

CORSA

al 22 de diciembre de 1969

LONDRES - MEXICO: LA GRAN CARRERA
SP: PRIMER AÑO APROBADO
BERTONE A-112: EN BUSCA DEL FUTURO



En la cara iluminada de la luna hay más de 180° de temperatura.

La bandera que dejaron los cosmonautas es de Nylon.



Ya usted qué?

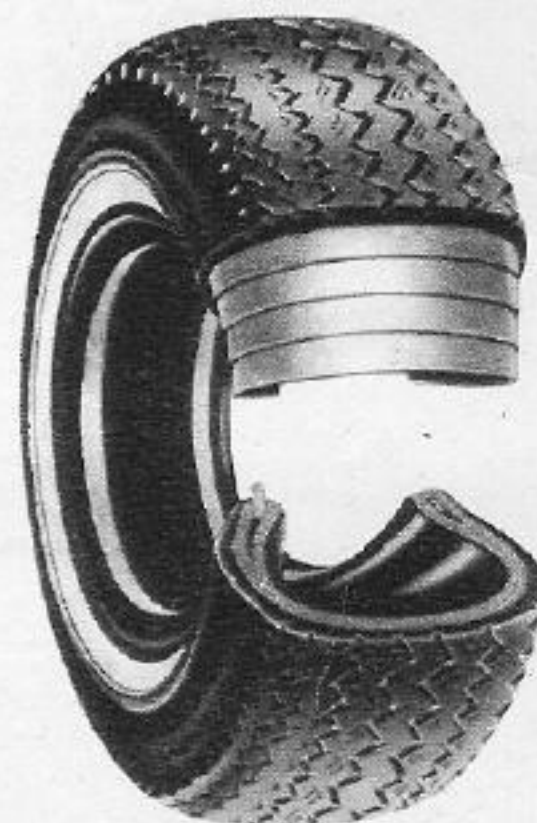
A usted mucho.

El Nylon® tiene mayor resistencia a la temperatura.

Y como la alta temperatura es una de las causas principales de los reventones en los neumáticos, es obvia la conveniencia de usar en su automóvil cubiertas con telas de Nylon.

Neumáticos con telas de Nylon Ducilo.

Mayor resistencia a: altas temperaturas, fatiga y humedad.



DUCILO

® Marca Registrada de DUCILO S.A.I.C.



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. Balsi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

**Parabras
CORSA**

Guillermo Martire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopena

REDACCION

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega,
y César M. 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

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Corrección: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),

Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó

y Helvecia Nessi Lavisce.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos

y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Juan Carlos Hiquis,

Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto

Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Int. Nº 865.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

Hace apenas una semana escribíamos en CORSA sobre la cuestión autódromos en el ámbito nacional. Nos maravillábamos de que un país con baja densidad de población como el nuestro tuviera tantos autódromos permanentes, pero observábamos la falta total de racionalidad en la distribución de los mismos a lo largo de la enorme extensión de nuestro territorio. Existen situaciones muy particulares —tales como San Rafael, Mendoza que pese a su no muy importante cantidad de habitantes, tiene su autódromo ya construido y otro en vías de construcción muy cerca.

Con esto no pretendimos menoscabar ni dejar de apreciar la voluntad tremenda, ni el empuje activísimo de la gente de esas zonas (Maggiolo es otro ejemplo). Estamos muy de acuerdo en destacar el potencial de trabajo y la capacidad de realización y de concreciones de que han hecho gala los empresarios y pobladores de esos lugares, pero hemos criticado de una apreciación general la falta de racionalidad en la distribución geográfica y/o estratégica de escenarios para competencias automovilísticas. Días pasados nos enteramos que la CADAD ha elevado al P. E. nacional una reiteración de pedido para que las autoridades competentes legislen sobre el tema "autorización para la construcción de autódromos". Nos parece muy bien, ya que sólo racionalizando —es decir barajando todas las variables que influyen sobre la cuestión— se pueden obtener resultados que cumplan como se debe la función social correcta a que están destinados. Porque los autódromos no deben ser elementos de lucro o simple recreamiento para unos pocos, sino servir a los núcleos ciudadanos importantes, coadyuvando con la promoción turística de zonas que la necesitan.

G. M.

LAS HORRENDAS JORNADAS DE TRABAJO DE ANDREA VIANINI

¡A ver si hacen una nota periodística —clamó en un momento de ira el director—, antes de que sufra un paro cardíaco por enojo!

Entonces, sin pensar mucho, decidimos hacer la siguiente nota: 24 horas de la vida de Andrea Vianini.

Este proletario inmigrante italiano recibió con su tradicional complacencia la idea y gentilmente nos advirtió que nos preparáramos a mantener un ritmo de trabajo febril. Le restamos importancia a la advertencia diciéndonos a nosotros mismos: "¡Bah, cómo exagera este peninsular!"

Lejos estábamos de suponer lo que nos esperaba.

4.20 de la mañana. Suena el despertador y Andrea Vianini se levanta raudo y veloz (por la costumbre ya se despierta solo cinco minutos antes) para bañarse, vestirse y tomar el café con leche con pan y manteca en aproximadamente diez minutos. Tras ello y siendo ya las 4.30 de la mañana (en invierno se levanta unos quince minutos más tarde) busca en sus ordenados cajones los papeles del día, saluda a su mujer, se fija si llegó el lechero, lee dos diarios a la vez, ensaya palabras

en el idioma del Dante, corre de un lado para otro, pide una comunicación a Paraguay, cancela la comunicación a Paraguay, se pone la corbata, se pone el saco, toma las llaves del auto y sale con un "Ciao" estentóreo.

A las 5 y 10 de la mañana regresa a buscar el portafolios que se olvidó.

Sale a la calle. Primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, cuarta, quinta, cuarta, tercera, cuarta, ese del velódromo y no corta, no corta, no corta... se nos cortó la respiración pero ya pasó.

De las siete a las diez de la mañana habla por teléfono 63 veces. 49 le da ocupado, 12 equivocado, una vez encarga unas facturas al boliche de la esquina y la restante lo llaman de Competición para preguntarle si es cierto que piensa irse a correr a Europa, a lo cual contesta que no sólo piensa correr un Alfa Romeo en la Targa Florio sino que también es probable que corra toda la temporada europea de SP, de Fórmula 1 y de trepadas de montaña, además de algunas carreritas en Can Am y de sus compromisos en la Argentina.

Admirados, seguimos observando.

A las diez y media lo esperan los hermanos Bellavigna para probar un auto, ya que Andrea lo había sugerido para probar unas nuevas cubiertas. Consciente, responsable, gira unas 30 vueltas al circuito, come un sandwich y sigue girando.

—¿Qué más vas a hacer hoy, Andrea? —preguntamos, ya un poco cansados de tanta actividad.

—Tengo que cobrar estos cheques, ir a Chrysler, ir a Ford, ir a Chevrolet, ir a IKA-Renault, pasar un minuto por casa, volver a la oficina, dejar todo arreglado y luego ir a comer para después sí leer unos párrafos de "El Capital", tras lo cual me acuesto a las diez y media de la noche.

—Bueno, vos seguí que nosotros te alcanzamos luego.

Como ven, ya agobiados por no poder mantener ese ritmo enloquecedor, abandonamos y fracasó la nota, ya que, como pudieron observar, jamás salió en la revista. A lo mejor la hacemos en uno de los cinco días de vacaciones que se toma Andrea en el año, para convivir con él 24 horas en La Salada.

COMPETENCIAS NACIONALES

SUSPENDIDA

La competencia de Fórmula 1 que se iba a llevar a cabo en el autódromo Oscar Cabalén de Córdoba. No se conoce hasta el momento si se le otorgará nueva fecha o si por el contrario todo ha quedado en la nada.

POSTERGADA

Por razones de orden pavi-
menteril las 25 Horas de APAT
no se realizarán, como estaba
previsto, este fin de semana.
Habrá que esperar siete días
más para poder presenciar la
primera competencia del Grupo
2 en la Argentina.

MIDGET

Continúa el campeonato de

la especialidad. El viernes por
la noche a partir de las 21 ho-
ras en el Club Atlético Los An-

des y el domingo a partir de
la misma hora en el Velódromo
Municipal.

Algunos de los muchachos sorprendidos en un abastecimiento de H2O en un pasaje del último Gran Premio de Turismo. El desierto no era tal, como lo afirmaron después muchos de ellos.

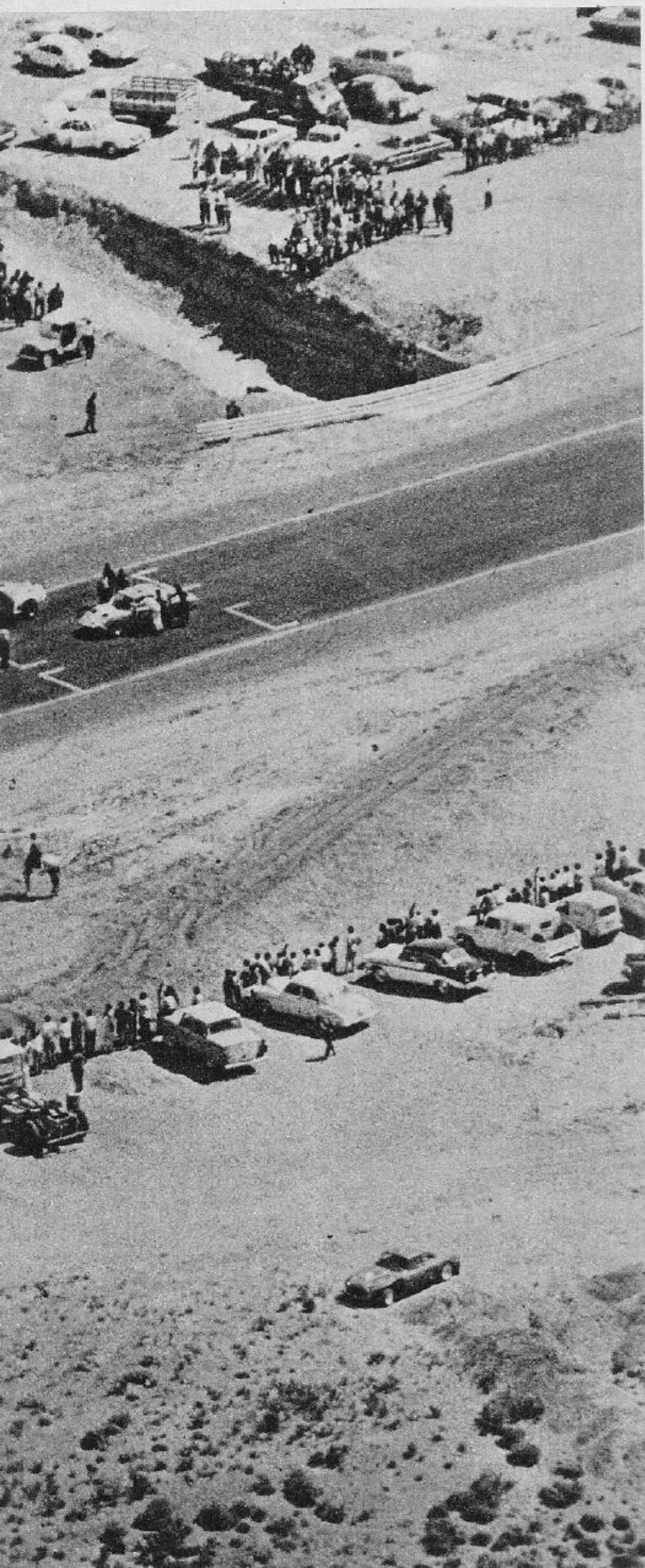


TC EN COMODORO

DI PALMA EN EL PA



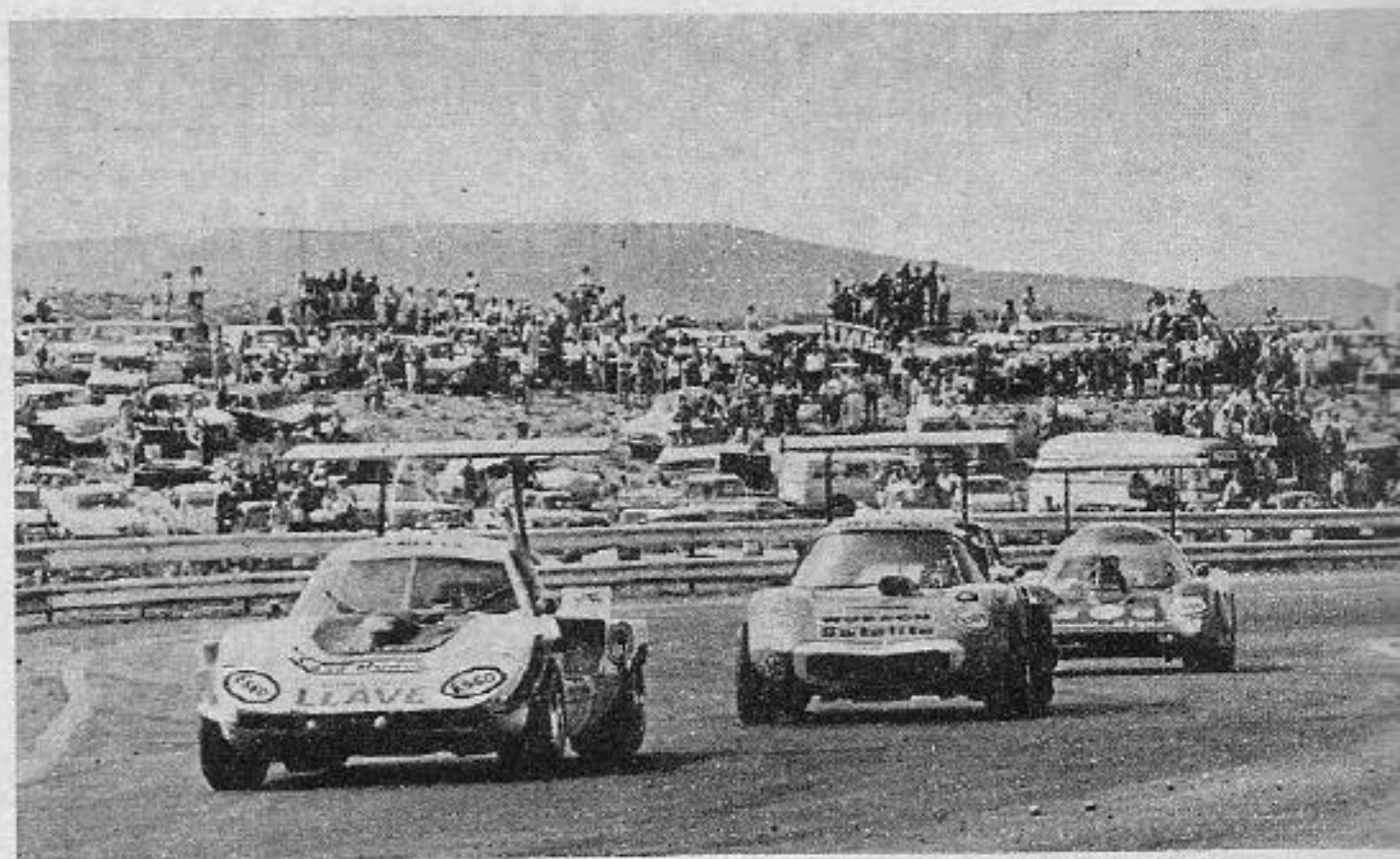
IS DE LOS VIENTOS



Luis Di Palma ganó, como siempre, en forma merecida, pero al mismo tiempo Carlos Pairetti y Jorge Ternengo agregaron unas dosis personales de inmerecida mala suerte. Muy bueno el nuevo circuito

por JULIO PEREZ BALBI y CESAR SORKIN

fotos: HUGO PEREZ CAMPOS



La Lliebre de Di Palma precediendo al Nova de Pairetti y al Halcón de Ternengo. Entre estos tres autos estuvo la lucha.

Gran circuito el de Comodoro Rivadavia. Un verdadero bastión automovilístico del Sur.

En lo que toca a la carrera del domingo pasado, las cosas anduvieron mucho mejor de lo que se podía esperar con solamente cuatro gatos locos que habían firmado la ficha de inscripción. Pairetti, Ternengo y Di Palma anduvieron casi toda la serie juntos, cuidando el auto, viajando en cuatro segundos o más que el tiempo de clasificación. Seguramente los tres se habían puesto de acuerdo para no exigir los autos desde el comienzo y definir todo de la mitad de la carrera en más. En la final pasó más o menos lo mismo, los tres autos juntos durante las primeras 20 vueltas, los tres autos juntos sin preocuparse por otra cosa que mantener el auto intacto para la segunda mitad de la carrera. Entonces cuando la mitad de la carrera llegó, bajaron la zapatilla y ganó Di Palma como todo el mundo se imaginaba. Cacho Franco quedó así sin su subcampeonato. El domingo él y el auto podrían haber andado mucho mejor. En la serie llegó a estar segun-

do hasta que la temperatura empezó a subir demasiado y Cacho levantó pensando en los tres puntos que necesitaba. Cuidó lo que pudo, pero en la final la alegría le duró muy poco; evidentemente el motor quedó muy "fané" luego de la recalentada y se fundió como muzzarella de Las Cuartetas.

ALLEGRO MOLTO VIVACE

El que dijo que la primera serie fue aburrida, es loco. Una vez modificado el tiempo de duración y división de series —de dos batallas a 30 y final a 40 vueltas se pasó a una serie a 20 y final a 40, y no por suma de tiempos— se largó la primera serie con 10 autos en filas de a dos como en la colimba. Ternengo, merced a una largada que no puede definirse como de las mejores, perdió la "pole position", y así fue que la primera vuelta nos trajo a Pairetti en la punta, Di Palma pegadito atrás como "perro 'e sulky", muy cortados

ambos adelante, y detrás Ternengo, Franco y Gastón en dulce montoncito. Encargados de cerrar la peregrinación, y en este orden, Castañón, Villegas, Rey, Gallo y Matías Mujica.

La punta cambió de mano 6 veces en el transcurso de las 20 vueltas repartida siempre entre Di Palma, Ternengo, Pairetti y Franco, que estuvo segundo en la 4ª vuelta, pero que dejó de integrar la vanguardia al poco tiempo. Como para que se den una idea de las posiciones ocupadas por los tres punteros durante el transcurso de la serie, pueden leer las siguientes sabias palabras: 1ª vuelta: Pairetti, Di Palma, Ternengo, y detrás Gastón y Cacho Franco.

2ª vuelta: mismas posiciones, pero con Cacho delante de Gastón. 3ª vuelta: Di Palma, Pairetti y Ternengo. Detrás formando montón, el resto con Perkins y Franco como intermediarios entre vanguardia y retaguardia. En la cuarta vuelta, y con Di Palma como puntero, Cacho Franco asciende al segundo puesto, alternándose detrás Ternengo y Pairetti. El minuto veintiséis segundos de la clasificación no se vio por ninguna parte, ya que el tiempo medio de giro no bajó casi nunca de 1m30/1m34s. Y el cuarto puesto de Pairetti se explica si se le pregunta a Pepe Gallo cómo hay que hacer para taponar sin dificultades. Pairetti se vio obligado a andar largo rato en la segunda zona de mixtos por obra y gracia de Pepe Gallo.

Ternengo puntero en la quinta vuelta. Y Di Palma de la sexta en adelante para no abandonarla más hasta la finalización de la serie. A esta altura, la distancia entre Di Palma, Pairetti y Ternengo se medía en años luz con respecto al resto de clasificados para largar la final a 40 vueltas.

ANDANTE CON MOTO... (LA FINAL)

...y eso era lo que esperaba el público. Di Palma, Pairetti y Ternengo tenían sus automóviles en inmejorables condiciones. Franco aparentaba estar con su auto virgen y Gastón podía llegar a dar el zapazo en cualquier momento. Esas cartas comenzaban a jugar. Di Palma, Pairetti y Ternengo anduvieron juntos las primeras 20 vueltas, mitad de carrera; tal cual como lo habían hecho en la serie. Cuando llegó la vuelta 21ª y había que empezar a darle, la cosa estaba así: Di Palma sin novedades haciendo señas inentendibles a su box. Pairetti perdía tiempo porque la bomba de nafta no chupaba bien. Y Ternengo rompió el parabrisas cuando marchaba con muchos problemas en la caja de velocidades. Por eso y por su CALIDAD, Di Palma se mandó a mudar y marcó el record de vuelta en la 27ª y le sacó mucha ventaja a su rival. Ternengo incluso no recibió la bandera a cuadros pero la ventaja que le llevaba a Pairetti le alcanzó para no perder el segundo puesto.

RAFAGUITAS DE VIENTO (CHIMENTOS DE VIERNES)

Primer contacto con la pista. Construida en tiempo record —78 días— gracias al esfuerzo privado del Auto Moto Club Comodoro Rivadavia. Un circuito trabado pero

veloz, con alguna curva muy poco peraltada, otras no peraltadas bastante mentirosillas ellas y un restante grupo de virajes muy veloces. Como para ubicarse en las perspectivas que el viernes palpitaban algunos, transcribimos pronósticos: Gastón Perkins, promedio calculado para la carrera 150 km/h.; Carlos Pairetti: 160 km/h.; Beto Castañón: 155/160 km/h.; capataz de estancia: ¡¡uy, como disparan...!!; gentes allegadas a la construcción del circuito: 165 km/h.; un charlatán no identificado: 220 km/h.; como puede verse, coincidencia de pronósticos, salvo el charlatán.

Al volante del Chevitú, Norberto Castañón. El auto es actualmente propiedad de José María Goyeneche, quien solicitó a Castañón tuviera el auto en la carrera de Comodoro. Debut de Beto en TC, y además primer contacto con el auto, que estuviera hasta hace poco en poder de Jürgen Nathan. Mecánica a cargo de Bernardo Pérez. Castañón conforme con el auto (aceleración y tenida) y disconforme con el peso a la hora de frenar...

POCITOS DE ORO NEGRO (CHIMENTOS DE LA 1ª)

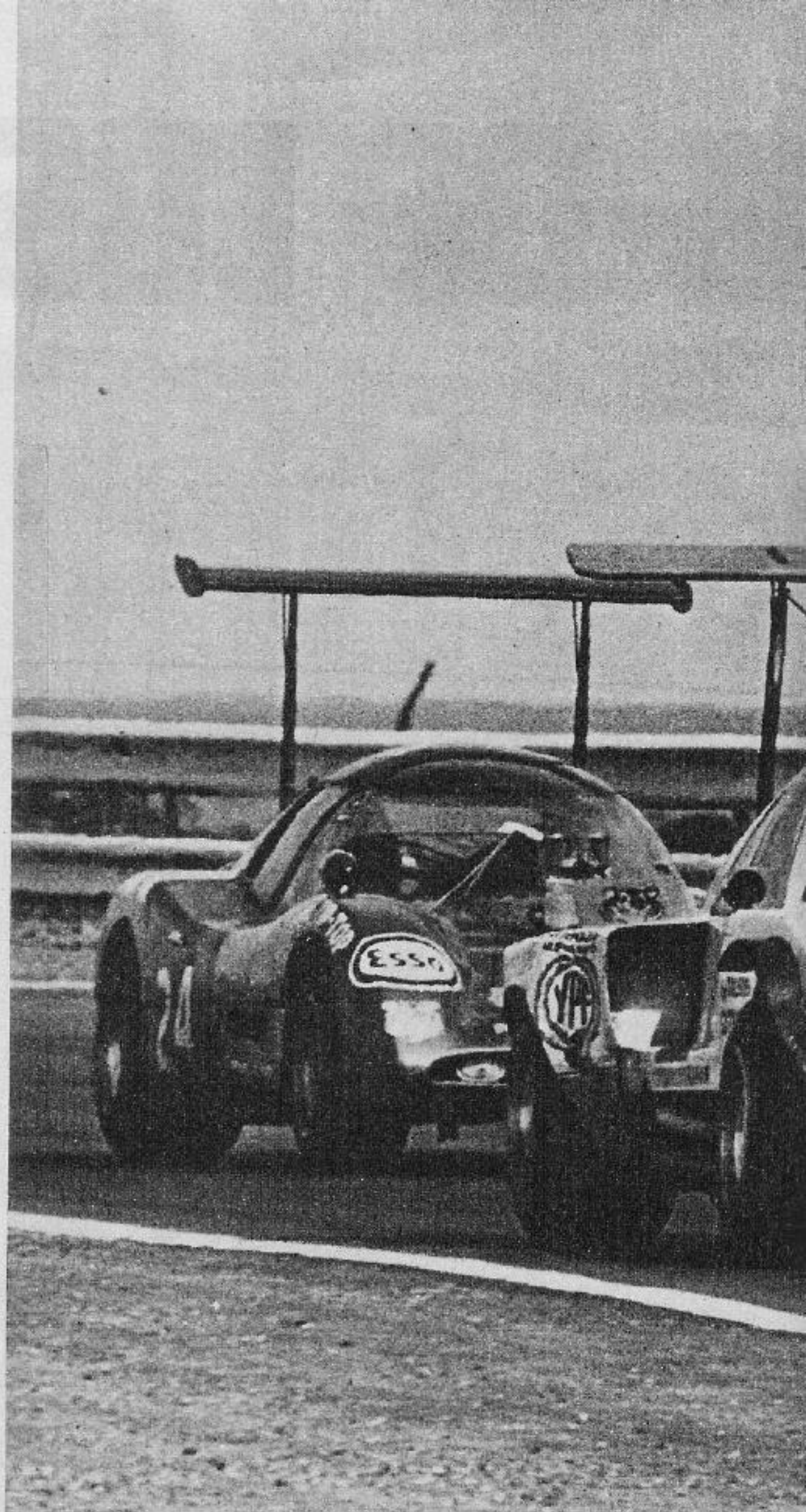
Cacho Franco se entrenó a bordo de la Liebre de Gastón, y Gastón en la de Cacho. O mejor dicho, Cacho a bordo de la Liebre de Gastón y Gastón a bordo de la Liebre de Gastón... porque las dos Liebres son de Gastón, ¿no?

Los vientos son cosa de locos en Comodoro. El jueves soplaban ráfagas de 120 km/h. El viernes, al descender del Bac One Eleven, no se pudo abrir la puerta delantera, debiendo bajar todo el pasaje por atrás, a causa de viento. Según habitantes de la ciudad, día tranquilo con respecto a vientos... El viernes 12 se cumplía el primer aniversario de un viento de 300 km/h. No soplás nada, Gorosito Eolo....

El Auto Moto Club Comodoro Rivadavia ya solicitó fechas para el año próximo; en abril, SP, F1 y F2. A mediados de año, TM (todas las categorías). Para fines de año, TC. CADAD concedería Fórmula B.

Castañón cortó en el transcurso de la primera serie dos correas de ventilador que fueron motivo de sus únicas ocho vueltas. "Hay que correr en auto propio; no es lógico que en un auto de carrera se corten dos correas", Castañón dicit. "Es un auto que anda, pero no se puede pretender nada si no se está encima del auto siempre".

Ternengo sufrió calor dentro del auto, de manera que Ponello decidió cortar el vidrio lateral para hacer una tomita refrigerante. Muy afecto a este tipo de cortes, el constructor cordobés dudó seriamente entre la utilización de Poxipol o alambre para la reforma. Ambos elementos son parte vibran-



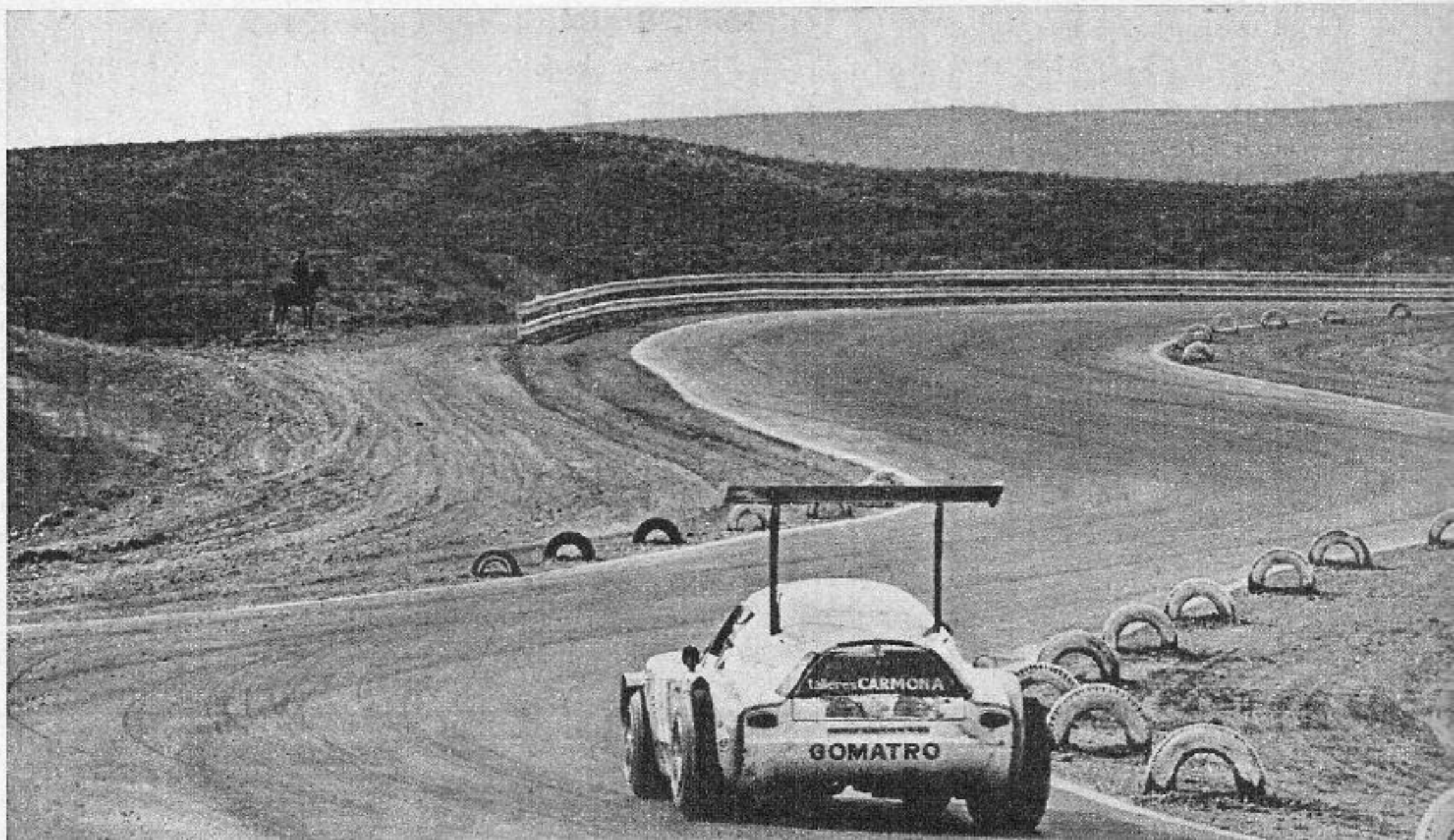
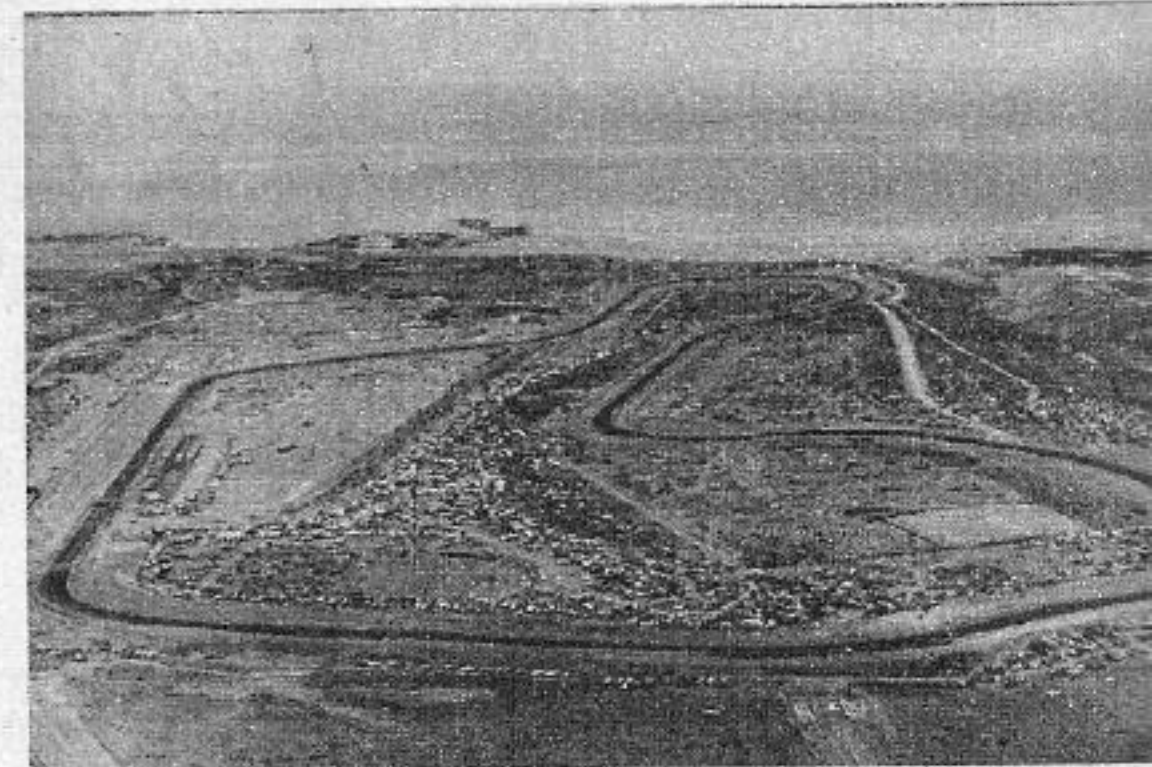
Duelo al sol y al viento. Di Palma (Liebre ahora blanca) y Ternengo se disputan la primacía en un mano a mano digno de verse y... escucharse.

Esto pasó el sábado. Héctor Rey con su Torino Varela-Tornado con mecánica de Zurlita venía dando unas vueltitas con su remozado aparato. Después sucedió lo que se ve en la foto de abajo. Chocó contra el guard-raíl y quedó así montado. ¿Cómo? Ni al amigo Rey lo debe saber...

Abajo, izquierda: El famoso y nunca bien ponderado Chevytú. Esta vez fue Norberto Castañón el que lo condujo en la carrera de Comodoro. No tuvo mayor suerte, aunque quedó satisfecho con el auto.

El autódromo General San Martín de Comodoro Rivadavia es uno de los nuevos trazados que se constituirán en poco tiempo en factor de atracción de zonas anteriormente olvidadas.

Nove Naranja de Carlitos Paíretti. Tuvo problemas y no pudo trepar más allá del tercer puesto. Como se ve, pista ancha la de Comodoro.



te en el desarrollo de nuestro automovilismo.

Casi al finalizar la serie, la Liebre de Franco comenzó a echar blanco humo por los caños ad hoc. Con la presión de aceite totalmente abajo, se dispuso a cambiar la junta de la tapa para largar la final sin fumatas molestas.

El campeonato de desaseados pierde un valor: Luisito Di Palma se presentó en la largada con un buzo antiflama tan limpio que se hubiera podido tomar la primera comunión con él. Lástima, porque se perfilaba como ganador del campeonato de "Mr. Chiquero".

Al promediar la segunda vuelta, el primer parabrisas roto de la tarde: Mujica, que venía último, perdió el fino cristal de Baccarat delantero. Sería el único de la primera serie, digno de tener en cuenta, si se hubiera podido apreciar la cantidad de piedra suelta que había en la pista.

Quejoso Pairetti por el aceite desparramado en las curvas. El Matto, hombre de River pero socio de Marzolini, Rattín y Cía. en sus negocios, se hacía avisar por medio de una pizarra, desde boxes, el resultado del partido (muy importante para la vida institucional del país).

(CHIMENTOS DE LA FINAL)

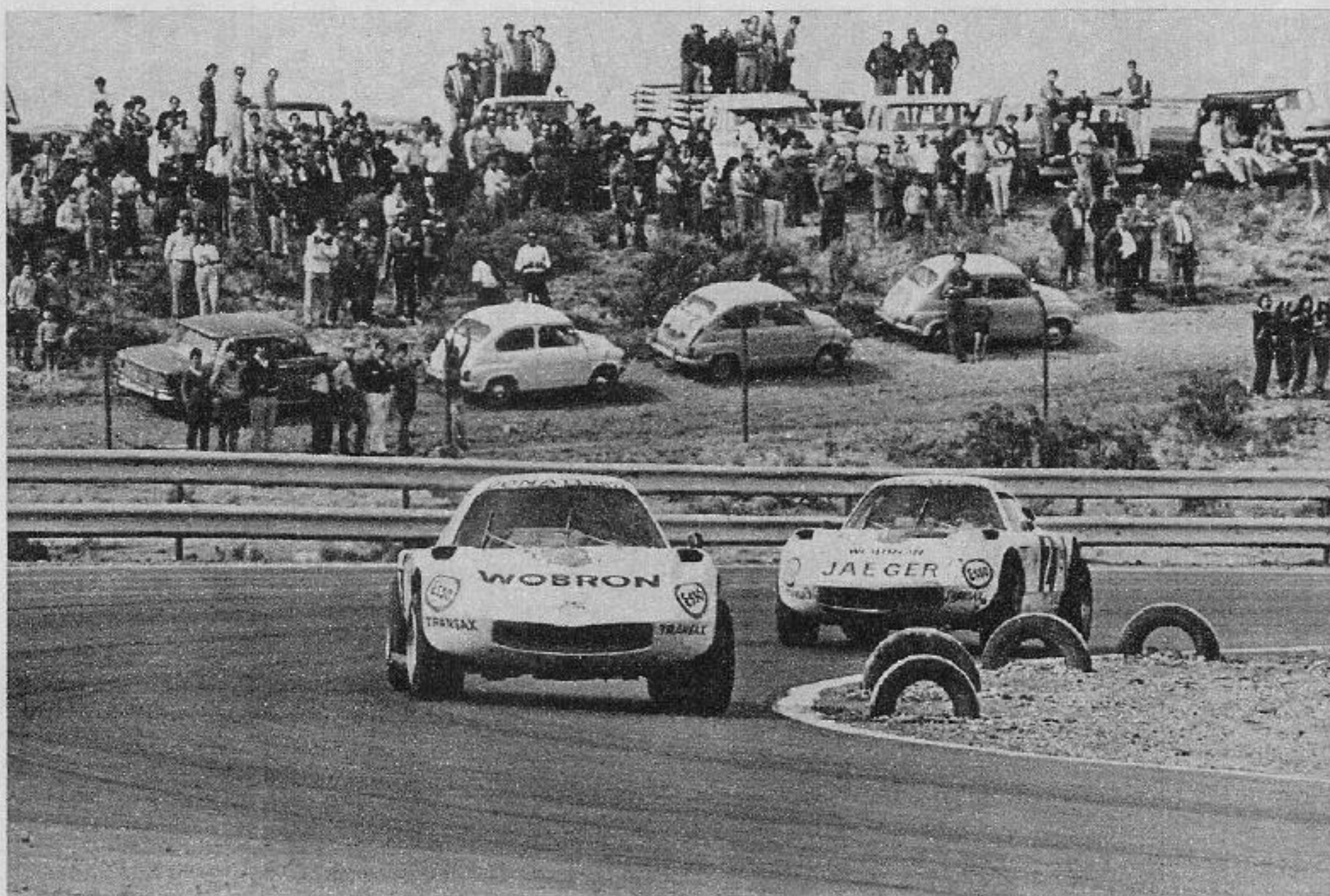
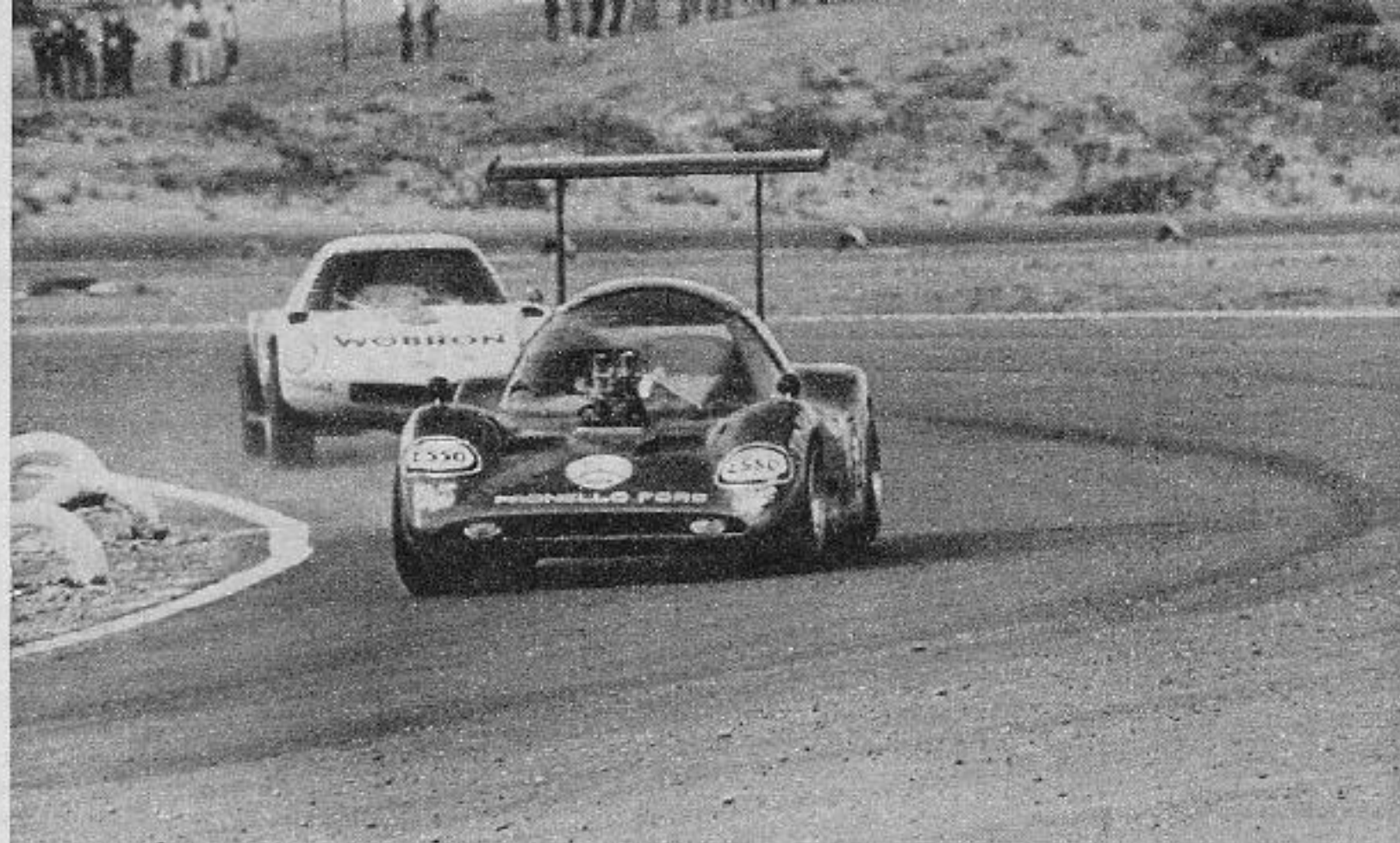
Carlos Pairetti corrió con acompañante. Pese a que la carrera era de circuito, el Laucha Ríos depositó su larguísima osamenta en la butaca de la derecha del Nova Naranja. Pairetti así lo quiso. El Nova no tiene carácter seco, por lo tanto levanta temperatura que da calambre y el Laucha (¡trabaje, negro!) tendría que mover la bomba. Especialmente en estos csaos cuando la carrera es larga y la temperatura externa muy alta. Al calentar mucho el aceite hace espuma, más fácilmente pierde viscosidad y la presión de aceite se viene abajo. Entonces ahí viene el trabajo del acompañante: bombear de vez en cuando medio litro de aceite.

Cacho Franco se perdió el subcampeonato. Durante el plazo permitido para arreglar las máquinas luego de la serie inicial, tuvieron que cambiar la junta de la tapa de cilindros. (Luisito Di Palma trabajó como un loco en el auto de Cacho Franco pero todos los esfuerzos fueron estériles porque en la final se fundió todo lo que había sufrido recalentamiento de la primera serie).

Importantísimo destacar los servicios del aeroclub 13 de Diciembre de Comodoro Rivadavia. Los pilotos y avioneta sirvieron de nexo entre el autódromo y el aeropuerto de la ciudad para enviar nuestro material desinteresadamente. Gracias también a Pato Venter y su barra y a la Kombi que pusieron a nuestra disposición. El cordero estaba riquísimo, Gordo.

Jorge Juan Ternengo realizó una labor meritoria con el Halcón Pronello-Ford F-100. Su segundo puesto detrás de una saeta como Di Palma así lo demuestra. Con una puesta a punto más exigente, piloto y auto están para cualquier cosa.

El equipo de Gastón fue a Comodoro buscando el subcampeonato de TC y Cacho Franco se quedó sin esa satisfacción. Gastón, en cambio, ya campeón, se ubicó cuarto detrás de Pairetti.



AUTODROMO GENERAL SAN MARTIN (3,764 km) COMODORO RIVADAVIA TURISMO DE CARRETERA - 14/12/69

CLASIFICACION

1ª Serie (20 vueltas)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	15	Di Palma, Luis Rubén	Liebre IIB-Tornado	30m50s8	20
2º	24	Ternengo, Jorge J.	Pronello-Ford F-100	30m52s3	20
3º	1	Pairetti, Carlos A.	Liebre III-Chevrolet	31m08s2	20
4º	2	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado	31m39s8	20
5º	13	Franco, Oscar M.	Liebre III-Tornado	31m39s8	20
6º	17	Villegas, Adrián	Liebre I½-Tornado	32m08s3	19
7º	5	Rey, Héctor	Torino Varela-F. Back	32m08s3	19
8º	49	Mujica, Matías	Liebre I½-Tornado	31m07s8	16
9º	6	Gallo, José	Chevrolet Cupé F. Back	27m 5s	15
10º	7	Castañón, Norberto	Chevytú	22m34s6	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,427 km/h.

RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma en la 18ª con 1m29s6/10 a 151,232 km/h.

2ª Serie (40 vueltas)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	15	Di Palma, Luis Rubén	Liebre IIB-Tornado	1h00m11s1	40
2º	24	Ternengo, Jorge Juan	Pronello-Ford F-100	0h59m03s8	39
3º	2	Perkins, Gastón	Liebre III-Chevrolet	1h00m32s1	39
4º	17	Villegas, Adrián	Liebre III-Tornado	1h00m55s5	39
5º	5	Rey, Héctor	Liebre I½-Tornado	1h01m29s1	37
6º	1	Pairetti, Carlos A.	Torino Varela-F. Back	1h00m33s1	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 150,097 km/h.

