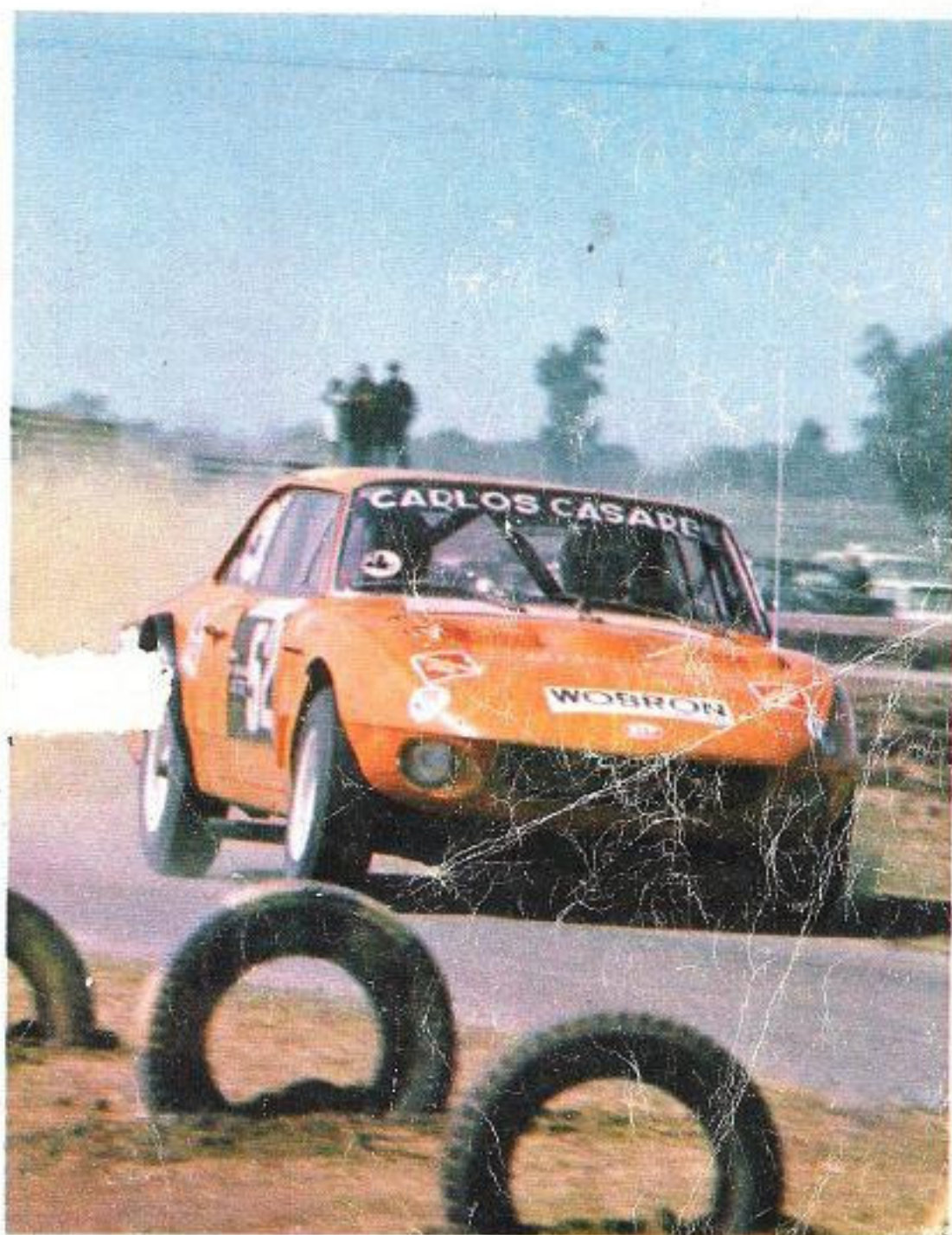


Parabrisas

# CORSA

15 AL 22 DE MARZO DE 1971

# TU



DE NUEVO EN

# ACCION

LAS REVISTAS DE MAURO



# Se vende

En verano se vende hielo, precisamente porque es el mejor momento. Claro... también se venden bikinis, gaseosas, abanicos, pantalones de poplín, motores fuera de borda, tratamientos para adelgazar, acondicionadores

de aire, bronceadores, helados de sambayón, salvavidas, autos con refrigeración, anteojos para sol, cerveza, revistas.....

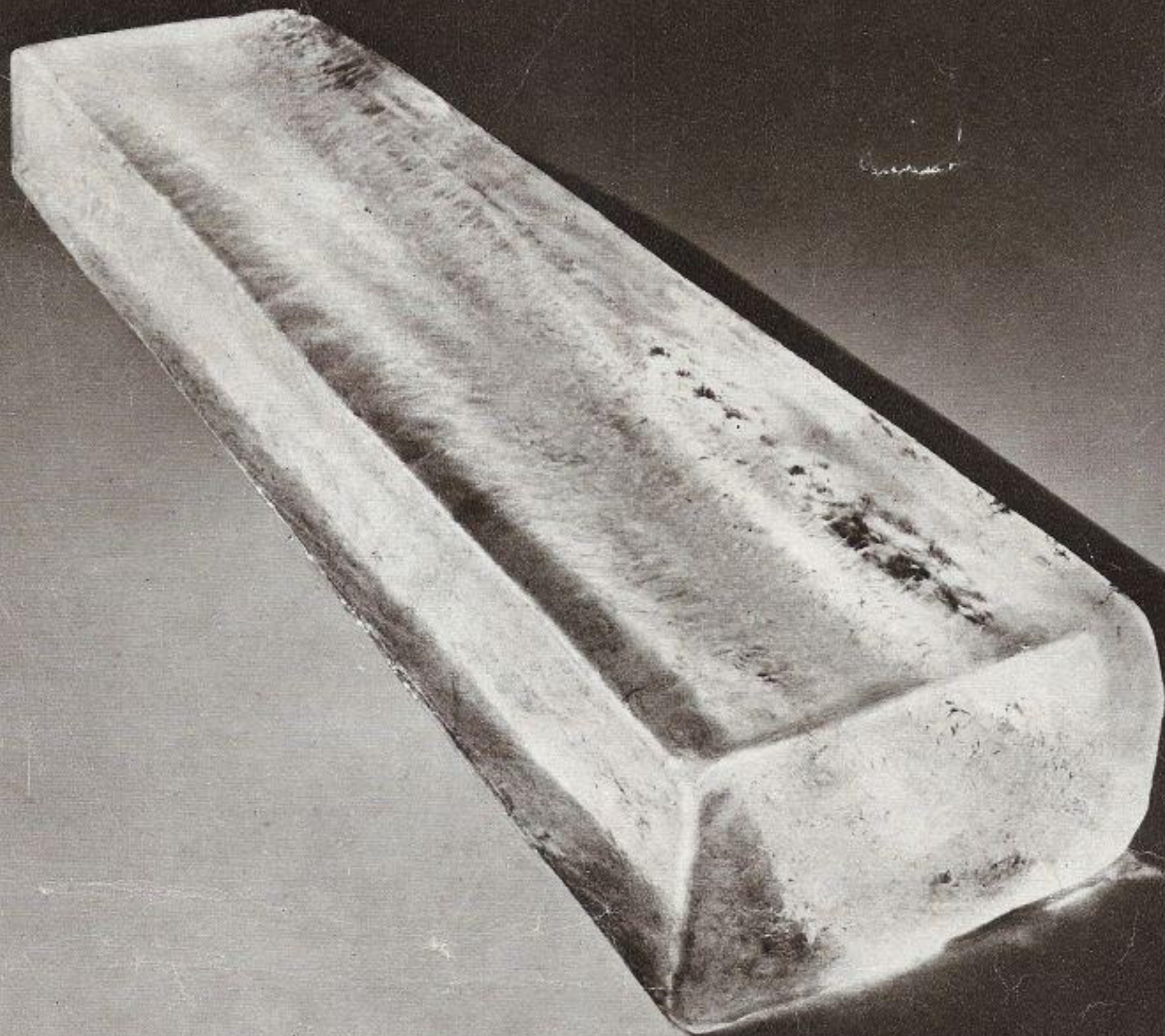
Fundamentalmente revistas.

Porque se dispone del mejor tiempo para leerlas. El tiempo libre. Además, todo lo que uno necesita en el verano está en las revistas.

Revistas: el producto de verano de los anunciantes y lectores.

*Si interesa, está en las revistas*

**ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS.**







## 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

**ADMINISTRADOR GENERAL**  
Adolfo Balsi

**CONSEJO EDITORIAL**  
Carlos Civita - Adolfo Balsi  
Carlos Ibáñez

**GERENTE COMERCIAL**  
Eric Skinner

**GERENTE DE DISTRIBUCION**  
Osvaldo P. B. Andrés

**GERENTE INDUSTRIAL**  
Edmundo P. Scattini

**GERENTE DE REVISTAS  
FEMENINAS Y TECNICAS**  
Carlos Ibáñez

# CORSA

**DIRECTOR**  
Guillermo Mártire

**JEFE DE REDACCION**  
Carlos Fresco

**COORDINADOR GENERAL**  
Norberto Alvarez Ojea

**SECRETARIO DE REDACCION**  
Germán Sopeña

**REDACCION**  
Jorge Augé Baoqué, Julio Pérez Balbi,  
Héctor Luis Bergandí, Carlos Figueras,  
Enrique S. Sánchez Ortega  
y César M. Sorokin.

**SECRETARIA**  
Vilma E. Rueda

**COLABORADORES**  
Sergio Cornejo  
Carlos Neira, Nicolás Gelormini,  
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann  
y Alejandro Ciancaglini

**DIAGRAMACION**  
Eduardo César González (Jefe),  
Enrique J. Giovanetti, Carlos A. Romanó  
y Norberto J. Lema.

**FOTOGRAFIA**  
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz  
y Mariolino Castellazzo.

**CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:**  
Juan A. Abraham (EE. UU.),  
Franco Lini (Italia),  
Andrés Meyer (Alemania)  
y Carlos Reutemann (especial en Europa).

**SERVICIOS EDITORIALES**  
Director: Stefan Strocen  
Jefe de Correctores: Luis Canossa

**SERVICIOS DEL EXTERIOR**  
Agencia EFE

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**  
Director de Publicidad: Alberto Pazos.  
Promotores: Alberto E. Oliveira,  
Juan Carlos Morel, Armando Savastano

**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. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. **DISTRIBUCION:** Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.



**EDITORIAL**

# PUNCTUM HABEMUS

El telex, ese increíble invento que estamos seguros funciona a fuerza de la más pura y concreta de las magias, comenzó a escribir solito: "Telex 0121444 EDABRIL Buenosapres. Commissione Sportiva approvata puntuabilita Gran Premio Argentina 1972 Campeonato Mondiale. Gran Premio Belgio 1971 non si fara. Saluti. Lini".

Lo antedicho, vertido al romance y ordenado convenientemente, significa que nuestro corresponsal Franco Lini nos comunicaba que el año que viene el Campeonato Mundial de Conductores comienza aquí en Buenos Aires con el Grand Prix de la Argentina.

La noticia nos tiene que llenar de alegría porque ahora sí podemos asegurar que nuestro país volvió a colocarse en la primerísima línea automovilística que le correspondía por mérito propio.

Hacemos llegar al Club YPF nuestras felicitaciones, ya que a su inteligente trabajo, que supo aunar los esfuerzos propios y el de mucha gente e instituciones diversas, le debemos principal-

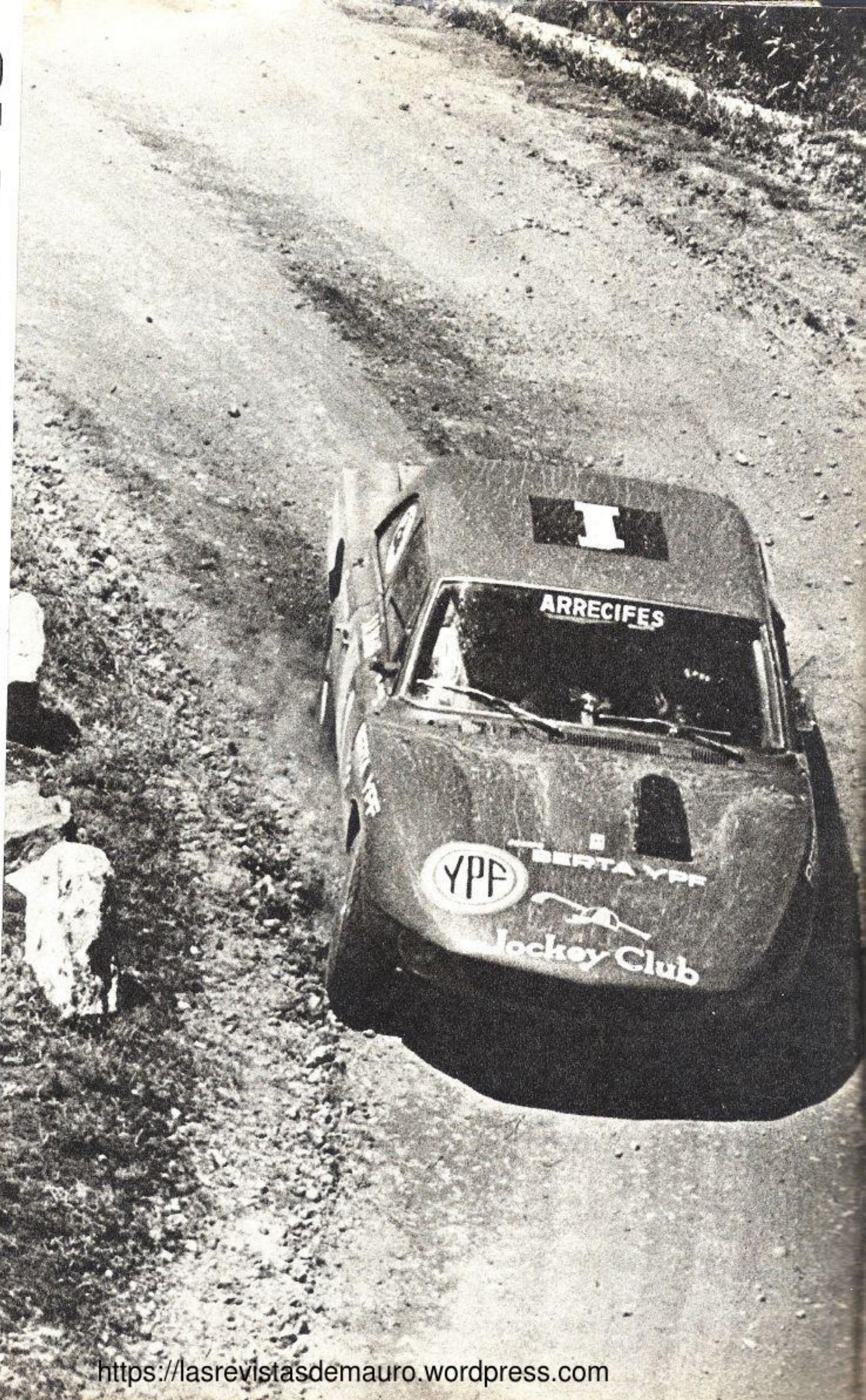
mente la conquista de los puntos que nos faltaban. Confiemos en que esta vez sea para siempre.

En el otro lado del charco grande el equipo del ACA hizo su debut en la presente temporada (pág. 12). Sólo Reutemann pudo ser de la partida y, resultados aparte, podemos asegurar que la inauguración fue muy buena y promisoría. Una correa dentada muy sutil y casquivana que comanda a la bomba de inyección del Cosworth —suele suceder con alguna frecuencia— determinó el abandono de Lole en la primera serie. De este modo tuvo que largar la segunda parte de la competencia en la última fila y no obstante el tremendo handicap en contra que esto significa en un circuito como el de Mallory Park (cortito como patada 'e chanco y angosto como cebolla 'e verdeo) pudo colocarse tercero en el parcial. La próxima es en Alemania, en Hockenheim. Este circuito es una verdadera "especialidad" para Reutemann y esperemos lo sea para Ruesch. Auguri ragazzi.


G. M.



# TUCUMAN TC







# DI PALMA SOLO

**Sin apremios, sin mayor apuro y con manejo correctísimo Luisito Di Palma se impuso incuestionablemente en Tucumán. Segundo fue Cacho Matías (Ford Falcon) y luego el resto -sólo dos- muy distanciados de la punta. Buena organización en la primera prueba por el Campeonato**

La apertura del Campeonato Argentino de TC no fue precisamente el éxito que todos pensábamos o hubiésemos querido que fuera. Solamente 14 autos iniciaron en Acherai el exigente recorrido de la primera etapa. Por supuesto que esta cifra puede parecer bastante ridícula si nos ponemos a pensar que pocos meses atrás se han registrado largadas donde se juntaban 60 ó 65 autos de la categoría. Pero como todo tiene su explicación, la poca repercusión que tuvo la Vuelta del Norte, también la tiene.

Nos deberíamos remontar a cuatro o cinco meses atrás cuando la Asociación Deportiva Automovilista (organizadora de la carrera) solicitó fecha del 8 al 11 de abril para organizar su competencia para empalmar

con Semana Santa y la celebración de sus bodas de plata. Cuando la gente de CADAD confeccionó el calendario a fines de diciembre del año pasado, se le concedió a la A.D.A. la fecha del 13 y 14 de marzo encabezando la lista de clubes que organizarían en el año carreras de TC.

Indudablemente es bastante lógico pensar que la Vuelta del Norte que está diagramada sobre dos etapas con recorridos trabados y cansadores y que además se concreta a muchos kilómetros del centro de la actividad de TC (Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe) pueda ser apertura de un Campeonato. ¿No hubiera sido más lógico dejar esta carrera para abril o mayo en donde los autos y los pilotos ya están en plena acti-

Textos y fotos de  
JORGE AUGE BACQUE y  
CARLOS AGUSTIN FACORRO



vidad? Por supuesto, nuestra opinión es que sí. Creemos que la CADAD ha cometido un error y una injusticia en no darle a la Vuelta del Norte la trascendencia que debe tener una competencia que toca cuatro provincias y que además se lleva a cabo por cuarta vez.

Muchas veces dijimos que el TC ya estaba maduro y listo para cumplir cualquier cometido, pero también es cierto que hemos predicado que el TCA debe salir un poco de sus trazados clásicos y convencionales y mostrar la categoría para hacer del TC algo más completo, donde no sólo se corre en asfalto y en rectas, sino también en sitios donde el manejo es parte fundamental de "la cosa".

La organización de la carrera fue asombrosamente buena, en relación con muchos clubes organizadores que no tienen muchas veces ni nociones de lo que significa una competencia de este tipo. Durante todo el recorrido de la carrera, A.D.A. en combinación con la Dirección del Deporte de Tucumán dispuso puestos sanitarios completos cada 80 kilómetros. Puso a disposición de los pilotos talleres y alojamientos y especialmente brindó a todo el que se quiso acercar a Tucumán una cordialidad poco común. Y fue la opinión en general que la carrera fue un éxito organizativo.

También debemos aceptar que se constituyó en un éxito deportivo, pese a los pocos inscriptos y a los pocos autos que llegaron hasta el final. Porque fue una carrera a través de 1.400 kilómetros con muchísima montaña de la buena, con lluvia y con mucho ripio.

Quedó demostrado que este tipo de competencias es para aquel piloto que sin desaprovechar su auto y el rendimiento final, anda sin jugarse y con la sólo idea de llegar. Tal fue el caso de Luisito Di Palma que vino toda la carrera a 4.700 rpm sin exigirlo, pese a que en varias oportunidades le anunciaron que Perkins y Matías en dos tramos le venían ganando por algunos segundos. Y Di Palma con sus 4.700 vueltas llegó a Tucumán con un motor redondo que sonaba a las mil maravillas y un auto impecable sin un raspón ni un bolillo. La actuación del arrecifeño fue realmente extraordinaria. Fuimos testigos presenciales de su accionar en la subida y la bajada de las dos etapas donde se notaba a la legua que el auto iba para donde quería Luis y nunca por donde el barro, él ímpetu o el exceso lo llevaran.

También Cacho Matías estuvo en ese tema a bordo de su Ford Falcon. En El Indio en la primera etapa dobló muy bien

el hombre de Tigre, pero andando tranquilo, seguro.

Luego de 500 kilómetros de la primera etapa en las Lenguas del Clavillo lo volvimos a ver con el auto intacto y con la misma soltura y parsimonia. Su segundo puesto es un premio a esa tesitura y al tezón que Matías puso durante mucho tiempo en el motor Falcon.

Entre los verdaderos animadores de la carrera, Gastón Perkins debió abandonar sus esperanzas al romper junta de tapa de cilindros y radiador de aceite cerca de la mitad de la primera etapa y quiso llegar a toda costa bajando tranquilo y pausado por los cerros. Sin embargo no pudo lograr lo que quería. El tucumano "Bonny Blasco" supo porfiar la primera etapa con un Peugeot 404 armado a último momento y erigirse de pronto en el ídolo tucumano que podía escoltar a Di Palma. Y lo escoltó en la etapa inicial y hasta llegó a ponerse adelante en la segunda. Luego, en su lucha con Loeffel, se tragó una curva y se cayó en las cercanías de Ampascachi a un terraplén de tres metros, cuando tenía ya asegurado el segundo lugar en la etapa y en la general. La demasiada vehemencia puede ser única culpable del accidente ya que, conductivamente hablando, el tucumano Blasco anda muy bien y parece que hubiera nacido trepando cerros.

Los tres debutantes de la categoría, Marincovich, Bertolini y Castañón (ya lo había hecho en el GP), tuvieron problemas y no pudieron llegar a finalizar la primera etapa. Los tres eran candidatos firmes. Los dos primeros por su capacidad conductiva y por tener fierros Made in Berta oficiales y Castañón porque es costumbre en él andar en la montaña y porque el Peugeot 504 de Roberto Díaz tiraba considerándose como de gran chance en la parte sinuosa.

Aunque se pueda pensar que los que rompieron sus autos, o los que lucharon con la montaña y el barro, o los que se mandaron 7 ó 10 horas de manejo por la montaña estuvieron disconformes con el recorrido, se equivocan. Sucedió todo lo contrario. Todos estaban contentos porque se divirtieron de lo lindo... unos poco... otros mucho. Y porque se encontraron así, de pronto, con la necesidad de emplear todos los sentidos conductivos en función de la exigencia de la carrera.

La carrera fue larga. De acuerdo. Fue dura. También. Los premios no fueron demasiados. OK. Pero de todas formas salieron contentos y con ganas de que el año que viene la CADAD la coloque en su debido lugar en el calendario, no obligándola a ser la cabeza de turco del Campeonato Argentino de TC.

## LA PRIMERA ETAPA

Cuando a las cinco y media de la mañana nos dirigíamos hacia un lugar llamado "EL INDIO" en el ascenso hacia Tafi del Valle para ver la primera pasada cerca de la largada, se nos ocurrió pensar que a las siete de la mañana todavía no habría amanecido lo suficiente como para que se pudiera largar una carrera que originalmente estuvo programada para correrse a plena luz. Tan errados no estuvimos y la largada debió retrasarse quince minutos hasta que la visibilidad fue mejor. Así a las 7h15m Luis Di Palma, como campeón de la categoría, abrió el fuego de la nueva temporada largando primero y lógicamente con el número uno en las puertas. Cerca de veinte minutos transcurrieron entre la largada y el arribo de Di Palma hasta "El Indio". Su motor fue el primero en calmar el frío que en ese momento hacía y en entretener, dando todo lo que siempre da: espectáculo. En una serie de curvas y contracurvas en subida, desde nuestro puesto de observación Di Palma entró de "coté" bien, con el motor lleno, en vueltas, algo que lamentablemente no podemos decir de todos los competidores. Con la diferencia de la largada y algunos segundos más, lo vimos pasar segundo por El Indio a César Malnatti. Mientras esto sucedía en Santa Lucía, Acherai, punto de largada, José Chico, debía desertar sin siquiera haber podido recorrer unos metros al quemarse la junta de la tapa de cilindros. Las posiciones de largada aún se mantenían en el camino, así tercero pasó Gastón Perkins, quien —si la lógica se diera en los fierros— era firme segundo en la clasificación final. Luego fueron Espinoza, Alessina, Matías, Loeffel, Bordeu, Belliti, Castañón, Bony Blasco, Marincovich y Bertolini, el que por tiempo venía haciendo una excelente carrera. El día anterior, uno de los más firmes comentarios en Tucumán era que el "504" de Castañón preparado por Roberto Díaz podía darle un susto a más de uno, pero de la forma en que lo vimos doblar, apenas largada la carrera, pensamos que o bien el auto no andaba bien, o bien Castañón no estaba en un buen día o bien no sabemos qué, pero ese pronóstico el sábado no tuvo ninguna validez.

El segundo paso que los registros dieron, fue el de Amaicha del Valle, a 118 Km de la largada y lugar en el cual ya se había cruzado todo Tafi del Valle y el Infiernillo. Di Palma fue el primero en llegar a las 8m38m10s conservando como lo haría hasta el final de la etapa la vanguardia en el camino y la

primera posición en la clasificación por tiempos. Segundo entonces era Perkins que pasó a las 8h40m40s y tercero en el camino César Malnatti quien pasó a las 8h41m54s. Las posiciones en el camino había variado: cuarto estaba Espinoza, quinto Cacho Matías, sexto Blasco, séptimo Bertolini, octavo Marincovich, noveno Loeffel y décimo Belliti. El retraso de Bordeu era ya notable y poco después debería abandonar. El próximo paso fue el de Santa María a 23 Km de Amaicha. Por allí todo fue distinto. Di Palma seguía primero absoluto en el camino y en la general, segundo Perkins y tercero se colocaba Emilio Bertolini desplazando de esta forma a Malnatti a quien recién le comenzaban los problemas.

La clasificación a los 139 Km de carrera se completaba con Espinoza, quinto, sexto, Blasco con su Peugeot 404, séptimo Carlos Marincovich, octavo, Matías y noveno, Loeffel. Desde ese momento en que cruzaron Santa María, tendrían un descanso merecido, ya que hasta Belén, a 312 Km de la partida, tendrían excelentes caminos llanos por Punta Balasto, Los Nacimientos y San Fernando. Luego comenzaría lo bravo. De allí tomaron hacia Andalgalá y La Chilca donde cruzan la cuesta del mismo nombre, la que según los entendidos, es uno de los caminos más bravos de montaña que hay en la Argentina.

En todo ese tramo las cosas variaron fundamentalmente, así fue como desde nuestro segundo puesto de observación llamado "Las Lenguas del Clavillo" a 1600 mts de altura (al cual nos dirigimos desde El Indio haciendo el camino en contra, vimos a Luis Di Palma pasar muy tranquilo con la seguridad total de ser el primero absoluto y sin embargo, en los tiempos de descenso que tomamos para todos los autos con igual referencia, Luis fue más veloz que todo el resto por la no despreciable cifra de cinco segundos. De allí iría hacia Alpachiri y de allí a la neutralización de Concepción para cruzar la ruta 38 en forma normal. Casi media hora después apareció en la bajada el auto de Perkins con evidente problemas en el motor, a él quizás le sucedió uno de los episodios más injustos de esta carrera. Luego de recorrer la totalidad de la parte montañosa y conservar el segundo puesto, cuando faltaban escasos dos kilómetros para la neutralización de Concepción quemó la junta de la tapa de cilindros y debió abandonar.

De esta forma el tercero en pasar por El Clavillo fue Cacho Matías, quien se colocó segundo en el camino pero muy acausado en el tiempo por el tucumano Blasco que fue el cuarto



en bajar el Clavillo y es preciso decirlo, en nuestros tiempos hizo solamente un segundo más que Di Palma en el descenso. Espinoza era quinto y Loeffel sexto.

A las catorce horas doce minutos y veintiocho segundos Luis Di Palma llegó a la localidad de San Felipe punto terminal de la primera etapa luego de haber recorrido 655 Km. Bonny Blasco fue segundo cumpliendo una carrera que nadie esperaba. Francisco Espinoza, tercero luego de la deserción de Matías y Carlos Loeffel defendiendo el prestigio de Chrysler, cuarto.

## ACONTECERES DE LA PRIMERA

El comandante Carlos Alessina, llegó a Tucumán a último momento y tuvo serios problemas mientras trataba de conseguir un gaucho que le hiciera el auxilio. Consiguió uno, pero luego se desencontró con él en la conferencia de prensa que brindó la Asociación Deportiva Automovilística y el sábado largó la etapa sin auxilios que le llevaran la nafta y las gomas. A los pocos kilómetros debió abandonar, pero por problemas de motor, no de nafta.

Roberto Pachelo estuvo en Tucumán con su hermano y un amigo, para verlo correr a César Horacio Malnatti. Parece ser que las tratativas entre Pachelo y Malnatti para correr en equipo están bien encaminadas, y don César ya encargó a Osvaldo D'Angelo, su preparador, la construcción de un auto totalmente nuevo para formar definitivamente el equipo.

Otra de don César Horacio: El viernes tuvieron problemas con una pérdida de agua que no sabían de donde provenía, por lo infima que era. Buscando, detectaron que una manguera estaba floja y la ajustaron convenientemente. A la noche, cuando llevaban el auto al Parque Cerrado, apareció nuevamente la pérdida y D'Angelo hizo todo lo posible por solucionar el problema. Sin embargo, pocos minutos antes de la partida, estuvimos con D'Angelo en una zona que se denomina Los Indios y mientras escuchábamos los preparativos para la largada de la 1ª etapa, el locutor añadió al relato el hecho de que el Torino de Malnatti perdía agua en la línea de partida. La gente de Malnatti ya había dispuesto todo para una posible detención del hombre de San Miguel al pasar por el auxilio, pero no hizo falta porque "el buchón" pasó muy bien y haciendo señas de que todo estaba "O.K." Al promediar la etapa, sin embar-

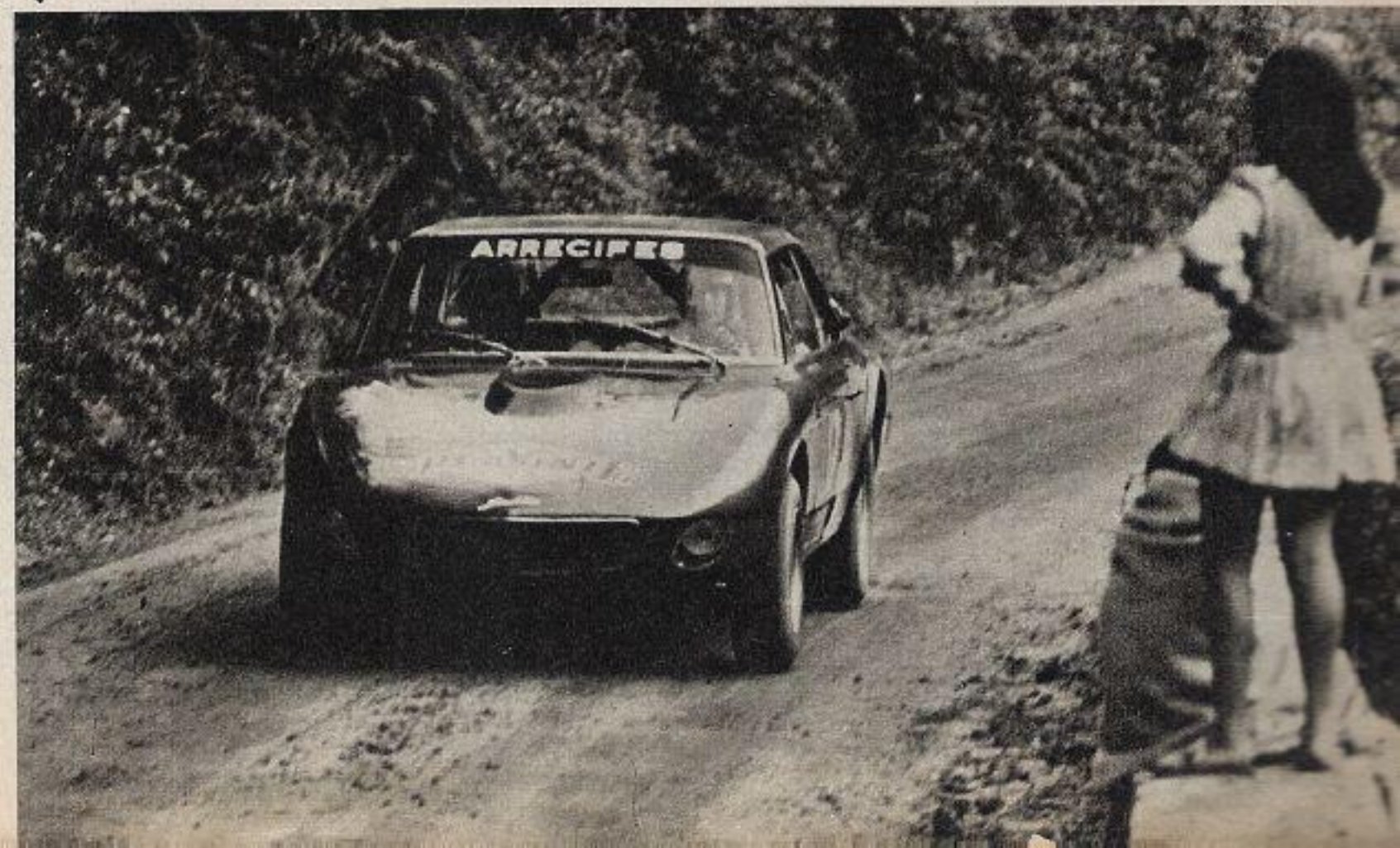


▲ Bonifacio Blasco, 2º en la primera etapa para alegría de sus coterráneos tucumanos. Estuvo entreverado siempre hasta que abandonó.



▼ Cuarto en la general fue Ricardo Belliti. Anduvo parejo el cordobés.

▼ Carlos Marincovich abandonó en la primera; lástima porque prometía mucho. No hubo suerte.





go, se fue retrasando hasta pasar en la 7ª posición. Indudablemente, la yeta persiguió a Malnatti en la primera etapa.

Hacia mucho que no se lo veía a Carlos Marincovich sentado dentro de un auto de carrera. Y en Tucumán se presentó a la revisión técnica con la Liebre I que había pertenecido anteriormente a Rodríguez Larreta y después a un popular piloto rafaellino propietario de una fábrica de válvulas. Si bien, el "ruso" Marincovich anduvo muy, pero muy bien en los primeros kilómetros, poco después debió abandonar. En nuestro punto de observación en Los Indios, fue uno de los hombres que mejor gestionó el escarpado caracol.

Uno de los grandes ausentes de la carrera fue el tucumano Nasif Estéfano, quien estaba inscripto para correr la Vuelta del Norte con un Fiat 1600 propiedad de Luis Estéfano, su hermano. Lamentablemente no pudo viajar a Tucumán ya que está dando los últimos toques a su Falcon TCA y al McLaren-Fordmisano con el que correrá el próximo domingo en Las Flores.

Antes de la largada, algunos pilotos inscriptos y que habían sellado sus autos, habían comentado su interés porque la carrera se acortara a una etapa, es decir que se corriera solamente la primera, de Acherai a San Felipe. Las autoridades de la carrera, con muy buen criterio, entendieron que la prueba estaba programada en dos etapas y ese plan se debía cumplir a la perfección, pese a la escasez de autos que acusaba la nómina oficial de coches sellados.

Di Palma auguraba el viernes por la tardecita, en la concesionaria IKA-Renault de Tucumán que en la primera etapa le podría llegar a sacar 4 minutos a Gastón Perkins, su más enconado rival. Sin embargo, el hombre se quedó corto y la diferencia entre él y Gastón superó la medio hora. Nobleza obliga: Gastón peleó la punta, estuvo a la cola de Di Palma y se retrasó por rotura del radiador de aceite.

El novedoso Peugeot 504 de Norberto Castañón y preparado

por Roberto Díaz hizo su aparición en la Vuelta del Norte, en carácter de adelantado de la marca y del modelo 504 en las carreras de TC. Trabajaron hasta muy tarde el viernes, pero el auto rompió el embrague y la caja en las cercanías de Punta Balasto, debiendo quedar a la vera del camino sin posibilidades de volver a la ruta en esta carrera.

La División Medicina del Deporte de la Gobernación de Tucumán distribuyó a lo largo de la primera etapa un servicio de ambulancias destinadas a cubrir cualquier eventualidad que requiriera sus servicios de urgencia. Afortunadamente no se utilizaron, pero lo elogiado es que estuvieron en precaución de cualquier problema.

Durante la tarde del viernes, previa al sellado de los autos, el tucumano Bonifacio Blasco debió cambiar la tapa de cilindros de su 404 ante la negativa de la comisión técnica de CADAD de utilizar la tapa en cuestión que correspondía al modelo 504. El tucumano debió poner una reglamentaria de 404.

Bordeu estuvo en Tucumán (1ª etapa) de paso para la filmación de la vida de Juan Manuel Fangio e integrando el equipo Dodge-Bellavigna junto con Loeffel. "Puede convertirse en una de las carreras más importantes del año —dijo Juan Manuel—, no sólo por tratarse de una competencia donde hay buenos valores, sino por las características en sí del terreno. Me gusta la ruta y pienso que la carrera va a ser entretenida". Sin embargo, la primera etapa no fue tan entretenida para Bordeu ya que debió resignar sus ganas de correr al abandonar en Belén.

En la zona de la Banderita, donde nos ubicamos luego de ver los autos por Los Indios, y a pocos kilómetros de la neutralización de Concepción y en plena montaña, unos tucumanos habían organizado un gran asado y no se les ocurrió mejor idea que la de ofrecer unas buenas porciones de asado de tira, regadas con Coca-Cola a los pilotos que iban pasando por ese lugar. Así fue como Roberto Pachelo y un amigo tucumano lograron que Di Palma aminorara; le mostraron la tira de asado y el arcefiño clavó los frenos. Recibió

el convite y salió disparado hacia Concepción. También Gastón Perkins vio con buenos ojos el ágape en plena ruta y aceptó el convite, mientras Zurita (el copiloto y preparador) daba buena cuenta de un enorme vaso de soda.

En la largada de la carrera, Luis Di Palma comentó que tenía un problema serio con un perno de pistón y que no le gustaba nada la perspectiva de romper el motor. Un curioso que escuchaba comentó: "¡Sí, siempre dice que tiene problemas y después resulta que les gana a todos por un campo!". ¿Será cierto?

## SEGUNDA ETAPA

Como llovía y estaba muy oscuro, los encargados de dirigir la IV Vuelta del Norte (TC) resolvieron postergar una hora el comienzo de la segunda y última etapa, si fue como a las 8 (en lugar de las 7) la magra caravana se puso en marcha en busca de El Cadillal, punto final de la vuelta.

