lugar del accidente en Silos.

y por esos caminos de montaña es una experiencia excitante verdaderamente. Lo único criticable es que haya habido que correr entre un callejón de público. Muchos pilotos se hacían preceder por un auto de equipo o de auxilio para que les fuera abriendo la ruta. Para el año que viene esperamos que se supere este defecto" (Revista Hop-Up - Enthusiasts Publications Inc. - Colorado, California).

68 fueron los argentinos que esta vez viajaron a México. El Ing. Francisco "Pancho" Lucius fue el jefe de la delegación y entre los nombres importantes que concurrieron podemos citar: Daimo Bojanich, Juan Manuel Bordeu, Delia Borges, Caparrós, Casucelli, Ciani, Cabalén, Daponte, De Rosa, Descotte, Fachini, Pablo Gulle, Logulo, José Félix López, Maneglia, Mantega, Mieres, Musso, Piersanti, "Pepe Russo", Segura, Tadeo Taddia y Manuel Cobas.

La que sería la última edición de la Panamericana había logrado por fin su estabilización a nivel mundial. Pilotos europeos de
la talla de Luigi Chinetti, H. Maglioli, Hans Hermann, Louis Chiron y el norteamericano Phill Hill
se alinearon, entre otros, en la
partida en Tuxtla Gutiérrez. La carrera, en la categoría Sport Internacional fue ganada por el italiano Maglioli (Ferrari), que se desquitó de la antérior edición ganada por Juan Manuel Fangio.

Y el italiano superó, incluso, el promedio establecido por Fangio en tres kilómetros por hora. Phili Hill se ubicó segundo integrando el dúo Ferrari oficial. Al Miller (estadounidense) se ubicó quinto con un Sport motor Oldsmobile, producido por él mismo.

Los imbatibles Porsche hicieron suya la clase Sport hasta 1.500 cm8, siendo Hans Hermann el artífice de esa victoria. Segundo entró el guatemalteco Juhan con la misma máquina y tercero el monegasco Chiron con un Osca 1.500 cm8.

Los Lincoln volvieron a demostrar su imbatibilidad en la clase Turismo Internacional con el triunfo de Richard Crawford, a un promedio de 148,510 km/h. El equipo Cadillac logró ubicar dos autos en el tercero y cuarto puestos.

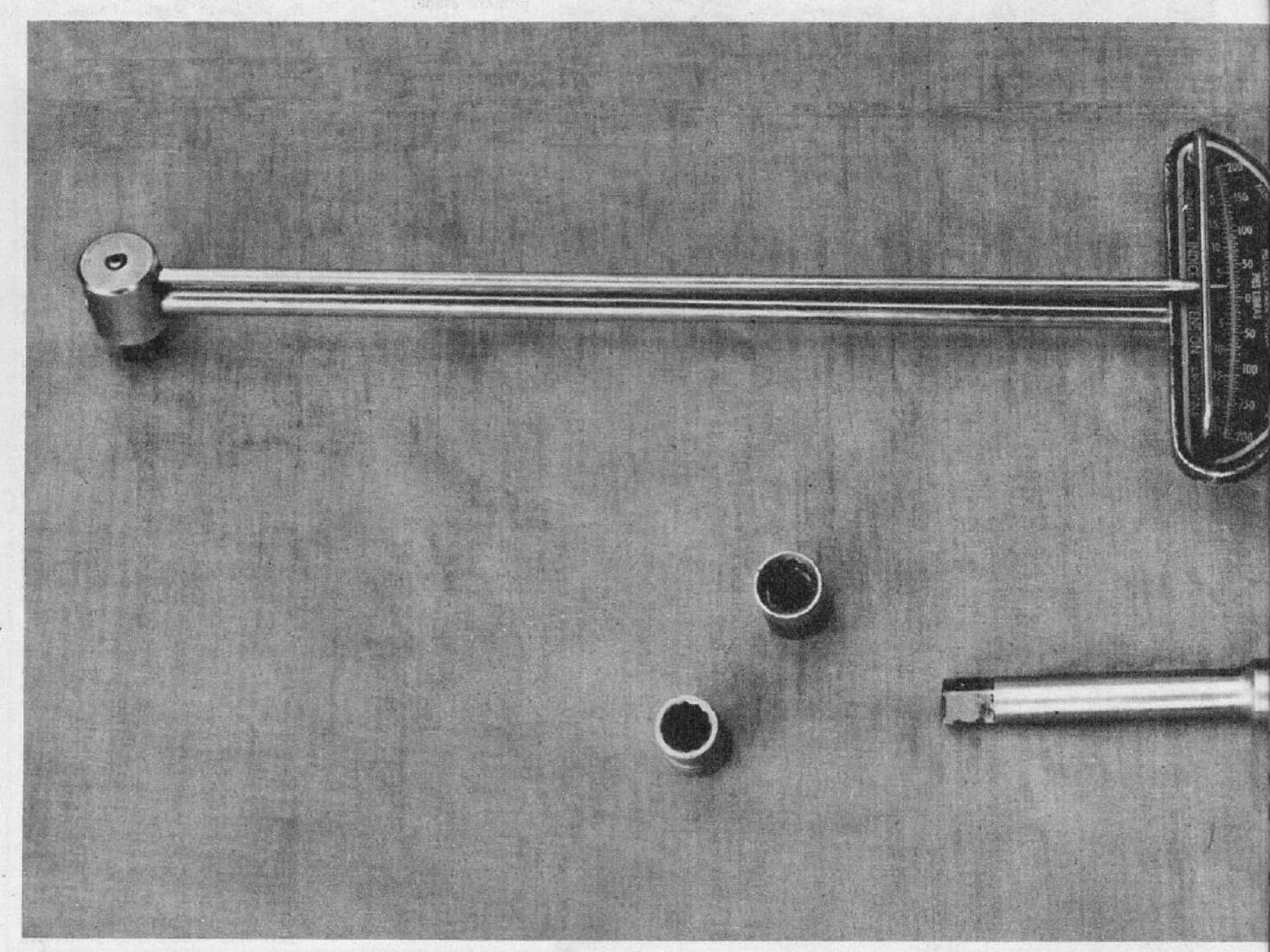
Como los Lincoln en Turismo Internacional, los Dodge en Turismo Especial se convirtieron en los dueños de la Panamericana con los tres primeros puestos en su poder. En esta clase se clasificaron los argentinos Cabalén (79); Caparrós (159); Manteiga (169); Tirabasso (189) y Marcos Ciani (229). En Sport Europeo todas las plazas las ocuparon máquinas Alfa Romeo, ubicándose primero el italiano Sanessi.

"Es triste ver desaparecer una carrera. La muerte de la Carrera Panamericana de México ha sido decretada y es muy probable que no exista posibilidad de resurracción. Pero debemos tener en cuenta también que si bien la carrera nos gustaba a todos, las condiciones de seguridad que ofrecía no eran las más apropiadas para este tipo de competencias, donde cada ano se bajan los records y se establecen nuevas marcas de velocidad. A la Carrera Panamericana, pues, tengámosla como lo que fue, una gran carrera que ya cumplió su ciclo" (Hop-Up-Enthusiasts Publications Inc. - Colorado, California).

PARA NO CORTAR BULONES

Todos hemos conocido alguna vez a mecánicos que encaraban tanto la reparación de una ordefiadora de vacas como el medio ajuste de un motor con tan solo un martillo, un destornillador y una "pico de loro". Afortunadamente la industria automotriz y paralelas han erradicado esa situación, exigiendo en cambio un grado de especialización cada vez más elevado. Como extensión, en el área de los servicios de mantenimiento y reparación, hallamos que la gran mayoría de los mecánicos tienen en su caja de herramientas una de cada tipo para reunir las demandas de los complejos motores de hoy día. Así técnicos como "analizadores de gases de escape", "vacuómetros", "tacómetros", etc., forman parte de la jerga diaria en los talleres. Entre esos elementos tan especializados

Cómo y por qué deben ser usadas las especificaciones de torque dadas por los fabricantes para la fijación de tornillos. Además, cómo determinar el torque requerido y cómo elegir el torquímetro adecuado



existe uno que, correctamente utilizado, adquiere notable importancia dentro del herramental moderno aliado del mecánico. Nos referimos a la llave de torsión, más conocida como torquímetro.

ERRORES, COMO EVITARLOS

Existió un tiempo en que poca consideración se daba a tornillos, bulones y tuercas en el armado, y especialmente en el servicio de los motores y restantes mecanismos del automóvil. La opinión generalizada era que si el diámetro de un tornillo se veía bastante grande ¡fenómeno!, ese era el tornillo a usar. Pero se ha probado que ése no es necesariamente el caso. De hecho, el diámetro del tornillo

juega un rol importante en la elección de un elemento de sujeción para cumplir con una tarea dada. Pero, esto ciertamente no garantiza ninguna cosa excepcional en la manera de mantener la fuerza de cierre. Idealmente los elementos de fijación son elegidos por su dureza, elasticidad y resistencia. Estos tres factores básicos deben ser considerados cuando se selecciona un tornillo. La experiencia ha demostrado que el apretar correcta y acertadamente los tornillos o bulones juega un rol muy importante en la performance de un motor. Las viejas expresiones de "apretado ma o meno" han sido reemplazadas por las de "dale tantos kilográmetros o tantos pielibras", las dos unidades generalmente usadas en nuestro medio.

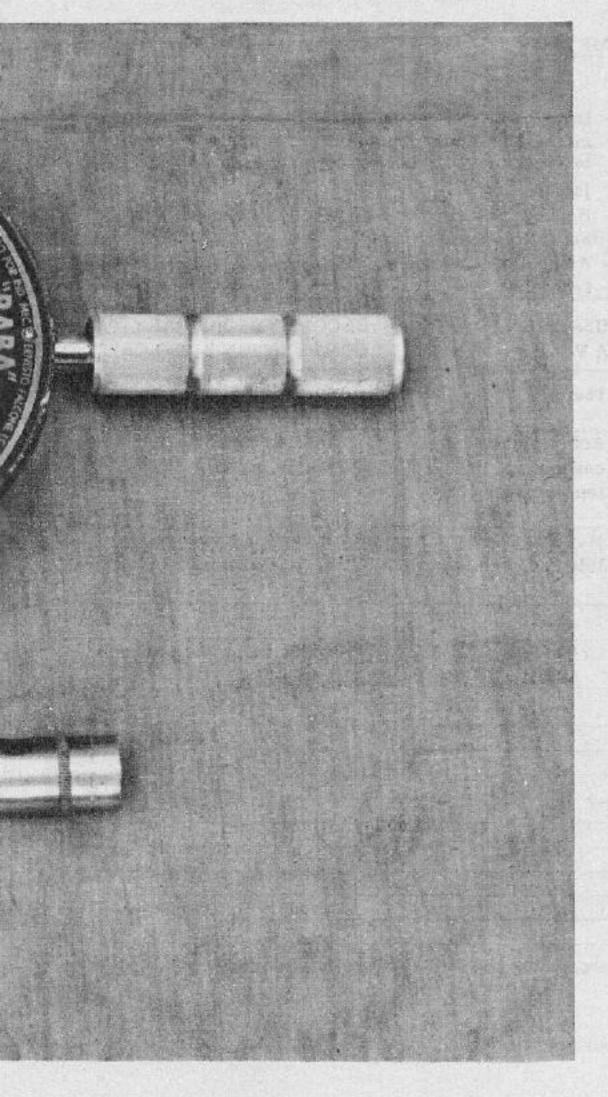
Conviene pensar las consecuencias de trabajar a ojímetro y apretar demasiado un tornillo. Existe la posibilidad de que se rompa, como ha ocurrido demasiadas veces. Espárragos demasiado apre tados han torcido culatas de cilindros, o en otras aplicaciones, dañado un subconjunto durante el ensamblaje. Por otra parte, cuan do los tornillos no son apretados suficientemente, existe una buena chance de que se allojen o se pierdan originando fallas

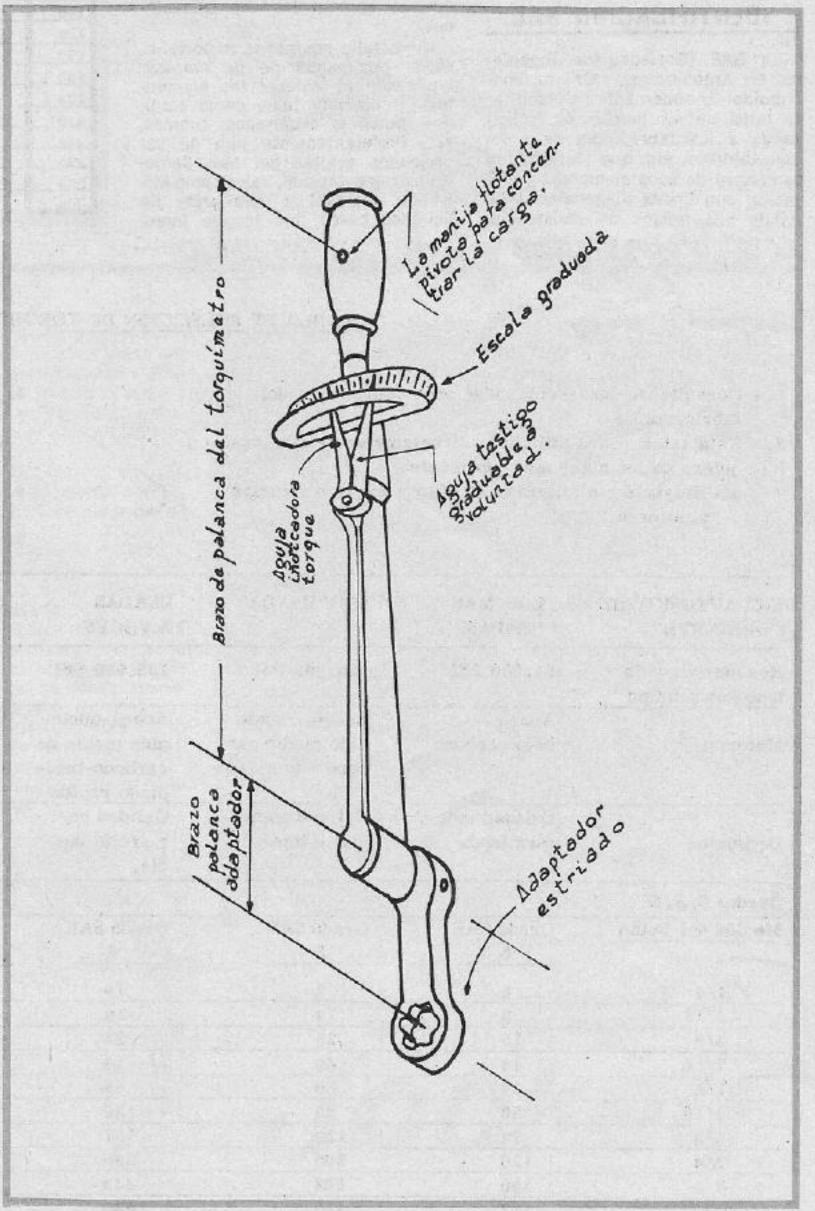
ESPECIFICACIONES

Cualquiera que echa una mirada a los manuales de servicio para talleres observará que para los tornillos de mayor importancia se indica un torque específico. En algunos casos, como en el de las culatas de cilindros, se verá que el fabricante no sólo ha especificado el torque para los espárragos, sino que además indica la secuencia con que deben ser apretadas las tuercas.

Inicialmente, como se dijo, los tornillos son elegidos según la dureza del material, su elasticidad y resistencia. En la fábrica, ingeniería ensaya varios bulones para determinar el mejor torque a ser aplicado. La dureza mínima del material es conocida. Las efectivas elasticidad y resistencia son determinadas en los ensayos. En el análisis final, esos ensayos dictarán las especificaciones de torque asignadas al bulón en cuestión. El método del ensavo es algo relativamente simple. Consiste en tomar las componentes que se han de unir (en algunos casos se llega a duplicarlos tan exactamente como es posible), e insertar el tornillo a través de las piezas a

Por ENRIQUE ROBERTO CARMONA





Los adaptadores para llaves torquimétricas cumplen dos finalidades; la primera es poder llegar a lugares un tanto inaccesibles, y la segunda incrementar la capacidad de torque de la llave.

ser unidas. El próximo paso es utilizar una llave de torsión y apretar hasta lograr la rotura del tornillo. Observando la escala indicadora de la llave se conoce el punto de rotura. Entonces, generalmente, se asigna para ese tornillo un torque que oscila entre 50 y 60 por ciento del valor de rotura. Este proceso es repetido varias veces hasta que una consistencia o casi consistencia es aparente, y se toman valores promedio. De hecho este proceder resulta evidentemente demasiado largo para la mayoría de los mecánicos, pero es muy útil para determinar el torque que se desconoce en un tornillo y además -fundamentalmente- para evidenciar que el mecánico no puede trabajar a ojímetro si no conoce las especificaciones de fábrica.

IDENTIFICACION SAE

La SAE (Sociedad de Ingenieros en Automotores, USA) ha contribuido enormemente a facilitar
la tarea de los mecánicos, solicitando a los fabricantes de bulones, tornillos, etc. que identifiquen
la cabeza de esos elementos de fijación con líneas diagonales, indicando sus rangos de resistencia.

La SAE asignó grados a esos bulones.

En nuestro país, por extensión, dada la presencia de fábricas de automotores de origen USA, y además porque desde el tiempo del Naupa se viene utilizando la pulgada, a pesar de ser nuestro sistema nacional el métrico decimal, son válidas las graduaciones SAE y por esa razón las incluimos. Por otra parte, esta nota bien podría estar dirigida a mecánicos de TC y SP, donde son mayoría los fierros origen USA. Casi todos los tornillos usados en automóviles tienen alguna identificación. Cuando se esté reparando o armando un motor, las especificaciones de torque indicadas en el catálogo del fabricante deben ser seguidas a muerte. Ellas son el resultado de pruebas, desarrollos y experiencia. La tabla ilustrada puede resultar útil en aquellos casos en que se ignoran las especificaciones.

Un detalle no menos importante es la recomendación de emplear lubricante al colocar los elementos de fijación, tales como tornillos, bulones, espárragos, tuercas, etc. Preferentemente han de ser utilizados aceites del tipo llamado extrema presión, tales como Molykote, Bardahl o similares. En aquellos casos que resulte impo-

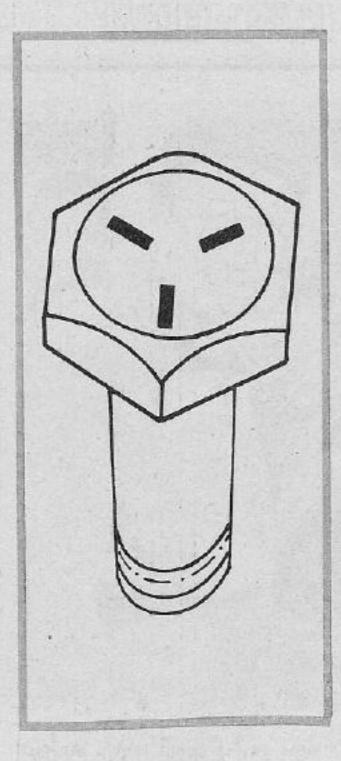
ESCA	LAS			
Pie-Lib	Pulg-Libr	Diám.	TORQUIMETRO RECOMENDADO	
5	60		200 -Itbra	
10	120	1/4"	11br	04 # 10
15	180	5/16"		
20	240		holigada ilibras	
25	300	3/8"	pie-libras	
30	360	1187		Man.
35	420		ă R	
40	480	7/16"	220	
45	540		1.9	
50	600		pie-libras	
55		1/2"	carparcidad	
60			pical de la constant	
70				7 0
80				1P
90		9/16"	a U 98	
100			o July	
110	De Vonida V	ALLER N	ple-libras	9
120		5/8"	and	gp
130			150	ac
140				eapacidad
150			8 0	
160				Hhras
180				E-
200		3/4"		
220				0 a 300 pile
240				9 4
260				= 1
280	PER PER PER			0
300		7/8"		

TABLA DE SELECCION DE TORQUIMETROS

- Consûltense las recomendaciones específicas del fabricante.
- 2. Esta tabla podr\u00e1 utilizarse directamente al usar cualquiera de los siguientes lubricantes:
 - a. Molykote o similares. Grafito y aceite o mezclas similares.
- Incrementar el torque en 20% al utilizar aceite de motor o grasa de chasis como lubricante (estos lubricantes no son aconsejables para dispositivos de fi jación.
- 4. Reducir el torque en 20% al utilizar bulones tratados superficialmente.
- Aumentar el torque en 20% al utilizar arandelas dentadas.

USO AUTOMOTRIZ CORRIENTE	LAS MAS USADAS	MUY USADAS	USADAS A VECES	USADAS A VECES	RECOMENDADAS PARA COMPETICION Y USO CRITICO
Resistencia a la tracción mínima	64.000 PSI	105.000 PSI	133,000 PSI	150,000 PSI	160.000 PSI
Material	Acero - bajo carbono	Acero - conte nido medio car bono - templado	Acero-conte- nido medio de carbono-tem- plado rápido	Acero aleado- carbono medio temple rápido	Aleación especial de acero Temple rápido
Definición	Calidad inde- terminada	Calidad comer- cial mínima	Calidad co- mercial me- dia.	Muy buena ca- lidad comercial	Alta calidad comercial Acero/Titanio
Grados S. A. E.					
Medida del Bulón	Grado SAE 1 6 2	Grado SAE 5	Grado SAE 6	Grado SAE	Excede todos los grados SAE
1/4	5	7	10	10,5	11
5 y 16	9	14	19	22	24
3/8	15	25	34	37	40
7/16	24	40	55	60	65
1/2	37	60	85	92	97
9/16	53	88	120	132	141
5/8	74	120	167	180	192
3/4	120	200	280	296	316
7/8	190	302	440	473	503
1	282	466	660	714	771

NOTA: Las especificaciones de torque son en libras/pié. El equivalente de pulg./libra podrá obtenerse multiplicando por 12. Para obtener kgrm multiplicar libras/pié por 0,1383. -



La identificación SAE, por medio de líneas diagonales en la cabeza de los tornillos, indica la capacidad de ajuste de los mismos. En el dibujo corresponde al grado SAE.

Cuadro donde se indica la dimensión de la llave a utilizar de acuerdo al diámetro del tornillo y al apriete de los mismos. sible conseguirlos, es más preferible recurrir a un aceite tipo común que a ninguno.

La referida tabla puede ser consultada para determinar la capacidad de la llave de torque requerida en cada caso. Porque debido al amplio rango de las especificaciones de torque, los mecánicos deben tener en su taller llaves de distinta capacidad.

ADAPTADORES

Las llaves torquimétricas pueden conseguirse generalmente con dos escalas indicadoras, una marcada en pie-libras y la otra en metro-kilogramos. También existen otras donde la lectura puede hacerse en pulgadas-libras y en centímetros-kilogramos, respectivamente. Es evidente que realizar lecturas en los dos sistemas resulta muy conveniente para nuestros mecánicos obligados a trabajar en vehículos estadounidenses y europeos.

Las llaves torquimétricas pueden ser usadas exitosamente con un adaptador. Esos adaptadores cumplen un doble propósito: el primero es poder llegar a lugares de difícil acceso, y el segundo incrementar la capacidad de torque de la llave. Por ejemplo si se tiene una llave de 100 pie-libras que mide 19 pulgadas (482mm), y se agrega un adaptador que tiene de centro a centro 19 pulgadas de largo, de modo que el largo total efectivo sea 38 pulgadas, la capacidad del torquímetro resulta en consecuencia duplicada, O sea que en este caso el adaptador ha servido para darnos una capacidad

aprovechable en el torquímetro igual a 200 pie-libras. Si en cambio se utiliza un adaptador de 9 pulgadas de largo, la capacidad resultará entonces aumentada 1 y ½ veces a 150 pie libras. La ilustración muestra un ejemplo similar

En síntesis siempre que estemos interesados en conseguir máxima eficiencia en competición -y aun en trabajos menores- debemos proceder como el dios pagano de los fierros y el torque nos lo demandan. Las reglas del juego serán: a) usar siempre un torquímetro; b) seguir las especificaciones de torque dadas por el fabricante donde sea posible, si no recurrir a la tabla adjunta; c) usar aceite lubricante extrema presión en roscas, tuercas, cabezas y arandelas; d) elegir la exacta capacidad del torquímetro, para su uso a mano.

Un'swing" amplio alarga la pegada...

JOCKEY ha creado, para el hombre activo que practica deportes, ropa interior auténticamente anatómica, que se adapta al cuerpo con suavidad y firmeza a la vez, permitiendo total libertad de movimientos.

JOCKEY "está" en su cuerpo, pero usted no lo siente porque es como si formara parte de su propio físico...

El nuevo calzoncillo JOCKEY BRIEF ANATOMICO es la prenda ideal para los deportistas, con detalles exclusivos:

 Cintura totalmente elastizada con la maravillosa fibra Lycra, de Du-Pont, importada de EE. UU., que no se afloja jamás.

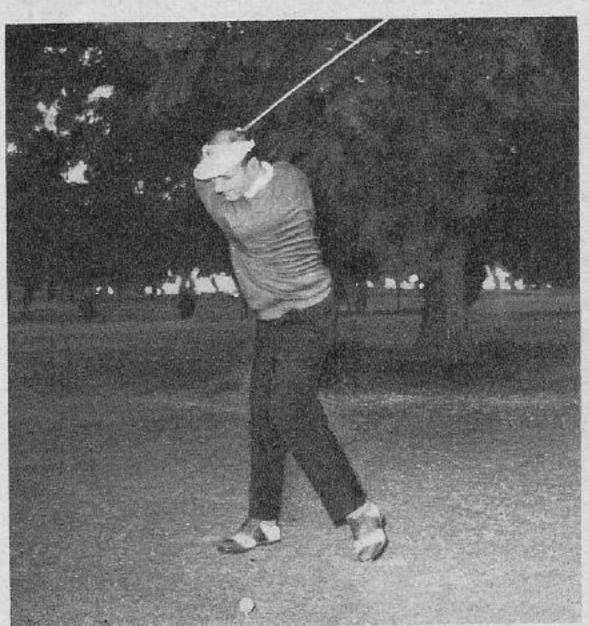
 Unico compuesto de 13 piezas unidas científicamente para lograr ajuste perfecto y máxima comodidad.

 Brinda el soporte que el hombre necesita,



Camiseta T Shirt, escote en V, realizada en hilado de fibra peruana de algodón superpeinado. Escote reforzado en nylon.

Camiseta Sport veraniega, de corte exclusivo para mayor confort en el uso.



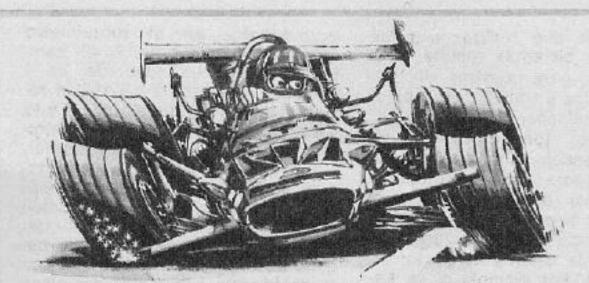
ROBERTO DE VICENZO

POR ESO UD. COMO LOS HOMBRES ACTIVOS DE 105 PAISES, PREFIERE



Jockey

la ropa interior de hombre más famosa del mundo



POWER SLIDE

Sobre declaraciones de Fangio en Europa - sobre la vuelta de John Surtes - sobre el rally London-México - sobre los Porche 917 de John Wyer y sobre otros temas de singular interés



GRAND OLD JUAN FANGIO

Fangio, a una punta de años ya de su retiro -activo- de las competencias, sigue siendo, como lo sabemos todos, una de las figuras más ima portantes del automovilismo mundial. Siempre acostumbramos reflejar en CORSA lo hablado con él. Hoy, para variar, vamos a reproducir algo de lo dicho por nuestro Quintuple a un periodista europeo:

—¿Cuál es el motivo de su visita a las principales casas europeas?

-Tomar contacto con los constructores y las escuderías para tratar los contratos para la próxima Temporada Internacional Argentina, que se correrá entre el 11 y el 18 de enero de

-¿Cómo se desarrollará esa tem-

porada?

-El 11 de enero se correrán los 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, para prototipos de tres litros y autos sport de cinco. La fecha del 18 podría ser una reunión conjunta de sport-prototipos y Fórmula Dos, en dos carreras de duración media.

(Todavía no se había dispuesto la anulación de la carrera de F-2, ni su reemplazo por una carrera de 500 kilómetros para SP.)

-¿Y con quién ha tratado hasta

—Ya he hablado con casi todos. Enzo Ferrari me ha prometido enviar una o dos sport 512, siempre y cuando en enero esa máquina ya esté homologada. Alfa Romeo enviará tres prototipos de tres litros, y los pilotos creo que serán De Adamich, Nanni, Giunti y, a lo mejor, Vacarella. He insistido mucho pidiendo por Andrea de Adamich, ya que él fue el campeón de la temporada de F-2 del año pasado. Aparte comencé tratativas con el doctor Avidano de Abarth, y llegamos a un punto en que puedo contar con la presencia de dos unidades de tres litros.

—¿Habrá en carrera autos de cons-

trucción argentina?

-Algunos constructores -Crespi y otros- van a construir monopostos de F-2 para dotarlos de motores Cosworth. En cuanto a los prototipos argentinos no podrán competir con los europeos por cuanto responden a un reglamento nacional que no les permite estar en condiciones de competir con las máquinas visitantes. No sé si se preparará algún auto especial para la temporada...

-Durante la última temporada varios colegas le escucharon decir que usted deseaba organizar una carrera o varias de Fórmula Uno en Argentina. ¿Hay alguna novedad en ese

sentido?

-El Automóvil Club Argentino se ha dirigido a la Comision Sportive Internationale de la FIA pidiendo le sea concedida, como en otros tiempos una carrera puntable por el Campecnato Mundial de Conductores, pero hasta el momento no se ha recibido ninguna respuesta. Lo cierto es que si hasta Sudáfrica tiene un Grand Prix no veo por qué no puede tenerlo Argentina. Aunque sea en años alternados...

-¿Es verdad que usted está de acuerdo con la resolución de la GPDA —Grand Prix Drivers Association— de no correr en Spa-Francorchamps?

-Considero que tanto esa asociación



de pilotos de F-1 como Jackie Stewart en particular fueron atacados sin conocimiento de causa por una parte de la prensa europea cuando se negaron a correr el GP de Bélgica en ese circuito, alegando que en mis tiempos todos corríamos sin pretender tanta seguridad y sin protestar como ahora. Creo que si no lo hacíamos era porque no estábamos agrupados en forma organizada, pero apruebo la decisión de Stewart en nombre de la GPDA. Spa es un circuito para aspirantes a suicidas y en el que yo no hubiera corrido si eso me hubiera estado permitido.