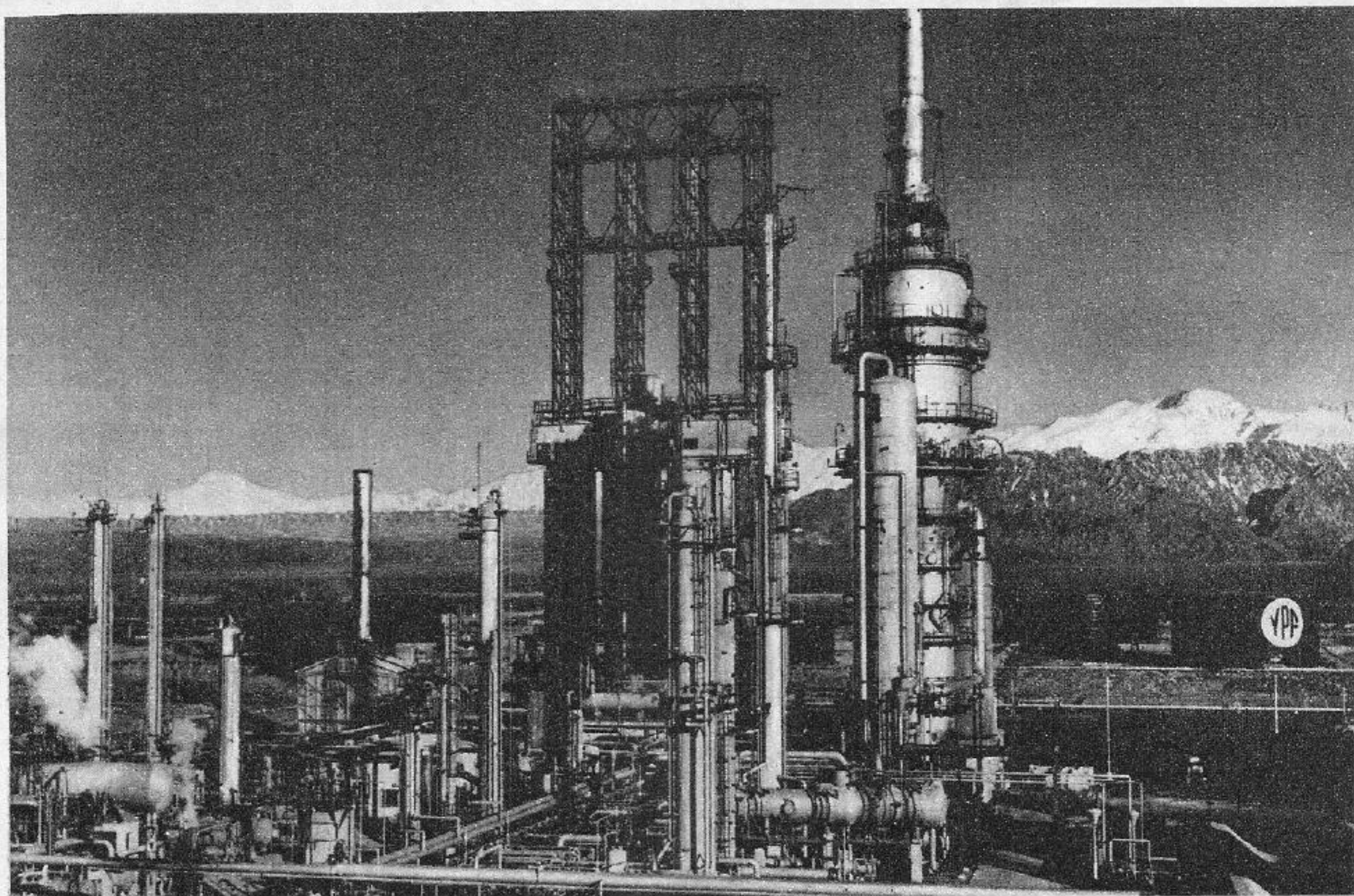
RECORD DE VUELTA: Luis R. Di Palma en la 27ª vuelta con 156,290 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1º	Perkins, Gastón	30,50
2º	Emiliozzi, Dante	18
3º	Franco, Oscar M.	15
4º	Pairetti, Carlos A.	13
5º	Faraoni, José M.	11
6º	Bonanno, Ricardo	9
7º	Rondelli, Norberto	9
8º	Malnatti, César H.	8
9º	García, Mauricio	7
10º	Larriestra, Bautista	6
11º	Urruti, Federico	5
12º	Manzano, José	3
13º	Rodríguez Canedo, E.	3
14º	Tempone, Antonio	3
15º	Di Palma, Luis R.	3
16º	Reutemann, Carlos	2
17º	Scaramella, Rogelio	2
18º	Ternengo, Jorge J.	2
19º	Galbato, Carmelo	1
20º	Gradassi, Héctor L.	1
21º	Villegas, Adrián	1

Usted y su automotor hicieron las destilerías más grandes y modernas del país

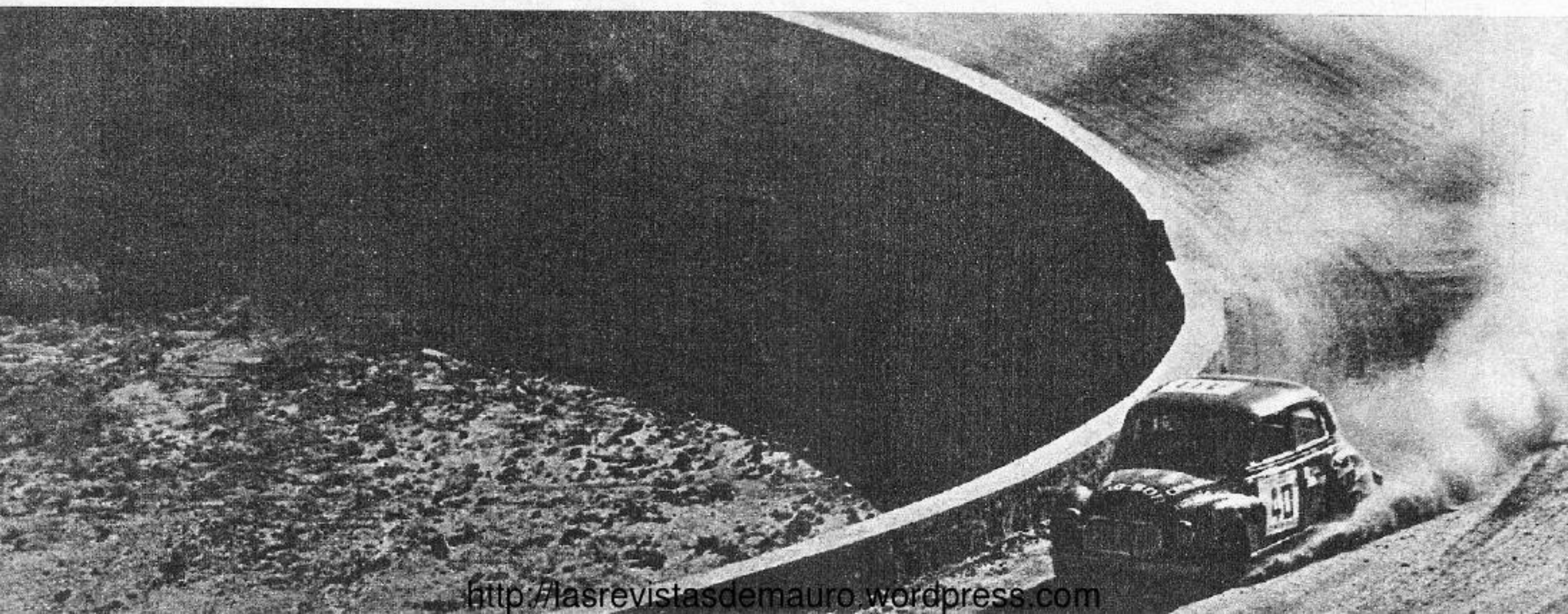
Estas importantes obras, que representan cuantiosas inversiones en el país, las construyó Y.P.F. en las provincias de Buenos Aires, Mendoza, Neuquén, Salta y Santa Fe, sin aportes del Tesoro Nacional, para proveer al consumidor naftas y lubricantes de la más alta calidad.





V. Carlos Paz · M. Clavero · V. Carlos Paz

MAYORGA, NOMBRE FUERTE EN LA MONTAÑA

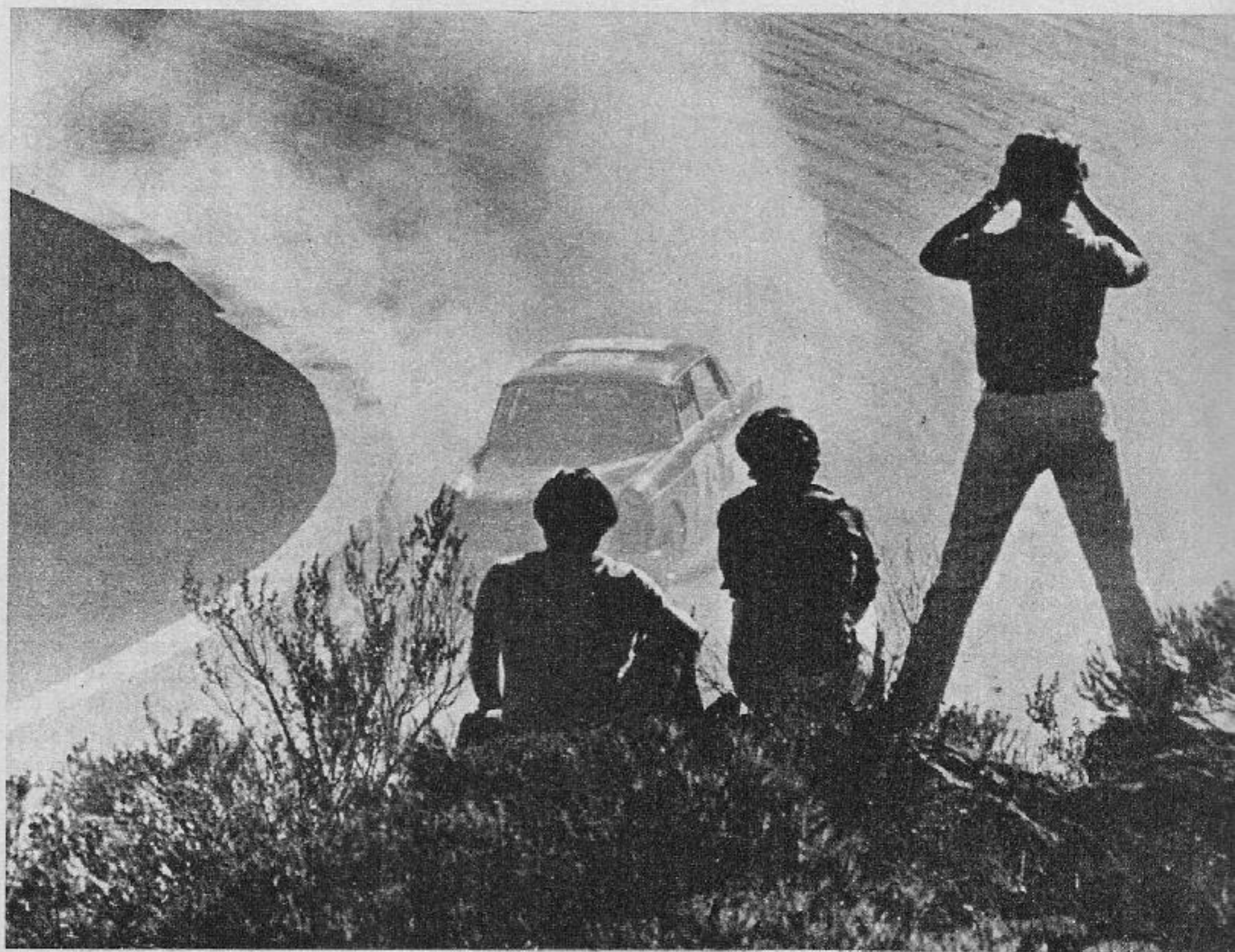




Tomaditos de la mano, exteriorizando el triunfo completo del equipo Coelho, llegan Paco Mayorga y Cocho López, primero y segundo, respectivamente.

Fue espectacular Pirin Gradassi. El Auto Unión volvió a zumbir en sus manos. El sábado a la noche cambiaron una bieja y el domingo mató en la Pampa de Achala.

Cocho López envuelto en una nube de polvo y viajando rápido en la montaña. Pegadito a la cuerda, Cocho anduvo fuerte y bien y rompió con una racha de malos resultados.



Con y sin Rodríguez Canedo -que abandonó en el tramo de vuelta- Paco Mayorga manejó como se debe para ganar escoltado por Osvaldo López. Pero los aplausos y el entusiasmo del público se elevaron a Gradassi, que, a bordo de su Auto Unión, ganó la categoría en forma sensacional

por GERMAN SOPERÁ

fotos: NILO SILVESTRONE

Carlos Paz tiene el lago, el esquí acuático, los boliches con deliciosas niñas y todo lo que hace a un lugar super agradable, sobre todo cuando hace calor. Pero probablemente el verdadero Carlos Paz, el más auténtico de todos, es el que se vive cada vez que los autos de carrera aparecen en sus calles haciendo ruido, cuando las pick ups de auxilio van a buscar bidones de nafta a la tradicional "Mosconi" y cuando pilotos, mecánicos y amigos se reúnen a comer en las parrillas de la ruta 20 tratando una y mil veces los temas de siempre: cubiertas, relaciones de cajas, diferencial, gicleurs y todo lo demás.

Hacia rato que no se daban esas características y sobre el filo del fin de la temporada la gente de Carlos Paz tuvo el acertado tino de organizar nuevamente la tradicional trepada de Carlos Paz a Mina Clavero, ida y vuelta. Una de esas carreras que todos quieren correr y que se deberían hacer más a

menudo para saber *quién es quién* en este asunto de correr en auto.

La clasificación no tuvo nada que ver con lo que es la carrera en sí, porque el circuito Santa Rita del Lago es un pequeño trazado de tierra que no se identifica mucho con el camino de montaña que se recorre en la carrera. Pero bien sabemos que no hay muchas soluciones para esto. No se puede obstaculizar un pedazo del camino el día sábado para determinar mediante un sistema que podría ser el de trepadas de montaña cuáles serán los tiempos que ordenarán la partida del domingo. Por lo tanto lo único que se puede hacer es usar lo que se tiene, si bien se podría arreglar un poquito para que no fuera tan peligroso.

Pues bien. En Santa Rita del Lago, el sábado, Eduardo Rodríguez Canedo consiguió el mejor tiempo y el consiguiente número 1 con una cupé Fiat pintada ahora de celeste metaliza-

do para evitar confusiones con el anterior rojo oficial. Por su parte los Peugeot del nuevo equipo Coelho son totalmente negros, muy sobrios, y también desmienten con sus colores alguna relación con lo que antes eran Peugeot oficiales. Sobre esos dos Peugeot se ubicaban Paco Mayorga y Cocho López. Paco logró el segundo tiempo de clasificación a despecho de dos bujías inadecuadas que lo molestaron con un leve e intermitente rateo. Cocho López tardó un poquito más que Paco para la vuelta y parecía que de todas maneras se llevaba el número tres en la largada. Pero no. Ya sobre el final apareció un Peugeot naranja, del tucumano Blasco (ganador de la carrera de Jujuy, la semana anterior) que se reveló como una amenaza potencial respetable y le empató el tiempo a Paco Mayorga.

En la categoría chica el auto más rápido fue el de Emilio Parisi seguido por el de Carlos Monguzzi y el de "Cano-Acosta",

CARLOS PAZ - MINA CLAVERO



Con el auto cruzado pero bajo control, Paco Mayorga busca segundos en cada curva. Anduvo muy fuerte mientras peleaba con Canedo y luego levantó el ritmo para ganar con comodidad.



"Epsilon" terminó detrás de Gradassi luego de dos etapas muy bien corridas. El ingeniero Céspedes la pensó con la cabeza.

en el cual, aunque no corría Acosta sino Oyola de acompañante, se había anotado con el mismo seudónimo del Gran Premio para aspirar al campeonato. Con el número 40, bastante atrás, quedaba el Auto Union de Pirin Gradassi, que después de años volvió a su primera marca de los triunfos importantes.

DOMINGO: PRIMER TRAMO

La expectativa lógica era ver qué pasaba entre Canedo, Mayorga y Cocho López, pero sobre todo entre los dos primeros. Como el camino estaba muy bueno y se largó con 30 segundos de intervalo entre auto y auto los primeros prácticamente no se molestaban entre sí y los tiempos denotaban a la perfección quién andaba más ligero.

Se subió muy rápido. Canedo y Mayorga en sus estilos vehementes, espectaculares y veloces, escaparon de los demás sin sacarse entre ellos ni un milímetro de ventaja. En algún momento era Canedo el que punteaba por tiempo y al instante era Ma-

yorga. Las diferencias eran de 1 ó 2 segundos y por lo tanto los dos seguían pata y pata rumbo a Mina Clavero. Después de casi 40 minutos de carrera, Cocho López había perdido 1 minuto y segundos con respecto a los dos punteros. Blasco, que asomó, se había retrasado y lo propio aconteció con Ahumada, conocedor consumado del trayecto, que paró a cambiar ruedas en dos o tres oportunidades.

Pero lo grandioso venía de atrás. Con el número 40 y haciendo sonar a la perfección al agudo motor dos tiempos, Gradassi volvió a sus heroicas épocas del Auto Union. Pasó 25 autos en la ruta y punteaba la clasificación por tiempo a despecho de todo el resto de Renault veloces (Parisi, Monguzzi, Cano, Rizzuto). En la memoria de Pirin se conservaban muy fresquitos los recuerdos del AU y lo manejó como si nunca se hubiera separado de él para conducir autos muy distintos como los que corre habitualmente en la actualidad.

El promedio se mantuvo en todo momento por encima de los setenta km/h y cuando se

ALBERTO ROGGERO

En momentos en que se dirigía a la largada de la Carlos Paz-Mina Clavero sufrió un accidente fatal el volante entrerriano Alberto Roggero al embestirse de frente con la cupé Fiat 1500 del volante Juan Carlos Gómez. A consecuencias del encontronazo dejó de existir prácticamente en el acto el volante entrerriano, mientras su acompañante, Jesús Roggero, uruguayo, de 22 años y residente

en Entre Ríos, fue llevado a un hospital de la zona, dejando de existir poco después.

La personalidad de Roggero era vasta y muy conocida en el ambiente del zonal entrerriano. Sus dotes como volante corrían parejas con las que ostentaba como hombre, y su persona era querida en todos los ambientes. Con Roggero desaparece un gran valor del automovilismo y un caballero del deporte.

PREMIO DE LA MONTAÑA

VILLA CARLOS PAZ - MINA CLAVERO Y RETORNO

Recorrido total de dos etapas: 190,800 km

Organizó: Auto Moto Club Carlos Paz - 14/12/69

CLASIFICACION

Segunda Etapa (Mina Clavero-Villa Carlos Paz - 95,400 km)

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	40	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	1h20m33s
2º	7	Monguzzi, Carlos	Renault 1093	1h21m36s
3º	26	Marassa, Oscar	Renault 1093	1h21m51s
4º	9	"Cano-Acosta"	Renault 1093	1h22m27s
5º	64	"Epsilon"	Renault 1093	1h23m14s

Promedio del ganador: 71,71 km/h.

Clase "B" (De 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³)

1º	1	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500 Cupé	1h16m21s
2º	2	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	1h16m33s
3º	4	López, Osvaldo	Peugeot 404	1h18m25s
4º	21	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 Cupé	1h25m19s
5º	13	Carretero, Miguel	Fiat 1500 Cupé	1h26m43s

Promedio del ganador: 74,940 km/h.

Primera Etapa (Villa Carlos Paz-Mina Clavero - 95,400 km)

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

1º	40	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	1h22m43s
2º	64	"Epsilon"	Renault 1093	1h23m16s
3º	17	Rizzuto, Juan Carlos	Renault 1093	1h25m37s
4º	5	Parisi, Emilio	Renault 1093	1h28m04s
5º	23	Santamaría, Raúl	Auto Union 1000 S	1h29m22s

Promedio del ganador: 69,192 km/h.

Clase "B" (De 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³)

1º	6	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	1h19m32s
2º	4	López, Osvaldo	Peugeot 404	1h20m35s
3º	2	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	1h21m05s
4º	13	Carretero, Miguel	Fiat 1500 Cupé	1h26m31s
5º	43	Mari, Juan	Peugeot 404	1h26m39s

Promedio del ganador: 71,640 km/h.

CLASIFICACION GENERAL

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

1º	40	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	2h43m16s
2º	64	"Epsilon"	Renault 1093	2h46m30s
3º	17	Rizzuto, Juan C.	Renault 1093	2h51m00s
4º	9	"Cano-Acosta"	Renault 1093	2h51m41s
5º	5	Parisi, Emilio	Renault 1093	2h53m03s

Promedio del ganador: 70,118 km/h.

Clase "B" (De 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³)

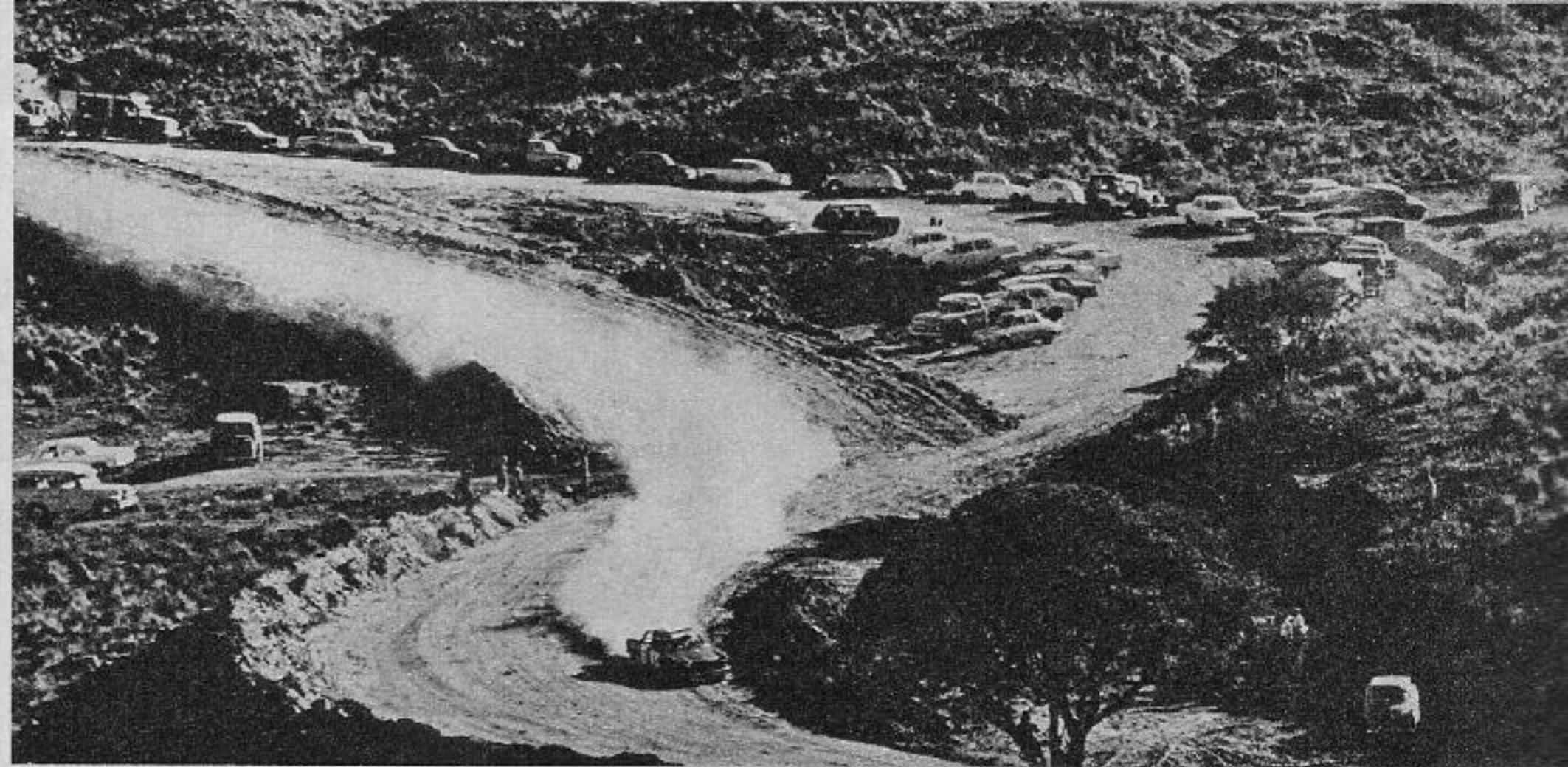
1º	2	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	2h37m44s
2º	4	López, Osvaldo	Peugeot 404	2h39m00s
3º	21	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 Cupé	2h52m09s
4º	13	Carretero, Miguel	Fiat 1500 Cupé	2h53m14s
5º	15	Alladio, Lewis Ramón	Fiat 1500 Cupé	2h57m40s
6º	6	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	2h58m11s

Promedio del ganador: 72,573 km/h.

25 HORAS: SUSPENDIDA PARA EL 27 - 28

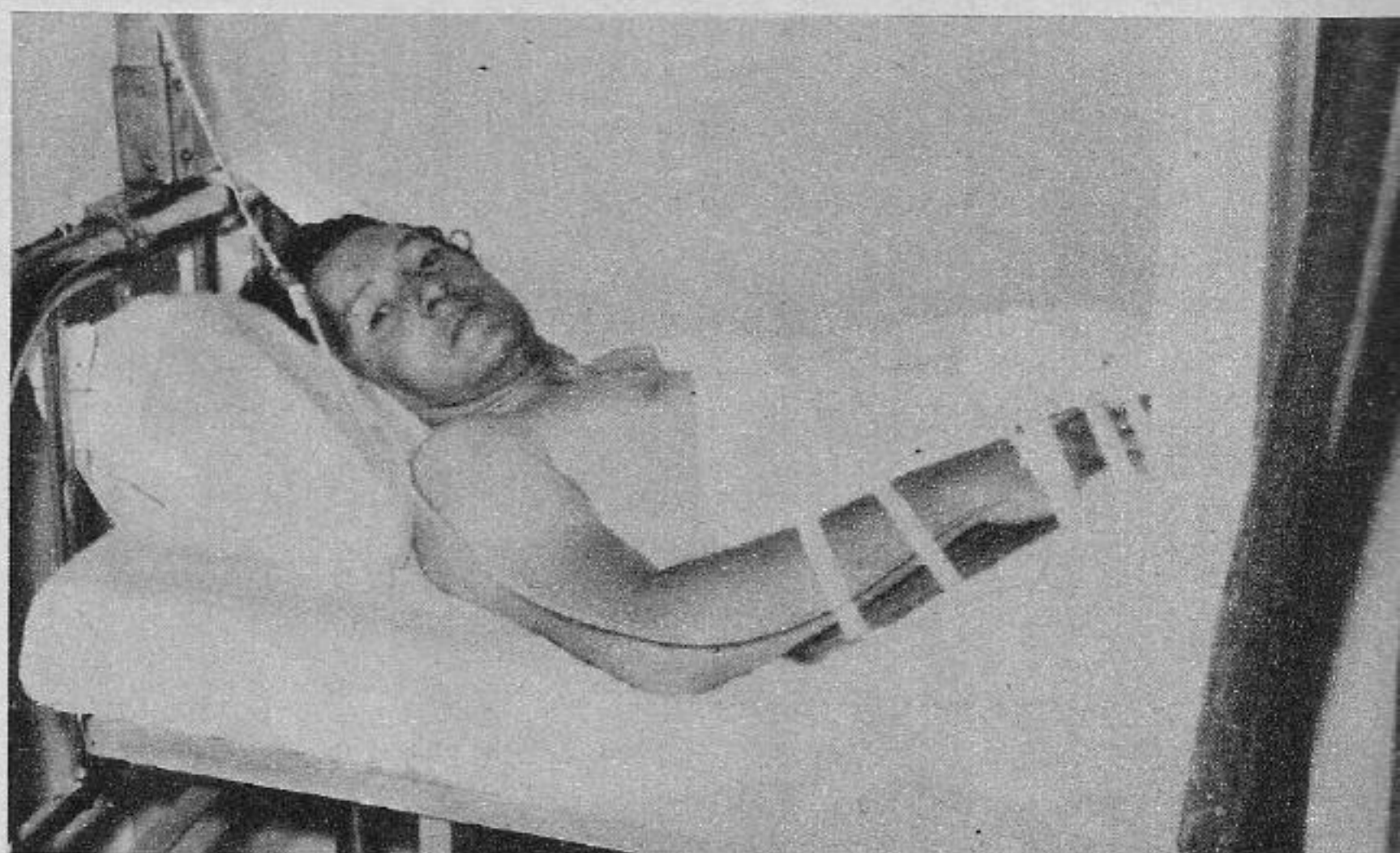
Como algunos suponían las 25 Horas de A.P.A.T. se suspendieron para el fin de semana del 27 y 28 de diciembre. Los inscriptos en total estaban en el orden de los 80 y monedas contando telegramas pero se considera que sólo unos 70 estarán en condiciones de ir a clasificación. Entre los cambios que se pueden establecer en la realización de la carrera, el más importante es la posible exclusión de la categoría "B" de más de 2 litros debido a que sólo hubo 18 inscriptos y el reglamento indica que deben ser por lo menos 20 los coches para que la clase pueda ser de la partida. Y aunque esto no ha sido confirmado es posible que se lleve a cabo por falta de número mínimo de inscriptos. De lo que se desprende que es factible que el 27-28 nos deleitemos sólo con los Fiat y Peugeot amén de algún Renault o Auto Unión.

Por otra parte, es factible que se vuelvan a abrir las inscripciones durante esta semana, ya que el reglamento marcaba como fecha de cierre de las inscripciones el domingo pasado. La razón de la suspensión se debe a que el autódromo estará definitivamente en condiciones para el próximo fin de semana incluyendo los sectores mixtos que se utilizarán en la temporada internacional. De todos modos, las 25 se hacen y a casi todos los muchachos les vino muy bien el receso de una semana.



Rodríguez Canedo doblando fuerte en el primer tramo. Si no se quedaba era difícil que Paco Mayorga lo superara.

Angel Monguzzi vio frustradas sus aspiraciones al campeonato. El viernes a la noche, llegando a su casa, volcó con el Renault standard de su mujer y se fracturó una pierna y un brazo. Nada de gravedad, pero sí largo tiempo de reposo.



CAMPEONATOS TURISMO ANEXO "J" 1969

CLASE "A" - hasta 1.150 cm³

1º "CANO-ACOSTA"	34
2º Emilio Parisi	30
3º Angel Monguzzi	25
4º Rubén Alonso	22,5
5º Félix Defalippo	22
6º Rosmaldo Visintini	17
7º Carlos Monguzzi	15,5
8º Carlos Yanello	11
9º Roberto Carubia	9,5
10º Héctor L. Gradassi	9

CLASE "B" de 1.151 a 2.000 cm³

1º NORBERTO CASTAÑON	47
2º José Migliore	31
3º Francisco Mayorga	26,5
4º Néstor J. García Velga	26
5º Joaquín Ledesma	14
6º Eduardo Rodríguez Canedo ..	12
6º Danilo Bonamici	12
8º Eduardo Casá	11
9º Jorge Ahumada	10
10º Osvaldo López	9

CLASE "C" - más de 2.000 cm³

1º "LARRY"	58
2º César Malnatti	43,5
3º Horacio Cuitlío	20
4º Raúl Jaras	12
5º Carlos Ruesch	11
6º Roberto Carubia	8,5
7º Angel Monguzzi	8
8º Humberto Maneglia	7
9º Héctor Sales	6
9º Luis Di Palma	6

empezó a bajar hacia Mina Clavero, Paco Mayorga rompió la barra estabilizadora delantera, y de allí en adelante perdió unos segundos adicionales capitalizados por Canedo, cuando la bandera a cuadros dio fin al primer tramo en Mina Clavero. La diferencia se estiró a 12 segundos. Detrás quedaba Cocho López a 2 minutos y pico de Canedo.

En la chica, Gradassi llegó con una ventaja clara sobre Carlos Monguzzi, Marassa y Cano-Acosta, que lo seguían en ese orden. Por su parte el Auto Unión estaba en su elemento en el camino trabado y difícil y seguía tan nuevo como al principio. El promedio conseguido en el primer tramo es ya elocuente de la manera en que anduvo Gradassi: casi 68 km/h.

VUELTA A CARLOS PAZ

Hasta la detención de Canedo, la lucha se hacía sensacional entre la cupé Fiat y el Peugeot de Paco Mayorga, porque nadie podía aflojar. Pero cuando la junta de la tapa de cilindros de Canedo pegó el grito final antes de llegar a Copina, la carrera cambió por completo. Al pasar Paco junto al Fiat de-

tenido, la carrera ya era suya y entonces disminuyó el ritmo sensiblemente.

Detrás, como sirviéndole de apoyo, venía Cocho López, y tras los dos Peugeot del equipo Coelho un largo bache les aseguraba tranquilidad hasta el final. Para la clasificación parcial de la etapa Jorge Ahumada venía haciendo méritos brillantes en el camino y a pesar de pinchar una goma poco antes de la llegada (arribó en llanta con la cubierta destrozada) ganó el tramo, lo cual evidencia cómo anduvo.

En la categoría chica estaba también lo sabroso del plato. Gradassi seguía como había venido. Carlos Monguzzi apuró y apuró, hasta que al entrar en uno de los puentes colgantes se le trabó el acelerador, el auto se descolgó y la cola fue a parar contra el puente. Pepe Cano también viajaba rápido, pero poco antes de Copina el auto empastó bujías, no tenían llave para cambiarlas y el motor se dedicó a ratear hasta el final de la carrera con la consiguiente pérdida de tiempo y ganancia de mufa por parte de los ocupantes.

Ya bajando hacia la llegada,

Paco Mayorga lo esperó a Cocho López para llegar juntos a la meta y en el clásico estilo de moda arribaron juntos y tomados de la mano. No dejó de ser la demostración de un equipo que comienza muy bien su participación deportiva.

En la chica llegó Gradassi para recibir aplausos, abrazos y felicitaciones mil por una carrera realmente bárbara. El Auto Unión, sucio pero entero. Detrás "Epsilon" con el Renault-Batelli y un detalle para destacar: los dos autos terminaron delante del tercer auto clasificado en la categoría Fiat-Peugeot. Claro que la montaña empareja cilindradas, pero de todas maneras en la categoría chica se anduvo muy fuerte.

Finalmente, habrán notado que nadie habló de la categoría grande. Simplemente no se habló porque no se corrió, ya que el sábado en la clasificación no se reunían los seis autos que pedía el reglamento. Lástima por aquellos que se llevaron el auto para correr (como Carubbia) y por el público, que se pierde un motivo más de espectáculo. Aunque lo visto satisfizo a todos y sólo dejó como saldo triste y negativo el de los accidentes fatales e imprevisibles.





DE ENTRE RÍOS CON APURO

**Pérez Moreno - Pérez Moreno, Scalerandi - Pizzo
y Longhi - Manzino triunfaron en el
rally Vuelta de Entre Ríos de la A. A. R.** por CARLOS NEIRA RANCALES

A las cinco y media de la mañana del domingo 7, largaron desde Gualeguaychú 60 coches divididos en las tres categorías del grupo 2 para disputar la primera edición de rally de la Vuelta de Entre Ríos, que organizó la Asociación Argentina de Rally sobre un recorrido de aproximadamente 1.000 kilómetros de caminos en su mayoría enriplados y de tierra de la provincia litoraleña. Con esta prueba la A.A.R. hizo su debut en la organización de este tipo de carreras; y se valió para ello de un reglamento de neto corte europeo, es decir dándole preponderancia a la velocidad sobre la regularidad. Una novedad absoluta en nuestro medio lo constituyó el hecho de que los atrasos, en vez de convertirse en puntos en contra, se computaron en minutos de recargo. Además se hicieron cinco tramos llamados "Pruebas especiales" en los que la velocidad era libre.

Los participantes debían dirigirse desde Gualeguaychú a Rosario del Tala para pasar luego por Nogoyá, Gualeguay y llegar a Gualeguaychú completando un "rulo" de aproximadamente 400



Longhi-Manzino
reafirmaron
su calidad. En 9
horas y monedas
recorrieron todo
Entre Ríos. Bien.

A la izquierda,
Scalerandi con su
navegante Pizzo.
Al final levantaron
"la pata" pues la
diferencia era grande
con el segundo.

El trompo de
Iriarte-Videtta.
CORSA huyéndole al
bulto. No pasó nada.

El matrimonio
Pérez Moreno
se desquitó de la
mala suerte tenida
en San Juan.
Ganaron.



RALLY "VUELTA DE ENTRE RÍOS"

Premio Túnel Subfluvial - Asociación Argentina de Rally
Provincia de Entre Ríos - 7/12/69

CLASIFICACION

Categoría "A" (hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto/Navegante	Marca	Tiempo
1º	109	Pérez Moreno-Pérez Moreno	Auto-Union 1.000 S	10h53m20s
2º	101	Martínez-Forno	Renault 1.093	10h54m26s
3º	106	Marchetti-Fernández	Fiat 600 E	10h55m21s
4º	117	Kruger-Domínguez	Fiat 600 E	10h55m37s
5º	113	Mingo-Bessio	Auto-Union	10h58m52s
6º	111	Testai-Favre	Fiat 600 E	11h08m14s

Categoría "B" (hasta 2.000 cm³)

1º	204	Scalerandi-Pizzo	Fiat 1500 Cupé	9h36m05s
2º	214	Mosca-Martínez	Fiat 1500 Cupé	9h36m43s
3º	206	Talone-Castrillejo	Peugeot 404	9h36m48s
4º	210	Gibau-Funcheira	Peugeot 404	9h40m09s
5º	215	Fernández-Di Cocco	Peugeot 404	9h43m29s
6º	201	Otero-Boero	Peugeot 404	9h47m37s

Categoría "C" (de 2.000 cm³ en adelante)

1º	304	Longhi-Manzino	Torino 380 W	9h04m29s
2º	306	Eichberg-Eichberg	Torino 380 W	9h07m34s
3º	303	Genera-Lastra	Torino 380 W	9h08m48s
4º	301	Ruesch-Passalacqua	Torino 380 W	9h13m43s
5º	311	Rivara-Fernández	Torino 380 W	9h22m42s
6º	302	Barbot-Algañaraz	Torino 380 W	9h28m23s

kilómetros. De ahí seguirían hacia el norte por Concepción del Uruguay, Colón, Concordia, Villa Federal, volviendo hacia el sur por Bovril y Alcaraz para llegar a Paraná desde donde los competidores se dirigirían en caravana hasta la vecina ciudad de Santa Fe, vía túnel subfluvial. Precisamente el trofeo en disputa tomó el nombre de dicho túnel, orgullo de ambas ciudades.

CORSA se ubicó en el tramo donde se haría la primera prueba especial, a la salida de Nogoyá. El lugar, estratégico, comprende una serie de curvas y contracurvas a 90° donde prácticamente vimos de todo. Gente que entraba muy bien, bien, mal y muy mal. Entre los primeros podemos citar al ganador de la "B", Scalerandi, quien al mando de una cupé Fiat 1500 dio como en el rally Primavera, cátedra de manejo. Muy bien Otero-Boero y Lustig Brechner, ambos retrasados luego por distintas causas mecánicas. En la categoría grande observamos muy buen manejo en Ruesch-Passalacqua y Genera-Lastra, ambos binomios con Torino, pero muy especialmente en el due-

to de Concepción formado por Gallarraga-Zinni, con Dodge GT. En la más chica fue un avión bien administrado el Renault de Martínez-Forno preparado por Batelli. En el otro extremo podemos ubicar el Torino de Iriarte-Videtta que venía retrasado y muy veloz, frenó, se descolgó, volvió a frenar en plena curva e hizo un trompo embistiendo un terraplén en marcha invertida. Sin embargo, y pese a los golpes, siguió en carrera.

El "Vuelta de Entre Ríos" en realidad resultó mucho menos duro de lo que se esperaba pese a que algunos caminos estaban desmejorados por las lluvias y fue así como algunos de los participantes debieron contenerse en los finales de algunos tramos para no bajar los tiempos estipulados. Sin embargo, como experiencia, es sumamente válida y la A.A.R. ya se ocupará en la próxima edición de hacerla más difícil.

En las sumas de los tramos especiales los ganadores fueron Firpo-Krueger en la "A", con Fiat 600; en la "B" Roberto Lustig-Brechner con Peugeot y en la "C", Genera-Lastra, con Torino.

LA FELIZ TRAYECTORIA DEL PRIMER AÑO DE SP

Examen final aprobado con sobresaliente resultó el de la categoría SP. Un año de constante progreso, donde se vieron autos cada vez mejores y que permiten predecir creaciones futuras más cercanas a la verdad internacional



Estamos de acuerdo en que pocas veces una categoría nació con tanto apoyo y tanta promoción como la de SP nacionales que se puso en vigencia el primer día de este año que termina.

Pero no se impuso por esa única razón sino que, al contrario, sólo se utilizó como acelerador para un proceso que hace mucho tiempo estábamos esperando. El de acercar cada vez más la industria nacional de autos puros de competición a un nivel internacional. En ese sentido lo que se consiguió es sensacional y sólo al verlo en la perspectiva de estos doce meses que pasaron —en realidad son menos— se puede apreciar el progreso que experimentó la calidad constructiva de la categoría.

A principios de año el Bafer de Jorge Cupeiro (hoy de Ballbée) era el coche más efectivo y veloz de la categoría —aún hoy tiene el record del circuito en el autódromo Oscar Cabalén— y ahora sólo es un pesado carromato que en la comparación con los autos más modernos parece algo grandísimo, alto y poco ágil. Nacer, crecer y alcanzar la mayoría de edad en tan sólo un año es ya bastante. Constituirse además en la mejor categoría del país es el resto.

¿POR QUE ES LA MEJOR CATEGORIA?

Nos cansamos de repetir que durante el año fue la mejor ca-

tegoría. Vale la pena explicar las razones de esa preferencia.

Sin duda los monoplazas de F.1 son autos más puros de carrera que los SP. Al menos en teoría. Pero pasa aquí lo que también parece vislumbrarse en el resto del mundo. Los SP, autos con forma de autos, ganan las preferencias del público por sus formas externas y andan prácticamente igual de rápido.

Realmente son más lindos de afuera porque a pesar de enfrentar los mismos límites, los constructores pueden imaginar formas independientes en busca de mejores soluciones aerodinámicas. Es muy distinto un Huayra al Martos de Jorge Cupeiro. Aunque tiendan a lo mismo. Y eso contribuye a darle colorido al enfrentamiento de muchos autos que andan aproximadamente lo mismo pero son diferentes entre sí.

Por otro lado, en nuestro país en particular, la categoría SP heredó el favor popular que era propiedad del TC, ya que al principio se compitió con los mismos autos que el año pasado eran TC (Caso Chevy III, Truenos del año pasado, Bafer de Cupeiro, Liebres III).

Como SP tiene la mayoría del apoyo popular recibe automáticamente apoyo comercial y por lo tanto se construyen autos a ritmo vertiginoso de manera tal que casi en cada carrera de SP del año apareció siempre un auto debutante.

Con menores limitaciones que ninguna otra categoría los autos



Los Numa modificados resultaron a la postre lo más efectivo del año. Eduardo Copello, campeón, y Cacho Ruesch, constructor y piloto, cuarto.

Abajo, izquierda: Sin duda el Huayra fue el auto más avanzado de todo el año. Problemas de motor impidieron ganar más carreras, pero el auto fue el más lindo y el más sensato de todos.

Los Trueno Sprint compitieron con suerte variada durante el año y en las carreras finales metaron. Buen auto, buenos motores y buenos pilotos.

Entre otras cosas la categoría SP sirvió para encumbrar definitivamente a Néstor García Veiga, que ganó el triangular y dejó bien aclaradas cuáles son sus virtudes como piloto. La categoría sirve para clasificar conductores.



comenzaron a ser bien lógicos y por último sobre estos autos se sentaron los mejores pilotos del país ya que correr en SP, es en este momento el más alto nivel nacional.

EL PROFESIONALISMO PROPIAMENTE DICHO

Con el apoyo o el patrocinio oficial de las grandes fábricas y de las empresas petroleras la categoría se transformó decididamente en profesional. Las cuatro fábricas interesadas apoyaron de distintas pero efectivas maneras la actividad deportiva de sus autos. Ninguna lo hizo en una manera estrictamente oficial pero canalizándola por vía de las comisiones de concesionarios o entregando motores a los diferentes equipos, las cuatro marcas trataron de luchar por el campeonato.

La solución para todos fue agruparse en equipos para limitar gastos de organización y conseguir fuertes apoyos publicitarios. En ese orden la mayor inversión fue la de Shell que patrocinó a dos equipos independientes. El de Copello-Ruesch y Nasif Estefano con los Numa y motores Tornado y el de Horacio Steven con sus Trueno Sprint.

Ford confió sus esperanzas a Heriberto Pronello y sus flamantes Huayras que hicieron tabla rasa en velocidad, record de circuito y demás pero no concretaron un similar número de éxitos. Chrysler confió a los hermanos

Bellavigna y Chevrolet distribuyó motores entre el equipo de Steven y el formado por Marincovich y Cupeiro —asociados en un momento y separados luego—. IKA-Renault hizo lo mismo entregando motores hechos en fábrica para el equipo de Copello y para el de Gastón Perkins que compitió ocasionalmente con sus Liebres III de TC.

DE LOS AUTOS

En todos los demás órdenes, todo siguió como estaba entonces. El Turismo Turismo, el TC TC, la Mecánica Argentina en todas sus fórmulas siguió Mecánica Argentina con todas sus fórmulas igualitas, etc., etc. Pero el Sport Prototipo cambió. El SP sufrió con el correr de las carreras 1969 el GRAN cambio. La milagrosa metamorfosis pocas veces vista con tanta celebridad en el orden automovilístico. Nació, creció, se desarrolló, obtuvo su madurez y se multiplicó con resultados sobresalientes. En el camino se quedaron los más débiles o los que no servían para el mejoramiento o continuidad de la especie como ocurre generalmente para el bien de la naturaleza.

En el despertar de la categoría venían extraños Torino a engrosar las líneas de partida. Pero poco a poco creaciones SP 100 % vinieron a reemplazar a los desplazados híbridos. A ello contribuyeron criollos constructores que se aventuraron sin mirar mucho dónde iban a poner el pie y se zambulleron en la construcción de limitados números de Prototipos. Desde Cór-

doba Cacho Ruesch (29 año de Ingeniería, corredor de suficiente experiencia en Turismo y alguna en TC) ponía sus Numa para consagrarse como creador —al fin de la Temporada— del coche que habilitó a Eduardo Copello para llevarse el Campeonato de la categoría.

