

Parabrisas **CORSA**

13 al 19 de julio de 1971

Todo el GP de la montaña
Dodge V8: listo para ganar





**Este escudo
está en todo
el mundo.
Aquí, lo tiene
Colorado.**

Cuando Philip Morris respalda a una marca con su escudo,
la técnica más perfecta está dentro de cada paquete.
En mi país lo tiene Colorado.



En mi país fumamos Colorado

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A. Avenida
Leandro N. Alem 896, Cap.
Federal. Tel. 82-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Lence



DIRECTOR
Guillermo Márino

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopena

COORDINADOR
Adolfo Dondo

REDACCION

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES

Carlos Agustín, Sergio Cornejo,
Carlos Neira, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra y Pedro Siedmann

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti y Norberto J. Lema

FOTOGRAFIA

Alfredo Albornoz

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.),

Franco Lini (Italia),

y Carlos Reutemann (especial en Europa).

Andrés Meyer (Alemania)

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Sirocon

Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Julio del Valle,

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. 82-6010-29. 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 protocolación 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. 82-6010-29

como en botica

Este número de CORSA hace verdadero honor a su nombre porque en él encontrarán los comentarios de las "chiquientas" carreras corridas el fin de semana, lo cual nos hace reflexionar en el hecho de que los argentinos somos gente muy terminante y decidida: o tenemos carreras para tirar para el techo o no hay ninguna y nos opiamos como beduinos. Posiblemente esta circunstancia tan auspiciosa para el deporte motor nacional no sea sino producto de una manifestación de descarga de la angustia existencial que estamos viviendo. El asunto es bastante lógico; los argentinos se decidieron a correr masivamente carreras de autos porque subconscientemente ven en ellas, en la velocidad, una vía o un método para hurtarle el cuerpo (vulgo rajarle) a la aplastadora que se nos viene encima.

En primer lugar, finalizó el excelente Gran Premio de la Montaña disputado en la serranía cordobesa. Los resultados fueron bastante lógicos: ganaron los que anduvieron apretando el acelerador más con el bocho que con la zapatilla y además nos sirvió para comprobar que el Turismo Nacional necesita bastante más apoyo del que tiene porque anda todavía un poco desnutrido. En fin... basta la salud.

En la grossen categorienwerke (SP) disputada en Córdoba, circuito Oscar Cabalén, volvió a matar Luis Di Palma, esta carrera tuvo como complemento la consabida de Fórmula Cuatro en la cual ganó Carlos Ragno que estrenó con todos los laureles del caso el nuevo chasis Parodi que hace un par de números presentamos en CORSA. Debut y triunfo (ayudado por eficaz máquina Antelo).

En Mendoza la Fórmula Dos nacional parece haber tenido un repunte que la apartó del estado comatoso en que se

encontraba. Bastantes autos largados y bastantes llegados. Muy bien a Peugeot (SAFRAR) que decidió apoyar a quienes en esta categoría defienden sus colores. Esto tal vez estimule algo a la muchacha de los monopostos en general.

El complemento mendocino fue una variada e interesante secuencia de carreras de Turismo Nacional y G. 2 que a lo largo de tres días —viernes, sábado y domingo— sirvió para inaugurar importante autódromo local (Los Barrancos).

Santa Fe —Las Rosas para ser más precisos— también tuvo su petit Grosse Preis con carácter zonal, lo cual no fue óbice para que se anotaran toneladas de coches y que la misma resultara casi un diez puntos. Sólo se podría criticar algo lo complicado de las divisiones de categorías, pero en resumen muy positivo, tanto es así que es seguro que el año que viene esta competencia tenga puntos por el campeonato argentino.

En Villa Gesell se corrió la primera carrera nacional de fuori strada, competencia cuyo comentario ampliaremos en el número que viene.

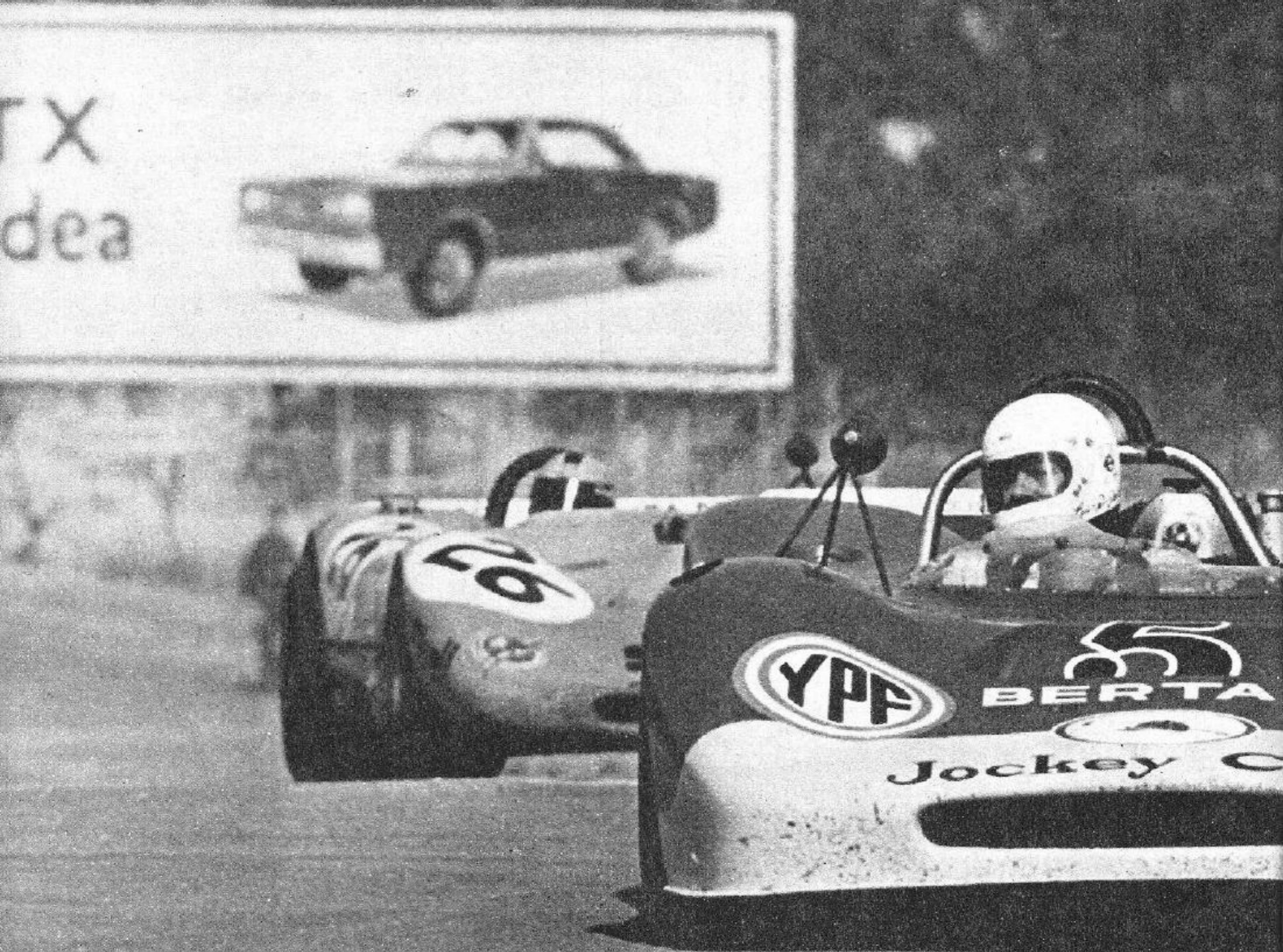
Desgraciadamente el fin de semana no pudo terminar bien, ya que al cierre recibimos la noticia de la trágica muerte de Pedro Rodríguez. El más valiente de los pilotos —así estaba conceptualizado el mejicano en el ambiente internacional— perdió la vida en una carrera sin mayor trascendencia en Alemania al volante de una Ferrari. Sin lugar a dudas la desaparición de Rodríguez dejará un vacío muy grande, prácticamente irremplazable, en el reducido y selecto mundillo de quienes integran la elite del SP internacional, de la cual Pedro era tal vez su más alto exponente.

G. M.

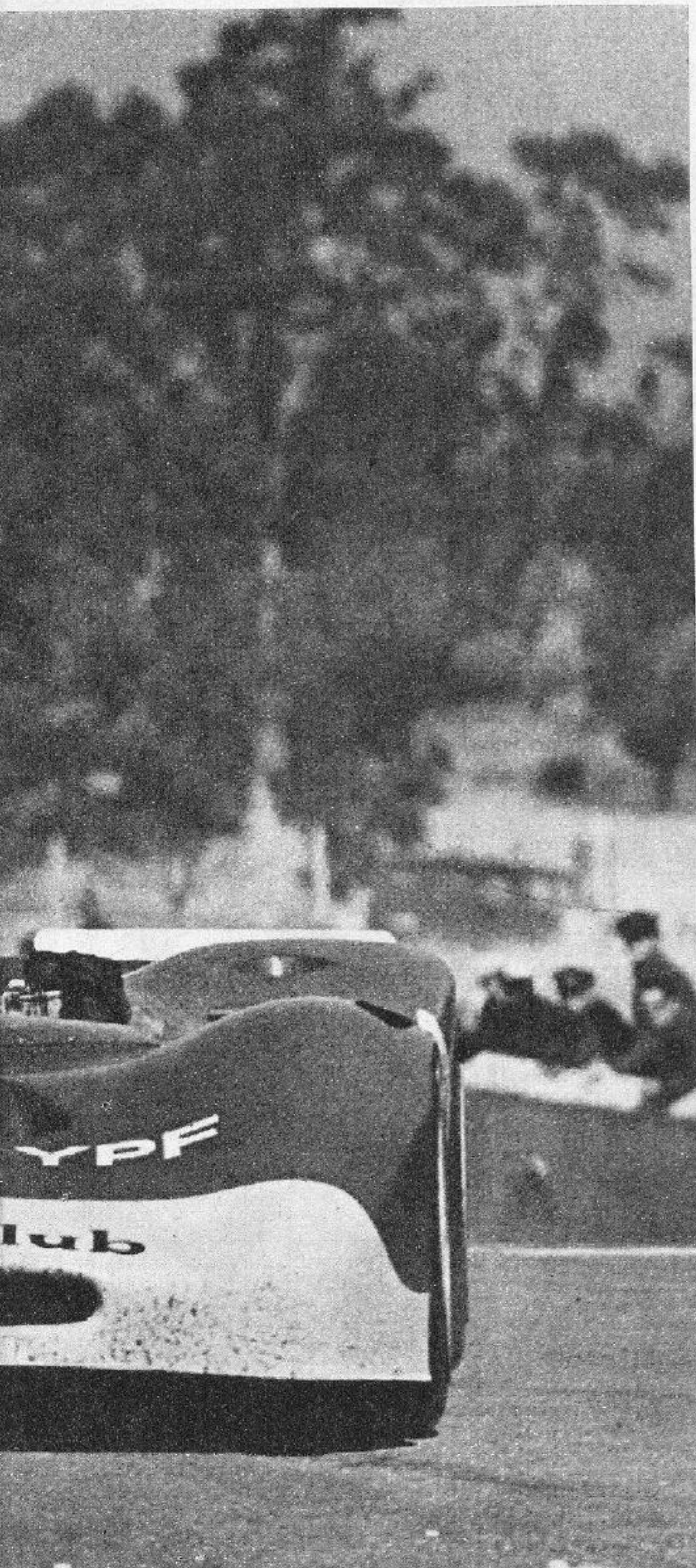
SP EN CORDOBA

Por: ENRIQUE SEBASTIAN SANCHEZ ORTEGA DEL MURO y CA

EXCLUSIVIDAD



DI PALMA



**Y Luisito ganó otra más,
pero esta vez desde el
vamos. Pocos autos para
pelear la punta. Un
Ternengo renovado y
metedor. Gran cantidad
de público y un
espectáculo muy bueno,
dirigido por Ragno,
en la carrera de F. 4**

Después de los brasileños, Córdoba. Después del autódromo de Buenos Aires, del paso del Porsche 908 y los balbuceos de esa conversación que un día puede ser la Copa Sudam, una nueva fecha por el Campeonato Argentino en el Oscar Cabalén de Alta Gracia.

Una nueva fecha que confirmó lo que puede ser de aquí en más el futuro del SP. Allí en Buenos Aires se disputó una carrera que levantó de un grito a la tribuna porque Di Palma con el coche argentino (jugaba el elemento patria) cambiaba violentos shots de zurda y de derecha contra el coche alemán conducido por el brasileño. Hasta que lo puso contra las sogas y lo volteó. Todo fue un bonito espectáculo digno del más emocionado vitoreo patriótico. Y los brasileños, cumplida la misión, se fueron. Nos quedamos de nuevo con lo nuestro y de lo nuestro lo mejor. Vale decir, dos McLaren con motor Ford para cruzar los guantes con

los dos Berta (motor Tornado, sí). En parte por esta posibilidad de la mejor esgrima pugilística y en parte por el ajustado precio de las localidades (500 pesos viejos) el Autódromo Oscar Cabalén volvió a llenarse como hacía mucho tiempo no se veía. Sin olvidar que aquí entraría el localismo de los cordobeses identificados con las máquinas rojas de Alta Gracia enfrentadas a los extranjeros McLaren (valga la paradoja) construidos por los porteños.

Fuera de esos cuatro autos no había más postulantes a la corona, por lo menos en el planteo teórico. Estos otros postulantes no eran muchos. Catorce largaron la primera serie. Diez quedaron para la segunda. Y de estos diez apenas seis o siete podían denominarse Sport Prototipos 1971.

Por supuesto, la carrera fue todo lo aburrida que la exclusividad de Di Palma y Berta permitieron. Di Palma es un dotado que está llegan-



do a un nivel (reforzado por su medio mecánico) que no puede tener comparaciones con ninguno del resto. Baste como referencia las dos vueltas que descontó a Pairetti en la suma de las dos series del domingo. Los Berta —por su parte— siguen demostrando que son muy superiores a los McLaren. Berta domina el terreno y de allí se desprendería el panorama de tedio que se avecina. Parecería ser que no hay forma de ganarle. Faltan autos actualizados y cada carrera termina por llamarse Di Palma.

Bertolini no tiene tanta suerte. Una u otra razón lo relegan en cada carrera, cuando en las primeras vueltas se hace evidente que los dos hombres del equipo cordobés salen a buscar la punta. El domingo se chimentó que Bertolini se separaría. Luisito no tendría entonces ni siquiera la posibilidad de dejar una carrera en manos de su coequiper. Y la monotonía se acentuaría.

Existe por otra parte un

malestar económico evidente. Los propietarios, pilotos y preparadores particulares han caído en cuenta que para postularse se está haciendo necesario pedir un crédito al BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y si es posible en dólares. Requejo lo dijo como epílogo de su carrera del domingo y Plano lo refirmó. Las fábricas han limitado su apoyo económico a los particulares y los equipos oficiales o cuasi oficiales monopolizan todas las posibilidades.

Estamos de acuerdo en que el período de crisis que intenta superar la categoría es muy lógico dada la juventud que tiene desde la puesta en vigencia de la actual reglamentación. Que está pasando por una cosa así como la picazón del séptimo año en los matrimonios. Pero son otros muchos problemas externos que contribuyen a su inestabilidad. Y si el público se aburre porque no ve lucha le quitará su presencia y el vicioso círculo se cerrará.

DOS - SERIES - DOS

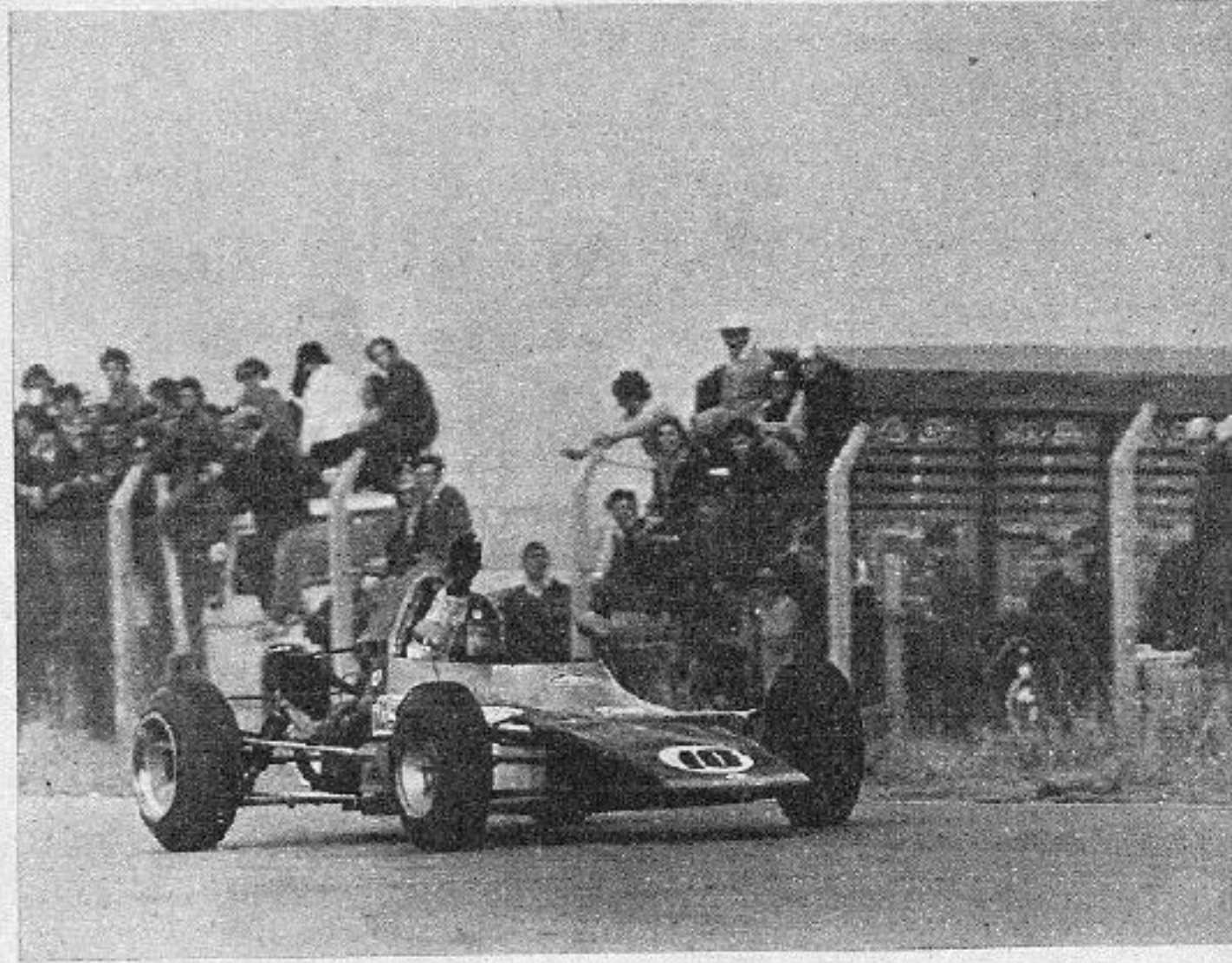
Como ya todo el mundo imaginaba, Luisito Di Palma y el Berta LR agarraron la delantera apenas el Torino que ofició de "pace-car" se corrió sobre la zona de boxes. Y de ahí en más empezó a sumar segundos de ventaja sobre el resto, un resto encabezado por Bertolini al que le pisaba los talones Nasif Estéfano y un poco más atrás el McLaren de Pairetti con un Nene Ternengo que le puso la trompa en la cola del anaranjado MCL-Ford y no se la quitó en el curso de las 40 vueltas. Después Cupeiro, Plano, Requejo y Alonso.

Así, con el poderío del Berta y Di Palma en punta, con los F-100 que estaban en un circuito apto para los V8 y con un Bertolini acechado por el tucumano se formaba el plantel de los más rapiditos, mientras el Gallego pasaba con un cilindro menos debido a una bujía empastada. Sólo mantenía cierta expectativa en

la tribuna el duelo Pairetti-Ternengo y Bertolini-Nasif. Di Palma ya viajaba con luz suficiente y su tranquilidad para encarar las veloces curvas era pasmosa, casi desconocida en Luis. Sin embargo, esta vez bien dirigido de boxes o con la mente bien centrada, el loco Di Palma pasó a especular con el caballaje extra de que dispone, de un chasis espectacular y de su manejo impecable.

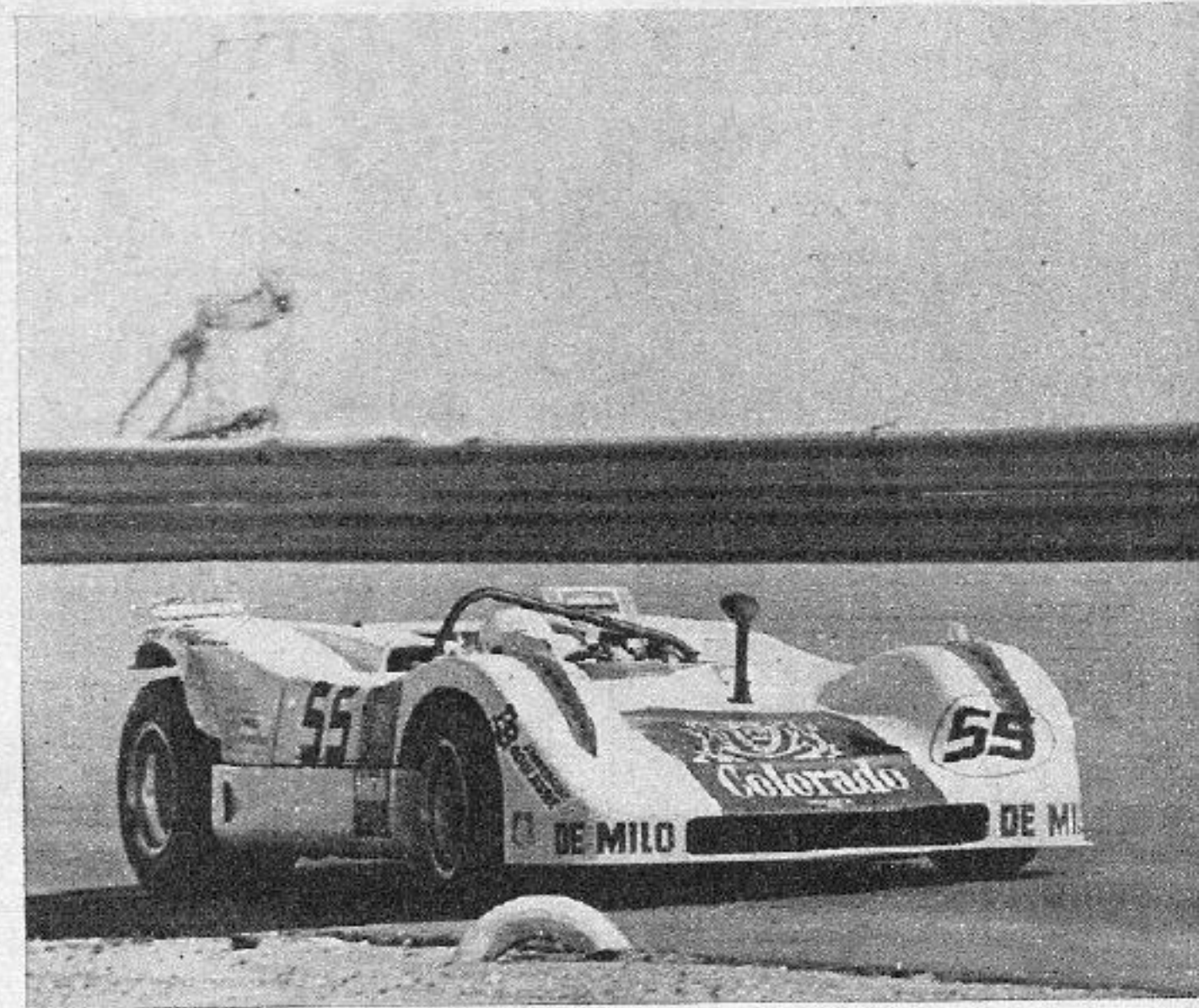
Recién en la vuelta 25 se quedó Bertolini por problemas de recalentamiento y una vez que Nasif lo había pasado. Pero, una vuelta más tarde también el F-15 del Califa se bajó a mirar la carrera por un tapón de caja que "inexplicablemente" —según Formisano— se aflojó y dejó escapar el elemento lubricante. Entonces se engranó todo y por suerte no pasó nada porque una caja trabada completamente, mientras el auto viaja en 5a. a fondo, puede ser motivo de accidente espectacular con consecuencias insospechadas.

Carlitos Pairetti no pudo hacer nada contra Di Palma. En ambas series el pupilo de Berta le sacó una vuelta de ventaja a Pairetti. ¿Qué tal?



Carlos Ragno estrenó chasis (Avanto) y volvió a ganar.

El Younta-Colorado ya no es más colorado. Lo reconstruyeron y le dieron dos manos de blanco. A pesar de ello sigue la muta.



El amigo Plano siempre está ahí. El domingo pasado fue quinto. Él, el chasis y el motor siguen andando fuerte.

Y Luis siguió su andar regular y demoledor hasta que al cumplirse las 40 vueltas estipuladas le había sacado a Carlitos Pairetti una vuelta más 45s. ¿Qué tal? Tercero, ahicito nomás, el Berta de motor delantero conducido por el Nene Ternengo y cuarto el Gallego Cupeiro con dos vueltas menos que Luis y delante de don Ramón Requejo que vio pasar el Berta colorado cuatro veces a su lado.

La segunda fue un calco de la primera. Di Palma adelante y cosechando ventajas en forma sostenida. Pairetti a falta de Nasif y Bertolini se colocó segundo con el McLaren —en esta ocasión motorizado con un F-100 made in Ferrea— y tomando distancias de Ternengo hasta que allí por el final se le trabó la dirección a Carlitos y llegó con un dolor de brazos increíble debido a un problema en la caja de comando. Más atrás Cupeiro —ahora en seis cilindros— con Plano, Alonso y Requejo a sus espaldas.

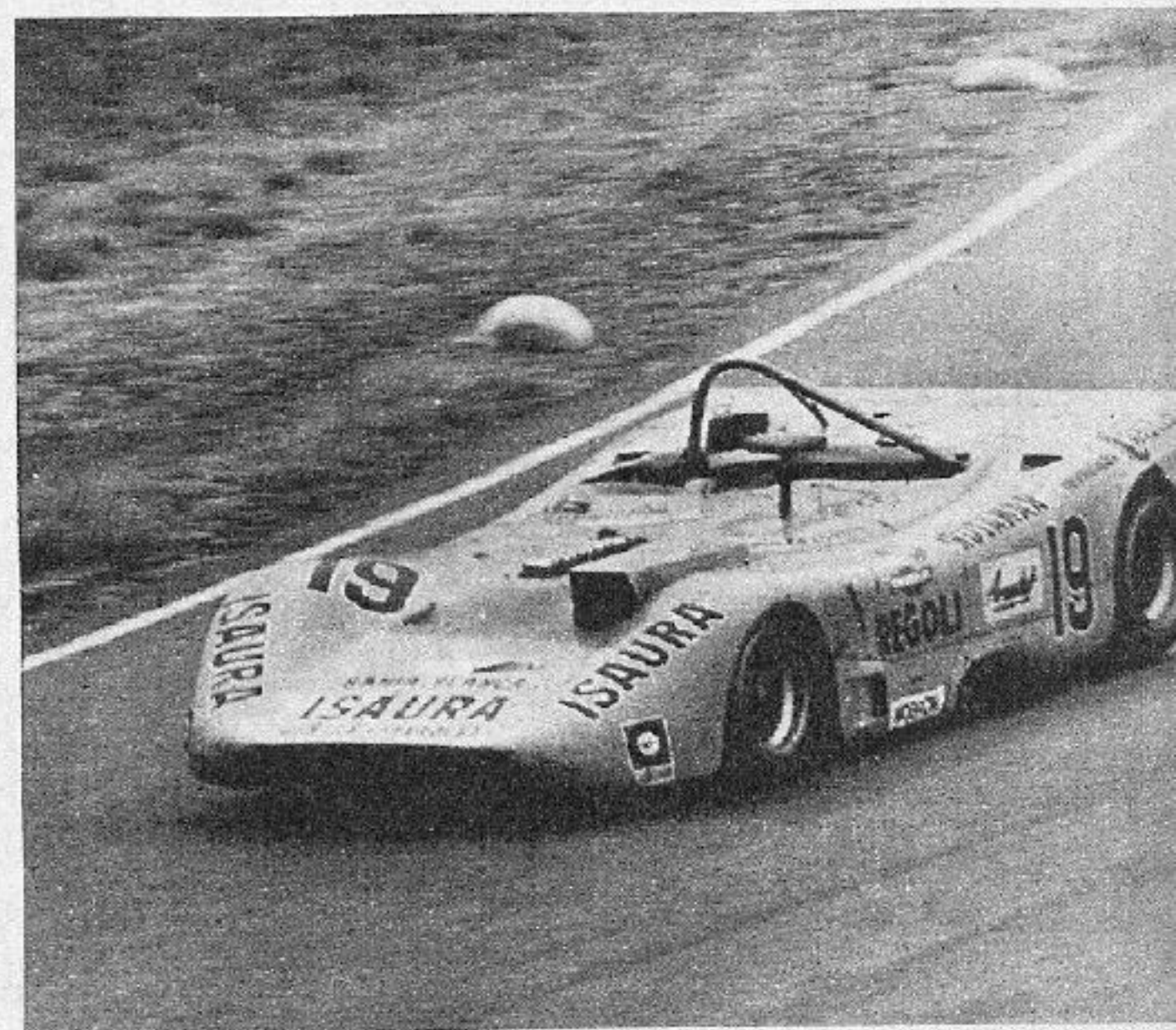
A mitad de serie la diferen-

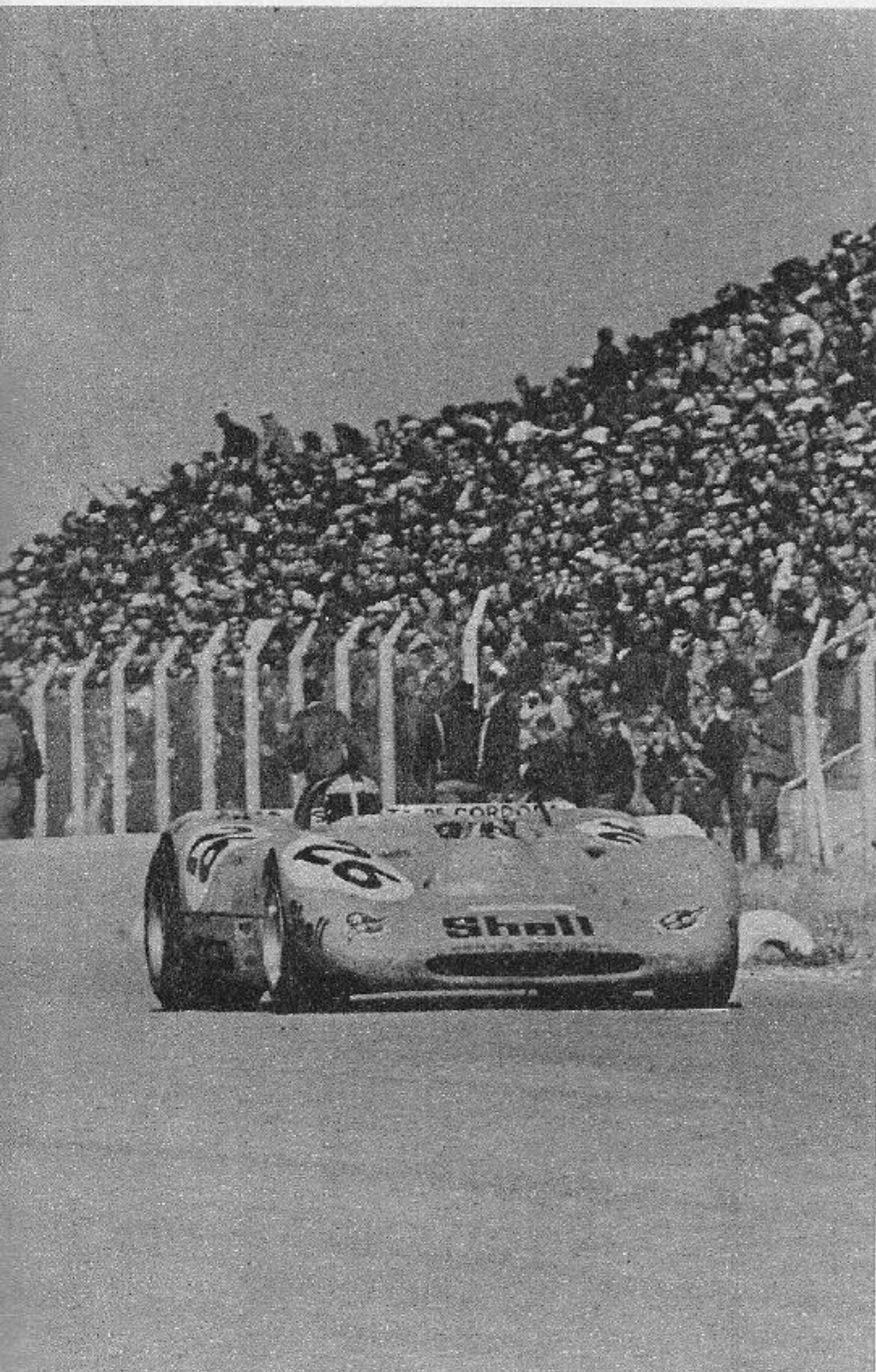
cia a favor de Luis era de casi 40s y estaba todo dicho y firmado. Ternengo era tercero y Plano cuarto superando a Cupeiro por más de 20s. El resto más lejos, desperdigados, con problemas de ténida algunos, de motor otros.

Ochenta vueltas muy aburridas que nada tienen que ver con lo que hace quince días vimos en el autódromo de Baires, en confrontación con los brasileños. La gente se aburrió y nosotros también.

F. 4: LA GUERRA DE LIOS CHICOS

Cada día se dan más. Cada día que pasa son más los que luchan por los puestos de importancia y siempre aparece algún "tapado" que se ubica bien y sale del anonimato, por lo menos entre los del ambiente de la F.4. En Córdoba se usó nuevamente el método de series eliminatorias el día sábado para llegar a la final del domingo con





los mejores tiempos de cada una de las dos baterías del día anterior.

El sábado el mejor tiempo en las series lo logró Carlos Ragno con chasis nuevo adquirido al Negro Parodi que junto con el de Panizza pasan a ser los dos F4 más lindos que hay en circulación. El motor en manos del Gordo Antelo formó la combinación ideal para que Ragno volviera por la buena senda que parece haber retomado.

La primera serie la ganó Claudio Abdala con buen nivel de manejo y adelantándose a Carlos Faverio (muy inspirado) y al portador del número 1 del ranking, Juan Laskac, con muchas rpm de menos en su motor.

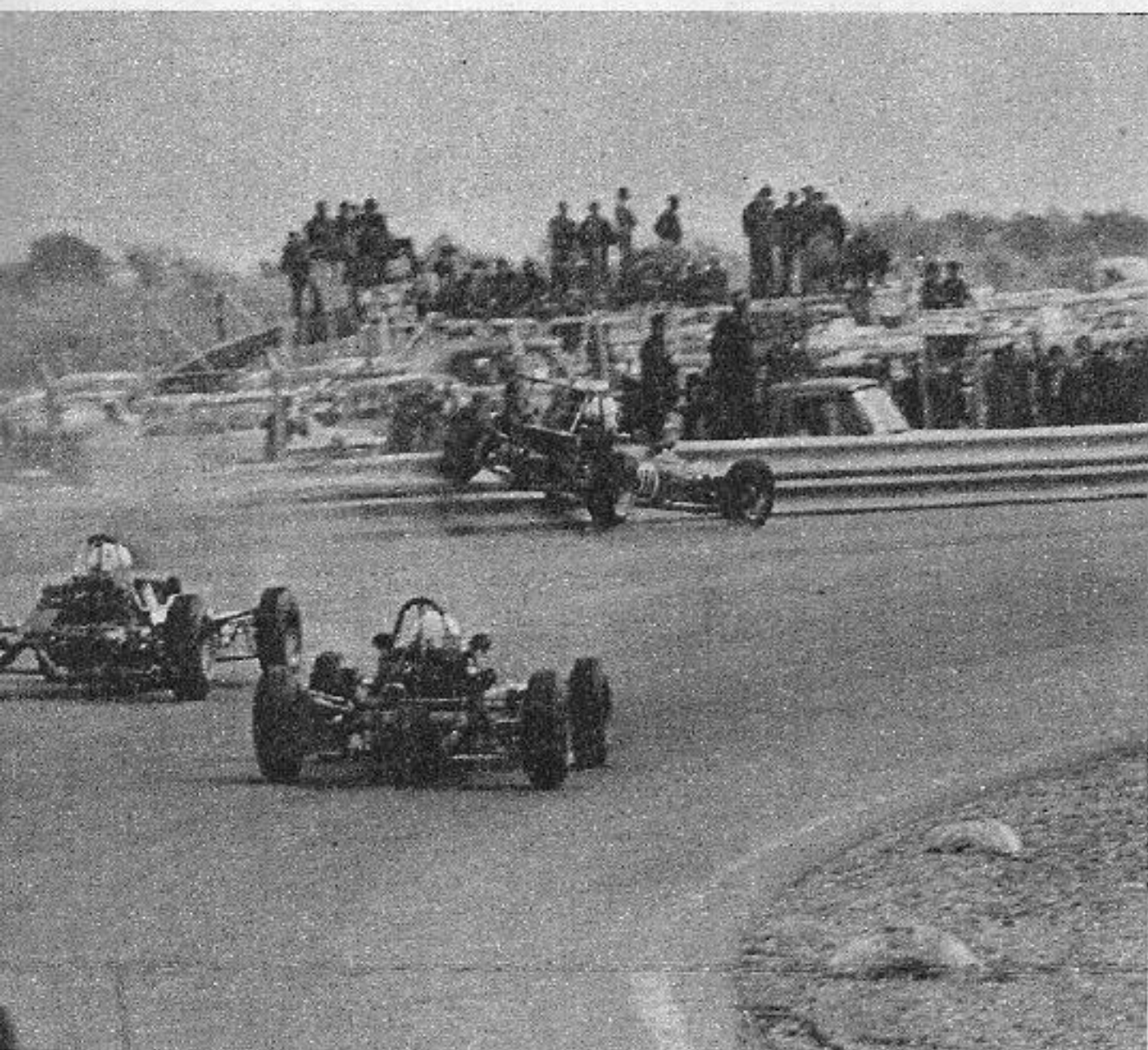
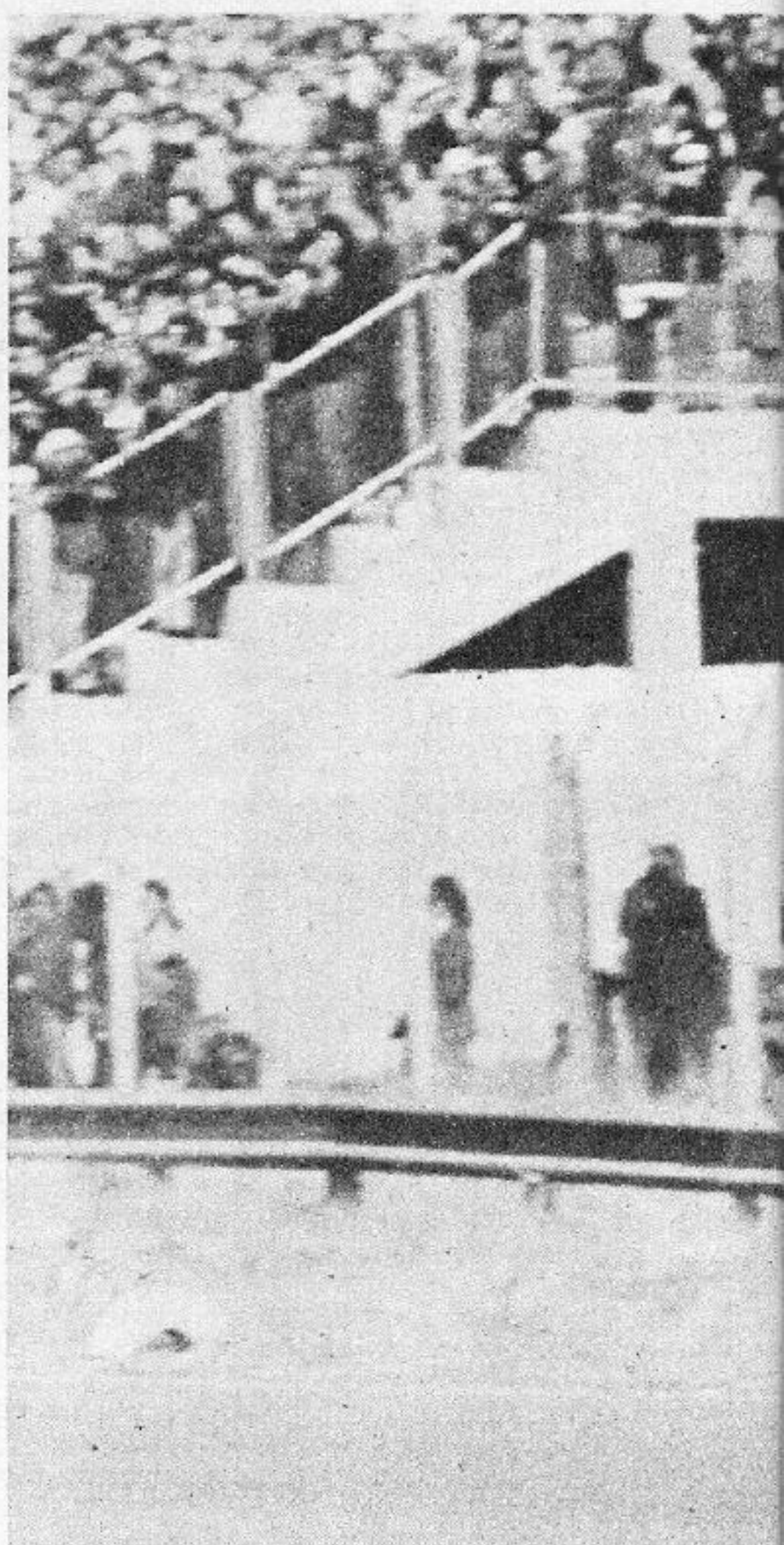
Ragno se hizo de la segunda y fue su dominador absoluto. Segundo fue el muy temperamental juninense Rolando Nardi, y Norberto Chutrau tercero.

Así llegó la final del domingo con los 25 autos más afiladitos dando vueltas (dos) detrás del pace-car para una largada al mejor estilo petit

Indianápolis: muchos, muchos autos todos parejitos formando una larga fila.

La forma como Carlos Ragno se despegó del grosso pelotón fue contundente. Detrás de él, muy separado, se formó un grupito de escolta compacto. Un grupito que incomprendiblemente —valga la crítica— viajaba todo junto pero no mucho. Como palomitas asustadas. Que se desbandaban para cualquier lado, desparramados a lo ancho de la pista y buscando entrar cada uno primero a la curva. Peleándose por ganar la cuerda. Cuando lo correcto sería que ese pelotoncito viajara en una misma línea, en trencito, chupados buscando aumentar la velocidad de todos para alcanzar al puntero. Por eso Ragno aumentaba cada vez más la diferencia. Y el pelotón, formado por Nardi, Chutrau, Abdala, Faverio y Laskac, se peleaban entre ellos buscando el agujero por donde adelantarse o el radio de curva, cuando de la otra forma todos hubieran ganado mucho más. El que salió be-

El Nene Ternengo se mandó un carrerón. Casi casi le gana el segundo puesto en la clasificación final por suma de tiempos a Palreiti. Al final quedó con una vuelta menos.



Rolando Nardi doblaba cruzado con su F4, varios se la habían cantado... en una de esas montó el guard-rail como lo atestigua la foto, siguió dándole pata a su Crespi Renault y llegó 5º.

El Gallego Cupello, como siempre, a la hora de la Clasificación siempre está entre los primeros, ahora fue cuarto.

noticiado, en definitiva, fue Ragno que le descontó a Chutrau 9 segundos. Detrás se clasificaban Abdala y Laskac, los dos muy cerquita y dejándolo a Nardi más distanciado después que el hombre de Junín se montó al guardrail de la curva que habilita a la recta principal, pagando tributo a su vehemencia.

En definitiva, una excelente carrera de F.4 donde por lo general todos se brindan para dar un buen espectáculo y siempre lo consiguen. Un indiscutido ganador, Carlos Ragno, supo aprovechar el buen chasis construido por Parodi y explotar el motor de Eduardo Antelo. Una cuña interesante entre tantos Tullias producto del "inventor" de esta categoría: Tulio Crespi.

CHIMENTOS

Cavallini (Comisión de Concesionarios Ford) desde los boxes, al ingresar los coches a la pista para disputar la segunda serie gesticulaba elocuentemente en dirección al coche del Ne-

ne Ternengo. Trataba de sugerirle con una sonrisa que no anduviera en esa segunda parte tan fuerte como en la primera para que Pairetti pudiera mantener su segundo puesto asegurado. No le hizo caso.

Y es que el Nene Ternengo anduvo impresionantemente bien. Como lo viene haciendo en las últimas carreras. Algo ha cambiado en él, su forma de plantearse las carreras y la conducción del auto parecerían evidenciar una evolución. Lo abordamos y le preguntamos si ahora estaba bien de plata... si su familia le daba la fuerza para... en fin, lo que los periodistas de televisión resumen preguntando al entrevistado si se siente realizado. "Lo que pasa es que cuando el auto anda bien como ahora a uno le dan ganas de andar mejor —repuso el Nene— y se esfuerza por hacerlo. No obstante al coche, aunque funciona, le falta potencia. Pairetti se me iba en las rectas pero mi chasis dobla mucho mejor y podía acercarme en las frenadas y los virajes".

Si sigue en esta línea, el Nene volverá a su posición de primera línea en el lote de pilotos locales.

Tiempos de clasificación. Luis DI PALMA fue el más veloz del día sábado en el Oscar Cabalén. El tiempo fue de 58s 3/10 y es el récord absoluto para la categoría. A continuación del Berta-Tornado del equipo Berta-YPF se clasificaron:

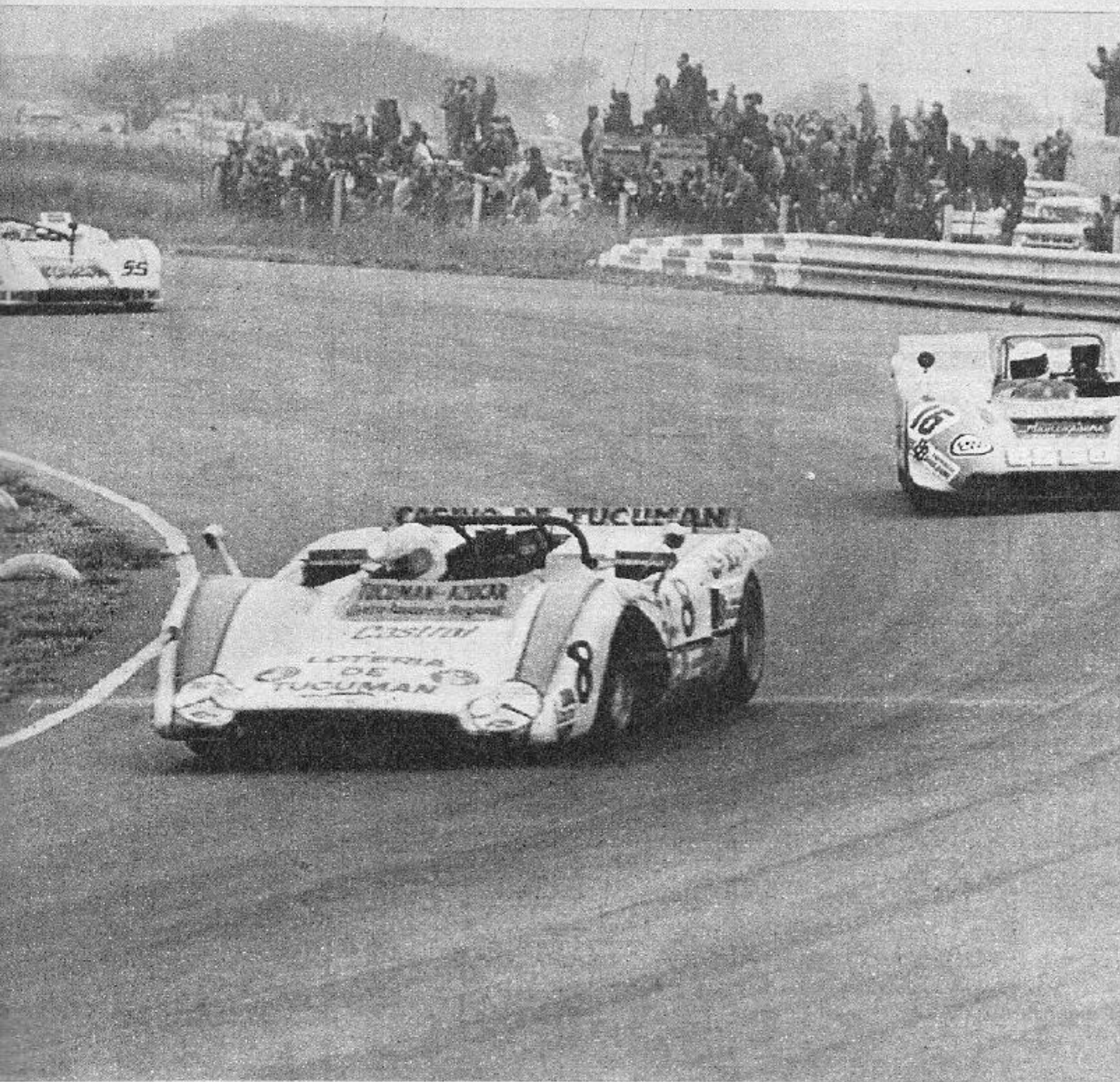
Carlos Pairetti 59s 3/10; Nasif Estéfano 59s 6/10; Emilio Bertolini 1m 00s; Jorge Ternengo 1m 01s 2/10; Jorge Cupeiro 1m 01s 6/10; Ramón Requejo 1m 05s 1/10; Héctor Plano 1m 05s 6/10; Evaristo Aranzaan 1m 09s 2/10; Héctor Pozzuetta 1m 13s 3/10; Norberto Pauloni 1m 13s 8/10; José D'Agnilo 1m 16s 2/10; Mario Velazco 1m 18s 8/10 y Rubén Alonso que no clasificó oficialmente ya que arribó al autódromo a último momento. El promedio para Luis Di Palma fue de 191,485 km/h.

Uno de los chimentos que más insistentemente se rumoreó fue la puesta en marcha

del motor V8 que desde hace tiempo Oreste Berta está construyendo para su SP de proyección internacional. Por supuesto que no pasó de un rumor y nada se pudo saber acerca de la veracidad del asunto. "Me parece que la gente debe estar equivocada porque yo he sido el último en enterarme... todos dicen que lo puse en marcha este fin de semana y yo recién me vengo a enterar el domingo por la mañana..." dijo irónicamente Oreste Berta a varios periodistas radiales que se le acercaron con el fin de recabar algún tipo de información.

Reconstruido totalmente el Vounta-Tornado de Rubén Alonso luego del accidente sufrido en el autódromo de Buenos Aires. A partir del motor para adelante lo hicieron de nuevo y ahora luce color blanco debido a un cambio de logotipo por parte del patrocinante "Colorado". El coche mostró buenas aptitudes en Córdoba, pero sigue disponiendo de muy poca potencia. Garibotti y Alonso estaban felices porque habían conseguido una orden que les





Emilio Bertolini anduvo calentito como los panchos. La primera y segunda serie lo vieron con más de 120°C de temperatura de agua.

Los F4 no tienen problemas. Muchos autos, espectáculo, calidad, carreras todos los domingos. El Espectáculo como siempre.



Nasif, turco bueno. Estuvo tercero en la primera serie, después se volvió a casa con la caja rota.

entregó Lobbosco, para sacar fierros del taller de Berta en Alta Gracia y repartirlos adecuadamente en el Vounta. Es de esperar que se producirán progresos importantes.

Gastón Perkins paseó su humanidad por el Cabalén el domingo por la mañana observando el monótono pasar de la decena de autos que circulaban. "Vine a pasear a Alta Gracia pero ir al Casino es imposible porque es un loquero. Estoy parando en el Sierras y me quedo hasta mañana o pasado. De ahí al campo y después a Olavarría".

Una idea bastante absurda fue la de los organizadores al abrir los portones de la tribuna que dan a la pista una vez finalizada la carrera. Así fue como los boxes se vieron arrasados —hasta derrumbaron alambrados— por los que invadieron la zona. Por otra parte la gente que administra el Cabalén tuvo la visión de abaratar las entradas y conseguir de esa forma una mayor afluencia de público. La entrada costó 5 pesos de los nuevos y los

autos entraban gratis. El Cabalén se mostró con tribunas llenas y gente en todo su contorno, un espectáculo que desde hacía mucho no se veía en la pista cordobesa. Agreguemos a esto un día gris —luego mejoró— que no invitaba a dejar las blancas y acogedoras sábanas domingueras. Tener en cuenta este dato para el resto de clubes que organizan carreras de SP en autódromos. ¡Abaratad las entradas y lograréis mejores dividendos!

Existiría cierta tirantez en el equipo de Berta entre Bertolini y el resto de sus integrantes. Eso fue lo que se supo en este fin de semana en Córdoba. Por otro lado, es evidente que desde hace tiempo el coche de Bertolini no está a la altura del de su coequiper Luis Di Palma y suponemos que por ahí debe venir la mano. El domingo, sufrió las consecuencias de un recalentamiento agudo que le llevó la aguja a los 130° de temperatura. El sábado el auto era intenable de adelante y una vez que Luis clasificó —le bastaron dos vueltas para hacer los 58s 3/10 que es récord— le sacaron

las ruedas delanteras al Berta de Di Palma y se las pusieron al de Emilio. Algo debe haber...