Así se expresa nuestro embajador

en Europa.

El hablar de Fangio, aun traducido de otro idioma, parece que es el mismo que escuchamos acá. Sólo extrañamos su típico prólogo a todo juicio:

"Y... mirá, hermano..."

HONDA "FOL

WIL DLAI"

Entre los tantos cuentos de aparecidos y desaparecidos que se cuentan en el ambiente de Fórmula Uno, sobre todo con referencia a la próxima temporada '70, se escucha insistentemente el de la reaparición en el terreno deportivo de la marca que fabricó los motores más ruidosos y potentes de la historia del automovilismo y pasatiempos mecánicos simiares: Honda.

Así lo confirma la presencia del ingeniero Nakamura en todas las carreras del Campeonato Mundial recién finalizado. Y no sólo su presencia, que bien podría deberse a cualquier otro motivo, sino sus palabras que anuncian la llegada de un nuevo "tifón" a las costas occidentales, ya que la avanzada japonesa no sólo estaría enfocada hacia la F-1; también hay interés en intervenir con un aparato revolucionario, cuyas características todavía se ignoran, en la cada vez más popular serie CanAm. Compañera inseparable de Nakamura es una completísima Nikon, a través de cuyos variados lentes se archivan todos



los pormenores de los mecanismos de cuanta máquina pisa una pista de carrera, cosa de "machetear" todo lo que el ingenio nipón no sea capaz de producir por sí solo.

Nakamura ha hecho hincapié en más de una conversación sobre las innumerables ventajas que él ve en la tracción en las cuatro ruedas, y se ha dedicado preferentemente a fotografiar en detalle y en acción al Matra MS84 y al Lotus 63, hasta el punto de tener que llegar a reconocer que el próximo monoposto de

Honda será un FWD.

El motor del nuevo aparato será un V12, siguiendo los lineamientos establecidos por Nakamura, totalmente opuestos al grupo que defendía la técnica en base a la experiencia ganada en motociclismo, quienes habían propuesto el fatal V8 enfriado con aire, con chassis de magnesio, y que no tendrá ninguna participación en este proyecto.

Nakamura, a la vez manager del equipo que dirige técnicamente, tenía intenciones de conseguir a Jacky lckx para su nueva creación, pero ante la aceptación de "Pierino" sobrenombre que le dan los tanos a lckx- a las proposiciones de don Enzo el directivo nipón encauzó sus tratativas hacia su ya conocido John Surtees, quien hasta ahora ha dicho fervorosamente que sí, ansioso de tomarse el más violento de los buques y alejarse por lo que le queda de vida de cualquier cosa que lleve la marca BRM y así lavar sus pobrísimas actuaciones de 1969 con un retorno por la senda que alguna vez lo condujo al Campeonato Mundial.

CHE, QUE LOCOS!..

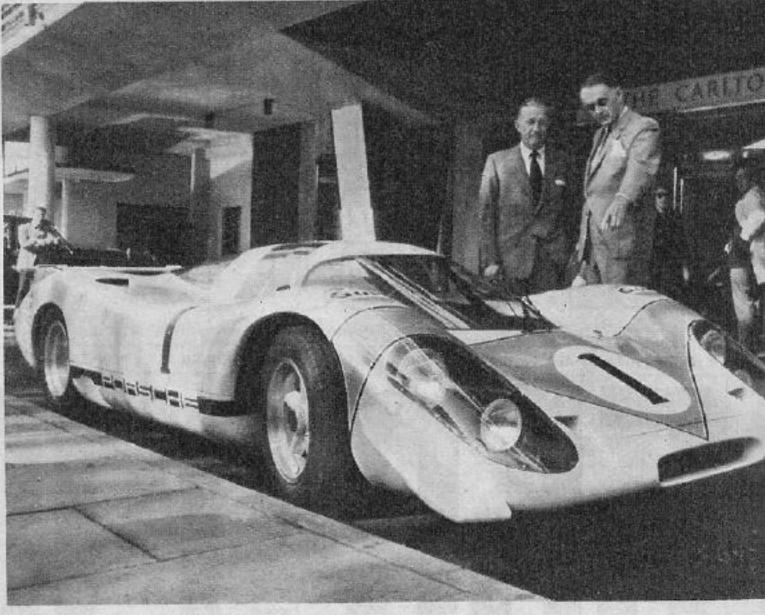
Hace pocos días el Royal Automobile Club de Inglaterra informó que ya tiene quinientos pedidos de inscripción en su poder para la próxima carrera "London-México", llamada "Rally de la Copa Mundial de Fútbol". Eso significa que hay muchos más locos (con plata) de los que uno cree. El Daily Mirror en conjunto con el RAC organizará (como todos sabemos) esta carrera tipo maratón, que

Arriba, derecha: John Wyer ha recibido ya sus Porsche 917 de cuatro litros y medio y doce cilindros, bólidos que correrán en el Campeonato Mundial de Marcas de 1970 detendiendo los colores de la Gulf Oil Corporation. El equipo operará desde su base central en Slough, Inglaterra y será atendido por un cuerpo de mecánicos de la casa Porsche y por otro grupo de especialistas en lubricación de la firma patrocinante. En la foto, John Wyer señala el desclutchador de espectros antisputza mientras Mr. I. G. Davis (izquierda), vicepresidente ejecutivo de Gulf observa los colores celeste y naranja sin entender nada de nada.

Arriba, izquierda: Por siempre Fangio: "El preztigio ez el preztigio, hermano' ...

Abajo, Izquierda: Honda-Nakamura-Surtees untos otra vez: Mirá, japonés si no me arregiás esta heladera con ruedas te bajo de una piña".

Arriba, centro: Rally London-Mexicou: Quei macañudou, coumou nous vamos a embarar!!!



abarcará las rutas de diez países de Europa y quince de Latinoamérica, Todo esto pensado en forma que concuerde con el Campeonato Mundial de Fútbol (creemos que es un nuevo deporte que se practica en algunos lugares de Sudamérica) a realizarse en México. O sea que se largará desde el estadio de Wembley, en Londres, y la llegada será el 27 de mayo en el estadio azteca de la ciudad de México. En fin, una mezcla de rally, maratón y fútbol de lo más extraña, pues no le asombraría a nadie que se forme un equipo de once maratonistas al finalizar la carrera que juegue contra el campeón mundial. Total, ya que están...

Los primeros 6.400 kilómetros se recorrerán por Inglaterra, Francia, Alemania, Austria, Hungria, Yugoslavia, Bulgaria, España, Italia y Portugal. Entre los tramos peligrosos figura el trazado de la antigua Lieja-Sofía-Lieja y el cruce de los Alpes Marítimos. Una vez en Lisboa serán embarcados los autos rumbo a Río de Janeiro, donde los delirantes volverán a subirse a sus intrépidos bólidos de competición para atravesar Brasil, Uruguay, embarque rumbo a Buenos Aires, norte de la Patagonia, cruce de los Andes a Chile, Jujuy tras otro cruce de cordillera, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México.

A todo esto, el total de inscriptos aceptados será de 120, así que los muchachos empezarán a hacer méritos y comenzarán a correr las "cometas" para integrar la lista. Los de la BLMC (British-Leyland) están muy seguros de participar, ya que la semana próxima saldrán con rumbo a nuestra América del Sur para probar sistemas de oxígeno que llevarán los pilotos a bordo en el cruce de la cordillera de los Andes. Ellos dicen: "...cambiar un neumático a cinco mil metros de altura puede ser una tarea muy fatigosa". Y como suele suceder, los ingleses saben muy bien lo que dicen. Por eso en pleno mes de noviembre un grupo de pilotos, técnicos y mecánicos andarán por las rutas andinas probando los equipos de oxígeno y el comportamiento de

los BLMC que participarán. Bien la BLMC.

A TODO TRAPO

Rico Steineman, otrora bastante mediocre corredor y actualmente bastante brillante director deportivo de la casa Porsche, es otro de los que andan rondando por los boxes de F1, bisbiseando ofertas en las orejas de más de un piloto para integrarlo a su futuro equipo de monopostos. En su lista también figuraba —cuándo no— Jacky lokx, pero que se le va a hacer, parece que II Vachio Commendatore tiene más plata para ofrecer.

En cuanto a los tiffosi (hinchas) italianos, parece que ellos también tienen voz -si no voto- desde sus puestos en la tribuna.

Durante el desarrollo de las pruebas de clasificación del GP de Italia en Monza aplaudieron a rabiar a Jo Siffert, que se lució con su estilo habitual, a pesar del magro medio mecánico, y el pobre Seppi tuvo que pasarse una hora encerrado en el camión del equipo de Rob Walker mientras las hordas lo rodeaban enardecidas aullando: "Siffert con Ferrari, Siffert con Ferrari ... " Bieeeen...

Bruce McLaren lamenta, en cambio, la renovación de contrato de Chris Amon con Ferrari, porque para el año que viene pensaba unificar los esfuerzos neozelandeses dándole una máquina al joven piloto "kiwi" para completar una poderosa squadra de tres aparatos de tracción a las cuatro ruedas. No pudiendo ser lo de Amon, se ignora el nombre del tercer piloto, pero podría ser el nuevo astro de la Fórmula 5000, Peter Gethin. Chi lo sa...

Tony Rudd, quien dejó dieciocho años de trabajo con el equipo BRM para dedicarse a cualquier otra cosa, ha decidido seguir en la misma cosa no más. Colin Chapman lo contrató para dirigir la Powertrain Engineering en Norwich, planta de desarrollo de motores especiales de la Lotus. Enhorabuena.

Por ARTURO PELLET LASTRA

Yo, tú, él, nosotros, vosotros y ellos podemos patentar un vehículo sin mayores problemas Un trámite rápido y simple que cualquier propietario de un 0 Km. puede realizar ahorrándose muchos pesitos

SECRETARIA DE ESTADO DE JUSTICIA - DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR





No habían trascurrido más que unos pocos minutos desde el instante en que decidió la compra de su nuevo automóvil modelo 1969, cuando el hombre -un corsa más o menos tan fanático como usted. para todo lo que sea bueno en materia de fierros- ya se veía enfrentado al primer problema poscompra: la inscripción y patentamiento del coche. Apenas comenzó a preguntarle al concesionario cuánto tiempo podrían demorar estos trámites, éste lo ametralló con la respuesta de rutina: No se preocupe. Eso lo hace volando nuestro gestor.

El nuevo propietario no lo pensó más. Para él, como para casi todos sus amigos el gestor era una necesidad, que no podía soslayarse por lo cual dio su consentimiento allí mismo para que todos los trámites los hiciera el agenciero, por medio de su gestor.

LAS PREGUNTAS

Esta escena se repite los siete dias de la semana, durante los doce meses del año, con inclusión de los domingos y feriados: para inscribir y patentar todo coche que se vende el gestor se hace imprescindible. Pero ¿por qué...? La pregunta nos la han hecho un montón de veces algunos no muy convencidos compradores y por cierto, los pocos usuarlos que se gestionan por sí mismos la inscripción de su automóvil.

¿Por qué se hace imprescindible el gestor?, nos preguntamos también nosotros. No nos cabe duda que para el patentamiento e inscripción en el Registro de los automoviles usados, anteriores a 1963, hoy por hoy, realmente es necesaria la colaboración del gestor, dada la complejidad de la documentación que debe presentarse y especialmente el hecho de que pocas veces se tiene en mano el certificado original de fabricación.

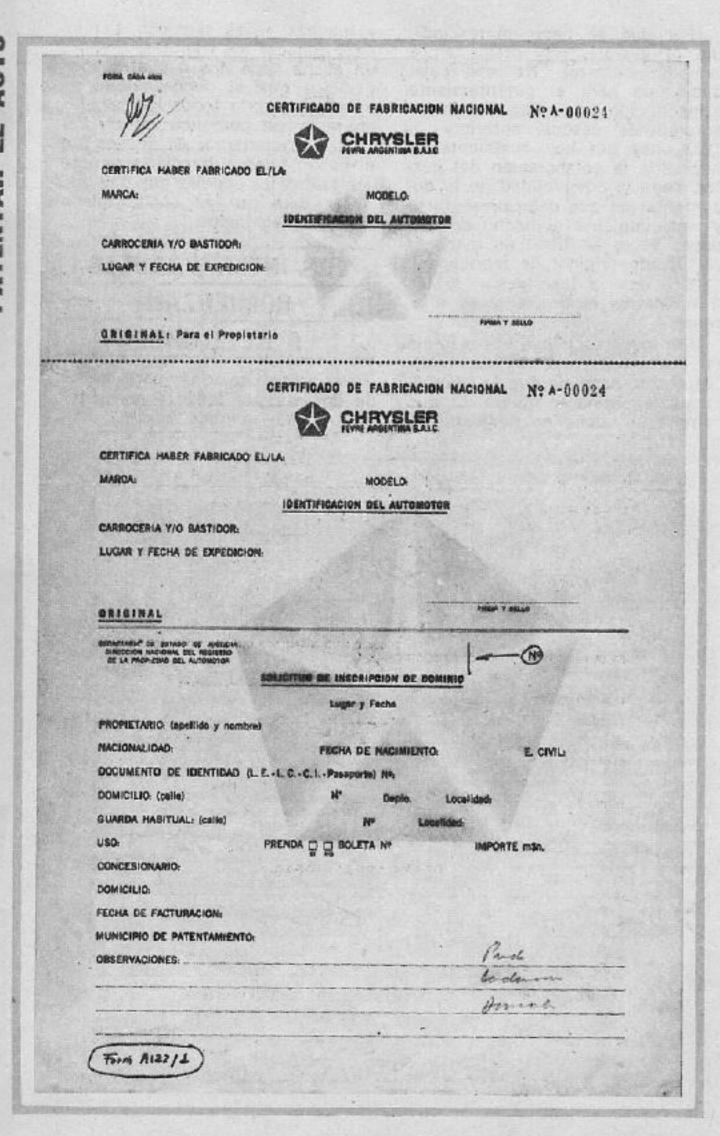
Pero con la inscripción de los 0 kilómetros el problema es diferente.

Una joven socióloga nos resumió el problema en estos términos: "El gestor nace porque la idiosincrasia argentina lo quiere. El que compra un coche no tiene interés y muchas veces tampoco tiempo para conocer los trámites. Compra un coche cada dos o cuatro años y desea que el concesionario se lo entregue con todos los papeles en regla sin complicaciones". Pero nos preguntamos de nuevo: ¿en el caso de los automóviles nuevos son tantos los papeles que hay que llenar para que el coche quede inscripto legalmente...?

LOS INTERROGANTES COMIENZAN A REVELARSE

Por supuesto que para saber de una vez por todas si el gestor es un ente imprescindible, acu-

MPUESTO A LA COMPRA Y TRANSFERENCIA E AUTOMOTORES Y ADICIONAL DEL 200 % AUTOMOVILES - CAMIONES UBRO 1 - LIGUIDACION DEL IMPUESTO	TABLA PARA LIQUIDAR EL IMPUESTO A LA RADICACION DE LOS AUTOMOTORES - Patente 10. 20. 20. 20. 20. 20. 20. 20. 20. 20. 2		
c. a) Coota básica c. b) Cuota edicional c. c) Suma del inc. a) seds inc. b) EBAJA DE LA CUOTA ADICIONAL	######################################	REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR	ADVERTENCIAS
e. d) Año de la transferen:	Carriores 5 5 4 500 4 500 0 000 12 000 13 000 14 000 16 000 17 000 10 000 17 000 10 000 17 000 10 000 17 000 10 00	ARANCELES	Cúbranse con claridad todos los datos sin omitir r guno de ellos.
x. f) Antiglieded del sute motor (Sec. d) : Inc. e).	Exemple two at Yelfale Feta Income Income If Dalls table Exemple If Dalls table Exemple If Dalls table Exemple If Dalls table If If If If If If If I	INSCRIPCION INICIAL Automóviles, camiones, inclusive los liamados tracto- res para semivemoloues, camionetas rurales, jecps, farcones de reperso, firmitus, metrodinnibus, y co-	LLENAR A MAQUINA O CON LETRA TIPO 1 PRENTA con tinta. Los Ejemplares 5, 6, 7 y 8 pues llenarse con carbónico. No se admitirán enmiendas, cors ciones, respeduras ni anotaciones ilegibles.
ec b) - Inc. f) (24 \$446 \$4664 \$250.1, 4.000.1, 5 2.000	lectives, son emendo no estudican estudiadas \$ 4.500	La Fábrica de Automotores, Concesionario y/o Com- ciante interviniente en la operación, deben sellar y mar al dorse del ejemplar "4", como constancia de
UERO 2 - ADIGIONAL DEL 100 % AL IMPUESTO A LA	De tales de sies el menole destinado a como por historio a la caccar garca de la Resolució dels del métano, el impueco emportan se pagado sen el me, empre una efectuario la Ordonaria, Ravilada. Pero la decembrada el pero tento se regulal el rebera prancialista destinado en la mediada se campo en el articato el passencialismo en una lecular actual de la caccarda de la caccarda de la cacarda	Remolques, acopledos, semi-remolques, y/o stanidos plados, aún cuando no estuvieran carrosados \$ 2.000	intervención directa en el llenado de esta "Boleta Union" reviste el carácter de DECLAI CION JURADA para el titular firmante de la min
COMPRA Y TRANSPERENCIA DE AUTOMOTORES Les 1 200 % del imperio determinado en el Ru- bro 1, los. i)	Company Class as worsely Person Indian Indian Contain Class as worsely Ulimo Maling Indian Contain Tools 5 20006—	Certificado de Inhibiciones	quién asumirá cualquier responsabilidad fiscal y/o le derivada de las omisiones, falsificaciones o adultera- nes de importes o datos alli incluidos.
	- Harveline Six 5 500 2 7 7,000 6 5 7,000 - 27 Automotive Six Six Six C - 2,000 6 5 2,000 - 2 4 Automotive Six Six Six C - 2,000 6 5 2,000 - 2 5 500 - 2 5 500 6 5 7 500 6 5 5 500 6 5 5 500 6 5 5 5 5 5 5 5	ARANCEM	
	Penger Finders y Antiderciae 2 DCl v		
	CTI Act. 15. — Tijac on of 100 % of imparito confectioners, at expres a time or extens in Act. 50 on to occupantum PISCALT Act, 60. — Digints as lette in refiliation to compa at easiful all providences in process in- particul associatio, and decreased letter about all times occupantum process, or a section of the process of the section of the process of the proce		
Para ser entregado por la filial del Banco a la Agencia de la Direction General Instentiva que corresponda. RECAUDACION DE GRAVAMENES SOBRE AUTOMOTORES CAPITAL FEDERAL	Poro ser entregado per la mán del Banco a la Agencia de la Dirección General Impositiva que corresponda. RECAUDACION DE GRAVAMENES SOBRE AUTOMOTORES CAPITAL PEDERAL	BANCO DE LA NACION ARGENTINA Faro el Banco (Comprobente de Caja) RECAUDACION DE GRAVAMENES SOBRE AUTOMOTORES CAPITAL FEDERAL	Para our entropedo per el Thuler al Registro Macional Propiedad Automotor RECAUDACION DE GRAVAMENES SOBRE AUTOMOTORES CAPITAL FEDERAL
GEO. SECCIONAL . (1) DOSMRID . (2) GEOLOG 2 Norther o Determinables del Timbre (2)	REC. SECCIONAL (1) DONINGO (8) Applico y Numbro o Denominación del Tiladus (8)	REG. STOCIONAL (I) DOMINIO (D Apollida y Numbra a Despaniaziolia del Titular: (3)	ANG SECCIONAL OI DOMINIO
			Andrew 5 Norther & Departmentors del Tutatri en
etrici dus (1'			There's tiller (48 Modele (89))
ernini Jaa (II	Demonie: (D	Dendatile: (il	Theracello (4)
D. G. L. D. G. L. R. R. P. A. M. C. R. A. B. Pande Mattered & Virtidad Impando a 11 Compres S Transportation & Automateria— or D. Longanto Administration of the Automateria— x Transportation of Automateria—— - Transportation of Automateria——— Language Automateria——— Transportation of Automateria———— Language ————————————————————————————————————	Demonia: (B Martin Medica (B) Fochs Books Open: Foch Impacible (B) Fochs Boy Februari HOTA DE ORIDITO PARA LAS CUENTAS: B. G. I. D. G. I. R. R. P. A. R. C. R. A. (B Funds Bound de Validad Impuesto a 13 Compara / Transconnels de Auftractories and Compara / Transconnels de Auftractories and Compara / Transformatic de Auftractories and Compara / Transformatic de Auftractories and Compara / Transformatic de Auftractories - Loy	Descinite: (1) Stores. Paris Recibe Cyru.: Pere Impunitie ett: Feebs Rep Tarring: NOTA DE CRIDITO PARA LAS CHENTAS: D. G. L. B. G. S. R. R. R. S. S. C. B. A. d) Feeds National de Visidad - Impunitie a 18 COUNTS y Transference de Automatical - 18 Counts y Transference de Au	Torrello (8) Marca Misielo (8): Freis Stello Cors: Peso Importate (5): NOTA DE CREUITO PARA LAS CHENTAS: D. G. I. D. G. I. R. N. P. A. N. G. R. A. (I) Fondo Recional de Visited —Importa A. (Compro y Transferencia de Ariemetrose—Ci-D.G. I. (I) Propionia Ariemetro del 200 S. a. Sa Campro y Transferencia de Ariemetrose—Ci-D.G. (I) Propionia Ariemetro del 200 S. a. Sa Campro y Transferencia de Ariemetrose—Ley
Servicidas (** Aces Modale 184: Brand Bacho Cyrall , Pero Empre Me (5): Franc Emp. Tabrican: HOTA DE CREDITO PARA LAS CUENTAS: D. G. L. D. G. L. R. N. P. A. M. C. R. A. Di Partic Maleral de Virildad Impando a la Compre a Transferencia de Automotectura e/D (C) Di Emperoral de Automoté viri 20 L. g. la Compre y Transferencia de Automoté — Lay 16450 - S'DG Will (I) Encolán Cral. de Administración — Jupi- cia — Cu. Das Dirección Nacional del Re- gia no de la Dirección Nacional del Re- gia no d	Detromic: (D	Descinite: (ii	Torretto (8) Marco Media (8): Frein Sectio Cres: Preo Importate (8): Sectio Exp. Fabrica: NOTA DE CREUITO PARA LAS CUENTAS: D. G. I. D. G. I. D. N. P. A. N. C. B. A. (8) Fonds Riccines de Visitoté —impresée a 3: Compan y Trans creasis de Airlemetrose 0.D.6.1. USA. (9) Imprinte Advance del 2005 a la Compan y Transferencia de Airlemetrose 1. Transferencia de Airlemetrose 1. Transferencia de Airlemetros —Just cia— Cra. Exp. Dirección Nacional de Se- girto de la Trapsidad del Airlemetro — Preo
Service (# Models # Models Mo	Detromic: (D	Descinite: (ii	Tornetto (8) State Fecha Socialo Opta: Pero Emportatio (8): Secha Exp. Fabrica: NOTA DE CREGUTO PARA LAS CUENTAS: D. G. I. D. G. I. D. N. P. A. M. G. B. R. (II Fonds Rectional de Visitotal —impareto à la Compan y Trans consais de Akteuretocas— O.D.G. I. U.S. Di reprise Advancel del 200 y a la Compan y Transferencia de Akteuretocas— O.D.G. I. U.S. (III Director Cred. de Addensationa —Justicia — Cres. Exp. Directo et Rectional de Rectional de Automotion — Desiro de Desiro de la Drogial del Automotion — Desiro de La Drogial del Automotion — Desiro de Rectional de
Service Models (# Models (Determine: (D	Describile:	Torretto (8) Siera Micho Chris: Pero Importible (8): Seria Exp. Fabrica: NOTA DE CREDITO PARA LAS CHENTAS: D. G. I. D. G. I. D. M. P. A. M. C. B. A. (II Fonds Recine) de Visited —Importible 3 In Company Transferencia de Africanteces— O.D.G. I. U.S. (II) Prepinte Advisant del 2003 a la Company y Transferencia de Africanteces—Lay 2006— a D. G. I. A. M. S. S. A. Company y Transferencia de Africanteces—Lay 2006— a D. G. I. S. A. Company printe de la Direction Recipion de Regardo de Dragitad del Autorophe Be- gardo de la Dragitad del Autorophe Be- gardo de la Dragitad del Autorophe Be- gardo de la Radicación de Velicular D20 Efectivo Choque Nº a compa de la sese main Choque Nº a compa de la sese main Choque Nº a compa de la sese main Total Represeda
Service Models (# Models (Demonie: (0	Descinite:	Torretto (8) Siera Micho Com: Pero Importate (5): Seria Exp. Fabrica NOTA DE CREUITO PARA LAS CRENTAS: D. G. I. D. G. I. D. M. P. A. M. C. B. A. (II Fonds Rictional de Visitatel —Importate a la Compuny Trans consols de Ariemetrose- o.D.G.I. — Compuny Trans consols de Ariemetrose- o.D.G.I. — Compuny Trans consols de Ariemetrose- o.D.G.I. — U.S. —
Service Models (8) Service Models (8) French Deads Cyrist , Peop Empire Mile (5) French Dep Child Dana Las Cwintage Homa De Child Dana Las Cwintage D. G. L. D. G. L. R. R. P. A. Pi C. R. A. 8) People Macketal & Viriliand Imparation a 11 Company & Transferred dri 2002 e in Company y Transferred dri Antonistration Justices— Official Craft de Administration Justices— Child Craft de Administration Justices— Child Depople Craft de Administration Justices— Child Depople Craft de Administration Justices— Child Depople de Craft de Administration Justices— Child Depople de Craft de Administration Justices— Child Depople de Craft de Administration Dec (12) (12) (13) Depople de la Prophetad de Administration Dec (12) (13) (14) Depople de la Prophetad de Administration Dec (12) (15) (16) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred s la Prophetad de Administration Dec (12) (17) (18) Transferred de Company Dec (12) Transferr	Demonia: (B	Descinite: (ii	Total (To. 68) Maria Michaello (M): Fecha Socialo Cora: Fecha Socialo Cora: Fecha Socialo Cora: Fecha Exp. Fabrica: NOTA DE CREDITO PARA LAS CREDITAS: D. G. I. D. G. I. R. H. P. A. M. C. B. A. (II) Frenda Marianal de Visitada —Impareto a la Company Transferencia de Antenaciones— Ol. O. I. D. G. I. R. H. P. A. M. C. B. A. (II) Frenda Marianal del 1000 S. a Sa Chengra y Transferencia de Antenaciones—Loy 201365 — D. G. I. R. H. P. A. M. C. B. A. (III) (II) Directore Coral de Antenaciones—Justicato—Cra. Rep. Directore Marcanal del 100- gistro de la Propiedad del Antenacione - Bes e 120-151 (II) Impunoto a la Raificación de Velicular D. 20 Efectivo





nado por nuestra idiosincrasia y multiplicado por obra y gracia de la burocracia, no basta la opinión oficiosa de una socióloga. Hicimos entonces una rápida encuesta por la redacción, que terminó en forma abrupta: La inscripción y patentamiento tienen que dejar de ser un tema tabú.

LO QUE PASA EN EL REGISTRO

DE LA PROPIEDAD

En el Registro de la Propiedad Automotor, creado por el decreto ley 6582/58, que funciona en una casona del 900, no encontramos personajes kafkianos ni interminables pasillos. Aunque el edificio es viejo, la gente trabaja a toda velocidad: a partir de 1967 comenzó un plan de expansión para extender a todo el país la obligatoriedad de inscribir los 0 kilómetro de factura nacional e importados. Por ello actualmente están funcionando registros seccionales en diecisiete provincias, aparte de la capital, con varios cientos de oficinas receptoras de trámites ya habilitadas.

Las cifras de inscripción son alentadoras: en la Capital Federal ya está registrado el setenta por ciento de los automotores que integran el parque automotor (todos los modelos posteriores a 1963). mientras que en Mendoza, por ejemplo, se han anotado todos los automotores fabricados con posterioridad a 1958.

En todo el país, en suma, comenzó a partir de ago to la inscripción masiva de los modelos de los dos últimos años, registro que se irá extendiendo progresivamente a los modelos de los años 1967. 1966, etcétera, hasta dejar anotado el parque de rodantes usados y 0 kilómetro . O sea que, por pri mera vez, podemos adelantar con satisfacción que el blanqueo del parque automotor está en vías de realización en todo el país.

TRAMITES SIMPLES O COMPLICADOS

Pero volvamos al leit motiv de esta nota. Si bien es cierto que el registro nacional se expande a velocidad moderada, ¿qué pasa con los trámites? ¿Acaso estas inscripciones están engendrando una nueva generación de intermediarios, una montaña de papeles?

Un funcionario que entrevistamos la semana pasada nos aseguró que el registro nacional está empeñado actualmente en simplificar los trámites, tratando de que la inscripción sea sencilla y que ella la realicen los propios interesados: fabricantes, concesionarios

y compradores.

Hasta el presente intervienen activamente los dos primeros. El fabricante entrega al concesionario la unidad con un certificado de fábrica-solicitud de inscripción (figura D) en triplicado, donde se anota la marca, datos de identificación del propietario, así como todas las referencias que caracterizan al vehículo. Luego interviene el concesionario, que inscribe la prenda y por añadidura el coche. El comprador, por lo general, no interviene porque delega esta responsabilidad en el gestor.

Sin embargo, su papel en esta tarea es bastante sencillo:

1) Retirar el certificado-solicitud de la agencia donde compra el coche y llenarlo con los datos que allí le proporcionan, si no viene ya lleno de fábrica.

2) Llenar las boletas en cuadruplicado, que mostramos en la figura C, por las cuales se pagan cuatro impuestos que gravan inicialmente la compra-venta: a) impuesto a la compra-venta; b) impuesto adicional del 200 %; c) arancel de inscripción, y d) impuesto municipal por patentamiento.

Estas boletas unifican actualmente 16 antiguos formularios y facilitan el pago conjunto de to-

dos los impuestos.

Con estos papeles (que no son muchos) y juntamente con el gestor del agenciero, que lleva los documentos de la prenda, se debe iniciar el trámite ante el registro seccional, donde se va a radicar el automóvil. El registro le facilita los trámites al concesionario reconociéndole un apoderado.

 El registro le da entrada a la documentación mencionada.

LA GESTION POR DENTRO

Con esta documentación el registro elabora un doble juego de ficha. Uno original, que queda en el registro seccional, y otro en duplicado, que se almacena en el registro central de la calle Córdoba. Los papeles presentados quedan agregados a la ficha original en el lugar de inscripción, en tanto que con el duplicado se archiva un resumen autenticado de la operación.

