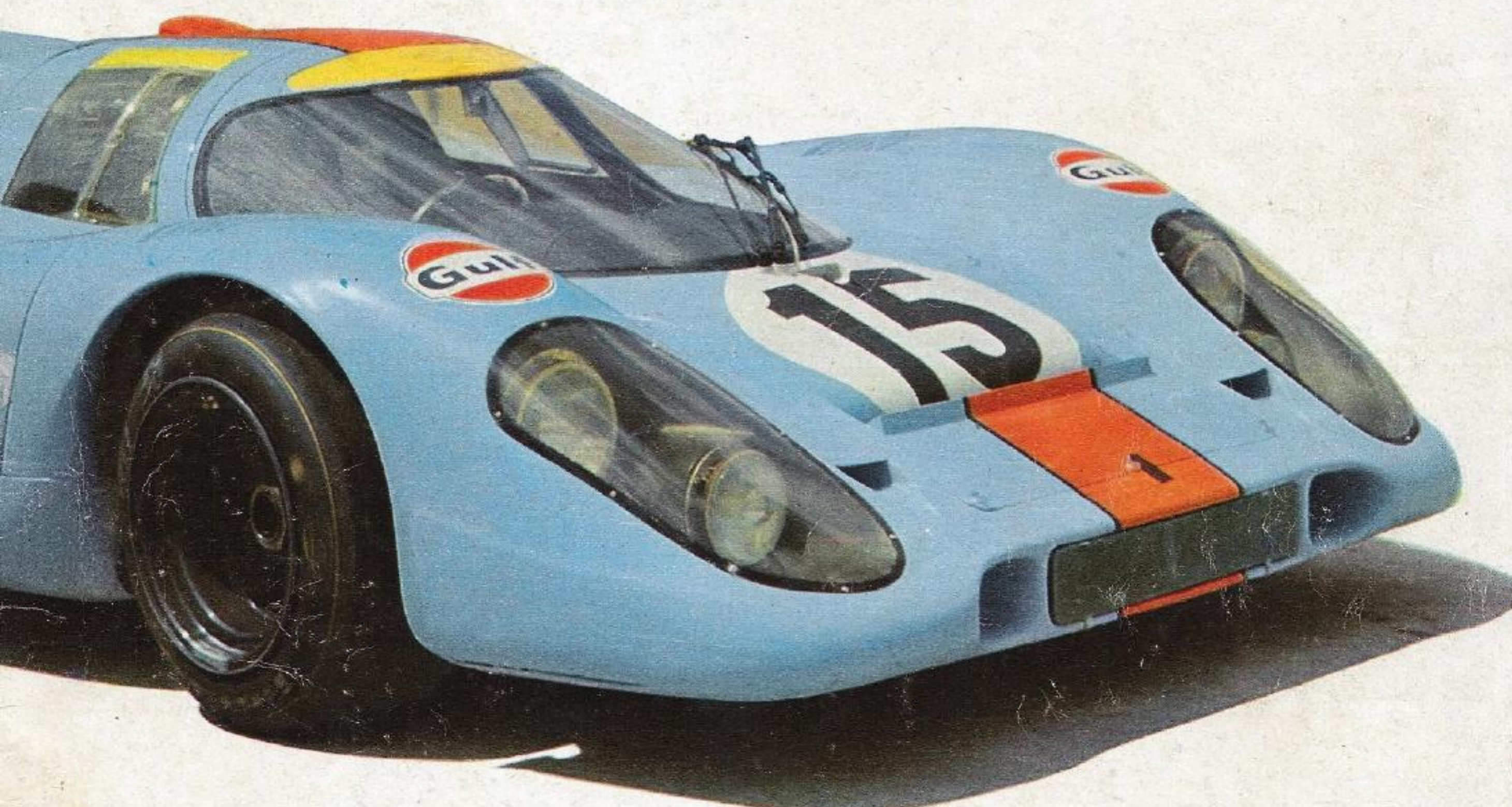


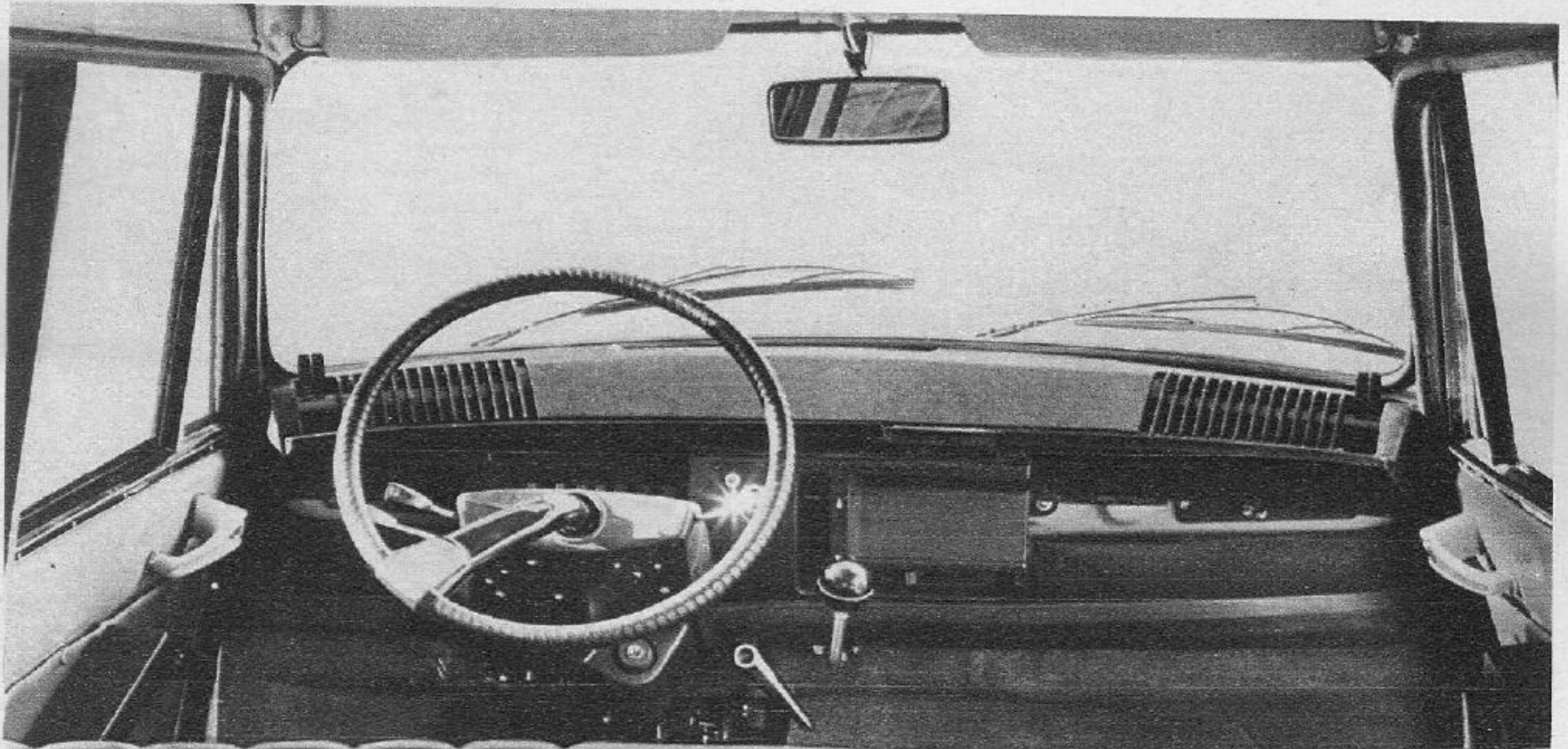
# Parabrisas **CORSA**

12 al 18 de enero de 1971



Las revistas de Mauro

# 10000 KM



# Nueva versión de la filosofía Citroën!

## Ami 8

### “El Medio Mediano”

Creado con la misma lógica que hizo famosos al 2CV y al 3CV.

AMI 8, el Medio Mediano, es el auto que Ud. esperaba. De un equilibrio y funcionalidad que asombran. Capacidad, confort y rendimiento de auto mediano.

Economía total de auto chico.

Deténgase a mirarlo, sin perder un solo detalle:

Una trompa desafiante y personal de elegantes faros rectangulares, también regulables desde el interior, son la “mirada” profunda de un coche con carácter.

Su sistema exclusivo de “lámparas flotantes”, evita la rotura de los faros por recalentamiento. Luces de posición delanteras rebatibles (a prueba de impactos).



**CITROËN** 

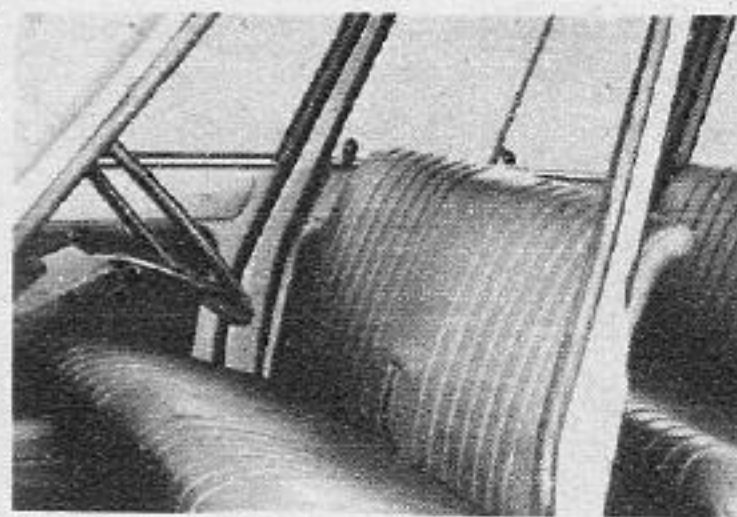
Por dentro detalles de sobrio confort para cinco ocupantes exigentes.

Volante antichoque. Espejo retrospectivo con antivibrador. Instrumental con “todo a la vista” y luz de intensidad regulable. 4 amplias puertas y un espacioso baúl para cargar lo que haga falta.

Asiento delantero deslizante accionado mediante cremallera. Asiento trasero volcable.

Póngalo en marcha.

Un fantástico motor de 35 HP refrigerado por aire le asegura pique de



sobra para pasar al frente.

Caja de 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás.

Tracción delantera (por eso se agarra en todo terreno).

Suspensión hidráulica a interacción en las cuatro ruedas y batidor de inercia (por eso es

tan suave).

Gran tenida en las curvas (por eso es tan seguro).

Nobleza y economía (por eso es tan Citroën).

Descubra Ud. mismo los muchos otros detalles. Detalles que Citroën pone a disposición del que piensa... y decide!

# ami 8

Pensado para gente que piensa.

Del 12 al 18 de  
enero de 1971



## EDITORIAL ABRIL

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

PRESIDENTE  
César Civita

GERENTE GENERAL  
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO  
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL  
Carlos Civita - Adolfo Baisi  
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL  
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL  
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION  
Osvaldo P. B. Andrés

# CORSA

DIRECTOR

Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL

Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopaña

REDACCION

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

SECRETARIA

Vilma E. Rueda

COLABORADORES

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

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),  
Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA

Carlos Agustín, Alfredo Albornoz  
y Mariolino Castellazzo.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.),  
Franco Lini (Italia),  
Andrés Meyer (Alemania)  
y Carlos Reutemann (especial en Europa).

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Alberto E. Oliviera,

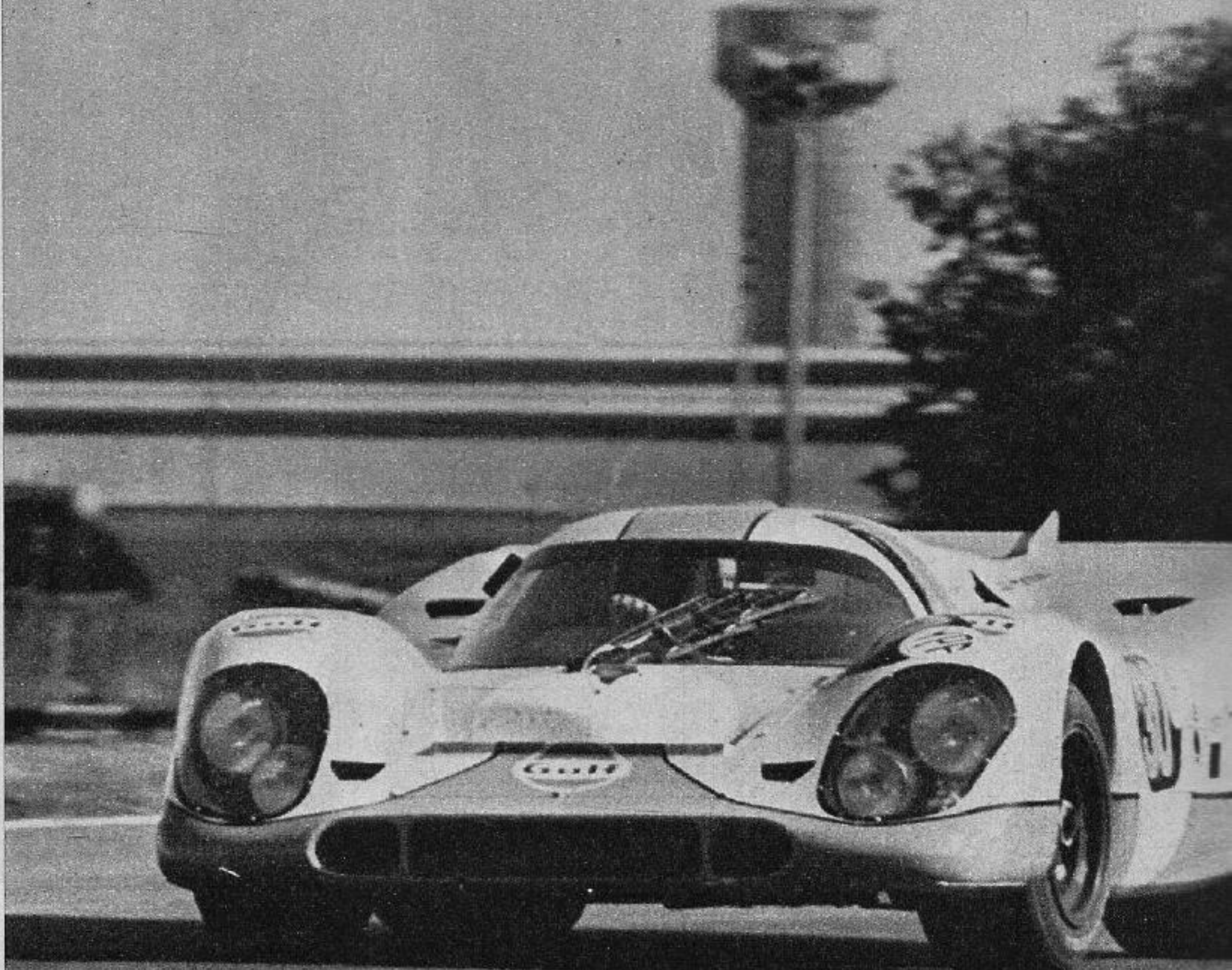
Juan Carlos Morel, Armando Savastano

Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO

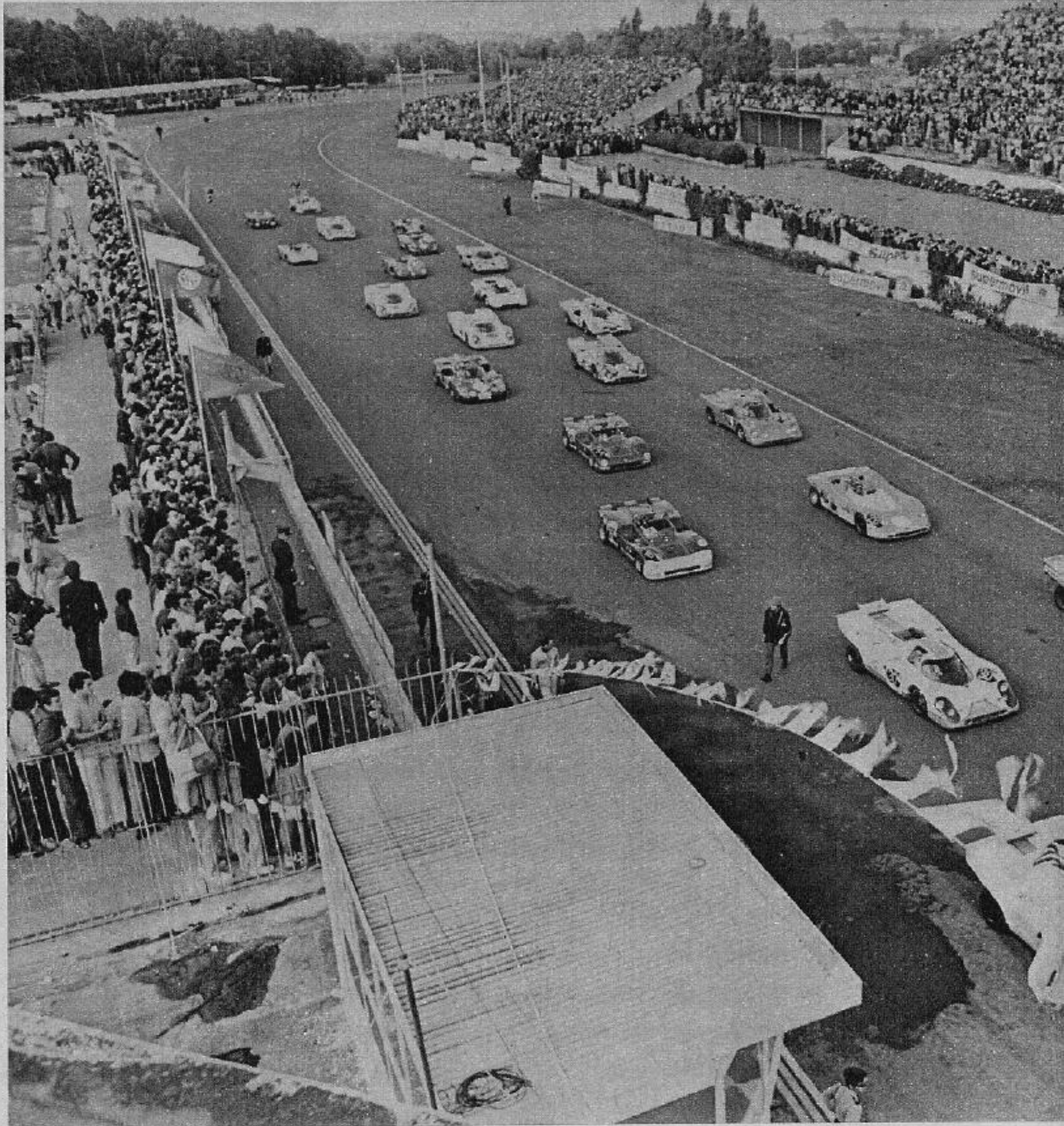
VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

# 1000Km. de Buenos Aires EFICIENCIA PORSCHE



**El dominio de los Porsche 917 de John Wyer fue absoluto - El trágico accidente de Ignazio Giunti y la culpabilidad de Beltoise - La deserción del Berta LR - Los pilotos argentinos - Diario completo de la primera carrera del mundial de marcas**

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. N° 966.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.



Después de once años, de nuevo una fecha puntuable en Argentina. El acontecimiento se esperó largamente y se puso en marcha la selecta caravana de los monstruos mundiales de SP internacional frente a una multitud que llenó el autódromo para verlos.

Porsche, Ferrari, Alfa-Romeo, Matra, con todas sus fuerzas oficiales, acompañados de la habitual troupe que se mueve en Europa en la categoría, llegaron a la Argentina para iniciar la temporada 1971 del campeonato mundial de marcas y de inmediato la expectativa recayó sobre las vedettes obligadas: Porsche 917, la novísima Ferrari 312 P. (prototipo único), los Alfa-Romeo, el ululante Matra 660. Y nadie puede haber quedado defraudado. Dentro del marco de la excelente organización general del Club YPF, los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires brindaron un caudal de conclusiones interesantes para los que gustan del automovilismo desde cualquier punto de vista: sea como simple espectáculo, para analizar técnicamente las novedades europeas, para ver en acción a los pilotos, y en definitiva para incrementar más que nunca el contacto internacional.

Todo hubiera sido perfecto si el imprevisible y trágico accidente de Ignacio Giunti no se hubiera encargado de destacar algunas fallas, además de provocar una confusión general en la carrera que empañó en parte todo el trabajo realizado. Una pérdida lamentable en un accidente casi sin sentido por la forma en que sucedió y que necesita ser analizado con mayor detalle.

Lo más dramático de todo es que fue un accidente que se vio venir, que se anticipó para toda una multitud que estuvo en el autódromo o que siguió la carrera por televisión. Durante increíbles minutos Jean Pierre Beltoise cruzó la pista empujando su Matra mientras el resto de los coches lo pasaban afeitando, y de golpe lo previsible. Un auto —la Ferrari del infortunado Giunti— lo chocó de atrás y de costado y explota como una bomba. Drama, humo, confusión, los camiones de bomberos obstruyendo la pista y finalmente la bandera roja que indica detención de la carrera. Algunos coches pararon, otros siguieron y la carrera continuó como si nada hubiera pasado pese a la aparición de la bandera de detención. Una serie de errores o de culpas que corresponde delimitar. Las responsabilidades pue-

## LOS ARGENTINOS Y SUS COMPAÑEROS

**NESTOR J. GARCIA VEIGA:** (Ferrari 512 S en pareja con Luis Di Palma y Sam Posey). El tiempo establecido por García Veiga (1m 53s 8) dice mucho más que las palabras, los elogios y los adjetivos calificativos. La capacidad de García Veiga se puso de manifiesto una vez más. Solvencia para sortear los mixtos (ver tiempos) con un auto que no es el más indicado para los asfaltos que doblan debido a una relación peso-potencia nada recomendable. Pese a ello, el Nene dejó bien sentado el prestigio de nuestros pilotos y especialmente el suyo mostrando una adaptabilidad no muy común a la Ferrari 512 que por otra parte no se había tuteado mucho con él en días anteriores a la carrera. No tuvo errores y nunca se le llegaron a traspapelar los libretos. Junto con Cupeiro, Monguzzi y Nasif Estéfano formó el cuarteto de los mejores argentinos.

**LUIS DI PALMA:** Desconocido para los que sabemos todo lo que

es capaz de hacer cuando anda con las lamparitas encendidas. No encontró la vuelta de la Ferrari 512 y se quejó porque el auto revoleaba mucho la cola. No lo vimos seguro, ni tranquilo, ni como en sus mejores días. De todos modos marcó buenos tiempos y fue bastante parejo durante los turnos que le correspondieron.

**SAM POSEY:** Piloto de Trans-Am, Can-Am y Sport en USA pero evidentemente esas categorías no le enseñan nada bueno. O en su defecto no supo aprender. Sus tiempos de vuelta estuvieron muy por encima de los que marcó García Veiga y en los mixtos se lo vio sumamente "cuidadoso". Mediocre, tirando a menos.

**CARLOS A. PAIRETTI:** (Ferrari 512 S en pareja con José M. Juncadella). Hizo el mejor tiempo del binomio (1m 55s 6) y al igual que el resto de los pilotos que anduvieron en Ferrari tuvo que luchar bastante con la pesada Ferrari 512 en la zona de los mixtos. Su labor fue correctísima y no tuvo errores de ningún tipo. Supo administrar la potencia aunque no era tanta como se suponía ya que la 512 M de Parkes-Bonnier mostró

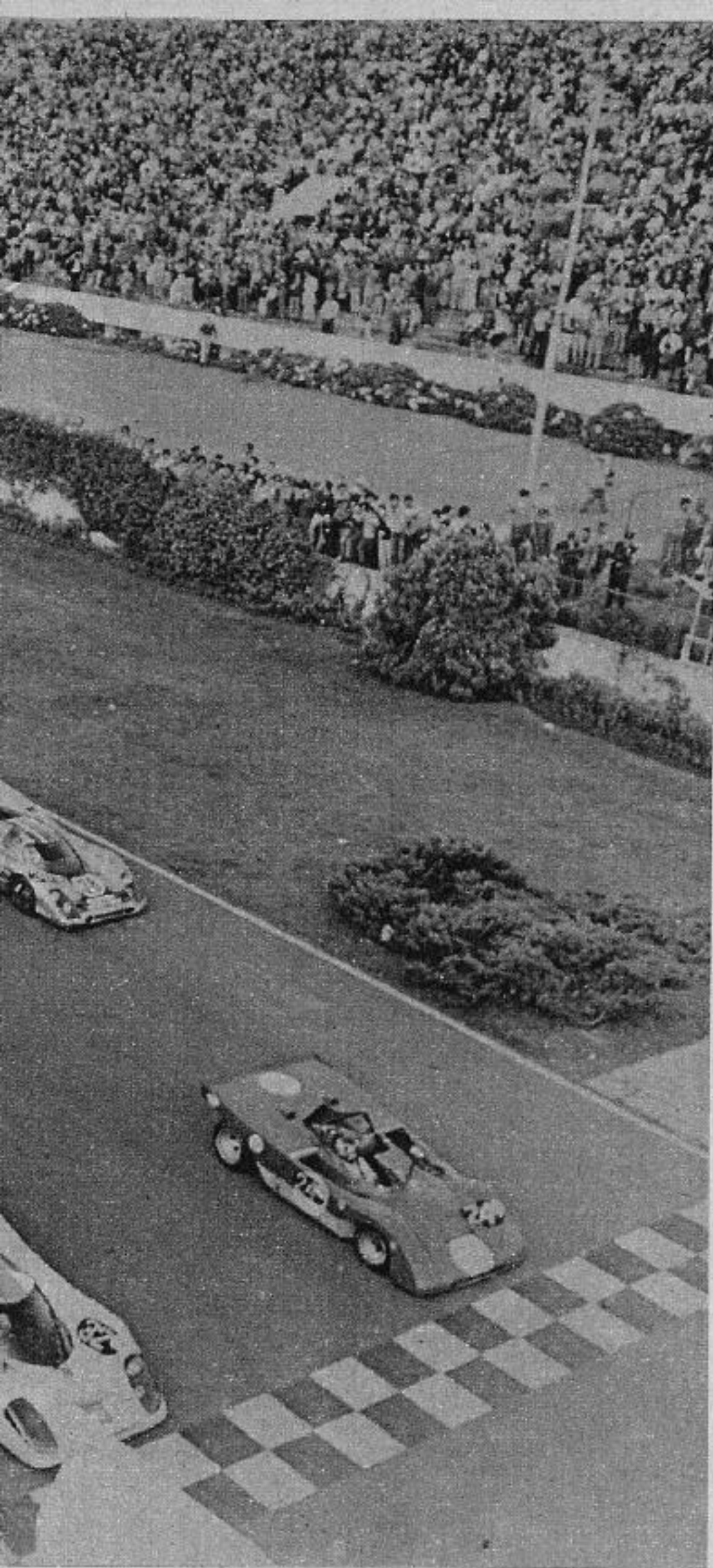
una real diferencia de velocidad. Fue el mejor piloto argentino clasificado.

**JOSE M. JUNCADELLA:** Nada excepcional mostró el español, pese a notarse una diferencia a su favor con respecto al año anterior. De todos modos con la Ferrari 512 no se puede hacer nada fuera de lo común porque el auto no da para mucho más.

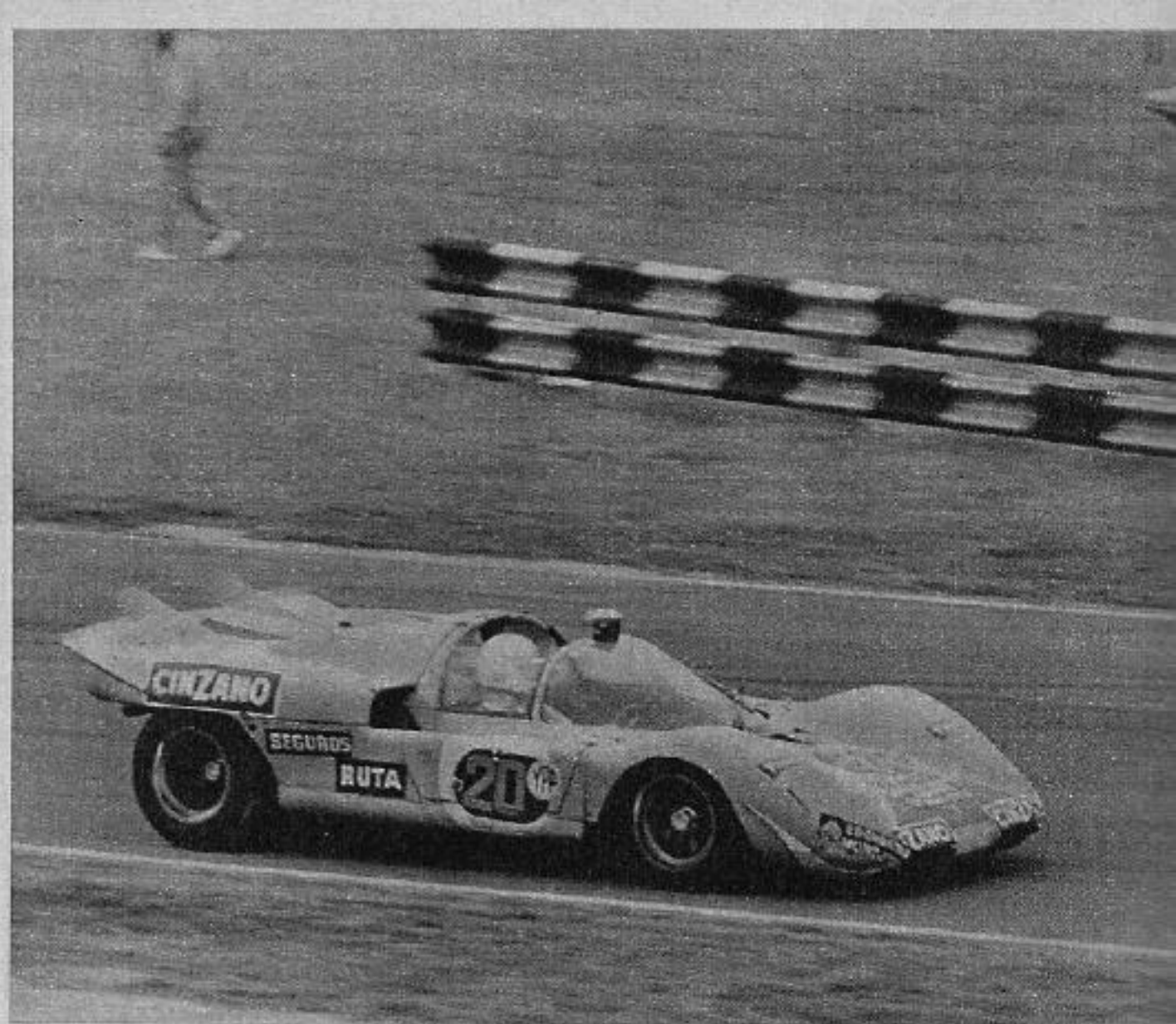
**EDUARDO COPELLO:** (Porsche 908 en pareja con Hans Dieter Weigel). Al principio se lo vio un poco nervioso, desacomodado, inseguro. Luego fue mejorando y llegó a promediar un buen trabajo. A partir del momento que le dio un toquecito mágico (autazo) al intrascendente Dominique Martin, Copello fue tomando confianza y llegó a un punto ideal con un manejo pulcro y efectivo. Los esfuerzos fueron echados por la borda por su compañero de equipo.

**HANS DIETER WEIGEL:** No demostró nada. No hizo nada, amén de deshacer lo que Copello había logrado durante su turno. Pobre actuación.

**CARLOS A. REUTEMANN:** (Porsche 917 en pareja con Emerson Fitti-



Largada de los Mil Km. Volvimos a la carrera puntuable.



Al final de la carrera Pairetti fue el argentino mejor clasificado.



Pedro Rodríguez y Vic Elford. Dos que se las traen.

paldi). Nueve vueltas dadas antes del domingo entre el viernes y el sábado y unas siete en carrera en relevo de Fittipaldi. En general bien, considerando que el 917 no es un auto fácil de manejar y bastante mañero. Sus tiempos difirieron décimas de segundo con los de Fittipaldi tanto en la vuelta como en los tramos cronometrados del mixto.

**EMERSON FITTIPALDI:** Muy buena impresión a todos los que lo vimos doblar. Hasta el jueves fue espectáculo con el Alfa-Romeo 33|3, después domó muy bien en las curvas lentas al Porsche 917 de Soler Roig. Sin duda alguna Emerson es un virtuoso. Una buena pareja junto al Lole Reutemann.

**ANGEL R. MONGUZZI:** (Porsche 917 en pareja con Rheinhold Jöst). Mucho más de lo que algunos esperaban. Excepcional durante toda la carrera y llevando al Porsche con una seguridad como si lo conociera desde hace años. Una prueba de la capacidad del Negro Monguzzi que muestra lo injustificado de su no elección entre los cinco pilotos merecedores de una plaza. Finalmente (por enfermedad de Willi Kauhsen) se ubicó muy bien en un buen 917 com-

partiendo manejo con Jöst. Marcó 1m 54s 2 y supo hacer esquivar la "langosta" (nombre cariñoso del 917) en el sector trabado. Realmente Monguzzi está para este tipo de trámites.

**RHEINHOLD JÖST:** Al igual que Porse y Weigel fue eclipsado por su compañero argentino. Le faltan muchas horas de vuelo...

**JORGE CUPEIRO:** (Lola T-210/Cosworth en pareja con Ronnie Peterson). Una de las mejores actuaciones del Gallego en todo su historial. En el mixto y curvas veloces estuvo a la par de los mejores. Hasta el trompo que hizo en el Ombú le salió limpiito y airoso. Fuerte y prolijo sin hacer macanás. De lo mejor visto el domingo.

**RONNIE PETERSON:** Hacer 1m 57s 2 con un auto de dos litros es casi un milagro. Sin embargo Peterson lo hizo llevando su Lolita siempre finito y al límite. Una verdadera proeza que los "entendidos" de la tribuna del Ombú supieron valorar y aplaudir. Peterson lo pidió a Cupeiro (ya se conocían del año pasado con el Lola-Chevy) y juntos formaron una pareja segura y veloz. Lástima el final... que no fue feliz. Llegaron a estar

cuartos y podrían haber terminado en una ubicación excepcional.

**NASIF ESTEFANO:** (Lola T-210/Cosworth en pareja con Alain de Cadenet). Con motor que rateaba en las curvas y todo el Turco se defendió con uñas y dientes como para rivalizar su título de internacional. Muy bien en los mixtos dándose el lujo de doblar en tres rueditas con patita levantada. Muy fuerte en todos lados aunque el auto no era de los buenos.

**ALAIN DE CADENET:** Con el Porsche le sobraba mucho auto, ahora le sobra un poco menos. Creemos que con 150 HP se sentiría mucho más cómodo. Esta vez no hizo trompos porque anduvo despacio.