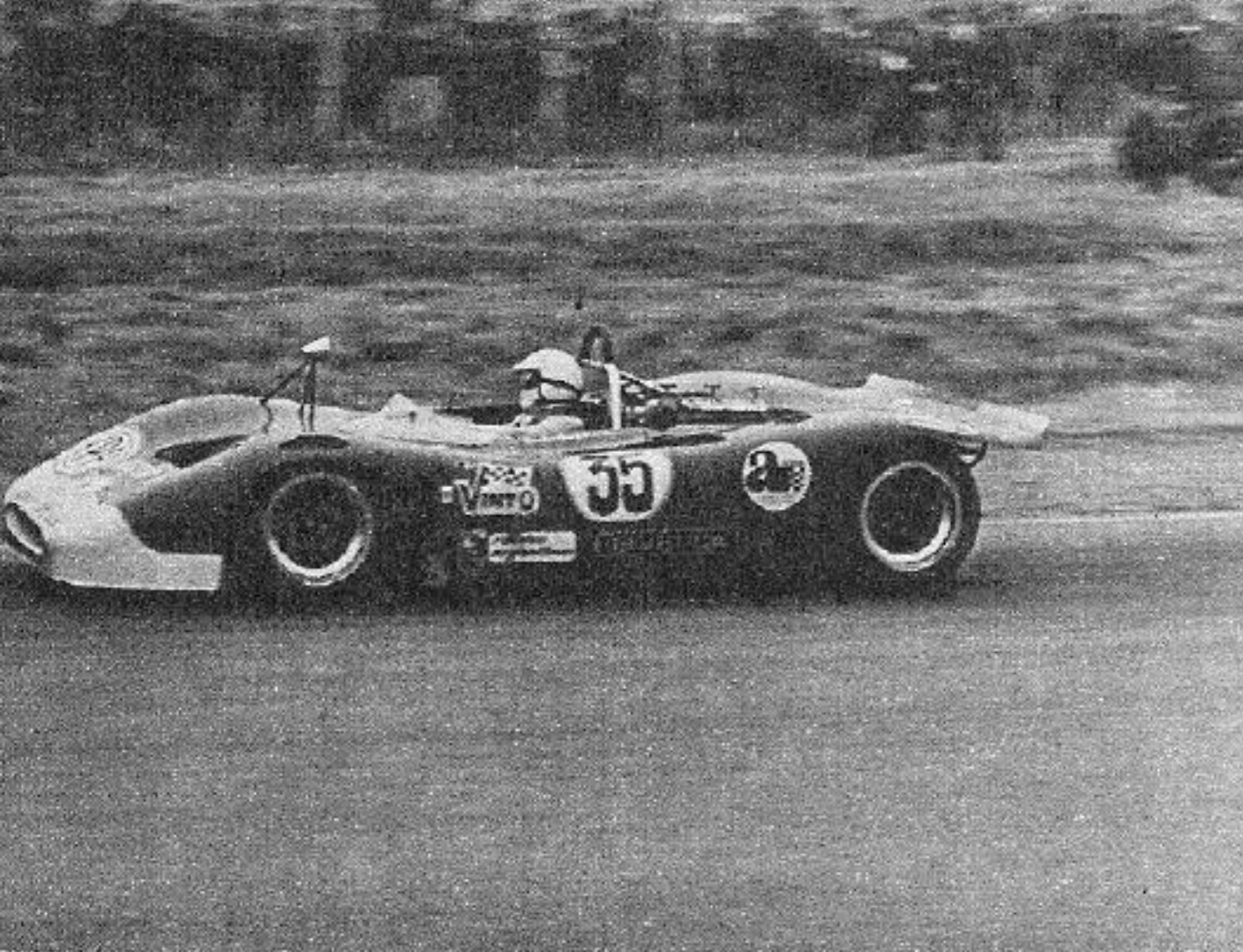
El espectáculo del sábado lo representó el juninense Rolando Nardi en F4 que dobló en la curva número cinco —como se la denomina a la última anterior a la recta principal— con el auto totalmente cruzado y mostrando gran agresividad conductiva. Despertó comentarios entre los entendidos cordobeses —Acosta, Pichirilo Tosco, Eduardo Ceballos y otros— pero también acotaciones como la de Minguito Marimón que adelantó: "Anda muy fuerte pero me parece que es candidato al yeso". El domingo se salvó raspando: Se montó al guardrail de la curva 5 y volvió a caer en la pista sin inmutarse. Anda fuerte, pero aconsejamos prudencia porque de esa forma va a llegar mucho más lejos.

El Gallego Cupeiro con su ya antiguo Baufer-Chivo tuvo que soportar un inconveniente que lo relegó bastante en la serie inicial. Apenas largó subía aceite a un cilindro y se le empa-

tó una bujía dejándolo en cinco cilindros y con la mitad de sus posibilidades.

Agradecemos a SAFRAR el préstamo del Peugeot 504 con que nos movilizamos por las serranías cordobesas durante el desarrollo del Primer Premio de la Montaña y que también nos sirvió de movilidad entre el autódromo y la ciudad. Soportó sin mosquearse los 4.000 kilómetros de paliza y no se quejó jamás. A PEUGEOT, gracias.

Uno de los que siempre llega entre los cinco primeros y hace lo que puede con un auto que no da para más debido a su motor en proa y una mecánica que no es de las más veloces de la categoría, es Héctor Plano. Anda correctamente, se habituó a la pista y al SP, casi siempre logra buenos resultados finales. "La gente de Bahía Blanca siempre me ha ayudado mucho pero ahora se ha lanzado con todo y quieren hacer un auto nuevo". Posiblemente Horacio Steven vaya a Bahía para hablar con los que lo apoyan a Plano y en base a lo que con-



versen confeccionar un presupuesto por un SP de motor en popa. De esa forma el Nene Plano dejaría su Gentile-Chevrolet para optar por un nuevo chasis más acorde con sus posibilidades actuales.

Juan Pablo Lascak (campeón de la categoría F-4) no pudo esta vez luchar por la punta porque su Crespi-Renault no estuvo en condiciones. "No tiraba en alta y aquí hace falta velocidad. Andás siempre a la tabla y mi motor no sé por qué razón se vino abajo completamente...", se lamentaba el domingo una vez finalizada la carrera de los mini.

Con Nasif Estéfano vimos todo el desarrollo de la segunda serie en la parte de los mixtos a un costado del circuito. La primera batería se puso interesante —en medio del tedio de verlo a Di Palma robar metros por vuelta sin piedad— por la persecución de Nasif a Bertolini. "No lo podía pasar porque me faltaba motor. Hasta que en un entrevero con los rezagados Bertolini se taponó y yo

aproveché la oportunidad de pasarlo por afuera". Enseguida se quedó Bertolini y poco después ingresaba en boxes el McLaren de Nasif. Al pasar frente a nosotros dijo: "Venía en quinta y de repente quedó girando el motor en vacío como si se hubiera roto el embrague".

Cuando desarmaron se encontraron con otra verdad mucho más cruda: "Estaban los engranajes y los ejes de la caja deshechos porque no tenía ni una gota de aceite. Se salió el tapón y perdí todo el aceite en la pista. El acero estaba negro, se rompió todo y el motor se quedó sin poder transmitir...".

Formisano dijo que nunca se pudo haber salido solo el tapón porque tiene rosca cónica y es autoajustable. Puede que haya sido aflojado por alguien...

Nasif lo confirmó: "Alguien me aflojó el tapón, estoy seguro".

¿Qué clase de juego sucio es éste? nos preguntamos nosotros. Y si es una conspiración, contra quién va dirigida, ¿contra Ford o contra Nasif? ¿O será que hay también malas intenciones entre los muchachos de Pacheco?

PRIMER PREMIO 43-70 SPORT PROTOTIPOS Autódromo Oscar Cabalén (Córdoba) - Sport Prototipos - 11-VII-71

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE (40 vueltas):

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	5 Luis R. Di Palma ..	Berta - Tornado	40m41s1	40
2º	10 Carlos A. Pairetti ...	McLaren - Ford F. 100 ..	41m24s9	39
3º	26 Jorge Ternengo	Berta - Tornado	41m25s4	39
4º	2 Jorge Cupeiro	Bauer - Chevrolet	41m37s7	38
5º	57 Ramón Requejo	Requejo - Chevrolet	40m33s0	38
6º	55 Rubén Alonso	Vounta - Tornado	41m04s8	38
7º	17 Evaristo Aranzana ..	Formisano - Tornado	41m07s1	35
8º	19 Héctor Plano	Gentile - Chevrolet	41m38s5	34
9º	35 Emilio Bertolini	Berta - Tornado	41m06s1	32
10º	18 Norberto Pauloni ...	Mavicapache - Chevrolet.	41m21s0	32
11º	8 Nasif Estéfano	McLaren - Ford F. 100 ..	27m03s9	28

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,925 km/h

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 15ª, con 59m4/10 a 187,939 km/h

SEGUNDA SERIE (40 vueltas):

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	5 Luis R. Di Palma ...	Berta - Tornado	41m03s6	40
2º	10 Carlos A. Pairetti ...	McLaren - Ford F. 100 ..	42m07s6	39
3º	26 Jorge Ternengo	Berta - Tornado	41m03s8	38
4º	19 Héctor Plano	Gentile - Chevrolet	41m12s7	38
5º	2 Jorge Cupeiro	Bauer - Chevrolet	41m34s1	38
6º	18 Norberto Pauloni ...	Mavicapache - Chevrolet.	41m42s9	36
7º	17 Evaristo Aranzana ..	Formisano - Tornado	42m23s4	35
8º	55 Rubén Alonso	Vounta - Tornado	37m53s8	34

PROMEDIO DEL GANADOR: 181,274 km/h

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 31ª, con 59m4/10 a un promedio de 187,939 km/h

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	5 Luis R. Di Palma ...	Berta - Tornado	1h20m44s1	80
2º	10 Carlos A. Pairetti ..	McLaren - Ford F. 100..	1h23m32s4	79
3º	26 Jorge J. Ternengo ..	Berta - Tornado	1h22m29s2	78
4º	2 Jorge Cupeiro	Bauer - Chevrolet	1h22m11s8	78
5º	19 Héctor Plano	Gentile - Chevrolet	1h22m51s2	72
6º	55 Rubén Alonso	Vounta - Tornado	1h18m58s0	70
7º	17 Evaristo Aranzana ..	Formisano - Tornado....	1h24m0s5	70

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,095 km/h

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

1º	Luis Di Palma	9 puntos
2º	Nasif Estéfano	5,50 "
3º	Emilio Bertolini	5 "
3º	Carlos A. Pairetti	5 "
5º	Jorge Cupeiro	3,50 "
6º	Jorge Ternengo	2 "
7º	Rubén Alonso	1 "
7º	H. Navarro Ocampo	1 "
9º	Héctor Plano	0,50 "

FORMULA CUATRO

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	10 Carlos Ragno	Avante - Renault	19m04s8	15
2º	14 Norberto Chutrau ...	Crespi - Renault	19m13s3	15
3º	39 Claudio Abdala	Crespi - Renault	19m15s7	15
4º	1 Juan P. Laskac	Crespi - Renault	19m16s0	15
5º	118 Rolando Nardi	Crespi - Renault	19m23s5	15
6º	109 Jorge Lago	Crespi - Renault	19m12s9	15
7º	2 Héctor De Rosel ...	Crespi - Renault	19m45s8	15
8º	117 Ricardo Almada	Crespi - Renault	20m09s1	15
9º	83 Ricardo Vacalluzzo..	Crespi - Renault	20m23s5	15
10º	44 Guillermo Luchessi..	Crespi - Renault	19m13s0	14
11º	63 Marcelo Carrizzo ...	Crespi - Renault	s/l.	—
12º	58 R. Giglio	Crespi - Renault	s/l.	—
13º	36 N. Pinilla Sez	Huarte - Renault	s/l.	—
14º	54 Antonio Famá	Crespi - Renault	s/l.	—
15º	18 Juan Carlos Lavanna	Crespi - Renault	s/l.	—
16º	116 Juan C. Cavallo ...	Crespi - Renault	s/l.	—
17º	115 D. Puerta	Crespi - Renault	s/l.	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,273 km/h

RECORD DE VUELTA: Ragno en la 6ª, con 1m14s1/10 a 149,867 km/h

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA CUATRO

1º	Juan P. Laskac	20 puntos
2º	Carlos Ragno	17 "
3º	Héctor De Rosel	12 "
4º	Claudio Abdala	8 "
5º	E. Bouvier	7 "
6º	Carlos Jarque	6 "
7º	Norberto Chutrau	4 "
8º	N. Faverio	2 "
	N. Vacalluzzo	2 "
	A. Parolo	2 "
11º	Juan C. Lavanna	1 "
	J. Stegmann	1 "
	Jorge Lago	1 "

F2 EN MENDOZA

La tercera carrera de Fórmula Dos en lo que va del año resultó un exitazo. Después de los dos fracasos en Buenos Aires, F2 con 14 autos, brindó muy buen espectáculo en Mendoza. Se levantaron las acciones de la categoría que poco a poco se afirma en el panorama nacional

Por NORBERTO PERSIA ROJO. Fotografías de EDUARDO PACIFICO

En Mendoza quedó demostrado que el resurgimiento de F2 es un hecho, los 14 autos que largaron la primera serie en el flamante autódromo de "Los Barrancos" lo corroboran. En las pruebas de clasificación el uruguayo Passadore clavó en 52s 8/10 el menos registro de la tarde —y récord absoluto del circuito— con un promedio de 157,097 km/h; aunque extraoficialmente 52s 8/10 el mejor registro de la vuelta estaba en poder de Benedicto Caldarella en 1 segundo menos que el uruguayo, lamentablemente Chiche Caldarella no pudo ser de la partida, un problema tenido durante las pruebas de clasificación con un guard-rail lo dejó sin posibilidades de poder competir.

Con largada tipo Indianápolis dió comienzo la primera serie de F2 con puntaje para el Campeonato Nacional; ídem cantidad de Fiat y Peugeot salieron tras la corona del "Gran Premio CONGRESO NACIONAL EXTRAORDINARIO PERIODISTAS DEPORTIVOS", Passadore en punta desde la primera vuelta —posición ésta que mantendría hasta el final— muy cerca Osvaldo Bessia trató de dar alcance al uruguayo pero en la vuelta 7 un fuera de pista le impidió concretar su objetivo, "Cocho" López pasó de esa forma a ocupar la segunda colocación haciendo una carrera pareja que le permitió mantenerse en esa posición hasta el final. Otro piloto del León ganó el tercer puesto Carlos Lustig, más atrás Alberto Alvarez y Carlos Spotti (mendocino con un auto de su diseño y construcción que demostró que del interior no sólo pueden surgir pilotos, también constructores).

Sólo 11 pilotos largaron la segunda serie para tratar de completar las 40 vueltas que componían las dos series, las cuales una vez sumados sus respectivos tiempos arrojarían el ganador de esta competencia que cerró las 72 Horas del Ruido con que A.M.A. festejó su 2do. aniversario. Exactamente de la misma forma que la primera serie, se presentó la segunda. En la cual el uruguayo estampó su nombre nuevamente, hostigado en los comienzos nuevamente por Osvaldo Bessia obligó al uruguayo a imprimir un ritmo fuerte en una serie que podría haber mantenido en expectativa a todo el

público que se dio cita en "Los Barrancos", pero Bessia sin suerte por esta vez y Cocho López con problemas, hicieron que el truguayo José Pedro Passadore se impusiera definitivamente; un merecido segundo puesto para Emilio Mainardi que tuvo en esta serie la posibilidad de arrimar. En general buena actuación de toda la gente de F2 que han trabajado como "enanos" para presentar los autos en la segunda serie. Carlos Lustig nuevamente 3ro. en esta serie demostrando que el Bravi-Peugeot anda muy bien. Osvaldo Cocho López terminó 4to. esta serie que lo tuvo en los comienzos como uno de sus más activos animadores.

MONOPOSTOS AL VINO TINTO

Benedicto Caldarella se desvinculó de Hugo Cigliutti. Parece que el accidente de Caldarella en Mendoza hizo que se rompieran relaciones entre el concurrente Cigliutti (propietario del Cancellieri-Fiat) y Chiche Caldarella, piloto. El accidente que no trajo aparejado ningún daño físico a Caldarella dejó el auto bastante herido. Esperemos que lo puedan acondicionar para la próxima...

Se inauguró con estas 72 Horas del Ruido un flamante autódromo: el de "Los Barrancos". A pesar de su corto recorrido (2.291 metros) es muy seguro, ancho, y poco a poco adquirirá la infraestructura necesaria para tenerlo muy en cuenta como de los mejores de nuestro país. Mendoza necesitaba de un nuevo autódromo. El del Parque Gral. San Martín ya no estaba para los trotes que exige el automovilismo moderno.

A partir de esta competencia quedaron instaurados los premios con que SAFRAR Peugeot apoya a Fórmula Dos. 50.000 de los viejos para cada uno de los muchachos que usen motor Peugeot, a modo de prima de partida. Cien para el mejor clasificado, 75.000 para el segundo mejor clasificado y 50.000 pesos para el tercero mejor ubicado. Además de todo esto un sobre premio especial de 200.000 para el que gane. Aplausos por favor... Peugeot je t'aime, dice F2 Asociados

AHORA



G. 1 Y G. 2 EN LOS BARRANCOS

Completando la carrera de F2 con puntaje para el campeonato nacional, se disputaron varias competencias de G.1 —categorías "A", "B" y "C"— y G.2, subdivido en las mismas categorías. En el próximo número, en nuestra sección dedicada a la actividad zonal, se dará el desarrollo de las competencias con lujo de detalles. El espacio —breve como siempre— nos obliga a postergar esa parte de las brillantes "72 Horas del Ruido", pero de cualquier manera incluimos los nombres de los ganadores en cada clase a modo de anticipo del programa completo. Estos fueron los primeros en cada clase:

Grupo 1:

Categoría "A": Julio César Simonetto. Categoría "B": Felipe Hernández. Categoría "C": Carlos Manzano.

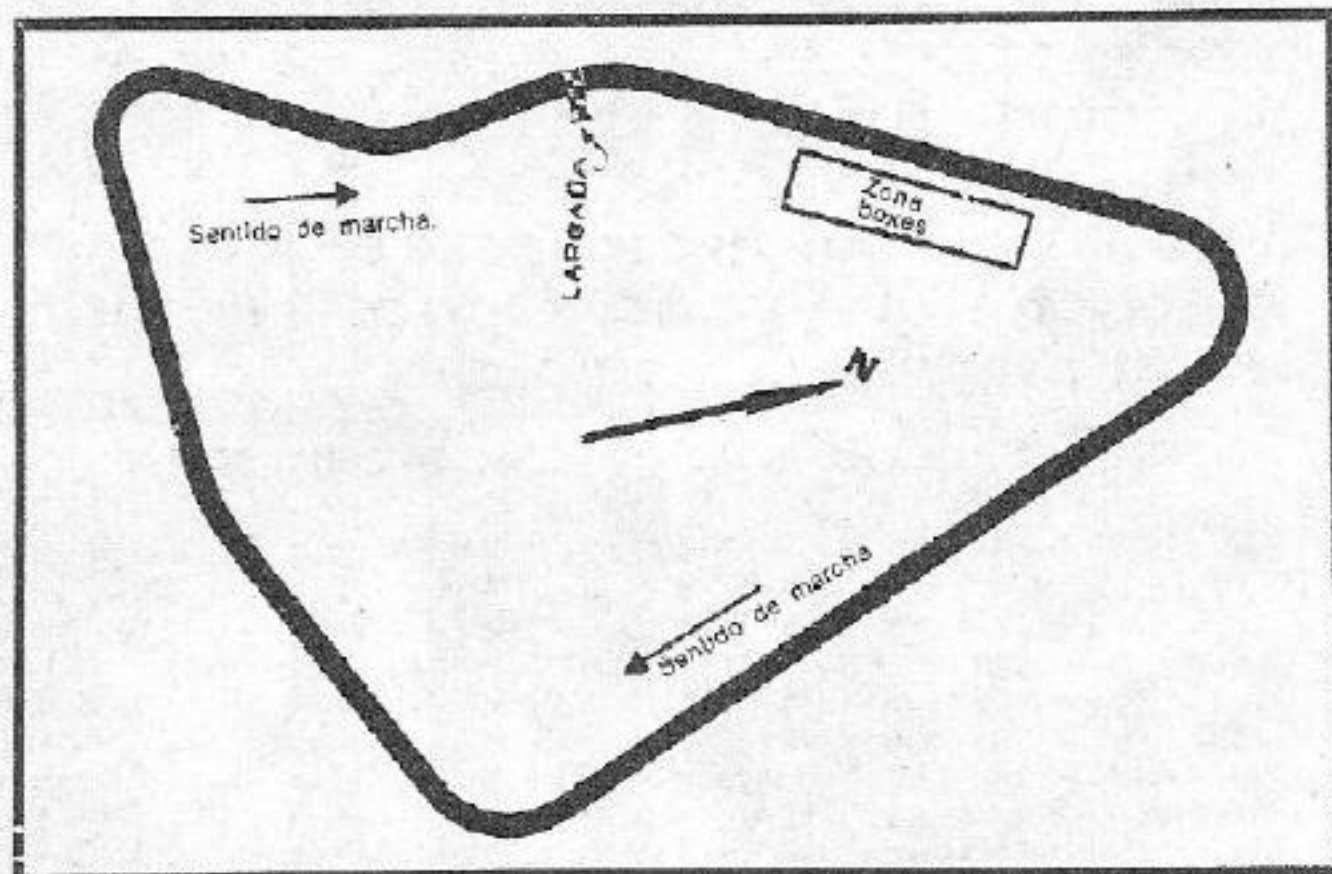
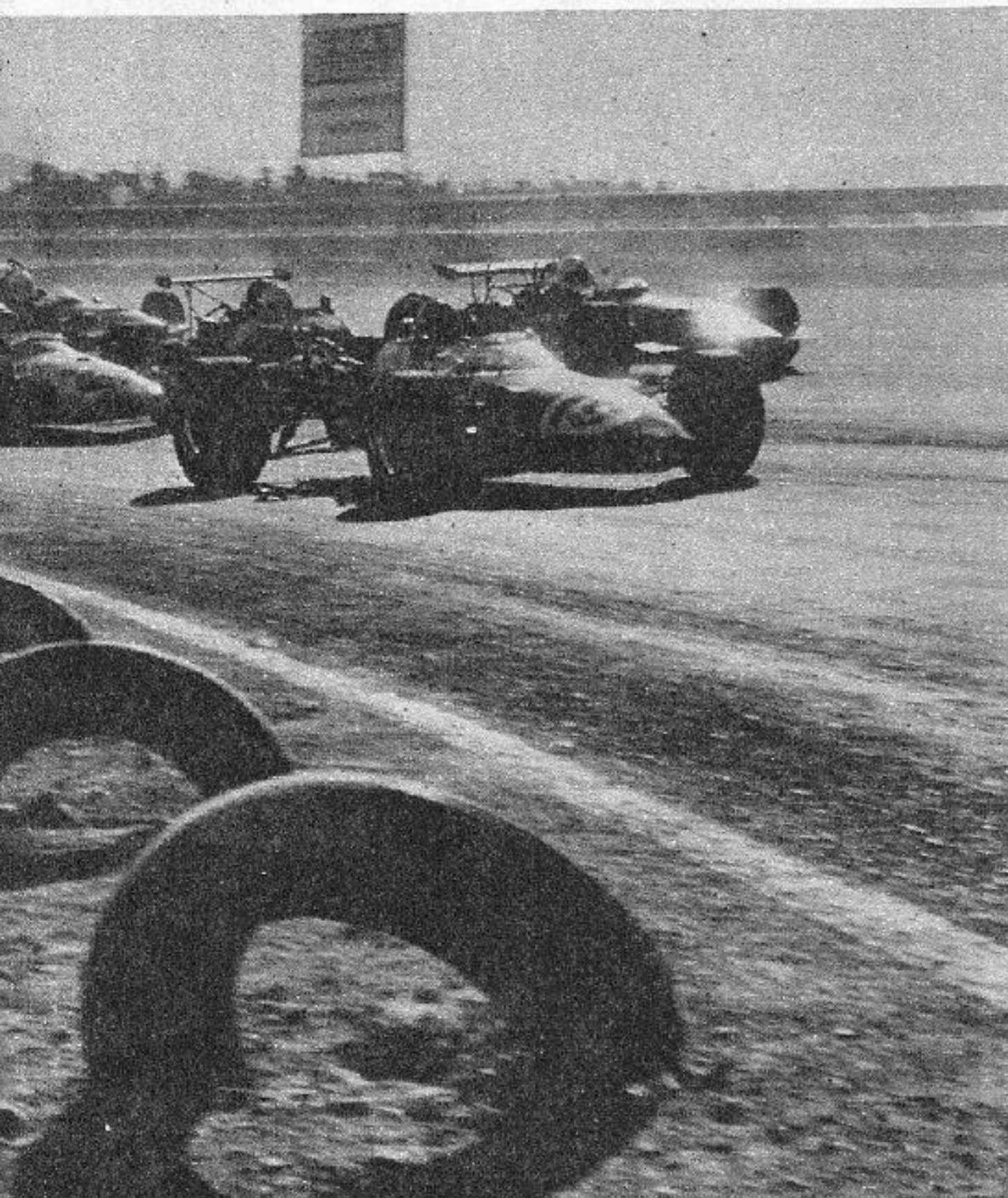
Grupo 2:

Categoría "A": Juan Héctor Anzulovich. Categoría "B": Roberto Ubertone. Categoría "C": Jorge Raúl Cerrutti.

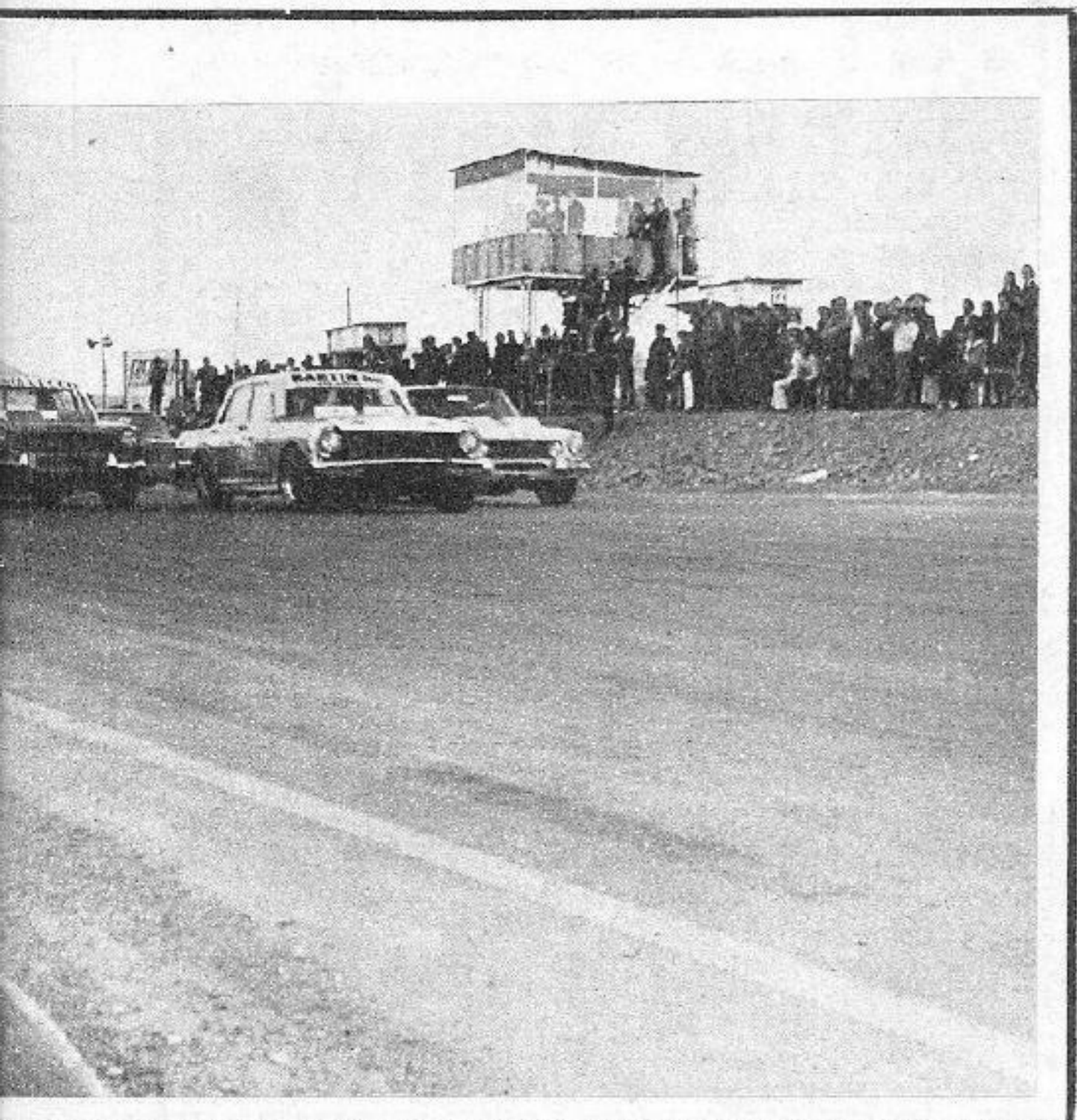
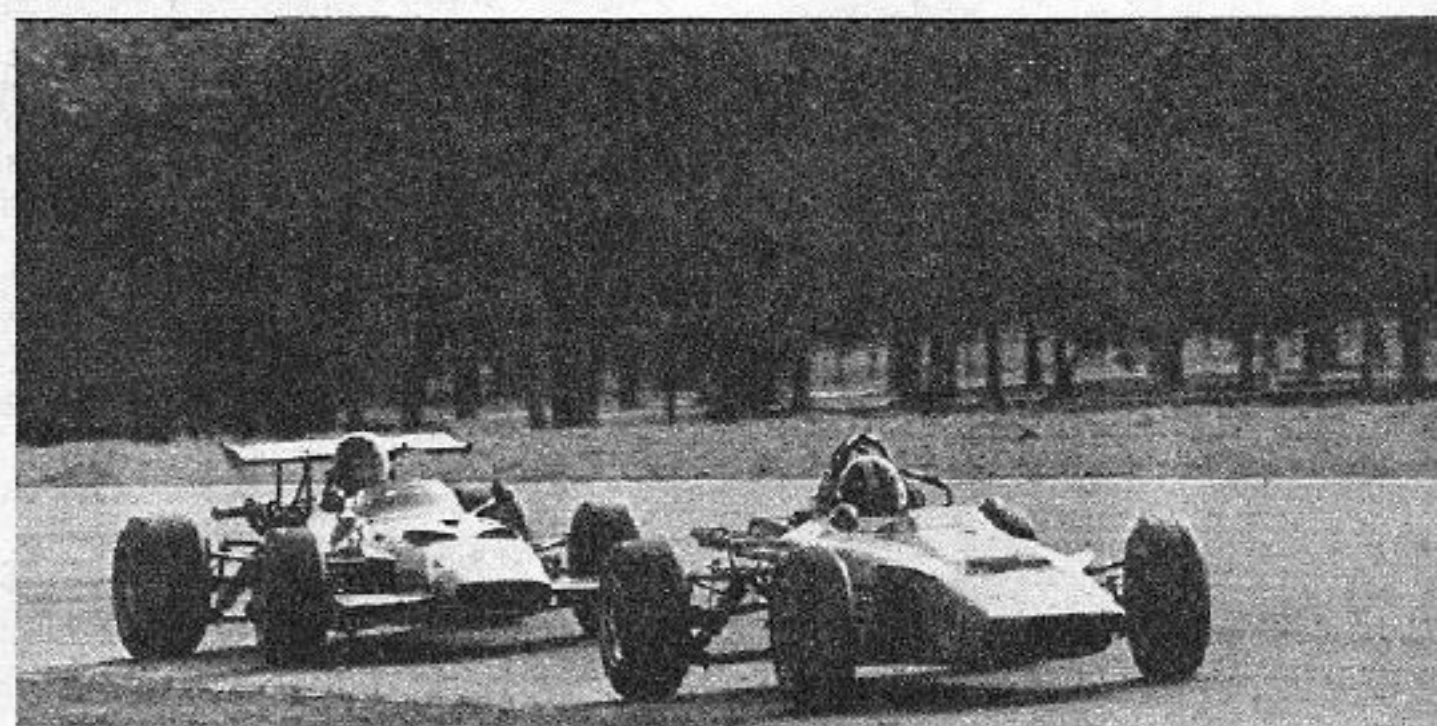
Hasta el próximo número, con la historia de pe a pa.



SI: MUUY BIEN 10



Passadore seguido de Cocho López. Entre Cocho, Bessia y el uruguayo se sacaron chispas. Al fin la cosa quedó en manos del oriental



FORMULA DOS EN MENDOZA

72 Horas del Ruido - A.M.A. - Autódromo Los Barrancos (Mdza.) - 11/7/71

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1º	28	José Pedro Passadore ...	Lotus-Fiat	38m07s 9	39
2º	64	Oswaldo López	Martos-Peugeot ..	39m26s 4	38
3º	68	Carlos Lustig	Bravi-Peugeot ..	38m52s 8	37
4º	65	Alberto Alvarez	Cancellieri-Fiat ..	38m11s12	36
5º	73	Oswaldo Massel	Masq'rra-P'geot ..	33m57s 6	30
6º	1	Oswaldo Bessia	Brabham-Fiat ...	26m48s 8	27

RECORD DE VUELTA: Para José Pedro Passadore (Lotus-Fiat) en la cuarta vuelta de la segunda serie en 51s2/10

CAMPEONATO ARGENTINO DE F2

1º	Alberto Alvarez	15 puntos
2º	Oswaldo Bessia	12 "
3º	Carlos Lustig	10 "
3º	Oswaldo López	10 "
5º	Juan Pomodoro	6 "
6º	Domingo Montoro	4 "
7º	Raúl Expósito	2 "
7º	Oswaldo Massel	2 "
9º	Rubón Bulla	1 "

iSOBORNO!

**DATOS Y PROTAGONISTAS
INFORME EXCLUSIVO**

**PELE CUENTA
PELE SU VIDA**

**RIVER 57
JUZGA A
RIVER 71**

**PSICOLOGIA:
EL SELECCIONADO
EN EL DIVAN**

**La verdad... toda la verdad
LEALA EN SEMANARIO**

SUPERCAMPEON

Todos los lunes
32 páginas

COMPRELO

80 ctvs.

AL YACHTING LE SOBRA ESPACIO, A CORSA LE FALTA...

Como suele suceder, la falta de espacio determina posibilidades. Y así como resulta imposible embarcar seis elefantes en un Penguín, no resulta posible extendernos más allá de las clasificaciones para comentar los resultados de las regatas disputadas los días 26 y 27 de junio ppdos. Aquí están esos resultados.

RESULTADO DE LAS REGATAS CORRIDAS EL 26 Y 27-VI

Clase Soling corrida el 26-VI con viento E de 28 km.

1º Horacio Campi	Solange	2h17m22s
2º Esteban Berisso	Doña Estela	2h17m55s
3º Jorge Brauer	Rumor	2h18m00s

Clase Penguín. 1ª Regata del Camp. de Invierno corrida el 26-VI con viento E de 25 km.

1º Adalberto Ujvary	Bitácora	2h20m14s
2º Jorge Heller	Kiwi	2h20m25s

Clase Polaris. Corrida el 27-VI con viento SE de 12 km, en disminución.

1º Emilio Costa	Belatrix	1h05m20s
2º Julio Vidal	Canopus	1h05m30s

Clase Snipe. Finalizó en Rosario el 6º Campeonato de la Bandera. En las categorías Senior y Junior se impusieron Luis Rudoy y Ricardo Orighella respectivamente.

Clase Finn. Se está disputando la selección para intervenir en el Mundial de la clase a correrse próximamente en Toronto (Canadá). Dada la importancia de dicha selección nos ocuparemos de la misma en nuestro próximo número.

IOR

En el Yatch Club Argentino se continuó con las regatas que integran el Campeonato para Barcos de Fórmula. El domingo 4 de julio se largó la tercera regata del torneo con viento SE de 50 km siendo los resultados los siguientes:

CLASIFICACION GENERAL

1º Ernesto Mandelbaum	Red Rock II	2h43m08s
2º M. Rivero Kelly	Fortuna	2h47m08s
3º Armando Grandi	Atrévete	2h48m40s

Serie "A":

1º M. Rivero Kelly	Fortuna	2h47m08s
2º Jorge Bonavides	Juana	2h50m17s
3º Ugo Baldi	Columbia	2h51m07s

Serie "B":

1º Ernesto Mandelbaum	Red Rock II	2h43m08s
2º Armando Grandi	Atrévete	2h48m40s
3º J. M. Pultera	Moonlight II	2h49m14s

Serie "C":

1º H. Hernández Cleyra	Gitano	2h52m26s
2º Alejandro Ponteman	Cherango	2h59m58s
3º Francisco de Amorruutu	Altaxu	3h01m12s

Serie "D":

1º J. A. Amuchástegui	Tahali II	3h04m18s
2º J. Luis Marazza	Procyon	3h05m45s

PEDRO RODRIGUEZ

En uno de sus altares, el Gran Dios del estruendo y la velocidad ha celebrado un nuevo sacrificio. Sobre el cemento de Norisring, Nuremberg Pedro Rodríguez dejó su vida. Una vida dedicada por completo al vértigo, a la fama y a los laureles. Una vida dedicada a correr esa carrera contra la vida misma para obtener como mayor premio ese derecho tan usual para la mayoría —seguir viviendo— y tan relativo para todos los que eligieron el mismo oficio que Pedro Rodríguez.

Campeón de motociclismo en su patria —México— cuando contaba apenas 14 años; campeón a los 15 años, también sobre motos... Una costumbre temprana a codearse con la gloria y con la muerte, que le quitó a su hermano Ricardo cuando asomaba como un piloto brillante al prestigio internacional.

Pedro Rodríguez estaba considerado actualmente como el más valiente de los pilotos de las dos grandes categorías —SP y F1— en actividad. Basta con repasar un poco sus más recientes intervenciones para comprender que, por sobre todas las virtudes como piloto que pudiera tener, Pedro Rodríguez hacía gala de un arrojo que enorgullecería al hombre más que al piloto que fue. Es paradójico que se necesiten tantas muestras de vitalidad, tal exaltación de los valores que hacen digna una vida para perderla en un segundo.

Según la escasa información llegada hasta el momento, disputando una de las carreras de la copa Interseries —200 millas de Nuremberg— a bordo de una Ferrari 512 M, al cumplirse la vuelta 12ª se separó una rueda del auto; a pesar de los esfuerzos del piloto mexicano, éste no pudo evitar embestir a Leo Kinnunen, para seguir la descontrolada trayectoria que culminó cuando la Ferrari golpeó violentamente contra un muro de



contención, estallando en llamas a la vez que era embestida por una máquina rezagada, conducida por Kurt Hild. Si bien Kinnunen y Hild salieron ilesos del trance, las heridas sufridas por Pedro Rodríguez —fractura de base de cráneo, quemaduras graves y fracturas en varios miembros— hicieron que, pese a los cuidados suministrados, perdiera la vida a poco de haber llegado al hospital.

Nacido el 14 de enero de 1940, contando hasta su muerte 31 años de vida activa, Rodríguez llegó al renombre mundial militando en las filas oficiales de Porsche, marca para la que conquistó triunfos aplastantes y en el team oficial B.R.M.

Sus padres, su mujer —Angelina— y México lloran hoy al hijo, marido e ídolo perdido en Alemania.

Pedro Rodríguez ya está con su hermano Ricardo. Y si pudieran, volverían a sentarse detrás de un volante para correr por ese camino que se hace tan delgado a 300 kilómetros por hora a encontrar la vida, la gloria y la muerte.

fuori-strada en Villa Gessell

La primera carrera de auto-cross en el país se llevó a cabo en Villa Gesell, con gran éxito. Triunfo de la doble tracción

Por FRANCISCO "PANCHO" CANALE

Con un buen día y con un terreno difícil y muy trabado se llevó a cabo la primera carrera de auto-cross en el país. La carrera contó con una aceptación muy grande por parte de pilotos de la zona y de Buenos Aires que se movilizaron hasta Villa Gesell para poder competir. Entre los vehículos anotados se

encontraban varios Citroën Mehari y algunos vehículos del tipo llamado "Buggy". Si bien estos dos modelos dieron brillo a la jornada con su presencia y motivaron la expectativa de todos, no pudieron traspasar los difíciles médanos de arena suelta (médanos vivos) y fueron superados por máquinas de doble

tracción, ideales para ese tipo de carreras. Hubo gente y se vivieron momentos realmente emocionantes al traspasar los vehículos los médanos y saltar como si fueran atletas olímpicos.

El ganador de la competencia fue Miguel Castelli que tripuló un Jeep Willys 1964 doble trac-

cion seguido a cinco minutos por Luis Vázquez con una máquina similar pero modelo 1947.

La competencia se llevó a cabo sobre un circuito de 25 kilómetros que debieron transitar en 3 oportunidades. Gran parte del trazado se realizó sobre la playa.

PREMIO MEDANOS DE VILLA GESELL

1º 8 Miguel Castelli	Jeep Willys 64	1h26m
2º 10 Luis Vázquez	Jeep Willys 47	1h31m
3º 11 "El Gato"	Jeep IKA	1h38m
4º 14 Ricardo Almirón	Estanciera IKA	1h42m
5º 1 Carlos Lafrasia	Baqueano IKA	s/t.

TURISMO EN LAS ROSAS

Texto y fotos de CARLOS NEIRA

Las Rosas organizó el Gran Premio de la Provincia de Santa Fe, con puntaje para el Campeonato Zonal. Una carrera algo complicada por la cantidad de categorías pero con muchos inscriptos. Es el primer paso de Las Rosas en el automovilismo rutero. Para el año que viene tendrá puntaje por el Campeonato Argentino



En momentos en que tanto se habla del alicaido deporte motor, y especialmente en alguna categoría como Grupo 2, llama poderosamente la atención que una competencia para coches de Turismo pueda reunir la exorbitante cantidad de 126 inscriptos. Más aún cuando esa competencia tiene un alcance meramente local, pese a la afluencia de pilotos de alejadas zonas.

Algo de luz puede arrojar, ante esta aparente incongruencia, el saber que los organizadores fueron los mismos que el año pasado se abocaron con éxito a la concreción de una obra tan singular como el Primer Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo, es decir el pueblo todo de Las Rosas, provincia de Santa Fe.

Con el un tanto pomposo título de Gran Premio de La Provincia de Santa Fe, la convocatoria del Departamento de Automovilismo Deportivo de las Rosas —que contó con el patrocinio municipal— propuso una serie de competencias o una carrera en tres etapas, con tres modalidades diferentes. La primera etapa comprendió diez vueltas para todas las clases intervinientes en un circuito de 4.000 metros. Al día siguiente —el sábado 10— la segunda etapa trascendió sobre una vuelta por pueblos vecinos hasta totalizar 266 kms, y finalmente la

culminación el domingo en un recorrido tipo TC (del de ahora) de 33 kms que tuvo que ser recorrido cuatro veces.

En todos los casos, tanto en el circuito rutero como en el semipermanente y el chico, se incluyeron tramos de tierra de piso sólido y que no permitió la volatización del mismo.

Astutamente —ya que en caso de fallar una, se estaba cubierto con la otra— el ente organizador estipuló que la tenida era para Grupo 2 del Anexo "J" y para TM. Y si bien no se materializaron a la hora de la verdad aquellas 126 presencias de las que hablábamos, más de ochenta coches estaban en la largada de la primera etapa. Entre éstos algunos valores de renombre de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires, y algunas figuras aisladas de alcance nacional.

PRIMERA ETAPA

Cada categoría corrió separadamente sus 10 vueltas al circuito del Parque. De un trazado en forma de triángulo, presentaba sin embargo varias curvas difíciles, sobre todo las que marcaban la subida y bajada a la tierra con desniveles. El tercer ángulo era una curva de 90° pero de gran radio. Todo en perfecto estado de transitabilidad aunque en tren de bus-

EL PRIM



carle un pero al asunto éste estaba en la ubicación del público, no del todo seguro en ciertos puntos críticos.

El Grupo 2 se dividió en tres clases: subclase "A" hasta 800 centímetros cúbicos, Clase "A" hasta 1.150 y Clase "B" hasta 2.000. En la primera, los fiatistas Mosqueira y Ciliberti, doblegaron no sin una buena lucha al comienzo, a Santos Rampanti, piloto de un BMW cupé veterano pero afiladito. En clase "A" de Grupo 2 se hicieron dos series dada la cantidad de coches. En definitiva el mejor tiempo entre ambas lo hizo el porteño Pino Arean —"Transfer"— dueño de un DKW que trepa cómodamente hasta los 6.300 giros por minuto. Depego en la restante serie fue primero en reñida porfía con Raúl Santa María. En Clase "B" Juan C. Iglesias tomó decididamente la punta y cuando todo hacía prever que la carrera sería suya, se le cortaron los frenos en la postrimería y dejó su puesto a Edgardo Guinard que lo acosaba desde el comienzo, precediendo al cordobés Menditto.

En TN la carrera de hasta 1.300 cm³ dio por ganador al DKW de Adolfo Montiel que le sacó más de un minuto y medio al Isard 1204 de Malizzia, fue la carrera de mayor luz entre primero y escolta. La de hasta 2.000 cm³ fue sumamente interesante ya que Elmo Alber-

tengo y Daniel Pierela salieron desde el vamos a darse como en la guerra, seguido de Ricardo Iglesias. Ya en la primera vuelta Pierela (de San Genaro) pasó al frente y salvó en un corto lapso, mandó con suficiencia en el pelotón. Pero faltando dos vueltas pinchó un neumático y quedó sin posibilidades. Primero entonces Elmo Albertengo (Peugeot 504 con mecánica de Da Silva) y segundo Iglesias.

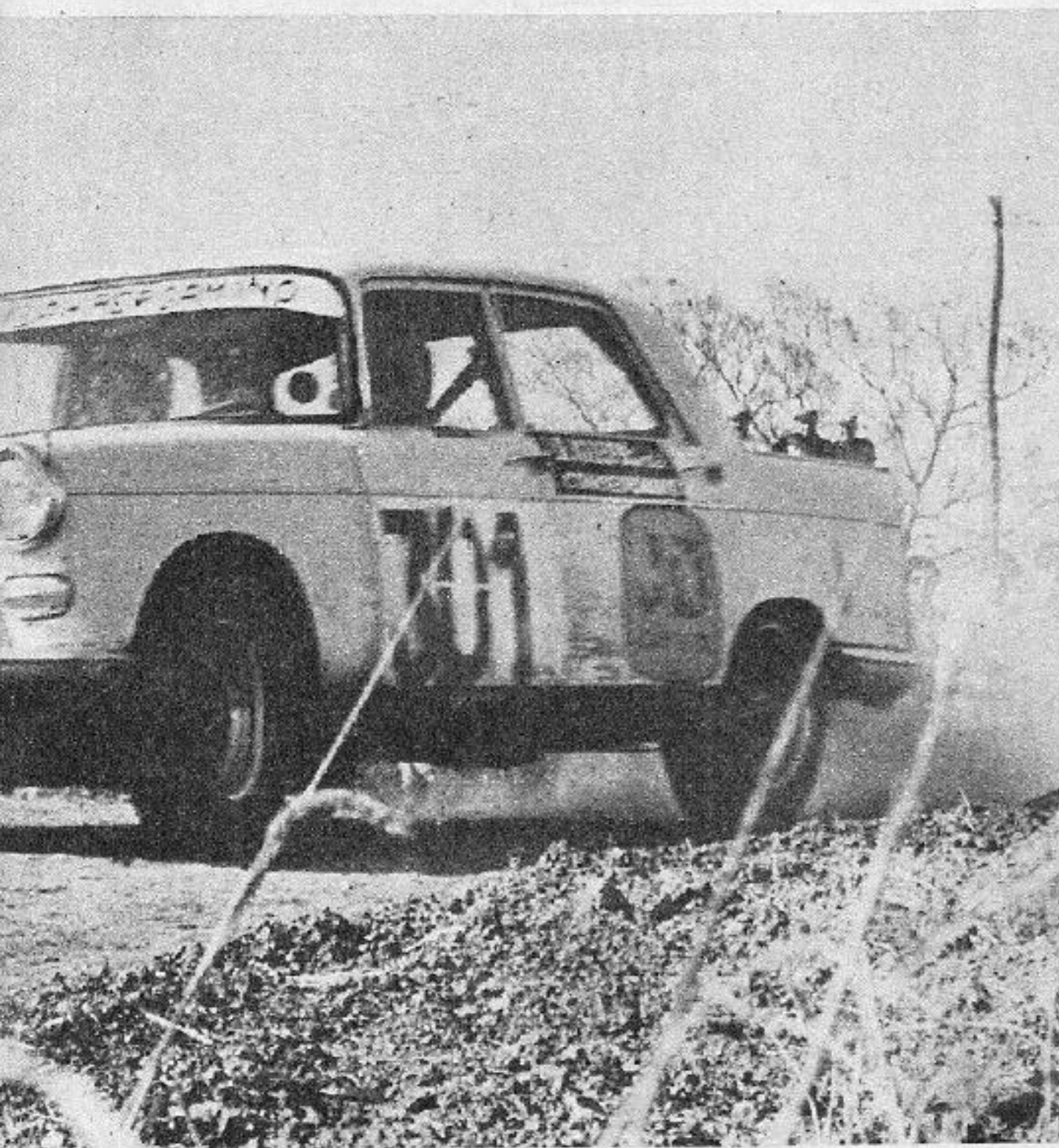
Al margen se disputó una carrera para standard-standard hasta 800 en la que el ganador fue Carlos Correa con Fiat, y segundo Angel Gelada con Gordini. Pero el espectáculo estuvo a cargo de Luis Pettinari que con 3 CV llegó a ser fuerte y divirtió a todo el mundo.

SEGUNDA ETAPA

Fue un circuito rutero que pasaba por San Genaro, Centeno, Cañada Rosquín, Colonia Belgrano, San Martín de las Escobas, Sastre, San Jorge, Pellegrini y El Trébol, con salida y llegada en Las Rosas, que incluyó sobre un total de 266 km 75 km de tierra en buen estado.

Todo se desarrolló dentro de la normalidad, salvo dos vuelcos sin consecuencias: en San Martín de las Escobas uno a cargo de Alcides Gómez y de Alfredo Nelson en Colonia Belgrano el otro. Este último reci-

TER PASO



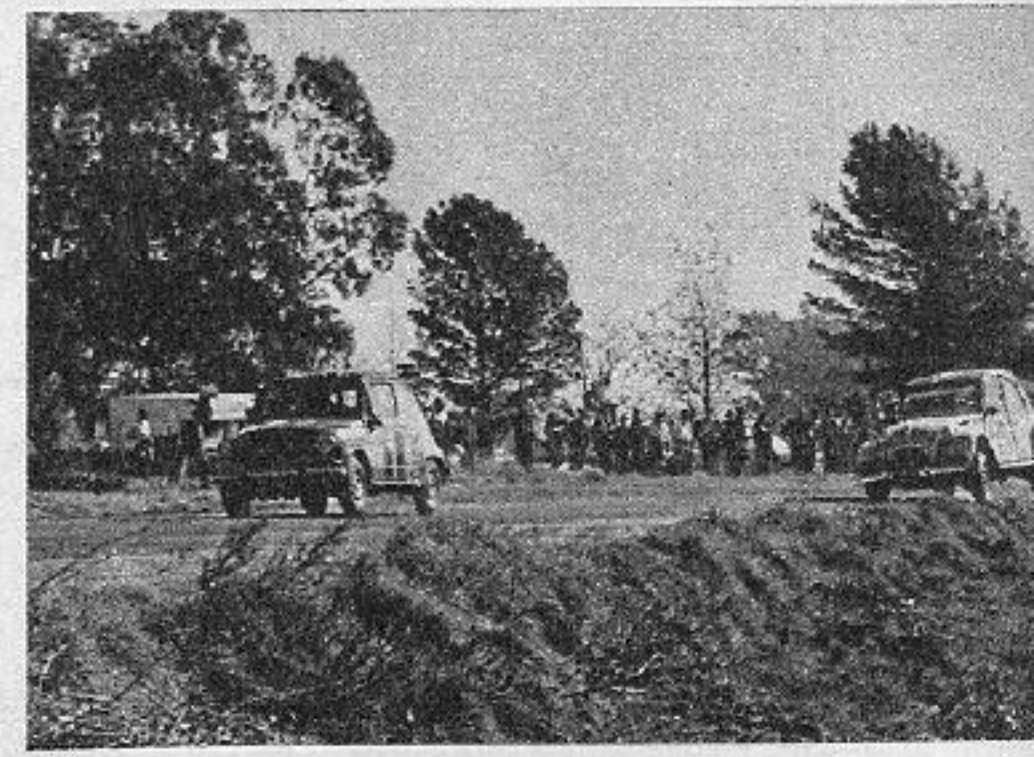
El Peugeot 504 de Elmo Albertengo fue el ganador en TN hasta dos litros. Después de luchar con Ricardo Iglesias (hermano del ganador de G2, o hijo del legendario Jesús Ricardo Iglesias) se alzó con la copa de TN para esa categoría.

Un lindo pelotón en la prueba de circuito de este petit GP: lo encabeza el Fiat 600 de Ciliberti, ganador de G2 hasta 800 cm³.

Jesús Ricardo Iglesias, figura conocida dentro de nuestro Turismo, ganó en Grupo Dos sin mayor trabajo. Fue el mejor tiempo general.

Carlos Correa ganador en TN hasta 1.300 cm³. Un Fiat 600 que le pasó el trazo a todos, detrás de él un 3CV, perteneciente a Luis María Pettinari, anduvo fuerte él también.

A la izquierda: "Transfer", otro valor de la categoría, ganó también en Grupo Dos.



bió algunas contusiones pero sin importancia.

En la sub clase "A" se impuso Muniagurria que en la etapa anterior había perdido vueltas con lo que Osvaldo Ciliberti pasó a comandar el lote en la general con dos segundos puestos. "Transfer" en la "A" conservó la punta, pero saliendo segundo del cordobés Walter Keegan que estableció un promedio de 145,662 km/hora y que ahora está a escasos segundos de aquél en la general. En la "B" Juan Carlos Iglesias se desquitó de su mala suerte del día anterior y "mató", ya que le sacó más de seis minutos al segundo con un extraordinario promedio de más de 170 km por hora. Segundo fue Juan Carlos Penta con Fiat 1500 berlina y tercero Alfredo De Vincenzo también con Fiat.

Turismo Nacional dio por ganador a Elmo Albertengo sobre Iglesias en la clase más peleada, ya que la diferencia entre ambos fue de sólo 29 segundos. Con el resultado de la primera etapa se confirmaba así su liderazgo en la general sobre Iglesias precisamente. El promedio en esta categoría, pasó los 150 km por hora.

TERCERA ETAPA

La tercera etapa fue una prueba disputada en un circuito de

33 kilómetros de extensión, muy rutero por cierto. Las diferentes categorías se repartieron en tres pequeñas carreras aparte. No variaron en absoluto los primeros puestos después de conocidos los resultados de la etapa. La primera carrera tuvo como ganadores a Correa en su Fiat 600 y a Raúl Stramazzo segundo de todas maneras en Grupo 2 hasta 800 cm³.

La segunda carrera fue para la clase 1.150 cm³ de Grupo Dos. "Transfer", ganador al fin de la categoría, fue el que primero recibió la bandera final. Muy bueno lo visto por parte de Depego y Santamaría, figuras conocidas en la categoría.

La tercera carrera fue para los autos veloces de la carrera: los hasta 2.000 cm³ tanto de Grupo Dos como de TN. Juan Carlos Iglesias en Grupo Dos y su hermano Ricardo en Turismo Nacional fueron los triunfadores.

Esta carrera es muy probable que el año que viene tenga puntaje por el Campeonato Argentino. Todavía no se ha determinado si es que lo será para G2 o TN, depende de cómo venga la mano para cada una de estas dos categorías. Lo que si hay que simplificar un poco la cosa y disminuir también la cantidad de categorías, porque en esta ocasión el asunto estuvo muy complicado...