Este procedimiento es todavía manual, pero en las últimas semanas se ha iniciado la etapa de mecanizar todo el proceso interno de inscripción. Para ello se están microfilmando las fichas ya almacenadas en el registro central. Así, gradualmente, se van a ir suprimiendo los legajos y eliminando las fichas, ya que el material microfilmado pasará a cintas magnetofónicas que alimentarán la memoria de una enorme computadora. Ventajas: cuando uno pida un dato la computadora se lo proporcionará en pocos segundos, ya sea que se lo pida por número de motor, chapa o nombre del dueño del coche.

Finalmente el registro inscribe el automóvil y le entrega al propietario el denominado "título del automotor" (art. 79 decreto 6582/ 58), las placas identificatorias del vehículos (primero se entrega una identificación provisoria, figuras A y B) y una cédula, con los mismos datos del título, para uso diario del conductor.

O sea que en suma, el trámite externo tiene que hacerse en conjunto por el comprador y el concesionario, ya que este último está obligado a hacer el trámite de acreditación de la prenda.

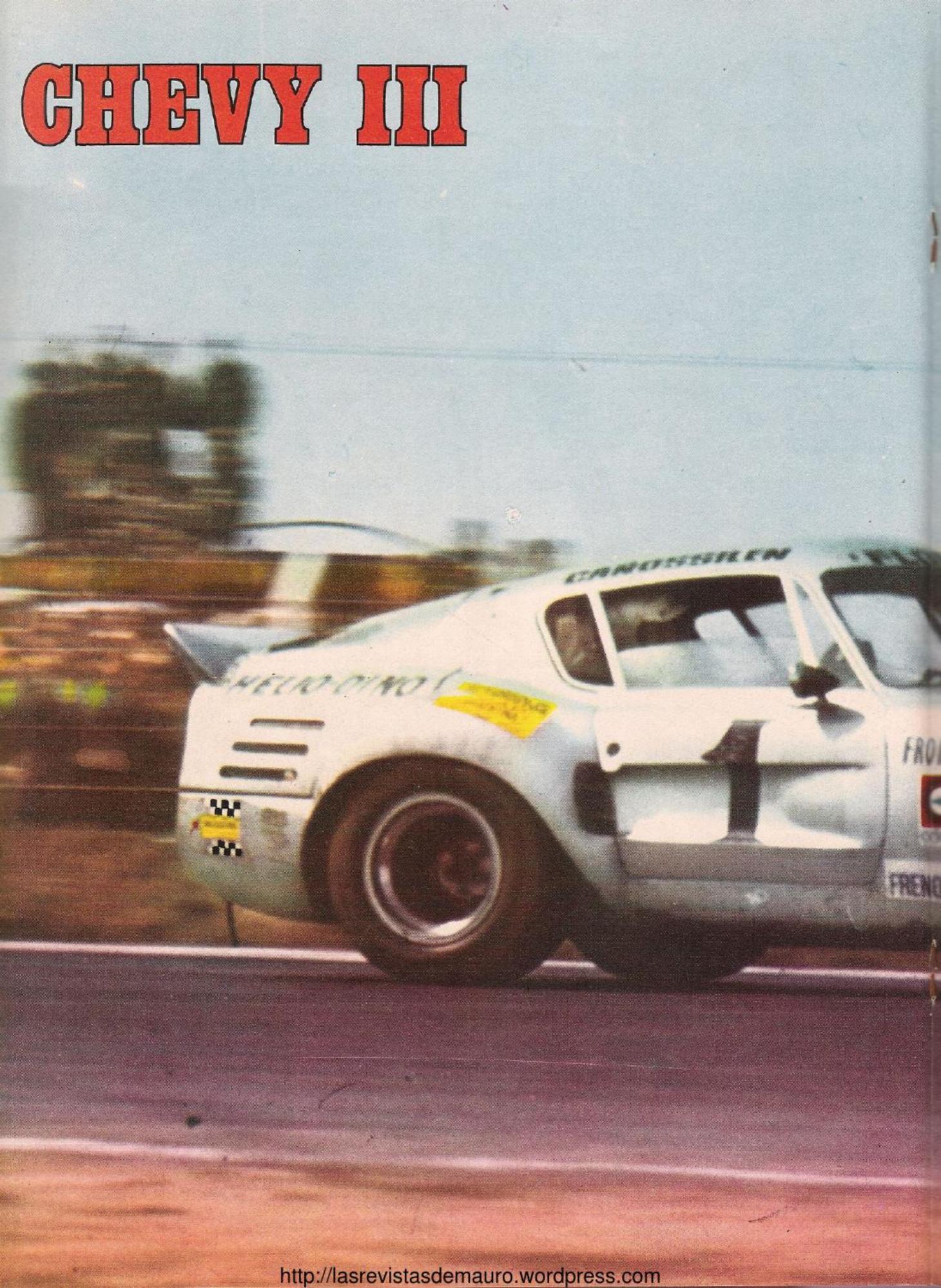
Si usted se anima a realizarlo, basta que siga el esquema que le enumeramos en estas páginas. Todo es cuestión de dedicarle unas horas al trámite, que puede ser rápido, ya que el registro ha entrado violentamente en la era electrónica. Todo depende de que usted haga números y decida si el dinero que se ahorra compensa el tiempo que emplea. Nosotros nos conformamos con haberle despertado la inquietud.

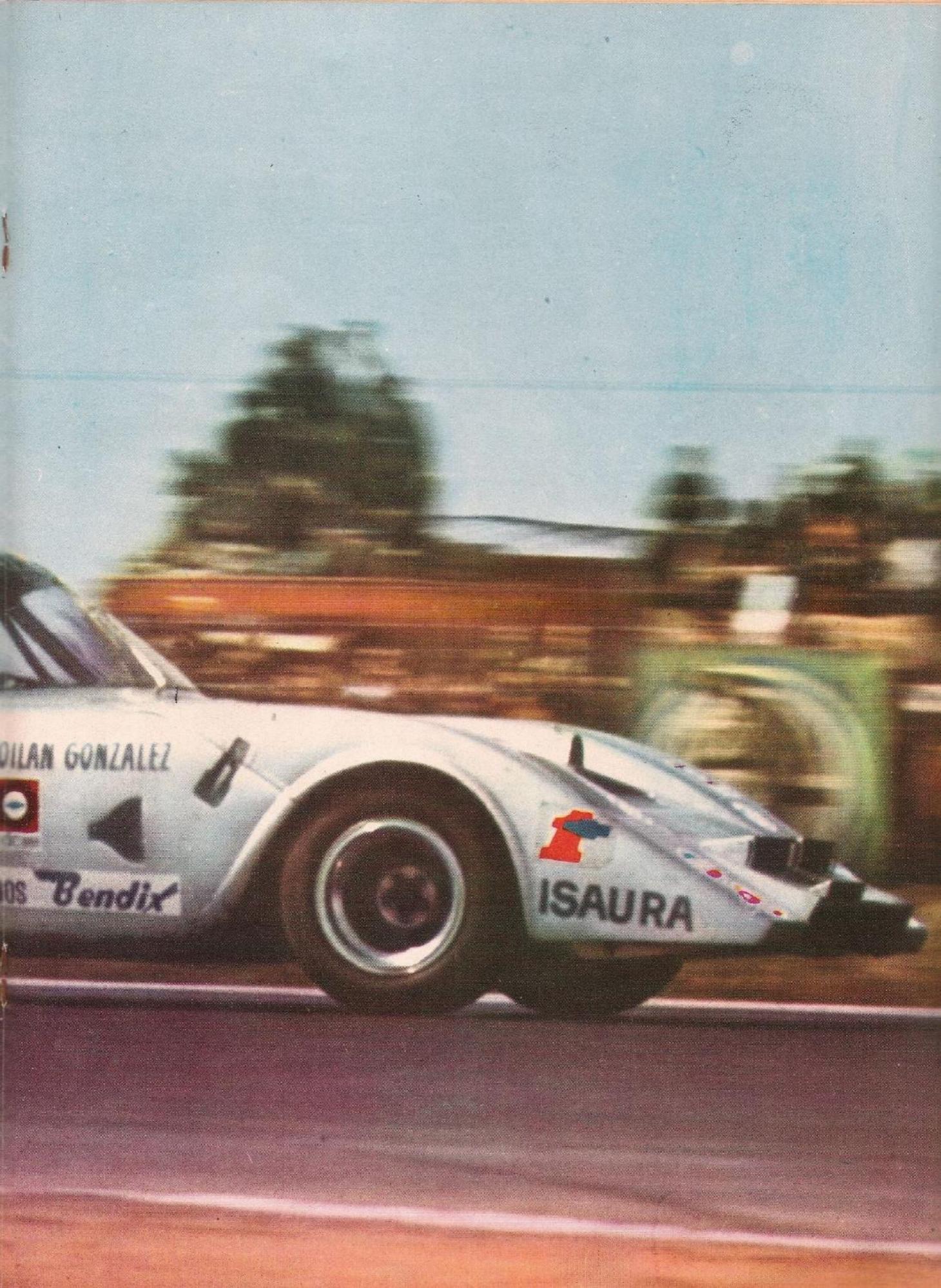
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Color O Km.

Al pintar o retocar su coche, obtenga un color O Km. Esto se logra únicamente con LACAS MMB, que responden a la experiencia de COLORIN, primer proveedor de pinturas para la industria automotriz nacional.







La culpa de que RAMBING os miren la tiene RAMBING



...hágase de RANGING y que lo miren!



Chevrolet nueva línea Monte Carlo 1970. Anticipo de la próxima temporada GM USA en lo que a autos se refiere.

OUESE GOGINA EN EL ENTERIOR

Fortuitamente nos hemos enterado en esta redacción de que el mundo está lleno de extranjeros que fabrican cosas. He aquí algunas de esas cosas. Así que era cierto no más...

los extranjeros existen... por CESAR M. SORKIN

Fuera de nuestro país la mayor parte de la gente es extranjera, dado que como todo el mundo sabe, los países que están fuera de nuestro mapa pero dentro del globo son extranjeros. Y parece ser que los extranjeros también fabrican autos y cosas para autos, coincidiendo en esa inquietud con nosotros. Buena gente estos extranjeros... muy laboriosos, inteligentes y finos.

Aquí queda a disposición de ustedes (si es que no han hecho ya otro programita) un montoncito de información procedente del extranjero, pero escrita en castellano para evitarles el engorro de contactar a un traductor público nacional o algún gomía que sepa chamuyar en gringo,

DEL EXTERIOR

Nuestro corresponsal en Alemania, Herr Andrés Von Meyer, nos hace llegar noticias de la nueva coalición Volkswagen-Porsche y de sus intenciones. La nueva sociedad distribuidora VW-Porsche cumple con el objetivo de distribuir autos deportivos desarrollados mancomunadamente por ambas empresas. Y el resultado de ese trabajo conjunto es el nuevo modelo VW-Porsche 914. Este auto, ofrecido en dos versiones -914 y 914/6accesibles ambos a un gran sector de público por su precio relativamente bajo. Además, la coalición ofrece una serie mejorada del Porsche 911. En síntesis, el programa es el siguiente:

Porsche-VW 914/6, 6 cilindros, 1679 cm³, 80 HP, caja de 5 marchas, 170 km/h,

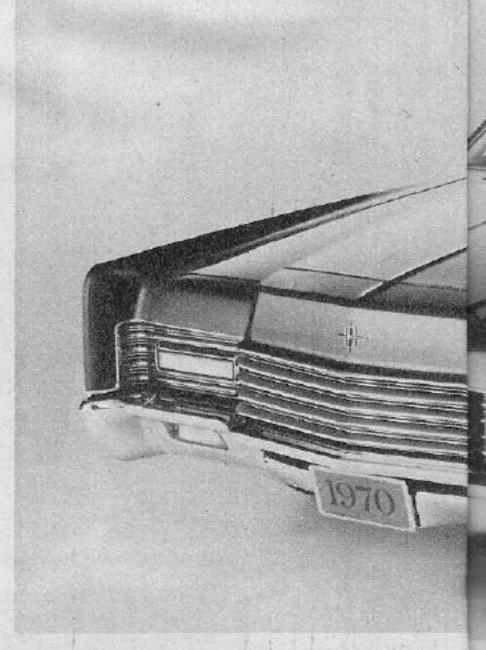
Porsche-VW 914/6, 6 cilindros 1991 cm³, 110 HP, caja de 5 marchas, 200 km/h.

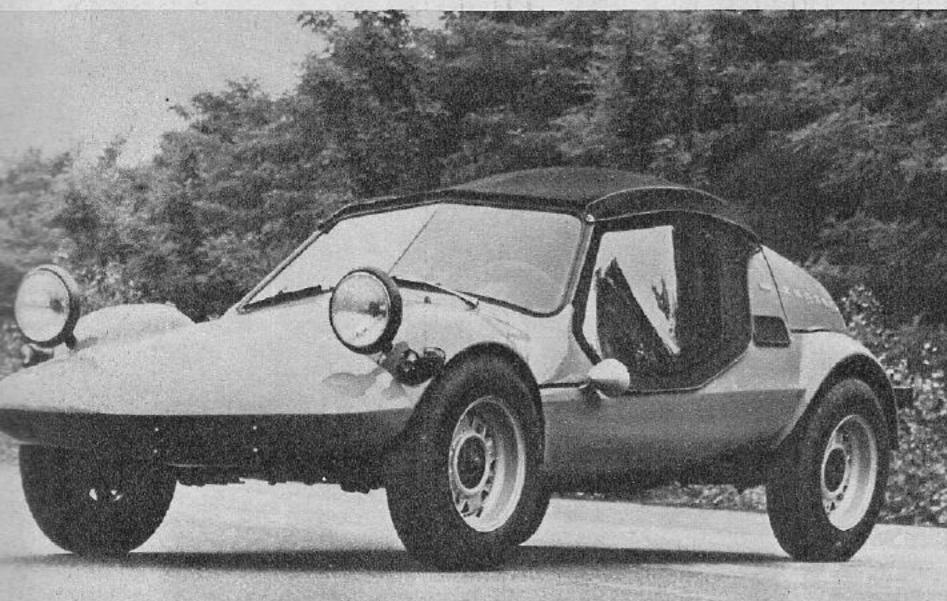
Porsche 911 T, 6 cilindros, 2195 cm³, 125 HP, caja de 4 marchas, 205 km/h.

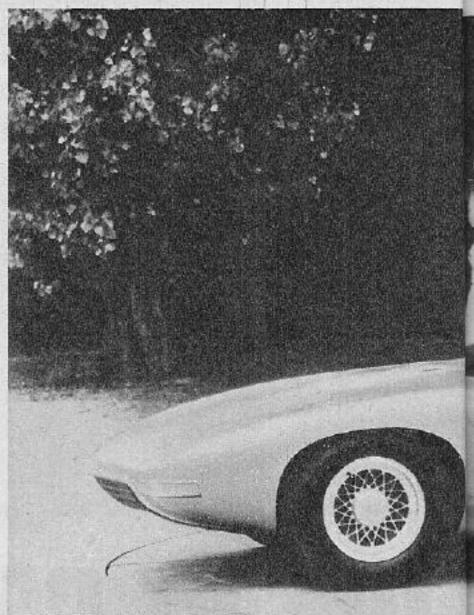
Porsche 911 E, 6 cilindros, 2195 cm⁸, 155 HP, caja de 5 marchas, 220 km/h.

Porsche 911 S, 6 cilindros, 2195









cm3, 180 HP, caja de 5 marchas, 230 km/h.

Esto es lo que pasa cuando dos firmas como VW y Porsche se juntan...

En BMW se cree en el futuro de las motos. Ha salido a la venta una nueva serie de modelos: R 50/5 (32 HP); R 60/5 (40 HP) y R 75/5 (50 HP). Del modeld mayor se comenta que anda más o menos a 175 km/h y que necesita solamente 6,4 segundos para acelerar de 0 a 100. Vienen equipadas con cuentavueltas, arranque eléctrico, tanque de nafta de 24 litros y sistema eléctrico de 12 V. Vendría a ser algo así como una moto no recetable a tímidos, y mucho menos si tienen problemas de miocardio o coronarias.

Desde USA, además de astronautas, llegan noticias de otro corresponsal que tenemos por ahí, Juan A. Abraham (conocido como Billy "Topeka").

Por este mes comienzan a despuntar los modelos para el '70. Autos más grandes, más feos y más caros. En realidad, no vemos cuáles son las ventajas... Chevrolet ha roto el fuego con una nueva línea de modelos -Monte Carlo- cuyos representantes son 20 cm más cortos que el Impala, pero presentan un aspecto exterior más distinguido, con detalles interiores de mejor terminación y una variedad de motores -la acostumbradaque liegan hasta un V-8 de 7 litros y 360 HP.

Ford, que se ha dado el gusto de despedir a su presidente (Knudsen) y tiene ahora como "hombre fuerte" a lacoca ("papi" del Mustang y del Maverick), decidió algunos cambios en su división Lincoln-Mercury, presenArr. derecha:

Lincoln Continental 1970, muestra del primer diseño en 10 años. Lo hubieran dejado como era antes... ¿no?

Centro, derecha:

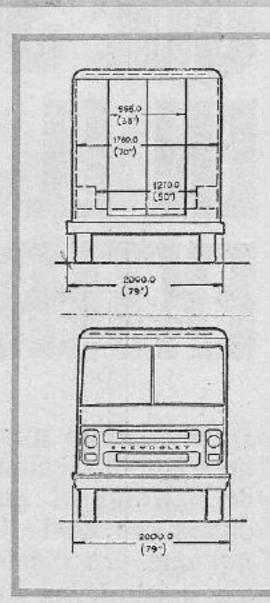
Opel CD. Un "Dream Car" con el objetivo de anticipar la línea de la década del '70. Mecánica tradicional Opel y puente trasero De Dion.

Centro, izquierda:

La Zanzara de Zagato. Sobre elementos Fiat 500, una elaboración de los estilistas italianos de dibujo joven y vanguardista.

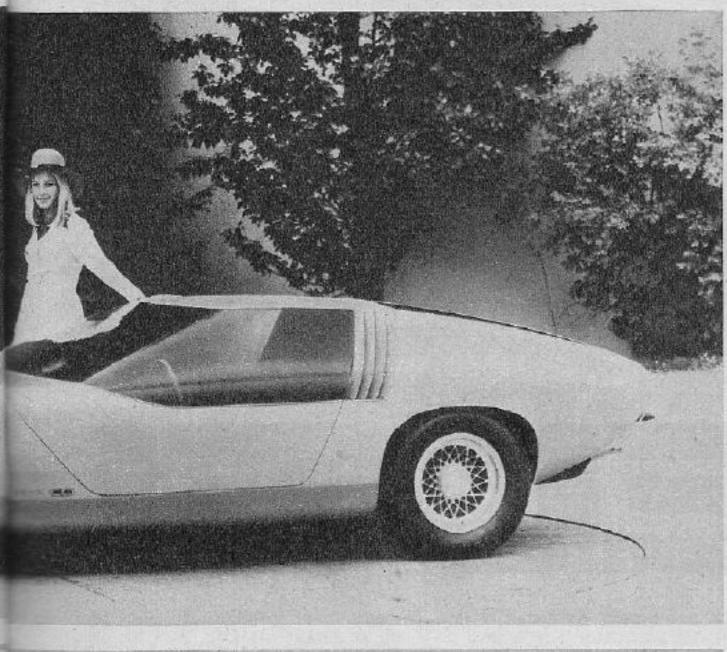
Arr. izquierda y abajo der.:

El comercial Chevrolet Van de GM Argentina. Todo un aparato lógico para reparto lento. Semifrontal con mecánica 250. Dimensiones Van...

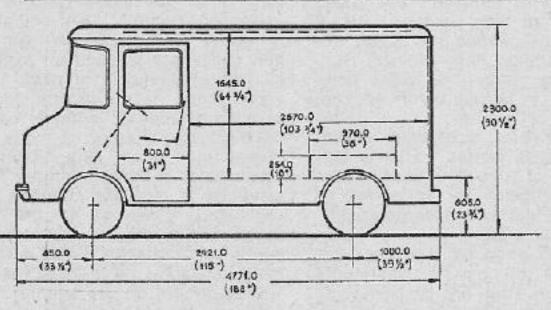


36 - PARABRISAS CORSA





PESO CHASIS	1050 Kg.	2316 Lb
CARGA UTIL (MAXIMA)	600 Kg	1324 Lb
PESO COMPLETO CARROCERIA (MAXIMO)	800 Kg	1760 Lb
PESO TOTAL EN ORDEN DE MARCHA CON CARGA MAXIMA.	2450 Kg	5400 Lb
SUPERFICIE FRONTAL LIBRE (REFRIGERACION MOTOR)	1973.7 cm²	306 sq.



tando un Continental rediseñado, luego de 10 años de utilizar el mismo esquema para su auto de gran lujo. A nuestro parecer, es grande, feo, zonzo y qué sé yo...

Y para quienes gustan de las cosas lógicas, lindas, con soluciones realmente modernas, Opel tiene la precisa: el nuevo Opel CD (Coupé Diplomat), pensado por los muchachos de Rüsselheim y presentado en el salón de Frankfort. El auto ha sido construido en base a una plataforma acortada del Opel Diplomat de serie; el puente trasero De Dion ha despertado un eco... eco... eco...; eso, un eco-eco bastante audible en Europa, ya que la línea Opel no incorpora en ninguno de sus modelos la solución De Dion.

La planta motriz es un brutito V-8 de 270 HP y 5,4 litros que si equipa normalmente a los Diplomat, El Interior ofrece todas las novedades acostumbradas en este tipo de Dream-Cars. Pero lo realmente interesante es el diseño exterior. La porción de techo y laterales que rodea la superficie vidriada abisagra hacia adelante, para permitir la entrada si uno está afuera o la salida si uno está adentro. Si uno está en la mitad -ni afuera ni adentrola porción mencionada oprime los riñones ostensiblemente.

Las dimensiones del Opel CD son las siguientes: largo total: 4.570 mm; ancho total: 1.830 mm; altura total: 1.110 mm; distancia entre ejes: 2.540 mm; trocha delantera y trasera: 1.510 mm.

La intención de Opel es anticipar sus diseños. Bien Opel,

De la tierra mexicana nos llegan seis balazos y algunas novedades. Parece ser que se está construyendo en el mayor secreto un carro provisto de techo de quita y pon, faros escamoteables, cajuela de gran tamaño, parachoques de caucho y guardafangos de mica. Las placas identificadoras se guardan en una gaveta estándar. Como novedad técnica, resalta la braca autorregulable y una braca de jalar para aparcar, El mofle, reubicado convenientemente, emite sonido agradable. La rueda de la dirección permite retomar en las alamedas, ya que al voltearla en caso de querer refuelar y haberse pasado de la gasolinera, responde décilmente. El carácter deportivo del carro hace que muchos estudiantes de licenciatura, en lugar de ir a aulas, hagan novillos y se dediquen a jugar a las canicas o tomar sorbetes en la neverias, Los tests secretos del auto se realizaron en el camino viejo que une Puebla con Cuernavaca, lográndose un índice de consumo relativamente bajo: 25/30 céntimos (1/4 de galón) cada 100 yardas...; Atiza!

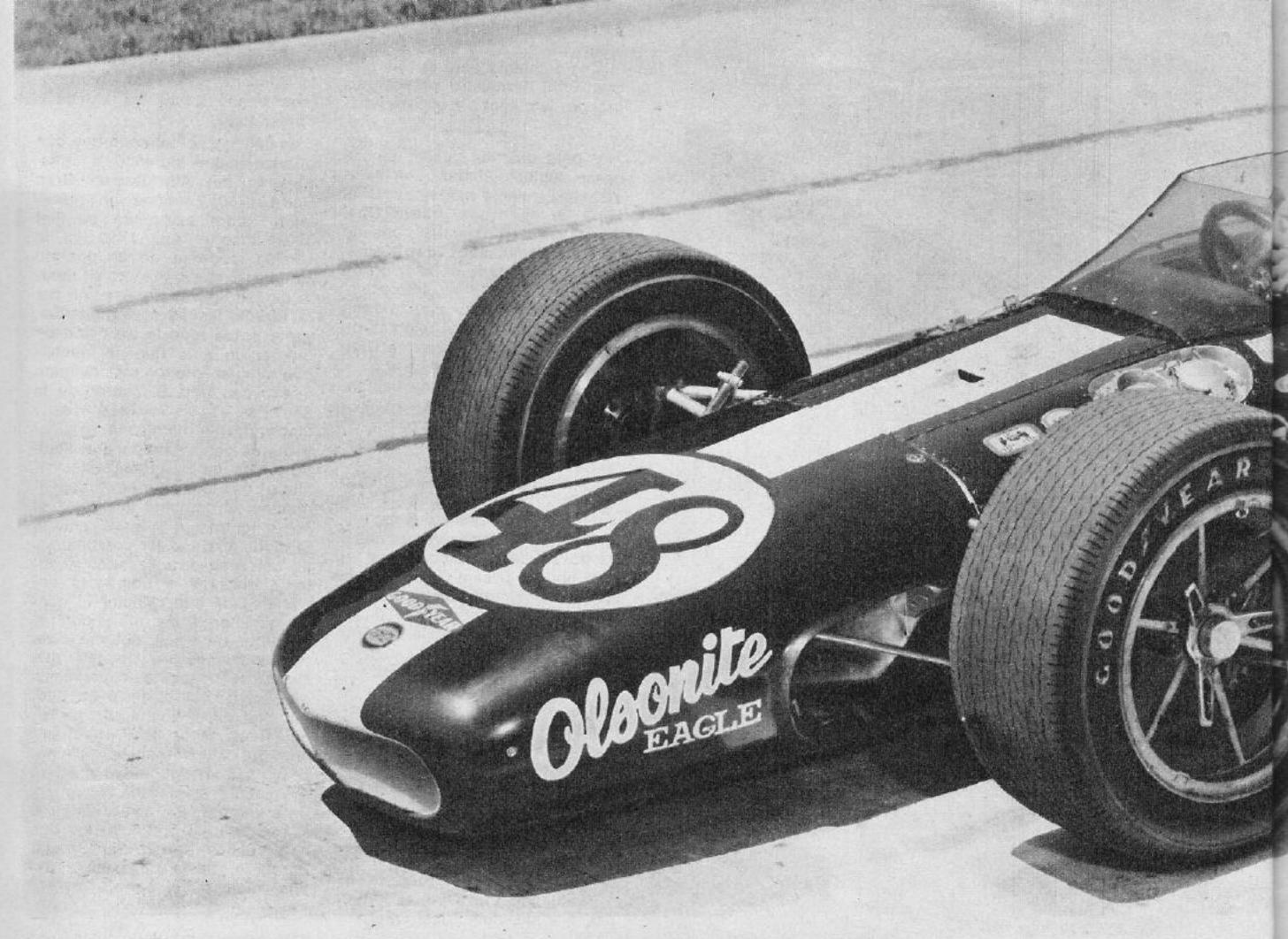
E NATA LA ZANZARA. ¡Qué tal! Así como suena. Que más o

menos quiere decir "Ha nacido la Zanzara". Podríamos dejarlos con la duda ("¿Qué demonios es la Zanzara...?), pero como somos buena gente les vamos a contar todo.

El itálico Zagato, conforme con el suceso que significó la construcción del Alfa Romeo Gran Sport 1750, propone un nuevo tema, sobre estructura de Fiat 500, Como el Alfa 1750 era la versión moderna de un aparato antiguo, el nuevo modelo se aparta de ese tipo de concepción para ofrecer líneas de vanguardia, y por sobre todo la intención de ofrecer un auto que se identifique plenamente con el humano que lo conduce. El cuerpo de la Zanzara —que quiere decir "mosquito"— bautizada asi por la forma de la trompa y el sonido agudo de su motor, está formado por tres partes independientes: el conjunto delantero, el conjunto trasero y la estructura. El modelo puede ser personalizado con ruedas, accesorlos y motores diversos, y admite la posibilidad de intercambiar el conjunto anterior de unas con el posterior de otras, obteniéndose combinaciones de colores que serán hermosas o espantosas, de acuerdo con el gusto del dueño. Sus dimensiones son las siguientes: largo: 3.250 mm; ancho: 1.370 mm; altura: 900 mm; peso: 445 kg; velocidad máxima (con motor standard): 110 km/h. Para comprar Zanzaras, dirigirse a Zagato (Elio o Gianni; los dos son buenos tipos); para matar Zanzaras, basta una buena espiral al lado del catre.

Y ya que estamos, infiltrémonos. Aquí, algo argentino-argentino. General Motors Argentina ofrece un utilitario (entiéndase vehículo comercial) semifrontal, liviano, apto para múltiples usos urbanos y rurales, la cartera de la dama, el bolsillo del caballero y el portafolios del escolar.

El aparato se denomina Chevrolet Van (¿o esperaban que se Ilamara Ford...?) y utiliza el motor de 250 pulg.3 seis cilindros y siete bancadas, con una potencia de 115 HP a 4.000 rpm, que lo hace indicado para cubrir un servicio de trasporte liviano que requiera paradas frecuentes. La caja es de tres velocidades y la infaltable marcha atrás (sucede en las mejores familias...), con palanca de cambios en la columna de dirección. Frenos servo-asistidos en las cuatro ruedas, eje trasero tipo Salisbury (capital de Rhodesia) semiflotante, de corona y piñón hipoidales con relaciones finales 3,73:1 -3,70:1. Los neumáticos son redondos (nada novedoso) y medida seiscincuenta por dieciséis. En cuanto a sus características de utilitario, son las siguientes: (mejor ponemos los dibujitos, ¿eh?). Bien. A comprarse muchos Chevrolet Van, cosa que seguramente pondrá contentos a los boys de GM.



Breve reencuentro con Dan Gurney, un piloto excepcional, algo olvidado últimamente. Tres años atrás era considerado uno de los grandes del automovilismo; hoy sigue siendo uno de los conductores más completos de todas las épocas.

Por HECTOR L. BERGANDI

38 -- PARABRISAS CORSA

Daniel Sexton Gurney es uno de los tipos más macanudos que se puedan encontrar en el ambiente automovilístico mundial.

Ha hecho amigos a lo ancho y a lo largo de todo el mundo, y quien lo haya visto una vez diffcilmente pueda olvidar su calidad humana, su imagen juvenil, sus conocimientos profundísimos sobre el tema y su excluyente habilidad para manejar cualquier tipo de automóvil en cualquier clase de pista. Y en muchas oportunidades resultó mejor embajador de los Estados Unidos que el más jerarquizado miembro de su cuerpo diplomático mundial.