**JORGE O. DEL RIO:** (Lola T-210/Cosworth en pareja con David Weir). Se adaptó con facilidad al Lola. Supo llevarlo y corregirlo cada vez que el auto intentó moverse más de lo debido. Marcó el mejor tiempo del binomio bajando siempre 5s los registros de su compañero. Muy interesante lo hecho el domingo.

**DAVID WEIR:** Otro de los pilotos que es preferible anotar en la lista del olvido. Despacio, muy despacio...

**PABLO BREA:** (Porsche 917 en pareja con Dominique Martin). Indecisión en su primer turno. Muchos fuoripista, errores y trayectorias de curva muy personales que terminaban por el pasto. Después se tranquilizó y mejoró. En una vuelta le salió un tiempo 1m 57s 8 que es válido pese a los muchos dolores de cabeza que le dio el 917. El auto tenía sus problemitas, Brea también.

**DOMINIQUE MARTIN:** Sin temor a equivocarnos, el peor. Molestó, anduvo más que despacio y recibió un justo toque tras traerle a la rastro a Copello durante cuatro o cinco vueltas. Triste espectáculo.

**CARLOS RUESCH:** (Lola T-210/Cosworth en pareja con Daniel Rouveyran). Cauteloso en los comienzos y confiado sobre el final. Como en nuestras carreras de SP, Cacho Ruesch se mostró seguro y rápido. Estuvo a la altura de sus antecedentes.

**DANIEL ROUVEYRAN:** Como buen montañista que es (ganó muchas trepadas en Europa), sabe administrar la caja de cambios y el acelerador. Buena impresión dejó a los que estábamos en el mixto. 2m 01s 6 fue su mejor registro.



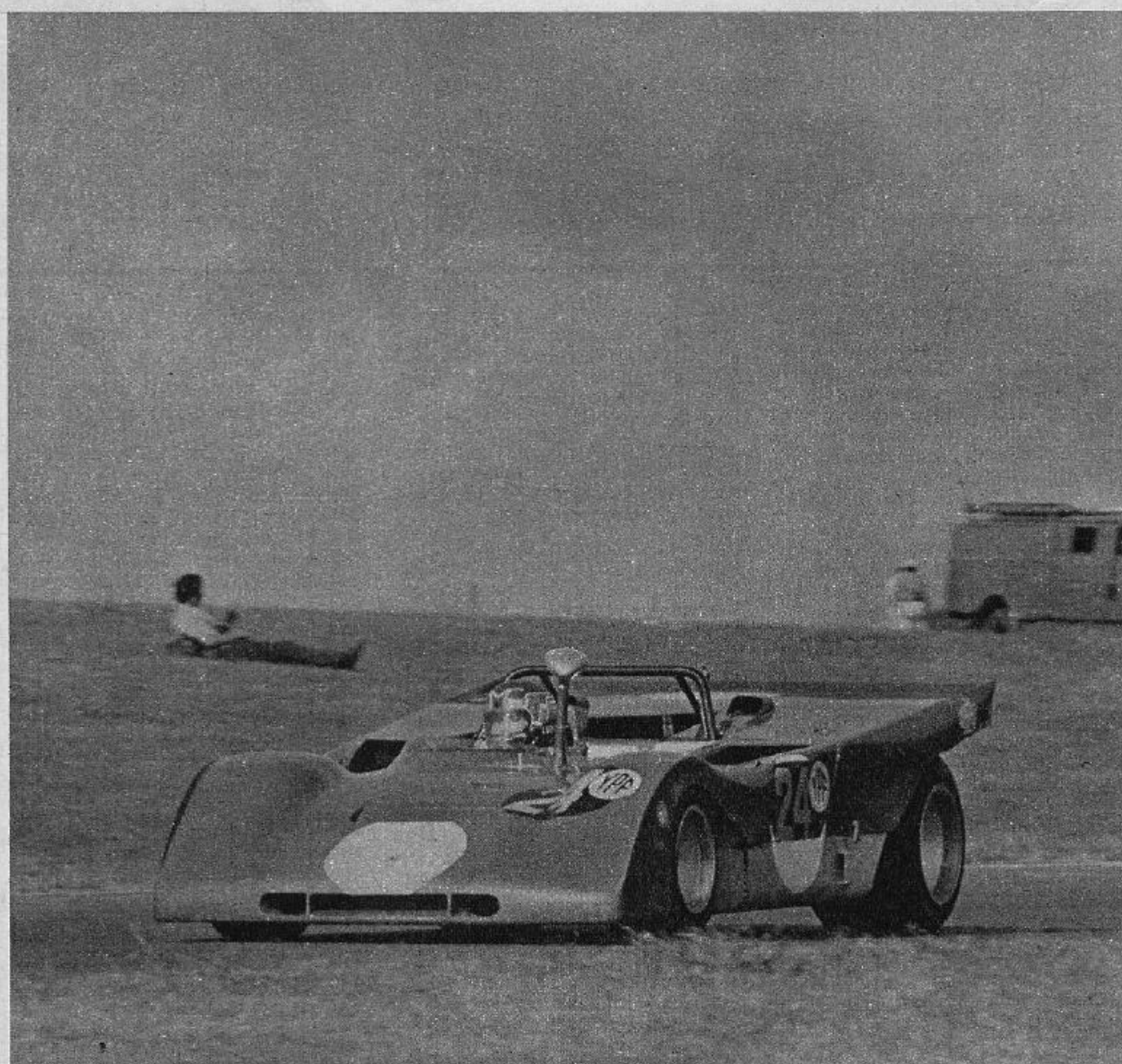
den enunciarse de la siguiente manera:

1º: Culpable principal pero no exclusivo es Jean Pierre Beltoise por cruzar la pista empujando el Matra que se había quedado sin nafta. Siguió empujándolo por la pista cuando lo que correspondía era sacarlo de allí por la pista auxiliar del costado derecho (interno) o bien por el pasto (del lado externo) cuando inexplicablemente llevó el auto hacia allí. Beltoise empujó el auto arriesgándose de una manera increíble y lo que podía pasar sucedió. Al comenzar la curva de los boxes el Matra se desplazó levemente hacia el centro de la pista dejando un trecho de camino hacia su costado izquierdo por donde podía pasar un coche con lo justo. La Ferrari de Parkes lo pasó por allí y detrás venía Giunti que aparentemente vio al Matra cuando ya estaba encima. Pegó un volantazo hacia la izquierda y golpeó contra la parte trasera izquierda del Matra con la parte delantera derecha de la Ferrari que se deshizo con el impacto deteniéndose 100 metros más adelante completamente en llamas.

2º: Durante los cuatro o cinco minutos en los cuales Beltoise empujó el coche sin nafta por la pista, ninguna autoridad (comisario de pista) le ordenó —como correspondía— que sacara el auto de la pista. Negligencia imperdonable frente a una irresponsabilidad como la de Beltoise.

3º: Los banderilleros actuaron a la perfección empleando las banderas amarillas desde la salida del tobogán hasta la curva de boxes antes del accidente indicando que había un coche detenido en la pista. La mayoría de los pilotos no acató la orden girando como si nada pasara, entre los cuales se contó Giunti que saltó de la horquilla con todo detrás de la Ferrari de Parkes (tampoco hizo caso de las banderas) por lo cual les corresponde una parte importante de culpa.

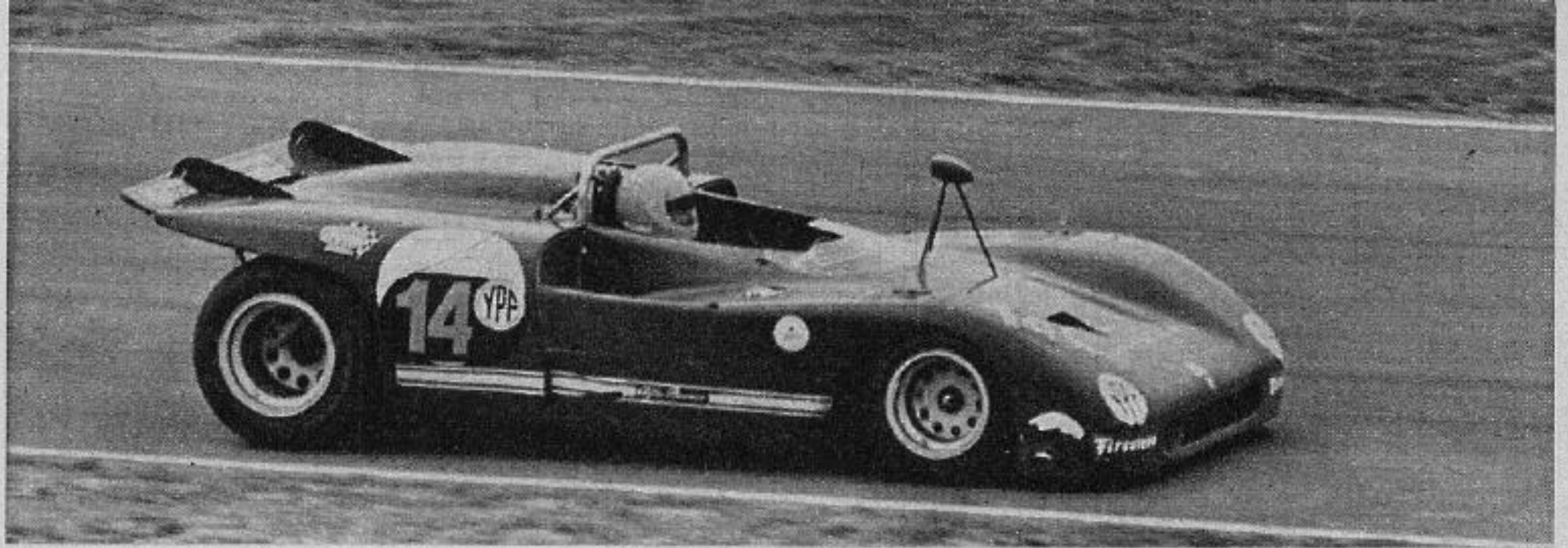
Hasta allí las causas del accidente en sí. Luego de producido y cuando los bomberos acudieron a apagar el fuego se produjo la confusión. El coche era una bola de fuego en el medio de la pista, dos camiones de bomberos obstaculizaban casi por completo el camino y en la confusión uno de los directores adjuntos de la prueba —Sr. Fernandez Barrios— colocó la bandera roja que indica detención inmediata de la ca-



Rodríguez-Oliver comentó que mentaron a la perfección al dúo ganador.

Abajo izquierda: El desafortunado Giunti antes del accidente. Andaba en forma brillante.

Stommelen-Galli. Un tercer puesto de honor para el Alfa-Romeo 33/3.



rera, con lo cual teóricamente el domingo hubo dos carreras en el autódromo. Una que terminó en la vuelta 38ª cuando se colocó la bandera roja y otra —que nunca se inició legalmente— que comprende desde la vuelta 38ª hasta el final de los 1.000 Km.

En ese momento algunos pararon casi por completo, circulando a tres km/h, los Alfa-Romeo recibieron orden de detenerse en los boxes, mientras otros seguían como buscando hacer el record de vuelta, (incluso zambulléndose ciegamente en la humareda del accidente). Los que estaban parados reanudaron la marcha ante tal confusión y a partir de allí la carrera siguió su marcha. Cosa increíble.

Pero a su vez, la bandera roja estuvo pésimamente mal puesta y además por una persona no autorizada para hacerlo. En la estructura de la organización de la carrera existe un director de la prueba, que era Juan Manuel Fangio, y un comisario deportivo designado por el ACA como fiscalizador oficial, que era el comodoro Ernesto Baca. Ellos dos eran las únicas personas con atribución para decidir el empleo de la bandera roja.

Ahora bien: a la vez existen también cuatro directores adjuntos de la prueba, que eran el Sr. Fernández Barrios, el Dr. Pagés, el Dr. Rivarola y el Sr. Felipe Sastre, quienes pueden poseer también la definitiva bandera colorada, pero que sólo pueden emplearla si el director de la prueba o el comisario deportivo se lo ordena. En este caso ni Juan M. Fangio ni el comodoro Baca ordenaron el empleo de la bandera roja, precisamente porque lo que corresponde es agitar banderas amarillas que indican circular despacio manteniéndose cada uno en su posición, pero que no detienen la carrera que siempre debe seguir en funcionamiento, salvo un verdadero caso extremo.

Es sí comprensible el apresuramiento del director adjunto Fernández Barrios que colocó la bandera roja en un momento de gran confusión y dramatismo. El operativo de seguridad empleado para apagar el fuego no funcionó a la perfección porque se obstaculizó el paso de los coches y ello debe haber decidido a Fernández Barrios a detener la carrera aun sin haber recibido la orden en ese sentido. Pero tal error y sus correspondientes implicancias se

explican perfectamente con los siguientes puntos aclaratorios:

1º: **Dirección de la prueba** - El esquema organizativo de la dirección de la prueba falla netamente si no hay una coordinación y comunicación eficientes montadas como para que de la cabeza ejecutiva salgan las órdenes inmediatas para cualquier punto del circuito. Pasaron varios minutos desde que Beltoise empezó a empujar el coche y no hubo una decisión concreta que se transmitiera a todo el circuito. Producido el accidente, el control de la prueba evidentemente escapó de las manos de la dirección como lo prueba el hecho de la bandera que apareció intempestivamente. A partir de allí se puede suponer que cada vez que suceda algo imprevisto puede producirse una confusión semejante. No puede ser.

2º: **La bandera roja** - Fue la culpa principal de la confusión que originó las lógicas protestas de la gente de Alfa-Romeo que tenía un auto parado en los boxes de acuerdo a la orden mientras otros giraban como si nada. Una vez más hay que señalar que por difícil que sea la situación hay que tratar de continuar siempre con la carrera como la manera más perfecta de evitar más problemas del ya originado por el accidente en sí.

3º: **Los bomberos** - Ni bien se detuvo la Ferrari en llamas, casi frente al palco oficial, acudió un bombero con un matafuego "de carrito" y poco después llegaron dos camiones que taponaron casi por completo la pista. El fuego se apagó rápido, pero la confusión creada obliga a pensar que sería más lógico colocar pequeños equipos portátiles (pero suficientemente poderosos) cada 50 o 100 metros para acudir rápidamente y no obstaculizar la pista. Y en caso necesario de un camión, maniobrarlo con el suficiente sentido común como para pensar que la carrera se sigue disputando (aunque a velocidad más reducida) y que no se puede parar.

4º: Finalmente, la policía actuó bien, enérgicamente pero con tranquilidad que no es común en accidentes impresionantes como éste. No hubo gente alrededor y los bomberos pudieron trabajar correctamente.

Lamentablemente lo sucedido no se puede remediar y el automovilismo es —quizá como

ninguna otra cosa— una realidad fría e inexorable: la carrera debe seguir, cada uno piensa en los riesgos aceptados y en lo inexplicable que parece a veces el precio que debe pagarse.

Irónicamente, la Ferrari era prácticamente el único auto que ofrecía real guerra a los Porsche 917 del equipo oficial de John Wyer y en el momento del accidente se encontraba en el primer puesto ya que todavía no se había detenido a reabastecerse mientras el Porsche de Rodríguez-Oliver sí lo había hecho. Desaparecida de la carrera los Porsche continuaron una marcha sólida sólo amenazada por el veloz Alfa de Stommelen-Galli. El trámite de la carrera dio una perfecta muestra del poderío de la escuadra Gulf que el año pasado aplastó en el campeonato mundial de marcas y este año sigue decidida a lo mismo. Al ser puntuable la carrera, todos acudieron a sus mejores armas y por el momento la verdad sigue perteneciendo a los Porsche 917 que con cinco litros y 600 HP se constituyen en elementos realmente asombrosos. No produjeron tiempos de asombro con respecto al record logrado el año anterior por Brian Redman porque la diferencia como posición del asfalto (menos abrasivo ahora) conspira contra ello. Sin embargo estos Porsche 917 son notoriamente superiores a aquel solitario ejemplar que vimos el año pasado y aplastan con su efectividad.

La Ferrari 312 P es un prototipo que promete ser extraordinario. Era el primer ejemplar construido (y el único) y fue el coche más novedoso de todos los vistos. Las 512 en cambio (S o M) no alcanzan el ritmo de los Porsche como no lo hicieron tampoco durante el año pasado. Excelentes los Lotta de 1.800 cm<sup>3</sup> que lograron nacer carrera igualando posibilidades en lo trabado.

Muy bien el trabajo de todos los pilotos argentinos y una tristeza general por la deserción anticipada del Berta LR que frustró tanto trabajo proyectado para estos Mil Kilómetros.

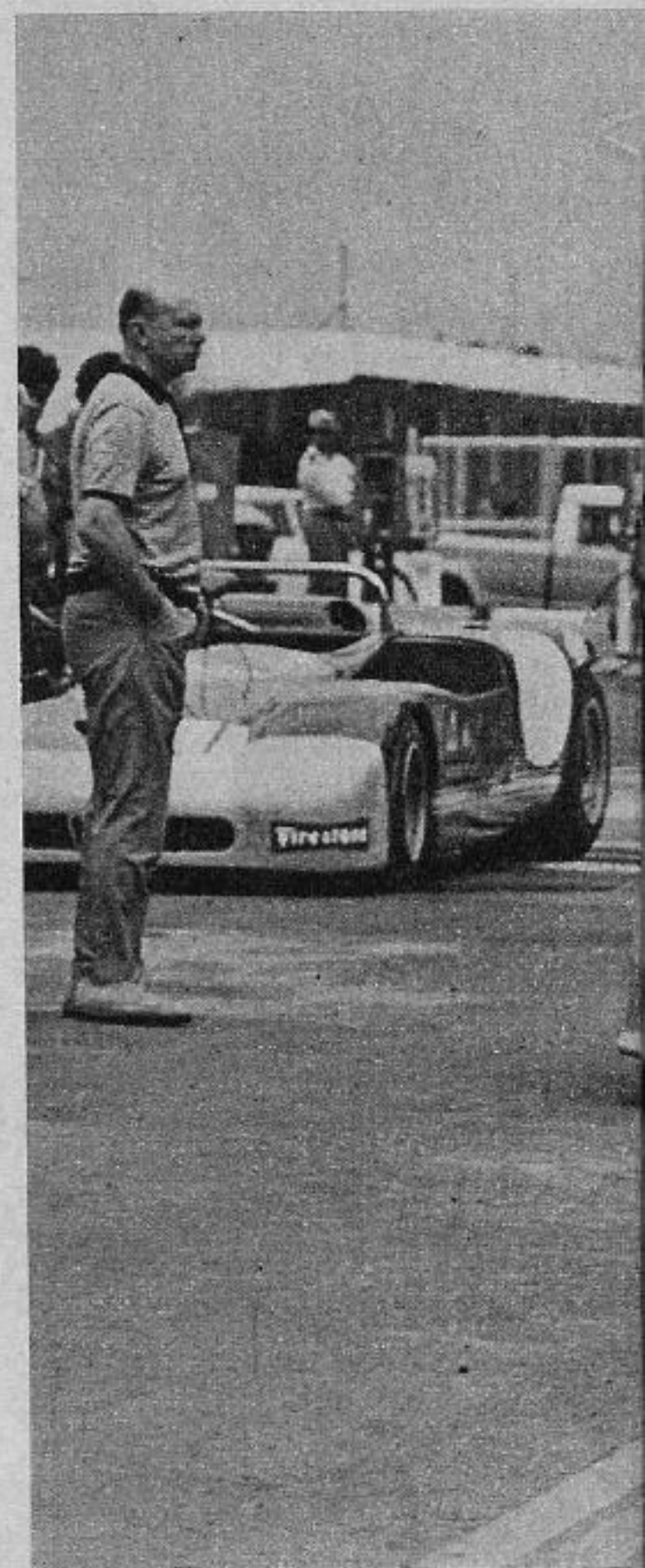
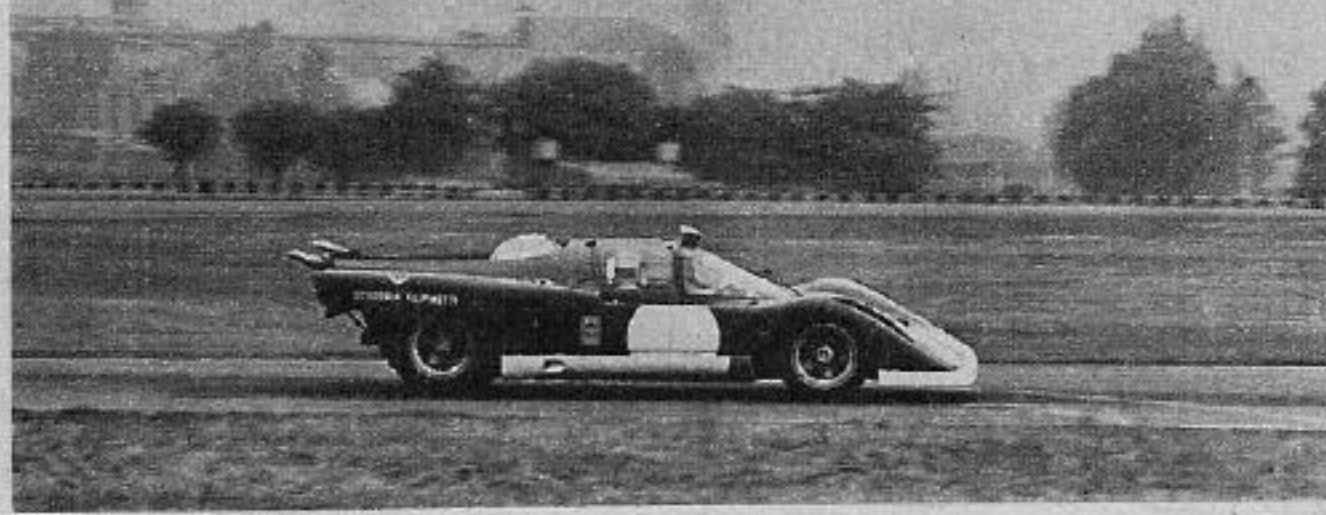
Fue una semana de trabajo incesante, con miles de cosas que necesitan puntualizarse y que sólo puede relatarse en forma cronológica a medida que fueron sucediendo. Por eso este diario de los 1.000 Km. de Buenos Aires, punto de partida de una nueva etapa.

## MIÉRCOLES 6

Pese a que todo el mundo pensaba que el miércoles no pasaría nada digno de ser mencionado, pocos minutos antes de las cuatro de la tarde el Alfa-Romeo 33/3 de Rolf Stommelen inundó el Autódromo con el sonido alegre y chillón que entregan los motores a 8.000 vueltas. Y así, poco a poco fueron apareciendo en pista algunos autos hasta completar una lista de siete máquinas que fueron probadas por más de una docena de pilotos. Había comenzado la temporada sobre el mismo asfalto y los cronómetros comenzaban a tener trabajo que de ahí en más sería incansable.

Para los que por primera vez tuvieron oportunidad de tomar contacto con los Sport Prototipos Internacionales de alto nivel, las conclusiones fueron bastante coincidentes. Opinión que por otra parte no es novedosa, pues es lo que se sabía o se adivinaba sin necesidad de verlos a través de los cables, pero finalmente quedó confirmada apenas unos minutos después que los Alfa Autodelta y el Porsche 917 de John Wyer hilvanaron las primeras vueltas. Los Alfa-Romeo demostraron un notable progreso con respecto al año pasado, junto a un virtuosismo no muy fácil de igualar para sortear lo que nosotros llamamos sector de mixtos. Verlos a partir de la curva Ascari y hasta la curva del Ombú fue un espectáculo realmente interesante, sobre todo si el que estaba detrás del volante era Emerson Fittipaldi, Andrea de Adamich o Rolf Stommelen que mostraron mayor adaptabilidad a lo sinuoso que sus compañeros Hezemans, Pescarolo (pese a que éste hizo el mejor tiempo del miércoles) y Nanni Galli.

Por su parte el Porsche 917 del Team Gulf-Porsche de John Wyer no tuvo una tarde muy feliz. Piña para Jackie Oliver con daños a la trompa que empañaron la tarde y borraron la sonrisa de la cara de David Yorke (jefe de equipo) pese a todo lo bueno que hizo Derek Bell en la pista buscando las mañanitas del 917 y viajando a un régimen muy por debajo de lo normal en las rectas. De todos modos se pudo ver la superioridad en lo que respecta a velocidad de los autos alemanes comparándolo a los Alfa de sólo tres litros, pero no así en los mixtos donde el dueño de la categoría mostró defectos que se reflejaron en los relojes.



Una trompa que cuesta mucho meterla en la cuerda y una cola que flamea más de lo debido, detalles que el inglesito Derek Bell hizo saber a la gente del equipo y que mejorarán en el correr de los días. Por otro lado los neumáticos —obviamente— no eran los adecuados.

Por último la Ferrari 512 M de Parkes-Nonnier de la Escudería Filippinetti, conducida por Mike Parkes, mostró una potencia asombrosa y un sonido aterrador que ponía de manifiesto sus casi 600 HP. De igual modo, la relación peso/potencia de la 512 es mucho menos conveniente que la de los Porsche (algo menos potentes pero muchísimo más livianos).

De más está decir que el miércoles nadie se preocupó por conseguir el tiempo. Nadie buscó un registro acorde a las posibilidades sino que simplemente se fueron aclimatando a la pista (bastante resbaladiza a opinión de todos) y buscando la mejor forma de encarar los mixtos y de esa manera hacer un chequeo sobre el comportamiento del auto en los distintos sectores. Pero como los cronómetros funcionaron igual aquí van los tiempos que se consiguieron el miércoles:

1º Pescarolo .....	1m58s2/10
2º Bell .....	1m59s1/10
3º Parkes .....	1m59s8/10
4º Stommelen ....	2m00s3/10
5º De Adamich ...	2m01s4/10
6º Fittipaldi .....	2m08s

Por supuesto que estos tiempos fueron tomados en forma extraoficial y no son los mejores de cada uno de los pilotos sino los mejores de los tomados ya que no fueron registradas todas las vueltas.

Jackie Oliver durmió una siesta reconfortante por la tarde y fue al autódromo. En seguidita de salir vino la galleta. "Fue un error mío, no se puede culpar a nadie, ni siquiera al auto. Entré en el curvón y fui todo el tiempo por la curva. Venía muy fuerte y el auto tendía a irse hacia afuera... por último mientras trataba de irlo peleando llegué a la parte donde el curvón se cierra y después empezaron los trompos... quedé de cola y toqué guard-rail con el lado derecho de la trompa. Por suerte no se rompió nada vital, sólo el plástico. Pero insisto... fue por un error de manejo." fue la confesión de Jackie Oliver minutos después en los boxes. La trompa nueva llegaba el viernes a última hora.

Impresionante realmente la labor del amigo brasileño Emer-

son Fittipaldi. Por primera vez en su vida se subía al Alfa-Romeo de tres litros y lo llevó como el más ducho de sus pilotos. O mejor dicho, con mayor solvencia que casi todos. Pese a que su auto no estaba como para marcar buenos tiempos porque el motor estaba muy carrereado y la caja de velocidades no se comportaba como debía, Emerson fue el dueño del espectáculo del miércoles para los siempre infaltables muchachos de la curva del Ombú. Lo ponía, lo dejaba ir, lo sacaba y lo llamaba cuando quería y como quería. No por nada nuestro Chueco dijo: "Mirenlo bien hermanos, porque estamos en presencia de un futuro campeón mundial".

Mike Parkes hizo entrar en calor (pese a la temperatura superior a los 30º) al centenar de "víboras" reunidas en el Ombú. Entre los presentes se encontraban Pairetti, García Veiga, Formisano y otros. El inglés venía medio desacomodado del cajón y cuando se zambulló en el Ombú se le volaron los papeles del libreto y forzó un trompo para evitar hacer banquina. Salió enseguida, no con mucha maestría pero sí con esa solvencia que dan los años...

Hasta último momento del miércoles Cacho Fangio seguía tratando de averiguar qué pasaba con el Lola-Cosworth que compartiría con el brasileño Renato Catapani. Faltaba documentación de Aduana en Brasil para que pudiera salir. Un suspenso insoportable para el pobre "Cacho".

Jonathan Williams vino por las suyas a los 1.000 kilómetros de Buenos Aires. Su misión era tratar de correr con Alain de Cadenet 3n el Lola T-210 y moverle el piso a alguno de los pilotos argentinos (en este caso específico a Nasif Estéfano). Sin duda, un muy buen muchacho que a partir de este momento será muy querido por los nuestros.

El miércoles se supo de boca de Henri Pescarolo que Françoise Cevert no vendría a correr el Matra 650 porque había sufrido un accidente (una caída fortuita causada por un resbalón) donde se quebró la clavícula. Lo reemplazó Jean Pierre Jabouille tercer piloto del equipo que compartió el Matra con Beltoise.

De los autos y pilotos argentinos sólo giraron Di Palma

(Berta-Tornado tres litros) y Jorge Cupeiro (con la Pantera Rosa de Eduardo Pino) con motor Chevrolet a inyección. Luis Di Palma llegó a marcar 2m 10s para la vuelta y Marinovich aunque enfundado en su mame-luco no pudo girar porque justo se largó a llover. Cupeiro probó el auto de Eduardo Pino y su opinión fue la siguiente: "El auto anda muy bien y va a andar mucho mejor aún. Creo que no está como para correr en la Temporada Internacional. De todos modos Eduardo prometió presentarlo y ya lo logró en base a un sacrificio increíble. Habría que probar mucho para ponerlo a punto y de esa forma empezar bien nuestra temporada nacional de Sport-Prototipo. El auto es realmente bueno". La pantera Rosa fue realmente ovacionada al ingresar a la pista.

## JUEVES 7

Darle al cronómetro es algo sumamente divertido, principalmente porque sirve para valorar autos, motores y manejo; el jueves tomando siempre las mismas referencias registramos los tiempos en el sector de los mixtos donde el amigo Vic Elford acabó con la farsa y demostró que con un 917 se puede doblar. El miércoles los Alfa-Romeo habían mostrado una adaptabilidad pasmosa para dibujar en lo trabado. Sin embargo Elford con el 917 del equipo Martini, viajando cruzado todo el mixto, frenando encima y acelerando justo logró marcar los 23s para el tramo que consideramos que es todo un record, muy difícil de superar en clasificación o carrera.

A primera hora de la tarde salió Vic Elford con el 917 del equipo Martini, mientras su compañero Gerard Larrousse seguía luciendo su pantalón de terciopelo negro y chemise amarilla. A poco de salir el Porsche se quedó parado en la viborita anterior a la curva del Cajón debido a que la bomba de nafta había aspirado agua, probablemente durante el viaje en barco se coló humedad por alguno de los conductos. Superaron el inconveniente desarmando la bomba y las cañerías que llevan el combustible. Quince minutos antes de que se dieran por terminados los entrenamientos del jueves, el 917 al mando de Vic Elford apareció nuevamente y se inició un espectáculo sensacional donde aunque extraoficialmente el 917 habría hecho el mejor tiempo de la tarde con 1m 55s 7/10. Pero en realidad la farsa se acabó en el mixto

## EL HOMBRE "NUMBER ONE" DE PORSCHE

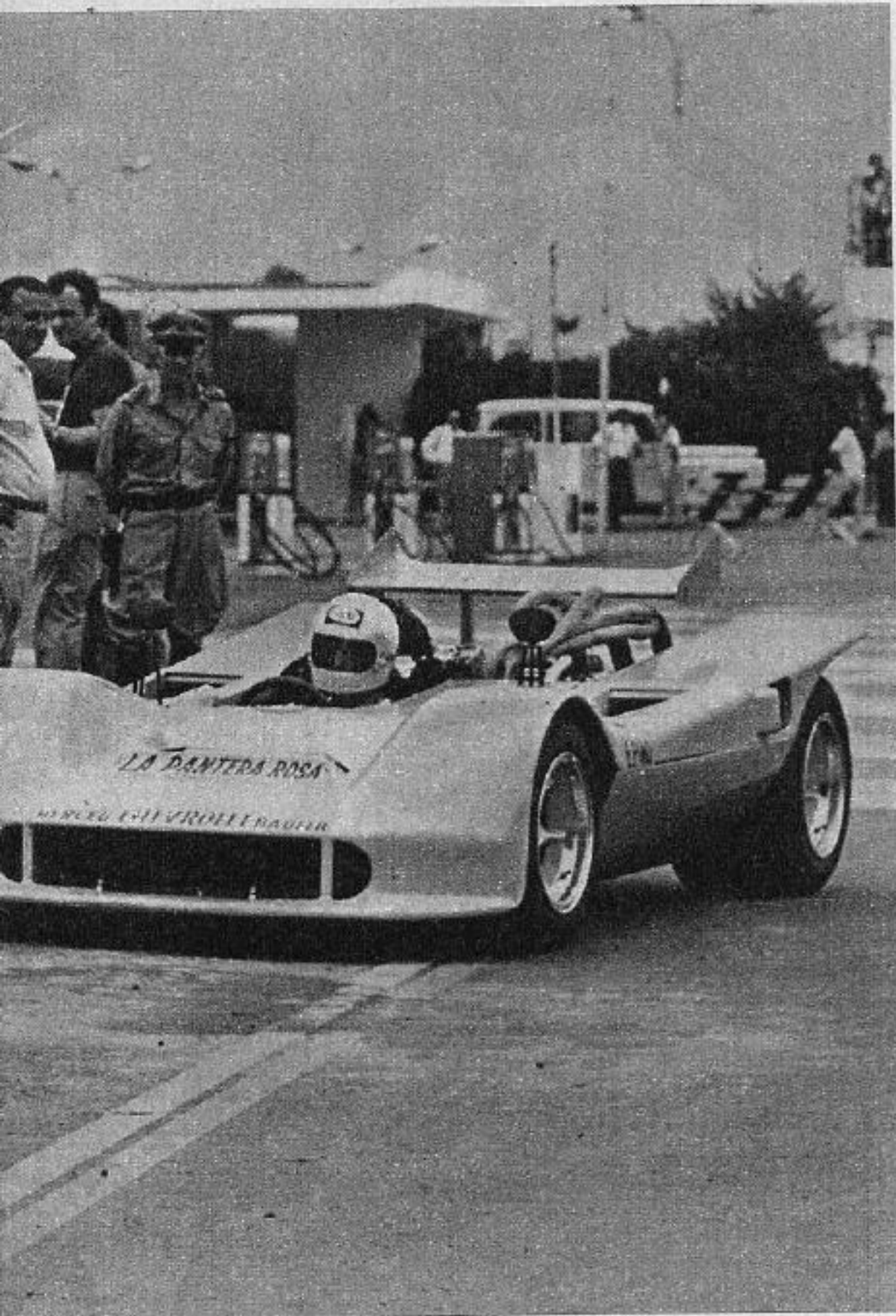
Pocos de los que estuvieron presentes durante la carrera se enteraron de la presencia de Helmut Bott, Jefe de Ensayos de Porsche-Stuttgart y —en este caso especial— asesor técnico de todos los Porsche presentes en la temporada.