GRAN PREMIO PROVINCIA DE SANTA FE Tres etapas - Las Rosas (Pcia. Santa Fe) Dep. Autom. Deport. - 11-VII-71

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	204	Ciliberti, Osvaldo	Fiat 600	3h41m08s
2º	200	Stramazzo, Raúl	Fiat 600	3h42m28s
3º	209	Mosqueira, Juan	Fiat 600	4h12m55s
4º	217	Oliiva, Roberto	Fiat 600	4h32m33s
5º	212	González, Osvaldo	De Carlo	5h11m25s

GRUPO DOS, hasta 1.150 cm³:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	259	"Transfer"	Auto Union	3h04m10s
2º	273	Depego, Alberto	Renault	3h08m07s
3º	260	Keegan, Walter	Renault	3h10m22s
4º	255	Ubeda, José	Renault	3h10m27s
5º	258	Santamaría, Raúl	Auto Union	3h20m28s

GRUPO DOS, hasta 2.000 cm³:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	301	Iglesias, Juan C.	Peugeot 504	2h41m30s
2º	308	Penta, Juan C.	Fiat 1500	3h00m40s
3º	307	Guimard, Edgardo	Fiat 1500	4h21m15s

TURISMO NACIONAL, hasta 1.300 cm³:

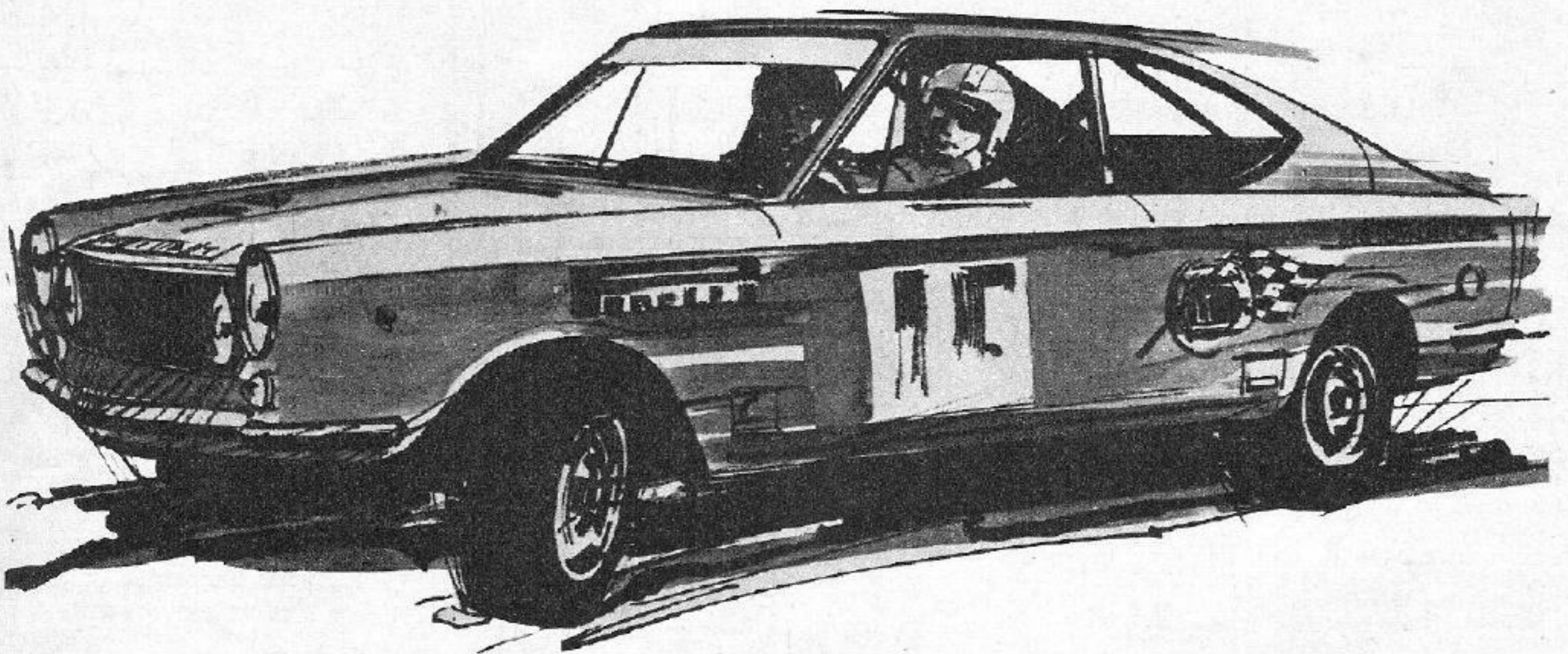
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Correa, Carlos	Fiat 600	3h39m05s
2º	52	Gelada, Angel P.	Renault Gordini	3h46m58s
3º	401	Pettinari, Luis M.	Citroën 3CV	4h02m12s
4º	416	Bachini, Edgar	Citroën 3CV	4h12m29s
5º	405	"Traca - Traca"	Citroën 3CV	4h55m39s

TURISMO NACIONAL, hasta 2.000 cm³:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	102	Albertengo, Elmo	Peugeot 504	2h52m31s
2º	101	Iglesias, Ricardo	Peugeot 504	2h52m44s
3º	105	Eschopp, Raúl	Fiat 1500	3h00m42s
4º	120	Fernández, Néstor	Fiat 1500	3h05m47s
5º	116	Abad, Carlos	Peugeot 404	3h07m04s

Esta vez ganó **SEMPIONE PIRELLI**

(equipado con Angel Di Nezio)



Ir todos los días a la oficina o ganar el Gran Premio de la Montaña:
para los neumáticos **SEMPIONE PIRELLI** es lo mismo.

Siempre andan seguros por las rutas y calles del país, equipados
con usuarios agradecidos.

1er. PREMIO DE LA MONTAÑA
1.200 km. en 4 etapas.
Grupo 1 (Standard) Clase C

1º SEMPIONE PIRELLI
con Fiat 1600 Sport y Angel Di Nezio
en 12 hs. 54 min. a 93,332 Km./h.

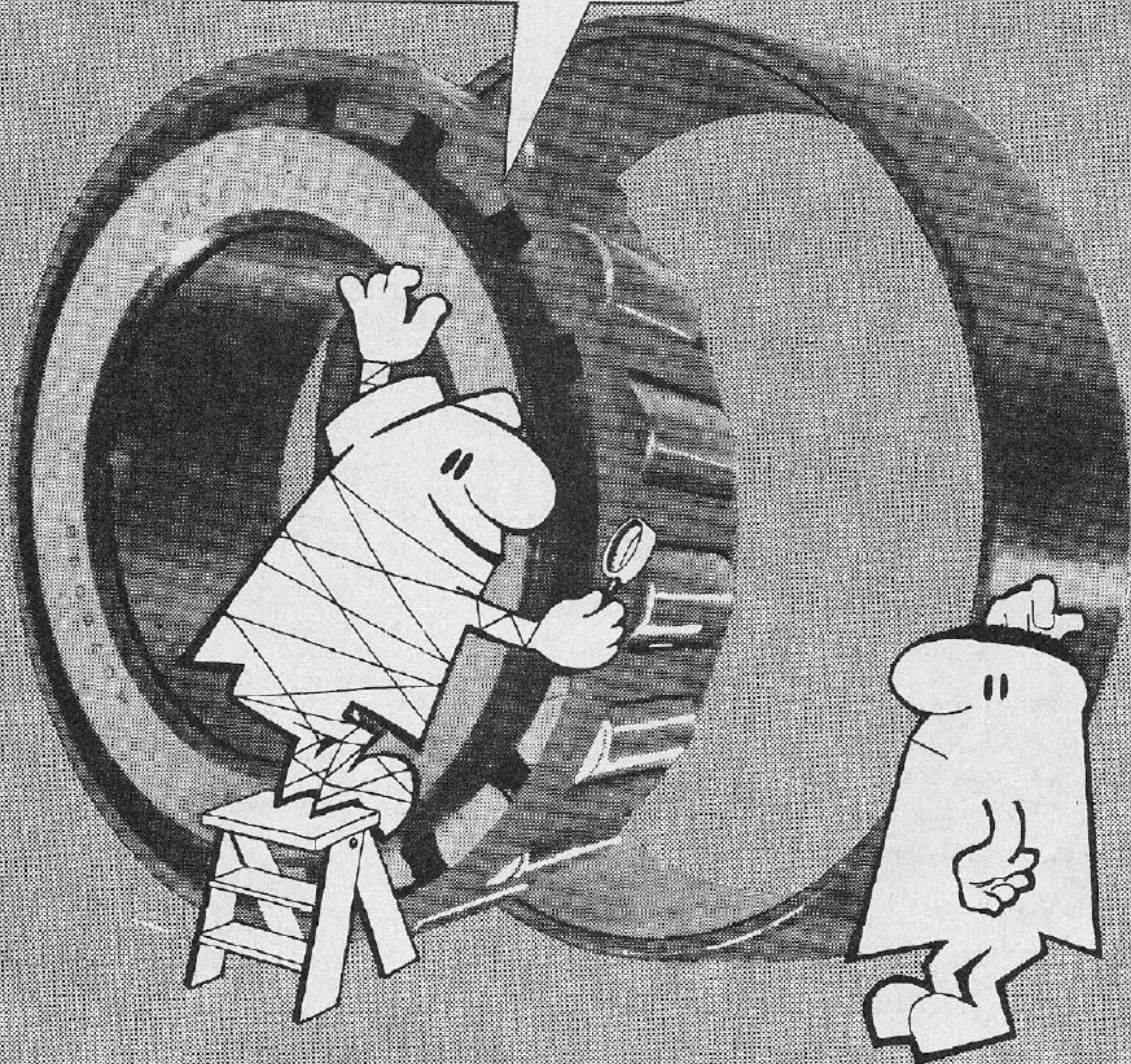
Clasificación internacional "S"
para altas velocidades.

SEMPIONE **PIRELLI**



¿DIFERENTES?

Te puedo afirmar
querido Bob
que todos los rodamientos
que fabrica **SKF**
en el mundo **son iguales**
y de la misma calidad.



SKF

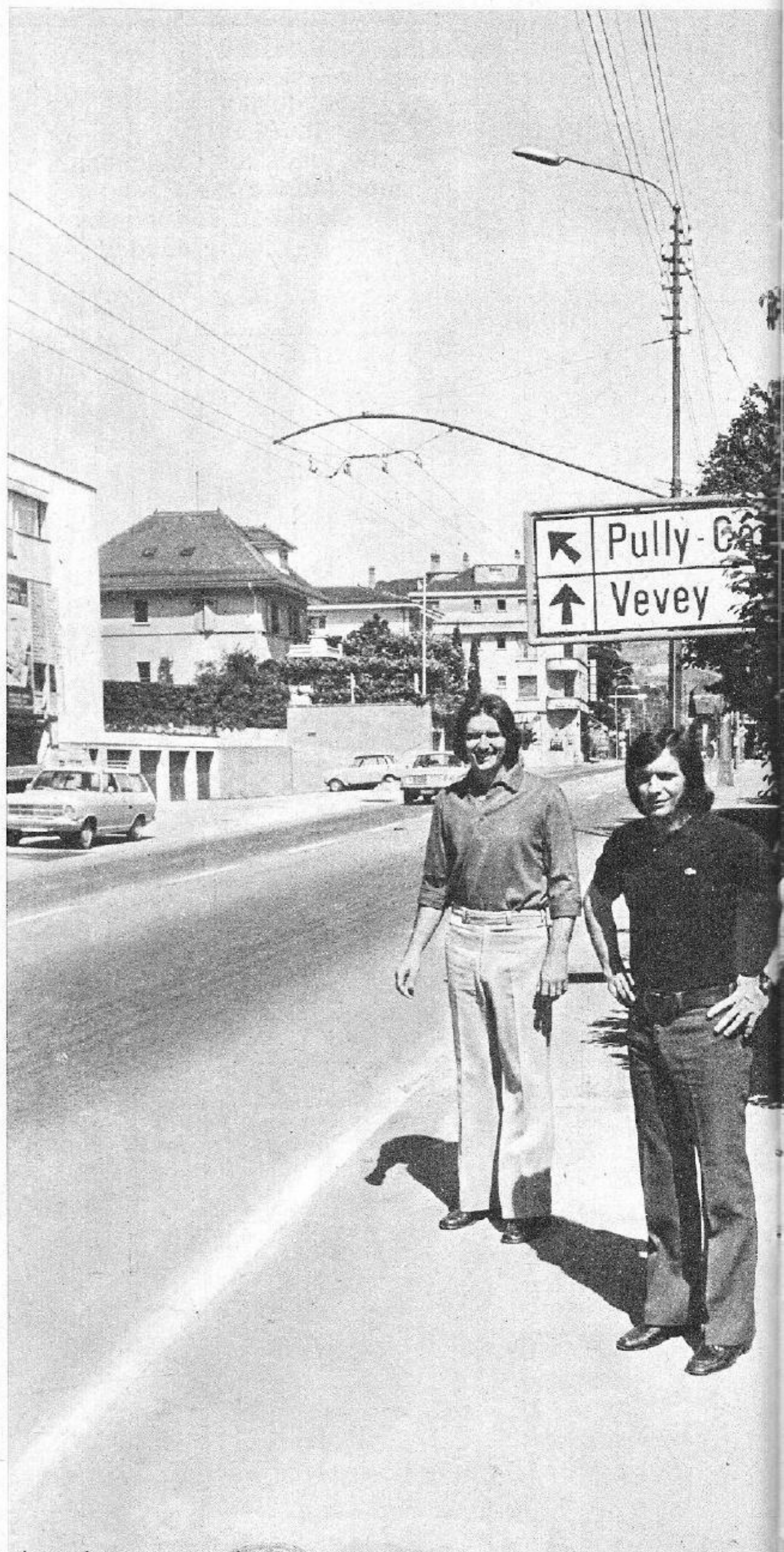
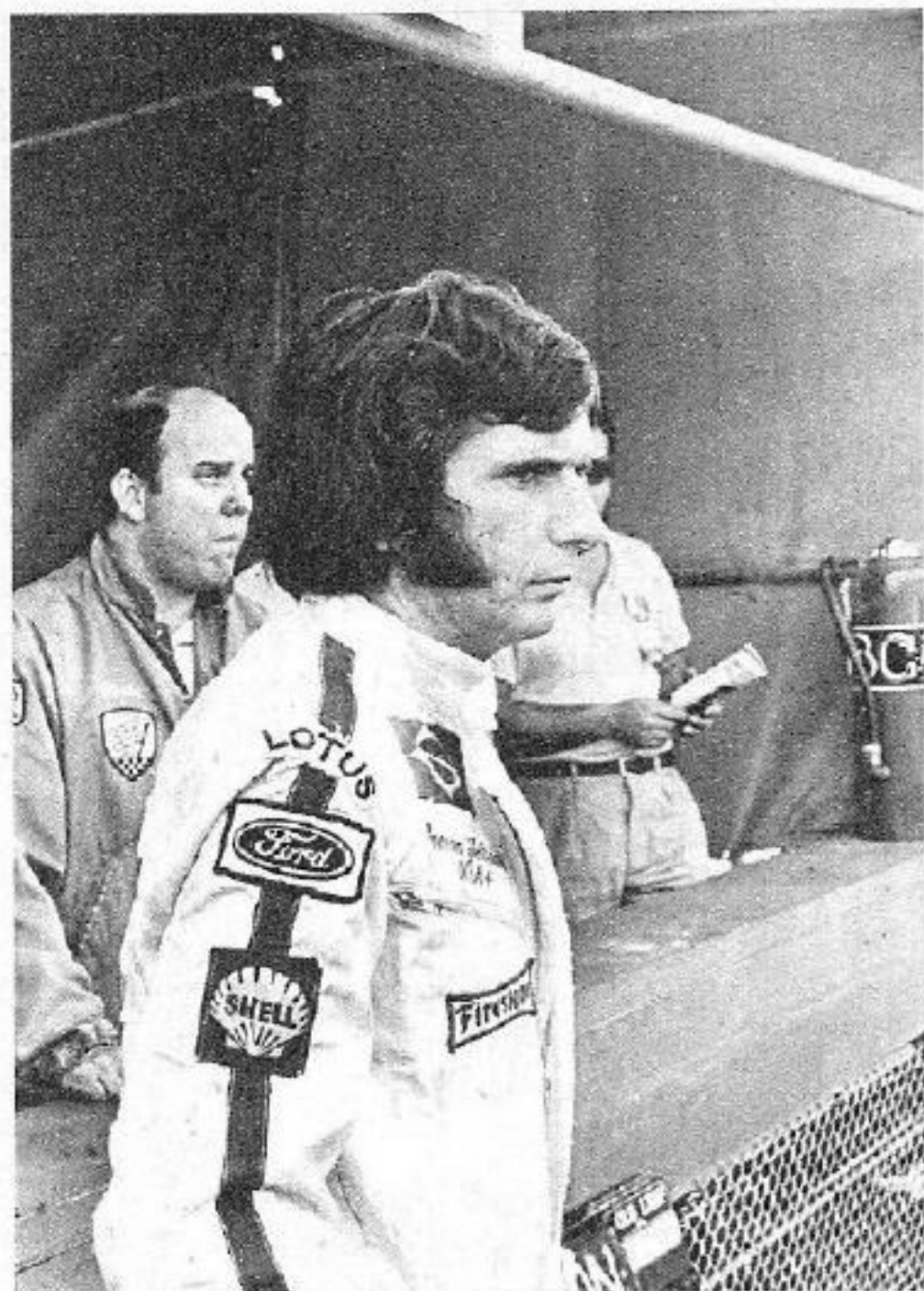
LA MISMA CALIDAD EN TODAS PARTES DEL MUNDO

Con Emerson Fittipaldi

En su flamante casa
en Lausanne, Suiza, entrevistamos
a Emerson Fittipaldi.

Junto a su
hermano Wilson habló, preguntó
y analizó sobre
F. 1 y F. 2, entregándonos una
cantidad de juicios
de gran importancia sobre su
actividad, sobre el
automovilismo europeo en
general

por GERMAN SOPENA.



Emerson vive en Suiza y Wilson en Norwich, Inglaterra, junto a Lotus. Wilson se ríe, lo trata a su hermano de "europeo".

di en su casa en Suiza...



BRASIL EN EUROPA

Quizás es demasiado perfecta. Más que una fotografía, parece un cuadro donde el pintor no se olvidó de poner ningún detalle. Las montañas con nieve arriba, el cielo impecable, el lago que parece un espejo, las casas colgadas de las laderas, los hombres y mujeres vestidos como para una fiesta regional, las vacas con el cencerro. Están todos los elementos juntos. Y también las rutas perfectamente señalizadas, la circulación ordenada hasta el extremo, el respeto general por el orden establecido.

Probablemente todo eso es lo que produce un país de personas bastante aburridas y cuya monotonía puede resultar agobiante. Pero Suiza es a la vez una base de operaciones inmejorable para quien se desempeña en toda Europa y por eso Emerson Fittipaldi, como tantos otros, decidió trasladarse de Inglaterra al país helvético para estar más a tiro de cualquier lado. Una hora de vuelo a cualquier capital o centro importante donde se desarrolla la actividad automovilística y nudo obligado para quien se traslada en auto de un lugar a otro.

Así es que Emerson decidió un día alquilar una casa en Lausanne, en la Suiza francesa, donde tiene algunos amigos brasileños, y dejó la casa que habitaba durante la temporada de carreras de Norwich, Inglaterra, junto a la fábrica Lotus. El viaje de la mudanza, sin embargo, no fue muy auspicioso. Fittipaldi cargó todas las cosas en su Ford Capri y con

el coche repleto puso rumbo a Lausanne para ocupar ya la casa ubicada en las afueras de Lausanne. Viajando con su mujer —que espera su primer hijo para octubre o noviembre próximo— salió de Inglaterra como tantas otras veces. Y lamentablemente no fue como esas tantas otras veces. Cerca de Dijon, en Francia, un prosaico accidente de ruta interrumpió momentáneamente su actividad al tiempo que desparramó por todos lados una versión que en primer momento hizo pensar en un accidente bastante grave.

Ya casi totalmente repuesto y descansando en su propia casa Emerson cuenta nuevamente cómo fue: —“Yo venía doblando una curva amplia y adelante iba un coche que a medida que se aproximaba el cruce de caminos puso la señal de giro a la derecha. Se fue corriendo poco a poco hacia la derecha precisamente y yo frené un poco a la vez que me abría a la izquierda para sobrepasarlo. De golpe el tipo parece que se dio cuenta de que tenía que doblar para el otro lado y enfiló hacia la izquierda. Yo todavía no estaba muy cerca y mientras tocaba bocina veo que el hombre, indeciso, se detiene, quiere adelantarse nuevamente y yo entonces pienso pasarlo por la derecha. Pero nuevamente se detiene y da marcha atrás. Ya era tarde y lo choqué justo en la cola. El coche mío se golpeó totalmente adelante y el otro volcó. Pero todo fue tan rápido que ni me acuerdo qué coche era. Creo que un Peugeot viejo.

Y tampoco era un viajero de la ruta sino un lugareño. Ni yo ni María Helena teníamos puestos los cinturones y nos fuimos para adelante como es lógico. En el momento no me di cuenta de la importancia del golpe hasta que noté que los dos estábamos llenos de sangre. Los dos nos rompimos los dientes delanteros y yo además sentía un dolor muy fuerte en el pecho que era por la rotura del esternón y las tres costillas, seguramente contra el volante”.

—¿Los llevaron de inmediato para el hospital?

—“Sí, pero ni bien se enteró Jackie Stewart —por intermedio de Lotus adonde yo había llamado esa misma tarde— organizó la atención en el hospital de Lausanne, mandó su avión particular para los dos y nos trasladaron de inmediato. Se portó de una manera bárbara”.

—¿Cuánto tiempo estuvieron en el hospital?

—“Mi mujer todavía está allí porque aunque no tuvo fracturas le están haciendo un tratamiento en la boca por la rotura de los dientes. Gracias a Dios no le pasó nada. Ni a ella ni al niño. Yo estuve una semana porque a causa de la herida en el pecho perdí mucha sangre. Pero luego ya me pude venir para aquí si bien tengo que hacer una visita diaria al hospital”.

Precisamente Emerson recién regresó del hospital —son las 13.30 del martes— y estamos charlando en la pintoresca casa con vista al lago Lemán junto a Wilson Fit-

tipaldi que juega con su primogénito de tres meses y junto a la madre de los hermanos que vino de inmediato desde Brasil al enterarse del accidente.

—“Ahora le digo a mi madre a cada rato. ¿Ves que es más peligroso andar en la calle que correr? Sinceramente ahora tengo miedo de salir a manejar. Nunca anduve ligero en la calle —en el momento del accidente no venía a más de cien por la ruta— pero ahora me fijo en todo como nunca. Y me pongo el cinturón hasta para salir a comprar algo”.

—¿Qué pasa con Lotus, que este año anda mal?

—“Bueno, arrastramos un problema desde el año pasado y es que al no tener motores para probar no se ha podido experimentar como corresponde con las suspensiones, con las cuales hay inconvenientes desde antes de ir al GP de Argentina en la pasada temporada”.

—¿Lotus no tiene motores?

—“Sí, Lotus tiene 10 motores Cosworth en su poder la cual ya es mucho pero resulta que hay siete motores rotos desde el año pasado y Cosworth tarda en repararlos porque no se preocupan en trabajar ni un minuto más de lo necesario y así durante mucho tiempo estuvimos corriendo con sólo tres motores, uno para cada auto, y uno de repuesto, lo cual para Fórmula Uno es muy poco, mucho más ahora que los V-12 nos obligan a extremar el uso del V8. Recién ahora recibimos algunos de esos siete motores reparados y pudimos probar un auto con una nueva suspensión trasera. Fue una prueba que hicimos en Snetterton poco antes de venir para acá y sufrir el accidente y —eso te va a parecer increíble— fue la primera prueba fuera de las carreras que yo hice desde el año pasado cuando por primera vez me

subí al Fórmula Uno para probarlo”.

—¿Pero cómo puede ser que Cosworth no trabaje con dedicación?

—“Cosworth llegó a convertirse en un trust dominador de la F.1 donde había que caer indefectiblemente y eso provocó sin duda que la fábrica se dejara estar y se burocratizara en su accionar. Llega el viernes a las cinco de la tarde y aunque falte colocar un tornillito para terminar un motor lo dejan para el lunes a la mañana sin importar un cuerno si se corre o no el domingo. Y si hay feriados no mueven un dedo y todo así. Ahora estarán un poco preocupados por el avance de los V-12 pero todos los esfuerzos se dedican al motor de Jackie Stewart”.

—¿Y entonces, qué piensa hacer Chapman?

—“No sabe. No hay otro motor para elegir, así que la situación no es fácil. Seguirá investigando con la turbina que promete mucho”.

—¿Te parece que puede ser?

—“Estoy seguro de que sí. La turbina tiene mucha fuerza; más o menos 560 HP. Lo que pasa es que hace falta cambiar el auto. El que usamos ahora con la turbina es un monstruo de tamaño. Parece un submarino, un Nautilus, ¡qué sé yo! Pero es un auto viejo, hecho para Indianápolis hace tres años y aunque no corrió sigue igual que entonces. Es muy grande y muy pesado y como es viejo y tiene modificaciones, continuamente se rompe algo y no se puede andar tranquilo con él. La turbina en cambio es extraordinaria. Puede aguantar toda la temporada de F.1 entera sin necesidad de tocarla para nada, sin necesidad incluso de sacarla del auto. Como si fuera un avión jet. ¿Te imaginas lo que es eso? Pero por eso digo que hace falta un auto

nuevo para esa turbina. Con el actual sólo podemos hacer tiempo en circuito veloces como Silverstone donde logré el tercer tiempo de clasificación en una carrera no puntuable”.

—¿Y cuándo piensa Chapman hacer un auto nuevo para la turbina?

—“Es que no alcanza el tiempo. Hubo varios problemas con la suspensión del Lotus 72 y se empleó todo este tiempo en solucionarlo. Parece que recién ahora lo consiguieron y ya estamos a mitad de año”.

—¿Qué cambios tendrá el Lotus 72?

—“Todo en la suspensión trasera. En vez de un triángulo inferior tendrá ahora un cuadrilátero como las Ferrari o Matra. Varía fundamentalmente la geometría, son mucho más fuertes los brazos y ha mejorado notablemente el comportamiento del auto. Cuando probamos hace poco, antes del accidente, bajamos en dos segundos el tiempo para la vuelta en Snetterton y en Fórmula hablar de dos segundos es muchísimo. Pero ahora se puede manejar bien y antes era imposible. En Argentina el auto se movía de cola al frenar y al acelerar así que manejarlo se ponía muy complicado”.

—“Escucha, ¿vamos a dar una vuelta por el borde del lago, así mientras seguimos charlando hago mi caminata diaria?”

—Por supuesto. ¿Cuánto tenés que caminar por día?

—“En lo posible un poco más cada día. Alrededor de una hora diaria”.

Salimos. Wilson nos acompaña un poco a regañadientes porque no le hace mucha gracia andar caminando y continuamente se va quedando atrás. Emerson, respetuoso, cruza con un cuidado suizo cada semáforo, mira a todos lados a ver si viene algún imprudente

y Wilson se ríe, lo trata de “europeo” y cuenta con fruición que el día anterior vino en tres horas desde Milán con el Mercedes 250.

Hablamos de Fórmula Uno.

—Emerson, ¿te sentís definitivamente cómodo sobre el Lotus 72 o te parece que aún te falta una experiencia necesaria para mejorar tu adecuación al tipo de auto?

—“Aún me falta mucho. La potencia es tanta y los coches tan delicados y a la vez tan difíciles que un año es muy poco para llegar a adquirir la noción de límite y de uso del auto que pueden tener un Stewart, un Ickx o un Rodríguez. Y yo, como cualquier piloto novato que venga de fórmulas inferiores, puedo hacer un buen papel en Fórmula Uno y llegar a marcar tiempos muy parecidos a los de Stewart. Yo puedo estar a un segundo por ejemplo, pero bajar ese último segundo es la barrera indefinible que nos separa y para superarla hace falta mucha experiencia, muchas vueltas en los autos de F.1 para ir tomando exactamente el concepto del verdadero límite del auto”.

—¿Pensás que tus carreras en F.1 te han servido para mejorar tu nivel de manejo en Fórmula Dos, donde últimamente ganaste dos carreras en forma destacable?

—“Evidentemente, sí. El coche de F.2 parece tener ahora menos secretos y yo me doy cuenta que tengo una noción muy elevada del límite del Lotus F.2. O sea que me doy cuenta que puedo andar muy rápido y a la vez con gran seguridad”.

—¿Quiénes te parecen los mejores pilotos actuales de Fórmula Uno?

—“Stewart, Ickx y Rodríguez, en ese orden. Stewart es definitivamente el mejor y Rodríguez está andando este año muy, muy fuerte, más que en años anteriores me parece. Después lo ubicaría a Regazzoni que anda muy rápido



Wilson con su primogénito de tres meses. Emerson atiende la tierna escena familiar.

pero al que le falta la imprescindible experiencia de los anteriores".

—¿Y en F.2 quiénes son los mejores?

—"Allí no se puede definir. Hay muchos pilotos que están en un alto nivel y la fórmula no permite diferenciarlos. No se puede hacer una distinción como en F.1".

—Según tu criterio, ¿quién puede ser el campeón del mundo este año? Porque si bien Stewart puntea el campeonato, Jackie Ickx tiene a su favor el mayor poderío de los V12 Ferrari.

—"Sí, pero de cualquier manera pienso que Stewart es el que tiene más posibilidades. Porque es el mejor piloto y porque todos los esfuerzos de Cosworth están destinados a su motor, así que la diferencia nunca será demasiada entre su motor y el de las Ferrari".

—¿Cómo lo ves a Reutemann?

—"Muy bien, muy bien. Este año anda mucho más fuerte y a la vez más tranquilo, con más seguridad, señal evidente de que conoce mucho más el auto".

—Sí, no cabe duda de que Reutemann está aplicando una mentalidad más serena, anda con el auto más apoyado sobre el piso, pero, ¿también te parece que anda más rápido?

—"Sin ninguna duda! Anda más rápido en cualquier circuito. Lo pude ver además en las últimas carreras que corrí en Fórmula Dos. Y también hay que considerar que tiene el auto del año pasado".

—"Coincido plenamente con "Rato" —tercia Wilson—, Reutemann anda muy fuerte".

—¿Y cuándo corre en Fórmula Uno? —pasa a preguntar Emerson.

—No sé. Se dijo mucho que correría este año, pero Brabham tiene sus pilotos oficiales —Hill y Schenken— y se supone que por el momento no le va a dar un auto de Fórmula Uno. Y en

ese caso, ¿quién otro le podría dar un auto de F.1?

—"No, pero yo preguntaba si el equipo YPF pensaba en comprar un auto de F.1".

—Bueno, aparentemente la idea es competir en F.2, quizá en el futuro también en F.3 pero no en F.1 porque es imposible tener un auto tan bueno como los oficiales de fábrica.

—"No creo. Ahí está Frank Williams por ejemplo que es un particular con un buen equipo de Fórmula Uno. El equipo YPF podría hacer lo mismo".

—Habría que preguntarle al equipo YPF...

Prácticamente sin darnos cuenta son ya las cuatro de la tarde y emprendemos el camino de regreso a paso vivo porque Emerson tiene hora con el dentista. La sencillez y la afabilidad de los hermanos Fittipaldi son realmente notables y se transmiten de inmediato con sólo verlos. Por eso también atraen en seguida la simpatía de los eventuales argentinos que aparecen en cada circuito donde hay una carrera de Fórmula Dos y de lo cual Wilson se mostraba admirado y agradecido.

—"Cuando yo terminé segundo la primera serie de Monza oí que en la tribuna de enfrente gritaban muchísimo y me pareció que me llamaban por mi nombre. Miro y veo que eran los argentinos que tenían la bandera con los nombres de Reutemann y Ruesch. Los fui a saludar y estaban contentísimos porque un sudamericano había salido segundo".

Por supuesto. Los Fittipaldi, juntos, también han encarado una "invasión" anual a Europa de notable efectividad en cualquier aspecto. Competitivo y humano. ¿Habremos tenido quizá tres horas de amabilísima charla con uno o dos futuros campeones del mundo?

LA ORGANIZACION DEL EQUIPO FITTIPALDI

Hasta hace pocos días Emerson y Wilson Fittipaldi vivían ambos en Norwich, Inglaterra, junto a Lotus. Ahora Emerson alquiló esta casa en Lausanne por 300 dólares mensuales íntegramente amueblada y Wilson sigue manteniendo la casa en Norwich ya que los avatares de la F.2 exigen estar yendo y viniendo a las islas. De tal manera, mientras hay carreras en el continente, Wilson se acomoda en la casa de Emerson, y cuando hay que estar en Inglaterra recala en su propia casa.

En Fórmula Uno Emerson es piloto oficial de Lotus por lo cual no tiene nada más que ir y sentarse en el auto de carrera cuando sea necesario pero no participa para nada del esquema organizativo de la empresa de Chapman. En F.2, en cambio, ambos hermanos regentan su propio equipo que se solventa con el aporte de las diferentes empresas brasileñas que brindan su aporte. (Bardahl, Banco Comercial de San Pablo, Varga, Ford, Quatro Dodas.) En total el presupuesto anual insume la cifra de 40.000 libras esterlinas que viene a ser algo así como 40

millones de pesos de los viejos. El equipo ACA-YPF insume aproximadamente el doble o más de esa cifra y, extrañados, comentamos el hecho con los Fittipaldi. "Ellos tienen nueve motores y nosotros solamente cuatro —explica Wilson— y además el equipo YPF tendrá más dinero. Nosotros con esa cifra nos arreglamos".

En F.2 Emerson corre un Lotus propiedad de la fábrica mientras que Wilson compró un March porque Lotus no produjo ninguna otra unidad de F.2 atareados como están en F.1 y soportando además una situación económica no muy favorable. Y además, la semana pasada Wilson formalizó con Abarth para correr un Abarth dos litros SP en las carreras del campeonato europeo de la categoría F.1, F.2, SP. La actividad de los hermanos brasileños es completa en Europa y recién finaliza en octubre, donde embarcarán todos los bártulos hacia Brasil donde en noviembre y diciembre habrá también F.2 y SP. Evidentemente la potencialidad brasileña es ya bien concreta.



su coche pide el favor... Puromoly en el motor!

PUROMOLY es el nuevo suplemento indispensable para que su motor dure mucho más.

PUROMOLY elimina la fricción y el desgaste.

PUROMOLY protege cuando se arranca en frío.

PUROMOLY forma una película protectora entre las piezas móviles de su motor, para protegerlo en todo momento.

PUROMOLY tiene la seguridad Purolator.

PUROMOLY: Pídale en su estación de servicio de confianza.

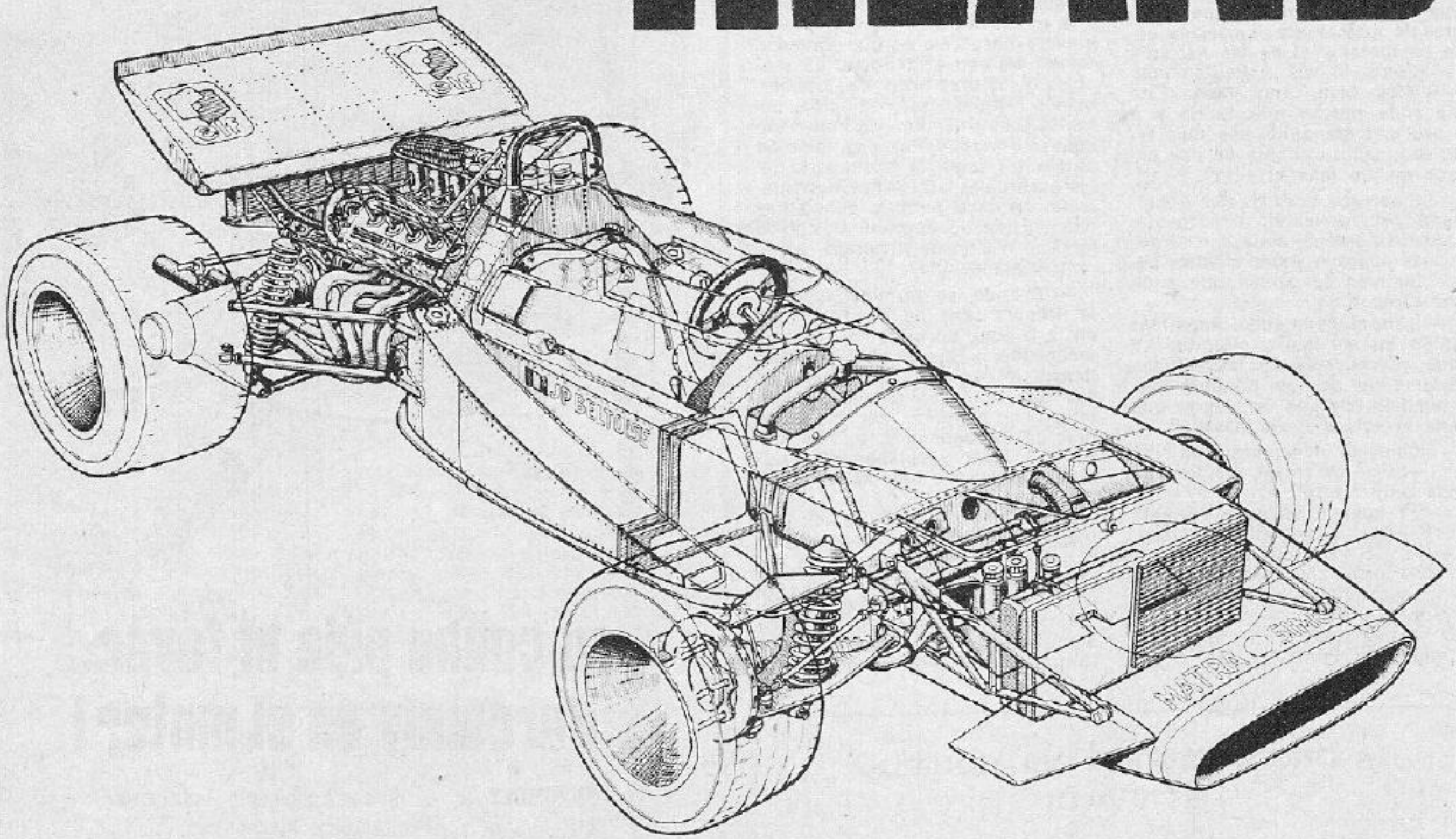
¡Uselo!... y hágale un favor a su motor.

PUROMOLY
CON LA SEGURIDAD
PUROLATOR.



Los mecanismos del Ma

HILANDO



Cada año, los diseñadores de Fórmula 1 están obligados a reducir el peso de los autos, tanto como sea posible, y no sería exagerado pensar que cada gramo ahorrado afecta la performance en carrera. Las técnicas de diseño de los monoplazas de Fórmula 1, que emplean aleaciones livianas como aluminio, titanio o magnesio, recuerdan más a las aeronáuticas, que a las de la industria automotriz.

SKF París, y la división de Diseño y Desarrollo de Matra-Simca, trabajaron en estrecha colaboración en el problema de la reducción de peso y algunas soluciones técnicas originales para las suspensiones y mazas del MS 120 fueron encontradas.

MAZAS DELANTERAS

Cada maza delantera (fig. 2) está equipada con un rodamiento de doble hilera y contacto

angular muy compacto (ancho 23 mm.) y de gran diámetro para reducir el peso no suspendido, y las tensiones en los elementos asociados.

El gran diámetro del rodamiento facilitó también el uso de una punta de eje hueca, integrada al portamaza, y, por lo tanto, de aleación liviana. La parte exterior del rodamiento en forma de estrella tiene cinco lóbulos adonde se fija la rueda, de aleación de magnesio, y el disco de freno. Se adoptaron precauciones para permitir la libre expansión diametral del disco de freno, debido a la gran carga térmica.

El rodamiento está fijado axialmente por una especie de bulón hueco de gran diámetro que a su vez está bloqueado con espiras para que no se afloje. El sellado del conjunto, se confía a unas placas deflectoras, y las jaulas separadoras (mecanizadas

en bronce) se centran en la pista interior.

Se puso gran cuidado en los cálculos de dimensionamiento, ya que las tensiones inducidas durante los virajes con aceleración lateral de 1,5 g. son muy importantes. A pesar del ancho reducido del rodamiento con respecto a la llanta, la línea de acción de la carga estática queda entre los centros de presión, asegurando la estabilidad del conjunto.

Dado que el disco está asegurado a la pista exterior, el rodamiento está sujeto a muy altas temperaturas, por lo que se usa grasa lubricante de muy alta temperatura de fusión, para evitar pérdidas.

MAZAS TRASERAS

Dado el enorme ancho de las ruedas traseras, la línea de acción de la carga estática está

bastante alejada con respecto de los centros de presión de los rodamientos (fig. 3).

Se seleccionaron dos rodamientos de una hilera y contacto angular montados directamente en el portamaza. El eje de ruedas es de gran diámetro y lleva en su parte exterior una brida en forma de estrella, de cinco lóbulos, donde se fija la rueda y en su parte interior tiene mecanizada la horquilla de la cruceta que lo conecta con los semiejes de transmisión. El juego radial se ajusta con un espaciador calibrado, de titanio, y que además tiene 72 agujeros para alivianarlo más todavía.

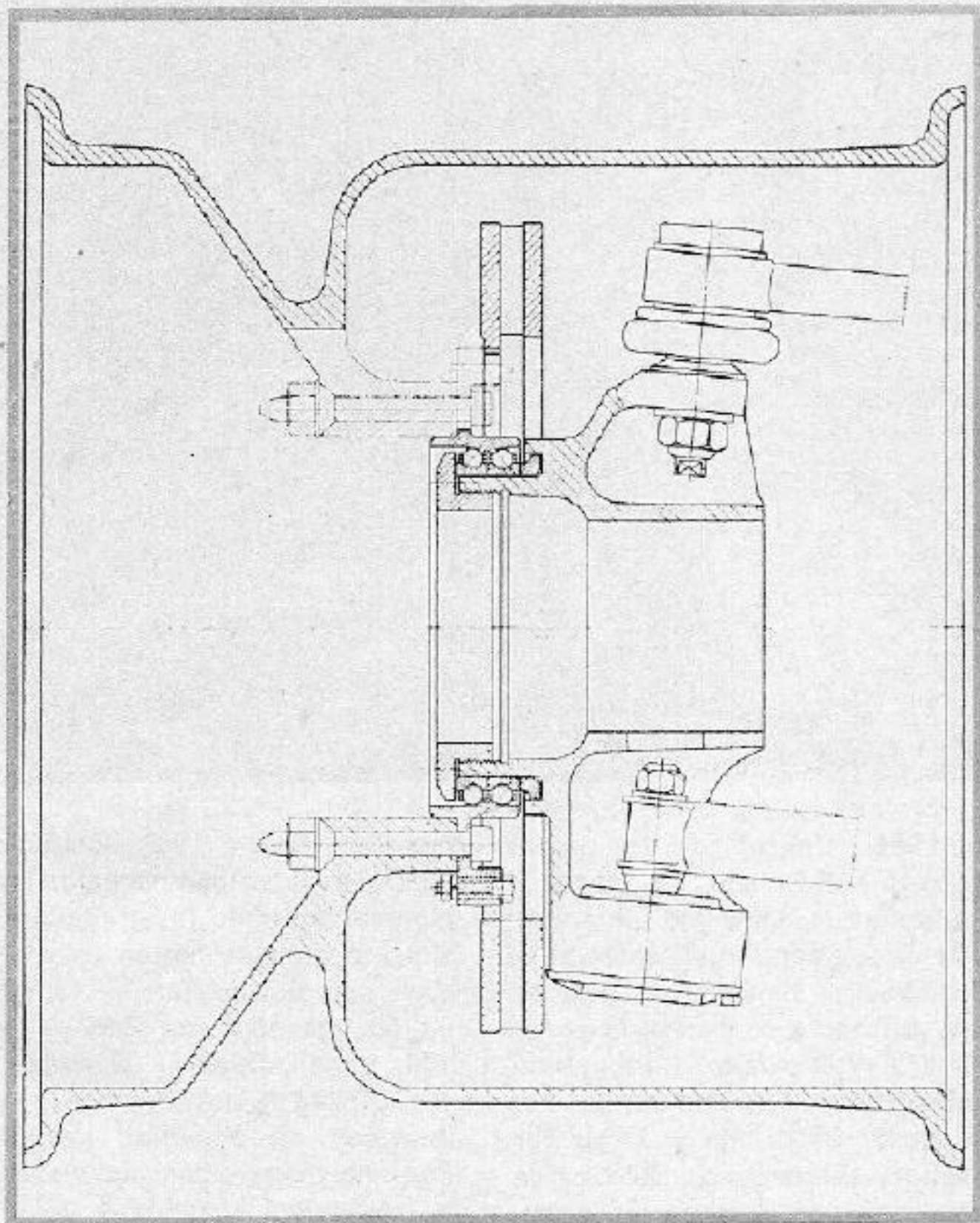
Aquí también se hicieron cálculos de dimensionamiento muy detallados, tomando en cuenta por ejemplo, las cargas de la transmisión en curvas, etcétera.

También aquí, los separadores de bronce se centran en la pista interior y se usan chapas

Matra MS 120

FINO

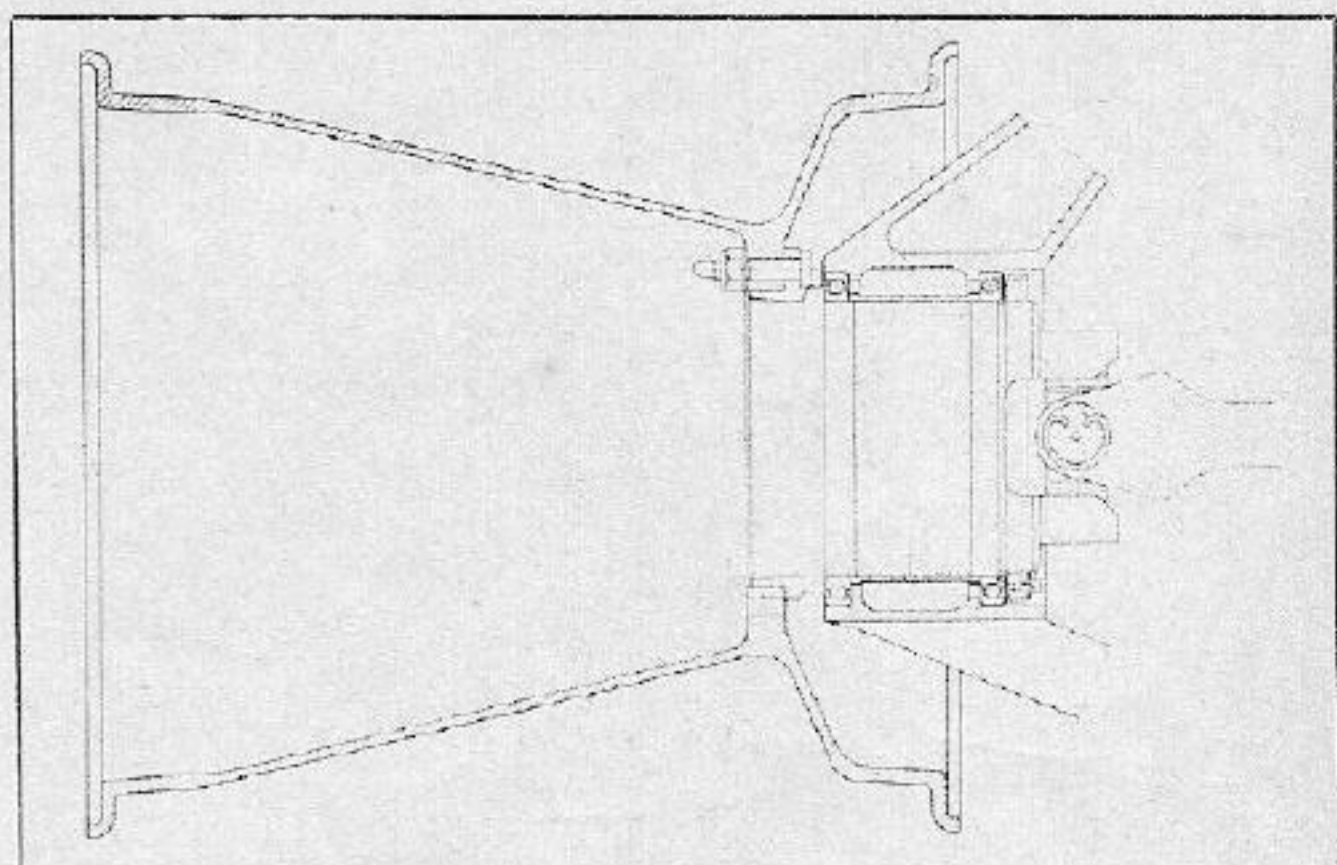
Los rodamientos y rótulas utilizados en el Matra MS 120 son un alarde de una técnica sumamente refinada. Las razones de los rulemanes de gran diámetro en las mazas delanteras y traseras



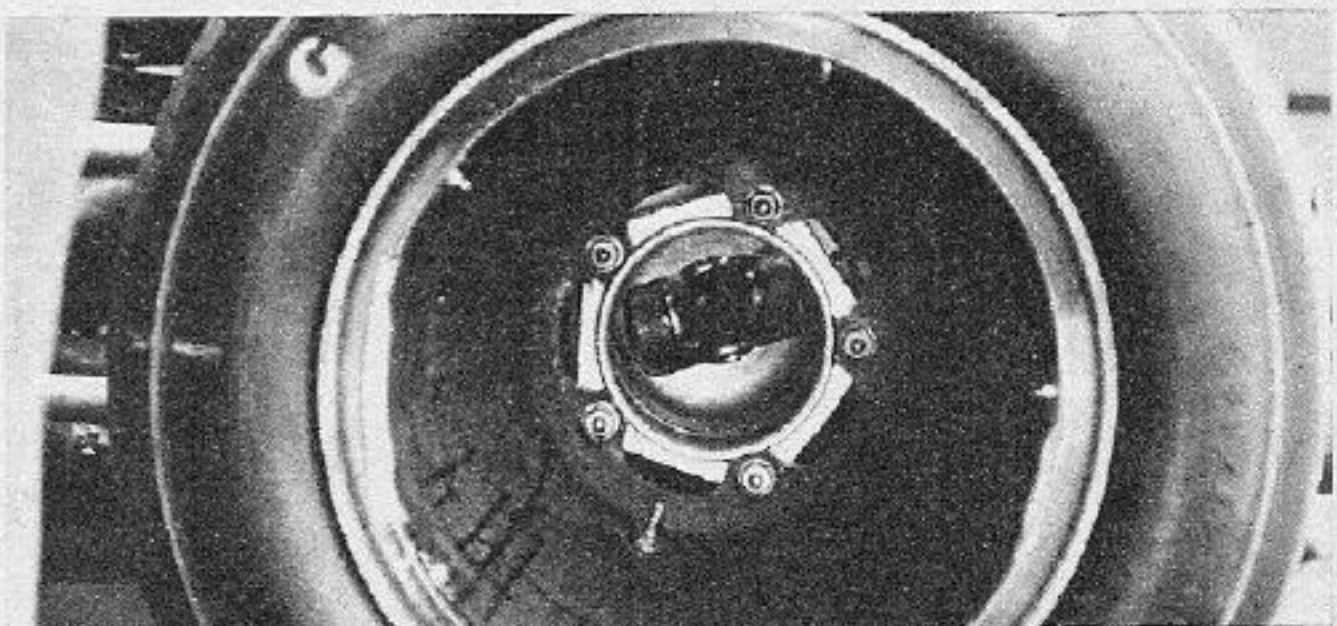
Las mazas delanteras tienen un rodamiento de doble hilera de gran diámetro, contribuyendo notablemente a la reducción del peso no suspendido y las tensiones de los diversos elementos componentes.



Las rótulas ADR tienen la pista cubierta por una capa de fibra de vidrio impregnada en teflón.



En las mazas traseras se colocaron los rodamientos de una sola hilera convenientemente separados entre sí para soportar la mayor carga estática debido al enorme ancho de las ruedas.



Observando la llanta se puede ver la cruceta alojada en el interior de la maza de la rueda.

deflectoras para impedir la entrada de tierra.

Estos diseños para las mazas delantera y trasera permitieron un ahorro considerable de peso, comparado con diseños más convencionales. Además, los rodamientos de contacto angular ofrecen varias ventajas sobre otros tipos, como ser: requiere poco espacio, juego radial interno, predeterminado funcionamiento a bajas temperaturas, poca fricción y lubricación simple.

SUSPENSION

El sistema de suspensión de un auto de carrera juega un papel fundamental en su performance. El auto debe tener un comportamiento impecable en las curvas, y las ruedas motrices deben estar siempre en contacto con el suelo para poder aprovechar al máximo la potencia del motor.

Para reducir la masa no suspendida, y obtener una guía precisa de las ruedas, los tensores y bielas de suspensión se articulan con rótulas esféricas que deben cumplir ciertas exigencias; fundamentalmente, gran capacidad de carga con respecto a su tamaño, mantenimiento mínimo, juego radial cero, baja fricción y buena confiabilidad.

Para satisfacer estos requisitos, varios tipos de rótulas fueron considerados por Matra-Simca, y se seleccionaron las producidas por ADR, una compañía del grupo SKF. Estas rótulas tienen la pista exterior cubierta por una capa de fibra de vidrio impregnada de teflón (PTFE), y tienen tan buenas características que se usan en muchas aplicaciones aeroespaciales críticas.

Cada monoplace MS 120 tiene 40 rótulas AIRFLON, aparte de otros rodamientos SKF en distintos mecanismos.



A mediados de 1969 un nombre comenzó a sonar en el ruido grande del automovilismo argentino: el de José Miguel Herceg, quien, al parecer sin grandes antecedentes, pasaba a ser el responsable de la preparación del motor de uno de los "grandes": Jorge Cupeiro.

La asociación entre el nuevo preparador y el piloto estaba basada en dos hechos fundamentales. Por un lado una vieja amistad entre ambos y por otro

los conocimientos técnicos de Herceg, no desconocidos por el "Gallego". De ahí en más, el "Polaco" (que en realidad no es tal, ya que nació hace 34 años en la Argentina de padres checoslovacos) fue protagonista de una escalada fulminante que lo llevó a ser considerado en la actualidad como uno de los preparadores más capaces del medio y el primero dentro de la marca del óvalo.

1951. Un chico de quince años —el Polaco de marras— reforma un Cucciolo dotándolo de nueva tapa con cámara de combustión hemisférica, y le pasa el trapo a cuanto se le ponga a tiro. Valfro Meo, Carlos Nani, el "Gallego" Juan Carlos Fernández, Caldarella y Jorge Ternengo, son algunos de los rivales con los que se encuentra algunos años más tarde en las competencias por los campeonatos argentinos de motociclismo.

De 1954 a 1960 conquista cuatro o cinco campeonatos nacionales en moto (ni él recuerda siquiera cuántos fueron en realidad) con el Cucciolo, y Motom en 50 cm, con una Zanella en 100, y con Gilera y Ducati en 175. Triunfos conseguidos más que con un depurado manejo, con una preparación puntillosa y de acertadas soluciones.

Cuando a principios de la década del '60 se produce el boóm del kart, Herceg deja la moto



JOSE MIGUEL HERCEG

DE BUENAS A PRIMERAS

De la noche a la mañana, José Miguel Herceg [el "Polaco"] se erigió en uno de los preparadores más importantes de nuestro medio y piedra angular del repunte de los Ford en TC.

Sus comienzos en moto y kart, el salto a los fierros grandes con Cupeiro y el presente del hombre de Pacheco

y se vuelca hacia la novedad. Comienza corriendo con Zanella, para después dedicarse a la preparación de motores McCulloch y luego de Fiamh. Los aciertos se seguían dando y ya estaba maduro como para sacar su propio motor. Que sigue siendo hasta hoy el poseedor de la mayor performance entre sus pares, y con los que diversos pilotos (incluido el propio Herceg) fueron campeones argentinos.

En 1965 hace un TC con mo-

tor Ford 59 AB que presentaba ciertas particularidades de avanzada, pero que nunca debuta. Tiene más suerte el F.4, que sobre un chasis Crespi incorpora una novedad absoluta para aquellos tiempos, pues está propulsado por motor Renault. Anda muy bien, pero sus compromisos Industriales (la fabricación de los motores Herceg para kart) le aconsejan venderlo y así lo hace.