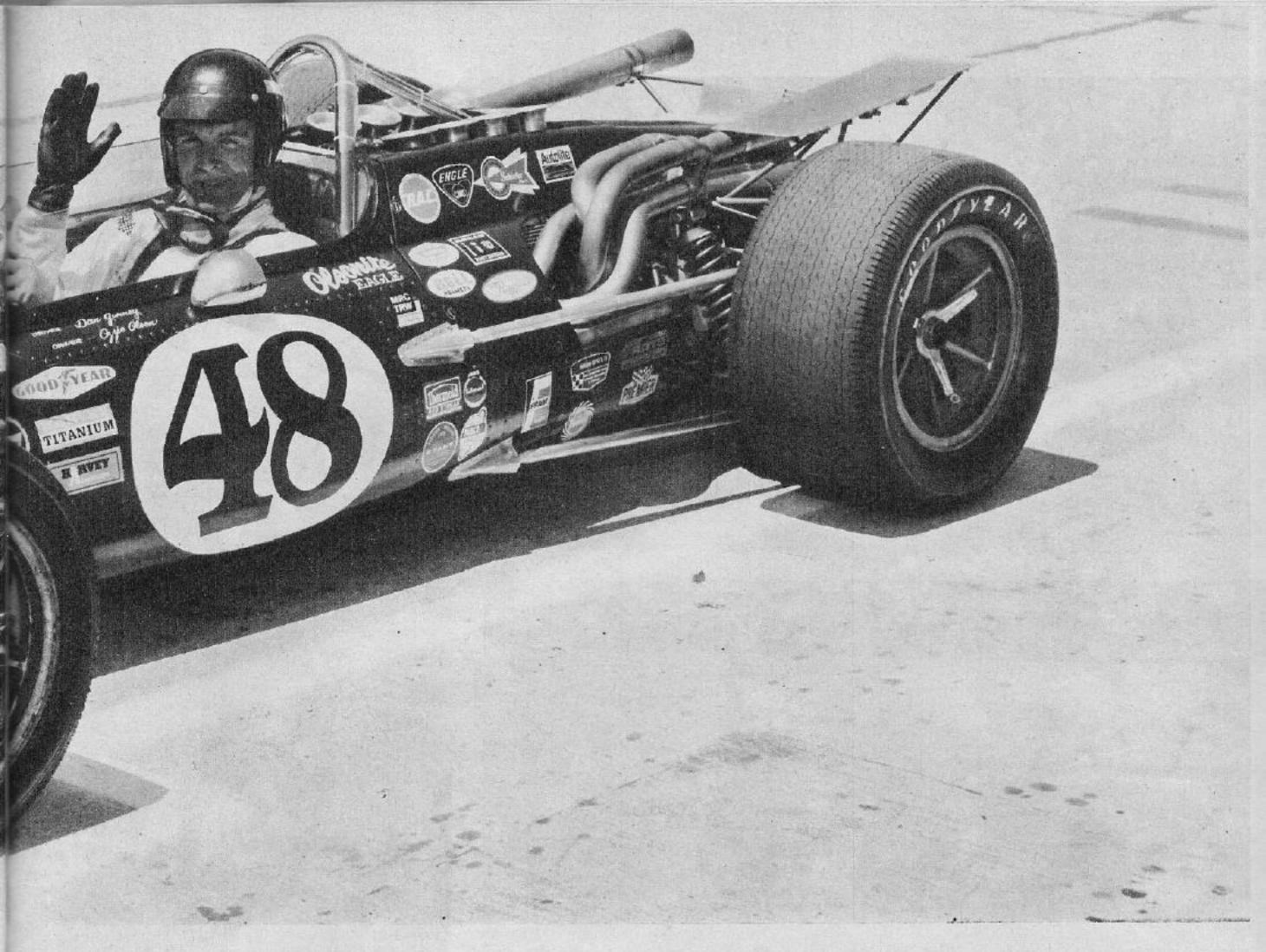
En Francia, por ejemplo, donde el resentimiento contra los yanquis se acrecentó en el campo deportivo luego de las presentaciones del equipo Ford en Le Mans, con todo el potencial económico que lo respaldaba, el atractivo personal de Gurney sirvió para hacer más aceptables los triunfos norteamericanos en las 24 Horas y para limar más de una aspereza con el público y los organizadores. Por supuesto, en el caso de Le Mans '67, cuando Dan ganó en pareja con Foyt, éste colaboró en

gran parte para enaltecer la imagen del conductor americano, pero con la diferencia que Foyt hizo más por esa imagen desde el volante, ya que es un hombre cuyo manejo pulido y vigoroso impresiona tremendamente dondequiera que se presente, y no porque sí ganó las 24 Horas en su primera y única presentación, con records de vuelta y parciales que aún permanecen lejos de toda tentativa de alcance. Dan, en cambio, no sólo formó una pareja para la historia con el campeón del USAC sino que en todo momento fue el ejemplo de conducta a seguir por todo el equipo Ford -desde Henry II para abajo- de cómo comportarse, cómo conseguir la simpatía y la admiración de todos con seriedad, sobriedad, educación, don de gentes, cariño y gratitud a la tribuna, obediencia a las autoridades de la carrera y respeto del contrincante-companero en la pista.

En 1967 ganó Le Mans por primera vez un equipo totalmente yangui, un Ford Mk IV conducido por la antes citada pareja, y fueron muy pocos los que presenclándola no hayan salido confor-

mes con el resultado. El encargado de largar fue Dan, y el de llegar Foyt. Cuando esto último sucedió, luego de catorce horas de manejo por parte del texano y diez de Dan, éste salió a la pista corriendo, dando saltos, gritando tan genuinamente feliz por el triunfo personal, por el del amigo, por el de la marca y por el triunfo de la técnica de su país, que arrancó sin esfuerzos una ovación del público, quien por primera vez se unió para festejar una victoria de los antes tildados de invasores. Cuando Foyt completó la vuelta de deceleración Gurney aún corría por la pista en sentido contrario, saliéndole al paso, y al encontrarse, luego de un fuerte apretón de manos, subió al capot del Ford rojo y estrechó todas las manos que se le extendieron al borde de la tribuna, mientras Foyt conducía la cansada máquina por un costado a paso de hombre hasta el podio de los vencedores, donde ya esperaban Siffert y Herrman, ganadores de la clase menor.

Esta alegría de ver triunfar una máquina americana con pilotos americanos se vio premiada un par de semanas más tarde, cuando el



californiano alto, el águila solitaria de los Grand Prix, tuvo toda esa satisfacción para sí, al ganar con su Eagle azul y blanco el Gran Premio de Bélgica de 1967, la carrera más veloz que se había disputado hasta entonces por el Campeonato Mundial de Conductores.

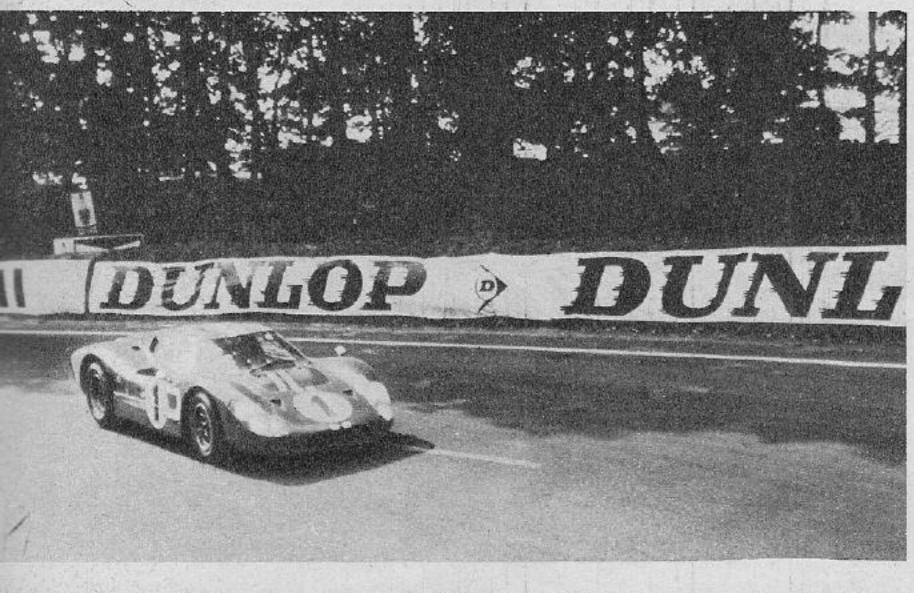
Se había clasificado para largar entre los dos por entonces flamantes Lotus 49 de Clark y Hill, pero se quedó en la largada por tener como referencia al auto de Graham Hill, que no podía arrancar por un desperfecto de último momento. Cuando bajó la bandera de largada encontró a Dan en punto muerto observando estupefacto cómo Graham levantaba la mano para que el malón no le pasara por encima. Clark efectuó ese tipo tan especial de largada y que sólo puede definirse como "largada a lo Clark", ganando un campo de ventaja sobre el resto desde el pique, llegando al primer viraje precediendo a Rindt, Stewart, Parkes, Amon, Surtees y Rodríguez. Algo distanciados, integrando un pelotón de persecución venía Gurney, Brabham y Spence, y más atrás Bonnier, Scarfiotti, Hulme, con la máquina fallando, Irwin, Siffert, Anderson y Ligier.

El ritmo de la carrera fue enloquecedor desde un principio, pero Gurney remontó posiciones en una marcha pareia v veloz, v a mitad de carrera, cuando Clark -todavía puntero- se detenía en boxes con problemas de buijas. Dan entró también para una breve consulta con Bill Dunne, su team-manager, para salir sin demoras a la pista, arrastrando tras de si un denso chorro de humo que emanaba de una de las bancadas de cilindros. El puntero -el hombre a perseguir para el determinado Dan- era ahora Jackie Stewart, con el BRM H-16, y andando entero el aparato británico era muy difícil de alcanzar. Pero Gurney no podía especular con la posibilidad de un desperfecto, así que se lanzó por los bosques de Ardennes al máximo de régimen que le permitía el velocísimo motor que le preparara Harry Weslake, y aun con éste herido y el BRM sano pudo dar alcance a Stewart en un epílogo de antología para la primera carrera que entraría a los anales de la Fórmula Uno con la característica de haber sido ganada por una máquina americana con piloto americano. Si bien la historia
registra hechos similares anteriores, éstos se remontan a épocas
que sólo pueden ser registrados
por los libros o por la erudición
apolillada del "barbetta" Sánchez
Ortega, recordándose que la última victoria integralmente yanqui
fue una carrera ganada por Jimmy
Murphy con un Duesenberg, allá
por los años '20.

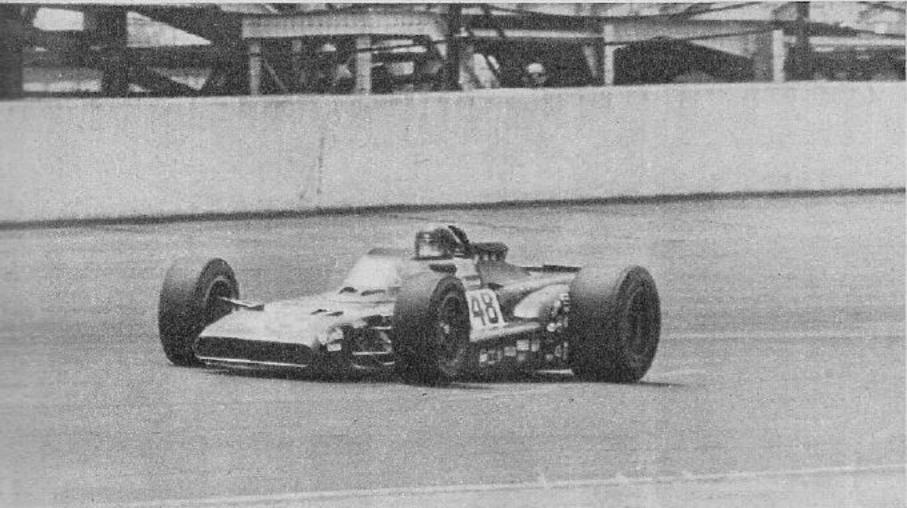
Pero la actividad de Dan Gurney no para en ser el primer americano en construir un auto de carrera, correrio en Europa y ganar con él. Su foja de servicios en F-1 incluye haber "trabajado" para Ferrari, BRM, Brabham y Porsche, siendo el único mortal capaz de ganar un Grand Prix -Francia 1962— con el inofensivo aparato germano. En Sport-Prototipos corrió con Maserati, Porsche, Ferrari, Cobra, Lotus y Ford. En Turismo, con Volkswagen, Porsche, Mustang y Cougar. En stock-cars. con Ford y Mercury. En Indianápolis con Lotus, hasta la concreción de su acariciado sueño de construir sus propias máquinas, los Eagle. En Can-Am con Lola y Mc Laren. Ultimamente hizo apariciones esporádicas en F-1, con McLaren M7B.

PERSONALIDAD & PENSAMIENTO

Dan Gurney es una persona a la que es muy fácil apreciar y con la que difícilmente uno no llegue a ponerse de acuerdo. Muchas veces, al hablar de "estrellas" internacionales decimos que "es agradable" o "es simpático", cuando en realidad lo hemos podido apreciar sólo en el trato con su gente, y con nosotros solamente se ha mostrado correcto y atento. Dan Gurney es simpático, agradable, educado y todo lo demás. Lo fue con nosotros cada vez que tuvimos la suerte de compartir un momento con él, lo fue con quienes lo conocieron en sus comienzos, cuando era un muchachón yanqui haciendo punta por meterse en la corte de la Fórmula Uno, y lo sigue siendo en la actualidad, por las palabras de quienes lo han visto últimamente. Ha ganado cinco veces las 500 Millas de Riverside para stock-









cars, y cada vez que cuenta algo de ellas se refiere solamente a aspectos de la carrera en los que puntualiza lo hecho por los demás y no por él. Ganó dos veces el Grand Prix de Francia, una vez el Gran Premio de México, ganó el GP de Bélgica, en una de las carreras más memorables de la categoría, y sólo tiene memoria para las que no pudo ganar. Si se le pregunta por las ganadas, apenas sonrie y dice: "Sí, fue lindo. . .". Y no por eso hay que pensar que Dan es corto. Por el contrario, a los 40 años ha llegado a levantar una empresa sólo con su trabajo y el prestigio de su honestidad personal y profesional Problemas monetarios insalvables lo obligaron a restringir su campo de acción a territorio americano, donde las jugosas recompensas en dólares pueden restañar las heridas financieras rceibidas en Europa, pero es difícil creer que la marca Eagle no vuelva a los Grand Prix, ya que las máquinas de F-1 son el gran amor de Gurney.

"Fórmula Uno es la forma más pura —y más variada— de correr en autos", fue el aperitivo de una charla que prometía ser sabrosa.

"Es la que tiene menos restricciones, la que ofrece mayor cantidad de posibilidades a un diseñador para desplegar todos sus conocimientos, emplear todas sus habilidades y dar rienda suelta a su ingenio sin temor a tropezar a cada rato con una regla que le prohíbe tal o cual cosa. Si se habla de técnica, en F-1 están los mejores cerebros; si de manejo, los pilotos conforman el grupo de conductores más veloces y versátiles que se puedan encontrar en el mundo, y hasta desde el punto de vista social es la categoría de más fama, tradición y prestigio entre todas las que se le puedan oponer. Es así, según creo."

Se abría una posibilidad de comparación con el automovilismo americano:

"Es otra cosa, a mi manera de ver. Aquí no cuenta más que el presente. No se corre por integrar una lista de virtuosos, aunque sí hay algún interés por ganar estadísticas. En Europa el Eagle debutó en Spa-Francorchamps en 1966 y recién ganó un Grand Prix exactamente un año después, en el mismo escenario. En 1966 también debutaron los Eagle en USA, pero con más facilidades económicas, y de la media docena de autos que construí para Indianápolis se clasificaron cinco, y el que no largó tenía problemas de motor ajenos a mi responsabilidad. Uno de ellos hubiera ganado la carrera de no ser porque su pilo-

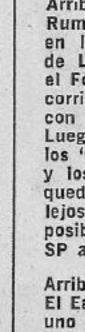
to, Lloyd Ruby, es un notorio 'jettatore' y debió abandonar con fallas de alimentación. Yo no pude hacer nada ese año porque tuve que participar —muy a disgusto en el accidente de la largada, pero mi auto no era un Eagle a secas como en Europa, sino un 'Wagner-Lockheed Eagle Special', lo que me salvaba en gran parte de los gastos, y el Indianápolis Motor Speedway me pagó U\$S 15.000 en concepto de premio por mi 219 puesto, sin haber completado una sola vuelta, lo que es mucho más dinero que el que me pagaron por mi primer puesto en Spa al año siguiente. No considero que se deba correr solamente por el dinero, pero hay que reconocer que tanto para el piloto como para el constructor -sobre todo para éstees mucho más fácil correr en USA que en Europa, y si Eagle se retira de Europa no es porque no tenga posibilidades sino porque me parece poco sensato gastar allá lo que producen los Eagle en Estados Unidos. Seria distinto si la rama europea de la empresa pudiera mantenerse por sí sola, pero no me parece productivo que sea una parásita de otra que produce."

Nos interesaba una opinión más sobre F-1:

"Un Grand Prix es, según mi definición, una serie de errores.

El ganador es aquel piloto que comete monor cantidad de ellos y triunfa efectuando la mayor cantidad de correcciones en menos tiempo que los demás. Habituarse a los monopostos no es fácil -o no lo fue para mí-, pero luego de acostumbrarse, cuando uno sube a un Sport tiene la misma sensación que si del Sport pasara a un auto de calle. Recién entonces se da cuenta de lo sutil e inspirado que es un monoposto. Pero también son temperamentales y nerviosos como caballos de carrera y si uno se llega a ir de pista en un circuito europeo las cosas se pueden poner bastante espesas, y uno nunca puede imaginar lo que se le puede cruzar en el camino a semejante velocidad. Reims, por ejemplo, está en el llano, no hay árboles, y las curvas tienen protección de fardos, pero vaya uno a hacer la prueba de agarrar un fardo a 150 km/h. En realidad no hay circuito europeo que no tenga sus notables desventajas. En un principio, cuando comencé a correr, me preguntaba qué estaba demostrando, si era un valiente o un estúpido al arriesgarme así por la gloria de ganar un Grand Prix. Todavía no he hallado la respuesta definitiva, pero si ya no corro es posiblemente por las cosas que he





Arriba, izquierda:
Rumbo al triunfo
en las 24 Horas
de Le Mans con
el Ford Mk IV que
corrió en pareja
con A. J. Foyt.
Luego murieron
los "sieta litros"
y los records
quedaron intactos,
lejos de las
posibilidades de los
SP actuales.

Arriba, derecha:
El Eagle-Weslake F-1,
uno de los aparatos
más hermosos
que dio la fórmula
tres litros. El motor
era muy veloz,
pero rara vez
se mantenía
"todo junto".

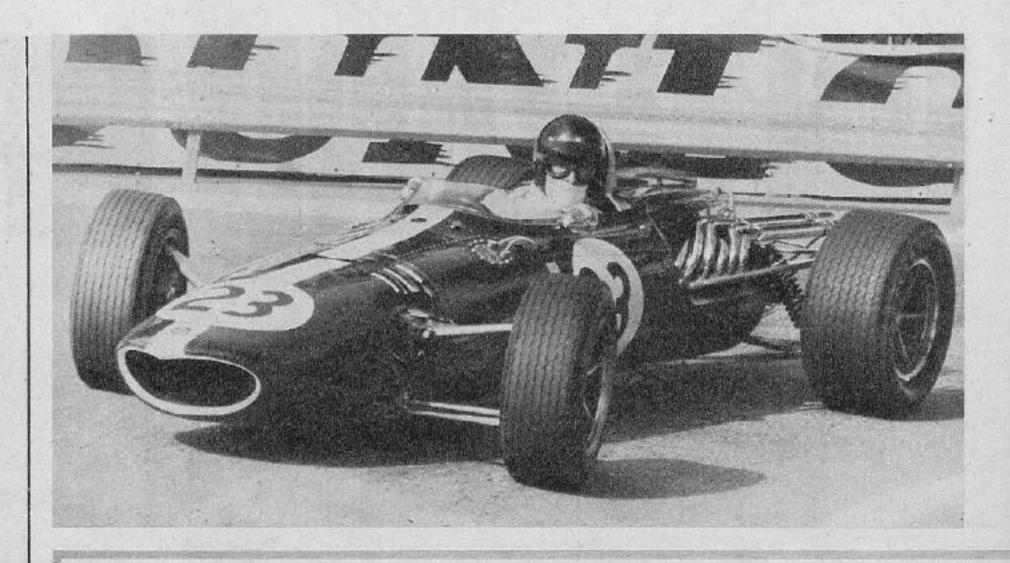
Abajo, izquierda: Indianápolis 1969. La alucinante estampa del nuevo Eagle avanza como un rayo azul por la vieja pista americana. Dos años consecutivos en el segundo puesto sugieren la posibilidad de que Dan esté a punto para ganar en el '70.

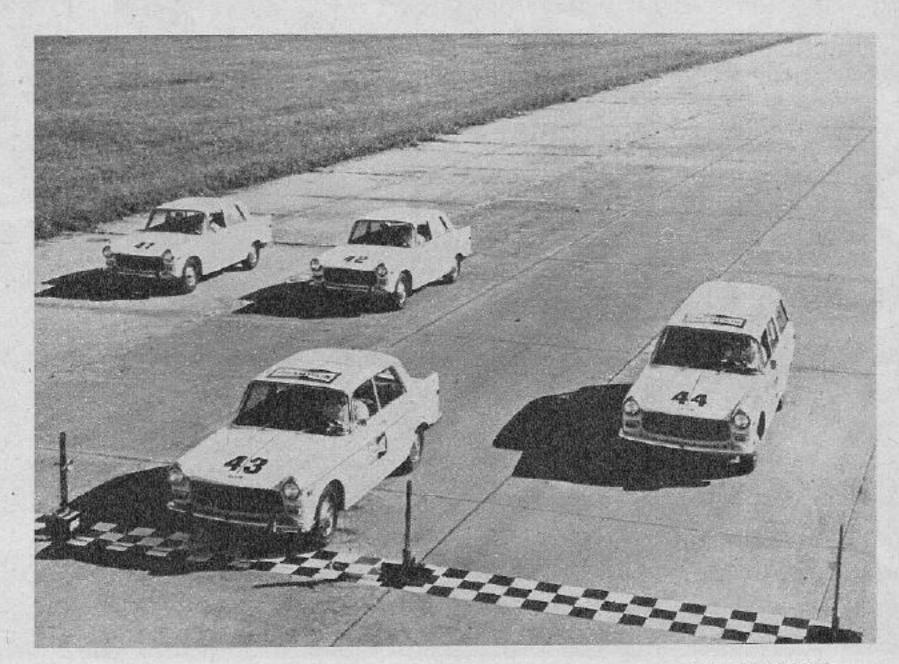
Abajo, centro:
La Honorable
Vera Harmsworth (?!)
hace entrega a Dan
del trofeo obtenido
al imponerse en
la tradicional
"Carrera
de los Campeones",
en Brands Hatch.

Arriba, centro:
Dan Gurney
descorchando una
monumental botella
luego de su triunfo
en Le Mans.

vivido en esas pistas de Europa. Una vez dije -no quiero recordar cuándo--- que éste era un deporte cruel. Lo dije en un susurro amargado, muy para mis adentros, pero lo suficientemente alto como para que me oyera Ken Purdy, un periodista que luego se metió a escritor y tituló su libro "The Cruel Sport", acotándome; pero no captó el verdadero significado de lo que quise decir. Su libro era muy descriptivo, pero no tenía la profundidad necesaria para comprender que un piloto de Grand Prix no es un enamorado de la muerte con complejos de inferioridad. Pero pienso volver en alguna forma a Europa con mis Eagles, a lo mejor con otros pilotos más interesados que yo en correr allá. Sé en carne propia lo que debe pasar un americano que quiere correr en el campeonato mundial con la resaca de lo que dejan los pilotos europeos en los equipos ingleses o italianos; y si un día hay un americano en condiciones de disputar el título quiero brindarle la oportunidad de hacerlo en una máquina preparada en su país, para él."

Así es Dan Gurney, un tipo excepcional, enamorado del automovilismo y empeñado en defender los colores de su país en las pistas de todo el mundo.





En pruebas de aceleración de 500 metros, dos coches Peugeot equipados con bujías CHAMPION TURBO-ACTION, toman decididamente la delantera. Estas pruebas fueron rigurosamente certificadas por el "United States Auto Club" una organización lider en pruebas automovilísticas.

Peugeot aceleró más rápido cuando le colocaron Bujías Champion Turbo-Action.

En cuidadosas pruebas de manejo, Peugeot logró una mejor aceleración usando bujías CHAMPION TURBO-ACTION que cuando usaba las bujías de diseño standard. Lo mismo ocurrió con otros 64 autos nuevos, representantes de 16 marcas populares europeas, japonesas y americanas. En los tests realizados todas éstas marcas de autos obtuvieron mejor aceleración con TURBO-ACTION. Otros tests probaron que estas bujías son una efectiva ayuda para ahorrar combustible. Por su diseño, las bujías TURBO-ACTION están preparadas para los especiales requerimien-

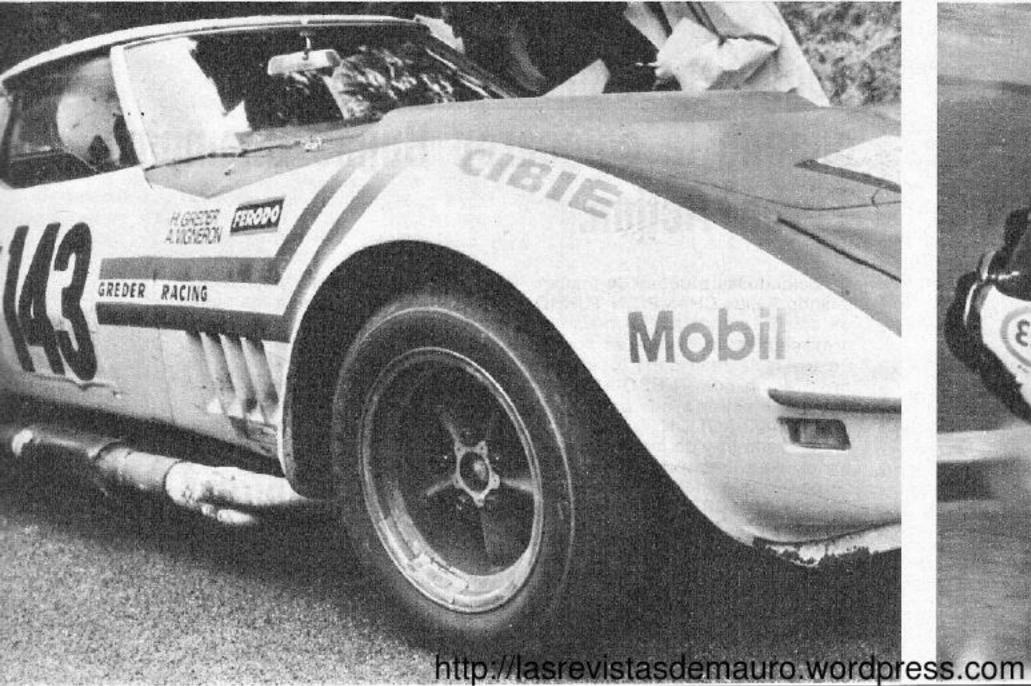
tos de cada tipo de motor y están disponibles, ahora, para la mayoría de las marcas. Decidase por lo que más le conviene y pida bujías CHAMPION TURBO-ACTION para su automóvil.





Mundialmente preferidas en aire, mar y tierra.



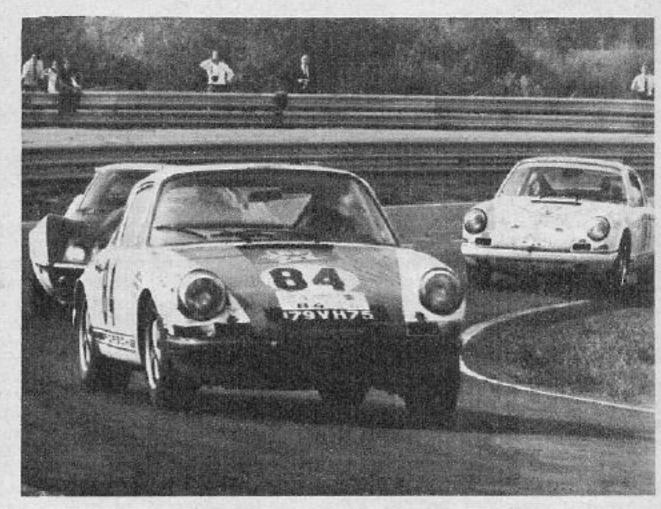




TOUR DE FRANCE

Luego de cuatro años de silencio, las rutas, las calles y las pistas de Francia vuelven a vibrar con el zumbante sonido de Porsches, Corvettes, Capris y Alpines. Es el Tour de France que vuelve con todo su esplendor a poner a prueba máquinas y pilotos de toda Europa. Una especie de Gran Premio de Turismo pero a la francesa

Fotos exclusivas de FRANCO LINI





Largada de la prueba
especial de Reims, una de
las pocas oportunidades
en las que descollaría
una Ferrari. En primera
flia el ganador, Rouget,
con Ferrari 250 LM,
Greder con el Corvette
y Larrouse con Porsche.

Arr. derecha:

Especial de Greder vuelta
y vuelta con Chasseuil
y Larrouse sin corteza.
El duelo fue áspero,
electrizante en Nogaró,
donde ganó Larrouse con
el 911R "prototipo" y
Greder se aseguró el 29
puesto en la general.

Inscripta como un Prototipo, encontramos una máquina totalmente de serie, el DAF 1100 de Laurent. . . . jun prototipo con radio a bordo!

Controlar, por favor, el escaso despejo del Corvette 7 litros Gran Turismo de Henry Greder, ganador de la categoría. Excelente presentación para un aparato que funcionó muy, muy bien . . . cuando funcionó.

La victoria final de Gerard Larrouse ha dado al Tour de France un tono de calidad que lo remite al valor que esta prueba tenía antes de su interrupción —que duró cuatro años-, y brilla más por cuanto es esa victoria, luego de un nunca resignado paréntesis, la prueba tangible de que el Tour se ha levantado de sus cenizas para volver a ser, como en otros tiempos, una de las carreras más importantes del calendario mundial. Hemos dicho carrera, y es porque esta extraordinaria competencia, a pesar de estar rotulada como "raily", es en sustancia una verdadera carrera de velocidad, ya que sólo la velocidad cuenta para los cómputos finales, y aunque esté programada como para que los tramos de ruta y calle ejerzan cierta influencia en los resultados, ésta sólo resulta secundaria.

A lo que sí obligan los tramos de calle es a recorrer distancias, exigiendo que las máquinas resistan el esfuerzo y que los pilotos dosifiquen las performances de sus medios mecánicos para cubrir cada secuencia dentro de los márgenes más convenientes para su hoja de carrera; éste es un complemento que releva la importancia de una victoria y hace que el Tour de France sea una carrera de velocidad de superior contenido efectivo que la mayoría de las pruebas existentes.