En la misma provincia —en Villa María— Heriberto Pronello, entre cambios de opinión y opinión de cambios con la CADAD, proyectaba y ponía en circulación sus Huayra que definitivamente nos ubicaron en la magnitud del momento. Sí, ya en la Argentina se hacen autos pura sangre con calidad a nivel internacional. Mientras, las huestes porteñas contraatacaban hacia el final de todo con una manta blanca desarrollada y construida por Horacio Steven con la colaboración de cerebros del calibre de Pedro Campo. Se los bautizó Trueno Sprint y fueron los dueños incuestionables del Torneo Triangular gracias, de nada, al desempeño del Nene García Veiga.

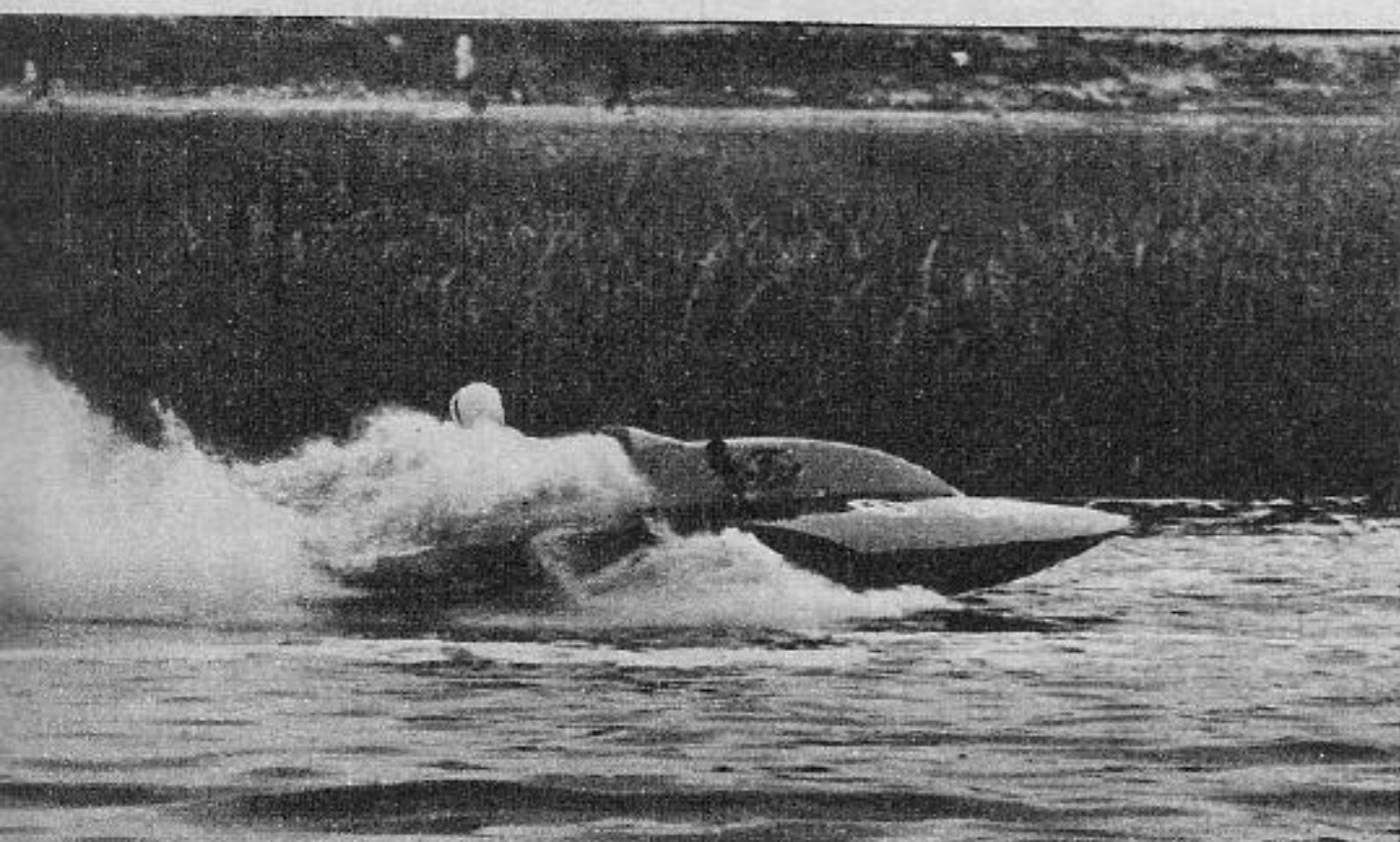
El gastronómico Vicente Formisano, en su período pre-apertura del restaurant, ocupó su tiempo en reformar el antiguo Camello para que, corriendolo Pairetti lo bautizara Apolo Naranja. A Gastón Perkins, posteriormente, le construyó uno similar, y otros dos para Cacho Fangio y a José Froilán González para Carlos Marincovich.

Paco Martos, desde un barrio porteño, construyó los bastidores que vestiría el Negro Parodi y serían los SP que llevaron Cupeiro, Vianini, Tuki Casá y el Colorado Bonanno a la discusión del SP.

Pero como algunos otros, quedando muy pocas carreras por disputarse, la pareja de estos dos últimos corredores resolvió por unanimidad (de dos) retirarse de la categoría por una suerte de "desencuentro deportivo". Esta selección natural era inevitable. "Antes, dijo un día el mismo Casá, mi preocupación era que el motor tuviera la fuerza suficiente y poder «bajar» adelante de todos a la tierra. Así ganaba carreras. Ahora, si la butaca está desplazada 5 centímetros más atrás o más adelante ni siquiera puedo correr." El comentario de Casá es más elocuente que una larga definición de lo que ha sido la transformación de nuestro automovilismo mientras se hallaba en el proceso de convergencia hacia el SP. Hemos visto este año cómo se achicaron los márgenes de error, cómo se fue haciendo importante la posibilidad de equivocación por parte del piloto. Los autos hicieron que se disputaran pruebas de clasificación que domingo tras domingo mejoraban los records de cada circuito y donde las posiciones de largada se jugaban por décimas de segundo.

En el tintero nos queda Fisanotti, quien en su reducto de Rafaela construyó el coche que junto con el de Marincovich construido por Formisano, sería el último debutante del año en manos de Héctor Luis Gradassi. Si tomamos como ejemplo último al coche azul de Fisanotti, restarán conclusiones finales y bastará detenerse en la imagen de este último SP argentino para entender la medida de la evolución de esta especie.

SE VINO ABAJO EL TELON



Iracundo y su máquina voladora: Berghella y la Tarf ganadores en F. Libre.

La finalización del metropolitano estuvo plena de situaciones que nada tienen que ver con este deporte ni con ningún otro. Terminadas las carreras, la "gente" se dedicó al deporte de los puños en las márgenes del Acuodromo. Los nuevos campeones

por NICOLAS GELORMINI

Tenemos poco espacio y poco tiempo para pensar qué es lo que conviene decir sobre la última jornada del metropolitano. Optemos por lo más sensato, que es postergar la publicación de una nota hasta el próximo número, en la cual trataremos de explicar qué es lo que está ocurriendo en el deporte motonáutico que se desliza por una peligrosa pendiente. Desde el punto de vista exclusivo del Campeonato Metropolitano se clasificaron campeones Carlos Mazza en la categoría Anexo "P" Clase hasta 45 HP (Bordiga 525-Chrysler 35), Alberto J. Preiti, en la Clase hasta 60 HP, Alberto Vega en la Clase hasta 85 HP, Jorge di Fiore en la Clase hasta 105 HP. En la Categoría Turismo, Ricardo Palladini se clasificó campeón en la BT, mientras en la DT el asunto está pendiente, por una denuncia contra la lancha Toco Fondo, de resolución de la Federación Moto-

náutica Argentina. En la ET, Carlos Zucatti (con una pierna al hombro por meterla en la correa de una bomba de agua) se clasificó campeón sin correr, pues tenía suficiente margen de ventaja. En la IT quedó primero Ricardo Viaggio y la JT no tuvo campeón pues ninguna carrera logró reunir el mínimo de tres competidores que requiere el reglamento para otorgar puntaje. En los hidroplanos OF logró el título Héctor Boniface y en Mojarra, Ezio Sevegnani llevó otra vez la Estrellita V a su enésimo campeonato. En Fuerza Libre se consagró Campeón Metropolitano Alfredo Barghella con su TAIF 1500.

Con lo dicho hemos cumplido nuestra tarea informativa; con lo que diremos la próxima semana (que es mucho y desgraciadamente no muy bueno), esperamos cumplir con todos los que quieren una motonáutica de caballeors.

SEGUNDO CAMPEONATO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Cuarta Jornada - Lago Parque Almirante Brown - 14/XII/69

CLASIFICACION

Categoría Turismo Anexo P (Una manga a ocho vueltas)

Clase hasta 45 HP

Pos.	Nº	Nombre	Piloto	Motor	Ptos.
1º	19	Todos los días	Arminda Rodríguez	Johnson 40	400
2º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	300
3º	7	Changuita	Oscar Botti	Chrysler 35	225

Clase hasta 60 HP

1º	34	Loca Lila	Gustavo Maffi	Mercury 50	400
2º	28	Miriam	José Preiti	Mercury 50	300

Clase hasta 85 HP

1º	47	María Marcela	Alberto Vega	Evinrude 75	400
2º	40	Cacique	Néstor Barbieri	Evinrude 75	300

Clase hasta 105 HP

1º	61	Rober Hu I	Hugo Acuto	Mercury 100	400
2º	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	300
3º	64	Mon Amour	Jorge di Fiore	Mercury 100	225

Categoría Turismo (2 mangas de 5 vueltas cada una)

Clase BT (Motor fuera de borda desde 250 hasta 400 cm³)

1ª manga:	Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli
2ª manga:	Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli

FINAL

1º	1	Teroa	Rafael Tozzoli	Mercury 20	400
2º	6	Andrea	Ricardo Palladini	Mercury 20	300
3º	47	Hijitus	Ernesto Piercamilli	Yamato 22	225

Clase DT (Motor fuera de borda desde 500 hasta 700 cm³)

1ª manga:	Ganador el 25, Toco Fondo, de Daniel Canestrari
2ª manga:	Ganador el 25, Toco Fondo, de Daniel Canestrari

FINAL

1º	25	Toco Fondo	Daniel Canestrari	Carniti 40	400
2º	3	Miss Delta Marine	Santiago Breton	Chrysler 45	300
3º	29	Swing	E. Ferrer Kramer	Chrysler 45	225
4º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	169

Clase ET (Motor fuera de borda desde 700 hasta 850 cm³)

1ª manga:	Ganador el 69, Miss Sanitized, de Enrique Jornet Rojo
2ª manga:	Ganador el 69, Miss Sanitized, de Enrique Jornet Rojo

FINAL

1º	69	Miss Sanitized	Enrique Jornet Rojo	König 65	400
2º	42	A Papá	Horacio Anglada	Carniti 55	300
3º	3	Cadorcha III	Jean Pierre	Mercury 50	225
4º	36	Freskyta	Juan Jaremczuk	Mercury 50	169

Clase IT (Motor fuera de borda desde 1350 hasta 1500 cm³)

1ª manga:	Ganador el 60, Orca GT, de Jorge Regnicoli
2ª manga:	Ganador el 10, Virgilio III, de Oscar Guembe

FINAL

1º	60	Orca GT	Jorge Regnicoli	Johnson 115	400
2º	10	Virgilio III	Oscar Guembe	Evinrude 115	300
3º	50	Sagitario	Ricardo Viaggio	Mercury 100	225
4º	3	Chita XXII	Germán Barbot	Mercury 100	—

Clase JT (Motor fuera de borda desde 1500 hasta 1650 cm³)

1ª manga:	Ganador el 15, Miura, de Daniel Guadagnino
2ª manga:	Ganador el 15, Miura, de Daniel Guadagnino

FINAL

1º	15	Miura	Daniel Guadagnino	Mercury 125	—
----	----	-------	-------------------	-------------	---

Categoría hidroplanos de carrera OF

1ª manga:	Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris
2ª manga:	Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris

FINAL

1º	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50	400
2º	3	Chita XVI	Héctor Boniface	Mercury 50	300

Clase Mojarra (Hidroplano de carrera con motor Ford 60)

1ª manga:	Ganador el 2, Laura, de Juan Viaggio
2ª manga:	Ganador el 2, Laura, de Juan Viaggio

FINAL

1º	2	Laura	Juan Viaggio	—	300
2º	6	Estrellita V	Ezio Sevegnani	—	300
3º	55	Mojarra	Alberto Buscaldi	—	225
4º	31	Lunática	Rodolfo Hombre	—	169

Clase Fuerza Libre (Una manga a ocho vueltas)

1º	9	Tarf	Alfredo Berghella	Fiat 1500	—
2º	216	Delta Marine	Alberto Reverdito	Mercury 125	—
3º	6	Estrellita V	Ronaldo Viotti	Ford 60	—
4º	55	Mojarra	Alberto Buscaldi	Ford 60	—

Algunos automovilistas tienen un dios aparte... (las bujías no le fallan)



Usted los observó?.. Sorteando con insólitas maniobras un tránsito endemoniado... Y el motor?.. Al poco rato arde de fiebre... Sin embargo, sigue funcionando bien (y las bujías, como nuevas!)

Usan Bujías BOSCH, que resisten el trato más infernal!

BOSCH

BUJÍA DE ENCENDIDO

Fabricadas por **ROBERT BOSCH ARGENTINA S.A.I.C. y F.**

thermo-elastic



DE ESPAÑA A LA TEM

Se ha formado un equipo hispano-argentino para competir en la temporada internacional. Tres pilotos españoles y uno argentino sobre un Porsche 908 y un Ford GT-40 bajo la dirección de Víctor Prátola, gran figura de la Fuerza Libre local en la década del '50

Un nuevo equipo se suma a los ya previstos para la próxima Temporada Internacional de Sport Prototipos para representar en nuestro suelo a otro país que, como el nuestro, intenta avanzar puestos en el concierto corsa internacional: España.

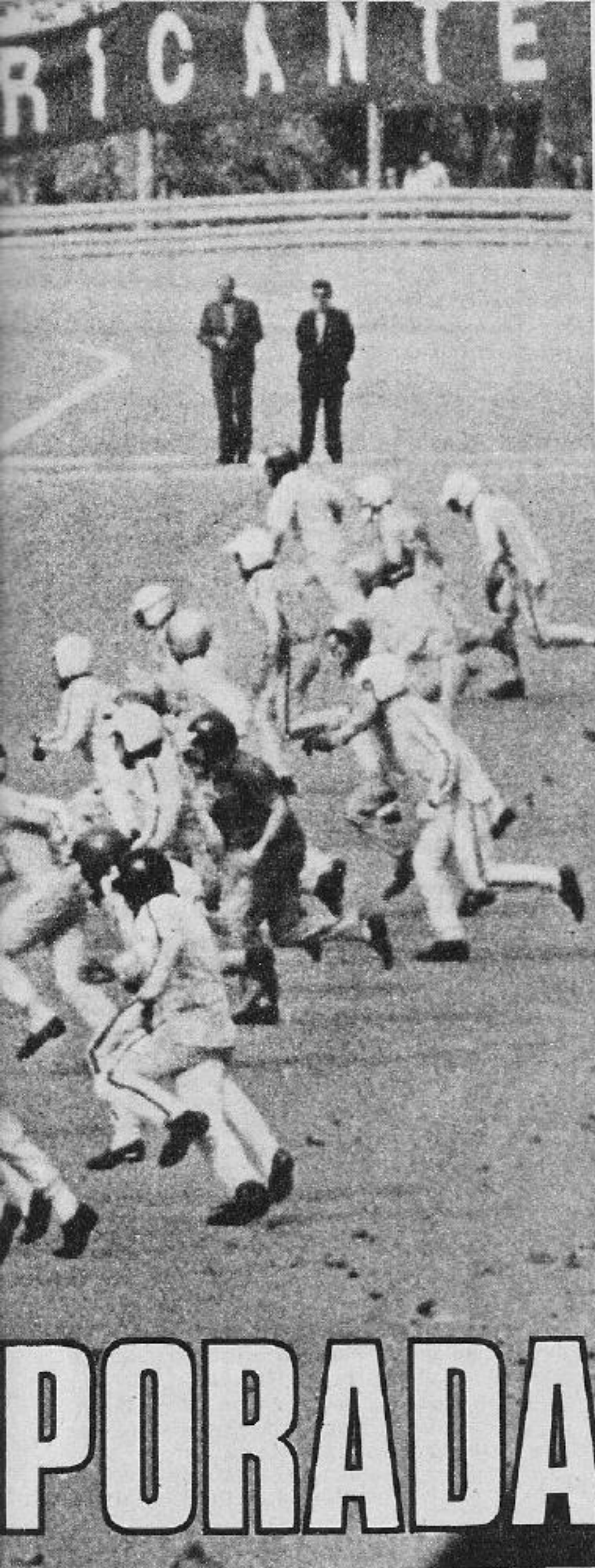
Se trata de la Escudería Montjuich, de Barcelona, que durante este año ha logrado colocarse a la vanguardia de los equipos españoles que dedican sus esfuerzos a Sport Prototipos.

Estos esfuerzos se vieron premiados por primera vez en el pasado mes de octubre cuando los pilotos locales Juan Fernández y Paco Godía lograron adjudicarse las 12 Horas de Barcelona con el Porsche 908 spyder de la Escudería, éxito que alimentó las ambiciones del grupo que ahora, con su venida al país, intenta probar sus fuerzas con los "cucos" de la especialidad.

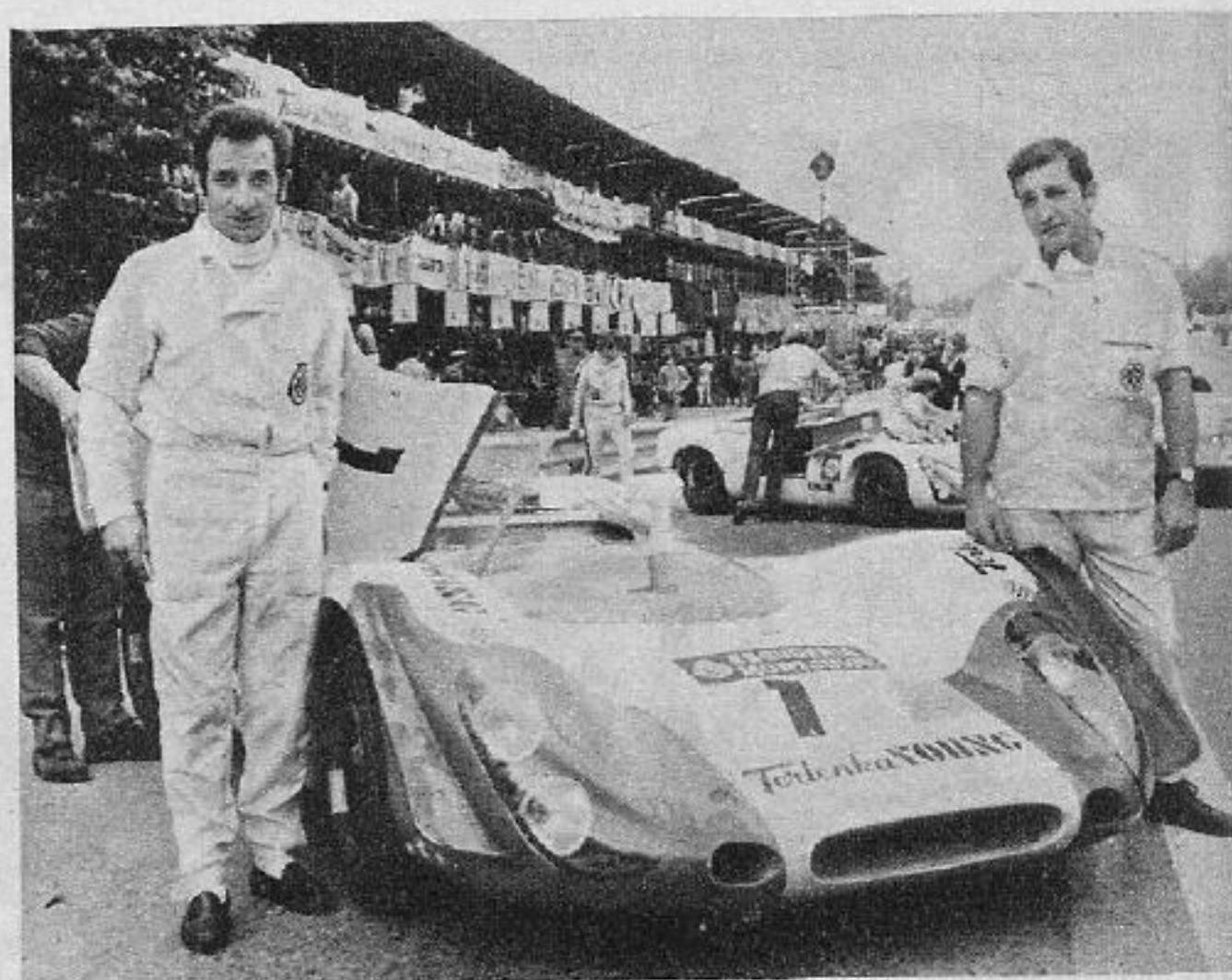
Para tales efectos se ha formado un team compuesto por los

pilotos Juan Fernández, José María Juncadella, Félix Serra y el argentino Pablo Brea, los que actuarán bajo las batutas del director deportivo, Dr. Norberto Mallo, y el asesor técnico, mecánico y de competición, quien no es otro que Víctor Prátola, otrora activo competidor en nuestras pistas en la categoría Fuerza Libre.

Diffícilmente se puedan evocar esas épocas sin tener presente el nombre de Prátola, sin evocar el maravilloso estruendo de su Chrysler especial que tronaba y silbaba a la vez como un Boeing a ras del suelo, en ardorosas trenzadas con Alfredo Pián, José Félix López, el "Titi" Sticconi y todos los taitas de aquellos tiempos. Las actuaciones de Víctor Prátola siempre eran seguidas con interés, ya que era hombre de ir a pelear la punta, y en aquel entonces pocas máquinas eran tan estridentes, llamativas y eficaces como la suya, pero el tiempo pasa, y una vez llegado su retiro, decidió em-



Juan Fernández y Paco Godía con el Porsche 908 de la Escudería Montjuich que vendrá a la Argentina con la asesoría técnica de Víctor Prátola.



Víctor Prátola durante sus años de mecánico de coches europeos en Estados Unidos. Hoy director del equipo hispano-argentino.



Esta es la largada de las 12 Horas de Barcelona, en el circuito de Montjuich, que se adjudicaron Godía y Hernández. Ahora el equipo español redobla sus esfuerzos, intentando participar el año que viene en el Mundial.

pacar e irse a Estados Unidos a tentar fortuna. Durante años, Prátola se dedicó a lo que comenzó como hobby y terminó siendo su pasión: la mecánica. Primero ofreció sus servicios a los más prestigiosos "tuners", quienes por supuesto encontraron en él a una persona que unía un cúmulo de inapreciables conocimientos y condiciones a una personalidad agradabilísima. Su deambular por los talleres lo impulsó finalmente a independizarse, y sus últimos años en USA los pasó al frente de su propio "laboratorio de velocidad" al que llamó "Vic's Foreign Cars Specialist". En ese taller de Roslyn, New York, Prátola dio rienda suelta a todas sus inquietudes puesto que tuvo la oportunidad de "tocar" todo tipo de máquinas europeas y americanas de alta performance. Entre sus creaciones se cuenta algo que aquí acaso sería un injerto, pero a los fines "hotrodísticos" demuestran el poder de la "medicina" del "brujo" argentino: Un Mercedes Benz

300 SL con motor Cadillac que aceleraba de 0 a 100 millas en cinco segundos.

Luego Prátola retornó a la Argentina, satisfecho con sus experiencias pero con muchas ganas de volver. Este llamado de la Escudería Montjuich lo vuelve a llamar a las filas de los defensores del prestigio argentino en el campo automovilístico.

Las máquinas de la Escudería Montjuich son el ya nombrado Porsche 908 y un Ford GT40 de cinco litros y se supone que llegarán al país alrededor del 26 de diciembre, ya que tienen fecha de salida de España el día 9 del mismo mes en el vapor Campero.

El GT40 llegará al país con un motor de 4.700 cc, porque la fecha de entrega del motor de cinco litros por parte de John Wyer no da tiempo para instalarlo en España, viniendo por consiguiente en un cajón aparte. El mecánico a cargo del Ford es el australiano Bernard Mylon, mientras que el

908 estará a cargo del mecánico austriaco Carlos Kotnick, quien actualmente vive en Barcelona y trabaja exclusivamente con el team. Pero no termina todo en la participación del equipo peninsular en nuestro medio. Hay un segundo eslabón en el plan de los españoles en su estada en Argentina y es el de buscar apoyo económico en firmas locales que permitan la participación de Pablo Brea en el Campeonato Mundial de Marcas del año que viene en pareja con Juan Fernández, cuyo patrocinio ya estaría arreglado en España, al comando del Porsche de la escudería. Desde luego, los directivos de la misma no saben aún cuál es el eco que se podría obtener aquí con las proposiciones comerciales que traen en carpeta, pero demostrando cierto optimismo en su gestión, no descartan la posibilidad de que exista algún interesado en apoyar económicamente a otro piloto argentino —o sea dos, con Brea—, en cuyo caso la escudería se ampliaría sumando al

Porsche una flamante Ferrari 512 S que adquiriría José María Juncadella, formándose así un binomio español —Juncadella y Fernández— y otro argentino con Brea y el eventual piloto argentino que pudiera viajar a Europa.

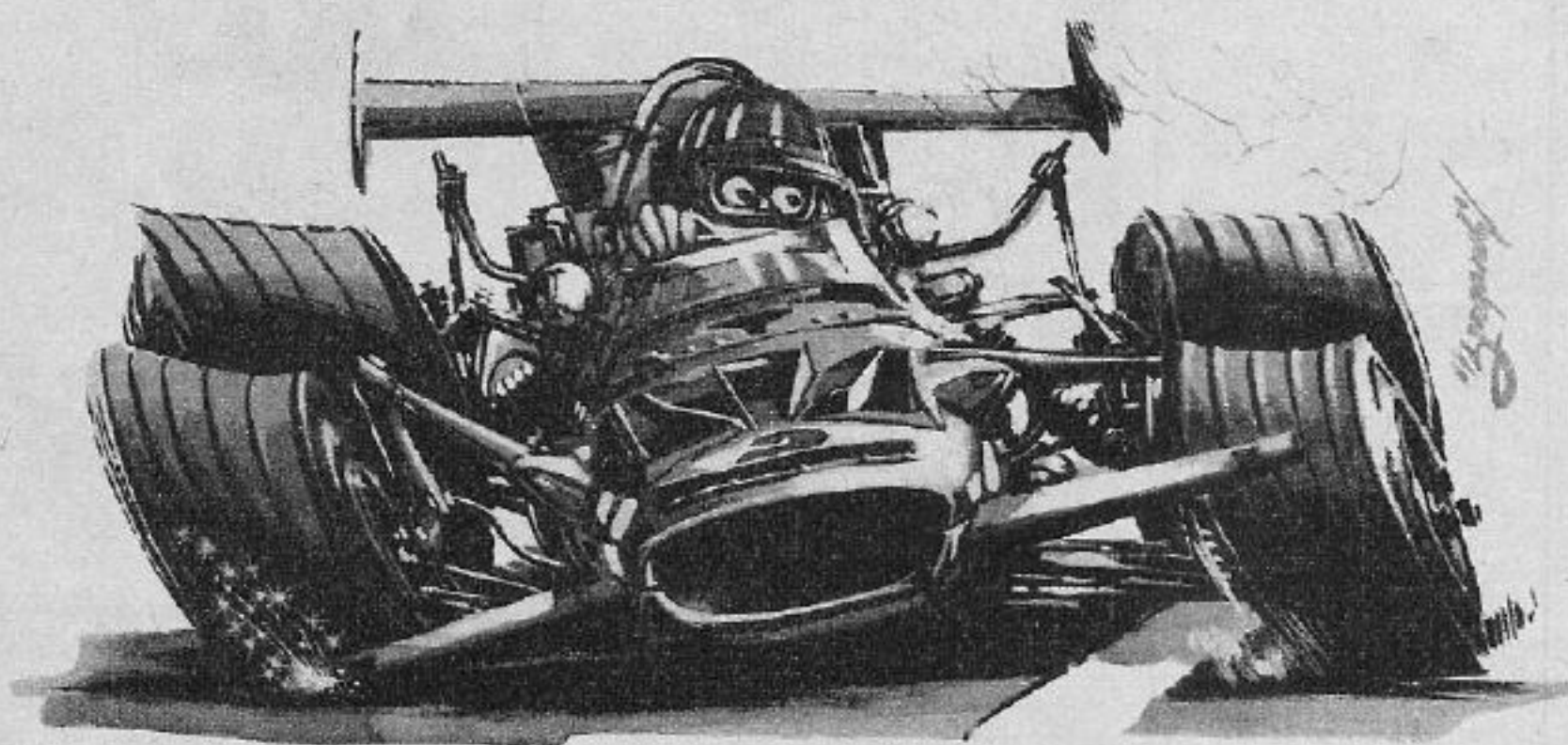
Además de SP, la escudería cuenta con un Tecno y un Merlyn de F3, con los que Brea ha corrido últimamente allá, abriéndose una posibilidad de competir en esta categoría al otro piloto argentino.

A cargo de este equipo hispano-argentino estará en todo momento Víctor Prátola, y su toma de posesión del cargo se hará efectiva en el momento en que los autos de la Escudería Montjuich lleguen a nuestro puerto. De ahí en más, la pista nos dirá de lo que son capaces estos entusiastas deportistas españoles, que llegan a Buenos Aires con todo su entusiasmo y esperan irse acompañados por argentinos que compartan su amor por los fierros...

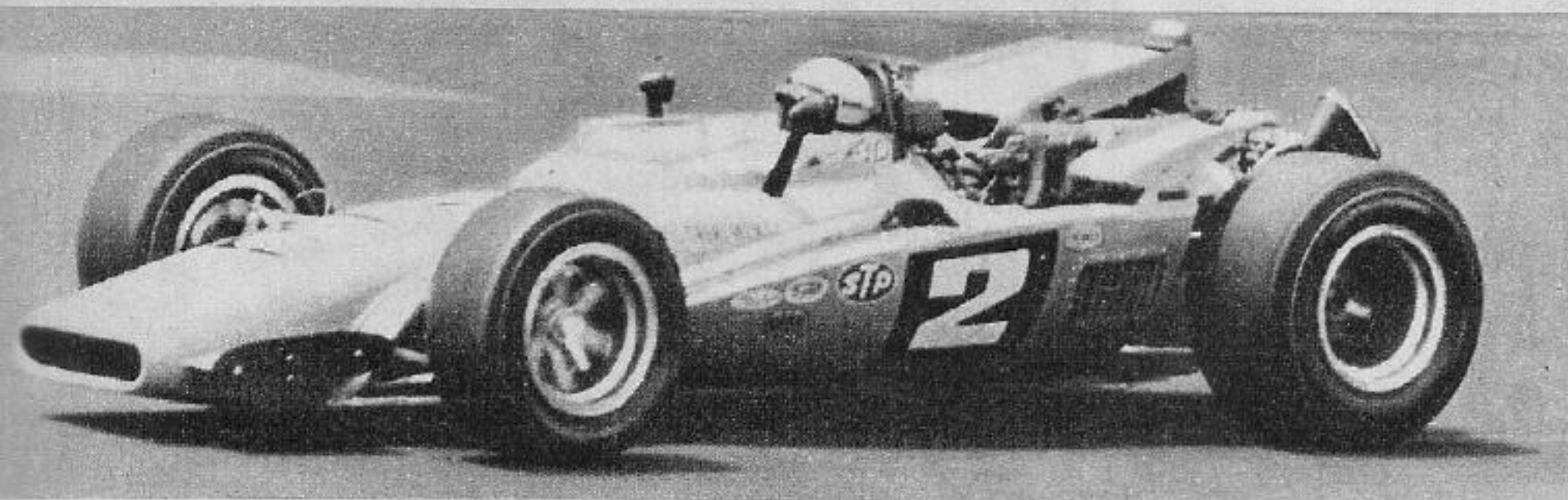


POWER SLIDE

Palpitando



Bruce McLaren ha terminado el año más fructífero de su carrera y espera 1970 con tranquilidad y trabajando en su M15 para Indianápolis • Mario Andretti se queda con Granatelli en USA, con Lotus en F1 y con Ferrari en SP • Últimas novedades de la Ferrari 512 S para Grupo 4



EL HOMBRE QUIETO

Bruce McLaren está pasando por uno de los momentos más brillantes de toda su carrera, y al revés de lo que suele suceder en estos casos, en que el neotriunfador se complica la existencia tratando de hacer frente a cosas que no le son aún accesibles, el bueno de "Bruce" sigue el mismo paso tranquilo pero seguro que lo encumbró como el más sagaz constructor-manager de la temporada que termina.

Su participación en la serie Can-Am, junto a su "compinche" Denny Hulme volvió a rendir sus frutos, y en una cantidad aún mayor de lo que ambos podían llegar a imaginar, y en su abrumadora superioridad en los Estados Unidos se apoyan todos los cimientos de su empresa. Actualmente el equipo de Bruce es el más unido de todos los que participan en el plano internacional y entre sus integrantes no existen las intrigas

que caracterizan a los demás teams profesionales actuales. Esa unión más una sagaz visión para los negocios hacen que McLaren Cars sea un éxito deportivo y comercial en todo el sentido de la palabra. En materia de pilotos, el año que viene el equipo oficial se compondrá, como ya es costumbre, por Bruce y Denny Hulme, pareja que también competirá en CanAm '70. Para F1 existe la posibilidad de que John Surtees participe con un M7B particular hasta que Honda esté a punto de entrar en el Campeonato Mundial; en Fórmula 5000 Peter Gethin seguiría defendiendo su título europeo recientemente obtenido con un nuevo McLaren-Chevrolet semioficial, mientras que en lo referente a la participación de la marca en Indianápolis, Bruce sólo haría los "collaudi" inherentes a la puesta a punto, dejando la responsabilidad de la carrera en manos de Denny y Chris Amon. El M15 Indy no es un proyecto. Ya está listo —totalmente listo— el primer ejemplar, con

Otro triunfador:
Mario Andretti. Todo
1970 con STP en USA.

su motorcito Offy con turbocompresor ya instaladito y dando vueltas en Silverstone. Los proyectistas son el propio Bruce y Gordon Coppuck, y lo que lograron es una cosa más o menos así: un chasis monocoque en aluminio, con una carrocería cuya apariencia general es similar a las Eagle 1969, pero que no puede negar su estirpe McLaren, ya que todas las soluciones, en detalle, tienen mucho que ver con las de los McLaren F1. El motor es un Offenhauser de cuatro cilindros, dos árboles de levas a la cabeza, 2.600 cm³, con turbocompresor. La potencia máxima del Offy es de 650 HP a 9.000 vueltas. La alimentación es a inyección Hillborn, y el turbocompresor es un Garrett Airseach. La transmisión es Borg & Beck multidisco, la caja es una Hewland IG 500 de cuatro velocidades, los frenos son Lockheed y los neumáticos, como es de suponer, Goodyear Indy Speedway Special.

Este nuevo paso de McLaren Cars, como se ve, ha sido dirigido hacia los Estados Unidos nuevamente, y si bien en esta especialidad no es tan fácil conseguir el éxito como en la CanAm, Bruce intenta lograrlo en el campo mejor pagado de todo el automovilismo mundial, que es lo que le reporta ganancias y le permite progresar como hasta ahora. Si McLaren consiguiera una victoria para su marca en las 500 Millas de Indianápolis, con toda seguridad le sacaría un enorme provecho comercial; vender "specials" para las carreras americanas es algo que hasta ahora muy pocas firmas han logrado, y ninguna de ellas está en condiciones de entregar autos de la calidad de los McLaren.

Mientras tanto, Bruce no se ilusiona, sigue trabajando fuerte pero callado, y se apresta a dar el paso que le abra un nuevo mercado a partir del "Memorial Day" de 1970.

STP: Son Tanos

Peligrosos

Mario Andretti, quien materializó en su primer año en el equipo STP las dos aspiraciones máximas de su jefe, Anthony (Andy) Granatelli, al ganar las 500 Millas de Indianápolis y el Campeonato Nacional de Conductores, será nuevamente en 1970 el piloto número uno de STP. "Mario usará el número uno en nuestros dos nuevos autos durante todas las carreras del USAC de 1970", declaró Granatelli. "Uno de los autos está siendo construido según las necesidades de los circuitos sinuosos, tipo Grand Prix, que poco a poco van reemplazando en los gustos de los pilotos y del público a los viejos óvalos de una milla, que se repetían por todo el país. Este auto será prácticamente un F-1 internacional, con la diferencia de la cilindrada del motor, que será un Ford 4.200 con cuatro árboles de levas a la cabeza y de aspiración normal."

"La segunda máquina será diseñada para correr en Indianápolis, las

la actualidad internacional

500 Millas de Ontario —nuevo circuito californiano de alta velocidad— y en los óvalos veloces, con un turbo-Ford. El auto con que Andretti ganó en Indy quedará como máquina de repuesto para ambos tipos de pista."

Granatelli dijo también que usaría motores Ford durante toda la temporada, por lo menos en lo que respecta a los autos del campeón, y que el jefe de mecánicos del equipo sería su hermano Vince. Nada se dijo sobre Clint Brawner y Jim McGee, inseparables de Andretti desde que éste debutó en el equipo Dean Van Lines en 1965, pero se supone que ellos serán los responsables de la construcción de por lo menos una de las dos máquinas de Mario.

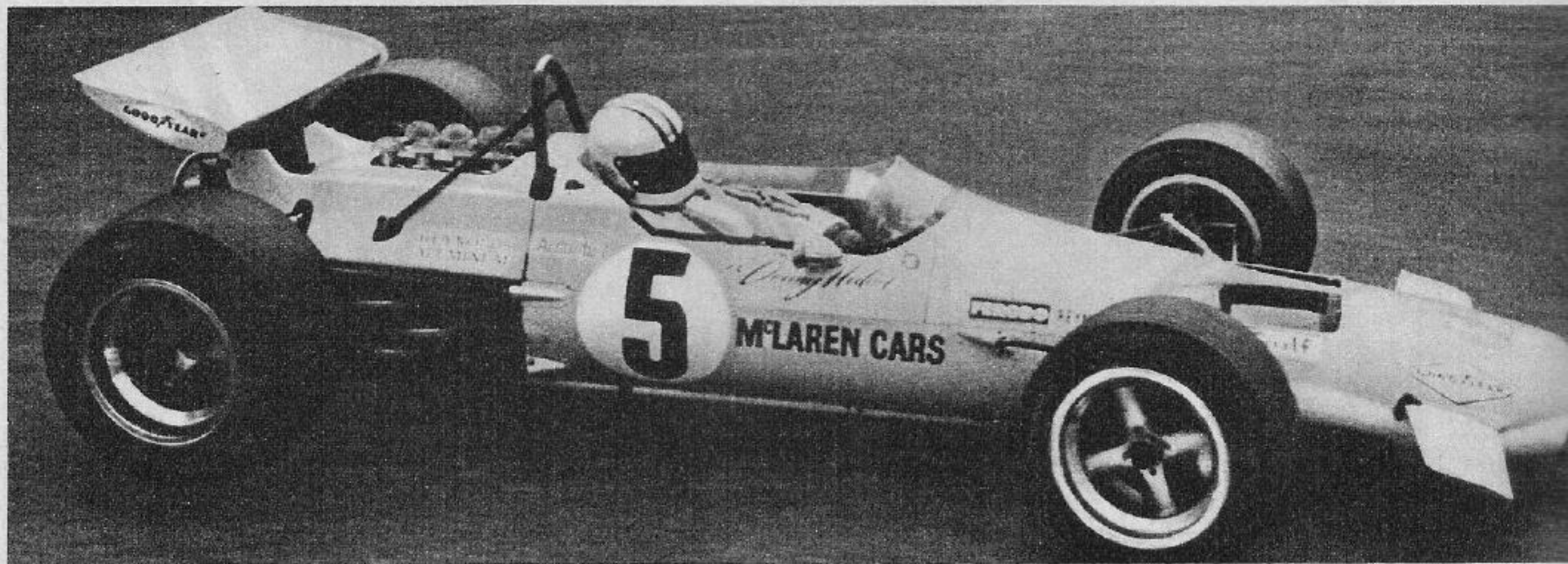
Granatelli se había dedicado últimamente al desarrollo de un motor

Courage busca la consagración con De Tomaso en F-1 y con Alfa en SP.



luego correrá casi seguramente en Sebring y en los Mil Kilómetros de Monza, pero eso ya depende del resultado que brinde el auto. Andretti no actuará en forma exclusiva para Ferrari, ya que durante el año también correrá en Fórmula 1 con un Lotus y en Indianápolis con otro auto hecho por el amigo Chapman.

Pues bien. Una vez finalizada la reunión de prensa en Maranello, Módena, todo el mundo se volvió por donde vino. En otras palabras: los que vinieron de Milán se fueron por la ruta que une Módena con Milán; los que vinieron de Turín, por la ruta que va a Turín; los de Roma, por la Autostrada del Sole; los de Florencia, por la ruta que va a Florencia, y los que tenían pasaje en tren, en tren. Los periodistas de Módena se quedaron en Módena, excepto aquellos que tenían algo que hacer en otro lado.



Plymouth de serie, que luego de largos meses de experimentación alcanzó por fin un éxito en Dover Downs, con Art Pollard al volante, pero el capo máximo de STP anunció su decisión de no seguir diversificando sus esfuerzos, dedicándose a partir del año que viene únicamente a los motores Ford.

ALLA POR MARANELLO

MODENA, Italia. — El seis de noviembre pasado Enzo Ferrari en persona llamó a reunión de prensa para presentar su nueva criatura: la Ferrari 512 S, una máquina sport de cinco litros para el campeonato mundial de marcas de 1970. Enfáticamente Enzo declaró que la fábrica alcanzará a producir 24 unidades más antes de fin de año para completar las 25 necesarias para la homologación. De todas ellas sólo seis serán conservadas por Ferrari para su equipo oficial y las restantes serán vendidas

McLaren Cars: éxito en el GP de México y la CanAm y planes para Indy.

a todo aquel que esté dispuesto a pagar 38.640 dólares, que es lo que valdrá cada una. Algo así como 13 millones y pico. Carito, pero no tanto como el Porsche 917...

Las características técnicas básicas son: motor de 12 cilindros en V a 60 grados y 4.993 cm³ de capacidad para erogar 550 caballos a 8.500 revoluciones; 4,80 m de largo, 2,40 entre ejes y 840 kg de peso.

Con este auto Ferrari busca su retorno a los primeros puestos del campeonato de marcas, donde este año no la vio ni cuadrada con la Ferrari tres litros (modelo 312 P). El primer coche ya rodó en el autódromo de Módena en manos de Arturo Merzario e Ignacio Giunti y luego de cuarenta vueltas al circuito el mejor giro se realizó a un promedio de 152,200 km/h.

Por su parte, ya Ferrari llegó a un acuerdo con el italo-americano Mario Andretti para que éste conduzca el 512 en algunas de las carreras del campeonato. Andretti debutaría en las 24 Horas de Daytona Beach con el auto, el 31 de enero próximo, y

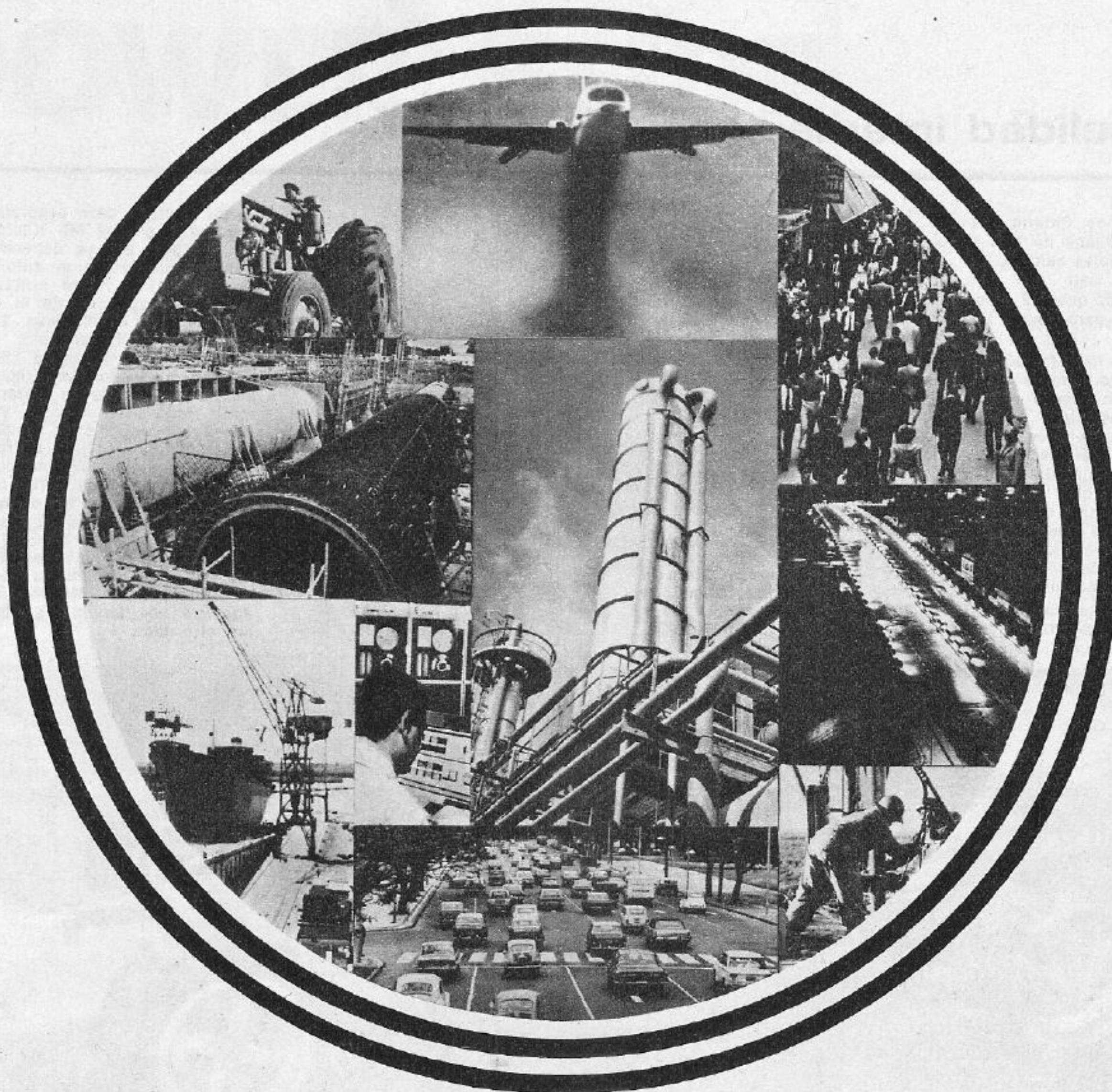
COURAGE EN ALFA

La numerosa escudería Autodelta —escuadra oficial Alfa Romeo— ha incorporado a un hombre más para las carreras de Sport Prototipo del año que viene. Se trata del inglés Piers Courage, quien ya está prácticamente llegando a los niveles más altos de Europa entre los pilotos que aspiran a la primera línea mundial.