Estos son los antecedentes

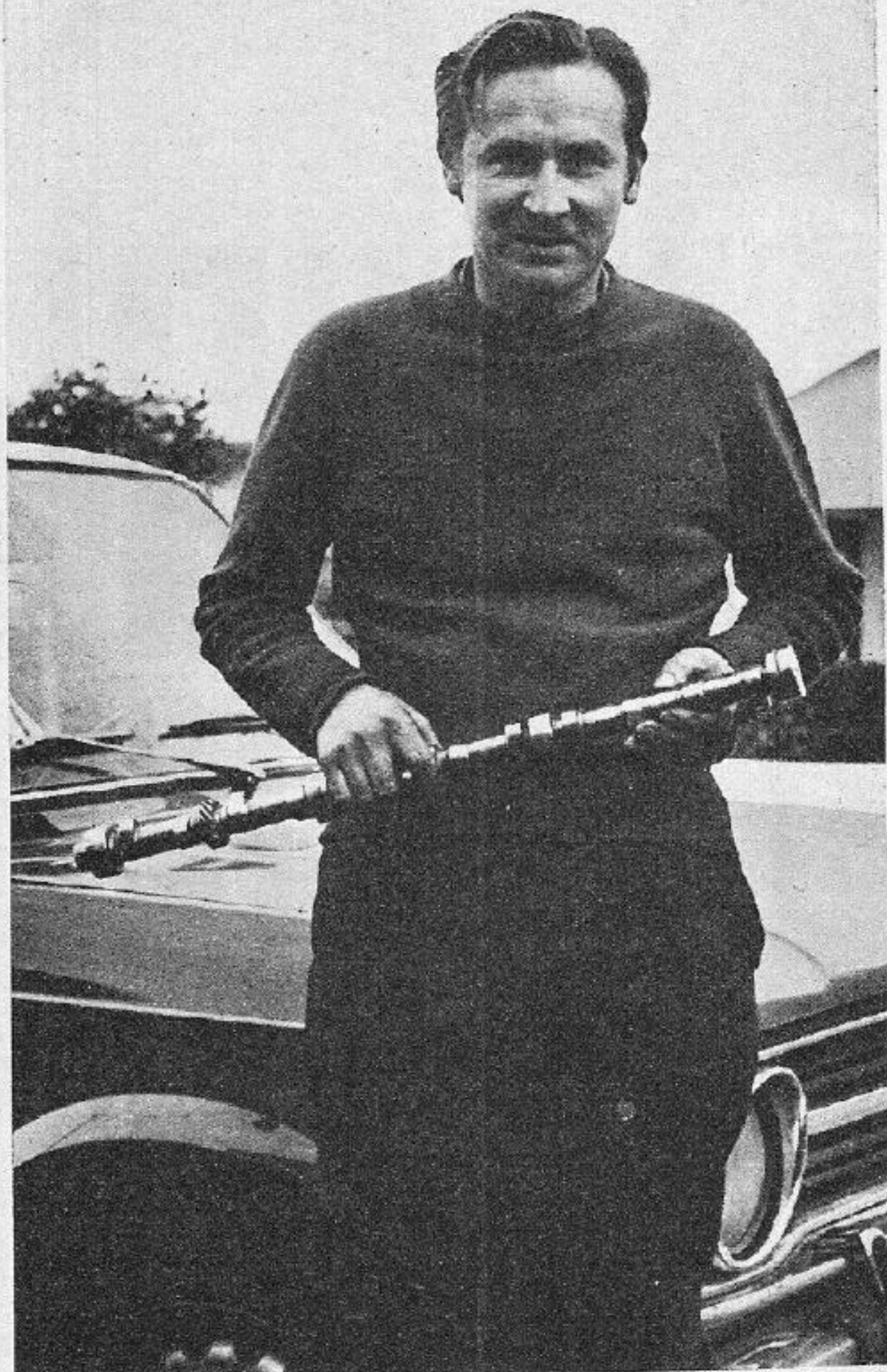
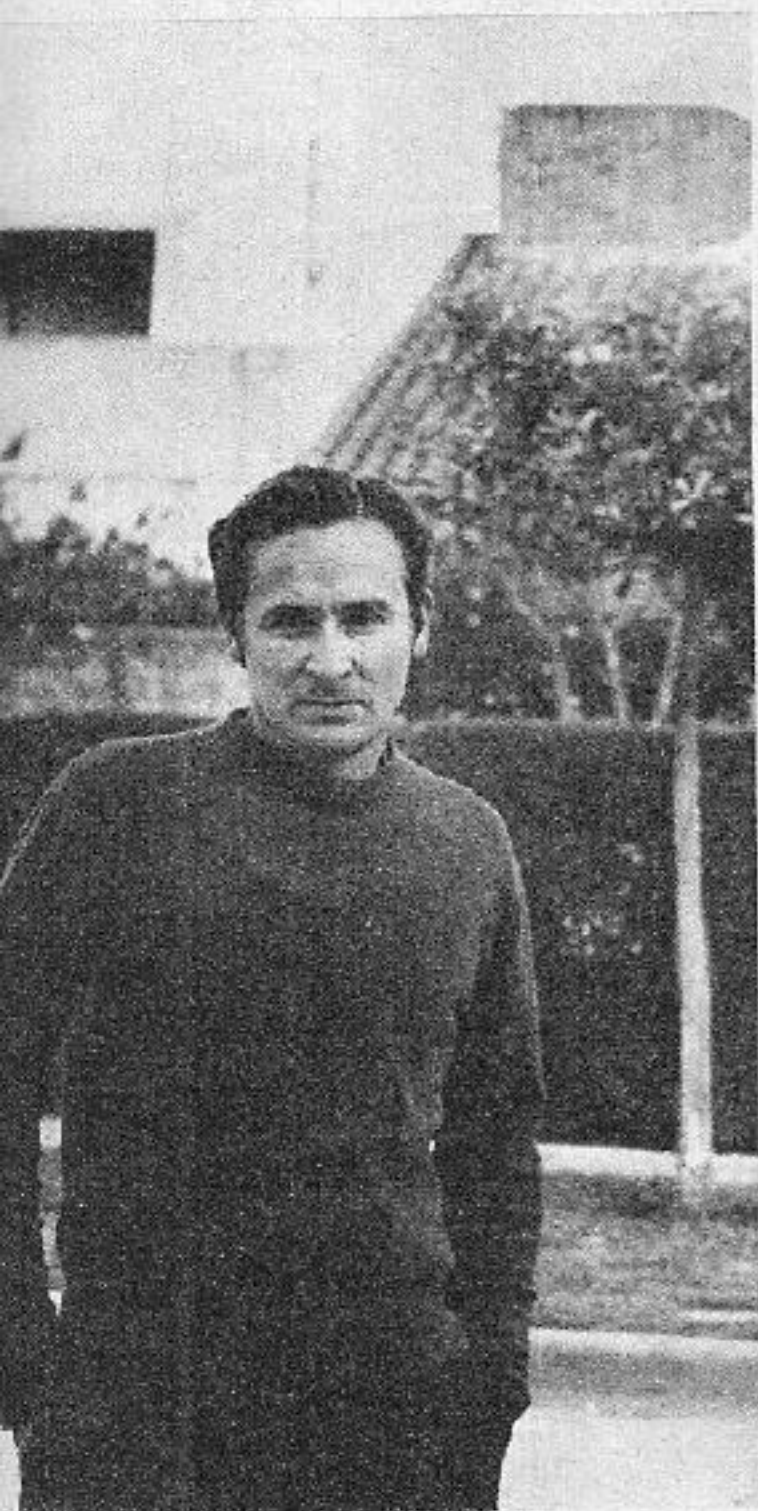
con los que cuenta cuando en 1969 Cupeiro lo llama para colaborar en el SP.

"Ese año Jorge salió 3º en el campeonato, pese a que perdió alguna carrera por el viaje a Europa —recuerda Herceg—, y el año pasado las cosas fueron bastante bien. Triunfó en SP (Maggiolo), TC "B" (también en Maggiolo), F.1 en las "500" de Rafaela y en TC "A" en Salto. Creo que nunca se debe de haber dado un caso igual, en que

un piloto gane en un mismo año en cuatro de las categorías principales". Ya la gente se preguntaba quién sería el tal Polaco y de dónde había salido ese tapado. Se lo miraba con respeto.

A fines del año pasado, Pino —amigo de Herceg también de los tiempos del kart— le pide ayuda para un SP con miras a la TISP. "Al final poco pude hacer, ya que en plena ejecución del proyecto, tuve un accidente con mi coche que me tuvo ale-

JOSE MIGUEL HERCEG



FALCON - PAIRETTI - HERCEG

El primero de los componentes de este trío, que ya está mostrando sus resultados francamente positivos, tiene un motor Falcon de seis cilindros y siete bancadas de tres litros de cilindrada.

El cigüeñal es el original con modificaciones, las bielas son especiales de acero cromo-níquel 43/40 y son unos 60 gramos más livianas que las standard. El volante del motor es de duraluminio y unos cuantos kilos menos pesado que el original.

La distribución es absolutamente diferente a la del Falcon de fábrica: el árbol de levas (con giro invertido, como en el caso del distribuidor) es de cromo-níquel, diseñado por Herceg. Los botadores a rodi-

llo son hechos por Antonio García, uno de los colaboradores del Polaco; varilla levantaválvulas especiales de cromo-molibdeno, válvulas de Edival con un diámetro de 46 mm para las de admisión y de 41 mm para las de escape, mientras que los resortes de válvulas son Iskenderian y, obviamente, dobles.

La tapa de cilindros está re-trabajada con el fin de re-formar completamente el diseño de las cámaras de combustión, manteniéndose originales bomba de nafta y aceite. El distribuidor es provisto por Dulbecco (con dos platinos), la bobina es Mallory, el carburador Weber de 43 mm, el sistema de lubricación de cárter seco incluye bomba importada y, finalmente, la caja de velocidades es Sáenz de 4 marchas.

Jado de los fierros y no pude ocuparme del asunto como hubiera querido. Sin embargo, Eduardo anduvo bastante bien en dos carreras que corrió en F.1; en las 500 Millas de Rafaela iba segundo cuando se cortó un manchón y en San Juan salió tercero".

"A fines del año pasado resolvimos con Cupeiro separarnos".

"Bueno..., me pasó a Ford porque me quedaba más cerca..." Como chiste no está mal la contestación del Polaco, ya que su casa y taller están en Talar de Pacheco a minutos de la planta de Ford Motor Argentina. Pero la realidad es clara: más apoyo, más medios y una tarea que en el caso de ser positiva le daría una proyección mayor. Desde la iniciación del campeonato de TC de este año, es el responsable de los motores Falcon. Ford le entrega los elementos y él provee a Pairetti y ahora a Gradassi, además de colaborar supervisando la preparación integral de los coches.

"Lástima en el GP de la Mesopotamia. En la primera etapa



Gradassi quedó tercero con un coche de motor experimental cuando nadie hubiera apostado un peso por él. En la segunda Pairetti ganó por muerte y Gradassi segundo, quedó a menos de cinco minutos de Marinovich. La tercera etapa fue el desastre: Gradassi rompió todo el tren delantero y Pairetti se retrasó cuando iba primero por culpa de una salida de pista y el consecuente desperfecto en el tanque de nafta. Sin embargo queda el consueño de que los Falcon están ya para ganar, y que los motores resultan "indestructibles".

Y ese optimismo es fundado, ya que dos motores Falcon totalmente distintos como los de Pairetti y Gradassi (el de este último tiene entre otras cosas un cigüeñal especial) son capaces de pelear la punta y conseguirla y ganar. Basada en estos éxitos, la fábrica remitió a Herceg un motor F-100 SP para que el Polaco sugiera modificaciones. "En realidad siempre hay varios caminos para llegar a un mismo fin, y más en mecánica; yo si tuviere que preparar

un F-100 elegiría otras soluciones para trabajarlo".

"El presente del automovilismo argentino, y el futuro, me animaría a decir, descansa en el repunte del TC. Por eso para Ford la prioridad número 1 en competición es el desarrollo del Falcon. En la actualidad disponemos de unos 220 HP y un máximo de 7.500 rpm, pero me he fijado como meta para fin de año incrementar esa potencia a por lo menos 250 HP. Este tipo de desafíos es el que me interesa".

Poco locuaz, sin estridencias, autodidacto, Herceg, en otro orden de cosas admira entre los preparadores argentinos a Berta y a Joseph, en Fórmula 1 a Chapman-Lotus y en SP a Porsche. Bertolini es el nombre que primero pronuncia cuando se le inquiere sobre un piloto no ganador en TC.

Sobre sus espaldas tiene una pesada carga: reverdecir los laureles de Ford en TC. Con el triunfo de Pairetti en Hughes-Pargamino (con un motor salido de sus manos) los laureles van tomando color.

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías.

Cámbielas y gane.

*Electrodos corroídos.

*Aislador agrietado

*Cuerpo protector con sedimentos.



Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- Potencia: 8%
- Economía de combustible: 10%
- Aceleración: 6%
- Rapidez de encendido.

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.



EL SUSTO DEL GP...

Carlos Lobosco en la oficina de carreras de IKA-Renault: "El TC es una categoría nefasta para el país..."

... "No pediremos ninguna modificación al reglamento. Sería entrar en el juego de ellos: no fuimos consultados en el momento de confeccionarlo. Si Berta quiere pedir, es asunto suyo; él trabaja con nosotros contratado."

La forma en que anduvieron los Ford (Palretti y Gradassi) en las primeras etapas del Gran Premio hicieron ver el cuco a los Tornado TC. Los Falcon habían conseguido una consideración al reglamento de la categoría. La batalla ha comenzado. Córdoba va a responder

La publicidad de IKA-Renault posterior al Gran Premio resalta la diferencia de 300 cm³ de sus motores respecto del resto (La Opinión, miércoles 30 de junio de 1971).

¿QUE VAS A

El reglamento de TC actual es bastante explícito en cuanto a las limitaciones de cilindrada. Como también lo es para el resto de las posibilidades de mejoras o no. En el caso particular de las capacidades cilíndricas la ACTC dejó establecido en el momento de confeccionarlo que los motores con árboles de levas en la culata, vale decir, arriba, no podrían exceder los 2.700 cm³ de capacidad. En cambio aquellos en cuya distribución mediara un árbol de levas lateral, sus capacidades pueden ser más generosas. Nada más que 300 cm³, lo suficiente como para llegar a los tres litros y lo necesario como para equiparar las diferencias y no dejar a ninguno en ventaja.

No es momento ya de enjuiciar al acierto o los errores de aquella reglamentación porque en su momento fue aceptada por todos. Y desde aquel momento que se puso en vigencia la unificación de los TC A y TC B en una única categoría hasta aquí, todo anduvo muy bien. La categoría se fortaleció a ojos vista: todos aceptaron las reglas del juego y carrera tras carrera el número de coches fue aumentando, aunque no en forma multitudinaria. Al principio, con el aporte de los particulares que vieron un terreno donde participar con posibilidades siguiendo fieles al santo de su devoción. Después, este año, con la gran irrupción de las fábricas que dedicaron al TC el esfuerzo de sus preparadores, sus constructores y sus pilotos flor y nata, se desencadenó la "serie de consecuencias obvias: disminuyeron en grado superlativo las posibilidades del participante espontáneo, se encareció la categoría, cundió el desánimo (entre las huestes participantes) se comenzaron a repetir los nombres ganadores de siempre, cambiaron los conceptos, se desató la batalla armamentista.

No podía ser de otra forma. El TC arrastra pueblo, algo muy im-

portante para quienes quieren hacer publicidad en automovilismo.

Los corredores recibieron plata en publicidad. Acudieron a correr, El TC mueve multitudes dominigueras, algo también importante para las fábricas que promueven sus productos. Las fábricas acudieron con sus pilotos y moviéndose así las piezas se fue cerrando el círculo vicioso (aunque no mucho).

Ubicados en el juego, volvamos al reglamento. Cabían y caben solamente dos formas de hacerlo: 1) Organizándolo ordenadamente las limitaciones de una categoría accesible para los entusiastas que estén lejos de nadar en la abundancia aurífera. Eso se puede conseguir restringiendo el desarrollo mecánico de forma tal que con los elementos en venta en las casas del ramo se pueda armar una máquina que, con algunas mejoras que requieran cierto trabajo y moderado desembolso, sea competitiva. Para eso se hace necesario limitar muchas cosas y equiparar —forzados por nuestras circunstancias de producción automovilística— los motores en un nivel inferior de desarrollo. O 2) Poner la mira en la evolución dando rienda suelta a la preparación sin considerar los costos. Para eso hay que partir de la valedera premisa que no existe ni existirá el utópico reglamento de una categoría mayor que sea absolutamente popular y accesible a cualquier entusiasta, no importe su condición económica. Para eso habría que tener en cuenta el motor de nivel más alto de desarrollo que ofrezca la industria local y equiparar al resto con sus características y chances de mejorarlo.

La ACTC en el momento de producir el reglamento para la categoría optó por la primera posibilidad. Dejó la distribución y las tapas Intocables y para aquellos que gozaban de características más evolucionadas (Tornado con árbol arriba) se lo disminuyó en capacidad. Para eso los prepara-

La fortaleza

En el último Gran Premio las "Liebres-Tornado" ocuparon los 5 primeros puestos y, de 14 automóviles que llegaron, 9 eran "Liebres"

Ganar en esta forma, usando un motor de cilindrada reducida por reglamento a 2,7 litros contra 3 litros de los competidores, demuestra el valor de los preparadores y de los pilotos.

Pero el Gran Premio deja otra enseñanza.

Los T.C. conservan prácticamente la misma estructura que los automóviles de fábrica. Así, la victoria de las "Liebres" ratifica otra vez la fortaleza de los TORINO.

Como ahora en NURBURGRING.

Como siempre.

TORINO, fuerte entre los fuertes





HACER IKA - RENAULT ?

dores de la marca cordobesa deben trabajar reduciendo el diámetro de los cilindros mediante un encajisado. Preparación ardua que se complica con las soluciones de refrigeración, etc. O también se puede llegar a los 2.700 cm³ haciendo un cigüeñal distinto del original, de menor volteada para disminuir la carrera. Oreste Berta eligió esta posibilidad... pero dejemos esto para más adelante y sigamos con el orden cronológico.

Presentado el panorama, las fábricas entraron con todo en el juego. Eso significa, con aviones, todo el apoyo logístico posible y el producto de todos sus cerebros puestos al servicio de sus equipos para el TC. Así las cosas cambiaron y la preparación de un coche con aspiraciones se encareció desmesuradamente. El particular quedó prácticamente fuera del juego. Ford se aplicó e inició una escalada a través de la acertada preparación de los Falcon que arrasó con la primera parte del último Gran Premio. La dictadura deportiva de IKA-Renault tembló un poquito. Pero no solamente de impresión y de sensación de movimientos de parquet, sino por la toma de conciencia de que la batalla estaba declarada. Para eso Ford había obtenido una extensión del reglamento que les permitió separar el múltiple de admisión de la tapa de cilindros (ya que de fábrica ambas partes son fundidas en una sola pieza) para poder pulir los conductos de admisión. Tal extensión contempla a todos los motores que tengan el múltiple de admisión incorporados a la tapa de cilindros. El juego había empezado a cambiar.

Era evidente que IKA respondería buscando un replanteo de aquel artículo del reglamento que lo perjudicaba: la limitación de cilindrada (obvio). Para saber si lo harían o no conversamos con Carlos Lobbosco, director del Departamento de Competición de IKA-Renault.

"No vamos a pedir nada —contestó— porque como no fuimos consultados en ningún momento cuando se estaba redactando el reglamento de la categoría, entendemos que estamos fuera de ese juego. Pedir algo sería entrar en el juego de ellos y no tenemos intención de hacerlo. Vean ustedes: éste debe ser el único caso de la historia del automovilismo donde una Comisión es juez y parte. El reglamento actual lo produjo íntegramente la Asociación de Pilotos de Turismo de Carretera. Ellos crearon las leyes que se aplican..."

Antes de continuar nos ubicamos. "El TC tal cual como está no sirve para nada —sentenció para situarnos Lobbosco—; es una categoría nefasta para el país. El TC terminó por matar una categoría realmente valiosa como es el Turismo en cualquier nivel. Tenemos que buscar reglamentaciones que tengan valor internacional. Y ése es otro drama de nuestro automovilismo; yo tuve que administrar 8 campeonatos nacionales la temporada anterior. Eso no es lógico, no puede ser que existan en nuestro país tantas categorías. Soluciones hay muchas. Por ejemplo yo hubiera establecido por decreto nacional que el Grupo 2 de Turismo, reglamentado internacionalmente, se denominara en la Argentina Turismo de Carretera. Por una cuestión de nombre no más contaríamos con carreras para coches con reglamento internacional y, por lo tanto, proyectivo. La gente iría lo mismo a ver las carreras porque ¿cuál es la diferencia tan importante entre un reglamento exclusivo para TC, local y limitado, y un reglamento como es el del Grupo 2? Las carreras serían igualmente entretenidas, o quizá más por un simple cambio de nombre, para respetar la magia de esas dos letras: TC. "El Turismo es constructivo, el Turismo Nacional es una categoría de valor, como el Grupo 2, que es muy lindo".

"Hoy, ganar en TC, cuesta mucha plata —volvió al tema original— y cuesta mucho trabajo. Hoy un TC cuesta lo mismo que un Sport Prototipo de antes."

En cuanto al pedido de extensión, o cambio en el reglamento para que ustedes (Tornado) puedan dejar los motores en tres litros, sin necesidad de achicarlos, ¿tienen pensado algo? Preguntamos.


"La fábrica no pedirá nada, lo repito. Fundamentalmente porque ella no participa directamente en Turismo de Carretera. Quien lo hace es Oreste Berta en forma particular. Si él lo pide es asunto enteramente suyo. El tiene un contrato con la fábrica, pero en ese contrato se contempla solamente que Berta desarrolle e investigue nuestros motores en la forma que lo crea conveniente. La preparación de los motores para TC es un negocio suyo. El vuelca su experiencia al departamento de Ingeniería de desarrollo de la fábrica y esa experiencia sirve para mejorar los coches de producción (como en el caso de la fijación de los amortiguadores traseros del Torino, etcétera). No obstante nos interesaría que pudiéramos correr con los motores de tres litros en TC. Y la razón es muy simple. Para llevar los Tornado a 2700 cm³ Berta tuvo que diseñar un cigüeñal nuevo. La fábrica debe forjarlos en consecuencia con medidas distintas de los cigüeñales de serie para permitir que Berta los machine con una volteada diferente. Si conserváramos la cilindrada de los Torino chicos (300) los cigüeñales se venderían en el negocio de la esquina. Oreste Berta vende hoy sus motores preparados en algo así como 900.000 pesos viejos; de la otra forma podría ofrecerlos a 700.000 o quizá menos. Eso simplificaría la preparación a todo el mundo. Y me arriesgo a decir que si ahora hay, digamos, 30 Torinos en TC, modificando esa cláusula habría 60 en cada largada..."

De acuerdo a esto —interrumpimos— es fácil deducir que la categoría se haría mucho más accesible y Berta se haría mucho menos imprescindible...

—"Además —continuó Lobbosco— no sería mucha la ventaja que obtendríamos en cuanto a performances. Porque el error difundido es que por el hecho de tener el árbol de levas arriba se obtienen muchas más revoluciones del motor. No es así, son muchísimos los elementos que se deben complementar para elevar las r.p.m. Diría que el árbol de levas a la cabeza es efectivo para poder llegar a elevado régimen de r.p.m. y que las válvulas lo soporten, pero es muy poco lo que él contribuye para aumentarlo. Nosotros no llegamos nunca al número de vueltas de los motores Ford. Nosotros estamos en un límite de 6.500 mientras que los Falcon giran más de mil r.p.m. por encima de eso. Y con 300 cm³ más será difícil alcanzar ese régimen. El reglamento debería haber equiparado los motores para TC de acuerdo al que estuviera en un nivel mayor de desarrollo. Como es el Tornado por su sistema de distribución, y que los demás mejoraran los suyos para estar a la par. Y no que nosotros tengamos que empeorar nuestro motor para estar al nivel de los menos desarrollados.

Es absurdo, irrisorio, ridículo que un motor de 2.700 cm³ (que pesa 250 kilos) esté moviendo una enorme bañadera de carrera de 1.500 kilos. Y esas moles ahora, con mucho menos potencia de salida, se las arreglan para correr a 200 km/h a través de los pueblos. Eso es seguro, ahora existe seguridad en las carreras.

El TC es una categoría nefasta para el país."

Gracias, señor Lobbosco (Lo que nos planteó —pensamos al salir del edificio de la calle Sarmiento— es una respuesta con polémica. ¿No les parece? 

TOQUECITOS DE BOCINA

SALATINO CON TC PROPIO

Paso a paso, y con sus propias manos, Juan Carlos Salatino está dando los toques finales a su Dodge Polara con preparación Turismo de Carretera. Mientras termina su TC propio, Salatino correrá el Dodge de la Peña Línea 2 de Tapias en las ocasiones en que "Cacho" Fangio no lo pueda hacer por compromisos con la Escudería de Concesionarios Fiat. El motor del nue-

nerviosa, Roberto Pachelo —el excelente piloto de Pilar— debutará en Turismo de Carretera en la carrera de Olavarría. Para esa oportunidad Osvaldo D'Angelo ya habría finalizado en su totalidad los trabajos que en este momento está desarrollando sobre un casco Torino. Es de recordar que Roberto Pachelo participará en Turismo de Carretera formando equipo con César Malnatti. Un piloto muy bueno y que desde hace dos años (salvo



vo TC está en manos de Oscar Zarzoso, preparador actual de Cacho Fangio. El auto está actualmente en el taller de Paco Martos y no sería nada difícil que Salatino debutara en Olavarría con su propio vehículo.

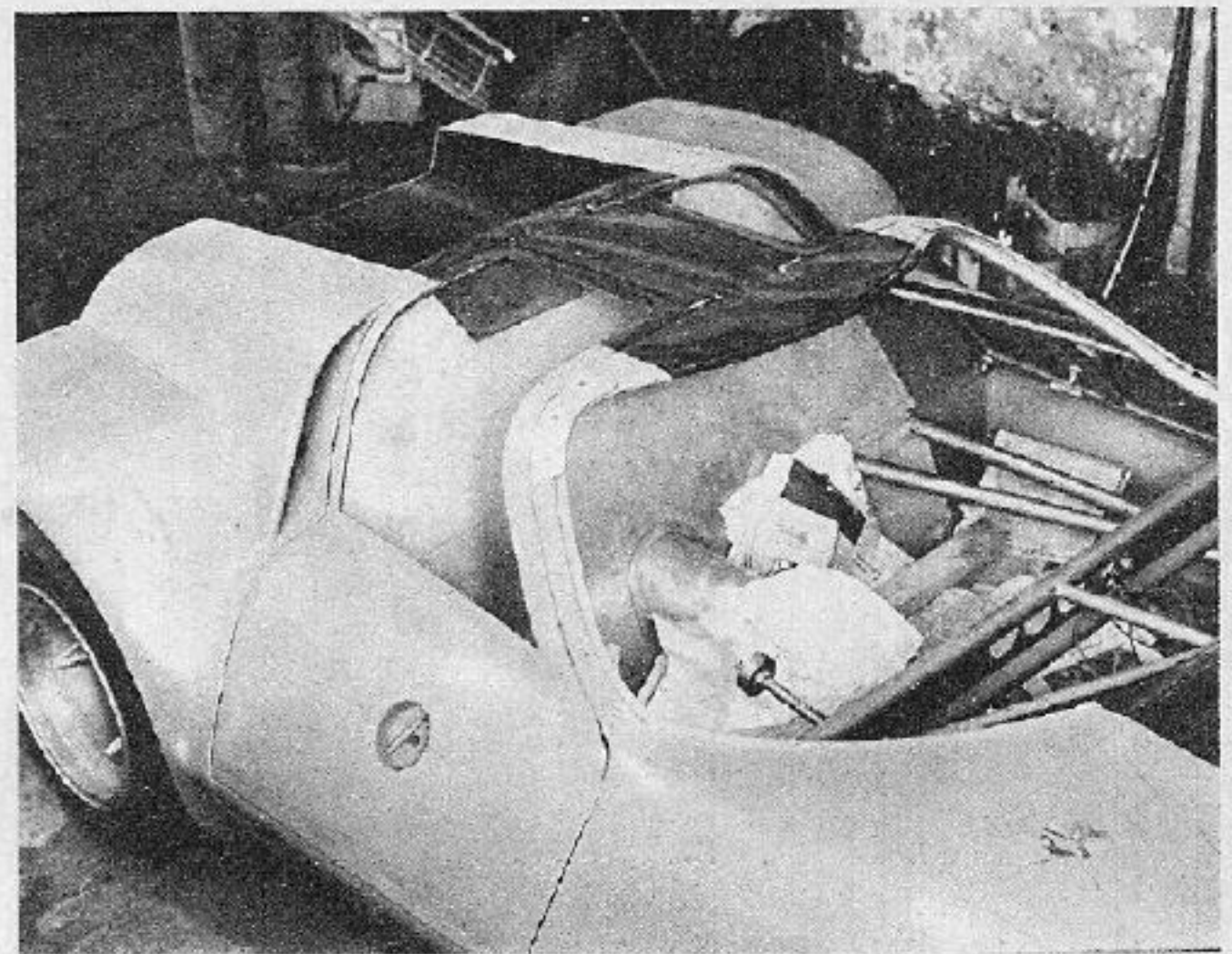
ROBERTO PACHELO EN OLAVARRIA

Luego de una espera larga y

30 Horas Citroën) no participa en carreras, nutrirá las filas del TC.

CARMELO GALBATO VENDE SU SP

En los talleres de Bauffer Style reposa desde hace algún tiempo el SP que los Baudena construyeron para Carmelo Galbato. El auto, construido como para alojar un motor Ford F-100, se encuentra en



venta, sin motor pero con gomas. Parece ser que Carmelo se dedicará este año a Turismo de Carretera, dejando de lado la categoría por la cual realizó un tránsito efímero, SP. Es de hacer notar que el auto de Galbato es similar al Chetta que corriera Andrea Vianini y al Bauffer que actualmente tripula Jorge Cupeiro.

L'UNIONE FA LA FORZA

Mientras Rubén Mioti pasea su organismo por Europa, en su patria se le prepara el futuro. Para eso su primo, el Gordo Di Lorenzo, viaja con más modestia entre La Plata y San Fernando estableciendo los contactos para llevar a buen término el operativo TC. Tal operativo consiste en finalizar dos Peugeot 504 con trompas similares al actual coche de Castañón. Y es justamente con Castañón que Mioti formará el equipo de dos 504 que pertenecerán a Guillermo Billy. La mecánica estará a cargo de Roberto Díaz. La idea promete. ¡Que se cumpla!

EL FLACO OTRA VEZ EN EL RUIDO

En La Plata, el flaco Osvaldo Juchet proyecta su reingreso al ruido con un Peugeot 504 adecuado a la categoría Turismo Nacional. "Lo armo en el fondo de mi casa, como me gusta hacerlo. Tranquilo y con mucha prolijidad. Mientras tanto estudio bien el reglamento de la categoría, para que no haya después malos entendidos. Por ejemplo, hay una parte donde dice que la palanca de cambios es libre; ¿ustedes cómo lo entienden?" Agrega que su alejamiento de las carreras se debe a lo costoso que resulta hoy participar en cualquier categoría. "La más accesible y una de las más interesantes, sin duda, es el Turismo Nacional." Y mientras arma despacito su coche se regodea pensando que si este año vuelve a correr será recordman de permanencia en actividad. "Comencé a correr en 1943 y desde entonces no paré. Son muchos años, ¿no?; creo que en el mundo no hay nadie que tenga tantos años

consecutivos de carreras como yo. Desde el '43, saquen la cuenta..."

MAS APOYO A LA FORMULA 2

Independientemente del apoyo de SAFRAR —cosa casi segura— para revitalizar un poco a la desnutrida F-2, los componentes de F-2 y Asociados realizaron una reunión a la que asistieron, entre otros notables, Alberto Crespo —en su carácter de presidente—, Cacho López, Raúl Expósito y el indispensable Joaquín "Coco" Rodríguez. Se planteó la necesidad de iniciar las conversaciones con Fiat



y con los organizadores responsables para que todos sigan el casi seguro ejemplo de SAFRAR respecto de F-2. Falta ese impulso para que la categoría resurja; hay 25 unidades potencialmente disponibles que necesitan de esa inyección.

CHASIS QUE CAMBIA DE DUEÑO

Roberto Mouras compró el chasis ex Rocco (Rafaela-Fiat F2) para

intervenir en... adivinaron: F-2. Lo equipará con el motor que mueve a la berlina Fiat 1500 corrida por Moro en el Autódromo Municipal. Recordaréis que Moro, piloto de Carlos Casares, anduvo muy fuerte y hasta llegó a bajarle el tiempo a Cristianuchi Ratazzi, desmintiendo de esa manera su condición de "cucaracha"...

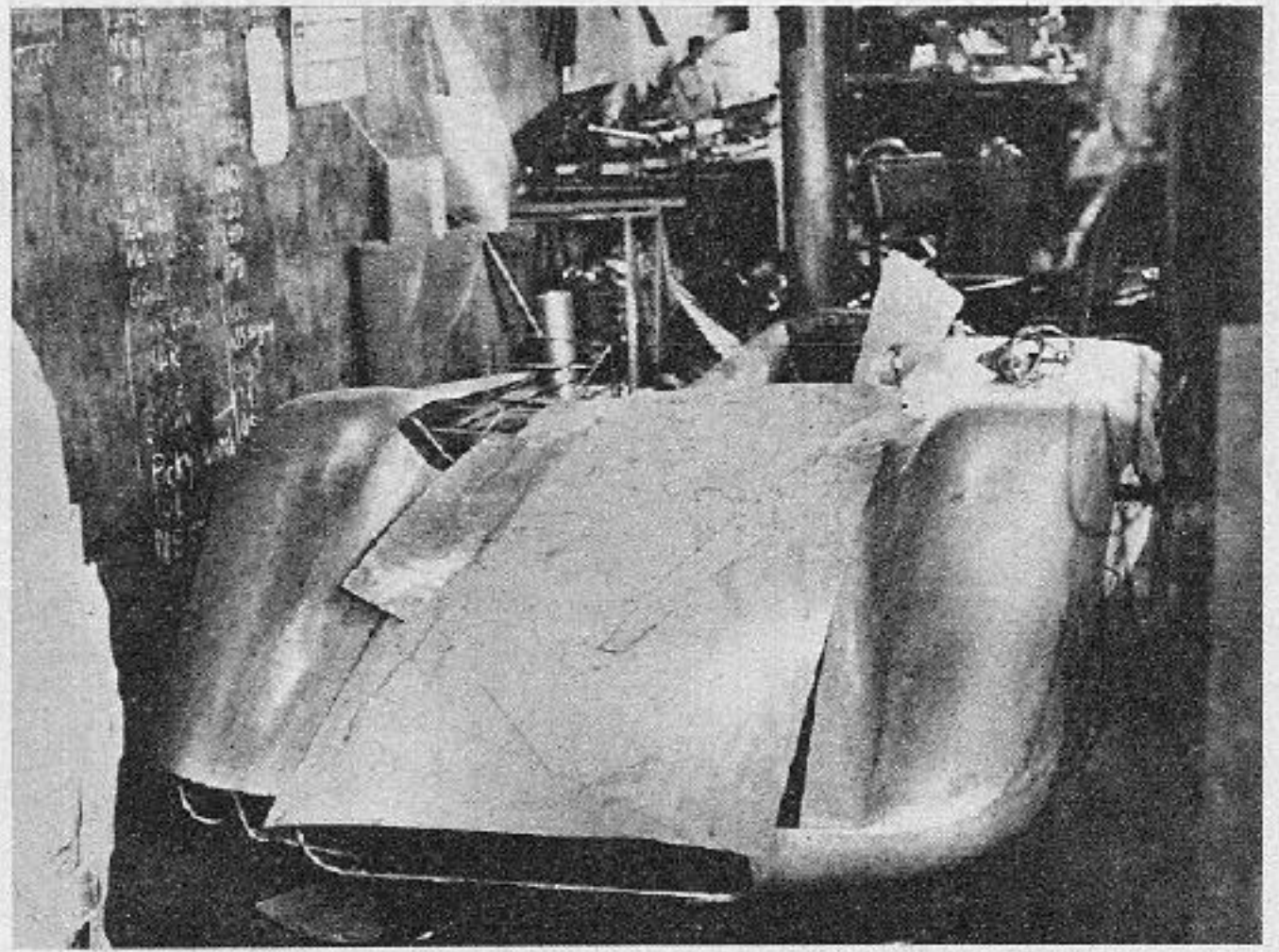
6 HORAS FIAT

Es casi segura la concreción de las "6 Horas Fiat" organizadas por la AAAS. Será en el mes de julio o principios de agosto a más tardar. Claro que de cerrarse el Autódromo el 15 de julio la AAAS se quedaría con las ganas de repetir el éxito de la carrera similar del 2 de mayo de este año.

FORMISANO TOTALMENTE NUEVO

Está casi listo el nuevo Formisano F-16, totalmente diferente a su antecesor, réplica del McLaren M8C. Es realmente diferente; diferente el chasis, las suspensiones y el monocoque, reelaborados por el ingeniero Fisanotti. El motor trabaja como parte de la estructura portante. Los radiadores, ubicados atrás, cosa que permite perfilar mucho más aún la carrocería. La caja será Sáenz, también nueva, y los frenos son réplica exacta de originales McLaren, fabricados por TENSA en nuestro país. Mientras tanto, y ya que Nasif contará con un nuevo auto, se pone en venta el Formisano F-16 corrido por el Califa hasta el momento.

Además luego de haber llegado de Europa con la sesera plena de



en caso de comprobarse su eficacia Formisano haría tres unidades más para Rafaela.

día hacer aunando la capacidad de trabajo propia y la potencia de una fábrica.

colocarle el motor y todos los órganos mecánicos. Una vez armado, volvería a Baufer para darle los últimos toques de terminación.

DOCE HORAS QUE SERAN SEIS

Es muy probable que las 12 Horas Ciudad de Tucumán, organizadas por Citronort y reservada para automóviles Citroën 2 CV, sea modificada en su edición 1971 y que se corran 6 horas. Está aún a estudio de los organizadores la duración que se le dará, pero se descuenta que tendrá la misma repercusión que las 12 Horas realizadas el año pasado.

J. NATHAN: TIRARLE LOS FIERROS

En el taller de Paco Martos reposa en estos momentos el Sport Prototipo 2 litros que Paco construye para el piloto Jürgen Nathan. La estructura está prácticamente terminada y sólo falta para que pise las pistas tirarle los fierros (motor, llantas, etc.) en sus respectivos lugares. No hay duda de que la presentación de este SP es muy esperada en el ambiente, ya que se trata del primer SP 2 litros construido en el país. Buena suerte.



BELLAVIGNA: POR AHORA, TC "A"

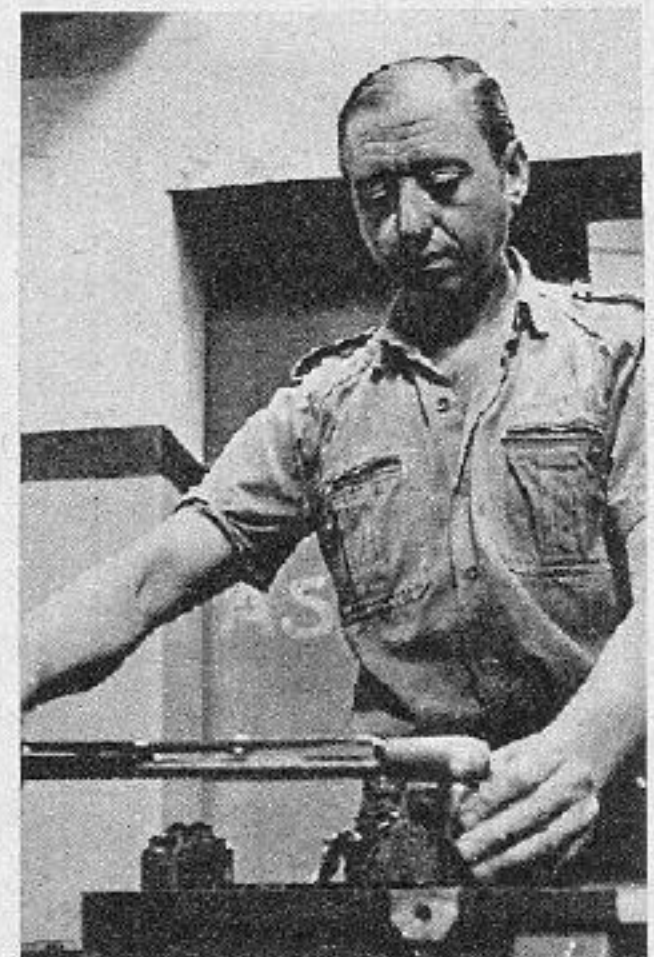
En el taller de la calle Pío Díaz, los hermanos Bellavigna trabajan en las unidades de TC de Bordeu y Loeffel. Nada de SP por el momento y pocas perspectivas de modificar la situación, ya que la Comisión de Concesionarios Chrysler no cuenta entre sus decisiones inmediatas apoyar totalmente a SP. Indudablemente, considerando las necesidades actuales, el constructor particular no está en condiciones de absorber ni la mitad del esfuerzo necesario para poner un SP en la pista. Además, la política de Chrysler es diferente a la de IKA-Renault o Ford al respecto. No es ni mejor ni peor; sencillamente, diferente. De manera que Aldo y Rinaldo Bellavigna seguirán adelante desarrollando sus motores para TC. Lástima, ya que en su momento demostraron cuánto se po-

HERIBERTO PRONELLO TRABAJA EN TC

Heriberto Pronello está actualmente dedicado a la finalización de los trabajos en dos unidades Torino de Turismo de Carretera para clientes particulares. Mientras tanto, el Ford Fairlane que estaba concretando para Turismo Carretera, está parado en su desarrollo debido a que el presupuesto destinado a este proyecto fue reducido. Los dos Torino TC estarán listos en muy poco tiempo.

EL TC DE JORGE SAIGOS

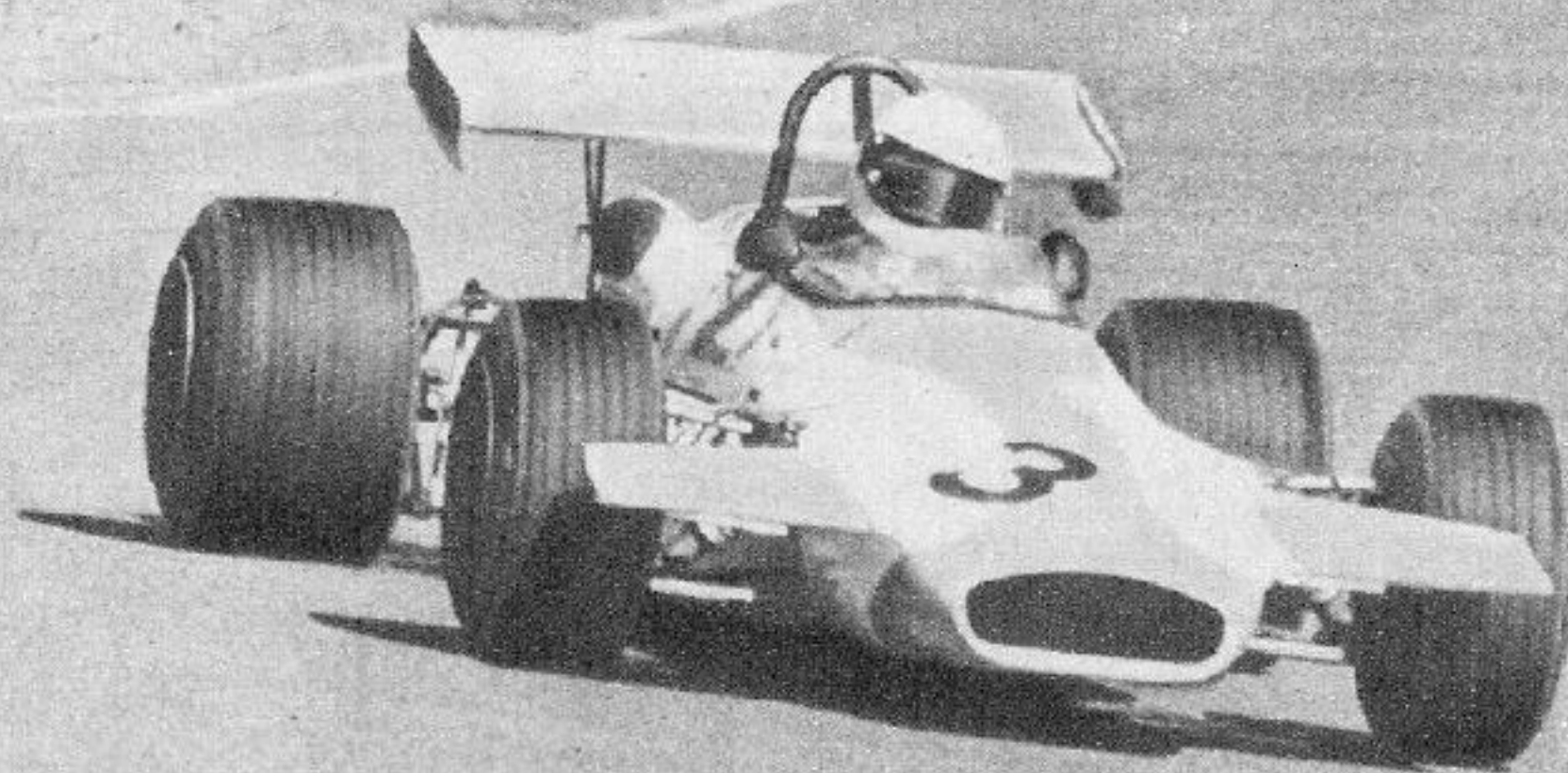
Están siendo terminados los trabajos de carrocería en el Ford Falcon Turismo de Carretera propiedad de Jorge Saigós y que —probablemente— correrá Del Olmo. El auto está en estos momentos en los talleres de Baufer, pero se espera que pronto Saigós lo retire para



ideas, Formisano encarará la construcción del F-1 con el que piensa revolucionar el avispero. Aprovechará partes componentes de los SP —frenos, por ejemplo—, siendo la característica fundamental del nuevo monoposto el monocoque, que formará una sola pieza con la carrocería. Será, posiblemente, terminado para la carrera de Tucumán —a principios de agosto—, y

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

¿SIRVE O NO SIRVE



Tras ver Monza y Rouen, después de haber hablado y escuchado detenidamente al director de este equipo que ahora volvió a convertirse en centro de una discusión, disponemos finalmente de una buena cantidad de elementos de juicio como para analizar la situación. Vimos a todos los miembros del equipo en acción, conversamos con todos ellos, estamos comparando en este mismo momento su diaria actividad iniciada hace ya cuatro meses largos y que se extenderá hasta octubre, fin de la temporada europea, para trasladarse luego a Brasil a disputar la temporada de F.2 en aquel país.

¿Qué es lo que pasa? ¿Cuáles son los aciertos y cuáles los errores de este equipo? ¿Cuáles son los puntos de contacto con la campaña del año anterior y en qué forma se mejoró o no con respecto a 1970? Todos esos interrogantes forman el conjunto de la madeja que iremos deshilvanando de inmediato y como un equipo está formado por hombres lo mejor es analizarlos individualmente a cada uno de ellos para luego realizar el análisis

global que encierra a todos.

Como en definitiva la acción del equipo se evidenció en la pista, vale la pena empezar por los pilotos.

CARLOS REUTEMANN: Lo dejamos claramente esclarecido al comentar la carrera de Rouen. Reutemann es en este momento uno de los tres mejores pilotos de Fórmula Dos y su posición en el campeonato es fiel reflejo de esa realidad. Con tantos terceros, cuartos y quintos puestos se podía llegar a suponer que Lole estaba usufructuando este año una cuota de buena suerte que como en el 95% de los casos no existe. No es mala suerte que el año pasado haya abandonado una enorme cantidad de carreras ni es buena suerte que este año recoja puntos en todas, que es precisamente el objetivo a cumplir para ganar el campeonato. Reutemann —y sus propios rivales lo definen mejor que nadie— anda este año más fuerte que en 1970 (que ya es mucho decir) y a la vez con una notable seguridad unida a un trabajo mental constante que piensa nada más que en el campeonato. Viéndolo de afuera parece que

andar así de fuerte es la cosa más normal del mundo y que nunca va a cometer un error. Esa, precisamente, es la gran medida de su capacidad.

Lole sabe que puede andar como Peterson. Pero sabe a la vez que no puede darse el lujo de romper cuatro autos en un año, como los que lleva destrozados el velocísimo sueco. Lole sabe que el motor no puede girar a 10.001 vueltas sino a diez mil y gira todo el día a ese tope aunque se le escape la punta. Su concentración mental previa a la carrera y durante la misma es realmente monstruosa y su idea fija es una sola, constante y sólida como pocas veces hemos visto: correr en Fórmula Uno, probablemente lo mismo que está pensando desde las épocas en que recorría el dique Los Molinos a pie para encontrar los puntos claves del camino en su primer Gran Premio de Turismo. Reutemann sabe que para correr en F.1 hace falta ser un piloto veloz y confiable, rítmico, metódico, pero a la vez con una fantástica capacidad de improvisación. Sabe que hace falta salir bien ubicado en el campeonato

de F.2. Y punto. Por eso corre a conciencia, por eso ocupa el lugar que ocupa.

Quizá corre ya con una mentalidad digna de F.1. Pero no por eso pierde un gramo de lo que se necesita para F.2, como podrá pensarse al revisar sus resultados y sin verlo personalmente. Reutemann puntea si quiere en el enloquecido pelotón de Monza, o marca un tiempo casi intocable en Rouen, controla a voluntad al gran resto de los pilotos y no intenta la carrera imposible ante quienes pueden tener un poquito más. Todo eso hace a una figura de excepción y Reutemann lo es.

CARLOS RUESCH: ¿Por qué hay diferencia entre Reutemann y Ruesch? Difícil pregunta que a la lejanía tiene de inmediato prontas y en cierta forma lógicas respuestas. "Y... porque es el segundo piloto y no le dan bolilla." "...su motor no debe tirar lo mismo." "...el auto debe ser diferente." "...debe haber problemas entre ellos o con el director del equipo."

No es verdad. A la gran camaradería que reina entre Reutemann y Ruesch se une la ubica-

VE?

por GERMAN SOPEÑA

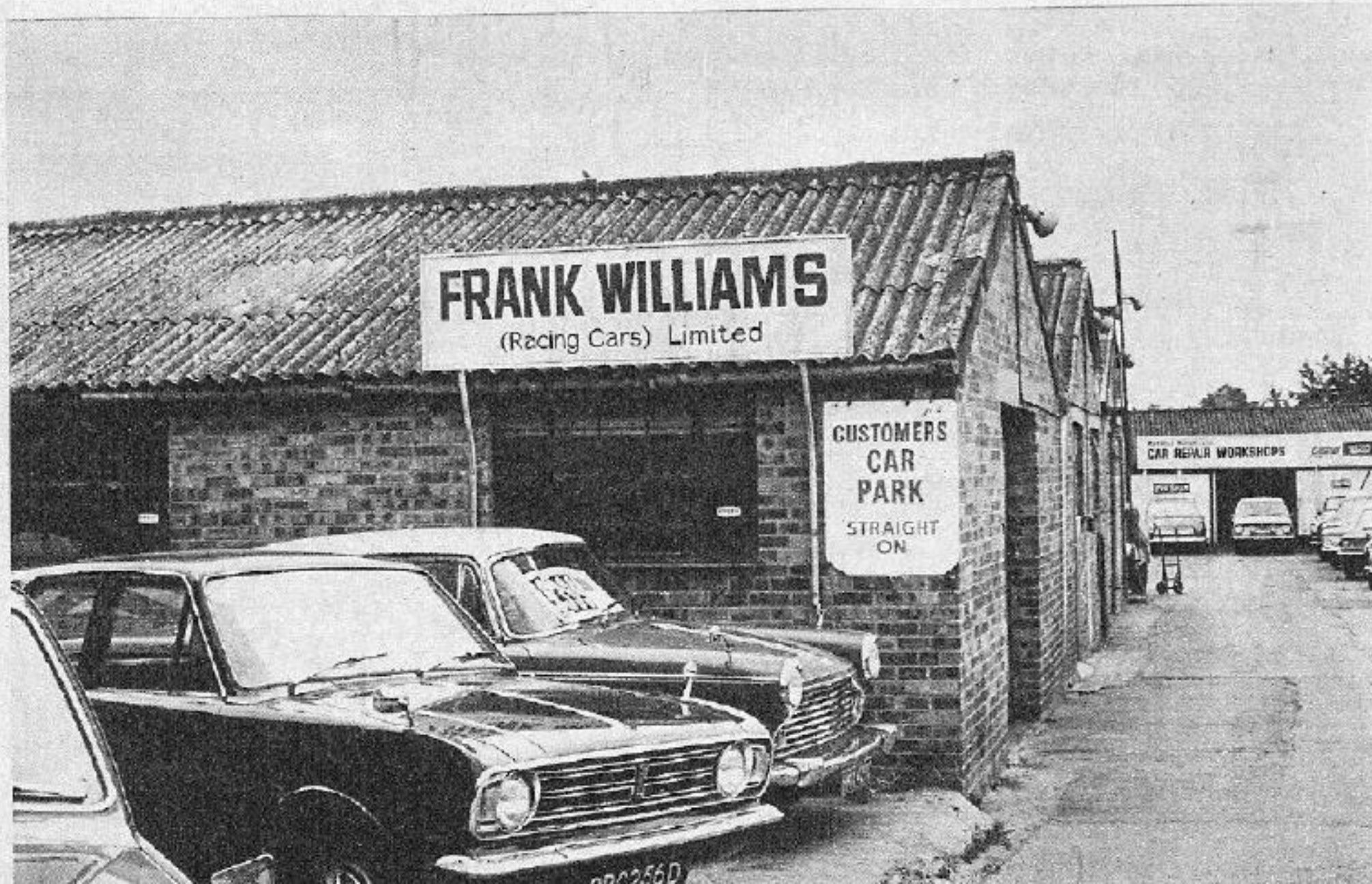
Centro de una discusión evidente sobre las virtudes o defectos de este equipo del ACA en Europa, he aquí el análisis completo de su actuación a través de lo visto en carreras y fuera de ellas. La balanza se inclina de cualquier manera hacia un neto lado positivo y la posición privilegiada de Reutemann en el campeonato es el mejor argumento para comprender la importantísima función que cumple el equipo en Europa



Contra viento y marea, y pese a todas las críticas que se le hacen al equipo, hay un resultado muy positivo y concreto: Reutemann segundo en la tabla de posiciones del campeonato europeo de F-2.

Héctor Stalla y Lolo Reutemann. Las críticas más duras caen sobre el primero —director del equipo—, contra quien se levanta el cargo de dejar librada bastante "a la buena de Dios" la actuación de sus pupilos.

Este es el taller que Frank Williams alquiló al equipo argentino para el mantenimiento de los coches. Está en Slough, en los suburbios de Londres, muy cerca del taller de John Wyer.



ción mental de Ruesch para su relación como segundo piloto frente al resto del equipo. Reutemann y Ruesch son amigos, conviven juntos y analizan todo de la misma manera. Ruesch lo admira a Reutemann como piloto y extrae de él todas las experiencias ajenas que le son posibles.