Esta segunda parte obligaba a recorrer 767 kilómetros y nueve fueron las máquinas que se aprestaron en la línea, encabezadas por Luis Di Palma quien fue el primero en partir. Detrás de él, por orden de aparición se encolumnaban las máquinas de Bonifacio Blasco, Francisco Espinoza, Carlos Loeffel, Eduardo Matías, Ricardo Belliti Roque Boyle, César Malnatti y Santiago González. De cualquier manera y a pesar de la espera obligada, en el momento de comenzar la parte final de esta carrera, llovía despiadadamente no solo en el punto de partida sino también en todo el recorrido.

Apenas se habían puesto en marcha (los que marchaban) cuando se produce el primer abandono: César Malnatti no llegó a recorrer 1000 metros porque se le rompió un pistón.

Por Tafi del Valle pasó primero Di Palma seguido por Blasco, Espinoza, Loeffel y Matías. Es de destacar la actuación de Blasco quien estaba a sólo un segundo de Di Palma en los tiempos netos. Mientras tanto, Cacho Matías venía dando pata y pata para descontar el minuto cuatro y pico que le llevaba Loeffel de ventaja en la general, así a esta altura se ubicaba ya a 40 segundos por delante de su rival.

Luego de Tafi del Valle y en pleno Abra del Infiernillo le tocó el turno a la máquina de Francisco Espinoza la que desde el avión vimos detenida a un costado del camino. En tanto Loeffel, advertido del ataque



Cacho Matías supo acomodar su Falcon 29 en la general. Muy bien el hombre de Tigre, se portó como un león...







Loeffel, reintegrado definitivamente, fue cuarto en la 1ª y estuvo primero en un parcial de la segunda. Después se pegó y abandonó.

Roque Boyle, sexto en la primera mitad, no figuró en el marcador final. Venado Tuerto esperaba más.





de Cachito Matías apuró la marcha. Y lo hizo de manera tan exagerada que por un momento le disputó el liderazgo a Di Palma a quien —a su vez— lo acosaba Blasco desde muy cerca. Por Amaicha del Valle (117 kilómetros de etapa) estaba primero Loeffel a un minuto de Di Palma, después seguían Blasco, Matías y Boyle.

Poco después —trabazones geográficas atrás— Di Palma vuelve a tomar la cabecera de la carrera por tiempo y aumentando paulatinamente su promedio. Por Cafayate lo seguían Blasco, Loeffel y Matías. Loeffel había perdido su segunda posición en la etapa, pero en la clasificación general gozaba de cierta comodidad en su tercer puesto al haber aumentado en 4m5s su ventaja con respecto a Matías. No llovía más y la corta caravana se acercaba a La Viña y a Salta donde tendría lugar una neutralización de 30 minutos. Espinoza había reanudado su marcha luego de reparar provisoriamente su máquina en 20 minutos. La falla estaba en el distribuidor y su idea era llegar a la neutralización de Salta para reemplazarlo.

Recorridos 375 kilómetros de la etapa, las máquinas llegaron a Salta con Di Palma, a la cabeza luego de 3h48m0s de tráfín. Detrás de él entró a la ciudad Cacho Matías porque Bonifacio Blasco y Carlos Loeffel se hallaban detenidos muy cerca de allí a raíz de un accidente que involucró a las dos máquinas. En Ampascachi, cerca de La Viña, en momentos en que Blasco se ponía en la misma línea de Loeffel para pasarlo se encontraron ambos de repente con la entrada a un puente. Autazo va, autazo viene, volcaron —sin consecuencias— y ninguno llegó a cruzar la pasarela...

Matías llegó a Salta a 15 minutos del puntero. Superado el terreno neutro, y ya que el piso se ponía más fácil, Di Palma apuró su ritmo de carrera. Así al pasar por Güemes ya llevaba casi media hora de ventaja sobre Matías su perseguidor. En definitiva, al finalizar la etapa en El Cadillal Di Palma se adelantó al hombre de Tigre en 23 minutos. El ritmo de Di Palma fue netamente superior al resto en la etapa y en la general. Pero los últimos tramos de esta parte final no dejaron dudas respecto al dominio del Pibe de Arrecifes.

### SUCEDIDO

#### EN LA SEGUNDA

Cacho Matías, aun con la multiplicación equivocada, anduvo

muy bien. Casi no podía poner la cuarta en el asfalto porque el motor se venía abajo y viajaba en tercera. El sábado se le cortaron los bulones de un elástico y el elástico le torció el diferencial. Cuando llegó al parque cerrado dijo: "Estoy contentísimo por haber llegado. Nadie creía en el Falcon, pero, después de esto, estoy seguro que va andar muy bien. Con auto y manejo". Además de los pesos, que fueron bastantes, Cacho obtuvo diez puntos para el Campeonato.

En Ampascachi, entre La Viña y El Carril, a 306 kilómetros de la largada de la segunda etapa, hay un puente de madera en no muy buen estado, bastante angosto y muy difícil, ya que se encuentra después de una curva de 90° a la que se llega luego de transitar por una recta de casi dos kilómetros. Loeffel y Blasco venían tirando muy juntos. Los dos quisieron meterse primero en el puente. Primero uno, después el otro, se fueron abajo. Lo cierto es que a ninguno de los cuatro (agregando acompañantes que también son humanos) les pasó nada. Los que vieron los autos aseguran que no sirven más para nada.

César Malnatti el domingo abandonó a poco de la largada. El auto y el motor tuvieron varios problemas y Don César decidió conservarlos para La Cumbre.

A Emilio Bertolini se le incendió una parte de la instalación eléctrica cerca de Belén, en la primera etapa. Ese fue el motivo de su retraso que le impidió llegar en término al parque cerrado y no pudo largar el domingo.

Cuando los coches llegaron a parque cerrado el domingo, nos interesó saber en qué condiciones se encontraban los autos en general. Solamente el de Espinosa tenía el costado derecho bastante raspado; en cambio el Torino de Di Palma y el Falcon de Matías sólo tenían los lógicos golpes que el ripio produce en la parte de abajo.

El sábado, durante la primera etapa, al llegar a la neutralización de Concepción, los participantes debían entregar la hoja de ruta a un control. Carlos Loef-

fel venía "tan embalado" que cuando llegó pasó como si no existiera. Cuando se percató, tuvo que dar la vuelta y llegar hasta él. Esto le significó una gran pérdida de tiempo.

Ricardo Bellitti llegó el domingo cuando casi le cierran la tranquera. Se clasificó cuarto llegando cinco minutos antes de que cerraran el control en El Cadillal.

Juan Manuel Bordeu hizo de explorador en la primera etapa. Llegando al Infiernillo tuvieron problemas con el distribuidor. Hicieron un arreglo provisorio y siguieron pero a los pocos kilómetros debieron parar otra vez porque el Dodge recalentaba que era una maravilla. Entonces Maneco tuvo que buscar un arroyito serrano y con una cantimplora transportar de a poco agua para el radiador. Se comenta que hizo 194 viajes del arroyito al auto.

Pese a que Luis Di Palma llevaba una gran ventaja sobre todo el resto, no pudo con su genio. Sobre el final de la segunda etapa con pavimento mojado marcó 214 Km/h. cronometrados en recta.

Gran sorpresa tuvimos cuando en la primera etapa nos enteramos de que estaba trabajando en la carrera una subcomisión del Club de Víboras filial Tucumán. Como no podía ser menos, nos dirigimos presuntamente al sitio donde se nos informó que estaban reunidos. ¡Oh sorpresa! cuando encontramos que la zona donde trabajaba la subcomisión se llamaba LAS LENGUAS DEL CLAVILLO. En ese lugar existen una serie de caracoles en bajada que hicieron las delicias de los ofidios. Como vemos, la prédica de la Central Buenos Aires está dando resultados. ¡Bienvenidos, viborones tucumanos!

Seguimos agradeciendo. Esta vez es a CITRONORT (agencia Citroën de Tucumán) que les facilitó a nuestros redactores enviados a Tucumán una poderosa máquina para cumplir con sus funciones específicas, principalmente las de la noche del sábado en los boliches de la ciudad. A ellos, una vez más... GRACIAS.



Problemas con el radiador de aceite y la junta de tapa quemada obligaron a abandonar a Gastón Perkins.







Francisco Espinoza resultó tercero en la general mediante una meritoria actuación.



Di Palma negociando la montaña —¿caben dudas?— en la segunda etapa.



### V VUELTA DEL NOROESTE ASOCIACION TUCUMANA AUTOMOVILES STANDARD

Primera Etapa: Acherai - San Felipe, 655 km

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1 Di Palma, Luis	Torino	6h37m28s3
2º	15 Blasco, Bonifacio	Peugeot 404	7h 9m36s3
3º	5 Espinoza, Francisco	Torino	7h23m27s3
4º	8 Loeffel, Carlos W.	Dodge	7h30m34s1
5º	7 Matías, Eduardo	Falcon	7h31m38s4
6º	14 Boyle, Roque	Torino	8h28m39s2
7º	2 Malnatti, César	Torino	8h41m18s4
8º	10 Belliti, Ricardo	Torino	9h 4m58s4
9º	23 González, Santiago	Torino	9h25m39s3

PROMEDIO DEL GANADOR DE LA PRIMERA ETAPA: 98,875 km/hora.

#### CLASIFICACION 2ª ETAPA

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1 Di Palma, Luis	Torino	6h23m00s4
2º	7 Matías, Eduardo	Falcon	6h56m56s1
3º	5 Espinoza, Francisco	Torino	s/t
4º	10 Belliti, Ricardo	Torino	s/t

PROMEDIO GENERAL: 120,003 km/h.

#### CLASIFICACION GENERAL

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1 Di Palma, Luis	Torino	13h00m55s
2º	7 Matías, Eduardo	Falcon	14h30m35s
3º	5 Espinoza, Francisco	Torino	s/t
4º	10 Belliti, Ricardo	Torino	s/t

PROMEDIO GENERAL: 109,249 km/h.

### CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Di Palma, Luis	15
2º	Matías, Eduardo	10

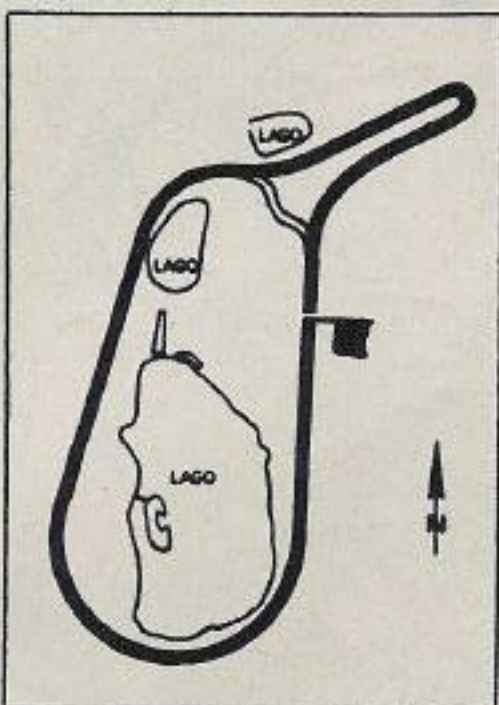


# EL EQUIPO DEL ACA EN EN MARCO





# EUROPA HA



Carlos Reutemann y Carlos Ruesch junto a Henri Pescarolo, cómodo ganador en Mallory Park.

Reutemann en acción con el Brabham BT-30. En la segunda serie apiló autos en forma increíble para obtener un notable tercer puesto.

Mallory Park fue nuestro primer contacto en carrera con la temporada 1971 de Fórmula Dos y mi actuación en particular me dejó sumamente contento ya que todo el equipo funcionó organizadamente, sin inconvenientes, y yo me encontré perfectamente cómodo en carrera sin haber perdido para nada el ritmo del año pasado. La rotura de una simple correíta que comanda la bomba inyectora me dejó de a pie en la primera serie y eso impidió que pudiera pelear un buen puesto en la general, pero en cada una de las series anduve bien y podría haber alcanzado —sin temor a equivocarme— un tercer o aun segundo puesto.

Mallory Park es un circuito

El equipo argentino debutó a medias en Mallory Park ya que Carlos Ruesch no corrió, pero Carlos Reutemann realizó una excelente labor a bordo de su Brabham BT-30 clasificándose tercero en la segunda de las dos series luego de abandonar en la primera por un problema intrascendente.

Pescarolo ganó ampliamente y la carrera sirvió de buen entrenamiento para iniciar el campeonato de F. 2 en abril. Todas las experiencias del equipo argentino relatadas por sus propios miembros, Carlos Reutemann y Carlos Ruesch



bastante parecido a Crystal Palace, muy chiquito (2.170 m), bastante angosto (6 ó 7 metros, no más) y con una horquilla muy lenta por lo que se hace bastante difícil pasar autos. Había muchos inscriptos y el quinto puesto que obtuve en la clasificación me permitió salir en la segunda fila, o sea que podía estar en el pelotón de punta, de movida.

Cacho Ruesch se había despedido en Goodwood los días anteriores y, luego de un trompo, la punta del coche chocó contra un montículo de tierra rompiéndose el radiador. El auto ya está arreglado, pero Staffa prefirió que Ruesch no corriera directamente en Mallory Park para que su presentación se ha-

ga con tranquilidad y sin el apuro de terminar el auto a último momento.

## PRIMERA SERIE

Ni bien se bajó la bandera de largada, Ronnie Peterson capturó el primer lugar con un andar realmente fuerte que le significó adueñarse de la punta alejándose paulatinamente del resto. Yo largué bien y me ubiqué en cuarto lugar. El ordenamiento en la pista era: Peterson, Pescarolo, Mike Beutler (un piloto de F-3), yo, Westbury, John Watson, Ikuzawa, Siffert y Derek Bell.

Lamentablemente, Mike Beutler, que iba delante de mí, se comportó antideportivamente



durante toda la serie y, a pesar de la insistencia de la bandera azul agitada por los banderilleros, no me dejó pasar en ningún momento, tapándome el camino todo el tiempo. Eso me perjudicó, ya que en las primeras vueltas de la carrera yo giraba en 43 segundos y 5/10 más o menos mientras que al estar a la cola de Beutler no podía andar en menos de 46 ó 47 segundos por vuelta. De tal manera Peterson y Pescarolo se escaparon bastante.

En la segunda serie, Beutler le hizo lo mismo a Peter Westbury hasta que éste se cansó y le pegó un autazo que lo mandó contra los fardos rompiéndole bastante el auto. Tras la primera serie Staffa hizo una reclamación contra Beutler pero no le dieron mucha importancia.

Faltando seis vueltas para terminar la serie yo seguía cuarto y de golpe se rompió esa correa de dos pesos y tuve que parar en los boxes. Dos vueltas más tarde Peterson, que venía primero solo, entró muy fuerte en la "ese" del lago y se fue al diablo, y aunque no le pasó nada (es ya la tercera piña que sufre en el año) el auto quedó bastante roto. Pero, lamentablemente, con ese accidente se originó un malentendido a raíz de un comunicado de prensa según el cual parecía que Peterson se había despistado después de un roce conmigo, cosa imposible puesto que yo hacía dos vueltas que estaba detenido en los pits.

Con Peterson fuera de carrera, Pescarolo ocupó automáticamente el primer puesto y segundo se ubicó —aunque lejos— Graham Birrell, que hizo una carrera muy regular y meritoria en las dos series. Tercero fue Beutler y cuarto Westbury, pero ellos dos con una vuelta menos.

## SEGUNDA SERIE

La segunda serie tuvo un trámite ligeramente menos intenso que la anterior ya que Pescarolo se dedicó a cuidar un triunfo casi seguro sin molestias de ninguna especie.

Para mí, en cambio, sí fue una serie muy ajetreada porque tuve que largar en la penúltima fila y en este circuito pasar es algo difícilísimo, pero en las primeras vueltas pasé una buena cantidad de rezagados y luego me fui colocando bien hasta alcanzar el tercer puesto que fue definitivo. Alcanzar a los primeros era prácticamente imposible porque en la largada no más se establece una diferencia de 400 metros dada la posición de largada. La pista estaba muy fea porque había mucho aceite en el piso y en realidad los autos parecían más midget de Ferro que otra cosa.

Por mi parte, repito que estoy muy satisfecho porque el auto dobla muy bien, está perfectamente a punto y podemos iniciar bien el campeonato. Esta carrera, aunque no era puntuable, era importante como toda carrera, pero es sólo el anticipo de lo que será Thruxton, también aquí en Inglaterra, donde ya hay setenta inscriptos. Por eso mismo, esta semana —miércoles y jueves— nos vamos a Thruxton a andar y conocer el circuito y po-

ner a punto los autos. Además está Hockenheim, circuito que conozco mucho, así que el año empieza muy bien. Ruesch anduvo fantástico en las pruebas de Goodwood, se tiene mucha fe para andar en carrera y el equipo funciona con toda la experiencia del año pasado. Es otra cosa.

## A PUNTES DESDE LONDRES

Londres tiene cosas increíbles. No existen grúas para llevarse los autos mal estacionados, pero circulan policías por todas partes, unos haciendo boletas y otros con llaves de coches en sus bolsillos. Cuando un auto está en un lugar donde está estrictamente prohibido estacionar, es muy probable que cuando el dueño regrese no lo encuentre más. El mencionado policeman se sube y lo lleva a la comisaría donde luego, mediante la correspondiente multa, lo devuelven.

Tonny Trimmer —campeón de F3 del 70— será el nuevo piloto de la Gold Leaf-team Lotus acompañando en la tarea a Fittipaldi y a Reine Wissel. Su debut se producirá en la carrera de los Campeones en Brands Hatch el 21. No se sabe aún si el '72' estará listo y de no ser así correrá el Lotus 49 ex Rindt-Mónaco, ex Wilson Fittipaldi en Buenos Aires el 26-1-71.

Siguiendo con Lotus, Wilson Fittipaldi correrá en Fórmula 2 con un Lotus que pertenecía a Jochen Rindt en el 70. El manager del equipo será Bernie Ecclestone —un hombre muy joven e inteligente— que, como carta de presentación, tiene el haber sido manager de Jochen Rindt y además Team manager del "Jochen Rindt Racing Ltd" que tenía como piloto N° 1 al propio Jochen y 2 a Graham Hill. Evidentemente los Fittipaldi se saben mover más que bien.

Del Gran Premio de Sudafrica no sorprendió a nadie que ganara una Ferrari, no sorprendió que Jackie Stewart demostrara todo lo que anda, pero sí sorprendió, ¡y de qué manera! que Denis Hulme anduviera tan bien. A bordo de su nuevo Mac Laren M 19A-1 puntuó desde la vuelta 19ª hasta la 75ª, o sea hasta faltar 4 para el final. La nueva máquina es muy aerodinámica, muy parecida al Tyrrel Ford de Stewart, con aspecto de mucha fortaleza. El andar de Hulme estuvo ayudado en parte por su Cosworth, que tiró 445 HP reales en el banco. Hulme fue declarado Man of the Race (Hombre de la Carrera).

Ya en varias revistas especializadas salió la información de que en la República Argentina se correrá en 1972 SP y F1. Como escenarios dan al Autódromo de Buenos Aires y el nuevo de Balcarce.



En los boxes de Mallory Park conversan Derek Bell y Carlos Reutemann. El inglés tampoco estuvo afortunado en la primera carrera del año.



El March 712 de Henri Pescarolo demostró ser muy superior a la versión 1970. Según Reutemann son muy livianos y doblan bien.



# ESCRIBE CACHO RUESCH

## EL EQUIPO

Hoy hace una semana que llegamos a Londres. Esta tarde fui a Brands Hatch para acompañar a Horacio Gutiérrez Nuñez quien iba a ver los coches de Fórmula Ford que se pueden alquilar allí.

Como ya sabrán allá, Horacio piensa correr en esa categoría. Vimos algunos Lotus y yo regresé. El circuito me pareció muy bueno y también las tribunas, que a pesar de ser de caños, tienen todo.

En cuanto al equipo, cada vez marcha mejor. Prácticamente ya está todo el año planeado y perfectamente organizado. Tengo especial confianza en que nos vamos a desenvolver muy bien y esperamos para Hockenheim estar ya en gran forma (creo que los demás corredores piensan igual). A pesar de lo que yo siempre creí sobre el clima londinense me sentí engañado por los días tan buenos que nos han tocado. No veo la hora de correr mi primer carrera aquí.

## MIERCOLES

Ustedes no se imaginan la importancia que le dan aquí al equipo argentino. Cuando llegamos a Londres nos esperaba en el aeropuerto un periodista europeo. Al día siguiente fuimos a Goodwood, que está a unos 130 kilómetros de Londres. Allí nos esperaba el camión de Firestone con la misma gente que vimos allá en la Temporada Internacional de Sport Prototipos para atender a Porsche y otros.

Por otra parte, en Brabham nos han pedido que atendamos los autos en conjunto con ellos. Vamos a alquilar un taller en común y mientras tanto los atendemos directamente en la fábrica. El sábado 6 fui a la fábrica y pude ver allí como trabajan para nuestro equipo. Nuestros mecánicos tienen todas las puertas abiertas, van a donde quieren y a cada rato viene alguien de ellos a preguntarnos si necesitamos algo. También pude ver un auto que corrió en Indianápolis y todos los modelos nuevos.

Los motores también gozan de una atención muy solícita, los atienden en Charles Lucas, el mismo que fabrica la inyección de su nombre para todos los motores de competición. Ellos también pidieron a nuestros mecánicos que frecuenten esas instalaciones para que vean armar los motores de nuestros autos, metan las manos si quieren y vean las fuerzas que se obtienen en el banco de pruebas.

## GOODWOOD

El primer circuito que conocí fue el de Goodwood. Ya no se corre allí, se utiliza casi exclusivamente para entrenamientos. A mi me pareció difícilísimo a pesar de que lo recorrí casi una hora a bordo de un Ford Escort. Todas las curvas —menos una— y la chicana tienen un desnivel, una especie de hundimiento, justo en el medio, o sea, en el lugar más crítico. Por esa causa también todas las curvas son ciegas y se hace necesario conocerlas de

memoria. Además las hay de todo tipo, cosa que jamás se ve en los circuitos de nuestro país. Este autódromo lo considero un 50% más difícil que el que más en la Argentina, y las condiciones de seguridad aquí son muy relativas. A unos 5 metros de la pista hay un guard-rail de cemento con un mamelón de tierra. Dicen que es el circuito más fácil y seguro: no puedo imaginar los otros...

Pude notar que este año va a ser todo más difícil en cuanto a "la contra". Por nuestra parte el equipo, que ya tiene un año de experiencia, no creo que concorra a ninguna carrera en inferioridad de condiciones con respecto a todos los demás. Pero tampoco va a resultar al revés, vale decir que la superioridad que podamos tener será responsabilidad del piloto.

Si en la Argentina es difícil correr, calculen cómo será entrenarse contra "todo el mundo..." aquí recuerdo las palabras de Siffert: "Esto es la guerra".



## MALLORY PARK - 14/3/71

Circuito de 2.170 m. - Carrera no puntable

### CLASIFICACION

#### PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Pescarolo, Henri	March 712	29m32s	40
2º	Birrell, Graham	Lotus 69	29m56s 4/10	40
3º	Beutler, Mike	March 712	29m31s 8/10	39
4º	Westbury, Peter	Brabham BT-30	29m32s	39
5º	Watson, John	Brabham BT-30	29m41s 4/10	39
6º	Hart, Brian	Brabham BT-30	29m41s 8/10	39
7º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	29m56s 2/10	39

PROMEDIO DEL GANADOR: 176,560 km/h.

RECORD DE VUELTA: Ronnie Peterson (March 712) en la 4ª vuelta en 43 seg. 2/10 a 181,005 km/h.

#### SEGUNDA SERIE

1º	Pescarolo, Henri	March 712	30m25s 2/10	40
2º	Birrell, Graham	Lotus 69	30m29s 6/10	40
3º	Reutemann, Carlos	Brabham BT-30	30m46s 4/10	40
4º	Hart, Brian	Brabham BT-30	31m08s 2/10	40
5º	Siffert, Jo	Chevron B-18	31m12s	40
6º	Westbury, Peter	Brabham BT-30	30m32s 4/10	39
7º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	30m35s 4/10	39
8º	Perrot, Xavier	Chevron	30m36s 2/10	39

PROMEDIO DEL GANADOR: 171,410 km/h.

RECORD DE VUELTA: Henri Pescarolo en la 9ª vuelta en 43s 2/10 a 181,005 km/h.

### CLASIFICACION GENERAL

(Suma de tiempos)

1º	Pescarolo, Henri	March 712	59m57s 2/10	80
2º	Birrell, Graham	Lotus 69	1h00m36s	80
3º	Hart, Brian	Brabham BT-30	1h00m50s	79
4º	Westbury, Peter	Brabham BT-30	1h00m04s	78
5º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	1h00m31s 8/10	78
6º	Richardson, Jeremy	Brabham BT-30	1h00m36s 6/10	78
7º	Perrot, Xavier	Chevron	1h00m57s 4/10	77
8º	Pickering, Rob	Brabham BT-30	1h00m01s 6/10	76
9º	Reid, Tommy	Brabham BT-30	1h00m43s	76
10º	Beutler, Mike	March 712	1h00m28s	75
11º	Reutemann, Carlos	Brabham BT-30	57m18s 8/10	74
12º	Bell, Derek	Brabham BT-30	59m09s	72

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,094 km/h.

NOTA: Todos los autos clasificados llevaban motor Cosworth.



# BUEN COMIENZO

2



1



5



Afortunadamente las cosas van mejorando. Y lo decimos de entrada no más por que cada vez que hablamos de motocicletas y karts en el autódromo de Buenos Aires, el clima general es pesimista. El domingo hubo carreras para ambos tipos de fierros y el saldo es favorable. Algo es algo.

Mucho público (en relación al que puede juntar en la actualidad una reunión de esta índole quizás atraído por el bajo precio de las entradas y la tarde-cita de sol. Muchas motos: en 125 largaron 16 de las cuales diez eran de la categoría y las restantes de 100 cm<sup>3</sup>. Caras nuevas y gratas revelaciones sacuden un poco el aburrimiento en motociclismo de los mismos nombres de siempre y una carrera de karting fa-bu-lo-sa, fueron algunos de los puntos de interés que pesaron en el pro.

Como es costumbre, la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas —una entidad que verdaderamente quiere a su deporte— y la Federación Argentina de Karting se ocuparon conjuntamente de organizar el asunto. La fecha de motociclismo es la inaugural del campeonato argentino por el trofeo Escribanía Segurado, mientras que los karts corrieron sin puntaje.

## EN MARCHA

Las categorías menores de motos abrieron el fuego. **50 Cm<sup>3</sup> Standard** y **50 Cm<sup>3</sup> F.I.** Alfredo Ubieta ganó en F.I. de punta a punta en una carrera sin mayores atractivos. Destacable el segundo puesto del novel Horacio Saugar con una vieja Itom. En Standard Víctor Marín se impuso a Horacio Molina.

En **100 cm<sup>3</sup> F.I.** la sorpresa la dio el santafesino Héctor Fafrea, hombre de correr (y ganar reiteradamente en óvalos de tierra, pero sin antecedentes relevantes en velocidad. Con una moto prestada por el "Gallego" Fernández, que no se adaptaba para nada pues su cuadro era típicamente "tierrero", ganó abriéndose un camino que lo puede conducir a los puestos más altos en la lista final del campeonato. Ojo con el santafesino. Daniel Darder fue segundo con una Kawasaki que tiene que rendir más que lo visto el domingo. Aunque en esta serie se vio poco, al menos ahora hay lucha de marcas y se está rompiendo el monopolio de las RF.

La de **125** pudo ser una gran carrera por la cantidad y porque la lucha entre Vignetti

(Bultaco-agua-6), Ubieta y Nery Varona así lo hacían prever. Ubieta no se anotó muy firmemente pues además de no estar en su día, la falta de actividad lo perjudicó (como a la mayoría). Vignetti y Varona en cambio se dieron como en la guerra alternándose en la punta y prevaleciendo Vignetti en lo veloz y el puntano en las zonas "de manejo". Pero en la vuelta doce, el acoso de Varona fue fatal para Vignetti, que apurado cortó demasiado cerca de la entrada al mixto y rodó, debiendo ser atendido de algunas escoriaciones. Ubieta segundo, terminó muy lejos, y Roberto Médiçi fue tercero con muchas fallas.

La de **175 F.I.** trajo de entrada una sorpresa: el andar de Pancrasio Catania con una remozada Ducati. Lamentablemente luego se fue quedando, para dar paso en la punta al duelo Ubieta-Varona. Ganaba el último hasta que la cadena primaria dijo "No va más". Pero hasta ese momento se pudo entusiasmar el experto, con una de esas tenidas a las que nos están acostumbrando ambos. El promedio acá fue mediocre.

Y para finalizar y como transición entre las dos y las cuatro ruedas, la espectacularidad de

las tres: el **sidecar**. Donde los Pomesano padre e hijo, mantuvieron a los espectadores en vilo a través de las diez vueltas al circuito N° 10. Ruera a rueda y cambiándose en la punta constantemente, suplieron con calidez la poca cantidad de máquinas. Al final, el hijo (Alberto) superó al padre (Amleto, campeón), gracias a un poco más de salida en las curvas lentas.

En general, y por tratarse de la primera reunión del año, reiteramos que el saldo fue bueno. Pero hay que mejorarlo.

## KARTS: EL SHOW DE VIDAL

Dos mangas para cada una de las clases de karts versión FAK, conformaron el espectáculo kartiano. En una no pasó nada y en la otra demasiado, pero el común denominador fue el triunfo de sendos karts del equipo de Pedro Vidal, que tuvo el doble halago basado en algo muy simple: mucho trabajo y excelente conducción.

En ambas clases largaron veinte karts. En **Fórmula "K"** la temprana deserción del campeón Vallis, abrió el campo a Amorrortu quien en ningún momento vio peligrar su puesto de



La reunión del domingo en el autódromo dejó un saldo favorable: carreras pasables en motos, con muchas caras nuevas y algunas máquinas más. En karts una carrera antológica y otra no tanto. Más público que el habitual y buenas perspectivas para la temporada recién comenzada



privilegio. Ganó con gran suficiencia y mucho resto. Sobral —segundo— tampoco tuvo problemas y tercero en gran carrera y lo mejorcito que le vimos en su récord individual, fue Luis Manozzo quien precedió a Oyhanarte después de feroz lucha con Bazzi que luego se retrasó.

La de **Fórmula Junior** fue en cambio sensacional. Un pelotón de nada menos que seis máquinas se alternó en la vanguardia hasta la séptima vuelta. Estas eran las de Latorre, Chiviló, Parra Dalloro, Pugliese y Scarlato. Desde la séptima, la cosa se circunscribió a Chiviló y Dalloro, resolviéndose la cuestión sobre la misma raya de sentencia. Los dos primeros, ya consagrados, no asombran. Sí en los casos de los bisoños Latorre, Parra y el reafirmado Scarlato. En suma una carrera para no olvidar.

Los primeros pasos del año ya están dados. Insistir con lo positivo de esta reunión es la consigna. En motos hacen falta fierros nuevos y hay que volver a poner en el tapete la idea de la importación con aranceles reducidos. así se volverán a poblar de veras las tribunas del autódromo.

**1 Duelo entre Vignetti (80) y Varona (27). Luego quedaría en nada por la caída del primero.**

**2 Ascendente Varona: excelente estado físico y cada vez mejor manejo.**

**3 Zanella RK 4 de refrigeración agua-aire. Piloto Omar Verna, constructor Coco Rosso. Destacable.**

**4 Así, a lo largo de 10 vueltas, se sacaron chispas los Pomesano. El menor pudo más.**

**5 Pese al Nº 2 fue el Nº 1: Jorge Amorortu con mucho resto.**

Fotos y texto de  
**CARLOS NEIRA**

## CLASIFICACIONES

### 50 cm<sup>3</sup> Standard

1º	252	Víctor Merín	Demm	10
2º	471	Horacio Molina	Demm	10
3º	403	Carlos Pollo	Demm	9

### 50 cm<sup>3</sup> F.I.

1º	73	Alfredo Ubieta	Itom	18m35s 4	10
2º	101	Horacio Saugar	Itom	19m08s	10
3º	66	Javier Escalante	Demm	19m48s 1	10

### 100 cm<sup>3</sup> F.I.

1º	72	Héctor Zafrea	RF Spl.	19m48s 8	12
2º	157	Daniel Darder	Kawasaki		11
3º	159	Alberto González	Zanella		11

PROMEDIO: 95,390 kms/hora.

### 125 cm<sup>3</sup> F.I.

1º	27	Nery Varona	Bultaco 4	23m19s 3	16
2º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK	24m07s 3	16
3º	41	Roberto Médici	Zanella RK	24m30s 3	16

PROMEDIO: 108,069 kms/hora.

### 175 cm<sup>3</sup> F.I.

1º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK	23m09s 8	16
2º	153	A. Vera	Zanella RK	23m16s	16
3º	24	Pancrasio Catania	Ducati	23m50s 8	16

PROMEDIO: 108,782 kms/hora.

### SIDECARS F.I.

1º	1	Pomesano-Carnota	Norton	15m45s	10
2º	2	Pomesano-Quaremba	Norton	15m46s 5	10
3º	6	Nicole-Aguirre	Triumph	16m08s 1	10

PROMEDIO: 100,000 kms/hora.

### KARTS FORMULA "K"

1º	2	Jorge Amorortu	Titanio-Herceg	13m57s 4
2º	16	Oscar Sobral	Fox-Herceg	14m07s
3º	30	Luis Manozzo	Lotus-Herceg	14m08s 3
4º	23	Jorge Oyhanarte	Fox-RF Spl.	14m40s 1
5º	4	Oscar García	Titanio-Herceg	14m49s 2
6º	18	Aldo Lopetegui	Scorpion-RF	15m03s 4

PROMEDIO: 112,425 kms/hora. Todos con diez vueltas.

### KARTS FORMULA JUNIORS

1º	4	Oscar Chiviló	Titanio-Herceg	15m34s
2º	13	Domingo Dalloro	D'Arminio-D'Ar.	15m34s 1
3º	6	Alfredo Pugliese	Titanio-RF Spl.	15m38s 3
4º	78	Carlos Parra	Fox-Herceg	16m00s 3
5º	79	Héctor Scarlato	Dart-RF Modif.	16m25s 1
6º	39	A. Cuattrocchi	Scorpion-RF	16m33s 2

PROMEDIO: 101,177 kms/hora. Todos con diez vueltas.





# 100 MILLAS NAUTICAS

Un feliz reencuentro con la motonáutica. Un río totalmente chato permitió el domingo pasado desarrollar altos promedios. Muchos abandonos y errores de ruta dieron más emoción a la jornada que hizo disputar el Club San Fernando.

Por NICOLAS GELORMINI

Una mañana fría y una creciente impresionante fueron el escenario de la competencia motonáutica con que el club San Fernando festejó sus 48 años de vida. El faro Mateo Mc Kay, desde el que se dio la señal de partida y llegada, estaba aislado por las aguas y sólo merced a la impropia tarea de los "boteros" del club San Fernando podían los interesados acercarse a él. El número de inscriptos fue escaso, pero, para castigo de los que no se inscribieron, las condiciones del río fueron increíblemente tranquilas favoreciendo las altas velocidades.

Cuando a las ocho se dio largada a los competidores de fuerza libre, estaban en la línea de largada: la Jorallí, de Sebastián Aires, un hidroplano con motor Ford F-100; el Carla, de Alberto Regnicoli con dos Mercury 140; el Algramar, de Pedro Soriano, con otro Ford F-100, y la Semillita, de Fernando Barbot, con su Interceptor 300. A poco de largar, la Jorallí se negaba a levantar las vueltas requeridas y para colmo de males embistió un gran tronco; rotura de eje y abandono. Alberto Regnicoli tampoco estuvo mucho en carrera; parece que una biela se sintió algo oprimida y sus deseos de libertad dejaron una profunda huella en el Mercury; la Carla, de sus 140 km/hora pasó a un suave remolque que la condujo de vuelta al astillero. Pedro Soriano dominaba ampliamente, ya que le debe llevar a la Semillita unos 60 km/hora, pero... Y este pero lo conoce bien Soriano. Se soltaron las mangueras de refrigeración del Algramar, la refrigeración comenzó a dar problemas y Fernando Barbot se encontró primero en la ruta. Soriano solucionó el problema transitoriamente y volvió a tomar la punta. Sin embargo, la caja de velocidades se había resentido y abandonó dejando solo a Barbot que triunfó en una carrera donde los cálculos previos lo daban irremediablemente último. Otra vez se daba lo que hemos repetido siempre: no siempre gana el que anda

más ligero, sino el primero en llegar.


En la O-N, que para deleite de sus protagonistas largó junto con la Fuerza Libre, las cosas anduvieron muy peleadas. Néstor Sarthou, con la Melange, tomó la punta y fue marcando el camino a todos los competidores, incluso a los de la mencionada Fuerza Libre. Su casco Mojarra con el Mercury 135 debe estar alrededor de los 150 km/hora. La suave mano de Néstor lo llevó raudamente hasta Guazucito y lo trajo de vuelta hasta 4 kilómetros de la llegada. Ya desde el faro de llegada se sentía el zumbido de su motor cuando se interrumpió sorpresivamente. Apenas a dos minutos de la llegada, otra biela buscaba "el camino de la libertad" y dejaba "planchado" a otro piloto. Más de diez minutos detrás de él venía Oscar Guembe, quien resultó a la postre el vencedor. Ricardo Muñoz de Toro fue segundo, mostrando mucha velocidad aunque tal como están las cosas, y si no pasa nada raro, Néstor Sarthou debe dominar sin problemas.

En la X-D Carlos Buchele aventajó por menos de un minuto a Jáuregui marcando el nada despreciable promedio de casi 80 km/hora. La X-I se transformó en un enconado duelo entre Germán Barbot y Lucio Morales. Anduvieron pegados, no distanciándose más de trescientos metros uno de otro pero siempre con Barbot en la punta. Morales (que anda muy rápido) confiaba en descontar esos metros durante el reaprovisionamiento de nafta que debía hacer Barbot, ya que él no pensaba reaprovisionarse. Pero Barbot reaprovisionó nafta de una forma original: sin perder velocidad apareó su lancha a su auxilio, desde éste Carlos Sarthou saltó a la lancha de Barbot con dos bidones, lo llenó los tanques y luego, siempre con los bidones bajo el brazo, saltó al agua de donde fue recogido por el auxilio. El resultado fue que Morales apenas pudo descontar cincuenta metros. Pero no terminaba

allí el asunto ya que para peor de males Morales se quedó sin nafta perdiendo preciosos minutos hasta que un auxilio caritativo le dio unos litros. Por eso es que la diferencia de tiempos finales no da idea de lo reñida que fue la lucha.