Courage correrá con Alfa Romeo en SP y con un De Tomaso-Cosworth en Fórmula 1, ya que también hace pocos días firmó contrato con Alejandro De Tomaso para correr con la flamante unidad de F-1 construida por el argentino radicado en Italia.

Con Piers Courage la escudería Autodelta no sólo se agranda sino que se internacionaliza aún más, ya que en ella figuran Rolf Stommelen, Nanni Galli, Teodoro Zecchi, Spataro Dini, Enrico Pinto, Toine Hezemans y Andrea de Adamich.

Piers Courage sigue una línea ascendente. Hay que esperar que los Alfa —hasta ahora no muy eficientes— lo ayuden a continuarla.



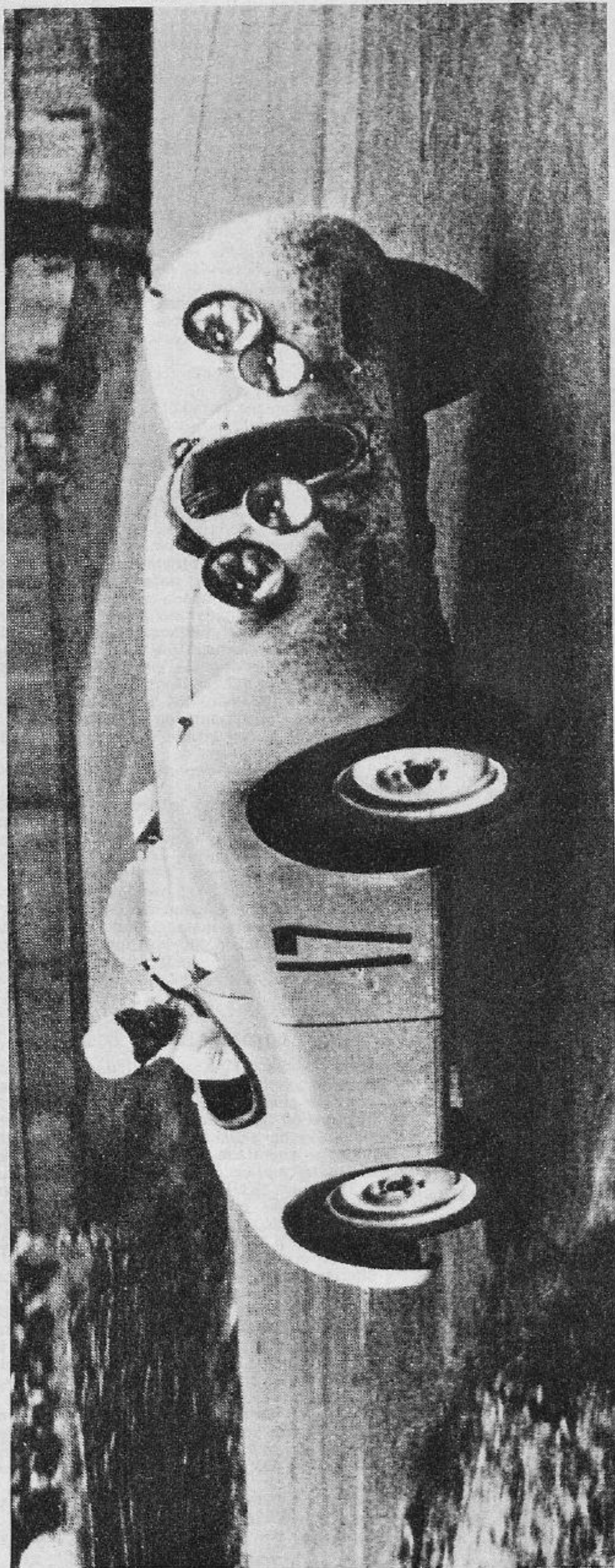
naftas YPF
**HACEN ANDAR
AL PAIS!**



A LA VANGUARDIA DEL PROGRESO

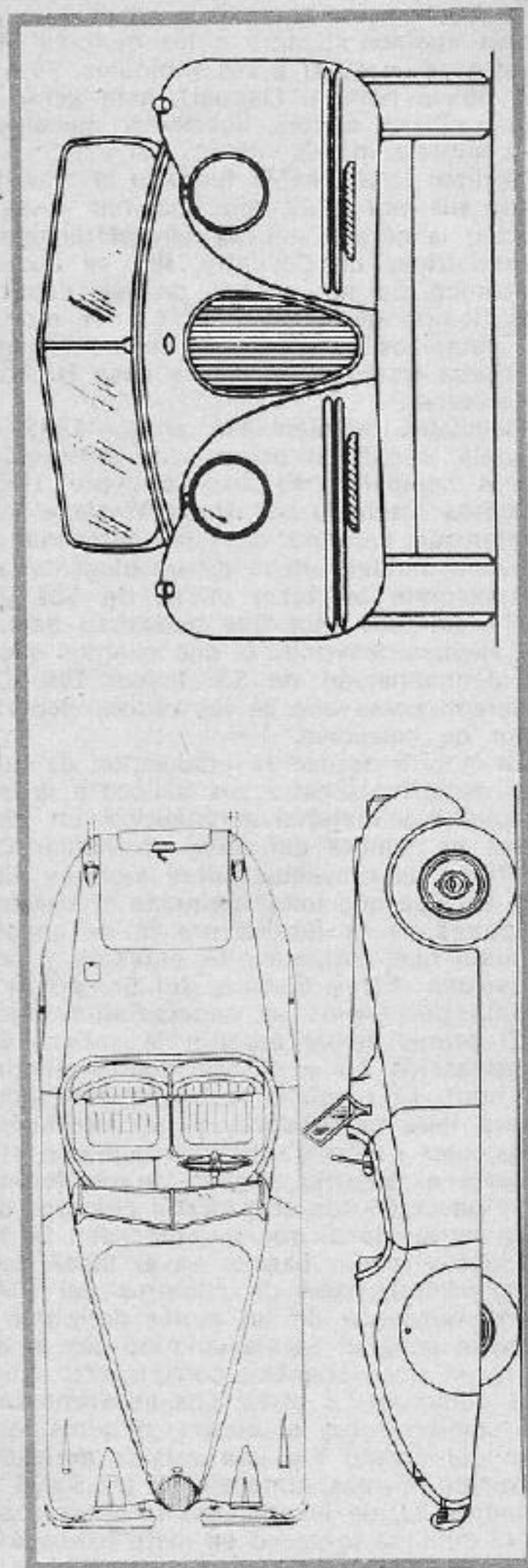
JAGUAR XK-120

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



“... Son el conductor y el camino los factores limitativos, pero no el coche”. Así coincidían a fines de 1949 y principios de 1950 las revistas especializadas inglesas que habían realizado el Road Test del Jaguar último modelo: el XK 120. Se hace necesario ubicarse atrás en el tiempo para captar en toda su magnitud lo que significó —¡qué linda barbaridad!— la aparición del XK 120 en el Earls Court Motor Show de 1948. Simplemente vino a cambiar fundamentalmente el concepto —sobre todo en Inglaterra— del coche deportivo. El que para aquellos días y en aquellas islas seguía teniendo las mismas trazas de los modelos de preguerra. En alguna medida se puede comparar aquel exitazo renovador con el asombro y encantamiento con que la casi siguiente generación recibió muy cerca de aquel salón (el Earls Court), al comenzar la década del '60, el modelo XK E. Y en cierta medida también es comparable a la revolución de conceptos —aunque en este caso tan sólo estéticos— que produjo el Lamborghini Marzal, hace un par de años.

El término “XK” se derivó del nombre de un motor. El “120”





de XK 120 representaba la velocidad máxima del coche (120 millas). Pero para llegar a 120 millas se impone la inevitable cascada cronológica y arrancar desde 1935, cuando los Jaguar todavía no se llamaban Jaguar sino SS.

La SS —marca que existía legalmente y como tal desde 1931— había apelado siempre a los motores Standard totalmente standard para impulsar a sus vehículos. Pero en 1935, con el invento del nuevo nombre (Jaguar), esta gente tomó vuelo y comenzó a permitirse ciertas libertades mecánicas que culminaron en la completa individualidad.

William Lyons había fundado la "Swallow" Side Car en Blackpool allá por 1922, sin imaginar —seguramente— que al promediar la década del '30 controlaría una de las mayores plantas automotrices de Coventry. Así se decidió a encarar el futuro mecánico de los coches por su cuenta considerando que ya era tiempo de hacerlo. El primer movimiento al respecto fue contratar los servicios del señor William Heynes, quien se encontraba trabajando para la casa Humber. Y nombrarlo jefe de Ingenieros.

Coincidió también ese año —1935— con la aparición del modelo SS 90, el primer dos asientos genuinamente deportivo de la compañía. El aparato —pre 1935— traía una tapa de cilindros diseñada por Harry Weslake lo que le otorgaba cierta pretensión de auto de altas performances, aunque su verdadera personalidad era la de un elegante automóvil semidoméstico. No obstante un team oficial de SS1 ganó el Alpine Trial de 1934. En esos años que quedaban hasta el estallido de la guerra, Heynes desarrolló el dos asientos que en 1936 aparecería con la denominación de SS Jaguar 100. Coche que hoy es considerado como uno de los coches deportivos clásicos con mayor valor de colección.

La guerra detuvo la producción de automóviles y la SS Cars Ltd. dedicó sus esfuerzos bélicos a la construcción de sidecars, acoplados y material aeronáutico. En 1945, cuando la compañía tomó el nombre definitivo de Jaguar Cars Ltd., ya existía una cantidad de proyectos sobre motores dibujados durante la guerra. La idea que había animado al equipo de diseñadores y constructores de la fábrica era la de adoptar un motor flexible y robusto que otorgara alta potencia y permitiera su permanente desarrollo. Estos diseños del tiempo de la guerra e inmediatamente posteriores se encarpitaron bajo el título "X".

El primer doble árbol a la cabeza en llegar al proceso de construcción fue el XF, un cuatro cilindros de 1.360 cm³ (66,5 x 98 mm). El propósito principal del motor era el de probar la nueva tapa de cilindros y la distribución. Prueba que las dos soluciones pasaron satisfactoriamente; en cambio el cigüeñal no soportó el elevado número de revoluciones. El siguiente motor en producción fue otro cuatro cilindros denominado XG y mucho más convencional que su antecesor. Se trataba de un "varillero" de litro y medio basado en el block del antiguo Standard y la extraordinaria tapa de cilindros del BMW 328. La etapa final de la búsqueda de un motor definitivo para comenzar la producción en gran escala culminó con el diseño XJ. Este se construyó en dos variantes: como cuatro cilindros dos litros y como seis cilindros 3,2 litros. Las experimentaciones más importantes se hicieron sobre el cuatro cilindros, que permitieron la aparición del diseño XK, una versión derivada de aquél que conservaba las mismas dimensiones (80,5 x 98 mm). Utilizando el seis cilindros XJ, se le aumentó la carrera de pistón para llevarlo a 3.442 cm³, se lo apoyó en siete bancadas y se lo denominó también XK, pero se le dio prioridad al cuatro cilindros.

El salón de Earl's Court de 1948 sirvió para hacer la primera aparición del XK en público. Y la aceptación por parte de ese público fue inmediata. Heynes y sus colegas trabajando en el nuevo chasis y motor habían llegado a un trabajo de diseño sumamente inspirado que en muchas formas desató la revolución de que hablábamos en materia de autos sport. Se anunciaba con una potencia de 105 HP a 5.000 r.p.m. con una compresión de 7:1. El XK100 tenía un motor —evidentemente— compacto y eficiente que podría dar grandes satisfacciones trabajando en sus límites. Lástima que aunque la fábrica lo ofreció durante algún tiempo, el XK 100 en realidad nunca entró en producción. El público sabía de la existencia del seis cilindros y su inminente aparición. El XK de dos litros, cuatro cilindros y tres bancadas murió para dejar paso a su hermano mayor, el potente seis cilindros. Había aparecido el Jaguar XK 120.

Pero de ninguna manera su éxito debe atribuirse exclusivamente al motor que lo impulsaba. Su chasis de sección cuadrada era de lo más ortodoxo aunque extremadamente rígido. La suspensión delantera independiente estaba a cargo de resistentes barras de torsión y sólidos tensores, resultado de la admiración de Heyne por las soluciones de Citroën.

La suspensión trasera consistía en un par de elásticos semi-elípticos. La caja de dirección encerraba el sistema de bolillas re-circulantes y los frenos hidráulicos actuaban sobre las campanas de 30,5 centímetros. (Estos dos elementos mecánicos serían los que se modificarían en los sucesivos modelos de las series XK.) Los frenos, a pesar del considerable diámetro de campana, eran insuficientes para detener al coche con sus elevadas performances.

Aunque parezca paradójico, originalmente la idea de los constructores fue fabricar solamente 200 unidades XK, de manera que el público, probándolo, aceptara el motor y fuera preludio a la aparición de un nuevo sedan. (Este sería el MK VII aparecido a fines de 1950.) La lluvia de pedidos obligó a los fabricantes a hacer un replanteo de programas y continuar la producción en gran escala del XK 120.

Los primeros ejemplares —poco más de 200— salieron provistos con carrocería de aluminio montada en chasis de madera. Al encarar el nuevo programa de producción se encargó a la compañía Pressed Steel para proveer a la casa Jaguar de carrocerías de acero estampado para el 120.

Para entonces Jaguar no había formado un equipo oficial de competición. Recién se crearía con la aparición del tipo C —el primero de los Jaguar que se construyó específicamente para las competencias— y los preparativos previos para su irrupción en las 24 Horas de Le Mans de 1951.

En 1951 el roadster XK 120 se produjo simultáneamente con una cupé de techo duro de proporciones de diseño tanto o más felices que el convertible y de similares especificaciones mecánicas.

Las performances deportivas de los XK alcanzaron el pináculo en 1951.

En 1952 se anunció la venta de una versión especial equipada con más potencia, y en 1953 apareció una tercera versión de carrocería: la cupé convertible. Con ese coche la Ecurie Ecosse de David Murray —en sus principios— obtuvo triunfos en innumerables carreras. Pilotos particulares dedicaban su tiempo a modificar sus XK para mantenerse cosechando victorias.

En 1951 el tipo C ganó en Le Mans. Las ventas de la casa subieron de manera insospechada. En el otoño de 1954 se anunció el nuevo modelo XK 140 cuya denominación respondía simplemente a un orden de la fábrica. Se habían producido 12.000 XK 120, cifra que superó bastante los cálculos originales.

CUADRO TECNICO DEL JAGUAR XK 120

Motor: Jaguar XK de seis cilindros. Doble árbol de levas a la cabeza con inclinación de 70° comandados por cadena. Cabeza de cilindros de fundición de aluminio con cámaras de combustión hemisféricas. Block de hierro-cromo, pistones de fundición de aluminio, bielas de acero, cigüeñal de 7 cm de diámetro soportado por siete bancadas anchas con los apoyos de acero, lubricación forzada por bomba sumergida.

3.442 cm³ (83x106 mm de diámetro/carrera). Dos carburadores S.U. de 4,45 cm. La potencia fue de 150 HP a 160 HP a 5.000, 5.200 rpm respectivamente en 1948/49. 180 HP y 190 HP a 5.300 y 5.400 rpm con modificaciones en 1951 y 180 HP con equipo especial a 5.750 rpm en 1952.

Chasis: Bastidor de acero de gran resistencia compuesto por planos rectos de sección cuadrada, rigidez torsional asegurada por gruesos travesaños de sección cuadrada. Suspensión delantera independiente con reactores trasversales y barras de torsión controladas por amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera por largos elásticos semi-elípticos de acero silicio-magnesio, con amortiguadores de tipo pistón.

Encendido: Sistema Lucas de 12 volts.

Trasmisión: Embrague Borg & Beck de disco único seco. Caja de cuatro marchas con engranajes helicoidales sincronizados. Cardán Hardy Spicer y diferencial de corona y piñón.

Frenos: De fricción Lockheed con campanas de 30,5 cm de diámetro.

Dirección: Burman de bolillas recirculantes.

Rodado: 6.00x16 de acero estampado.

Capacidad del tanque: 63 litros de combustible.



Este es el Rambler que no murió. Vive, pero emigró fuera de USA. Aquí, la versión cuatro puertas. La rubia también vive, y por lo visto le sobra salud...

"LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS...

...gozan de buena salud." Así reza un fragmento del Cyrano de Bergerac. Nosotros pretendemos aclarar que el Rambler no ha muerto definitivamente, sino que su producción se continúa fuera de USA.

Los casos en donde la muerte parece dudosa se denominan "cataplexia". Es decir, el finadito adquiere todas las características de finadito, pero en realidad no es finadito. De donde se desprende que no es lo mismo estar muerto que hacerse el muerto.

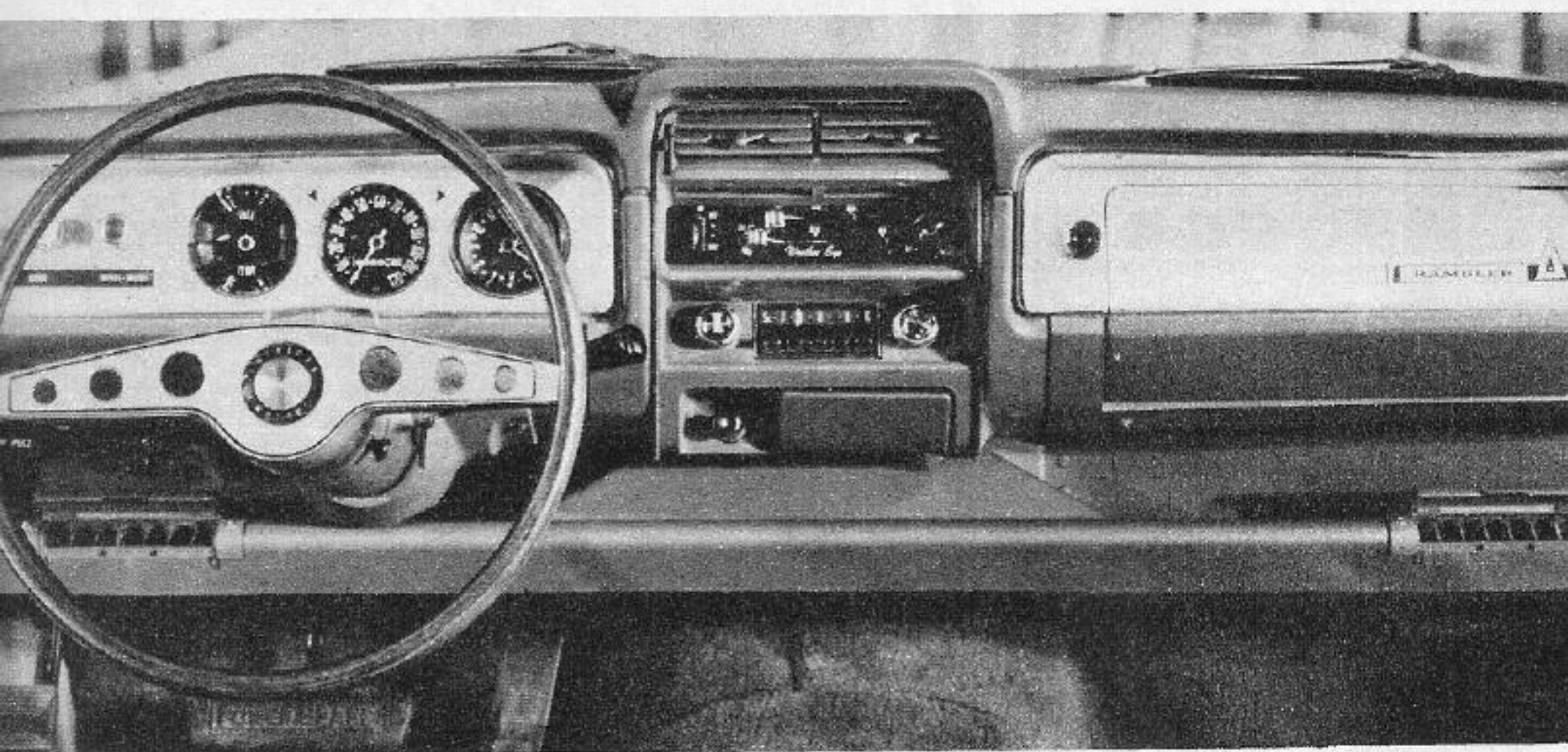
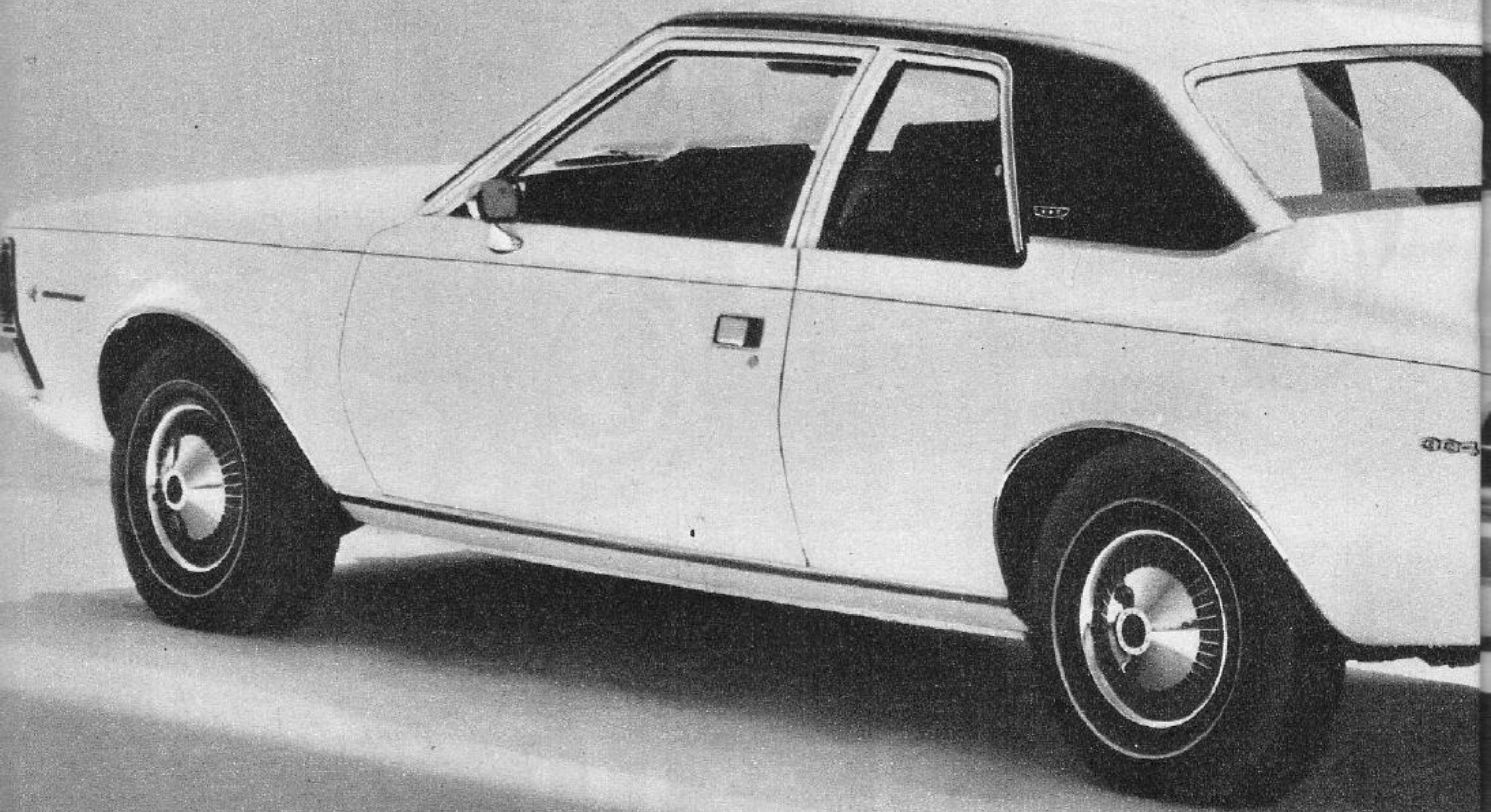
Estamos en presencia de un caso netamente policial. Un presunto asesinado en los Estados Unidos no fue asesinado, sino reemplazado por otro personaje mientras el primero se encuentra fuera de los Estados Unidos.

Hablamos expresamente del Rambler. Dijimos unas semanas atrás: "Muerto el Rambler. Viva el Hornet...". Pero el Rambler no murió. El Hornet apareció en los Estados Unidos para reemplazar al Rambler, mientras éste se sigue produciendo en los países extranjeros que cuentan con filiales American Motors. Pero ya que tenemos al Rambler entre las manos contemos algo de su aspecto y características, renovados totalmente para el año '70. (En caso que el año próximo no fuera 1970, tampoco tendremos problema alguno en rectificarnos).

La línea Rambler se compone de cuatro modelos diversificados bajo dos denominaciones: Rambler (así no más, a secas) y Rambler SST. Del Rambler a secas se producen dos modelos: un sedán dos puertas y uno cuatro puertas. Del SST, también dos sedanes de las mismas características.

Como se acostumbra en USA, una variada gama de motores acompaña a los Rambler "fuori-USA". Un cuadrado que anda por ahí aclarará para ustedes las op-

"LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS..."



Tablero de los nuevos Rambler.
Como puede apreciarse, sin perder el estilo americano, se adapta bastante a la tendencia europea en cuanto a instrumental.

ciones de motor, caja y relaciones finales ofrecidas.

En síntesis, y de acuerdo con lo informado directamente desde USA, los nuevos Rambler están destinados a satisfacer ampliamente la demanda de compacto "cinco pasajeros" para 1970. Lo cual nos tranquiliza bastante, ya que suponíamos que American Motors no se iba a poner a fabricar un compacto para satisfacer las necesidades del mercado consumidor de limousines o triciclos de reparto.

Dejemos finalmente aclarado lo siguiente: El Rambler no ha muerto... vive, pero nos hizo pegar un susto tremendo. No hay nada que hacer; uno no gana para disgustos...



Versión dos puertas SST. La línea se compone de un dos puertas más similar al sedan, y un cuatro puertas tipo SST.

MOTORES, TRASMISIONES Y RELACIONES FINALES DE LA LINEA RAMBLER '70

MOTOR	TRASMISION	RELACION FINAL
"Torque-Command" 6 en línea, 145 HP, 3.802 cm ³	3 marchas, manual. Automática, opcional	3,08:1, opcionales, 3,31 y 3,58:1
"Torque-Command" 6 en línea 155 HP, 3.802 cm ³	3 marchas, manual. Automática, opcional	3,08:1, opcionales, 3,31 y 3,58:1
"Typhoon" V-8, 210 HP, 4.983 cm ³ . Opcional en el SST solamente	Automática	2,87:1; opcionales, 3,15:1

MOTORES RAMBLER 1970 CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR 145 HP	MOTOR 155 HP	MOTOR V-8
6 en línea	6 en línea	V-8 a 90°
Válvulas a la cabeza	Válvulas a la cabeza	Válvulas a la cabeza
Diámetro y carrera: 95,3 x 88,9 mm	95,3 x 88,9 mm	95,3 x 87,4 mm
Capacidad cúbica: 3,802 cm ³	3,802 cm ³	4.983 cm ³
Relación de compresión: 8,5:1	8,5:1	9,0:1
Potencia máxima: 145 HP a 4.300 rpm	155 HP a 4400 rpm	210 HP a 4400 rpm
Carburador: 1, simple	2, simples	2, simples
Bancadas de cigüeñal: 7	7	5

Los dos precios del Dodge le convienen más.

Todos los autos tienen dos precios: el precio de lista y el precio final al terminar de pagarlo.

El precio de lista del Dodge incluye el equipo completo de fábrica, que en otras marcas es opcional. No hay sumas ni sorpresas a último momento.

Este precio le conviene más. Como el mejor precio final

que se obtiene con la nueva financiación-Chrysler.

Mínimo contado. El resto en 30 meses (hasta 36 para camiones). Ahora con intereses más bajos y **sobre saldos**, para que usted no pague lo que ya pagó.

Compare.

El Dodge le conviene más.

La última palabra la tiene usted: Polara, GT o Coronado.

Central Motor
S.A.Cel. AV. CORDOBA 1778
CONCESIONARIO AUTORIZADO  CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA



¿COMO SERA LA LONDON-MEXICO?

Después de la London-Sydney el Daily Mirror asociado con el RCA (Royal Automobile Club) organizaron el raid Londres-México. 26.000 kilómetros por rutas inimaginables y un reglamento original. Enterémonos.



Esta foto pertenece a la London-Sidney del año pasado. Un Mercedes Benz 300 SEB por las rutas australianas. En algunos tramos los caminos serán similares.

La que inició la fiebre de las carreras largas fue, hace unos meses, la London-Sidney. Algunos opinan que es el futuro de las carreras en ruta y otros que estas competencias de larguísimo aliento no conducen a nada positivo y sólo indican qué tripulación tuvo más suerte y cuidó más el auto, mientras las fábricas esperan los resultados para publicitar sus productos por medio de ese tipo de pruebas. En fin, es cuestión de opiniones y de gustos. Personalmente pensamos que son una especie de rally-safari-aventura-competencia sobre automóviles de serie, que si bien no son del más puro estilo competitivo tienen sus aspectos interesantes. Además, a todo el mundo le gustaría correr una prueba como la London-México... ¿o no?

Es por eso que nos vamos a ocupar de ella. Vamos a interiorizarnos de cómo es la carrera, sus reglamentaciones, los autos admitidos, etc. Y en una de esas la fiebre también llega al río de la Plata y más de una media docena de enloquecidos se lanza a la aventura representando a nuestro país. Sería lindo... ¿no? Pero vayamos al grano y al reglamento.

Así viene la cosa....

El reglamento es bastante amplio con respecto a los autos admitidos. Textualmente, dice: "El rally está abierto a todos los vehículos de motor de pasajeros de cuatro ruedas de cualquier especificación". De esto se desprende que se puede participar con un jeep, una rural o un mismísimo Meyer-Manx, pero habría que ver a qué le llaman "vehículos de pasajeros". Los elementos de los autos se pueden reemplazar o desmontarlos para su ajuste o reparación, a excepción del block motor, unidad cuerpo-chasis (carrocería), cajas de velocidades, transmisión, carcasa de diferencial, que podrán ser reparados pero no cambiados. Estas partes vitales serán marcadas y selladas por el organizador (Daily Mirror y el Royal Automobile Club). El reglamento indica que es imprescindible que los concurrentes lleven a bordo del auto: un extintor de incendios, un botiquín de primeros auxilios, un triángulo rojo de

aviso reflector en caso de detención nocturna, cascos de protección para todos los tripulantes y cinturones de seguridad para todos los que viajan en la máquina.

La largada efectiva se realizará el día 19 de abril de 1970 en el estadio de Wembley a las 10.30 y con intervalos de un minuto entre cada auto. Una vez que estén en carrera los pilotos deberán pasar por los controles a las horas fijadas en la Hoja de Ruta que se les entrega. Los que pasen después de esas horas serán sancionados con puntos en contra. Durante el transcurso de la carrera habrá tramos especiales llamados "primes", que serán cronometrados independientemente. Por su parte, el organizador de la prueba corre con los gastos de transporte de los vehículos, sea barco, avión o ferrocarril, pues dicha suma está incluida en el pago de la inscripción (algo así como 700 mil pesos para los coches con tres tripulantes y 550 mil para los de dos), como así también los gastos de los pilotos.

La carrera se dividirá en cinco clases. "A", hasta 1.300 cm³; "B", de 1.301 a 1.600 cm³; "C", de 1.601 a 2.000 cm³; "D", de 2.001 a 3.000 cm³; y "E", de 3.001 en adelante. También se hará una división entre los concurrentes particulares (que no estén patrocinados por una empresa que fabrique vehículos de motor) y los equipos oficiales de fábrica. De esta forma los organizadores se aseguran una buena cantidad de inscriptos particulares en caso de que fallen los equipos oficiales y también se les da la posibilidad en \$\$\$ a los que corren por su cuenta y riesgo. La fecha de cierre de inscripción será el 1º de febrero para los particulares y el 1º de marzo para los equipos oficiales, no permitiéndose después de esas fechas ningún cambio en las tripulaciones.

En una parte del reglamento dice que en algunos tramos los participantes deberán tapar sus números identificatorios para no ser detenidos por la policía, agregando que se los instruirá al respecto en el momento oportuno. (Ah... ingleses tramposos). Los controles horarios estarán ubicados en Londres, Dover, Boulogne, Sofía, Monza, Lisboa, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, La Paz, Lima, Buenaventura, Cristóbal, Ciudad de México. En controles intermedios, a ex-

cepción del de Sofía, en Bulgaria, habrá tiempos de descanso y reparación. Las penalizaciones se efectuarán con tolerancia de 1 minuto por punto en contra.

Las travesías marítimas a realizarse serán: Dover (Inglaterra) hasta Boulogne (Francia); Lisboa (Portugal) a Río de Janeiro (Brasil); Colonia (Uruguay) hasta Buenos Aires, y de Buenaventura (Colombia) hasta Cristóbal (Panamá). Todos los participantes deberán hacer las travesías en los viajes "oficiales", y en caso de que lo deseen de otra forma el desembolso corre por cuenta de ellos. El problema (si es que se presenta la ocasión) será en el puerto Buenaventura, pues el buque que ha sido contratado al efecto tiene capacidad para sólo 35 autos. Es decir que si en Buenaventura la cantidad de autos es mayor de 35 no se los clasificará y quedarán fuera de carrera, con el aliciente de recibir un pasaje gratis en avión a México para que participen en la entrega de premios y demás. Por otra parte, se los clasificará, pero hasta Buenaventura, es decir, detrás de todos los arribados a la ciudad de México.

Los premios son algo más que interesantes. Para el primero en la clasificación general 10.000 libras esterlinas (8 millones de pesos aproximadamente); al primero en la clase particular 2.000 libras (1.600.000 pesos). La escala en la general llega al 5º y en la de privados hasta el 3º, en tanto en la Copa Damas habrá 1.000 libras al primer puesto y llegarán hasta el 3º, lugar que será premiado con 250 libras.

El orden de la prueba será el siguiente desde su partida en Londres.

- 19 abril. Partida desde el estadio de Wembley, a las 10.30 horas.
Cruce del canal por Dover a Boulogne. 16.00
- 21 abril. Control de SOFIA (Bulgaria).
- 22 abril. Control de MILAN (Italia).
- 25 abril. Control de LISBOA. Entre los días 26 de abril y el 8 de mayo los coches serán transportados a RIO DE JANEIRO.
- 9 mayo. Reanudación del rally desde RIO DE JANEIRO (Brasil).
- 11 mayo. MONTEVIDEO (Uruguay).

- 12 mayo. BUENOS AIRES.
- 14 mayo. SANTIAGO DE CHILE.
- 17 mayo. LA PAZ (Bolivia).
- 19 mayo. LIMA (Perú).
- 21 mayo. BUENAVENTURA (Colombia).
- 22 mayo. El buque parte de Buenaventura.
- 24 mayo. El buque llega a CRISTÓBAL (Panamá).
- 24 mayo. Reanudación desde Cristóbal.
- 27 mayo. Llegada a la CIUDAD DE MEXICO.

Entre los países que se tocarán a lo largo de los casi 26.000 kilómetros a recorrer estarán Inglaterra, Francia, Bulgaria, Alemania, Austria, Hungría, Yugoslavia, Italia, España, Portugal, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México.

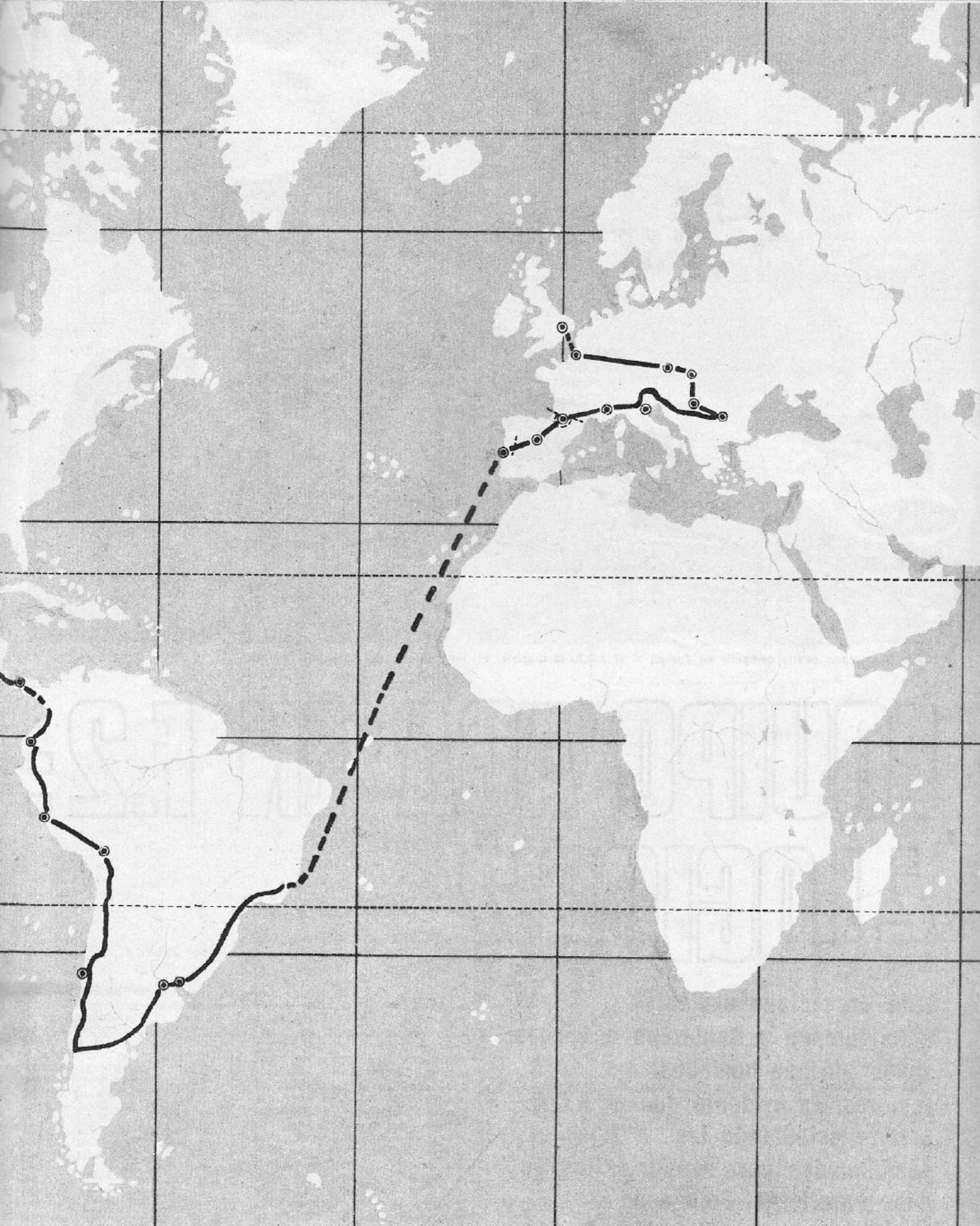
En fin... como se puede apreciar por los lugares, los caminos a tocar, los climas adversos, las alturas y demás yerbas esto es realmente una cosa de locos. Pero de locos de los buenos, porque el que gane este segundo rally-maratón se podrá sentir realmente satisfecho. Y si nos remontamos a la material, también se puede llenar de libras esterlinas.

Este será en rasgos generales el rally de la Copa Mundial del Daily Mirror a disputarse en abril del año que viene. Un carrerón que estropeará autos en todo su trayecto, dejará varios días sin dormir a los tripulantes de los equipos (y también sin comer) y que tiene todo lo necesario como para poderlo llamar "la gran aventura". ¿Y a quién no le gustaría correrlo? A todos. Edgardo Boschí está en eso y aunque no se ha oficializado su inscripción puede llegar a concretarse a último momento. Por ahora conformémonos con saber que el boletín de la RAC y el Daily Mirror cuenta ya con 55 anotados de los 120 que podrán largar entre los que se encuentra un tal señor J. Araujo (argentino) que correrá en equipo con otro tal señor inglés llamado J. B. Batley con una máquina Volvo 144 S.

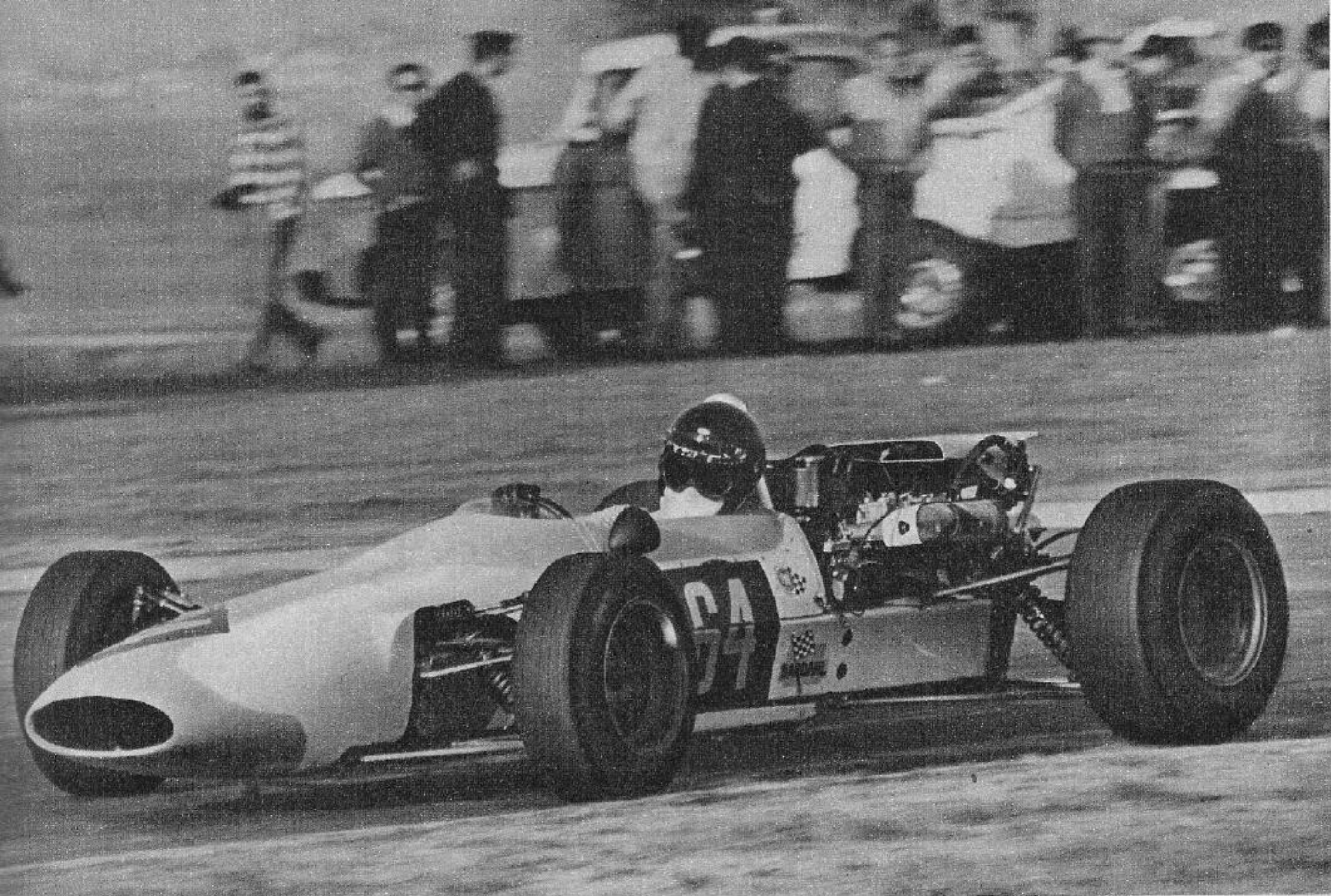
Por el momento sólo nos resta esperar y mantenernos esperanzados en seguir de cerca esta "cosa de locos". ¿De locos... Sí. ¡Pero qué lindo...!



Un Ford Zodiac que se presentará con un equipo particular patrocinado por Vic Preston.



Esta será la ruta que se utilizará en la London-México. Casi toda Europa Central hasta llegar a Lisboa. Embarque hasta Río de Janeiro y de allí rumbo a nuestro país y la Cordillera de los Andes para subir hasta Colombia. Nuevo embarque y arribo a Panamá hasta llegar a México por tierra coincidiendo con el final de la Copa Mundial de Fútbol.



Carlos Reutemann podría competir en Europa si el A.C.A. lo dispone. El proyecto no está solo, pero espera.

EQUIPO ACA EN F.2: ¿LOGICO?

por JULIO F. PEREZ BALBI

Está proyectado enviar a Reutemann y Caldarella a Europa, según afirman fundados rumores. Es evidente que el A.C.A. estaría estudiando las posibilidades para repetir éxitos de años anteriores. Sólo eso justifica al equipo de F2 nacional que sostiene el A.C.A.

"Mirá, te voy a decir algo que es triste, pero real: subí veinte de nuestras primeras figuras a autos de F-2 y vas a ver inmediatamente dónde estamos situados en el plano conductivo internacional; estamos atrasados muchos años, es elemental: ¡no se pueden dejar los 1.200 kilos, tocando el bombo, para de golpe ponerse a tocar el violín!... por eso existe el equipo de A.C.A., para que sus pilotos tengan una práctica activa en autos de fórmula racionales en una categoría racional, y la única categoría, o por lo menos lo mejor que tenemos en nuestro país. Pero una práctica activa con vistas a cosas mayores" (N. de la R.: ¿enviar a esos pilotos a competir a Europa, quizás?), aseguró Héctor Silverio Staf-

fa, director del equipo del Automóvil Club Argentino.

Durante 1970 se convirtió en el equipo más discutido del automovilismo argentino. Que no tenía razón de ser, que matarían a la categoría por su dominio constante, que de promocional no tiene un pito, que esto, que aquello. La cosa es que, lógico o no, el equipo del A.C.A. fue el único que brindó algo de espectáculo en las paupérrimas carreras de F-2 de este año. Eso ya es bastante justificación como para que su existencia tenga validez. Por lo general, sus autos, sus pilotos, eran en cada carrera lo más interesante por ver y en casos lo único que valía la pena.

Si el A.C.A. hizo bien en poner dos autos con dos pilotos en cuanta corsa de F-2 se disputa en

Color 0 Km.