No hay autos diferentes ni atenciones diferentes simplemente por las características de la Fórmula Dos en sí. Los Brabham son iguales en todo y es el piloto el que decidirá luego cómo lo quiere. El mayor conocimiento de Reutemann determina que su Brabham esté mejor puesto a punto y hasta que Ruesch le tome bien la mano a su coche es imposible que logre igualar las performances de Lolo. Los motores pueden ser diferentes en la medida que cada motor en particular puede tener un poco más de potencia que el otro. Pero los Cosworth son todos iguales entre sí y la función de los mecánicos del equipo se limita a sacarlos o ponerlos en cada auto y corregir detalles. Pero la preparación es similar y no puede

por lo tanto haber diferencias. Lógicamente, si un motor evidencia comportarse mejor que otro —siempre pasa— esa planta motriz irá al auto de Reutemann. Y eso es absolutamente normal. Reutemann es el primer piloto, defiende un puesto vital en el campeonato y va a pelear la punta en cada carrera. Necesita todos los medios.

¿Por qué, sin embargo, la diferencia entre ambos?

Por lo siguiente: Ruesch ingresó al durísimo campo de la F. 2 con una experiencia anterior en monopostos casi nula, sin haber corrido nunca carreras en serio como son las de F. 2, y aplica de entrada —por diferente temperamento— una política diferente de la de Reutemann el año pasado. En vez de buscar el tiempo a riesgo de andar loqueando por la pista prefiere no cometer errores y conocer al auto poco a poco. Reconoce que al principio no entendía nada y que ahora ya encuentra al auto de otra manera. Viéndolo andar en la pista es evidente además su conducción cuidadosa. No anda despacio, ¡ojó!, pero aún tiene respeto para sacar el auto de costado, para provocarlo un poco y conocerle las reacciones inesperadas.

Tiene en ese sentido la mala suerte de haber ingresado en el año más difícil de la F. 2, donde para correr cada carrera hay que disputar una carrera previa entre los muchos aspirantes. Y así varias veces Ruesch quedó afuera, perdiendo de esa manera el entrenamiento más importante de todos, que es correr. Participar en la carrera enseña mucho más que entrenarse y ése es también el déficit que sufre Carlos Ruesch.

No ha perdido por eso nada de confianza en sí mismo, aunque sabe que está aprendiendo, pero a la vez tampoco tiene ese convencimiento interior casi místico que posee Reutemann, para quien cada carrera es en realidad un desafío contra él mismo. Ruesch va al circuito, gira, se entrena, clasifica, y si no logra entrar entre los elegidos lo toma como la eventualidad lógica que es. Otro temperamento, sin ninguna duda. Ruesch va a caminar en fórmula dos, pero una cosa se ha evidenciado: el proceso de adaptación necesario es en él más largo que lo que fue para Reutemann. De allí las diferencias.

LOS MECANICOS: La tarea de los mecánicos es absolutamente normal. Arman, desarmen los autos, los presentan siempre en impecables condiciones y cono-

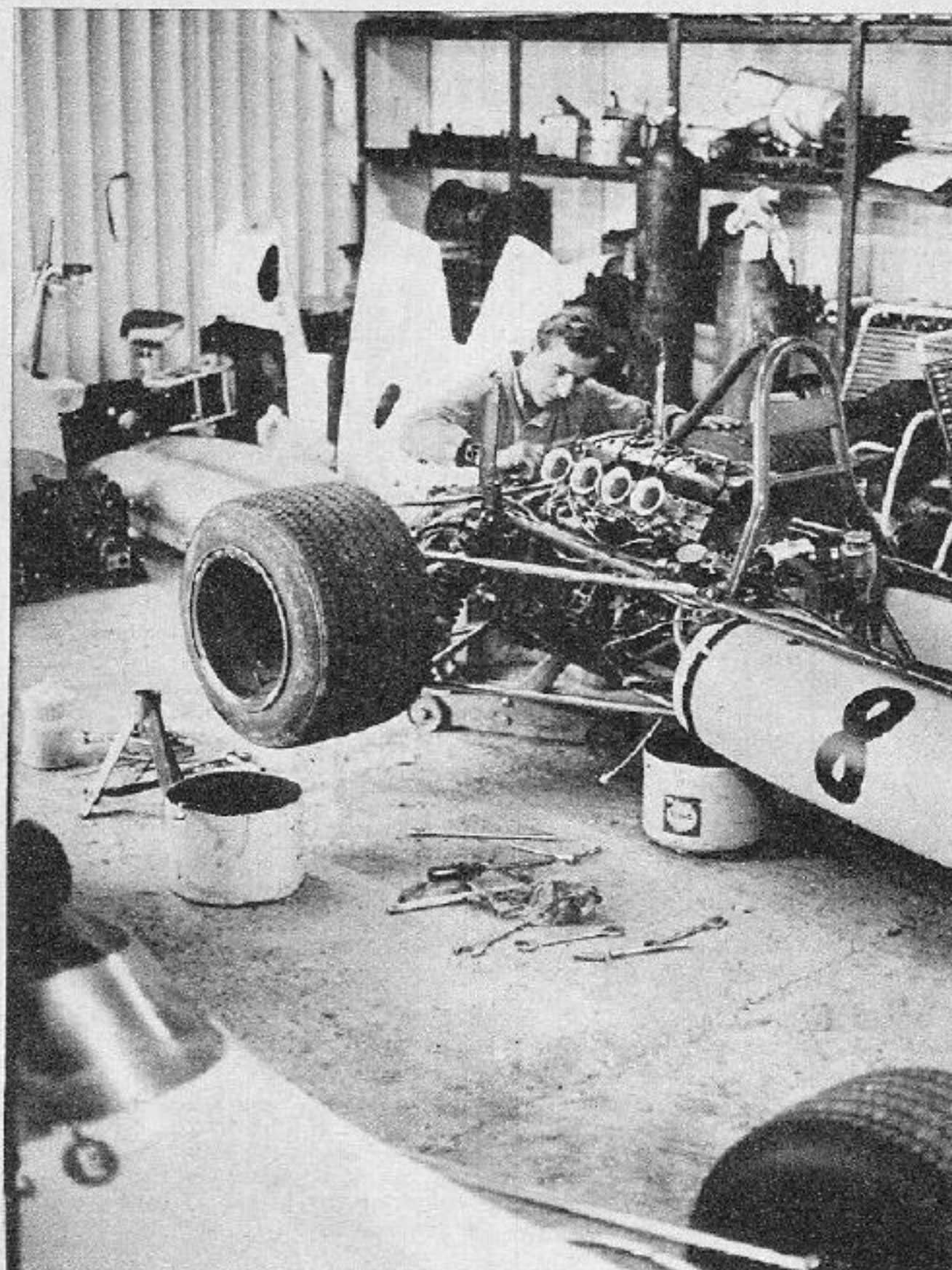
cen ya muy bien a los autos como para no cometer errores. Quizá no sean mecánicos de "carreras", vale decir aquellos que trabajan en la mecánica de los coches de carrera porque les gusta de alma la competición. Estos son mecánicos del ACA que trabajaban en el equipo nacional de F. 2 y que ahora están en Europa. A lo mejor no son de esos mecánicos que son capaces de trabajar sin cobrar con tal de tener una credencial para

poder ver una carrera. Pero cumplen su tarea con dedicación. Pilotto, además, aprendió mucho entre el año pasado y éste, y trabaja con gran rapidez. Los autos siempre están listos para salir a la pista en el momento correcto y con las cosas a punto.

EL DIRECTOR DEL EQUIPO

En la medida que ejerce la responsabilidad mayor del grupo de

gente, Héctor Staffa es el punto más débil del conjunto. Le falta capacidad ejecutiva para ser director y tiene, por lo tanto, errores conceptuales. Se contradice, a veces, en forma importante o piensa a veces equivocadamente. Cuando llegamos a Monza nos expresó claramente que en su opinión Reutemann no actuaba este año de la misma manera que el anterior porque le estaba faltando un poquito de la audacia



Nueva preparación de los Cosworth del equipo, y bastante eficaz por cierto: Novamotor by Pedrazzini from Italy. Aquí vemos a uno de los eficaces mecánicos del team —el esforzado Pateta— metiendo deditos en el taller de Slough.

Cacho Ruesch ayudado por Pateta. El piloto cordobés no ha podido rendir por falta de experiencia, y, paradójicamente, no tiene experiencia porque no puede rendir.



STAFFA SE DEFIENDE

Luego de la carrera de Rouen, en la tranquilidad del hotel de Londres, mantuvimos una larga charla con Héctor Staffa sobre los temas en discusión y éstas son sus respuestas.

—¿Había diferencias entre los motores de Charles Lucas y los de otros preparadores? En caso de ser así, ¿por qué recién ahora se decidió encargar motores a diversos preparadores?

—En absoluto. No hay diferencias entre los motores. Y no puede haberlas porque Novamotor (Pedrazzani) o Westbury o Charles Lucas simplemente arman o revisan los Cosworth. No cambian una leva, ni un pistón, ni relación de compresión, ni nada. Lo único que pone Pedrazzani son diferentes resortes de válvulas, pero eso no aumenta para nada la potencia. Buscamos otra atención mecánica porque el establecimiento de Lucas ya cierra y no atenderá más a nadie. Pero los Cosworth —salvo en el caso de Tecno que sí cambia varias cosas— son todos iguales entre sí.

—Cuál es tu opinión sobre Reutemann?

—Yo creo que Reutemann es digno ya de integrar cualquier equipo de F. 1 del mundo. Él está completamente al servicio del auto de carrera y por eso se vislumbra en él a una figura excepcional.

—Eso no coincide con lo que me decías hace dos semanas en Monza respecto de cierta falta de audacia para las carreras. ¿Cómo lo explicarías?

necesaria para F-2. Una semana después —pasada la carrera de Rouen— pensaba de otra manera. Y Reutemann no cambió en el interín.

A la carrera de Monza le restó importancia porque no era por el campeonato, cuando lo correcto —suponemos— es pensar que todas las carreras son importantes porque en caso contrario no se va a ellas. Y si bien Staffa reservaba los mejores motores

para la siguiente carrera de Rouen, pensando de otra manera concluimos en que la carrera de Monza necesitaba también de los mejores motores para que Reuteman pudiera, por ejemplo, brindar un triunfo de indudable eco en la Argentina y para que Cacho Ruesch pudiera encontrar la justa medida de sus posibilidades. Y sobre todo si pensamos que este equipo tiene —como nadie— nueve motores disponibles.

Que no haya motores impecables para cada carrera es responsabilidad de la dirección.

Pero no corresponde hablar de negligencia. Staffa es un entusiasta de lo que hace; si se equivoca es porque realmente lo considera así, y este equipo se debe exclusivamente a su lucha de años dentro del ACA, donde brogó como un beduino para conseguir esto.

El equipo está en marcha, va

a todas las carreras, es una representación argentina importante en Europa, le dio a Reutemann la posibilidad de ocupar el lugar que ocupa, y por lo tanto este equipo cumple ampliamente su función netamente positiva. Es obra de Staffa, y ahora como director es quien está más expuesto a cometer errores y a recibir críticas. Es lógico que así sea, pero su entusiasmo y su trabajo rinden los frutos que vemos.

—No. Lo que quise expresar entonces es que Reutemann corre casi con más estilo de F.1 que de F.2. Yo creo que él si quiere anda igual que Peterson, pero prefiere no arriesgar tanto el auto. Es una posición muy inteligente.

—¿Y Ruesch?

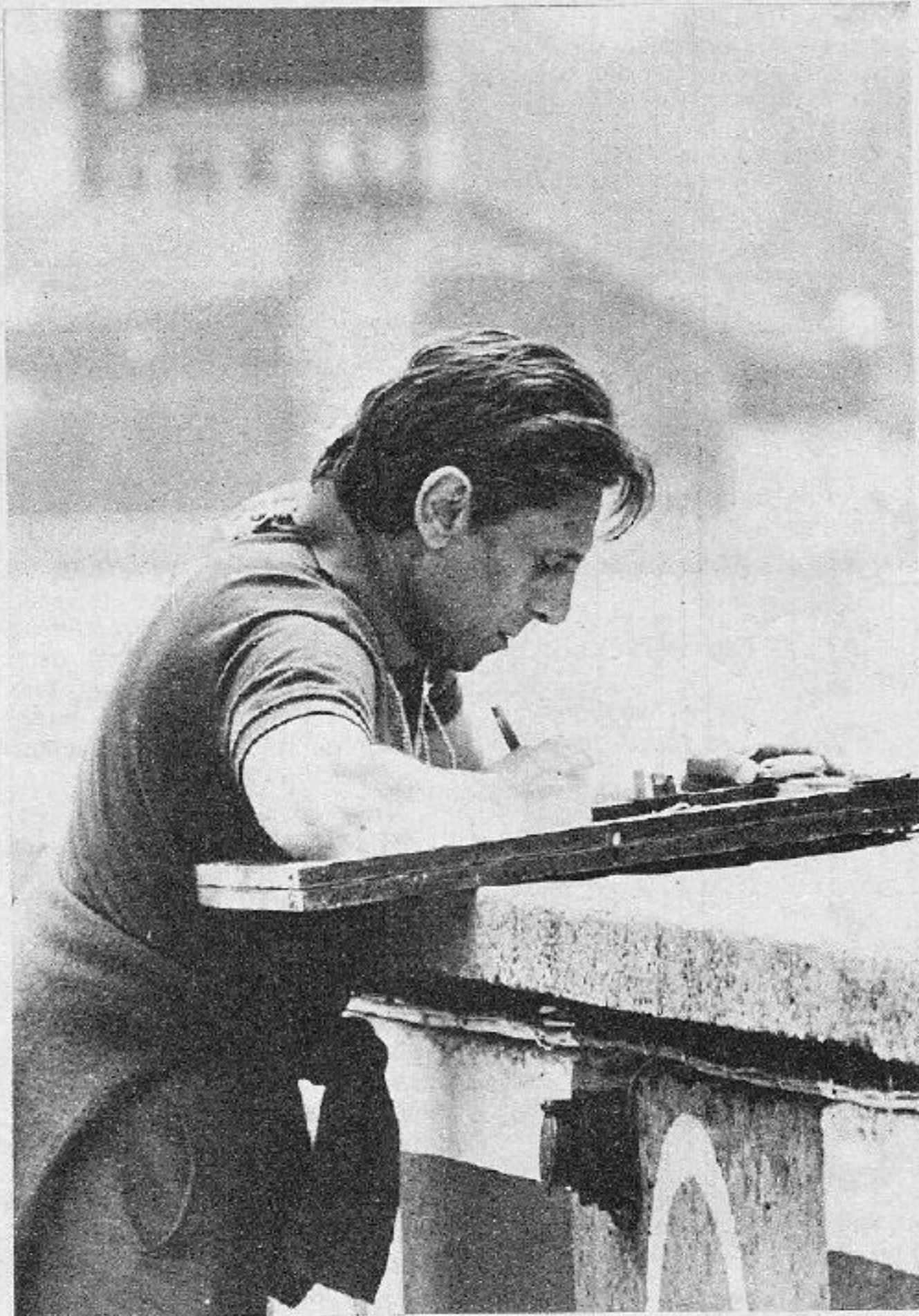
—Le falta monopostró todavía. Es también otra manera de andar en el auto. El tiempo dirá. El equipo está para eso. Precisamente para que cada piloto muestre en la pista lo que es capaz de hacer, que exprese el auto como lo sienta.

—¿Qué órdenes reciben los pilotos antes de cada carrera?

—Ninguna. Dentro de la pista cada uno es su propio director de equipo. Ellos siempre me preguntan antes de largar: ¿qué hacemos hoy? Pero yo no les ordeno nada. Ellos saben cómo tienen que andar para llegar y se expresarán como mejor lo puedan hacer. Ya ves cómo Reutemann actúa en la pista de manera diferente del año pasado.

—Este equipo tiene más potencia económica que nadie en F.2. Todos los europeos se muestran asombrados de la demostración de poderío del equipo YPF-SEPA. ¿Trabaja y produce de acuerdo con esa potencialidad?

—Sí. Tenemos quizá más que los otros pero no podemos olvidar que somos absolutamente particulares mientras que hay equipos oficiales detrás de los cuales están los grandes intereses de Brabham o Lotus o March, acompañados por el de sus patrocinantes como Firestone, Shell y compañías por el estilo. Es muy difícil luchar contra todo eso y mucho más este año que está peor que nunca. Pero creo que el segundo puesto en el campeonato demuestra lo que estamos haciendo.



—¿Se gasta demasiada plata por año?

—No creo que se pudiera gastar menos. Hay aquí siete personas que tienen que vivir y tenemos un equipo con todos los medios. Con menos plata no se podría disponer de todo eso.

—¿Por qué no se entrena más seguido Ruesch, ya que aún le falta?

—Ahora, ni bien recibimos los autos nuevos vamos a Goodwood a girar con los viejos y los nuevos. Tenemos motores y todo para que ande lo más posible.

—¿Qué crítica constructiva les harías a los pilotos y mecánicos?

—Nada. Cada uno hace lo que corresponde muy correctamente.

—¿Y a vos mismo?

—No sé... yo hago las cosas lo mejor que puedo. Yo llevé adelante esto con mi entusiasmo y creo que funciona. El equipo es amateur aunque tenga conciencia profesional y hay que recorrer un camino largo y de paciencia en un deporte muy ingrato como el del automovilismo. Yo creo que cumplo y por supuesto llegará un momento en que tendrá que venir otra persona, porque siempre hay que dejar paso a los demás. Todo es un ciclo.

—¿Qué contestás entonces a las críticas que se te han hecho?

—Mirá... procuro ni leerlas. No sé si habrá un interés particular en querer hundir esto, pero yo estoy con mi conciencia tranquila de hacer las cosas bien y es lo que me importa. En mi opinión ésta es la empresa más positiva desde Fangio hasta ahora y por eso estoy tranquilo.

ACUMULADORES

CHAMPION

EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES



...y BUJIAS

CHAMPION

QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES



**Si usa Champion
nunca cambiará de marca**

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

REUTEMANN: ¿QUE OPINAN SUS RIVALES?

En los boxes de Rouen consultamos a los principales rivales de Reutemann en su lucha por el campeonato para saber qué opinaban sobre la conducción de Lolo, viéndolo desde dentro del circuito. Una asombrosa identidad de pensamientos afirma aún más lo que vemos hacer a Reutemann desde el costado del circuito. Estas son las opiniones.

RONNIE PETERSON: "Es mejor y mejor en cada carrera. Ya el año pasado andaba muy fuerte y no creo que fuera peligroso como pensaban otros. Lo que pasaba es que andaba muy rápido y daba la impresión de poder irse afuera en cualquier momento. Es evidente que ahora anda mejor y más seguro".

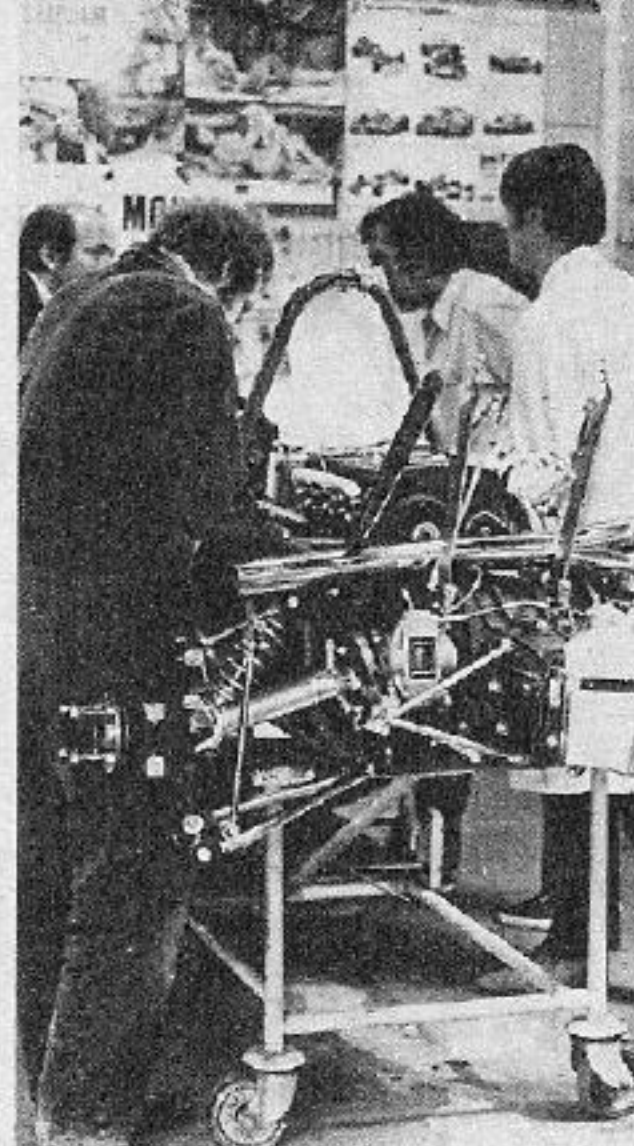
FRANCOIS CEVERT: "Siempre anduvo rápido, pero el año pasado era peligroso. Ahora en cambio es más rápido y notablemente seguro. Es muy, muy bueno".

NIKKI LAUDA: "Como yo el año pasado no corría en F.2 no lo había visto en acción pero había oído hablar mucho de él. Ahora que lo veo sé que es muy rápido y muy seguro. En Thruxton, por ejemplo, yo anduve bastante tiempo atrás de él y me fui acercando a su auto, pero cuando se dio cuenta de que lo seguía se alejó fácilmente. Se nota que anda muy cómodo, muy tranquilo. Claro que ese equipo parece contar con un material técnico inmejorable".

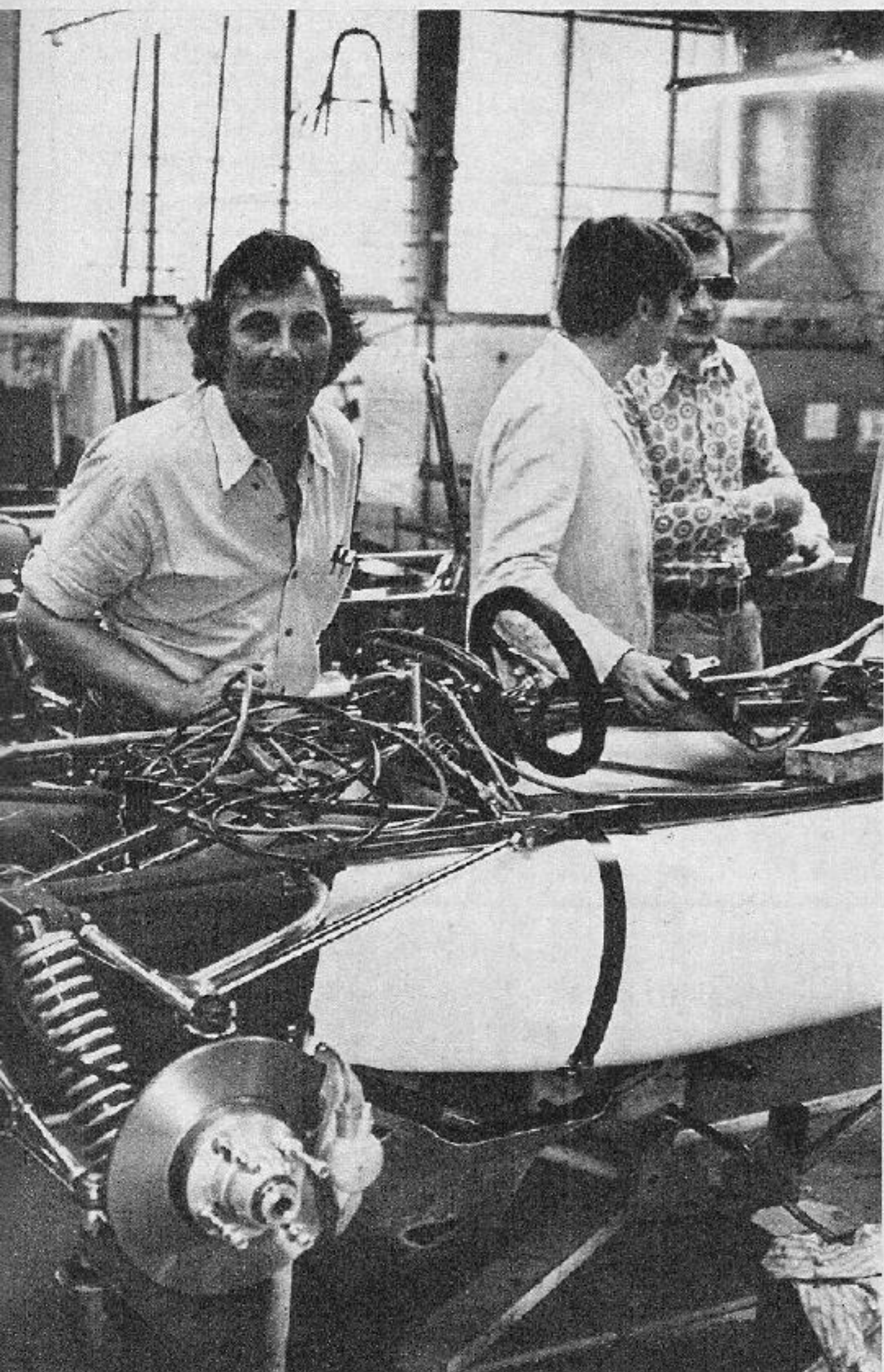
JEAN PIERRE JAUSSAUD: "Reutemann—para definirlo—es un hombre al cual hay que prestarle atención para el futuro. Es rápido y absolutamente seguro. Yo puedo andar atrás de él con absoluta tranquilidad".

GRAHAM BIRRELL: "Hay una cosa que es muy clara. Reutemann siempre anduvo rápido, pero el año pasado todo el mundo andaba asustado detrás de él y ahora no".

WILSON FITTIPALDI: "Reutemann no sólo anda más seguro. Corre evidentemente más rápido. No cabe ninguna duda. Hay que verlo desde atrás. Es muy, muy rápido".



Más taller en Slouyin. Manos laboriosas trabajan en los ya baqueteados BT-30. Los autos ya serán reemplazados por los BT-36.



Chief mechanic of the southern wild pampas. The authentic Indian Alberto Pliotto big worker, good man, best father. (Para quienes no dominan la lengua de Jackie Stewart: "Jefe mecánico de los salvajes pampas del sur. El auténtico indio Alberto Pliotto, gran trabajador, buen hombre y mejor padre".)

EL FUNCIONAMIENTO GLOBAL DEL EQUIPO

Si ponemos todos los elementos en una balanza es evidente que el platillo positivo se inclinará decididamente hacia abajo por obra de una cosa decisiva: los 23 puntos de Reutemann y su segundo puesto en el campeonato. Pero tratando de buscar los puntos criticables, podemos encontrarlos y desmenuzarlos uno por uno.

1) Se puede criticar que Carlos Ruesch no haya girado más en entrenamiento. En las últimas cuatro semanas su actividad en la pista se limitó a girar en entrenamientos y preclasificación y una corta carrera en Vallelunga. Nada más. Pero Europa no es tan fácil, hay que moverse de un lado a otro y no queda demasiado tiempo libre. Ahora, con los autos nuevos, se girará en Goodwood. Queda un período de tiempo disponible inesperado y es preciso que Ruesch tome decidido contacto con el auto nuevo o con el viejo, pero con la pista en sí.

2) Se puede criticar que los BT-36 no los terminaban nunca porque no los apuraba el cliente, pero hay que ver con la parsimonia que trabajan en Europa para comprender por qué no los terminaban. La orden de compra data de febrero y Brabham tenía compromisos anteriores. De allí la explicación. Y, después de todo, en la Argentina también los constructores tardan a veces varios meses más de los previstos para terminar un auto y nadie arma por ello un drama. Es también inexplicable por qué a este equipo no se le perdona una.

3) Se puede criticar—si uno quiere—que Staffa no tuvo la decisión—por ejemplo—de anu-

lar la compra de los Brabham (se pagó el diez por ciento de seña) porque no los entregaban y comprar de inmediato dos March nuevos, que los entregan en quince días. Pero hay que imaginarse lo que significa cambiar totalmente el stock de repuestos, el conocimiento que tienen los mecánicos de los autos y exponiéndose también a que el cambio no resulte. Y también hay que considerar que se sigue con Brabham pensando siempre en la posibilidad de conseguir un F-1 para Reutemann, que quizá no sea este año pero que tiene que estar para el GP de la Argentina.

4) Se puede criticar que se gasta demasiada plata, porque este equipo se mueve con cien millones de pesos y los Fittipaldi, por ejemplo, se arreglan con la mitad. Pero aquí hay un grupo grande de gente afuera, hay cuatro autos y nueve motores y no se escatima en nada. ¿Y qué es esa plata comparada con lo que cuestan las temporadas internacionales? Y con esto la representación del país se mantiene durante todo el año y no sólo un mes, con el agregado de ser una verdadera escuela para los pilotos.

Por todo ello se puede concluir, finalmente, en que este equipo ha recibido críticas que sólo se definen en lo negativo cuando la realidad también nos muestra el enorme valor de su función. Como nada puede ser parejo y perfecto, Reutemann es—de todos—quien mejor cumple su actividad por concentración, capacidad o lo que fuese. Pero este equipo es valioso en Europa, y un solo hecho vale más que el resto junto: la ubicación en el campeonato.



En este momento usted tiene mucho en común con varios miles de personas.

Todos leen esta revista.
O cualquier otra.
Porque para cada uno de ellos existe la revista justa.
La que cubre todas las necesidades de información.
Porque a todos les interesa ir más allá del telegrama escueto.
Ver la nota (además de la noticia).
Saber el comentario. La interpretación de los hechos.

Entender qué es lo que existe más allá de la noticia misma.

Por algo se vende un millón de revistas por día, en la República Argentina, cubriendo todo el país.

Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

ARGENTINA DOS RECORDOS MUNDIALES!



De los records obtenidos en la ciudad de La Plata, dos tuvieron trascendencia mundial: Pedro Soriano, con 182,800 Km/hora y Juan Carlos Sarthou con 169 Km/hora se colocaban a la cabeza, en sus respectivas categorías, de los más veloces del mundo entero. Soriano, con su lancha Algramar, lo hacía en la "Ex-Racer. R.5" para motores internos desde 2.500 hasta 5.000 cm³ y Sarthou en la "Fuera de Borda-Clase ON" con motor fuera de borda de más de 1.500 y hasta 2.000 cm³. Ya han salido para Bélgica los correspondientes pedidos de homologación con fotografías de las lanchas, planos del circuito, y los mil y un detalles que exige la autoridad internacional para oficializar las marcas. ¿Cuáles fueron los detalles que caracterizaron cada una de dichas marcas? Dejemos que los mismos actores sean quienes lo relaten.

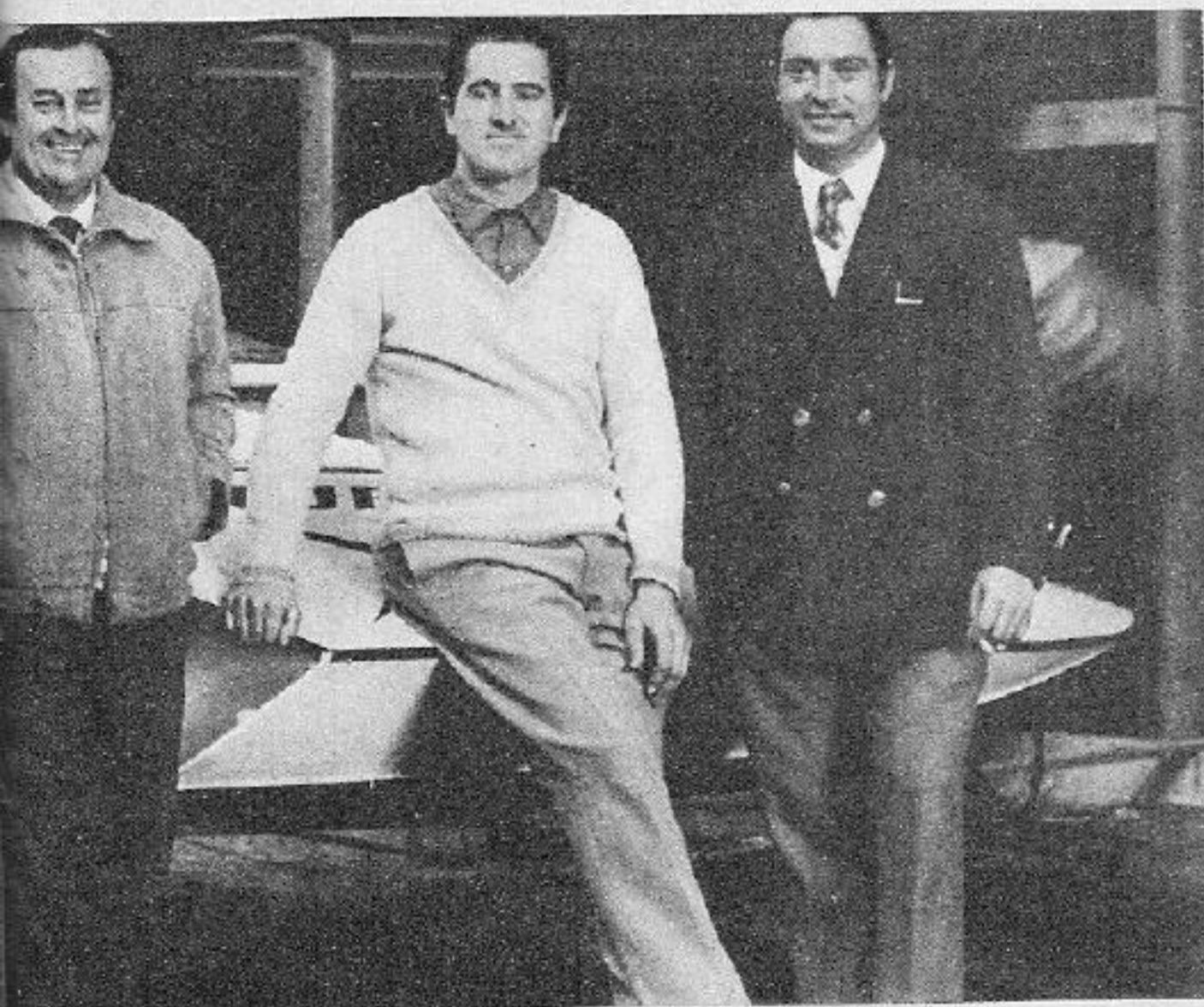
PEDRO SORIANO =

182,800 Km/hora

"Claro que estoy contento. Los fierros nunca anduvieron mejor y si hubiera habido más lugar creo que hacíamos un promedio más elevado. Prueba de ello es que recién en la mitad del recorrido toqué las 7.200 r.p.m. En cambio si se dragara ese zanjoncito del fondo, allí donde se metió Sarthou para acelerar, sería otra cosa. Yo preciso estar con el motor en régimen por lo menos quinientos metros antes de entrar al kilómetro. Si no se modifica el circuito no creo que se pueda andar más ligero. Y nosotros podemos hacerlo. Alfredo Gorecki, mi preparador, confía en sacar 7.500 vueltas, las que significan unas 8.700 de la hélice y ésta es de 22 pulgadas de paso, así que pueden empezar a sacar cuentas. El motor está en sus 4.700 cm³ originales, así que por ese lado todavía hay bastante por conseguir".

La gente que presenció el record quedó sorprendida por el hidroplano Algramar. La carena era la misma con la que Soriano corre habitualmente y con la que el año pasado obtuviera el re-





Cómo obtuvieron Pedro Soriano y Juan Carlos Sarthou los dos records mundiales en La Plata. Entretelones de las tentativas. El problema de la cancha

por NICOLAS GELORMINI

Juan Carlos Sarthou: 169 km/h en la categoría "Fuera de Borda Clase ON". "No teníamos idea de cuántas rpm tiraba el motor..." En la foto, Sarthou, etcétera.

Pedro Soriano: 182,800 km/h en la categoría para motores internos desde 2.500 hasta 5.000 cm³. "Con lo que aprendimos paso los 200 km/h sin duda alguna..."



cord argentino con 179,105 Km/hora, pero la cubierta estaba totalmente reformada. El piloto había variado su posición yendo de la anterior (detrás del motor) a la proa, delante del Ford.

"Solamente el que haya corrido antes podrá sentir la diferencia. ¡Y qué diferencia! Dobra muchísimo mejor, la visión que se tiene es completa, no como antes que miraba por entre los carburadores con un constante salpicado sobre el parabrisas y ya no tengo más la caja entre mis piernas. Claro que al cortar se comporta de forma muy diferente y eso me costó un disgusto. Antes, cuando levantaba el pie del acelerador, el Algramar se sentaba inmediatamente de popa. Ahora, conmigo en la proa y el peso no muy compensado al cortar se mete la proa abajo y se transforma en un verdadero "buscapie" al cual hay que tomarle la mano. Fue por eso que, en la corrida de vuelta, la fui parando de a poco y así llegué a los juncos donde me metí y debieron sacarme con un regio camalote a rastras".

La nueva posición del piloto ha traído un mejoramiento de las cualidades del Algramar, sobre todo cuando se equilibren correctamente los pesos a bordo. En momentos de batir el récord mundial, Soriano llevaba 35 litros de nafta y 60 kilos de lastre en popa bajo la forma de arena. Evidentemente, hay un contrasentido: se busca el record y se lleva lastre. Después nos enteraríamos que el motor no está casi asentado y que todo se terminó a último momento. Claro que, cualquiera sea la circunstancia, es perder HP de potencia.

"Y les digo una cosa: queda mucho pedal para apretar, pero la curva que hay que dar es mala y no las tenía todas conmigo. Con lo que aprendimos paso los 200 Km/hora sin duda alguna. Si deseo más sustentación coloco dos alerones al casco, podemos también suprimir peso muerto e inútil, ya que: ¿para qué quiero yo 35 litros de nafta si con 4 me alcanza? Otro detalle es el casco protector que me obligó, por cen-

tesima vez a sacar una mano del volante y sostenerlo".

Según los testigos presenciales la cola de espuma que levantaba el Algramar era de más de cien metros y muchos calcularon que al pasar frente al Club de Regatas andaba muy arriba de los 182 calculados. Es posible pensar que hay vueltas por sacar todavía y que un escenario algo más apropiado permita más velocidad. No sería más que el premio a una real labor de equipo y un nuevo galardón que, gracias a él, tendría la motonáutica argentina.

Ya nos íbamos cuando nos pegó el grito: "Escuchame, Nator (y con esto de ñato nos llegó al corazón), hay un kilo de gente a la que quiero agradecer: repuestos Condo, de Tigre, pistones Silycum, terciado Tercif, filtros Kenna, a Pensyll, a embragues Woplacs, Comisión de Concesionarios Ford, etc. Gracias a todos".


JUAN CARLOS SARTHOU =
169 Km/hora

"Néstor había andado en 167 Km/hora para el record argentino y como el mundial estaba ahí no más, la Autoridad Nacional autorizó una tentativa para batirlo. Nos venimos a San Fernando: Germán Barbot, Alberto, Reberdito, Néstor y yo. Como peso 15 kilos menos que él. Empezamos a pulir detalles a eso de la noche del sábado. Y no era mucho lo que podíamos hacer. Se sacó el alternador y filtros de aire y quedó listo. Cuando nos pusimos a retocar el fondo de los pontones pusimos masilla epoxi, que produjo el levantamiento de la pintura anterior dejando la madera limpia. Corridas al depósito donde hubo desencuentro con el encargado, recorrida por San Fernando de noche y finalmente usando talco que sacamos de la casa de Germán Barbot. Cuatro horas de sueño y a las cinco y media todo el mundo arriba. Una grafitada al fondo y rumbo para La Plata".

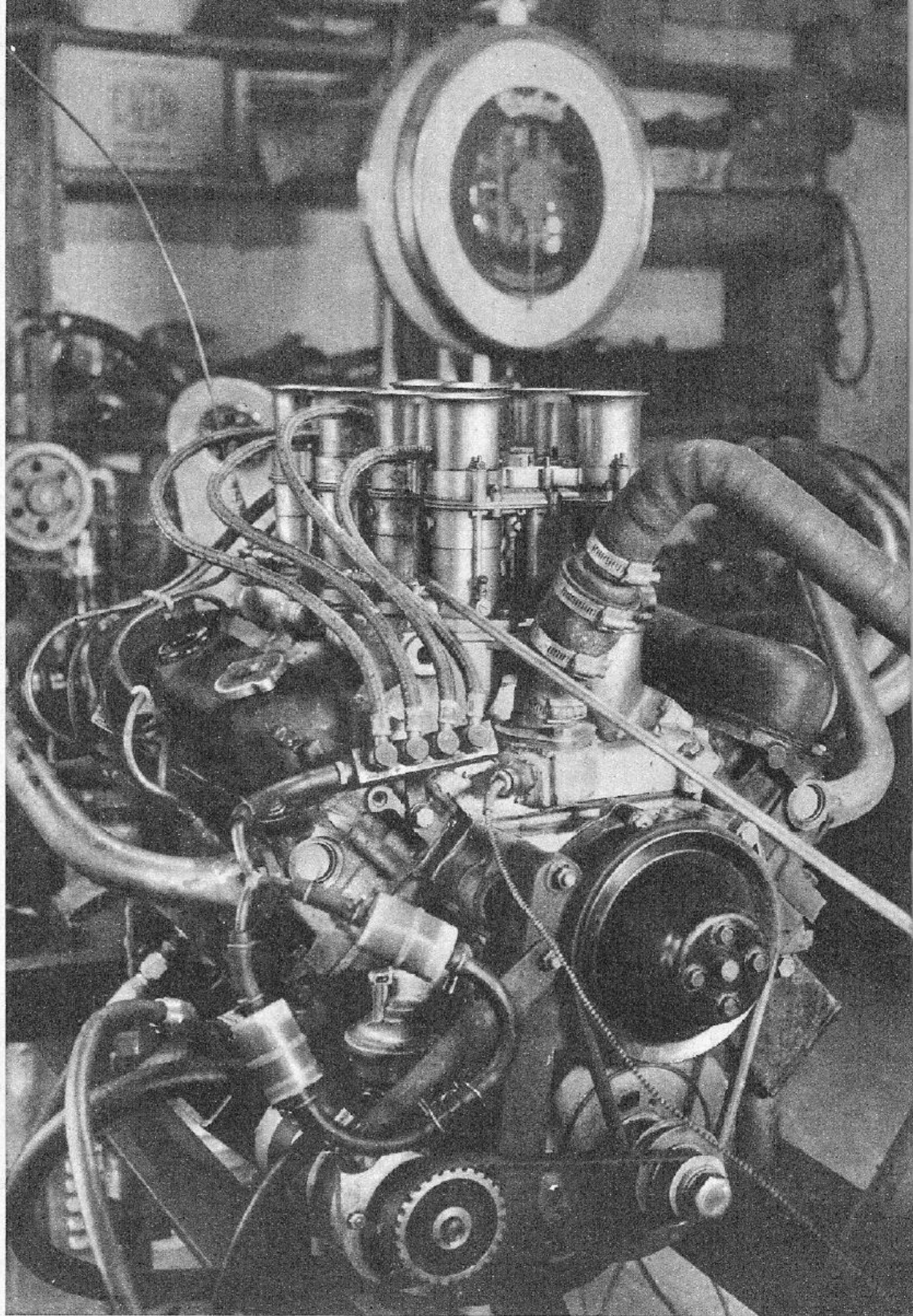
La Melange es un hermoso tres puntos, diseño de Oscar Pagliettini, que había debutada

en la San Fernando-Carmelo-San Fernando. Tiene un carenado largo y anguloso que remata en una cola cortada como por guillotina. El piloto va arrodillado en proa, su mano izquierda enroscada en el acelerador y la cabeza metida detrás del parabrisas. Detrás del piloto un pequeño bidón de plástico de cuatro litros que era todo el combustible que se llevaba a bordo.

"No teníamos mucha idea de cuántas vueltas teníamos ya que no pudimos conseguir un taquímetro que anduviera bien. Subí al tres puntos y completé un recorrido a baja velocidad para apartar algo de basura que había flotando en el agua. Me metí en un zanjoncito unos 500 metros de forma tal que al salir de él tomaba la enfilación correcta y tenía unos 600 metros más. Podía así llegar bien en régimen a la marca inicial del kilómetro. De vuelta podía tomarse más carrera. Hice la ida y esperé cinco minutos para que desapareciera la marejada que yo mismo había producido, que no era mucha ya que la Melange hace poca ola. Vine de vuelta con la certeza que andaba lo más rápido que podía".

Cuando Sarthou apagó el motor Mercury de su lancha, 1.500 metros más allá del club, todavía no había llegado a la costa la ola que había producido, y eso que allí el río es bien angosto. El record es motivo de orgullo, más si se piensa que es una clase que "se mueve mucho". Tan es así que el record anterior era de apenas un mes antes en que se había marcado 167,200 Km/hora. Los proyectos del grupo "Pagliettini-Mercury" (Sarthou, Reverdito, Barbot) son vastos. Oscar afina el lápiz para un casco parecido para otro hidroplano más apto para carreras largas con miras a debutar en las Dos Horas del Club Delta. Mientras tanto se espera la llegada del motor Mercury 2.000 cm³ que es el límite de la ON, ya que el 135 usado es apenas 1.630 cm³. La mirada está centrada en el Metropolitano, donde podría producirse este sensacional debut. 

8 V 8 E G E D D



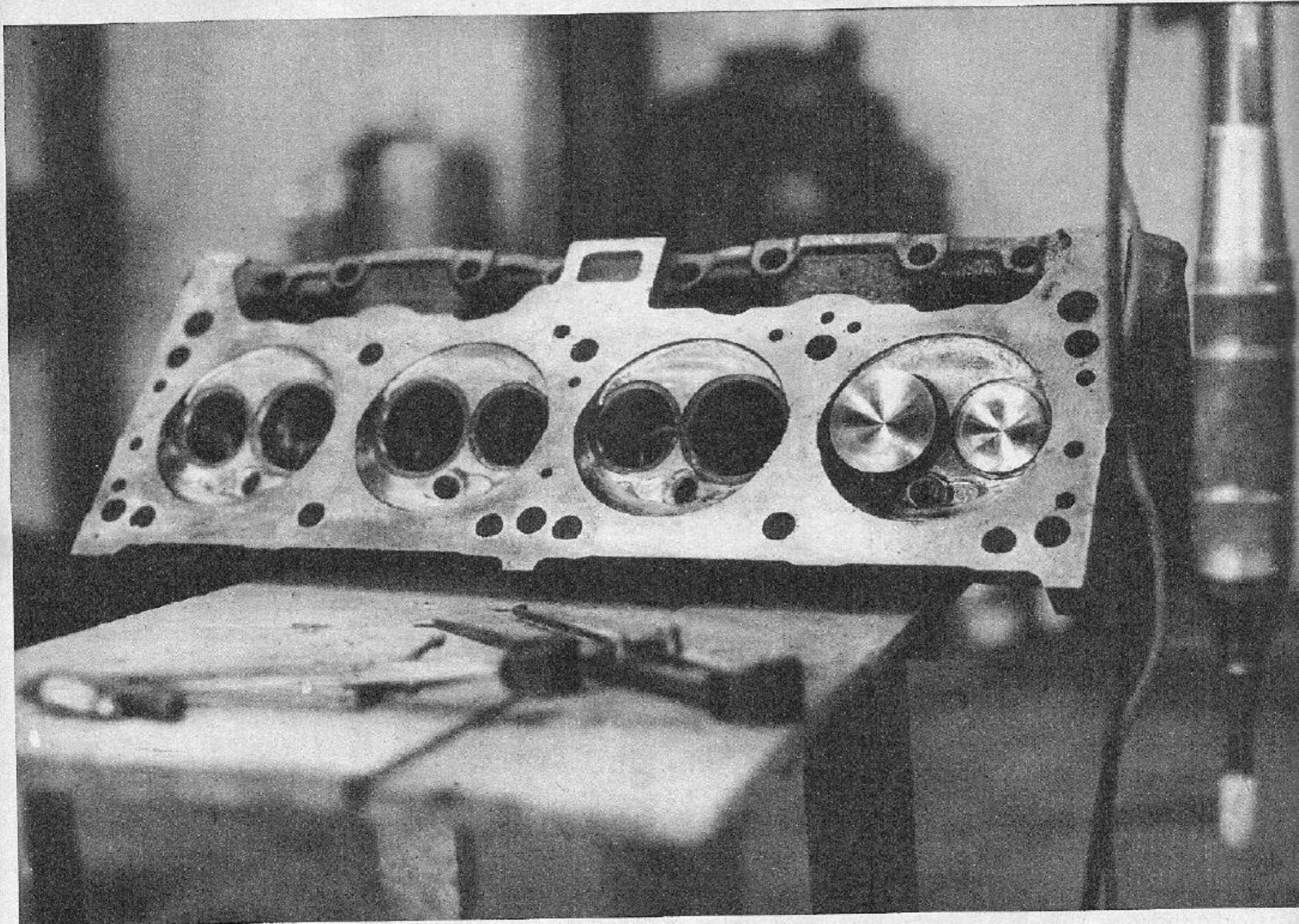
El primer motor Dodge V8 de cuatro litros para Sport Prototipos está listo. Ya se puede salir a competir con él.

Pero por falta de un buen chasis la CCC no piensa competir en los próximos dos meses. Quizá se debute en las 500 Millas de Rafaela, pero en F.1

por JULIO F. PEREZ BALBI fotos de ALFREDO ALBORNOZ

Estamos a mitad de temporada y todavía el motor Dodge V8 no aportó por SP. A pesar de todas las cualidades que los técnicos dicen que este ochoenvé mexicano posee para el desarrollo deportivo, la puesta en escena de este motor cada día se dilata más. Unos dicen que todavía no debutó porque Cicaré, el único que está trabajando en ello, no lo terminó. Otros aseguran que la Comisión

BUEN CHASIS SE BUSCA



Las tapas de cilindros. El motor definitivo ya ha sido probado con tapas más standard que éstas gracias a que ya pudieron lograr la compresión ideal con formas de cabeza de pistón más eficaces. La tapa de la foto es similar a la usada en el motor que va y vienen en estos momentos al banco de pruebas de Cicaré. Con ellas se lograron 380 HP a 7.200 rpm con mucho torque a bajo régimen.

no tiene chasis en vista sobre el cual montar el flamante motor, y finalmente que es probable que los fondos de la CCCC se vuelquen totalmente a TC, que la consideran más promocional para la marca y que de esa manera el motor de SP ha quedado un poco olvidado. Para dilucidar todos estos rumores nos abocamos a estudiar el asunto; viajamos a Polvaredas y estuvimos con Cicaré, pudiendo

comprobar que entre otras cosas el primer motor listo para competir **está terminado**, las pruebas en el banco de pruebas y las posteriores en el de fábrica dieron resultados satisfactorios: 360 HP a 7.200 r.p.m., los suficientes para ganar si se monta sobre un buen chasis y se deja el resto bajo responsabilidad de un piloto capaz. Vayamos al motor:

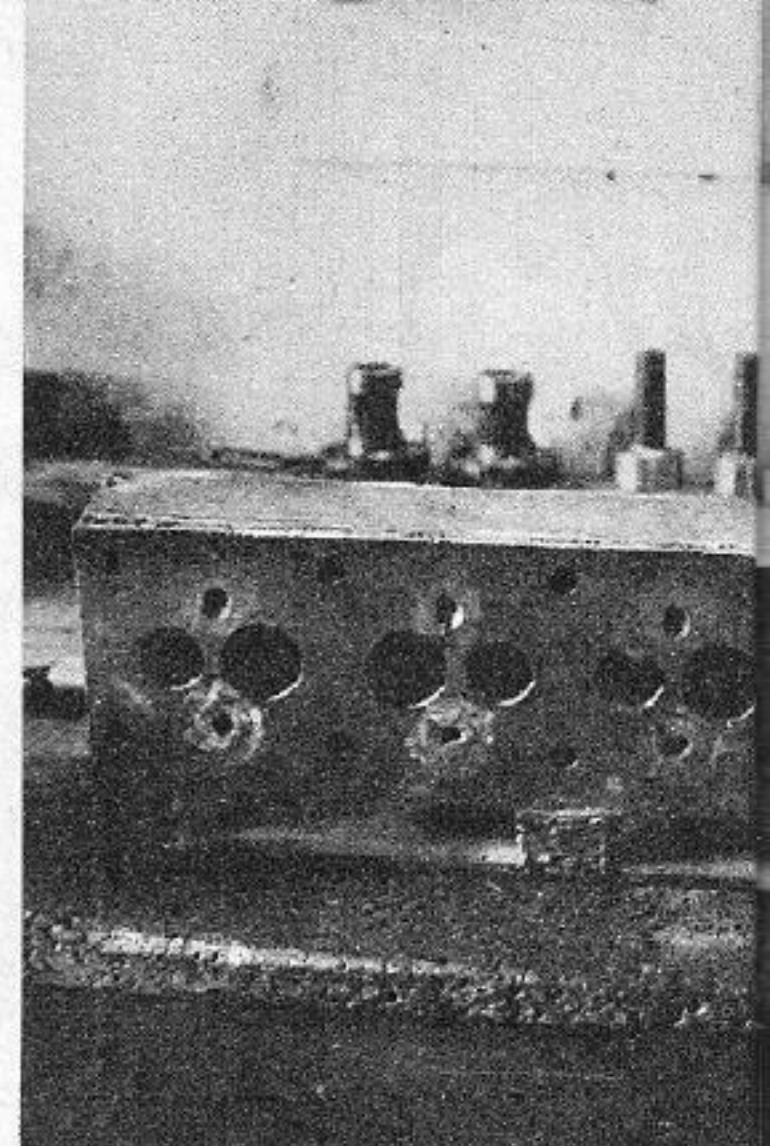
DETALLES DE LA PREPARACION

La política aplicada en el desarrollo deportivo de este motor no podía haber sido mejor: como el motor, de nacimiento, tiene muy buenas características para el desarrollo **corsa** se proclamó la preparación partiendo con la mayor cantidad de piezas base standard, stan-

dard preparadas pero standard al fin...

Por otra parte, en los EE.UU. hay varios equipos que producen piezas especiales para este motor que dicho sea de paso, tiene bastante éxito en las competencias de stock cars. Hace un buen tiempo ya, los Hnos. Bellavigna y el Ing. Dabrowsky viajaron a los EE.UU. y trajeron varias de esas piezas para copiarlas y formar un stock permanente de re-

DODGE V8



Múltiple de admisión de ocho bocas. El mismo fue traído de los EE.UU. y es idéntico al usado en la actualidad en los motores Dodge cinco litros CORSA en el país del norte.