Bajo su aspecto aparentemente inocuo se esconden 19 años de experiencia, ya que ésa es exactamente la cantidad de tiempo de permanencia de Helmut Bott en Porsche. Responsable de las cualidades técnicas y performance de las máquinas alemanas, a él se debe en gran parte el suceso de Porsche en el campeonato mundial de marcas.

En cuanto a las particularidades de nuestro medio, se manifestó sorprendido por las condiciones del circuito a utilizar en la Temporada Internacional, y especialmente por la capacidad de adaptación de los pilotos argentinos a máquinas absolutamente diferentes, por sus prestaciones, a las habitualmente utilizadas "de entrecasa".

Su preferencia en este sentido se inclinó hacia Lole Reutemann.





Arriba, izquierda: Mike Parkes probando el día miércoles en el autódromo.

Primera presentación en pista de la Pantera Rosa. Fue el miércoles.

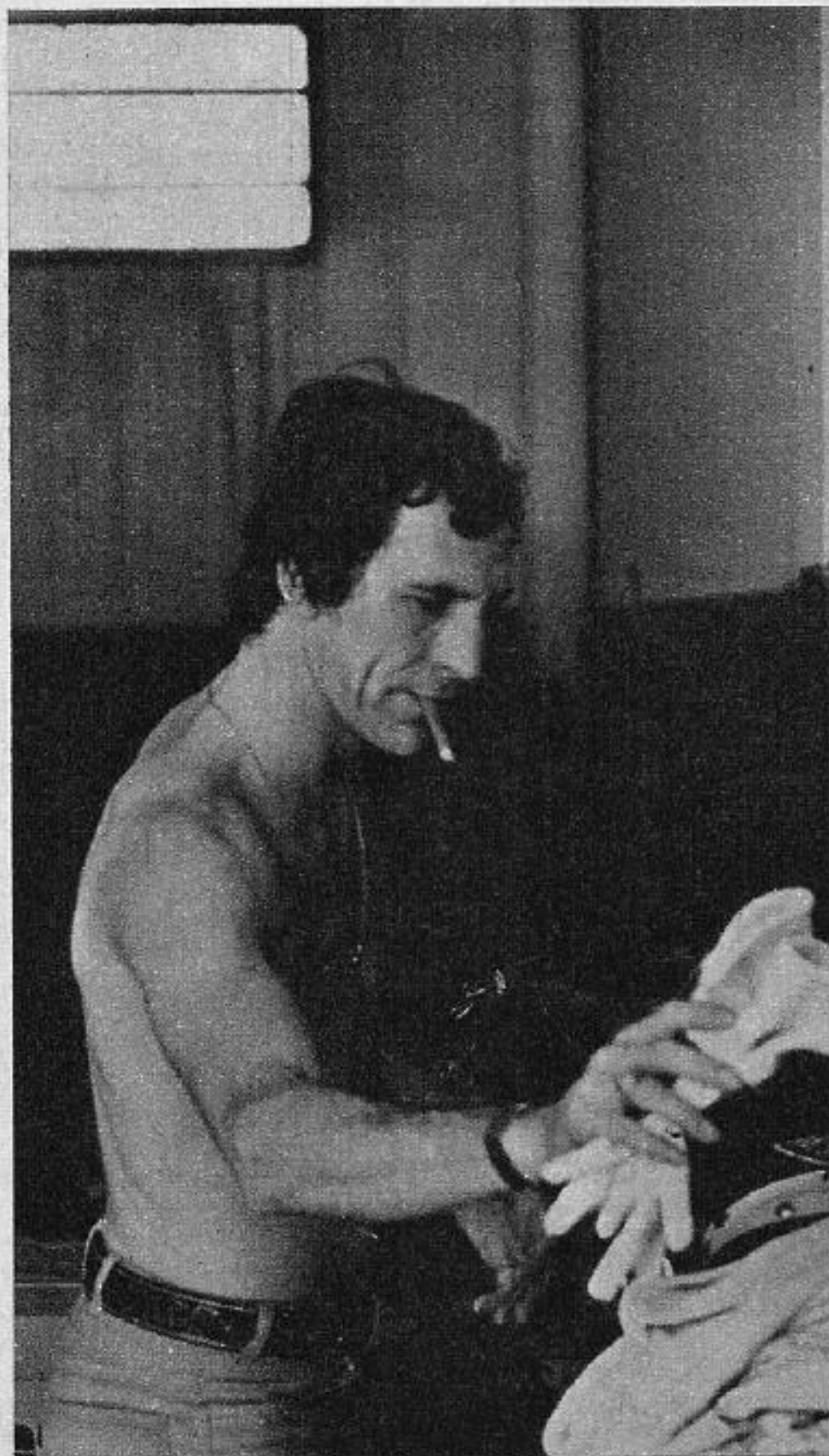
Vic Elford, toscanito en boca, preparado para ponerse el mameluco y marcar el jueves el mejor tiempo.



a quien calificó como "un piloto absolutamente prolijo y uno de los cinco más rápidos en el recorrido de los mixtos".

Consultado sobre su preferencia en cuanto al 917 o el 908/03 para este circuito, respondió: "cualquiera de los dos Porsche o ninguno de los dos. Este circuito, veloz y trabado a la vez, puede resultar bueno o malo para cualquiera de los dos autos. No hay predominancia evidente, ni por parte del 917 o del 908/03".

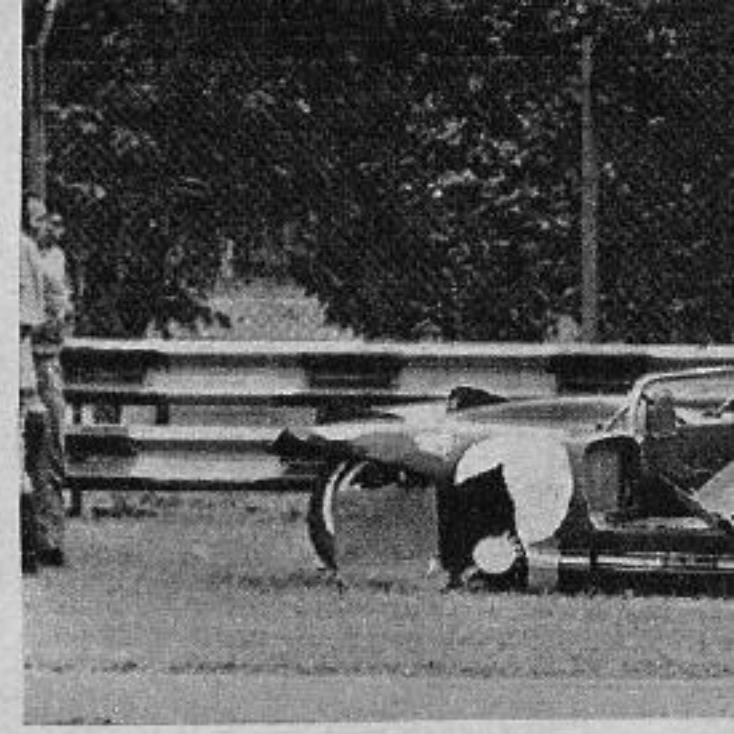
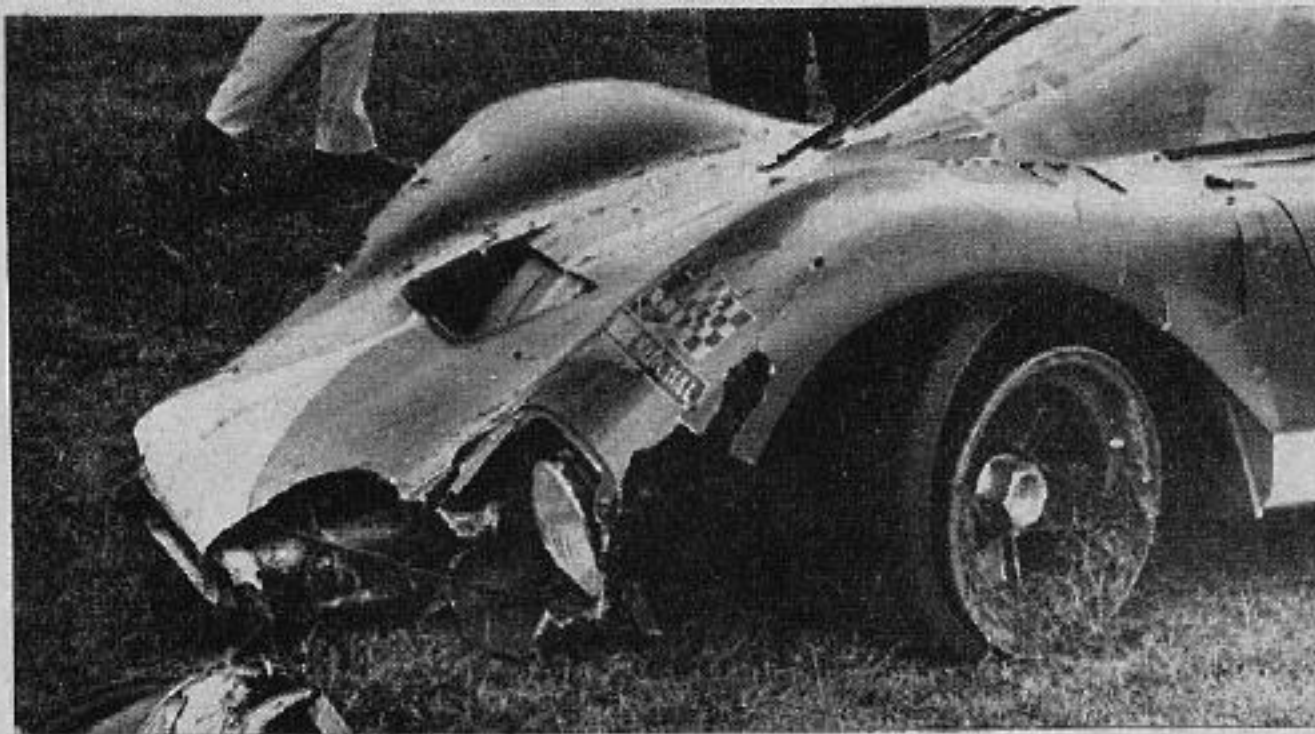
Helmut Bott, el hombre más importante en el sector asesoría y dirección técnica de Porsche, estuvo entre nosotros. Los resultados de su capacidad son evidentes.



**MAXIMA  
COMPRESION  
PODEROSO!**

**BARDAL**

**EN EL ACEITE  
AGREGUE**



donde el "ex-cartero" Vic Elford enderezó todo el pavimento. Hubo verdadero asombro entre los entendidos de la curva del Ombú.

Ronnie Peterson fue junto con Emerson Fittipaldi el que estrenó el guard-rail de la curva Ascari que según dijo David Yorke se encara en carrera a algo así como 305 km/h (11??). Pero la cuestión era porque Peterson probaba el auto que estaba encomendado por la Escudería Filippinetti a Mike Parkes y Jo Bonnier. Debido al mal tiempo reinante en Europa era muy probable que Jo Bonnier no pudiera llegar a tiempo a Buenos Aires, entonces Peterson se encargaría de conducirla alternando con el inglés Parkes. Pero, luego del toque con el guard-rail la Ferrari quedó casi destruida en su totalidad y las esperanzas de Jonathan Williams de manejar el Lola en el puesto que dejaría libre Ronnie también se esfumaron. Claro que el que quedó sin auto en esa oportunidad fue Mike Parkes. Recién el sábado se sabría cómo vendría la mano para los 1.000 Kms.

Luis Di Palma salió el jueves por primera vez a la pista con el Berta LR-Cosworth para asentar el motor dotado del cigüeñal hecho en Córdoba. No buscó tiempos, aunque en la parte de los mixtos y el tobogán trató de encontrar el límite del auto. Así fue como en una de esas banquineadas la trompa tocó contra algo, se hundió y a partir de ese momento empezó a inflarse siendo imposible seguir girando. Ya no salió más.

Otra de las piñas feas fue la de Emerson Fittipaldi a última hora del jueves. "Yo no sé exactamente qué pasó pero estoy seguro que se pinchó un neumático delantero". Unos 30 segundos antes se había "pegado" Peterson con la 512 M y por razones similares según sus palabras. Según algunos el problema no reside en la presencia de clavos, sino en los recortes del alambrado que se ha arreglado en la parte que linda con el Parque Almirante Brown y que están sobre las banquinas de tierra. Al morder la tierra, algunos alambres quedan sobre el pavimento y luego viene la pinchadura. Juan Manuel Fangio opinó: Los tiempos, hermano... hay que buscarlos sobre el pavimento y no por la tierra". El asunto es que el Alfa-Romeo quedó destrozado y no correría el domingo.

Pablo Brea fue otro de los que soportaron dos pinchaduras pero sin ningún tipo de consecuencias. "No sé qué son, pero hay cosas en la pista".

Por su parte el equipo Gulf-Porsche (John Wyer) se mantuvo inactivo el día jueves. La persiana de su box permaneció cerrada y sin moros en la costa. Ese mismo día, llegaba a Buenos Aires el mejicano Pedro Rodríguez que, en caso de no poder alistar el Porsche que compartiría con Oliver, formaría pareja con Joseph Siffert quedando como espectadores Bell y Oliver.

Aplausos en la tribunita ubicada en la curva del Ombú para Luis Di Palma que cuando salió con el Berta 3 litros comenzó una persecución a muerte sobre el 917 de Kauhsen que está pintado igual a los del equipo oficial, pues el alemán compró a John Wyer una de las unidades con la que compitiera el año pasado. Di Palma se fue jugando y se acercó poco a poco al 917 hasta que se puso a 100 metros de éste... fue en ese momento cuando el alemán hizo señas con la mano y se metió en los boxes. El Porsche 917 no sonaba muy saludable por cierto.

Confirmación definitiva. Para la carrera de Fórmula Uno, vendrá Mario Andretti al volante de una Ferrari 312 B del equipo oficial.

Alex Soler Roig: "Opino que Luis Di Palma tiene muchas posibilidades de llegar a manejar el Lotus 72 de Fórmula Uno en la carrera del 24 porque según tengo entendido la oferta que le han hecho a la Lotus es realmente tentadora". Algunos piensan que es casi un hecho que Luis maneje el 72.

Se sigue corriendo el chimento en forma insistente que para el año próximo el Automóvil Club Argentino llevará a Europa a dos pilotos para la Temporada Europea de Fórmula Dos. CARLOS REUTEMANN por supuesto y el otro sería NESTOR GARCIA VEIGA al que se le pagarían unos 600.000 pesos por mes además de los viáticos. ¡Que se haga! y que se confirme.

El jueves hablamos en el Autódromo el ingeniero Giacomo Caliri directo técnico de Ferrari+SEFAC para el equipo de SP asistido en la dirección deportiva por el campeón europeo de la montaña Peter Schetti.

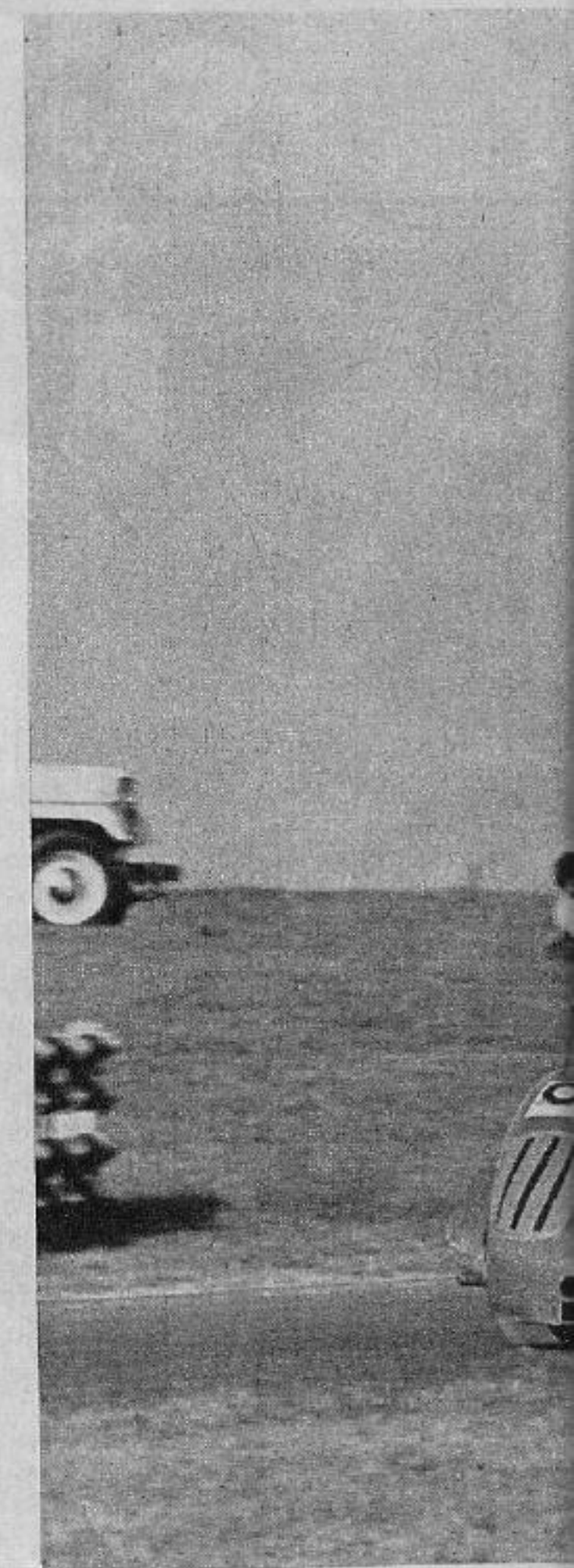
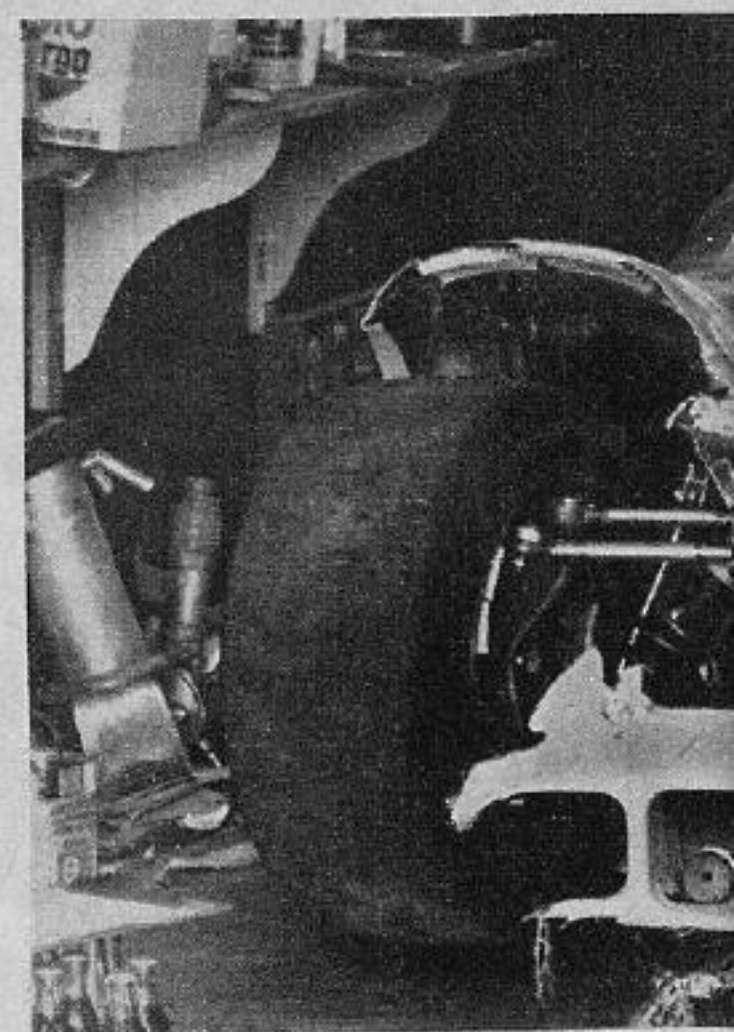
"El auto pesa alrededor de los 595/600 kilos y tiene el mismo motor que el Ferrari de Fórmula Uno pero trabaja en otro régimen de vueltas. El motor de F-1 se lleva sin problemas hasta las 11.600 vueltas y éste está para girar en las 10.500 rpm por razones de seguridad ya que las pruebas de Sport Prototipo son mucho más largas que las de Fórmula Uno. Traemos dos motores para probar y utilizar el que mejor ande. Uno de ellos tiene cuatro bancadas como el de F-1 que es muy veloz y el otro tiene siete bancadas y bielas más robustas y aunque es menos veloz y mucho más resistente". Lamentablemente el debut del nuevo SP de Ferrari que pintaba como muy auspicioso para la marca de Maranello, se vio ensombrecido por la tragedia del domingo.

## VIERNES 8

El viernes fue el primer día de entrenamientos oficiales. Algunas ausencias motivadas por la no llegada de ciertos pilotos que estaban varados en Europa gracias a la nieve que cae incesantemente. El caso de Beltoise y Jabouille que estaban varados en París sin poder tomar el avión para Baires. Pero sin Beltoise y sin Jabouille los autos salieron a dar vueltas con quince minutos de retraso sobre la hora fijada. Los primeros en salir fueron los Porsche semi-oficiales de la Martini Racing Team con "herr docktor Marko" y Gerard Larrouse montados en los dos autos. Durante diez minutos giraron solos, hasta que se les agregaron el Ferrari de Giunti+Merzario y el Alfa conducido por de Adamich.

"El auto anda bien, me adapté rápido —comentaba Pablo Brea— pero Dominique me dijo que no lo pasara de 7.000 vueltas. ¡Anduve a siete y dos y se cabreó! Para la carrera está establecido que vamos a andar en ocho mil. Estoy muy contento porque no es tan difícil como pensaba".

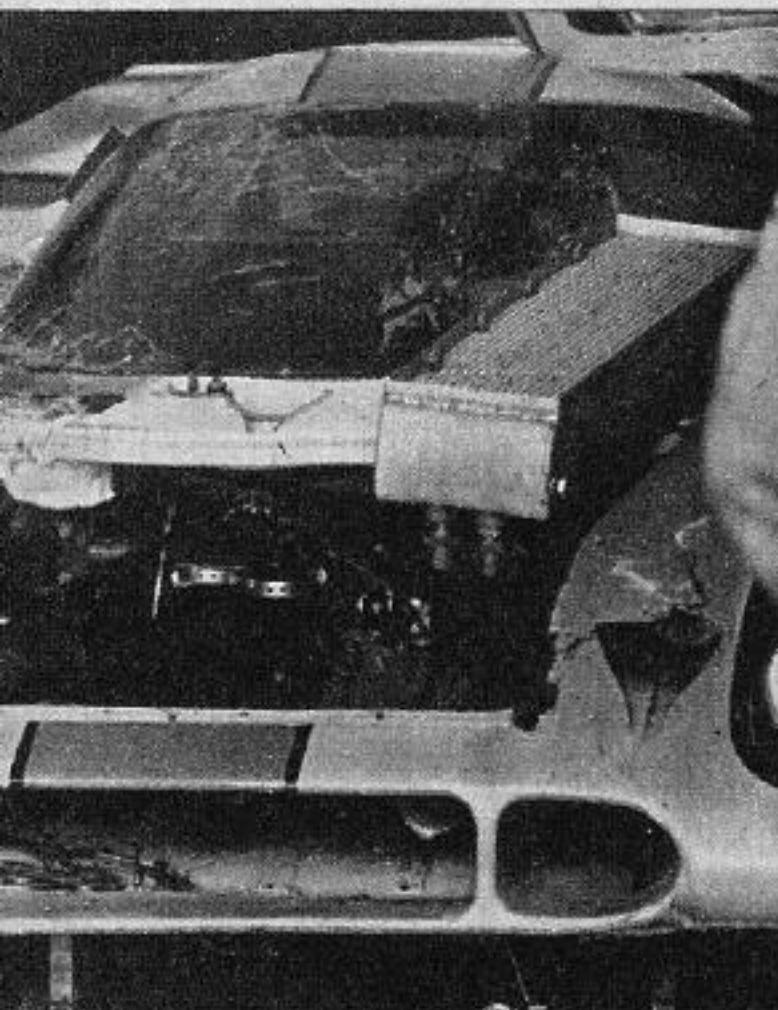
Henri Pescarolo se subió al Matra 660, se puso el casco verde fosforescente y salió a dar vueltas. Pese a que el francés es ahora piloto Alfa-Romeo, recibió una autorización especial por parte del Director Deportivo de Alfa para probar unas vueltas el Matra. Otro piloto de Alfa que se pasó de marca imprevistamente fue Emerson Fittipaldi que tripularía el Pors-





Arriba, izquierda: Así quedó la Ferrari 512 M en los entrenamientos del jueves con Peterson al volante.

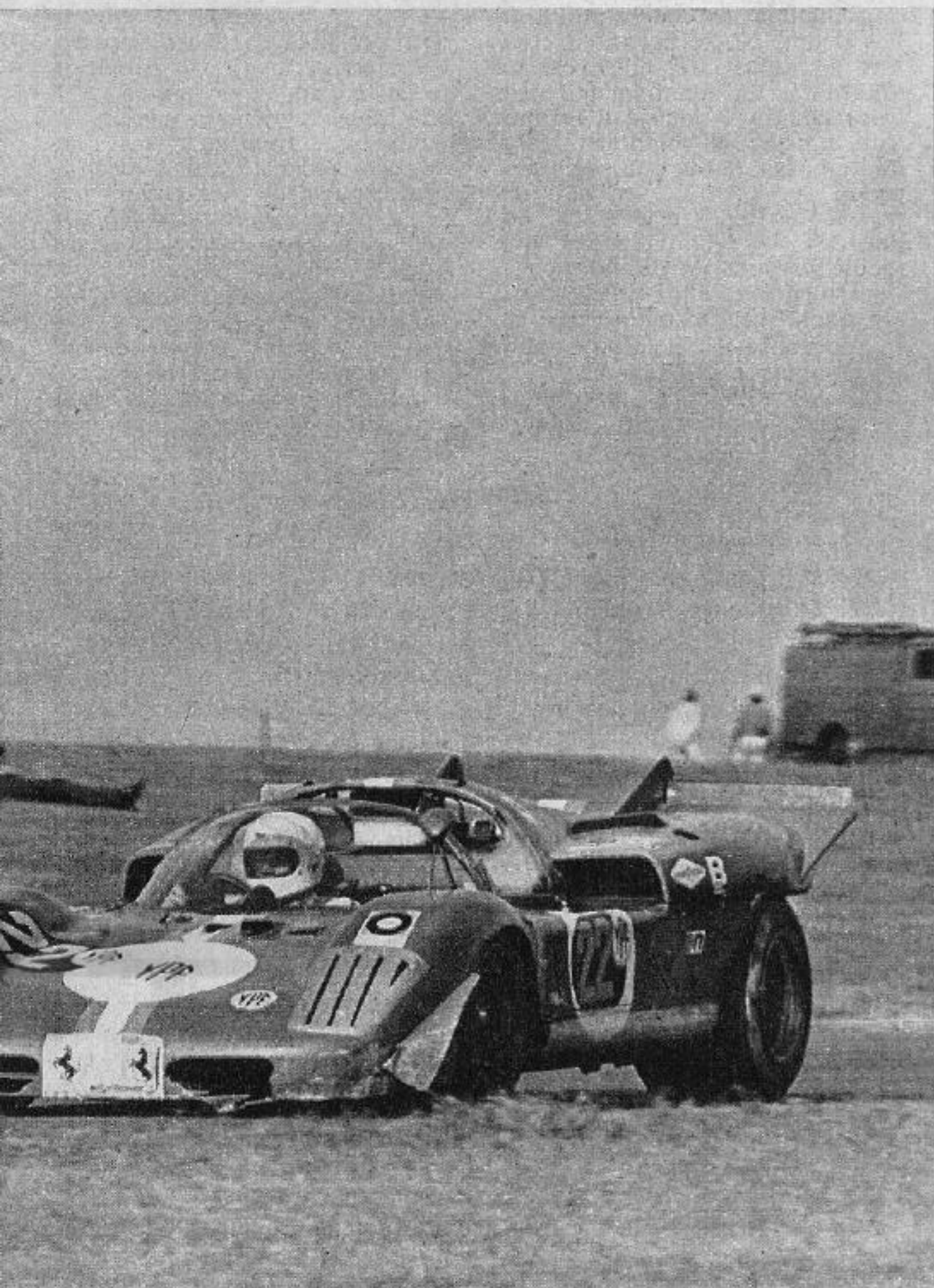
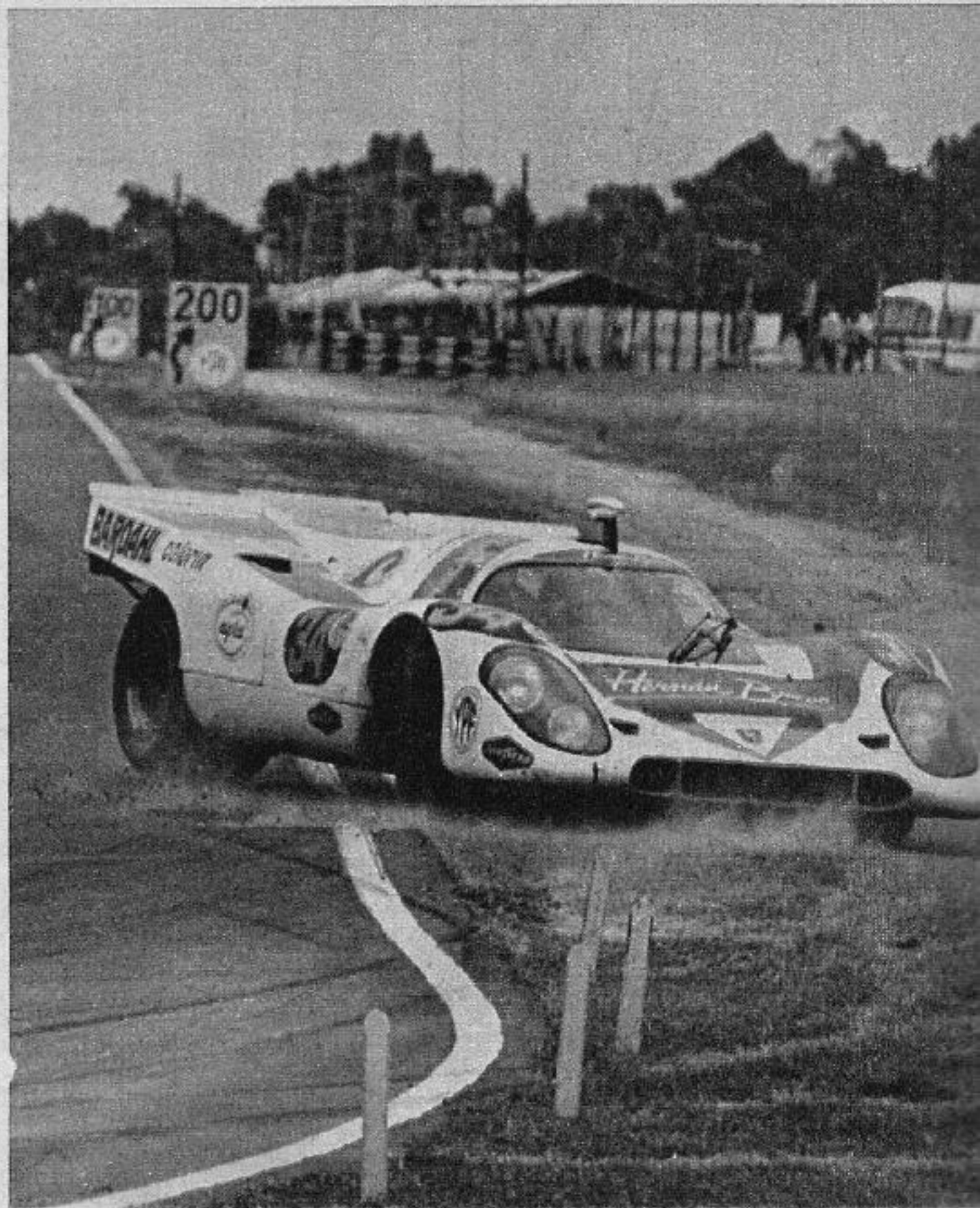
Así quedó el Alfa conducido al jueves por Fittipaldi. Día de piñas.



Así quedó el 917 de Jackie Oliver luego del fuoripista en la salida del curvón del fondo el día jueves.

Dominique Martin haciendo pasto luego de un mágico toque con Copello.

Luis Di Palma al volante. Lástima que la Ferrari se quedó al final.