Al pintar o retocar su coche, obtenga un color 0 Km. Esto se logra únicamente con LACAS MMB, que responden a la experiencia de COLORIN, primer proveedor de pinturas para la industria automotriz nacional.

MACIEL & ASOCIADOS

LACAS Y FONDOS
PARA AUTOMOVILES



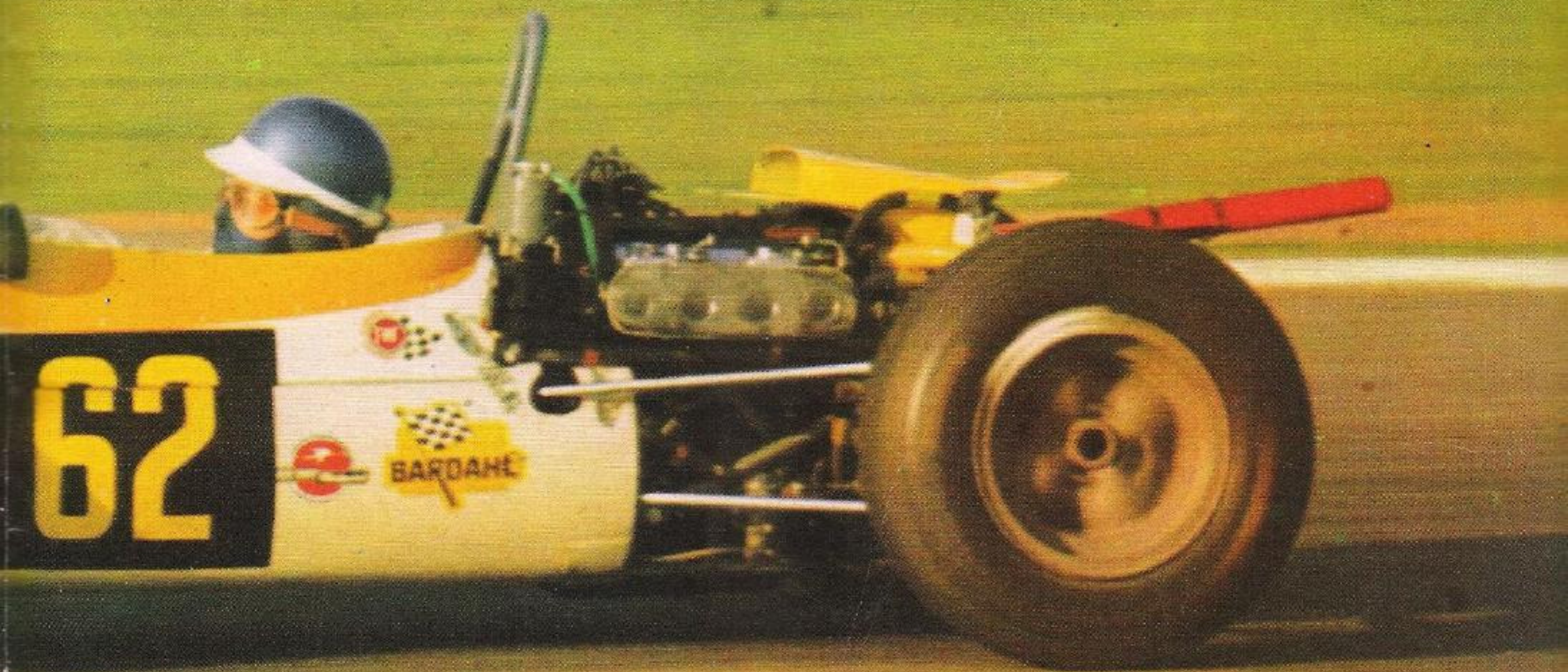
COLORES DE FABRICA
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS





BRABHAM FIAT 1500

(equipo del ACA de F.2)



supermóvil

de ganador a ganador



Ganador por calidad

Esto Ud. lo nota en su motor.
Lo valora también el 65 por ciento de los
consumidores de lubricantes en el país.
Y.P.F. es la mayor expendedora de este
producto a través de la más vasta red
de estaciones de servicio.
Por eso, Supermóvil es ganador.

Ganador por aguante

Su motor saca distancia y sigue ¡como si nada!
La gran estabilidad de los aceites
lubricantes es una garantía: los aditivos
antioxidantes evitan la formación de barnices
o depósitos nocivos.
No hay descomposición.
Por eso, Supermóvil es ganador.

**Supermóvil
normal**
Para
motores
a nafta
de trabajo
moderado.



**Supermóvil
multigrado**
Para
nafteros o
gasoleros
que trabajan
duro.



**HD
Suplemento 1**
Lubricante
de acción
reforzada.



es Ganador!



Director Staffa: "¡Y si no, para qué sirven las temporadas internacionales!".

COMO FUNCIONA EL EQUIPO DEL ACA

A comienzos de 1969 la Comisión Directiva de Carreras del A.C.A. formó una lista con los nombres de cuatro pilotos: Carlos Alberto Reutemann, Oscar Mauricio Franco, Benedicto Hugo Caldarella y Néstor Jesús García Veiga.

Barajando esos nombres se trabajó durante 1969. Fueron elegidos entre sí posteriormente, porque "era un crimen que Reutemann estuviese inactivo, y con Caldarella sucedía más o menos lo mismo", dijo Staffa. Se usan los autos que quedaron en el país después de las temporadas de F-3; un BWA (el que generalmente conduce Reutemann), un Brabham (Caldarella) y finalmente un De Sanctis que, prácticamente inactivo por falta de repuestos, está guardado en el taller del A.C.A.

Los motores son Fiat 1500 preparados por la Scudería de Concesionarios Fiat; están en 1.496 cm³ y 125 HP. Cada carrera insume un gasto de \$ 500.000; los pilotos se llevan importante porcentaje de los premios y la suma que ha insumido toda la campaña del equipo supera los 10 millones de pesos. Esta, hasta el momento, ha sido sumamente exitosa y Reutemann es campeón argentino de la categoría.

Los talleres están en el edificio del Automóvil Club Argentino; en ellos tres mecánicos trabajan full-time sobre los automóviles, viejos chasis importados muy bien puestos a punto. En el taller hay un tercer Brabham, semidesmantelado por haberse usado las piezas faltantes como repuestos del que está en uso.

nuestro país, lo dirá el tiempo. Hasta el momento es lógico pero no imprescindible; en cambio, sería lógico que el A.C.A. gaste tiempo y dinero en otras cosas, como ser... Europa. Bien. Ahí queríamos llegar. A.C.A.-F-2-Europa son piezas de un rompecabezas que encajan perfectamente entre sí. Staffa aseguró: "La misión del equipo es la práctica activa de sus pilotos con vista a cosas mayores"... Sobre esta afirmación y un rumor bien fundado que llegó hasta nuestra mesa de redacción que dice: "Está sujeto a aprobación un proyecto que permitiría a Reutemann y Caldarella competir en Europa en representación y con total apoyo del Automóvil Club Argentino; en poco tiempo más habrá novedades", podemos sacar conclusiones."

19) Evidentemente, el A.C.A. quiere tener bien entrenados a dos pilotos, ya consagrados, para competir durante 1970 en Europa. La manera de hacerlo, sin lugar a dudas, es competir asiduamente en F-2, tal cual lo están haciendo. No hay otra categoría que se asemeje más a lo que llegarían a conducir allá.

20) El A.C.A. tiene muchísimos antecedentes en "expediciones" internacionales y siempre fue muy adepto a apoyar a los argentinos en el exterior. A las pruebas nos remitimos: en el año 36 se formó un trío con Blanco, Arzani y Carú que compitió en el circuito de La Gavea, en Río de Janeiro, competencia que ganó Pintacuda. Posteriormente, el A.C.A. financió las incursiones de Fangio, González, Campos, etc., etc. Aparentemente,

el A.C.A. quiere volver a redituar campañas que en épocas pasadas resultaron tremendamente exitosas.

39) El Automóvil Club Argentino tiene que desenvolverse en ese nivel, el internacional, por ser un ente internacional y representante argentino de la FIA.

Por lo tanto, si nuestras conclusiones se cumplen, el actual equipo de F-2 del A.C.A. sirve, y mucho. Reutemann y Caldarella se estarían entrenando constantemente, para que en 1970 las diferencias sean menores con los nuevos automóviles que conducirían. Si no se cumple, el equipo no tiene justificadas razones para existir, teniendo en cuenta que se han invertido hasta el momento unos 10 millones de pesos que bien se podrían haber gastado en

apoyar la campaña de un piloto en F-3 en Europa, entrenándose directamente in situ, como lo hace el brasileño Fittipaldi.

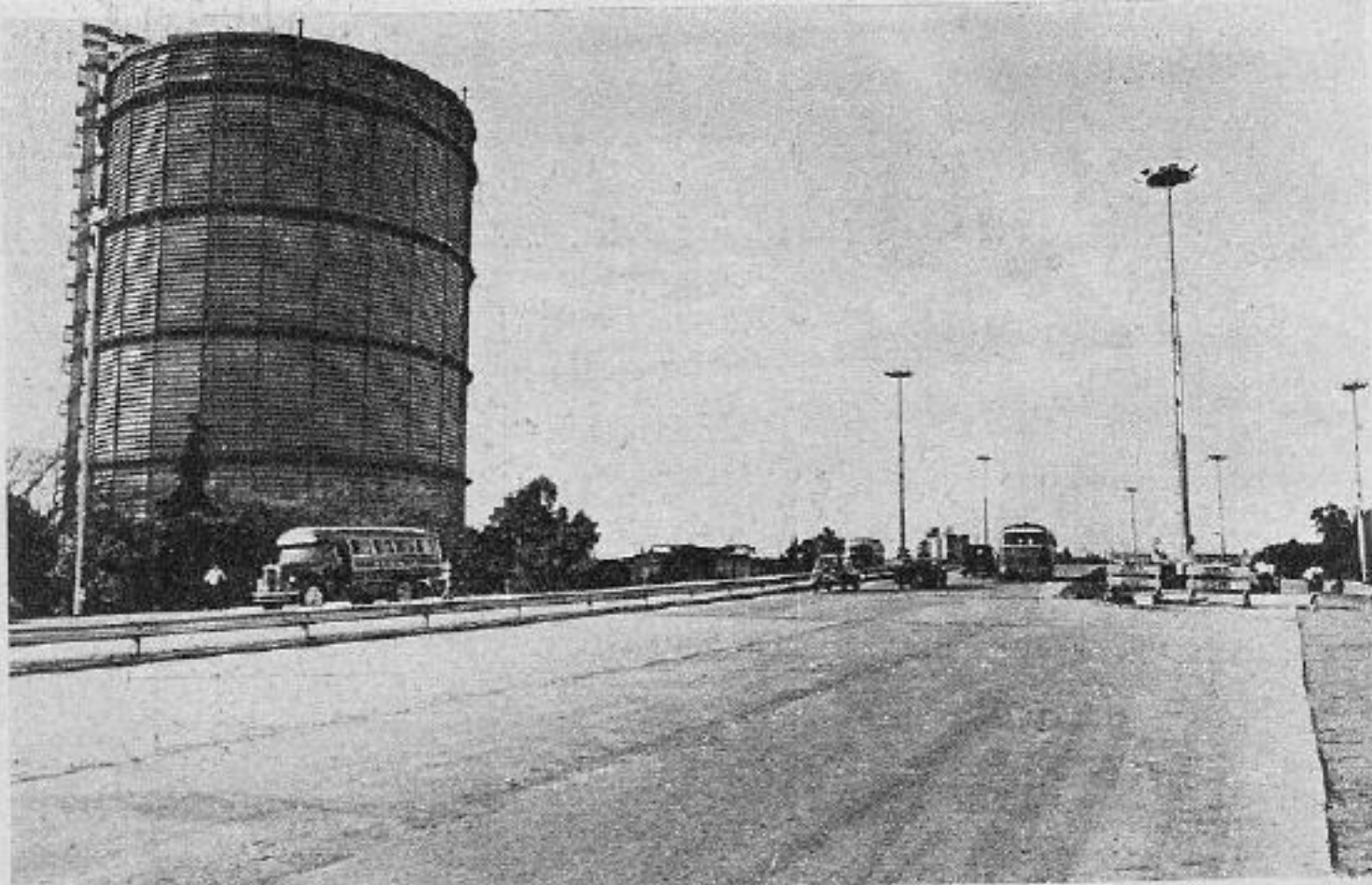
"¿Qué saldo dejó la última temporada si no se aprovecha durante el resto del año?", preguntó Staffa. "Ojalá hubiese F-2 también el año que viene, iban a ver el resultado que hubiese brindado el haber competido todo el año en nuestra F-2."

Tiene razón, pero la temporada no se hace y Reutemann-Caldarella es un binomio capaz para competir en Europa; el proyecto de enviar a ambos a Europa tiene que materializarse en 1970. El A.C.A. puede hacerlo, le conviene, ya lo ha hecho en ocasiones anteriores y es una buena oportunidad de reeditar laureles perdidos.



MUY BIEN, DIEZ

El pasaje elevado de la General Paz sobre la avenida de los Constituyentes solucionará un problema crónico en la zona de Parque Saavedra. Ya está habilitado parcialmente.



El sistema de puentes y enlaces correspondiente a la cabecera Norte de la avenida General Paz, que vinculará a esta importante vía con el rosario de localidades ribereñas de la provincia por un lado y con Núñez y Palermo por el otro. La importancia de los trabajos realizados está a la vista. Como en todos los casos que presentamos, se diseñó con visión de futuro.

Acá se procedió a la inversa de lo hecho en otros lugares de la metrópoli. En vez de puente se optó por un túnel. Es el que prolonga la avenida del Libertador por debajo de las vías del Mitre, a la altura de la calle Montañeses. Una filtración retrasó considerablemente los trabajos y luego de una "impasse" se restableció el ritmo.



La Municipalidad de Buenos Aires, resueltamente encara obras viales largamente esperadas por los contribuyentes. ¡Bien, Muni!...

No todo será siempre queja amarga cuando nos acordemos de la Municipalidad de Buenos Aires. Y si por un lado el asunto de las multas, que cierto tipo de periodismo bautizó acertadamente como "draconianas", le seguirá quitando el sueño a más de uno e indignando a más de dos, debemos reconocer que en otros órdenes la tarea de la Municipalidad ha sido, especialmente en los últimos tiempos, sumamente eficaz. Este es el caso de las obras viales. Dentro de los límites de nuestra querida y vapuleada Baires se han habilitado recientemente, o están en vías de habilitarse, varias obras que desde años y aun décadas atrás la ur-

be reclamaba a gritos. Tal es el caso del puente sobre la avenida Córdoba prolongando la Juan B. Justo o el de la General Paz sobre la avenida de los Constituyentes, para nombrar a sólo dos de los varios trabajos ejecutados.

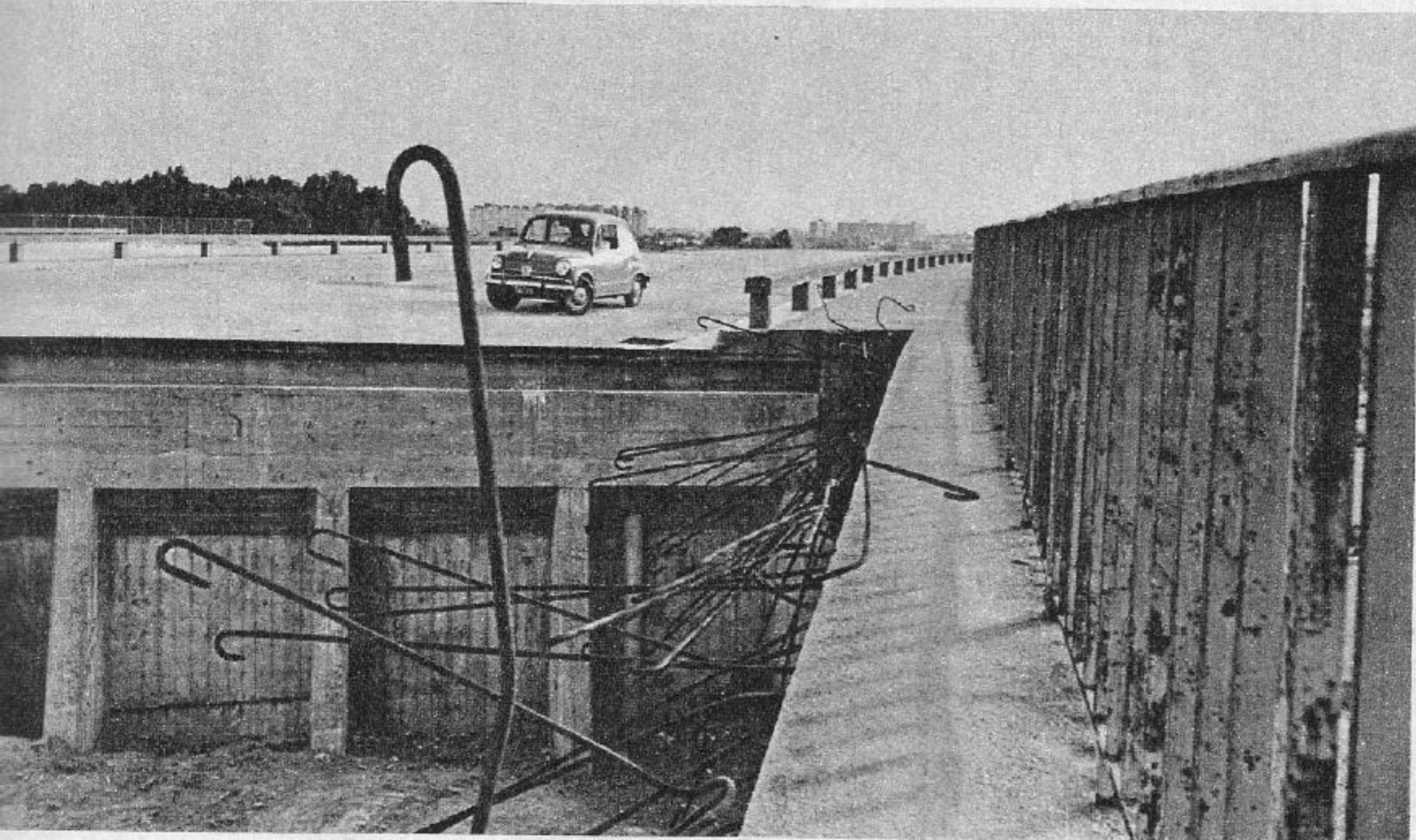
Sin embargo, esta loable tendencia, si no es complementada con medidas de otro tipo, y ante el avance constante de la cantidad de vehículos en circulación, puede llegar a convertirse en algo así como una cafiaspirina para un moribundo. De los trabajos terminados y de aquellos en ejecución a inaugurarse en breve CORSA muestra en estas páginas a sus lectores algunos de ellos

MUY BIEN, DIEZ

Como en el caso del de Constituyentes, este puente reemplazará a la rotonda a nivel de General Paz y Emilio Castro. A medio kilómetro de este lugar se está también reestructurando el cruce de la avenida de circunvalación con el nacimiento de la ruta nacional Nº 3.



Otra de las obras más importantes es la que "acercará" la autopista Richerí, ahora interrumpida en la Perito Moreno, hasta el corazón mismo de Flores Sud, en la avenida del Trabajo. Hay varios puentes que esperan desde hace años que se los vincule por medio de calzadas para completar así este utilísimo acceso. En la foto, uno de ellos.



Si hasta parece mentira que este puente se haya hecho. ¡Cuántas vueltas habrán dado por los empedrados aledaños los que circulaban por Juan B. Justo! Sí, señores. Esta es la avenida Córdoba, que pasa por abajo. A más de 30 años de su proyecto, ya es realidad.



Libertad no se detiene...



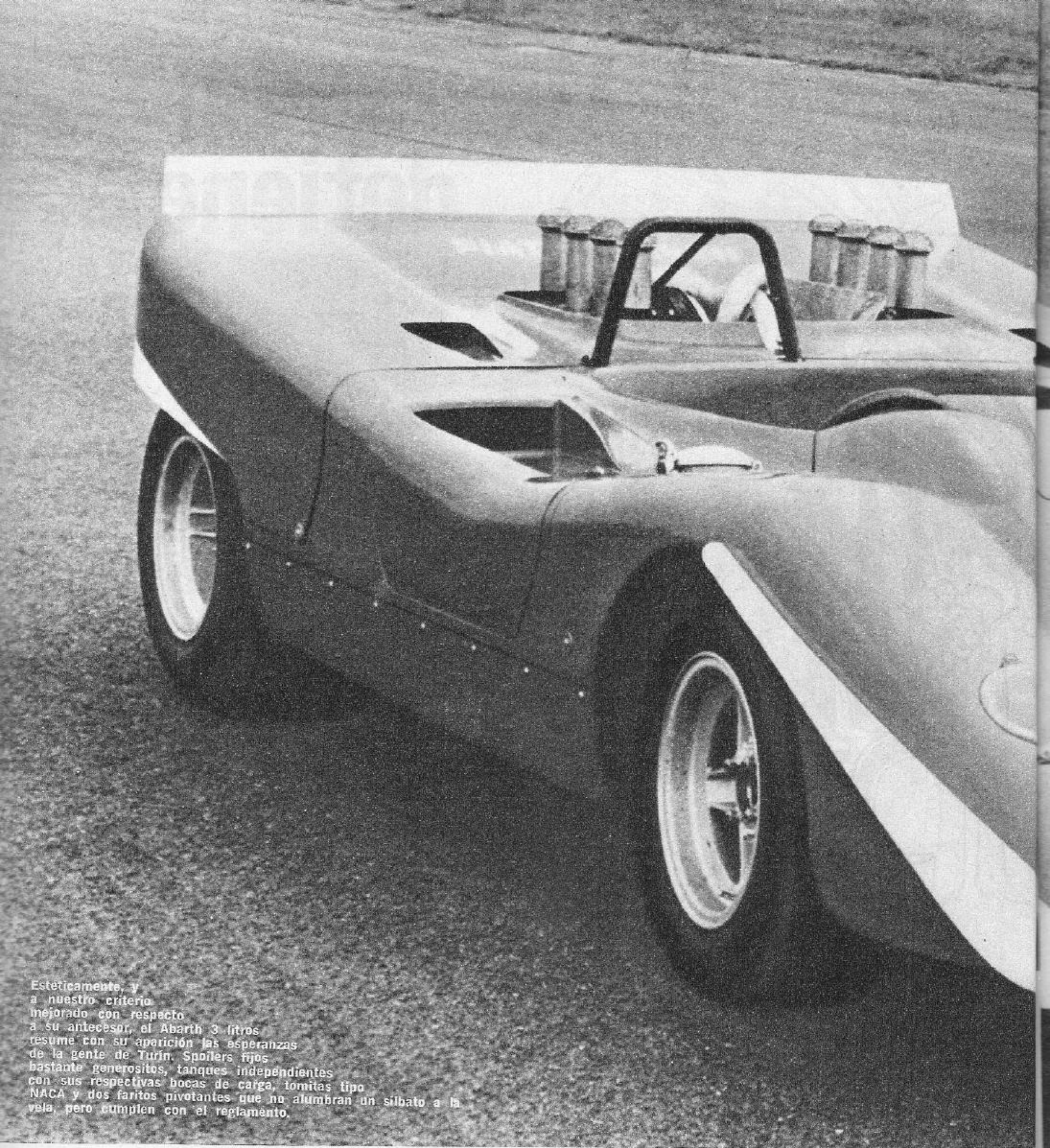
Verano en Libertad

**Libertad marca el comienzo
de una nueva década...**

Una nueva manera de "hacer radio"
con mentalidad de futuro.

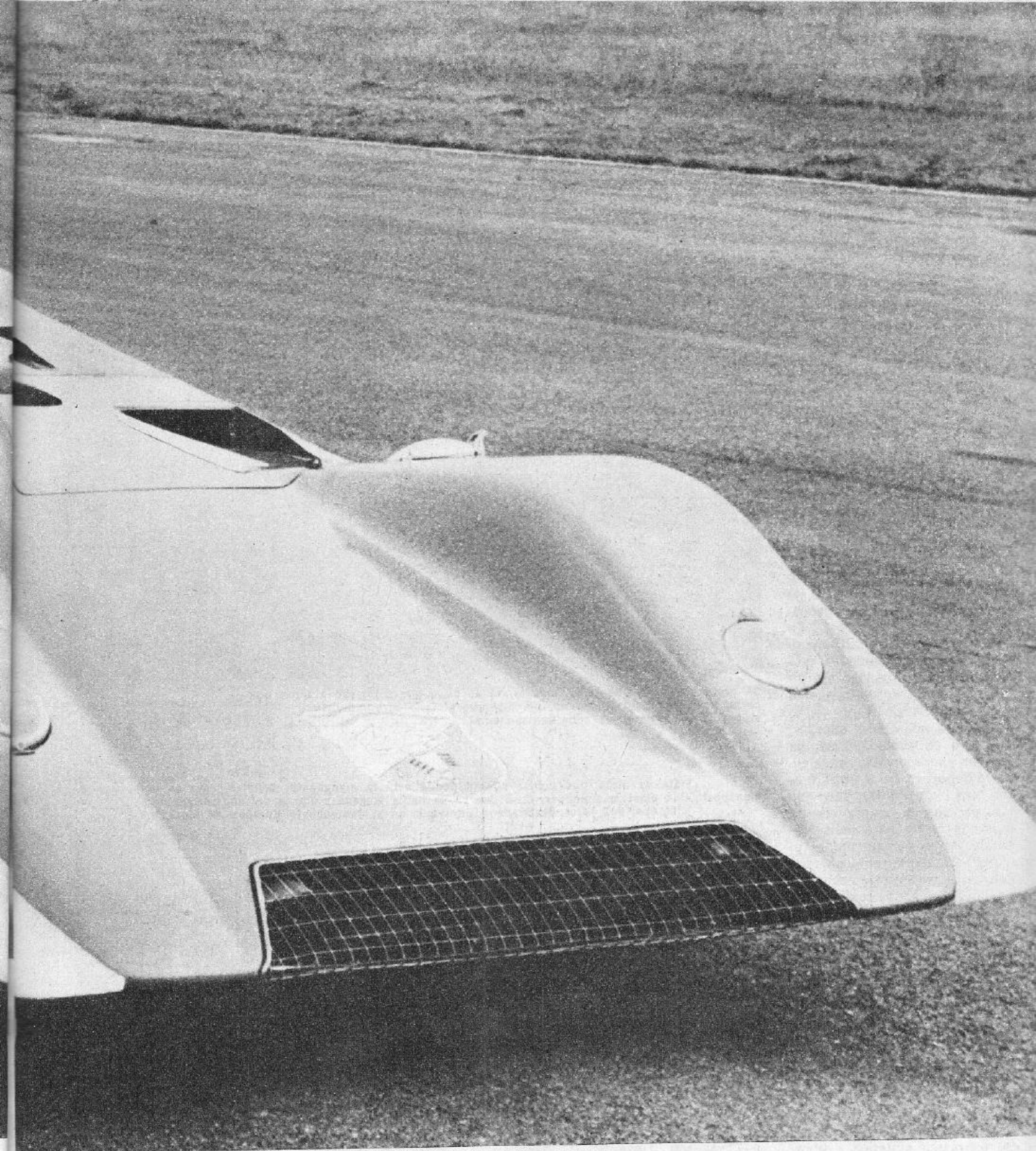
Un verano a todo ritmo, con "ruido beat", con "minifaldas en alta fidelidad", y con "música-música-música" durante 10 horas junto a los TOP HITS del momento. Además, la información "al minuto" en cada uno de los 100 FLASHES NOTICIOSOS. Diariamente de 9 a 19 horas por:

**RADIO
LIBERTAD**



Estéticamente, y a nuestro criterio mejorado con respecto a su antecesor, el Abarth 3 litros resume con su aparición las esperanzas de la gente de Turín. Spoilers fijos bastante generositos, tanques independientes con sus respectivas bocas de carga, tomitas tipo NACA y dos faritos pivotantes que no alumbran un silbato a la vela, pero cumplen con el reglamento.

ABARTH SE VA PARA



ARRIBA...

Destinado fundamentalmente al Campeonato Europeo de Montaña, no cabe duda de que el nuevo Abarth 3 litros se va para arriba... Intervendrán también en la categoría Prototipos sin dar tanto handicap como su predecesor, el 2 litros

ABARTH

Dentro del programa deportivo de Abarth, posiblemente el aparato con mayores aspiraciones, por sus características y por la fórmula a que estaba destinado era el Abarth 2000 tubolare. El hecho de intervenir en Grupo 6 con un auto que estaba otorgando un handicap de 1 litro a sus más inmediatos congéneres decidió a Carlo Abarth a construir el nuevo Abarth V-8 3 litros, así como para estar en la conversación (sin levantar mucho la voz, por supuesto...).

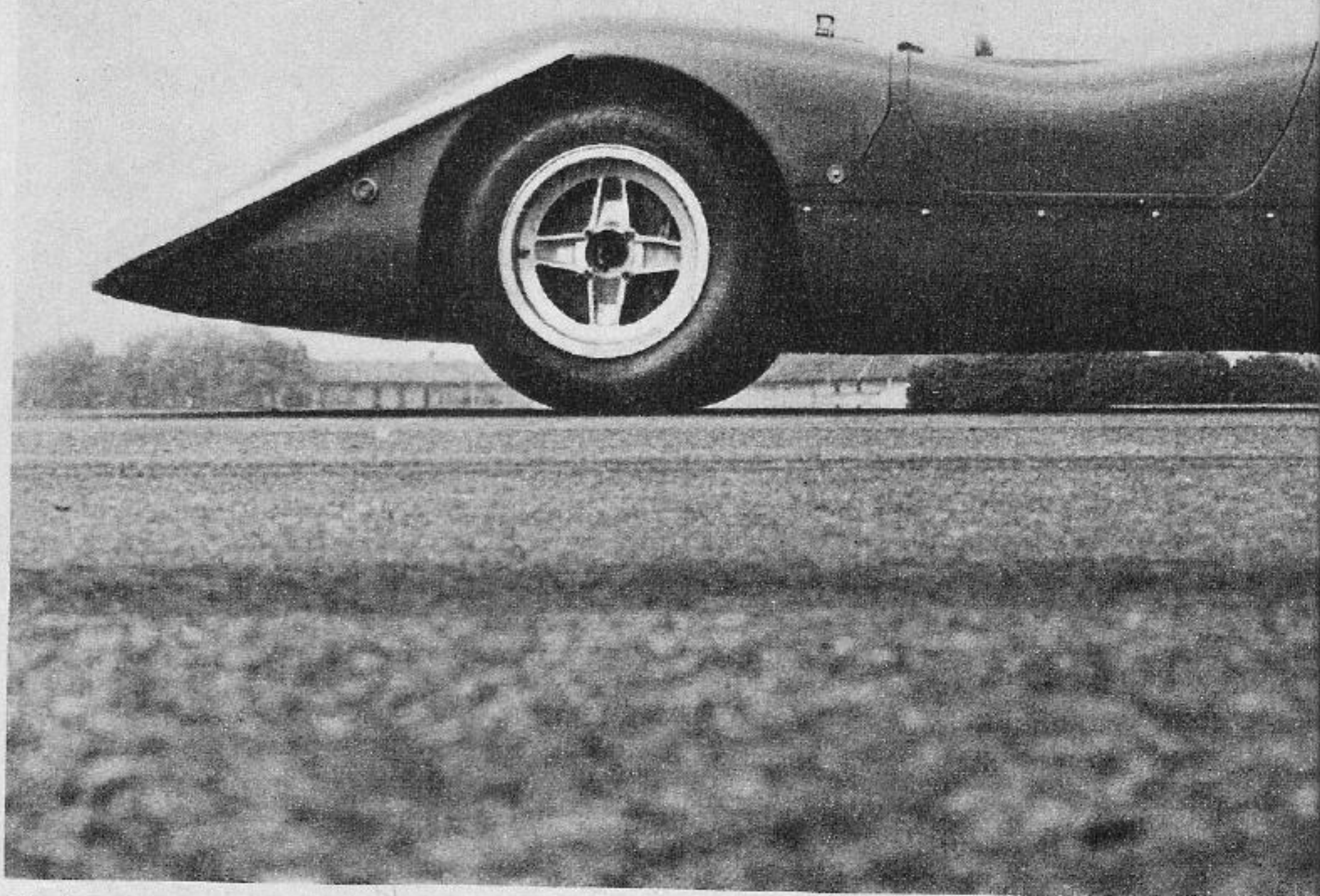
El anterior Abarth (2 litros) servía un doble propósito: por un lado, concurrir a las carreras para prototipos Grupo 6, y por otro lado, con una carrocería "superleggera", intervenir en las carreras de "cronoscalata", lo cual, traducido al quechua, significa "Campeonato Europeo de Montaña". En estas carreras el 2000 manifestó un comportamiento mucho más aproximado al de un monoposto de Fórmula que al de un Sport Biposto.

Y ahora aparece el sucesor, heredero de pocas glorias, ya que las apariciones en el calendario deportivo del 2 litros fueron más bien tímidas, salvando los papeles el asunto de la montaña (entre paréntesis, cosa de locos, ya que andar al mango trepando sinuosidades con un auto cuya relación peso/potencia anda casi en los 2 HP por cada kg de peso, no es usual, ni aun en las peores familias...).

Volviendo al tema, el 3 litros Abarth ya existe —en vivo y en directo— y se piensa hacerlo intervenir en carreras del presente año.

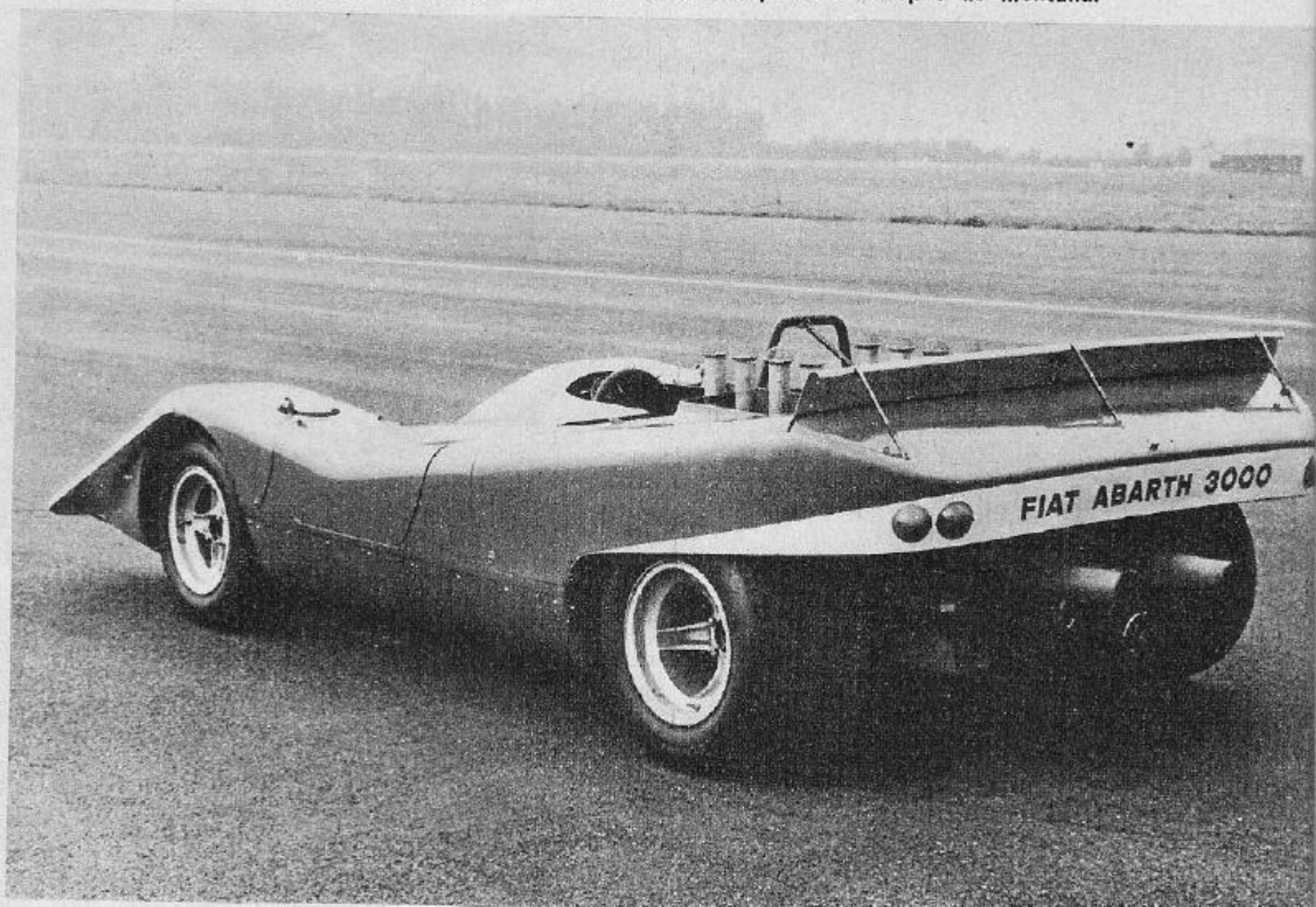
La carrocería es totalmente nueva, conservando y acentuando aún más el anterior perfil cuneiforme. Ha sido realizada (y ella asegura que se siente verdaderamente realizada) en resina sintética y fibra de vidrio, habiendo experimentado un acortamiento que es consecuencia de la menor distancia entre ejes que pasó a ser de 2185 mm, en lugar de los 2260 anteriores.

Dejemos entonces lugar a las fotos, que son mucho más expresivas que todo lo que pudiera escribir algún anormal de esta redacción.



Si quieren un auto que tenga más forma de cuña que éste, van a tener que correr con un tobogán. Lástima que hay que ponerle carburadores... si no, la línea perfilada sería sen-sa-cio-nal...

Visto de atrás, nos damos cuenta dónde está la manganeta. Señores, esto es un monoposto con plástico alrededor. Cosa que ya se había juzgado a través del comportamiento del Abarth 2 litros destinado a intervenir en el Campeonato Europeo de Montaña.





PROTOTIPO ABARTH 3000 FICHA TECNICA

MOTOR

Cantidad de cilindros	8
Disposición	en V
Posición del motor	posterior
Diámetro y carrera	88x61 mm
Cilindrada unitaria	371,008 cm³
Cilindrada total	2.968,0 cm³
Relación de compresión ..	12:1
Potencia máxima	350 HP a 8.200 rpm
Disposición de válvulas ..	2 en V a la cabeza (por cilindro)
Arboles de leva	4
Carburadores	4 Weber 48 IDA
Alimentación	por bomba eléctrica
Encendido	por distribuidor
Sistema de escape	Abarth
Refrigeración	a agua (limpia, en lo posible)
Bancadas de cigüeñal ...	5

TRASMISION

Caja de velocidades	Abarth tipo 139
Palanca	al piso
Embrague	multidisco seco
Frenos	a disco en las cuatro ruedas

BASTIDOR

Diagramación	reticulado triangular
Suspensión	delantera y trasera independiente

DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2.185 mm
Trocha anterior	1.405 mm
Trocha posterior	1.435 mm
Altura máxima	970 mm
Largo máximo	4.031 mm
Ancho máximo	1.820 mm
Asientos	2 (un par)
Ruedas anteriores	9.00x13
Ruedas posteriores	12.00x13
Neumáticos anteriores	4.75/11.50x13 Dunlop Racing
Neumáticos posteriores ...	6.00/13.50x13 Dunlop Racing
Peso vacío	585 kg

PERFORMANCE

Velocidad máxima	290 plus km/h.
------------------------	----------------

PARA EL HOMBRE DE HOY!

EL HOMBRE DE HOY
activo, dinámico, debe
proyectar una imagen
de pulcritud a toda hora.

EL HOMBRE DE HOY
sabe que su apariencia
personal es definitiva en
muchas circunstancias.

EL HOMBRE DE HOY
confía en su íntimo aliado:
Hombre de Artez Westerley.

LOCION PRE-ELECTRIC
para antes de afeitarse.

CREMA DE AFEITAR
con o sin brocha.

LOCION AFTER SHAVE
tónica o hidratante.

TALCO INVISIBLE A.W.
fórmula equilibrada.

DESODORANTE HOMBRE
de alta persistencia.

FIJADOR EN AEROSOL
mantiene al día su peinado.

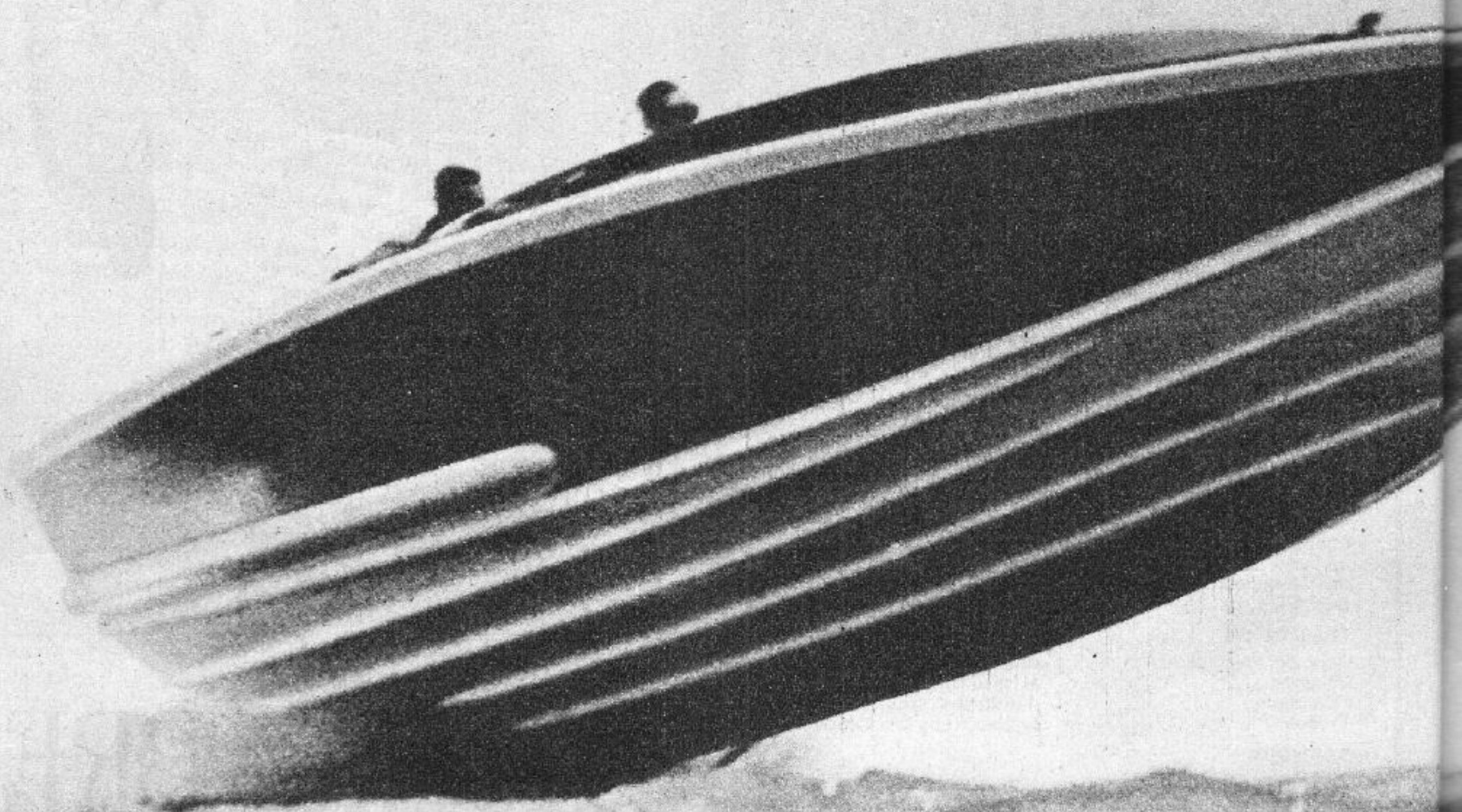
ADEMAS, Colonias de
fragancias discretas y
persistentes, funcionales
necesarias para viajes,
y el más variado surtido
de suntuosos estuches
para un Regalo ideal

HOMBRE

de artez westerley

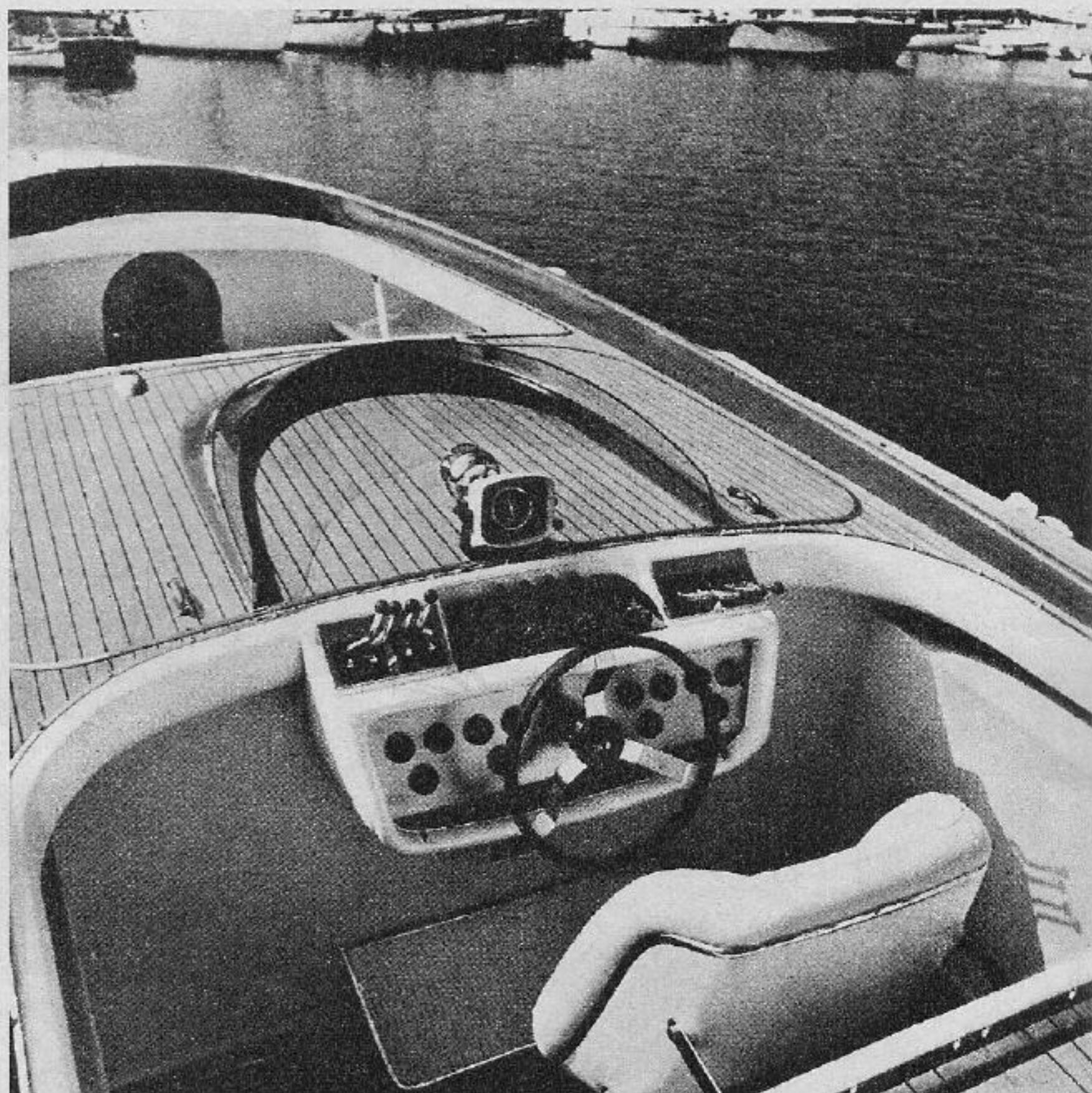


LA NUEVA "V" DE



LEVI

Renato Levi es quizá el proyectista naval italiano de más renombre en el mundo. Su fértil tablero ha producido ahora la línea Delta. El mismo Levi habla sobre sus cualidades y sobre las causas que determinaron su aparición



No es el tablero de un avión pero se le parece bastante. El cockpit está diseñado para y exclusivamente para competencia.