Además, el Tour es el Tour, y no hay otro, y la feliz realidad de su retorno al grupo de carreras más importantes del mundo no sólo debe ser saludado con satisfacción por todo aquel que practica, ve o es amante del buen automovilismo por lo que el Tour significa como espectáculo, sino también por sus positivos aportes técnicos y humanos.

LES EXPLICATIONS

El desarrollo del Tour de France 1969 se dividió en seis etapas: la primera, de Niza a Nancy (1.425 km), con pruebas especiales en Col de l'Orme, Mont Ventoux, Col Vayard, Chamrousse, Mont Revard, Ballon d'Alsace y



Rainkopf. La segunda, de Nancy a Reims (650 km), con dos pruebas especiales en Nürburgring y Spa-Francorchamps. La tercera etapa, de Reims hasta Dieppe (250 km), con una sola prueba especial en Reims. La cuarta, de Dieppe a Vichy (1.225 km), con cuatro pruebas especiales en Rouen les Essarts, Le Mans, Cap Frehel y Magny Cours. La quinta, de Vichy a Albi (800 km), con pruebas en Auvergne, Minier y Albi; y la sexta y última etapa, de Albi a Biarritz (575 km), con las últimas pruebas especiales en Col d'Aspin, Tourmalet y Nogaró.

EL ERROR DE FERRARI

Ferrari no estuvo. La gran marca italiana, que en años anteriores se había convertido en símbolo del Tour de France, no pudo estar presente por no tener a
punto las máquinas que, de haber
participado, podrían haberse adueñado casi de prepotencia de los
primeros puestos, sin importar
cuáles fueran sus contrincantes:
las Ferrari Daytona. De haber estado presente esta verdadera
"bomba", todo se hubiera limitado a un paseo sin oposición ni
problema posible.

En Ferrari seguramente dirán que la preparación de la 512 —de la cual deberán presentarse no menos de 25 modelos terminados para poder correr el año que viene en Sport Propotipo— o de la 312 B de F-1 no permitieron dedicar tiempo y hombres a la puesta a punto y a la asistencia en carrera de los autos oficiales y semioficiales que habría que inscribir en el Tour. Pero si bien es

comprensible que Ferrari tenga necesidad imperiosa de retornar al triunfo en Fórmula Uno y Sport Prototipo, es difícil entender cómo no se dieron cuenta de la importancia que tiene un triunfo en una carrera de la magnitud del Tour de France, sobre todo cuando a cambio de tan poco trabajo -las Daytona son potencialmente ganadoras- podían despertar a la prensa, retornando al exito. Eso evidencia una alarmante falta de criterio para juzgar la importancia de las pruebas a que la fábrica concurre, ya que se hace por demás evidente que ganar el Tour de France puede ser mucho más beneficioso para una marca de automóviles que salir primero (por ejemplo) en las 24 Horas de Daytona Beach o el Gran Premio de España. Olvidar los efectos psicológicos de la abstención, que se ve reflejado en la interrupción de la cadena de victorias logradas a lo largo de tantos años, es una garrafal falla táctica no solamente deportiva sino comercial.

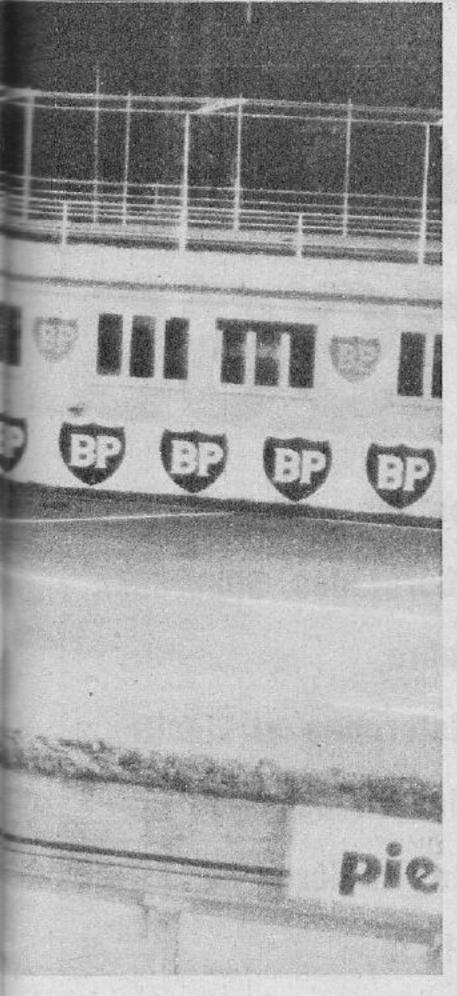
Si Ferrari gana o no el Tour de France del año que viene es un cálculo que depende principalmente de su intervención. Por de pronto, este año ganó Porsche, y no creemos que eso sea motivo de jolgorio en Maranello...

LES VAINQEURS

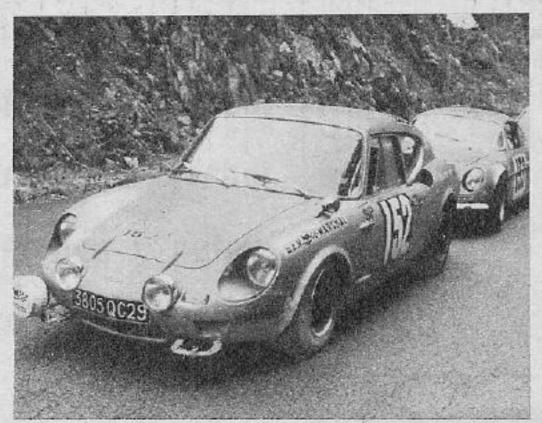
Los ganadores fueron los Porsche, decíamos, y no podía ser de otra forma, ya que no tenían otra organización contra la cual luchar. Pero ciertamente no es culpa suya la de no haber tenido opositores. Y sí es mérito anotar una buena cantidad de máquinas, con-















Los bonitos

—e inadvertidos— CG
berlinetta, construidos
sobre chasis Simoa.

A la derecha:
Chasseuil se consagró no
sólo como el ganador de
la categoría Turismo 2/5
con su 911
"no-tan-turismo".
También descolló en el
logro de buenas
"cometas".

Arriba, derecha:
Y como broche de oro,
señoras y señores, la
vera efigie del digno
vencedor del certamen,
Gerard Larrouse con su
supertocado Porsche 911R.
Primer ganador del Tour
de France de la
era atómica.

Arriba, izquierda: La prueba especial de Le Mans se disputó de noche en el circuito Bugatti.

Centro derecha:
Andrueta animador del
Tour de France con su
Alpine 1300. Aquí,
enfáticamente "cruzadelli"
en el sinuoso de Rouen
les Essarts.

Plot al comando del Ford Capri preparado por Jochen Neerspach en Colonia, Alemania. Segundo en su categoría detrás de Chasseuil.

Izquierda, centro:
Rouget fue la revelación
del Tour como "manejador
veloz". En Reims amasijó
con su vieja Ferrari,
ganando por dos vueltas
sobre el segundo, Greder,
y en Spa se impuso con
llamativa comodidad.

siguiendo los primeros puestos en forma masiva. Esto impresiona, crea fama no sólo de veloces sino también de resistentes a las máquinas que logran acaparar el tope del marcador y ayuda a convencer a un comprador sobre cuál es el auto que más le conviene.

Pero Porsche no logra sus resultados en base a "estrategia promocional" solamente. Los autos son realmente sólidos, veloces y eficaces y sus pilotos son los que más pruebas especiales ganaron de todas las que componen el Tour, al punto que casi necesitaron un trailer especial para llevarse todos los trofeos. El único que se opuso en algún momento al brillante dominio de Larrouse y Chasseuil fue Henri Greder, con su enorme Corvette de siete litros, quien logró un magnifico segundo puesto en la general, considerando la cantidad de dificultades que lo plagaron durante toda la carrera y se impuso en las pruebas especiales de Nürburgring, Rouen, Le Mans, Cap Frehel, Auvergne, Albi y Tourmalet. El vencedor, Gerard Larrouse, es personalmente digno de suceder en la tabla de los ganadores del Tour de France a hombres de la medida conductiva de Gendebien, Mairesse Bianchi o Guichet, quienes se impusieron en ediciones dignas del mejor recuerdo.

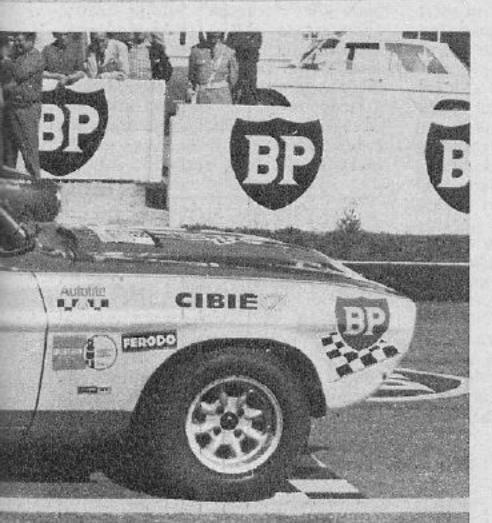
El Tour de France, por su parte, ha vuelto a ser motivo de interés en Francia, acá y en todo el mundo. Que los organizadores franceses, algunos por ser demasiado jóvenes y otros por no estar más no han hecho como otrora las cosas a las mil maravillas, es algo perdonable. En un futuro próximo el Tour de France será otra vez la gran empresa que tue siempre. El año próximo, seguramente, estarán nuevamente todas las grandes marcas y eso obligará a las distintas casas a elegir pilotos de primerísima selección, lo que dará ocasión al desarrollo de oatallas campales. Y será mejor para el deporte, que tanto necesita de la competencia abierta y directa entre hombres y máquinas en las condiciones en que lo permite el Tour de France. Un verdadero Gran Premio francés.

CLASIFICACION ABSOLUTA

19) Larrouse-Gelin (Porsche 911/3), 14.25'51"9; 29) Greder-Vigneron (Corvette), 14.36'35"3; 39) Chasseuil-Baron (Porsche 911), 14.37'47"3; 49) Ballot Lena-Marenas (Porsche 911), 14.59'46"4; 59) Egreteaud-Rolland (Porsche 911T), 15.14'39"2; 69) Piot-Behra (Capri), 15.19'31"4; 79) Mazzia (Porsche 911), 15.54'26"; 89) Verrier-Pompanon (AR), 15.58'58"; 99) Maurin-Nicola (Apine), 16.19'22"3.

VENCEDORES DE CATEGORIAS

Turismo Grupo 1: Beaumont-Dubosc (y ganadora de la Copa de Damas). Turismo Grupo 2-5: Chasseuil-Baron (Porsche 911), primeros de la clase 2000. Gran Turismo: Greder-Vigneron (Corvette), primeros en la clase de más de 2000. Sport Prototipos: Larrouse-Gelin (Porsche 911 R), primeros en la clase 2000 cm³.



CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

VOTO



Todos los efebos del imperio están alborotados. Superados los idus de octubre, todavía no se determina el Vincitor. ¡Votad y que Minerva os ilumine, oh dignos lectores de estas tablas de la ley de la religión del automovilismo

"Un campeonato es un campeo-nato..." Así habló Julio César a sus cohortes antes de iniciar la campaña de las Galias. A pesar de algunos problemas con sus oficiales pretorianos, que pretendían efevadas primas de "partenza" antes de iniciar la excursión, solucionados diplomáticamente por César a fuerza de tridente, el campeonato cuadrangular "Conquista de las Gallas" terminó felizmente con Julito sentado cómodamente en el trono de Roma. De aquellos sangrientos campeonatos al nuestro media gran distancia; nunca, en la historia de la civilización, un campeonato desaté as pasiones que desata nuestro "Mister Pinta". Sabemos perfectamente que Cayo Casá se come las túnicas de envidia por la posición que ocupa el proconsul Vespasiano Perkins. Y qué decir de Tiberio "Lole" Reutemann, al observar que comparte el segundo puesto con el mencionado Cayo Casá y el aspirante Domiciano Vianini... Sabemos también (todo se sabe en el Coliseo Corsa) que Trajano Cupeiro ofreció la bonita suma de doscientos sestercios más doce esclavas etiopes a Vespasiano Perkins para que se retirara del primer puesto; el asunto de los sestercios fue rechazado de plano por Perkins, y el de las es clavas por Madame Ivonne; además, Vespasiano Perkins amenazó

a Trajano Cupeiro con arrojarlo

y la elegancia!

a los leones enfurecidos previamente por Espartaco Zurita.

Mientras estas intrigas de alto nivel se suceden en las primeras posiciones, Pompeyo Pairetti, Casio Pascualini, Cayo Marincovich y Longino Ternengo se mantienen a la expectativa por cualquier novedad que pudiera producirse en Palacio. No podemos afirmar que sean trepadores, pero sus actitudes sigilosas y sus frecuentes encuentros en las Termas de Caracalla dan a pensar que se está gestando un complot. A su vez, los mencionados casi-seguro-conspiradores se ven amenazados por Calígula Andolfato, Cicerón Galbato v el Comodoro Vitelio Grillo, capo de la F.A.P. (Fuerza Alada Pretoriana); de esta manera, vemos cómo se van encadenando intrigas y movidas de baldosa que pueden terminar en un desastre cuya última consecuencia sería la caída del Imperio. Veremos si la historia nos da la razón...

ULTIMAS NOTICIAS

Traídas directamente por el soldado de Maratón, que entregó la posta y pasó a mejor (¿?) vida, incluimos en estos pergaminos las siguientes novedades. Parece ser que Longino Ternengo encargó a Maese Pronello el Artesano la construcción de un nuevo carro tipo Cuadriga para lucirse

46 - PARABRISAS CONSA

	CLASIFICACION		589	Humberto Maneglia		1100	Ramón Alladio	The section of
	Annua Brother		000	"Heri" Pronello	A 100 M	1199	Sobieslaw Soghani	The second second
19	Gastón Perkins	161	609	Rafael Sierra	The second second	1219	Vicente Formisano	
29	Eduardo Casá	160	000	Carlos Ragno	134	1217	Jesus Ricardo Iglesias	102
1 1 1 2 2 2 2	"Lole" Reutemann	160	629	Evaristo Aranzana	133		Norberto Alvarez Ojea	102
10000	Andrea Vlanini	160		Carlos Ballbé	133	1249	Carlos Menditeguy	101
50	Carlos A. Pairetti	159	050	Dante Emillozzi	133	1241	Alberto Hugo Cando	101
	Jorge Cupeiro	159	659	Osvaldo 'Cocho' López	132	1269	Jackie Stewart	100
79	Carlitos "Pichito" Pascualini	158	676	Edgardo Boschi	132	1201	Danilo Mayorino Bonamici	100
	Carlos Marincovich	158	679	Guillermo Martire	131			. 100
4	Jorge Ternengo	158	689	Nicolás Gibelli	129	1299	Ernesto Santamarina	99
109	Agustín Andolfato	157		Constancio C. Vigil	129		"Toti" Agromayor	99
4500 50	Comodoro Juan Grillo		710	Miguel Angel Barrau	128	1319	Adolfo "Serrucho" Imas	97
	Carmelo Galbato	157	114		128	1329	"Barba" Blanco	98
139	Eduardo José Copello	156		Miguel Bonasso	128		Angel Monguzzi	96
	Johnny Perkins	156		Héctor Paredes	128	1349	Luis Nayen	95
	Carlos Ruesch	156	759		127	1359	Pepe Zanetta	91
169	Rodolfo Ruata	155	154	"Paco" Mayorga	127	1369	David Parvis	90
179	Oreste Berta	154		Mario Vessuri	127		Pepe Vinlegra	90
189	Juan Carlos Zurita	153	780	Raúl Ubieta	126	1389	Arturo Girardi	88
	Gerardo Albizu	153	rev	Carlos Fresco	126	1399	Pocho Pisani	87
	Raúl Fernández Aguirre	153	809	Angel Di Nezio	125	1409	José Soifer	86
219	Atilio Viale del Carril	152	001	Rodolfo Iriarte	125	1419	Carlos Hidalgo	84
TANA Y	Mario Tarducci	152	829	Bernardo Kuschnir	124	1429	Alex Talbot Guiñazú	81
	Rolo Alzaga	152	02.	Guillermo Coleman	124	1439	Jorge "Pancita" Augé Bacqué	80
249	Oscar Alfredo Gálvez	151		Leonardo Favio	124	12000	Sergio Cornejo	80
-41	Eduardo Rodríguez Canedo	151	859	Ivon Lavaud	122	1459	Natalio Cataudella	79
260	César H. Mainatti	150	869	Carlos Schenone	121	1469	Martin "Barbita" Calvo (indio garronero)	77
201	Marito García	150	879	Carlos Neira "Rancales"	120	1479	Nueva Dinámica Shell	76
289	Roberto Schwartz (Misiones)	149		César Civita	120	1489	Orlando Sotro	74
20.	Ricardo Sauze	149		Armando Melo	120	1499	Tito Rebagliatti	73
	José 'Pepe' Migliore	149	909	"Lito" Winner	119	1500	Franco Restori	70
319	Luis Rubén Di Palma	148			119	1519	Borls Garafulic Stipicic	66
017	Nasif Estéfano	148	929	Roberto Groba	1000000		Norberto Bresanno	66
	Juan Manuel Fanglo	148		Abel Salmun Feljóo	Control of the contro	1539	Germán R. Sopeña	65
0000	Howard Vange	148	949	Raúl Riganti		1549	Federico Echeverry Boneo (Salta)	64
359	Juan Carlos Salatino	147		Enrique Sánchez Ortega		1559	Raul Libera	62
00.	Lino de Las Heras	147		R. Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	777712	1569	Virgilio Cappacione	60
379	Ernesto Baca	146	979	Emilio R. del Valle		1579	Rafael Heredia (gitano)	59
389	Héctor Luis Gradassi	145	989	Victor Hugo Gilardi	115		Rafael Gabellone (tamblén gitano)	2000
399	"Nene' García Velga	144	999	Benedicto H. Caldarella		1599	Raúl Sardá	-
The second second	Alvaro Durand (Salta)	143	1009	Miguel Tonoili	40.40		Coco González	The same of
10.	Juan Ramón Pieres	143		Juan Pablo Concaro			Coquito Rodríguez (Negro)	400 Sept. 1
500	"Toscanito" Marimón	143	1029	Alberto Gómez		1629	Jorge Mema	
439	Douglas Kitterman	142	NAME OF THE OWNER, OWNE	Norberto Castañón	The second second	1639	Jorge Martinez Boero	54
	"Gordo" Casarín	142		Tulio Crespi		1649	Roberto Leone	52
	Carlos Travers	142	1059	Ricardo García Navarro	The same and	1659	Carlos Griguoli	
469	Alberto Linares	141		Luis Meinik			Hugo Anacieto Muchnik	50
The second secon	Alejandro Clancaglini	140		Alcides Raies			Marcelo Dolgonos	50
1 2000	Osvaldo Arce	140	Service .	"Papin" Jaras		1689	Carlos Alberto González Heredia	46
499	Rubén Roux	139	1099	Roberto Carubia			Emilio Iglesias Berrondo	46
	Vicente Viney	139		Camilo Raffo	The second second	1709	Ernesto Pierángelo	44
	Raúl Expósito	139		César Sokin	100 200	-	Roberto Zanese	44
1340	"Cacho" Garavaglia	139	TION	Carlos Marcelo Thiery		1729	Carlos Viceau	12.2
539	Anteo Pisani	138	1139	Héctor Prono (Matraca)	15 mm	1739	De Francesco (Perica)	
334	Carlos "Colore" Figueras	138	ine superstant	"Cacho" Franco	108	1749	Carlos A. Romanó	4
559	Vicente Conejero	137		José Froilán González	106	1759	Juan Viaggio	3
307	Oberdan Salustro	137	1169	Héctor Luis Bergandi		1769	Jorge O. Agullar (incipiente gamuza)	1
570	"Paco" Martos	136	A PARTY	Guillermo Von Wernich		1779	Alfredo Matthesius (último)	0,67
4	The state of the s	William St.				STREET,		CONTRACTOR OF STREET

durante la bacanal en la que CORSA coronará con lauros al más mono del Imperio.

También se supo que fue visto en la biblioteca de Alejandría, Cicerón Galbato, hojeando como al pasar un escrito de Oriente que trae recetas para embellecerse a base de algas...

Nerón Ruata, sorprendido mientras amarrocaba centurias de fósforos para quemar no sabemos qué cosa, con cara de inocente y silbando bajito... muy bajito...

Li Wong Say Rodríguez Canedo, esclavo traído desde Oriente, y actualmente en libertad gracias al decreto firmado oportunamente por Vespasiano Perkins, observando mientras abría la puertajaula de los leones justo cuando pasaba una procesión. Aseguró que era una broma...

Otón Claudio Migliore en tratamiento psiquiátrico. Desde hace cierto tiempo se cree cóndor. Fue rescatado semicongelado del nido que había establecido en la cumbre de un monte de los

Alpes ... Y así, entre chismes y cuentos, se suceden las alternativas del campeonato Mr. Pinta 1969. Falta poco ya para que todo llegue a su fin. El astrónomo Copérnico Gradassi asegura que el fin del mundo está cerca... De todos modos, el campeonato continuará hasta sus últimas consecuencias.

Izquierda: Pepe Migliore sorprendido en su jaulita, después de haberse almorzado un perrito (vivo). Desde hace cierto tiempo, y sin que nada lo justifique, se cree cóndor. Veremos qué cara pone cuando le pidamos que ponga un huevito...

El "Gordo" (¿por qué me dicen gordo . . .?) Galluzzi sorprendido en penitencia por jugar con el perro sin permiso de papá CADAD. No sabemos qué pasa, pero a muchos se les ha despertado un cariño inusitado por "los mejores amigos del hombre ..." El chupete demuestra claramente que aquí nadie se chupa el dedo ...





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 jal 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 padrá sufrir una variación del 10 al 15 % dependiendo esta del estado del coche germas, accesarios etc. estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, comas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

MARCA .	AÑO · E	STIMAC	MARCA A	AÑO E	STIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA .	AÑO E	STIMAC
AUSTIN			4 p 1	948	380.000	Magnotto	1064	750,000	900 Causá	1000	CDD 000
10 HP	1946	150.000		949	440.000	Magnette Traveller	1964 1964	750,000 750,000	800 Coupé 1500 C	1966 1966	680.000 1.050.000
AUTOAR .				951	460.000	1500	1965	790.000	1500 Familiar .	1966	1.100.000
Sedan	1956	200.000		.952 953	500.000 520.000	Magnette Traveller		820.000 820.000	1500 Coupé 600 E	1966 1967	1.300.000 670.000
Rural		220.000	4 p 19	954	550.000	1500	1966	820.1000	800 Spyder	1967	750.000
Rural	1960/1	250.000		955 956	600.000	Magnette Traveller	1966 1966	850.000	800 Coupé	1967	700.000
BERGANTIN	1060	200.000	B. Air 8 aut 19	956	570.000	1500	1967	850.000 890.000	1500 C		1.150.000 1.200.000
4 cil 4 cil. lujo	1961	300.000		957	650.000	Magnette	1967	950.000	1500 Coupé	1967	1.400.000
4 cil lujo	1962	360.000		.957 958	630.000	Traveller	1967	950.000	600 E 800 Spyder	1968 1968	700.000 800.000
6 cil	1962	390.000	B. Air 6 1	958	700.000	D. K. W.			800 Coupé	1968	750.000
BORGWARD		927107000		959 .959	720.000	Sedan	1958 1960	380.000 420.000	1500 C		1.200.000
Isabella	1956 1958	450.000		960	950.000	Sedan	1961	430.000	1500 Familiar . 1500 Coupé		1.250.000 1.450.000
Isabella		480.000 500.000		.960	870.000	Sedan	1962 1963	450.000 500.000	FORD		
Isabella	1960	560.000			1.050.000	Univ		460.000	4 p	1946	360.000
Isabella	1961	670.000	Impala 6 mec 19	962	1.200.000	Univ	1963	520.000	Coupé	1946	430.000
Isabella	1963	730.000		962 962	1.150.000 - 850.000	Sedan Univ	1964 1964	550.000 570.000	4 p	1951	380,000 400,000
BUICK			Impala 8 aut 19	963	1.350.000	Fissore	1965	780.000	4 p	1954	420.000
4 p		160.000		963	950.000	Sedan Univ	1965 1965	670.000 680.000	Coupé sedan .		400.000
4 p	1941	170.000			1.400.000 1.600.000	Sedan	1966	700.000	4 p	1955 1957	480.000 500.000
4 p		180.000	Impala 8 aut 1	964	1.500.000	Univ	1966	720.000		1958	600.000
4 p	1947	220.000	Súper 19 Special 19		1.050.000 950.000	Sedan Universal	1967 1967	820.000 850.000	Fairl 500 8 aut. Galax. 6 mec	1958 1960	580.000 700.000
4 p	1948 1949	240.000	Súper 19	965	1.200.000	Sedan	1968	900.000	Galax. 8	1960	750.000
4 p	1950	320.000			1.050.000	Universal	1968	930.000	Galax. 6 Galax. 8 aut	1961 1961	850.000
Dynaflow		360.000	Súper 19 Special 19		1.350.000 1.250.000	DODGE			Falcon	1962	850.000 850.000
Súper 4 p	1954 1955	400.000	Súper 1	967	1.480.000	4 p		200.000	Falcon Stand	1963	850.000
Súper 4 p	1956	500.000	[] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [1.350.000	4 p	1942	220.000	Falcon de Lujo Falcon Stand	1963 1964	900.000 870.000
Súper 4 p	1957	550.000			1.600.000 1.480.000	4 p		270.000	Falcon de Lujo	1964	950.000
Súper 4 p		700.000	CHRYSLER			4 p	1948 1950	280.000 350.000	Falcon de Lujo		1.050.000
Súper 4 p		780.000		940	180.000	4 p. F. Drive	1946	250.000	Falcon Futura . Falcon Stand		1.280.000 1.000.000
CADILLAC			4 p 1		190.000	4 p. 6 cil	1951	390.000	Falcon Stand	1966	1.100.000
4 p	The state of the s	200.000		946 947	250.000	ESTANCIERA	100		Falcon de Lujo Falcon Futura .		1.300.000 1.400.000
4 p	1942 1946	230.000	4 p 1	.948	280.000	Ika	1957 1958	350.000 400.000	Falcon de Lujo	1967	1.400.000
4 p	1947	280.000		949 949	300.000	lka		450.000	Falcon Stand Falcon Futura .		1.350.000 1.500.000
4 p		300.000	4 p. 6 cil 19	950	350.000	lka		500.000	De Lujo		1.480.000
4 p	1950	320.000 400.000		951	370.000	Ika	1962	550.000 600.000	Standard	1968	1.430.000
Coupé	1951	450.000		952 953	400.000	Ika	1963	650.000	Futura	1968	1.600.000
4 p	1952	450.000 470.000		954	490.000	Ika	1964 1964	700.000 750.000	GRACIELA	100	15.22
4 p	1954	530.000	CISITALIA			Ika	1965	750.000	2 p	1957 1958	170.000 190.000
4 p	1955 1956	580.000 640.000		961/2	500.000	Ika doble tracc.	1965 1966	750.000 780.000	2 p	1960	220.000
4 p	1957	700.000		961 949	520.000 350.000	Ika	1967	820.000	GW-Wartburg .	1962	360.000
Principle of the second		750.000		949	380.000	Ika doble tracc.	1967	1.000.000	HANSA		
Fleetwood	1959 1960	900.000	DE CARLO			FIAT			1100 Rural		290.000 310.000
CITROEN				960	250.000		1956	290.000	Coupé		330.000
11 ligero	1946/49	310.000		960 961	360.000	600	1958	280.000 320.000	HILLMAN		
11 ligero	1950	330.000	700 coupé 19	961	500.000	1100	1960	490.000	4 p	1947	140.000
2 CV	1958 1960	290.000 320.000		962 963	400.000	1100	1961 1961	400.000 580.000	4 p	1950	190.000
2 CV	1961	360.000		964	400.000	2100	1961/2	750.000	Rural	CLP CO CO CO	250.000 250.000
2 CV	1962 1963	400.000	SL 1	965	420.000	750 1100		440.000 650.000		1961	330.000
2 CV	1964	480.000	DE SOTO			750	1963	490.000	HUDSON	QA STORY	N. E. S.
2 CV	1965 1966	520.000 560.000	4 p 19		200.000		1963	700.000	4 p	1940	140.000
2 CV standard 2 CV lujo	1966	620.000	4 p. chico 19 4 p. Driv 19		300.000 270.000	600 D	1963 1964	780.000 550.000	4 p Coupé	1946/7/8	NAME AND ADDRESS OF THE OWNER, THE PARTY OF THE OWNER, THE OWNER, THE OWNER, THE OWNER, THE OWNER, THE OWNER,
2 CV	1967	640.000	4 p. 8 cil 19		330.000	1500	1964	820.000	4 p		290.000
2 CV lujo 2 CV Standard	1967 1968	660.000	DI TELLA			Familiar	1964 1965	850.000 580.000	ISARD		- 400 NOTE 100
2 CV lujo	1968	700.000		960	600.000	1500	1965	900.000		1958/9	160.000
CHEVROLET	A CHI N			961 962	620.000	1500 C. Largo . Familiar	1965 1965	980.000	700	1963	380.000
4 p	1940	250.000	1500 19	963	680.000	Familiar Largo .	1965	950.000	Kombi	1963 1964	400.000
4 p		320.000		964 964	710.000 720.000	600 E	1966	600.000	Kombi	1964	420.000
τρ	2.5-17	070,000		307	720.000	800 Spyder	1966	700.000	1204	1964	600.000

		CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE			Name and a second
MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	OÑA	ESTIMAC.
700 Kombi	1965 1965	430.000 450.000	Rekord 2 p	1959 1959	520.000 560.000
1204	1965	670.000	Rekord 2 p Rural	1960 1960	570.000 590.000
Ika carrozado .	1957	300.000	Rekord 2 p	1961 1961	630.000 660.000
lka	1958 1959	330.000 360.000	Rekord 2 p Rural	1962 1962	670,000 700,000
lka	1960 1961	400.000 420.000	PEUGEOT	1050	100.000
lka	1962 1963	430.000 440.000	403	1956 1956/7	400.000 550.000
lka	1964 1965	450.000 460.000	403	1958/9 1960/1	650.000 680.000
lka	1966 1967	470.000 520.000	403	1962 1962	780.000 850.000
KAISER			403	1963 1963	820.000 900.000
Carabela	1961 1962	430.000 450 000	404 Rural	1963 1964	920.000 830.000
LINEA 380 IKA-RI Ambassador	ENAULT 1967	1.350.000	404 3 bancadas 404 5 bancadas	1964 1964	950.000 1.000.000
De Luxe 550 C. Custom 660 .	1967 1967	1.150.000	403 403 de Lujo	1965 1965	850.000 1.150.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000	404 Standard . 404 Standard .	1965 1966	1.090.000
4 p	1951	220.000	404 De Lujo	1966 1967	1.250.000
4 p	1956	350.000	404 Gran Lujo . 404	1967 1968	1.350.000 1.350.000
MERCEDES BENZ 170 diesel	1954	500.000	404 Gran Lujo PONTIAC	1968	1.400.000
180	1954 1955	550.000 550.000	Sedanette	0.000.000.000.000	250.000 340.000
300	1955 1955	580.000 580.000	4 pPLYMOUTH	1951	340.000
219 naftero	1959 1959	1.500.000	4 p	1951 1954	350.000 400.000
220 S coupé 220 S 4 p	1961 1961	1.900.000	4 p 4 p	1955 1961	480.000 650.000
220 S 4 p	1962 1962	2.000.000	RAMBLER		
220 E 220 S 4 p,	1962 1963	2.600.000 3.200.000	Classic Custom Ambassador	1962 1962	700.000 750.000
220 SE coupé . 220 SE coupé .	1963 1964	3.500.000 4.300.000	De Luxe 550 Classic Custom	1963	700.000
220 E	1964 1965	3.900.000 4.000.000 I	660, 1ª serie Classic Custom	1963 1963	750.000 780.000
250 SE 250 S 4 p	1965 1966	4.500.000	Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
250 SE 4 p 250 SE coupé .	1966 1966	7.500.000 8.500.000	Ambassador 990	1963	820.000
MERCURY		1 L 1 2 2 1 1	C. Country 660 Ambassad, 990.	1963 1963	850.000 880.000
4 p	1942 1946	300.000 340.000	De Luxe 550 C. Custom 660	1964 1964	850.000 900.000
4 p	1946 1946	370.000 430.000	C. Country 660 Ambassad, 990.	1964 1964	950.000 1.000.000
Coupé conv 2 p	1946 1951	400.000	C. de Lujo 550 Classic Custom	1965 1965	950.000 1.000.000
Monterey 4 p Montclair	1953 1954	450.000 470.000	C. Country 660 Ambassad. 990.	1965 1965	1.100.000 1.150.000
Montclair	1958 1957	570.000	Ambassad, 999. Classic Custom	1966 1966	1.300.000
м. G.			De Luxe 550 C. Country 660	1966 1966	1.100.000
4 p	1966	900.000	Ambassador Ambassad. 990	1967 1967	1.500.000 1.550.000
MORRIS Mini Minor 1000	1961	430.000	C. Custom 660 De Luxe 550 .	1967 1967	1.350.000 1.250.000
4 p Traveller	1966 1966	900.000 920.000	C. Country 660 RENAULT	1967	1.400.000
N. S. U.			Dauphine	1963 1963	400.000 400.000
24 HP	1958 1960	250.000 300.000	Gordini	1963 1964	500.000 450.000
34 HP	1961 1962	310.000 320.000	Dauphine	1964	450.000
34 HP Prinz Sport Prinz	1963 1961	340.000 500.000	Gordini	1964 1965	550.000 450.000
OLDSMOBILE			4 L 4 veloc Gordini	1965 1965	500.000 580.000
88 4 p	1958 1961	500.000 750.000	Gordini	1965 1966	480.000 650.000
88 4 p 88 4 p	1952 1963	800.000 900.000	Dauphine	1966 1966	520.000 600.000
OPEL	1050.7	400.000	Gordini	1967 1967	780.000 700.000
	1956/7	400.000	Renault 850 Gordini	1967 1968	650.000 850.000
Rekord 2 p Rural	1958 1958	500.000 540.000	1 L	1968 1968	750.000
The same and the s					

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
RILEY			
	••••	1961 1966	600.000 900.000
4 p Rural TAUNUS	200 200	1956 1956	320.000 360.000
17 M Rura	l	1960 1961	600.000 650.000
17 M 4 p. 17 M 2 p.		1961 1962	700.000 750.000
17 M Rura TORINO	l	1962	780.000
300, 4 p. 300 S, 4 p.		1967 1967	1,250.000
380, 2 p. 380 W, 2 p		1967 1967	1.680.000 1.800.000
VALIANT I		1962	950.000
III		1963/4 1964	1.000.000 1.150.000
Coronado .		1965 1965	1.200.000
Gran Turis IV Coronado		1965 1966 1966	1.400.000 1.400.000 1.450.000
Gran Turisi	mo .	1966 1967/8	1.500.000
Coronado Gran Turisi		1967/8 1967/8	1.550.000
VAUXHALL			
Velox 6 cil. Cresta 4 c.	4 p.	1958 1958	380.000 400.000
Export		1961	570.000
Export 1500 2 p		1962 1962	620.000 700.000
VOLVO 121		1960	750.000
1?2 WILLYS		1962	820.000
Aerolark .		1953	300.000
PICK -	UPS	USAD	AS
ARGENTA			
		1964 1965	640.000 690.000
Pick-up		1966 1967	730.000 770.000
CITROEN		1005	420.000
AZU Furg. AZU Furg. AZU Furg.		1965 1966 1967	430.000 480,000 530.000
AZU Furg.		1968	610.000
10 Pic	k-up	1960/1	700.000
10 10 10	"	1966 1967	1.100.000
DE SOTO	"	1968	1.350.000
D-100	k-up	1962/3 1964	800.000 900.000
D-100	n n	1965 1966	950.000 1.000.000
D 100	n n	1967 1968	1.100.000 1.200.000
DODGE D-100 Pic	k-up	1961/2	750.000
D-100 D-100	"	1963 1964	850.000 900.000
D 100	,, ,,	1965 1966	950.000 1.000.000
D-100 D-100		1967 1968	1.100.000 1.200.000
FARGO			
D-100	k-up •	1962/3 1964	900.000
D-100 D-100		1965 1966	950.000 1.000.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC
D-100 D-100	n n	1967 1968	1.100.000
FIAT			
	rga 1500	1965 1966	800,000 850,000
	rga 1500 rga 1500	1967	900.000
Multicar		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	11	1962	800.000
F-100 F-100	"	1963 1964	850,000 900,000
F-100	" "	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-10 F-100	n	1967 1968	1.200.000
A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	"	1900	1.000.000
JEEP	Dieleum	1001	470.000
IKA IKA	Pick-up	1961 1962	470.000 500.000
IKA	"	1963	530.000
IKA	"	1964	560.000
Glad. V Glad. X	"	1964 1964	580.000
Glad. V	"	1965	620.000
Glad. X	"	1965	650.000
Glad. V	11	1966	680.000
Glad, X	"	1966	720.000
MERCEDE			7
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJE	ERO		
	Pick-Up	1961	390.000
	"	1962 1964	420.000 490.000
		1965	520.000
	19	1966	560.000
STUDEBA	VED "	1967	620.000
	KER	1963	550.000
Champ. Champ.	*****	1964	600.000
			7 100
AHTO	MOVIL	ES O	km

AUTUMUVILES U KM

AUTO UNION	
1000 S. 4 p Rural Universal	1.249.000 1.279.000
CITROEN	
2 CV AZAM, 4 p	864.000 793.000 825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000 1.575.000 1.960.000 2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000 2.041.000 2.199.000 2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple UA-5RA t/doble	1.526.700 1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p	878.000 1.085.000 1.100.000 1.430.000 1.705.000 1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p Falcon Stand., 4 p Falcon De Luxe, 4 p. Falcon Futura, 4 p Pural Falcon De Luxe	1.736.000 1.769.500 1.885.000 2.021.000

Rural Falcon De Luxe 1.960.000

2.063.000

2.380.000

2.603.000

Rural Falcon Futura

Fairlane 500

Fairlane L.T.D.



L	1	11	1	D	T	
	I		VI	R	Γ,	
					ter	Ley



MARCA PRECIO	MARCA ANO ESTIMAC.
PEUGEOT 404 Gran Lujo, 4 p 1.520.000 404 Super Lujo, 4 p 1.665.000 Peugeot 504 de lujo . 1.682.000 Peugeot 504 superlujo 1.822.000	250 58 180/216.000 500 58 300/360.000 500 62 360/420.000 600 62 456/540.000 250 62 216/276.000
Clas. Custom 380, 4 p. 1.954.700 Clas. De Luxe 380, 4 p. 1.780.900 CCountry 380, 4 p. 2.020.100 Ambassador 380, 4 p. 2.490.100	125
JEEP JA-3UB, t/simple 960.200	175 96/144.000 200 108/156.000 GILERA
RENAULT R-4, 4 puertas 976.300 Gordini, 4 p 1.039.700 850, 4 puertas 873.000	150 54-62 60/96.000 175 60-67 72/113.000 200 62-68 96/132.000 200 65-68 108/156.000
TORINO 300, 4 puertas 1.741.200 380W, 2 puertas 2.451.200 380W, Compet., 2 p 2.416.000 300S, 4 puertas 1.995.500	300 (imp.) 57-58 96/168.000 300 (nac.) 67-68 180/240.000 GUZZI 175 57-61 96/144.000
380, 2 puertas 2.306.100 380S 2.150.000	235 57-61 108/156.000 350-500 46-49 48/72.000
PICK-UPS 0 km	HARLEY DAVIDSON 1200 48-49 120/144.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	HONDA 50 60-62 60/84.000
D-100E/ejes, ch. s/caj. 1.541.000 D-100E/ejes, ch. c/caj. 1.620.000	125 60-62 96/144.000 150 60-62 108/156.000 250 60-62 216/264.000
De Lujo D-100E/ejes, ch. s/caj. 1.582.000 D-100E/ejes, ch. c/caj. 1.661.000	HRD
Standard D-200E/ejes, ch. s/caj. 1.670.000 D-200E/ejes, ch. c/caj. 1.751.000	1000 48-49 144/192.000 1000 54 240/300.000 1000 B. Shadow 48-49 264/300.000
De Lujo D-200E/ejes, ch. s/caj. 1.713.000	150 42/60.000 JAWA
D-200E/ejes, ch. c/caj. 1.794.000 CITROËN Furgoneta AZU 805.000 AZU B	350 57 96/144.000 175 57 60/96.000 350 62 120/168.000
FIAT ARGENTINA S. A.	MATCHLESS 350 46-48 48/72.000
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	500 46-48 72/96.000 500 49-52 96/144.000 NORTON
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	500 46-48 72/96.000 500 49-51 96/144.000 500 58 192/228.000 500 62 228/288.000
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	SIAMBRETTA 125 54-62 48/72.000 175 58-62 84/132.000 125 (Cristian) 58-62 120/144.000 TRIUMPH
Jeep Furgón Utilitario 1.444.000 Pick-Jeep t/doble 1.103.600 PEUGEOT T4B 1.250.000	500 46-47 108/168.000 500 48-50 180/240.000 650 48-50 204/264.000 350 47-49 84/120.000
	500 51-54 228/276.000 650 51-54 240/300.000
MOTOS USADAS CILINDRADA	500/650 55-57 264/336.000 350 58-62 264/336.000 650 60-62 384/456.000 500-650 (Cr.) 49-55 300/360.000
AJS 500 46-48 72/96.000 350 46-48 48/72.000	ZANELLA 100 59-67 48/72.000 125 59-67 60/84.000
500 49-54 96/144.000 500 60-62 264/336.000 650 60-62 288/360.000	MOTOS O Km
BSA 500 46-48 60/84.000	GILERA 180 SPRING 199.000
500 48-49 96/144.000 350 48-49 72/96.000 650 50-52 120/180.000 500 60-62 264/336.000	GILERA 200 GT 224.000 GILERA 300 314.000 ZANELLA 48 90.000
BMW 500 55 180/216.000	ZANELLA RUTERA 125 135.000 ZANELLA PONDEROSA 175.000
žt.	

ya está con nosotros

FIIAT 1/6/0/0

MAS MAS MAS PIQUE



SEGUNDO CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Pocas veces habíamos visto tanto hidroplano esperando la fuerza libre, pero, desgraciadamente, pocas veces habíamos visto tantos abandonos. En los boxes el espectáculo era apasionante. Más de seis mojarras decían presente y para la fuerza libre Viotti, Soriano, Reverdito, Uris, Yudica y Castany. Mientras sin mucha pena ni gloria los "Anexo P"

disputaban su carrera, disminuía el número de participantes para las carreras de los hidroplanos. Ronaldo Viotti veía hundirse su Mojarra (casco Mojarra con Ford Falcon) por rotura de eje, hélice, espejo de popa, etc. y veía así postergado nuevamente su debut en una lancha que tiene cuatro meses de vida y no ha podido correr ni una carrera. Juan Cas-

Juan Viaggio,
al comando de su Laura,
empareja la línea de
Guillermo Mártire,
con Miss Admiral.
Viaggio reapareció en el
acuódromo y se
trasformó en un
candidato muy serio
al título de
campeón metropolitano.

tany con su Missile (Chevrolet 167 HP) rompió el fondo y fue a parar al idem del lago.

Terminado el Anexo P se largaron las clases de Turismo. En la BT y DT se impusieron sin problemas Rafael Tozzoli y Daniel Canestrari respectivamente. En la ET comenzaron a producirse novedades. En la primera manga Enrique Jornet Rojo con su

52 - PARABRISAS CORSA

Poco de novedoso nos mostró esta segunda reunión. Exitosa reaparición de Juan Viaggio. Magnífica actuación de Alberto Reverdito en Fuerza Libre. Fueron los elementos de "acción" en una tarde en la que "no pasó casi nada"

SEGUNDO CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Segunda Jornada — Lago Parque Almirante Brown — 26/10/69 CLASIFICACION

CATEGORIA HT (Motor fuera de borda, desde 1150 hasta 1350 cm3) Clase Turismo Anexo P 1a. manga: Ganador el 39, Pofa V, de Jorge Criscuolo. CATEGORIA HASTA 45 HP (5 vueltas) 2a, manga: Ganador el 39, Pofa V, de Jorge Criscuolo. Pos. Nº Nombre Tiempo Pts. Piloto Motor 19 6 Mazzita I Carlos Mazza Chrysler 35 14m02s 400 29 7 Changuita Oscar Botti Evinrude 40 ... 15m07s 300 Chrysler 85 14m46s 400 19 39 Pofa V J. Criscuolo 39 19 Todos los días.. A. Rodríguez Johnson 33 15m04s 225 Chrysler 75 15m10s 300 29 12 Gundy F. Salcedo Nota: La lancha 19 con una vuelta menos. CATEGORIA IT (Motor fuera de borda, desde 1350 hasta 1500 cm3) CATEGORIA HASTA 60 HP (5 vueltas) 1a. manga: Ganador el 50, Sagitario, de Ricardo Viaggio. 2a. manga: Ganador el 60, Orca GT. de Jorge Regnicoli. Mercury 50 13m27s 400 19 29 Cadorcha I D. Jordana Mercury 50 13m32s 300 29 25 Yuyito II Arturo Biasco 39 28 Miriam José Prelti Evinrude 55 13m41s 225 Final CATEGORIA HASTA 85 HP (5 vueltas) 400 Mercury 100 ... 19 50 Sagitario R. Viagglo 300 29 6 Sandro III A. Vendramin Mercury 100 ... 19 33 Jim West Enrique Callera Evinrude 75 13m38s 400 225 Mercury 100 ... 30 14 Rio Bravo M. R. Pasini CATEGORIA HASTA 105 HP (5 vueltas) Johnson 115 ... 169 49 60 Orca GT J. Regnicoli 19 61 Rober - HU Hugo Acuto Mercury 100 ... 12m16s 400 Mercury 100 .. 50 3 Chita XXII Germán Barbot Jonhson 100 ... 13m18s 300 29 64 Mon Amour Jorge Di Fiore CATEGORIA JT (Motor fuera de borda, desde 1500 hasta 1650 cm3) Mercury 100 ... 13m21s 225 39 67 Caprichito Victor Garrido 1a. manga: Ganador el 15, Miura, de Daniel Guadagnino. Clase Argentina Turismo 2a. manga: Ganador el 12, Aries, de Néstor Sarthou. CATEGORIA BT (Motor fuera de borda desde 250 hasta 400 cm3) Final 1a. manga: Ganador el 1. Terca, de Rafael Tozzoli. 19 12 Aries Néstor Sarthou Mercury 125 ... 13m19s 400 2a. manga: Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli. 29 15 Miura D. Guadagnino Mercury 125 ... 13m27s 300 Final Mercury 20 18m11s 400 19 1 Terca Rafael Tozzoli Clase Argentina Mojarra Carniti 22 19m09s 300 29 6 Andrea R. Palladini (HIDROPLANOS DE CARRERA con motor Ford 60 HP) Yamato 22 15m56s 225 39 47 Hijitus J. Piercamilli 1a. manga: Ganador el 6, Estrellita V, de Ezio Sevegnani. Note: La lancha 47 con dos vueltas menos. 2a. manga: Ganador el 2, de Juan Viaggio. CATEGORIA DT (Motor fuera de borda desde 500 hasta 700 cm3) 1a. manga: Ganador el 25. Toco Fondo, de Daniel Canestrari. Final 2a. manga: Ganador el 25, Toco Fondo, de Daniel Canestrari. 13m15s 400 Laura Juan Vlaggio 13m21s 300 6 Estrellita V Ezlo Sevegnani 13m59s 225 1 Miss Admiral .. 4 G. Martire 14m42s 169 19 25 Todo Fondo D. Canestrari Carniti 45 17m19s 400 49 55 Mojarra N. Buscaldi 29 3 Miss Delta Marine Santiago Breton Chrysler 45 18m06s 300 59 39 Recluta III E. Brioschi 39 29 Swing Lucio Pensa Chrysler 45 16m45s 225 Clase Hidroplanos de carrera O F Nota: La lancha 29 con tres vueltas menos. Mercury 50 ... 1º 4 Monique H. Morales CATEGORIA ET (Motor fuera de borda desde 700 hasta 850 cm) 6m16s 300 Mercury 50 ... 20 2 Piratin Felipe Uris 1a. manga: Ganador el 23, Pota IX, de Enrique Jornet Rojo. Mercury 35 ... 7m15s 225 3º 3 Chita XVI H. Boniface 2a. manga: Ganador el 33, Galleta, de Carlos Zucati. Categoría Fuerza Libre Final Carniti 55 14m553 400 19 7 Algramar Pedro Soriano Ford 160 HP... 9m06s 400 1º 33 Galleta Carlos Zucati 29 42 Pata Pata Horacio Anglada Carniti 55 15m46s 300 Mercury 125 ... 9m12s 300 2º 21 Miss Delta Marine A. Reverdito 39 69 Miss Sanitizied .. Oscar Guembe 9m27s 225 3º 9 Taif Felipe Urls Fiat 80 HP Carniti 55 16m16s 169 49 17 Tiki II Miguel Fluxa 49 14 Rio Bravo M. R. Pasini Mercury 100 ... Mercury 50 18m37s -59 3 Cadorcha III Jean Pierre

Si usa Champion nunca cambiará de marca



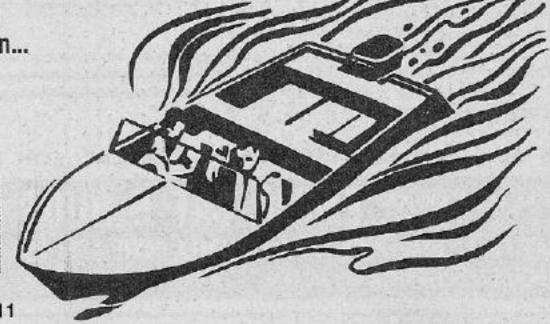
69 27 Geminis Raúl García

Obtenga fácil arranque y más performance con...

Mercury 50 16m41s

el campeón de los acumuladores





Nota: La lancha 14 con una vuelta menos.

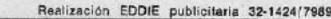


y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica



CHAMPION S.A.

CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611



sugerencias PARABRISAS



 IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES.

- ASESORAMIENTO PARA INSTALACION DE NEGOCIOS.
- **OVENTAS POR** MAYOR UNICAMENTE.
- ENVIOS AL INTERIOR.



T. E. 69-6738 - CAP. FED. FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221 VILLA DOMINICO - AVELLANEDA

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su





DIRECCIONES HIDRAULICAS HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS **VENTA DE REPUESTOS**

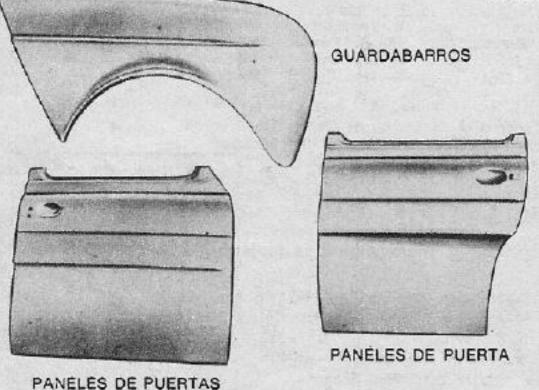
CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. SRL. 24 de NOVIEMBRE 561 - Cap. Tel. 97-4410/7488

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON

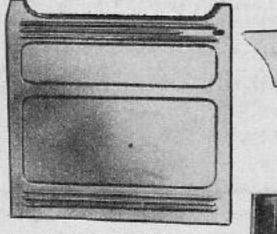
M.R. PIEZAS ESTAMPADAS L

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

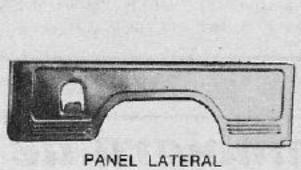




FRENTE COMPLETO "D y E"

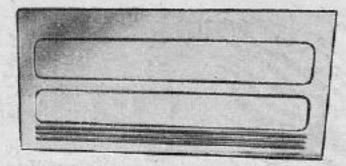


PANELES DE PUERTAS

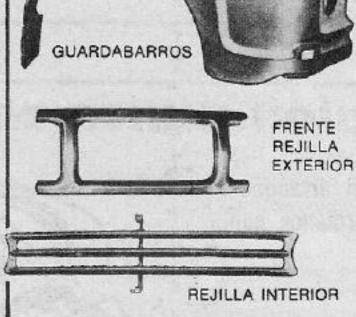


CUBRE PIEDRAS

ZOCALOS



PANEL DE PUERTA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS



INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES \ DISTRIBUIDORES

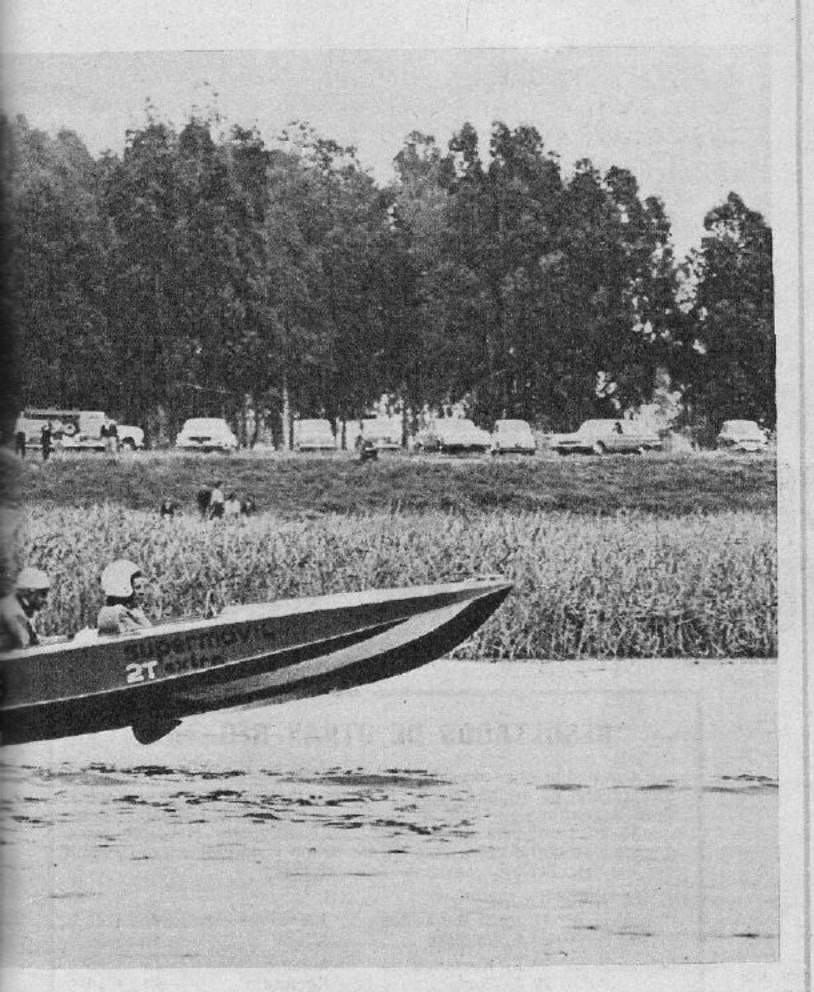
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 FRENTE A LAS ANTENAS PCIA. BUENOS AIRES

INTERIOR



flamante catamarán y su Konig 65 en popa derrotó a Carlos Zucatti y éste se vió obligado a probar el sabor de ser segundo, cosa que hace rato no ocurría. Largada la segunda manga, Jornet Rojo tomó la punta hasta que se acalambró el brazo de tal manera (por lo duro de la dirección) que abandonó. Carlos Zucatti quedó triunfador y con ganas, como todos nosotros, de ver qué pasa en el futuro entre la Galleta y la Pofa IX.

Cuando se estaba corriendo la IT, en la curva de las boyas hubo un encontronazo entre Jorge Regnicoli y Germán Barbot, Producto de ello fue que ambos abandonaron, el primero por rotura del acelerador y el segundo por hundimiento. En el palco de control se agitó la bandera amarilla de "precaución", que, mal interpretada por Néstor Sarthou, hizo que éste disminuyera su marcha. Guadagnino pasó al frente y sacó buena ventaja. En la última vuelta, en la curva del juncal, se fue sobre éste y Néstor Sarthou se le acercó mucho. Guadagnino llegó primero pero luego, en la segunda manga, Sarthou hizo lo propio con mayor ventaja adjudicándose la categoría. En resumen, va tomando color la JT. Mientras tanto en la IT, Ricardo Viaggio ganaba la primer manga. Largada la segunda manga (en la



que intervinieron Regnicoli y Barbot que solucionaron sus "problemas") dominó netamente la Orca GT, pero el primer puesto general fue para Sagitario.

La clase Mojarra levantó el ambiente. Traba arrancó pidiendo a gritos el primer puesto y sacó buena ventaja sobre Sevegnani y Viaggio a los que seguía Mártire, y bastante más atrás Buscaldi y Brioschi. Con la excepción de Traba que abandonó, todos los demás se clasificaron en ese orden. Largada la segunda manga Viaggio pasó a dominar netamente y aventajó cómodamente a Sevegnani. Más atrás la Miss Admiral con evidentes fallas en su motor se ubicaba tercera, aunque pasaba a puntear en el Campeonato Metropolitano.

En fuerza libre, ya en la largada, Reverdito demostró que estaba en su día. Se ubicó primero, posición que mantuvo durante tres vueltas, al término de las cuales Soriano agarró la punta y no la perdió más.

Arriba, derecha:
Carlos Zucatti, con su
Galleta. Ganó,pero
con un poco de susto.
Habrá que esperar
y ver cómo se
desenvuelve
en su mano a mano
con Jornét Rojo.

El Algramar se llevó el primer puesto, pero el segundo puesto de la Miss Delta Marine sobre el Fiat de Uris demuestra que la Glastron recortada y el Mercury 125 están en muy buenas manos. Reverdito, que va primero en el campeonato, giró su mejor vuelta en 1m 9s 7 y se ubicó sólo seis segundos detrás de Soriano, que vio premiados sus esfuerzos con el Algramar, ya que la Violentísima, de la que es "padrino" rompió, como era previsible, el eje y perdió la hélice. Decimos que era previsible porque cuando largó ya tenía una fisura en el eje de casi dos centímetros.

En los hidroplanos OF Horacio Morales no tuvo problemas y se transforma en un fuerte candidato al título. Terminamos. El Segundo Campeonato Metropolitano sigue su marcha, las autoridades del Club Motonátutico hacen lo posible para superar todos los inconvenientes, y, honor a la verdad, pocas veces el periodismo está tan bien informado. Una cosa positiva: se pesaron las lanchas ubicadas primera y segunda en cada categoría de Turismo. Si las autoridades del C.M.A. oyen que las critican por la forma un poco primitiva de hacerlo, que digan como el caballero de la Triste Figura: "Ladran Sancho, señal que cabalgamos".

sugerencias PARABRISAS CORSA

PEUGEOT

más completo de repuestos y accesorios IMPORTACION FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65 T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

RECTIFICACION

Thames 1252 Tel. 773-1130, Capital

Rectificación de cilindros, reparaciones de ciguenales motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones, De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc. con equipo BERCO.



ECO

CALENTADOR CON GARRAFA de 2 y 3 Kgs. de gas. FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

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

PRODUCTOS ECO
FABRICA: Ameghino 557,
V. MARTELLI - TEL. 740-3662
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS.

AVE SU COCHE EN MINUTOS CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS ASTIERS GA

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS ASPIRADO INTERIOR. Lavado al "Champú" secado a aire Pte. Figueros ALCORTA 6438





ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL

Para su automotor compre Ud. lo mejor



AUTO-RADIO SERVICE AUTORIZADO COLOCACION

BAUTO STEREO : B MOTOROLA

3000. | CAR-STEREO

■ AUTOVOX | INTERELECTRIC

■ BENDIX | ■ NIPPON ANTENNA

VENTA Y CANJE DE MAGAZINES Amplio Stock



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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS

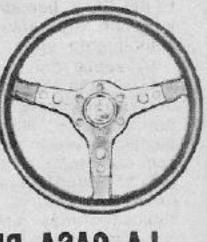
nacionales e importados COLOCACION EN EL ACTO

Reparación, Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS

DEPORTIVOS

Fundas cubre auto, Fundas Anatómicas, Palanca al Piso,



LA CASA DEL VOLANTE Warnes 1308/10. Tel 58-9594 Bs A

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON GARANTIA ESCRITA

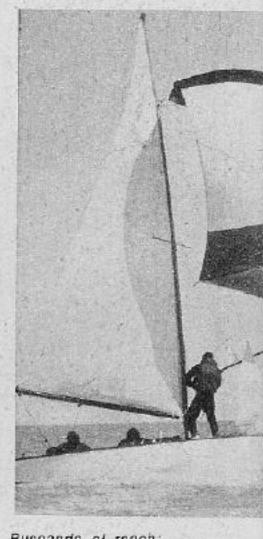
POR 12 MESES

VICAR S. C. A.

Av. JUAN DE GARAY 2356 • T.E. 26-5347







Buscando el reach: Camisetas al viento.

La gioria dei spinnaker en todo su esplendor, pero ... ¡més répido con ese tangóni

Finalizó la selección de los LIGHTNING para intervenir en el XV Campeonato Sudamericano y que a su vez es selección para el V mundial de la clase, a realizarse ambos en noviembre próximo en la Argentina. Triunfó Daniel Williams Camet

Por J. PEDRO SIEDMANN

Bueno, bueno, muchachos, se largó. ¿Terminaron la selección?, ahora empieza el baile; no hay más excusas, de aquí al 8 de noviembre queda poco tiempo y la copa del Sudamericano debe quedar en casa. Calidad no les falta.