En las clases de Turismo (ex Anexo P), la T-A fue para Avelino Mazza, mientras Eduardo Rodríguez Lubary, que corría en la misma clase, se extraviaba de rumbo apareciendo en el Luján por el río Capitán. Eso no llamó la atención, ya que lo mismo le había ocurrido a Giudice con la Apolo XI en la X-D. El mismo Pedro Soriano había tenido dudas en el recorrido confirmando nuestra opinión de que 'en carrera' todos los riachos se parecen al Guazú. Pero sigamos. En la T-B Justo Daray aventaja-

jó a Pini ubicándose tercero Carlos Mazza, mientras cuarto quedaba Oscar Botti, quien, según sus propias palabras, anduvo tan despistado que se equivocó de ruta "de ida, de vuelta y de ida y vuelta". Finalmente, en la T-D Francisco Orden se llevó las palmas mientras Romero Oneto y González García entraban con apenas doce segundos de diferencia.

En resumen. Una hermosa carrera donde hubo de todo. Abandonos, errores de ruta, altos promedios, excelente organización y muy buena labor por parte de las autoridades y la Prefectura Naval Argentina. Pero lo mejor de todo son las perspectivas para la próxima carrera que va a definir más de un pleito pendiente que esta vez quedó sin definición. 

## 100 MILLAS NAUTICAS Club San Fernando. Aguas del Delta - 14/3/71

### CLASIFICACION

#### FUERZA LIBRE

P. N°	Embarcación	Piloto	Motor	Tiempo
19	181 Semillita IV	Fernando Barbot	Interceptor 300	1h57m59s

#### CLASE FUERA DE BORDA DE CARRERA

CATEGORIA ON (Para motores fuera de borda de más de 1.500 y hasta 2.000 cm <sup>3</sup> )				
19	216 Miss D. M. 39	Oscar Guembe	Chrysler 135	1h22m05s
29	71 Orion II	Ricardo M. Toro	Mercury 135	1h33m33s

#### CLASE GRAN TURISMO

CATEGORIA X-D (Para motores fuera de borda desde 550 hasta 750 cm <sup>3</sup> )				
19	4 Lunga II	Carlos Buchele	Mercury 50	2h 1m36s
29	9 Melodi III	Julio Jáuregui	Mercury 50	2h 2m14s
CATEGORIA X-I (Para motores fuera de borda desde 1.350 hasta 1.500 cm <sup>3</sup> )				
19	1 Chita XXII	Germán Barbot	Mercury 100	1h32m32s
29	4 Laureana VI	Lucio Morales	Johnson 115	1h43m00s

#### CLASE TURISMO ARGENTINO

CATEGORIA T-A (Hasta 45 HP)				
19	7 Miss C. G.E.M.A. Avelino Mazza	McCulloch 45		3h14m11s
29	3 Capraia	Juan C. Corte	Johnson 40	3h36m00s
CATEGORIA T-B (Hasta 60 HP)				
19	23 Alcatraz	Justo Daray	Mercury 60	2h12m14s
29	39 Tahutah	José Pini	Mercury 50	2h12m55s
39	6 Mazzita II	Carlos Mazza	Chrysler 55	2h32m11s
49	28 Changuita II	Oscar Botti	Mercury 50	2h37m56s
CATEGORIA T-D (Hasta 105 HP)				
19	66 Rosa C.	Francisco Orden	Mercury 100	1h50m12s
29	68 Bandolera II	Eduardo R. Oneto	Mercury 100	1h54m05s
39	14 Tijuana	Horacio G. García	Mercury 100	1h54m17s



EN EL  
SALON DE  
GINEBRA

# FIAT 128

# RALLY...

# Y ALGO MAS

SE DESTACARON LOS  
MODELOS 128 RALLY, 130,  
CUPE 3200 PININFARINA Y  
850 SPORT CUPE. SUS  
CARACTERISTICAS  
FUNDAMENTALES VAN  
RESUMIDAS EN ESTA NOTA,  
QUE SOLO PRETENDE  
ENTRETENERLOS Y  
PROCURARLES UN RATO  
DE SOLAZ.



El nuevo 128 Rally 1300.  
Sin cambios de  
carrocería, pero  
incorporando nuevos  
paragolpes, ruedas, faros  
y más potencia.





Sobre un diseño de Pininfarina, la cupé 130 3200, recientemente presentada en Ginebra.

Interior del 128 versión Rally. Ver los cinturones combinados y la terminación de las butacas.

Sin cambios aparentes, salvo la trompa, el nuevo 850 Sport cupé.

No se ha escatimado para hacer del interior de la cupé 130 algo realmente lujoso. Los asientos están tapizados en terciopelo. El carburador, no.



## FIAT 128 RALLY 1300

### FICHA TECNICA

#### MOTOR

Capacidad cúbica .....	1.290 cm <sup>3</sup>
Diámetro y carrera .....	86 x 55,5 mm (supercuadrado)
Relación de compresión .....	8,9 : 1
Potencia máxima .....	67 HP a 6.400 rpm
Torque máximo .....	9 kgm a 4.000 rpm
Carburador .....	Weber doble cuerpo
Arbol de levas .....	a la cabeza
Peso .....	820 kg

#### PERFORMANCE

Velocidades máximas:	128 Rally 1300	128 berlina normal
en 1ª .....	55 km/h	45 km/h
en 2ª .....	90 km/h	75 km/h
en 3ª .....	130 km/h	115 km/h
en 4ª .....	150 km/h	140 km/h

#### MECANICA

Estas son las diferencias que cantaba el rey David:

—Equipo de frenos con circuitos independientes y con servo a depresión.

—Suspensiones modificadas de manera de asegurar excelente tracción aun a altas velocidades.

—Neumáticos especiales.

—Instalación eléctrica modificada para alimentar cuatro faros delanteros de yodo; nuevos faros traseros y de retromarcha.

—Instrumentación de tablero con cuentavueltas, termómetro de agua y manómetro de aceite.

—Alternador de 33 A y batería de 45 Ah.

#### CARROCERIA

Se mantiene el alto porcentaje de la unidad destinado al pasajero —80 por ciento— contra 20 por ciento restante dedicado a la mecánica. La solución adoptada para el interior otorga al auto un notable confort que mantiene aún luego de largos viajes (siempre y cuando los viajes no se deban al LSD); las butacas delanteras son anatómicas, con espaldar regulable, apoyacabezas, apoyapiés para el pasajero delantero y consola central con cenicero, portaobjetos y alojamiento para extintor.

Las modificaciones exteriores se reducen a la adopción de

Cuando todavía no se han apagado los ecos de la presentación oficial del Fiat 128 fabricado en nuestro país, la firma presenta en Ginebra un nuevo modelo de auto, denominado Rally 1300, en el que se han introducido mejoras, específicamente en lo atinente al aumento de performance, mayor capacidad de frenado, iluminación más efectiva, instrumentación más completa, mejor terminación interior y aumento del confort en base al estudio anatómico de los asientos.

Esta particular versión del 128 ha sido creada por los técnicos italianos en base a las experiencias deportivas y ofrecida especialmente a aquellos que gustan de la "guida da corsa". No es

más que un auto de serie que suma a sus características particulares las que caracterizan a los autos de rally, sin perder de ninguna manera la elasticidad necesaria para desenvolverse en el cada vez más intrincado tránsito urbano.

Paralelamente a la versión non sancta "Rally", se han introducido cambios menores en el 128 normal. La ficha técnica permite —ver ítem Performance— comparar las diferencias de rendimiento entre ambos modelos. Pero, en síntesis, las diferencias fundamentales radican en la adopción para el 128 Rally de los siguientes elementos, ausentes en el 128 buenito, respetuoso de sus mayores y normal.





## FIAT 130 CUPE 3200

### FICHA TECNICA

#### MOTOR

Disposición de cilindros .....	6 en V
Capacidad cúbica .....	3.238 cm <sup>3</sup>
Diámetro y carrera .....	102 x 66 mm
Potencia máxima .....	165 HP a 5.600 rpm
Torque máximo .....	25,5 kgm a 3.400 rpm

#### TRASMISION

Caja de cambios .....	5 marchas y retroceso (opcional Warner Gear automática con tres relaciones) autoblocante
Diferencial .....	autoblocante

#### PERFORMANCE

Velocidades máximas:	1ª	2ª	3ª
con caja automática .....	80 km/h	135 km/h	190 km/h
	1ª	2ª	3ª
con caja manual .....	45 km/h	80 km/h	125 km/h
	4ª	5ª	
	175 km/h	195 km/h	



nuevo tipo de paragolpes delantero, los faros de yodo, una parrilla opaca de metal desplegado, llantas de nuevo diseño y menor peso y la línea negra por sobre el zócalo lateral.

En el caso del 128 Rally, los clientes podrán elegir entre los siguientes colores: rojo, anaranjado, amarillo, blanco y gris ártico, que viene a ser un color gris, tipo ártico.

### FIAT 130 CUPE 3200

Paralelamente al 128 Rally, se presentó en Ginebra la nueva cupé 130 con carrocería Pininfarina y motor 3200 cm<sup>3</sup>, que se comercializará en los próximos

meses. La carrocería es dos puertas con capacidad para cinco pasajeros; tratada en líneas clásicas y elegantes, prescindiendo de detalles superfluos. La superficie vidriada cubre un área importante, resultando el habitáculo muy luminoso. Los vidrios han sido especialmente tratados —parabrisas polarizado, cristales atérmicos y luneta con filamentos eléctricos descongelantes— de manera de aumentar los márgenes de seguridad favorables.

La carrocería está protegida por paragolpes cuyos extremos son de poliuretano expandido, con las luces de posición y giro incorporadas.

También se han modificado las llantas, realizadas ahora en alea-

ción liviana con nuevo dibujo.

El interior resume una calidad de terminación poco usual. Profusión de madera —no contact, símil madera o fórmica—, cuero y terciopelo. Los asientos se desplazan para adoptar diversas disposiciones que favorecen la comodidad de manejo; al rebatirse hacia adelante dejan una abertura de considerable tamaño para acceder al asiento trasero. Las características técnicas figuran en cuadro aparte.

### FIAT 850 SPORT CUPE

Uno de los autos más exitosos de Fiat —la cupé 850, de la que se han fabricado más de 360 mil

unidades, de las que se exportó el 54 por ciento— también viajó a Ginebra. No ha experimentado cambios de ninguna índole, salvo el rediseño de la parte frontal, que incorpora actualmente cuatro faros redondos de yodo que sustituyen a los dos tradicionales.

La versión 850 Sport Cupé alcanzó tal éxito debido a su performance y bajo costo, primera aproximación para la "motorización deportiva". A tales características debe sumarse su confiabilidad y bajo costo operativo. El motor tiene una capacidad cúbica de 903 cm<sup>3</sup>, con una potencia máxima de 52 HP, pudiendo alcanzar los 145 kilómetros por hora.





# EN SECRETO... RENAULT R-12

**Posiblemente nuestra ya nutrida fauna automotriz aumente luego de la aparición del sedán R-12. IKA-Renault evalúa las posibilidades de la nueva rural mientras la mantiene en plena etapa de experimentación**

Nada más fácil que levantar la perdiz. Basta con hacer ruido en el pastizal y se notará que la perdiz sale despedida hacia arriba en su corto y característico vuelo. También resulta simple destapar la olla; no hay más que tomar la perilla de la tapa, tirar hacia arriba... y listo. De có-

mo espantar los cuervos, no diremos nada.

Nuestro ojo avizor, siempre listo para la buena acción diaria, tropezó luego de paciente búsqueda con el primer Renault R-12 que anda dando vueltas por ahí —específicamente en el tramo de ruta que une Monte Cristo con Río





por ELEMENTAL, WATSON

# R-12 RURAL

Primero—, sometido a pruebas especiales.

Se trata de una rural cinco puertas —recordar la trase-ra— color azul, en la que se está comprobando la performance y el consumo, habiéndose comprobado que desarrolla de 4 a 5 km/h más de velocidad final que el R-12 se-

dán. Tal característica obedece —entre otras cosas— a las modificaciones introducidas en el carburador y múltiple, ya que una de las intenciones de fábrica es obtener mayor potencia y rendimiento que en su similar francés.

Todavía no se puede predecir la fecha de lanzamiento,

ya que recién se están superando etapas de evaluación de costos, pero sí es seguro que el prototipo ha sido desarrollado íntegramente en nuestro país y que inclusive Oreste Berta ha recibido un R-12 para que vaya estudiando las posibilidades de prepararlo para la categoría G-2.

La fecha de lanzamiento del sedán R-12 ya está próxima —abril— y el suceso que provoque en el mercado será pauta suficiente para que IKA-Renault decida sobre la aparición de la versión rural, que es precisamente la que aparece ilustrada en esta foto.





# PAIRETTI



# SP en la Argentina e Indianápolis afuera, por sobre todas las cosas. Pero también habrá otras carreras en los EE.UU. y TCA a partir de La Cumbre. Un panorama claro pero no alcanzan las fechas libres para correr más

por JULIO F. PEREZ BALBI

fotos de CARLOS NEIRA

"...yyy, sí, aparte de Indianápolis, pienso correr en Ontario y probablemente en Pocono, pero recién lo sabré a último momento, hay carreras de SP a las cuales no puedo faltar...", así someramente, como si le importase poco o todavía no fuese hora de hacerse problemas, Carlos Alberto Pairetti resume sus intenciones internacionales para con 1971. Pero, excepto Indianápolis, quizá Pairetti para consumo interno tenga más resonancia en este año que el Pairetti de exportación. No lo dice, Ford tampoco, pero sin lugar a dudas ambos, hombre y empresa, se han tirado desde el trampolín más alto a la piletta llamada Campeonato. Lo que Ford ha invertido este año en Pairetti y su equipo son muchos pesos para respaldar las esperanzas puestas en los nuevos moto-

res de nuevos preparadores. Se da por descontado (en Ford) que carreras han de ganarse, pero hay que llegar al Campeonato. Otro año de fracasos no se puede gastar.

Ford ya importó un McLaren para copiarle la idea a Vicente Formisano. Es decir copiarlo aquí pieza por pieza y armarlo para darle un toque criollo —y reglamentario—, montarle un F100, una caja Sáenz, las cuatro Firestone y listo, a correr. Si la cosa se hace bien la performance del chasis está garantizada.

En la construcción del chasis trabaja Pedro Campo; en poco más de un mes estará listo para correr pero sin lugar a dudas no se podrá comenzar la temporada de Sport Prototipos corriendo con ese chasis; no va a estar listo, por más que no surja ningún problema con la puesta a punto

del chasis, cosa dable de suponer. Las primeras tres carreras de la Temporada (Las Flores, Paraná y Bs. As.) Pairetti las correrá con el Fordmisano con el cual ganó en Rafaela. Recién en la cuarta competencia (Maggiolo) McLaren-Pairetti-F100 estarán en la pista. Por otro lado, y dicho sea de paso, Formisano ya lo tiene listo y ellos sí estarán desde el vamos en la lucha por el Campeonato.

—¿Hay motores Ford nuevos, nuevos?

—Sí, pero el primero que voy a usar será prácticamente igual al que usé cuando gané en Rafaela; le modificaron algunas cositas y me dijeron que tiene 21 HP más que el del año pasado... No sé cuántos son en total, me dijeron que 21 más...

Mientras tanto en Ford siguen trabajando. Aumentar el

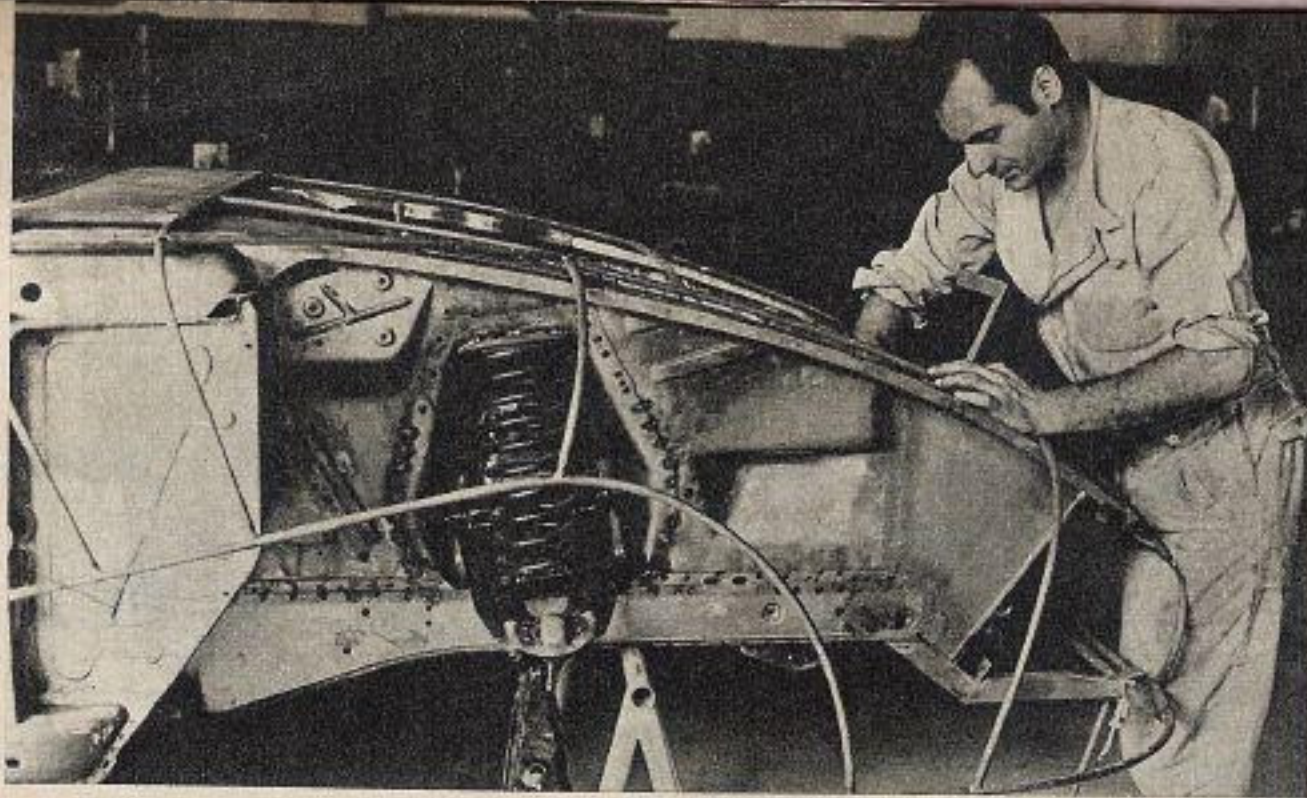
"Tengo cuatro o cinco autos para vender, ninguno es competitivo... ¡estos reglamentos!"

Nuevo taller en San Fernando. A veinte minutos de Ford.



# 71





La trompa del TC-A. Para la carrera de La Cumbre estará listo.

torque de los motores a bajo régimen es prioridad uno, rediseñar las tapas puede ser solución a otros problemas, pero los nuevos motores se harán esperar.

—¿Y Turismo de Carretera?

—Estoy armando un Falcon que podré estrenar para la carrera de La Cumbre y el motor será preparado por el polaco Herceg. Pero fundamentalmente mi equipo será para SP.

—Dijiste que correrías en Ontario el 5 de septiembre; el mismo día se disputan las 500 Millas de Rafaela; ¿por qué no las vas a correr?

—Durante todo el año no podré correr en F1. Hacer un auto para correr las 500 Millas es una pésima inversión que no se justifica... De ninguna manera voy a construir un auto para una sola carrera.

—Ontario es casi seguro que la corras, pero Pocono es el 3 de julio... ¿podrás después de la carrera del Vicente López?

—Eso es lo que estoy viendo; la carrera del Vicente López de SP es el 27 de julio y no sé si tendré tiempo para hacer la clásica de Pocono, que es varios días antes de la carrera, durante la semana. Pocono es dudosa.

—¿Con qué auto vas a intervenir?

—Con el 10, el mismo que corrió Dick Simon acá. Es un Lola Ford que anda bastante bien. Por el momento es casi seguro que correré con ese auto...

—¿Y él?

—Ya para Indianápolis tendrá uno nuevo...

—¿Aparte de TCA y SP, pensás en otra cosa nacional?

—Dentro de unos días me traigo el Fairlane Grupo Dos que está en la fábrica. Por

calendario hay unas carreras, más o menos cinco, de Grupo Dos que no se contraponen con las de SP; veré durante el transcurso del año si se podrán correr.

—¿Y económicamente cómo te preparás?

—Fenómeno, che; ya arreglé toda la publicidad, tengo como cinco o seis firmas que me ayudarán. Prácticamente el doble del año pasado.

—¿Y las 300 Millas de Rafaela, qué te dejaron de positivo?

—Mucho, por sobre todas las cosas me abrieron las puertas para el automovilismo americano, que es el que más me interesa. Después de la carrera empecé a tener ofertas para Indy; entonces quiere decir que ya me conocen: cuando llegue este año a Indianápolis todo me resultará más fácil. Por sobre todas las cosas, lo más importante es haber andado en pelotón, fue la primera vez que lo hice y me sentí muy cómodo.

—¿O sea que pensás seguir insistiendo con las carreras yanquis?

—Sííí, por supuesto. Con Indianápolis especialmente; bien sabés que es la carrera que más me interesa en el mundo...

—¿El proyecto Can Am en qué quedó?

—Eso era una idea de Formisano. Pensaba armar el McLaren importado y correr la Can Am. Una Nasif y una yo. Pero no creo que la cosa llegue a mayores; por lo menos de mi parte, no puedo dejar los compromisos que contraigo aquí.

—¿Cuántos autos tenés?

—No me hagás acordar. Tengo dos Liebre III TC B, el Trueno Naranja, el Barracuda, el Pianetto de F1, todos para vender uurrngente. ➤





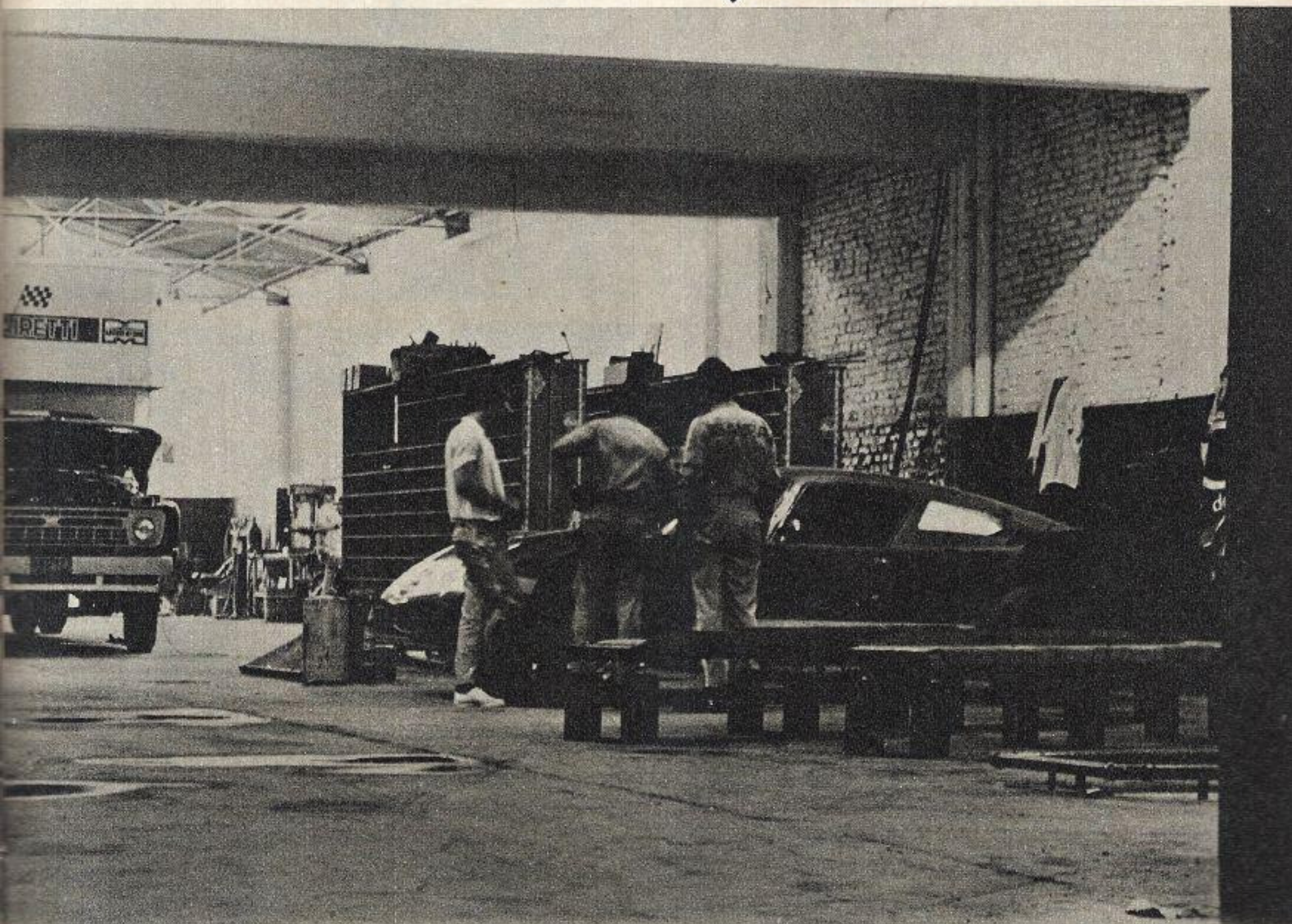


▲ "Que querés que te diga del TC-A. No sé si con el Alfa mío, en la montaña no ando más rápido..."



▲ Oficinas, administrador, secretario. Y Pairetti que pontifica.

▼ Muchos metros cuadrados para gestar el campeonato. ¿Podrá ser?





# CON SABOR A G

**Dos retornos esperados, un piloto de méritos y una marca de trayectoria internacional. Julio Spadachini y el motor "REN-KREIDLER", su nueva monta para intervenir en la clase menor de la Fórmula Internacional**

"¿Saben cómo suena? Igualito que un gato al que le pisan la cola... y el cuadrillo quedó una pinturita, conseguí unos amortiguadores japoneses registrables que son la locura; claro que trabajé bastante para terminarlo, pero no quería correr hasta que no pudiera contar con algo realmente bueno, con características similares a lo que habitualmente se usa en Europa para los Grand Prix..."

Así nos hablaba entusiasmado Julio Spadachini, campeón argentino de motociclismo 1969 en la clase 50 cm<sup>3</sup> standard, mientras en fila india subíamos a la terraza de su casa, donde en su atelier guarda celosamente su sueño realizado.

Una loneta cuidadosamente removida nos descubre una prolija realización artesanal, potenciada por un motor Kreidler de cinco marchas y de características especiales. A su sola vista se nos movieron todos los biblioratos del archivo mental y realmente nos dimos cuenta de que estábamos en presencia de —posiblemente— el único ejemplar de este tipo existente en esta parte del continente americano.

De regreso a la redacción los archivos descubrieron que estábamos en lo cierto, y para poder ilustrarlos necesitamos recopilar datos y antecedentes de los cuales hemos extraído los más importantes para contarles la historia de estos motores, que en parte es historia de Kreidler.

La fábrica de origen es alemana (Occ.), tiene casi 70 años de existencia y su especialidad de producción está basada en la fabricación de aleaciones metalúrgicas especiales, tubería y laminación; sus laboratorios realizan unos 40.000 análisis espectrográficos y un millón de pruebas metalúrgicas por año, para verificar la calidad de producción propia y la de encargos especiales por parte de terceros.

Como una experiencia realizan motos de serie de baja cilindrada tipo utilitario (moped), a partir de las cuales, con la colaboración del técnico aeronáutico Hans Hilber, producen las primeras versiones deportivas, y en su afán de perfeccionamiento utilizan para el diseño de carenados eficientes, en el año 1962, el túnel de viento cedido para tales fines por el Colegio Técnico de Stuttgart sin cargo alguno.

Estos modelos de máquinas se vieron en nuestro país por última vez en 1962, tenían 12 velocidades (4 de pie y una reducción a manopla de 3 relaciones) y un piloto argentino, Raúl Kissling, tuvo oportunidad de pilotarla en nuestro medio, clasificándose en 4º lugar detrás de su coequipero Alberto Pagani. Las reglamentaciones dictadas por la Federación Internacional de Motociclismo que frenaban el desarrollo de las supermáquinas determinó a la casa Kreidler a abandonar su participación con equipo oficial en pruebas motociclisticas, pasando en 1968 casi todo el material existente a manos del importador en Holanda de dicha marca, Her. Van Veem, quien participaba con equipo particular también de dicha marca y con motores derivados de la versión "Floret", en base a equipos de alta performance producidos por Kreidler (para despuntar el vicio de los jóvenes velocistas).

Van Veem diseñó en 1968 las modificaciones necesarias para adosar a estos motores, que contaban ya con cinco marchas, un cigüeñal especial, con válvula rotante (admisión al cárter) y elaboración especial en la diagramación de los conductos internos del cilindro. Un número limitado de estos motores fueron utilizados por el equipo de la marca en carreras de Holanda y Alemania con alentadoras performances, que determinaron su demanda y por consecuencia encargar la producción de nuevas series que, en total, a estar por los datos obtenidos, en la actualidad no hay más de cincuenta unidades en uso y su rendimiento es muy similar a los que viéramos aquí hace años en manos del equipo oficial.

Todos estos antecedentes hacen prever que se trata de uno de estos ejemplares y que su actuación en nuestro campeonato constituirá la nota sobresaliente y permitirá a su propietario-piloto constituirse en un rival de riesgo para los habitués de la categoría, amén de la mayor de todas las satisfacciones que para el piloto de Olivos representa el hecho de poder competir con "un fierrito" de clase internacional y que su rendimiento esté a nivel de los mejores del Viejo Continente.

## CARACTERÍSTICAS

**Motor:** Monocilíndrico de 2 tiempos en aleación especial de aluminio monobloque con la caja de velocidades y admisión por válvula rotante.

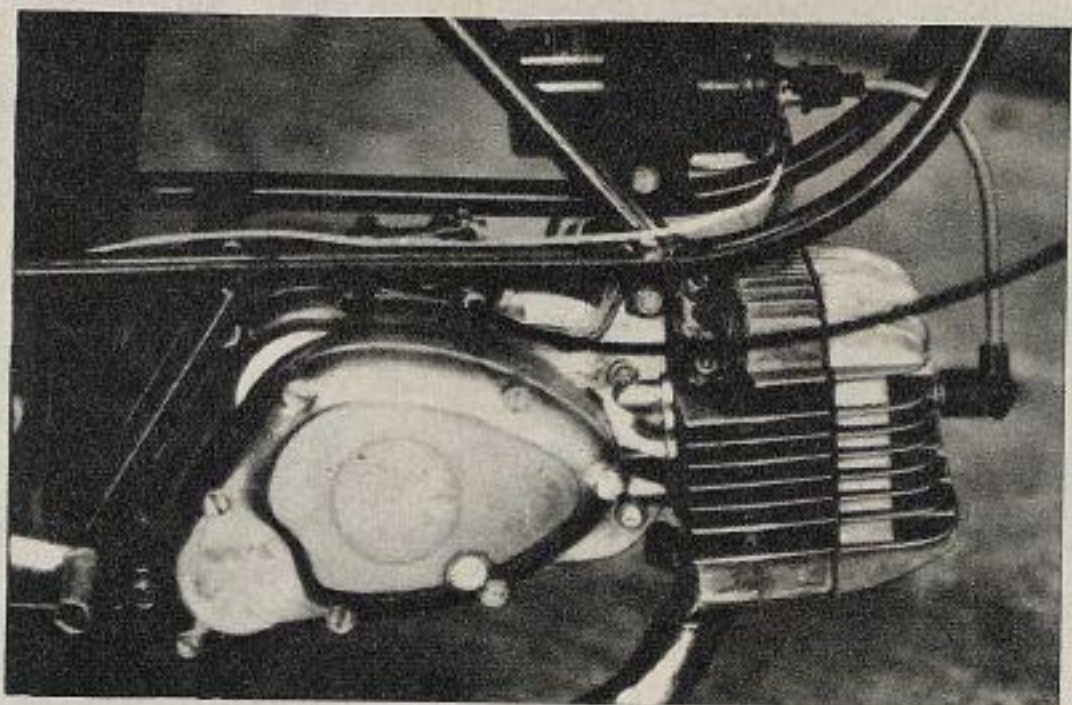
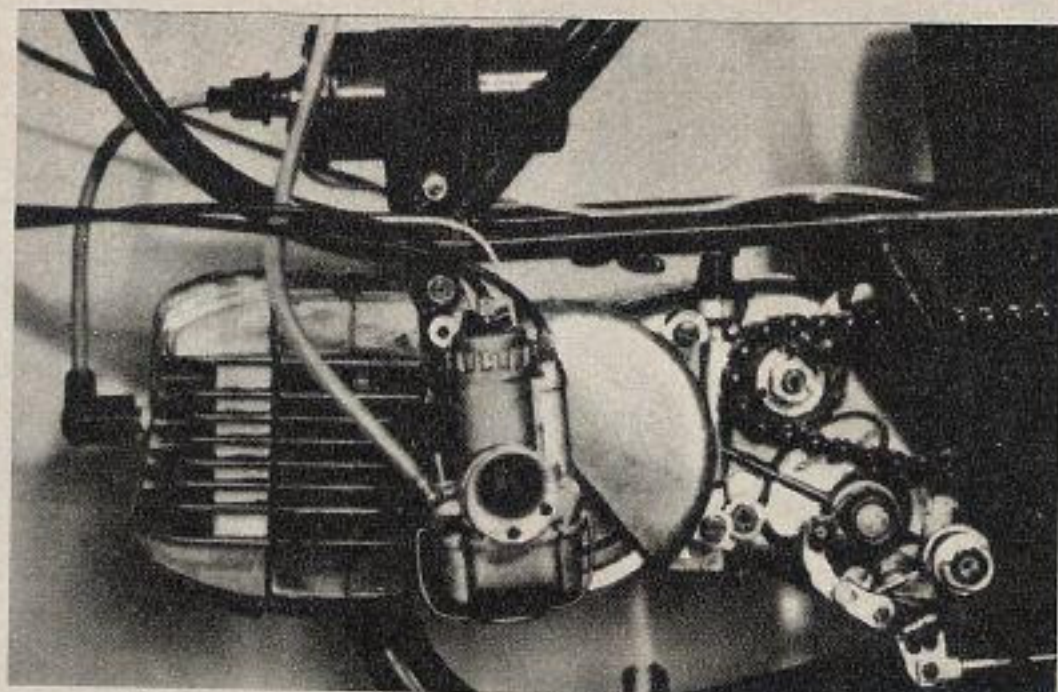
**Diámetro y carrera:** 40 mm x 39,7 mm.

**Cilindrada:** 49,85 cm<sup>3</sup>.

**Potencia y régimen máximo:** 11 HP a 12.000 rpm.

**Caja de velocidad:** 5 marchas. **Carburador:** Bing concéntrico de 24/25 mm.

**Trasmisión primaria:** engranajes. **Embrague:** discos múltiples en baño de aceite.



La mezcla al 5% de aceite mineral se dosifica por medio de un carburador Bing de cuba concéntrica de 24/25 mm de paso, que en las unidades del equipo regentado por Van Voem fueron reemplazados por los Del'Orto SSIA 25 con cuba separada y montaje antivibratorio. La plaqueta de encendido de reducidas dimensiones, montada a punta de cigüeñal, se oculta parcialmente por un guardapalo de dudosa eficiencia.

Vista lateral en la que se aprecia la colocación de la bobina de alta marca Denso (made in Japan) y la batería de 6 volts convenientemente montadas en una zona ventilada y protegidas por la estructura del bastidor multitubular. La cámara compensadora de gases se adosa al caño de escape, con eficiente brida de sujeción, recurso característico de la fábrica alemana para sus modelos de serie.



# RAVAD PRIMA

## AS TECNICAS

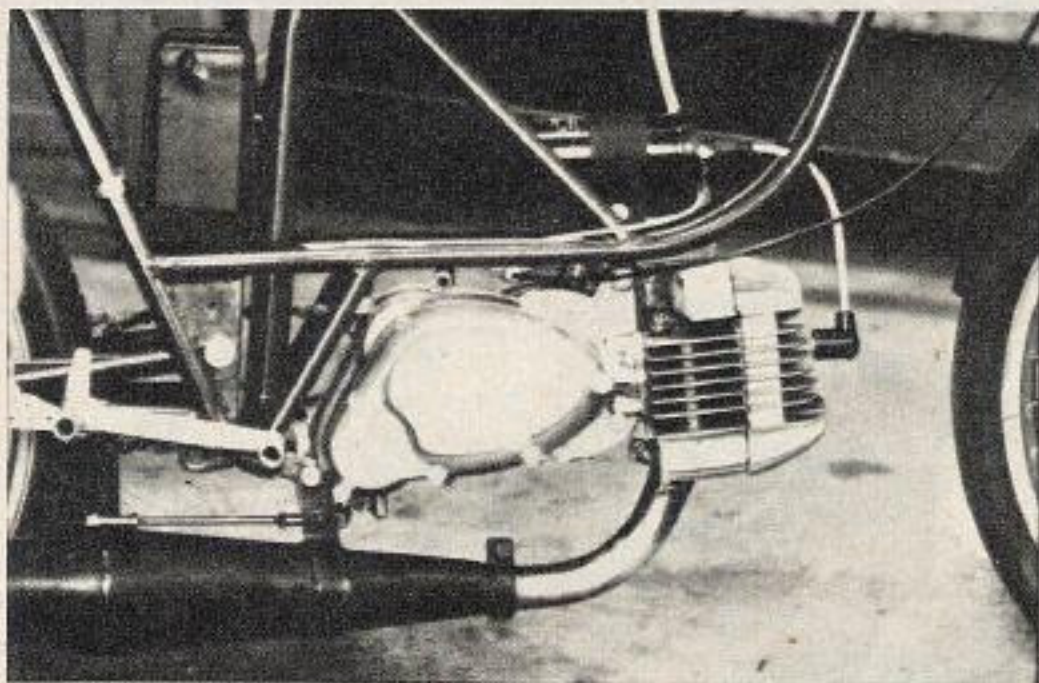
Compresión secundaria: 15 a 1.  
Bastidor: multitubular en caños de acero sin costura.

Suspensión: delantera telescópica y trasera oscilante con amortiguadores registrables (made in Japan) variables en su anclaje superior (5 posiciones).