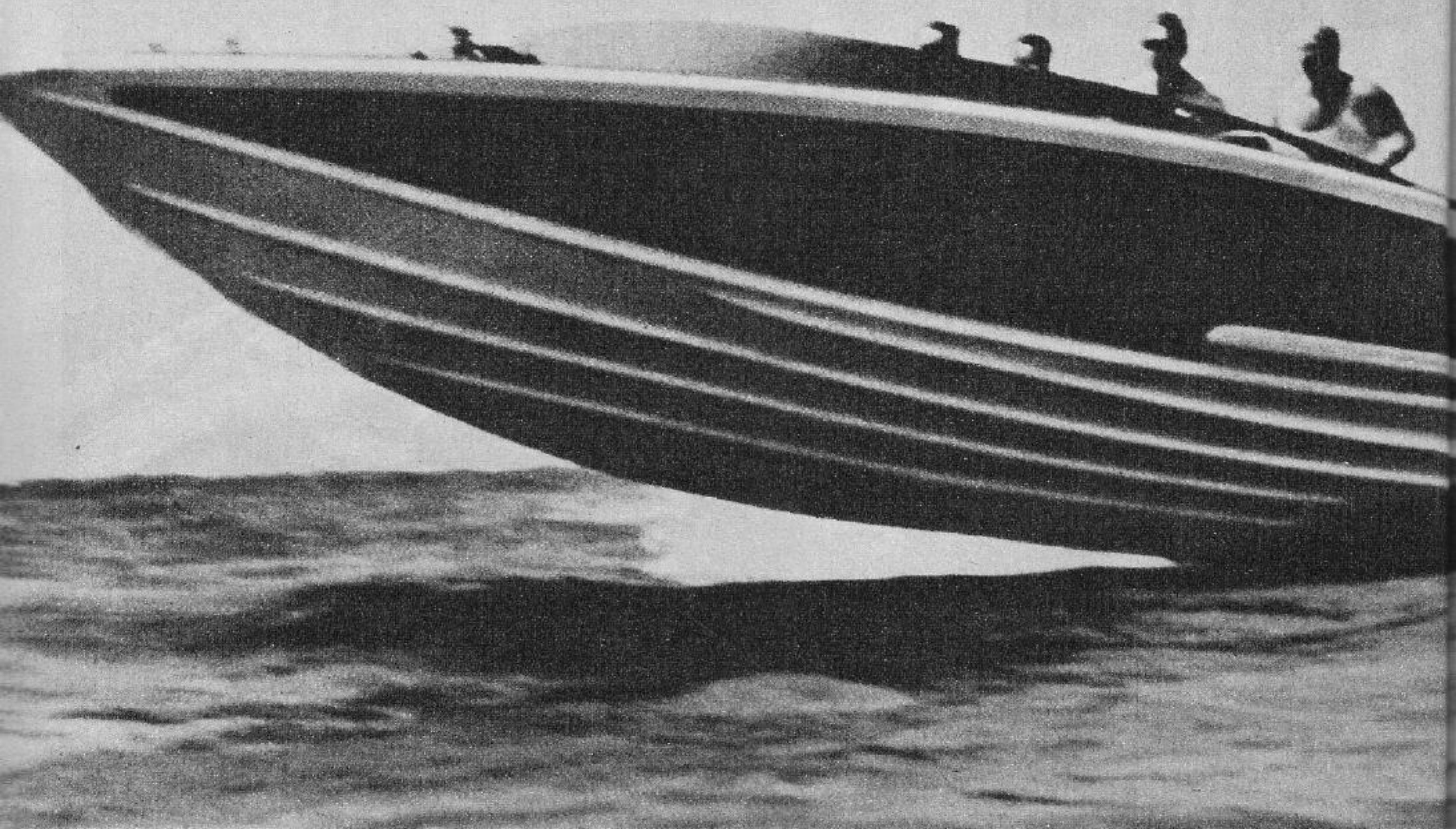
"Una proa lanzada y bien aguda para favorecer el avance sobre el mar de proa, ausencia de abanico para evitar el decolaje y una proa baja con el centro aerodinámico bien a popa".

La constante y creciente demanda de mayores velocidades en el campo de la motonáutica requiere, indudablemente, formas nuevas para mejorar el comportamiento de la embarcación y seguir brindando buena comodidad a bordo. Hasta hace pocos años los proyectos de cascos se basaban fundamentalmente en dos tipos: carenas de sección constante o variable. Este tipo de casco, que planea notablemente bien, resultaba un poco árido a altas velocidades, porque era bastante "duro" en su andar.

Es innegable que el confort en las embarcaciones puede ligarse estrechamente a las dimensiones de las mismas; los cascos de más de 15 metros de eslora a más de ofrecer excelentes comodidades permitían con su masa neutralizar —en parte— los efectos del embate de las olas. Pero, por debajo de los 15 metros de eslora, y sobre todo con carenas planas, era una verdadera cocktailera; con mar agitado no se podía ni siquiera mantener una razonable velocidad a riesgo de producir desastres en la embarcación misma cuando no en sus tripulantes. Pero aun con mar de popa carecían de estabilidad direccional aunque estuvieran provistas de un

plano de deriva amplio. Entre los innumerables motivos que han llevado a adelantar tanto en la construcción de este tipo de embarcaciones está sin duda alguna el off-shore. Estas verdaderas competencias de altura para cascos a motor se han multiplicado rápidamente en número y han visto aplicarse en ellas los motores más potentes y rápidos que jamás habían ido antes al agua. Ha sido, pues, necesario modificar los diseños de carena para poder disminuir la violencia de los impactos y conservar un alto régimen de marcha aun con malas condiciones de mar. Los primeros experimentos se iniciaron con cierto pesimismo. Se objetaba que la carena en V profunda era menos "planeante" que la carena chata. Teóricamente el argumento era válido, pero para las olas y marejada se esperaba un mejor comportamiento por parte de las obras vivas con un fuerte ángulo.

Para aumentar la capacidad de planeo se agregó a las embarcaciones de mayor V una serie de patines longitudinales que, ofreciendo aún una pequeña superficie plana, sostenían la lancha facilitando el planeo y disminuyendo la superficie mojada. Esto fue un paso importante, porque



a menor superficie mojada mayor velocidad con la misma potencia. Dichos patines (conocidos ahora por escalones) se aplicaron en número y ubicaciones diferentes de acuerdo al gusto de los proyectistas. (El mismo Renato Levi reconoce que al principio se disponían casi en forma absoluta paralelos a la quilla hasta que al final se llegó a la conclusión lógica que cada casco requería un estudio especial, por lo que la posición de los escalones en uno y otro caso llegó a ser muy diferente.) Otra ventaja innegable de dicha V fue que las embarcaciones presentaban una estabilidad direccional muy buena; tanto era así que podía abandonarse el timón con mar de popa sin que la lancha sufriera alteraciones en el rumbo. Recordemos que con las carenas en V, el centro de carena se traslada bien a popa. Aumentando la velocidad se hacía indispensable enfrentar el aspecto aerodinámico del problema. Y principalmente en lo que hace a la superestructura.

Los primeros cruceros empleados en competición de altura tenían cabinas que permitían a los ocupantes estar parados, pero desde el punto de vista de la aerodinámica eran un verdadero de-

sastre. Era necesario rever completamente su diseño. Aunque los primeros cascos proyectados por Renato Levi con V profunda fueron superiores a los de carena plana, no eran suficientemente veloces con mar agitado como para tentar suerte en una carrera offshore. Uno de los inconvenientes era el ángulo que tomaba la embarcación al volver a caer al agua después de un salto, otro era que con viento muy fuerte tendían a inclinarse peligrosamente a altas velocidades. Este último punto echaba por la borda todas las virtudes de la carena en V, ya que el casco terminaba navegando sobre un costado, que era como un piso chato. Consecuencia inmediata: fuertes impactos con las olas y pérdida de velocidad. También se tenía el problema que para corregir el asiento y la tendencia a la deriva, era necesario trabajar con el timón, lo que aparte de introducir una resistencia adicional al avance contribuía a inclinar más la embarcación. Muchos correctivos se probaron, tales como los alerones de popa en la parte inferior del espejo, tentativas de llevar el baricentro más a proa, etcétera. Son, como queda dicho, correctivos, quizá eficientes y geniales, pero solamente correctivos al fin. Era nece-

sario eliminarlos o al menos disminuir su empleo al mínimo. En otros términos, era necesario comenzar de nuevo y diseñar otro tipo de casco.

A través de una serie de graduales modificaciones a los proyectos hechos, Renato Levi llegó a la forma Delta, que toma su nombre del hecho que, tanto vista en planta como de perfil, se presenta como un triángulo alargado, forma que identifica a la letra homónima del alfabeto griego. Las principales diferencias entre la carena Delta y sus predecesoras son las siguientes:

- 1) Una proa fuertemente lanzada y bien aguda para mejorar la posibilidad de avanzar sobre el mar de proa.
- 2) Ausencia de abanico en proa para disminuir la tendencia al decolaje.
- 3) Una proa baja y el centro aerodinámico bie a popa a fin de disminuir los problemas de la inclinación transversal ya mencionada.

Por otra parte, debido a dichas características, la carena Delta asegura buenas ventajas para la competición o simplemente para navegación a alta velocidad con mar agitado. La proa larga y afilada permite una buena penetra-

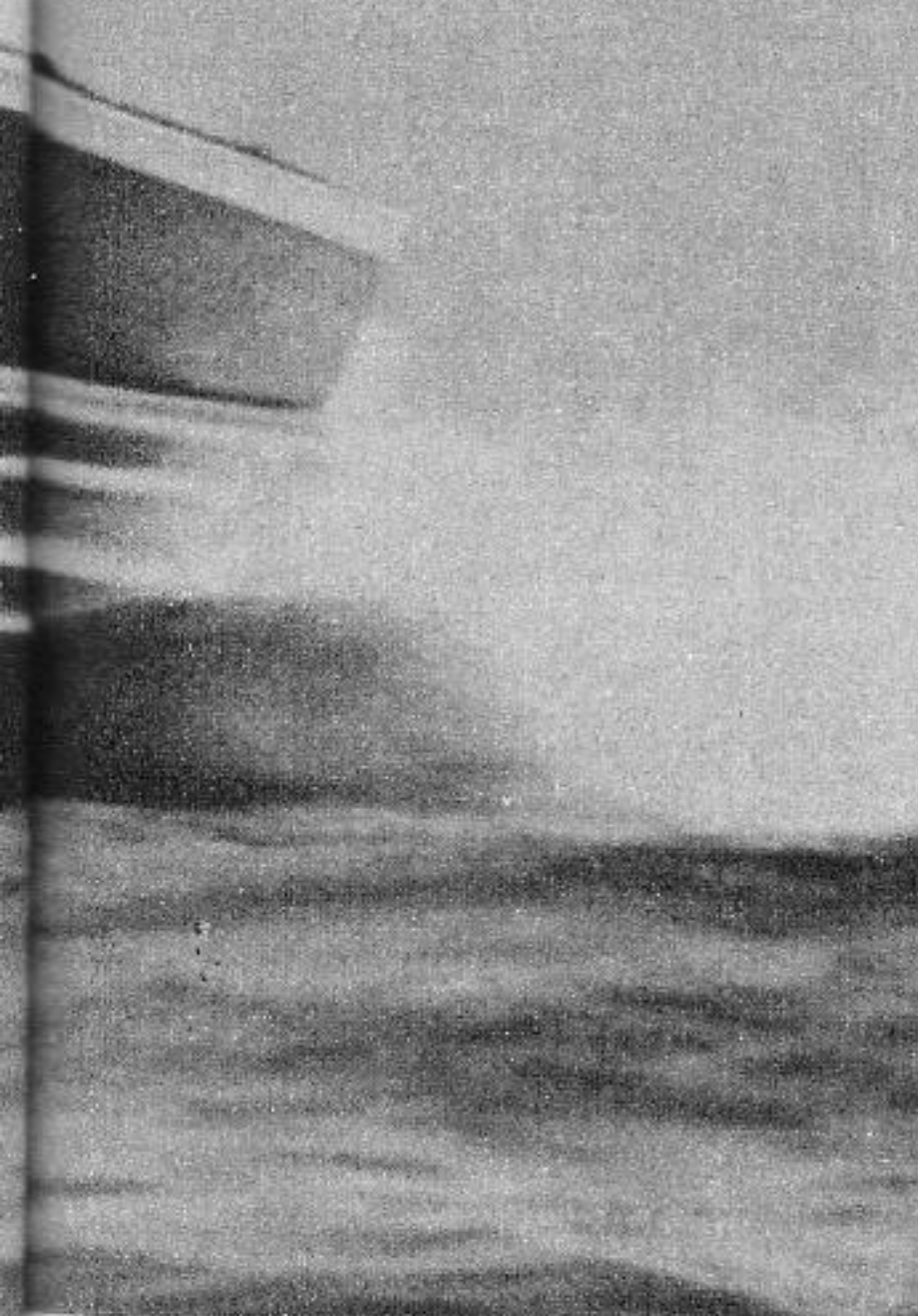
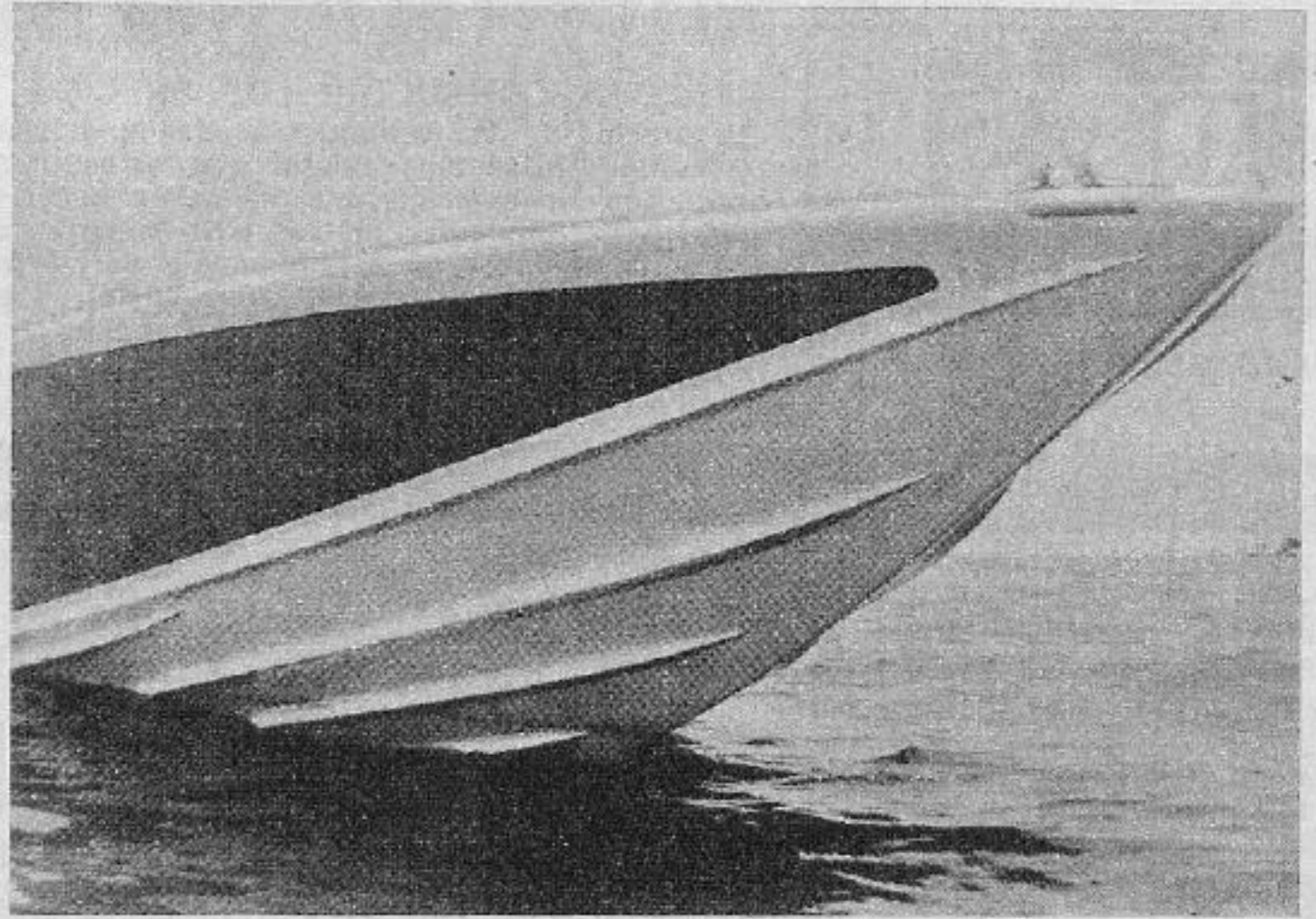
ción aerodinámica y brinda una cubierta seca. Por otra parte en condiciones de mar tranquilo asegura el mínimo de superficie mojada. Todo ello no implica ciertamente la ausencia de dispositivos para la corrección del asiento, desde el momento que el mar se presenta siempre en condiciones distintas. Una proa baja asegura un área frontal aerodinámica baja, o por lo menos mucho menor que cuando la lancha navega con un fuerte ángulo de incidencia necesario para reducir la superficie mojada.

Todas las secciones son convexas, lo que permite disponer de un estructura continua desde la quilla al borde de cubierta y asegurándose así una mayor robustez de la construcción y una disminución de peso. Ello favorece mucho la construcción y es por eso que la línea Delta se adapta tan bien a metal, madera, fibra de vidrio, etcétera.

Resulta obvio que del perfil triangular sumergido que es la Delta en cualquier posición de asiento, el vértice del triángulo se encuentra siempre en la sección de popa. Los costados, por su forma, permiten aumentar la estabilidad en caso de una fuerte escora y el perfil triangular de la parte sumergida se traduce en un

Una Delta en su elemento. Como surge claramente de la fotografía es absolutamente necesario ser "musculoso" para manejarla. Los seis escalones longitudinales colaboran eficazmente en el fácil planeo de la lancha.

Aun en estado de reposo hay "síntomas" de velocidad en esta embarcación. Los triunfos obtenidos en Europa fueron la confirmación de que la idea de Renato Levi era correcta y que las carenas en V debían afinar bastante el lápiz si deseaban volver a tener la primacía.

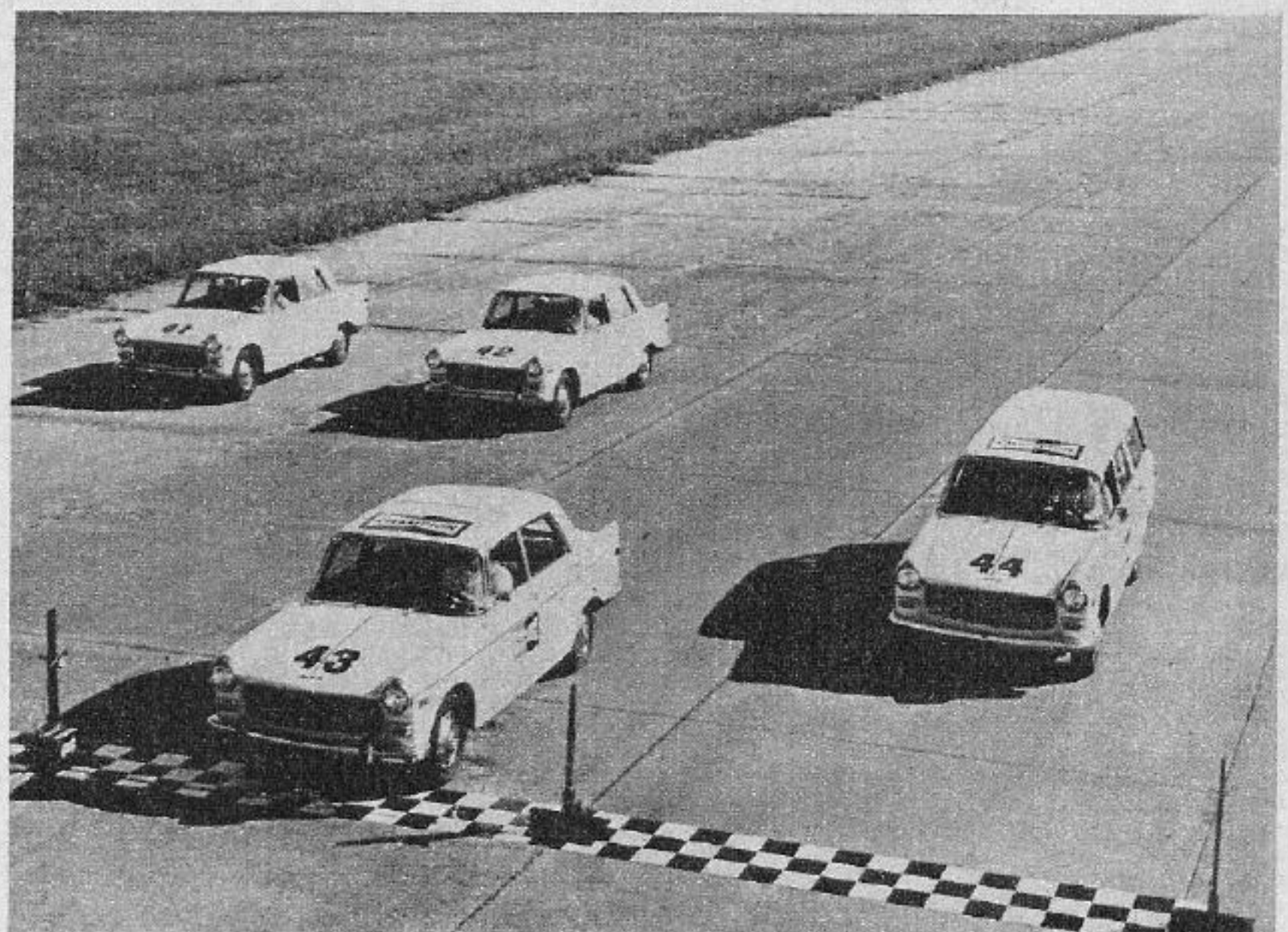


corrimiento hacia popa del centro de resistencia lateral, ventaja fundamental sobre las primeras carenas en V que, en la parte sumergida de popa, presentaban una forma vagamente rectangular. En la línea Delta, una acertada distribución de los pesos a bordo contribuye a realzar las virtudes manifestadas.

Naturalmente todas las embarcaciones construidas según la línea Delta llevan todavía alerones en popa u otro dispositivo para poder enfrentar del mejor modo las más disímiles condiciones de mar. Pero estos elementos son hoy menos indispensables de lo que lo fueron en las épocas de las primeras carenas en V profundas, lo que significa que la nueva línea Delta ha superado muchos de los viejos problemas.

"Es difícil ser imparcial cuando se juzga la obra de uno mismo, pero creo que la línea Delta ha contribuido a un sensible progreso en el proyecto de las lanchas de altura, no solamente en lo que concierne a la velocidad sino a lo que significa el mantenimiento de la misma en condiciones de mar agitado."

Nota: Este artículo ha sido reproducido del Periódico de Información Pininfarina N° 9.



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



Mundialmente preferidas en aire, mar y tierra.

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUTOAR		
Sedan	1958	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000

BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000

BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000

BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflo	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000

CADILLAC		
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000

CITROËN		
11 ligero	1946/9	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	620.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV standard	1968	650.000
2 CV lujo	1968	700.000

CHEVROLET		
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec.	1956	620.000
B. Air 8 aut.	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut.	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut.	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut.	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut.	1961	1.000.000
Impala 6 mec.	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut.	1963	1.350.000
"400"	1963	890.000
Impala 6 mec.	1963	1.400.000
Impala 6 mec.	1964	1.600.000
Impala 8 aut.	1964	1.500.000
Súper	1964	950.000
Special	1964	850.000
Súper	1965	1.100.000
Special	1965	950.000
Súper	1966	1.250.000
Special	1966	1.100.000
Súper	1967	1.350.000
Special	1967	1.200.000
Súper	1968	1.500.000
Special	1968	1.300.000
Súper Lujo	1968	1.600.000
Súper Sport	1968	1.700.000

CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000

CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	500.000
850 cc Spyder	1961	520.000
1100 Berlina	1949	350.000
1100 Spyder	1949	380.000

DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	350.000
SL	1965	350.000

DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000

DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000

D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Fissora	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000

DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000

ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble trac.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble trac.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika	1968	870.000

FIAT		
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 E	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C	1966	1.050.000
1500 Familiar	1966	1.100.000
1500 Coupé	1966	1.300.000
600 E	1967	670.000
800 Spyder	1967	750.000
800 Coupé	1967	700.000
1500 C	1967	1.150.000
1500 Familiar	1967	1.200.000
1500 Coupé	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar	1968	1.250.000
1500 Coupé	1968	1.450.000
1500 C	1969	1.280.000

FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairlane 600 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec.	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut.	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Standard ..	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Standard ..	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura	1965	1.200.000
Falcon Standard ..	1965	1.000.000
Falcon Standard ..	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura	1966	1.350.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Standard ..	1967	1.250.000
Falcon Futura	1967	1.450.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.400.000
Futura	1968	1.600.000

GRACIELA		
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg	1962	360.000

HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000

HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000

HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000

ISARD		
300	1958/9	130.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	500.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	550.000

JEEP		
IKA carrozado	1957	300.000
IKA	1958	330.0

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000

MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Montarrey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000

M. G.		
4 p.	1966	900.000

MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000

N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000

OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1962	800.000
88 4 p.	1963	900.000

OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000

PEUGEOT		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/61	680.000
403	1962	750.000
404	1962	800.000
403	1963	780.000
404	1963	850.000
404 Rural	1963	950.000
403	1964	820.000
404 3 banc.	1964	920.000
404 5 banc.	1964	980.000
403	1965	850.000
404 Stand.	1965	1.050.000
404 Stand.	1966	1.120.000
404 de lujo	1966	1.200.000
404	1967	1.200.000
404 G. Lujo	1967	1.250.000
404	1968	1.300.000
404 G. Lujo	1968	1.350.000

PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000

PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000

RAMBLER		
Ambassador	1962	670.000
Classic Custom	1962	620.000
C. Country	1962	650.000
Ambassador 990	1963	730.000
Ambassador 990 2 p.	1963	800.000
C. Custom 18 S	1963	690.000
C. Custom	1963	730.000
C. Country	1963	740.000
C. Country 660	1963	820.000
De Luxe 550	1963	650.000
Ambassador 990	1964	930.000
C. Custom 660	1964	820.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1964	950.000
De Luxe 550	1964	750.000
Ambassador 990	1965	1.050.000
C. Custom 660	1965	950.000
C. Country 660	1965	1.100.000
De Luxe 550	1965	870.000
Ambassador 990	1966	1.150.000
C. Custom 660	1966	1.050.000
C. Country 660	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	930.000
Ambassador 990	1967	1.400.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
De Luxe 550	1967	1.130.000
Ambassador 990	1968	1.500.000
C. Custom 660	1968	1.350.000
C. Country 660	1968	1.500.000
De Luxe 550	1968	1.200.000

RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	430.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	420.000
Gordini	1964	490.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	540.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	590.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	650.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	570.000
Gordini	1968	750.000
4 L	1968	750.000
850	1968	620.000

RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000

SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000

TAUNUS		
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000

TORINO		
300 4 p.	1967	1.100.000
300 S 4 p.	1967	1.200.000
380 2 p.	1967	1.600.000
380 W 2 p.	1967	1.700.000
300 4 p.	1968	1.200.000
300 S 4 p.	1968	1.300.000
380 2 p.	1968	1.700.000
380 W 2 p.	1968	1.750.000

VALIANT		
I	1962	880.000
II	1963	950.000
III	1964	1.050.000
III	1965	1.080.000
Coronado	1965	1.100.000
G. Turismo	1965	1.120.000
IV	1966	1.200.000
Coronado	1966	1.240.000
G. Turismo	1966	1.280.000
IV	1967	1.300.000
Coronado	1967	1.350.000
G. Turismo	1967	1.400.000
IV	1968	1.450.000
Coronado	1968	1.500.000
G. Turismo	1968	1.550.000

VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000

VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000

VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	600.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CITROËN		
AZU Furg.	1965	430.000
AZU Furg.	1966	480.000
AZU Furg.	1967	530.000
AZU Furg.	1968	610.000

CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	700.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.200.000
10	1968	1.350.000

DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	700.000
D-100	1964	820.000
D-100	1965	900.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000

DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	700.000
D-100	1963	750.000
D-100	1964	820.000
D-100	1965	900.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000

FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	700.000
D-100	1964	820.000
D-100	1965	900.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
D-100	1968	1.200.000

FIAT		
Multicarga 1500	1965	750.000
Multicarga 1500	1966	800.000
Multicarga 1500	1967	850.000
Multicarga 1500	1968	920.000

FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	700.000
F-100	1962	780.000
F-100	1963	850.000
F-100	1964	900.000
F-100	1965	950.000
F-100	1966	1.100.000
F-100	1967	1.200.000
F-100	1968	1.380.000

JEEP		
IKA Pick-up	1961	430.000
IKA	1962	460.000
IKA	1963	480.000
IKA	1964	500.000
Glad. V Pick-up	1964	500.000
Glad. X	1964	520.000
Glad. V	1965	540.000
Glad. X	1965	560.000
Glad. V	1966	600.000
Glad. X	1966	640.000

MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1961	270.000

RASTROJERO		
Pick-up	1964	560.000
"	1965	600.000
"	1966	640.000
"	1967	700.000
"	1968	740.000
" S.	1968	820.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION		
1000 S. 4 p.	1.249.000	
Rural Universal	1.279.000	

CITROËN		
2 CV AZAM, 4 p.	854.000	
2 CV AZN, 4 p.	793.000	
2 CV AZ, 4 p.	825.000	

CHEVROLET		
Súper Sport	2.226.000	
Special, 4 p.	1.575.000	
Super, 4 p.	1.950.000	
Super De Luxe, 4 p.	2.134.000	

DODGE		
Valiant	1.846.000	
Polara	2.041.000	
Coronado	2.199.000	
Gran Turismo	2.306.000	

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

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder	1.100.000
1500 Coupé	1.706.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.504.000
1600	1.495.000

FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	1.736.000
Falcon Standard, 4 p.	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p.	2.021.000
Rural Falcon de Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane, 18 modelos desde	2.000.000
hasta	2.781.000

PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	60/90.000
500	48-49	95/140.000
350	48-48	70/100.000
650	50-52	130/180.000
500	60-62	260/330.000
BMW		
500	55	180/210.000
250	58	180/250.000
500	58	300/360.000
600	62	380/450.000
600	62	450/530.000
DKW		
125		40/50.000
150		50/60.000
DUCATI		
175		90/140.000
200		100/150.000
GILERA		
150	54-62	60/90.000
175	60-67	70/110.000
200	62-68	90/130.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	100/150.000
300 (Imp.)	57-58	90/160.000
300 (Nac.)	67-68	180/240.000
GUZZI		
175	57-61	70/120.000
235	57-61	90/140.000
350-500	46-49	40/70.000
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	80/100.000
1200	48-49	160/200.000
HONDA		
50	60-62	60/80.000
125	60-62	90/140.000
150	60-62	100/150.000
250	60-62	210/290.000
300	60-62	260/320.000
HRD		
1000	48-49	140/190.000
1000	54	240/300.000
1000 B. Shadow	48-49	240/280.000
ISO		
150		30/80.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JAWA		
350	57	90/140.000
175	57	60/90.000
350	62	120/160.000
MATCHLESS		
350	46-48	50/75.000
500	46-48	70/100.000
500	49-52	90/150.000
NORTON		
500	46-48	70/90.000
500	49-51	90/140.000
500	58	190/200.000
500	62	220/280.000
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	70/100.000
125	54-62	40/70.000
175	58-62	80/130.000
125 (Cristian)	58-62	120/140.000
TRIUMPH		
500	46-47	100/160.000
500	48-50	180/240.000
650	48-50	200/260.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	80/120.000
500	51-54	220/270.000
650	51-54	240/300.000
500/650	55-57	260/330.000
350	58-62	260/330.000
650	60-62	380/450.000
500/650 (Cr.)	49-58	300/360.000
ZANELLA		
100	59-67	48/70.000
125	59-67	60/80.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	179.000
GILERA 160 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
GILERA 300	297.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 125	155.000
ZANELLA RUTERA 125	135.000
ZANELLA PONDEROSA	170.000

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	Yamato 22HP	3,60-1,49-0,65	\$ 489.000
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,68	\$ 659.000
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,66	\$ 699.800
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,68	\$ 738.000
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,66	\$ 799.000
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 994.000
Avan 400 V	Carniti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 722.000
Avan 400 V	Carniti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 879.000
Avan 400 V	Carniti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 939.000
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 1.094.000
Avan 410	Johnson 65HP	4,13-1,65-0,78	\$ 1.118.000
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 1.290.000
Avan 410	Carniti 50HP	4,13-1,65-0,78	\$ 979.000
Avan 440	Johnson 55HP	4,45-1,75-0,87	\$ 1.194.000
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 1.158.000
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 1.220.000
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 1.391.000
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 1.500.000
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 710.000
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 1.044.000
Avan 505	Carniti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 989.000
Avan 550 P	Johnson 55HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.154.000
Avan 550 P	Johnson 60HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.116.000
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.182.000
Avan 550 P	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.351.000
Avan 550 P	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.451.000
Avan 550 (lancha)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.311.000
Avan 550 (lancha)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.481.000
Avan 550 (lancha)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.591.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.421.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.591.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 1.701.000
Avan 550 (crucero)	Johnson 85HP	5,35-2,01-1,00	\$ 2.091.000
Avan 550 (crucero)	Johnson 115HP	5,35-2,01-1,00	\$ 2.200.000

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
DELTA-MARINE			
Pescador	Sach 33HP	4,25-1,80-0,65	\$ 195.000
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 430.000
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,85	\$ 590.000
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,85	\$ 695.000
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,85	\$ 795.000
Universal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 595.000
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 695.000
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 20HP	6,60-2,30-1,00	\$ 1.350.000
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 45HP	6,60-2,30-1,00	\$ 1.550.000
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 590.000
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 690.000

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
JUANJO			
Pescadora	Chrysler 45HP	4,60-1,71-0,71	\$ 862.000
Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 720.000
Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 817.000
Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 897.000
Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 970.000
Piccina	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 748.000
Piccina	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 942.000
Bambina	Chrysler 45HP	3,60-1,60-0,65	\$ 737.000
Piccone Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 675.000
Piccone Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 772.000
Trimarán	Chrysler 20HP	3,03-1,63-0,56	\$ 490.000
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	6,12-2,33-1,00	\$ 2.950.000
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.000
Biguá	Yumpa 5HP	2,65-1,30-0,48	\$ 208.000

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	Evinrude 25HP	3,78-1,62-0,58	\$ 486.000
Pirayú	Evinrude 33HP	3,78-1,62-0,58	\$ 526.550
Riomar	Evinrude 25HP	3,83-1,63-0,60	\$ 550.000
Riomar	Evinrude 33HP	3,83-1,63-0,60	\$ 600.600
Sportmin	Evinrude 33HP	3,79-1,63-0,68	\$ 685.000
Sportmin	Evinrude 40HP	3,79-1,63-0,68	\$ 720.000
GH 380	Evinrude 25HP	3,80-1,55-0,62	\$ 488.000
GH 380	Evinrude 33HP	3,80-1,55-0,62	\$ 528.550
GH 430	Evinrude 25HP	4,30-1,73-0,62	\$ 546.780
GH 430	Evinrude 33HP	4,30-1,73-0,62	\$ 587.330
GH 430	Evinrude 40HP	4,30-1,73-0,62	\$ 642.330
Delta	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 605.000
Delta	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 645.500
Safari	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 645.000
Safari	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 702.000
Safari	Evinrude 40HP	4,08-1,63-0,58	\$ 757.000
S/Sport STD	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 757.000
S/Sport STD	Evinrude 55HP	4,36-1,76-0,69	\$ 984.940
S/Sport STD	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 1.169.940
S/Sport d/Lujo	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 913.800
S/Sport d/Lujo	Evinrude 55HP	4,36-1,76-0,69	\$ 1.088.940
S/Sport d/Lujo	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 1.278.940
444	Evinrude 55HP	4,44-1,72-0,80	\$ 1.193.140
444	Evinrude 85HP	4,44-1,72-0,80	\$ 1.378.140
444	Evinrude 115HP	4,44-1,72-0,80	\$ 1.483.140
Mark II	Evinrude 85HP	4,85-1,88-0,72	\$ 1.417.940
Mark II	Evinrude 115HP	4,85-1,88-0,72	\$ 1.522.940
Cobra	Evinrude 120HP	5,10-2,10-0,85	\$ 2.130.000
Cobra	Evinrude 155HP	5,10-2,10-0,85	\$ 2.320.000
Cobra	Evinrude 210HP	5,10-2,10-0,85	\$ 2.540.000
Gran Turismo	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 2.460.000
Gran Turismo	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 2.650.000
Gran Turismo	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 2.870.000
Day Cruiser	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 2.710.000
Day Cruiser	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 2.900.000
Day Cruiser	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 3.120.000

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
PAGLIETTINI			
Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 901.700
Codinet	Mercury 50HP	4,46-1,73-0,58	\$ 897.500
Comodín	Mercury 65HP	4,46-1,73-0,58	\$ 1.157.900
Comodín	Mercury 65HP	4,45-1,81-0,76	\$ 1.262.100
Comodín	Mercury 80HP	4,45-1,81-0,76	\$ 1.340.100
Comodín	Mercury 100HP	4,45-1,81-0,76	\$ 1.447.300
Gacelux	Mercury 125HP	4,45-1,81-0,76	\$ 1.673.900
Gacelux	Mercury 125HP	5,15-2,02-0,87	\$ 1.826.700
Gacelux	Mercury 120HP	5,15-2,02-0,87	\$ 2.026.700

MODELO	MOTOR	MEDIDAS	PRECIO
REGNICOLI			
Trucha	Johnson 25HP	3,60-1,71-0,60	\$ 505.000
Dorado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 595.000
Dorado	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 641.500
Dorado	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 696.500
Dorado	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 675.800
Dorado	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 755.800
Dorado	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 856.200
Dorado	Johnson 40HP	4,33-1,75-0,75	\$ 981.750
Dorado	Johnson 55HP	4,33-1,75-0,75	\$ 1.063.750
Dorado	Johnson 55HP	4,33-1,75-0,75	\$ 1.222.750
Dorado	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 1.393.750
Dina	Johnson 155HP	5,54-2,30-0,90	\$ 2.750.000
Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 2.950.000

* ESlORA - MANGA - PUNTA (en ese orden).

25 HORAS: LOS INSCRIPTOS

Esta es la nómina de inscriptos de las 25 Horas de Turismo organizadas por APAT, incluidos los telegramas arribados hasta el viernes. Está sujeta a cambios, pues al momento del sellado no se presentarán algunos.

R. MIOTTI - H. DI LORENZO	Peugeot 404
V. SOLER - N. MAINERI	Fiat 1500 Cupé
D. PARVIS - F. NAVARRO	Peugeot 404
OCAMPO	Peugeot 404
G. CONDOMI ALCORTA - E. SANTAMARINA	Peugeot 504
C. FRANCIA - "EL YETI"	Peugeot 404
J. DEAMBROSSI - H. LEPHILLE	Fiat 1500 Berlina
C. ESPINEDI - E. BRAVI	Peugeot 404
R. SAENZ - R. GALLUZZI	Fiat 1500 Berlina
A. ARIZU - V. LINARES	Fiat 1500 Cupé
M. RAITZIN - M. RONDINONI	Peugeot 404
J. ALVAREZ - D. GARCIA	Fiat 1500 Cupé
E. MUCHENICK - C. F. FIGUERAS	Peugeot 404
R. LUSTIG - J. AUGÉ BACQUE	Peugeot 404
A. GRASSO - N. TORRE	Renault 1093
M. C. VESSURI - N. GARCIA VEIGA	Fiat 1500 Cupé
A. ROMERO - C. HEIDE	Fiat 1500 Cupé
A. CAMPO - P. CUELLO	Peugeot 404
N. CASTELLI - J. LOMBARINI	Fiat 1500 Cupé
E. FERNANDINO - E. RODRIGUEZ CANEDO	Fiat 1500 Cupé
J. LAGO - P. L. HORYAANS	Fiat 1500 Cupé
A. ROSSI - C. GALIMBERTI	Fiat 1500 Berlina
A. MIGUES - O. CAPUTO	Fiat 850
M. FUERTES - H. LUCHETTI	Peugeot 404
O. REY - E. BELLINI	Fiat 1500 Berlina
J. M. MASSEY - A. FIKSMAN	Fiat 1500 Cupé
A. GOMEZ - H. MAESTRETTI	Peugeot 404
J. M. FARAONI (h) - A. RAMALLO	Fiat 1500 Cupé
A. CHOCARRO - J. C. CARRO	Peugeot 404
O. NADIN - A. RUSCONI	Fiat 1500 Cupé
O. LOPEZ - F. MAYORGA	Peugeot 404
G. ARTEAGA - H. MACRIS	Fiat 1500 Cupé
J. MIGLIORE - N. CASTAÑON	Peugeot 404
O. JUCHET - D. BONAMICI	Peugeot 404
J. NATHAN - C. MENENDEZ BEHETI	Peugeot 404
A. GENTILE - L. BERGHI	Peugeot 404
J. GUIRAL - C. MARINELLI	Fiat 1500 Cupé
J. SAVIOTTI - J. PAGANO	Peugeot 404
O. POCHETTINO - L. VERGARA	Renault 1093
O. RABADE - A. RAPONI	Peugeot 404
J. OSSO - "BAMSE"	Fiat 1500 Cupé
R. PEDELABORDE - J. FOS-SATTI	Fiat 1500 Cupé
C. DORIA - C. LEOEA	Fiat 1500 Cupé
"PIPO" - M. CAMPA	Fiat 1500 Cupé
C. MARINCOVICH - M. THEIL-ER	Peugeot 404
A. DECHECHI - R. DOTTA	Fiat 1500 Berlina
N. MENDOZA - J. P. CONCARO	Fiat 1500 Cupé
H. LUCHETTI - D. FERNANDEZ AICARDI	Peugeot 404
M. PAESANO - R. GARCIA VEIGA	Fiat 1500 Berlina
"GREY ROCK" - H. DUBOURG	Peugeot 504
J. DAPORTA - N. N.	Peugeot 404
"PERRY MASON" - "ESPAR-TACO"	Fiat 1500 Cupé
A. APKARIAN - C. GUISE	Fiat 1500 Cupé
A. KOBAD - ROGERO	Fiat 1500 Cupé
A. BOSCH - E. LOZADA	Peugeot 404
R. IGLESIAS - J. C. IGLESIAS	Peugeot 404
J. CUPEIRO - R. SANTA MARIA	Auto Union 1000S
C. RAGNO - O. ANTELO	Renault 1093
C. BARROS - R. MUÑIZ	Torino 380 W
O. FRANCO - L. DI PALMA	Torino 380 W
A. CASTRO - N. N.	Chevrolet Súper
D. LIZEVICH - RABANAQUE CABALLERO	Torino 380 W
J. CUITINO - R. JARAS	Torino 380 W
G. PESCE - R. SAUZE	Torino 380 W
ETCHEVERRY - BELLATO	Torino 380 W
J. EDREIRA - DURAN	Torino 380 W
WEBER - ARANA	Torino 380 W
J. C. SALATINO - O. FANGIO	Dodge GTS 340"
C. RUESCH - E. COPELLO	Torino 380 W
VIDAL - CARUSSO	Dodge Polara
R. REQUEJO - MARICH	Torino 380 W
LEPIANE - SAENZ	Valliant III

sugerencias PARABRISAS CORSA

REPUESTOS PARA
MOTOCICLETAS

NSU

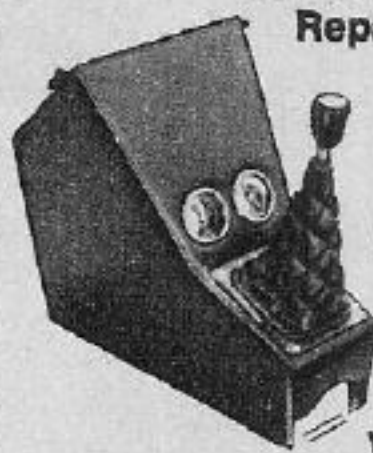
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
ENRIQUE A. BORGIO
R. BAMBÁ 781 - MERLO - Bs. As.
ENVÍOS AL INTERIOR

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS

nacionales e importados

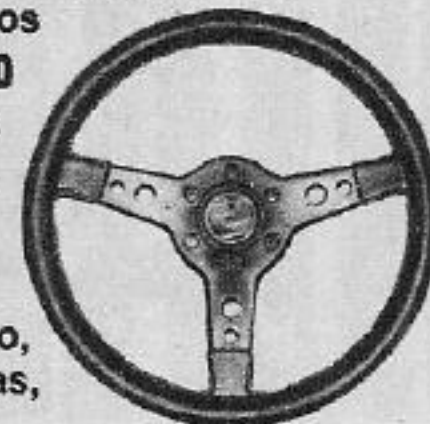
COLOCACION EN EL AGTO

Reparación, Nacarados
y Plastificados.



ACCESORIOS
DEPORTIVOS

Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.