CORSA quiere colaborar con pequeñas instrucciones, aunque suponemos que algunos ya las saben:

Las regatas se correrán en nuestro "mar" de agua dulce, que es el río más ancho del mundo (palabra de honor). Cuando sopla Norte fuerte o NO la tendencia será a una corriente de bajante, pero cuando el viento viene del SE habrá creciente. Si el viento es fuerte del SE lo llamamos "sudestada" y deben esperarse mareas excepcionalmente altas.

Si sopla del SE o E ustedes encontrarán una marejada alta, corta, desordenada y fuera de proporción, que les provocará bordejeadas muy mojadas y duras, con su arriba y abajo. El viento del SE puede alcanzar 30 6 35 km/h, sin borneos apreciables, refrescando más durante el día, si ha estado soplando desde la mañana. El más fuerte viento que pueden esperarse es el "pampero", que es una tormenta del

SO, comúnmente precedida por una nube en forma de cigarro (no..., no se fuma), muy oscura, con truenos y relámpagos que aparecen en la tarde, después de 2 ó más días de viento del N de mediana fuerza, con termómetro alto y barómetro bajo. Entonces... "operativo pampero" (con alpargatas... bueno, a piacere). Luego de unos 20 minutos el pampero disminuye, quedando en el SE con fuerza 8 muy molesta. Después de tan sa bias y exclusivas indicaciones, vamos a hablar en serio.

Como dijimos, entre los días 8 y 15 de noviembre se realizará el XV Campeonato Sudamericano de la clase lightning, en aguas de Olivos. Organizado por la Asociación Argentina de la Clase, siendo sede del mismo el Y.C.O. Intervendrán delegaciones de: Brasil, Uruguay, Perú, Chile y Venezuela. A tal fin, últimamente se realizó la selección argentina para participar en dicho evento. La misma, se hizo sobre un total de 7 regatas con descarte de 2 y participaron en ésta 18 embarcaciones de las cuales sólo 6 adquirieron el derecho de representar a nuestro país. Los felices ganadores de estos puestos fueron:

19 Daniel Williams Camet .	"Qué sé yo"	Y.C.O.	89 puntos
29 Carlos Keller Sarmiento	"Mancarron"	C.N.O.	82 puntos
3º Pedro Sisti	"Alegretto II"	C.N.O.	81 puntos
4º Osvaldo Bordino	"Flamingo III"	Y.C.O.	81 puntos
59 Carlos Collet	"Marmolin"	Y.C.O.	75,8 puntos
6º Mario Isola	"Repunte V"	Y.C.O.	72 puntos

A su vez, los mejores argentinos en el Sudamericano (el número no está determinado aún, pues depende de las inscripciones extranje-

ras) participarán en el V Campeonato Mundial que los lightning disputarán, también en el octógono de la F.A.Y.C. entre los días 20

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

En inmediaciones de Dársena Norte se disputó el domingo 19 una regata de triángulo de 25 millas, organizada por el Yacht Club Argentino, estando en juego la copa Pablo Suárez, que quedó en manos de Jorge eBnavídez, con Juana. Hubo 33 inscriptos y se corrió con viento SE del 20 km y río creciendo. Oficial del día: H. Ferrari.

Los resultados fueron:

Categoría A:	1º Jorge Benavídez	Juana	4h 11' 48"
	2º F. Gaibisso	Alfard	4h 20' 30"
Categoría B:	1º E. Kocourek	Milagro	4h 15' 26"
	2º C. Corna	Recluta	4h 19' 14"
	3º E. Sieburger	Sancir	4h 22' 10"
Categoría C:	19 A. Ponieman	Charango Taurus Kaku	4h 25' 24" 4h 27' 43" 4h 29' 48"
Categoría D:	19 J. Saager	Arna	(ROU) 4h 46' 4"
	29 C. Bellaria	Garúa	4h 49' 14"
	39 R. Russomando	Vinxi	4h 54' 53"

	36	R. Russomando Vinxi	4n 54' 53"
		dad hizo correr también otra de l ses por la copa YCA.	las regatas para
Dragones	19 29 39	Héctor Schenone Juan Zuccoli Juan C. Schenone	Calafate Chajá Chasquido
General	19 29 39	Héctor Schenone Juan C. Schenone Juan Zuccoli	Calafate Chasquido Chajá
Finn	19 29 39	Carlos Mendonca	Chanta 4 Cochabamba Flagelo
Snipe	19 29 39	Horacio Campi	Veterano Huija Dalcon
Pengüin	19 29 39	Ronaldo Munck	Tramoya Tero Hipopótamo

Por su parte, el Yacht Club Escuela Naval organizó una regata en dos etapas sobre un total de 66 millas, reservada para embarcaciones de la clase Grumete. La misma se inició frente a Núñez, con la participación de 22 tripulaciones, finalizando frente a la baliza de entrada al puerto de La Plata. En esta etapa triunfó Horacio Ezcurra tripulada por Carlos Piccone y Jorge Abdelmnur, con el yate Carmen de la Escuela Naval.

El tramo de regreso comenzó frente a la misma baliza y finalizó frente al YCA en Dársena Norte; en esta oportunidad también triunfó Ezcurra. Los resultados generales fueron:

Carmen	11h 57' 41"19	Horacio Ezcurra
Ventura	12h — 57"29	Jorge Zabotinsky
Atnú	12h 5' 53"39	
Arlenguín	12h 12' — 49	J. Jaureguy
Aventurero	12h 12' 37"59	Mauro Costagli

Fue oficial del día C. Duperron.

al 29 de noviembre, en el que intervendrán los siguientes países: Grecia, Brasil, Uruguay, EE.UU., Perú, Chile, Venezuela, Italia, Dinamarca, Hawaii y otros más. Tenemos que destacar que la delegación más numerosa es la de U.S.A., que fletó dos jets completos de Aerolíneas Argentinas (estos yanquis siempre exageran do). Los inscriptos en dicho campeonato ascienden a 45 tripulaciones hasta la fecha.

LA ORGANIZACION: Los preparativos para estos campeonatos son por demás sensacionales, los organizadores han desplegado desde hace tiempo una actividad realmente fuera de lo común, todo fue considerado, desde las regatas hasta el alojamiento y los asados. Creemos que pocas veces se han hecho las cosas tan bien. Es éste el segundo campeonato de yachting de orden mundial que se disputa en nuestro país; recordemos que el primero fue el de la clase "505" en enero del corriente año y que concluyó con un rotundo éxito. No dudamos que el de los lightning será igual o mejor aún, las condiciones están dadas.

Para la concreción de estas fiestas deportivas se cuenta con el aporte financiero de la Confederación Argentina de Deportes y la colaboración de ELMA, Prefectura Nacional Marítima, Dirección de Turismo, Comando en Jefe de la Armada, todos los clubes náuticos y aquellas personas que del navegar hacen un culto.

LA SELECCION: Hablemos ahora un poco de la selección, se disputó entre los días 27/9 al 12/10 y se caracterizó por una tenaz lucha por los puestos de punta. Las condiciones de viento fueron muy variadas, ya sea en intensidad como en dirección, y ganaron los mejores.

El barco más veloz fue el "Mancarrón" de Keller Sarmiento, aunque haya finalizado segundo; la suerte no lo acompañó esta vez, pues rompió timón en dos oportunidades estando primero, como en otra regata, en la que también punteaba, tumbó con el spinnaker izado. Danny Williams Camet triunfó en toda la línea, fue el más regular, ya que ganó cuatro regatas y en las restantes figuró segundo, tercero y quinto (con su flamante señora a bordo no era para menos), felicitaciones, flaco, esperemos que en el Sudamericano y el Mundial sigas pegándola con los bordes y ganes una copa que hace tiempo andás acariciando. De los restantes competidores sólo podemos añadir que su inclusión en la re presentación argentina fue la lógica, no debemos olvidar los títulos que ostentan Sisti y Collet, ya que fueron campeones sudamericanos en años anteriores; Bordino siempre prendido entre los de adelante (ganó una de las regatas). Finalmente Isola con un barco prestado (el de Migone) les pegó un buen susto a todos, no en vano es uno de los mejores timoneles de nuestro medio (ya lo demostró en clase Pengüin).

Concluimos esta nota con el deseo de que todos estos preparativos culminen con el mayor de los éxitos, y el trabajo de tanta gente sirva para demostrar que los argentinos podemos hacer las cosas tan bien o mejor que en cualquier otro lugar del mundo, ¡Suerte, fanáticos!



Corresponsales:

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

PARABRISAS CORSA EN

UNICA SECCION - 3 PAGINAS

PERIODICO AUTOMO

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Cafeteras-Autódromo-Anexo J-Más cafeteras-Ford T y otras yerbas

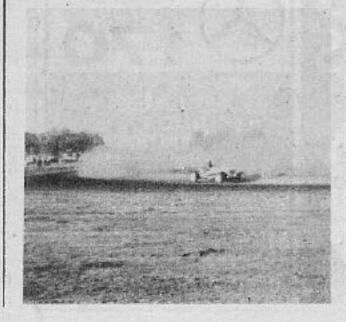
La Plata. El pasado 12 de octubre se llevó a cabo la inauguración del denominado Circuito de Estancia Chica. La reunión comprendió la disputa de competencias para cuatro categorías. La primera de las pruebas estuvo a cargo de la categoría Citroën. Se corrieron diez vueltas a la pista. Resultó ganador el conductor de la máquina 2 Ernesto Macarrón que también marcó el record de vuelta a un promedio de 69,500 km/h.

A continuación se corrieron dos series reservadas para máquinas estándard. La primera de ellas hasta 700 cm³ fue ganada por Enrique Gallegos de Mar del Plata con cupé De Carlo. La restante para la categoría de 700 a 1.150 cm³ fue lograda por Portau, plloto de la localidad de Brandsen, con Renault 1093.

Pero lo que realmente resultó el plato fuerte de la reunión fue la disputa de lá competencia reservada para Cafeteras. La misma se realizó en dos series y una final. A los postres resultó ganador el piloto de Dolores Miguel Angel Atauri al comando de un Ford A.

Durante la segunda de las series se produjo un triple encontronazo que finalmente no tuvo consecuencias mayores.

En suma, la inauguración del Circuito de Estancia Chica dejó un saldo favorable, ya que el espectáculo resultó agradable. Los organizadores conten-



tos, ya que la gente que asistió dejó en boleterías la sabrosa suma de un millón quinientos mil pesos, aproximadamente.

Mar del Plata. Nuevos rumbos ha tomado el Mar del Plata Automóvil Club en procura de conseguir la "mosca" para la construcción del autódromo en el campo que esa institución adquirió en Santa Clara del Mar (a 17 kilómetros de la Perla del Atlántico). Después de la lamentable experiencia obtenida merced a los "buenos oficios" de una empresa promotora, el MDPAC resolvió encarar por su propia cuenta la venta y financiación de los bonos patrimoniales. Por ahora hay gran entusiasmo por parte de los directivos y buena impresión por el lado de los futuros adquirentes de los billetes, que ven de buen grado el trabajo del club en ese sentido.

Balcarce. Volvió el optimismo entre los chevroletistas con el triunfo de Jorge Reymonte en la última competencia para cafeteras efectuada en Necochea. Hacía rato que no se le daba una buena a la marca, que estaba sufriendo las consecuencias de la fortaleza de los Dodge hasta 1933 como admite el reglamento de la categoría. Reymonte (campeón regional de cafeteras en 1967 y ex acompañante de "Maneco" Bordeu en TC) marcha actualmente tercero en el campeonato de la especialidad y todavía puede aspirar a consagrarse otra vez "capo" en materia de cafeteras. Aparte de haber sido uno de los precursores de la categoría, se destaca por tener uno de los autos mejor presentados. La preparación mecánica corre por su cuenta y también en esto se ha destacado.



Nicanor Otamendi. Merced a la inquietud del Club Círculo Deportivo (y en particular a la vocación de su directivo Fileto Lerga), hubo nuevamente Ford T

semipreparados por estos pagos. Corrieron en el circuito "La Curva", de 830 metros de extensión y un trazado que obliga a manejar en serio y se impuso en la final a 30 vueltas el miramarense Jorge Brugheras, tras la aflojada del "vasco" Juan Carlos Arrastúa (representante de Chillar), que se constituye en patrón en cada prueba en que interviene. Entre la segunda serie y la final hubo una breve llovizna, pero no alcanzó a inquietar a los animosos pilotos. La próxima prueba será en Chillar y según los anticipos el asunto se va a poner lindo. Merece destacarse que los "fortunatos" disputan por el campeonato regional Roberto Trama, denominación que se dio al certamen como homenaje a un caballero y deportista fallecido hace varios meses, que fuera también uno de los impulsores de la peña que auspicia a "Cacho" Fangio y que ahora lleva precisamente su nombre.

Tres Arroyos. Volvió el Anexo J a estos pagos...; fue para la realización de la cuarta fecha del Campeonato Regional organizado por el Automóvil Club Tres Arroyos y el Moto Club de la misma ciudad. La lluvia conspiró contra la realización del espectáculo, que igualmente se levó a cabo, pero "a medio público", ya que muchos posibles espectadores renunciaron a concurrir por el mal tiempo. Ganaron "Santos Brizuela" (Renault 1093); "Pepino" (coupé Fiat 1500) y Marcos Paglieri (Torino 380W). Hubo emoción en muchos pasajes: Organización, correcta.

ENTRE RIOS

Proyectos varios

Concordia. Siguen en marcha los estudios de los proyectos de alargue del Autódromo Ciudad de Concordia. Es intención del Auto Moto Club Concordia que para la próxima temporada se concreten las obras de ampliación del escenario. Por el momento se hallan abocados a reformas menores y a la colocación de guardrail en algunas de las curvas del circuito. Esperan poder contar con la aprobación del vicecomodoro Grillo para realizar el 2 de noviembre una competencia de Mecánica Argentina F-1.

Paraná. Continúan los preparativos tendientes a la organización de la competencia de SP que se realizará el próximo 16 en el flamante autódromo. Se estarían realizando gestiones ante el gobierno de la provincia con la intención de que el día de la carrera se habilite provisoriamente el túnel subfluvial.

También a todo vapor se están ultimando los detalles de la organización de los 1.000 kilómetros entrerrianos de Turismo Anexo "J". Sería posible que el circuito a utilizarse fuera el mismo por el que se corrieron el año pasado. La competencia en esta edición tendría características de Rally. Su realización estaría prevista para el 6 y 7 de diciembre.

MISIONES

El Falcon mágico

Oberá. Andrés Sobolewsky y su Falcon "mágico" se harían presentes en la edición de este año de las 25 horas de Turismo en el Autódromo Municipal. Todo quedaría pendiente hasta que se concrete o no una oferta que la Comisión de Concesionarios Ford le habría hecho al bueno de Andrés. La misma consistiría en ocupar un lugar en el equipo que la misma planea presentar en esa carrera.

Otros pilotos que piensan participar en las 25 son Pereyra y Shwartz, El primero lo haría con una berlina 1500 —que conduce habitualmente— y Shwartz con Torino 380W.



CORDOBA

Los mini-84 minutos Algo de todo

La Falda. En la localidad serrana se llevó a cabo una singular competencia denominada "84 Minutos de La Falda". La misma estuvo reservada

Reclame con este ejemplar nuestro suplemento "Parabrisas CORSA"

ILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Argentina, 28 de Octubre de 1969

para coches estandard de hasta 1.000 cm³. Dividida en dos series de 28 minutos cada una debieron recorrer los 2.000 metros del circuito. Como tiempo mínimo para el giro de un circuito se fijó el plazo de 2m30s.

La parodia llegó a feliz término a pesar de algunas piñas furiosas que los muchachos se dieron. La clasificación fue la siguiente:

- 1º) Osvaldo Casella-Ricardo Ferfolia, con 4L.
- 2,) Agustín Jais-Carlos Lopresti, con Fiat 600.
- 39) Roque Carrizo-Sra. de Avalle, con Renault,

Alta Gracia. Noticias recientemente recibidas de nuestro corresponsal licenciado en botánica, destacado especialmente en ésa, nos hacen saber que en el Autódromo Oscar Cabalén ha comenzado la plantación de un lote de 5000 eucaliptos. Requeridos que fueron los mismos acerca de cuándo comenzarán a prestar reparo del viento así también como sombra contestaron con silencio incomprensible. En fin...

Córdoba. El Córdoba Automóvil Club recibiría del gobierno de la provincia la suma de 50 millones de pesos. Los mismos serán destinados para concluir las obras anexas del circuito Oscar Cabalén; asimismo se concluirían la sobras pertinentes a fin de poder utilizar el trazado Nº 2.

BARILOCHE

REGULARIDAD Y VELOCIDAD

Bariloche. La tercera carrera del Campeonato de Regularidad 1969 tuvo, al margen de los problemas previstos por los organizadores para complicarles la vida a los participantes uno grande e inesperado: el clima. Un invierno que no quiere irse del todo descargó una nevada sobre la zona, lo que dio a la carrera un sabor muy especial. El recorrido fue de, aproximadamente, 150 kilómetros, de los cuales 120 fueron de tierra y el resto de asfalto. En las dos primeras colocaciones se ubicaron Hinterberger - Oseroff y Glas -Iglesias, repitiendo el marcador de la carrera anterior, pero en forma invertida. Entre los primeros clasificados hubo nombres nuevos, lo que certifica el progresivo aumento del interés entre el público barilochense por este tipo de competencias. La pareja ganadora logró alcanzar también el primer puesto en el campeonato. La próxima competencia se disputará el domingo 9 de noviembre con llegada en Villa La Angostura, tomando parte del famoso camino de los siete lagos.

Clasificación

	Punto	S
	en con	tra
10	Hinterberger-Oseroff	33
20	Glas-Iglesias	43
30	Klenner-Regolini	56
49	Zeiss-Zeiss	76
50	Lürhe-Lürhe	79

10º Caspani-Ferrara 98 Se clasificaron 35 competidores. El Bariloche Auto Club, luego de un paréntesis dilatado, volvió a la actividad deportiva con la organización de un festival para la categoría turismo. en el conocido circuito costanero. Este circuito, único en el que se corre actualmente en esta ciudad, es el que, con ligeras variantes, se utiliza para la prueba final del Rally Lagos del Sur. Abrió la reunión una prueba exclusiva para Citroën en la que corrieron (o algo así) siete 2CV. Logró una buena victoria Omar Castro, aventajando por cuatro segundos a Alberto Roldán. La segunda competencia fue para la clase "B" (hasta 1.150 cm3) a la que se agregó el Fiat 600 de Cifuentes, dado que en su clase no hubo más anotados. Napoleón Beve-

6º Ramírez-Grandinelli ... 87

7º Tula-Tula 89

89 Kuhlmann-Kuhlmann .. 95

9º Romero-Rivero 96

raggi logró su primer triunfo. aguantando primero el ataque de los DKW de Zimmermann y Friedrich, y alcanzando luego un triunfo cómodo ante las falencias mecánicas de los de dos tiempos. Al irse acomodando los coches para la largada de la clase "C" (hasta 2 litros) no había dudas que un coche sobresalía nítidamente del conjunto por su preparación: el del corredor valletano Luis Montelpare, único no barilochense en la oportunidad. Los cálculos previos fueron acertados imponiéndose Montelpare sin mayores apremios. Fue segundo, en muy buena actuación, el "tano" Stella, quien se ganó el derecho a seguir aturdiendo a los pacíficos habitantes de Bariloche. durante los días de semana. En la clase mayor Mario Simari, con su Torino 380 W, fue vencedor con amplitud. Su ventaja fue muy amplia, llevando la máquina con evidente solvencia en el difícil circuito. Y conste que ganó por méritos propios.

BARILOCHE AUTO CLUB

Circuito Costanera - 2.400 metros

Oliotatio Contained Elife Matter	
Clase Citroën - cinco vueltas	
19 Omar Castro	11m 35s
29 Alberto Roldán	11m 39s 3/10
3º Alberto Méndez	11m 41s
49 Daniel Román	11m 42s 5/10
59 Dardo Roa	
Promedio: 62,280 km/h.	
Record de vuelta: Castro, 2m 16s 4/10 en la terce	ra
Clase "B" - 10 vueltas	
1º Napoleón Beveraggi Renault	16m 52s 8/10
29 Victor H. Cifuentes Fiat 600	17m 59s 2/10

 29 Victor H. Cifuentes
 Fiat 600
 17m 59s 2/10

 39 Hugo Friedrich
 DKW
 9 vueltas

 49 Alfredo Zimmermann
 DKW
 9 vueltas

 Promedio: 84,960 km/h.

Promedio: 84,960 km/h.
Record de vuelta: Beveraggi, 1m 41s 3/10 en la 3ª.
Clase "C" - 15 vueltas

Clase "C" - 15 Vueltas		
19 Luis Montelpare	Fiat 1500	24m 23s 8/10
2º Roberto Stella	. Fiat 1500	24m 36s 1/10
39 Eduardo Do Porto	. Fiat 1500	24m 53s 2/10
49 Martín López	. Fiat 1500	24m 57s 2/10
5º Luis Navarro	. Isard 1204	14 vueltas
Promedio: 88,524 km/h.		

Promedio: 88,524 km/h. Record de vuelta: Montelpare, 1m 35s 3/10 en la 149.

Clase "D" - 20 vueltas		
19 Mario Simari	Torino	31m 28s 5/10
2º José M. Madero	Chevrolet	31m 44s 5/10
39 José M. Tonón	Torino	31m 44s 8/10
49 Eduardo Do Porto	Fiat 1500	33m 00s 6/10

Promedio: 91,476 km/h.
Record de vuelta: Simari, 1m 33s 4/10 en la 8ª.

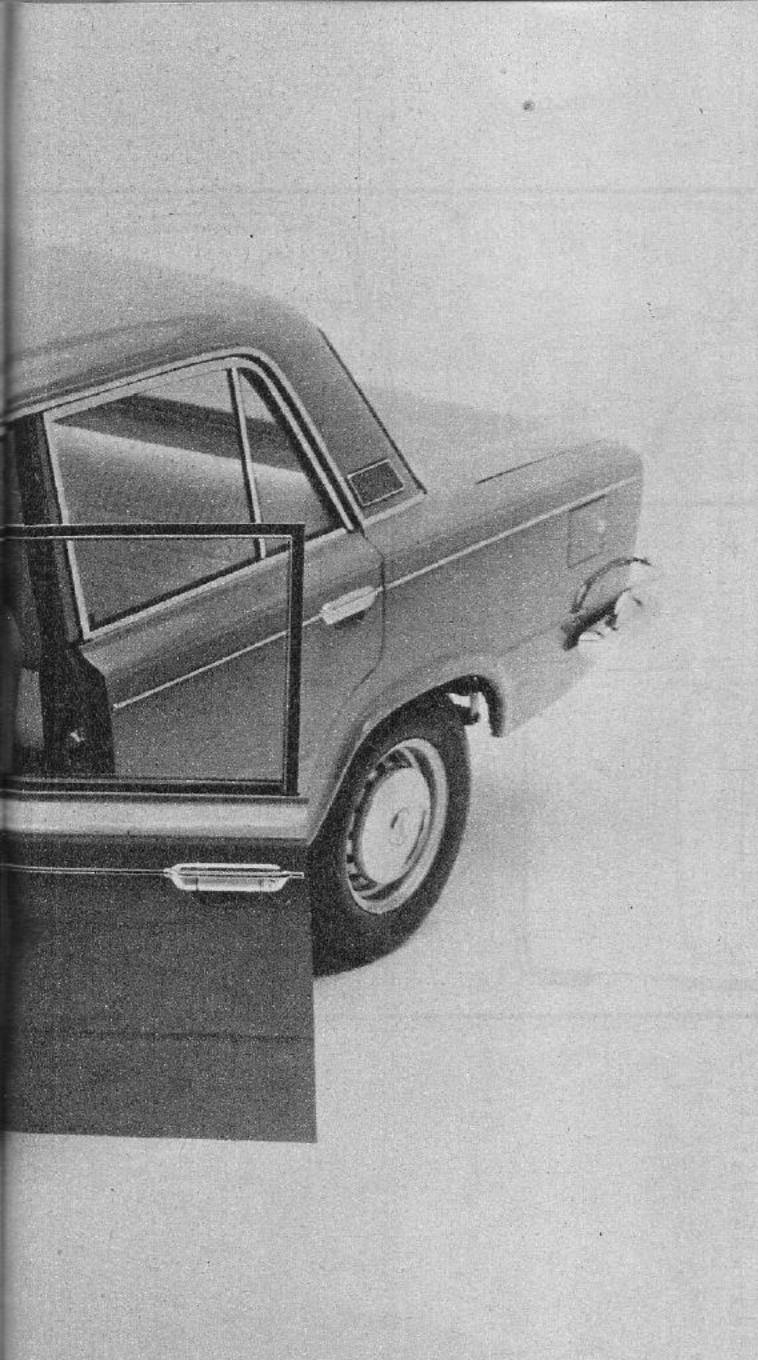
CLASIFICADOS DEL INTERIOR

Vendo Fórmula Cuatro - Chasis Crespi - Motor B. M. W. preparación Salatino. Totalmente equipado con gomas, caja y accesorios; listo para largar en cualquier momento. Tratar: Fernando Ferrari, teléfono 2-0664, Mar del Plata.

Vendo Cafetera ganadora, Motor Chrysler 1933, preparado "con todo". Gomas nuevas de carrera y llantas livianas. Carrocería Prototipo. Caja de tres marchas modificada por especialista. Tratar: Taller El Italiano, Balcarce.

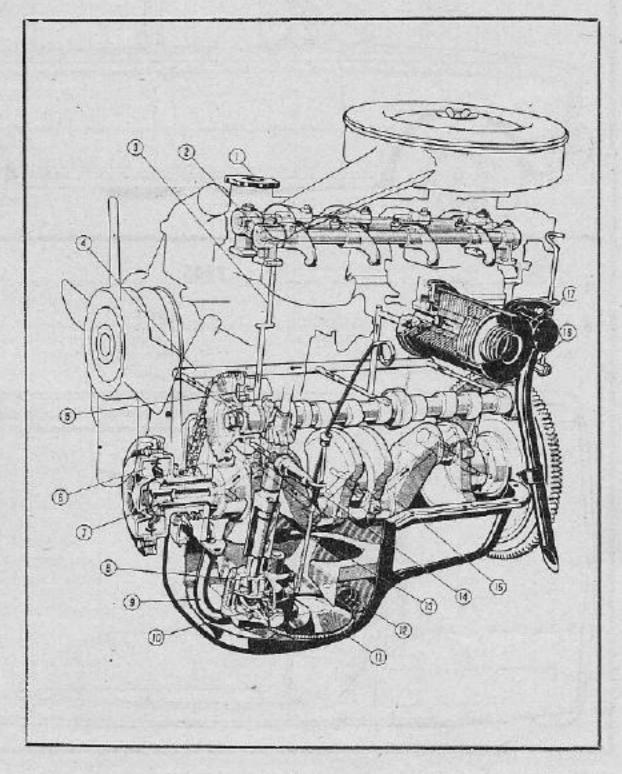
Citroën CV motor 600 cm³ con equipo de alta performance. Crucetas homocinéticas, llantas anchas y cubiertas Michelin XAS. Techo de plástico, volante Sandrini Gran Prix y butacas deportivas. Se garantizan 130 km/h a fondo. Tiene cuentavueltas e instrumental adicional completo. Verdadera joya para lucirse o para correr. Sr. Aníbal Buendia. Buenviaje 1165. Loma Media, Salta.





Al ya poblado parque automotor nacional, Fiat Argentina suma su nuevo modelo: el 1600. Reemplazará en la linea de producción al acreditado 1500 Berlina, ofreciendo más potencia y confort

Por: CESAR M. SORKIN



Corte del motor.
Puede verse la
ubicación de sus
componentes
principales. Los
numeritos que
aparecen se ofrecen
como equipo
opcional.

Exactamente similar en su exterior al 125 italiano, el 1600 aparece en el mercado argentino. Más confort y potencia que en el 1500.

En el ordenamiento racional de las centenas, el 1600 siempre aparece después del 1500. Y en el programa industrial de Fiat Argentina, también. Esperado, anunciado y finalmente presentado, un nuevo argentino se suma a los ya existentes. Europa ya lo conocía, bajo la denominación 125; CORSA estuvo en las pruebas a que el modelo fuera sometido en Río Gallegos. Hoy ya no es secreto. Lo puede comprar cualquiera que cuente con el vil metal necesario para concretar la operación. Así que, consecuentes con nuestra costumbre de escribir sobre autos, conviene aprovechar esta oportunidad; no es cuestión de dejar escapar a ninguno.