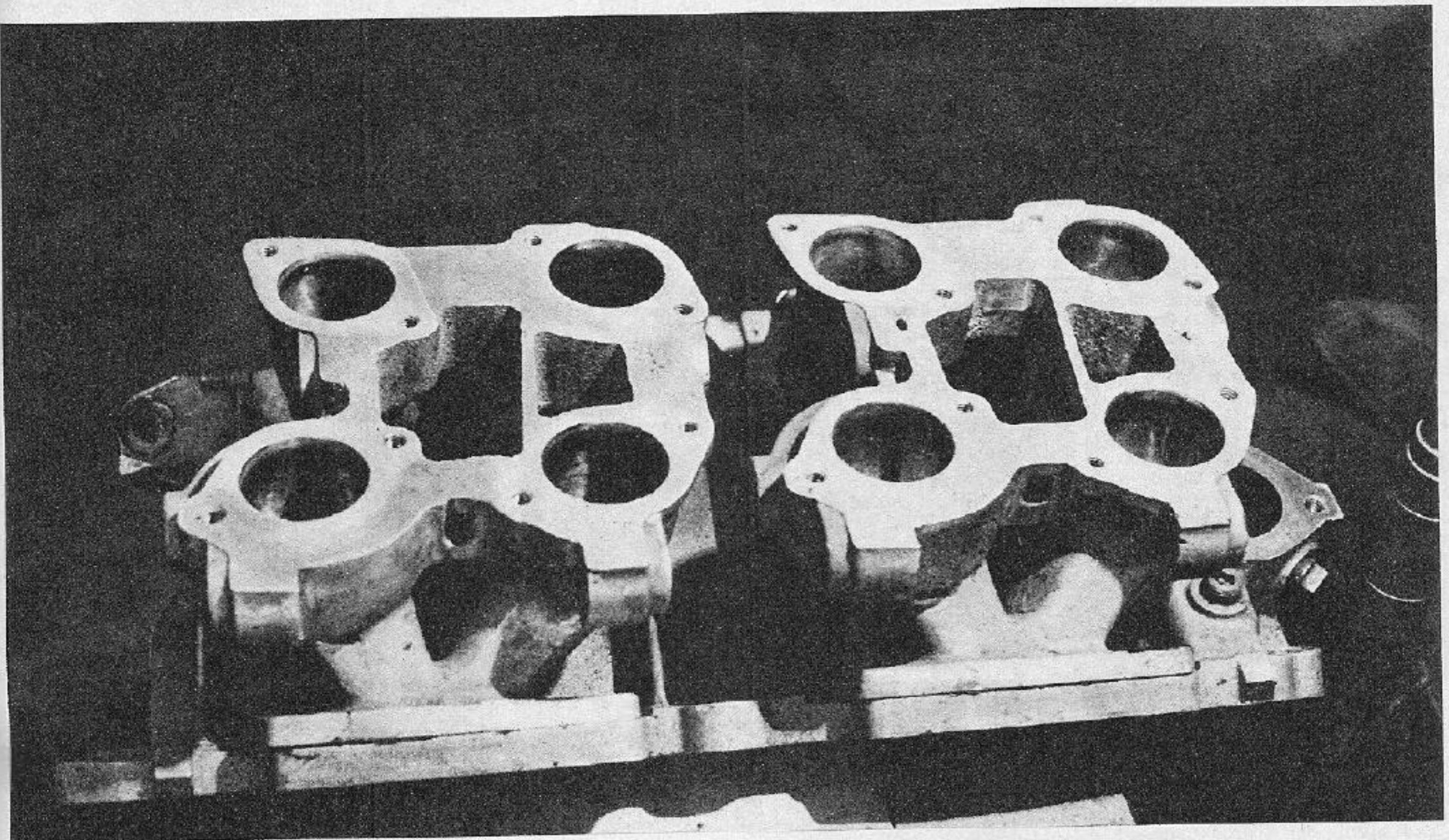
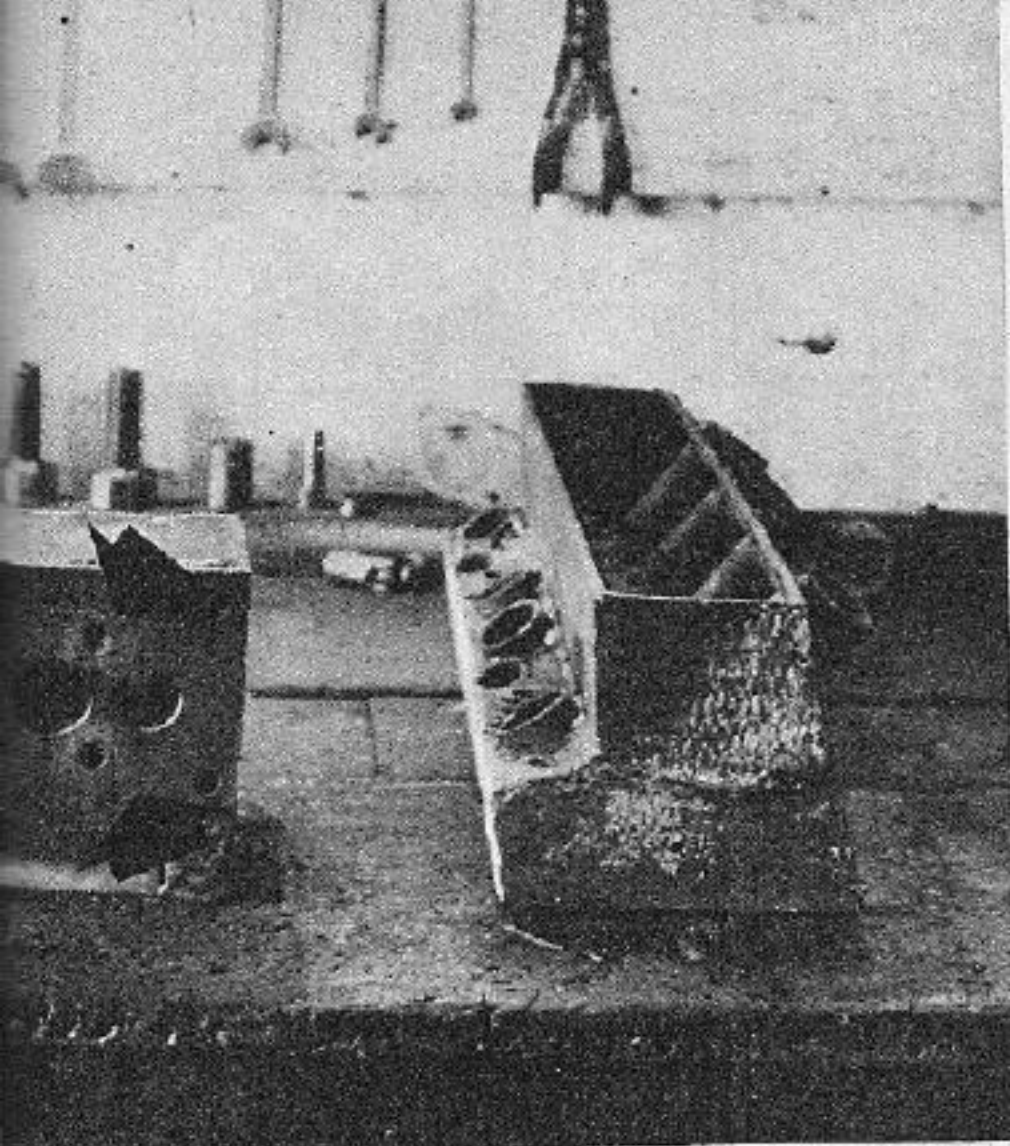
Cicaré también está desarrollando unas nuevas tapas de cilindro con doble encendido. Las flechas muestran los dos orificios donde estarán alojadas las dos bujías de un cilindro.

Hugo A. Lissalde, mano derecha de Cicaré en el desarrollo del V8. Es el responsable de todos los cálculos de la tapa de cilindros, incluidos los de admisión y escape. Con largos diferentes de los caños de escape primarios obtuvo valores que variaron la potencia en más de 25 HP.

Augusto Ulderico "Pirincho" Cicaré, el responsable y único preparador en la actualidad del Dodge V8 en forma oficial. Los primeros resultados ya fueron muy satisfactorios. Falta la prueba final; probarlo sobre un auto de carrera.

puestos para el Dodge V8 de competición. Estos repuestos — aplicados también en el motor de Cicaré— aceleraron mucho la preparación ya que su efectividad estaba debidamente comprobada. Solamente hubo que adaptarlos a la reglamentación de nuestro país en algunos casos ya que estaban diseñados para los 5 litros plus originales de este motor y nuestro SP exige 4 litros máximos.

Se disminuyó la cilindrada original (5.200 cm³) a 4 litros, trabajando solamente con el diámetro de los cilindros; se usan botadores Racer Brown; las bielas son las lógicas Carrillo (las mismas usadas en el F100) y probablemente para fines del mes de julio esté listo un sistema de inyección copiado de uno americano.



LA COMISION DE CONCESIONARIOS

La Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler será el ente que tendrá la responsabilidad de derivar el motor hacia los chasis que considere efectivos. Aquí radica el problema. La Comisión no está en condiciones de comprar un nuevo auto (todavía tiene algunos viejos SP de motor delantero arrumbados por ahí) ni tiene interés en hacerlo. Por lo tanto tendrán que montar el V8 sobre un chasis perteneciente a algún equipo particular.

Entre los proyectos inmediatos figuran las 500 millas de Rafaela de Fórmula 1. La Comisión tiene en estudio en estos momentos

una proposición del Automóvil Midget Club de Sunchales para montar sobre chasis el Destéfano con el cual Carlos Pairetti ganó las 500 Millas del 69 (y que es propiedad del Club de Sunchales), un motor Dodge V8 para competir en las 500 Millas de este año. Por el momento ése es el panorama inmediato.

Si no se debuta con el V8 en Rafaela —tampoco denotamos mucho interés en los dirigentes de la CCCC por hacerlo— se continuará durante el resto del año con el desarrollo del motor y para la segunda mitad de temporada y si algún chasis de primera categoría es ofrecido es casi seguro que se le montará el nuevo V8, por el momento no hay ninguno en vista.

En síntesis: el V8 está casi listo. Decimos casi porque consi-

deramos que con los 360 HP actuales si son honestos y confiables se puede ganar cualquier carrera de SP, falta demostrarlo en la pista nada más. La Comisión de Concesionarios Chrysler en estos momentos está muy abocada a Turismo de Carretera y se olvidó del SP. Por lo tanto perdió un poco el tránvia en la categoría y en estos momentos no trabaja en común con algún equipo, no contando con un auto confiable como para salir de movida no más con posibilidades a competir en SP. Tampoco tienen fondos como para comprar un nuevo auto y formar un equipo. Además del problema económico la nueva política de la CCCC no comparte la inclusión de los chasis dentro de sus responsabilidades. Ellos solamente quieren abocarse a

los motores, el resto que quede bajo la tutela de un equipo eficaz y nada más.

Las 500 Millas de Rafaela para F1 es probable —como ya dijimos— que sea la primera carrera que pueda contar entre sus inscriptos a un auto con un motor de éstos. Si se aprueba la proposición del A.M.C.S. el chasis Destéfano que alguna vez condujo Carlos Pairetti sea el primer beneficiado, los chasis de Albizu no están aptos para competir (uno por un accidente el otro por muchos años en el lomo), por lo tanto, el ex-equipo de Chrysler en F1 estará ausente en la conversación de las 500 Millas. Sin vuelta de hoja el problema del Dodge V8 en estos momentos es cuestión de chasis y nada más, para SP tendremos que esperar mucho más aún. ➤

ANECDOTARIO

VISIBILIDAD: CERO

Fue en el Gran Premio del '64, y, por supuesto, en el de Turismo por aquellos años llamado "Anexo J". Uno de los auxilios en ruta del Gordo Sauze era nada menos que el Mono Villa. Fue así como él y Acho Manzi —hijo de Homero Manzi—, a bordo de un Peugeot 404 y con el Mono al volante, enfilaron rumbo a Los Túneles, lugar donde debían quedarse hasta el paso de la Giulietta de Sauze.

La noche anterior —como solía suceder en Carlos Paz— la comida en el ya inexistente "Ciudad de Rosario" (sucursal de 05 en la villa) había sido abundante y muy bien rociada. Luego, el infaltable whiskito, la charla, los cuentos, más whiskitos, y así, entre vidrio y vidrio, se hicieron las cuatro de la mañana. El Mono y Acho, con el 404 tuerto —funcionaba un solo foco—, con mucha niebla y en noche sin luna digna de película de Hitchcock, se dirigieron al punto citado: Los Túneles. Mientras Acho Manzi recitaba poemas y rasgueaba una guitarra, el Mono trataba de conducir con la mayor sobriedad que le era posible y disimulando como podía la falta de visibilidad debido a la única luz proveniente del único foco. Para colmo, un camino no muy conocido, ruta de comisa, curvas y contracurvas cada veinte metros..., en fin, un viaje bastante desagradable. Mucho menos para hacerlo con unos cuantos Grant's encima. Al rato largo —aún hoy no pueden precisar el tiempo transcurrido desde la salida de Carlos Paz— llegaron a una caminera de la que pendía una débil bombita sobre el camino. El Mono paró y le preguntó al agente del orden entumecido por la escarcha:

—¿Qué pueblo es éste... me puede decir?

—Santaaa Yooooosaa —contestó el cordobés uniformado estirando las palabras.

—¡Ajá!... ¿Y cuánto falta para Los Túneles...?

—¿Los Túneles...? No, señor, ya se pasaron hace rato.

Ambos (Acho y Mono) se cruzaron miradas de terror e incompreensión. Segundos más tarde un escalofrío les corría por la médula. ¡Si no habían visto Los Túneles... para qué preguntar por los precipicios, las curvas enroscadas y todo lo demás! Sacaron la inseparable pelaca que los acompañaba en todas sus excursiones, se reanimaron y volvieron hacia Los Túneles. Por suerte, el sol ya había asomado y la luz de los faros no hacía falta...

DICESE...

...Que cuando al Gordo Galluzzi le duele la cabeza se manda a hacer genioles a medida en la fábrica de analgésicos, medida 600 x 16.

INDIGNACION

Estaba por largarse el Gran Premio del año '62 y los Lancia Appia habían ido a probar a la que era la pista de pruebas de todo el mundo: la autopista de Ezeiza. Así fue también la cantidad de guita que en aquella época engrosaba las alforjas de la Polifía Caminera en concepto de boletas por infracciones como: "Escape libre", "Silenciador defectuoso", "Exceso de

velocidad", "Maniobra peligrosa" y otras muchas más. Pero, por suerte —o por desgracia, ¿no?—, esas épocas no volverán. Tony Saccomano, Saverio Bonamico y el Chino Canedo, tres de los integrantes del team, probaron sus autos, cambiaban gliceurs, buscaban el punto exacto después de cada una de las tiraditas. Ya al atardecer venían los tres juntitos, y en forma repentina el cuarto del equipo, Atilio Talín, los pasó como si estuviesen parados cambiando una goma. El sonido era alegre y vivaz. Pero lo más inaudito era que arriba del auto iban cuatro. Talín, un amigo y dos señoritas que, alegres, saludaban a los tres incrédulos que no podían dar crédito a lo que sus ojos veían.

—Pero, éste tiene un avión... ¡lo vieron! Para colmo, iba con

dos namis arriba del auto... ¡Me quiero morir! —repetían Bonamico y Saccomano.

Al tiempo se supo a ciencia cierta cuál había sido la causa de esa diferencia de velocidad. Resultó que Talín había contado en Italia —cuando fue a comprar los Appia III— al preparador de los autos, Dagrada, que él en la Argentina era campeón de la categoría y, por consiguiente, Dagrada había aprovechado para hacerle el auto más veloz y de paso probar algún árbol de levas nuevo. Además, le había caído simpático —entender bien— a la esposa del preparador; ya que, como caballero que era, cada vez que iba a visitarlos le llevaba flores y bombones. Todo se descubrió el día que otro de los muchachos del equipo se encontró con Dagrada y señora.

Nürburgring: doblaron con las puertas.



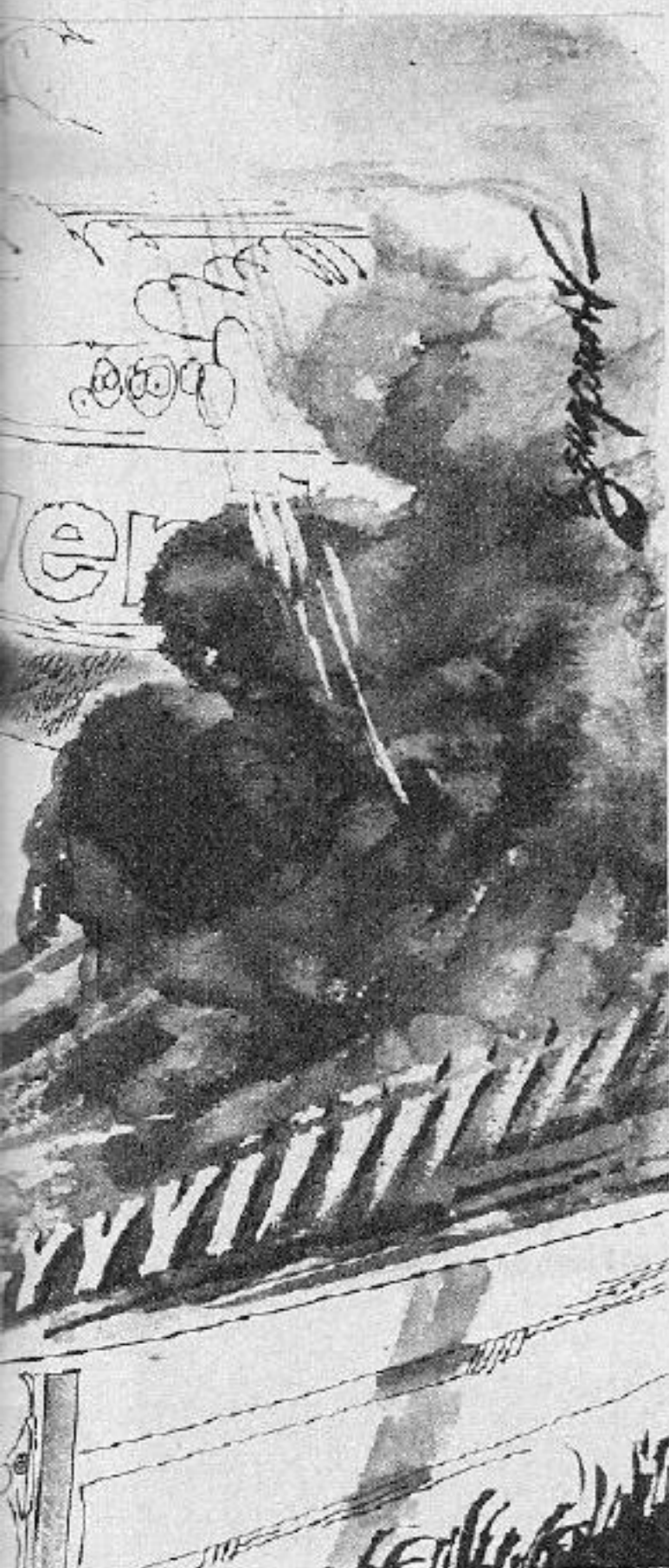
Una tanda
 más
 de historias
 descabelladas.
 Los túneles
 invisibles. -La
 indignación
 de un equipo.
 La treta
 de los Renault
 y la
 explosión de los
 Saab -
 El banquero
 Tornquist.
 "Palo y palo...
 4.3/4.4" y
 otras

—¿Qué es de la vida de Talín? Aquel muchacho tan simpático, ese que es campeón y que me traía bombones y flores cada vez que nos veíamos. ¡Qué monada de muchacho...!

El "campeón" fue condenado por sus compañeritos y amigos a pullas que aún hoy le siguen infligiendo cada vez que lo ven.

VIVEZA Y ALGO MAS

Para el Gran Premio del '65 habían venido, del Uruguay, Diego Fernández y Héctor Marcial Fojo con sendos Saab 96 Sport. Un autito que venía acompañado de un excelente curriculum adquirido en Europa por medio de los rallies y por las performances increíbles de Eric Carlsson, actual esposo de



Pat Moss (hermana de Stirling). Eran rivales directos de los Renault 1093 y Auto Union, pero las prestaciones eran muy superiores a las de nuestros autos. Además, venían con todos los elementos necesarios como para ganar el GP sin mayores trámites. Por esos años, Horacio Steven era el director del equipo IKA donde corrían Gastón Perkins, Carlitos y Julio Guimarey junto a Cacho Fangio y el ese año incorporado Juan Pedro García. Precisamente el hombre de La Falda había recibido órdenes precisas de uno de los directivos del equipo.

—Usted tiene que hacer dos cosas. Como larga delante de los dos Saab, y considerando que ellos largan muy cerca el uno del otro, seguramente se van a chupar y en el tramo hasta Carlos Paz nos van a sacar varios días. Bien... entonces es necesario crear el clima. Inventar. Mentir, hacerlos pensar. Hay que pregonar que el auto suyo anda cualquier cosa, dar una cifra exagerada... como, por ejemplo, 165 km/h. Usted larga y en seguida se mete en la primera estación de servicio que vea. Se esconde y se pone a revisar algo utilizando el tiempo necesario para que los dos Saab lo pasen. Una vez que pasaron, sigue en carrera y listo. ¿Entendido?

No tardaron en enterarse los uruguayos por medio de los "bocinas" de siempre que el Renault de Juan Pedro García andaba una barbaridad. A las dos de la mañana se puso en marcha el Gran Premio en Pilar y todo se cumplió de acuerdo a lo establecido. García se mandó a la estación de servicio y cuando escuchó el ruido zumbón y agudísimo de los Saab... volvió a la ruta y continuó en carrera. ¿Qué pasó? Bueno, en realidad nunca se sabrá si los Saab explotaron a causa de la treta o simplemente porque tenían que explotar, pero sí se sabe que de los Saab no quedó nada antes de llegar a Canals. Eso sí, hasta Pergamino venían con un promedio superior a los 150 km/h y con días luz sobre los Renault.

Algunos aseguran que los uruguayos se desesperaron por alcanzar al Renault de García —al que nunca vieron— entrando en el juego y pensando que seguía delante de ellos. Puede ser... o no ser.

FRASE CELEBRE

Trompo violento en el curvón del fondo y piloto que llega a los boxes en estado de palidez aguda.

—¿Qué te pasó? —la pregunta de fórmula por parte de amigos y mecánicos mientras los curiosos se acercaban a escuchar las declaraciones del asustado conductor.

por CARLOS F. FIGUERAS



Galluzi y los 600 x 16.

—Y... ¡qué querés!... me agarró la centrifuga y empecé a dar vueltas y más vueltas...

Diálogo transcrito textualmente y escuchado en ocasión de las 25 Horas de APAT durante los entrenamientos.

DE PROFESION: BANQUERO

Ernesto "Warnaso" Tornquist. Un nombre asociado a la época de los autos sport en serio. A la barra de "La Biela", cuando todavía era la que hoy ya no es. Hombre de la época de Pérez de Villa, Bitito Mieres, Schewolm Cruz, Buby Schoroder, "Pascado" Lostaló, Lucio Bollaert y muchos más. Le llamaban "Warnazo" por sus inclinaciones innatas por visitar los desarmaderos de la calle Warnes y buscar fierros oxidados que, posiblemente, hubieran pertenecido años "ha" a alguna Bugatti o un Delage. Su debilidad era y es restaurar autos antiguos y no le quepa duda que es uno de los que pose en la actualidad los mejores ejemplares "vintage".

Allá por la década del '50, Ernesto Tornquist tenía una vieja moto Triumph que usaba para movilizarse a diario desde su casa en el Barrio Parque. Se ponía la indumentaria motociclistica y los clásicos broches en la botamanga del pantalón; montaba la vetusta máquina inglesa y partía raudo. Uno de esos días que se dirigió al Banco Tornquist (propiedad de su familia), dejó la moto en el "patio" que deja el tradicional edificio de la calle Bartolomé Mitre entre la fachada y la línea edilicia. Bajó de la moto y la estacionó sobre la vereda. Un policía que merodeaba por las zonas bancarias se acer-

ANECDOTARIO

có y lo increpó con un dejo irónico:

—¿Qué hace? ... ¿Usted se crea el dueño de la vereda? —mientras, el uniformado de azul observaba el aspecto poco acicalado del infractor.

—Sabe lo que pasa, yo siempre dejo la moto acá porque esta vereda es mía... este banco es mío. Soy banquero...

Sonriente, el policía acotó:

—No, usted está confundido. Usted es bancario... empleado de banco.

No... no estoy equivocado. Le dije banquero... ban-que-ro. ¿Ve lo que dice ahí arriba? —señalando las letras trabajadas sobre la fachada que rezaban "BANCO TORNQUIST"—... ¿Las ve?... Bueno, aquí tiene mi cédula y, como puede leer, mi nombre es Ernesto Tornquist. ¿Se da cuenta por qué le dije banquero y no bancario? ...

OPINION

El Nene García Veiga debutó en SP en 1969, en Rafaela para ser más precisos. El auto era el Trueno Sprint de Horacio Steven y apenas se bajó del auto se le acercó nuestro Nonno Pérez Balbi para preguntarle cuál era su opinión acerca del auto. La respuesta fue patética:

—Mirá, Julito: anda bien... pero se mueve como chorizo en fuente e'loza.

4.3/4.4

Nürburgring 1969. "Misión Argentina" iniciaba la expedición al circuito germano para dejar sentado dos semanas más tarde el prestigio de nuestra industria. Muchas cosas se pueden contar, porque muchas cosas sucedieron durante aquel mes en Alemania y las vamos a ir contando poco a poco. Pero quizá ésta es una de las que más recuerdan los que allí estuvieron.

Fue precisamente el día que se largó la carrera. Por la tarde, desde Lieja rumbo a Nürburgring en caravana. Luego, un par de horas para ultimar detalles en los garajes del circuito y a la 1 a.m., los tres Torino numerados con el 1-2-3 y en primera línea comenzarían la ronda infernal por tres días y medio al circuito más difícil y caprichoso del mundo. Pasada la media noche los autos ya estaban en sus puestos. El resto lo contamos en su momento, pero el tema es otro. Durante las primeras tres horas de carrera, debido al rebuscado reglamento, a nadie se le computarían más de nueve vueltas aunque cumpliera diez, doce o más; en cambio, si el que cumpliera menos de ese mínimo establecido que a la vez era el máximo computable. Por otro lado el reglamento indicaba que se consideraría primero en la clasificación a aquel que habiendo girado en nueve ocasiones o más, pasara primero por la línea de sentencia a partir de las 4 a.m., o



G.V.: "Como chorizo en fuente e'loza".

sea a las cuatro de la madrugada.

Los tres Torino al mando de Di Palma-Perkins-Copello no tuvieron problemas en dar las nueve pasadas y fue precisamente el Flaco Gastón —conocedor a fondo del circuito— el que calculó su tiempo para la vuelta con exactitud y, dosificando el acelerador en la última vuelta, pasó en primer lugar como una saeta apenas pasados unos segundos las 4 de la mañana. Atrás, muy cerca, Copello, y luego el Porsche 911 de Kauhsen. Así giraron en el primer turno... a veces el Porsche adelante, a veces el Torino, sin entablarse una lucha a muerte ya que la carrera duraba tres días y medio y había tiempo de sobra para establecer un planteo.

La orden estricta era no pasar los motores de las 4.300/4.400 vueltas. Así lo habían indicado Fangio y Berta a lo pilotos debido a que dentro de ese régimen las cosas iban a andar muy bien sin exigir en demasía los elementos del motor. Sin embargo se había comenzado a notar —y lo comentaban

en boxes los pilotos que esperaban su turno— que tanto Gastón como Copello se estaban dando duro durante las primeras horas de carrera. Y llegó el momento del cambio de pilotos y del reabastecimiento. Copello por Perkins y "Larry" por Copello. Al bajar Gastón del auto, los que allí estaban se acercaron ávidos de escuchar los comentarios del longilíneo piloto.

—Y... ¿Qué tal? —preguntó alguien en medio del montón.

Gastón, alejándose un poco de los curiosos y mientras se sacaba el casco, dijo con voz agitada:

—Viste, ¿no? ... Nos dimos con Eduardo como locos. Venía palo y palo... —repentinamente cortó el diálogo al acercarse Fangio y Berta y agregó con disimulo...

—Palo y palo, viejo... 4.3/4.4 —continuó Gastón con cara inocenta mientras los presentes que imaginaban la verdad contenían su sonrisa maligna pensando que las 4.3/4.4 habían sido 5.3/5.4.

Ahora, a dos años de la incursión de los Torino en Europa, esto tiene sabor de anécdota graciosa. ↘

El juego de la escondida y los Saab.



MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1968	38.000.—
250 SE coupé	1968	45.000.—
MERCURY		
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.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.200.—
4 p.	1966	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.500.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1955/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	5.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.600.—
404 5 banc.	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.500.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
LYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.600.—
4 p.	1961	6.000.—
AMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S.	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.500.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
G. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 660	1969	11.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.600.—
4 L.	1963	2.900.—
Gordini	1963	3.000.—
4 L.	1964	3.600.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.900.—
Dauphine	1965	3.800.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 850	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.800.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	6.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
300 4 p.	1967	6.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	12.800.—
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	14.500.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
Polara	1969	12.500.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	2.500.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	2.500.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—
PICK - UPS USADAS		
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
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.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10	1966	8.500.—
10	1967	9.900.—
10	1968	10.500.—
10	1969	11.500.—
DE SOTO		
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.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100	1963	5.800.—
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.—
FARGO		
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.—
FIAT		
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.—
FORD		
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.—
JEEP		
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.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—
" 1ª S.	1969	8.800.—
" 2ª S.	1969	9.800.—
AUTOMOVILES 0 km		
CITROËN		
3 CV AZAM, 4 p.	11.800.—	
2 CV AZAM, 4 p.	10.350.—	
AMI-8	19.800.—	
CHEVROLET		
Special 4 p.	19.501.—	
Rally Sport	21.207.—	
Chevy	22.566.—	
Chevy De Luxe	23.973.—	
Chevy De Luxe (caja aut.)	25.923.—	
Chevy SS	25.890.—	
Chevy SS Coupé	27.225.—	
DODGE		
Dodge 3	18.166.—	
Dodge 4	19.389.—	
Dodge Taxi	18.449.—	
Dodge Taxi Gasolero	23.024.—	
Dodge Polara	22.825.—	
Dodge Coronado	24.851.—	
Dodge Coronado Automatic	26.223.—	
Dodge GTX 8 cil.	27.089.—	
Dodge GTX 8 cil.	28.971.—	

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 R 2 p.	10.650.—
128	14.900.—
1500 C - Familiar, 4 p.	17.780.—
1600	17.780.—
1600 Coupé Sport	10.650.—
FORD	
Sedan Falcon	17.990.—
Sedan Taxi	17.521.—
Sedan Lujo	19.842.—
Sedan Futura	21.072.—
Rural Standard	20.790.—
Rural Lujo	22.740.—
Fairlane 500 6 cil.	22.097.—
Fairlane 500 8 cil.	23.332.—
Fairlane LTD 6 cil.	25.475.—
Fairlane LTD 8 cil.	26.710.—
PEUGEOT	
404 Standard (9001)	17.950.—
404 Grand Prix (9061)	18.850.—
504 De Lujo (8001)	20.390.—
504 Súper Lujo (8201)	21.790.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	24.540.—
C. Country 300	25.760.—
Ambassador 380	32.290.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	12.450.—
R-4L	11.300.—
R-6, 4 p.	14.400.—
R-12	16.500.—
TORINO	
L, 4 p.	20.670.—
GS, 2 p.	31.300.—
S, 4 p.	24.010.—
TS Coupé	28.890.—
TS, 4 p.	27.550.—
PICK-UPS 0 km	
CHEVROLET	
CS - 10703 s/o	19.132.—
CS - 10704 o/ph.	19.913.—
CS - 10734 c/a.	19.949.—
De Luxe c/a.	21.268.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100 6 cil.	17.123.—
D-100 V8	18.400.—
D-100 Diesel	21.343.—
D-200 6 cil.	18.561.—
D-200 V8	19.838.—
D-200 Diesel o/caja 4 veloc.	23.713.—
CITROËN	
AK (chasis y cabina)	9.800.—
Furgoneta AK-R	10.550.—
Furgoneta AK	10.400.—
Manari	12.500.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	14.650.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Pick up F-100 o/caja I-6	17.985.—
Pick up F-100 V-8	18.779.—
F-100 Diesel 203	21.773.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/b.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-65	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	11.880.—
JA3UB t/doble	13.840.—
Jeep Largo t/simple	12.380.—
Jeep Largo t/doble	14.550.—
Jeep 1000 t/simple	18.780.—
RENAULT	
R 4F	10.650.—
PEUGEOT	
T4B	14.760.—
MOTOS USADAS	
AJS	
CILINDRADA	
500	46-48 680/ 850
350	46-48 400/ 550
500	60-62 2.100/2.600
650	60-62 2.400/2.900
500	49-54 900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA			300 (nac.)	67-68	1.500/2.100	175	57	900/700	350	58-62	2.200/3.100
500	46-48	680/850	GUZZI			350	62	1.300/1.700	850	60-62	3.300/3.800
500	48-49	900/1.300	175	57-61	600/1.100	MATCHLESS			850 (Cris.)	60-62	3.000/4.000
350	46-48	400/650	235	57-61	800/1.200	350	46-48	400/550	650	70	7.000/8.000
650	50-52	1.200/1.600	350-500	46-49	300/800	500	46-48	680/850	750	70	9.000/10.000
500	60-62	2.100/2.600	HARLEY DAVIDSON			500	49-52	1.100/1.300	ZANELLA		
BMW			1200	47-48	700/900	500	46-48	680/850	100	59/67	800/800
500	55	1.500/1.800	1200 (válv. cab.)	48-49	1.400/2.000	500	49-51	900/1.200	125	59/67	450/700
250	58	1.800/2.200	HONDA			500	58	1.500/1.900	MOTOS 0 Km		
500	58	2.500/3.000	50	60-62	500/850	500	62	2.400/2.900	ZANELLA		
500	62	3.200/3.800	125	80-82	800/1.300	ZANELLA			48 cm3		1.200.—
600	62	3.800/4.500	150	60-62	900/1.400	ZANELLA			125 cm3		1.935.—
DKW			250	60-62	1.800/2.500	ZANELLA			175 Ponderosa		2.303.—
125		300/450	300	60-62	2.200/3.000	ZANELLA			Z Darga		4.012.—
150		350/500	HRD			GILERA			GILERA		
DUCATI			1000	48-49	1.200/1.600	150 Súper Sp.		2.290.—	GILERA		
175		800/1.100	1000	54	2.500/3.000	185 TC		2.500.—	GILERA		
200		800/1.200	1000 B. Shadow	48-49	2.200/2.800	200 GT		2.700.—	GILERA		
GILERA			1000 (Shop.)	48-49	3.000/3.500	300		3.700.—	GILERA		
150	64-62	500/800	ISO			GILERA			GILERA		
175	60-67	600/900	150		200/400	GILERA			GILERA		
200	62-68	800/1.200	JAWA			GILERA			GILERA		
200	65-68	900/1.400	350	57	800/1.200	GILERA			GILERA		
300 (imp.)	57-58	800/1.400				GILERA			GILERA		

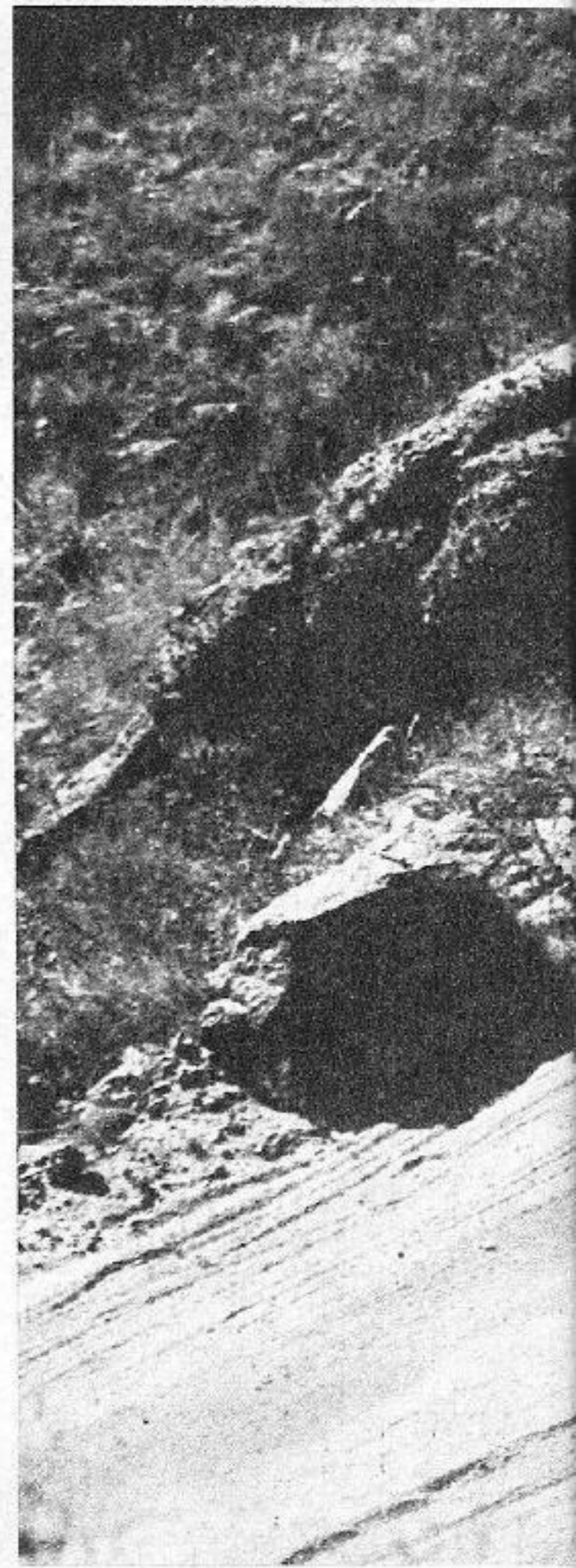
LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO	MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI				NAUTICA-BERMUDA			
Avan 330	Yamato 22HP	3,60-1,49-0,65	\$ 4.890.—	Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.—
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,68	\$ 6.590.—	Blguá	Yumpa 5HP	2,65-1,80-0,48	\$ 2.080.—
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,68	\$ 6.990.—	PAGLIETTINI			
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,68	\$ 7.380.—	Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 9.017.—
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,68	\$ 7.990.—	Codinet	Mercury 60HP	4,46-1,73-0,58	\$ 8.975.—
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.940.—	Comodin	Mercury 65HP	4,46-1,73-0,58	\$ 11.579.—
Avan 400 V	Carriti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.220.—	Comodin	Mercury 65HP	4,45-1,81-0,76	\$ 12.621.—
Avan 400 V	Carriti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 8.790.—	Comodin	Mercury 80HP	4,45-1,81-0,76	\$ 13.401.—
Avan 400 V	Carriti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.390.—	Comodin	Mercury 100HP	4,45-1,81-0,76	\$ 14.473.—
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 10.940.—	Gacelux	Mercury 125HP	4,46-1,81-0,76	\$ 15.799.—
Avan 410	Johnson 65HP	4,13-1,65-0,78	\$ 11.180.—	Gacelux	Mercury 120HP	5,15-2,02-0,87	\$ 18.267.—
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 12.900.—	REGNICOLI			
Avan 410	Carriti 50HP	4,13-1,65-0,78	\$ 9.790.—	Trucha	Johnson 25HP	3,80-1,71-0,80	\$ 6.307.—
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.940.—	Dorado Peacado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 7.873.—
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.560.—	Dorado Pescador	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.461.—
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 12.200.—	Dorado Pescador	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.216.—
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 13.910.—	Dorado Ski	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.223.—
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 15.000.—	Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 9.968.—
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 7.100.—	Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 11.425.—
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 10.440.—	Dorado V2	Johnson 40HP	4,33-1,75-0,75	\$ 13.067.—
Avan 505	Carriti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 9.890.—	Dorado V2	Johnson 85HP	4,33-1,75-0,75	\$ 17.050.—
Avan 550 P	Johnson 55HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.540.—	Dorado V2	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 18.680.—
Avan 550 P	Johnson 60HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.180.—	Dina	Johnson 155HP	5,54-2,30-0,90	\$ 34.560.—
Avan 550 P	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 11.820.—	Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 37.260.—
Avan 550 P	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 13.510.—	* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).			
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	\$ 14.310.—				
Avan 550 (lancha)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—				
Avan 550 (pick-up)	Johnson 65HP	5,30-1,98-0,93	\$ 14.210.—				
Avan 550 (pick-up)	Johnson 85HP	5,30-1,98-0,93	\$ 15.910.—				
Avan 550 (pick-up)	Johnson 115HP	5,30-1,98-0,93	\$ 17.010.—				
Avan 550 (crucero)	Johnson 85HP	5,35-2,01-1,00	\$ 20.910.—				
Avan 550 (crucero)	Johnson 115HP	5,35-2,01-1,00	\$ 22.000.—				
DELTA-MARINE				JUANJO			
Pescador	Sach 3,3HP	4,25-1,80-0,65	\$ 1.950.—	Pescadora	Chrysler 45HP	4,60-1,71-0,71	\$ 8.620.—
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,65	\$ 4.300.—	Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 7.200.—
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,85	\$ 5.900.—	Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 8.170.—
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,85	\$ 6.950.—	Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.970.—
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,85	\$ 7.950.—	Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.700.—
Universal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 5.950.—	Piccina	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.460.—
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 6.950.—	Piccina	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.420.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 20HP	6,80-2,30-1,00	\$ 13.500.—	Bambina	Chrysler 45HP	3,60-1,60-0,85	\$ 7.370.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 45HP	6,80-2,30-1,00	\$ 16.600.—	Piccina Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 6.750.—
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 5.900.—	Piccina Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.720.—
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 6.900.—	Trimarán	Chrysler 20HP	3,08-1,63-0,66	\$ 2.950.—
				Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	6,12-2,33-1,00	\$ 4.900.—

GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA

EL SHOW DE LAS

Después de cuatro etapas retorcidas Di Nezio Carlomagno y Recalde se impusieron al resto de los competidores con excelente manejo y correcta dosificación de sus medios mecánicos. Los "sí" y los "no" de este petit Gran Premio y las ñañas del Grupo Uno

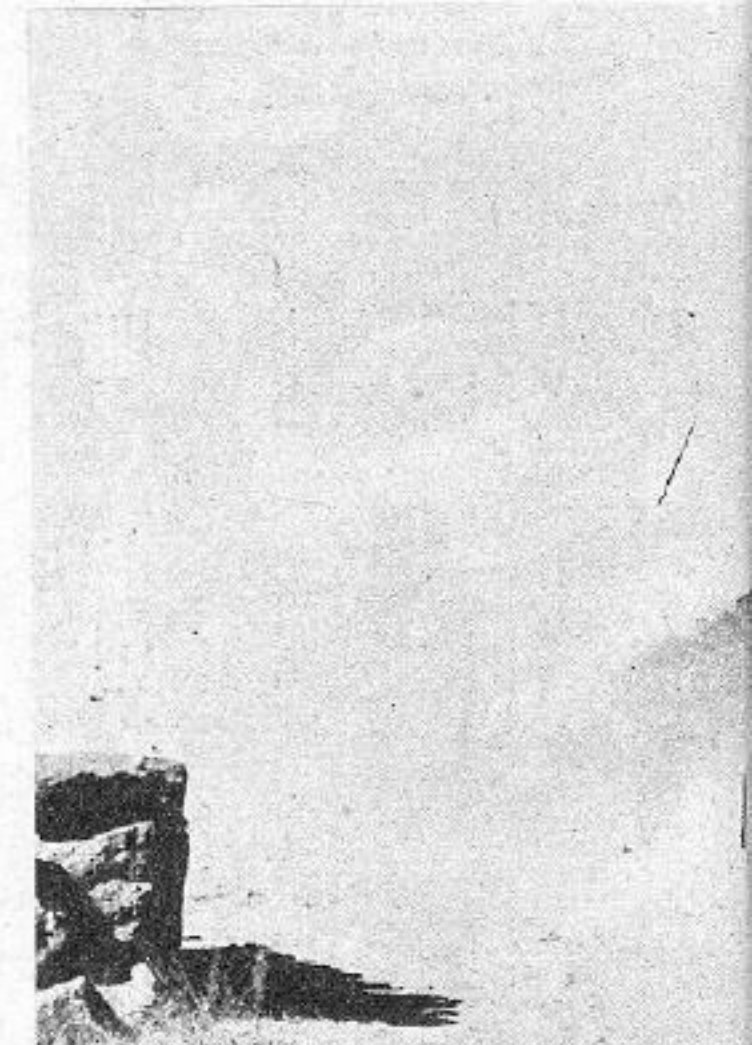


José Chechi Carlomagno pasó del Fiat 600 al 128 con resonante éxito en su primera carrera. Buena actuación y buena persecución final.

Era hora de que a Angelito Di Nezio se le diera una carrera. El Premio de la Montaña se le ofreció desde el vamos.

La teoría de un andar parejo, sin detenciones y bastante ligero, le volvió a dar resultados a "Pepe" Migliore. Al final, segundo en la general.

Humberto Mataresse anduvo fuerte, muy fuerte con su bolita. Sin embargo, en la etapa decisiva, fue Jorge Recalde el que ganó la carrera.



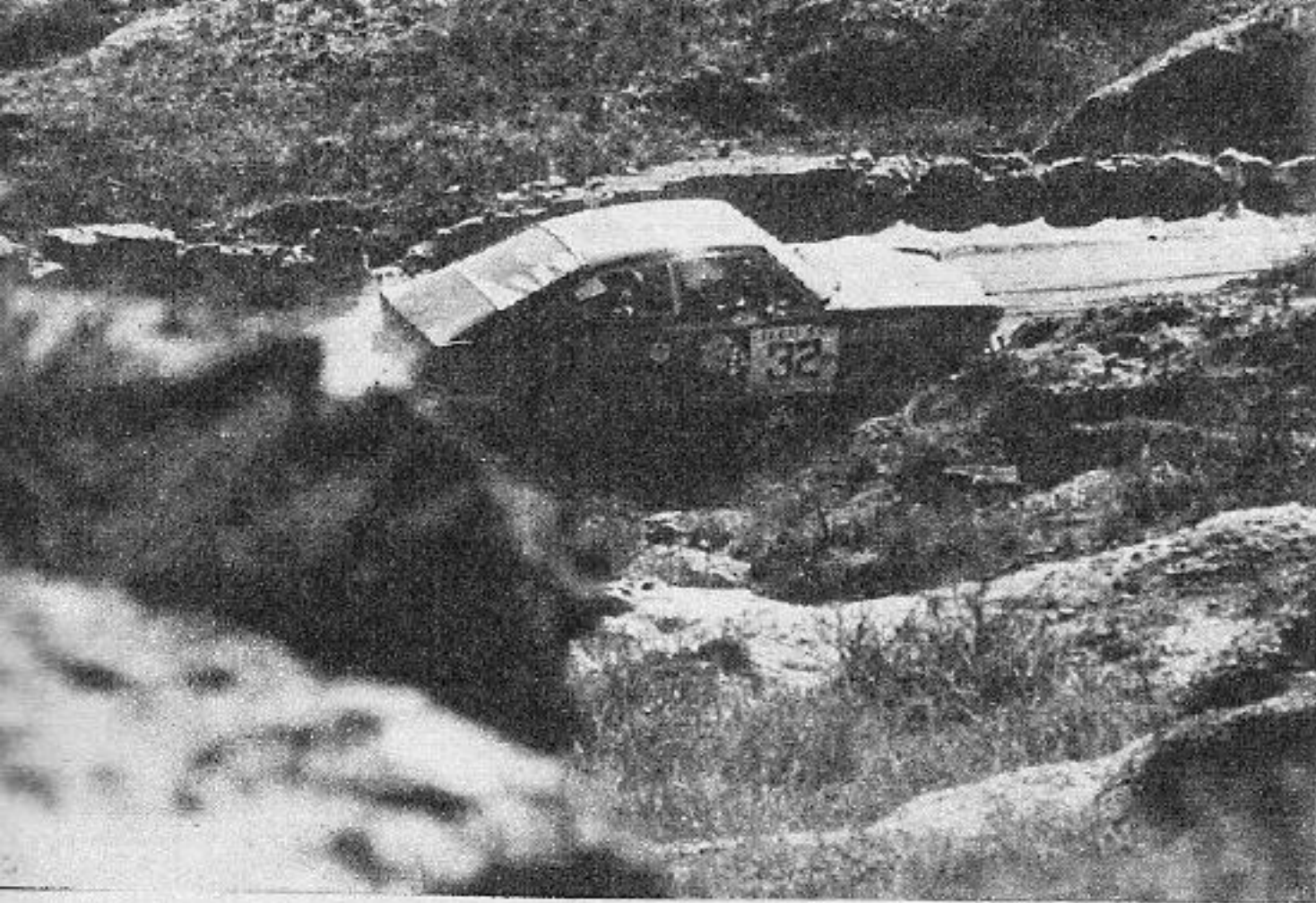
MENTES FRESCAS



Tres o cuatro de estas carreras por año levantarían el espíritu de la categoría Turismo —cabizbajo y a la pesca de soluciones desde hace años— y además daría oportunidad a los muchachos de disfrutar como locos. Este Gran Premio de la Montaña que inventó (valga la expresión) el Turco Raies y del que mostraba orgullosa sonrisa el viernes pasado en Cosquín, fue algo muy familiar y por ende con muchos defectos y muchas virtudes. Los "pro" con que contó principalmente fueron el tener presentes a una docena de nombres que son figuras dentro del ambiente y la idea de hacer una carrera a través de 1.200 kilómetros, de los cuales 850 eran de montaña pura y neta. Con esos dos ingre-

dientes, sobre todo si de Córdoba hablamos, el éxito o el casi éxito está asegurado sin duda. Por el lado de las "contras" hubo por parte de los organizadores algunos descuidos achacables a la improvisación. De ahí que la ruta estuvo cerrada pero no mucho y hubo quienes se encontraron con ómnibus, camiones o pick-ups, gente de la zona que ni se había enterado del petit-GP. Y yendo al público, es donde esta vez Córdoba falló, pero no porque haya perdido su objetivo modo de pensar respecto del automovilismo, sino porque a excepción de la etapa inicial a Capilla del Monte, el resto se corrió en días laborables y de esa forma se pierde el ochenta por ciento de la concurrencia habitual.

De todos modos, estamos de acuerdo con el GP de la Montaña y si se mejoran algunos detalles podríamos asegurar que estamos en presencia de otro "carrerón", de esos con los que Córdoba nos sabe gratificar de vez en cuando y de cuando en vez. Claro que si en lugar de durar una semana durara tres días y corriéndose una etapa por día se hubiese logrado hacerla en un fin de semana y los inscriptos se hubiesen multiplicado. Porque en esta categoría, donde los particulares son muchos y los oficiales unos pocos, hay que pensar en la parte económica, que es la que peor anda, no sólo en automovilismo sino en cualquier actividad. Diez días de estadía para un mínimo de seis personas es



Oscar "Cacho Zapata" Fangio tuvo problemas de entrada y aunque anduvo bien en las dos últimas etapas, se clasificó 7º. ¡Qué lástima!



"El Orejano" (Oscar Talía) es hombre de Punín y sabe lo que es andar fuerte y bien. En el motor —sensacional— metió mano nuestro colaborador Ricardo Delgado. ¡Con razón!

mucha plata, y eso lo sabe cualquiera.

El G-1 ó TN tuvo su segunda gran carrera —la primera fue la Manzana— y salió a flote aunque a seis meses de su nacimiento todavía se muestra tímida y no ha entregado lo que sus proyectistas esperaron en sus sueños de noches de verano. El medio centenar de autos que largaron —incluyendo una categoría promocional que aportó unos cuantos— no fue una cifra conmovedora sino, por el contrario, bastante inferior a la que todos esperaban. La ventaja de esta categoría radica principalmente en la escasa diferencia mecánica por un reglamento muy limitado que obliga a entrar en la exquisitez para conseguir unas rpm de más. Es por eso que nacen nombres como "El Orejano" o José Carlomagno. Dos desconocidos que además de lo que hayan logrado en la fría clasificación nos mostraron un nivel de manejo no muy común. Ahí está la clave. Ahí es por donde la categoría muestra sus virtudes y hace que el aficionado trabaje con el cronómetro en mano porque las diferencias son escasas. Pero, en general, todos

los pilotos concuerdan con que el G-2 era más interesante, aunque aceptan que más caro. Probablemente al G-1 le falte esa pizca de apoyo por parte de las fábricas a los particulares (salvo Peugeot), ese empujón que puede hacerle dar un salto importante hacia adelante.

Los Fiat "128" fueron la sensación de la carrera. Por los tiempos parciales, porque llegaron a ganarles a los motores de 1.600 cm³ con medio litro menos y porque salvo su debilidad en el tren delantero el autito es una barbaridad. Por supuesto que en su clase no tenían contra y verlos contra los R-12 hubiese sido mucho más divertido, pero el tercer puesto de Carlomagno en la clasificación final mezclado entre "1600" y "504" es elocuente ciento por ciento. La tracción delantera, las 3.000 vueltas que tiran entre cambios y ese sonido alegre y feliz que destilan demuestran a las claras que los "128" están en su salsa cuando los caminos empiezan a ponerse ariscos, y cuanto más ariscos, mejor.

En la clase de los duelos famosos (Fiat y Peugeot), el enfrenta-

miento se enfrió luego de la piña de Canedo y Mayorga en la segunda etapa. Pepe Migliore siguió en su ritmo ya que Di Nezio era inalcanzable y sólo lo podría tener a tiro en el caso de que la cupé del tresarroyense se quedara tirada o perdiera un cuarto de hora. Di Nezio también lo sabía y se dedicó a lo suyo sin preocuparse mucho por lo que hacía Pepe Migliore. Así, Di Nezio le salvó los papeles a la Comisión de Concesionarios Fiat con un auto de su propiedad y con mecánica oficial contra los dos oficiales puros en manos de Cacho Fangio (retrasado en la primera) y Rodríguez Canedo (abandonado en la segunda). Un manejo impetuoso, veloz, correctísimo, y con una efectividad pasmosa. Eso ya lo demostró hace tiempo, pero como Di Nezio tiene el "defecto" de ser muy callado, uno a veces se olvida y hasta se asombra, como cuando en la primera etapa estaba entreverado con Mayorga y Canedo.

Jorge Recalde —otro de Mina Clavero— ganó la clase de los más modestos con un Fiat 600 tras el abandono de Matareze (otro 600), dejando a los Citroën muy lejos en la clasificación.

Una carrera para repelir. Un auto que mostró todas sus garras y que se llama "128". Un piloto que impresionó a todos una vez más: Giordano. Un triunfo lógico y justo: Di Nezio. Otro cordobés para tener en cuenta: Carlomagno, y una categoría a la que le falta afianzarse pero que va a dar satisfacciones: G-1.

SEGUNDA ETAPA: LAS MIL Y UNA...

Entre Canedo y Mayorga estaba la conversación y el plato fuerte del día (ver 1ª etapa en CORSA Nº 272). Di Nezio, Migliore y Grossi tratarían por su parte de no dejarlos solos. Después de superados los primeros 140 km de montaña y al tomar el pavimento un poco más allá de Capilla —en Charbonier— Paco y Canedo pasaron separados por escasos 25s y recién 7m más tarde apareció Pepe Migliore seguido de cerca por Di Nezio y Grossi. Poco más allá Rodríguez Canedo lo pasó a Paco en el asfalto y un ratito después ambos le pegaban a la montaña, dejando el camino libre a Migliore, Di Nezio y Grossi, que a esa altura era primero en la etapa. Pero tampoco Grossi saldría con las suyas y una curva lo vio dejar cárter, bomba de aceite y tren delantero, quedando sólo Di Nezio y Migliore. Pero como esto daba para cualquier cosa apareció un desconocido que se esconda bajo el seudónimo de "El Orejano" y también entró a pelear la punta para asombro de todos menos para Paco Mayorga, que lo había visto andar y sabía que el muchacho de Junín se las traía y muy en serio.

Así, disputándose la vanguardia

palmo a palmo, llegaron a Mina Clavero con Pepe Migliore como líder con 7s sobre "El Orejano" y 35s respecto de Angel Di Nezio, que sin preocuparse mucho quedó primero en la general con 14m y pico a su favor, en tanto Migliore aventajaba por casi 10m al regular Horacio Lucchetti.

Por el lado de los chiquitos —es at vez muy agrandados a juzgar por los tiempos—, Giordano paró en Charbonier por un problema de embrague y varillaje de caja, problema que subsistió hasta su arribo a Mina Clavero. De entrada, Carlitos Pascualini fue el que marcó el tiempo en la etapa, en tanto Carlomagno y Caldarella estaban también en la lucha. Visintini un poco más alejado, pero con un "128" muy sanito y listo como para trepar en la clasificación. Bonamici abandonó en Ascóchinga, dejando fuera de carrera al único 128 oficial que sobrevivía. Llegó a Mina Clavero, pero no largó.