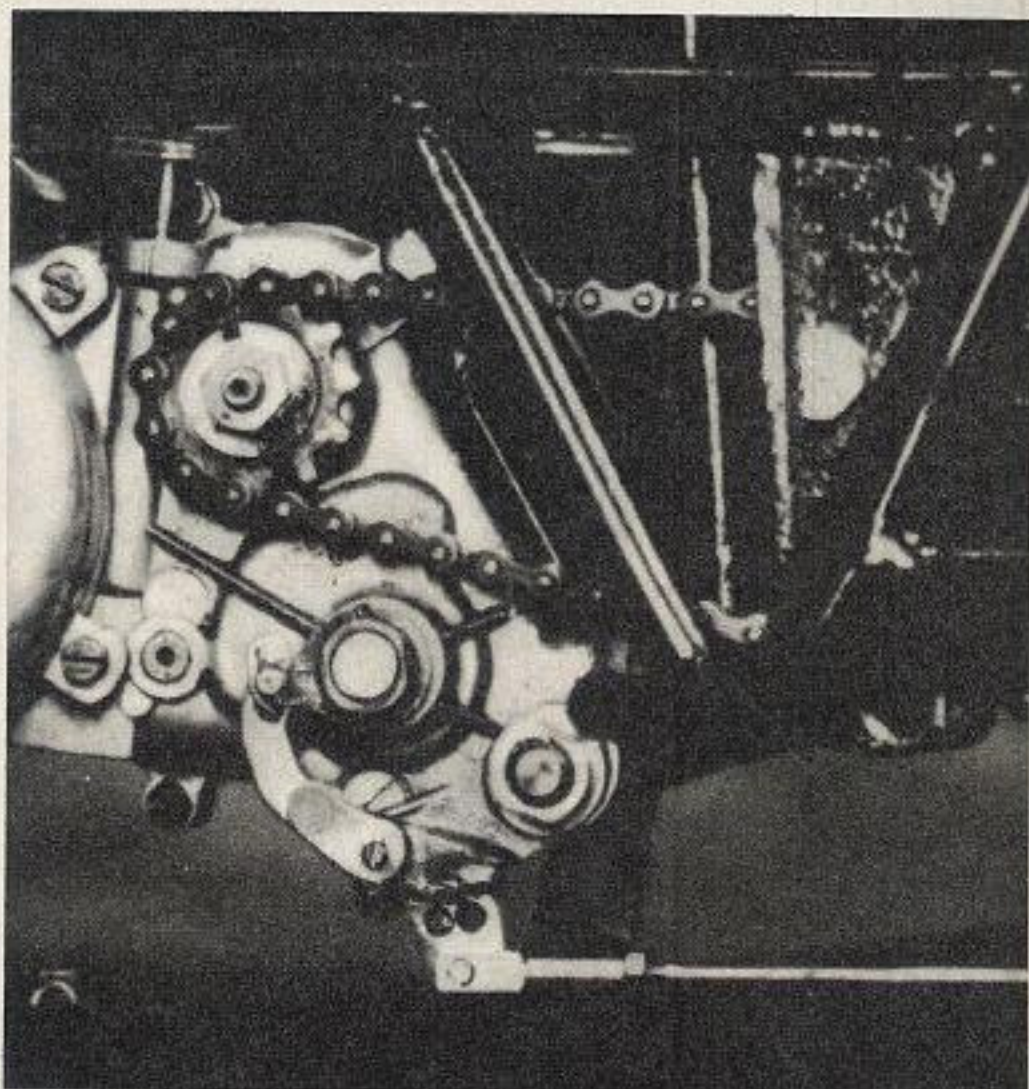
Rodado: llantas de aluminio (Ind. Arg.) 18" x 2" y cubiertas de sección 2,25".

Peso total del vehículo en orden de marcha: 58 kilos con carenado plástico.

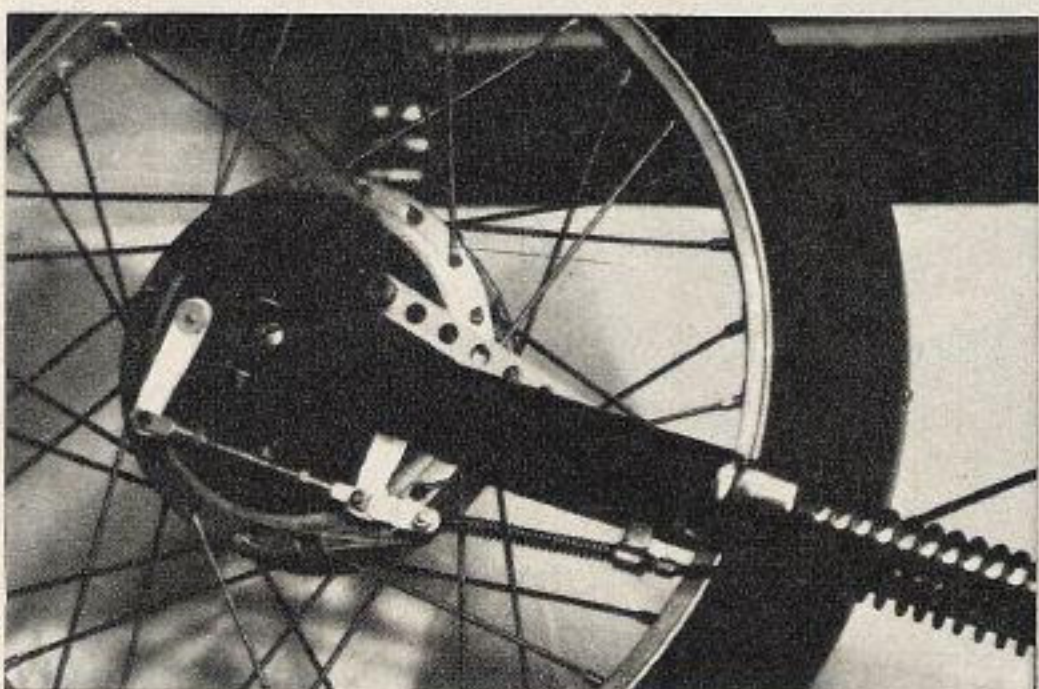
Velocidad declarada por fábrica: 150 km/h.



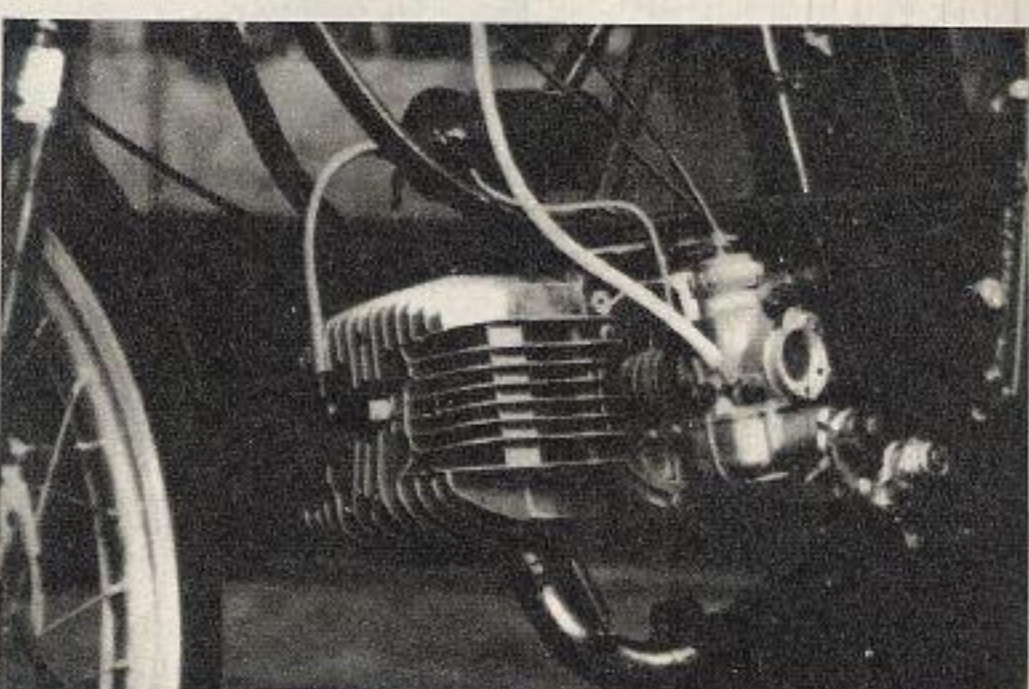
2



3



5



6

Trasformación a sistema de doble leva, realizada sobre una inocente maza delantera de freno proveniente de una Gilera 150 de serie, en la búsqueda de mayor eficiencia en su funcionamiento. Los barrales corresponden también a una horquilla de la marca mencionada, que fueron modificadas y montadas en cabezales de una Mondial (50 cm<sup>3</sup>) para disminuir el área frontal.

La tapa lateral del motor encierra la transmisión primaria (a engranajes) y el embrague, los que son completamente standard, sin elaboración especial alguna, y soportan el incremento del 60% de la potencia sin problemas. En la base del cilindro (cerca del soporte del motor) se puede apreciar la "anulación artesanal" de la entrada de admisión originalmente mecanizada en el cilindro, que corresponde a los que la fábrica vende como parte del equipo potenciador.

Detalles y soluciones del sistema de accionamiento de cambio, triangulación posterior del bastidor y refuerzo en la bancada de apoyo del eje del horquillón oscilante, el piñón de salida de caja (12 dientes) con arandela de frenaje en la tuerca de sujeción, son detalles que muestran por sí solos los cuidados de terminación realizados por Julio Spadachini.

Tapa y cilindro erizados de aletas superdimensionadas a simple vista, que cumplen eficientemente con su tarea de eliminar el exceso de temperatura de trabajo, que es conjurado inicialmente por una camisa cromada y rectificada que soporta estoicamente la tendencia a las deformaciones comunes en los "revolucionados 2 tiempos". La bujía en el centro de la tapa necesita de un capuchón especial a prueba de agua, de medidas especiales, en razón a las medidas de las aletas. Interiormente la tapa presenta el diseño de campana de alto rendimiento en el barrido de los gases.





1

2

1. El más lujoso dentro de los presentados en estas páginas: Chrysler Newport, que entre otras cosas incorpora el techo corredizo.

2. El Dodge Demon (Demonio, para los amigos), nuevo compacto de Chrysler dentro de la gama de coupés tradicionales.

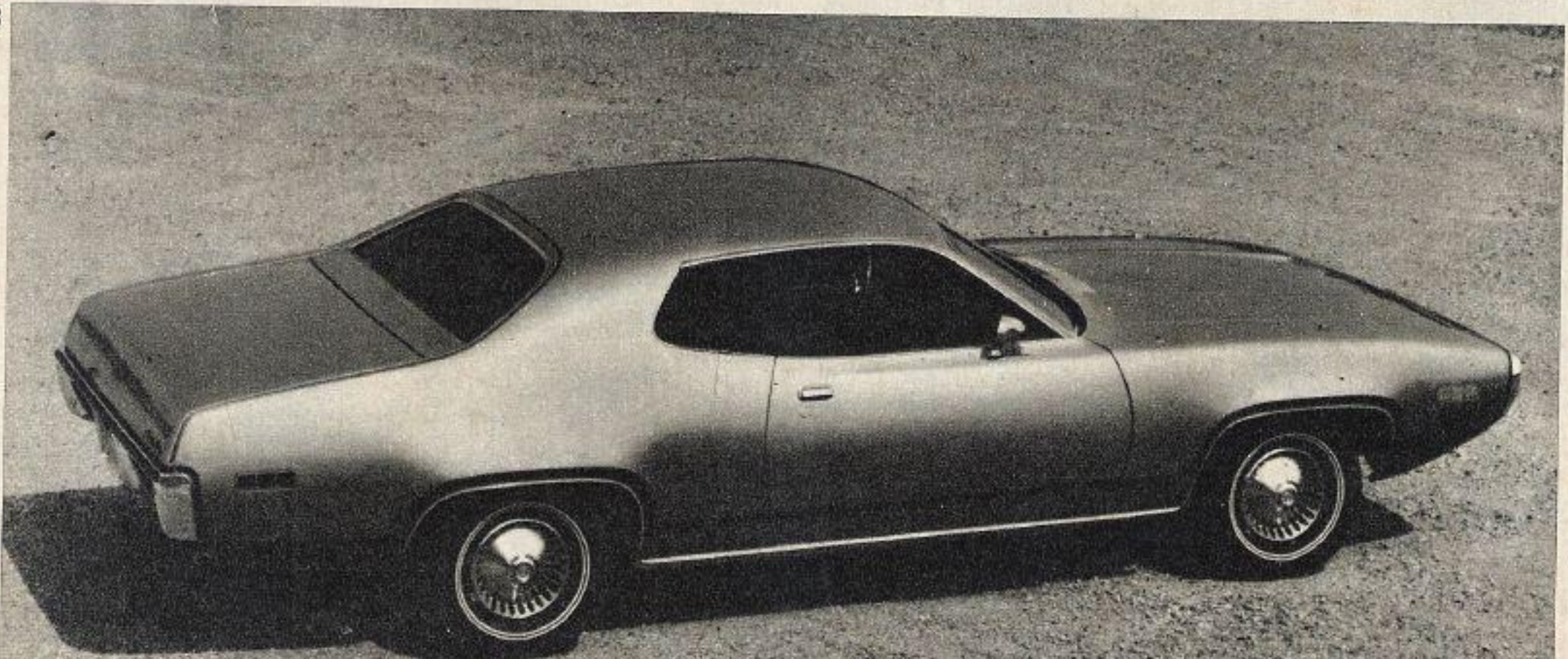
3. No es el acorazado New Jersey, sino el Plymouth Satellite Sport Coupé. Su aspecto blindado lo hace inadecuado para circular por Yocovina.

4. Posiblemente el más reposado de la línea: Dodge Challenger '71.



Acostumbrados a la diversificación de modelos que cada fábrica norteamericana ofrece al iniciarse una nueva temporada, no deberíamos de manera alguna contraer esa expresión consistente en el alzamiento de cejas, apertura desmesurada de ojos y entreabierto boca con las comisuras levemente inclinadas hacia abajo, usualmente utilizada para denotar sorpresa. Pero ocurre, porque Chrysler se ha descolgado en 1971 con nada más y nada menos que 159 modelos diferentes, impulsados por 25 motores

3





# DESFILÉ

**DE** Chrysler lanza este año la mayor variedad de modelos jamás presentada por una misma marca. En la cantidad se incluyen los fabricados en Francia e Inglaterra. Aquí algunos de ellos, con sus características fundamentales

# MODELOS

diferentes y distribuidos en 130 países también diferentes, aunque algunos países son un poco menos diferentes que otros.

Lógicamente, dentro de la ramificación de modelos se comprenden los fabricados por Chrysler en fábricas francesas (Simca) e inglesas (Grupo Rootes). O sea que desde el Imp al Imperial se pueden obtener motores desde 875 cm<sup>3</sup> hasta 7.206 cm<sup>3</sup>, con lo que se aseguran la cobertura de una banda de mercado que abarca casi todas las posibilidades.

Como dato ilustrativo, aparte de la gama mencionada, 72 modelos más se producen en nuestro país, Australia, Brasil, España, Colombia, Filipinas, Perú, Unión Sudafricana y Venezuela.

## NOVEDADES

Para 1971, además de las modificaciones usuales en el caso de cambio de modelos de un año para otro, se destacan las siguientes:

Carrocería totalmente nueva

para los modelos intermedios: Dodge Coronet, Dodge Charger 500 Cupé, Plymouth Satellite sedán y cupé.

Nuevos modelos compactos: Dodge Demon y Plymouth Valiant Cupé.

Nuevo motor V-8 de 5.900 cm<sup>3</sup>, opcional en los modelos Plymouth Fury y Dodge Polara.

Primer sistema de frenos antideslizantes en las cuatro ruedas controlado por un computador que se incorpora en un auto americano (opcional en el Chrysler Imperial).

Modificaciones en el "Cleaner Air System", para hacer más efectivo el control sobre los gases de escape del vehículo.

Grabador estereofónico de tipo cassette con capacidad de grabación directamente de la radio o de un micrófono.

Sistema eléctrico de lavado de los faros, opcional en los modelos Charger, Plymouth Sport Fury y Suburban e Imperial.

Mejoras importantes en la caja de cambios.

Mayor amortiguación de ruidos y vibraciones. →







5. El Plymouth Barracuda. Nótese el agresivo tratamiento de la trompa y la pintura que separa en dos sectores el lateral del auto.

Luz testigo en el tablero de instrumentos que avisa de la existencia de alguna avería en el sistema de frenos en los modelos Fury, Polara e Imperial con frenos a disco.

### CARROCERIAS

A diferencia de la política adoptada para años anteriores, este año las cupés y los sedanes ofrecen dos diseños independientes, cada uno con características propias. Por ejemplo: el Satellite Sport Cupé y el Dodge Charger utilizan un chasis de 2,82 m entre ejes; los sedanes y familiares —Dodge Coronet y Plymouth Satellite— ofrecen una distancia entre ejes diferente a la de los cupés de la misma familia; como si 2,82 m fuera poco, el Plymouth ofrece 2,97 m y el Dodge nada más que 3 m. El tratamiento exterior de la forma conduce a eliminar las turbulencias de contorno a altas velocidades (recordar que en USA las supercarreteras permiten andar fuerte en serio). Factor común en todos los modelos: se han eliminado los ventiletes y las manijas externas de las puertas son empujadas.

### ALGUNOS MODELOS NUEVOS

Por ejemplo, el Dodge Demon. Una cupé tradicional, con 2,74 m entre ejes y varios motores a

elección, desde un seis cilindros de 3,245 cm<sup>3</sup> hasta un V-8 de 5,561 cm<sup>3</sup>. Tiene iguales capot y grilla frontal que el nuevo Dart.

El Dodge Challenger y el Plymouth Barracuda presentan nuevo aspecto tanto de trompa como de cola, con perdón de la palabra. Ambas series se ofrecen en tres series de carrocería, incluyendo los únicos convertibles que producirá Chrysler en 1971. La rejilla empotrada del Challenger está dividida en dos estrechos rectángulos horizontales que simulan tomas de aire; en cambio, el Barracuda ofrece un diseño de trompa consistente en motivos verticales determinados por seis secciones constituidas por barras. En la rejilla se incluyen los faros duales, mientras que las luces de posición y giro aparecen debajo de la grilla.

Ambos modelos pueden ser equipados con paragolpes Elastomeric opcionales de color apropiado, realizados en poliuretano moldeado de alta densidad que asegura mayor protección contra los choques.

En cuanto a los Chrysler, la fábrica asegura mantener la política de ofrecer como equipo normal en sus modelos más lujosos lo que en la mayor parte de los autos se ofrece como "opcionales". El Newport es una muestra de ello, comenzando por la cantidad de mejoras introducidas en el interior y terminando por el techo corredizo tipo Peugeot, novedad casi absoluta en los autos americanos.

### NUEVO MOTOR

El motor V-8 de 5,900 cm<sup>3</sup> fue desarrollado especialmente para acentuar la regularidad de marcha y la potencia a baja velocidad. Tales cualidades se consiguen mediante la sobredimensión de los conductos de admisión y escape, leve reglaje de válvulas y equilibrado de todo el conjunto a partir de las modificaciones introducidas. Se ha reducido el ruido de válvulas corrigiendo el diseño de los botadores hidráulicos. El cigüeñal ha aumentado su dimensión. Los pistones son de cabeza plana con bulones que entran a presión en la biela.

El carburador es doble cuerpo, regulado para cumplir con las normas de control de emisión de gases vigentes en USA.

Las características fundamentales del nuevo motor son las siguientes: Relación de compresión: 8,7:1. Diámetro y carrera: 101,6 x 93 mm. Potencia máxima: 258 HP a 4.400 rpm. Torque máximo: 49,7 mkg a 2.400 rpm (considerar que cualquier SP nacional ofrece el mismo torque a alrededor de 6.000 rpm). Tal disposición favorece la conducción en el tránsito urbano, sin necesidad de contar con una amplia selección de relaciones de caja como en los autos europeos, que ofrecen, contrariamente, a los tradicionales motores de corte americano, torques más bajos a regímenes mucho más elevados.





**Las carreras de autos en la temporada Invernal europea son muy pocas y los escandinavos practican en esta época uno de sus deportes favoritos: carreras sobre hielo**

# CARRERAS SOBRE HIELO

Desde que el hombre es hombre, los coches son coches y las carreras son carreras, los escenarios de las mismas han variado por causa del tiempo, del progreso, del avance de la tecnología, la ciencia y la seguridad del espectáculo. Así es como de los largos Raids a través de miles y miles de kilómetros por zonas casi inexploradas se pasó a los veloces trazados de Grand Prix o a las carreras también largas y por duros caminos como la interminable Londres-Méjico. Pero la evolución fue en todos los órdenes pareja. En determinadas épocas fue el clima quien dictaminó el tipo de deporte que debía practicarse durante esa estación; hoy ya no hay lógica ni clima que se resista al impulso del hombre. Prueba de esto son las carreras de autos sobre hielo que se realizan en Suecia y Noruega durante la temporada invernal en la cual todo se cubre de frío, hielo y nieve. Mientras el resto de los europeos automovilistas huyen con la llegada de las primeras nevadas, los escandinavos recién entonces comienzan a practicar uno de sus deportes favoritos, las "ice racing". En forma muy especial Trond Schea de Oslo, Noruega, y Erik Berger de Suecia; ellos son los campeones de carreras sobre hielo.

La mayor parte de los circuitos se hacen sobre lagos helados donde el hielo llega a tener dos metros de profundidad y la lógica consistencia. Hacer el circuito es fácil. El comisario deportivo junto con los pilotos, trazan un circuito que luego es marcado por topadoras las que forman una especie de pared o banquina de nieve sobre los costados detrás de las cuales se ubica el público. Este tipo de carreras es uno de los de-

portes más populares de Suecia y Noruega, a las cuales llegan a concurrir hasta 30.000 espectadores por carrera.

## GOMAS ESPECIALES

El principal detalle que diferencia estos autos del resto lo constituyen las gomas. Estas están equipadas con púas o clavos para lograr por lo menos un lógico agarre del auto al suelo. Los autos ideales para este tipo de competencias son los que los europeos llaman "Saloon cars" o para nosotros autos standard de fabricación en serie. Es indispensable que sean autos con techo, ya que sería imposible correr con spider, ya que al final de las rectas cuando los autos llegan a levantar 160 kmh, los vientos helados sobre la cara del piloto, imposibilitarían que éste pudiera manejar. Lo importante es lograr que el auto esté siempre bajo el dominio del conductor. Cuando el auto se descontrola o hace un trompo es casi imposible detener su enloquecida carrera.

Dado que los autos no son precarios, todos caminan más o menos igual, lo que hace que un piloto se imponga sobre otro gracias a su habilidad o a la sensibilidad que éste tenga para saber en qué momento se puede acelerar y cuál es el lugar ideal para dar el primer volantazo al auto.

Trond Schea dice: "Si uno hace un trompo en una carrera común, el arrastre de la goma hace que el auto poco a poco se vaya frenando en un roce contra el pavimento, mientras que en las carreras sobre hielo no hay nada que evite que el auto dé vueltas y más vueltas hasta que por fin choque con el muro de nieve, debajo de las topadoras y termine enterrándose

se en él. Es muy común volcar, pero los auxiliares de pista dan vuelta inmediatamente al auto y normalmente nunca ocurren accidentes graves". Erik Berger dice que emplea técnicas de billar para tomar algunas curvas. Toma un punto de referencia en el muro de nieve y a él le apunta, allí golpea contra él y cruza el auto el cual según él toma más velocidad y sale mejor colocado. Tanto Schea como Berger han ganado sus campeonatos en 1970 con sendos Ford Escort twin-cam y ambos tienen más de 40 años.

Como dijimos antes, las gomas son el factor crítico. Estas están hechas especialmente y por lo general son gomas viejas con la banda de rodamiento gastadas. Los clavos se colocan por la parte interior y luego se les protege con una capa superior. El número varía de acuerdo al auto o al circuito. Por lo general las ruedas traseras llevan más cantidad de púas ya que son las que deben afirmar el auto al hielo.

En el caso particular del Escort las ruedas traseras llevan 450 clavos mientras que las delanteras 250.

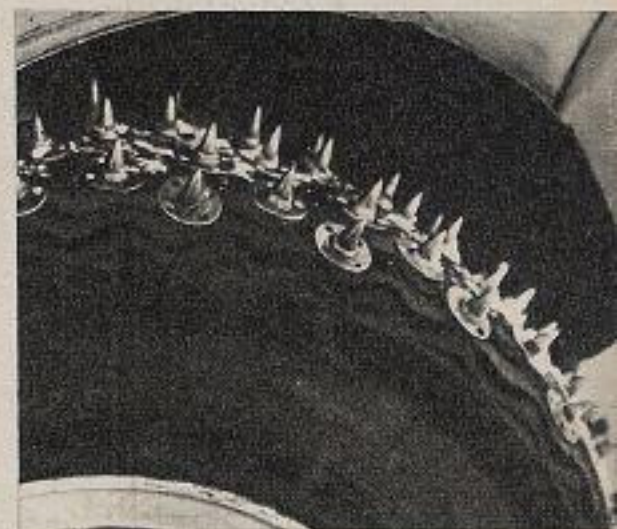
## CARBURADORES PARA HIELO

Claro que no todo puede ser standard. Otro de los problemas que existen es evitar que se congele el combustible y los carburadores. Para lograr esto, ya que las temperaturas suelen llegar a 20° bajo cero, algunos forran de cobre el tubo del radiador y lo siguen hasta envolver el carburador para luego llevarlo de nuevo hacia el radiador, formando de esta manera un excelente sistema de calefacción central.

Los pilotos deben vestir especialmente con buzos antifla-

*El noruego Trond Schea, es uno de los más asiduos ganadores de las carreras sobre hielo. Su Ford Escort es standard como el resto de los autos que sólo sufren modificaciones para combatir las bajas temperaturas.*

*Así son las gomas que deben utilizar para poder afirmarse sobre la resbaladiza capa helada. Los clavos oscilan entre 450 para las ruedas traseras y 250 para las delanteras.*



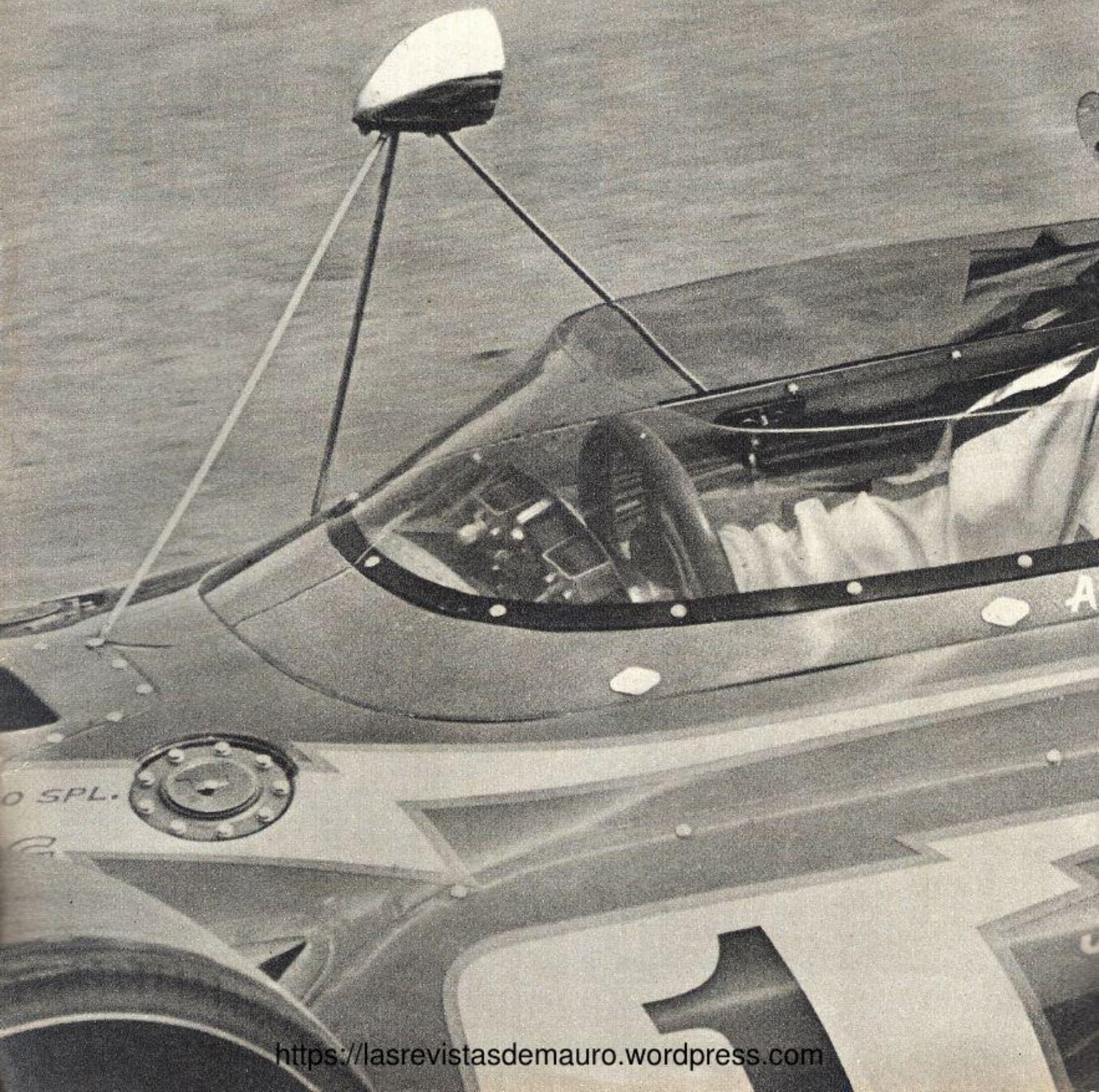
mas forrados en piel y zapatos y guantes especiales para soportar bajas temperaturas a la vez que altas en caso de fuego.

Este tipo de actividad da según la mayoría de los pilotos, una gran sensibilidad y un gran sentido de equilibrio. Hannu Mikkola, ganador de una carrera corrida sobre todo terreno como la Londres-Méjico, es uno de los adictos a este tipo de carreras. Timo Makinen otro de los grandes rallystas, también lo practicó durante mucho tiempo. Y para darnos una idea más aproximada, nuestro conocido Gijs Van Lennep, lo demostró en seco andando siempre de costado como si estuviera patinando.



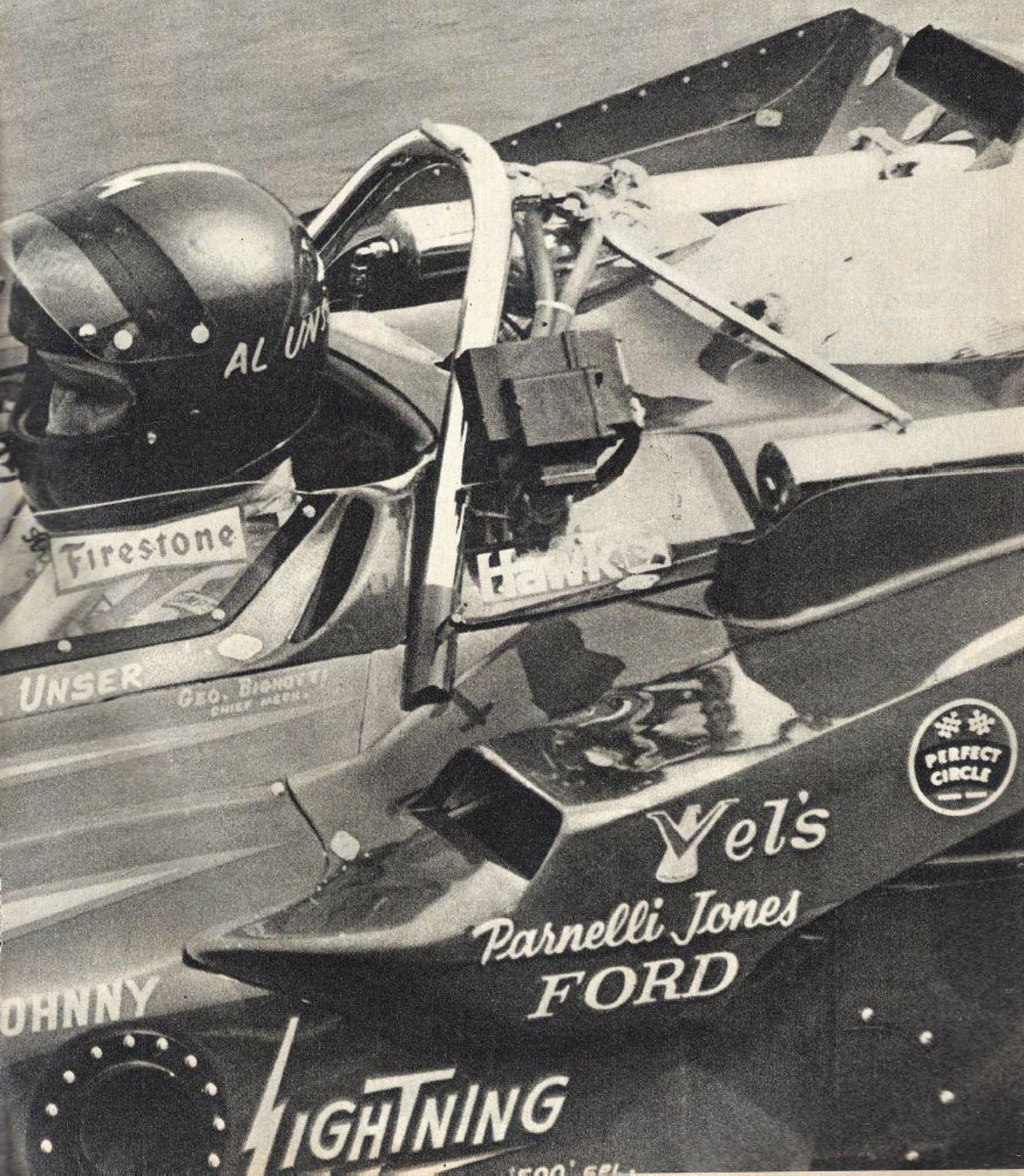
AL UNSER (Colt - Ford)

# **EL DUEÑO DE LA VELOCIDAD**





D



AL UNSER

Firestone

Hankook

UNSER

GEO. BIGNOTT  
CHIEF MECHANIC

Yel's

Parnelli Jones  
FORD

PERFECT  
CIRCLE

DANNY

LIGHTNING

1500 581



**BAPHY. 300**

# la fiebre **RECORD**

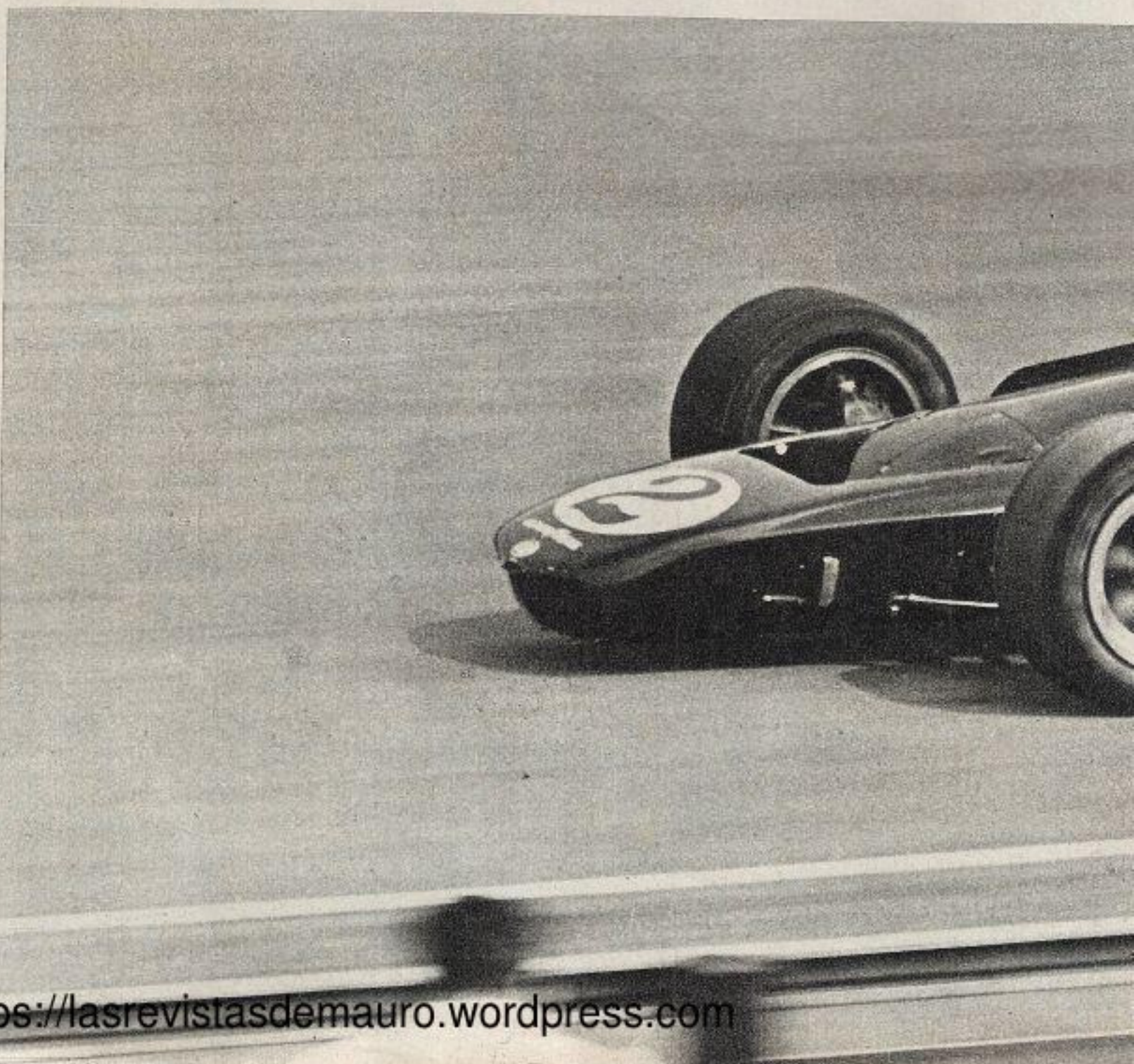
"Hace unos días, Bobby Isaac, que es el campeón de stock-cars de la NASCAR"— porque el USAC tiene un campeonato aparte, cuyo campeón es Roger McCluskey— "marcó un nuevo record mundial de circuito cerrado, en la nueva pista de Talladega, con una vuelta a 324 km/h. Eso equivale práctica-

mente al máximo de velocidad que puede alcanzar un "stocker" en línea recta. El que escucha eso debe pensar que los stock-cars son el espectáculo por excelencia; sin embargo no sabe que el promedio de una carrera en esas superpistas puede llegar a ser cien kilómetros por hora menos veloz. Los autos se fun-

den, hay que parar muy seguido porque tragan nafta y consumen gomas en cantidades enormes, los choques son cosa frecuente y se corre más con luz amarilla que con pista libre. La gran velocidad de un momento no quiere decir nada, no se ganan las carreras con eso sino con la estrategia de boxes y con la suerte

de no chocar o ser chocado, y de no "reventar" el motor".