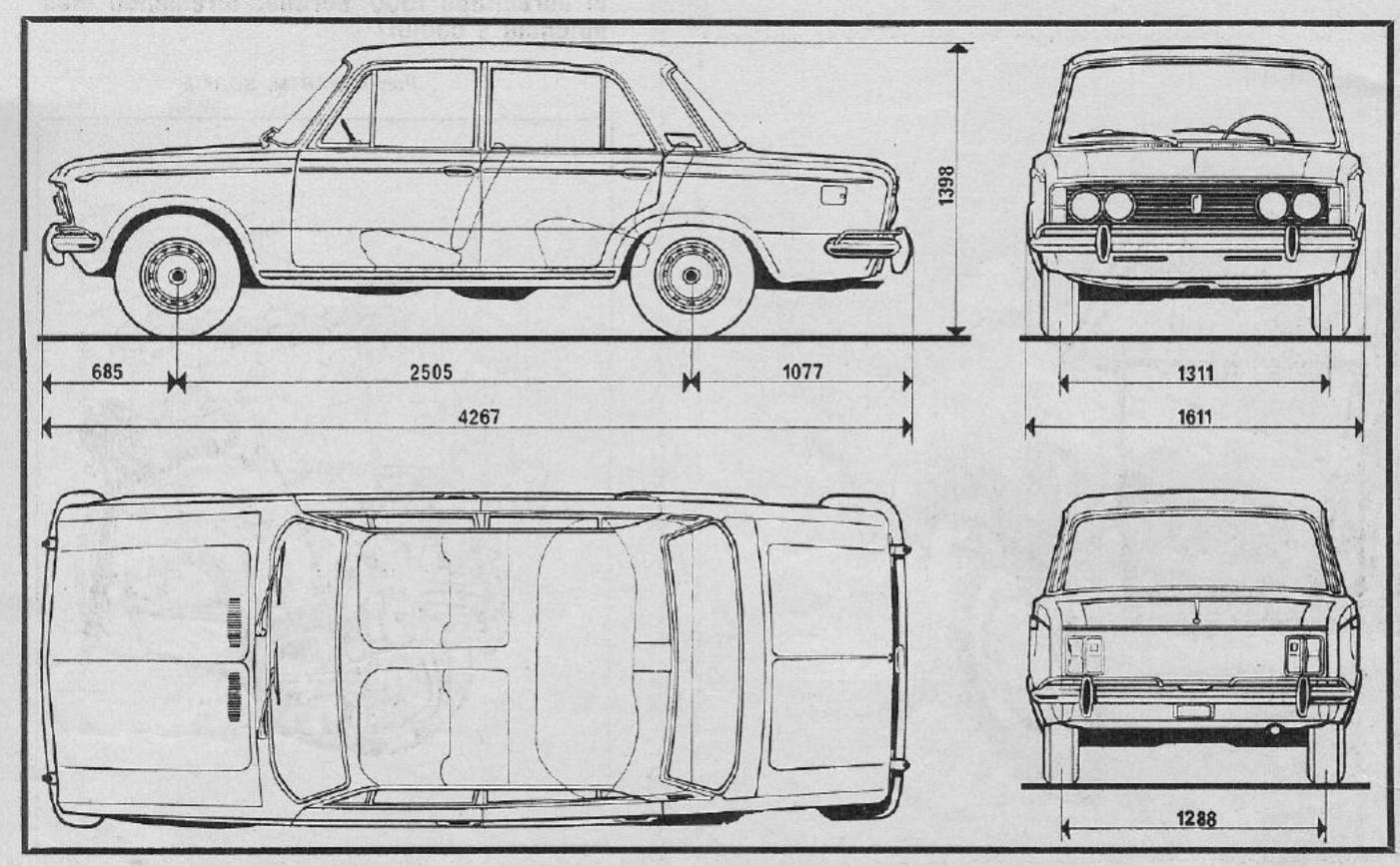
CARACTERISTICAS

PRINCIPALES

Lo primero que se ve de un auto es la carrocería -regla general includible-; en el caso del Fiat 1600, una carrocería que responde a conceptos actuales, sin escapar demasiado de lo conocido. Se puede decir que el plano y la recta predominan en la totalidad del dibujo, que no llega a ser agresivo en función de los ángulos redondeados y los filos muertos. La cintura -borde inferior de la superficie vidriadaaparece bastante baja, favoreciendo la visibilidad y la luminosidad del habitáculo.

El interior del 1600, amplio y confortable de acuerdo con las medidas exteriores del vehículo, ha

FIAT 1600



sido diseñado y realizado teniendo en cuenta la necesidad de conjugar lo práctico y lo funcional con lo seguro. Todos los revestimientos, por ejemplo, están construidos en materiales antishock. El puesto de conducción ha sido concebido en forma tal de confe rir la ubicación más racional al conductor; el asiento consiente regulaciones longitudinales o de inclinación de respaldo, llegando la reclinación a un punto totalmente horizontal. De donde se desprende que si los asientos delanteros tienen respaldos regulables, es porque son individuales. El trasero es enterizo (el asiento, señores...) y permite acomodar a tres personas de tamaño normal.

El tablero es muy completo, destacándose los dos diales circulares de gran diámetro que corresponden al cuentavueltas y al velocimetro. En el velocimetro se distribuyen, además de las cifras que indican el nivel de inconsciencia de cada uno, los siguientes medidores, contadores y/o luces: cuentakilómetros totalizador; señalador luminoso de anormal funcionamiento del alternador; señalador luminoso de insuficiencia en la presión de aceite; señalador luminoso de límite en la reserva de combustible; indicador de nivel de combustible y odómetro. O sea que con toda esa cantidad de señaladores luminosos, si le pasa algo al auto usted se dará cuenta en seguida, dado que tendrá toda la sensación de luces por aqui... por allá... En el cuentavueltas (electrónico) se

encontrarse en el Follies Bergere; distribuyen los siguientes indicadores: termómetro del sistema refrigerante; señalador luminoso de cebador en acción y señalador ídem de freno de mano colocado. Entre ambos diales circulares, el señalador luminoso de luces de posición encendidas, el similar de luces de giro y otro más para las luces altas. Fiat se preocupa por la eficiencia de los tableros, a todas luces...

El volante es de dos rayos, con la bocina embutida en la parte central. Detrás de éste se encuentran las palanquitas que accionan el cambio de luces y el indicador de viraje.

CLIMATIZACION

Una eficaz instalación de climatización interna permite mantener constantes las condiciones de aireación y calefacción, independientemente de la temperatura exterior. El aire, luego de pasar por el grupo calefacción-ventilación, penetra por las rejillas dispuestas bajo el parabrisas y en los laterales, mediante un electroventilador de dos velocidades. Dos difusores orientables dirigen convenientemente el flujo de la corriente hacia donde se prefiera.

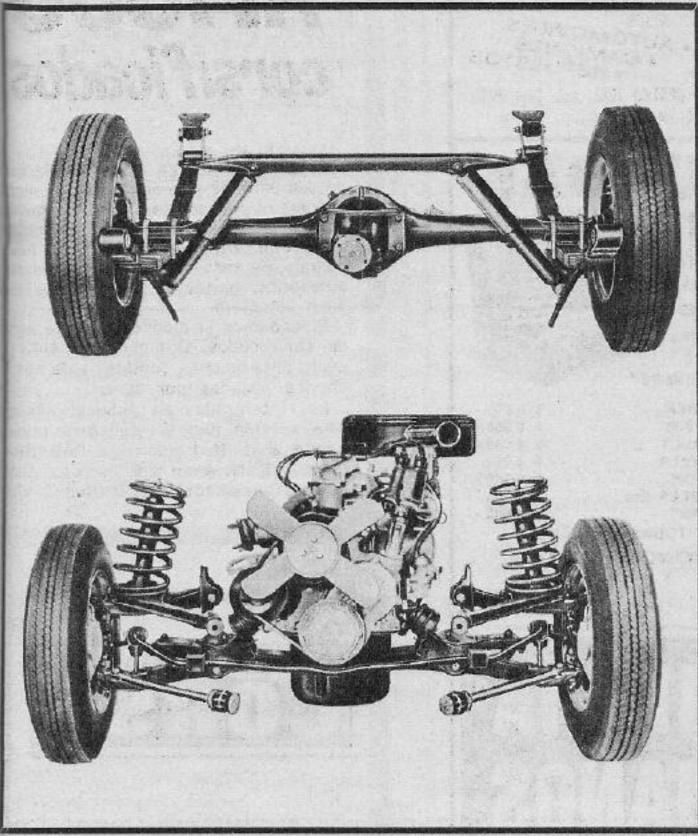
COMODIDADES

(O cómo subir y bajar sin dificultades)

El tamaño de las puertas asegura un ascenso y descenso fá-



82 - PARABRISAS CORSA



Conjuntos de suspensión trasero y delantero del aparatejo. Convencionales, pero con la seguridad que confiere lo va comprobado.

Dimensiones del Fiat 1600. Visualmente, sensación de habitáculo grande comparado con las medidas exteriores.

Vista posterior. El Fiat 1600 resulta claramente identificable por una serie de particularidades de diseño que lo hacen diferente y agradable.

FIAT 1600 - FICHA TECNICA

teams to the second	
Motor Cantidad de cilindros Diámetro y carrera Capacidad cúbica Relación de compresión Potencia máxima Carburador Encendido (orden) Avance inicial de montaje Variación manual del avance inicial de montaje Avance automát del distribuidor Avance a depresión Luz de platinos Bujías Luz de electrodos Embrague Trasmisión Puente trasero Relación	Cuatro en línea 78 x 85 mm 1.625 cm3 8,8:1 88 HP a 5.200 rpm Weber DCHD o Solex C 34 PAIA/2 1-3-4-2 10±19 ± 59 21 ± 29 0,42-0,48 mm Marelli CW 240 LP - Champion N9-Y Marelli: 0,5/0,6 mm. Champion: 0,6/0,7 mm Monodisco seco, con comando hidráulico Arbol tubular, en dos secciones, con apo- yo central. La primera sección está uni- da al cambio mediante junta elástica; la segunda está unida a la primera y al puente trasero por juntas cardánicas. Con par de reducción final hipoidal 10:41
Frenos	Hidráulicos, con servo a depresión De disco De campana con zapata autocentrante De mano (izquierda o derecha)
Suspensión	Delantera, Independiente, con brazos osci- lantes, resortes helicoidales, amortiguado- res hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera, eje rígido con elásticos longitudi- nales y amortiguadores como los delanteros.
Dirección Ruedas Neumáticos Dimensiones Largo máximo Ancho máximo Altura máxima Distancia entre ejes Trocha delantera Trocha trasera	De sin fin y rodilio, relación 1:16,4 Lianta 13" x 5" 175 S x 13" 4.267 mm 1.611 mm 1.398 mm 2.505 mm 1.311 mm
Peso (en orden de marcha) Performance Velocidades máximas en cada	1.020 kg 1ª 2ª 3ª 4ª 2 km/h 70 km/h 105 km/h 155 km/

cil, ya que la superficie útil de los vanos de las puertas resulta generosa. El interior —reiteramos—resulta sorprendentemente grande en relación al tamaño total del auto. El capot y el baúl aparecen bastante cortos, comparados con el habitáculo; a pesar de ello, el baúl resulta suficientemente amplio como para acomodar el bagaje de los ocupantes, siempre y cuando ningún ocupante tenga la brillante idea de pretender meter una cama de bronce de dos plazas.

En cuanto a los detalles, han sido cuidadosamente estudiados. Los colores de carrocería combinan armoniosamente con los tapizados. El cierre de las puertas se asegura por medio de manijas que aparecen embutidas. El diseno de las butacas delanteras y el asiento enterizo posterior evita los desplazamientos laterales de los pasajeros, al tomar curvas con cierta velocidad. En las cuatro puertas hay apoyabrazos, y en parte superior, sobre las puertas delanteras y traseras, sostenes para colgar trajes. Aclaramos que ni el riguroso calor estival justifica subir al auto, sacarse el traje y colgarlo en las perchitas. Viajar en ropa interior está catalogado como "Escándalo en la vía pública" v no es redimible por multa.

MOTOR

Como todos los autos del mundo, el Fiat 1600 trae motor. Es un cuatro cilindros en línea, de 1625 cm³. La tapa de cilindros es de nuevo diseño, con cámaras de combustión poliesféricas de alto rendimiento. La potencia lograda es de 88 HP con relación a la compresión 8,8:1. La distribución se efectúa por medio de un árbol de levas, como siempre. El carburador es de doble cuerpo, con apertura de la segunda mariposa a depresión, cebador y bomba de aceleración. Para más datos, consultar la ficha técnica y chau.

UN NUEVO ARGENTINO.,.

...Y todos los que ya existen, más los que están por nacer, indican varias cosas. Por un lado, un nivel de exigencia mayor por parte del público que consume cada vez más y mejores autos; por otro lado, la capacidad de la industria argentina para producir con un nivel creciente de calidad. Para fabricar el 1600 Fiat ha igualado el herramental de su planta de producción al nivel tecnológico que se ha logrado en Fiat-Turin, Para los que guieren un auto lógico, moderno, de tamaño adecuado y performance satisfactoria, Fiat ofrece el 1600. Y aun los malignos se regodean pensando en que los perimidos y desactualizados "autazos" entre los "cuatro-cuatro" y los "milgui" se modernizarán, y será posible ver el año que viene los "mil seis" y los quinientos cuatro" dándose como en la guerra de Secesión... 20 el año que viene seremos todos más buenitos?... ¡Ja!..

sugerencias PARABRISAS



RESORTES DE SUSPENSION

> ALBARINO 627, Tel. 64-2907, Bs. As.





RECTIFICACION DE MOTORES

BANCO DE PRUEBA PARA POTENCIA DE MOTORES





AUTOMOVILES RENAULT

MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL

Ud. está MOLESTO. Su Renault "no anda bien". Otra vez la TORTURA del taller mecánico. Sale caro y PIERDE TIEMPO. Habrá problemas. Conozca "lo nuevo". Venga con su Renault y disfrute. Se acabó la tortura. Sabrá por qué lo decimos. Horario contínuo de 7 a 19.30 horas.

RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913/5673 y 4763 Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

REPUESTOS

RECTIFICACION DE MOTORES RECAMBIO DE CIGUENALES



GRACIELA GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO

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

PARA LA LINEA SIEMPRE LO MEJOR...

Repuestos y Accesorios.

Especialistas en stock comple tos para casas a instalarse.

GRUPOS DE LIMPIA PARABRI SAS CON SUS ACCESORIOS.

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



C. ZUPPIROLI

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



MAREL S. C. A.

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

· AUTOMOVILES CONCESIONARIOS · CAMIONES • REPUESTOS

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

FUNDAS

LIN-TAP y... nada más! OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN									\$	6.950
FIAT 600	8	×	2				ij		S	6.950
RENAULT				40		50	*	40	\$	8.500
DI TELLA									5	8.950
FALCON								+	\$	9.750
RAMBLER	En	1.		Ų.				J	5	9.400
VALIANT						Œ			\$	9.500
Y TOD	AS	L	A	S	1	M	A	R	C	S

CONCORDIA 1410 T. E. 69-1318

(ALT. JUAN B. JUSTO 6200)

PROTECTOR



Una caricia que limpia

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

AVISOS corsificados

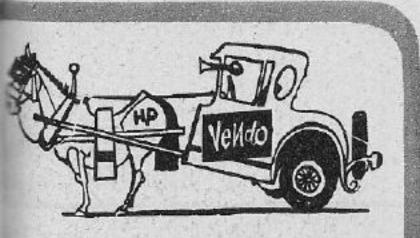
Servicio de avisos clasificados qu PARABRISAS CORSA pone a disposició de sus lectores y también de aquellos p cadores que no lo sean, para vender, con prar o permutar: autos de competició sport, clásicos; nuevos o usados. Adema podrán figurar en este mercado pers accesorios, partes o componentes mec nicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servic de corsificados al ambiente náutico, o decir, para lanchas, motores y demás ch cherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos e esta sección deberán concurrir persona mente a la Redacción de PARABRISA CORSA, L. N. Alem 895, 39 piso, Secció Avisos Corsificados, de martes a vierne

Parabrisas

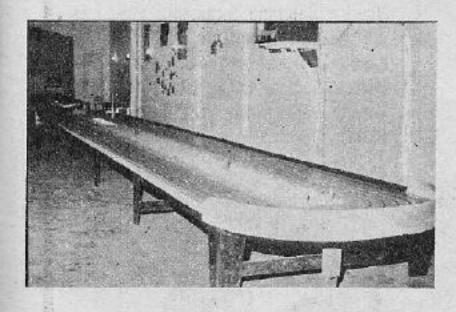
ŝ



horario de 12 a 17 horas. Los avisos cibidos hasta el día jueves inclusive sepublicados en el número de la semana eviente. Se podrán adjuntar con el aviso lografías del objeto ofrecido, reservánse PARABRISAS CORSA el derecho de ublicarlas o no. En caso de hacerse, la serción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar aviso por correo a PARABRISAS COR-A adjuntando el cupón que aparece al e de esta página y el importe, en forma giro postal o bancario a la orden de DITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. em 896, Bs. As. Los cupones con sus prespondientes giros recibidos hasta el jueves inclusive determinarán que el wiso sea publicado la semana siguiente.

IICOMPRO 4L URGENTE!!, modelo 1965, 4 velocidades "Standard", buen estado general. PAGO CONTADO. Dirigirse por carta enviando precio a: C. A. Daurieux, Calle 8 y 40, Guernica - Prov. de Buenos Aires.

PISTA DE AUTOMODELISMO completa, en buen estado, marca "Alfa", de 6 vías y 36 metros de recorrido, constituida por 5 tramos, según ilustración. Incluye 2 trasformadores de alimentación, 6 pulsadores y la correspondiente estructura de madera barnizada. Acepto ofertas y planes de pago, diariamente a partir de las 18 horas, tel. 73-8615. Visitar E. Ríos 176, Quilmes (3 cuadras de la estación).



VOLVO 1960 - PV 544, marchas sincronizadas, 2 carburadores, pintura y tapizado de fábrica, cinturones. Balcarce 407, San Martín.

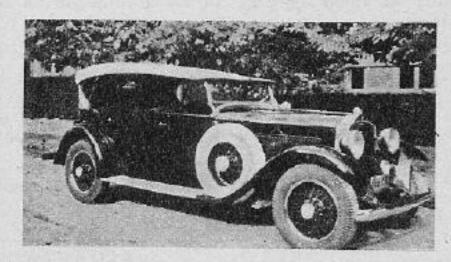
PISTA DE AUTOMODELISMO, vendo, 6 vías, 30 metros de recorrido, completa, funcionando. Verla de 18 a 21 en Zapiola 4134, Capital, tel. 795-9676.

VENDO CAJA PUENTE "PROCH", 4 marchas, totalmente sincronizadas, en muy buen estado. Tratar: Hurlingham Motor Car, Av. Vergara 3335.

FORD T-1927, vendo, como nuevo, \$ 250 mil, calle 2-3030, esquina 1, Mercedes, Buenos Aires, tel. 31-1328.

RURAL PEUGEOT 1963, impecable, vendo; verlo en Balcarce 407, San Martin.

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



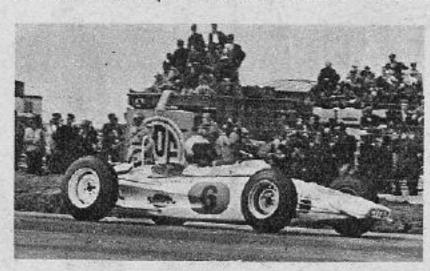
berg, etcétera. Escribir (con datos) a Sam Sherman, 88-08 32ed Ave. E. Elmhurst, N. Y. 11369, USA.

CONCESIONARIO FIAT VENDE, cupé 1500 TM, Anexo "J", motor 0 Km preparado por R. Ballestrini, a estrenar, caja Sáenz, isotorque, doble circuito de frenos Bendix, estado impecable, sin golpes. Totalmente homologada. Varios repuestos nuevos. Precio y condiciones de pago accesibles. Se acepta permuta por auto standard. Tratar: L. Alem 495, Capital.

CHASIS KART, VENDO, buen estado, con eje trasero, base motor, rulemanes oscilantes, puntas de eje, pedales, varillas de freno y acelerador, barra dirección, articulaciones, butaca reclinada, tapizado, tanque de nafta, aceitera. Con o sin ruedas, freno, batería y bobinas. Las ruedas son D'Arminio nuevas con cubiertas "Firestone" nuevas, llamar a tel. 791-6248, Monasterio 1434, Vte. López.

MOTOR CHEVROLET 1951, vendo, completo (lubricación forzada). Caja de velocidades, diferencial (Relación 3,54) y juego de frenos completo, etc. Chevrolet 1947. Documentación en regla, todo funcionando. Sr. Ricardo, Sunchales 750, tel. 59-6839.

FORMULA-4, Carlos Andretta vende su Crespi TULIA 4-BMW, preparación Carlos Ragno. Listo para largar. Poseedor del record oficial para la fórmula en el cir-



cuito Nº 9 del Autódromo Municipal. Precio total: \$ 750.000, hay facilidades. Thames 55, Capital.

VENDO UNICA lancha nueva, casco "J. CLAUDI", motor 225 HP, garantizada. Muy veloz. Instrumental completo. Volante deportivo, tapizado especial. Llamar de 9 a 20, tel. 32-0400.

LANCHA VENDO, casco impecable, motor Ford 100 HP, hecho a nuevo, instrumental completo, llamar de 12 a 19 a tel. 46-2786.

BANCO DE PRUEBA HIDRODINAMOME-TRICO, hasta 350 HP. Con toda su instalación completa, listo para funcionar. Estado nuevo. Vendo o permuto por automóvil. Av. Gral. Paz 13074, tel. 68-3068, Capital.

BLOCK DODGE, 6 cilindros, 48, con cigüeñal, bielas, pistones, árbol de levas, válvulas, bomba de aceite, Tratar: Monasterio 1434, Vte. López, tel. 791-6248.

LANCHAS PLASTICAS, 2,60 metros, para remos o equipadas con motor, volante, etcétera. Véalas en fábrica. Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto al 1550) después de las 17 horas, o sábados todo el día. Próximamente nuevos modelos de 3,60 metros.

CITROEN RALLY; preparamos su Citroën (18 HP) para correr rallies (blindajes, tanques adicionales, equipos especiales, odómetros, tacómetros, etcétera). Rannes Rally, Av. Catamarca 2536, San Justo. Ah... y, por supuesto, lo puede pagar en cuotas. "SUCUNDUM, SUCUNDUM".

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

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

NUMA II C. Listo para largar, sin gomas. Ultima creación de "Cacho" Ruesch, Motor, caja y diferencial. Motor a 0 Km. \$ 2.000.000, o permuto por auto de se-



rie, doy facilidades. JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

TORINO 380 W, "Turismo Anexo J". Listo para largar "Gran Premio", con gomas y todo. Motor 0 Km. \$ 2.000.000. Jorge Ternengo, Bogotá 2791, 59 B, tel. 61-9249.

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



VENTAJITA

de Hernán Albanese, Tío Pujio, Córdoba.

Señores: tengo varias dudas y como no tengo con quién consultarlas me remito a Uds.

1) ¿Qué ventajas -y eventualmente desventajas- tiene el encendido a transistores? Si es mejor que el sistema de encendido tradicional, ¿por qué no se ha generalizado su uso?

R.: La mayor ventaja que tiene el encendido transistorizado, sobre el de tipo convencional, es que preserva el desgaste de los platinos y evita su periódica regulación por innecesaria. Se usan generalmente en automóviles de competición y si su uso no se ha popularizado en los automóviles comunes, es debido principalmente a su alto costo.

El condensador ¿elimina el chisporroteo de los platinos? Me refiero a condensadores especiales o para alta performance.

R.: Volvemos al tema de la pregunta anterior. En el encendido común siempre se produce chisporroteo, aunque sea reducido. Por eso duran tanto los platinos en los sistemas transistorizados, donde ese efecto no se produce.

3) ¿A qué parte del motor va conectado el cuentavueltas en un Renault Gordini? .

R.: Usted no nos aclara si se trata de un cuentavueltas mecánico o eléctrico. De todas maneras nosotros suponemos que debe tratarse de uno de estos últimos, que son los más usados en la actualidad. Su instalación es muy simple, pues bastará llevar un cable a masa y el restante al borne positivo de la bobina.

4) ¿Qué es mejor para adherir las cintas de freno a los patines, pegarias o remacharias?

R.: En nuestra opinión, las pegadas, pues siguen frenando cuando las de remaches ya están rayando las campanas.

5) ¿Podría cambiar la dínamo

de mi Gordini por un alternador?

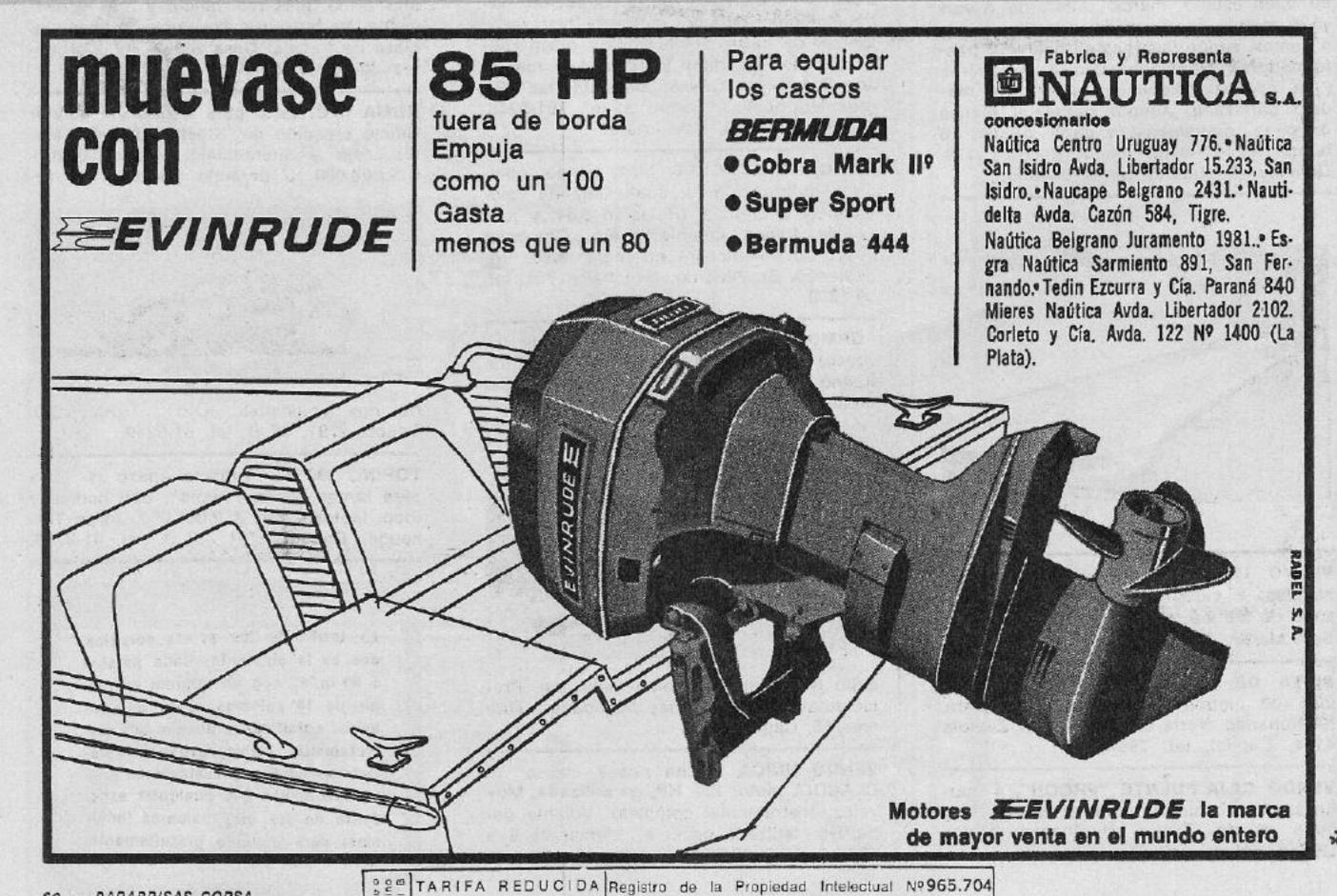
R.: SI, como no. El alternador carga a velocidades del motor mucho más bajas de lo que necesita la dinamo. Por otra parte su costo operacional es infinitamente más bajo, pues al soportar menos fricciones que la dinamo, no necesita periódicos reacondicionamientos.

ESPARTACO

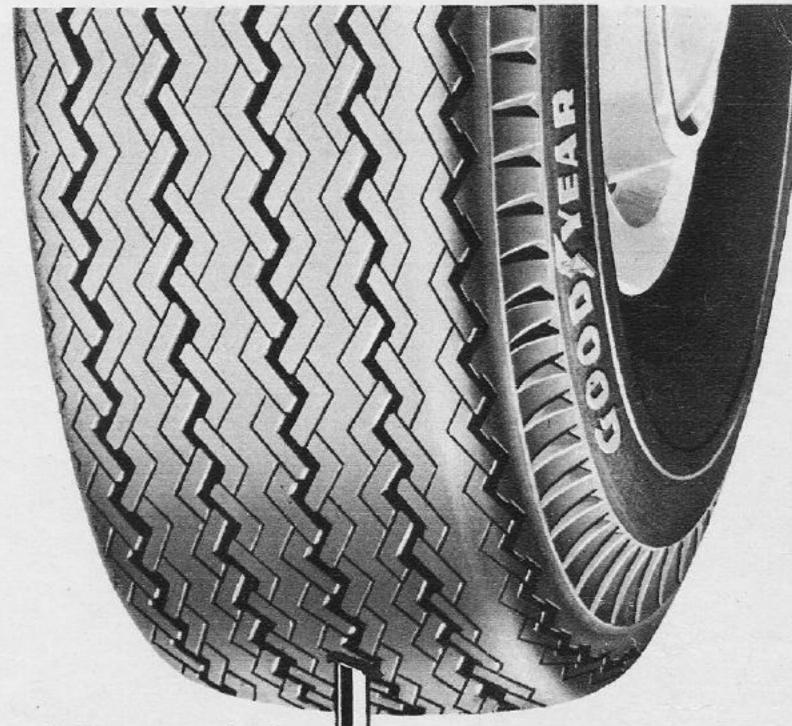
de Carlos A. Ragnini, La Plata.

Señores de CORSA: quisiera que me mandaran o me contestaran en Correo sobre las características de un gladiador 63 ó 64.

R.: Podemos mandarle las características de un gladiador 63 ó 64. Solamente quisiéramos saber si el 63 ó 64 tiene que ser antes o después de Cristo. Le damos las características del Jeep Gladiator, pues suponemos que ésa era su pregunta, Motor seis cilindros; diámetro y carrera: 84,118 x 111,125 mm; capacidad cúbica: 3,707 cm3; relación de compresión: 7,3:1; potencia efectiva: 116,6 HP a 3.800 rpm; tapa de cilindros: en fundición de hierro. Sistema de entriamiento (capacidad): 12 litros. Capacidad de aceite lubricante: 4,75 l; capacidad de combustible: 76 litros. Orden de encendido: 1-5-3-6-2-4; bujías: Auto-Lite A7 o equivalentes. Embrague monodisco seco. Caja de 3 velocidades y retroceso. Puente trasero semiflotante. Suspensión delantera: independiente, a barras de torsión. Trasera a elásticos semielipticos. Amortiguadores hidráulicos en ambos casos. Dimensiones: Altura: 1.710 mm; ancho: 1.966 mm; largo: 4.965 mm; distancia entre ejes: 3.048 mm; trocha delantera: 1.613 mm; trocha trasera: 1.621 mm. Peso: 1.703 kg. Capacidad de carga máxima: una tonelada de las que pesan mil kilos. Puede cargarlo más; el Gladiator tiene sentido del humor . . .







iseguridad antipinchaduras!

¿Cómo? Sencillo como el aire. Cuando un clavo penetra en una Cubierta Sin Cámara Goodyear, su estructura de sellado hermético hace que el material de la cubierta rodee firmemente el clavo evitando repentinas pérdidas de aire. Mientras tanto, usted po-

drá seguir su marcha sin el peligro y molestia de detenerse para cambiar la cubierta. ¡Y... cuestan lo mismo que una cubierta común con su cámara! Cubiertas Sin Cámara Goodyear... donde ellas siguen andando, las cubiertas con cámara piden auxilio.

Varias de las más importantes fábricas de automotores del país las colocarán muy pronto en sus unidades.

G85 cubiertas Sin cámara G00D YEAR

Al Servicio de su Seguridad

AHORA QUE UD. PROBÓ! LO COMPROBÓ!



"...la diferencia
a favor de ISAURA
se notando
en el pie derecho..."