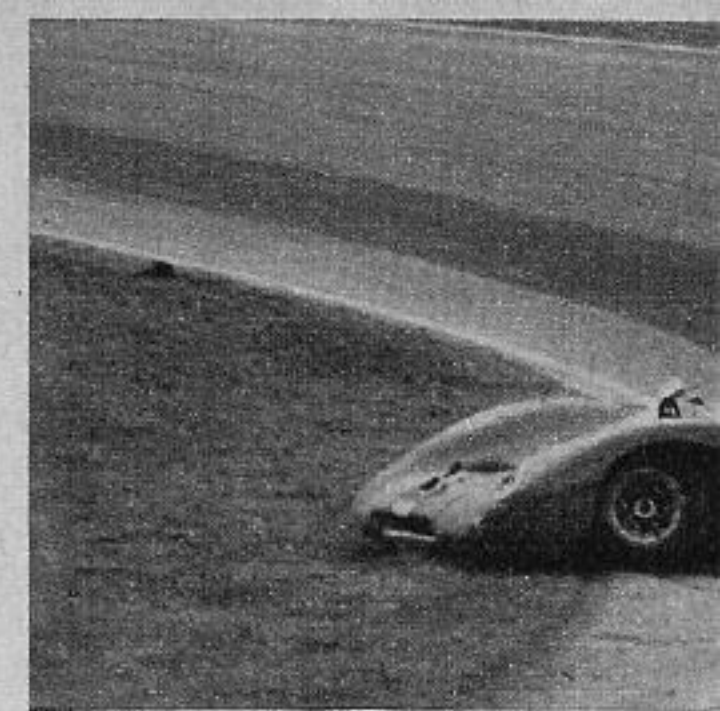
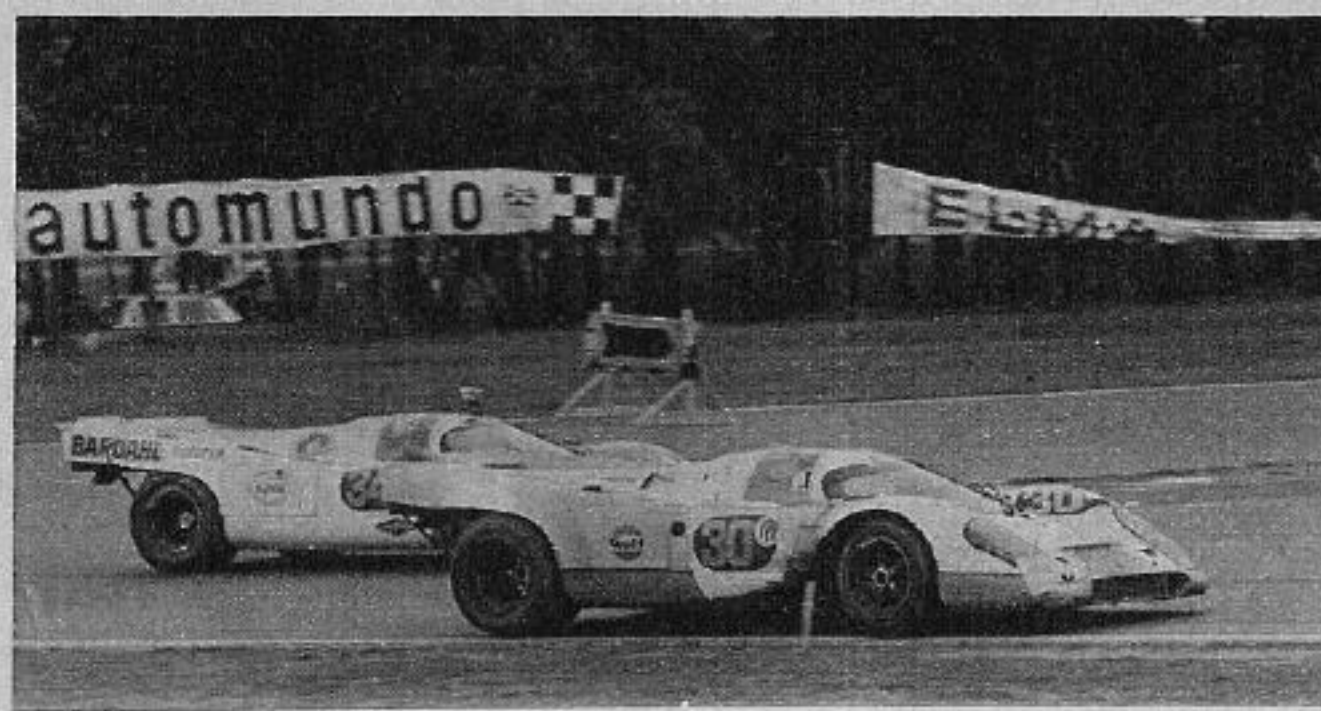
### EL MIXTO DICE LA VERDAD EN CARRERA

Desde la novedosa tribunita ubicada en la ya famosa curva del Ombú, cronómetro en mano, nos divertimos tomando los tiempos desde la entrada a la curva Ascari hasta la salida del Ombú. Y allí, salvo las distancias del caso (léase más o menos HP, algunos problemitas, frenos y algunas otras

minucias) se puede comparar y hacer un balance bastante objetivo acerca de quiénes son los que gustan del trabado y quiénes no se hallan.

Aquí la lista completa de los tiempos que tomamos computando el mejor de cada uno de los pilotos:

19	VIC ELFORD (Porsche 917)	22s 9
29	JOSEPH SIFFERT (Porsche 917)	23s
29	ROLF STOMMELEN (Alfa-Romeo 33 3)	23s
49	RONNIE PETERSON (Lola T-210)	23s 1
59	TREVOR TAYLOR (Mc Laren 3.000)	23s 2
69	HENRI PESCAROLO (Alfa-Romeo 33 3)	23s 3
69	PEDRO RODRIGUEZ (Porsche 917)	23s 3
89	CHRIS CRAFT (Mc Laren 3.000)	23s 4
99	GERARD LARROUSSE (Porsche 917)	23s 7
109	DEREK BELL (Porsche 917)	23s 8
109	ANDREA DE ADAMICH (Alfa-Romeo 33 3)	23s 8
109	NESTOR GARCIA VEIGA (Ferrari 512 S)	23s 8
109	IGNAZIO GIUNTI (Ferrari 312 P)	23s 8
149	JEAN PIERRE BELTOISE (Matra 650)	23s 9
149	JORGE CUPEIRO (Lola-T-210)	23s 9
169	NASIF ESTEFANO (Lola T-210)	24s
169	NANNI GALLI (Alfa-Romeo 33 3)	24s
169	ANGEL R. MONGUZZI (Porsche 917)	24s
199	JACKIE OLIVER (Porsche 917)	24s 1
199	EMERSON FITTIPALDI (Porsche 917)	24s 1
199	JO BONNIER (Ferrari 512 M)	24s 1
229	JOSE M. JUNCADILLA (Ferrari 512 S)	24s 2
239	CARLOS RUESCH (Lola T-210)	24s 4
249	JORGE O. DEL RIO (Lola T-210)	24s 5
259	CARLOS A. PAIRETTI (Ferrari 512 S)	24s 6
269	HUGHES DE FIERLANT (Ferrari 512 S)	24s 6
279	SAM POSEI (Ferrari 512 S)	24s 7
289	TAF GOSELIN (Ferrari 512 S)	24s 8
289	EDUARDO COPELLO (Porsche 908)	24s 8
309	CARLOS REUTEMANN (Porsche 917)	24s 9
319	LUIS DI PALMA (Ferrari 512 S)	25s
319	HANS DIETER WEIGE (Porsche 908)	25s
339	DOMINIQUE MARTIN (Porsche 917)	26s 4
349	PABLO BREA (Porsche 917)	26s 6



che 917 de Soler Roig en pareja con Lole Reutemann.

La actuación de la pareja Fittipaldi-Reutemann está sintetizada en estos tiempos. Reutemann: 1ª vuelta: 2m14s2; 2ª vuelta: 2m04s00 - Fittipaldi: 1ª vuelta: 2m20s2; 2ª vuelta: 2m12s00 y 3ª vuelta: 2m02s2. Parece que el auto no estaba del todo bien.

La Ferrari 312 hizo su debut en las pistas en un entrenamiento oficial. La condujo la mayor parte del tiempo, el infortunado Ignazio Giunti y algunas vueltas Arturo Merzario. Hizo buenos tiempos y se comportó magníficamente bien.

A las 17 horas, los tiempos establecidos eran los siguientes:

freno, el Alfa se desacomodó, hizo un trompo y fue a parar de trompa contra el guard-rail. Trompa nueva y nuevo susto para la gente de Alfa-Romeo.

## SABADO 9: CLASIFICACION

El sábado, día de clasificación, fue evidentemente el día en que cada uno de los presentes trató de obtener sus mejores marcas para estar más o menos bien arriñaditos el domingo a la hora de la largada. Como todas las clasificaciones, el mecanismo para bajar los tiempos fue el usual. Salir, tirar un buen rato, entrar, corregir vicios y defectos notados y volver

uno nuevo, 0 Km., con el que ganó el domingo, un grueso chorro de aceite cayó sobre la cara de uno de los mecánicos germanos que estaba tirado bajo el auto, cosa que le hizo decir algo así como "¡¡Undfundendfindshingenbrrotén!!", para regocijo de todos los germanos presentes. Los latinos nos quedamos pagando, pero sospechamos lo que habrá dicho...

A las 18,15 de la tarde la clasificación se suspendió hasta las 18,30, debido a que los cronómetros acusaban 1m30s para un par de autos que —seguramente— se equivocaron de camino. Aclarada la situación, se continuó con la clasificación hasta las 19,00 hs.

Impresionado con el Porsche 917, Angel Monguzzi. "Salí a girar agarrado al volante —decía el Negro— pero en seguida me di cuenta que a estos autos hay que manejarlos con la punta de los dedos. No te permiten errores como los SP nuestros. La diferencia en cuanto a potencia y en cuanto a docilidad te obligan a pegar el volantazo justo. Si te pasás, hacés una regia macana. Por ejemplo, en las curvas lentas tenés que entrar colocando la trompa antes que doble el auto, y pisando constantemente... aquí no se trata de andar serruchando..."

En cuanto a Lole Reutemann, salió a las tres y media de la tarde para clasificar, presentándose al cumplir su primera

vuelta el problema que hizo pensar a muchos en un incendio, ya que del Porsche salía bastante humo, pero que no fue más que una falla en el bombín de frenos. Si bien el pedal retornaba a su posición normal, el bombín no retornaba, bloqueándose por consiguiente ambas ruedas delanteras, cosa que obligó al cambio de discos de freno y pastillas. Luego de la reparación, dos vueltas al circuito para asentar algo el motor.

El sábado también reapareció totalmente reparada la Ferrari de la escudería Filippinetti, que Ronnie Peterson había golpeado considerablemente en los entrenamientos del jueves. Esta Ferrari —512M, eme de "Monotipo"— difiere de las demás 512, tanto en su mayor potencia (tiene 32 HP más) como en su menor peso (solamente 780 kg. en seco).

Otro de los autos de Filippinetti, el Lola T-210 de Cupeiro-Peterson, se manifestó subvirante en exceso, razón por la cual, concluida la primera vuelta, Peterson se detuvo en boxes, donde un mecánico cortó prolijamente parte de los spoilers traseros a fin de corregir la tendencia a irse de trompa del Lola.

Así, entre paradas, salidas, reparaciones y modificaciones, fueron saliendo los tiempos de clasificación, que se fijaron para el domingo de acuerdo con el siguiente orden:

1º	Bell-Siffert (condujo Derek Bell)	1m52s75"	Porsche 917
2º	Larrousse-Elford	1m54s97	Porsche 917
3º	De Adamich-Pescarolo	1m56s07	Alfa Romeo 33.3
4º	Stommelen-Galli	1m57s40	Alfa Romeo 33.3
5º	Van Lennep-Marko	1m58s11	Porsche 917
6º	Giunti-Merzario	1m59s49	Ferrari 312
7º	Juncadella-Pairetti	2m00s57	Ferrari 512 S
8º	Kahusen-Jost (condujo Jost)	2m03s30	Porsche 917
9º	Craft-Taylor	2m04s13	Mc Laren 3000
10º	Beltoise-Jabouille (c. Pescarolo)	2m06s25	Matra 660

Nasif Estefano luchó durante todas las vueltas que dio (4 en total) con un problema en la bomba de nafta del Lola-Cosworth. Pese a ese inconveniente se lo pudo cronometrar como uno de los primeros tiempos del trabado. "¡Mirá —anunció Estefano— el Lola es un lindo auto, pero anda más o menos como el Porsche con que corrí en Europa en el '64".

Nueva versión de los "Locos Adams": el doctor Helmut Marko y el sonadísimo Van Lennep. Dos espectáculos dignos de verse en el trámite del mixto. De costado y poniendo en práctica el más puro "power slide" los compañeritos de auto, le dieron sin perdón al 917.

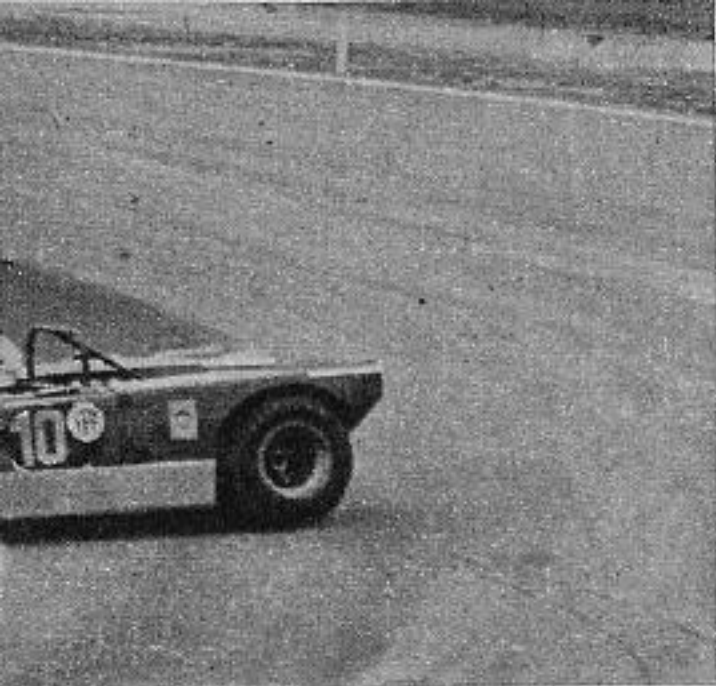
El Nene García Veiga se subió al Ferrari 512 de Sam Posey perteneciente a la N.A.R.T., y supo bajarle el tiempo en forma alarmante. Luego de una ida de viaje en el cajón, el Nene se aclimató y le bajó diez segundos al estadounidense.

A la entrada de la "ese" del ciervo, de Adamich quiso abrirse para tomar la curva, pisó el

a salir hasta lograr la marca satisfactoria. De manera tal que si bien lo más importante de una clasificación son los tiempos obtenidos, no menos importantes son las circunstancias que favorecen o impiden arribar a una buena marca. Así que vamos a las vicisitudes. Por ejemplo, Matra. El nuevo 660 tuvo durante toda la tarde del sábado problemas de temperatura, tanto de motor como de cubiertas corregidos ambos modificando la posición de los deflectores correspondientes de manera tal de guiar el flujo de aire hacia los radiadores y las cubiertas. Por otra parte, Beltoise se quejaba de las condiciones resbaladizas de la pista, asegurando que recién dentro de cuatro meses de uso alcanzará el grado de rugosidad ideal. Matra obtuvo su mejor tiempo 10 minutos antes de que se suspendiera —de acuerdo con el horario estipulado— la clasificación, tiempo que le valió el quinto puesto en el "starting grid". En cuanto a Siffert-Bell, luego de ganarse el tercer lugar, para el Porsche 917 de Wyer se ganaron una cortada de válvula, panne lógica luego de la pasada de vueltas a cargo de Siffert. Mientras se desmontaba el motor para reemplazarlo por

## CLASIFICACION

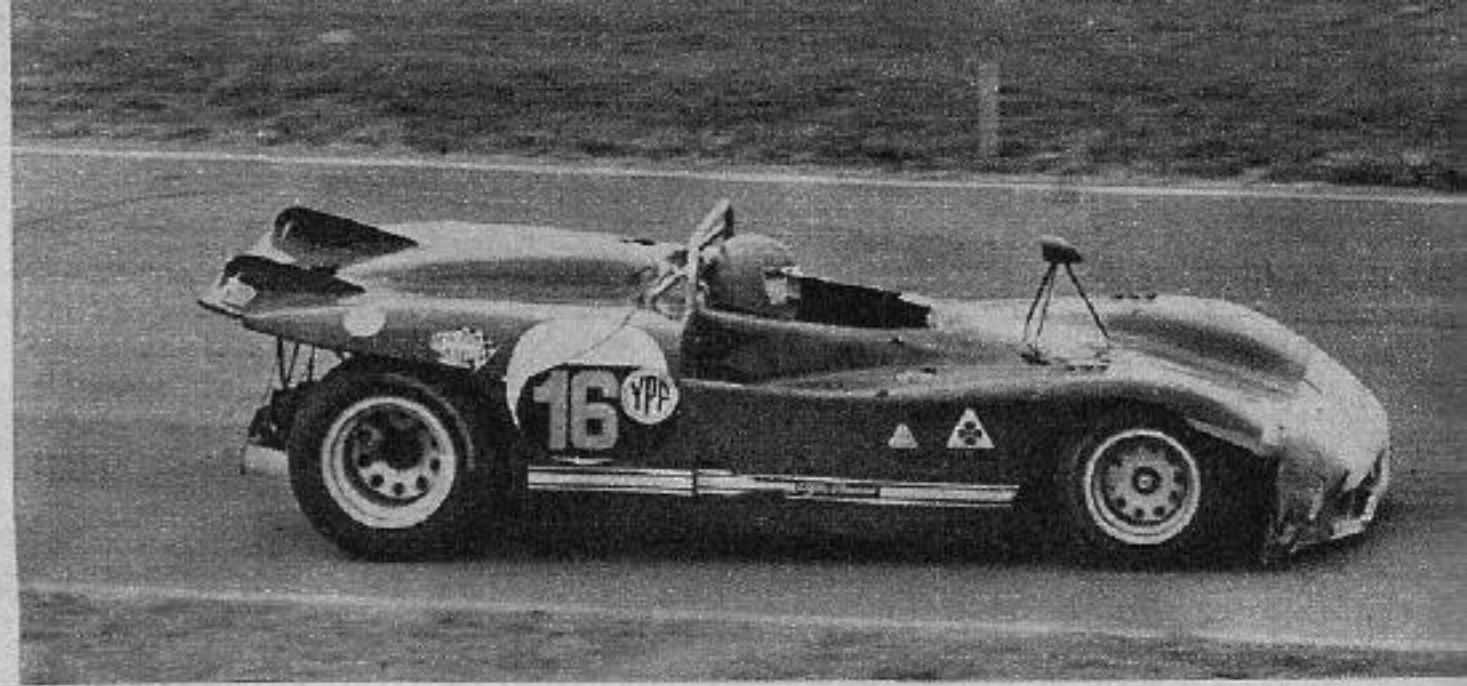
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Promedio
1º	32	Rodríguez - Oliver	Porsche 917.	1m52s70	195,547
2º	24	Giunti - Merzario	Ferrari 312P	1m52s74	195,477
3º	30	Bell - Siffert	Porsche 917.	1m53s04	194,959
4º	16	De Adam. - Pescarolo	A.Romeo 33.3	1m54s43	192,590
5º	26	Beltoise - Jabouille	Matra 660...	1m54s65	192,221
6º	14	Stommelen - Galli	A.Romeo 33.3	1m55s57	190,691
7º	8	Bonnier-Parkes	Ferrari 512M	1m55s81	190,295
8º	22	Di Pal. - G.Veiga - Pos.	Ferrari 512S.	1m55s84	190,246
9º	28	Fittipaldi-Reutemann	Porsche 917.	1m56s43	189,282
10º	20	Juncadella-Pairetti	Ferrari 512 S.	1m56s87	188,570
11º	38	Larrousse-Elford	Porsche 917.	1m57s34	187,814
12º	48	Jöst-Monguzzi	Porsche 917.	1m57s64	187,335
13º	2	Craft-Taylor	McLaren-Ford	1m58s50	185,976
14º	10	Peterson - Cupeiro	Lola T-210..	1m59s19	184,899
15º	18	Gosselin - De Fierlant	Ferrari 512 S	2m01s20	181,833
16º	46	Rouveyran - Ruesch	Lola T-210	2m01s70	181,086
17º	34	Martin - Brea	Porsche 917.	2m01s98	180,670
18º	6	Weir - Del Rio	Lola T-210..	2m02s73	179,566
19º	4	De Cadenet-Estefano	Lola T-210..	2m03s93	177,827
20º	40	Weigel - Copello	Porsche 908.	2m06s03	174,864
21º	42	Di Palma-Marinovich	Berta-Tornado	2m06s22	174,601
22º	44	Pino - Ternengo	Baufer-Chevr.	2m12s23	166,665
23º	36	Van Lennep - Marko	Porsche 917.	2m17s63	160,126



A la izquierda: Derek Bell por adentro y el Negro Monguzzi por afuera. Los dos, muy bien.

Renuncio de Cupeiro en el mixto. Pero el Gallego estuvo en un día realmente destacado.

Henri Pescarolo con el Alfa levemente dañado por un toque.



Después de once años, de nuevo una fecha puntuable en Argentina. El acontecimiento se esperó largamente y se puso en marcha la selecta caravana de los monstruos mundiales de SP internacional frente a una multitud que llenó el autódromo para verlos.

Porsche, Ferrari, Alfa-Romeo, Matra, con todas sus fuerzas oficiales, acompañados de la habitual troupe que se mueve en Europa en la categoría, llegaron a la Argentina para iniciar la temporada 1971 del campeonato mundial de marcas y de inmediato la expectativa recayó sobre las vedettes obligadas: Porsche 917, la novísima Ferrari 312 P (prototipo único), los Alfa-Romeo, el ululante Matra 660. Y nadie puede haber quedado defraudado. Dentro del marco de la excelente organización general del Club YPF, los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires brindaron un caudal de conclusiones interesantes para los que gustan del automovilismo desde cualquier punto de vista: sea como simple espectáculo, para analizar técnicamente las novedades europeas, para ver en acción a los pilotos, y en definitiva para incrementar más que nunca el contacto internacional.

Todo hubiera sido perfecto si el imprevisible y trágico accidente de Ignacio Giunti no se hubiera encargado de destacar algunas fallas, además de provocar una confusión general en la carrera que empañó en parte todo el trabajo realizado. Una pérdida lamentable en un accidente casi sin sentido por la forma en que sucedió y que necesita ser analizado con mayor detalle.

Lo más dramático de todo es que fue un accidente que se vio venir, que se anticipó para toda una multitud que estuvo en el autódromo o que siguió la carrera por televisión. Durante increíbles minutos Jean Pierre Beltoise cruzó la pista empujando su Matra mientras el resto de los coches lo pasaban afeitando, y de golpe lo previsible. Un auto —la Ferrari del infortunado Giunti— lo choca de atrás y de costado y explota como una bomba. Drama, humo, confusión, los camiones de bomberos obstruyendo la pista y finalmente la bandera roja que indica detención de la carrera. Algunos coches pararon, otros siguieron y la carrera continuó como si nada hubiera pasado pese a la aparición de la bandera de detención. Una serie de errores o de culpas que corresponde delimitar. Las responsabilidades pue-

## ASI VI LA CARRERA

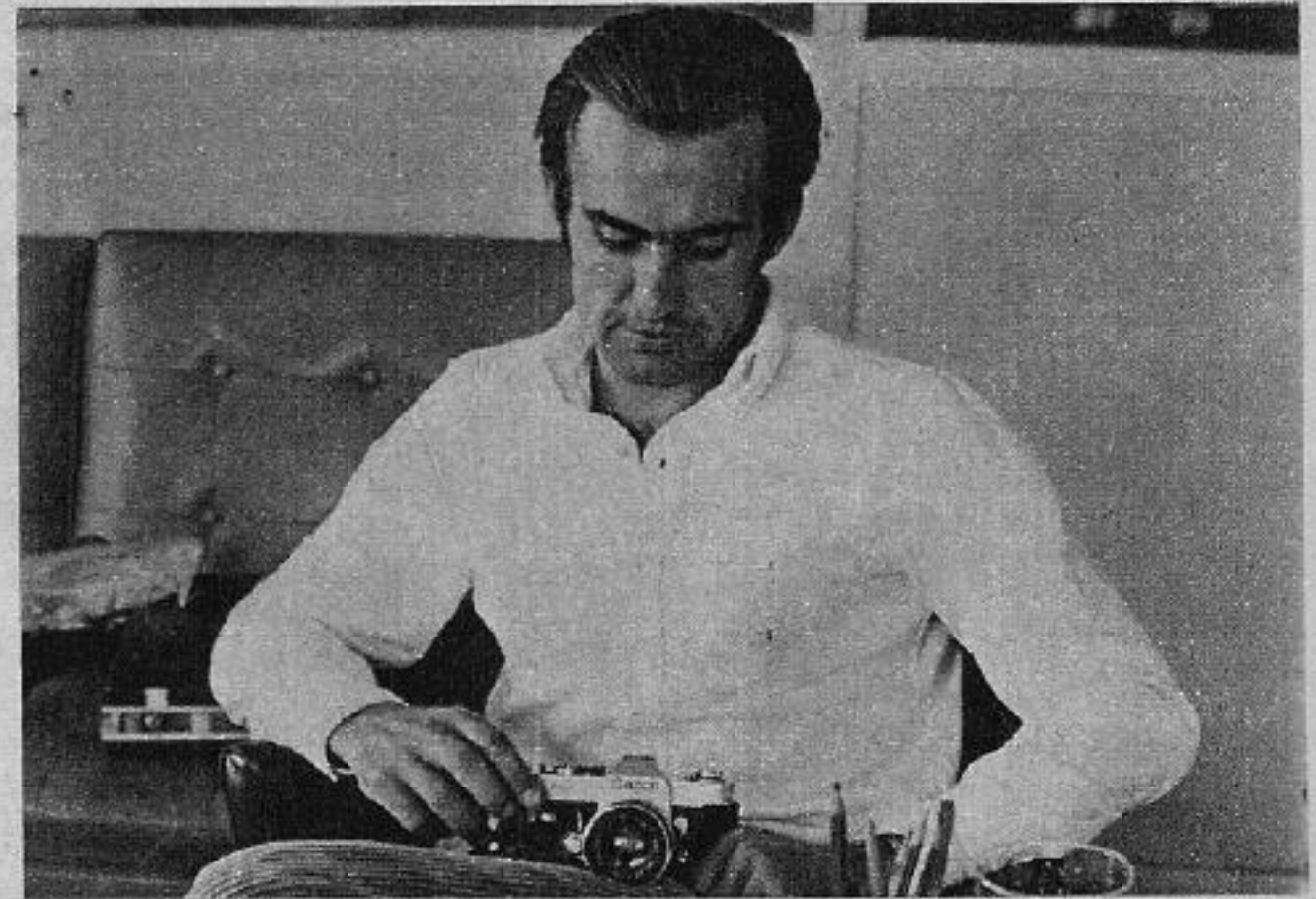
por CARLOS A. REUTEMANN

Y se abrió el fuego Internacional de este año nada menos que en nuestro país con estos 1000 km de SP. Logicamente que al ser puntuable, a las principales marcas re hecho que les interesó tratar de ganar los primeros puntitos. Así fue que en los comienzos de enero vimos llegar las primeras máquinas y repuestos.

Todavía todos tenemos presente el andar de Brian Redman a bordo del "917" de Piper y sobre el cual el año pasado llegó a realizar 1m 52s y monedas, con lo cual los más optimistas creíamos que los 917 de 5000 cm<sup>3</sup> y 620 caballos equipados con caja de 5 cambios iban a destrozarse ampliamente esa marca.

El primero en pisar el autódromo fue el equipo Alfa, pero la noticia que más rápido corrió fue que Oliver se había salido de pista en el curvón Salotto destrozando algo de la trompa y el parabrisas. Luego de allí siguieron los comentarios que la pista no estaba igual que el año anterior (siempre hablando de la adherencia al piso) el jueves la cosa fue más movida y ya mucho más gente se hizo presente en la pista. También fue un día de fuoripistas ya que Peterson y Fitipaldi se dieron sendos golpes bastantes fuertes con el guardrail en el curvón de Ascari. En ese momento yo estaba con Rubén Alonso en la terraza de boxes y vimos todo con mucha claridad. Peterson se despistó una vez comenzada la curva y su golpe no fue tan fuerte como el de Emerson que prácticamente se dio de punta con su Alfa 33/3.

¿Quién se iba a imaginar que luego Emerson iba a negociar con Soler Rolg su inclusión a bordo de el 917 junto conmigo? Esto ocurrió el sábado y de hecho que para mí fue una gran alegría estar tan cerca del brasileño. Nuestro 917 andaba muy bien, pero el sábado tuvimos un increíble problema con los frenos delanteros el cual nos quitó mucho tiempo de clasificación y pudimos girar solamente cuando

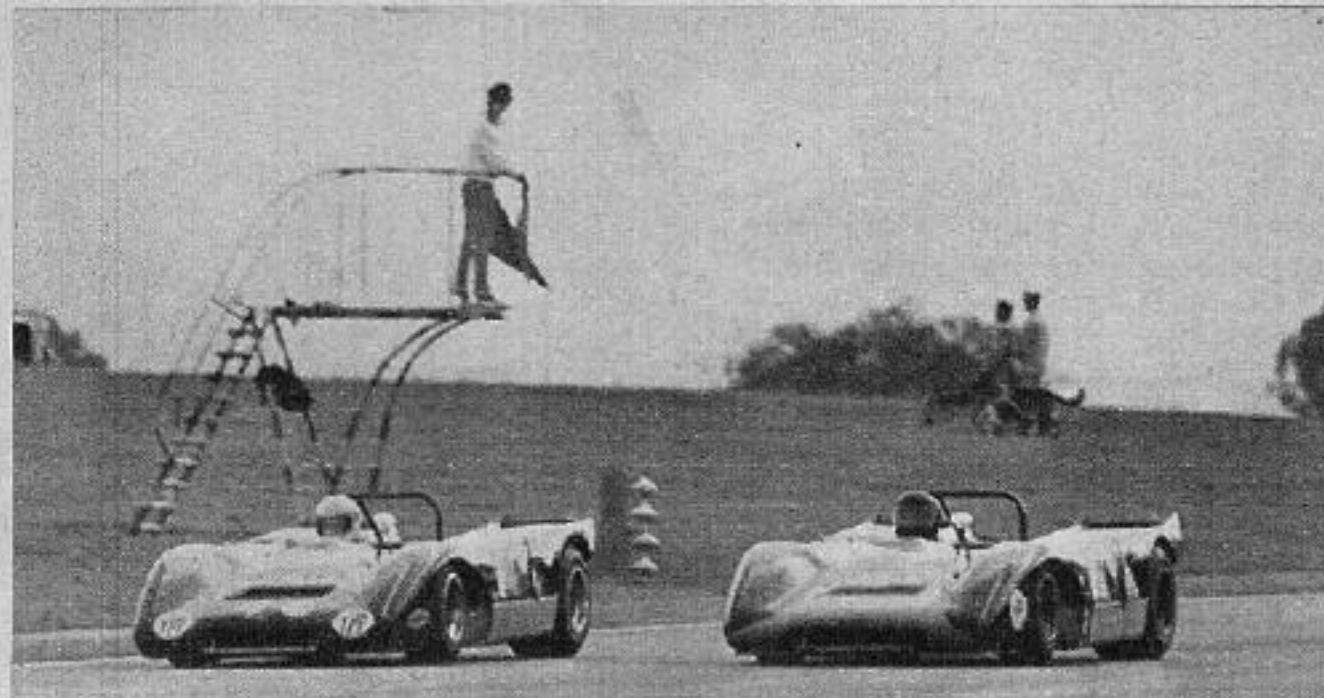


comenzaron a caer las primeras gotas de lluvia, pero al comprobar que andaba bien, esperamos confluídos el domingo. La clasificación estuvo peleada entre la "312" Ferrari y el "917" Porsche y quedaron separados por muy poco, pero ni remotamente se llegó a los tiempos que los optimistas creíamos que iban a llegar. Realmente todo lo que se había dicho de la Ferrari 312, de las pruebas que se habían realizado en Paul Ricard con tanto éxito lo comprobamos con nuestras propios ojos aquí, el aparato de 3 litros anda muy fuerte y para el '72 es el lógico candidato al modificarse el reglamento. El sábado también se pudo comprobar el gran poderío del equipo de John Wyer al tener un problema el motor de Siffert y sobre la marcha se le colocó uno nuevo, cosa que por su elevado costo no todos pueden hacer. Y llegó el domingo. Ante las tribunas totalmente llenas se largó. Emerson largó en el primer turno y de común acuerdo convinimos hacer una carrera pareja, tratando de girar en 1m 55s ó 1m 56s, cuidando mucho las gomas y los frenos. Durante la primera hora nos colocamos bastante bien y en la vuelta 33<sup>a</sup> hicimos el reabastecimiento previsto. Recién en ese momento iba a tener mi gran contacto de girar muchas vueltas con el

"917". Pero cuando apenas había dado unas 9 vueltas, se produjo el accidente muy lamentable de Glunti y se disminuyó mucho el ritmo de carrera. Luego al normalizarse todo sobre la pista, empezaron nuestros problemas al introducirse algo de aceite en el disco de embrague. De tal manera que ni a los boxes pude llegar.

Al llegar a los boxes al ánimo general era de gran consternación por lo ocurrido a Glunti, el cual no había podido sobrevivir a los tremendos golpes recibidos. Gran pena por ser un gran tipo que había tenido el gusto de conocer en Spa el día de su debut en F1 junto a Ickx.

Creo que de un Brabhan de F2 al "917" hay un campo de diferencia. Es un auto bastante subvirante en las curvas lentas como en el Ombú, pero se comporta muy bien en las veloces como en Salotto y Ascari, que son muy importantes. La caja es sumamente precisa y la posición de manejo supercómoda siendo muy visible su instrumental que aunque parezca mentira en su parte más importantes está hecho con luces de preaviso para el piloto. Todo realizado por supuesto para tratar por todos los medios de impedir la rotura de órganos mecánicos, lo cual es muy costoso en un aparato como el Porsche 917.



Los Lola 1.800 son chicos pero eficientes. Notable papel cumplieron.

## DOMINGO 10: LA CARRERA

Poco después de pasadas las 8.30 de la mañana, el pelotón se puso en marcha para la largada tipo Indianápolis formado en dos filas detrás del Mercedes Benz que conducía Juan Manuel Fangio ante una multitud que oleaba coloridamente en las tribunas, con una sed pocas veces vista de ver esta carrera que nos devuelve al calendario del Mundial de Marcas. Al apartarse el pace-car luego de una breve vuelta por el perimetral chico, el escalofriante pique de la Ferrari 312 P puso a Ignazio Giunti a la vanguardia del lote que se zambulló estirándose lentamente por la ese del ciervo con Rodríguez, Siffert y Elford señalando el camino a los que pretendieran dar alcance al pequeño bólido italiano.

Las colas de las "Lolitas" cerraron la perfecta fila india que comenzaba a perderse por su otra punta en el lejano curvón del fondo, y por un momento la carrera fue solo un zumbido estremecedor que comenzaba a enhebrarse en la arboleda que trata de disimular la presencia de la quema vecina; y entonces sí, allá en la recta opuesta al punto rojo de la Ferrari salió disparado iniciando la ráfaga que tenía como blanco la curva de Ascari. La velocidad era impresionante, y entre todos Rodríguez se tiró al máximo siendo el primero en rebasar la línea de marcha de Giunti antes del afloje forzoso de la entrada al mixto. Con el Porsche celeste en punta el pelotón ingresó a los mixtos para el delirio de los numerosos hábitos de la "tribunita". Detrás de él, Giunti cercado por otro auto de Wyer, el de Siffert, y completando el grupo de punta Vic Elford, aunque con algunos metros perdidos. Más atrás, como unidos por una cadena, la reconstruida Ferrari 512 M de Mike Parkes, Beltoise con el Matra, los Alfa de Stommelen y De Adamich, Sam Posey, Jöst, Juncadella, Fittipaldi, Craft y el resto, encolumnados hacia el tobogán para completar el primer giro. Desde entonces hasta la quinta vuelta todo siguió igual entre la gente de punta, aunque las emociones de verlos pasar a todos amontonados en el mixto restaban importancia a la falta de cambios en las posiciones. Pero en la sexta se concretaron dos cosas: en ese giro Seppi Siffert se mandó con alma y vida en la recta del fondo logrando robarle el segundo puesto a

Giunti —cosa que venía intentando vuelta tras vuelta— y Vic Elford evidenció sus intenciones de recuperar con el rapidísimo 917 de la International Martini. En la octava, tirándose mucho, Elford consiguió a su vez postergar a la pequeña Ferrari y vio favorecidas sus pretensiones cuando Siffert, en un error de cálculo, pasó de largo en la entrada al mixto retrogradando a la decimotercera posición con una pasada muy lenta frente a la "tribunita".