De ahí en más no pasó nada nuevo. Retrasado Giordano, Pascualini ganó la etapa seguido por Carlomagno, Caldarella y Visintini, en tanto en la suma de las dos etapas José Carlomagno (otro cordobés) era el más veloz, con casi 2m sobre Aldo Caldarella y 8m y pico con respecto a don Rosmaldo Visintini. Giordano perdía toda posibilidad quedando a 15m y con mucha mufa.

En la promocional los 600 volvieron a dar cuenta de los Citroën (recordemos los cm³ que tienen de ventaja) y otra vez Tito Matareze —muy buen manejo— se adelantó a sus compañeros de marca, Recalde y Urovich, quedando Bagnis como el mejor "citroënista". En la general los tres 600 en ese orden ocupaban la primera plana.

TERCERA ETAPA: LA GENERAL PARA LALO GIORDANO

Con la ventaja que Di Nezio le llevaba a Pepe Migliore al salir de Mina Clavero era de prever que nada sensacional ocurriría. La lógica indicaba que la cupé Fiat 1600 —semioficial, ya que es propiedad de Di Nezio— saldría a cuidar y Pepe Migliore, dentro de su ritmo, a descontar la mayor cantidad de tiempo que le fuese posible. Migliore lo superó en el camino y Di Nezio se mantuvo detrás no muy lejos. Así fue cómo al llegar a la subida de la Pampa de Achala le llevaba a la Fiat 3m y medio y asomaba un nombre nuevo en esto: "El Orejano". Pegadito a Di Nezio y Rabanaque Caballero muy cerca también. Lucchetti se había retrasado considerablemente y perdía el tercer puesto en la general.

Poco antes de Copina, Pepe pinchó una goma y allí se le acercó Di Nezio en el camino sin llegar a superarlo, en tanto "El Orejano" con problemas evidentes en los frenos perdía algo de terreno aun-

que quedaba tercero en la etapa. Fangio quinto y Rabanaque Caballero cuarto, en tanto el cordobés Alladio era sexto en el tramo.

Por el lado de los 128, Giordano venía otra vez con todos los cables bien enchufados y bajó a Copina con una solvencia poco común. Así, gracias a un manejo impecable y a la goma que Migliore pinchó después de El Cóndor, se alzó con la general sobre todos los 1.600 y los 504, dejando sentada la alegría que los caminos sinuosos le producen al motor del 128 y a su tracción delantera. José Carlomagno fue otro de los que anduvieron con mucha calidad en "su" camino —es de Mina Clavero— y más atrás quedaron Pascualini y Hugo Visintini (AU), aventajando a su hermano Rosmaldo.

Al llegar a Carlos Paz los puestos no habían cambiado y en la general Pepe estaba a 13m 26s de Di Nezio, que tenía el auto entero. Tercero quedó Lewis Alladio, bastante distanciado, y Lucchetti cuarto con "El Orejano" a menos de 1m 30s.

Giordano recuperaba posiciones en la general —tras el abandono de Aldo Caldarella con la suspensión rota— y además de llevarse la etapa quedó segundo a 12m de Carlomagno. Rosmaldo Visintini, retrasado y con problemas, tercero, y su hermano Hugo, con el DeKa, cuarto.

Entre los 600 y Citroën todo siguió en manos del solvente Matareze (600), que además de ganar el tramo llevaba una hora al segundo —Mario Banner, con Citroën— y Recalde quedaba tercero en la general por un retraso sufrido antes de El Cóndor.

Hasta ahí la mano venía así. Faltaba sólo el último tiempo, donde se decidiría todo, aunque nada indicaba que en los puestos de vanguardia habría cambios importantes.

CUARTA ETAPA: SIN NOVEDAD EN LA PUNTA

Cacho Fangio viajó hasta El Cóndor —la misma ruta de la etapa anterior pero al revés— con muchas infugas y por eso al llegar arriba en pleno cruce de la Pampa de Achala lo aventajaba a Di Nezio por escasos segundos, en tanto Pepe Migliore quedaba tercero. El "504" que marcó la ruta toda la etapa no tuvo problemas y Pepe, por su parte, sabía perfectamente que no existía posibilidad de ganar ante la exagerada diferencia que le llevaba la cupé 1.600. "El Orejano" en el segundo pelotón luchando por el tercer puesto junto a Horacio Lucchetti y Rabanaque Caballero, ya que la berlina 1.600 de Lewis Alladio se había quedado tirada en el camino.

Di Nezio, con ritmo veloz pero sin esforzar su auto ni sus aptitudes, se conformó con ver la polvareda de Pepe Migliore y saber que además de conservar el pues-

Pocas veces se había dado la ocasión de tener a Paco Mayorga y al Chino Canedo separados por míseros 11 segundos. Ambos habían tenido dos breves detenciones en la primera etapa por la misma razón: un vado con agua abundante. Bujías, mojadras y el motor que empezó a fallar hasta que agarraron los cuatro cilindros. Los dos —tanto Paco como el Chino— bajaron a Capilla doblando sobre puertas y picaportes. Se jugaron enteros en todo momento porque sabían que no se podían dar hándicap y además porque ambos se respetan lo suficiente.

Al largarse la segunda etapa, la guerra fue a muerte. Por Ascochinga, Canedo había tomado la delantera en la etapa por 30 segundos y por consiguiente en la general le llevaba 19s a Paco. Al entrar en el pavimento por Charbonier la diferencia a favor de Eduardo era de 36s y Paco le llevaba 24s en el camino después de 140 km de montaña retorcida y bastante desleal en algunos tramos.

Paco sabía que su Peugeot andaba más en el pavimento y se escaparía hasta entrar de vuelta en la tierra. Sin embargo no fue así. Canedo le descontó poco a poco los 24s de luz en la ruta y se fue acercando. El pacto del día anterior había sido éste: "Cuando yo te vea a 50 metros detrás mío, levanto la pata y te dejo pasar... antes no", le había dicho Paco, que largaba en primer término, a Canedo. Después de un buen trecho por el pavimento en pleno faldeo y cerca de La Higuera, Paco viajaba 50 metros detrás del Chino. Una lomada y una curva que se insinuaba suavemente a la izquierda, pero al llegar arriba se enroscaba y la montaña espera con los

los en la general ganaba la etapa, mientras su acompañante Scarpamitti pegaba la oreja a la radio y escuchaba los pasos por los controles y le transmitía la diferencia.

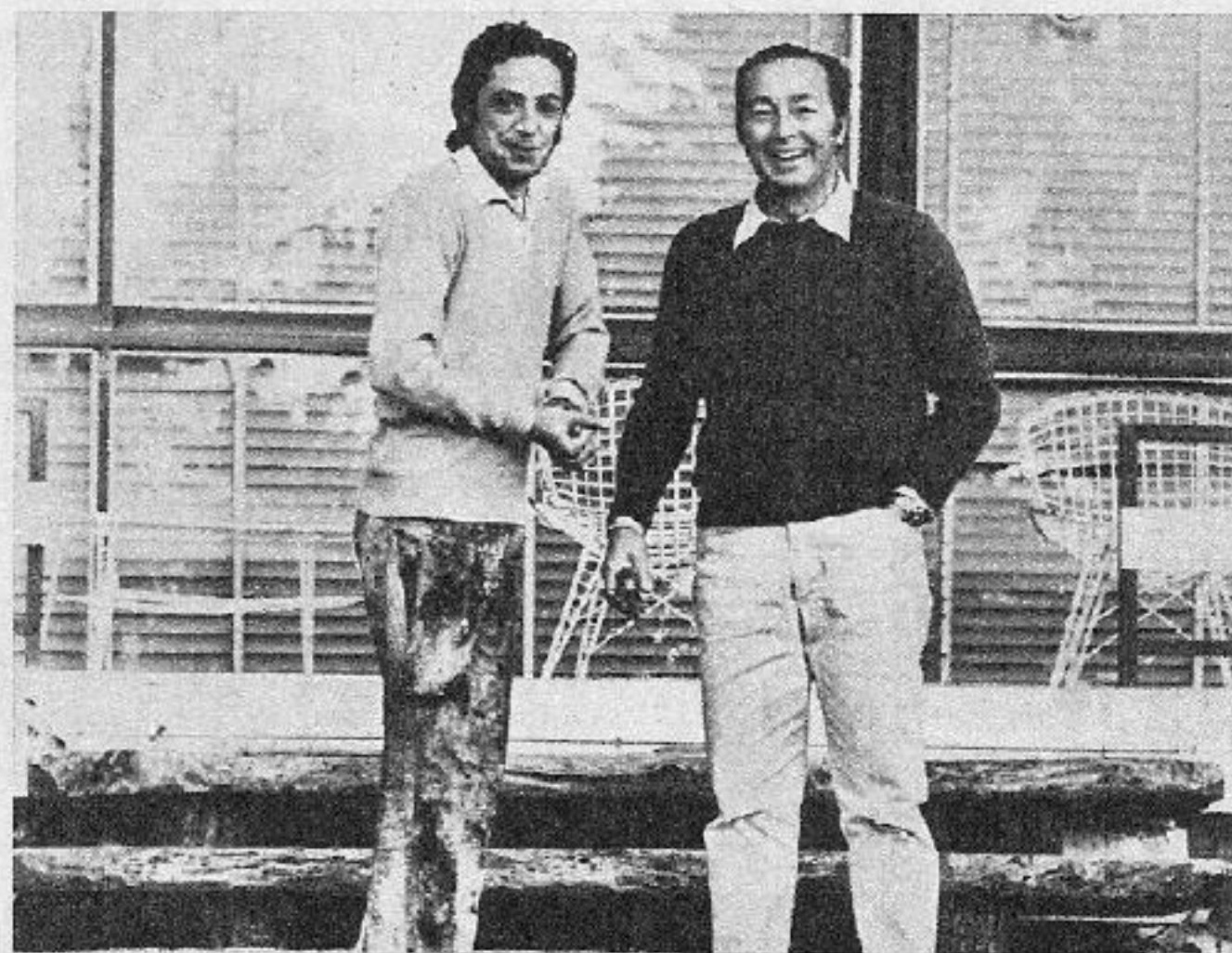
Así terminó la etapa. Con el abandono de Alladio, "El Orejano" conquistó un justo tercer puesto en la general desplazando a Lucchetti que terminó cuarto al cabo de los 1.200 kilómetros de enroscada montaña. Cacho Fangio al final fue tercero debido a los tapones de tierra de quienes lo precedían.

Los 128 dominadores de su clase (AB) tuvieron la deserción de Eduardo Giordano como lo más importante de la última etapa y la confirmación de Carlomagno como líder en la general y también en la etapa sobre Rosmaldo Visintini, que estaba chocho con su nuevo juguete patrocinado por Argencor. Pascualini sufrió las consecuencias de un motor algo dañado y el hermano de Rosmaldo, Hugo, tuvo que desertar con su Auto-Union, dejando a Piazza en el tercer lugar de la clasificación.

Entre los chicos, el abandono de Matareze ubicó a Jorge Recalde como ganador de la etapa y la ge-

brazos abiertos. Paco la tenía marcada en la hoja de ruta, pero al ver que Canedo se zambullía como venía en cuarta, también se jugó, aunque en 3ª. La cupé del Chino pegó contra la montaña de cola, una vuelta en el aire y cayó de techo, mientras Angelito Averguino (acompañante de Canedo) salía despedido ya que unos minutos an-

y rodeados de sus familias. Y una concordancia absoluta en que se pegaron por absurdo exceso de vehemencia. Sin duda una equivocación, un desliz, la desesperación por descontarse 1s aquí y otro más allá llevaron a ambos a desencadenar un accidente que pudo ser peor. No es novedad que tanto Canedo como Paco andan muy,



tes se había desabrochado el cinturón. Paco venía detrás y cuando entró en la curva encontró a Canedo derrapando de techo y lo esquivó dándole otro interesante golpe a la montaña y dejando su Peugeot 504 a la miseria, condición similar a la de la cupé 1.600.

Ese fue el relato de ambos, al día siguiente, en Villa Carlos Paz

pero muy fuerte, pero esta vez fueron mucho más allá del límite. Verlos andar a los dos es un verdadero show, ellos lo saben... pero cuidado, porque la que manda es la mente y es la que nunca se debe equivocar.

Por suerte todos ilesos, salvo Angelito Averguino, que tuvo fractura de fémur.

neral. Una clase de poca trascendencia debido a que hubo muy pocos autos, muchos abandonos y sus performances son flacas.

MONTANITAS Y MONTAÑAZOS

El Gordo Cóncaro, que llegó a estar quinto en el tramo a Capilla, llegó 3m tarde a parque cerrado. La causa fue humanitaria. Primero la cupé de Cóncaro se fue fuera del camino y tardaron un buen rato en sacar el auto. Lo volvieron a la ruta, empezó a darle duro y parejo para recuperar pero de pronto encontró a Cacho Fangio en igual trance y el Gordo no pudo con su frágil corazoncito. Paró, lo ayudó a salir y allí perdió el tiempo necesario como para quedar afuera. Ya para ese entonces habían pasado todos los Citroën y los 600. Sus amigos ya le llaman El Caballero del Camino Mark II.

Los "128" asombraron por su performance, pero también mostraron cuáles son sus partes fla-

cas. Así quedó demostrado que las patas de motor, el varillaje de la caja y el tren delantero en general son lo más débil en el nuevo y deportivo producto de Fiat. Angel Monguzzi, que puntó durante un buen tramo de la etapa inicial, rompió la pata de motor y poco después la correa del ventilador. Como cambiar la correa es trabajo de monos y lleva una cantidad demasiado importante de minutos, el Negro se fue despacito hasta Capilla y no entregó en Parque Cerrado. Eduardo Giordano, pese a haber ganado el tramo, también se quejó por la fragilidad del tren anterior. Ya se le buscará la vuelta.

Pepe Migliore y una frase célebre: "No me la cuenten a mí que he quemado mis pupilas corriendo por las rutas argentinas...".

Causa del retraso de Bonamici en la etapa inicial. El protector del cárter tenía un tornillo que sobresalía y que olvidaron cortar. Al primer panzazo del "128" oficial el bulón se metió en el cár-

er y produjo una pérdida de aceite. Consecuencia: se fundió todo. Largó la segunda, pero se quedó por Ascochinga definitivamente.

Dos pifias importantes en la primera etapa. Gianni Novara con el "128" de la CCF incursionó por las sierras a la altura de La Higuera y se quedó colgando de una piedra, salvándose por milagro. Algunos aseguraban que se había pegado dos veces anteriormente mientras recorría la ruta. El otro fue Máximo Macchi, que quedó en posición parecida a la del "128" de Novara.

El Gordito Grossi tuvo problemas en la primera etapa. Un caño de nafta se dobló y dejaba pasar sólo el flujo suficiente como para viajar a 110 km/h. Tardaron un buen rato en detectar el inconveniente. En la segunda etapa a Mina Clavero, cuando venía punteando se fue del camino y rompió todo abajo. Ahí se acabó el GP de la Montaña para "Fatiga" Grossi.

Alcides Raies: "Si la gente de IKA-Renault hubiese presentado la ficha de homologación podríamos haber tenido una docena más de autos. Me refiero a los R-12, pero el señor Lobbosco no la entregó porque según dice está en inferioridad de condiciones con respecto a los "128". ¿Qué quiere? ¿Que le haga una categoría para él? ... A mí la Comisión Fiat me puso la plata; si IKA-Renault quiere una categoría para ellos, que pongan las divisas necesarias..." (sic).

Pepe Migliore tuvo problemas con el club organizador. El corre para 43/70 y entre los patrocinadores de la prueba estaba Jockey Club; por lo tanto "El Cóndor" se negó a que le pegaran el contact. "Yo pagué 20.000 pesos de inscripción y eso me da derecho a participar en la carrera sin necesidad de andar pegando propagandas gratis." Más tarde se supo que el club le había devuelto los 20.000 pesos de inscripción, o por lo menos intentó hacerlo. Cosas muy oscuras que no hacen ningún bien al automovilismo.

En la tercera etapa Horacio Luchetti sufrió las consecuencias de una incursión fuera del camino. Rompió dos llantas y sus respectivas gomas, la amortiguación delantera y la trasera. De todos modos le alcanzó como para llegar a Carlos Paz y bajar la Pampa de Achala con mucho cuidado. Perdió su tercer puesto en la general.

A Rosmaldo Visintini —que hasta la etapa anterior venía con el 128 enterito— le salió un amorti-

guador delantero con torreta y todo por el capó. Se retrasó y perdió valiosos minutos. En la ruta lo seguía de cerca su hermano Hugo con el ya legendario AU a manera de auxilio, pero de paso arrimando bien en la etapa.

Gran asado en El Cóndor. Galluzzi, Canedo y Mayorga (repuestos del accidente y muy divertidos), el Nene García Veiga, Carlitos Guimarey y otros. Fue muy saludado y festejado el paso de "El Cóndor" (Migliore) por el lugar homónimo.

Pepe Migliore perdió en Copina la clasificación general de la etapa que finalmente fue ganada por el "Lalo" Giordano. Poco después de El Cóndor rompió una goma y viajó en llanta hasta Copina para no entorpecer el camino de quienes lo seguían. Allí Giordano, que bajó la Pampa con mucho ímpetu y con luz de sobra sobre el segundo, descontó lo necesario para llevarse las palmas del más rápido en el tramo de Mina Clavero a Carlos Paz. Giordano —al que descubrimos en la Vuelta de la Manzana— cada día anda más fuerte.

Mufa. Fue la que una señorita del club de Capilla del Monte le irradió a Paco Mayorga al largar la segunda etapa. Haciéndole los típicos "cuernitos" con índice y meñique le dijo: "Para vos no, Paco, para el auto". A todo esto Mayorga estaba con la primera puesta y esperando los últimos segundos para largar. "Si la encuentro de vuelta le huyo."

Insólito verlo a Rodríguez Canedo viajando en Renault R-12. "Pedí un auto en Fiat y como no tefan llamé a IKA-Renault y Teleki me dio un R-12. Un lindo autito, che... muy noble y bastante duro."

Carlitos "Picho" Pascualini bajó muy rápido del Cóndor a Copina. Ya había solucionado el problema del ventilador eléctrico que no le funcionaba y el agua le hervía. Galluzzi encontró la falla y Picho llegó a Carlos Paz.

Paco Mayorga, después de su abandono y mientras almorzábamos el jueves a mediodía: "Te aseguro que si Peugeot no me da un casco nuevo no puedo seguir corriendo. Esta carrera me costó más de medio millón de pesos...".

"El Orejano" es Oscar Talía. Es de Junín y radicado en Buenos Aires. Los encargados de la preparación entre otros son Lupini y Ricardo Delgado, del taller de An-



Los Citroën 3 CV salieron a la montaña y anduvieron bien dentro de las posibilidades de su concepción de auto 200 % utilitario.

SEGUNDA ETAPA - Capilla del Monte - Mina Clavero

CLASIFICACION CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	José Migliore	Peugeot 504	3h31m
2º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	3h31m47s1/5
3º	10	Angel Di Nezio	Fiat 1600	3h31m35s1/5
4º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	3h37m35s1/5
5º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	3h38m45s1/5
6º	32	Oscar Fangio	Fiat 1600	3h41m22s1/5
7º	20	Lewis Alladio	Fiat 1600	3h43m42s1/5
8º	15	Carlos Zanettini	Fiat 1600	3h46m33s2/5
9º	28	Leonardo Pérez	Fiat 1600	3h47m42s3/5
10º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	3h57m20s2/5
11º	17	Roberto Lustig	Peugeot 504	3h58m22s
12º	6	Arturo Sales	Peugeot 404	4h07m18s3/5
13º	21	"Armando Lio"	Peugeot 404	4h20m22s3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,222 k/h.

ABANDONARON: 3, Mayorga; 7, Rodríguez Canedo; 4, Grossi; 11, Junco; 14, Joly y 5, Rodríguez.

CLASIFICACION GENERAL CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	16	Angel Di Nezio	Fiat 1600	6h22m55s
2º	1	José Migliore	Peugeot 504	6h37m28s2/5
3º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	6h46m54s1/5
4º	20	Lewis Alladio	Fiat 1600	6h55m59s1/5
5º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	6h57m31s2/5
6º	28	Leonardo Pérez	Fiat 1600	6h59m18s4/5
7º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	7h06m45s2/5
8º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	7h10m10s4/5
9º	15	Carlos Zanettini	Fiat 1600	7h12m54s2/5
10º	17	Roberto Lustig	Peugeot 504	7h32m19s3/5

PROMEDIO GENERAL: 97,133 k/h.

CLASIFICACION CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	109	Carlos Pascualini	Fiat 128	3h37m20s4/5
2º	114	José Carlomagno	Fiat 128	3h39m50s
3º	118	Aldo Calderella	Fiat 128	3h42m 2/5
4º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	3h46m52s3/5
5º	117	Ricardo Sassi	Fiat 128	3h49m11s2/5
6º	111	Hugo Visintini	Auto Union	3h50m06s1/5
7º	120	Carlos Piazza	Auto Union	3h53m39s4/5
8º	110	Eduardo Giordano	Fiat 128	3h58m16s1/5
9º	116	Hugo Brizzio	Renault	4h10m28s4/5
10º	101	"Maggi - Colombo"	Renault	4h27m20s1/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,208 k/h.

CLASIFICACION GENERAL CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	114	José Carlomagno	Fiat 128	6h44m42s2/5
2º	118	Aldo Calderella	Fiat 128	6h46m35s4/5
3º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	6h58m06s3/5
4º	110	Eduardo Giordano	Fiat 128	6h59m25s3/5
5º	117	Ricardo Sassi	Fiat 128	7h02m32s4/5
6º	111	Hugo Visintini	Auto Union	7h04m55s1/5
7º	120	Carlos Piazza	Auto Union	7h09m12s2/5
8º	116	Hugo Brizzio	Renault	7h38m28s4/5
9º	101	"Maggi - Colombo"	Renault	7h59m32s2/5
10º	109	Carlos Pascualini	Fiat 128	8h11m01s4/5

PROMEDIO GENERAL: 91,003 k/h.

CLASIFICACION CLASE A

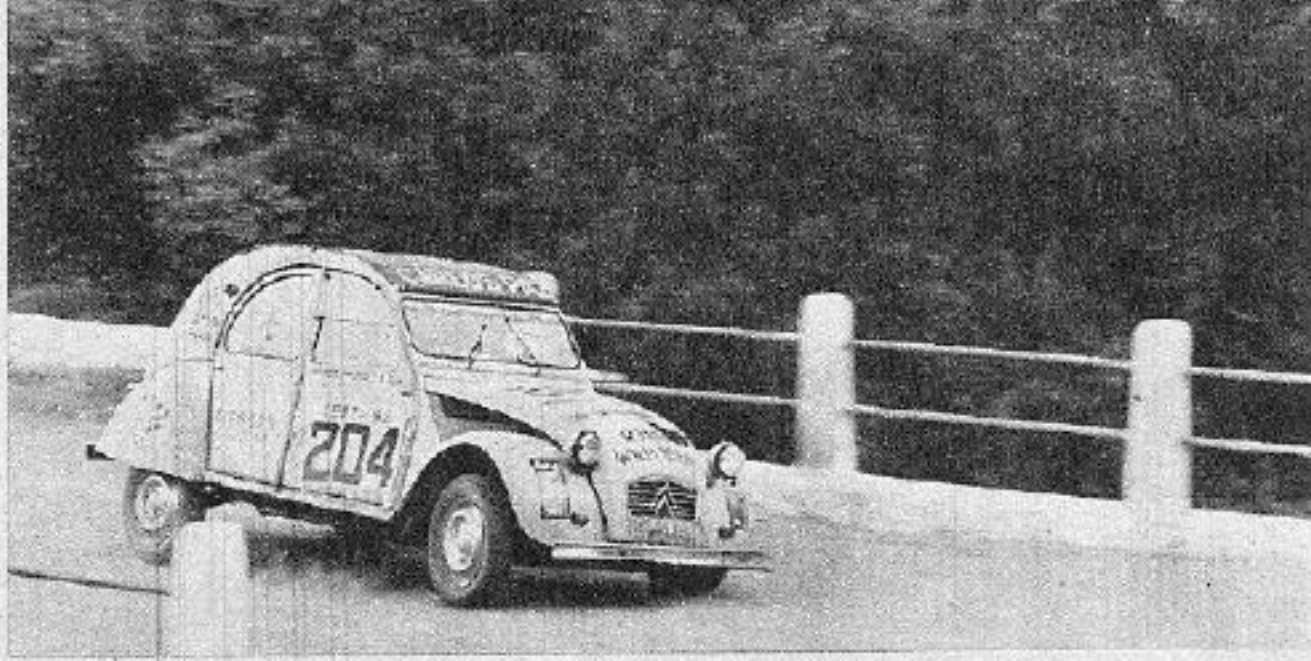
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	216	Tito Materasse	Fiat 600	4h06m23s
2º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	4h11m49s
3º	215	Manuel Urovich	Fiat 600	4h22m23s
4º	204	Fernando Bagnis	Citroën	4h23m40s
5º	214	Jorge Ferraris	Fiat 600	4h24m44s2/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,398 k/h.

CLASIFICACION GENERAL CLASE A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	216	Tito Materasse	Fiat 600	7h32m38s4/5
2º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	7h40m20s4/5
3º	215	Manuel Urovich	Fiat 600	7h53m53s
4º	208	Angel Cebrián	Citroën	8h06m31s
5º	202	Marlo Banner	Citroën	8h08m32s4/5
6º	205	Aldo Sunberg	Citroën	8h09m42s1/5

PROMEDIO GENERAL: 82,170 k/h.



Carlos Pascualini se reencontró con los fierros de carrera y debutó con un 128 en Turismo Nacional. Ganó una etapa con

TERCERA ETAPA - Mina Clavero - Villa Carlos Paz (295,800 Km.)

CLASIFICACION CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	José Migliore	Peugeot 504	3h20m27s1/5
2º	16	Angel Di Nezio	Fiat 1600	3h21m44s
3º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	3h22m47s1/5
4º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	3h23m36s2/5
5º	32	Oscar Fangio	Fiat 1600	3h23m44s1/5
6º	20	Lewis Alladio	Fiat 1600	3h26m34s2/5
7º	6	Arturo Sales	Peugeot 404	3h27m52s4/5
8º	15	Carlos Zanettini	Fiat 1600	3h28m 3/5
9º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	3h34m04s4/5
10º	17	Roberto Lustig	Peugeot 504	3h38m30s
11º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	3h40m17s3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,599 k/h.

ABANDONARON: 28, Pérez, Leonardo y 21, "Armando Llo".

CLASIFICACION GENERAL CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	16	Angel Di Nezio	Fiat 1600	8h44m39s
2º	1	José Migliore	Peugeot 504	9h57m56s3/5
3º	20	Lewis Alladio	Fiat 1600	10h19m33s3/5
4º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	10h27m11s4/5
5º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	10h28m32s3/5
6º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	10h34m07s4/5
7º	15	Carlos Zanettini	Fiat 1600	10h40m56s
8º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	10h46m16s3/5
9º	6	Arturo Sales	Peugeot 404	11h01m52s1/5
10º	32	Oscar Fangio	Fiat 1600	11h05m24s3/5
11º	17	Roberto Lustig	Peugeot 504	11h10m49s3/5

PROMEDIO GENERAL: 93,974 k/h.

CLASIFICACION CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	110	Eduardo Giordano	Fiat 128	3h19m10s2/5
2º	114	José Carlomagno	Fiat 128	3h21m49s1/5
3º	109	Carlos Pascualini	Fiat 128	3h27m11s
4º	111	Hugo Visintini	Auto Union	3h31m31s2/5
5º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	3h36m57s3/5
6º	120	Carlos Piazza	Auto Union	3h41m52s
7º	107	Carlos Colavino	Renault	3h51m 3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 89,109 k/h.

ABANDONARON: 117, Ricardo Sassi y 118, Aldo Caldarella.
FUERA DE TERMINO: 101, "Maggi-Colombo" y 116, Hugo Brizio.
NO LARGO: 105, Danilo Bonamici.

CLASIFICACION GENERAL CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	114	José Carlomagno	Fiat 128	10h06m31s3/5
2º	110	Eduardo Giordano	Fiat 128	10h18m36s2/5
3º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	10h30m04s1/5
4º	111	Hugo Visintini	Auto Union	10h38m26s3/5
5º	120	Carlos Piazza	Auto Union	10h51m04s2/5
6º	109	Carlos Pascualini	Fiat 128	11h39m12s4/5
7º	107	Carlos Colavino	Renault	12h18m08s3/5

PROMEDIO GENERAL: 90,584 k/h.

CLASIFICACION CLASE A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	216	Tito Matarrese	Fiat 600	3h46m25s3/5
2º	202	Mario Banner	Citroën	3h57m18s3/5
3º	204	Fernando Bagnis	Citroën	4h01m23s4/5
4º	205	Aldo Sunberg	Citroën	4h12m17s4/5
5º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	4h27m24s2/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 78,382 k/h.

ABANDONARON: 208, Angel Cebrán; 214, Jorge Ferraris y 215, Manuel Urovich.

CLASIFICACION GENERAL CLASE A

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	216	Tito Matarrese	Fiat 600	11h19m04s2/5
2º	202	Mario Banner	Citroën	12h05m51s2/5
3º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	12h07m45s2/5
4º	204	Fernando Bagnis	Citroën	12h20m25s
5º	205	Aldo Sunberg	Citroën	12h22m

PROMEDIO GENERAL: 80,807 k/h.

glo-Franc. Excelente mecánica y un manejo que asombró a muchos, incluso a nosotros. Anda fuerte y bien (y además inmodestamente debemos recordar que Delgado es colaborador de CORSA).

pero sin romper y cuidando el auto, además nos encontramos con dos camiones de frente y un ómnibus... ¿qué te parece?". Llegó Di Nezio y se fusionaron en sincero abrazo.

Dos abandonos lamentables en la última etapa. Ramón Alladio, porque con tranco regular había escalado hasta el tercer puesto, y el Lalo Giordano porque estaba segundo en la general y fundió todo el motor de su 128.

Pepe Migliore llegó sonriente y cantó un tango de la guardia vieja apenas bajó del auto. "Llegué cinco minutos adelantados. Si sigo así me van a echar de Costera Criolla por irresponsable. Por suerte en esta etapa todo anduvo bien, lástima aquel problemita en la primera que me hizo perder más de diez minutos. Hoy vine al límite

"Cano-Acosta" corrieron un Peugeot 504 nuevito que les entregó Marimón en Carlos Paz. Lo usarán hasta fin de año y pese a haber tenido problemas en todos los tramos entraron al parque cerrado de Cosquín después de haber perdido unos tres minutos en encontrar la falla del motor debido al cable de la bobina.

Ma'arezze, ganador de las tres primeras etapas y puntero absoluto de la general de la "A", se quedó en la última, pasando Cura Brochero, porque se le enroscó una bancada. Algunos aseguraban en parque cerrado que el 600 no era del todo G-1.

CUARTA ETAPA - Carlos Paz - Cosquín (288,300 Km)

CLASIFICACION CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	16	Angel Di Nezio	Fiat 1600	3h09m21s2/5
2º	1	José Migliore	Peugeot 504	3h10m55s3/5
3º	32	Oscar Fangio	Fiat 1600	3h11m19s2/5
4º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	3h17m08s4/5
5º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	3h20m37s3/5
6º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	3h24m59s2/5
7º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	3h25m20s
8º	6	Arturo Sales	Peugeot 504	3h26m56s2/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 97,387 k/h.

CLASIFICACION GENERAL FINAL CLASE C

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	16	Angel Di Nezio	Fiat 1600	12h53m01s
2º	1	José Migliore	Peugeot 504	13h07m51s1/5
3º	19	"El Orejano"	Peugeot 504	13h46m41s1/5
4º	22	Horacio Luchetti	Peugeot 504	13h52m31s
5º	27	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	13h58m06s4/5
6º	31	"Cano - Acosta"	Peugeot 504	14h06m52s4/5
7º	32	Oscar Fangio	Fiat 1600	14h16m43s2/5
8º	6	Arturo Sales	Peugeot 504	14h20m19s1/5

PROMEDIO GENERAL: 89,124 k/h.

CLASIFICACION CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	114	José Carlomagno	Fiat 128	3h17m58s2/5
2º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	3h19m18s3/5
3º	120	Carlos Piazza	Auto Union	3h35m24s

PROMEDIO DEL GANADOR: 87,387 k/h.

CLASIFICACION GENERAL FINAL CLASE A/B

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	114	José Carlomagno	Fiat 128	13h29m30s
2º	102	Rosmaldo Visintini	Fiat 128	13h49m18s3/5
3º	120	Carlos Piazza	Auto Union	14h24m21s

CLASIFICACION CLASE A PROMOCIONAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	3h53m 08s4/5
2º	202	Mario Banner	Citroën 3CV	4h10m04s1/5
3º	204	Fernando Bagnis	Citroën 3CV	4h10m10s1/5

CLASIFICACION GENERAL FINAL CLASE A PROMOCIONAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	203	Jorge Recalde	Fiat 600	16h05m44s1/5
2º	202	Mario Banner	Citroën 3CV	16h08m59s2/5
3º	204	Fernando Bagnis	Citroën 3CV	16h21m19s4/5

LA ACTIVIDAD

Pcia. DE BUENOS AIRES

ESTANCIA CHICA

SEGUNDA VICTORIA CONSECUTIVA DE ATAURI

La segunda victoria consecutiva para Atauri significó la 4ª competencia del Campeonato Platense de Cafeteras que organiza —con la fiscalización del Club Platense de Automovilismo— el Club Gimnasia y Esgrima de La Plata en su circuito "Estancia Chica".

Hubo un total de 30 inscriptos que se distribuyeron en dos series de acuerdo a los tiempos logrados en la clasificación. El mejor tiempo fue para A. Martín con 53s3/5 para el giro. "Pepín" Eder no pudo clasificarse porque su máquina fue descalificada por la Comisión Técnica de la entidad organizadora.

LUCHA EN LAS SERIES

En la primer serie se hicieron presentes en la largada el total de los 15 pilotos convocados. Al cumplirse el primer giro marchaba en punta A. Martín seguido a unos veinte metros por Delnero, Garófalo y Marassi que viajaban, formando un trencito, en ese orden. Atauri había hecho una mala partida y en su afán por recuperar terreno realizó un trompo, en la curva de retorno que encara al mixto, que lo desplazó a la decimosegunda colocación.

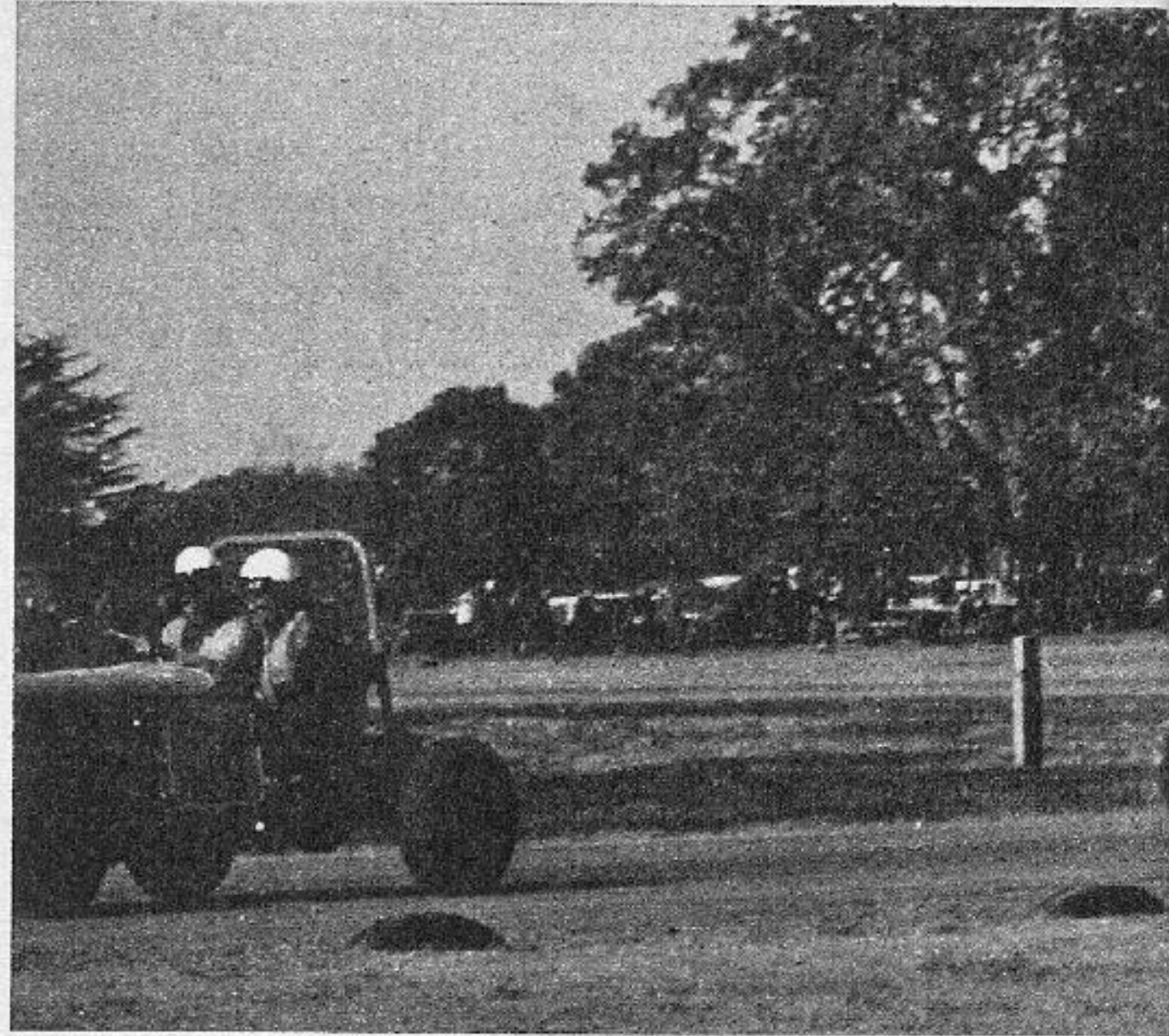
En el giro nº 4º el orden de marcha de los tres primeros se mantenía sin variantes. Decidándose Martín a conservar la ventaja de unos 150 metros que había logrado sobre el 2º. En tanto Atauri, que estaba recuperando terreno, a fuerza de garra y coraje se ubicaba en la 5ª posición. En la vuelta siguiente, continuando su espectacular escalada, des-

plazaba a Garófalo del tercer puesto e iniciaba el ataque a la posición de Delnero. En la vuelta séptima logró quebrar la resistencia de éste y fue de lleno en busca del puntero Martín.

En la decimosegunda vuelta las posiciones eran: primero Martín, seguido a unos ochenta metros por Atauri. Algo distanciado de éste viajaban Delnero y Otonello que había sacado partido de un trompo que hizo Garófalo para superarlo. En la vuelta siguiente Martín es taponado por unos rezagados, circunstancia que aprovechó Atauri para descontar terreno ubicándose a unos treinta metros del puntero. Delnero comenzó a retrasarse y así Otonello logró la tercera colocación.

En la última vuelta se dan una serie de circunstancias que generan un final de "locura". Un piloto rezagado sufre un "fuori di pista" en la curva de salida del mixto. En el desparramo quedó una de las cubiertas demarcatorias en medio de la pista. Esto produjo un amontonamiento de 3 ó 4 máquinas, siendo una de éstas la de Martín. Atauri sacó provecho de esa circunstancia acortando los metros que lo separaban del puntero. Más adelante, en la última curva, Martín se encontró con un piloto retrasado que le obstaculizó el paso. Atauri logró aparearse al puntero y en medio de la curva se tiró con todo, con lo que obtuvo la ventaja mínima necesaria para adjudicarse la serie.

Para disputar la segunda serie se hicieron presente trece de los quince pilotos habilitados. Picó en punta el platense Duva. Atrás



se escalonaron Muñiz, Zinetti y "Yo que sí". En la quinta vuelta Duva mantenía el primer puesto seguido, a unos 30 metros, por Muñiz y Zinetti. En el giro noveno Muñiz se desprendió de Zinetti y comenzó el asedio a Duva. Este ofreció resistencia hasta que en la vuelta undécima Muñiz debe resignar sus deseos de puntear y comienza a perder terreno como consecuencia de la disminución de la presión de aceite. Zinetti aprovechó esto para superar en el giro doce a Muñiz y se fue decididamente sobre la posición de Duva quien logró resistir el ataque y se impuso por escaso margen en la segunda "batería".

El repechaje a ocho vueltas permitió a R. Speranza y J. Vázquez —19 y 29 respectivamente— inte-

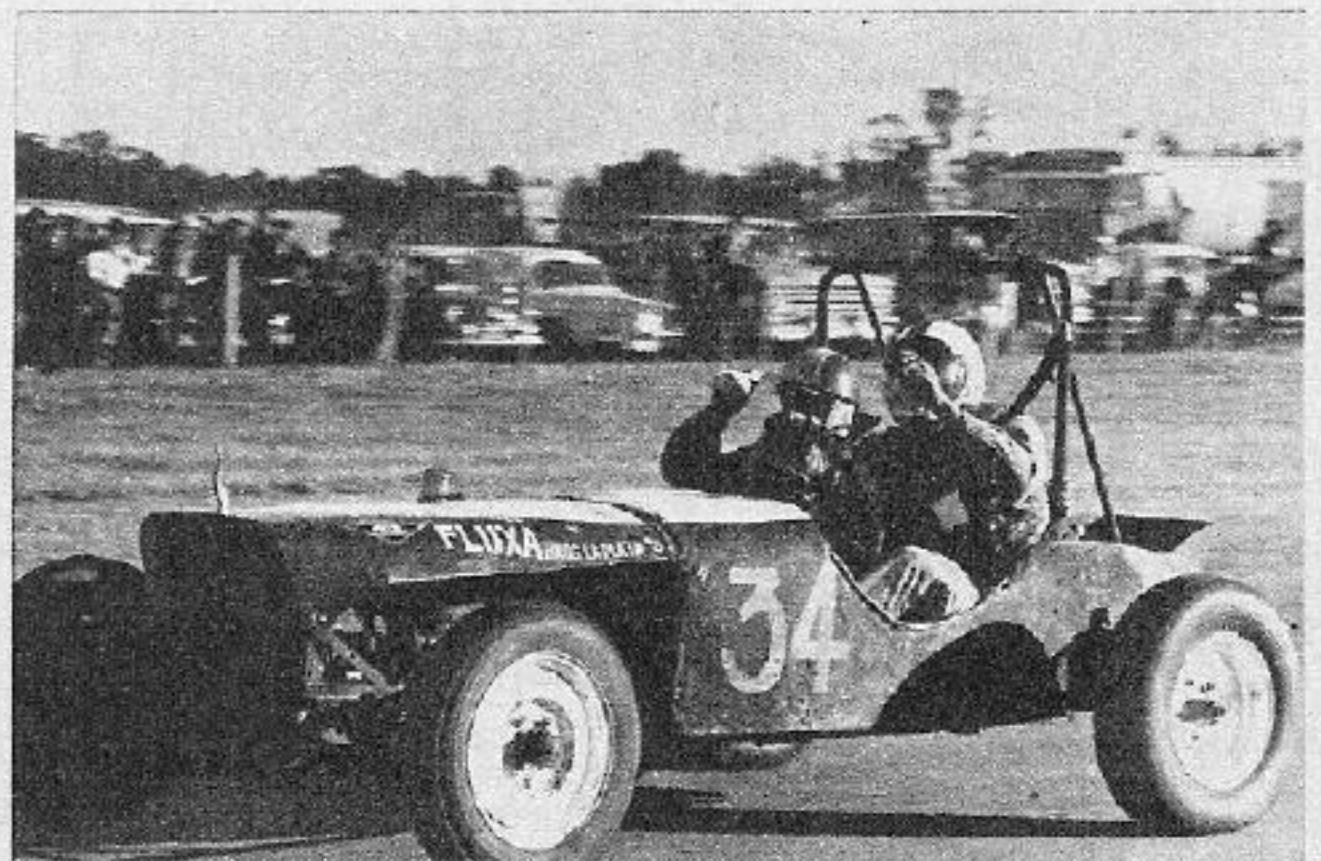
grarse al lote de pilotos clasificados para largar la final.

ATAURI PARA LA FINAL

Eran las 15,45 hs. cuando el Comisario Deportivo, Osvaldo Rolf "Flaco" Juchet —recordado ex TM AJ— dio el banderazo de largada. Las dieciocho máquinas se pusieron en movimiento tomando la delantera. Atauri, seguido de cerca por Martín, Otonello, Garófalo, Delnero y los demás pilotos. Por la quinta vuelta desaparece de los primeros puestos —trompo mediante— Otonello y se hace evidente el avance, con un andar sostenido, de Duva y Muñiz. Atauri y Martín continuaban el duelo iniciado en la primer batería. En

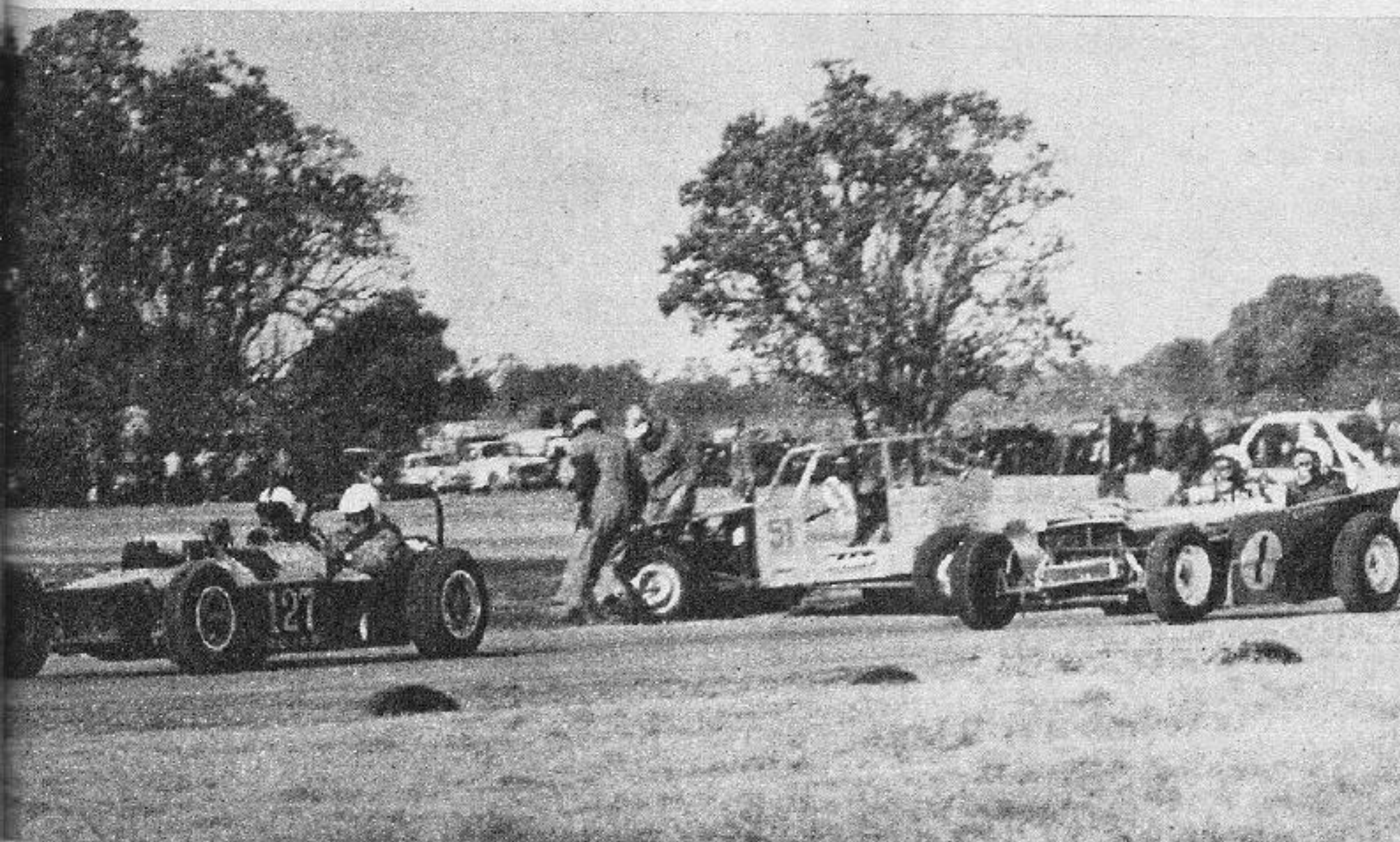


Duva se olvidó la bocina en casa y tuvo que gritar y gesticular para pedir paso.



"Coquito" Zinetti saludando a su hinchada al término de la final.

ZONAL



Atauri pensativo encara la recta principal.

La vuelta siguiente Martin, con una máquina que posee una aceleración demoledora, pasó a Atauri en la recta que conduce al mixto. Al cumplirse el primer tercio de la final estos dos pilotos seguían disputándose la punta. Tan fuerte era el ritmo que mantenían que se habían despegado unos seiscientos metros de Duva —ubicado tercero— y de Muñiz. En la vuelta siguiente, al encarar la recta de boxes, Martin quemó el embrague. Perdía la final uno de sus principales animadores. A partir de aquí Atauri trató de mantener la ventaja lograda sobre Duva. La atención del público se dirigió a la lucha por el segundo puesto entre Duva y Muñiz. Este último se acercó, hasta casi pasarlo, a Duva. Pero en la vuelta

quince quemó la junta de la tapa de cilindros y debió disminuir el ritmo de marcha.

Al cumplirse el giro veinte los primeros puestos eran para: Atauri, que acusaba algunos problemas de caja, a unos cien metros Duva seguido a una distancia semejante por Muñiz —agravándosele en cada vuelta el problema de junta—, luego marchaba Garófalo y cerca de éste, con un motor que no rendía como otras veces, Coco Zinetti. En la vuelta veinticinco se mantenían sin variante las tres posiciones de avanzada. Cuarto Zinetti. Garófalo desaparecía del marcador al abandonar por fallas mecánicas. En las vueltas siguientes Zinetti comienza a descontarle metros a Muñiz. En el giro veintinueve logró alcanzarlo y se

ubicó en el tercer puesto. Sin otras alternativas de interés se llegó a la bandera a cuadros con Atauri adelante seguido por Duva, Zinetti y Muñiz en ese orden.

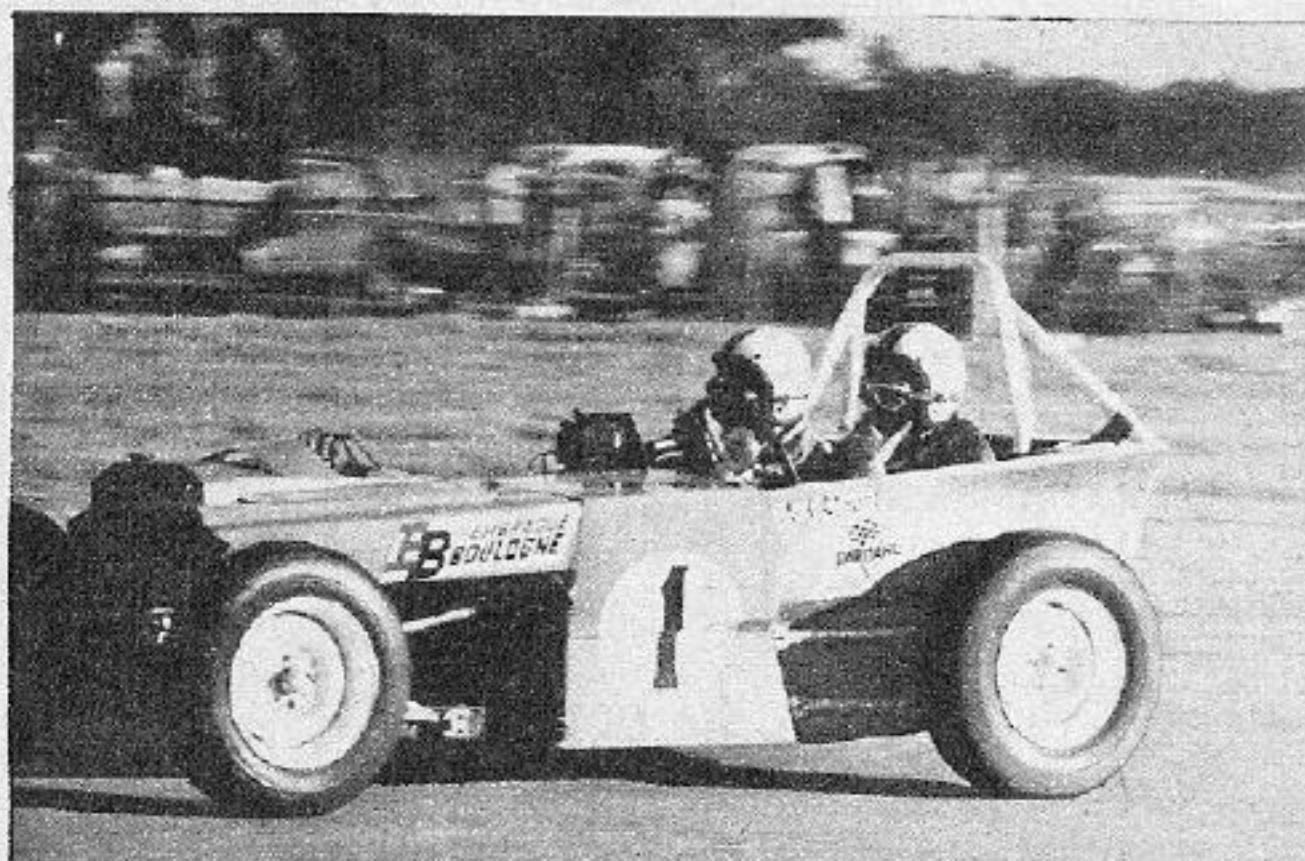
LA DESCALIFICACION

Hemos dejado para el final el referirnos en detalle a las circunstancias que rodearon la descalificación de Eder. Unos días antes de la carrera la entidad organizadora recibió una solicitud, firmada por veintiséis pilotos, donde se requería la verificación técnica de las condiciones reglamentarias del coche de Eder. En vista de ello los organizadores enviaron dos notas al piloto cuestionado notificándolo de que se

procedería a realizar la revisión de la máquina y además le manifestaban que si se comprobaba que la numeración del motor estaba adulterada sería automáticamente descalificado.

Para asesorarse sobre los distintos modelos de motores fabricados por la Dodge el Comisario Deportivo se hizo de un catálogo de la marca donde se establece que la fábrica Dodge en el año 1933 —año de fabricación del motor cuestionado— lanzó al mercado un único tipo de motor. Teniendo este elemento de juicio la Comisión Técnica se hizo presente el día de la prueba con una junta de tapa de cilindros de Dodge '33. Al efectuar la verificación la Comisión comprobó que las medidas del block no coincidían con las de la junta y que la numeración de identificación del motor estaba, aparentemente, adulterada. Sobre la base de estas dos comprobaciones se decide la descalificación.

Biondi —preparador de Eder— se mantuvo en que los números de identificación eran los originales y solicitó que les permitieran correr, comprometiéndose a desarmar —tornillo por tornillo— el motor después de la carrera, poniéndolo a disposición de la Comisión Técnica. Por otra parte atribuyó las diferencias de medidas del block a que en 1933 la Dodge construyó dos tipos de motores. La cosa no prosperó y Eder se quedó sin correr. Ambas partes quedaron en aportar más elementos de juicio. Los Loberenses —por un lado— piensan hacer llegar declaración jurada del automotor original, recibos de patentes, etc. y la entidad organizadora —por otra parte— piensa dirigirse a la Dodge para recabar datos sobre tipos, numeración y características de los motores construidos por esa casa en la década del '30. Esperemos que se aclare esta situación y que todo no vaya más allá de un malentendido, para bien de una categoría que quiere prosperar.