El que así habla es Cale Yarborough, superestrella de los stock-cars que optó por alejarse de ellos para afiliarse al USAC y correr en monopostos. "Voy a seguir corriendo "stockers" en las carreras en que conviene anotarse por el prestigio y los



Recordman Bobby Unser: El intrépido y su águila voladora llegaron a los 278, pero la gente quería más.



# el

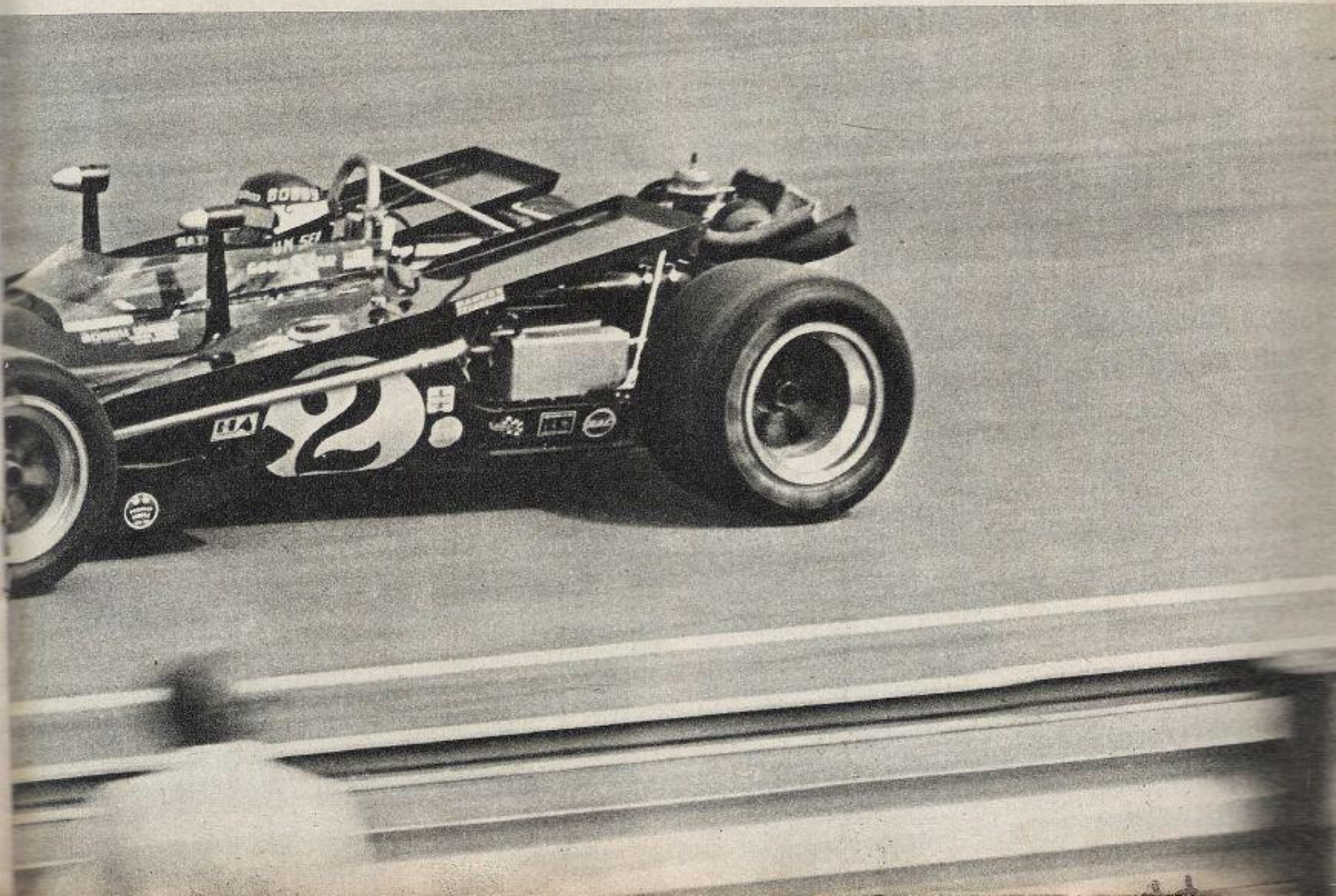
# ORDO

A pesar del éxito que fue la carrera y de las velocidades nunca antes alcanzadas en Rafaela y superiores a Indianápolis por cuatro kilómetros al record oficial de Leonard y por uno al extraoficial de Foyt, la gente en general quedó algo decepcionada. Sin embargo, el logro es de un valor importantísimo, y aunque caiga la marca a favor de Indy este año, es casi seguro que la batalla la ganará Rafaela si los ases del USAC siguen viniendo anualmente. Testimonios y opiniones autorizados así lo indican

por HECTOR BERGANDI

premios, pero mi actividad principal será el campeonato del USAC. He tenido más suerte que otros principiantes al comenzar con un equipo tan fuerte como el de Gene White, con Ruby como compañero. Ya había corrido dos veces en Indianápolis pero no con chasis tan buenos como el de Laycock, que

tengo ahora. Con estos autos me faltan aprender algunas cosas, pero me gusta, porque ésta es una categoría realmente competitiva. Son carreras de alta velocidad pero en las que hay que manejar, no como con los stockers, donde se usan más los músculos que los sesos". Transcribir esta charla no tendría





demasiado objeto si no fuera que vienen a refirmar lo dicho por otros sobre el tema de los superrecords, tema que en Rafaela llegó a convertirse en trauma.

Primero el público esperaba que alguien batiera el record de Indianápolis; luego cuando Bobby Unser lo hizo polvo, la ansiedad, en lugar de aquietarse, pareció ir en aumento en pos de más y más velocidad, como si 278 km/h. fuera una miseria. Era frecuente escuchar, cuando se aventuraban cifras, que los yanquis no iban a venir acá a andar más rápido que allá, y que iban despacio a propósito y cuanta macana más. Sin duda la ambición de records se había transformado en una especie de codicia y la no concreción de lo deseado era un fiasco. La gente quería 450 km. en las curvas y la velocidad del sonido en las rectas, si se permite la exageración. Para andar más rápido que en Indy, por principio hay que andar muy fuerte —vaya la novedad— y luego tienen que darse ciertas condiciones que permitan viajar más fuerte de lo que se logró.

Punto uno, la pista. No hay una persona de toda la delegación que vino a las 300 que no dijera que la pista era maravillosa, segurísima, etc. etc. Pero hay dos peros. Uno, por mejor que esté la pista, no deja de ser nueva para los yonis y aunque en las rectas viajen a fondo, todavía no han encontrado la manera ideal de tirarse en las curvas, ni se han subido al peralte, ni han encontrado una huella ideal. Lloyd Ruby lo confesó así, y según él sus tiempos de curva de 7s3 ó 7s4 los lograba por cortar más cerca y acelerar antes que los demás, pero no porque supiera todavía a ciencia cierta cuál era el mejor dibujo para entrar por una clotoide, doblar en la cabecera y encarar la recta a través de otra clotoide. "Recién en la carrera, pasando coches y viéndonos pasar, tirándonos un poco más por lograr un puesto, puede que descubramos mejores caminos para recorrer mejor las curvas, pero habrá que esperar a la próxima oportunidad para buscar tiempos sin taponos en la pista".

Punto dos, siempre referente a la pista. Los días en que se pudieron bajar los 59s61/100 de Bobby Unser no tuvieron las condiciones climáticas del día del record. Los vientos cruzados eran evidentemente fuertes e incidían en el andar de las má-

quinas, amén de arrastrar un polvillo fino y resbaladizo sobre el asfalto que no permitía un normal agarre de los neumáticos.

"De no haber sido por eso —y suponiendo que el auto de mi hermano no hubiera tenido problemas— la lista de los que bajábamos el minuto con seguridad era: "Rube", Bobby, Mosley, Leonard, Savage y yo" —nos comentaba Al Unser, también consultado sobre el particular— y de mantenerse la proporción de aumento de velocidad y las mismas posiciones, o Lloyd o Bobby hubieran aumentado en tres millas por hora el record de vuelta. De todos modos, nadie puede estar desconforme; al segundo día de conocer la pista ya estábamos en el minuto, y 278 es «pretty fast»."

Indianápolis —la pista, porsu— está enclavada en una zona que se ha ido edificando al punto que ya no hay más campo de donde salga tierra en cantidad como en Raphy, y la pista, al cabo de sesenta y tantos años, ya está parquizada totalmente, y sin embargo a veces se tropieza con el mismo problema. Cómo no comprender que en Rafaela, donde recién se empieza a trabajar a tan alto nivel, no surjan esos inconvenientes. Sería un absurdo criticar ese punto, de ínfima importancia, al lado de todo lo hecho, y menos aún si se piensa que sólo con el paso de los años se llega a la perfección y con el trabajo, que es lo que en Raphy nunca va a faltar. Uno de los que opinó que los records se irían logrando progresivamente, en coincidencia con nosotros, fue Frank Del Roy, el jefe y organizador de la zona de boxes, hombre del USAC desde hace incontables años.

"Mire, hijo. Si la ambición de esta gente es tener la pista más veloz del mundo, que se despidan de la idea. Hay dos o tres en Estados Unidos que son casi círculos peraltados en las que se anda más rápido que acá y que en Indy. Ahora, si quieren ver andar más fuerte que en Indy, lo lograron ahora por escaso margen; pero si se sigue corriendo aquí regularmente verán ampliarse la diferencia en la medida en que los pilotos le vayan tomando la mano, los motores se preparen de acuerdo a las necesidades de la pista y se encuentren fórmulas más efectivas de preparación del auto y de elección de gomas. Con el paso del tiempo esta pista puede llegar a ser, incluso, más veloz que la de Ontario, que es una copia de In-

dy, que se estrenó el año pasado con las curvas bastante más peraltadas y más ancha. Pero no deben olvidar que lo más importante es la seguridad y un buen espectáculo más que la velocidad. Acá lo tienen todo y bien repartido, de modo que no veo el motivo de disconformidad."

Al Clark, de la Firestone, coincidía en que las gomas eran un factor de peso: "Nos llevaron muestras del asfalto, nos informaron de la temperatura ambiente y del piso; en fin, nos dieron todos los datos necesarios para traer las gomas más perfectas posibles. Y tanto nosotros como los de Goodyear nos encontramos con que la temperatura era totalmente diferente de lo que nos habían dicho. Después nos aclararon que era un fenómeno inesperado, pero no hubo más remedio que correr con las que habíamos traído". Clark calcula que con gomas apropiadas se hubieran ganado no menos de tres millas más por hora.

Por último, Henry Banks concluye, retrotrayéndonos a lo dicho por Yarborough al principio, que: "Lo que interesa es que la competencia sea pareja, reñida, espectacular, entretenida. Que la velocidad sea fruto de la lucha entre buenos pilotos que corren máquinas parejas, y no una búsqueda insensata de records en práctica o clasificación que después no tengan nada que ver con la velocidad de la carrera. Cuando se corre en pistas de alta velocidad como en Daytona o Talladega, al principio la marcha es un tren de autos, paragolpe con paragolpe, porque viajando así es la única manera de no separarse, y gana al que no se se le rompe nada y llega al final, luego de interminables paradas a cambiar gomas que gastan los pesos excesivos de las máquinas. Todo esto si no se produce un accidente que por lo general es múltiple. Rafaela es un descubrimiento para el USAC, porque es segurísima para correr buenas carreras a altas velocidades, y siempre dije que terminará siendo la más veloz del campeonato del USAC. ¿Para qué más velocidad en este tipo de máquinas.

Los rafaélinos tendrán que acostumbrarse a este criterio y no ilusionarse más con velocidades astronómicas. Desde 1962 en que Parnelli Jones descubrió "La" huella de Indianápolis hasta la actualidad las cifras han subido mucho. Parnelli fue el primero que en ese año batió la

insuperable barrera de las millas por hora (240 y fracción) y ahora el record extraoficial de la pista lo tiene A. J. Foyt con el bando gomas para Goodyear con una cifra de 277 plus. Treinta y siete kilómetros más por hora en nueve años, logrados por un hombre de la misma generación o anterior a la de Parnelli, una pista que le es muy famil-





# RAPHY: 300 la fiebre del RECORD

—ganó tres veces—, pista cuyos pilotos llevan sesenta años de pasarse la precisa unos a otros para hacer las cosas cada vez mejor. Esta comparación impresionante con los 278 logrados por Unser dos días después de conocer la pista, no sólo habla a gritos de lo veloz que es Raphy, sino que da una idea de lo mucho más veloz que puede llegar

a ser si los monopostos del USAC siguen viniendo. Eso, sin contar que no hay en la actualidad una pista donde se mantenga tan alto promedio de carrera gracias a la seguridad que ofrece la pista. El promedio de la primera serie arañó los 270, y el de la segunda se vino abajo sólo por el accidente de Warren, pero en la pista se an-



daba siempre al mismo ritmo y sin que nadie especulara, todo el tiempo a la remanija.

Los promedios vendrán poco a poco, y los rafaelinos tendrán un motivo de orgullo muy grande si se cumplen algunas profecías de las ya citadas; pero para eso será cuestión de esperar y reconocer que lo que se ha hecho ya es muchísimo. ▶

◀ Confederado Cale Yarborough. El ciclón de Timmons ville deja los stockcars por los monopostos del USAC. Prefiere la lucha segura y pareja a la supervelocidad inútil.



◀ Capo Henry Banks: "Que la velocidad sea un fruto de la lucha y no una búsqueda insensata".



◀ Simpaticone Frank Del Roy: "Acá lo tienen todo y bien repartido. No veo el motivo de la disconformidad".

A la izquierda: Zorro viejo Lloyd Ruby. Mejor tiempo de clasificación por debajo del record. "Mucho viento, mucha tierra."



# CAMBIAR LA MENTALIDAD

Perduran en el ámbito local los ecos de la temporada off-shore. Se piensa ya en el año que viene.

La mayoría de los argentinos que intervinieron en las pruebas opinan sobre cómo debe encararse la labor en 1971. ¿Un dentro-fuera nacional es la solución?



Arriba, izquierda: Fernando Barbot, tercero en la Buenos Aires-Punta del Este. "El esfuerzo económico es grande, individualmente se hace difícil soportarlo, pero la satisfacción de llegar compensa la mayor parte."

Arriba, centro: Jorge Darío Vago: "Los argentinos no estamos hechos para correr y no ganar; hay que apuntar a lo más alto, hay que hacer un 'monstruo' o conseguir formar parte de un equipo que lo posea".

Santiago Gastón Breton a bordo de su Delta Marine Tigre: "Hacer embarcaciones off-shore, aunque sean modestas frente a otras, pero verdaderas off-shore que salgan al río aun cuando haya «olitas»".



La Semillita, de Barbot, fue la primera lancha argentina que logró puntos en el mundial off-shore.

Arriba, derecha: Jorge Regnicoli: "Se corre por dos causas: porque a uno le gusta como deporte o porque le conviene comercialmente. A mí me encanta correr y lo hago por gusto, pero es demasiado el tiempo que hay que dedicar del astillero para este tipo de carreras. Por ahora nos abstenemos".

Nos fue imposible reunir a todos los argentinos que intervinieron en la temporada off-shore, pero hablamos con algunos de ellos y a continuación van las conclusiones a que llegaron.

Hugo Tedín, que acompañó a Juan Fernández en el "Circuito Río de la Plata" y a William Wishnick en la Buenos Aires-Punta del Este, es concluyente: "Si hubiera alguna posibilidad de conseguir motores dentro-fuera de borda, lo más razonable sería hacerse una embarcación de 33 pies, con la que estaríamos en condiciones de hacer frente a los extranjeros. Pero no seamos ilusos, esos motores no entran al país. Por eso, y con los pies sobre la tierra, creo que nuestra meta en un plazo inmediato debe ser una lancha tipo la Boar Hog, es decir, un 26 pies, con dos o tres fuera de borda, que puede andar en los 100 ó 105 km/h. No nos olvidemos que el límite superior de la clase OP2 son los 30 pies, de forma tal que dicha embarcación sería ganadora en su categoría. Pero aun sin llegar a los 30 pies creo que no debe ni siquiera experimentarse con esloras inferiores a los 26 pies y con V bien profunda. Yo he visto el comportamiento de la Boar Hog y es muy bueno; y todavía puede mejorarse. Por ejemplo es un inconveniente que posea los tres tanques de combustible en popa y a proa ni siquiera un pequeño tanque de balanceo. En cuanto al uso de los catamaranes, no lo creo apropiado. No vamos aquí a hacer una apología de la sustentación por aire, pero para que la misma trabaje efectivamente se precisan condiciones de "río planchado", y el río de la Plata nunca está chato. Si queremos que el año que viene no nos pase lo que éste, debemos organizar y correr carreras off-shore durante el invierno. Y si no son verdaderas off-shore, hacer algo parecido. Por ejemplo, correr a San Juan, La Plata, es decir, a vista de costa si se quiere, ir tomando poco a poco conocimientos sobre lo que es andar «río afuera». Reservamos esas carreras para lanchas grandes y así educamos a los pilotos en carreras de mar".

Jorge Darío Vago acompañó a Ballestrieri, luego trajo de Punta del Este la Black Tornado y después la Boar Hog. Con esta última, desde Montevideo, trató





por NICOLAS GELORMINI

de batir el record que Lorenzino posee en 2h 12m. No lo logró porque desgraciadamente le tocó, el día del intento (martes 26 de enero), un regío temporal. Sin embargo, es quizá el argentino que acredita la mayor experiencia con las lanchas foráneas y opina así: "Creo que debemos apuntar arriba, a lo mejor. No puede compararse nunca el andar de la Black Tornado con el de la Boar Hog, la diferencia es sideral. Por ello creo que, o aparece una persona de fuertes recursos económicos que haga frente a los gastos de una «lancha monstruo», o debe buscarse otro sistema que permita a algún piloto argentino entrar a formar parte de un equipo como el Tornado. Creo que el espíritu argentino no es para correr y no ganar; por eso hay que apuntar a algo que permita obtener el primer puesto. Por otra parte, si esperamos que ellos vengan cada año para copiar lo que hicieron, siempre estaremos detrás; debemos usar su experiencia, sus ideas, pero no condenarnos a estar siempre rezagados. Mi opinión personal es que no debe tentarse absolutamente nada por debajo de los 8,50 metros como mínimo. Pero sí debe hacerse algo concreto a fin que el año que viene podamos mostrarnos a ellos, que vean manejar a nuestros pilotos; ni más ni menos que lo que se hace en automovilismo, en que mediante acertadas negociaciones se consigue que corredores locales piloten automóviles extranjeros y de primera línea".

Alejandro Carlos Bordiga, piloto, diseñador y constructor, vivió de cerca el off-shore. "Analizando a fondo, el primer mal radica en que en Buenos Aires nadie sale al río, todos navegan por el Delta. Aun cuando se organizan carreras se oye decir «no, por allí no hagamos el circuito porque siempre hay marejada»; y terminamos corriendo en condiciones de lago. Por eso psicológicamente los corredores no están adaptados al río abierto. Como lógica consecuencia, los diseñadores buscan líneas de alta velocidad y no de "fuerza", es decir, líneas que se aguanten una buena rosca. En cuanto al tipo de lancha a que debemos tender ahora, no creo que convenga una tipo monstruo; después de todo, ¿qué se hace con una sola lancha de ese tipo?

Pienso que debe procederse «tipo Fangio»: subir toda la escalera peldaño por peldaño sin saltarse ninguno. Supongamos que se consigue una lancha de las grandes, ¿quién la maneja? Eso se soluciona empezando por hacer algo menor y que los pilotos se vayan probando y fogueando. Que surja un buen «off-shorista». También creo que debe buscarse la propulsión con motores nacionales. En off-shore los motores internos ya no van más, son obsoletos para ello. Debe armarse un dentro-fuera de borda argentino, motor y pata, de forma tal que haya un total apoyo técnico cercano. Olvidarse de los motores extranjeros, que son caros y cuyos repuestos son difíciles de obtener; ir a una real mecánica nacional. Interesar a alguna fábrica de motores para obtener su apoyo. Resulta paradójico que Tedín, Vago y Barbot, los tres argentinos que intervinieron en la Buenos Aires-Punta del Este, no sean de extracción motonáutica; es la mejor demostración de que, motonáuticamente, no estamos preparados todavía. La ventaja nuestra es que ahora sabemos cómo debemos hacerlo".

Fernando Barbot, conocido rallyista, abandonó en la primera regata y en la segunda se clasificó tercero, siendo el único argentino en llegar. Horas después de llegado a Punta del Este opinaba así: "El año pasado nos sucedió de todo y no pudimos terminar ninguna carrera; este año no le pasó nada al motor, las cosas no se nos rompieron y la lancha anduvo, bien. Pero económicamente es un esfuerzo demasiado grande para un particular; no sólo por la inversión sino por las pocas carreras que hay, por lo que el costo de participación en cada una se acrecienta. Además, hay que correr parado, y eso nos lleva a revisar los diseños off-shore que han elaborado los astilleros argentinos. También, hay que ir a motores más potentes, y creo que fundamentalmente nacionales, para evitar los problemas (cuando no las prohibiciones) de importación y los consiguientes dolores de cabeza con repuestos. En la organización de carreras off-shore durante el año se verá la inquietud del Yacht Club Argentino por apoyar este deporte, y en la presencia y actuación de los pilotos argentinos si hemos

verdaderamente aprendido algo. Pero va a tener que plantearse un trabajo de equipo; individualmente se hace pesado sobrellevar los costos".

Pedro Soriano construyó un catamarán, pero no llegó a correr. Rompió su motor poco antes de la carrera: "Igual aprendí mucho; es como si hubiera pasado de primero a sexto año. Para mí el principal secreto estriba en el motor y su preparación; para el año que viene voy a tener 3 motores listos y alineados uno al lado del otro; no puede uno jugarse todo a un solo motor, ya que al menor inconveniente queda afuera. Veán, si no, lo que le pasó a Wishnick: fisura de block en un motor que tenía toda la «precisa». No, ni un motor menos de tres. En cuanto al casco, creo en mi Don Pedro, como creen los que me apoyaron (Pennsylv, pistones Syllicum, Comisión de Concesionarios Ford, Garrido). Y no va a dormir bajo techo, lo voy a correr seguido. Ya sé que Gerardo Lorenzino rompió su túnel, pero el de mi catamarán es más profundo y tengo la ventaja de correr, si así lo deseo, en la posición de parado. A esto le dan mucha importancia los extranjeros, y lo mejor es hacerles caso".

Santiago Gastón Breton, piloto y diseñador de la Tigre (una de las cuales es la Semillita de Barbot), estuvo durante siete horas en el río sobre su lancha off-shore. Según cuenta él mismo: "Bajé un poco golpeado, es verdad, pero enteros tanto yo como la lancha, y con la satisfacción de haber demostrado que ambos estábamos en condiciones de correr río afuera. Y ya que hablamos de eso, digamos que opino que los pilotos de lago se demuestran corriendo en lagos y los de off-shore corriendo afuera; no dejando de correr por el tiempo ni porque no hay público; hay que enfrentar las olas solo y sin compañía, pero haciendo verdadero off-shore. Lo que me llamó la atención es la ausencia de los que llamaríamos los grandes astilleros; es decir, quienes podían hacer el esfuerzo de presentar lanchas no lo hicieron. Los que fuimos lo hicimos en forma individual, y creo que todos, como yo, lo hicimos por defender los colores argentinos. Elogio sin retaceos a Barbot, que cumplió una labor tan destacada, digno premio pa-

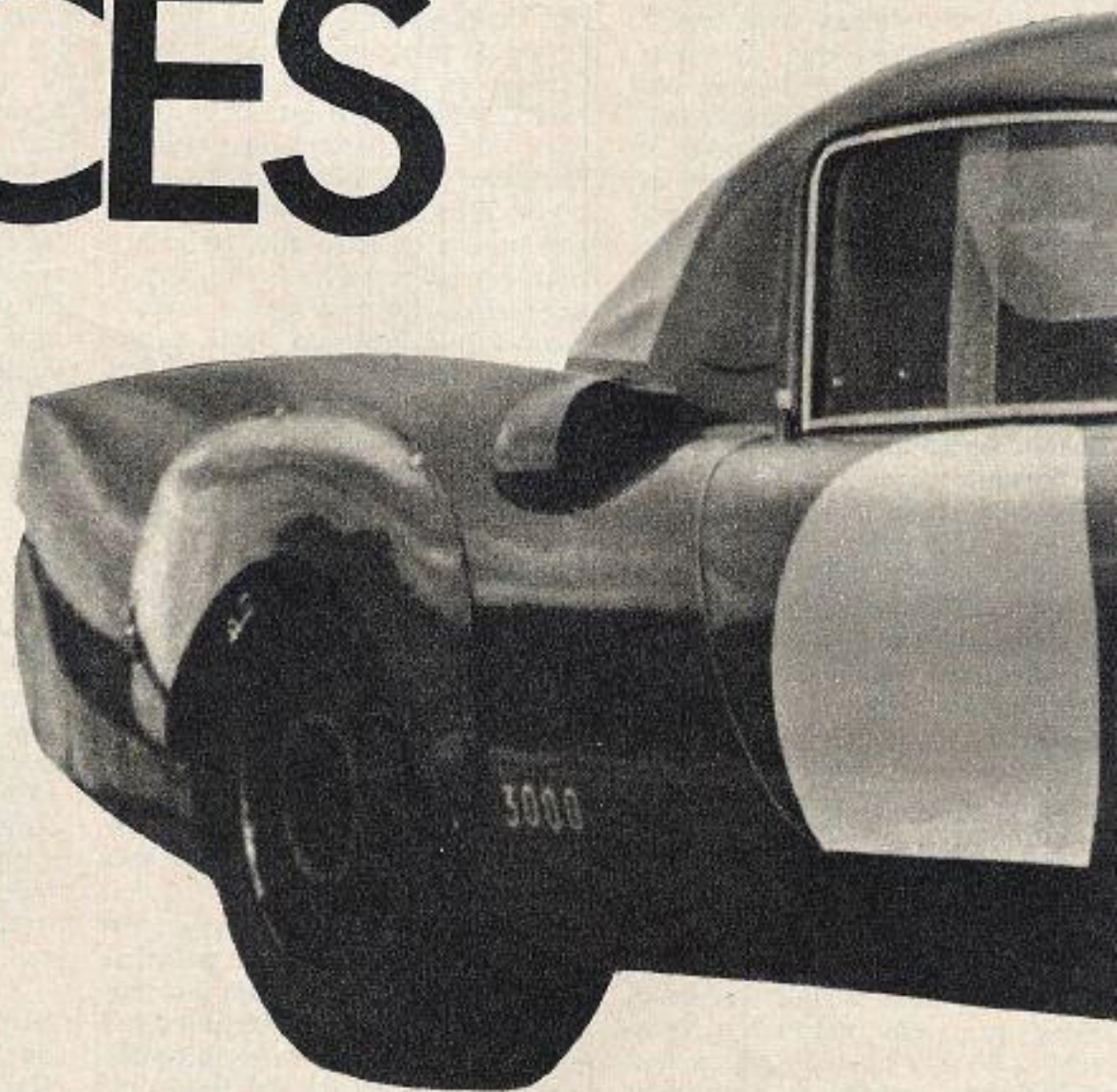
ra un excelente piloto. En mi caso, estoy satisfecho; a pesar de no haberme clasificado, todo el mundo me felicita y elogia el andar de mi lancha. Para el futuro, para facilitar la participación de argentinos, creo que el gobierno tendría que dar facilidades para importar los motores a los que corren off-shore; de esa forma obviamos los problemas actuales de déficit de motores y luchas por la importación. Otra solución sería el estímulo de alguna forma para la participación con equipos netamente nacionales; ya sea para los que larguen o se clasifiquen con cascos y motores argentinos. La posibilidad de ir a una lancha de mayor eslora que la mía depende exclusivamente de la potencia disponible. Que podamos construir lanchas monstruos aquí es posible, pero primero hay que demostrar que tenemos mentalidad off-shore: algunos no se animan a correr porque el tiempo está malo y quieren ganarle a Ballestrieri...".

Jorge Regnicoli, diseñador, constructor y piloto. No intervino en la carrera en sí, pero formó parte de la Comisión Técnica y estuvo muy cerca de las lanchas y corredores extranjeros. "Creo que lo primero que hay que hacer es agradecer al Yacht Club Argentino y a los corredores extranjeros la absoluta libertad con que nos dejaron ver sus embarcaciones. Y nos sirvió, aprendimos mucho. En diseño y detalles. Un ejemplo es la sujeción que se hace de los tanques de nafta, los que luego de ser afirmados con perfiles quedan sumergidos por debajo y al costado en poliuretano expandido. Como terminación y prolijidad están en un término bastante normal; la Momma Maritime, el año pasado, sí que era algo increíble. Mi opinión es que tirarse a una off-shore tipo monstruo es algo que no es comercial por el momento, no hay forma de compensar costos. Veamos. Tomemos una lancha de la categoría OP 2 (hasta 30 pies), el casco de plástico debe andar en unos dos millones y medio, otro tanto dos fuera de borda apropiados, alistamiento, puesta a punto, etc. Se va mucho dinero. Pero que queda mucho de positivo de esta temporada es innegable. Hemos aprendido cuál debe ser nuestra meta; no tenemos por qué alcanzarla rápido, tampoco Wishnick o Ballestrieri llegaron adonde están en un día. Y nos abre los ojos a los esfuerzos que soporta un casco enfrentando a la marejada del río de la Plata, donde muchos de los cruceros que andan por el Delta se «descuajeringarían» con la primera ola fuerte. En una palabra: el libro en que hemos estudiado esta lección de off-shore es de primera, todo está en que sepamos aprovecharlo".



# AMADEO GORDINI EL ARTESANO ITALIANO FRANCESES

por JORGE A. AUGÉ BACQUE



Roberto "Bitito" Mieres supo sentarse en un Simca Gordini y conducirlo con su habilidad ya legendaria.

El motor Gordini V-8 tres litros construido por Gordini para el prototipo Alpine. Un gran proyecto, con muchas esperanzas, pero que nunca consiguió el triunfo.





# LO-



## Nacido en Boloña, Amadeo Gordini se afincó en París, a principios de su carrera de artesano de los fierros. 72 años y una obra que continúa

En pleno París —boulevard Victor—, el famoso Amadeo Gordini reposó en el atelier que le diera fama. En pocos días sus motores, sus autos, sus planos atravesarán París para instalarse en Viry Chatillon, un suburbio parisiense cuyo nombre surge de la célebre puerta por donde entraron a París los Tres Mosqueteros en su vuelta triunfal de Inglaterra, luego de defender el honor de Ana de Austria en su "affaire" con el duque de Buckingham.

Pero a Amadeo Gordini —72 años, nacido el 23 de junio de 1899 en Bazzano di Bologna, Italia— no le interesa remontarse a la epopeya de Alejandro Dumas, desarrollada prácticamente a los pies de su nueva instalación. Prefiere hablar de fierros, de sus autos, de sus motores y

de las carreras en que sus "azul Francia" tuvieron la satisfacción de ver la bandera a cuadros y recibir los honores del triunfo.

En sus evocaciones Gordini gusta de rememorar las épocas en que supo descubrir a hombres como Jean Pierre Wimille o Raymond Sommer; que tuvo confianza en el novato Juan Manuel Fangio, o que "inventó" a Maurice Trintignant, Robert Manzon, Jean Behra y André Simon.

Al igual que sus colegas Enzo Ferrari y Colin Chapman, Amadeo Gordini supo comenzar su

carrera participando en competencias con su propio auto; pero nunca dejó el taller —a diferencia de sus colegas— ni abandonó la sana costumbre de engrasarse las manos tratando de ayudar a sus mecánicos. Porque, pese a que Gordini se ha convertido en un empresario, nunca ha dejado de ser el autodidacto, el enamorado de la mecánica, el lírico...

Gordini nació como un gran "transformador" y nunca abandonó esa condición. El motor, dice, le interesa por el ruido que hace, porque, como buen emiliano, Amadeo Gordini es además ferviente admirador de la lírica y suele despuntar el vicio entonando alguna aria mientras trabaja.

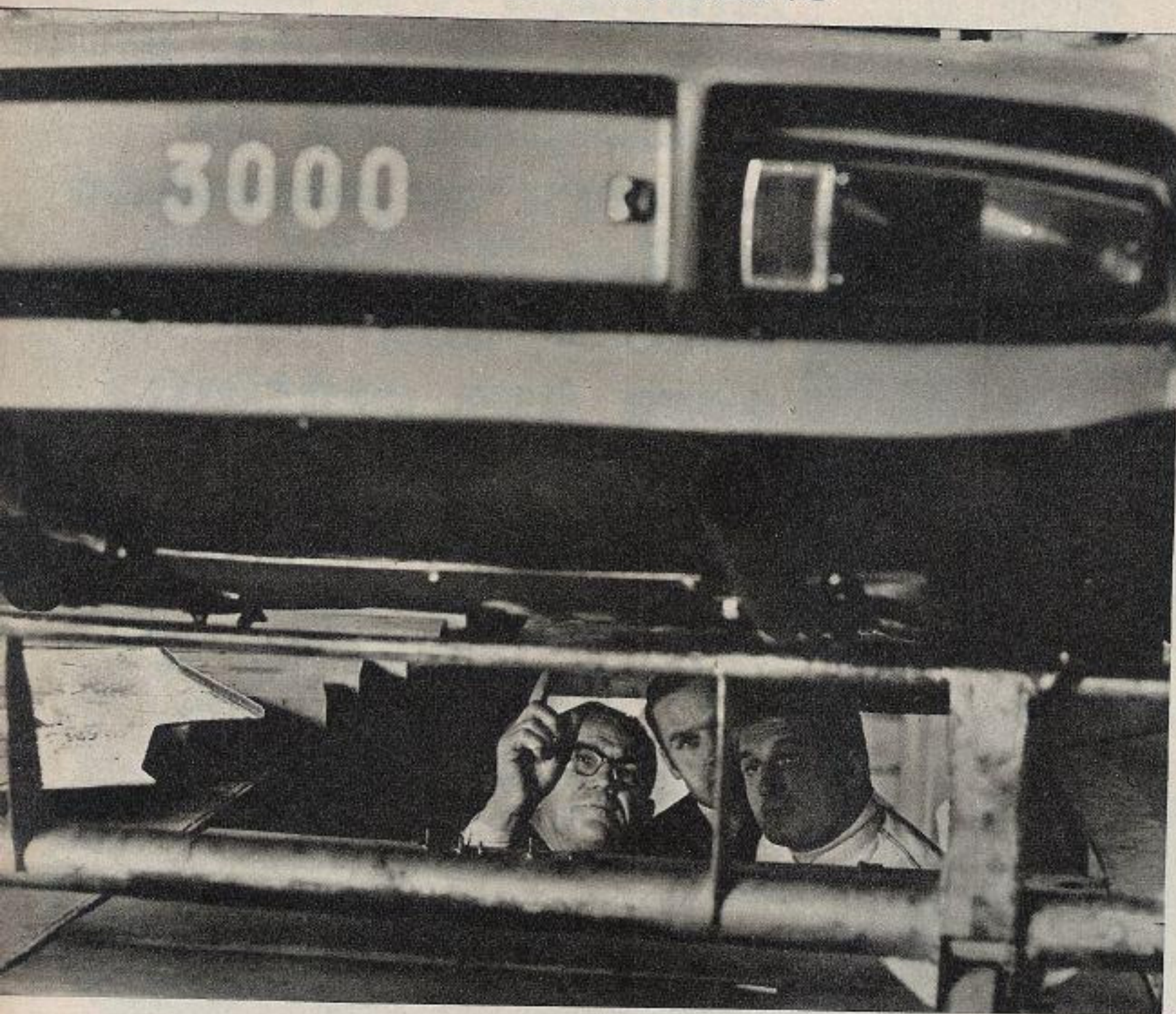
Sus primeros contactos con los autos de carrera fueron cuando tenía 8 años y su padre lo llevó a presenciar el paso del "Giro dell'Emilia", carrera muy importante por esa época. A los diez años ingresa en su primer trabajo rentado: aprendiz en una oficina en Boloña. A los 21 años construye su primer auto utilizando un chasis Isotta-Fraschini

y un motor Bianchi. Pero el Gordini "preparador de autor de carrera" no se "destapa" hasta terminar la guerra, cuando pasa al servicio del ingeniero Moschini di Mantova, un rico industrial y terrateniente fanático del automovilismo deportivo. Su primer auto —construido por encargo del ingeniero Moschini— es nada menos que para Tazio Nuvolari —que lo utilizará para correr y para batir records—. Se trata de un chasis Scat y un motor Hispano Suiza de 180 HP preparado por Gordini.

Su entrada al mundo del automovilismo francés es casi casual. Con un grupo de amigos viaja un buen día a París en tren de turismo. En París conoce a Duval y Cattaneo, representante para Francia de Isotta-Fraschini, quienes le ofrecen un trabajo debido al gran conoci-



# AMADEO GORDINI



Arriba: Amadeo Gordini y directivos de Alpine chequean el Alpine 3000 pocos días antes de correr en Le Mans, donde fue la gran esperanza.

Derecha: Luego del Dauphine "tocado" por Amadeo Gordini, fue el monoposto Simca-Gordini el auto más exitoso del preparador italo-francés.



miento que Gordini tenía de esa marca.

Entre 1926 y 1927 se independiza e instala un taller en Suresnes, en la periferia de París, cerca de las oficinas de la Talbot. Gordini comenzó a trabajar con unidades de serie, a las cuales las transformaba en versiones "picantes". Amilcar, Bugatti, Peugeot y otras fueron las marcas que supieron de los inventos de don Amadeo.

En 1929 resurge en Gordini el ansia de pilotear un auto de carrera. Con un auto construido por él mismo participa en la carrera Paris-Niza, y es descalificado.

Se convierte en concesionario de Fiat y conoce a Pigozzi, que poco después sería el fundador de Simca y le ofreció —en 1934— la dirección de la División Carreras.

El debut de la Simca-Gordini se produce en el GP Bol d'Or. La nueva máquina sorprende a todo el mundo al batir a los MG, Amilcar y Salmson. A esa victoria las siguen otras no menos trascendentes: 24 Horas de Spa, Reims, Argelia...

Tres años después, un Simca-Gordini está primero en el Índice de Performance de las 24 Horas de Le Mans. Terminada la Segunda Guerra Mundial, Gordini se traslada a su taller de boulevard Victor, y del nuevo contrato con Simca nacen las primeras "barchettas" que Wimille y Sommer condujeron a la victoria innumerable cantidad de veces. En 1944 Gordini construye un monoplaça de 1.100 cm<sup>3</sup> que él mismo conduce y lleva al triunfo en el GP de Marsella.