En la décima vuelta las posiciones eran: Rodríguez, Elford, Giunti, Parkes, Beltoise, De Adamich, Stommelen, Posey, Fittipaldi, Jöst, Craft, Juncadella, Siffert, Peterson con el primer Lola T 210, Martín, Copello —el mejor argentino en la pista, y además el único— De Cadenet, Rouveyran y Weir.

La trenzada siguió pareja durante las diez vueltas siguientes. Los autos no se alejaban demasiado y en el sinuoso se acercaban las diferencias en una lucha de aullidos de motores, luces encendidas y acre olor a goma. Mientras Siffert iniciaba desde atrás una sensacional escalada en la vuelta 16, Elford concretaba sus aspiraciones adueñándose de la punta luego de viajar dos vueltas chupado detrás de Rodríguez. Vueltas después, marcando récords en el tramo "de manejo" y pisando sin asco en las rectas, las diferencias con el mexicano comenzarían a contarse por centenares de metros en una escapada que ponía la piel de gallina.

En la vuelta 20, Elford continuaba demostrando que tenía el auto más veloz y que su manejo era lo mejor del día, alineándose a su cola: Rodríguez, Giunti, Beltoise, Parkes, y luego un fragoroso, compacto pelotón formado por Siffert —apurado— Stommelen, Fittipaldi y De Adamich, lucha en la que prevalecieron los 917 varios giros después. En la vuelta 29, cuando la escapada de Elford había cobrado características de buque en base a tiempos record —1m 51s17/100 a 198,238 km/h. en la 28— el plateado auto puntero hizo un ruido a soplete recién encendido y se detuvo bruscamente en la entrada al cajón perdiendo toda chance.

El bajón del interés suscitado por la acción transcurrida en estas primeras vueltas, a causa del parate de Elford, se acrecentaría en la vuelta 38 con el accidente de Giunti. Por un largo rato sólo los planilleros se enteraron de lo que pasaba en el ordenamiento de la carrera. Los autos entraban y salían de boxes, cambiaban pilotos, repa-

rababan, se reabastecían y hasta Elford trajo el auto a boxes, reanimado por sus mecánicos antirreglamentariamente en la zona sinuosa. Con Larrouse al volante, sería detenido con bandera negra, descalificado por la infracción.

En la confusión ocasionada por el accidente, Rodríguez perdió el liderazgo a causa de una pinchadura sufrida en la zona del mismo, debiendo cubrir una vuelta en llanta antes de volver al box, dejando la punta en manos de Siffert que logró retornar a los primeros puestos.

A las 50 vueltas la cosa venía: **Primer Siffert**, luego **Bonnier** reemplazando a **Parkes**, **Nanni Galli** en lugar de **Stommelen**, **Cupeiro** y **Peterson** con la Lolita ubicando al mejor argentino, **Posey-Di Palma-García Veiga** con muy buen manejo del "Nene", **Rodríguez-Oliver**, **Pairetti-Juncadella** con el argentino al volante y **De Adamich-Pescarolo** cerrando el pelotón de los primeros clasificados.

De allí en más, la carrera no tuvo más alternativas visibles, salvo apelando a los comunicados de los organizadores. Sólo cabe destacar la regularidad veloz de los punteros, de los cuales Siffert hizo lo habitual en él, pero Derek Bell se mostró como un excelente coequiper en su primera carrera con los 917 evidenciando sobriedad y oficio en contraste con Jackie Oliver, que en poco contribuyó al segundo puesto final con Rodríguez.

El largo camino hacia el banderazo final arrojó un positivo balance para muchachos como García Veiga, el Negro Monguzzi que cumplió con creces lo que esperábamos de él, Cupeiro que no desentonó en ningún momento con el velocísimo Ronnie Peterson, y Pairetti, que al final fue el mejor argentino clasificado, como Del Río, que condujo su turno con vehemencia y ganó su categoría con Weir. Flojísimos Brea y Pino, que no parecen estar todavía a punto para estas cosas, y regularón no más Di Palma, que anduvo por debajo de lo que él puede. Los demás argentinos, algunos sobrios, otros desapercibidos.

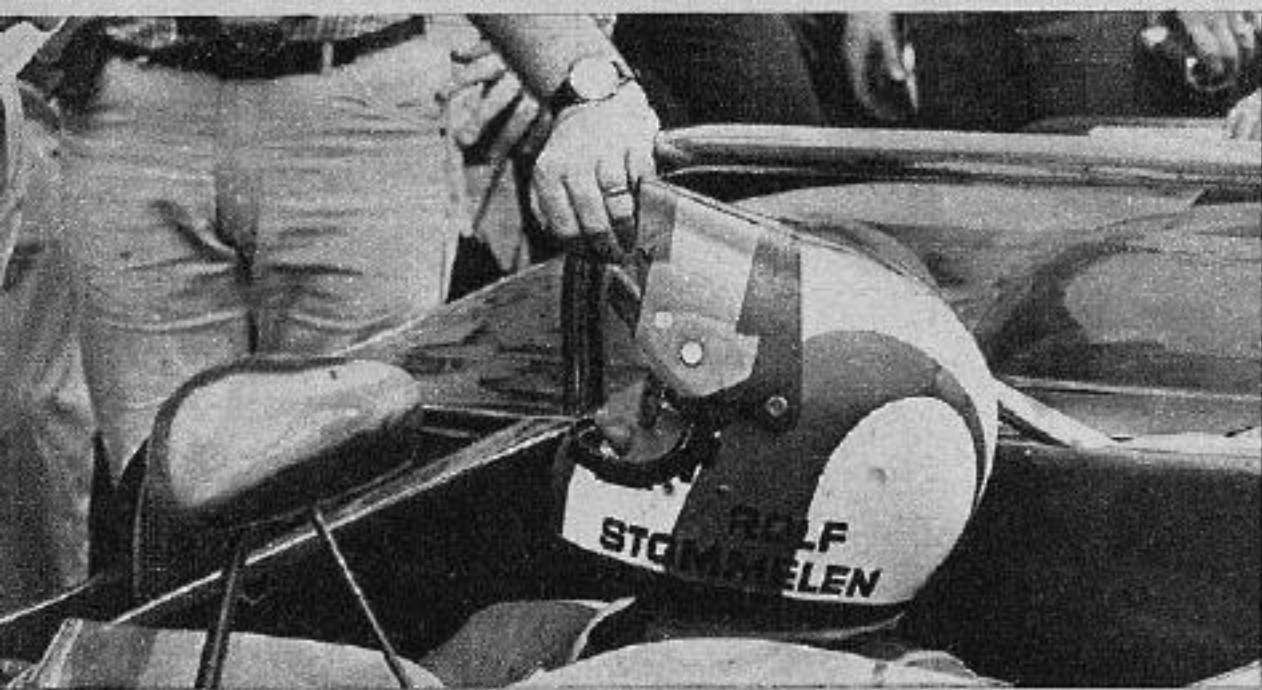
En definitiva, el primero y segundo puesto de Porsche son un ejemplo de la impecable factura de cada éxito de esta marca y sus pilotos bajo la administración Wyer y la táctica de David Yorke. El tercero y cuarto puesto de Alfa Romeo es un premio —poco o mucho— a su incansable constancia con los protos de tres litros, siembra que posiblemente dará frutos el año que viene, con la nueva reglamentación de la categoría.

## PATIO DE BOXES

Las tratativas para que Luis Di Palma y García Veiga pudieran hacer pareja en la Ferrari 512 del North American Racing Team y que originariamente estaba asignada para Sam Posey y García Veiga; fueron completadas por medio de un llamado telefónico realizado desde el Club Y.P.F. por Andrea Fabris y a Luigi Chinetti, propietario del NART. En esa conversación quedó establecido que Sam Posey tenía un contrato con Chinetti y que no podía por lo tanto, dejar el auto a cargo de otro piloto. Sin embargo se llegó a un acuerdo por el cual Sam Posey largaría la carrera, manejaría 55 minutos y luego le pasaría el volante a García Veiga y luego a Di Palma. Un buen recurso para tener en carrera a Di Palma, el piloto-atracción de la Temporada. ¡A falta de Bertas buenas son Ferraris!

Una de Beltoise el sábado a la tardecita: A la entrada del curvón Salotto, Monguzzi con el 917 dobló pegado a la cuerda interna; Beltoise que venía atrás quiso pasarlo en pleno curvón y se mandó por afuera. Cuando llegaron al final del curvón, Beltoise se encontró con que el Porsche 917 continuaba por su línea ideal de curva, y él se debió ir a visitar el pasto. Una vez que ambos pilotos estuvieron en boxes, Beltoise se fue derecho al box de Monguzzi a increparlo: "¡Estás loco —le dijo— como doblás por la cuerda!! En carrera me llegás a hacer eso y te tiro afuera! (sic)". Ante la agresiva verbosidad de Beltoise, Monguzzi optó por no hacerle caso, darse media vuelta y tomar una Coca-Cola. ¡Insólito!

El director de la escudería NART tuvo una entrevista con Di Palma y García Veiga antes de largar la carrera. A Di Palma le pidió que no circulara como en clasificatoria y que no hiciera lo mismo que con el Berta LR porque se iba a ver en la obligación de sustituirlo. Durante la carrera, el Ferrari se detuvo por problemas en la transmisión en una zona del circuito y hacia allí se dirigieron Sam Posey, y sus mecánicos. Cuando llegaron al auto, los mecánicos le dijeron a Di Palma que lo dejara subir a Posey para probar lo que pasaba. Posey les dijo que no, porque Di Palma era el que estaba manejando, pero al final fue Posey el que siguió en carrera. Bastante rudo fue el trato que se le dispensó a Luis, pero por lo menos el arrecifeño se dio el gusto de manejar una Ferrari.



El alemán Rolf Stommelen mostró su estilo brusco pero efectivo. Anda muy fuerte.

### 1000 KILOMETROS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Autódromo Municipal - Circuito Nº 15 - 6121,25 m. 10-1-71

#### CLASIFICACION GENERAL EXTRAOFICIAL

Pos.	Coche	Piloto	Marca	Vtas.	Tiempo
1º	30	Siffert - Bell	Porsche 917	165	5h 25m 25s 94/100
2º	32	Rodríguez - Oliver	Porsche 917	164	5h 26m 23s 25/100
3º	14	Stommelen - Galli	Alfa Romeo	163	5h 25m 38s 59/100
4º	16	De Adamich - Pescarolo	Alfa Romeo	161	5h 27m 05s 38/100
5º	20	Juncadella - Pairetti	Ferrari 512 S	155	5h 26m 07s 39/100
6º	18	Gosselin - De Fierlant	Ferrari 512 S	153	5h 27m 19s 24/100
7º	8	Bonnier - Parkes	Ferrari 512 M	150	5h 28m 40s 82/100
8º	22	Posey - Di Palma - G. Veiga	Ferrari 512 S	148	5h 13m 16s 94/100
9º	2	Craft - Taylor	Mac Laren	146	5h 27m 18s 57/100
10º	34	Martin - Brea	Porsche 917	145	5h 26m 03s 22/100
11º	6	Wier - Del Río	Lola T 210	143	5h 26m 14s 22/100
12º	10	Peterson - Cupeiro	Lola T 210	130	4h 26m 16s 20/100
13º	46	Rouveyran - Ruesch	Lola T 210	129	5h 25m 36s 79/100
NCº	48	Monguzzi - Jost	Porsche 917	85	2h 47m 15s 64/100
NCº	40	Weigel - Copello	Porsche 908	54	1h 56m 44s 48/100
NCº	28	Fittipaldi - Reutemann	Porsche 917	43	1h 27m 26s 92/100
NCº	24	Merzario - Glunti	Ferrari 312	38	1h 12m 26s 08/100
NCº	26	Beltoise - Jabouille	Matra 660	36	1h 09m 44s 43/100
NCº	4	De Cadenet - Estefano	Lola T 210	27	1h 04m 20s 14/100
NCº	44	Pino - Ternengo	Baufer - Herceg	8	18m 57s 86/100
NCº	36	Van Lennep - Marko	Porsche 917	2	7m 04s 80/100

#### NOTA IMPORTANTE

Finalizada la carrera el equipo Alfa Romeo presentó un reclamo ante las autoridades de la prueba. El motivo que aducía la misma era que al auto de Stommelen-Galli se le había computado una vuelta menos. Sucede que el box de Alfa se guió por la información que suministró IBM, la cual en un momento tuvo un error con respecto a ese auto. Una vez hecha la verificación de las planillas oficiales quedó demostrado el error de la reclamación. La gente de Alfa Romeo quedó conforme con la demostración y caballerescamente pidió excusas.

Algunas otras dudas que hasta el momento invaden a muchos quedarán develadas en el momento en que se en-

tregue la clasificación oficial definitiva. Esta que publicamos es extraoficial, suministrada por IBM.

Por lo pronto diremos que se produjo un error ya irreparable y es que se hizo correr una vuelta más que lo estipulado.

Con respecto al record de vuelta se confirmó que perteneció a la máquina Nº 38 de Elford-Larrouse que marcó 1h 51s 17 a un promedio de 198,238 km/h. En la presente clasificación figura Craft-Taylor como poseedor del mismo. Sucede que estos cortaron por una parte del circuito en una oportunidad. De cualquier forma un Comisario de pista alcanzó a verlo y efectuó la correspondiente denuncia.

#### CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Pos.	Marca	Ptos.
1º	PORSCHE	9
2º	ALFA ROMEO	4
3º	FERRARI	2

**Lo imposible...  
resuelto!  
USTED PUEDE  
LLEVAR  
DOS RELOJES  
EN SU MUÑECA...  
PERO  
EN UNO SOLO!**



**NAVITIMER**  
automático  
impermeable  
calendario  
1806 acero

Un cronógrafo - el reloj "inteligente" que calcula para Ud. tiempos y velocidades y un automático! el reloj que no necesita cuerda! Antes de Breitling, el "crono" y el reloj automático con calendario forman por primera vez un conjunto en el interior de una espléndida caja dotada de una esfera tan bella como un cuadro de abordo.

¡ Con el CRONO - MATIC, su muñeca está definitivamente equipada para el siglo XXI!

CRONO - MATIC, el invento capital de los últimos 20 años de mecánica relojera.

Nombre.....  
Apellido.....  
Domicilio.....  
Provincia.....

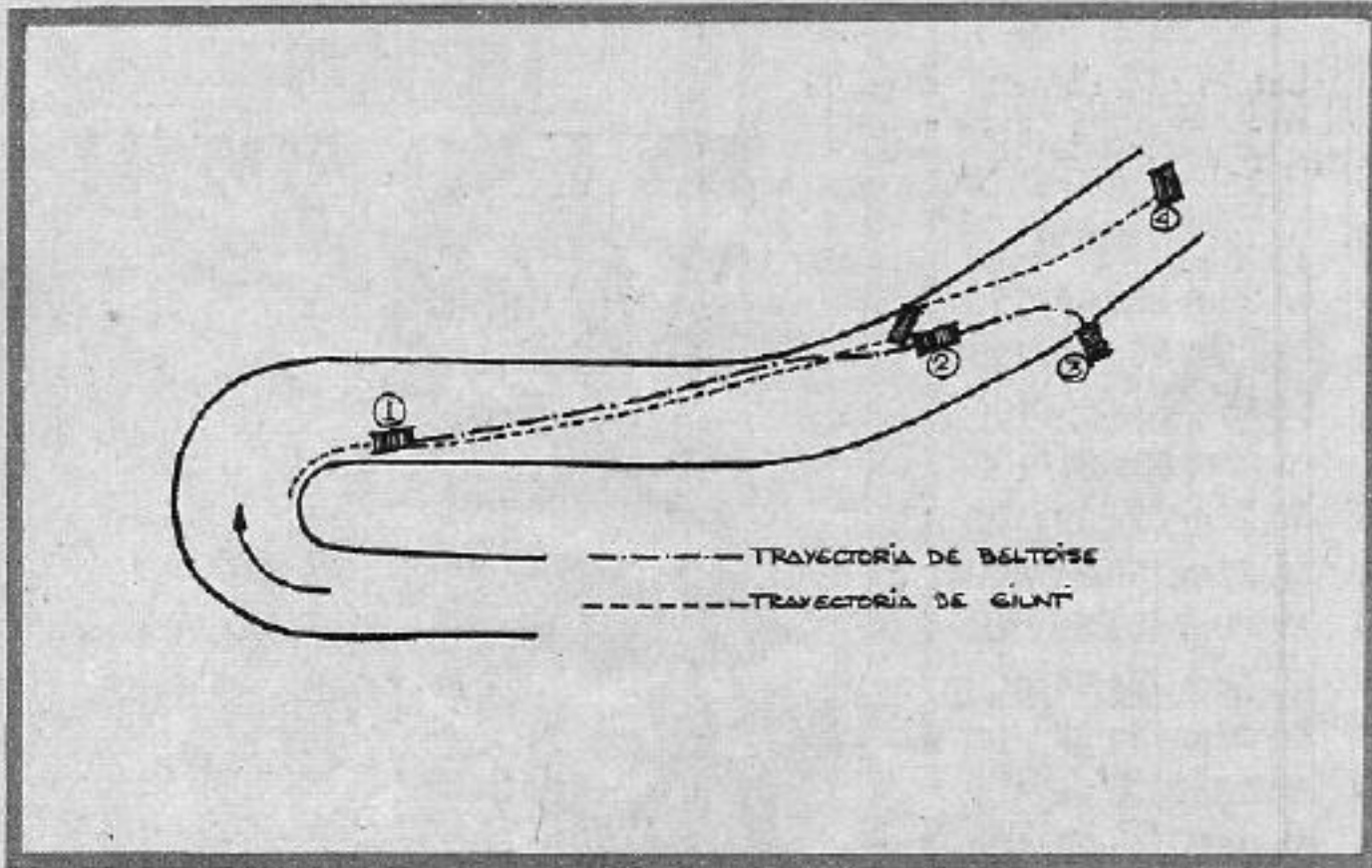
**BREITLING**

Envíenos este cupón y gustosamente le haremos llegar catálogo ilustrado y la dirección del concesionario "BREITLING" más próximo a su domicilio.

Distribuidores Exclusivos:  
**VAN GANSEN Hnos.**  
Esmeralda 339, 2º. Piso, Oficina 5  
Buenos Aires.  
Agentes en todo el país.



Jean Pierre Beltoise cruza la pista empujando el Matra rumbo a la curva de los boxes viejos.



## Cómo fue el accidente

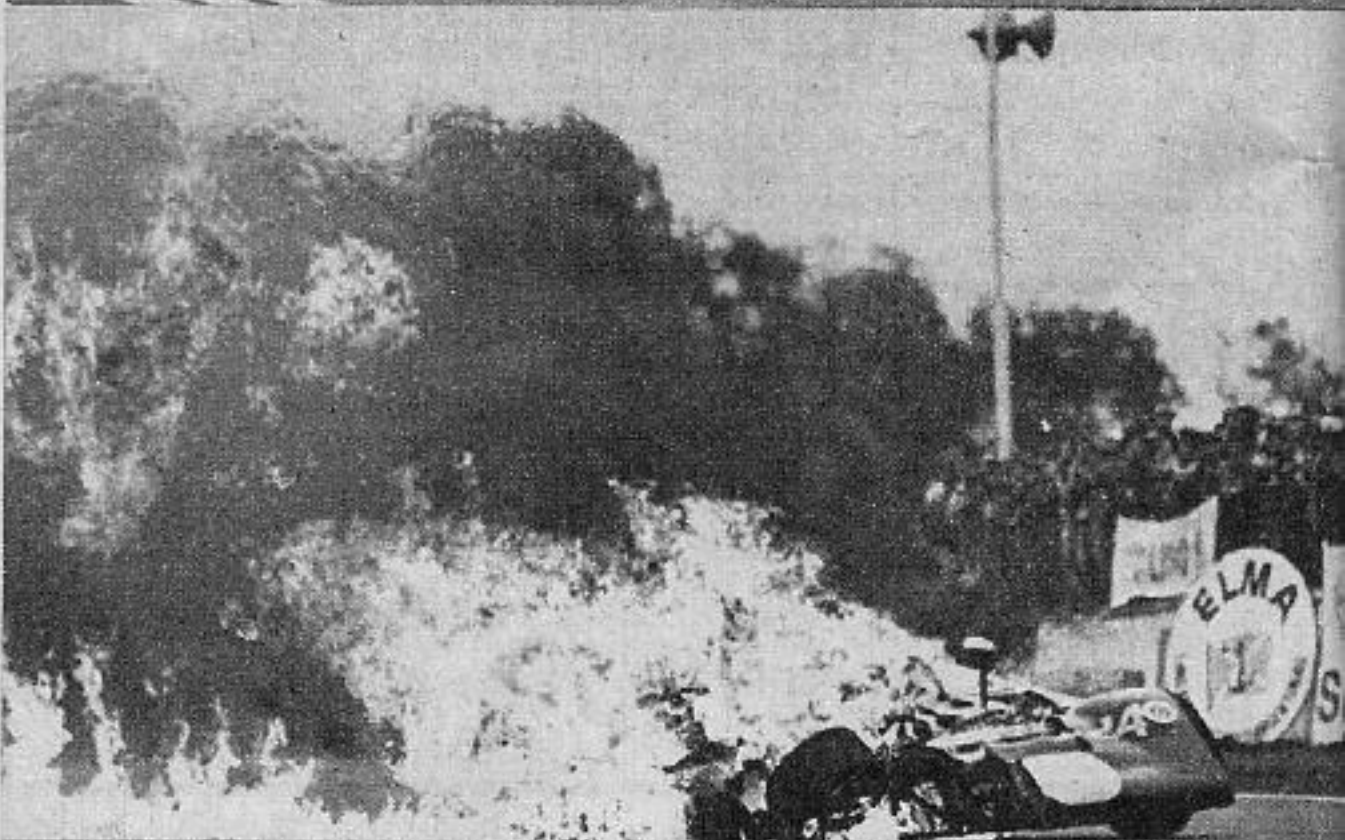
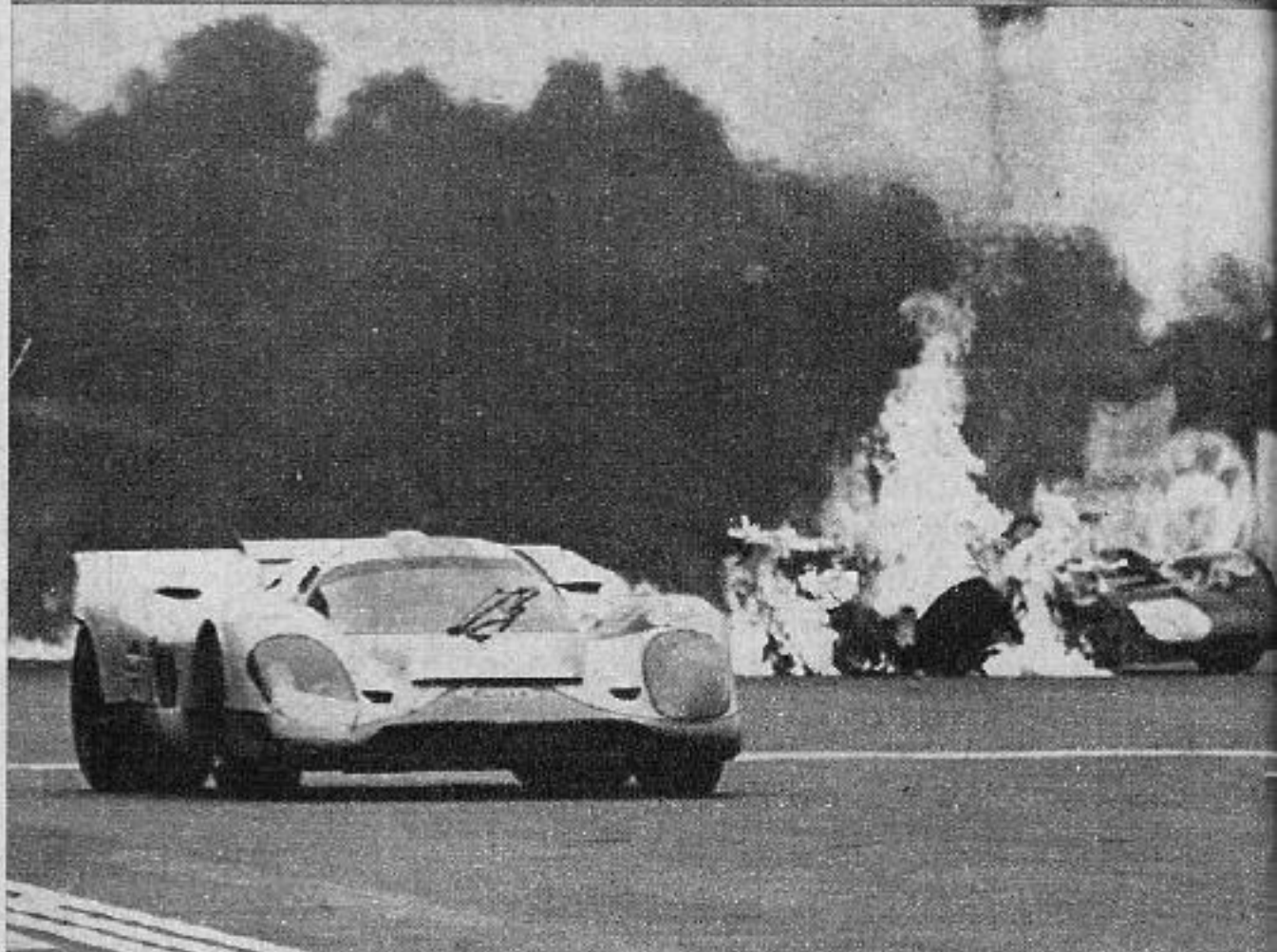
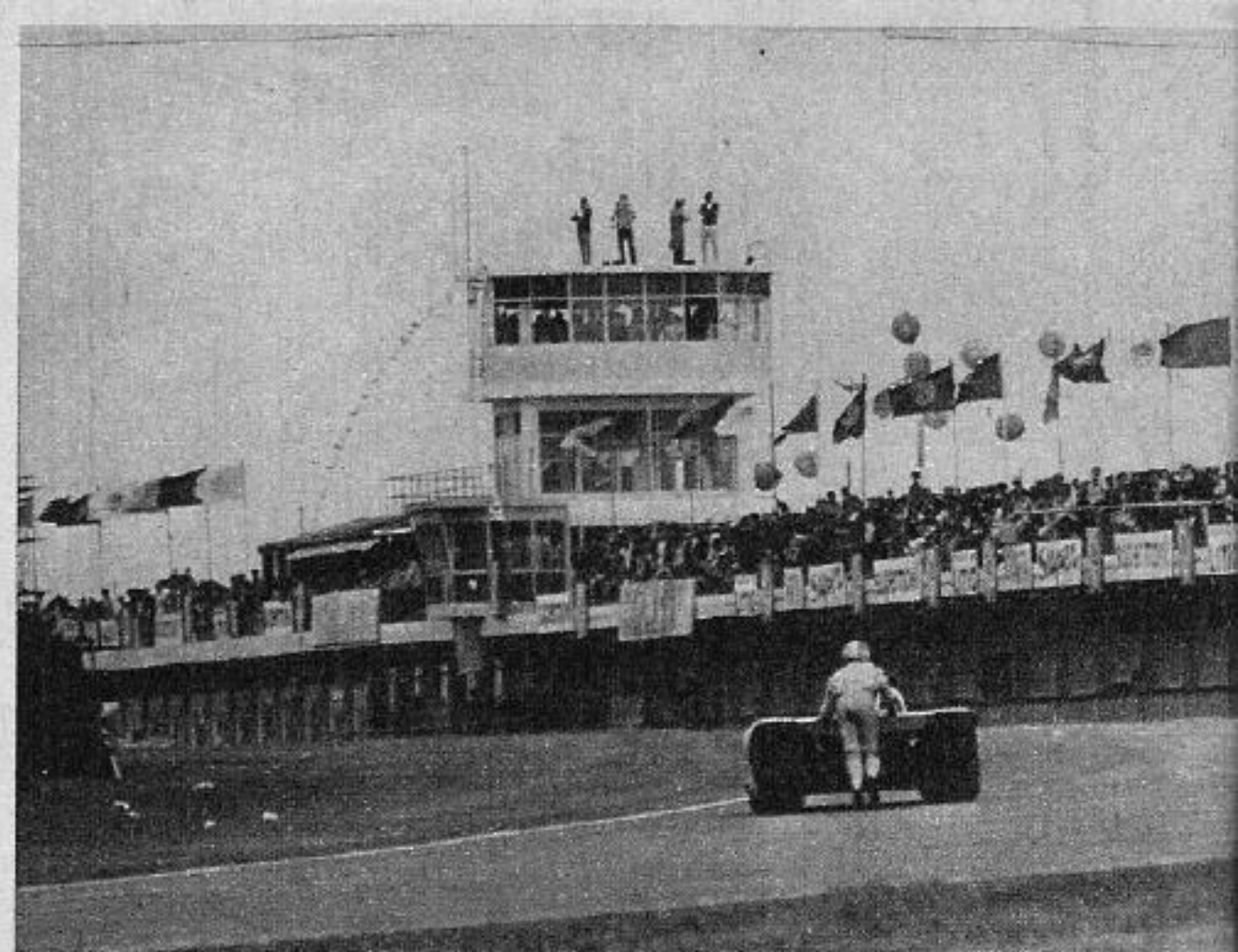
Con las fotos y el diagrama puede observarse detenidamente cómo sucedió el dramático accidente en el cual perdió la vida Ignazio Giunti.

El Matra se quedó sin nafta a la salida de la horquilla como se indica en el dibujo (posición 1). Se encontraba bastante cerca del centro de la pista y cuando lo lógico era desviar el coche hacia el costado derecho para empujarlo por la pista auxiliar hasta los boxes, Jean Pierre Beltoise lo cruzó hacia la izquierda empujando desde atrás. Donde comienza la curva de los boxes viejos, el coche se abrió un poco hacia el centro de la pista dejando un espacio como para que un auto pasara justo por la cuerda interna. Pasó un Lola casi pisando el pasto, luego la Ferrari de Parkes y a unos 10 metros (probablemente por eso no lo vio) venía Giunti, que ya sobre el Matra volanteó hacia la izquierda chocando donde se indica la posición 2. El Matra fue despedido hacia la derecha (posición 3) mientras el atónito Beltoise corría hacia el costado y la Ferrari ya en llamas se detenía más adelante (a unos 150 metros) como se indica en el dibujo (posición 4).

Producido el impacto la Ferrari comienza a desintegrarse completamente incendiada y se ve a Beltoise corriendo hacia el costado de la pista.

La Ferrari finaliza su carrera descontrolada mientras por el costado pasa el Porsche ganador (Siffert-Bell).

Ya detenida, la Ferrari se continúa incendiando frente a los boxes viejos y la tribuna oficial.



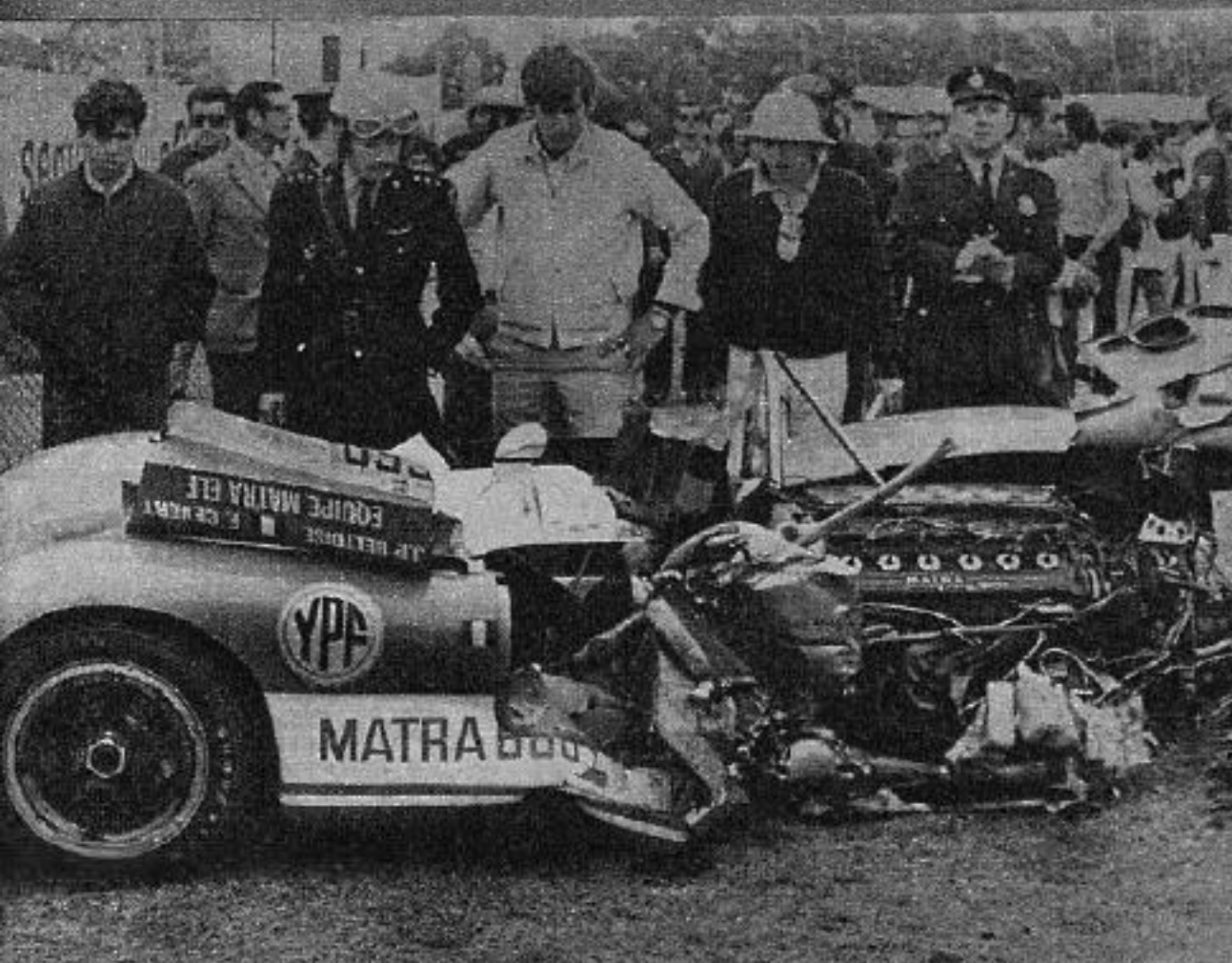




Los bomberos comienzan a apagar el incendio aunque todavía no han llegado los camiones.