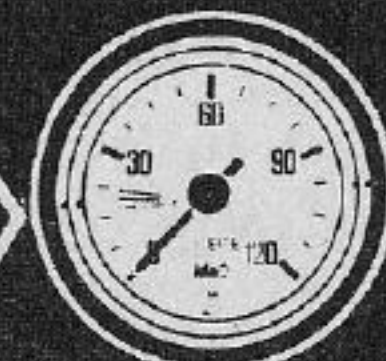


LA CASA DEL VOLANTE

Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires

NUEVO INSTRUMENTAL

ida



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

LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTALES PARA EL AUTOMOTOR
SERVICE Y COLOCACION CON
GARANTIA DE FABRICA

FABRICA Y DISTRIBUYE **CASA cadid S.A.C.I.**

WARNES 1055 - BS. AIRES - T. E. 55-3832 y 54-8914

El Verano... Su Coche... y Coverfluido

El Verano es la estación que perjudica
el motor de su automóvil, por el
recalentamiento.

Ud. es quién debe pagar las
consecuencias.

COVERFLUIDO, es la solución.

REFRIGERANTE-ANTICOGELANTE

Especial para unidades FIAT

Es un producto de

LABORATORIOS COVER

SOLICITELO EN LAS BUENAS CASAS
DEL RAMO



ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO PARA MOTOS.



Baterías, Bobinas, Bu-
jías, Platinos, Magneto-
s, Rotores, Carbones,
Instalaciones, Faros,
Llaves, Interruptores,
Reguladores de Volta-
je, etc.

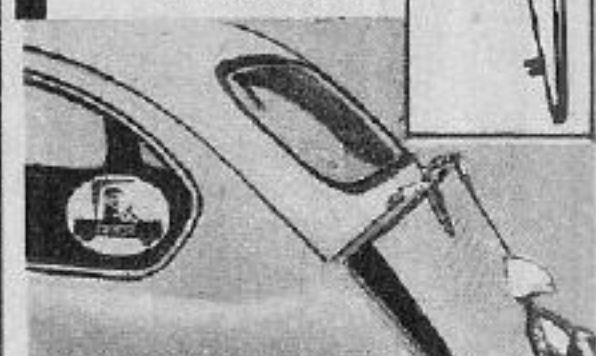
LINEA GILERA.
PRECIOS ESPECIALES
A MAYORISTAS

DISTRIBUYE:

REMO MACCAFERRI

CANGALLO 3486 - T. E. 89-4194 - Bs. As.

PARA ESTE
VERANO...



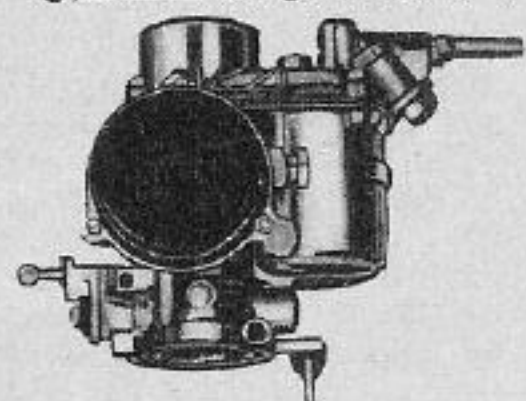
Regale a su FIAT 600, el fresco
regulado colocándole,
BISAGRAS MODULARES.
También en acero inoxidable.



SARMIENTO
3899

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

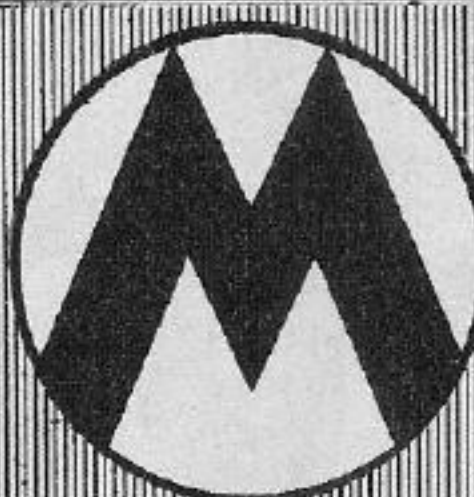
LA CARBURACION PARA SU RENAULT DAUPHINE Y 4 L DEBE SER CARCION



SIEMPRE CON LA GARANTIA
DE LAS AFAMADAS BOMBAS
DE NAFTA CARCION

CARCION

CANNING 1801 - Cap.
T. E. 72-9086



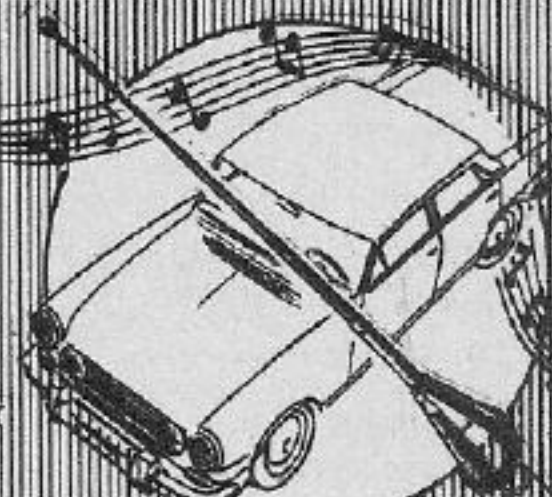
ANTENAS
AUTO-RADIO

MAREL

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

MAREL S.C.A.

DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.



CRONICA MUNDANA

El miércoles pasado realizamos la consagración de Mister Pinta 1969. Para eso hicimos desplazar a toda la farándula automovilística a la boîte Sunset en Olivos. Tuvimos desfile de modelos, pilotos totalmente entonados y entonados que no eran pilotos, arrojadas involuntarias a la piletta, ruido a cargo de los "knacks", ejecutivos lindos y lindas dignas de ser ejecutadas. Heterogeneidad por sobre todo, bastante whisky y las inefables palabras del "mono" Villa preñadas de humor y odio

Algún cretino inventó aquello de que segundas partes nunca fueron buenas. Y un grupo de sensatos destructores de mitos que integramos la heterogénea redacción de P.C. nos encargamos de demostrar lo contrario el miércoles de la semana pasada cuando en la boîte Sunset coronamos a Mister Pinta 1969. El origen de este campeonato se remonta tan sólo a 1968. Lo que significa que ésta fue la segunda vez que realizamos esta especie de grunfingle, que viene a ser algo así como una fiesta mezclada con los más variados ingredientes. Esta vez tuvimos un desfile de modelos organizado por la casa Inglemere, desfile de modelos que nos llenó de orgullo y nos llenó de modelos por todos los rincones. Ellas, monísimas; ellos, monísimos, monísimos, monísimos. Pero como si eso fuera poco, el señor Inglemere (dueño de la casa de ropa) colaboró para el éxito de la fiesta aportando una succulenta suma de divisas en órdenes de compra. Tampoco Shell nos abandonó y desparramó litros de nafta (no para que se los tomaran con hie-

lo) y de vales para poder hacer uso organizado de esos litros a troche y moche. El señor Juan Ray-Ban se hizo presente trayendo un trencito lleno de... ¡anteojos! ¡Sí, señores, lleno de anteojos Ray-Ban! Una firma que se está iniciando, Kodak, regaló algunas cositas también. Se trata de un grupo de gente entusiasta que seguramente tendrá el éxito comercial que merece. Para que nadie se fuera antes de las seis de la mañana, Vulcain aportó sus relojes a singular sorteo, y la señora Artez Westerley se vino cargada de cajas con pastas y sopas destinadas a mejorar aún más las caras de las estupendas tertulias presentes, porque si estuvieran ausentes ni serían tertulias ni las hubiéramos visto, y por lo tanto no podríamos tener la audacia de afirmar que estaban estupendas. Por último, Federico Kon-Tiki, emparentado directamente con los Eternamatic (gente muy bien de Kentucky), llegó apuradísimo para depositarse en la muñeca de Gastón Perkins, nuestro digno —aunque no mucho— MISTER PINTA 1969.



Agradado Gastón Perkins: Pocas palabras, muchas pavadas y el honor salvado. (Observar que lleva puesto el mismo traje de siempre.)

Rolo Alzaga llegó tarde y acompañado por un buen par de amigas. Se disculpó: No sé cómo se me pasó el tiempo. Se le perdonó al gran campeón de las trepadas de montaña. Después, en seguida se fue porque tenía que hacer. ¡Este niño Rolito!

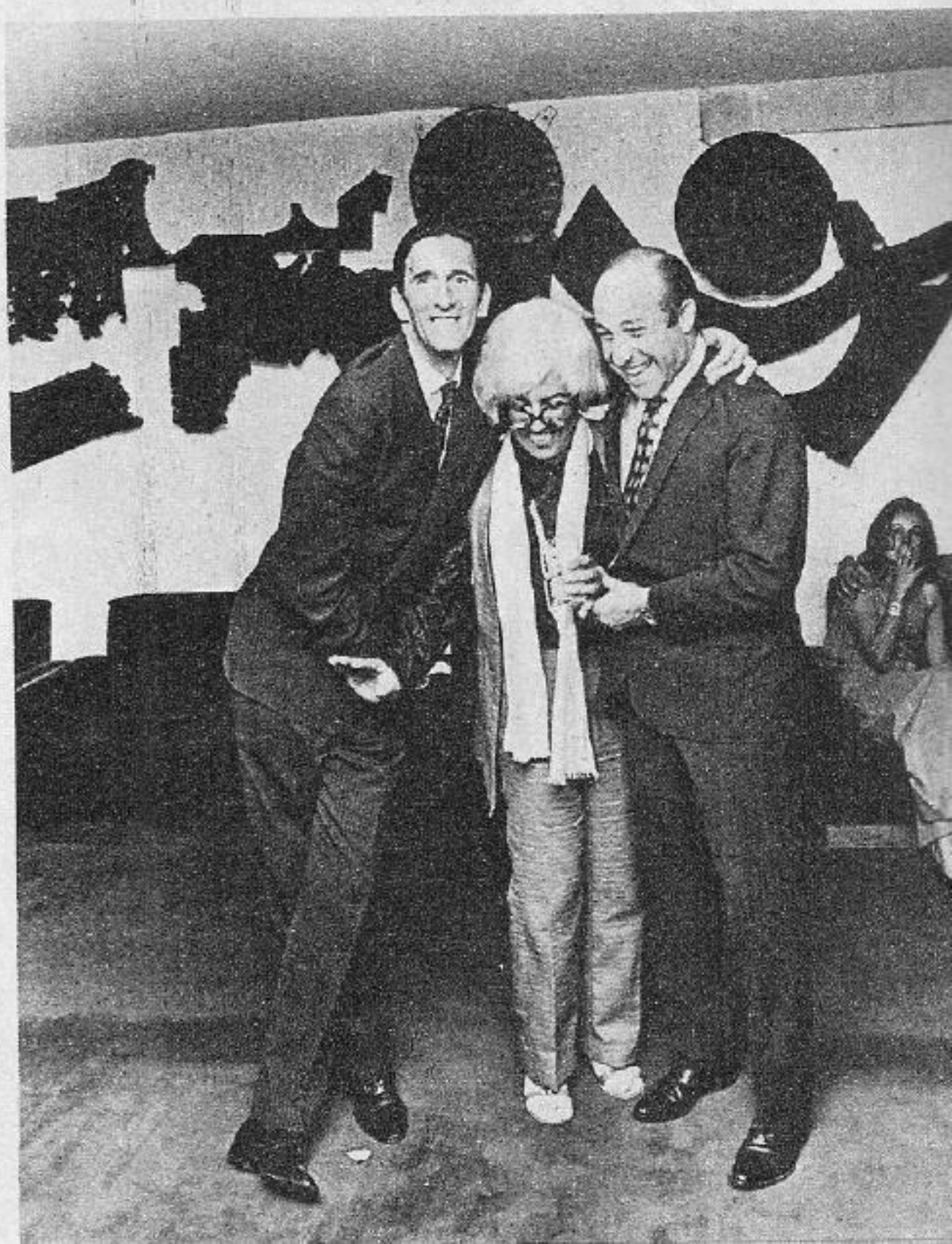
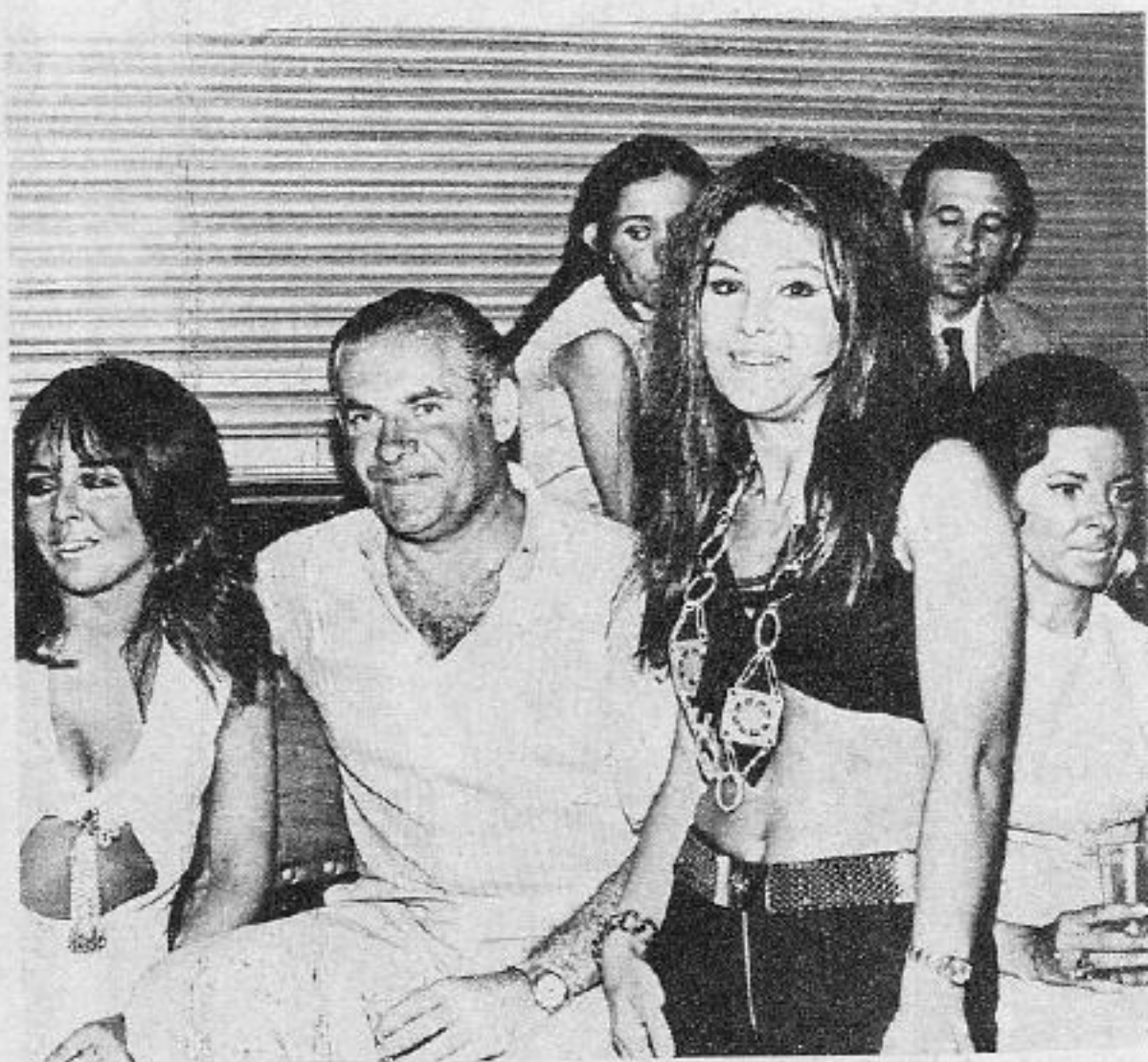
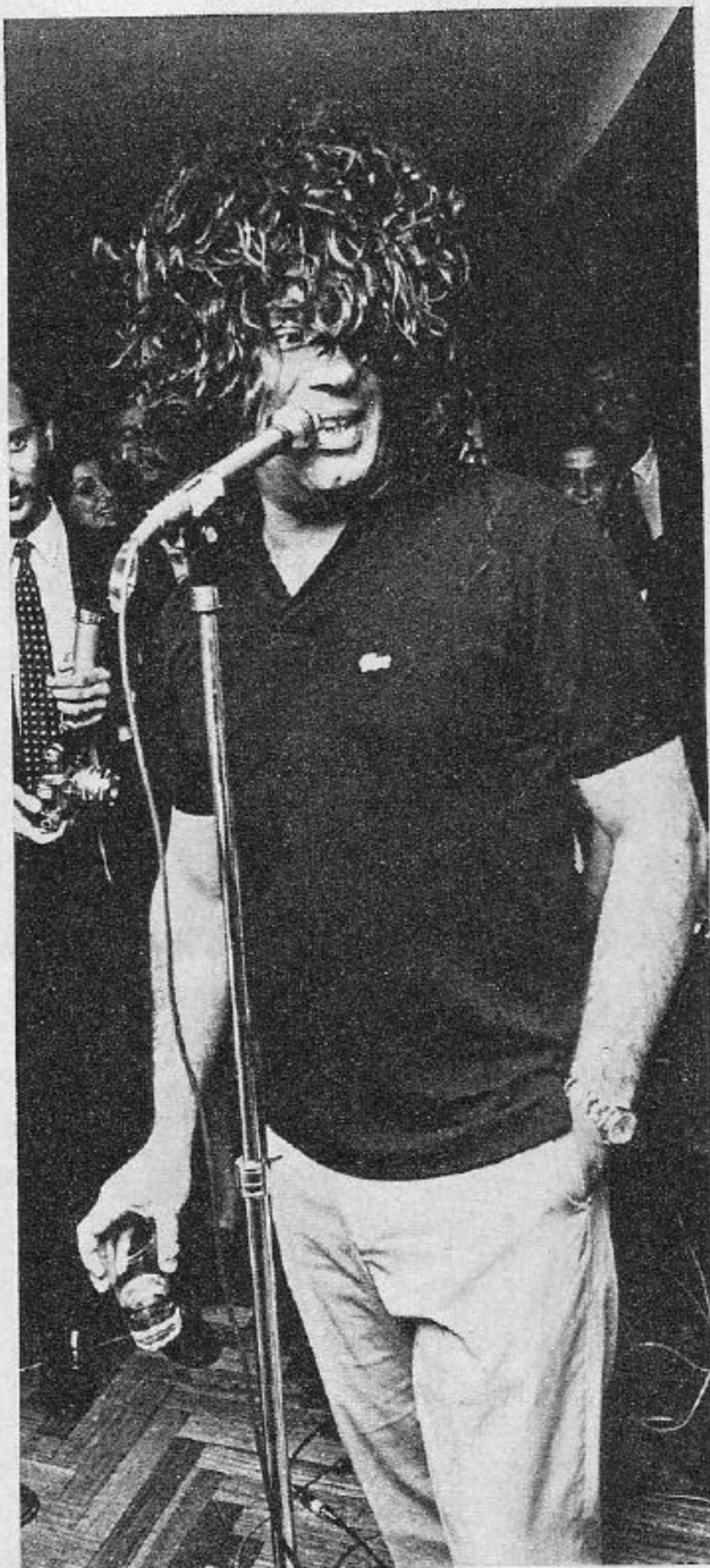
Habla Jorge "Mono" Villa. Palabras edificantes que hicieron llorar de arrepentimiento a un bombero voluntario de la Boca que nos nos acompañaba y reír a todos los demás como sólo este exímico simio sabe hacerlo.

¿Qué hablarán estos señores? Porque se trata de los señores Ternengo, Juan Zaneña, Bergandi, Pronello y Ruata. Lo único que pudimos oír fue: "... entonces llegué yo a la esquina de Avenida del Trabajo y Pepirí. Allí me esperaba esa japonesita que..." Una elemental discreción nos impidió seguir escuchando.

Agustín Andolfato, con altura obtuvo el cuarto lugar. Se lo coronó, se lo sajó, se lo cocinó y el más chiquito (Ruata) se lo quiso comer.

¡Esto es responsabilidad profesional! Gastón Perkins, Chicho Caldarella y Cachó Fangio decidieron formar un equipo. Pero no de corredores de autos sino de catadores de whisky. Aquí los vemos ensayando cómo mantenerse en pie.

Momento en que Lolo Reutemann es alzado y agradece el segundo puesto obtenido. Sus palabras estuvieron cargadas de profunda emoción. Después, cuando se puso el ambiente demasiado oloroso, se lo llevaron.





Otra pareja interesante: Picho Pascualini y Federico Urruti. El primero (a la izquierda) haciendo pucheros porque no llegó ningún puesto de privilegio, por lo que comentó: "¿Y cómo vuelvo ahora a Córdoba así, vencido?" "No te preocupés—le contestó Urruti—, yo que tampoco conseguí ninguna posición importante me voy al campo, a dedicarme a la meditación."

El petiso Andolfato casi se nos muere. Sobre todo después que Raquelita Satragno le dijo despacito: "¡Qué rico él, tan chiquitín!"

Arriba, izquierda: El Nene García Velga en nombre del pelado Larry recibe de manos de esta barbaridad la copa que le corresponde. Con hilos de baba recorriendo sus comisuras el precoz niño musitó algo así como gracias, seguido de otras palabras que aparentemente fueron: ¿Cuál es tu teléfono, divina...?

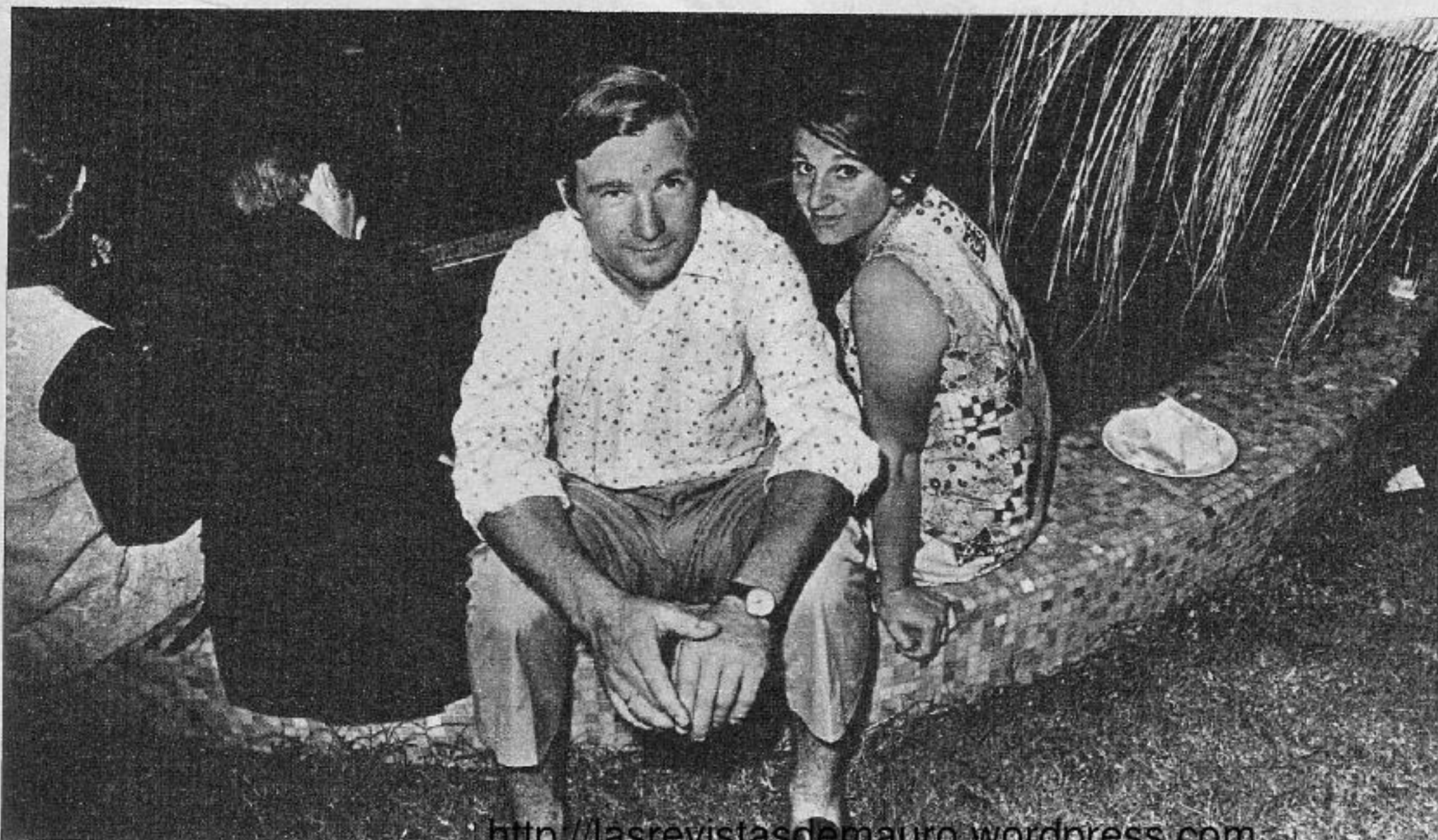
Arriba, centro: Diabólica reunión. Fantasma Cachito Ruesch a quien se lo vio desusadamente pálido, producto de haberse bañado antes de venir, autocastigo al que no se sometía "fácil, fácil... desde 1949, cuando todavía me bañaba la Institutriz", según confesó luego. Horacio Steven, cejudo, tenaz constructor, y Sra.

Arriba, derecha: Cachito Franco cumplió, CORSA lo dignificó. Bailó hasta que ardieron los estómagos azotados por el whisky.

Esta foto con el Insidioso Galluzzi y el atento Paco Mayorga se presta a conjeturas. A miles de conjeturas, e infinitas; a conjeturas bestiales, exageradas, terremotos de conjeturas. ¡QUE ASCO LAS CONJETURAS QUE PODEMOS HACER!

El fin de la fiesta se acercaba. Ejecutivos, corredores, gente de pro —y de contra también— obispos, cadetes, doncellas núbiles, en fin, todos habían perdido la elegancia. El primero en sufrir la pérdida de las inhibiciones fue nuestro querido director Willy Mártire, quien está a punto de humedecerse, muy a su pesar, íntegro Talicho.

Entre llanto y vociferación por las mentiras sobre la Fórmula 4 que se leon en P. CORSA, Tulio Crespi se dedicó a sentarse todo en el borde de la pileta acompañado por su legítima.





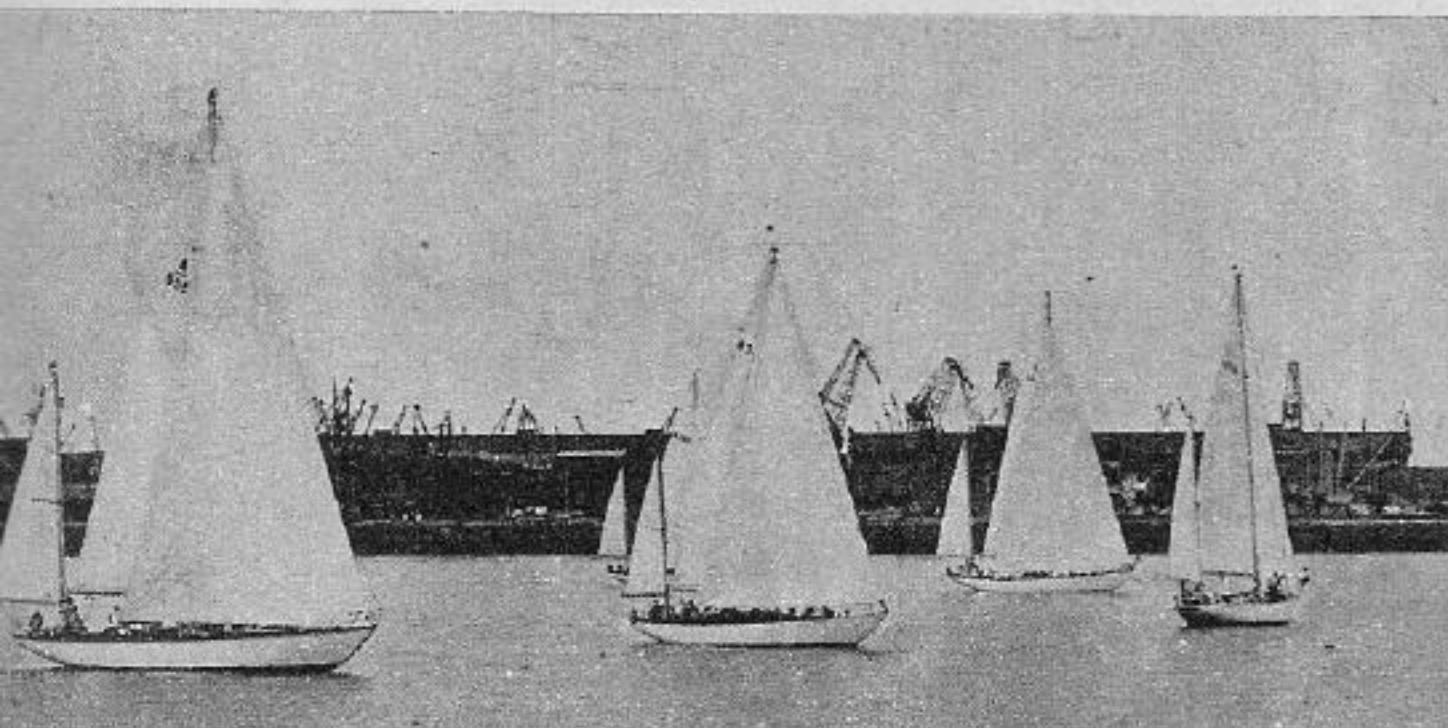
YACHTING

UNA PANELA PARA SE



Con un viento relativamente suave con respecto a ediciones anteriores se disputó la regata a La Panela, organizada por el Yacht Club Argentino. Brillante triunfo del "Recluta", timoneado por Carlos Corna

por J. PEDRO SIEDMANN
fotos: ARMANDO DILERNIA y
CARLOS ABRAS



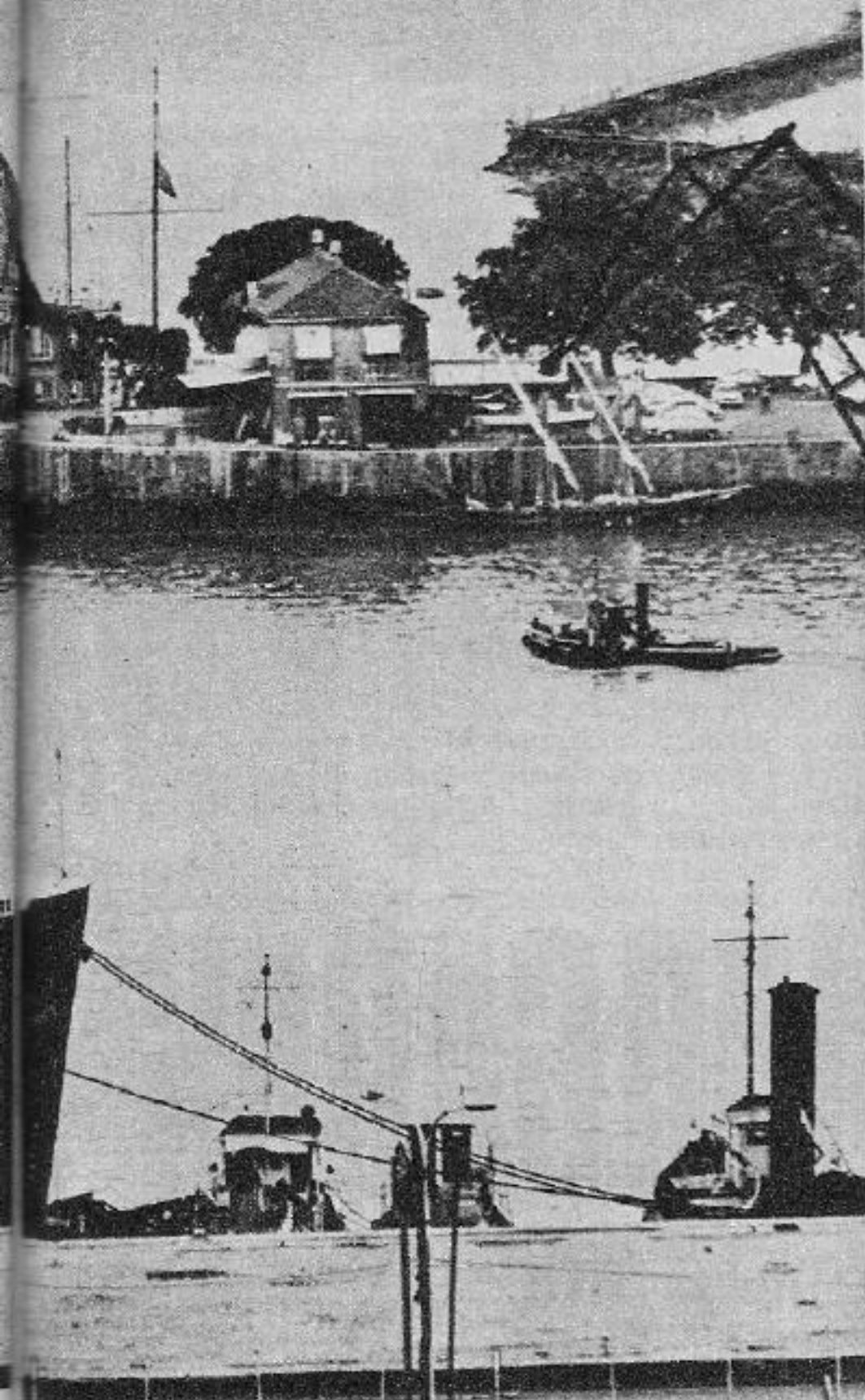
Para romper un poco con el ortodoxismo de contar el desarrollo de las regatas desde afuera, un grupo de amigos nos invitó a correr la tradicional regata a La Panela, seguramente con el secreto deseo de que nos mareáramos un poco; pero la regata no fue tan tradicional debido a que la infaltable rosca paneliana no se presentó. Entonces pudimos salir elegantemente del trance, con gran desazón de nuestros amables anfitriones (cuyos nombres y nombre del barco no revelaremos por orden estricta del Servicio de Contraespionaje de Tanganyka) que a falta de viento quisieron desquitarse liquidándonos por inanición, tampoco lo consiguieron y he aquí nuestra revancha.

En general no la pasamos tan mal, salvo que el tiempo estuvo algo loco y sorprendió a más de uno, que se tiró a la costa uruguaya esperando el Norte y se encontró con un Sudeste que lo dejó bastante mal ubicado. En cambio, los que se quedaron sobre la costa argentina, se despertaron

con un favorable barlovento, lo que les permitió virar Panela con apreciable ventaja sobre el resto de los barcos. Prueba de ello fue la ilógica colocación de las embarcaciones, ya que muchos grandes aparecieron atrás y muchos chicos adelante; pero ojo, esto no quita mérito a los ganadores, que por algo ganaron y de punta a punta.

Se inició la regata el viernes 5 a las 18 horas cuando los 31 inscriptos cruzaron la largada en busca del faro de La Panela, el viento soplaba del Este con una intensidad de unos 8 km/h, lo que obligó a los timoneles rumbar hacia La Plata; la cosa no duraría mucho debido a que a las pocas horas el viento comenzó a borrar yéndose al Norte. Esto permitió la izada de los spinakers. Lamentablemente tampoco duró mucho pues el viento se puso nuevamente de proa, pero esta vez un poco más franco: abajo el parachute y arriba el reacher, después genoa grande de nuevo, otra vez spinaker y, final-

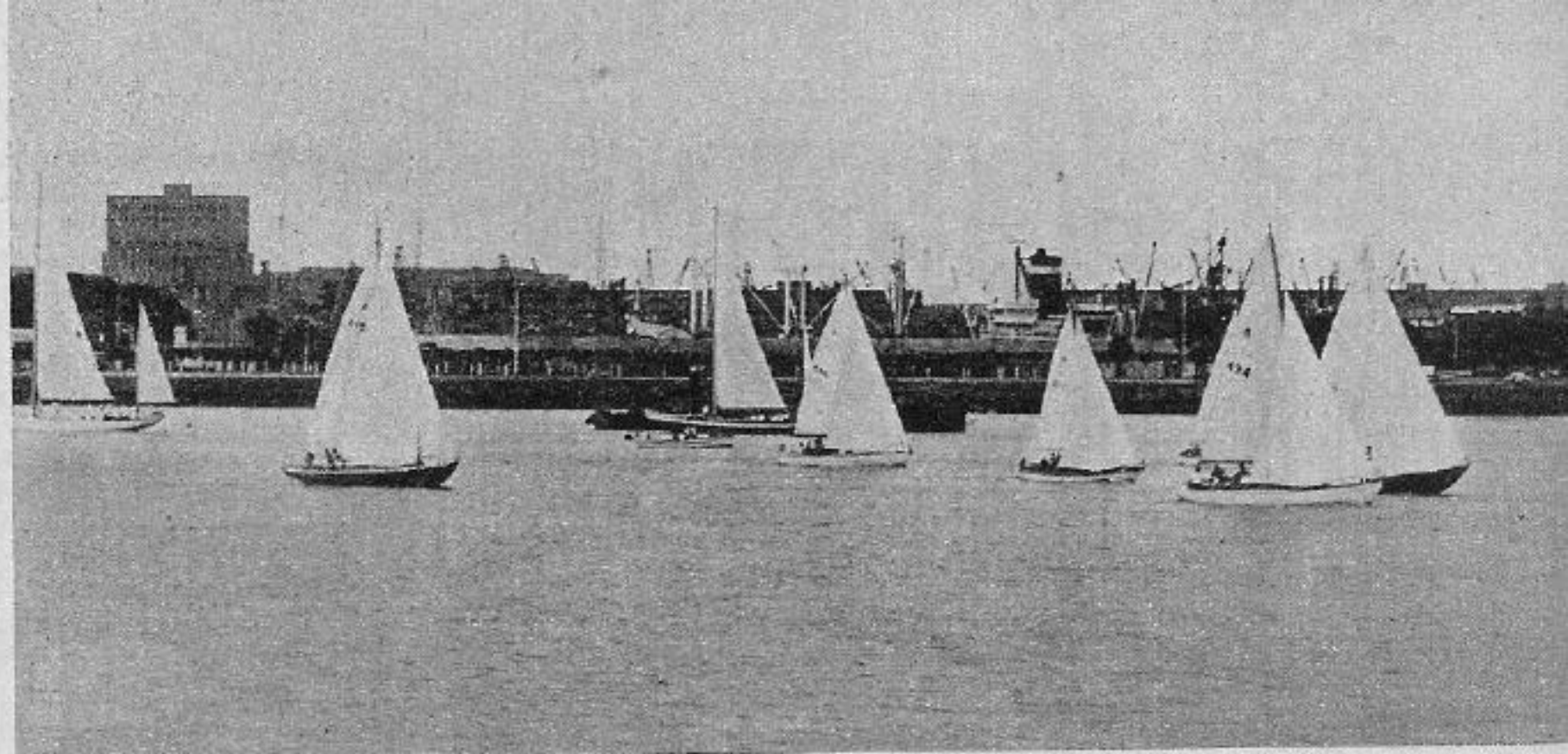
ÑORITAS



En el momento de largar la clase "C". Primero a sotavento el "Charango", que sería el ganador por muerte de la clase. Al fondo evolucionando con mayor ola el ganador de la clase grande, el "Juana".

Vista panorámica de Dársena Norte en momentos en que larga la clase "B". En primer plano al "Esperanza" de la Prefectura, que debutó con relativo éxito.

Instantes previos a la partida de la Clase "A", de izquierda a derecha: "Esperanza", "Jovita", "Don Quijote", "Fortuna" y atravesado el "Kuenda".



SERIE "A"

1º	Jorge Benavidez	Juana	34h43m 1s
2º	Ugo Baldi	Jovita	34h58m28s
3º	Alberto Heredia	Fortuna	35h 1m51s
4º	Arturo F. Acevedo	Kuenda	36h18m17s
5º	Francisco Gaibisso	Alfard	36h23m 4s

SERIE "B"

1º	Carlos Corna	Recluta	33h 3m14s
2º	Armando Grandi	Atrevido	33h21m38s
3º	Carlos Siebürger	Sancir	33h35m 2s
4º	Juan Canzobre	Gitano	34h37m50s
5º	Estanislao Kocourek	Milagro	34h40m39s

SERIE "C"

1º	Mario Sigal	Charango	34h22m25s
2º	Raúl Alderete	Uk	35h48m10s
3º	Jorge Dupuy	Panela	36h57m58s
4º	Raúl Montes	Soleil	37h14m47s
5º	Elio García Aust	Zorba	38h13m32s

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

CAMPEONATO ARGENTINO DE DRAGONES

Organizado por el Yacht Club Argentino, se inició el día 6 del mes en curso el Campeonato Argentino de la Clase Dragón, siendo los resultados hasta el momento los siguientes:

Primera regata

1º	Jorge Salas Chaves	Karin	1h56m50s
2º	Héctor Schenone	Calafate	1h58m13s
3º	Luis Schenone	Chasquido	1h58m30s

Segunda Regata

1º	Héctor Schenone	Calafate	2h13m13s
2º	Jorge Salas Chaves	Karin	2h13m27s
3º	R. Rivademar	Tango	2h14m52s

Tercera Regata

1º	Jorge Salas Chaves	Karin	2h10m30s
2º	R. Rivademar	Tango	2h10m40s
3º	Héctor Schenone	Calafate	2h11m15s

Frente a Olivos y organizadas por el Club Náutico Olivos se disputaron también las primeras regatas por el Campeonato del Distrito 18 en el que Roberto Mieres va por los mejores caminos de retener el título.

Primera Regata

1º	Roberto Mieres	Titila	1h22m42s
2º	Enrique Sieburger	Earline	1h24m29s
3º	Lucas Sonino	Yamique	1h27m15s

Segunda Regata

1º	Roberto Mieres	Titila	1h35m32s
2º	Lucas Sonino	Yamique	1h55m00s

Los nombrados fueron los únicos que finalizaron la serie.

En el premio San Marcos que puso en juego el Club YPF para la Clase Grumete se impuso Jorge Gatti con "María" en 2h2m, seguido por R. Stewart Harris al timón del "Aleluya" en 2h2m3s y tercero figuró Peter Seybold con "Onix" en un tiempo de 2h3m.

mente, con las primeras luces del sábado, genoa otra vez, con un viento de unos 35 km SE.

Esta situación se mantuvo con muy pocas variantes hasta el término de la regata.

Con respecto a las posiciones de los competidores podemos acotar que en la clase "C" de entrada se cortó el "Panela", muy bien ubicado, seguido de cerca por el "Uk" y el "Charango"; pero después de la primer noche, la situación varió para tomar la delantera el "Charango" aventajando a varios barcos más grandes. Entretanto el "Uk" andaba zigzagueando entre los de la clase "B"; en cambio el "Panela" se quedó un poco a pesar de haber estado en la delantera durante largo tiempo.

En la "B" el planteo fue algo diferente ya que se presentó una muy pareja lucha por la vanguardia entre los monstruos "Sancir" y "Atrevido", seguidos muy de cerca por quien a la postre sería el vencedor absoluto de la regata: el muy bien tripulado "Recluta",

que de esta manera logró romper la cadena de éxitos que venía acumulando el "Atrevido". En la serie "A" pasó cualquier cosa, dado que los grandotes se disgregaron en forma notable, ubicándose en las más variadas posiciones. De destacar fue la actuación del "Esperanza" que hacía su debut, ya que fue el primer barco que viró Panela. Por desgracia, en la empopada de regreso engalletó el spinaker en el stay proel teniendo que arriarlo a navajazos limpios y abandonó.

En definitiva, la versión 1969 de la Panela fue una regata bastante difícil y no por la ventisca, sino porque el viento hizo lo que quiso; por otro lado fue bastante tranquila gracias a la ausencia del fuerte viento de proa que la caracteriza.

Después de recorridas las 194 millas, los resultados fueron los siguientes:

Ganador de la general, Carlos Corna con "Recluta", adjudicándose la copa Noruega en un tiempo corregido de 33h 3m 14s.

TC: NUEVO REGLAMENTO

Ya fue sancionado el reglamento de TC Fórmula "A". Fue estudiado especialmente para que se pueda correr en ruta abierta con mayor seguridad. Para ello se limitó la cilindrada hasta 3.000 cm³



Una imagen de lo que podremos ver en 1970 por obra y gracia de la Fórmula "A". Torino y Falcon (no angostado, ¿eh?) competirán en carreras de ruta abierta.

Hace cosa de una semana aproximadamente, fue sancionado dentro de las cuatro paredes de la CADAD el nuevo reglamento de TC, rotulado bajo un nombre conocido: Fórmula "A". La nueva legislación no tiene por fin reemplazar inmediatamente (entiéndase trascurso de 1970) al actual reglamento de TC (Fórmula "B"). Ni tampoco disputarán competencias paralelas de ningún tipo. TC Fórmula "A", apunta esencialmente hacia la posibilidad de continuar con competencias ruterías. Para permitirlo, los ciento y pico de artículos que encierra el pequeño librito que entrega la CADAD, obliga entre otras cosas 3.000 cm³ como cilindrada máxima, estructuras de serie, suspensiones con lineamientos generales tal cual de fábrica, un solo carburador, cola de serie. Paralelamente, podrán competir automóviles de hasta 2.000 cm³, con 250 kg menos de peso mínimo que los tres litros (éstos 1.250 kg), carburación más liberal y alguno que otro detalle de importancia menor.

Cada una de las categorías, hasta 3 y hasta 2 litros de cilindrada, se divide en tres clases (pero con clasificación conjunta). Los motores de hasta 3.000 cm³ serán varilleros, hasta 2.700 cm³ para los de un sólo árbol de levas y hasta 2.400 cm³ para los que portan el dopio albero. En la clase hasta 2.000 cm³ sucede más o menos lo mismo rigiendo disposiciones parecidas. Para 2.000 cm³ hay que usar un motor a varillas y balancines de serie, hasta 1.800 cm³ tendrán los de un árbol en la culata y 1.600 los de doble árbol

Los chasis, estructuras autoportantes o lo que sea deberán pertenecer al mismo modelo del motor usado, no se podrán hacer insertos raros. Las suspensiones serán las originales de fábrica pero podrán cambiarse el material de punta de ejes y piezas varias aunque tendrán que conservar la forma y medidas originales; las puertas traseras tendrán que ser soldadas, todas tendrán que conservar cerrojos y levanta vidrios originales. En fin muchos detalles que le darán a los automóviles imagen callejera y disminuirán su rendimiento para que se pueda seguir corriendo en ruta.

Dicha reglamentación (la actual), se usará para las seis mentadas fechas de trepada de montaña, alguna que otra de autódromo y todas las que la CADAD considere posibles bajo las condiciones de seguridad que puedan ofrecer los circuitos ruteríos. A los actuales pedidos de fecha la CADAD les dará la categoría que considere lógica. Si la pista o el circuito pueden soportar los 4.000 cm³ montados sobre una Liebre III que permite el TC Fórmula "B", tendrá, pues, su carrerita de TC Fórmula "B". Caso contrario Fórmula "A" y a otra cosa.