La colaboración con Simca terminó en 1951, cuando Simca se convirtió en una fábrica con 300 unidades diarias de producción y cuando Pigozzi invita a Gordini a formar parte del staff de la planta. Gordini se niega y comienza a desarrollar un motor de 6 cilindros y 2.000 cm<sup>3</sup>. Entre 1952 y 1953 Gordini se erige en uno de los más serios rivales de Ferrari en las pistas. Cabe recordar en esta época los triunfos de Manzon en Silverstone, Behra en Aix-Les-Bains y Reims, y Trintignant en Chimat y Buenos Aires.

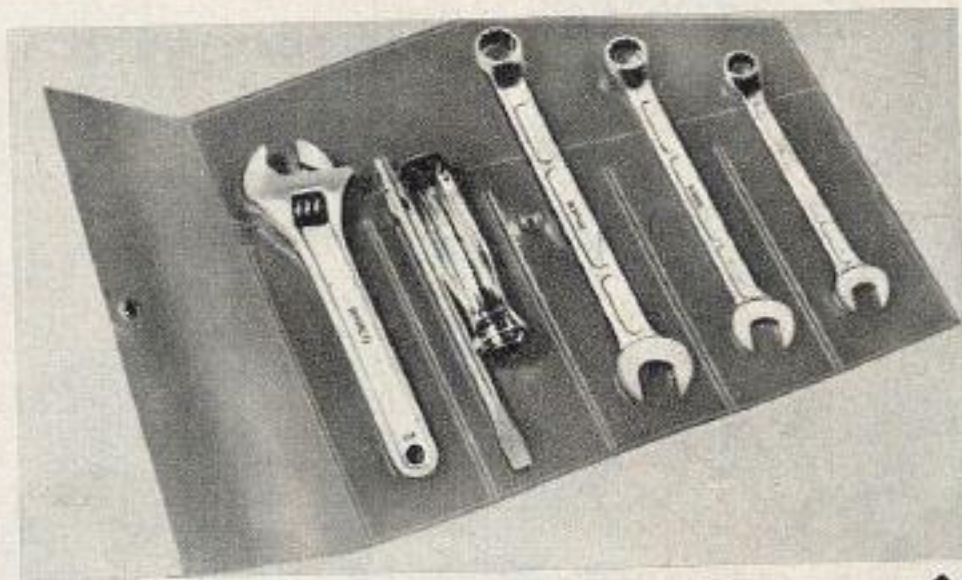
En 1953 Gordini es nombrado "Caballero de la Legión de Honor". Sin embargo, las carreras de autos han infligido un duro golpe a Gordini, quien ve poco a poco derrumbado su pequeño imperio deportivo. Pero Renault concurre en su ayuda en 1956 y comparte con Gordini el éxito de sus modelos de serie con prestaciones deportivas.

De la producción surgida del tablero de Amadeo Gordini se destacan tres motores especiales: el 4 cilindros 1.100 cm<sup>3</sup>; un 6 cilindros de 2.000 cm<sup>3</sup> y un 8 cilindros de 2.500 cm<sup>3</sup>. También colaboró Gordini con la realización del Cisitalia 1100, de tanto éxito en Europa.

Gordini, un artesano, un lírico, un auténtico entusiasta del automovilismo, ha transitado por todos los escalones de la técnica, del diseño y de las pistas. Y su obra no ha terminado, aún sus planos están llenos de ideas.



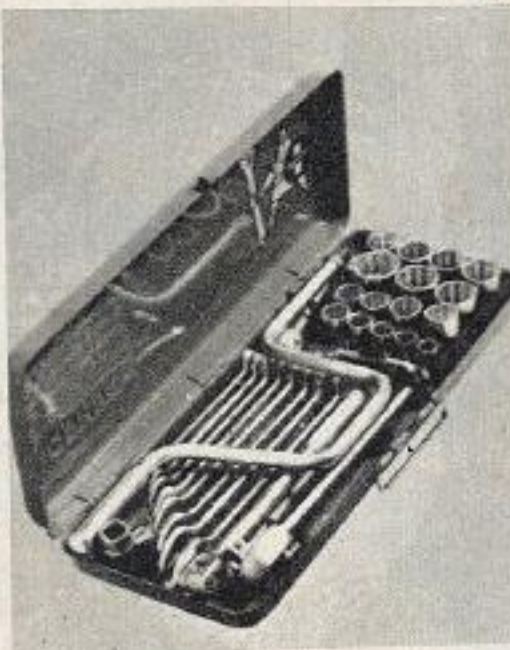
# la vidriera de corsa



Juegos de llaves BAHCO, para mecánica de emergencia, \$ 37,50. En ferreterías y agentes Bahco autorizados.

Cronógrafo Universal-Geneve, suizo, modelo "Tri-Compax", ideal para automovilismo deportivo. En agencias autorizadas.

Cronógrafo Universal-Geneve, suizo, modelo "Space-Compax", especial para buceo o caza submarina y deportes náuticos en general. En agencias autorizadas.



Juegos de llaves BAHCO para talleres mecánicos. Muy completos. En ferreterías y agentes Bahco autorizados.



Juegos de llaves BAHCO para distintos tipos de automóviles, líneas europea y americana, \$ 37,50. En ferreterías y agentes Bahco autorizados.

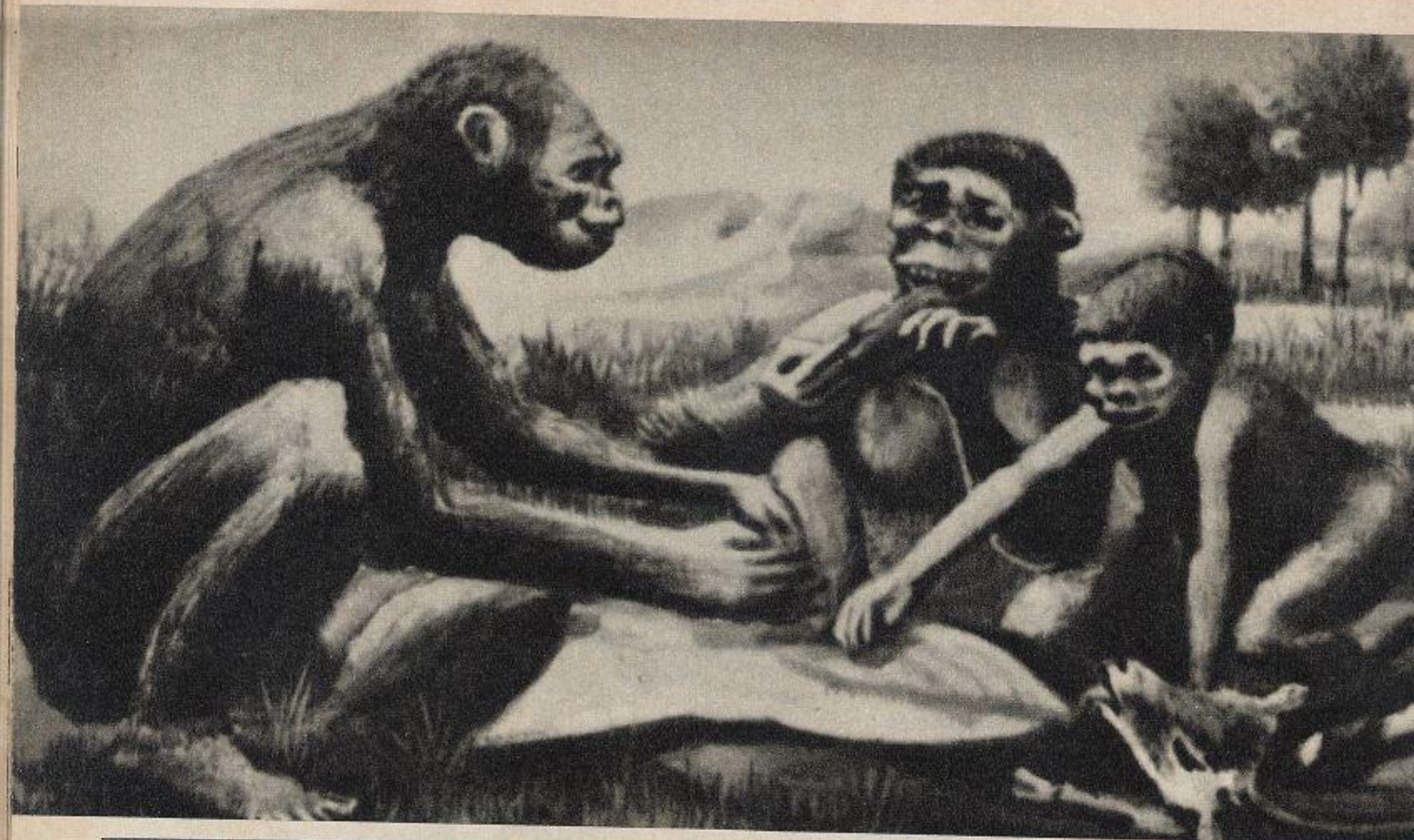


Brújula para auto o lancha. Ideal para viajes largos por caminos poco transitados, \$ 35. Pistonar S.R.L., Viamonte 1640, Capital.



Clinómetro para auto o lancha, marca la inclinación del vehículo, \$ 35. Pistonar S.R.L., Viamonte 1604, Capital.





# HISTORIA DE LA

**Pocos son los que saben la verdad absoluta sobre la rueda, a pesar de ser muchos los que viven y se desplazan gracias a ella. Esta breve historia no hace más que recalcar aspectos poco conocidos de la rueda, a quien tanto respeto y admiración debemos**

Quando el cavernario escuchó la misteriosa voz en el fondo de su cubil, abandonó la mísera escudilla que contenía los restos de su magro alimento, se sujetó las pieles que apenas lo cubrían y resolvió atender el llamado del más acá (en aquella época, el más allá quedaba más cerca que ahora). La voz (no era Frank Sinatra, por supuesto) le dijo: "Rueda".

El cavernario soñó varias noches con el vocablo. Su limitado léxico —"Bicho", "Roca", "Cueva", "Comida", "¿Qué vas a hacer esta noche, muñeca?"— se vio de improviso enriquecido por la palabra "rueda".

Tras darle varias vueltas al asunto, sometido al frío análisis de la masa de neuronas y protoplasma —picado grueso— que formaba su cerebro, se dio cuenta de la cosa. "Nada más fácil —se dijo el cavernario—; si multiplico el número decimal de infinitas cifras 'pi' por el diámetro, la circunferencia saldrá sola, y por ende habrá resuelto el problema de la rueda." Se le ocurrió que "pi" podría tener un valor cualquiera y pensó que 3,1416 no era una cifra fea (además, le encantaban los billetes terminados en 16). Obviamente, multiplicó "pi" por un diámetro escogido al azar... se hizo

un humo azul... ¡y apareció la circunferencia, ahí no más, tirada a sus pies!

La levantó delicadamente, para que no se ovalara, y tras observarla detenidamente, se dispuso a copiarla.

Claro que viviendo en el paleolítico inferior, carecía de herramientas. De manera que debió esperar milenios para llevar a cabo la construcción de la primera rueda. Esperó milenios. En aquella época la gente era mucho más longeva porque no fumaba, no bebía, no iba a los burros ni cometía pecado alguno, original o rebuscado.

Y cuando arrancó la hojita del almanaque y se encontró con la fecha y debajo de ella la inscripción "Neolítico", supo que el día esperado finalmente había llegado.

Se fabricó una maza. Y escogiendo el mejor pedazo de roca plana que encontró se dispuso a redondearla. Descargó un tremendo mazazo que hizo de la roca un leve montón de polvo. El cavernario no controlaba su fuerza ilimitada, dado que la costumbre de matar Tiranosaurios Rex de un solo golpe era toda su medida comparativa.

Con el segundo pedazo de roca le fue mejor. Trabajó casi nueve días con sus nueve noches y

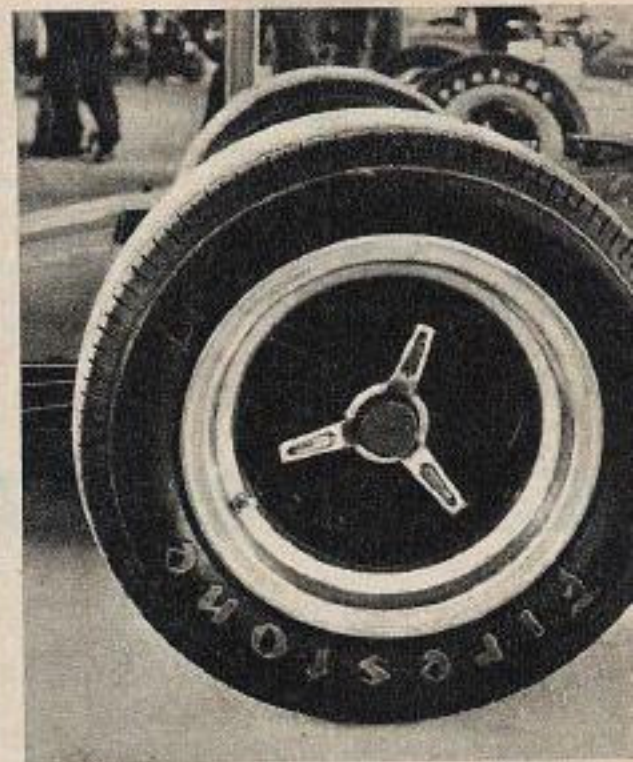
finalmente dio por concluida su obra. La rueda estaba inventada. El cavernario la miraba feliz y contento, aunque todavía ignoraba qué destino le daría.

Así se puso en marcha la primera rueda y junto con ella la rueda del progreso, que en su devenir nos trajo ventajas y desventajas, construcción y destrucción, música y lágrimas.

Los asirios descubrieron un pronto uso para la rueda. Colocando un par de ellas unidas mediante un palo por debajo de una caja tirada por caballos —afortunadamente inventados antes— se obtenía una cosa llamada "Carro". En las frecuentes guerras que llevaron a cabo los carros prestaron gran utilidad, especialmente cuando los asirios decidieron agregar al cubo de las ruedas unas prácticas guadañas destinadas a cercenar las piernas (dos) de cada enemigo. Tal utilización no hizo más que promover a la rueda, ya que los enemigos descubrieron que agregando dos ruedas a una silla se obtenía la práctica "silla ortopédica", tan útil para aquellos remisos que no supieron salir a tiempo de la trayectoria de las guadañas.

Este fue uno de los primeros usos bélicos de la rueda; mien-





Esta es la rueda, sobre cuyas cualidades no insistiremos demasiado.

por CESAR M. SORKIN

Este es José, el paleolítico, de picnic con su familia en la víspera de su genial inspiración.

# RUEDA

tras tanto, algunos optaron por trasportarse sobre ellas, mientras otros descubrieron una cantidad de usos industriales que hicieron que, con el correr del tiempo, la rueda se tornara irremplazable en su función. Los molinos pisaban el grano mediante ruedas; los relojes andaban por medio de ruedas; los raviolos se cortaban por obra de una rueda; los vapores se desplazaban gracias a las ruedas con paletas; los aviones pudieron aterrizar gracias a las ruedas, evitándose de esa manera la incomodidad de permanecer eternamente en el aire; los tanques irrumpieron en Vietnam gracias a sus primorosas ruedas, y las ambulancias pudieron retirar muertos y heridos gracias a las ruedas; los patines, bicicletas, remociclos, jaulas de circo, cintas trasportadoras, Bugattis, Caterpillars, carritos con rulemanes, sulkies, trenes, camillas, bandejas, ruletas, casas rodantes, ventiladores..., todo, todo se mueve gracias a las nunca bien ponderadas ruedas.

Viandante: tú que dudas frente a la vidriera de Cimetal sobre la llanta que mejor va para tu auto, no te dejes seducir por el canto de sirena de Coco Rodríguez. Más bien detente en alguna

fonda del camino y cavila sobre la rueda. Luego quítate el sombrero, inscribe de tu puño y letra sobre la roca viva y con letras de oro y fuego el nombre "RUEDA", así, con mayúsculas. Y luego, una vez que tu vida haya logrado su verdadero sentido, tú, admirador incondicional del progreso, arrójate bajo las ruedas del primer colectivo que pase. Notarás que las ruedas no sufren el menor daño; que son más fuertes que tú, que te aplastan sin conmiseración, mientras tu cuerpo, blando como una esponja, se destruye en holocausto purificador.

Si te has portado bien, irás al cielo, donde te coronarán con un nimbo que —curiosamente— tendrá forma de rueda.

Si has sido un pecador malo, rodará hacia el infierno... ¿y hay acaso alguna manera de rodar sin ruedas?

Si no has sido ni fu ni fa, irás al purgatorio, donde —en rueda de presos— se decidirá tu destino final.

Mientras tanto, la rueda, eterna rueda, seguirá siendo la autora de las mayores fechorías, cosa que no le impedirá ser el alma del progreso y la evolución, aunque Darwin tenga otras teorías.



# IME

INSTITUTO DE MECANICA  
ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN  
AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos  
Inscribase

# IME

NUEVA DIRECCION:

M. R. Trelles 2349 - Capital

T. E. 58 - 8110

(A 1 cuadra de Av. San Martín y Jonte)



# 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 efectivo 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 condonatorio de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, gomas, accesorios, etc.

## AUTOS USADOS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
<b>CHRYSLER</b>		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 8 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
<b>CISITALIA</b>		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
<b>DE CARLO</b>		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
<b>DE SOTO</b>		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
<b>DI TELLA</b>		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
<b>D. K. W.</b>		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
<b>DODGE</b>		
4 p.	1947	2.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
<b>ESTANCIERA</b>		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
<b>FIAT</b>		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
<b>FORD</b>		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.800.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
<b>GRACIELA</b>		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
<b>HANSA</b>		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
<b>HILLMAN</b>		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
<b>HUDSON</b>		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
<b>ISARD</b>		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
<b>JEEP</b>		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
<b>KAISER</b>		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.		



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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
<b>RENAULT</b>		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
<b>SIMCA</b>		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
<b>TAUNUS</b>		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
<b>TORINO</b>		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
<b>VALIANT</b>		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
<b>VAUXHALL</b>		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3.400.—
<b>VOLKSWAGEN</b>		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
<b>VOLVO</b>		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—
<b>PICK - UPS USADAS</b>		
<b>ARGENTA</b>		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
<b>CITROËN</b>		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>CHEVROLET</b>		
10 Pick-up	1960/1	5.600.—
10	1966	8.500.—
10	1967	9.300.—
10	1968	10.500.—
10	1969	11.500.—
<b>DE SOTO</b>		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100	1964	6.500.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
<b>DODGE</b>		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100	1963	6.800.—
D-100	1964	6.000.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
D-200	1969	11.000.—
<b>FARGO</b>		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100	1964	6.500.—
D-100	1965	6.700.—
D-100	1966	7.500.—
D-100	1967	8.500.—
D-100	1968	9.800.—
<b>FIAT</b>		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
<b>FORD</b>		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100	1962	6.300.—
F-100	1963	6.800.—
F-100	1964	7.100.—
F-100	1965	8.300.—
F-100	1966	9.200.—
F-100	1967	9.600.—
F-100	1968	11.000.—
F-100	1969	12.000.—
<b>JEEP</b>		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA	1962	4.600.—
IKA	1963	4.800.—
IKA	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad.	1965	5.500.—
Glad.	1966	6.000.—
Glad.	1967	6.500.—
Glad.	1968	7.000.—
Glad.	1969	8.000.—
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 Pick-up	1951	2.700.—
<b>PEUGEOT</b>		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
<b>RASTROJERO</b>		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—
" 1ª S.	1969	8.800.—
" 2ª S.	1969	9.600.—
<b>AUTOMOVILES 0 km</b>		
<b>CITROËN</b>		
3 CV AZAM, 4 p.	9.650.—	
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—	
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—	
AMI-8	12.700.—	
<b>CHEVROLET</b>		
Súper Sport	22.260.—	
Súper, 4 p.	19.960.—	
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—	
Special 4 p.	16.410.—	
Rally Sport	18.480.—	
Chevy Súper	20.410.—	
Chevy Súper Sport	24.380.—	
Chevy cupé	25.250.—	
<b>DODGE</b>		
Dodge	17.725.—	
Dodge Taxi	17.981.—	
Dodge Taxi Gasolero	22.440.—	
Dodge 4	18.896.—	
Dodge Polara	22.247.—	

MARCA	PRECIO	
Dodge Coronado	23.958.—	
Dodge Coronado Automatic	24.558.—	
Dodge GTX 8 cil.	26.403.—	
Dodge GTX 8 cil.	28.237.—	
<b>FIAT</b>		
600 R 2 p.	9.850.—	
1600 Coupé Sport	17.950.—	
1500 C - Familiar, 4 p.	15.950.—	
1600	15.950.—	
<b>FORD</b>		
Sedan Falcon	17.727.—	
Sedan Taxi	17.278.—	
Sedan Lujo	19.539.—	
Sedan Futura	20.723.—	
Rural Standard	20.480.—	
Rural Lujo	22.391.—	
Fairlane 500 6 cil.	22.561.—	
Fairlane 500 8 cil.	23.796.—	
Fairlane LTD 6 cil.	25.616.—	
Fairlane LTD 8 cil.	26.851.—	
<b>PEUGEOT</b>		
404 Grand Prix (9061)	17.350.—	
404 Standard (9001)	16.050.—	
504 De Lujo (8001)	18.450.—	
504 Súper Lujo (8201)	19.650.—	
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>		
Classic 380 4 p.	20.230.—	
C. Country 300	20.891.—	
Ambassador 380	26.950.—	
<b>JEEP</b>		
JA-3UB, t/simple	10.229.—	
<b>RENAULT</b>		
R-4S, 4 p.	9.980.—	
R-4L	9.127.—	
R-6, 4 p.	11.950.—	
R-4, 4 puertas	9.763.—	
Gordini, 4 p.	10.479.—	
850, 4 puertas	8.730.—	
<b>TORINO</b>		
L, 4 p.	17.412.—	
GS, 2 p.	25.679.—	
S, 4 p.	19.950.—	
TS Coupé	23.561.—	
TS, 4 p.	22.000.—	
<b>PICK-UPS 0 km</b>		
<b>CHEVROLET</b>		
Standard	18.060.—	
De Lujo	19.260.—	
<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.</b>		
<b>DODGE</b>		
D-100	18.230.—	
D-100 V8	17.440.—	
D-100 Diesel	20.230.—	
D-200	17.593.—	
D-200 V8	18.803.—	
D-200 Diesel	22.475.—	
<b>CITROËN</b>		
Furgoneta AZU	8.050.—	
AZU B	8.170.—	
<b>FIAT ARGENTINA S.A.</b>		
Multicarga 1500	13.400.—	
<b>FORD MOTOR ARGENTINA S.A.</b>		
Pick up F-100 c/caja l-6	16.832.—	
Pick up F-100 V-8	16.952.—	
F-100 Gasoil	19.912.—	
<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.</b>		
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—	
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45	
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45	
<b>IME RASTROJERO</b>		
Diesel P-63	14.420.—	
Diesel P-64	14.230.—	
Diesel P-66	15.980.—	
<b>IKA-RENAULT</b>		
JA3UB t/simple	9.507.—	
JA3UB t/doble	11.286.—	
Jeep Largo t/simple	10.095.—	
Jeep Largo t/doble	11.854.—	
Jeep T-80	15.603.—	
<b>PEUGEOT</b>		
T4B	13.910.—	
<b>MOTOS USADAS</b>		
<b>AJS</b>		
<b>CILINDRADA</b>		
500	46-48	800/1.000
350	46-48	500/ 800
500	49-54	950/1.400
500	60-62	2.500/3.000
650	60-62	2.900/3.500



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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
<b>GUZZI</b>		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	1.100/ 700
<b>HARLEY DAVIDSON</b>		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
<b>HONDA</b>		
50	60-62	600/ 600
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
<b>HRD</b>		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
<b>ISO</b>		
150		300/ 600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>JAWA</b>		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
<b>MATCHLESS</b>		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
<b>NORTON</b>		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
<b>SIAMBRETTA</b>		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
<b>TRIUMPH</b>		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-60	1.800/2.400
650	48-60	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
<b>ZANELLA</b>		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

### MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.-
GILERA 180 TC	2.277.-
GILERA 200 G.T.	2.426.-
GILERA 300	3.580.-
ZANELLA 50	1.245.-
ZANELLA RUTERA 125	1.675.-
ZANELLA PONDEROSA	2.050.-
Z-Carga 175	3.593.-

### LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
<b>AVAN-CANESTRARI</b>			
Avan 330	Yamato 22HP	3,60-1,49-0,65	\$ 4.890.-
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,68	\$ 6.590.-
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.990.-
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.380.-
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.990.-
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.940.-
Avan 400 V	Carniti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.220.-
Avan 400 V	Carniti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 8.790.-
Avan 400 V	Carniti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.390.-
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 10.940.-
Avan 410	Johnson 65HP	4,13-1,65-0,78	\$ 11.180.-
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 12.900.-
Avan 410	Carniti 50HP	4,13-1,65-0,78	\$ 9.790.-
Avan 440	Johnson 55HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.940.-
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.560.-
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 12.200.-
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 13.910.-
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 15.000.-
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 7.100.-
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 10.440.-
Avan 505	Carniti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 9.890.-
Avan 550 P	Johnson 55HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.540.-
Avan 550 P	Johnson 60HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.160.-
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.820.-
Avan 550 P	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.510.-
Avan 550 P	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.510.-
Avan 550 (lancha)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.110.-
Avan 550 (lancha)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.810.-
Avan 550 (lancha)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.-
Avan 550 (pick-up)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.210.-
Avan 550 (pick-up)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.-
Avan 550 (pick-up)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 17.010.-
Avan 550 (cruceiro)	Johnson 85HP	5,35-2,01-1,00	\$ 20.910.-
Avan 550 (cruceiro)	Johnson 115HP	5,35-2,01-1,00	\$ 22.000.-
<b>DELTA-MARINE</b>			
Pescador	Sach 3,3HP	4,25-1,80-0,65	\$ 1.950.-
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 4.300.-
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,85	\$ 5.900.-
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,85	\$ 6.950.-
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,85	\$ 7.950.-
Universal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 5.950.-
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 6.950.-
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 20HP	6,60-2,30-1,00	\$ 13.500.-
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 45HP	6,60-2,30-1,00	\$ 15.500.-
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 5.900.-
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 6.900.-
<b>JUANJO</b>			
Pescadora	Chrysler 45HP	4,60-1,71-0,71	\$ 6.620.-
Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 7.200.-
Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 8.170.-
Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.970.-
Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.700.-
Piccola	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.460.-
Piccola	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.420.-
Bambina	Chrysler 45HP	3,60-1,60-0,65	\$ 7.370.-
Piccola Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 6.750.-
Piccola Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.720.-
Trimarán	Chrysler 20HP	3,03-1,63-0,56	\$ 2.950.-
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	6,12-2,33-1,00	\$ 4.900.-

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.-
Biguá	Yumpa 5HP	2,65-1,30-0,48	\$ 2.080.-
<b>NAUTICA-BERMUDA</b>			
Pirayú	Evinrude 25HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.050.-
Pirayú	Evinrude 33HP	3,78-1,62-0,58	\$ 6.636.-
Riomar	Evinrude 25HP	3,83-1,63-0,60	\$ 6.800.-
Riomar	Evinrude 33HP	3,83-1,63-0,60	\$ 7.186.-
GH 380	Evinrude 25HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.000.-
GH 380	Evinrude 33HP	3,80-1,55-0,62	\$ 6.586.-
GH 430	Evinrude 25HP	4,30-1,73-0,62	\$ 6.660.-
GH 430	Evinrude 33HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.246.-
GH 430	Evinrude 40HP	4,30-1,73-0,62	\$ 7.876.-
Delta	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.050.-
Delta	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.636.-
Safari	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.444.-
Safari	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 8.214.-
Safari	Evinrude 40HP	4,08-1,63-0,58	\$ 8.844.-
S/Sport 70	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 9.384.-
S/Sport 70	Evinrude 60HP	4,36-1,76-0,69	\$ 12.639.-
S/Sport 70	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 14.209.-
444	Evinrude 60HP	4,44-1,72-0,80	\$ 14.709.-
444	Evinrude 85HP	4,44-1,72-0,80	\$ 16.270.-
444	Evinrude 115HP	4,44-1,72-0,80	\$ 17.709.-
Mark II	Evinrude 85HP	4,85-1,88-0,72	\$ 17.119.-
Mark II	Evinrude 115HP	4,85-1,88-0,72	\$ 18.549.-
Cobra	Evinrude 120HP	5,10-2,10-0,85	\$ 24.650.-
Cobra	Evinrude 155HP	5,10-2,10-0,85	\$ 26.850.-
Cobra	Evinrude 210HP	5,10-2,10-0,85	\$ 29.600.-
Gran Turismo	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 27.450.-
Gran Turismo	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 29.650.-
Gran Turismo	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 32.400.-
Day Cruiser	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 31.450.-
Day Cruiser	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 33.650.-
Day Cruiser	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 36.400.-
<b>PAGLIETTINI</b>			
Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 9.017.-
Codinet	Mercury 50HP	4,46-1,73-0,58	\$ 8.975.-
Comodin	Mercury 65HP	4,46-1,73-0,58	\$ 11.579.-
Comodin	Mercury 65HP	4,45-1,81-0,76	\$ 12.621.-
Comodin	Mercury 80HP	4,45-1,81-0,76	\$ 13.401.-
Comodin	Mercury 100HP	4,45-1,81-0,76	\$ 14.473.-
Gacelux	Mercury 125HP	4,45-1,81-0,76	\$ 15.739.-
Gacelux	Mercury 125HP	5,15-2,02-0,87	\$ 18.267.-
Gacelux	Mercury 120HP	5,15-2,02-0,87	\$ 20.267.-
<b>REGNICOLI</b>			
Trucha	Johnson 25HP	3,60-1,71-0,60	\$ 6.307.-
Dorado Pescado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 7.873.-
Dorado Pescador	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.461.-
Dorado Pescador	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.216.-
Dorado Ski	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.223.-
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.968.-
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 11.425.-
Dorado V2	Johnson 40HP	4,33-1,75-0,75	\$ 13.067.-
Dorado V2	Johnson 85HP	4,33-1,75-0,75	\$ 17.059.-
Dorado V2	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 18.680.-
Dina	Johnson 155HP	5,54-2,30-0,90	\$ 34.560.-
Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 37.260.-

\* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).



# LA ACTIVIDAD ZONAL

## PROVINCIA de BUENOS AIRES

### Paso del Rey

#### TOMASELLO A PASO DEL REY

En las últimas competencias llevadas a cabo en la zona del Oeste y especialmente en las reservadas a la categoría FIAT 600 Semi-Preparados, no dejó de llamar la atención la velocidad y el manejo siempre correcto y sin errores del representante de Paso del Rey, Enrique Tomasello.

Localizarlo no fue nada difícil; todo por el contrario, llegamos a Paso del Rey, estación de servicio "YPF"... ¿señor usted no conocería a un corredor de FIAT 600?... se llama Tomasello. Sí, señor; vive ahí... y nos señalaban un departamento de altos, a 10 metros del lugar; chocolate por la noticia... Y allí fuimos, se nos presentó con una bolsita de papel picado en la mano y de la oreja colgaba una serpentina. Le dijimos que éramos de "CORSA" y nos contestó... ¿qué Corso? El pobre aún soñaba con la anterior feliz noche de carnaval; después, aclarado el panorama, fuimos al asunto que resultó ser así. Enrique Tomasello tiene en la actualidad 22 años, reconoce que siempre tuvo afición por la velocidad y es así como al dejar el monopatin tomó como medio para competir una bicicleta con gran éxito; son muchos los trofeos que adornan la vitrina familiar fruto del duro pedaleo y ganar en embalajes de antología por media rueda.

Vino luego el deseo de mayor velocidad, y pensarlo y realizarlo fue una sola cosa... se armó una máquina sobre chasis Gallari con motor Herceg, y allá fue Tomasello a darse con "tutti" en las pistas de tierra, sin pedir ni dar tregua. Siempre en busca de la punta siguió acumulando trofeos "a troche y moche" hasta que la motoneta

le quedó chica. Se sentó, apoyó un codo en la mesa y se rascó la cabeza... (pensaba) ¿y si corro en FIAT 600?... A fines del 69 asistió a una competencia de la categoría en Marcos Paz, se embolsó en seguida y se anotó para correr en la categoría "Standard" y pagó el correspondiente derecho de piso: ni figuró. Pero, éste no fue motivo pa-



ra desanimar a un Tomasello; reunió a un grupo de amigos que gustan de estas "corsas" y se dieron de lleno a la tarea de poner en condiciones al Fiatín, ahí en taller en el fondo de casa. Noches de mate y cigarrillo buscándole la vuelta al dichoso motor, firmes en la brecha seguían "el Negro" Julio Chaves, José Luis "Camalote"



Enrique Tomasello "cubierto" de trofeos cosechados en su corta pero exitosa carrera deportiva.

Tomasello y sus aláteres hurgando en cuanto fierro encuentran a mano en el taller doméstico.

Enrique Tomasello y sus colaboradores: Julio "Negro" Chaves, Oscar "Larguirucho" Bostabel y Alberto Tomasello (falta José Luis "Camalote" Benítez), mostrando inpudicamente las intimidades del veloz Fiatín.





## LA ACTIVIDAD ZONAL

Benítez, Oscar "Larguirucho" Bostabel, colaborando además su hermano Alberto "Chichí" Tomasello y su papá Don Alberto Tomasello. Con tanto laburo y dedicación los frutos comenzaron a cosecharse en las últimas competencias del 70, no sin antes darse "la piña" volcando en San Andrés de Giles: dio una vuelta y cayó parado clasificando segundo con el techo abollado y una puerta flameando, pero sin consecuencias personales. Enrique Tomasello, poseedor de un carácter tranquilo y apacible, dueño de un manejo fino, que trata siempre de evitar el derrape posee hoy en día uno de los Fiatines más veloces en la zona del Oeste, es además un compromiso al que tendrá que hacer honor en esta temporada que recién se inició y que lo vio justo triunfador en "El Bosque" de Merlo. A modo de colofón en nuestra breve visita nos confió el deseo de conducir un Fórmula 4 en el Autódromo Municipal. Que se te cumplan tus deseos Tomasello (sin bigotes).

### "PILAR Y SU CIRCULO"

El "Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo" de Pilar funciona en la calle Rivadavia 609 de aquella ciudad, su fundación data del 30 de abril de 1963 con un núcleo de 28 socios fundadores. Le correspondió en sorteo llevar el número 1 al señor Horacio Pícolo.

La "idea" de dicha asociación llevaba como único fin, el de prestar apoyo a los competidores locales Fernando Arana, Hugo Alberini y Emilio Vidal que lo hacían en las recordadas Cupé De Carlo en la Categoría "A" de Turismo Mejorado y muy especialmente para la participación en los grandes premios. Se organizaban bailes, cenas, asados, rifas y una que otra kermesse con el objeto de recaudar fondos con destino al apoyo logístico en dichos grandes premios. Todo se llevaba a cabo con el entusiasmo propio de quienes sienten el automovilismo como algo en lo cuál es necesario participar de una u otra manera, pero siempre en forma activa. También colaboraban en el auxilio del corredor Enrique Rosa que lo hacía al volante de una "galerita" N.S.U. PRINZ, todo fue felicidad hasta que el equipo de Automóviles Alvear se llevó a los pilotos a integrar su plantel de volantes en sus FIAT 1500. Una lagrimita rebelde cayó de los ojitos de los "chochamus" del Círculo, sus servicios ya no hacían falta a sus otrora protegidos y en sus reuniones sólo se rememo-



La acción en el circuito "Barrio Carabassa", con Perfecto Antelo y Luis "Bicho" Giacobino dándose "con todo" en la "Z" de la tranquera.

Don Aníbal Di Yorio con sonrisa de satisfacción, con el ejemplar de conocida revista en mano.



raban anécdotas pasadas, en fin así es la vida.

Pasó el tiempo y la Peña El Rebaje de José C. Paz llamó a Roberto Pachelo, de Pilar, a ofrecerle correr con una Liebre 1½ que comprarían a Pronello, nada más justo entonces que volcar ese apoyo huérfano a sus colegas de José C. Paz y en un "santiamén" se dio el "OK" y nuevamente los amigos del Círculo volvieron a sonreír, pero no por mucho tiempo, pues los sueños no se cumplieron o se cumplieron a medias y nuevamente a fojas cero.

En 1968 estaban en "qué hacemos o qué no hacemos" y nació la idea de hacer competencias propias, buscaron el circuito y lo encontraron en el barrio Carabassa de la ciudad y decidieron probar con coches FIAT 600 Standard. Se movilizaron con la organización y contaron felizmente con el apoyo entusiasta de la Intendencia Municipal. La primera competencia pa-

ra FIAT 600 se llevó a cabo el 22 de septiembre de 1968 con un total de 72 inscriptos y desde entonces están en el "baile" de organizar competencias automovilísticas, nada fácil por cierto, por cuanto los beneficios personales son únicamente los de la satisfacción de lo efectuado y la innumerable cosecha de amigos a través de esta manifestación deportiva. Nos manifiesta su presidente el señor Aníbal Di Yorio que no realizan competencias de Cafeteras porque el circuito no es lo suficiente apto para ésta categoría y únicamente lo es para coches chicos, en este caso Fiat 600 y Citroen.

El Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar, posee Personería Jurídica y está afiliado a la Federación Argentina de Karting; con respecto a esta actividad, realizan una competencia anual en un circuito improvisado en el centro de la ciudad, con puntaje por

el Campeonato Argentino. Las recaudaciones de esta entidad, como en todas sus similares que realizan competencias zonales, son distribuidas entre las instituciones de bien público locales, por ejemplo la Cooperadora de la Escuelita Rural Nº 13 del Barrio Carabassa, Cooperadora del Hospital Municipal, Cuerpo de Bomberos Voluntarios, Asilo de Ancianos, y a distintas Cooperadoras Escolares.

El señor Di Yorio nos reitera el apoyo que reciben de la Intendencia Municipal y cuerpo de Policía de Tránsito, a la vez que nos confía la esperanza de poder concretar el sueño de un nuevo circuito pavimentado y apto para todas las categorías, desde karting hasta motos y motonetas, y por supuesto los FIAT 600 en las categorías semipreparados y libres, en standard... nunca más, no se puede controlar. Los principales responsables de la comisión directiva de este Círculo de la



"Capital de los Fiat 600" son: Presidente Aníbal Di Yorio, Vicepresidente 1º Pedro A. Bottarelli, Vicepresidente 2º Miguel A. Quintana, Secretario Silvio R. Zunino, Prosecretario Heriberto Quintana, Tesorero Enri-

que G. Mari, Protesorero Alexis Demarchi, Vocales Angel Spavioli, José R. Pérez y una larga lista de colaboradores abnegados y por sobre todas las cosas apasionados del automovilismo deportivo.