Fin de la tragedia. Policía, bomberos, mangueras por el suelo, la carrera más o menos detenida y los restos del coche blanqueados por la nieve carbónica.



Así quedó el Matra. El impacto se produjo en el costado trasero izquierdo y Beltoise se salvó por un verdadero milagro.



El estado de la Ferrari elimina cualquier comentario. Terrible.



## IGNAZIO GIUNTI

Hay muchas cosas que escapan a las circunstancias, la suerte o el destino, y hay muchas otras que disfrazadas de fatalidades o casualidades suenan como un mero producto del azar. La muerte de Ignazio Giunti puede ser este último caso. Con veintinueve años, y con la posibilidad de llegar a ser uno de los mejores pilotos europeos, en un accidente un tanto inexplicable y tal vez injusto perdió la vida en la primera carrera del año sobre un auto totalmente nuevo y con el cual estaba demostrando todo lo que era capaz de dar como piloto.

En 1961 tomó su primer contacto con los fierros al subirse a un Alfa Romeo Giulietta TI. Entre 1962 y 1965 transitó las butacas de autos de Turismo como BMW 700, Giulietta, Giulia 1600, y Fiat 500 corriendo siempre en Trepadas de Montaña. En 1966 firma contrato con un equipo particular y gana 9 de las 10 carreras de trepadas en que corrió. En 1967 corre para el equipo Jolly Club y gana el Campeonato Europeo de la Montaña con un Alfa Romeo GTA. Carlo Chitti lo llama y lo interesa en firmar contrato con Autodelta con quien corrió en los Alfa 2 y 3 litros. 1970 marcó el año decisivo para Giunti: corre para Ferrari el 312 boxer y el 512 S en Fórmula Uno y Sport Prototipos. En SP en pareja con Vacarella y Andretti las 12 Horas de Sebring. Volvió a ganar en las 9 Horas de Kyalami. Salió segundo en los 1.000 km de Monza y tuvo dos terceros puestos uno en la Targa Florio y el otro en las 6 Horas de Watkins Glen.

En los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires, Ignazio Giunti tenía cifradas sus esperanzas para 1971. También don Enzo Ferrari había puesto su ingenio a trabajar para esta primera carrera del año. Desgraciadamente, las circunstancias troncharon todas las aspiraciones humanas. Nuevamente el automovilismo italiano pierde un piloto de gran futuro.

# EL AUTO GANADOR DE LOS 1000 Km

La casa Porsche se fijó como norma desde 1967 participar en las pruebas por el Campeonato de Constructores sólo con máquinas nuevas, porque el costo del desarrollo y construcción de éstas se compensaba parcialmente con la venta de las unidades utilizadas al final de cada Temporada. Esta política le dio muy buenos resultados en el plano deportivo, así fue cómo la casa alemana aprovechó la reducción del número mínimo de máquinas construidas exigido para la homologación y produjo un nuevo modelo, con motor de 12 cilindros derivado del 3 litros 8 cilindros manteniendo las mismas medidas de diámetro y carrera del pistón.

Hasta entonces los coches equipados con motores americanos derivados de los de serie y los Prototipos de 3 litros construidos por Porsche y Ferrari estaban en un plano de equivalencia en el terreno de las prestaciones, el nuevo Porsche de 12 cilindros tipo "917" debería resultar muy superior a todos ellos, especulando con un verdadero motor de competición de 4,5 litros. Este motor —de entrada— entregó 560 HP (en lugar de los 430 con que contaba el GT 40); por otra parte, el coche pesaba poco más de los 800 kg. relativamente, vale decir, entre 150 y 200 kg. menos que sus rivales directos.

El motor de doce cilindros opuestos se refrigeraba por aire como todos los motores Porsche, la distribución contaba con dos árboles de levas a la cabeza por cada línea de seis cilindros y dos válvulas para cada cilindro. Para evitar las vibraciones torsionales del cigüeñal, la toma de fuerza se efectuaba desde el centro del motor donde se encontraba también la turbina de refrigeración que absorbía sólo 17 HP a pleno régimen. La ligereza de peso tan poco común se debía a la particular experiencia de Porsche en la utilización de elementos livianos: importante para tal fin era el bastidor de tubos de aluminio, las articulaciones de suspensión y la caja de dirección de titanio, el centro de los discos de freno en aluminio, la mordaza y la pinza de éstos —finalmente— de titanio. Incluso el plástico utilizado para la carrocería es de un tipo destacadamente liviano.

Homologada en mayo de 1969 la "917" no se impuso inmediatamente. Principalmente por ciertos vicios que la hacían muy difícil de conducir. Tanto que enseguida después de la primera carrera se le modificó en la fábrica la suspensión delantera casi completamente, suprimieron la suspensión "anti-dive" (anti-cabeceo), para evitar que hundiera la trompa de la parte delantera con el fin de mejorar la estabilidad en las rectas. Esta modificación fue compe-

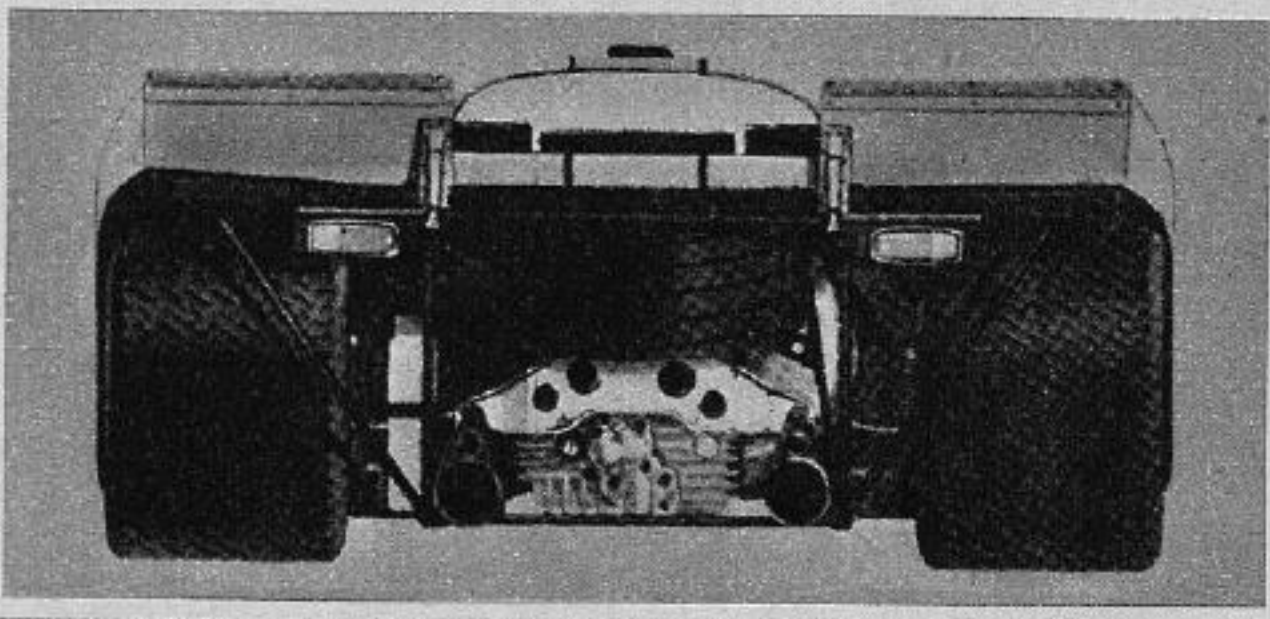
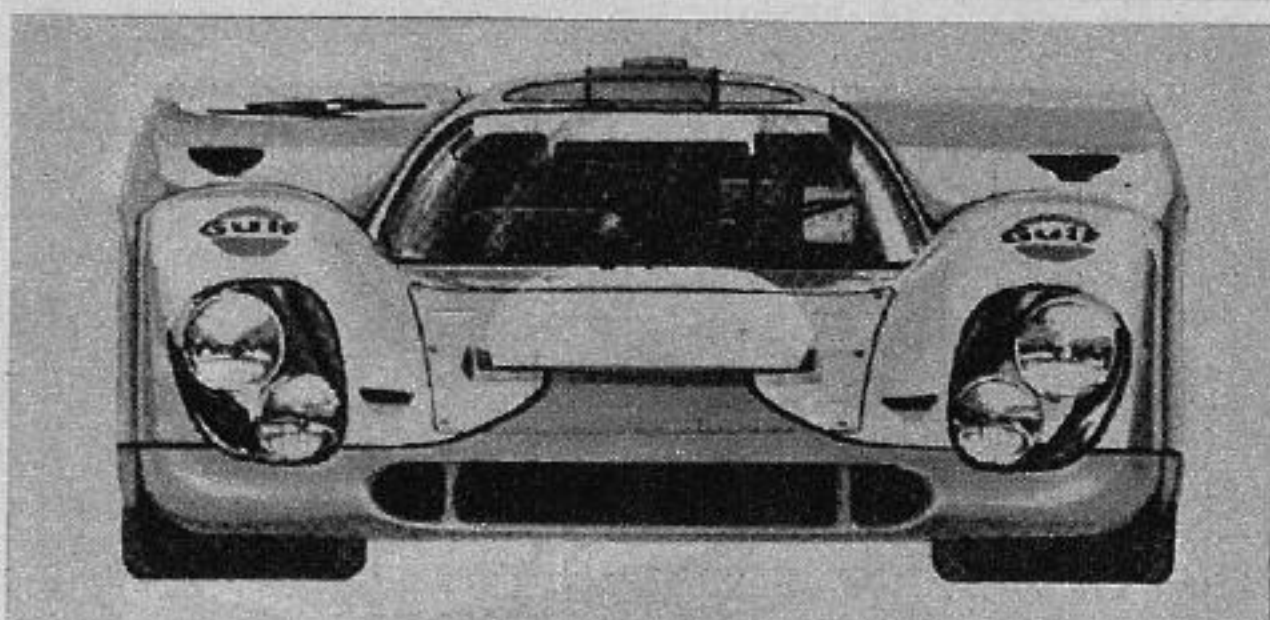
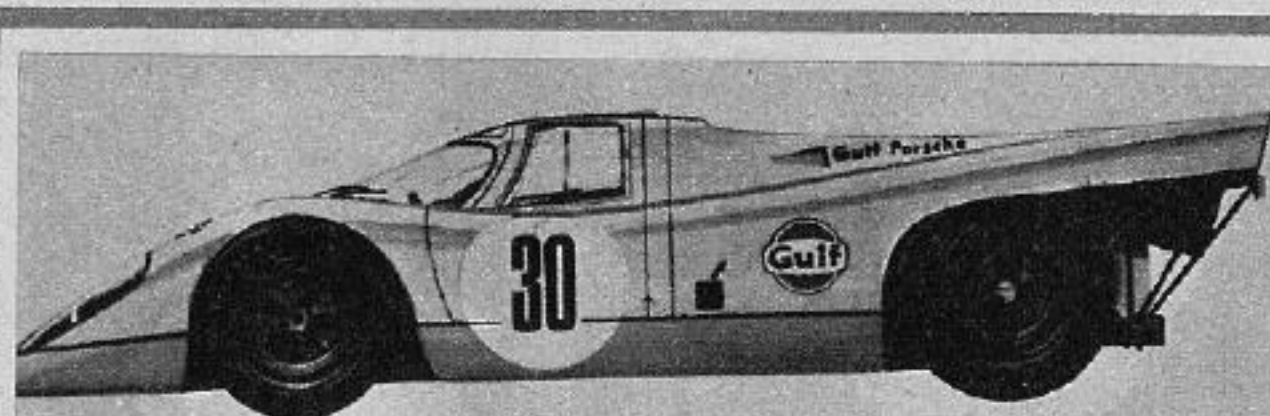
sada mediante la aplicación de resortes delanteros más rígidos. Modificado así y provisto de una carrocería con la parte trasera sumamente ahusada, el 917 participó en las 24 Horas de Le Mans de 1969. Y se mantuvo desde el principio y durante 20 horas en la punta. Según el constructor el coche alcanzaba en la recta de Hunaidieres los 380 km/h. La estabilidad a estas velocidades se aseguró por alerones posteriores móviles comandados por la suspensión de modo que se compensan las variaciones de incidencia de acuerdo a los movimientos de la suspensión y para eliminar el peligro de una carga aerodinámica excesiva. El coche perdió la carrera por problemas de embrague.

El 917 había podido guiar la carrera durante 20 horas gracias a su extraordinaria velocidad en las rectas, pero todavía subsistían problemas de tenuta. Sólo al final de aquella temporada mediante la adopción de una nueva carrocería en forma de cuña se consiguió un mejoramiento decisivo además se aumentó el diámetro de las llantas en una pulgada y media adelante y tres atrás. La puesta a punto del chasis se efectuó sobre un ejemplar de carrocería abierta (917 PA) que fue enviado a los Estados Unidos para disputar las carreras de la serie Cam Am.

Para 1970 decidieron adoptar (salvo para Le Mans) llantas aún más grandes (una pulgada más adelante y dos más atrás) y el trabajo del piloto se simplificó en gran medida adoptando una caja de cuatro marchas en lugar de la de cinco ya que la cupla motriz de 50 mkg (la potencia superaba ya los 580 HP) permitía prescindir de un quinto cambio. La caja de cinco velocidades fue solamente utilizada por los dos coches de carrocería especial que participaron en Le Mans el año pasado.

Cuando el 917 había llegado a su madurez, apareció la Ferrari 512 S, una digna adversaria que mejoraba de carrera en carrera. Por esta razón en el curso de la Temporada '70 la cilindrada fue llevada a 4907 cm<sup>3</sup> aumentando el diámetro de 85 a 86 mm y la carrera de 66 a 70,2 mm. La potencia alcanzó así los 600 HP siempre a 8500 r.p.m. y la cupla máxima pasó de 50 a 54 mkg.

No obstante el aumento de cilindrada y algunas otras modificaciones (en particular resortes delanteros más rígidos que —entre otras cosas— le hicieron perder a Porsche las 12 Horas de Sebring a causa de la falta de tiempo para ensayarlos. El peso se mantuvo siempre el mismo (cerca de los 800 kg límite del reglamento) y éstas es, sin duda, su mayor ventaja respecto a las Ferrari 512 S y 512 M las que probablemente son más potentes pero con 100 o 120 kg de desventaja.



METAMORFOSIS DEL 917 DESDE SU NACIMIENTO

Características	Ginebra 1969	El coche actual
Motor .....	12 cilindros boxer	12 cilindros boxer
Cilindrada .....	4484	4907
Diámetro/carrera mm .	85 x 66	86 x 70,4
Relación de compresión	10,5 : 1	10,5 : 1
Refrigeración .....	Aire forzado	Aire forzado
Distribución .....	4 árboles de levas a la cabeza movido por engranajes 24 válvulas	4 árboles de levas a la cabeza movido por engranajes 24 válvulas
Alimentación .....	A inyección indirecta Bosch	A inyección indirecta Bosch
Encendido .....	2 bujías por cilindro	2 bujías por cilindro
Potencia máxima (HP) r. p. m. ....	520 a 8600	60 a 8500
Potencia específica (HP)	115,8	122
Cambios .....	Caja de 5 marchas	Caja de 4 marchas
Chasis .....	Tubular	Tubular
Distancia entre ejes (m)	2,3	2,3
Trocha delantera y trasera (m) .....	1,488 - 1,45	1,526 - 1,533
Peso vacío .....	800	810
Relación peso / potencia (kg/HP) .....	1,54	1,35

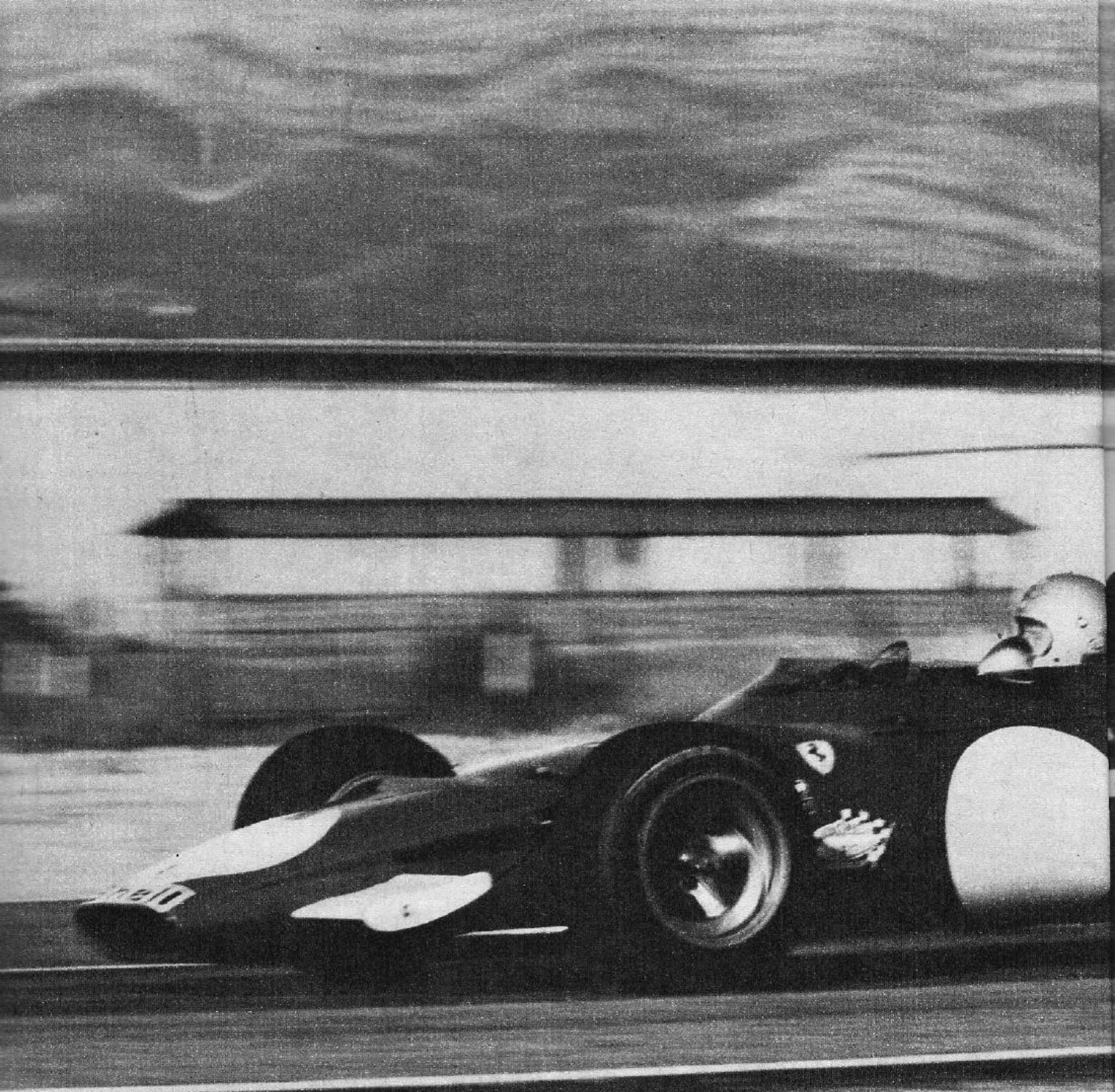


# La verdad se firma

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

CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES



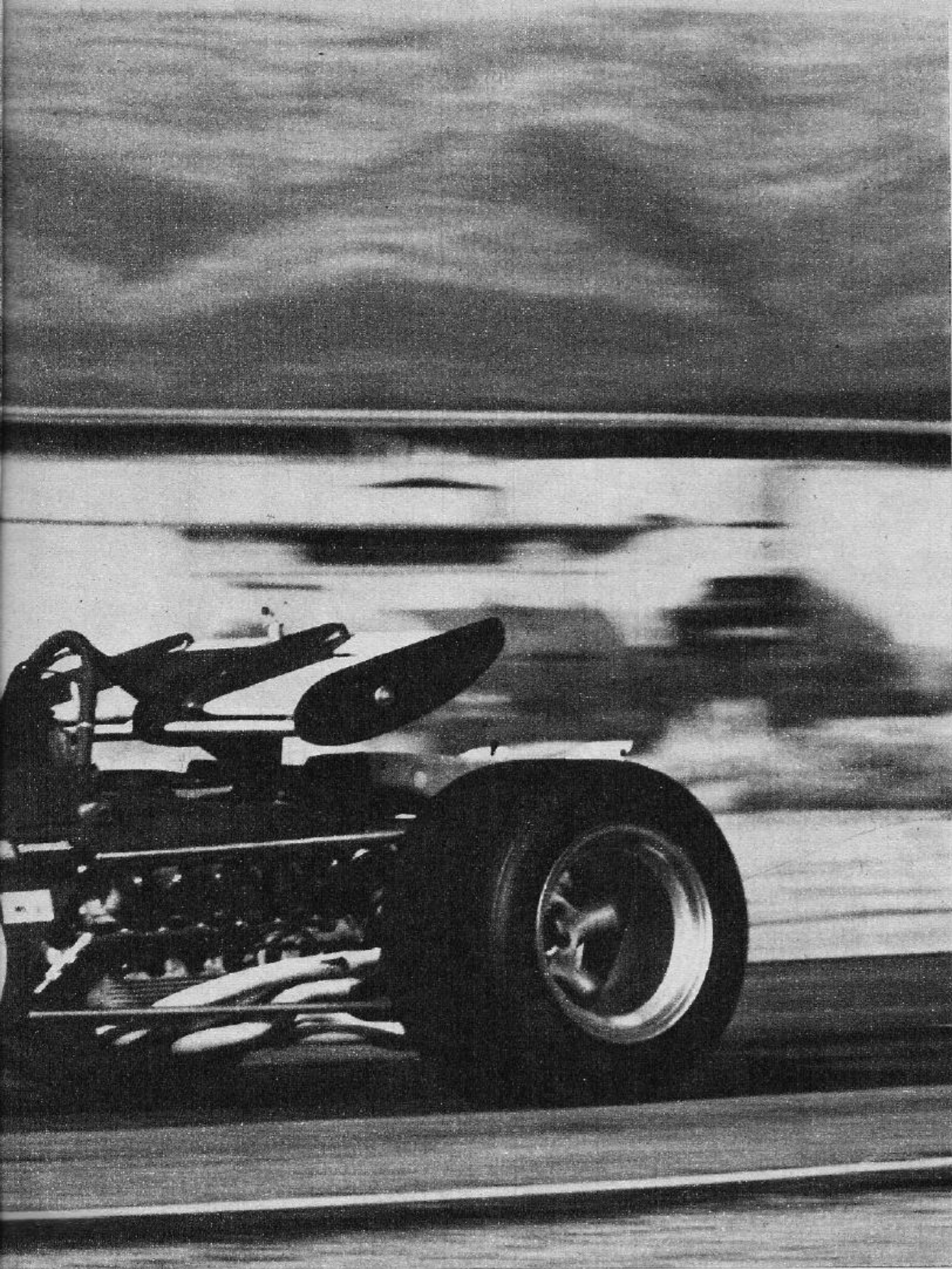


---

**EXCLUSIVO**

---

**ENTREVISTA CON MARI**



**El bravo piloto italo-americano ha cumplido con su sueño más caro: integrar el equipo Ferrari de F1 después de cinco años de tratativas e inconvenientes. Estas son las primeras palabras del as de Indianápolis después de sus primeras pruebas con la 312-Box en el Circuit Paul Ricard, en Francia**

Texto y fotos, desde Paul Ricard, por FRANCO LINI

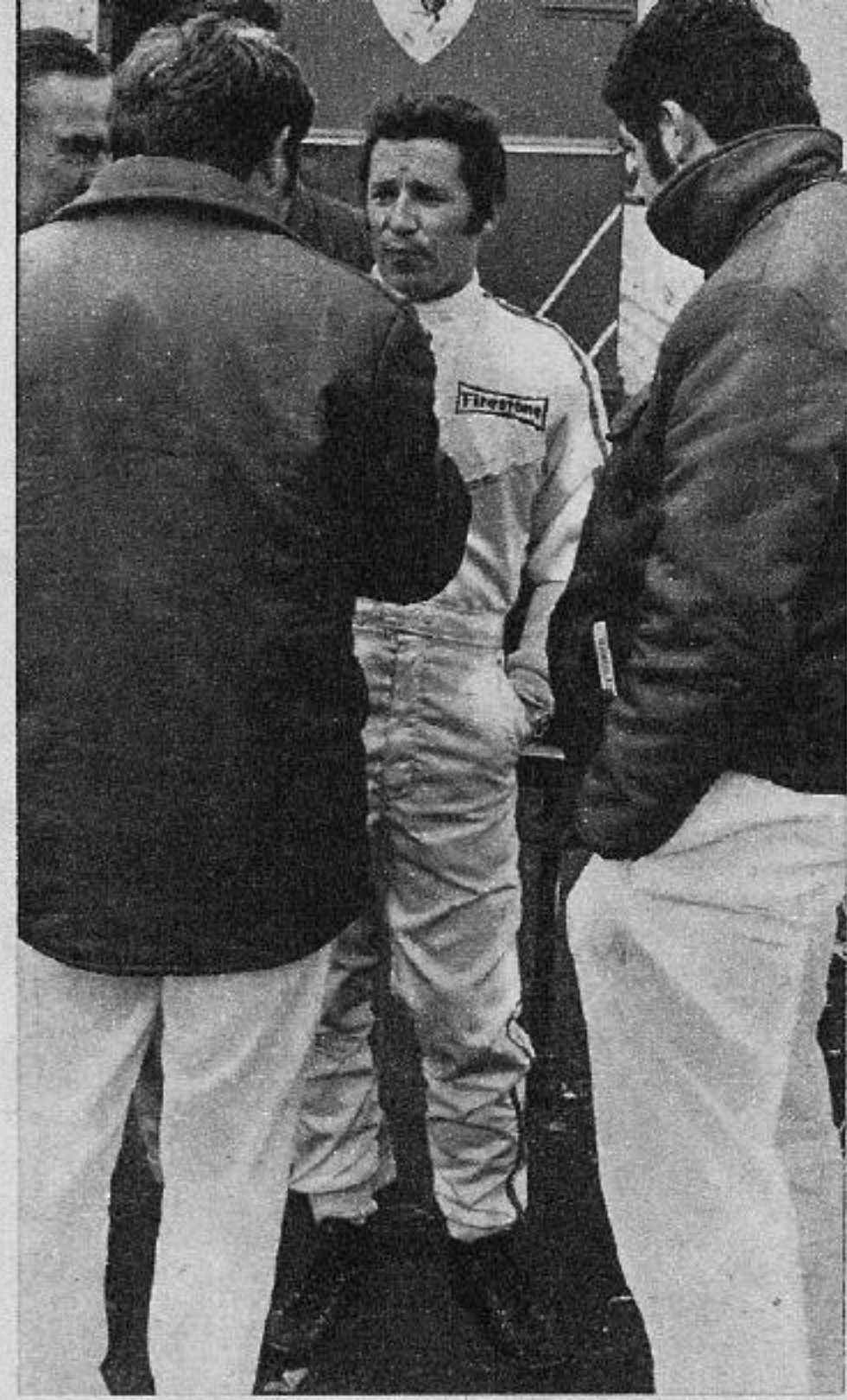
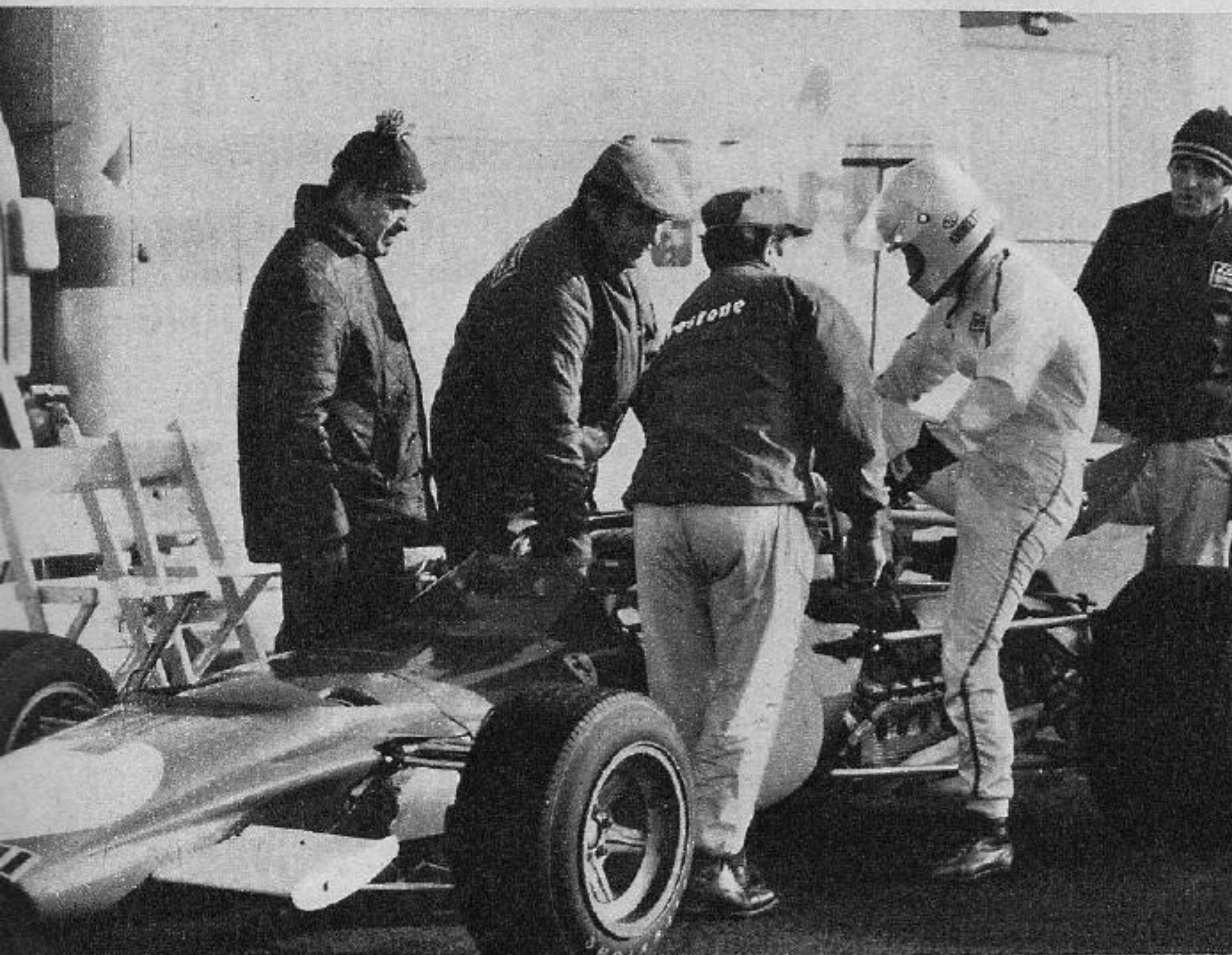
# O ANDRETTI

## LE CAMP DU CASTELET

El interés despertado por las pruebas a realizarse aquí era tal, que hasta el mismo Paul Ricard —hombre habitualmente ocupado en gastar su tiempo discutiendo con ministros y gobernantes— había interrumpido el ritmo que le marcaba su agenda para llegarse hasta su propio circuito a presenciarlas: Mario Andretti iba a cumplir sus primeras vueltas al volante de una Ferrari de Fórmula Uno y para esto los directivos de Maranello habían decidido trasladarse al nuevo autódromo de Paul Ricard, en Provence, Francia.

No porque los ferraristas hayan querido darle un toque snob

al asunto, ni porque tengan problemas con las pistas italianas, sino porque para esta época del año en el único lugar donde se puede probar un auto es en Monza, y eso cuando no llueve o no hay neblinas que suelen durar días y días. Por otra parte, Monza puede demostrar muy poco cuando se trata de un piloto como Andretti, de quien ya se sabe que no tiene ningún problema en circuitos de alta velocidad, mientras que Paul Ricard va a ser el escenario del Gran Premio de Francia de 1971, y posee la longitud y las trabas adecuadas como para juzgar el grado de adaptación del hombre a la máquina para el comienzo del próximo campeonato. Así, la primicia quedó reservada para la pista francesa, que, por otra



## ENTREVISTA CON MARIO ANDRETTI

Mario Andretti subiendo por primera vez a la Ferrari 312-Box. Un sueño cumplido y con creces: giró en Paul Ricard en 1m 14s clavados, nuevo record absoluto del circuito francés.

A la manera de un antiguo grabado, Mario tiene sobre su cabeza la conocida efigie del Cavallino Rampante. El nuevo Ferrari-man está decidido a torcer la mala suerte que lo persiguió durante el '70.

parte, goza habitualmente de un clima óptimo.

La máquina utilizada por Andretti para esta prueba es una de las que se usaron en la temporada '70, para ser más exactos la que conducía Regazzoni, aunque ya con las suspensiones delanteras modificadas de acuerdo a como se usarán en 1971. Obviamente, las máquinas nuevas no se pudieron llevar a la pista porque está en pleno proceso de construcción con miras a estar lista para enero.

Desde el punto de vista técnico, lo único que se testeó fueron los neumáticos que entregó Firestone como muestra para pista seca, variable y mojada, para lo cual Andretti vino de perillas, ya que tiene tantas horas de prueba de neumáticos en USA como pelos en la cabeza. En la tercera jornada de pruebas (en la segunda llovió durante todo el día) el tiempo no permitió probar las gomas "secas" en condiciones óptimas.

Andretti, en cambio, pudo demostrar que el interés de la marca italiana por su concurso no era infundado, clavando las agujas en un minuto catorce segundos clavados, marca realmente relevante si se compara con la mejor obtenida por Regazzoni —que no es ningún lerd— un par de semanas antes con el mismo auto: 1m14s8/10, y con la diferencia que el suizo había manejado esa misma unidad durante todo el año.

### CHARLA EN PAUL RICARD

La última vez que habíamos visto a Andretti fue en Zeltweg,

en ocasión de disputarse el Gran Premio de Austria, carrera en la que Mario puso fin a su poca afortunada intervención en F1 del año pasado.

Fin determinado también por la casi total destrucción de su March en una violenta salida de pista con el acelerador bloqueado. Ya por entonces sabíamos de sus firmes intenciones de integrar el equipo Ferrari en 1971 y tras ese accidente tan mortificante se intensificaron las tratativas para su pase a Maranello.

Para hacer un rengloncito de historia, acotamos que el asedio de Ferrari a Andretti data de las 24 Horas de Le Mans de 1967, en que se hicieron los primeros contactos explorativos, por entonces poco alentadores, por la gran cantidad de compromisos de Mario en América, de los que recién ahora pudo desligarse en parte para correr ocho GP en 1971.