Atauri dándole alcance al puntero Martín en la primera serie.

CLASIFICACION DE LA FINAL

1º	M. A. Atauri	Ford A 31 ...	27m17s	30 v.
2º	C. Duva	Ford A 30 ...	27m22s	30 v.
3º	J. Zinetti	Ford T 27 ...	27m45s 1/5	30 v.
4º	R. Muñiz	Ford A 30 ...	27m50s 2/5	30 v.
5º	J. Parrondo	Chevrolet 28 .	27m21s 1/5	29 v.
6º	O. Marassi	Chevrolet 28 .	27m27s 3/5	29 v.
7º	M. López	Ford A 31 ...	27m40s	29 v.
8º	"Yo Que Sí"	De Soto 29 ..	27m44s	29 v.

Promedio del ganador: 89,010 km/h.

Record de vuelta: Atauri en la 9ª, con 53s, a 91,698 km/h.

POSICION DEL CAMPEONATO DISPUTADAS CUATRO FECHAS

M. A. Atauri	18	puntos	J. Parrondo	3,75	"
S. E. Eder	18	"	R. Muñiz	3	"
C. Duva	15	"	G. Raggio	3	"
J. Zinetti	15	"			

CORDOBA

JUSTINIANO POSSE

VOLVIO A GANAR EL 128

La octava fecha del campeonato zonal standard se realizó en la localidad de Justiniano Posse, allá donde en 1968 ganaran Reutemann y Parissi. Esta vez el circuito utilizado no fue el tradicional de 7.000 metros sino que se achicó a 3.740 metros, aunque siempre conservando sus características de veloz y algo aburrido.

Tres fueron las categorías que participaron: promocional Citroën y standard hasta 1.150 y hasta 2 litros de cilindrada, divididas todas en dos series con clasificación por suma de tiempos.

CITROEN

Con bastante atraso en el programa se largó la primera serie para los Citroën a través de seis giros. Carlos Mastromarino fue quien tomó la punta, pero inmediatamente resultó desplazado por Fernando Bagnis, mientras que más atrás se ubicaban Juan Mastromarino, Eduardo Cravero, Pablo Rujinsky, Jorge Abulafia y el local Edgard Seim. Vuelta a vuelta los dos punteros se alternaban en la vanguardia, terciando Juan Mastromarino. Finalmente se impuso Fernando Bagnis con una diferencia de apenas 3/5 sobre su escolta, Carlos Mastromarino.

La segunda batería fue acortada a cuatro vueltas, cosa que sucedió en todas las categorías. El espectáculo se repitió con los mismos protagonistas, dando una atracción inesperada a la prueba. Esta vez la diferencia de Bagnis sobre Carlos Mastromarino fue de 1/5.

EL 128 SIGUE GANANDO: AHORA FUE SASSI

En la segunda presentación que hace el modelo 128 de Fiat en el campeonato zonal se reitera la supremacía de esta máquina con respecto a las demás de la categoría.

Luis Macri, ganador en Deán Funes, fue quien tomó la delantera seguido de Jorge Luis Rizzutto, Oscar Del Toro, Adolfo Montiel, Ricardo Sassi y Mario Stillo. Ya en la segunda pasada, Sassi con el otro 128 se ubicaba segundo, aunque bastante separado del puntero Macri. Por su parte Eduardo Merillas desde el fondo se colocaba en la cuarta ubicación, mientras abandonaba Stillo. Rizzutto quedó relegado a las últimas posiciones al pasarse en una curva, pero luego fue ascendiendo hasta el segundo puesto final al superar en la última vuelta a Oscar Del Toro. Cuando sólo faltaban dos giros, Macri debió desertar al tener un principio de incendio, quedando así cómodo puntero Ricardo Sassi.

La segunda tanda se corrió sobre seis vueltas y aquí ocurrió lo

espectacular. Jorge Rizzutto con Renault realizó una magnífica labor al "trenzarse" audazmente con el 128 de Sassi. Así vuelta tras vuelta se alternaban en la primera colocación, siempre separados por escaso margen. Al cumplirse el último giro, Rizzutto siguió de largo en una curva a causa de un bloqueo de frenos, ganando nuevamente Sassi, quien en definitiva se adjudicó la suma de tiempos escoltado por Jorge Rizzutto en gran actuación.

Oscar Del Toro vio frustradas sus aspiraciones de pelear la punta cuando en la misma largada rompió las crucetas de su deka. Otro que anduvo parejo y muy bien fue Osvaldo Pradcaude, quien se clasificó tercero en la serie y en la general.

EN LA B TRIUNFO GARRO

La gente de Río Cuarto se presentó en esta oportunidad con dos cupés 1500 piloteados por Carlos Alberto Garro y José Edgardo Varisco, quien reaparecía así después de un largo tiempo de competir en mecánica argentina fórmula 1. En la primera serie, a pesar de que Roberto Cano puntuó durante el primer circuito, Garro se impuso cómodamente y sin apuros sobre sus perseguidores, mientras que su coterráneo Varisco quedaba relegado a la última colocación por problemas en su motor. Más atrás, Badra, Sancho, Penta, Boretto y Laferrere cerraban el escaso grupo de participantes. Boretto abandonó en la segunda vuelta, y Cano en la décima, tras mantener ardorosos duelos con Sancho, quien terminó tercero. La segunda colocación fue ocupada por el dolorense Badra-Gramática.

En la segunda batería, corrida sobre 6 giros, se impuso ampliamente José Varisco, ya superados los problemas en su cupé. Por su parte, Garro lo escoltó asegurándose el triunfo en la general. Badra se ubicó tercero, mientras que los restantes puestos fueron ocupados por Sancho y Laferrere.

PARODIAS JUSTINIANAS

Por primera vez en lo que va del campeonato zonal no hubo ningún descalificado, aunque los cu-chicheos abundaron en gran cantidad. Si todo sigue así pronto podremos presenciar verdaderas justas deportivas.

De los 54 pilotos inscriptos en las distintas categorías, sólo 37 se hicieron presentes en la línea de largada. El principal motivo radicó en que dos semanas antes, en la carrera realizada en Deán Funes, se resolvió inscribir a cuanto co-



Carlos Garro, ganador de la categoría "B".

redor estuviera allí, sin tener en cuenta varios factores, con los resultados a la vista.

El "corsaioli" Mario Stillo debió abandonar en la segunda vuelta. Motivos: 1) el motor estaba en ablande con apenas 400 km y no quiso romperlo, y 2) aún le dura-

ba le descompostura que se le presentó cuando los hermanos Battelli le mostraron una factura por 158.000 pascualitos por la preparación del Renault.

Merecido triunfo obtuvieron los pilotos de Río Cuarto, Garro y Varisco, con dos cupé Fiat 1500 pro-

REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Vo-lantes hizo disputar la segunda fecha puntuable para el campeonato promocional de regularidad, la misma estuvo reservada para las categorías tercera y novicios. Los resultados fueron los siguientes:

TERCERA CATEGORIA

1) Díaz - Blanda	15 puntos
2) Pedrazza - Fernández	25 "
3) Tobares - Tobares	54 "
4) Acconero - Carrazán	58 "
5) Ferrari - Ferrari	68 "

CATEGORIA NOVICIOS

1) Mera - Bozzano	20 puntos
2) Cohen - Riccotti	38 "
3) Poggi - Poggi	44 "
4) Sánchez - Keinger	48 "
5) Bronstein - Dujovne	48 "



Ricardo Sassi, ganador de la categoría "A".

lijamente presentadas y preparadas. Recordemos que en la carrera anterior Garro fue descalificado, aunque aún permanece en suspenso dicha medida, que habrá de resolverse en los próximos días.

Justiniano Posse no es el mismo pueblo de 1968. Las cosas es-

tán cambiando, ¿viste? Antes, el periodismo y corredores eran atendidos en una forma digna de elogiar. Ahora, con algunas actitudes un poco reservistas, el cuarto poder se vio relegado a un segundo plano. Es una lástima, ya que la gente joven de la Peña Automovilística de aquella localidad trabajó con suficiente solvencia y responsabilidad.

MOTOCICLISMO EN FREYRE

Numeroso público concurrió a presenciar las distintas pruebas de motociclismo disputadas en aquella localidad con la organización del Freyre Auto Club. Las pruebas estuvieron reservadas para máquinas de 100 cm³ semipreparadas con motores Sachs y fueron puntuables para el exitoso campeonato zonal promocional.

Se disputaron dos series sobre 15 giros, un repechaje a 10 y una final sobre 25 vueltas.

En la primera batería se impuso Jorge Busso escoltado por Eduardo Parks y Daniel Dante, mientras que más atrás se ubicó Carlos Rosso.

La segunda tanda fue ganada por Juan Lombartte seguido de Luis Sosa, Miguel Musso y Ho-

racio Maggi. En el repechaje se impuso Hermo Torres escoltado por Luis Caleano.

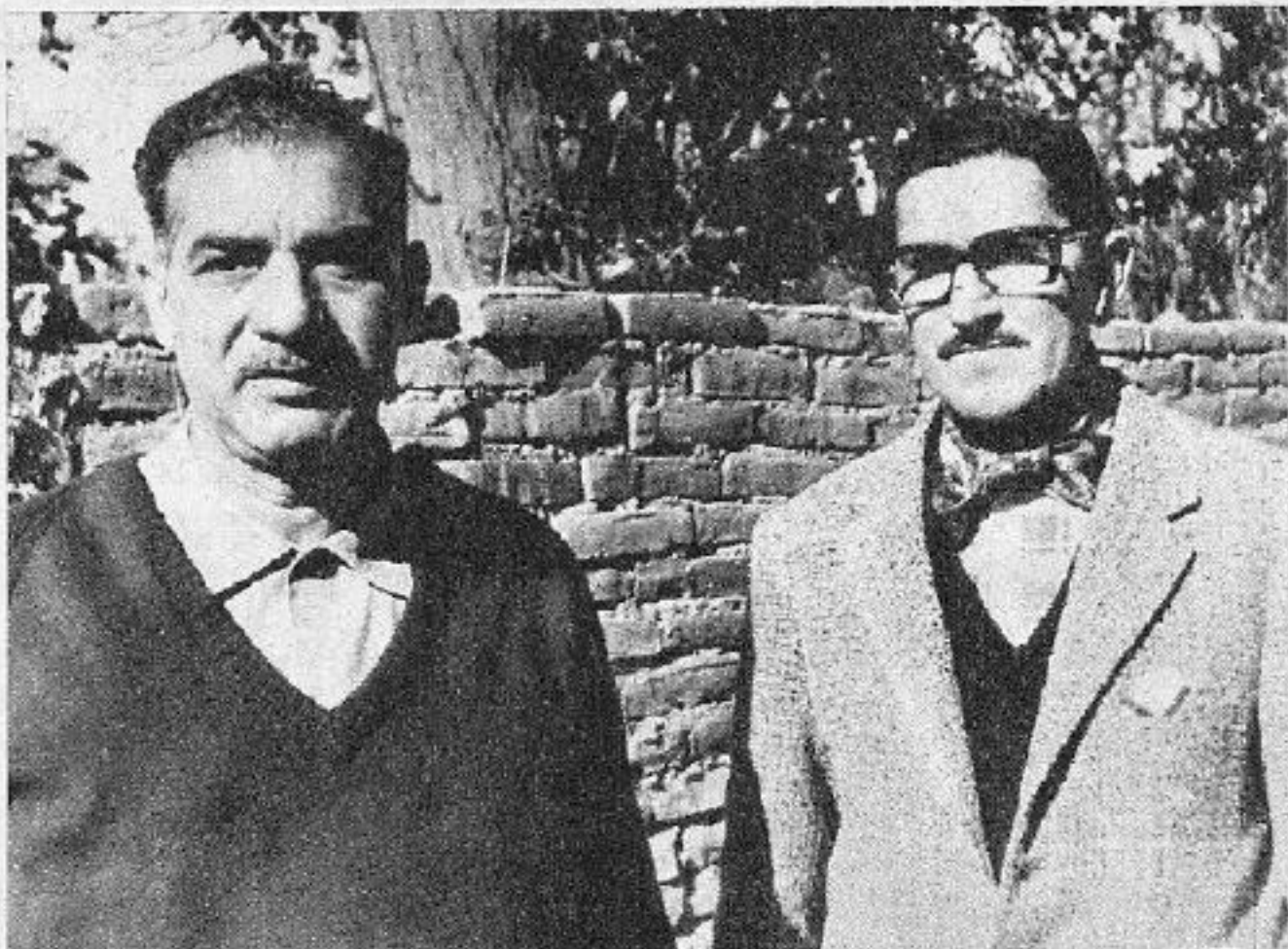
La gran final corrida sobre 25 giros demandó la atención del público ante la magnitud del espectáculo. Finalmente se impuso el representante de San Jorge, Juan Carlos Lombartte, seguido de Jorge Busso y Eduardo Parks. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Luis Sosa, Hermo Torres, Alberto Charnotta y Daniel Dante. El promedio de Lombartte ascendió a 9,620 km/h, empleando 11m51s.

Las posiciones del campeonato son encabezadas por Jorge Busso con 18,50 puntos, escoltado por Juan Carlos Lombartte con 18 unidades.

CATAMARCA

SE FORMO LA PEÑA MOTOR Y AMIGOS

Los planes a corto plazo son los de adquirir un DKW para participar en competencias de Turismo. Indudablemente esto dará un interesante empujón a la actividad de la provincia



De izquierda a derecha: Bernardo Bracamonte y Miguel Varela, presidente y vocal, respectivamente, de la peña "Motor y Amigos".

El seis de junio pasado los tueras catamarqueños dieron un paso decisivo en lo que respecta al automovilismo deportivo de aquella provincia. Ese día quedó constituida la comisión directiva de la peña automovilística "Motor y Amigos", la primera en su género.

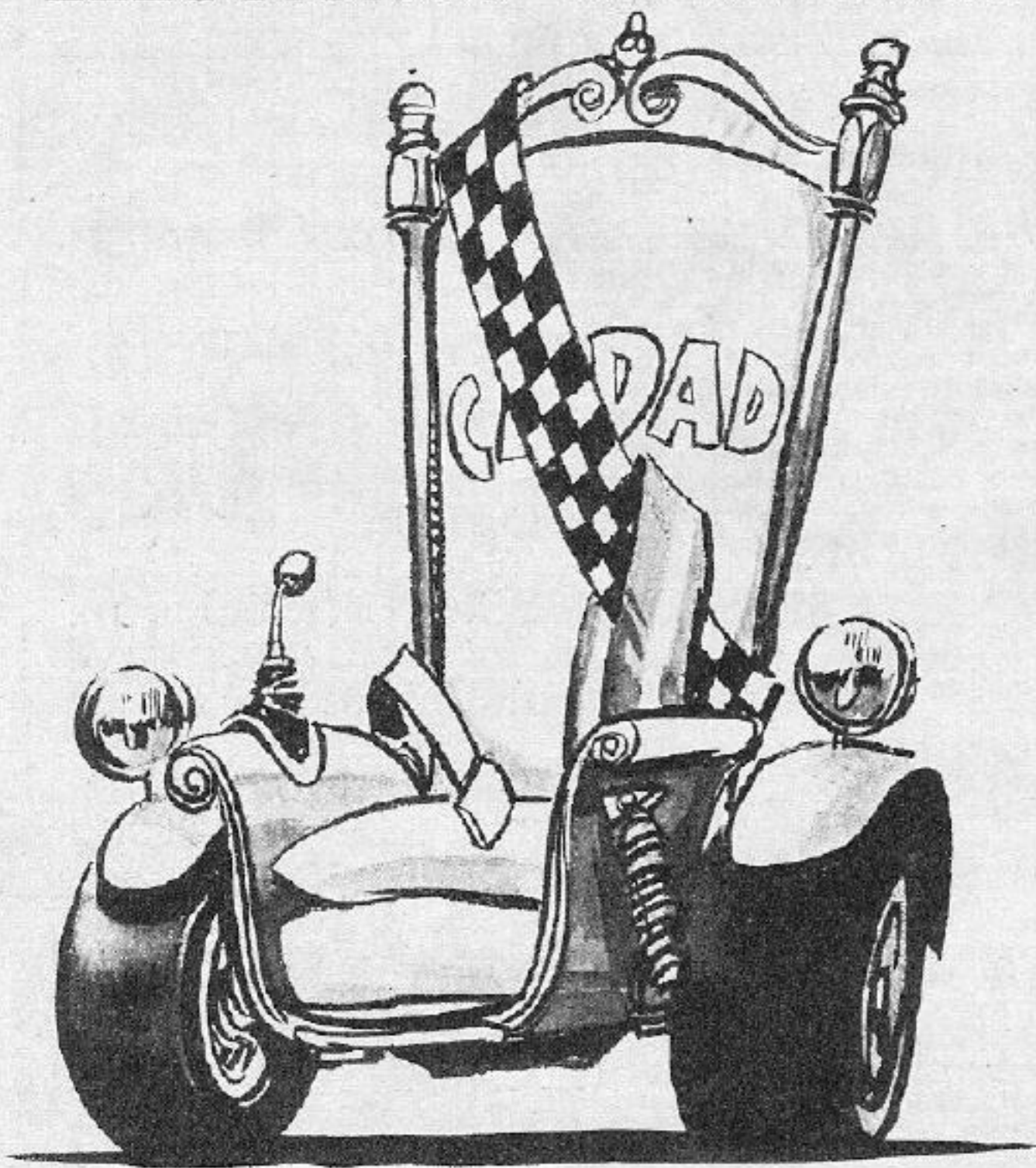
La misma, de acuerdo con las palabras de su presidente, señor Bernardo Alejandro Bracamonte, tiene por objeto promocionar el deporte automotor ayudando a los corredores catamarqueños cada vez que intervengan en competencias automovilísticas y que representen a dicha peña.

El entusiasmo de sus integrantes es desbordante. Llevarán a cabo rifas, bailes, etcétera, y todo lo necesario para reunir fondos para adquirir a corto plazo un Auto Union (DKW), el que será confiado a Ramón Zeballos, quien será el primer corredor que representará a la flamante organización. Por supuesto que reunir los fondos suficientes para poder adquirir dicho

coche no se logrará de un día para otro. Pero la firmeza y el optimismo que hemos podido observar en las autoridades de la peña nos hacen pensar que quizás no pase mucho tiempo para que lo que en un momento fue un sueño se convierta en realidad. Por el momento ya están considerando la posibilidad de auspiciar algunas competencias y en ese caso tienen desde ya todo el apoyo de la Asociación Automovilística Catamarca, de acuerdo con lo manifestado por su presidente, Sr. José Dolores Fiorallo.

Para terminar diremos que la comisión directiva de la peña "Motor y Amigos" está constituida de la siguiente manera: Presidente, Bernardo Bracamonte; Vice, Dr. José Soria; Tesorero, Angel Zárate; Protesorero, Tomás Martínez; Secretario, Héctor Alvarez; vocal primero, Aurelio Grion; segundo, Ramón Zeballos; tercero, Ruben Gómez; cuarto, Miguel Varela. Revisores de cuenta, Hugo Gerhart y César Pedraza.

ELECCIONES EN CADAD:



El viernes que viene habrá elecciones en CADAD. Se elegirá presidente, primero y segundo vocal. Hasta el momento al Ing. Eduardo Ricotti se le otorgan las mayores posibilidades para ocupar el sillón grande de la calle Medrano

por JULIO F. PEREZ BALBI

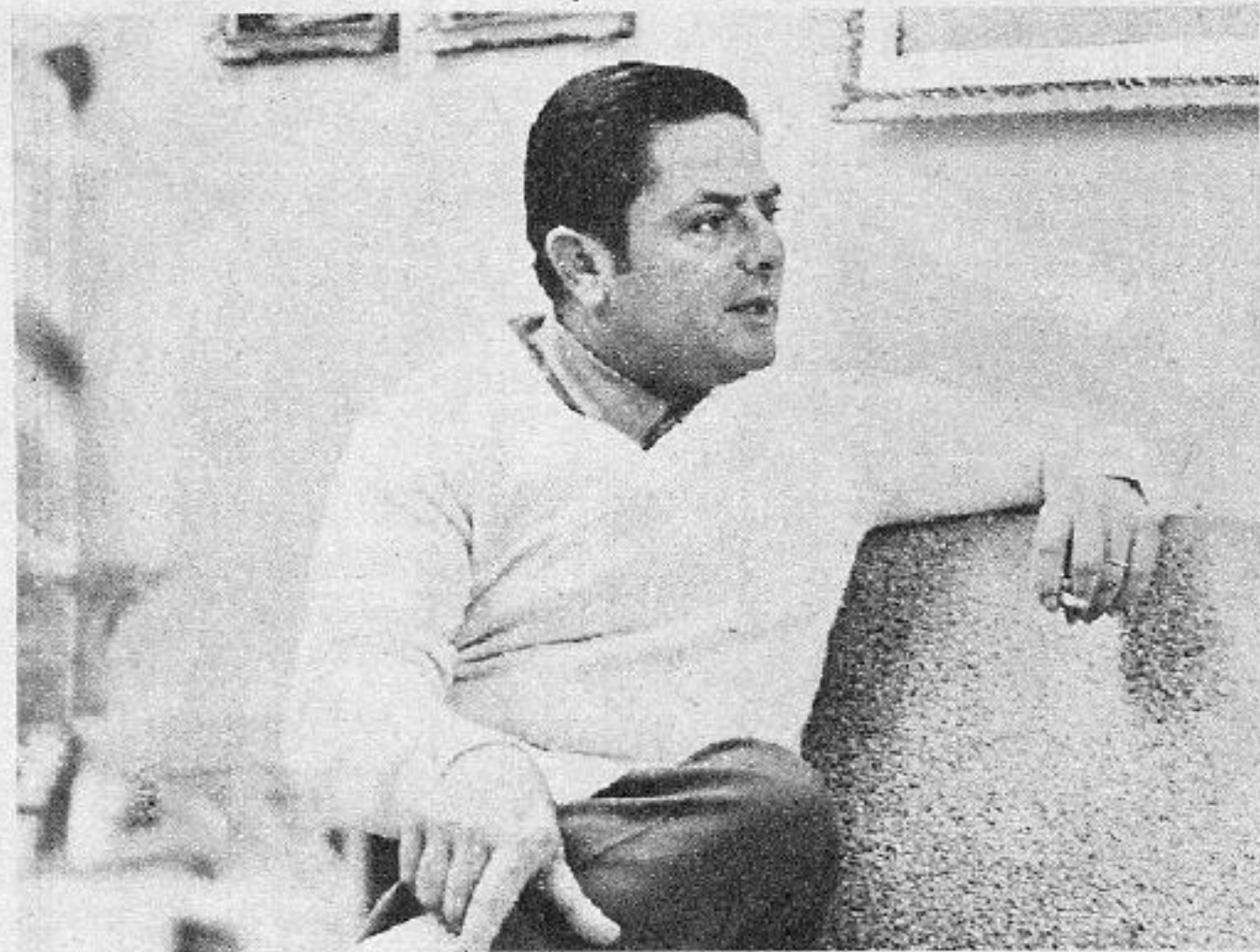
El viernes que viene habrá revuelo en CADAD. Muchos trajes grises, muchas caras desconocidas para el aficionado común, corrillos circulares por doquier en los que se habla de automovilismo pero a alto nivel, ¿eh?, que hay que salvarlo de una vez por todas, que YPF nos tiene que dar una mano, etcétera. Es que dentro de esos trajes color velorio estará la gran mayoría de los Grandes Hacedores de nuestro automovilismo. Los que tienen la manija y se reúnen para determinar a cuál de ellos le dan el manijón grande para que los dirija y tiren todos para el mismo lado. Bueno, ésa por lo menos es la muy loable intención.

El viernes 16 del corriente se reunirá el Comité Ejecutivo de CADAD, en una gran asamblea,

para elegir un nuevo presidente y flamantes primer y segundo vocal, tres puestos que quedan vacantes, pues sus actuales responsables terminan su mandato en estos días. Los estatutos así lo obligan, che.

El actual presidente, Alessio Chessel, no puede ser reelegido; por ende el futuro presidente saldrá de los delegados de cada una de las Federaciones que integran la Confederación (CADAD). Hay muchas variantes para elegir, pero los observadores (esos inexistentes personajes tan promocionados por los diarios y revistas políticas) otorgan muchas posibilidades para sentar en el sillón presidencial a Eduardo Ricotti, un ingeniero cuarentón, santafesino, que realizó obras de mucha envergadura en bien del automovilismo deportivo del

EL SILLÓN



El ingeniero Eduardo Ricotti, según los entendidos, es quien más posibilidades tiene de resultar electo presidente.

Chessel, actual presidente de CADAD, en estos días termina su mandato. ¿Quién será el reemplazante?

LO QUE HAY QUE RENOVAR

De la Asamblea del Comité Ejecutivo de CADAD del próximo viernes 16 surgirán tres nuevos nombres para ocupar tres cargos renovables en su mandato: son los de presidente y primer y segundo vocal, nada más; el resto continúa en su sillón tal cual lo venía haciendo hasta el momento.

¿Por qué no se renuevan totalmente las autoridades? Simple. Hace un año o más fue reelegido Chessel por un segundo período en la presidencia. Junto a él en otros cargos figuraban Labartefe, Poliche, Gimé-

país desde el Club Atlético Rafaela, entidad que bajo su batuta trajo a principios de este año a las primeras figuras del automovilismo americano a correr en el óvalo rafaellino. Entre otras federaciones Ricotti tiene el apoyo de la cordobesa (la cual cuenta entre sus integrantes al actual presidente, Alessio Chessel), de las más importantes que integran esta Confederación, más conocida por CADAD. El viernes a la noche se dilucidará el intríngulis: ¿será Ricotti el nuevo presidente? Pocos nombres figuran con tantas posibilidades como él, especialmente después de que el comodoro Ernesto Baca —otro de los presidenciables— aseguró a la prensa que con él no podrán contar. ¿Por qué no Baca? Para el que está en el tema la respuesta es obvia: 1º) Integra el

A.C.A., y esa entidad poco a poco quiere desligarse totalmente de responsabilidades grandes con el automovilismo deportivo. Sería ridículo, entonces, que uno de sus representantes llegara a la presidencia de CADAD, entidad que rige precisamente los destinos del automovilismo deportivo argentino. 2º) En estos momentos el comodoro Ernesto Baca integra, además, parte del cuerpo directivo de YPF y es uno de los responsables en la repartición de fondos con los cuales la petrolera oficial piensa apoyar al automovilismo argentino. No es ético tampoco que integre CADAD.

La semana que viene volveremos sobre el tema: sabremos de una vez por todas a quién le han otorgado el gran manijón.

ESPERA



nez Reig, Galindez, etcétera. Ahí fue cuando surgió el problema: cuando se renovasen totalmente las autoridades en una nueva reelección (hubiese sido la del próximo viernes) vendría un grupo de gente totalmente nueva y de golpe y porrazo tendría que dirigir los destinos del automovilismo deportivo sin experiencia previa. Para evitar eso se hizo un democrático sorteo, por el cual tres cargos tendrían vigencia por un año nada más y el resto completaría el período de dos años preestablecido. Los desafortunados —¿o no?— que continuaron por un año más solamente fueron, precisamente, los que hay que renovar en estos días:

Chessel en la presidencia, Giménez Reig como primer vocal y Galindez como segundo vocal. El resto, Labartéte como secretario y Poliche como Tesorero, continúan en su mandato; el lugar de ellos se renovará recién dentro de un año. Por lo tanto el renovamiento de las autoridades se realizará de aquí en más automáticamente y en forma parcial.

La elección del presidente tiene que ser por mayoría, o sea la mitad más uno. Los delegados de cada una de las federaciones componentes de CADAD son los encargados de elegir las personas que ocupen los cargos vacantes en el Comité Ejecutivo.

¿QUIEN ES EDUARDO RICOTTI?

Rafaelino militante, ingeniero, casado, presidente del Club Atlético Rafaela, fue, junto con Bernardo Kuschnir (otro rafaelino, también militante, capo de la sub comisión de Automovilismo del CAR), responsable de lo mucho de bueno que hizo Rafaela por el automovilismo deportivo del país. La entidad por ellos regentada es propietaria del óvalo rafaelino, acaso la pista privada más cara del país. El CAR también se dio durante este año el gran gusto de su vida: traer a Rafaela lo mejor del automovilismo americano para desglosar sus 300 Millas Indy.

El ingeniero Eduardo Ricotti es, a nuestro criterio, una persona capaz para desempeñar el cargo de presidente de CADAD. Hasta el momento es a quien más posibilidades se le asignan en la votación. Según palabras del propio Chessel (como representante de la Federación Cinco, Córdoba), "será apoyado por los votos de la Federación Cinco, lo creemos capaz para desempeñar el cargo. Lo que ya hizo Ricotti en Rafaela me exime de cualquier explicación...". Se rumorea que además de la Federación Chesselista hay varias más que apoyarían el viaje de Ricotti al sillón presidencial... de CADAD.



realista, pensando muy bien en nuestro país. Ni europeizante ni americanizante, teniendo en cuenta las fábricas de nuestro país, el tipo de automovilismo que le gusta a nuestra gente, en fin...

...me gustaría delimitar bien cuáles son las categorías promocionales y las que no. Querría que los pilotos vayan ascendiendo por una escala lógica, quemando etapas como es debido y con una meta final que podría ser Europa. No me parece lógico que de golpe y porrazo surja un piloto de la Limitada del 27 al primer plano de nuestro automovilismo, al que llegó porque tal o cual es amigo suyo y solamente él sabe que es bueno y que tiene mucha pasta...

...Si llego al cargo hablaré mucho en conjunto. Con ustedes los periodistas, con los clubes, con los preparadores, con los pilotos; quiero oír todas las campanas, entonces recién podría delimitar con precisión mi política. Por el momento tengo ideas, creo que son buenas, pero no sé todavía cuáles se pondrán en práctica y cuáles no...

La semana pasada tuvimos una charla telefónica con el mismísimo Ricotti, delegado de la Federación Cuatro (Santa Fe), propuesto para el puesto presidencial. Aquí algunas de las preguntas...

—¿Aceptarás el cargo de presidente de CADAD si es que resultas elegido?

—Sí, es intención de la Federación Cuatro aceptar el cargo si es que somos designados para ello.

—¿Y tu cargo en el Club Atlético de Rafaela?

—...por ética voy a tener que renunciar, por supuesto.

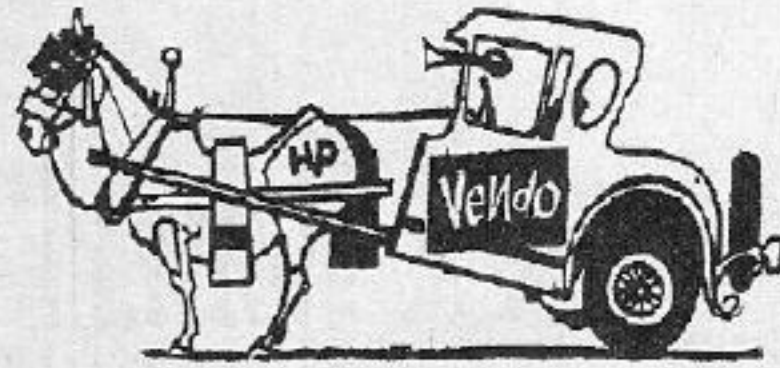
—¿Qué política adoptarías en la presidencia?

—Mirá, en términos generales creo que CADAD funcionó bien hasta el momento; tuvo errores como los tiene cualquier ente, como los va a tener el nuevo grupo de gente que lo integro a partir del 16... creo que en mi caso adoptaría una política un poco más

BARDAHL *Les poder!*

En la Nafta • En el Gas-Oil • En el Aceite

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 10 a 12 y de 14 a 17. 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.

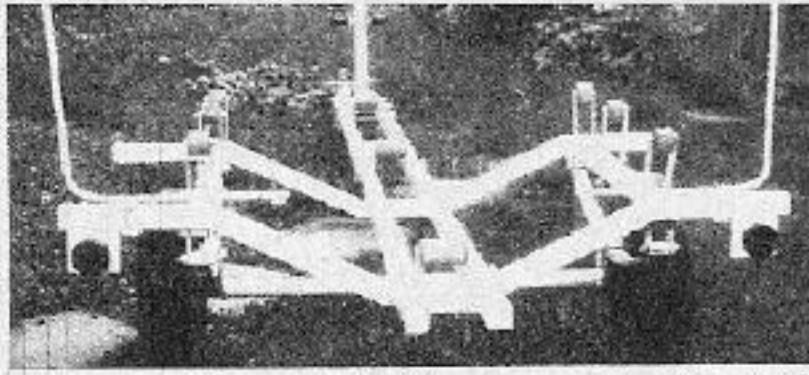
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

14 GOMAS FIRESTONE R-125, 425 x 600 x 15, \$ 50.000 c/u.. PLACAS y volantes Schiefer para Chevrolet o Torino. Líquido. TE.: 744-6505. Sr. Carlos.

VENDO CUBIERTAS DUNLOP #00 x 12 x 13, PIRELLI Italianas 6.00 x 13 c/llantas magnesio, CAJA alemana de velocidades "Hansa". Av. Alem 375 (Bahía Blanca).

COMPRO MG 47 excelente estado de motor. Tratar con C. Oliva Funes, Sta. Rosa 167, TE.: 33015, Córdoba.

TRASLAR TRATIBOLAS, capacidad 600 kg. Enganche a bolsas. Galvanizado. Luces apoyo-luz rodillos a correa. \$ 980. Tam-



bien de aquitan \$ 20- por día. TE. 743-7878. Después de 20 horas.

VENDO CASCO GORDINI completo, buen estado, s/guardabarros. Tratar: J. E. Rodó 4426. Mario.

FORMISANO F-16 SE VENDE. Completo, listo para largar. Excelente estado. Condi-



ciones a convenir. Vendo en Azopardo esquina Cochebamba. Capital.

SU FIAT 600 ENVEJECE todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en

frio. Coloque protectores exteriores. Tapeto. Elpidio González 3225.

FIAT 600, noviembre 1970. ¡Único! Tablero Jaeger, llantas magnesio - Dunlop SP - Volante Fórmula. Contado o financiado. Alfredo (h). Libertador 2552, 7º (13 a 16). PUELICHE 1º DUNE BUGGY Argentino. Armelo Ud. mismo o comprolo terminado a



medida. Garbarini Vehículos Especiales. 511, 11 y 12, Rinquel. La Plata.

¿EXTRAVIÓ EL TÍTULO DEL AUTOMÓVIL? Solá-Pascual se lo consigue en 30 días. Problemas con ahorro y préstamo automotor, abogados especializados. Trámites rápidos y económicos. Corrientes 745, pisos 3º y 1º. TE.: 392-2239 o 392-0308.

GORDINI GRUPO 2 Modelo 1970 (ex Antelo). Ganador Rally 1.000 km. Listo para ganar en Autódromo o ruta. TE.: 253-4041, 4042 y 4043.

FORMULA 1 CRESPI-FORD preparación TATO FERREA, todo a 0 km. Impecable. Verlo para llevarlo. Muy buen precio o PERMUTA por auto 0 km o con poco uso. 740-3068.

PACKARD 8, 1929, Chassis Delage 1928. Repuestos Delahaye, Múltiple con 3 Solex, amortiguadores a fricción y Houdaille. Dos juegos faros e instrumentos, tablero antiglos. Radiadores: Fiat 1925, Talbot 1930. Total: \$ 5.000. 63-1383.

ARBOLES DE LEVAS; Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y catego-

rias. Kits especiales. Preparación para lograr más potencia de su coche sin alterar nada del original. Alineación electrónica de motores. BANCO DE PRUEBAS. Detector magnético de fisuras. Balancadora electrónica. ALBERTO CRESPO COMPETICION: Acassuso 1393, Olivos (alt. Maipú 3.200). TE.: 795-9864.

FIAT 1924, 4 cilindros, Faeton. Buen estado. Modelo extinguido. VENDO. Cartas a Ricardo, calle 10 N° 531, Dpto. 1, La Plata.

VENDO LANCHA "Gacela" Mercruiser. 110 HP, dentro-fuera borda, con muchos accesorios, remolque doble eje, total \$ 20.000. Facilidades hasta dos años. TE.: 72-2212; horario oficina.

ME QUIERO CASAR y vendo Comodín Pagliettini V Profunda, con Mercury 100 HP, encendido transistorizado, óptimo estado, tapizado único, 110 km reales. Totalmente equipado. Acepto equipo chico de aprox. 20 a 40 HP como parte de pago. Escucho ofertas. Llamar a Héctor o Mariolino al 70-7554 de 9 a 12 y de 14 a 19 hs.

CLUB DE FITOS, novísima asociación que nuclea a todos los tuercas que andan en Fiat 600. De la noche a la mañana piensan comprar a todos los que están en esas de



andar en el ruido y organizar rallies, viajes de turismo y otros disparates. Las dudas se solucionan llamando al teléfono 295-8040 o yendo hasta Coronel Díaz 1419, primero, depto. sexto, cualquier día de éstos de 13 a 20 hs. NO OLVIDAR: EL ÚNICO REQUISITO ES TENER GANAS DE VIVIRLA Y UN FIAT 600.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración pro-



tiva del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748, Correo Central, Buenos Aires.

La tarifa para la publicación de avisos corsificados es la siguiente: Las primeras 15 palabras, \$ 14. El excedente se cobrará a razón de \$ 1,10 por palabra.

Calendario

COMPETENCIAS

NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El domingo, en Olavarría y organizada por el Auto Moto Club de esa ciudad. La carrera presupone un espectáculo poco común, dado que la lucha que se prevee será a muerte por los primeros puestos. Además de comprometer su participación todas las primeras figuras, se aguarda con interés el debut de numerosas máquinas.

El circuito a utilizarse está enmarcado entre la Autopista Fortabat, la Ruta Provincial N° 76, la Nacional N° 226 y la Avenida Pellegrini. Con un total de 20, 380 kilómetros.

El reglamento especifica que de sobrepasar la lista de participantes el número 55 se realizarán dos series a 5 vueltas y una final a 12. De no ser así se correrá una sola serie a 25 giros. Dada la cantidad de kilómetros a recorrer, el puntaje que otorgará la carrera será de 9, 6, 3 y 1 punto.

La largada se efectuará a las 9 horas. En total, los premios que se distribuirán serán de 4.504.320 pesos moneda nacional.

TURISMO NACIONAL

El próximo domingo el Club Atlético Alvear, de Villa Angela, Chaco, organiza una competencia con puntaje para el campeonato nacional de la categoría. La carrera integra la lista de festejos de las Bodas de Oro del club.

La reunión se cumplirá en el circuito Triángulo Ciudad de Villa Angela, que tiene una extensión de 2.034 metros. Habrá competencias para las clases A, B, C y D. El total de premios a distribuirse será de 2.200.000 pesos moneda nacional.

FORMULA CUATRO

En el Autódromo de Buenos Aires se cumplirá el domingo próximo la primera fecha del campeonato cuadrangular que para la categoría organiza el Avellaneda Automóvil Club.

Se utilizará para la primera reunión el circuito N° 5, de una longitud de 2.126,31 metros. La carrera constará de tres series de 15 vueltas cada una y una final a 25 vueltas. Podrán participar en cada serie hasta un máximo de 26 autos y clasificarán para la final los mejores 26 tiempos de las tres series.

TURISMO ZONAL

En Concepción del Uruguay se disputará la cuarta fecha con puntaje para el campeonato zonal que organiza la Federación Regional de la provincia de Entre Ríos.

TURISMO STANDARD

El Cruz del Eje Motor Club hará disputar la novena fecha con puntaje para el campeonato que organiza la Federación Regional N° 5 de la provincia de Córdoba.

COMPETENCIAS

INTERNACIONALES

FORMULA UNO

El domingo, en el circuito de Silverston, tendrá lugar la disputa del tradicional Grand Prix de Gran Bretaña. Será la sexta carrera del año con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

PRODUCTORA



ANEXO J67

Av. J. B. JUSTO 4300

COLECCION de
CALCOMANIAS
DEPORTIVAS



B.W.
U.S.A.

LATEX CON SILICONA HUMEDO TOTALMENTE IMPORTADO ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

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

COLOCACION en el ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

CAJAS AUTOMATICAS

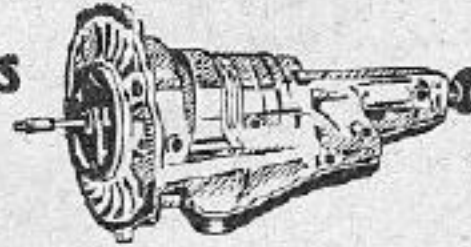
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS

RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA

DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL



otro
impacto

DAVID

NUEVAS OPTICAS
DEL FUTURO PARA
EL AÑO 2000

CON LAMPARAS
DE ALTA Y BAJA DE
BIODO - SODIO
UNIVERSAL 7" Y

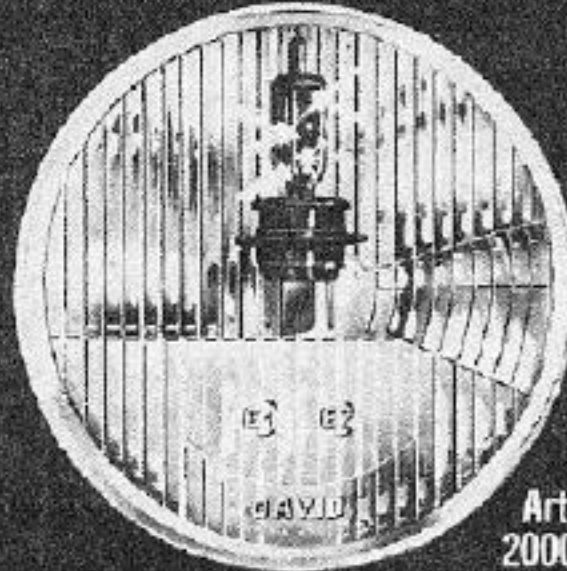
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

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

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008

Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671

SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO



Art. 2000

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

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



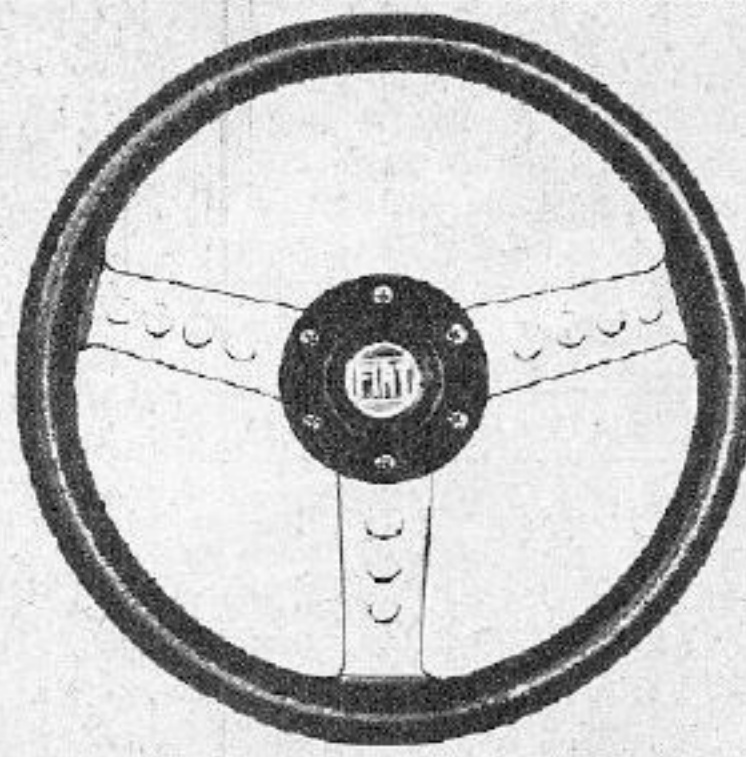
RECTIFICACION MOTORCAR

DE CARLO - AUTO UNION
ISARD - CITROEN 2CV y 3CV

RECAMBIO DE CIGUEALES
EN EL ACTO

AROS RAMCO - PISTONES MAHLE
ENVIOS AL INTERIOR

FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO - T. E. 621-2794



modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo

VOLANTE
F 5.000



Fabrica
BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572

ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

MOTORVOX

una nota
MOTORVOX
sinónimo
de
auto-radio
NUEVA!!

ADQUIERALA
EN SU PROVEEDOR
HABITUAL

DIALTECNIA S.C.A.
Humberto 1º 2126
Lanús Oeste
Tel. 241-3012

LA OTRA CAMPANA

de *Ferdinando Petrint y Víctor Ilacqua, Punta Alta, provincia de Buenos Aires.*

Señores: Tenemos el agrado de dirigimos a ustedes con referencia al texto aparecido en el Nº 270 de CORSA, sección "Correo", titulado "¿Y ESTO?..."

Entendemos que no está a tono con el prestigio de esa publicación semanal aceptar comentarios con "tintas cargadas" que involucran a personas e instituciones que por propender a las actividades deportivas, merecen el respeto y adhesión del periodismo especializado. La mención de la libreta de enrolamiento y nombre y apellido no resultan suficientes para que el aspecto sea presentado en forma parcial, sin otro beneficio que plantear una interminable cuestión epistolar, ocupando un espacio que bien podría ser destinado a aspectos constructivos de interés general.

Al respecto cabe mencionar que no hemos tenido eco cuando remitimos notas gráficas de los trabajos que se realizaban en las pistas, en agosto del año pasado. En tal sentido, mucha mejor suerte ha tenido el señor Bardín, que habla de "personeros de la comisión", desconociendo a las autoridades del Club (N. de la R.: Los lectores son presidente y tesorero, respectivamente, del Punta Alta Automóvil Club) y criticando su proceder al formular apreciaciones sobre la actuación del señor Elías Etman, integrante de la Comisión de Verificación y Tribunal de Honor, como miembro propuesto por los corredores, y que actuó juntamente con los señores Domingo Gasparini y Gildo Ranieri, ambos del P.A.A.C.

Vale acotar que el Sr. Etman es integrante desde hace años de la C.D. del Bahía Blanca A.C. y es merecedor del mayor respeto. Cuando le tocó actuar en el caso comentado por el señor Bardín, se excusó de integrar el tribunal para no dejar lugar a las suspicacias. La falta de documentación probatoria de que se estaba en presencia de un coche de serie original de fábrica según puntualiza el reglamento, y la negativa de que se revisara el motor, sobre todo esto últi-

mo, fue el factor determinante de la descalificación. Sobre este particular existe acta labrada ante escribano.

La entidad de la que formamos parte no pretende convenecer a nadie de que se ha logrado la perfección en tan difícil actividad, pero sí que se trabaja con honestidad en pro del automovilismo, para lo cual, a todas las reuniones de la C.D. tienen acceso los deportistas para aportar ideas y aunar criterios.

Sólo quienes han actuado en estos terrenos saben que es una tarea pesada y agotadora cuando quienes son los destinatarios de los frutos de ese esfuerzo pretenden sorprender la buena fe de las personas colocando en tela de juicio la honestidad y rectitud en los procedimientos.

A pesar de todo seguimos adelante, pues nos queda el respaldo de los 17 competidores que intervinieron en la Categoría "A" (excluido Juan Serra) y 14 de la "B" que confiaron en la Institución, acataron las resoluciones y nos han comprometido a mejorarnos sin claudicar.

Saludamos a ustedes con la consideración que se merecen.

R) El prestigio de nuestra publicación no se desmerece por aceptar comentarios con "tintas cargadas". El esclarecimiento de una cuestión de esta índole, bien pueda considerarse como un "aspecto constructivo". Sin abrir juicio, por falta de elementos y por no ser en este caso atribución nuestra.

URGE UN KARTODROMO

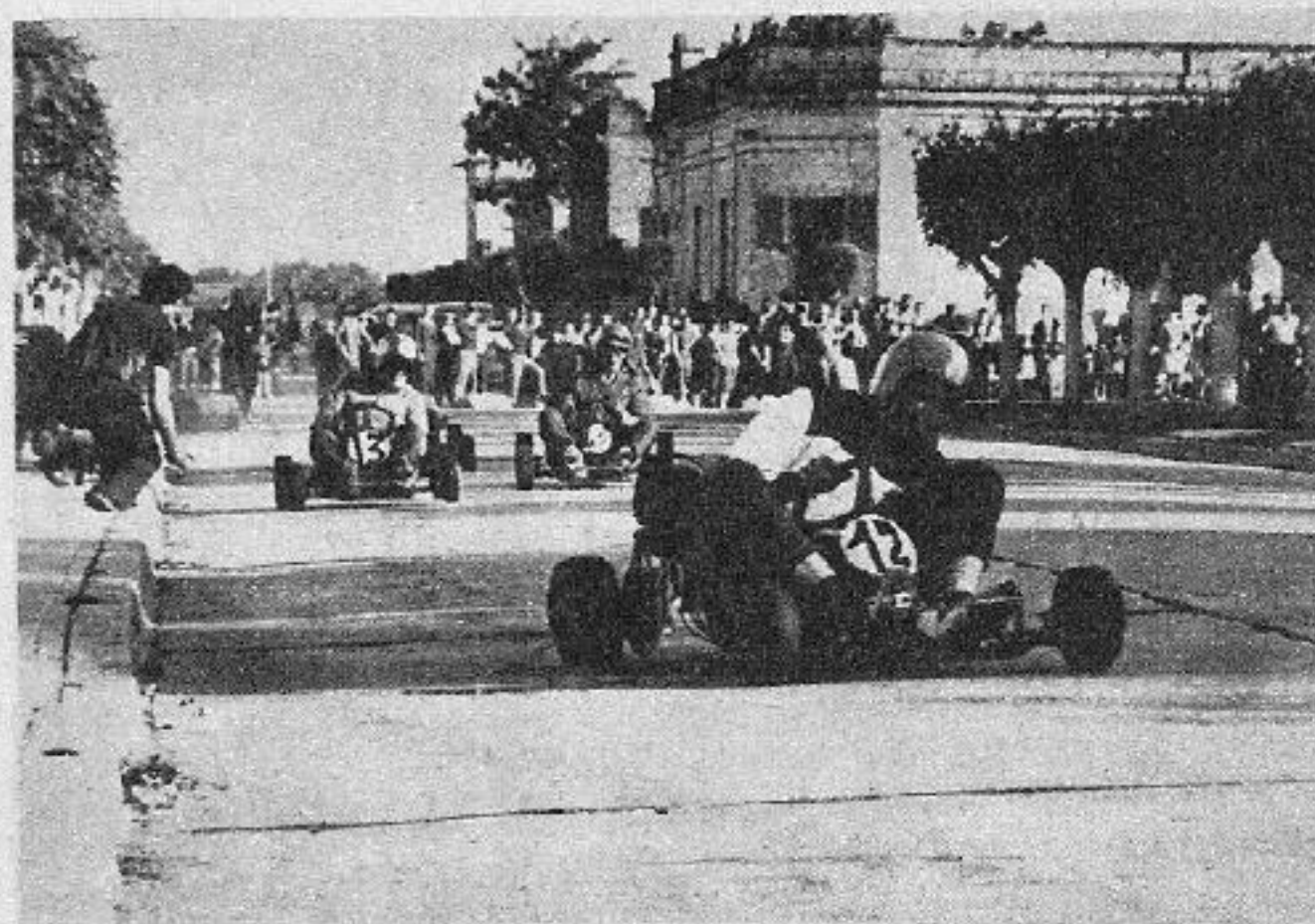
de *Juan M. Mujica, Capital Federal.*

Estimados Corsos: creo que esta carta cumplirá su cometido si logra que todos los que sentimos algo por el deporte motor reflexionásemos acerca de lo que en ella expongo.

Vamos al grano. Es bien sabido que actualmente la única categoría que funciona sin ningún trasplé, y brinda consecuentemente un espectáculo como el público merece, es la F.4. A todos los que han luchado por ello —y que aún siguen luchando— mis felicitaciones. Pero existe otra especialidad que dentro

de sus posibilidades rendía al igual que aquélla: el karting. Haciendo memoria recordamos que en los años 1967, '68 y '69 se corría casi todos los domingos. Muchos pueblos de la provincia de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires (Maipú, Dolores, Las Flores, Castelli, Caseros, Billinghamurst, Gral. Belgrano, Saladillo, etc.) tenían su carrera. Había que realizar pruebas elimi-

Eso estaba bien hace algunos años atrás y debe considerarse definitivamente superado. Por otro lado está comprobado que el Velódromo Municipal es demasiado chico, en contraposición con el Autódromo de Buenos Aires, que es demasiado grande. El circuito de Parque Udaondo, en Luján, también es inadecuado por lo inseguro y peligroso, como el KDT de Palermo. O sea



natorias pues frecuentemente se reunían más de 50 máquinas por competencia. Pero a fines de 1969 este fervor se terminó. Si no me equivoco, los municipios prohibieron las carreras en la calle, hecho que coincidió con el autódromo cerrado durante todo el invierno del '70 por reparaciones. Los más perjudicados fueron entonces el karting y todos sus allegados.

Creo que todos los que tienen algo que ver con este deporte, tienen la obligación de tratar de salvarlo, de lo contrario perderemos —ya casi lo hemos logrado— una de las pocas especialidades que funcionaba de verdad y que cumplía además con una función social específica, como la de formar técnicamente pilotos para otras categorías mayores. Además muchos vivieron del karting, y ahora que el deporte necesita ayuda es deber de gratitud brindársela.

Creo que el principal problema del kart, es la falta de circuitos; particularmente pienso que no se debe volver a correr en la calle entre los cordones.

que el karting está muriéndose lentamente porque no hay donde correr. Pienso que es un deber de la F.A.K. y todos sus allegados enfrentar este problema ya que somos muchos los que estamos esperando su solución este problema y darle la urgente solución que merece. En caso de cumplirse mi deseo todos se lo agradeceremos. El karting, como deporte y pasión de muchos, también.

R) Estamos de acuerdo con los lineamientos generales de su carta. CORSA en varias oportunidades tocó el problema de la falta de un escenario adecuado para karting en las cercanías de Buenos Aires. El bajón sufrido a partir de 1969, se debió también en gran parte a que los clubes organizadores en muchos casos prefieren hacer carreras de cafeteras o Fiat y Citroën (en auge desde esa fecha). La F.A.K. y la Asociación de Pilotos de Karting estaban trabajando en el proyecto de un kartódromo, pero como usted bien dice, es necesario que todos los interesados pongan el hombro.

Nueva Línea
INTERNATIONAL

Classic

Actualidad en bolígrafos y lápices

Un nuevo diseño. Un nuevo estilo que en juegos, o en forma individual, componen la línea de modelos: De Luxe - Flighter Especial - Flighter Luxe - Custom - Insignia.



 **PARKER**

Fabricante de las lapiceras más
descadas del mundo.

La gente linda se siente libre.



Renault 4S, el correccaminos.

A campo traviesa! Por montañas, valles, por la llanura y el mar...

Cualquier fin de semana es buen pretexto para gozar la amplia libertad del Renault 4S, el correccaminos.

Y en él, en el confort de su ambiente, en la comodidad de su baúl, la gente linda lleva su equipaje de alegría: bebes, guitarras, cachorros, carpas, sueños.

Renault 4S, el correccaminos, con la garantía IKA-RENAULT, con un precio justo para los bolsillos de la gente linda. Para saber viajar, Renault 4S, el correccaminos.

Tratado con el nuevo proceso de pintura, de protección total por inmersión.

Con caja de 4 velocidades totalmente sincronizadas y robusto motor de 40 HP, 4 cilindros, 5 bancadas y válvulas a la cabeza.



RENAULT 4S es un producto
IKA RENAULT 