La comisión ejecutora del "Círculo Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar". Rodean al presidente, don Aníbal Di Yorio, Pedro A. Bottarelli, Silvio R. Zunino, Heriberto Quintana, Enrique G. Mari y José R. Pérez (el de la gufa).

## FEDERACION N° 3

FUE APROBADO EL CALENDARIO 1971  
EN AGITADA ASAMBLEA

El domingo 14 de febrero se llevó a cabo en el Salón de Invierno del Club Atlético 9 de Julio de la ciudad del mismo nombre, la Asamblea Anual Ordinaria de la Federación Regional N° 3, cuya cabecera es Mar del Plata. Estuvieron presentes los representantes del Madariaga Automóvil Club, Automoto Club Olavarría, Auto Club Lobería, Las Flores Automóvil Club, 9 de Julio Automóvil Club, Bahía Blanca Automóvil Club.

Auto Club 25 de Mayo, Mar del Plata Automóvil Club, Tandil Auto Club y "El Fogón de Los Gauchos", de Coronel Pringles; las delegaciones de Necochea, Miramar y Tres Arroyos no participaron de la importante reunión, fundamental para el desarrollo de las actividades futuras de la Federación.

El Orden del Día de la Asamblea no estaba determinado debidamente y ese fue el primer problema que se debió superar

en el transcurso de la misma, que fue bastante agitado. Una vez encaminado el curso de las deliberaciones, la Mesa Directiva, presidida por el marplatense Sleimenn, presentó el Calendario confeccionado para el Campeonato Zonal de 1971, reserva a Turismo Nacional (Grupo 1) y a Mecánica Argentina F 33, el que fue aprobado sin mayores dilaciones. Más tarde el debate se tornó más confuso y tumultuoso aún, ante las opiniones de varios directivos que objetaron la conducción de la Regional y la organización y funcionamiento de la misma hasta la fecha. Esto ocasionó la amenaza por parte del Tandil Auto

Club de su desafiliación inmediata si no se encauza por carriles normales y positivos la actividad mancomunada por parte de todos los clubes integrantes. Llegado a este punto y ante una mayoría de adhesiones al concepto señalado, se decidió llamar a otra Asamblea el 7 de marzo en Cnel. Pringles, con el carácter de Extraordinaria. Los temas a tratar en la ocasión serán: reestructuración de la Federación, para lo cual serán revisados por cada Club los estatutos vigentes; análisis del funcionamiento general de la misma y elaboración de un programa estable a desarrollar en el presente año.

En 31 pruebas los muchachos del nuevo TN se podrán dar como en la guerra.



### FEDERACION REGIONAL ZONA N° 3 CALENDARIO PARA EL CAMPEONATO ZONAL AÑO 1971

Pruebas para Turismo Nacional y Mecánica Argentina F. 33			
Marzo	21	Tandil Auto Club	F. 33 y TN
Abril	4	Auto Club Lobería	"
"	11	9 de Julio Automóvil Club	TN
"	18	Madariaga Automóvil Club	F. 33 y TN
Mayo	2	Moto Club Miramar	"
"	9	Madariaga Automóvil Club	"
"	23	Mar del Plata Automóvil Club	"
"	25	Auto Club Lobería	"
Junio	6	Tandil Auto Club	"
"	13	Bahía Blanca Automóvil Club	TN
"	20	Moto Club Miramar	F. 33 y TN
Julio	4	Las Flores Automóvil Club	TN
"	11	Mar del Plata Automóvil Club	"
Agosto	19	Moto Club Miramar	F. 33 y TN
"	8	Bahía Blanca Automóvil Club	TN
"	15	Tandil Auto Club	F. 33 y TN
"	22	Mar del Plata Automóvil Club	"
Septiembre	5	Madariaga Automóvil Club	"
"	12	El Fogón de los Gauchos (Cnel. Pringles)	TN
"	19	Tandil Auto Club	F. 33 y TN
Octubre	3	Mar del Plata Automóvil Club	"
"	12	9 de Julio Automóvil Club	TN
"	17	Auto Club Lobería	F. 33 y TN
"	24	El Fogón de los Gauchos (Cnel. Pringles)	TN
"	31	Auto Moto Club Olavarría (inaugurac.)	F. 33 y TN
Noviembre	7	Auto Club 25 de Mayo	TN
"	14	Bahía Blanca Automóvil Club	"
"	21	Madariaga Automóvil Club	F. 33 y TN
"	28	9 de Julio Automóvil Club	TN
Diciembre	5	Mar del Plata Automóvil Club	F. 33 y TN
"	19	Tandil Auto Club	"







# ¡FANGIO VOLVIO AL AUTODROMO!

**Juan Manuel Fangio está filmando en Buenos Aires algunas escenas de la película que inmortalizará su vida a través de sus actuaciones en todas las pistas del mundo**

por JORGE AUGÉ BACQUE

fotos: ALFREDO ALBORNOZ

El auto rojo con la leyenda de Suixtil al costado derecho del capot venía lanzado por la recta y, de pronto, un rebaje y un par de volantazos lo colocaron de costado sobre el pavimento gris de la horquilla larga del Autódromo de Buenos Aires. Un par de serruchadas más, una acele-

rada, cubiertas que arrastran caucho, una humareda y el auto que vuelve a colocarse en la recta para repetir una y otra vez la operación.

La escena, en realidad, no tendría nada de raro, a no ser porque el auto rojo era un Volpi-Chevrolet-Wayne de Fuerza Libre

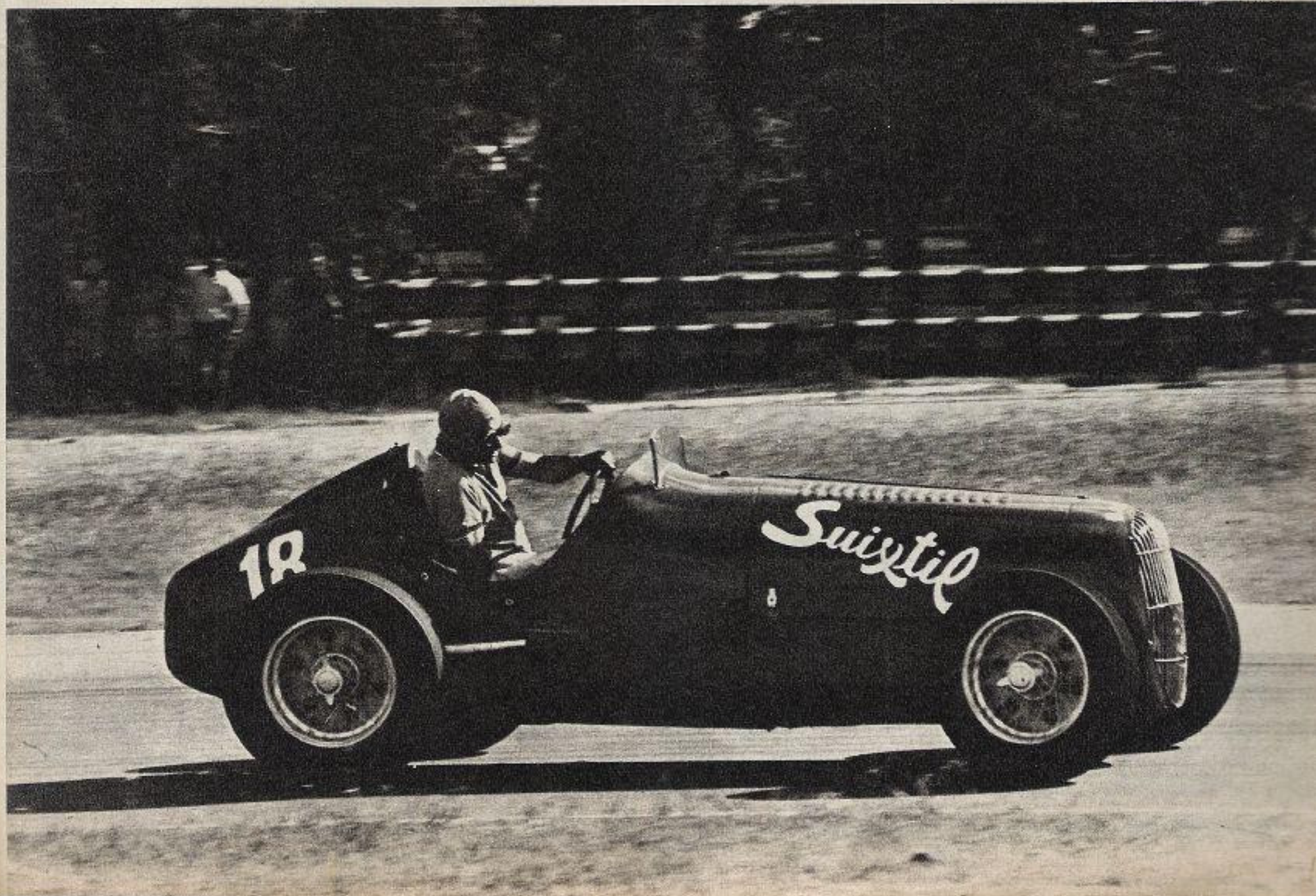
cuya última carrera fue en el '48; y porque su piloto era nada más ni nada menos que el quintuple campeón mundial: Juan Manuel Fangio.

Enfundado en una remera celeste, con unos pantalones tam-

bién celestes, un casquete protector y un par de antiparras, el legendario Juan Manuel Fangio se convertía, luego de una innumerable "tourné" fílmica por el mundo, en el eje central de una película que tendrá su comienzo en Balcarce y su culminación en el Autódromo de Buenos Aires.

Juan Manuel Fangio 1971. Casquete de lona, antiparras...

Fangio entra a la horquilla. Clásica postura.







Al volante del Chevrolet, como hace doce años.



Poco antes de iniciar la filmación, Fangio se prepara.



Fangio, Bordeu y uno de los productores, el conde Volpi.



*"Juan no tendría que hacer esto, tendría que cuidar más su salud —nos comenta Adrián Villegas, que doblará a Fangio en el volante de la cupé TC—, pero nadie lo convence".*

Juan Manuel ya está sentado al volante del Volpi-Chevrolet-Wayne; hoy acortado por obra y gracia de Marimón y con un motor 4 bancadas que equipaba a la Coloradita de Bordeu; sus manos enguantadas ya están sobre el volante y la cara muestra una mueca de alegría.


*"¡Sabés —dice—, ésta es la primera vez que me subo a este auto después de mi última carrera en Palermo con este mismo coche. Claro, ahora no dobla tan*

*bien porque la acortaron y la engostaron y tiene un motor que tira como un burro! ¡Si este auto tuviera gomas anchas!...*

Los camarógrafos y fotógrafos se acercan al auto para dar las indicaciones finales de cómo tendrá que atacar la horquilla larga para lograr los efectos buscados por el director. Le hablan en inglés, en francés, en italiano... Y Juan Manuel les contesta a todos en su media lengua italiana. Y todos lo entienden. Su dedo aprieta el arranque y sus manos buscan entre sus rodillas la palanca de cambios. Sale disparado. El Volpi-Chevrolet tiembla, ruge y se zambulle en la horquilla, humea al

sentir el impulso del acelerador transmitido a sus ruedas traseras y vuelve a la recta camino de los boxes. Una vuelta, dos, cuatro...

El director de la película decide que la escena está lograda y le hace señas a Fangio para que se detenga.

Uno de sus amigos le extiende un colchón de gomapluma en el pasto y Juan se tira un rato a descansar. El Volpi-Chevrolet-Wayne ya reposa. Y nosotros todavía estamos emocionados. Lo vimos a Fangio manejar como lo hacía hace 12 años. Vimos el mismo Fangio de siempre. El más grande corredor de autos del mundo. 

Una toma exacta de los escapes del Volpi-Chevrolet-Wayne.

Volantazo preciso en medio de la horquilla: el mismo Fangio de siempre.





# TOQUECITOS DE BOCINA

**Carta de Ferrari**  
**-¿Cupeiro a F-5000?- Casorio del Nene y posible ida a Sebring**  
**-Rattazzi y su prueba - ¿Cupé Dodge económica?**  
**-Requejo y un raro SP**  
**-Una ruqueteada de cigüeñales**  
**-Berta y el R-12**  
**-Alonso y el Avante - Nuevo Torino IKA**  
**-Renault - Cocho en TCA**  
**-Peugeot fuera del ruido**  
**Jürgen Nathan y un sueño**  
**-ACA: "Tenemos que ir al sur"**  
**-F-2 en Brasil**  
**-Pilotos manzaneros - El terrible**  
**"Transfer" - F2 en Concordia.**  
**-Fiat 128**  
**-Caldarella otra vez en acción**

## CARTA DE DON ENZO

La Oficina de Prensa del Club YPF dio a conocer el texto de una carta que le fuera enviada al club organizador de la Temporada Internacional. El contenido de la misma luego de hacer algunas consideraciones de carácter general dice lo siguiente: "...que Enzo Ferrari se ha enterado que una parte de la prensa argentina ha criticado ásperamente la decisión de Ferrari de abstenerse de intervenir en el Gran Premio de Argentina, acusándole personalmente de sentimiento antideportivo o de boicotear la carrera de los organizadores".

"Me disgusta mucho porque deseo que la Ferrari retorne un día a la Argentina con la cabeza alta, sobre las relaciones de consideración y amistad que datan del 30 de enero de 1949; quiero llevar a su consideración cuál ha sido el comportamiento de mi Sociedad en el tristísimo accidente".

"Apelo a su lealtad a fin de que divulgue a la prensa argentina lo que sigue".

"La Ferrari decidió, después del accidente, retirar sus máquinas en señal de duelo. No comprendo cómo se puede criticar una decisión que representa lo mínimo que una escudería puede hacer cuando pierde su piloto. Tachar a la Ferrari de ostracismo es temerario, y se olvida que el procedimiento se ha tomado en otras oportunidades por todas las escuderías luctuosamente afectadas. Quien conoce la historia de nuestro deporte recordará tales tristes episodios".

"En este caso además ha incidido una disposición de la Comisión Automovilística de Italia, el órgano institucional que

concede u otorga la autorización para participar en carreras en el extranjero. Es por ello que hemos confirmado la imposibilidad de reconsideración. En realidad no hubiéramos podido participar, por otra parte, independientemente del motivo humano que había determinado nuestra decisión".

"La Ferrari del 10 de enero en más ha tenido una actitud de absoluto mutismo, sin jamás entrar en el torbellino de la hipótesis que había sido adelantada en otras partes. No deseando allmentar ofensas, o influir sobre cualquier posición, ha rápidamente declarado de atenerse a la investigación promovida por la C.S.A.I. y ha dejado en manos de su presidente el resultado del sumario con la información de los dirigentes responsables de Ferrari, presentes en el lugar del accidente".

"Ninguna declaración ha sido hecha a los periodistas, ningún testimonio o documento ha sido divulgado, ninguna conciencia ha sido comprada y se encontraría de acuerdo a la explicación positiva de este comportamiento".

"Yo no soy un juez, esperaré el veredicto de la justicia argentina como así también de la Comisión Deportiva Internacional".

"Presidente, yo soy un hombre de deporte y por este deporte, al cual he dedicado mi vida, lo invito a hacer restablecer la verdad para que los deportistas argentinos tengan oportunidad de conocerla".

## ¿CUPEIRO A FÓRMULA

5.000?

Se supo que es muy probable que Jorge "Gallego" Cupeiro

participe en algunas carreras de Fórmula 5.000 durante este año. Lo haría con el auto que le compró a Steven y con el que ganó en Rafaela— al que le montaría un motor Chevrolet "250" llevado a 4.500 cm<sup>3</sup>. preparado en nuestro país. La idea es ir a Europa o Estados Unidos y hacer ruido por allá. Por ahora es una idea pero puede tomar forma.

## NENE G. V. Y LAS XII DE SEBRING

Nada definido todavía acerca de la probabilidad de participación del Nene García Veiga en las 12 Horas de Sebring. Siguen las tratativas con Luigi Chinetti (había pedido una cifra astronómica para que el Nene se sentara en la Ferrari) y la próxima semana puede haber novedades. ¡Ojo! Nadie paga para poder correr cuando se tienen condiciones...

## RATTAZZI, PROBADO

Hace unos días atrás (antes de la San Juan-Coquimbo) la Comisión Fiat llevó una berlina 1.600 al autódromo para ver su comportamiento y probar al nuevo piloto: Cristiano Rattazzi. Por lo que trascendió sus tiempos fueron satisfactorios pero el número de "dibujos" (léase trompos) fue muy importante. Pese a todo "Cristianucho" se tiene fe y piensa que puede ganar con los autos de la CCF, con o sin la carta de presentación de su tío Agnelli (director de FIAT-Torino).

## REQUEJO: UN F. 1 QUE

SERA SP

En el taller de Don Ramón Requejo se está trabajando so-



Gallego: USA o Europa con 5.000.

Cocho: Ir a La Cumbre.

R-12: De Alta Gracia con amor.



# TOQUECITOS DE BOCINA

bre su auto de Fórmula Uno para transformarlo en Sport Prototipo. Por supuesto la altura del auto es casi increíble. Piensa hacerlo correr en esta temporada.

## ¿NUEVA CUPE DODGE GTX?

Hace un par de semanas vimos en la planta de Chrysler-San Justo una cupé Dodge que nos llamó la atención. No tenía baguetas de ningún tipo, llantas no cromadas, falta de accesorios cromados y de todo detalle de lujo. Era de color verde metalizado y su interior estaba tapizado en color negro, con tablero de cuerina negra y volante de tipo europeo del mismo tono y menor diámetro (quizá el del Avenger). La caja de velocidades al igual que en el GT (6 cilindros) y en el GTX era de cuatro marchas con comando al piso. Nos enteramos de que es un modelo experimental que Chrysler, luego de un estudio de mercado, lanzaría a la venta con motor Slant-Six y a un precio bastante reducido.

## EL CASO DE LOS CIGÜEÑALES "PERDIDOS"

Ricardo Joseph tenía diez cigüeñales para TCA listos para usar y resultó que dentro de la planta de General Motors se los... "ruquetearon" dejando a cambio diez cigüeñales comunes de cuatro litros. Scotland Yard anda detrás del asunto... porque no es el hecho de la desaparición de los cigüeñales, sino que el damnificado es Joseph, que hasta ahora demostró tener la verdad de los Chevrolet da corsa.

## R - 12 PARA BERTA

IKA-Renault entregó a Oreste Berta un Renault 12 para que experimentara y comenzara a encauzar la preparación de ese motor para las competencias de Turismo Grupo Dos. De la gente que lo ha conducido sólo se han escuchado loas y frases como: "¡Qué lindo auto, viejo!". "¡Sensacional!". "¡Cómo dobla... cosa de locos!". Y otras. Berta ya está abocado a esa delicada tarea. Entre otras cosas su cilindrada será llevada a 1.500 cm<sup>3</sup>.

## RUBEN ALONSO A SP

Pese a que en la carrera de Las Flores, Jorge Ternengo será el piloto del Avante SP, a partir de la carrera de Paraná para esa categoría, Rubén Alonso será el responsable del auto. Ya todo está confirmado. ¿Ha-

brá venido el asunto por el lado de Colorado? Puede ser... ¡Ah!... en cualquier momento ese auto puede tener un motor Dodge V-8.

## SOBRE EL NUEVO TORINO

Dos maquetas construidas en Europa llegaron a IKA-Renault. Fueron consideradas por técnicos de la empresa y se requirió la opinión de James Mc Cloud (ex presidente de IKA), que sugirió el cambio de "styling" de las citadas maquetas dado que éstas presentaban una línea entre afrancesada y americanizada que no convencería al público argentino. En consecuencia se desecharon las dos maquetas y se procedió a la construcción de una nueva en el país. Ya fue terminada y en este momento se encuentra en Europa... ¿Cómo será...?

## COCHO LOPEZ AL TESHE

El 28 de marzo en la carrera de La Cumbre programada para TCFA, debutará Osvaldo "Cocho" López a bordo de la ya famosa Liebre I anaranjada, conocida como la Liebre Prats. Ayarza Garré se encuentra en Europa; de ahí que la Liebre haya quedado sin piloto.

## PEUGEOT FUERA DE LAS CARRERAS

S.A.F.R.A.R. no correrá con equipo oficial ni en Grupo Dos, ni en Grupo Uno ni en nada. Solamente se encargará de preparar motores de dos litros para SP y TCFA y desarrollar árboles de levas para Grupo Uno. Estos motores se venderán a los pilotos de la marca. El trabajo corre por cuenta de Héctor Zampini.

## UN NENE QUE SE CASA

Pese a ser Campeón de SP, esta carrera la perdió como un loco. El próximo 20 de marzo el Nene García Veiga entrará por la puerta grande (de la basílica del Santísimo Sacramento) y saldrá del brazo de su compañera eterna. Así es la vida. Perdiste, Nene...

## EL SP DE JURGEN NATHAN

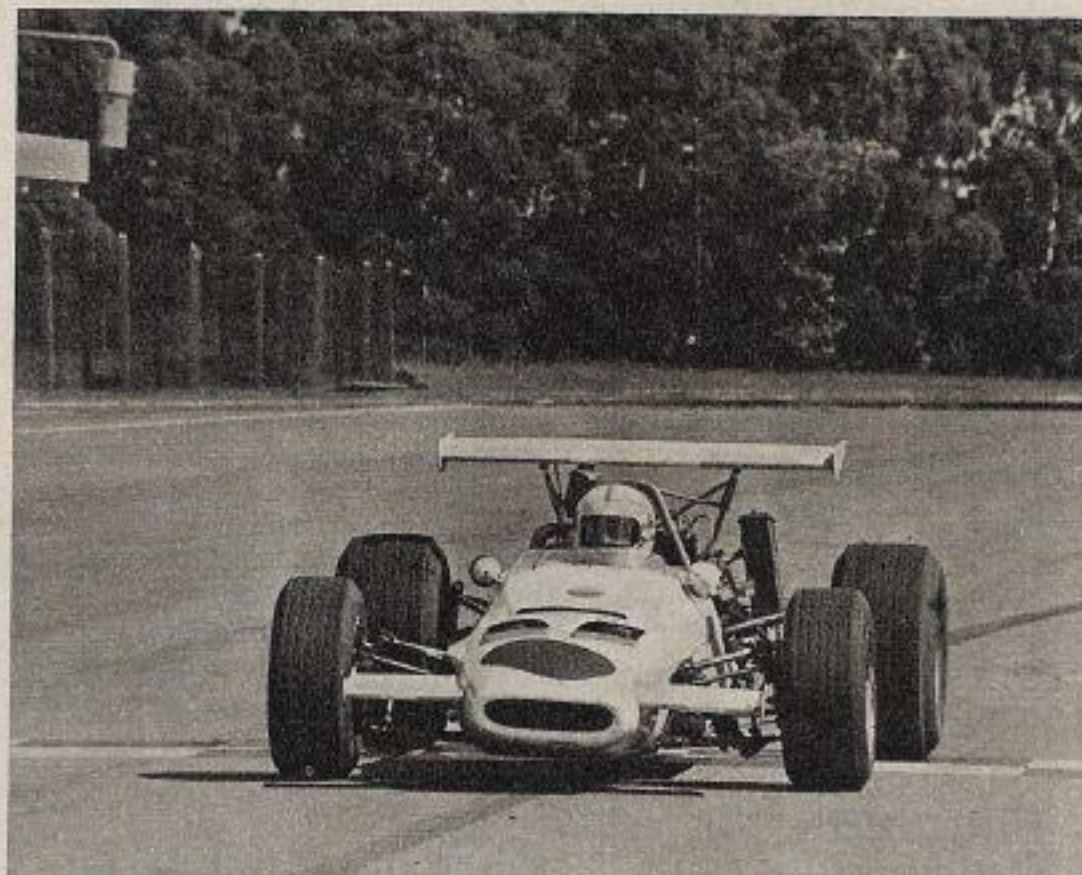
Ya está en vías de terminación el primer SP de dos litros construido en el país. Paco Martos lo está haciendo sobre un chasis diseñado por él mismo y su aspecto será similar al del Lola T-210 una vez que esté terminado. El motor será un Peugeot 504, sobrealimentado con



Jurgen Nathan: SP 2 litros.



CCF: Manzana con cupés y



Caldarella: F. 2 en el autódromo.

turbo compresor, lo que según calculan llevará la potencia específica a más de 100 HP por litro. El auto será un spider que pesará 575 kilos con motor en popa y la caja de velocidades será Sáenz. ¡A ver si se te da la buena de una vez por todas, Jurgen...!

## EL ACA QUIERE IR AL SUR

La semana pasada CORSA conversó con el A.C.A. luego de la nota publicada en nuestra revista sobre el recorrido ideal para el GP. El Automóvil Club Argentino sigue con intenciones de enviarlo al sur hasta Río Gallegos aunque aún no se ha decidido nada en forma definitiva. Nosotros seguimos opinando que hay que ir al norte para

volver al GP por excelencia y contar con los trescientos inscritos que hace mucho venimos esperando. Nuestra posición está bien definida... para nosotros "nuestro" Gran Premio es la verdad.

## BRASIL F. 2

Aparte de la Copa Sul-An habrá el 4 y 11 de abril dos carreras de F-2 en el autódromo de Tarumá en Porto Alegre. Hay invitaciones para cinco pilotos argentinos que se obtuvieron por gestiones del A.C.A. Los tres restantes serán elegidos por F-2 Asociados teniendo en cuenta la cantidad de carreras en que participaron sus asociados. Entre los particulares irían Pomodoro, Montore y otro a designar. Por el lado del A.C.A., Os-





"Transfer": Aprendan a temerme.



Galluzzi: Frío cordillerano.

valdo Bessia y Rubén Bulla.

### PILOTOS FIAT MANZANEROS

Pilotos Fiat para la Vuelta de la Manzana. Con cupé Fiat 1600 correrá Eduardo Rodríguez Canelo y con berlina 1600 el redi-vivo Rolo Alzaga. Danilo Bonamici y Cristiano Rattazzi no fueron ubicados aún, así que no se sabe si lo harán con cupé o berlina ya que en total serán dos cupés y dos berlinas. En Grupo Uno (la Manzana es para Grupo Uno y Dos); si la CCF hace a tiempo de terminar el auto correrá Gianni Novara (hijo de un director de Fiat Argentina). Los otros dos pilotos de G-1 (harán la temporada con tres autos en esa clase) serán Angel Di Nezio y Luis "Castorcito" Grossi.

### "TRANSFER" EL TEMERARIO

La semana pasada Rubén Alonso estaba en nuestra redacción y conversando sobre la San Juan-Coquimbo y "Transfer" nos decía: "Es una barbaridad lo que anda ese Auto Unión. Y el que no quiera reconocerlo es por un problema de marcas... nada más. A mí me pasó parado y te aseguro que en la montaña anda fuerte. Si no se quedaba sin nafta en la primera etapa la ganaba por robo...". "Transfer" sigue dando que hablar pero todavía le falta ganar forma más asidua...

### F2 TAMBIEN A CONCORDIA

La gente de Concordia está muy interesada en que los Formula Dos corran en conjunto con los F1 en la carrera que tiene pedida para el 16 de mayo. F2 Asociados envió ya sus exigencias a los dirigentes entre-

rrianos que tuvieron una excelente idea: el circuito es apto por lo relativamente lento para que los F2 anden entreverados con los F1. Además son muy necesarios para engrosar las famélicas filas de F1.

### POR FIN EL FIAT 128

Después de larga espera, finalmente el promocionado Fiat 128 fue presentado oficialmente a la prensa el pasado martes 9 en una reunión realizada en uno de los edificios de Fiat Argentina, reunión que distó mucho de tener el brillo o la importancia que la presentación de un auto tan significativo necesitaba. Apenas pareció que la reunión era una más de las tantas que puede haber en el año por cualquier motivo, cuando en realidad el Fiat 128 resulta ser uno de los coches más novedosos de los últimos tiempos y llega a ocupar un lugar importantísimo en el mercado local.

Tras las palabras de rigor, se observaron las unidades presentes (¡bárbaro!), tras lo cual desaprensivos hombres de prensa se arrojaron como pudieron sobre la comida existente y al que madrugó Dios lo ayudó, porque había cada piraña...

Sobre el auto hemos hablado ya mucho en anteriores ediciones dando la primicia absoluta de su aparición argentina (por ejemplo el N° 160) por lo cual evitaremos ahora seguir hablando hasta tanto dispongamos de un auto para realizar el consabido test.

### CALDARELLA EN F. DOS

Durante la semana pasada Chiche Caldarella estuvo probando el F-2 de Cigliutti en el autódromo. Piensa correr la temporada nacional con ese auto con lo cual Caldarella volvería a la actividad automovilística luego de su alejamiento del equipo del ACA.

OSR 524

Si piensa comprar un auto nuevo, póngale la radio que siempre estará 0 Km.

PHILIPS  
AUTORADIO



01 RN 506



COMPRE CON EL RESPALDO DE PHILIPS SERVICE



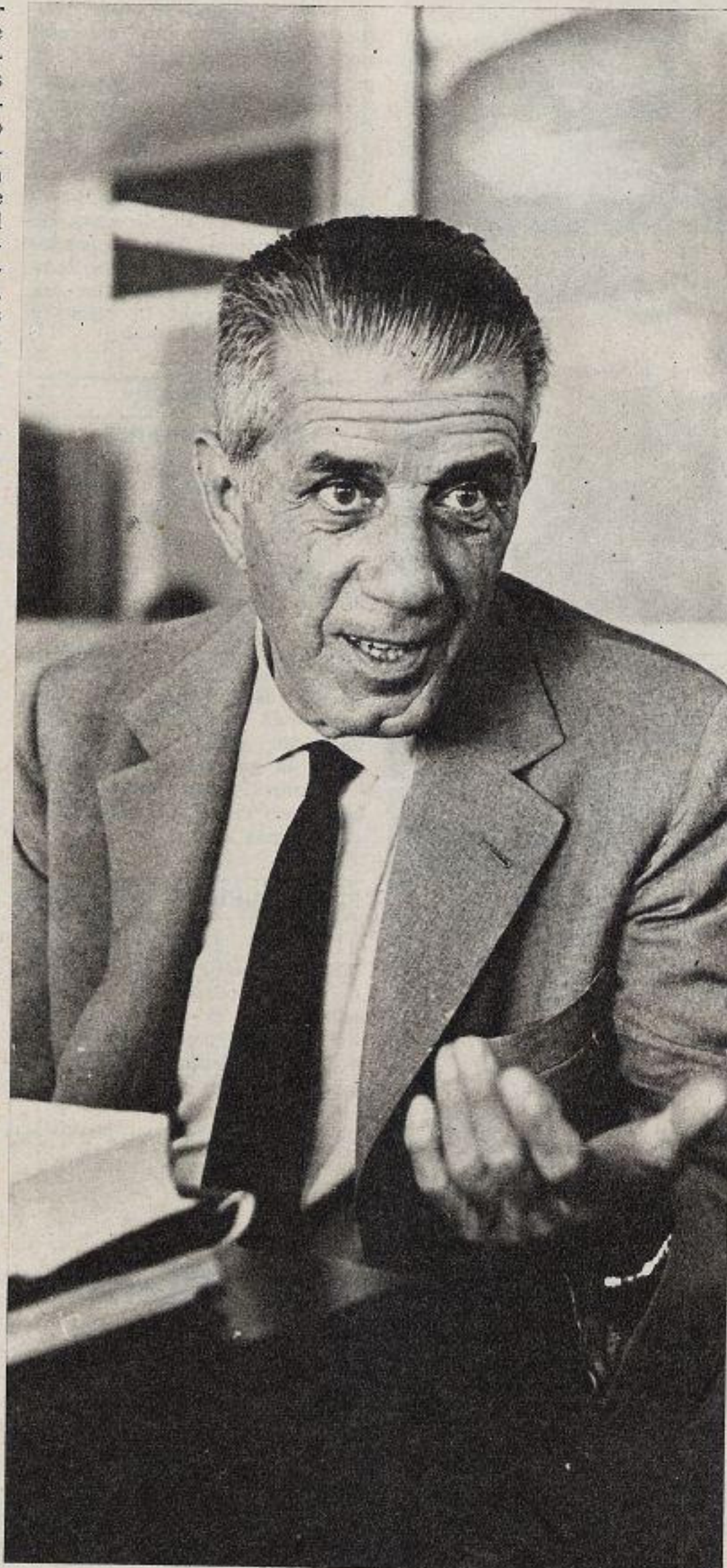
# HASTA SIEMPRE, CARLO PINTACUDA

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

A lo mejor vos, Carlu, o vos Juse, o Tito, se acuerdan mejor de él. Yo conocí a Chichina, su hija, cuando ya todos éramos más grandes, cuando todos los sábados teníamos alguna fiesta. Pero sí recuerdo verlo salir de su casa en el Isard 300 y después en un Fiat 600, y los camioneros que iban al puerto de Olivos que al verlo maniobrar rápido e impetuoso —como era su carácter— le gritaban "Aprendé a manejar, potrillo". Y todos sonreíamos sorprendidos porque sabíamos que era Pintacuda, el padre de Chichina, el que había ganado dos veces la Mille Miglia.

La semana pasada me encontré con una amiga y me dijo que Carlo se había ido a Italia como lo hacía a cada rato. Pero el fin y el final de este viaje era distinto: en el avión sufrió un ataque. Hacía ya meses que estaba enfermo, que se sentía mal. Pero se fue igual, a lo mejor para volver una vez más a trepar y despedirse de aquellas montañas que tantas veces lo vieron pasar mucho más rápido, delante de una larga fila, haciendo tronar el escape en aquellas quebradas. Le pregunté si él pensaba regresar a la Argentina, y me contestó "Pero, ¿no te das cuenta? Carlo se está muriendo...".

Estaba, sí, cerca del lago de Como, internado, agonizando quizá, pero era inmortal, eso lo creíamos desde chicos, cuando lo conocimos. ¿O acaso quién vio a su lado en la línea de largada a Tazio Nuvolari mucho más nervioso por lo veloz del circuito y salió a establecer un promedio de 225 km/hora con las gomas deficientes de la época ganándole a los monstruosos Mercedes puede pensar cualquiera que no es inmortal? ¿Cómo va a estar agonizando en Italia el que ganó dos veces la Mille Miglia (1935-



1937) y piloto estable o circunstancial de los mejores equipos y marcas de la época, que desde 1914 ("Las primeras locuras en la montaña con el Clermont-Bayard de mi padre..." nos confió un día) hasta casi los años cincuenta mantuvo esa aureola de super hombre tan difícil de definir?

Y esa aureola es la que flota ahora en tantos lugares, cuando Carlo se fue definitivamente sobre la mejor de las P. 3 para seguir siendo inmortal. Flota sobre La Gavea: "Me trae muy gratos recuerdos; en 1937 le gané a Von Stuck, quien corría con un Auto Union mucho más potente que mi Alfa. Tenía como 100 HP más que yo. Pero llovió y yo vi mi oportunidad. Lo paradójico es que para aquella carrera los alemanes habían impreso con anterioridad los folletos dando como ganadores de la carrera a los Auto Union. Tal era la seguridad que tenían. Al año siguiente le gané a Arzani, quien corría también con Alfa. Fue una carrera dura que recuerdo con mucho cariño. Que gané también bajo la lluvia. Y de nuevo me recibió una ovación. Otra vez el equipo vencido se me acercó a vitorearme, como lo había hecho el año anterior el equipo Auto Union cuando yo, con la cara que exigen las circunstancias, les contesté (como queriendo aclararles): Ma, se non piove...".

Ese magnetismo desprendido por Pintacuda flota sobre Buenos Aires, sobre todos los muchos que lo conocieron, se rieron con él y lo estimaron tanto. Flota desde 1947, la primera vez que llegó a nuestra ciudad y que aunque se haya ido hace algunos días seguirá estando para muchos en cada escape ronco o en cada lata de aceite especial. 🐘



## LOS ESTADOS UNIDOS Y EL TURISMO

Una breve visita realizó a nuestro país, prolongada por cinco días, el señor James Hamilton III, subsecretario adjunto de Comercio para el Turismo de los Estados Unidos, en un viaje de familiarización e inspección a la Oficina Regional de Turismo de ese país (USTS) para el cono sur de América, con sede en Buenos Aires.

Durante su estada el funcionario estableció contacto con autoridades y medios oficiales relacionados con el quehacer turístico de nuestro país, estrechando aún más los tradicionales vínculos turísticos entre la Argentina y los Estados Unidos.

Otra actividad relevante cumplida por el señor Hamilton en Buenos Aires fue la conducción de un seminario con el tema "Visite los Estados Unidos", en el que participaron agentes de viajes, operadores de turismo y compañías de transporte cuyas rutas unen a los dos países. Asimismo, el visitante agasajó a autoridades de la Secretaría de Difusión y Turismo, la Dirección Nacional de Turismo y otros entes nacionales y privados.

En su calidad de subdirector de USTS, el señor Hamilton tiene, entre otras responsabilidades, la de ejercer la coordinación con los restantes organismos turísticos oficiales, supervisar el programa para el desarrollo turístico en América del Sur y la participación de USTS en los actos celebratorios del bicentenario de la independencia de los Estados Unidos, en 1976.

Antes de su visita a la Argentina participó en la reunión para el turismo de la OEA, en la que se trató el tema: "1972, Año Interamericano para el Turismo".

## CAMPING DE INVIERNO

La constante evolución del autocamping en nuestro país está llegando al punto de eliminar el límite que separa la temporada propiamente dicha —el verano, tiempo de sol y días largos— de la época invernal.

Es por eso que los verdaderos cultores de la actividad ya no reparan en si hace frío o calor, si llueve o truena. La Semana Santa ofrece tantos o más atractivos que la de Carnaval: concursos de pesca, menos aglomeraciones, más comodidad.

Precisamente para estos "fans" del esparcimiento al aire libre

el Autocamping Los Alces presenta un plan de abono rebajado para disfrutar de sus amplias instalaciones junto a la playa de Chapadmalal en el período comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de diciembre. Por 50 pesos ley el núcleo familiar puede acceder en el citado período a un lote arbolado de 70 m<sup>2</sup>, con las siguientes instalaciones complementarias: baños instalados con agua caliente central, luz eléctrica, quinchos para asados, proveduría, juegos infantiles, teléfono, etc. Las reservas pueden hacerse en el propio Autocamping, en Chapadmalal, o bien en Alfu S.A., Diagonal Roque Sáenz Peña 615, piso 8c, of. 816, Buenos Aires, Tel. 46-3683.



## EL INTA VIAJA EN PEUGEOT

Siguiendo con su plan de expansión y para la mejor atención de sus actividades, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) acaba de adquirir 26 automóviles Peugeot 404 destinados a sus estaciones y agencias de todo el país.

Tres de esas unidades serán afectadas a Capital Federal, otras a las estaciones experimentales de Anguil (La Pampa), Marcos Juárez, Rafaela, San Carlos de Bariloche, Oliveros (Sta. Fe) y Misiones, y las restantes prestarán servicios en las agencias de extensión rural de General Pico, Coronel Pringles, Arrecifes, Bordenave, Tostado, Machagai, Gral. Pinedo, Pcia Roque Sáenz Peña, San Martín, Formosa, Laguna Blanca, Diamante, Colón, La Paz, Urdinarrain y Tornquist.