Ahora, ya en Ferrari, Mario repite prácticamente algunas de las palabras que dijera durante todos estos cinco años de tratativas:

Aunque haya hecho toda mi carrera en Estados Unidos, haya fundado mi vida y mi hogar en aquel medio e incluso tenga un pasaporte americano, en el fondo sigo sintiéndome tan italiano como cuando me fui a los dieciséis años. Tanto es así, que cuando me fui de Italia, aunque no era corredor ni mucho menos, soñaba con ser como Alberto Ascari —el piloto que más admiraba entonces— y sentarme alguna vez en una Ferrari oficial. Ese es un sueño que sé que he compartido con todos los ita-

lianos que alguna vez corrieron o quisieron correr. Ahora, por suerte, ya es un sueño cumplido, como pasó antes con la 512 sport. Si tengo que decir la verdad, ésta es la satisfacción más grande de mi vida deportiva."

—Ahora que ya ha probado la 312-Box, y pasando al plano práctico, ¿qué piensa del próximo campeonato?

"Si debo hacer comparaciones con las otras máquinas que he manejado antes en la categoría (Lotus, March), debo decir que en general no he encontrado mayores diferencias en lo que hace a seguridad y maniobrabilidad, aunque algunas existen a favor de la Ferrari. Lo realmente monstruoso de este auto es su motor, tiene caballos para cualquier cosa, y se hace sentir inmediatamente cuando uno los llama. Es mucho más efectivo que el Cosworth, y estoy convencido que en el '71 va a ser el auto favorito".

—Sabemos que una de sus mayores ambiciones es intentar el logro de un Campeonato Mundial, cosa muy natural en cada corredor de F1. Sabemos también que sus compromisos en los Estados Unidos no le permitirán correr todas las carreras puntuables del año. ¿Piensa que de todos modos, andando las cosas normalmente, se puede lograr ese objetivo dando esa chance a los contrarios, o, por el contrario, que es imprescindible presentarse en todas las carreras programadas?

Contesta con una sonrisa significativa:

"Depende mucho de las circunstancias. El Campeonato

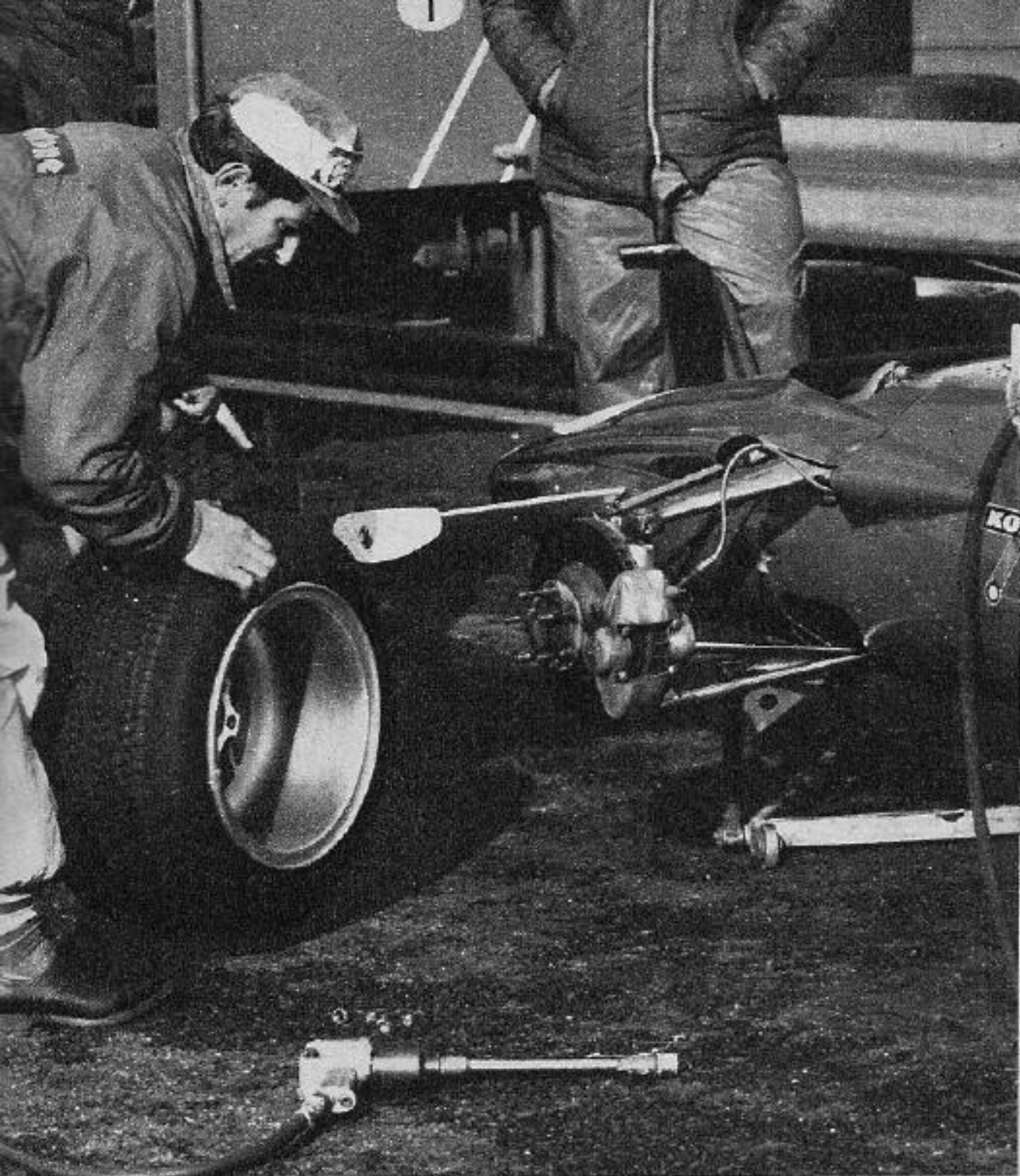
Mundial le hace agua la boca a todos y muchos están en un mismo primer plano con el título al alcance de la mano como para que yo declare que con menos carreras que ellos pretendo ganarlo. Impersonalmente, desde el punto de vista de las posibilidades y con abundante buena suerte a favor, ocho carreras podrían ser suficientes para sumar buenos puntos en un certamen de trece".

—Sabe que acaba de entrar en un equipo donde ya hay dos hombres de punta. ¿Qué piensa de sus nuevos compañeros?

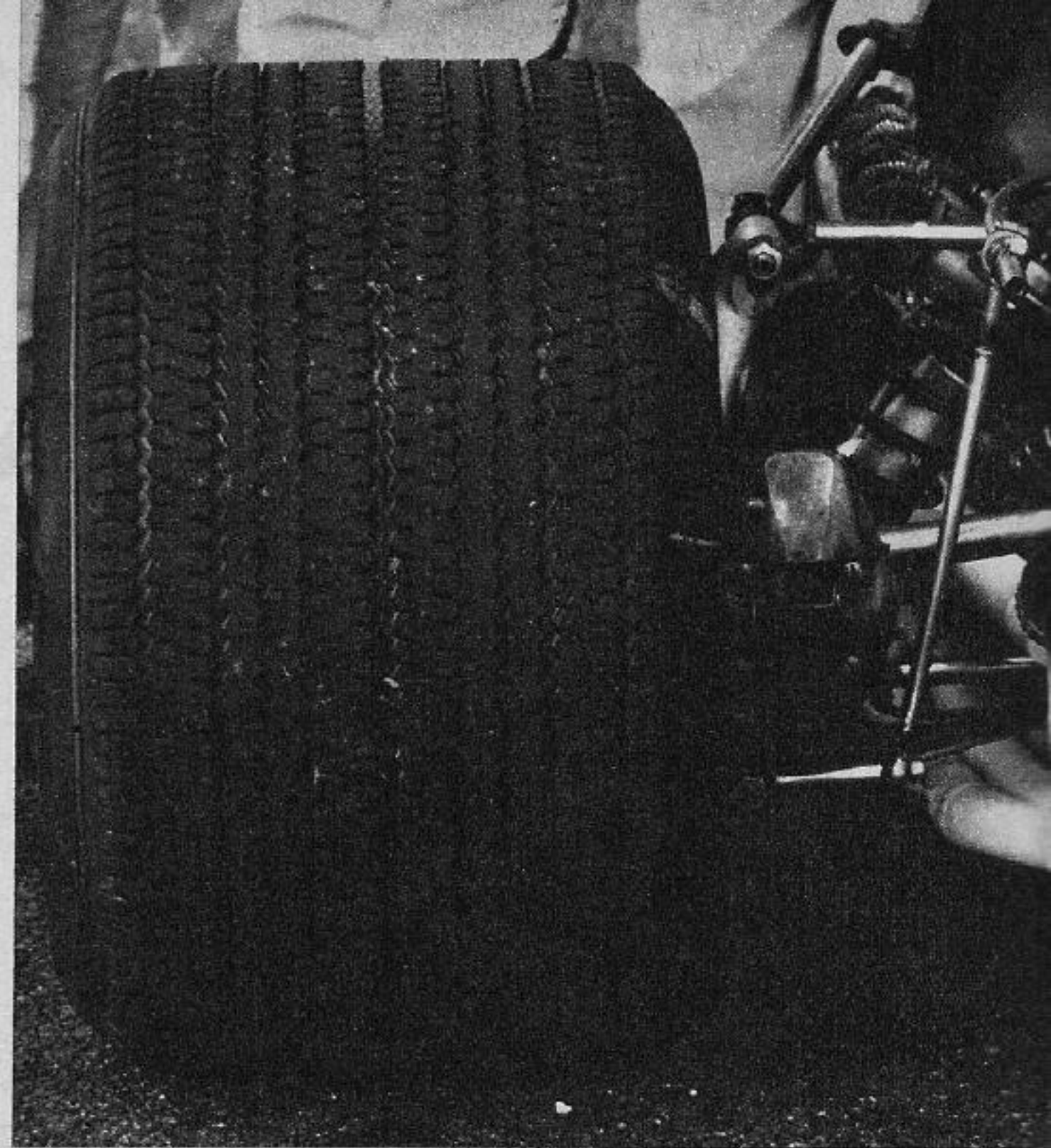
"A Ickx lo he visto en carrera varias veces, y puedo asegurar que a mi juicio es uno de los mejores pilotos que conozco. A Regazzoni no lo he visto mucho, pero por lo que tengo entendido es otro que anda muy fuerte. Espero que si fueron capaces de hacer tantos dobles en 1970, en el '71 podamos hacer muchos tripletes...".

—¿Cuál es su posición en la "squadra"?

"Yo, cuando corro, corro para ganar, siempre. Por eso me gustan las carreras de fórmula, o las de trámite breve, donde uno debe dar todo de sí. Pienso correr con la Ferrari como siempre lo he hecho durante toda mi vida, para ganar, si esto es posible. Naturalmente, si sobre el fin de la estación se llegara a un punto en que uno de los muchachos del equipo estuviera en buenas condiciones para ganar el campeonato, renunciaría a mis ambiciones personales para favorecer a mi compañero. Pero esto supongo que lo haremos los tres, ya que es una cuestión



La nueva suspensión delantera de la Ferrari 312-Box sólo difiere de la anterior en ángulos y dimensiones, pero no en concepción. Como se ve, los frenos se alojan dentro de las llantas.



Esta es una de las nuevas gomas Firestone de las que probó Andretti mientras se entrenaba con la Ferrari de F1. La sección es más cuadrada y el dibujo se divide en estrías más angostas y ceñidas que las anteriores.

de lealtad natural que siempre nace entre compañeros de un mismo equipo."

—¿Cómo son sus relaciones actuales con Granatelli?

"Haré el Campeonato completo del USAC y por supuesto también las 500 Millas de Indianápolis con el nuevo auto que McNamara está construyendo para el equipo STP de Granatelli. No haré, en cambio, otro tipo de carreras secundarias, como stock-cars, TransAm, etc., así me queda el tiempo que necesito para F1."

—¿Ha pensado seriamente en estos últimos tiempos en volver a Europa?

"Es algo que ya vengo contestando desde hace varios años. En USA hay carreras riquísimas, muy bien pagadas, y algunas de ellas dejan ganancias muy importantes. Honestamente debo decir que lamentaría tener que perder mi oportunidad de participar en ellas. En materia de gustos, en cambio, reconozco que nada me gusta más que la Fórmula Uno, porque es el género de carreras que más me satisface."

—¿Cree que con su entrada al equipo Ferrari, también la STP se interesará por la marca italiana?

"No creo que se llegue a ningún acuerdo en este sentido con la Ferrari, pero yo tengo más relaciones particulares con la STP y sería injusto olvidar que Granatelli me llevó a vencer a Indianápolis. Es probable que por eso se me permita llevar siempre en mi máquina un pequeño óvalo de STP."

—¿Tiene una opinión personal sobre la organización actual del

deporte automovilístico internacional?

"Creo que hay muchas diferencias entre país y país, o entre Europa y América, para llegar en corto plazo a una organización más o menos homogénea. Y además hay muchos intereses en contraste. Pero si hay un hecho digno de destacar es el entusiasmo que crece día a día, cada vez más, por este deporte, del que hemos hecho la actividad más importante de nuestras vidas."

—Para finalizar, ¿qué le pareció el circuito de Paul Ricard, donde debió efectuar las primeras pruebas con la Ferrari?

"Creo que es sin duda uno de los mejores de Europa, y es muy cierto que aquí los pilotos tienen oportunidad de emplearse totalmente a fondo. Vendré con mucho placer en el verano a correr aquí el Gran Premio de Francia."

Mario Andretti no sabe todavía cuáles son las ocho carreras de F1 que como mínimo deberá correr para cumplir con su contrato con Ferrari, ya que todavía no ha podido cotejar los dos calendarios que lo obligan en Europa y América, pero, por de pronto, se descuenta que estará en la línea de largada en Kyalami, para el GP de Sudáfrica que abre el calendario.

Si a eso se suma que correrá la CanAm con una Ferrari que se espera sea una barbaridad, más algunas carreras a su elección —sin obligación— en Sport Prototipos, los tanos ya deben estar cantando: "Mario, benetornato a casa!".



# IME

INSTITUTO DE MECANICA  
ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN  
AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos  
Inscribase

# IME

NUEVA DIRECCION:

M. R. Trelles 2349 - Capital

T. E. 58 - 8110

(A1 cuadra de Av. San Martín y Jonte)

# RANGE-ROVER

# CON LUJO DE



Combinando la tradicional calidad de sus autos de calle y la versatilidad operativa del Land-Rover, la firma inglesa (Rover, por supuesto) presentó recientemente al **Range-Rover**, cuya distribución, por ahora limitada al Reino Unido, se ampliará hasta cubrir la demanda total, de gran volumen a juzgar por la expectativa suscitada antes de su lanzamiento definitivo.

Aceleración, tenida excelente, comodidad interior y durabilidad son los cuatro puntos fundamentales en los cuales Rover ha insistido durante la elaboración del Range. Según la fábrica, "desde su rancho en Texas hasta Picadilly Circus con el mismo andar excelente". Rover no aclara cómo hay que hacer para cru-

zar el atlántico con el auto, pero confía en la imaginación frondosa de sus potenciales clientes.

El Range-Rover no reemplazará en la línea de producción al Land-Rover, ya que no se trata solamente de un auto todo-terreno sino de una amable "liaison" en la que se mezclan la performance de los autos Rover, el diseño de las rurales inglesas tipo "estate-car" y la rudeza y operabilidad del Land-Rover. Todo junto en un solo auto. Una verdadera ganga.

Sus características técnicas fundamentales son las siguientes: Motor V-8 de 3½ litros, block de aluminio. 156 HP. Velocidad máxima: 153 km/h. Caja de cuatro velocidades, con caja de transferencia especialmente

diseñada para el Range Rover. Tracción en las cuatro ruedas permanente.

Suspensión de excepcional recorrido, que incluye un sistema "self-levelling" (quiere decir que se levanta sola) lo que permite aumentar el despeje, condición sumamente apreciable en determinadas condiciones. Sistema de frenos alimentado a través de un doble circuito independiente. Tanque de combustible de 86 litros de capacidad.

Capacidad para cargar cinco personas y 340 kg; dos personas y 550 kg o bien una persona gordísima que pese 750 kg. y que se resigne a viajar sin equipaje.

La carrocería es de dos puertas, constituida por paneles de aluminio tratados con una pelí-

cula altamente anticorrosiva. Monta sobre un chasis robusto, construido con largueros acajonados convencionales.

En cuanto al motor, ubicado adelante, podemos dar los siguientes datos: V-8 con válvulas a la cabeza, refrigerado por agua. Diámetro y carrera: 88,9 x 71,12 mm. Capacidad cúbica: 3528 cm<sup>3</sup>. Relación de compresión: 8,5:1. Potencia máxima: 156 HP a 3.000 rpm. Velocidad del pistón: 739 metros por minuto (el que no lo crea puede medirlo personalmente metiéndose con un centímetro en cualquiera de las cámaras de combustión). Block realizado en aleación de aluminio liviana. Carburador Zenith CD2S. Ebrague monodisco seco a diafragma. Caja de velocidad



# DETALLES

Solidarizando la comodidad y performance de sus autos y las prestaciones de sus vehículos en todo terreno, Rover ofrece una nueva variante: el Range-Rover

Combinando una carrocería tipo "estate car", performance de un auto y la versatilidad de un todo terreno, Rover presentó recientemente al Range-Rover.

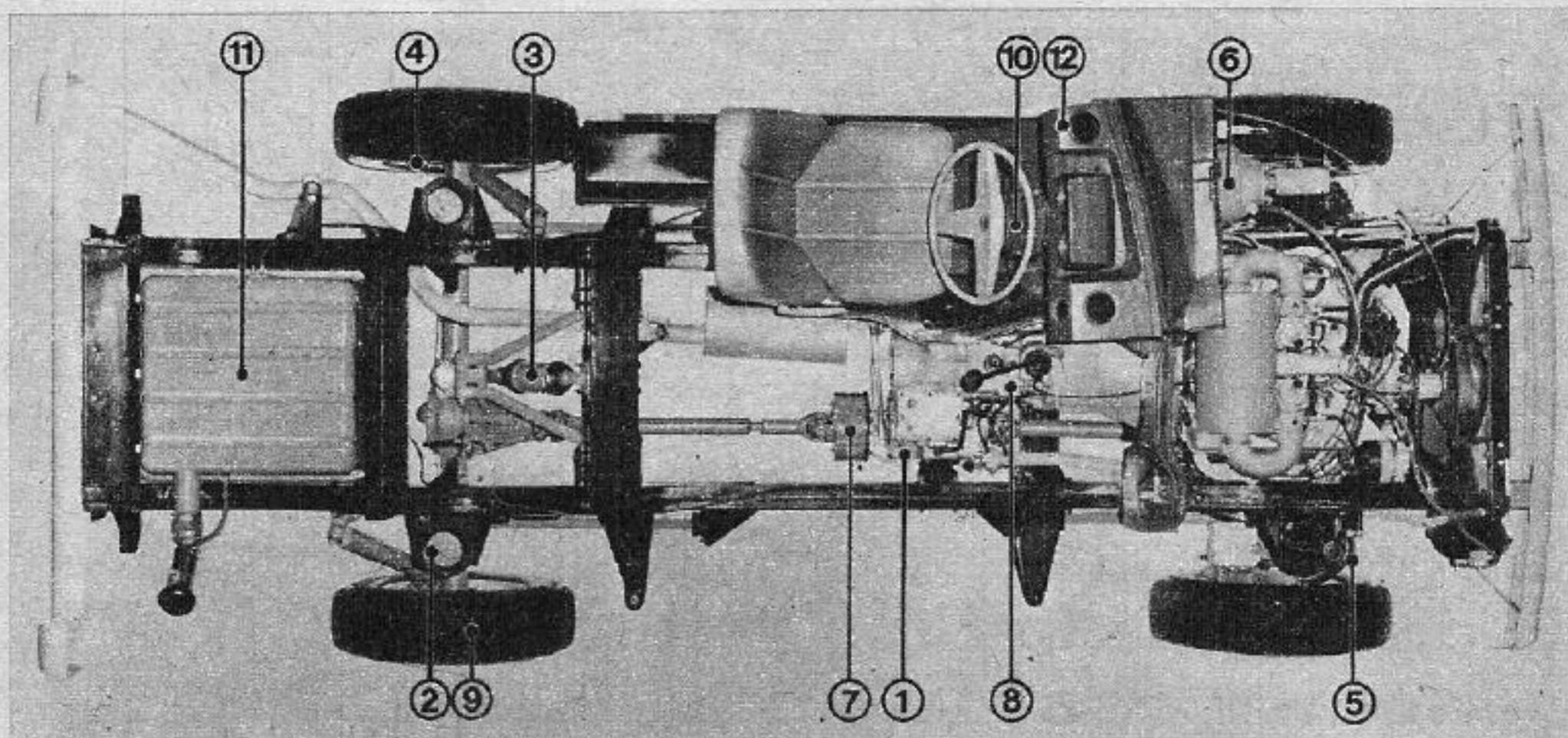
La terminación interior supera en mucho a la que resulta típica en un vehículo tipo "Jeep".



Diferencial de distribución de potencia para ambos ejes (ver Nº 1). 2) Resortes helicoidales. 3) Unidad Boge Hydromat para aumentar el despeje. 4) Frenos a disco. 5) Doble circuito independiente de frenos. 6) Servotreno. 7) Freno de mano (ataca la transmisión). 8) Caja de velocidades. 9) Cubiertas radiales. 10) Columna de dirección telescópica. 11) Tanque de nafta. 12) Tablero construido en material blando que absorbe la energía de eventuales impactos. 13) La yeta.

des totalmente sincronizada, cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás. Suspensión delantera compuesta por resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos, brazos radiales y barra Panhard. Suspensión trasera similar, incluyendo el sistema "Boge Hydromat", que permite aumentar el despeje hasta ahí. No... tan talto no..., un poquito más abajo. El sistema de dirección es a bolillas recirculantes, con columna de dirección "colapsible" (o sea la que se mete para adentro en caso de ¡¡ruqueta!!) Las cubiertas pueden ser Michelin XM+S o Firestone Town & Country radiales, 205x16.

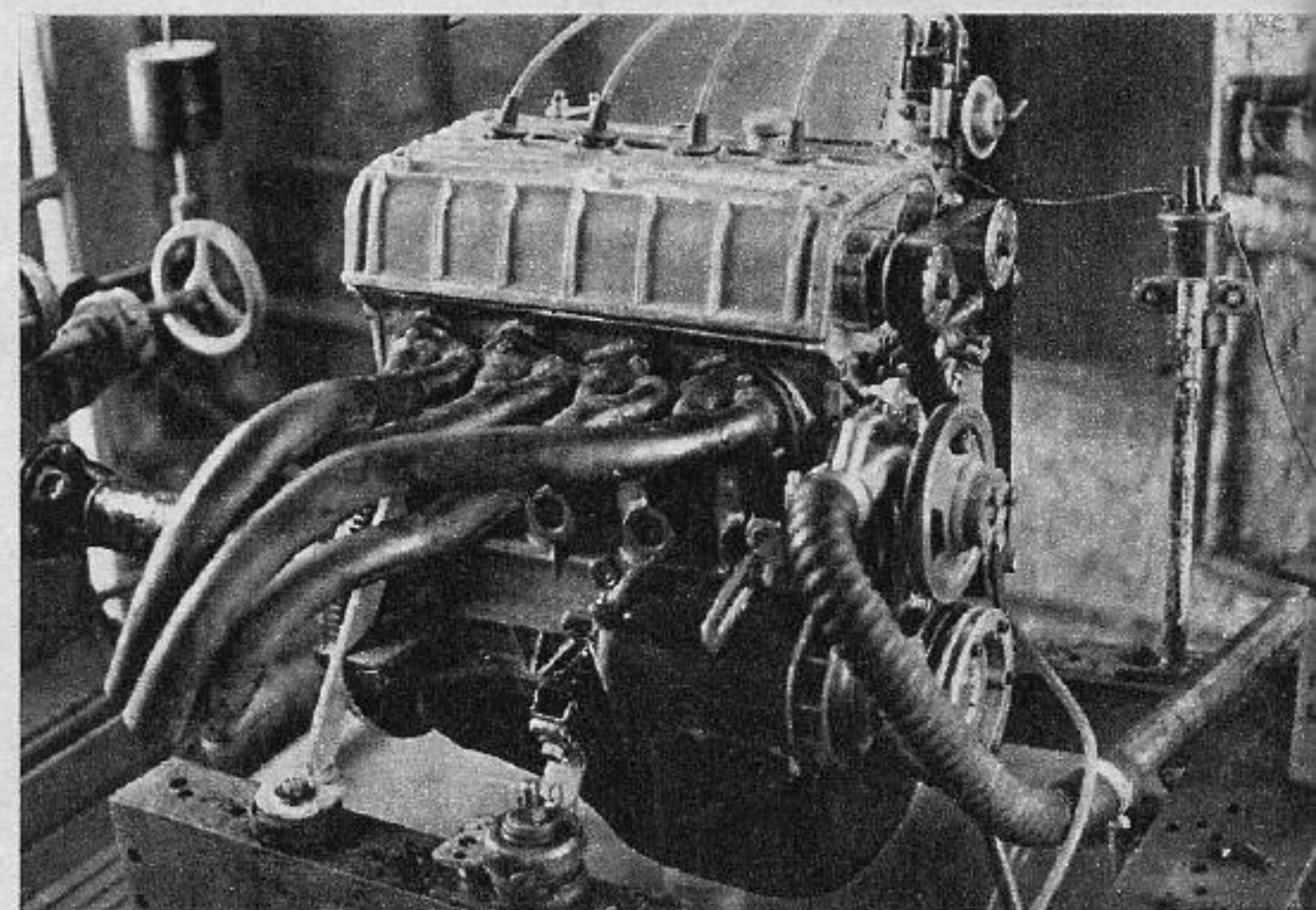
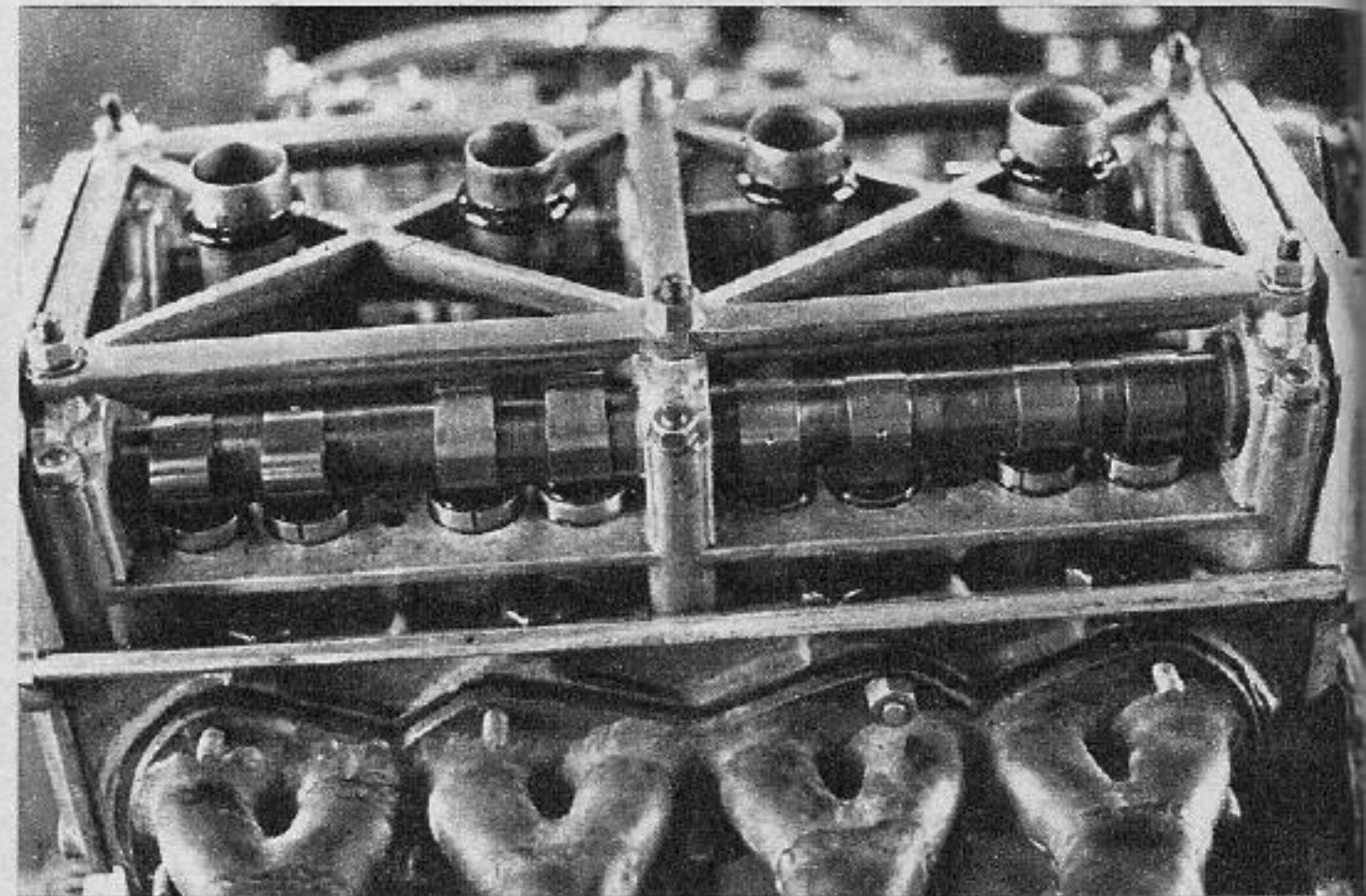
Y por hoy, nada más. Es hora de comer y uno no es de madera, che.



Texto y fotos: CARLOS REUTEMANN

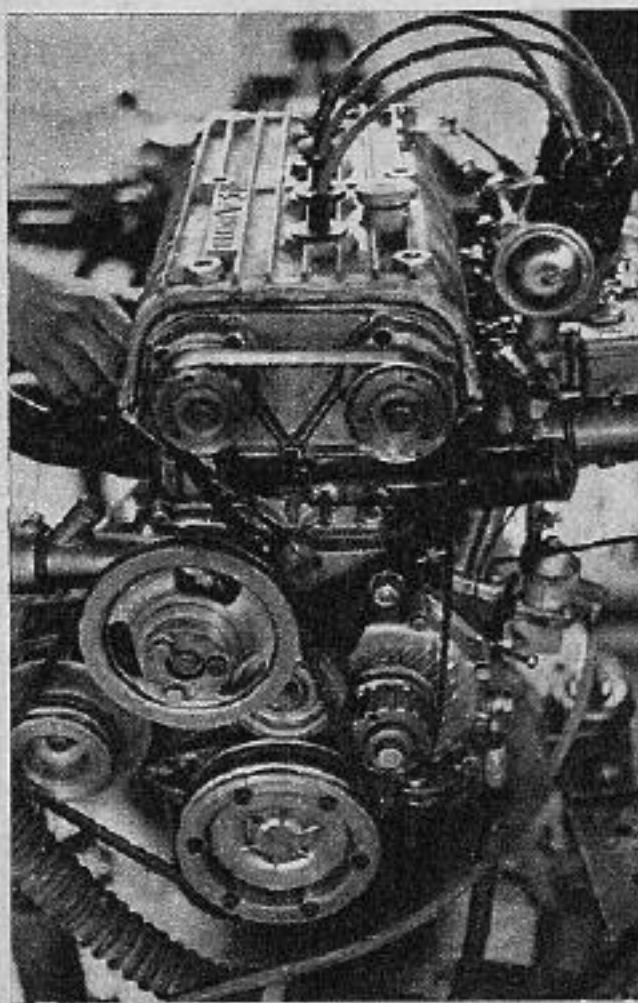
# PRIMER FIAT 1500 DOBLE ARBOL

Ya está "tirando"  
en un banco de pruebas  
en la ciudad de  
Rafaela el primer motor  
Fiat 1500 doble  
árbol de levas. Sus  
progenitores.  
El diseño de la tapa y sus  
performances



Roberto Appo, prácticamente el creador del doble árbol.

En esta foto se puede apreciar la estructura reticulada que sirve de refuerzo a las bancadas de los árboles de levas. También se pueden ver los orificios en las levas por donde sale el aceite que circula por su interior.



El árbol de levas original ha quedado en su sitio; nada más que ahora cumple las funciones de eje para el engranaje que transmite el movimiento mediante una correa dentada a los árboles a la cabeza.

Listo en el banco; las primeras tiradas auguran buenos resultados finales.

Hace aproximadamente dos años Carlos Larriera llevó a su programa de Televisión a un joven que en esos momentos estaba cumpliendo con el servicio militar; en dicho programa se habló que se estaba estudiando la posibilidad de la construcción de una tapa con dos árboles de levas para ser colocada sobre un block de Fiat 1500.

Unas semanas atrás corrió por el mundillo de los aficionados a las carreras que en Rafaela había marchado dicho motor con un rotundo éxito.

Lógicamente que de inmediato se puso proa a dicha ciudad para poder ver lo que se dijo. Realmente el motor existe y funciona muy bien. Veamos entonces quiénes son los responsables de todo esto:

**ROBERTO APPO**; 22 años, santafecino, Técnico Mecánico y Electricista recibido en 1967. Este joven es prácticamente el creador y ejecutor de la obra. La idea en principio nació hablando con Carlos Grossi cuando cursaba el último año: en aquella oportunidad se pensó en hacer una tapa para equipar al Fiat 600, pero luego de mucho conversar llegaron a la conclusión que para un futuro deportivo era más positivo la del Fiat 1500.

Cuando uno ve este motor sobre el banco de pruebas se lleva una sorpresa, realmente, con una construcción muy prolija, parece un motor más de una larga serie.

La primera pregunta que lógicamente se le hace al joven APPO es en qué tapa se inspiró para su creación a lo cual responde —con una seguridad poco común— que todo nació dentro de su cabeza. Pero no todo fue color de rosa, para llegar a que su obra funcione bien tuvo que construir tres tapas anteriores con las cuales tuvo pequeños inconvenientes, sobre todo en la parte fundición, esta tapa es recién la cuarta y por cierto que ha dado muy buen resultado.

**ANTONIO MELE**; santafecino, 43 años, casado, 3 hijos. 28 años que está armando y

desarmando motores. Comenzó preparando un Chevrolet 31 que corría Américo Grossi y con el cual ganó muchas carreras, luego en esta época preparó aquel Fiat 1500 que tripuló Bohnen en el Gran Premio de 1964 y que llegó tercero. Posteriormente fue el responsable del Fiat 1500 que tripuló Reutemann durante 3 años y además también colaboró con el De Tomaso Fiat ex Galluzzi.

La función específica de MELE en este motor se basa en el armado de todo lo que sea cigüeñal, aros, pistones, etcétera.