La reglamentación de la Fórmula "B", actual hasta cuatro litros caduca a fines del año 1970. La de Fórmula "A" lo hará a fines del '72.

En próximos números volveremos sobre el tema, comentaremos el asunto y transcribiremos textualmente el nuevo Reglamento de TC, Fórmula "A".

BALACERA CON 340 PULGADAS

Chrysler trajo para las 25 Horas un Dodge GTS 340 Made in México que sería piloteado por "Cacho" Fangio - Salatino

Una voz anónima y cavernosa nos pasó el chimento por el fono (blanco, esta vez):

—Si quieren ver el coche que trajo Chrysler para correr en las 25 Horas de A.A.T. pasen por el taller de Cañossilen en la calle Córdoba... —Sí, pero... clack.

Con esos datos llegamos al lugar y al no encontrar a ninguno de los integrantes de la firma, pasamos y vimos.

Se trata de un Dodge GTS de 340" (6.234 cm³) con caja de velocidades automática, producido en México.

La máquina se encuentra inscrita ya con una tripulación formada por "Cacho" Fangio y Juan Carlos Salatino, pero la gente de Chrysler ha puesto una condición para que el Dodge corra: que logre uno de los tres primeros puestos en la clasificación eliminatoria. Si esto no sucede, aunque esté habilitado para largar vendrá la autoeliminación. Y gran balacera.

En las fotos se aprecian algunas tomas del GTS 340".



Corresponsales: Héctor Acosta (Córdoba), Raúl Arioni (Bolívar), Francisco J. De Cesare (Río Negro), Luis A. Gómez (Mar del Plata), Carlos Larriera (Santa Fe), Héctor J. Milanich (Entre Ríos), Pedro A. Pignataro (Santa Cruz), Federico Etchevarry Boneo (Salta).

Argentina, 16 de diciembre de 1969

Unica sección - 2 páginas

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

BOLITAS EN PILAR



Pilar. — Ya están siendo tradición las competencias que la Asociación Amigos del Automovilismo de Pilar organiza para Fiat 600. La última que auspiciaron se llevó a cabo, como es costumbre, en el circuito Barrio Carabassa, de una extensión de 1.347 metros. Hubo dos categorías, una para "bolitas" totalmente standard y otra para los que tienen toda la mostaza debajo del capot.

La jornada se inició con la carrera para standards pero no tanto, de la cual se realizaron seis series de cinco vueltas cada una. La primera fue ganada por Omar Afriol, que logró superar por amplio margen a Carlos Scarbassi. La segunda, que resultó realmente sensacional por la lucha que se planteó por las posiciones de privilegio, tuvo finalmente como vencedor a Perfecto Antelo, a quien escoltó Luis Yacovino. La tercera fue para Ricardo Milne y la cuarta para el seudónimo "Jean Pierre". La sexta batería fue para Reginaldo Dalri. Y en la sexta y última, que sin duda alguna resultó la más disputada, triunfó Guillermo Pegoraro sobre Héctor Percivale.

Una vez finalizadas las series

para la más tranquila de las categorías programadas ingresaron a la pista los furiosos aparatos de preparación libre. Se disputaron cuatro series, en las que se impusieron Rodolfo Pachelo (hermano del gordito simpático e ingrato), Carlos Blasco, Carlos Friedlander y Ricardo Pandolfi.

Una vez finalizadas las "carretilas parciales" y luego de un reconfortante y succulento almuerzo, se pasó a disputar la final de la categoría standard sobre diez vueltas al circuito. Desde un primer momento se adueñó de la punta Luis Yacovino, a quien le presentó lucha Antelo, pero sin poder quebrar su línea.

Luego le tocó el turno a "los monstruos". Luis Pandolfi de entrada se tomó 33 Orientales y no abandonó la punta hasta consagrarse ganador (acaparador él). Lo bueno estuvo en la lucha por el segundo puesto que disputaron Friedlander y O. Blasco; finalmente se definió en favor del primero.

En suma, otra excelente experiencia realizada por la AAP que permite observar la actuación de pilotos jóvenes en una categoría que resulta pareja y por sobre todas las cosas barata. Bien (sic).

RIO NEGRO

RUIDO EN LA COSTANERA REGULARIDAD '69

BARILOCHE

Una nueva jornada mecánica se disputó en el tradicional circuito Costanera de la ciudad de los lagos, organizada por el Bariloche Auto Club. Hubo cuatro carreras para 5 categorías dando un marco brillante a la especialidad.

En primer término salieron al ruedo los Citroën, en la que resultó ganador Alberto Méndez. Participó en esta carrera una dama que lo hizo bajo el seudónimo de "Danesa".

Luego les llegó el turno a los integrantes de la clase 800 c.c. Ganó Balsamello, luego de una puja bastante aguerida con Enrique Buscaglia en las primeras vueltas hasta que éste debió abandonar por problemas de bujías. En esta clase tentaron suerte varios Citroën encontrado en la clasificación final un sorpresivo tercer puesto de Méndez.

Más tarde a la "arena le tocó sentir las patitas" de los "renó", los "milqui" y los "ye-yo", ya que estas dos clases (hasta 1150 cc y hasta 2000 cc) fueron unificadas porque a la línea de partida se presentaron solamente dos Renault. La

clasificación fue dada por separado, y en 1150 resultó ganador Beveraggi, ya que su contrincante Walter Wagner claudicó en las últimas vueltas. La clase hasta 2000 fue para Joaquín Ledesma, quien reapareció luego de un alejamiento de las competencias. Logró una vuelta de ventaja sobre sus rivales en base a manejo y a una excelente preparación.

La "plaza" por último vio rodar a los de la clase mayor (más de 2 litros). El "mata-dor" resultó ser Mario Simari con su "toro" 380 W. Hubo una pequeña lucha con José M. Tomón durante dos vueltas en que éste fue puntero, pasando luego a encabezar el lote el que a la postre resultaría ganador. El hombre del milqui, Joaquín Ledesma, realizó una brillante performance tratando de alcanzar al puntero; logrando en la vuelta 17 el record del circuito. Pero no pudo terminar ya que en la vuelta siguiente el embrague cantó el clásico "no va más", clasificándose segundo.

Con muchos "olé" de satisfacción el público se retiró demostrando que la categoría en el sur es muy saludable.



CLASIFICACION

Final Standard

1º	Luis Yacovino	13m 23s 2	10 vueltas
2º	Perfecto Antelo	13m 24s 4	10 "
3º	"Jean Pierre"	13m 42s 2	10 "
4º	Omar Afriol	13m 44s	10 "

Final Fórmula Libre

1º	Ricardo Pandolfi	18m 15s	15 vueltas
2º	J. C. Friedlander	18m 28s 2	15 "
3º	Oscar Blasco	18m 40s	15 "
4º	Domingo Gava	18m 57s 2	15 "

BARIOLOCHE AUTO CLUB
Circuito Costanera - 2.475 metros

Clase Citroën — 10 vueltas

1º	Alberto Méndez	21m 56s
2º	Sergio Zorrilla	22m 09s 6
3º	Alberto Roldán	23m 04s 7

PROMEDIO: 65,630 kilómetros por hora.

RECORD DE VUELTA: Méndez, en la 4ª: 2m 10s; promedio, 66,240 km/h.

Clase hasta 800 cm³ — 10 vueltas

1º	Oswaldo Balsamello ...	Fiat 600	18 m 53s 6
2º	Aristides Cirulo	Fiat 600	19m 02s
3º	Alberto Méndez	Citroën	9 vueltas
4º	Dardo Roa	Citroën	9 vueltas

PROMEDIO: 78,840.

RECORD DE VUELTA: Cirulo, en la 10ª: 1m 53s 5; promedio: 78,080.

Clase hasta 1150 cm³ — 19 vueltas

1º	Napoleón Beveraggi	Renault 1093	31m 44s 3
2º	Walter Wagner	Renault 1093	33m 10s

PROMEDIO: 86,184.

RECORD DE VUELTA: Beveraggi, en la 12ª: 1m 38s 8; promedio: 90,720.

Clase hasta 2000 cm³ — 20 vueltas

1º	Joaquín Ledesma	Fiat 1500 cupé	31m 00s 5	
2º	Carlos Grima	Peugeot 404	31m 01s 6	19 vueltas
3º	Jorge Smolkin	Fiat 1500 cupé	31m 04s 1	19 "
4º	Martín López	Fiat 1500 ber.	32m 08s 6	19 "

PROMEDIO: 92,880.

RECORD DE VUELTA: Ledesma, en la 11ª: 1m 31s 5; promedio: 94,392.

Clase más de 2000 cm³ — 20 vueltas

1º	Marlo Simari	Torino 380 W	30m 23s 6	
2º	Joaquín Ledesma	Fiat 1500 cupé	27m 23s 2	18 vueltas
3º	José Mario Tonón	Torino 380 W	18m 10s	12 "
4º	Leonardo Peña	Ford Falcon	19m 04s 1	12 "
5º	Walter Wagner	Torino 380 W	31m 17s 9	8 "

PROMEDIO: 94,680.

RECORD DE VUELTA: Ledesma, en la 17ª: 1m 29s 1; promedio: 96,948 (record absoluto del circuito).



to que a los postres se tradujo en dos puestos. Segundo se clasificó Eudes Odone con un Fiat 600 de la localidad de Ceres.

La clase "B" resultó de lo más interesante ya que de entrada se planteó una intensa lucha entre Antonio Menditto y Alberto Aida. Durante la mayor parte de la competencia anduvieron rueda a rueda (ver foto), hasta que finalmente en la última curva Aida se demoró un poco en colocar una segunda y Menditto aprovechó la oportunidad para llegar primero a la línea de sentencia. Tercero se ubicó Juan Arce, de Córdoba, que al igual que el primero y segundo condujo un Renault 1093.

En la mayor de las clases (1151 a 2000 cm³) Héctor Mazotti dominó ampliamente. Desde el vamos sacó una considerable ventaja y de ahí en más se limitó a conservarla, evidenciando poseer un excelente medio mecánico. El espectáculo se centró entonces en la lucha por la segunda posición entre Juan Carlos Penta y Juan Borgogno que se dieron "como en la guerra". Finalmente la Berlina rosarina pudo más que el 404 de Borgogno y consiguió la segunda colocación.

SANTA FE

Final del campeonato en Humboldt

Humboldt. — La Agrupación Motociclistica Zonal del Litoral Santafesino dio por terminado el campeonato de motociclismo que organiza esta institución.

Luego de haber realizado veinte competencias vemos en primera posición en las tres categorías a René Heideger, con mucha ventaja con respecto al segundo clasificado en las distintas especialidades: 100 cc, 125 cc y 175 cc. Indiscutible campeón. Así también lo demostró cuando intervino en la provincia de Tucumán, ganando las tres categorías, el día 5 de octubre, en el Gran Premio Ciudad de Tucumán, en el autódromo de esta localidad que cuenta con un perímetro de 2.700 m.

Obsérvese la clasificación. Sin comentarios...

POSICION FINAL CAMPEONATO MOTOCICLISMO

Categoría 100 c.c.

1º	René Heideger ...	111 pts
2º	Norberto Gatti ...	57 "
3º	Remigio Sieber ...	38 "
4º	Oscar Cortese	17 "
5º	Raúl Bijande	17 "
6º	Angel Bustos	16 "

POSICION FINAL CAMPEONATO MOTOCICLISMO

Categoría 125 c.c.

1º	René Heideger ...	88 pts
2º	Remigio Sieber ...	40 "
3º	Alberto Anacabe ...	37 "
4º	René Cufia	26 "
5º	Angel Bustos	22 "
6º	Héctor Zafrea	14 "

POSICION FINAL CAMPEONATO MOTOCICLISMO

Categoría 175 c.c.

1º	René Heideger ...	17 pts.
2º	Alger Signorini ...	13 "
3º	Angel Gavatorra ..	10 "
4º	Carlos Fernández ..	9 "

CORDOBA

ZONAL EN SAN FRANCISCO



En el circuito Triángulo Chico de 3200 metros de perímetro se llevó a cabo una nueva fecha del zonal cordobés. Tres categorías intervinieron en el espectáculo. La "A" se realizó sobre 12 vueltas y resultó ganador Carlos Paterno con su legendaria cupé De Carlo. Esto oficialmente ya que el primero que cruzó la línea de llegada fue Luis Grossi que fue distanciado en la primera posición debido a que previamente le habían efectuado un recargo de un minu-

CLASIFICACION**Clase "A"**

1º	Carlos Paterno	De Carlo cupé	25m 18s
2º	Eudes Odone	Fiat 600	25m 25s
3º	Luis Grossi	Fiat 600	25m 25s 1

Clase "B"

1º	Antonio Menditto	Renault 1093	27m 50s
2º	Alberto Aida	Renault 1093	27m 50s 6
3º	Juan Arce	Renault 1093	28m 10s

Clase "C"

1º	Héctor Manzotti	Fiat 1500 cupé	27m 21s
2º	Juan Carlos Penta	Fiat 1500	27m 30s
3º	Juan Borgogno	Peugeot 404	27m 50s

Parabrisas CORSA

correo

FERIADO NACIONAL

R. y W. Lelli, Río IV, Córdoba.

Señores: puesto que aquí no hay muchas noticias de la actividad "corsaiola", deseáramos saber algunas cosas por vuestro intermedio:

1) ¿En qué fecha apareció el primer número de CORSA?

R) En un lluvioso 26 de abril de 1966 CORSA vio por primera vez la calle. Estamos diligenciando ante las autoridades pertinentes un decreto por el cual ese día sea declarado en lo sucesivo feriado nacional.

2) ¿Cuántas carreras corrió Carlos Pairetti en el exterior?

R) Cuatro en Europa y una en Chile. Aquéllas en Fórmula 3 y la restante en TC.

3) ¿Quién posee actualmente el Trueno Naranja de Pairetti?

R) El Trueno y el Barracuda los compró el Club Pesca-Zalken de Río Gallegos que los transferirá a los felices poseedores de los números premiados en la rifa que organiza.

4) En los dos últimos números de CORSA hemos leído en el "Diario El Interior" una volanti que dice: "Reclame con este ejemplar el suplemento de CORSA". Yo no lo vi. ¿Ustedes?

R) Piano, piano. No dice... "el suplemento de CORSA", sino "...nuestro suplemento PARABRISAS CORSA". Ahora bien, el diario ocupa dos páginas, las restantes setenta de lo que Ud. recibe constituyen "...nuestro suplemento..."

5) ¿Tienen Uds. alguna noticia sobre la fecha de aparición del Chevrolet Nova en la Argentina, y si correrá alguno en las 25 Horas de APAT?

R) Cuando aparezcan estas líneas el Nova ya habrá aparecido, aunque con el nombre Chevy.

¿correrá ninguno en las 25 Horas porque no estará homologado para esa fecha.

REUTEMANN FANS CLUB

de Gladys, Silvia, Ana María y Cristina, Capital.

1) ¿Cuál es la edad de Carlos "Lole" Reutemann y cuál la procedencia de su apellido?

Señoritas: Esta es una revista de automovilismo (o por lo menos tratamos que sea) y no la oficina de Horangel. Pero luego de haber consultado su árbol genealógico hemos descubierto que tiene 26 años y que su apellido tiene procedencia alemana (Deutschland).

2) ¿En Turismo de Carretera o en Sport Prototipo ganó alguna carrera?

R) Yo no. ¿Y ustedes? "Lole" tampoco. Su mejor ubicación es un segundo puesto logrado en la carrera de TC que se disputó el 25 de mayo de 1967 en el Autódromo Municipal, con el Mini-Falcon.

3) ¿En qué carrera debutó Reutemann en TC?

R) Ahora nos entendemos mejor. Reutemann debutó el año pasado, el 28 de julio, en el Autódromo Municipal, en las Primeras 100 Vueltas Shell, carrera que organizó el Avellaneda Automóvil Club. Su posición fue cuarto y lo hizo con el número 74. La carrera la ganó Bordeu. ¿Conformes, niñas?

¿N.A.S.C.A.R.?

de Rubén H. González, Rawson, Chubut.

Tengo el agrado de dirigirme a Uds., para pedirles me contesten las siguientes preguntas en la sección "Correo".

1) ¿Qué diferencia existe entre "Anexo J" y Grupo 1 Internacional?

R) Grupo 1 es una de las divisiones del "Anexo J". Más precisamente el que encuadra a los automóviles de Turismo standard.

2) ¿Qué significan las siglas N.A.S.C.A.R.?

R) National Association for Stock Car Auto Racing.

3) ¿Cuáles son las direcciones de las fábricas de artículos náuticos que menciono a continuación?: Aván Domingo Pagliettini y Regnicoli?

R) Anote. Aván está en Ameghino 435, Villa Martelli; Domingo Pagliettini, Canal San Fernando, Prov. de Bs. As.; Regnicoli, Avda. del Libertador 2074, San Isidro.

4) ¿Cuál es el principio de funcionamiento del turbocompresor?

R) Esquemáticamente es una turbina accionada por los gases de escape del motor y que alimenta a un compresor.

GENTE MALA

de Daniel A. Biancoff, San Isidro.

Señores redactores de Parabrisas CORSA: quisiera que me aclararan algunas dudas con respecto a lo siguiente:

1) ¿Dónde se pueden conseguir cámaras en desuso?

R) En el barrio de Congreso, frente a la plaza, hay un local muy, muy grande. Entre y pre-

gunte por las Cámaras de Diputados y Senadores. Están en desuso. Si no hay allí, en cualquier gomería de menor categoría que la mencionada puede conseguir las cámaras.

2) ¿Dónde vive Eduardo Coppel?

R) En una casa. Ubicada en Argüello, afueras de Córdoba.

3) En caso de circular por una avenida (prioridad de paso), se embiste a otro que viene por la derecha de quien circula por la avenida, ¿quién tiene razón? ..

R) Vamos... vamos... no sea tímido y cuéntenos... ¿En qué avenida chocó a otro, eh...? En realidad siempre tiene prioridad el que viene por la derecha, aunque depende, por supuesto, del tamaño del fierro que cada uno tenga en la mano...

4) ¿Es cierto que todos los redactores de CORSA son mala gente?

R) Absolutamente falso. Nosotros somos chicos buenos que tomamos la sopita antes que se nos coagule. La sangre seca —nadie puede negarlo— pierde completamente sus cualidades nutritivas.



YODO!

Todo un nuevo concepto en iluminación

FAROS AUXILIARES EXTRACHATOS

LARGO ALCANCE • GRAN PENETRACION • ROMPENIEBLA

OPTICAS ASIMETRICAS

FITAM-CARELLO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
FIGAREL SACIFIA

Av. del LIBERTADOR 8000
Tel. 70-8277 - 701-6932 - Bs. As.

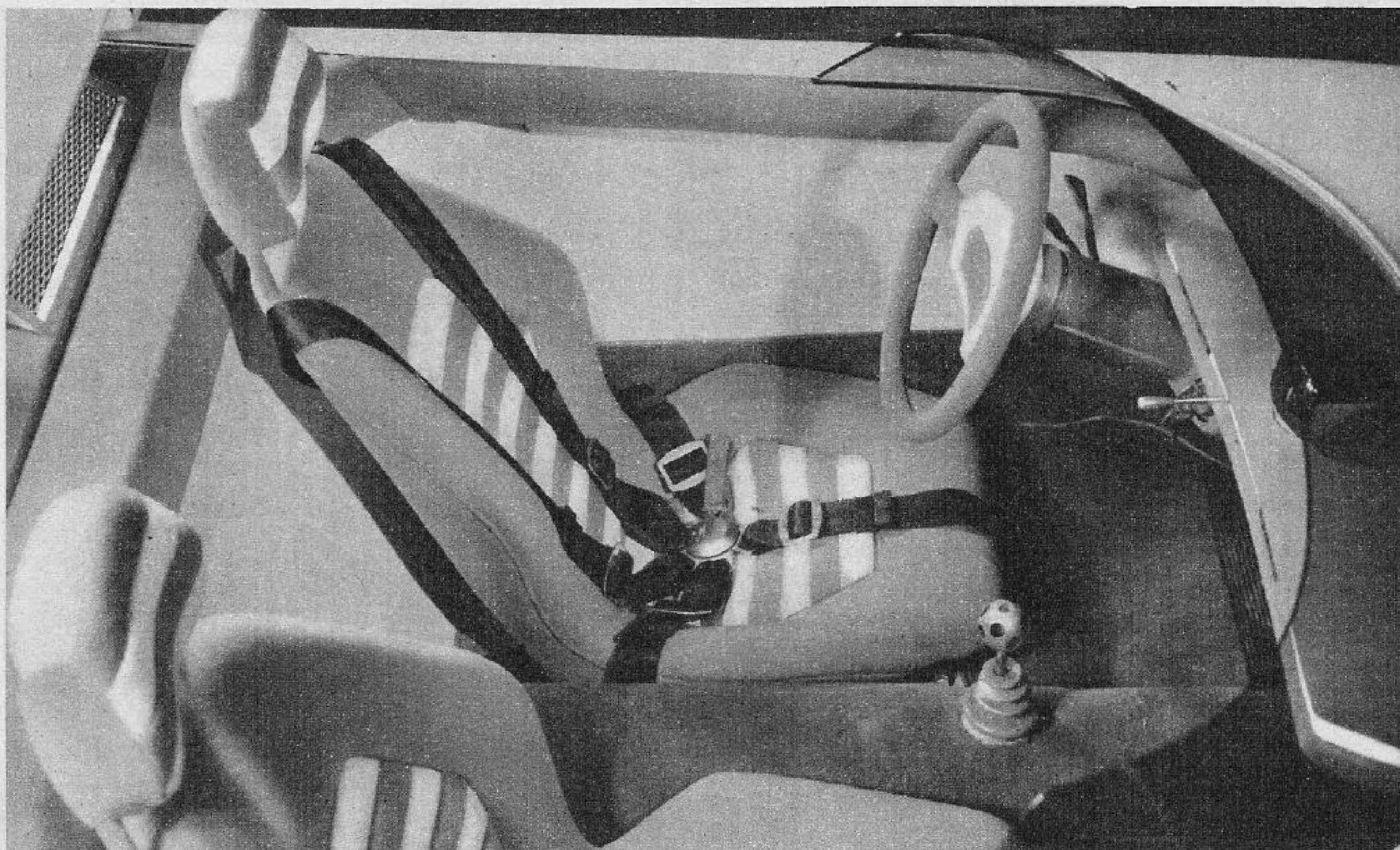
Y la gran novedad para su coche

OPTICA DE
DOBLE YODO
ALTA Y BAJA
Con lámparas intercambiables

BERTONE-RUNABOUT A-112:

PROPUESTA PARA EL FUTURO

De la permanente preocupación de Nuccio Bertone en la búsqueda de soluciones estéticas nace el Runabout Barchetta, con mecánica de Autobianchi A-112; anticipación de un futuro cada vez más tangible



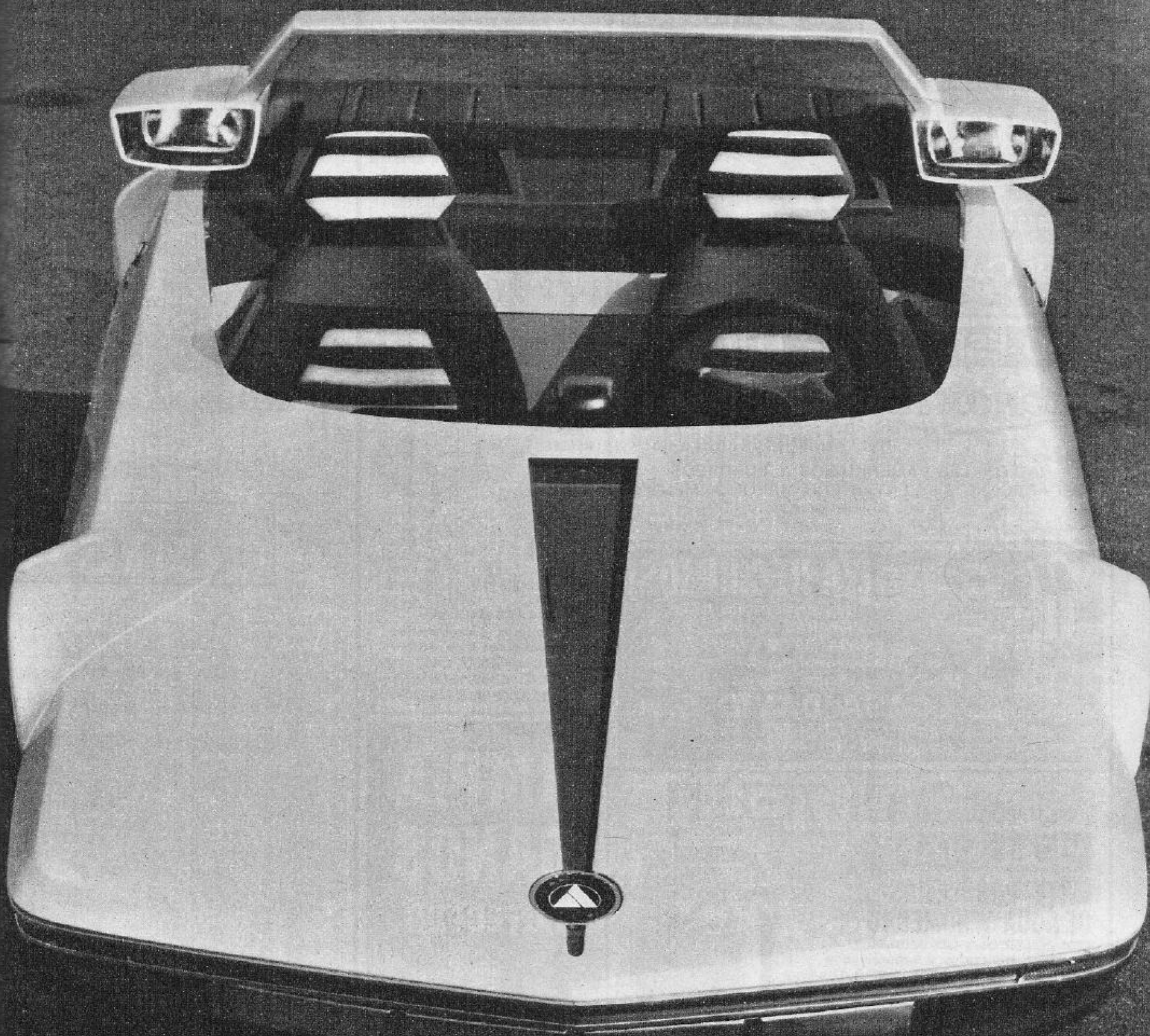
Este año el Salón de Turín anticipa las tendencias constructivas que si bien hoy pueden resultar formalmente revolucionarias, serán costumbres en el devenir del próximo decenio. Los carroceros italianos, que nunca dejaron de permanecer a la vanguardia en la elaboración de las formas, colgadas a soluciones técnicas realmente sorprendentes, sugieren con sus ensayos estilísticos todo un futuro que ya está cerca, además de ofrecer en cada realización un auténtico mensaje estético. Una prueba

concreta, que se suma a las experiencias del Carabo de Bertone y del Roadster de Pininfarina sobre plataforma Alfa Romeo 33, es el Runabout Barchetta, también de Bertone, con mecánica Autobianchi A-112. Como sus similares en este tipo de experiencia, resulta solamente una propuesta que en este caso trasciende de su esencia ya que la implantación concreta de órganos mecánicos acordes con el tamaño y desplazamiento del vehículo hace pensar que las propuestas formales están perdiendo

El interior mantiene las características formales del exterior. El único instrumento de comando además del volante, es la brújula que puede verse en la parte superior del panel. Cinturones de seguridad tipo arnés completan el panorama.

su carácter de tales, para trocarse en concreciones que obedecen a una necesidad de renovación en el plano estético y una concordancia con la mecánica a implantarse.

Nuccio Bertone —que de él es el diseño del Runabout— presenta en el Salón de Turín esta ejercitación de estilo y función. La mecánica —del A-112— un 903 cm³ y 44 HP, se dispone posteriormente, y no adelante como en el caso de la berlina de serie. Tal disposición del motor y de la transmisión ha consentido realizar un perfil de cuña



extremadamente puro. Los paragolpes —sútiles— nacen del casco con tanta naturalidad que la zona de empalme entre ellos y la carrocería es parte de la misma estructura monolítica. Nuevo resulta también el uso del acero inoxidable para toda la sección inferior del casco, que resulta completamente carenada.

Pero la novedad estilística más evidente consiste en la colocación de los faros. Están situados adyacentes a la barra antivuelco, directamente detrás de la cabeza del

Indudablemente, lo que ofrece este diseño de Bertone es absoluta pureza y simplicidad de líneas. Nótese la ubicación de los faros, adheridos al arco que sirve como barra antivuelco.


conductor y acompañante. Como solución puede resultar discutible, considerando además que su homologación para circular será imposible de obtener, ya que la autoridad italiana exige una altura límite que en este caso se ve excedida.

Las dimensiones principales del Runabout Barchetta de Bertone son las siguientes; largo, 3,45 m.; altura total, 1,07 m. La línea de cintura resulta apenas 0,65 m. sobre el nivel del suelo.

El interior se caracteriza por dos asientos de inspiración netamente

aeronáutica, provistos ambos de apoyacabeza.

En cuanto al tablero, llama la atención la aparición de un único instrumento; una brújula. Evidentemente, Bertone comienza, de la misma manera que los directores de cine italianos, a jugar con simbolismos...

De cualquier manera, y aunque parezca un ejercicio demasiado prematuro, no se puede negar el mérito de una proposición de esta índole. En lo que no hay nada de malo si la obra es trascendente. 

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT

CONCESIONARIOS

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS
WASHER S.C.A.

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

REPUESTOS PARA CARBURACION
EJES, ASIENTOS Y AGUJAS
SURTIDORES, MARIPOSAS, ETC.
LINEAS FIAT - DI TELLA - MORRIS

Ventas únicamente por mayor
Fabrica y distribuye:

GARB Y CIA.

Fco. BEIRO 1976 - FLORIDA - 740-0515

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES

Rueda para Peugeot 403/404 y 504

VICAR S.C.A.

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


PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

NO ESPERE QUE LLUEVA!

LECROM S.R.L.

LE BRINDA EL SURTIDO MAS COMPLETO EN EL SUPER MERCADO DEL
Limpiaparabrisas
NACIONALES - AMERICANOS Y EUROPEOS
REPARACIONES - VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Esta Casa no tiene Sucursales

Juan B. Justo 3327 - Tel. 58-9951 - Buenos Aires



¡YA RECIBIMOS!

Una nueva partida de las
LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA "DAVID", PATENTE Nº 1.

11.061, para cumplimentar los innumerables pedidos de nuestros Clientes y Amigos.

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S. A.**

Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

CUBRE DISTRIBUIDOR para

DI TELLA

También para TORINO y RAMBLER

"PEUMAN"
EVITE PROBLEMAS DE AGUA Y HUMEDAD
COLOCANDO UD. MISMO

De goma inalterable y superelástica permite aplicarlo y sacarlo en 1 minuto

Solicítelo en su concesionario, casas de accesorios o a su distribuidor:

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

VARELA 949 Cap. - T. E. 61-8557/0567



LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

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

MoSeDo

AUTOMOVILES RENAULT RAMBLER Y TORINO

- "Lo nuevo" en servicio mecánico integral
- Sin turnos, atención inmediata
- Reparaciones en horas, garantía 90 días
- Chapa y pintura, también por Clás. Seguros
- Tarifa fija de mano de obra
- Horario continuo de 7 a 19,30 hs.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S. A.

SALTA 1160/64 y 1325/29 - TEL. 23-8913/5673/4763

AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes.

Parabrisas CORSA

CUPON

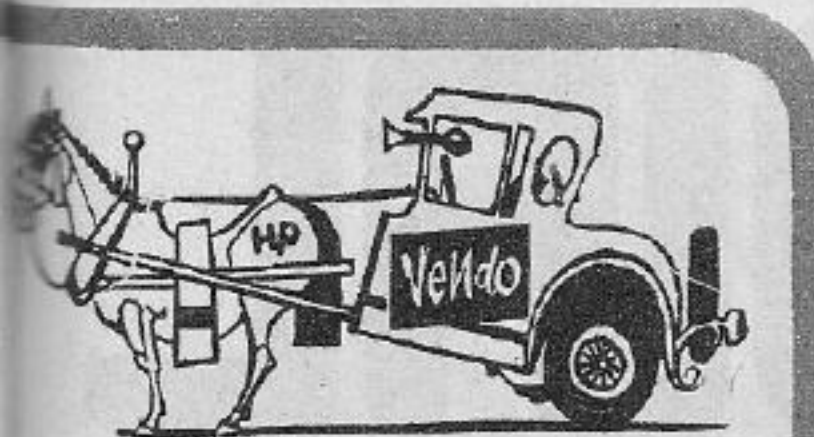
Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

Nombre y apellido

Dirección y localidad

Teléfono

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº



horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la publicación de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar un aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N.º 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

¡ATEOSI! Vosotros los que no creéis en milagros. Los que renunciáis a la idea de tener el coche bien pintado. Sabed que en San Fernando han instalado su taller de pintura "LOS DIOSES". Id y ved los milagros que son capaces de hacer con vuestro moribundo automóvil en **Hipólito Yrigoyen 3207** (a pocos metros del Acceso Norte), **San Fernando**.

EDUARDO CASA vende Tractor modificado para Turismo Carretera. Listo para entrar a correr cuando usted quiera. Currí-



culum increíble. Prolijo cien por cien y motorizado con el F-100. Tratar por teléfono: 21-4914.

ACCESORIOS DEPORTIVOS AUTOMOTORES - CAMPING. Por cambio de ramo LIQUIDAMOS todos los artículos por debajo del costo. Inclusive muebles de oficina, máquinas, taller. VISITENOS: Santa Fe 2450, local 73.

MORRIS MINOR 53, estado impecable 100 mil pesos y cuotas de \$ 8.642 por mes. Tel. 41-7204.

CUPE FIAT 1500 VENDO, preparada, motor Ballestrini, repuestos varios. Lista para las 25 Horas. Tratar: Republiquetas 3599, tel. 70-8970.

SPORT PROTOTIPO, sin estrenar, modelo exclusivo (tendencia actual "Dragster") de la que soy creador. Ofrezco en venta particular a profesional activo en SP, debu-

tante, o piloto de otra categoría, que desee participar con pretensiones de punta. Motor Dodge 4000 cm³, 310 HP, 6000 RPM, desarmado (para mayor garantía). Entrego listo para largar, con atención mecánica sin cargo en dos carreras.

El Ing. Sánchez, actual preparador, ofrece sus servicios para seguir con la atención del mismo, previo arreglo de las partes. Tratar: PAEZ 1790, Capital Federal (preguntar por Schenone o Blanco) de 14 a 22, tel. 63-0908.

COMISION DE CONCESIONARIOS FIAT vende "SIETE CUPES FIAT 1500 y UNA BERLINA", todas puestas a cero kilómetro,



listas para largar en Turismo Anexo "J". Garantizadas. Atención posterior de la parte motriz en la CCF. Exposición: Avenida Rolón y Panamericana.

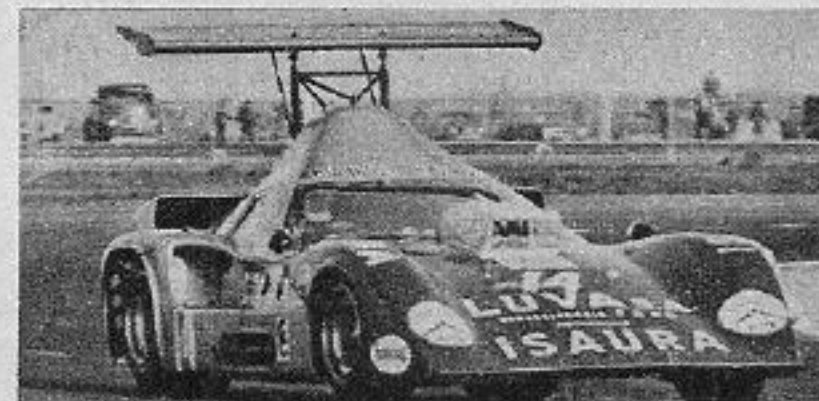
COMISION DE CONCESIONARIOS FIAT está en condiciones de proveer motores "Fórmula-2" o preparar motores Anexo "J" Grupo por Reglamento 1970. Tratar: Av. Rolón y Panamericana.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender plástico reforzado con fibra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerde: "El plástico da dinero". Envíe sus datos: nombre y apellido, edad, dirección a H. VON HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238, Correo Central, y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

HORACIO FERREA VENDE su F-4 Crespi BMW, preparación propia. Tratar: Melián 4048 (frente Parque Saavedra).

COCHE DE CARRERA FIAT 1500 VENDO, cupé. Lista para largar las 25 Horas, estrictamente al contado: \$ 1.650.000. Llamar tel. 55-1181 y 72-5040, Sr. Eduardo Doura.

EDUARDO CASA y RICARDO BONANNO venden sus respectivos Sport Prototipo. Dos Formar (Martos) con motores F-100



o sin ellos. Totalmente listos y nuevos. Tratar por teléfono: 21-4914.

CHRIS CRAFT, motor, instrumental y caja "Gray" de 105 HP, con dos carburadores, casco de madera Paglietini 4,80 x 1,60 con carpa y amarra en el río Tigre. Mecánica

0 km, con garantía escrita, verdadera oportunidad. VENDE con facilidades o permuta por automóvil Raúl Expósito, tel. 50-4700.

FALCON ANGOSTADO ex "Tuqui" Casá, corrido últimamente por RICARDO BONANNO. En excelentes condiciones y para



largar en cualquier momento que usted quiera. Motor F-100 con mecánica de Manolo Rodríguez. Tratar por teléfono al 21-4914.

CUADRADO "HOT-ROD" VENDO o permuta. Financio. ¡Una bomba! Al mejor postor líquido. Tratar: Pje. Nueva Zelandia 4873 (casi esq. Warnes 1451).

MOTOR RF (Karting) VENDO. Excelente estado, 4 carreras, con 2 tapas para carburadores de 25 y 30 mm y una tapa de cilindros de repuesto. Total \$ 40.000. Tengo otros chirimboles como ser: un carburador "Tillotson" 30 mm, \$ 18.000; un carburador "Tillotson" 33 mm, \$ 18.000; un carburador "Mc Culloch" (preparado) 25 mm, \$ 8.000; un freno "D'Arminio" 1 le-va, \$ 6.000; 1 palier superancho (94 cm), \$ 3.500; 2 cubiertas "Pirelli" sin uso con cámaras, \$ 7.000. Oportunidad única; apuraos y comprad!! tel. 791-6248.

JAGUAR MARK V ROADSTER: PARA POSEER ESTE AUTO HAY QUE TENER LA DIGNIDAD DE UN CONDE. Modelo 1947, original, sin agregados. Motor JAGUAR SS de 3 y 1/2 litros (7 bancadas). Totalmente ajustado según especificaciones. Caja de



cuatro marchas "hacia adelante", palanca al piso, interior de madera. Semidescapotable. Faros delanteros "Lucas". Parabrisas móvil. Evaluado por Cía. de Seguros \$ 1.200.000 y asegurado en esa suma. Lo vendo en esa cifra al contado estricto por ausentarme del país. Llamar al señor Rodger Dillon, tel. 73-3448, 78-4161 y 781-3044/3612/3298, de lunes a viernes de 8,30 a 17,30 horas.

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

FATE RADIAL

círculo publicidad

El primer neumático radial argentino
**RINDE 100.000 KM.
ECONOMIZA NAFTA.**

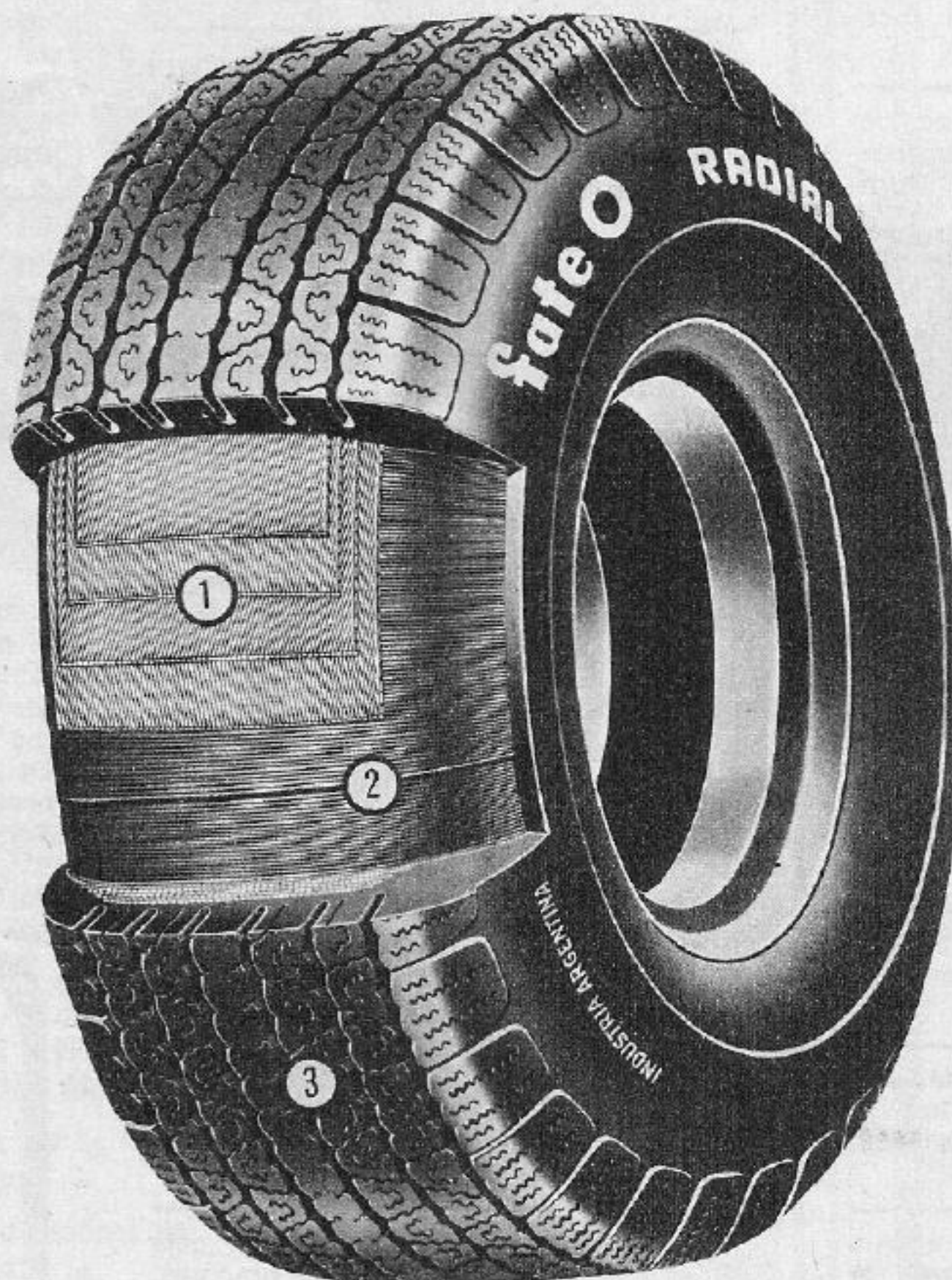
Y construcción radial significa:

Telas que no se cruzan (radiales): Más flexibilidad.
Mejor comportamiento en curvas y rectas.

Sunchos absorbedores: Más resistencia al impacto frontal.
Marcha más suave (más fácil para el motor). Más agarre
al pavimento, aun mojado.

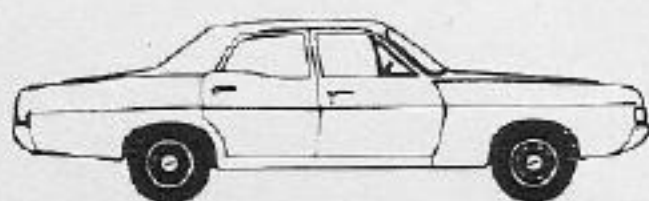
FATE radial es seguridad FATE.

fate O
El neumático argentino.



1 Sunchos absorbedores. 2 Telas Radiales. 3 Diseño 20% más profundo que los convencionales.

Piense cómo es el Fairlane que Ud. necesita.



2.000.000



2.052.900



2.091.100



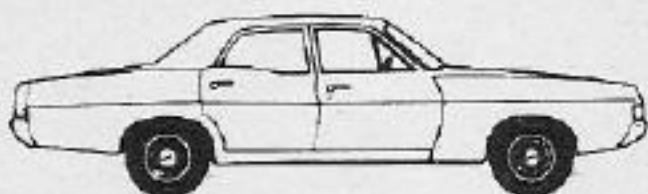
2.151.100



2.189.300



2.222.200



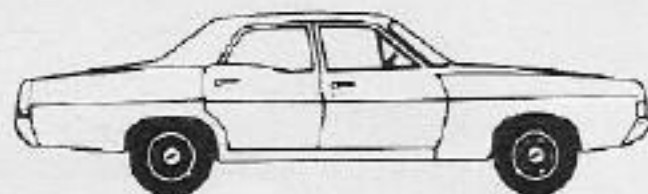
2.235.100



2.293.500



2.353.000



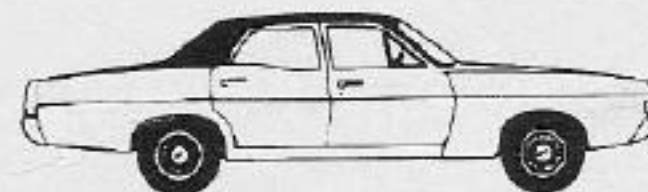
2.411.100



2.454.500



2.472.800



2.486.300



2.504.200



2.561.800



2.619.400



2.694.500



2.761.000

Está entre estos.

Ud. puede necesitar el Fairlane con potencia de reserva en el motor y por ello preferirlo con el V-8 de 185 HP.

O elegir el motor de 6 cilindros y 7 bancadas de 132 HP.

De cualquier forma ambos motores son Ford y desarrollados para Fairlane.

Puede quererlo con techo vinílico o no (negro o blanco).

Otra posibilidad es que prefiera

la dirección de potencia a la directa (cuestión de comodidad).

Si decidió elegir los cristales tonalizados, pueden ser todos así o solamente el parabrisas.

Ford admite que hay diferentes usuarios con necesidades particulares. De allí su política de opcionales.

Y una opción básica: Fairlane viene en seis modelos fundamentales: De Luxe, 500

y LTD V-8. De Luxe, 500 y LTD 6 cilindros y 7 bancadas.

Evidentemente el Fairlane no es uno solo ni tiene un precio único.

Son 6 modelos básicos y muchos precios posibles, tantos como combinaciones de opcionales prefiera hacer.

El que Ud. necesita es uno de ellos y tiene 20.000 km. o 12 meses de garantía.

Garantía Ford.

Qué pensás hacer el 24 a la noche, Papá Noel?



Algo muy exagerado, muy exagerado... pero cierto. Como Commander.
<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>