## TODOS A INDY 71

Para los aficionados que han tenido la suerte de presenciar la participación de los corredores del USAC en la prueba de Rafaela, sin olvidar, naturalmente, el cappelavoro de nuestro Carlitos Pairetti, se ofrece ahora también la oportunidad de

ver a los fenómenos en su propia salsa: el óvalo rojo de Indianápolis, que congregará nuevamente a las multitudes cuando se dé la orden de largada de las famosas 500 Millas, el próximo 29 de mayo.

La encargada de facilitar la cosa es General Promotions-Travel Agency S.A., que ha organizado una interesante excursión de 15 días, visitando, además, Nueva York, Washington, Detroit y Miami. El servicio incluye hoteles, traslados, excursiones y entrada a la gran carrera. La salida está prevista para el 23 de mayo, por Aerolíneas Argentinas, con regreso el 6 de junio, y el tour se puede contratar mediante el pago de un pequeño anticipo y cuotas

mensuales de 131,50 (se trata de pesos ley). Mayores informes y reservas pueden obtenerse en la citada agencia: Paraguay 547, 6º piso, of. 24. Tel.: 32-2497, 9585, 9582 y 2853.

## MERCEDES HONORIS CAUSA

La Universidad de Hohentham otorgó a Rolf Staellin, miembro del directorio de Mercedes Benz AG, el título de doctor honoris causa en ciencias económicas.

De esta manera, la división de ciencias económicas y sociales de esa Universidad reconoce públicamente sus trabajos en la organización de ventas de Daimler Benz, empleando los conocimientos de economía modernos y la concepción del vehículo utilitario.

Fundamentalmente, con esta distinción se le reconocen sus logros en el avance de la investigación universitaria. Rolf Staellin fue nombrado, asimismo, senador honorario de la Universidad de Tubinga en 1953, y en 1956 le fue conferida la gran cruz al mérito de la República Federal de Alemania.

# MUCHA FUERZA EXTRA PARA SU PEUGEOT

LOPEZ PUCCIO S.R.L.



## EQUIPO R1850

Compuesto por nuevo cigueñal y conjunto de compresión especial.  
Consiga en su Peugeot 404, 504 o T4B además estas ventajas:  
Reprise mejorada, velocidad hasta 170 kmc, mayor elasticidad y mejoramiento de velocidades en alta y en baja.  
Instalación en 24 horas.

Distribuyen en Bs. As.: CARSONIK PARTS Venezuela 1663 T.E. 38-2397

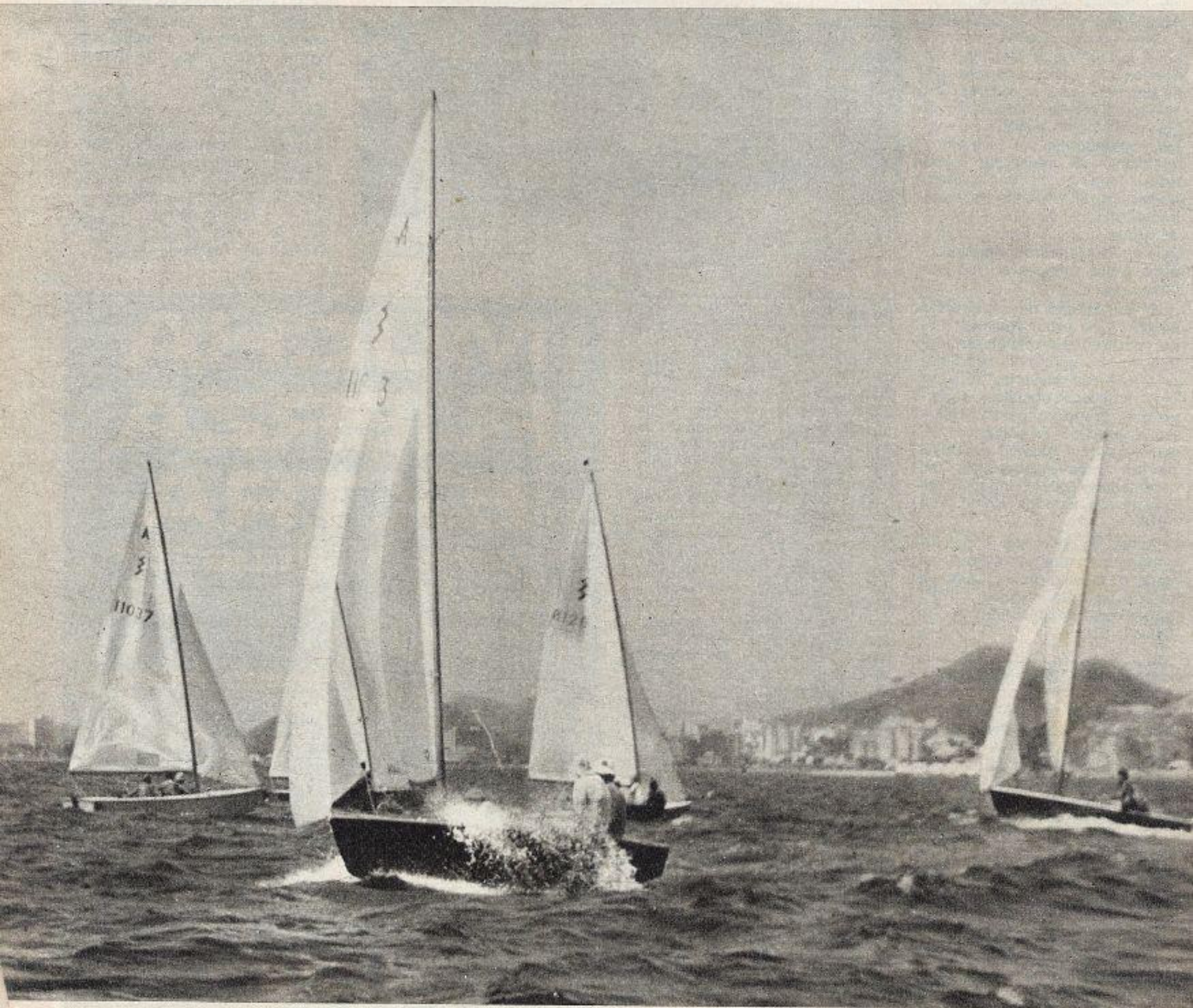
# RE-COR

FABRICANTES Humberto Pinedo S.R.L. T.E. 26335 Córdoba



# CARNAVAL EN RIO

Se realizó en la bahía de Guanabara el XVII Campeonato Sudamericano de la clase Lightning. Mario Buckup del Brasil se impuso holgadamente y fueron sus escoltas los argentinos Mario Isola [2] y Pedro Sisti [3]







La representación argentina que defendió el título y tuvo la mejor actuación. Mario Isola (tim), Adrián Obarrio y Boris Belada (trip).

Durante una de las cañidas, el Mancarrón de Sisti cruzándose con un barco brasileño no identificado.

Abajo: Antes de una de las regatas del torneo. Como se aprecia, viento es lo que sobró. De izquierda a derecha, el Marmolín, de C. Collet; el Mancarrón, de P. Sisti; el Cavú, de M. Backup, y el Gtx, de C. Russell.



En el carnaval carioca versión '71 se vieron numerosas "Escolas do samba" desfilando por las calles con gran algarabía. Locas fiestas alegóricas en los clubes, y para completarla los amigos brasileños organizaron el XVII Campeonato Sudamericano de la clase Lightning.

En el escenario de la bahía de Guanabara, con el "Enterprise" (el portaaviones yanqui, eh...) de espectador y unos fuertes y regulares vientos que no pedían permiso para presentarse, 22 barcos de la clase del rayo compitieron durante seis regatas con descarte de una, por un preciado título que quedó en manos del "grandísimo" paulista Mario Backup, quien se adjudicó el torneo con una máquina guardada varios lustros bajo llave.

Colombianos, peruanos, chilenos, uruguayos, brasileños y argentinos se dieron la mano, tras dos días de acalorados (38 grados a la sombra) sorteos de embarcaciones. Cabe aclarar que todo esto se motivó a raíz de los barcos de plástico que la Federación Brasileña encargó a Tom Allen, a los efectos de prestarlos en el campeonato, y que no llegaron a Río porque el buque de transporte quedó en USA con graves averías. Con todo, el único barco de plástico que entró en sorteo quedó en casa: lo corrió Robert Backup, hermano del campeón.

Fueron siete los barcos argentinos que participaron en este evento. El transporte de cuatro de ellos fue facilitado gentilmente por ELMA, en otro esfuerzo por estimular el yachting nacional. De los tres restantes, dos fueron prestados por los organizadores; el otro, bautizado "Morsa", se recorrió la Mesopotamia argentina, el Chaco paraguayo, para introducirse en el Mato Grosso y los cafetales de San Pablo..., al fin llegó al carnaval. Fue remolcado por su propietario, el juninense Tito Mingorance, quien corrió las regatas a 10 km/h, reduciendo violentamente su promedio de 140 en las rutas; ¿mucho, no?

A su vez, la Confederación Argentina de Deportes facilitó los pasajes a las tres primeras tripulaciones de la selección, que se

realizó previamente en nuestro país.

Con la Escuela Naval Brasileña por sede, el entusiasta comodoro del distrito Brasil de la clase que tratamos, el "gordo" Denis Clemence, organizó un campeonato bastante bueno. Las largadas estuvieron bien fondeadas, las protestas muy bien tratadas y los agasajos bien intencionados. Destacamos que los capos del café de Brazil no se perdieron la oportunidad de difundir su producto distribuyéndolo en grandes cantidades, en la cena de clausura. Tampoco faltó la picante "gaipirinha" (caña, en castizo).

#### LAS REGATAS

Fueron disputadas con intenso viento. Generalmente del sector sur, a un promedio aproximado de 30 km/h, lo cual influyó para que el evento quedara en manos de nuestros hermanos brasileños, que saben llevar muy bien el barco en esas condiciones. Sin embargo, nuestros representantes no se quedaron atrás, dieron mucho que hablar. Tal es el caso del campeón sudamericano del '70, Mario Isola, quien con un barco prestado y bastante falopa resultó subcampeón.

La tercera plaza la ocupó Pedro Sisti, quien no pudo hacer rendir a su "Mancarrón" como lo hace habitualmente en nuestro mar de agua dulce. Protestas hubieron pocas: en la segunda regata Mario Backup fue descalificado por Sisti, a raíz de llevar el spinnaker separada del tangón.

Lo que sí hubo a rolete fueron averías, como la torta que se dieron los hermanos Backup (sean unidos); la rotura del palo del "Mancarrón" y muchas otras. La cancha de regatas era buena, especialmente con vientos fuertes, dándose alguna que otra prestada rara. Eso sí: corriente para tirar al techo y, además, esporádicos tiburones.

Por otro lado, las abundantes "fejoadas" (arroz con porotos negros) y el alojamiento gratuitos no estaban mal. Excelentes regatas y el mejor carnaval del mundo. Pavada de programa: dicen que ya fue abierta la inscripción para el carnaval carioca del '72... ¿Será cierto?

#### CLASIFICACION FINAL

Pos.	Timonel	Tripulantes	Barco	Pts.	País
1º	Mario Backup	M. von Schaaffhausen Claus Bleckark	"Cavú"	108	Brasil
2º	Mario Isola	Boris Belada Adrián Obarrio	"Semembí"	100	Argentina
3º	Pedro Sisti	Luis H. Schenone Jorge Vago	"Mancarrón"	99	Argentina
4º	Murilo Borges	Sérgio Figueredo Edgard Hasselman	"Cartola"	98	Brasil
5º	Roberto Backup	Willy Tietze Peter Zachar	"Easy Rider"	95	Brasil
6º	Luiz Lebreiro	João Paes Leme José Dutra de Andrade	"Sgres"	90	Brasil
7º	Andrés Lisoski	Beatriz de Lisoski Jorge Londono	"Mixuruca"	81	Colombia
8º	Carlos Collet	José Blanco Jorge Bruzzone	"Marmolín"	77	Argentina
9º	Carlos Russell	Sergio Asfiora Emilio Russell	"Gtx"	64	Brasil
10º	Oswaldo Bordino	Homero Pereira José Duarte	"Flamingo III"	72	Argentina

#### RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Organizada por la Asociación Argentina de 505, hubo una regata para dicha clase en el octógono de la FAY. Los resultados fueron:

1º	Héctor Domato-Pedro Siedmann ...	"Huevo Frito"	1h 52m 30s
2º	Oscar Montes-Alberto Varela .....	"Súper Fiaca"	1h 53m 10s
3º	Alberto Engulx-Eduardo Farré .....	"Rififi"	1h 54m 15s
4º	Ernesto Pecoraro-Eduardo Adamson	"Bobby Dazler"	1h 55m 40s
5º	Jorge Hoffermand-Beatriz Ferrari ..	"Desacuerdo"	1h 55m 53s
6º	Richard Knight-"Francés" .....	"Mu Wuatsul GO"	1h 57m 20s

También hubo regatas en Dársena Norte el sábado y domingo, para las clases Soling y Dragón. Los Soling están practicando intensamente para el próximo Campeonato Sudamericano que se disputará en Semana Santa. La clasificación de las distintas regatas fue la siguiente:

#### SABADO 6/3/71

##### Clase Soling

1º	R. Sieburger .....	"Earline"	2h 22m 55s
2º	B. Belada .....	"Ñuma"	2h 25m 13s
3º	J. Mellí .....	"Mafalda"	2h 25m 39s
4º	R. Haas .....	"Solange"	2h 26m 11s
5º	A. Batico Rojas .....	"Kaleka"	2h 28m 21s

##### Clase Dragón

1º	H. Schenone .....	"Calafate"	2h 31m 47s
2º	J. C. Schenone .....	"Chasquido"	2h 33m 37s

#### DOMINGO 7/3/71

##### Clase Soling

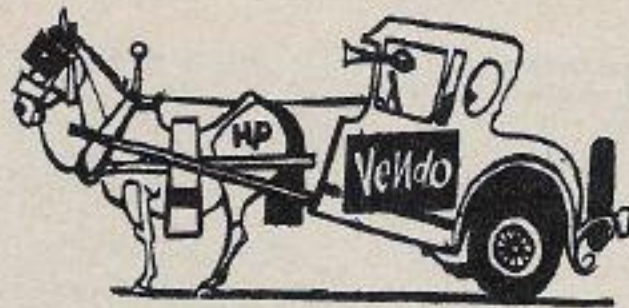
1º	B. Belada .....	"Ñuma"	3h 3m 34s
2º	C. Castrillo .....	"Tabú II"	3h 7m 12s
3º	I. Hilbert .....	"Solange"	3h 7m 53s
4º	J. Mellí .....	"Mafalda"	3h 11m 55s
5º	J. Levaselli .....	"Lilith"	3h 12m 17s

##### Clase Dragón

1º	J. C. Schenone .....	"Chasquido"	3h 22m 34s
2º	H. Schenone .....	"Calafate"	3h 24m 3s



# AVISOS corsificados



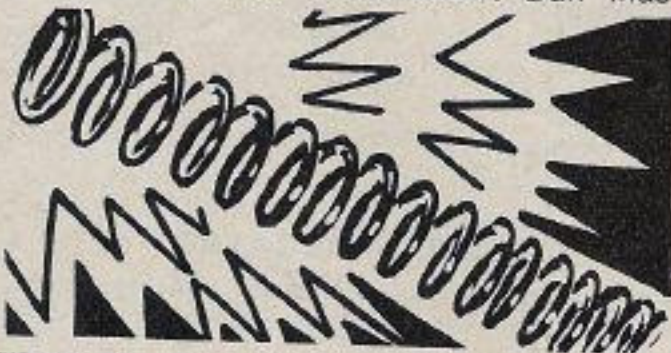
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

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

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

**"TUERCAS" ... SU PEUGEOT 404-504 CON MAS "PIQUE" ... POTENCIA ...** Obténgalo cambiando sus resortes de bujías por RESORTES ELECTRONICOS 8K. Fabricados con una aleación de metales especiales de GRAN PODER DE CONDUCCION (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) que eliminarán problemas de humedad en el encendido. Ahorran combustible. Dan más



"PIQUE". Si no lo encuentra en localidades del interior, envíe giro o cheque (\$ 19,50) Orden de electrónica 8K. Lavalle 2257, local 19, Bs. As. Recibirá un juego por encomienda postal y podrá usar a pleno la potencia de su Peugeot. En capital adquiéralo en Tateossian Hnos. de Cabello 3363; Goicoechea S.A., Montevideo 623; Pasatir S.A., Tucumán 1586; Orientación Mecánica, Viamonte 1505.

**FORD "A".** Coupe convertible 1931. Optimo estado. Para entendidos \$ 4.000.— T.E. 42-4518, 73-8844. Raúl.

**CUPE FIAT 1500.** Preparación Anexo J. Con gran cantidad repuestos y gomas. Oportunidad \$ 12.000 total, facilidades. Fitz Roy 2058.

**MC SPORT 1600.** Modelo 61. Dos techos. Excelente estado. Muy en precio. Tacuarí 1797.

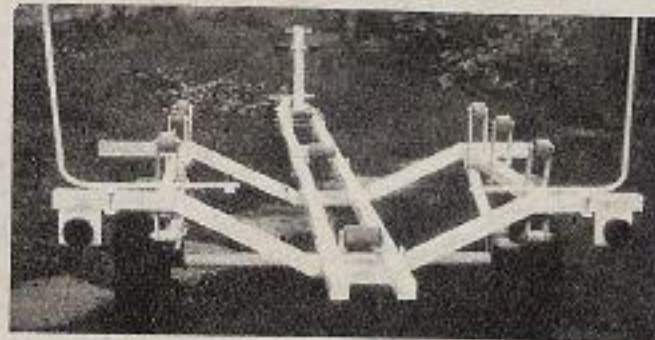
**VENDO GRUMETE.** Flamante. Medido. Velas nuevas dacron. Opcional motor fuera de borda importado. Contado y facilidades. Ver en el Club Universitario de Bs. As. Núñez. Tratar en Intendencia.

**VENDO LIGHTING "CATRIEL"** con trailer. Muy buen estado. Facilidades. Tratar en el CUBA, Núñez. Juan Carlos (Vestuario).

## DISEÑO Y CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION.

Curso teórico práctico sobre todos los temas que interesan al constructor de automóviles. Lecciones ilustradas que le serán enviadas quincenalmente junto con cuestionarios relativos a cada lección. Temas principales: aerodinamia, resistencia al avance, diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco, CONSTRUCCION DE MOLDES Y CARROCERIAS EN PLASTICO REFORZADO, moldeo de parabrisas, materiales especiales, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: STYLAUTO, CASILLA DE CORREO 303, LA PLATA (Prov. de Bs. As.).

**TRASLAR TRAILERS.** Capacidad 600 KGR. Enganche a bolas. Galvanizado. Luces.



Apoyo tipo rodillos o cama \$ 960.—. También se alquilan: \$ 20.— por día. T.E. 743-7876. Después 20 horas.

**VELERO ZENORITA.** Clase Internacional. 4 cuchetas, DACRON, Acero Inoxidable. Impecable estado. Digno de ver. T.E. 749-0935.

**AUTO-RADIOS MOVILTRANS,** modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stereos. Venta, instalación y service, Av. Forest 763, Capital, pida turno por tel 54-6491.

**ESTUDIE AUTOMOTORES,** Escuelas ET-MA le ofrece cursos diurnos y nocturnos

de motores, carburación, electricidad, transmisión, performance y trucaje de motores. Clases teóricas y prácticas. Av. Juan B. Alberdi 1619, Capital, tel. 63-2622.

**CAPOT TOMA SUPERIOR.** Fabrica, vende e instala Ipa, Leiva 4247, Capital.



**MOTO N.S.U. QUICKLY.** Alemana vendo: motor 0 Km, 3 velocidades, carburador DELL'ORTO, rodado cambiado a 18, llantas italianas, documentación en orden, GRAN OPORTUNIDAD, llamar: Tel: 28-2828.

**VENDO TALLER.** Para F-4 y monoplazas usado, barato, \$ 500.—. Ver de 7 a 16 hs. Brandsen 2953 - JOSE INGENIEROS. Pdo. 3 de Febrero. Teléfono 757-2628.

**COUPE FIAT 1500.** Grupo 2 o T.C.A. Lista para largar ex comisión Deportiva Fiat. Nueva: \$ 1.650.000 m/n. Financiada. C. CASARES. Teléfono 358 y 375.

**DINAMOMETRO:** Schenk, alemán, apto para 500 HP y 10.000 rpm. Con plataforma, pirómetros, bitómetros. Tablero de comando externo, equipo de renovación de aire. VICENTE FORMISANO, Azopardo y Cochabamba, Capital.

**VENDO CAFETERA.** Para competir en la Categoría hasta modelo 33. Por necesidad de "mosqueta", está equipada con motor Dodge 1932, chasis original color



boredaux metalizado, suspensión original, eje rígido, y amortiguadores tubulares de competición, dirigirse por carta o personalmente a DOMINGO NORBERTO PICO, calle 61 N° 1786. NECOCHEA.

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



# calendario

## COMPETENCIAS NACIONALES

### SPORT PROTOTIPO

En el Autódromo de Las Flores se disputará el próximo domingo la primera competencia del año con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad.

La actividad dará comienzo en el circuito los días jueves y viernes con los entrenamientos. Para ello la pista quedará habilitada en el horario de 16,15 a 18,30 horas.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el sábado entre las 16,30 y 18,30 horas. Dentro de ese horario los pilotos podrán girar sin limitación alguna de vueltas computándose, de los registros conseguidos, el mejor para establecer el lugar en la partida. La única limitación que existe es que no podrán girar más de ocho automóviles simultáneamente.

La carrera, el día domingo, dará comienzo a las 11,30 horas cuando se largue la primera de las dos series estipuladas. Las mismas tendrán un recorrido de treinta vueltas al circuito lo que totaliza un kilometraje parcial de 110,820 kilómetros. El orden de partida para la segunda de las baterías se establecerá de acuerdo a las posiciones obtenidas por los pilotos en el primer parcial.

El total de premios a distribuirse entre los mejores clasificados ascenderá a la suma de \$ 47.700 de los nuevos.

### MECANICA ARGENTINA F. 4

También para esta categoría será la primera carrera del año con puntaje para el Campeonato Argentino. Su realización formará parte del espectáculo organizado por el Las Flores Automóvil Club en su autódromo.

Los entrenamientos para estas categorías están previstos para los días jueves y viernes en el horario de 14 a 16.

Las pruebas de clasificación serán el sábado de 14,30 a 16 horas. En ellas se utilizará el mismo sistema que en la de SP.

El domingo se correrán dos series a quince vueltas cada una para totalizar un recorrido total de 110,820 kilómetros. El horario de realización de las mismas ha sido fijado para las 10,30 y 12,30 horas.

El total de premios a distribuirse alcanzará la cifra de \$ 8.480 de los nuevos.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### SPORT PROTOTIPOS

La tercera carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas, que se disputará el próximo sábado en Sebring, será la competencia de 12 horas. Hasta el momento han comprometido su participación en las competencias la totalidad de los equipos oficiales de fábrica.

# sugerencias PARABRISAS CORSA

## BUTACAS



y... nada más

Modelo Universal Reclinable

También hacemos Reclinables sus Butacas.



## FUNDAS

FIAT 600	\$ 79.-
CITROEN	\$ 94.-
RENAULT	\$ 95.-
DI TELLA	\$ 99.-
RAMBLER Ent	\$ 104.-
VALIANT	\$ 106.-
FALCON	\$ 107.-

TECHOS VINILICOS  
FABRICA DE BUTACAS

RIGLOS 253/55 - T. E. 99-5933  
(ALT. RIVADAVIA 5100)



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

**FRANCESCHINI HNOS. IND. Y COM.**  
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 89-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.  
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

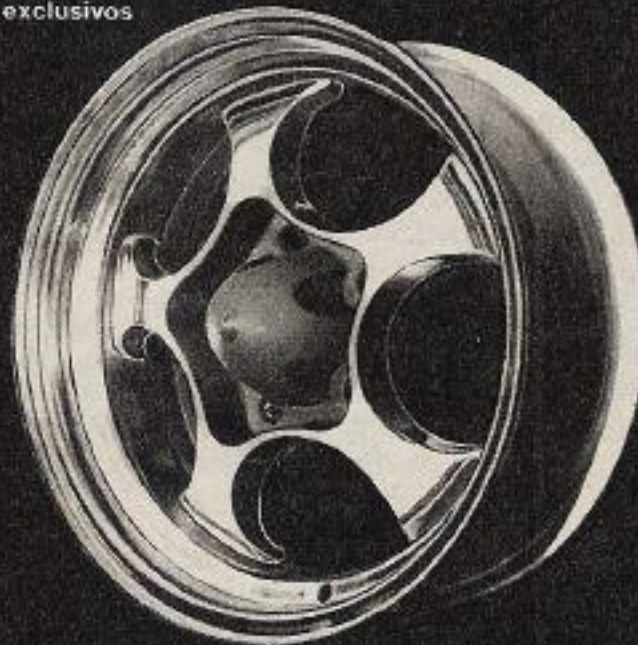
## NEW YORK RUEDAS

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego / WARNES 1487  
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital / T. E. 54-0410 - Cap.

PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS

## PARA CHEVY - FORD - DODGE

Modelistas exclusivos



## VERONESI - PIANIGIANI SC



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

## PARA SU AUTOMOTO COMPRE UD. LO MEJOR



## 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 72-395

## COLOCACION EN EL ACTO



**VOLANTES DEPORTIVOS**  
FABRICA:  
**BORSAN S.C.A.**  
LADINES 3808 - T. E. 50-757  
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL

## LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS  
**WASHER S. C. A.**

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR  
Lavado al "Champú" secado a aire  
Pte. Figueroa ALCORTA 6436



## REPUESTOS LEGITIMOS...

AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT  
203 - 403 - 404 - 504 - T4B.

PRECIOS SIN COMPETENCIA ¡COMPRUEBELO!

Casa adherida a Crédito LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB

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

ENVIOS AL INTERIOR





# Parabrisas CORSA

## correo

¡BRRRMMMM!!!...

de Sebastián García Miramón,  
Catamarca.

Señores: quiero hacerles algunas preguntas acerca de varios temas:

1) ¿Qué significado tiene la sigla BRM?

R) No es una sigla. Sir Alfred Owen, el alma mater de la BRM le puso ese nombre en extrañas circunstancias. Resulta que cuando el motor recién nacía (era muy chiquitito aún, no tenía nada más que un cilindro y sólo 254 cm<sup>3</sup>) al andar hacia un ruido que sonaba como: *brmmm!*, *brmmm!* Entonces cariñosamente lo comenzó a llamar de esa manera "brm" —con minúsculas—. Al desarrollarlo y crecer tanto en cilindrada como en número de cilindros, el ruido fue cambiando por efecto de la pubertad a un sonoro, hueco y grave ¡BRRMMM! ¡BRRRMMMM! —aunque algunas veces hacía más bien: ¡sproing! ¡cof! ¡puf! ¡cof-cof! ¡twingle! y ¡pit!—. Desde entonces el coche fue conocido como BRM. Hay, por supuesto, los advenedizos de siempre que dicen que BRM significa British Racing Motors, pero están equivocados los muy tontitos.

2) ¿Quiénes serán los pilotos BRM para Fórmula 1 en 1971?

R) Pedro Rodríguez y Jo Siffert. En algunas carreras es posible la participación del canadiense George Eaton. Todos correrán con los colores de Yardley.

3) ¿Ha presentado dicha casa un nuevo coche para esta temporada?

R) Sí, el P 160, una versión corregida, aumentada afinada, achatada y estirada del P153 del año pasado. Básicamente responden ambos coches a los mismos lineamientos técnicos.

4) ¿Se disuelve o no la CDC GM?

R) No, señor. En esta temporada presentará dos cupés Chevy que pilotarán García Veiga y Marito García en las carreras de TC. En SP se comenzará con los dos Chelco conocidos manejados por los dos pilotos nombrados, reemplazándose por lo menos uno a mitad de temporada por el

nuevo Chelco 3 de motor trasero.

5) ¿Qué significado tiene lo escrito en la columna titulada "Los fabulosos Hermanos Unser" (CORSA Nº 254, pág. 16) donde dice textualmente: "¿Te acordás cuando se accilando, vestidos igual, cómo metabamos charlando?"?

R) Bueno, nuestro periodista quiso preguntarle a Bobby Unser si recordaba cómo metabamos conversando vestidos igual cuando se accilando. Eso es todo. No hubo segundas intenciones.

### MOTO PERPETUAE

de Andrés Alfredo Lamas, Capital.

Señores: teniendo gran interés en adquirir una motocicleta de marca tales como Ducati, Harley Davidson o Royal, les pediría por favor me contestaran dándome la dirección de alguna casa donde poder adquirir ese tipo de máquinas, como asimismo el precio estimativo o exacto de la moto Royal Enfield, ya que en la lista que dan a conocer en el mercado de nuevos y usados no figura. Desde ya les agradezco infinitamente la gauchada.

R) Su problema seguramente tiene solución en Cristián Motos, casa que se especializa en la venta de motos de todas marcas y modelos. De las que usted cita suele haber varias en Cristián en venta. Lo que nos pregunta, referente al precio de las Royal no se lo podemos contestar ya que usted omite señalar año y modelo. Empero las motos Royal Enfield que más abundan en nuestro mercado tienen en la mayoría de los casos más de 20 años y entonces los precios varían fundamentalmente con referencia al estado general del vehículo. La dirección de Cristián Motos es Avda. San Martín 7878, San Martín, provincia de Buenos Aires, es decir a pocas cuadras de la planta de General Motors.

### EN DISIDENCIA

de Jorge Enrique Serroels, Paraná, Entre Ríos.

Estimados señores: ahorremos tiempo y espacio con las ponderaciones de rigor hacia CORSA —con la cual me siento muy identificado— y vayamos al tema que interesa. El motivo del gasto que he hecho en estampillas reside en un pedido y en unas ganas locas de expresarme. En primer lugar deseo que us-

tedes me informen acerca del medio para conseguir una especie de manual de mecánica integral de Fiat 600 y 800, pues deseo perfeccionar mis conocimientos en ese tema.

Segundo: me expreso. No escapa al conocimiento de nadie que la soberanía política y económica la perdimos hace rato, pero la deportiva-automovilística —pues la industrial todavía está en pañales— se mantenía intacta. Pero resulta que ahora se nos viene todo el malón de yanquis con toda la USAC y demás mafia a instalar una fecha puntuable para un campeonato que nosotros no olemos siquiera en nuestra Rafaela (no Raphy como dicen algunos extranjerizantes), con el consiguiente éxodo de divisas que ello significa, pues no me van a decir que alguna vez los premios quedarán acá. Ustedes bien podrán contestarme que significa un espectáculo poco común para el aficionado argentino, pero ¿es que acaso con los 3.500 pesos viejos que cobran la entrada puede ser popular ese espectáculo?

Y otra: lo del equipo del ACA en Europa, ¿a quién beneficia? ¿qué es lo que todavía "estamos aprendiendo", según el slogan tan utilizado últimamente? No dudo de que Reutemann llegará a ser (si ya no lo es) un piloto de primerísima línea, pero, ¿y los demás? Yo opino que lo ideal sería ir a correr a Europa con coches nuestros. ¿Acaso no tenemos un Berta o un Cicaré para hacer motores, o un Pedro Campo o Tulio Crespi, que bien podrían diseñar los chasis? ¿Qué puede significar para nosotros o para el mundo que triunfe un Brabham Cosworth, aun en manos de un argentino?

Si estoy equivocado, por favor explíquenme en qué y desde ya les quedo sumamente agradecido.

R) Contestándole a su pedido, creemos que pueden servirle los libros de la Editorial Cosmopolita, de la serie "Reparación y Ajuste de Automóviles". Esta serie comprende en forma individual a todas las marcas y modelos de autos comunes en el mercado argentino.

En cuanto a sus puntos de vista, estimamos que en algunos puntos está, efectivamente, algo equivocado. Primero: si los yanquis son buenos o malos, o lindos o feos es cuestión de gustos y de postura socio-política-

económica que no viene al caso discutir en este momento; pero lo que sí nos resulta exagerado de su parte es su alarma por el "éxodo de divisas", ya que en ese aspecto la cosa resultó bastante barata, pues entre gastos de viajes y premios se fue la cantidad de 36 millones de pesos, pero estimamos que mucho más fue lo que entró y quedó en el país: de USA sólo vinieron una centena de personas que se pagó sus gastos, vinieron turistas de Chile, Paraguay, Brasil y Uruguay, que lógicamente dejaron sus pesotes en los días que estuvieron en Rafaela. Es comprensible que si se trae un espectáculo de la magnitud del que se vio en Rafaela, hay que dar algo a cambio. Lo mismo sucede con los boxeadores, compañías teatrales, "troupes" de patinadoras, etc. Los premios quedarán en la Argentina en el momento en que los argentinos tengan algún medio mecánico para entretenerse. Para conseguirlo, primero tendrán que correr con batatas y demostrar a los dueños del circo que pueden andar en algo mejor (caso Pallretti que en Indianápolis tendrá el coche que corrió Simon en Rafaela).

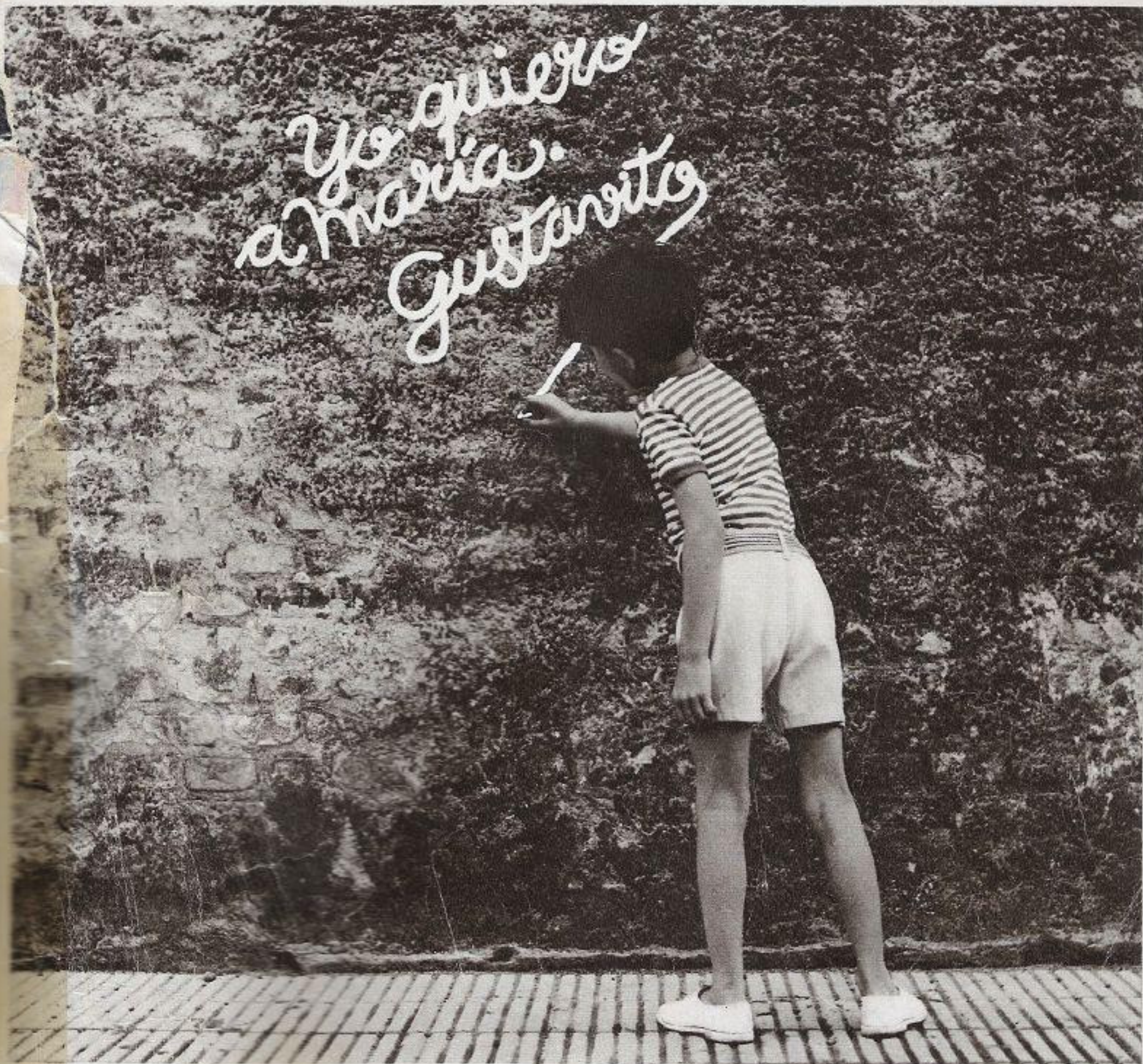
Segundo: el extranjerizante nombre de Raphy, fue inventado en el '66 por nuestro Pirin Bergandí, que así ironizaba sobre las características tomadas por las "500" de Rafaela en esos años, a los que los organizadores trataban de darle cierto "aire Indy." Después se popularizó el nombre. Y no es admiración sino una ironía.

Tercero: lo del equipo ACA y Europa. Creemos que beneficia al país. Y reiteramos lo dicho en otra oportunidad: Fangio, González y Cia., hicieron mucho por la difusión del país, y nunca corrieron con coches argentinos. Y pilotos de países europeos altamente industrializados (Bélgica, Francia, Suiza, Alemania, etc.) corren con vehículos de otros países sin que a nadie le parezca descabellado. ¿A usted no le parecería positivo que Reutemann ganara —como Fittipaldi, para no ir más lejos— con un Brabham el GP de Francia? A nosotros nos parece que sí. Y si a usted le parece que no "estamos aprendiendo" lo remitimos a la actuación de Lole en nuestra carrera de F.1 sin puntaje, en la que demostró que no fue a Europa el año pasado a hacer simplemente turismo.

Correo Argentino Central B  
TARIFA REDUCIDA Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704  
Concesión Nº 7970 IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES





# La verdad se firma

Firmar la verdad es una forma de anunciar . . . La mejor forma. Porque cuando un anuncio lleva el respaldo de una firma está creando una sana competencia para que mejores productos estén al alcance de todos, elevando los niveles de vida. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que cumplen esa función social. Empresas que anuncian la verdad y la firman . . . como firman este mensaje para usted, con augurios de prosperidad para 1971.

CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES





1576



# Jockey, la pura verdad.



**CALIDAD INTERNACIONAL**