Tampoco hay que olvidarse de **LUIS GROSSI**, 23 años, soltero, compañero de estudio de APPO, quien siempre brindó su ayuda y de **AMERICO GROSSI**, 51 años, casado 3 hijos, muy conocido por tener relación con la Comisión de Concesionarios Fiat, es el hombre que anda con un libro de Giacosa bajo el brazo y que además siempre en su casa está estudiando por donde se le puede sacar más rendimiento a los Fiat. Fue el creador de los árboles de levas que tan exitosamente usaron las coupés coloradas que comanda Galluzzi. En este momento el diálogo entre APPO y Américo es importante y de ahí pueden surgir buenas conclusiones. Pero vayamos a la parte técnica que es la que más interesa.

La tapa está construida en aleación de aluminio, tiene cuatro válvulas por cilindro. Las dos válvulas de admisión son de 32 mm con una inclinación de 62° mientras que las de escape tienen 29 mm de diámetro con una inclinación de 79 grados.

Los árboles de levas fueron contruidos especialmente y están basados en el reglaje del Fiat 125, la característica de estos árboles es que están perforados todo a lo largo y hacia las levas para poder así ser lubricados. La cilindrada total es de 1530 cm<sup>3</sup> ya que se usaron pistones de Fiat 1600. Los resortes de válvulas son: el exterior de Fiat 600 y el interior fabricados en Rafaela. Los botadores sufrieron tres

tratamientos térmicos, lo mismo que las pequeñas pastillas que se usan para regular válvulas.

La compresión es de 7,8 a 1 y la alimentación corre por cuenta de 2 Weber DCOE 40-40. El distribuidor es original lo mismo que la bomba de aceite y las bujías.

El árbol de levas original se lo dejó en el mismo lugar y en la punta se le soldó un engranaje en el cual se coloca una correa de Isard 1204 que sirve para comandar los dos árboles en Testa.

La bomba de agua es original y así la mayoría de los elementos que componen el motor, es decir que APPO buscó de esta manera abaratar los costos.

#### PERFORMANCE OBTENIDA

Teniendo en cuenta todos los elementos que se usaron se lo puso en marcha, lógicamente que con la intención de ver su comportamiento. El motor funcionó y luego se comenzaron a realizar tiradas en el banco.

Estos son algunos datos.

*Marcha mínima:* 500 RPM - *Máxima* 8000 RPM - *Potencia máxima obtenida:* 118 HP a 7000 RPM - *Torque máximo:* 18 Kg a 5500 RPM.

Esto es todo lo conseguido hasta ahora, pero hablando con todos se muestran muy optimistas respecto al futuro. APPO piensa que una vez bien experimentado obtendrá una potencia de 170 HP a 7.200 RPM.

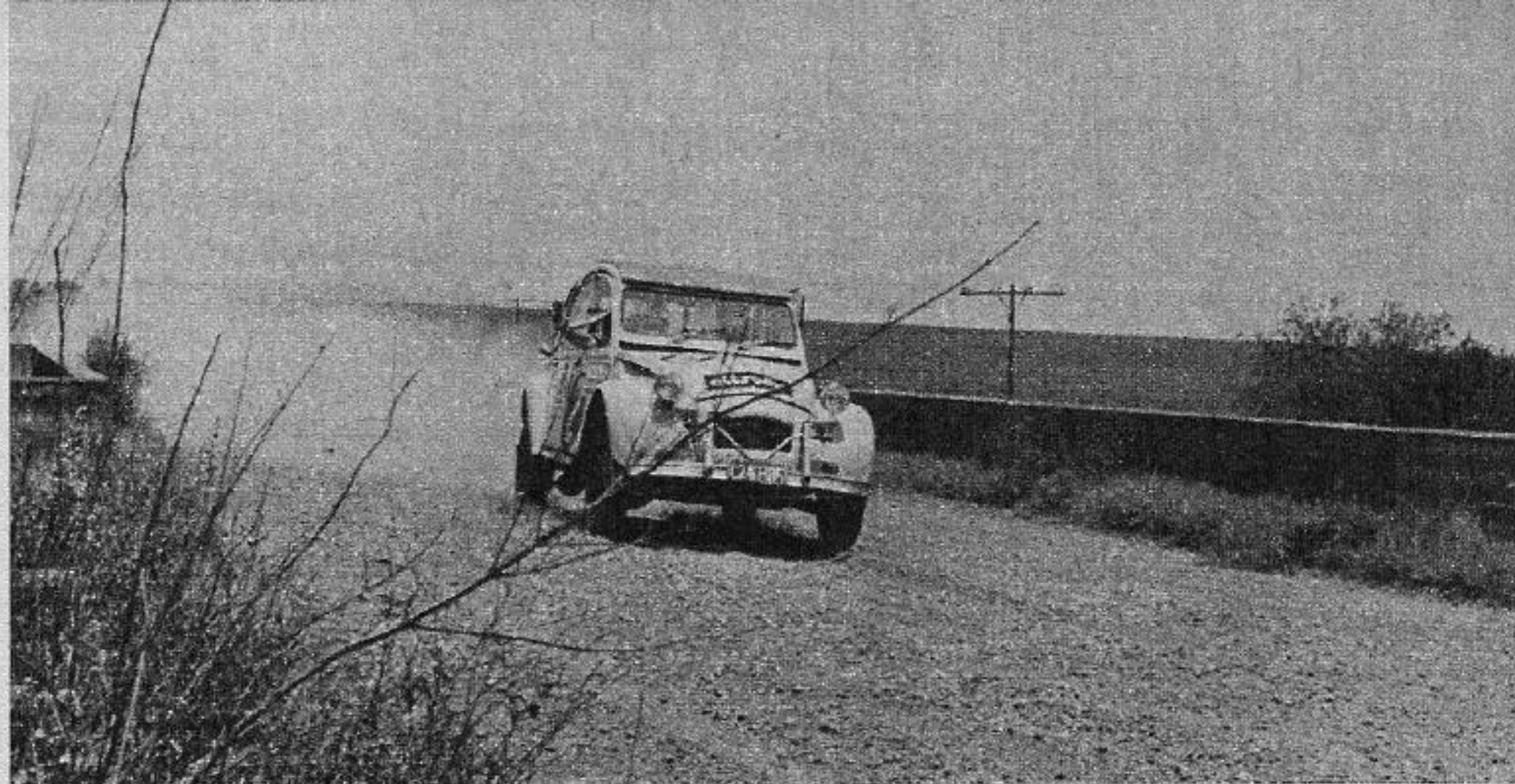
En próximos días el motor se colocará en una Coupé 1500 para ver como se comporta en ruta y a la vez para ver su resultado. De aquí surge algo muy interesante el tamaño de dicho motor es similar a otro Fiat así que para ubicarlo no hay que reformar nada ni hacer buches adicionales. Pero a lo que más aspiran APPO y GROSSI es ver este motor corriendo en el 71 montado en un SP de "2000 cc y 450 kilos de peso. Por otra parte no deja de ser interesante esta tapa para colocarla en cualquier Fiat y viajar así a 175 Km.

## RALLY EN LA ARGENTINA



# ANALISIS DE UN





**Sin excesiva actividad 1970, puede considerarse a 1970 un año excepcionalmente positivo para la práctica del rally en nuestro país. Por varias razones creemos que ha llegado el momento de la definición. 1971 será clave**

1970 fue un año positivo para el rally argentino. Pese a tener un calendario de sólo cinco fechas puntuables de las que después se eliminó a una —los 500 Kms de la Asociación Argentina de Automóviles Sport por no tener un recorrido mínimo de 1000 Kms— el saldo es altamente positivo. Un promedio de 50 par-

ticipantes en cada carrera (en algunos casos se superaron los 80) dieron el voto de confianza de los pilotos y navegantes a la política de todos los organizadores de hacer "rallies de verdad" de tipo velocista en los que la preparación de la máquina y la habilidad conductiva del piloto tienen preponderancia sobre los

cálculos del navegante, que sin embargo sigue cumpliendo a bordo tareas imprescindibles para quien tenga aspiraciones a los laureles.

Todos los rallies corridos en 1970 tuvieron un factor común: la dureza de los caminos elegidos que redundó, como es lógico, en elevados porcentajes de

# Año

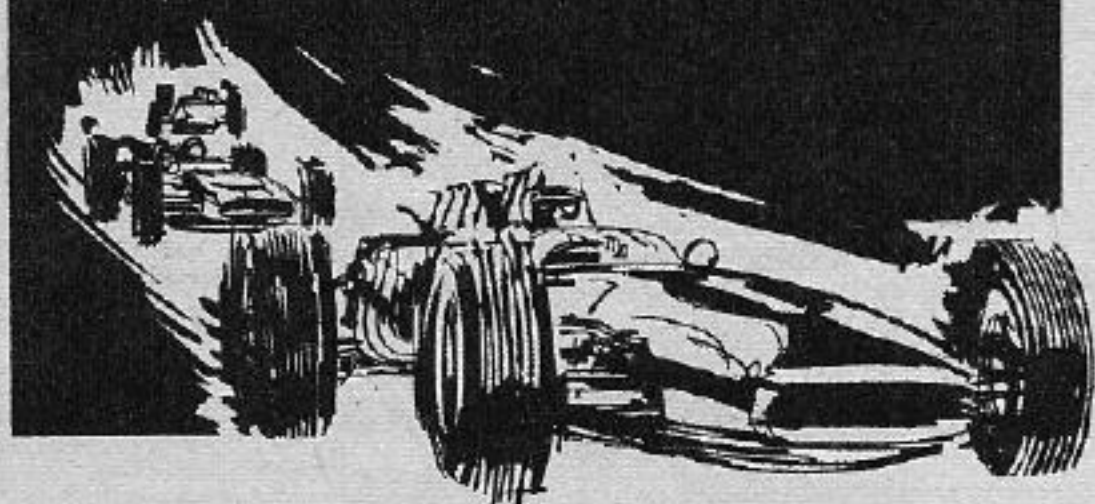
Ruesch-Passalacqua: un título en buenas manos.

Durán (a la derecha) y Brandalise (casco oscuro) en un control durante el "Cataratas". Cuando corrieron, ganaron.

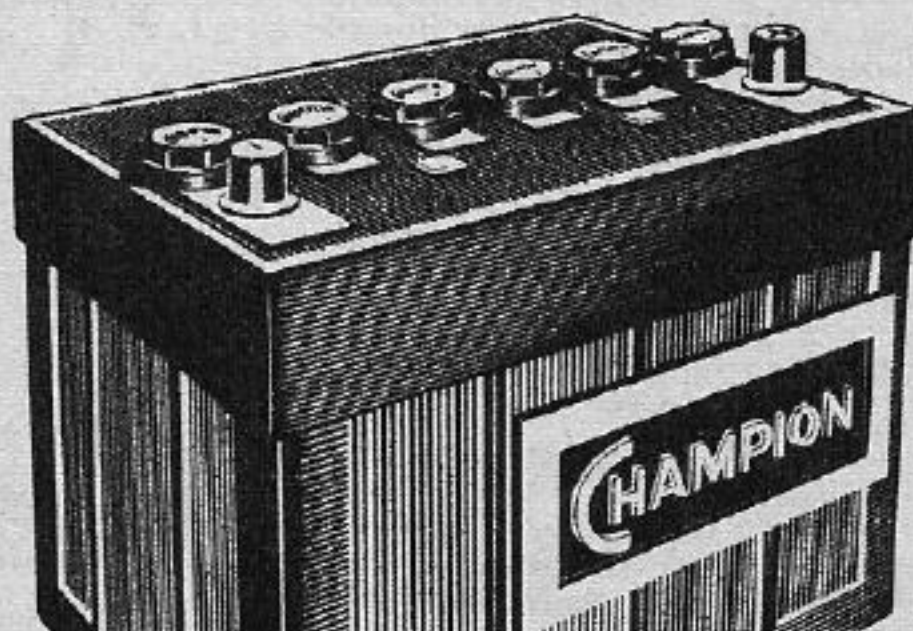
Arriba, derecha: El equipo Citroën empezó bien y terminó desdibujándose. En la foto el binomio Alcides Rodríguez-Rolando Ruiz.



**buena  
marcha y  
performance...**



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



**CHAMPION S.A.**  
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611  
BUENOS AIRES



abandonos. El Lagos del Sur por caminos secundarios de La Pampa, Río Negro y Neuquén; el Rally de Invierno con la Pampa de Achala y los Túneles de Tanninga; el Primavera con los caminos de Entre Ríos, Corrientes y especialmente de la provincia de Misiones; todos ellos llevaron la actividad a las más disímiles topografías del interior, complementadas por otras competencias en rutas chacareras de la provincia de Buenos Aires.

Pero en realidad el rally está tomando en la Argentina —como anteriormente en Europa cuando muchos países decidieron suspender las carreras en ruta— un cariz en que la denominación es simplemente un eufemismo para designar lo que antes se llamaba directamente carrera de velocidad. Se le introdujeron, eso sí algunos elementos tales como promedios impuestos para determinados tramos promedios de mínima o marchas de rally que aunados a la reglamentación de respetar las zonas urbanizadas que se atravesasen y el libre tránsito de vehículos por la ruta usada le confieren una fisonomía especial.

Este año la actividad arrancó con el clásico Lagos del Sur que unió —previa concentración en Santa Rosa— a esta ciudad con Neuquén por caminos de tierra de La Pampa. La segunda etapa llevó a San Carlos de Bariloche y la tercera comprendió un circuito exclusivamente de montaña para culminar la prueba una trepada al cerro Catedral. Teóricamente fue el rally con más elementos 'regularísticos' del año, pero en la práctica el que no se apuraba quedaba al margen. Como siempre que organiza el C.A.R. (Club Argentino de Regularidad) la planificación mereció la calificación de perfecta.

Antes de ir al Sur, algunos argentinos habían incursionado en la vecina orilla para disputar el más importante evento corsaiolo uruguayo: la Copa de Oro 19 Capitales que recorre todo el perímetro del país vecino. El mejor de los argentinos fue el binomio cordobés formado por el veterano Oscar Ruesch y por Passalacqua, que se adjudicaron la categoría superior pero sin poder impedir que un coche de baja cilindrada (el Escort de Molins-Albo) les arrebatara el primer puesto en la general.

El interesantísimo rally Invierno de la Asociación Cordobesa de Volantes resultó la "tumba" de muchas pretensiones por la cantidad de abandonos de quienes previamente se habían erigido en favoritos. Y al mismo tiempo es uno de los que más sirve para saber a ciencia cierta quién maneja y quién no.

El rally "Primavera" del Avellaneda Automóvil Club dejó este año el itinerario del Norte similar a las primeras cuatro etapas del antiguo Gran Premio, para enfilarse por la Mesopotamia con destino a las Cataratas del Iguazú. Una tormenta tropical en plena selva misionera diezmó considerablemente las filas a tal punto que en la clase mayor ningún competidor llegó a ver la bandera a cuadros. Se innovó en el sentido de dividir a cada clase en dos grupos, Libre y

Standard. Curiosamente llegaron más autos de esta categoría que de aquella.

Por fin, el calendario con puntaje se cerró con los 1000 Kms de la AAR, vuelta (de 1200 kms en realidad) por la provincia de Buenos Aires con salida y arribo en Cañuelas. Ante la suspensión del GP de Turismo se anunciaba la participación de algunos corredores de TM que sin embargo se vio limitada a la presencia del campeón 1970 Pepe Migliore del que hubo que lamentar su abandono a 270 Kms de la partida. Para algunos es sin embargo un hecho positivo el acercamiento de figuras de otras disciplinas del deporte motor.

Párrafo aparte merece una prueba que por sus características se convirtió en la más concurrida de la historia automovilística del país. Obviamente nos referimos al Rally de Fiat en el que se anotaron más de 1100 fiatines de los cuales más de un millar fueron de la partida. La participación de especialistas en rally y pruebas de velocidad dio por resultado que los primeros puestos —y consecuentemente los coches de premio— fueran a manos de figuras ampliamente conocidas desde Bautista-Cupeiro (¿o Cupeiro-Bautista?) para abajo. El saldo más interesante fue que sirvió para enganchar de los fiatinistas en cuanto a carrera de rally se realizara posteriormente y que contrastó con lo que sucedía anteriormente en que era raro ver un 600 entreverado.

El otro acontecimiento "fuera de programa" fue la participación de dos equipos argentinos en el Londres-México y el paso de la caravana por territorio argentino. La difusión dada al evento sirvió para que el hombre de la calle tomara contacto con esta especialidad generalmente poco promocionada. Lamentablemente en las inmediaciones de nuestro suelo fueron quedándose tres de nuestros equipos, para finalizar el restante en México pero muy lejos del ganador.

### LOS PROTAGONISTAS

Para comenzar, tres campeones que indudablemente hicieron lo mejor para merecer ese halago. Oscar Ruesch y su navegante Passalacqua no son —como los restantes laureados— improvisados en la materia. Contaron con un medio apto como el Torino 380 W preparado por el sobrino del primero —a quien llaman Cachito— un depurado manejo (el de Oscar) y una sabia dosificación como la de Passalacqua. Lo mismo puede decirse del titular actual de la clase chica, el binomio también cordobés formado por Gustavo Durán y Brandalise. Durán después del de Fiat siguió corriendo con esa marca y dejando al Torino que le diera satisfacciones como en el GP de T 1969, cuando acompañó a Genera o en las 25 Horas del Autódromo cuando salió segundo en la clase mayor formando pareja con Edreira. Ganó dos carreras —el Invierno y el Cata-

### CARBALLO BROTHERS

Alfredo y Rodolfo Carballo ganaron tres de las cuatro competencias que en 1970 otorgaron puntaje para el campeonato argentino de Rally. Tal efectividad no sorprende a los seguidores de la actividad rallística, dado que los antecedentes de los representantes de Caballito son cuantiosos y calificados.

Iniciados en 1965 en el "Circuito del Cuadrado" (La Falda, El Cuadrado, Pan de Azúcar, Cosquín y La Falda) con una Berlina Fiat, desde ese entonces fueron ganadores en todos los más importantes rallies argentinos como el Lagos del Sur (en tres oportunidades); el Centenario de la AAAS en 1968; el Invierno en Córdoba en 1969, etc., etc.

Salvo en contadas oportunidades corrieron siempre formando pareja. Y además, separadamente, intervinieron en competencias de TM. Primero, Alfredo, como acompañante de Calduch —ganadores en la Mar y Sierras—, y luego de comprarle el BMW intervino con el mismo en varias carreras de las cuales la más memorable fue la Vuelta de Ensenada en 1966, donde abandonó cuando iba punteando y donde hizo suyo el record de vuelta con 131,300 km por hora.

Rodolfo —"Toto"— fue primero en el Autódromo en una carrera organizada por la AAAS con una cupé Fiat 1500 registrando además el record de vuelta. Pero donde más fuerte tallaron siempre los Carballo fue indudablemente en el campo del Rally.

—¿Y por qué prefieren esta especialidad?

—En principio porque es más accesible por lo barata —nos contesta Alfredo—; actualmente nos defendemos con 180 km/hora de velocidad final, lo que es conseguido usando nafta especial de surtidor. Entonces podemos correr prescin-

diendo de auxilios que complicarían y encarecerían cada participación. Y por otra parte es una categoría en la que anduvimos bien de entrada y eso nos entusiasmó para seguir en la brecha.

—¿Qué preparación tiene el Fiat 1600?

—Es algo menos que Grupo 2, manteniendo la relación de compresión en 10,5:1.

—¿Qué resultado les dio el 1600?

—Bueno, está a la vista: corrimos cuatro carreras y ganamos en tres. Es el coche ideal para carreras largas como los Grandes Premios o rallies de más de 1.000 km porque es sumamente robusto de abajo, veloz y cómodo. En cuanto al primer punto te digo que después de 10.000 km de carrera este año, el piso está intacto, cosa que no sucedía con la cupé 1500 que se marcaba toda.

—¿Proyectos para 1971?

—Correr todas las que se pueda en Grupo 1 y eventualmente en TC cuando se corra en montaña. Y desde ya te digo que si conseguimos apoyo, nuestra meta está en Montecarlo a principios del '72 y si no se superponen con las anteriores seguir con rally.

—¿Es retributivo el rally?

—¡No!... ni por asomo... El único que fue negocio —y mucho— fue el Rally de Fiat en el que salimos terceros con Raúl Bustos, que es el acompañante habitual de Lito Galluzzi y quien nos arma el coche. En esa oportunidad nuestro premio fue un Fiatín.

—¿Qué rally prefieren?

—Los que se corren actualmente: veloces, de estilo europeo y con largas etapas por tierra o montaña.

—¿Un deseo?

—Integrar el equipo de la Comisión en Grupo 1 6 2 en carreras de ruta. Modestamente creemos tener algún antecedente y ser acreedores por lo menos a una oportunidad. Y si viene sabremos aprovecharla.



## SINTESIS DE LOS RALLIES DISPUTADOS DURANTE 1970 EN LA ARGENTINA

RALLY	Clase "A"	Clase "B"	Clase "C"
Lagos del Sur (C.A.R.)	1º Calvo-Lima (Citroën 3 CV) 2º Esteguy-Esteguy (Citroën 3CV) 3º A. Rodríguez-Ruiz (Citroën 3 CV)	1º Carballo-Carballo (Fiat 1500 C) 2º Lustig-Rosenfeld (Peugeot 404) 3º Agorio-Lastra (Fiat 1500)	1º O. Ruesch-Passalacqua (Torino 380 W) 2º Bergamasco-Romieu (Torino 380 W) 3º Arano-Fayo (Torino 380 W)
1.000 Km de Fiat (C.A.R.)	1º Bautista-Cupeiro (Fiat 600) 2º Durán-Brandalise (Fiat 600) 3º Carballo-Bustos (Fiat 600)		
Tandil Ciudad de Turismo	1º Dehecchi-Cuevas (Fiat 600) 2º Galarraga-Beovide (Fiat 600)	1º Mujica-Lustig (Peugeot 404) 2º Fiorda-Rojas (Peugeot 404) 3º Uriarte-Llanos (Peugeot 404)	1º Bergamasco-Romieu (Torino 380 W) 2º Cagioli-Giacheti (Torino 380 W) 3º Arano-Albizu (Torino 380 W)
Vuelta de Lobos (A.A.R.)	1º Cuevas-Dehecchi (Fiat 600) 2º Strube-Maldonado (Renault) 3º Jaichenko-Casale (Fiat 600)	1º Carando-Lorenzuti (Peugeot 404) 2º Lustig-Rosenfeld (Peugeot 404) 3º Vallone-Robiolo (Fiat 1500 B)	1º Bergamasco-Romieu (Torino 380 W) 2º Vernazzi-Nesci (Falcon) 3º Cevallos-Cevallos (Chevrolet SS)
IV Rally Invierno (A.C.V.)	1º Durán-Brandalise (Fiat 600) 2º Dadone-Bruno (Fiat 600) 3º Sabadín-Martó (Fiat 600)	1º Povarchik-Blarasin (Peugeot 504) 2º Lachavagne-Buccini (Peugeot 404) 3º Lustig-Rodríguez (Peugeot 404)	1º Paramio-Forno (Torino 380 W) 2º O. Ruesch-Passalacqua (Torino 380 W) 3º Capdevilla-Rivera (Torino 380 W)
500 Km de la AAAS (A.A.A.S.)	1º Marque-Pérez (Fiat 600) 2º Iriarte-"Esevé" (Fiat 800) 3º Pedrazzini-Giménez (Fiat 600)	1º Mujica-Talone (Peugeot 404) 2º Lustig-Rodríguez (Peugeot 404)	1º H. Ruesch-Blanda (Torino 380 W) 2º Vernacci-Dawroski (Falcon) 3º O. Ruesch-Passalacqua (Torino 380 W)
V Rally Primavera (Avellaneda A. C.)	1º Durán-Brandalise (Fiat 600) 2º Garibotti-Del Campo (Renault)	1º Carballo-Carballo (Fiat 1600 B) 2º Bertrand-Rosenfeld (Peugeot 504) 3º Talone-Castrillejo (Peugeot 404)	
1.000 Km de la AAR (A.A.R.)	1º Garibotti-Del Campo (Renault) 2º "Doroteo"-Alonso (Auto Unión) 3º Dal Ri-Dal Ri (Fiat 600)	1º Carballo-Carballo (Fiat 1600 B) 2º Lustig-Rosenfeld (Peugeot 404) 3º Bertran-Talone (Peugeot 504)	1º O. Ruesch-Passalacqua (Torino 380 W) 2º Bergamasco-Romieu (Torino 380 W) 3º Barbot-Algañaraz (Torino 380 W)

ratas— y eso fue suficiente para alzarse con el título.

El domingo de Carballo en la clase intermedia fue aún más abrumador (ver recuadro aparte).

Pero no sólo los triunfadores pesan a la hora del balance. Hubo dos que fueron a lo largo del año los eternos postergados: Lustig en la clase intermedia —cuatro segundos puestos y un tercero— y el dúo Bergamasco-Romieu que en dos puntajes fue segundo de Ruesch, lo que dio lugar a que lo llamaran "el hijo del cordobés". Sin embargo el hombre de Quilmes se dio el gusto de ganar dos carreras sin puntaje. También en ese caso estuvo Mujica y el binomio Cuevas-Dehecchi. Promediando el año una pareja nueva formada por Garibotti y Oscar Del Campo comenzaron a tallar fuerte entre los más chiquitos y se despidieron con un triunfo compartido con un 1093 ex Antelo.

El equipo de Citroën —único presentado por una fábrica— comenzó por demás auspiciosamente el año al acaparar los primeros cuatro puestos en Bariloche para sufrir luego dos debacles en Córdoba y Cataratas que motivaron su disolución.

En marcas, en la clase "A" tenemos entonces que los Citroën comenzaron ganando para luego venir la avalancha masiva de Fiat 600 para cerrarse por último el año con la vuelta de los Renault. Auto Unión desapareció casi totalmente del panorama.

En la "B" las cosas estuvieron parejas entre Fiat y Peugeot, aunque es menester aclarar que las huestes del León estuvieron siempre más concurridas que las de su oponente.

En la "C" en cambio, el predominio de los Torino fue sencillamente abrumador. Nada pudieron hacer chivos y Falcon contra coches con 240 Km/hora y por si fuera poco, en mayoría.

### EL FUTURO

Paradójicamente, incierto. Para muchos el rally es la válvula de escape para liberar las ansias velocistas. Si el Grupo 1 de Turismo se impone como se piensa en 1971, muchos preferirán volcarse a él. Para los que gustan del rally regulado no habrá tal éxodo por supuesto, pero queda un interrogante ¿se volverá a los rallies de dos, tres o más años atrás? Por ahora el rally integra con el GP, la Villa Carlos Paz, la Vuelta de la Manzana y alguna otra más, las oportunidades únicas de correr en ruta que aún le quedan a los coches de Turismo. Pese a los altos promedios no se registran accidentes graves debido a que los caminos usados son de nula utilización y las restricciones efectivas. Esto demuestra que, como en Europa, la única forma de "volver a las rutas con seguridad" puede ser ésta. El tiempo lo dirá.

Alpha 3  
nueva autoantena  
electrónica  
con amplificador  
montado  
en un retroespejo



La 1ª autoantena totalmente electrónica, discretamente ubicada en un espejo retrovisor. Sus características principales aventajan a las antenas tradicionales, eléctricas o automáticas. Se trata de una micro antena con 2 amplificadores conectados a la corriente del coche (6 ó 12 v), destacándose su amplitud de potencia frente a transmisiones débiles, mejorando la capacidad receptora de la radio.

**ALPHA 3**

Nuevo concepto en electrónica de recepción para radios de coches

FABRICADO POR  
COMPANIA ELECTRONICA DEL PLATA S. A. I. C.  
BAJO LICENCIA DE FUBA - HANS KOLBE Y CO. Alemania

DISTRIBUYE  
**DISFER S.A.**

RIO LIMAY 1537 - Tel. 28-7667/7460 - CAP



# CUANTO CUESTA \$U FIAT 600





# POR K/M



Comprar un auto no es difícil. Basta con desembolsar unos cuantos dineros, firmar una serie de papeles y salir de la agencia (si uno sabe manejar, o bien el primo que maneja desde hace veinte años) con la unidad adquirida, que generalmente no es la que está al alcance de los sueños junto a la almohada sino de los bolsillos junto al pantalón. De esa manera —o sea comprando— se sabe positivamente cuánto cuesta un auto.

Paralelamente a la compra, comienza una serie de desembolsos sin solución de continuidad, que, sumados durante un año y prorrateados por la cantidad de kilómetros recorridos en la misma unidad de tiempo, determinan, sin lugar a dudas, cuánto cuesta el kilómetro recorrido. Fieles a nuestras mentes decididamente racionales (exceptuando ciertas taras congénitas lógicas) creímos oportuno realizar este análisis —cuando lo hicimos por primera vez— considerando que debíamos planificar todas nuestras actividades en las cuales —en curva ascendente— el automóvil ocupa una posición que lo transforma en un artículo de primera necesidad. Claro que esta planificación ha tropezado con un enemigo que no se ve pero se siente que se llama "inflación". En mérito a esa espiral inflacionaria, reiteramos esta nota, con los costos operativos evidentemente alterados con respecto a las precedentes para determinar, por lo menos durante un tiempo, cuánto cuesta andar en auto.

## CRITERIO

El criterio adoptado es la consecuencia de una tarea bastante compleja, ya que inciden sobre ella muchos factores que, combinados convenientemente, pueden convertirse en ley general, aplicable (con las ponderaciones apropiadas) a cada caso particular, ya que sería imposible contemplar el inmenso número de casos que se presentan: tipo de coche, año de fabricación, estado de la unidad, kilometraje anual recorrido, etc., etc. Para el análisis, hemos tomado los autos de fabricación nacional y en notas sucesivas iremos dando los costos por kilómetro aplicables a cada uno de los autos nacionales.

## EN EL MUNDO DE LAS FINANZAS

Los gastos ocasionados por un auto pueden ser agrupados en dos grandes divisiones: Gastos fijos —cuyo monto es independiente de la intensidad de uso del vehículo— y Gastos variables —proporcionales al uso—. En la primera división se agrupan todos los "gastos financieros", derivados del concepto que hace que todo capital debe dar un producto (amortización e intereses del capital); gastos de tipo impositivo —patentes, "impuesto de emergencia por diez años (¡Ja!)", seguros y otros gastos que hemos subagrupado como gastos fijos de presencia física: alquiler de garaje, reposición de batería. Estos gastos fijos disminuyen a medida que aumenta la cantidad de kilómetros rodados,

ya que siendo una relación (cociente) en la que el gasto fijo es dividido y el kilometraje divisor, cuando éste aumenta disminuye el resultado, que es el gasto fijo por kilómetro recorrido.

Los gastos variables son directamente proporcionales a la distancia recorrida. Para determinar el gasto variable por kilómetro recorrido se procede de la misma manera, pero se comprende que al aumentar el kilometraje recorrido, evidentemente aumentarán los gastos, manteniendo prácticamente constante la relación.

Para nuestro análisis tomaremos en consideración a los vehículos afectados a uso particular —o utilizados como herramienta de trabajo— y en consecuencia estimaremos un kilometraje anual medio de 15.000 km. Si alguno de los lectores estima que esta cifra no es acorde con el kilometraje por él recorrido, le bastará reemplazar la cifra "15.000" por la que corresponde al kilometraje anual recorrido.

Ahora explicaremos detalladamente cada uno de los rubros que componen los dos grandes grupos de gastos.

## GASTOS FIJOS

### 1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Fiat 600. 878.000 pesos moneda nacional. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto—, pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años— de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

### 2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro por la cifra correspondiente. Patente en Capital: \$ 15.000. Patente en Provincia: \$ 19.800 (siempre considerando la patente para el Fiat 600).

### 3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el análisis la cifra, ya que son muchos

más los que han tenido que formarse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado por los kilómetros recorridos.

### 4º) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Idem que el anterior. El costo es de \$ 4.500, que no ha aumentado desde el año pasado. Una pichincha.

### 5º) Gastos de gestores y varios

Si no quiere morir en el tumulto, le aconsejamos recurrir a los "gestores y varios". Todos los trámites son realizados por un monto cuyo promedio oscila en pesos 10.000. Por esa módica suma, usted se evita aglomeraciones, contribuye a sostener una original fuente de trabajo y —algún lado malo debía tener...— ayuda a mantener vigente una situación que es consecuencia de la aplastante burocracia estatal. Tome esos diez mil mangos y divídalos por los kilómetros anuales.

### 6º) Seguros.

Como en todos los casos precisados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Fiat 600 cuesta \$ 60.000.

### 7º) Interés del capital invertido.

La espiral inflacionaria continúa desvalorizando el poder adquisitivo de nuestra moneda. Calculemos un interés del 22 % anual. Considerando que nuestra moneda se desvalorizó en el último año en un 29 %, calcular un interés del 22 % para cualquier inversión está por debajo de lo normal. Como el capital invertido se amortiza año por año (a lo largo de los cinco años estimados como duración media) el interés lo calcularemos sobre el costo total del auto para el primer año; sobre el costo total menos 1/5 para el segundo, menos 2/5 para el tercero y así hasta llegar al quinto año. Tomaremos como cifra para calcular el costo/kilómetro el promedio de los cinco años.

### 8º) Garaje.

Se toma el total pagado en doce meses y se divide por los famosos kilómetros recorridos. El promedio de costo de una cochera en la Capital oscila en \$ 8.000. También podrá reemplazar la cifra resultante en el cuadro aquel que pague más o menos de \$ 8.000.

### 9º) Batería consumida.

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de una batería un período de dos años, tomaremos el costo de media batería dividido por los kilómetros recorridos. La batería para el Fiat 600 cuesta \$ 7.500.

## GASTOS VARIABLES

### 1º) Consumo de nafta.

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha

estimado como promedio entre consumos en ciudad y ruta, determinados por los Road-test de CORSA. El Fiat 600 consume un litro cada 8 kilómetros.

**2º) Consumo de aceite.**

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Fiat 600: 3 litros, es decir 15 litros anuales. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de \$ 287. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

**3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante.**

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta \$ 650 y el cartucho \$ 1.100 para el 600. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

**4º) Cambio de bujías.**

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluida la mano de obra— cuesta \$ 2.700 para el Fiat 600. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos al cabo del año.

**5º) Lavado.**

Estimamos tres lavados mensuales, por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpio. O sea 36 lavados anuales. El lavado cuesta \$ 400. Esta cifra, multiplicada por 36 y dividida por 15.000, dará lo que cuesta por kilómetro ser limpio.

**6º) Engrase.**

Por lo menos, un engrase mensual. Cuesta \$ 400, que multiplicado por los doce engrases anuales y dividido por los kilómetros recorridos dará lo que ya saben.

**7º) Pequeñas reparaciones.**

Se contempla el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de \$ 8.000 para el Fiat 600. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

**8º) Consumo de neumáticos.**

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Fiat 600 cuesta \$ 7.808.

**ACOTACIONES**

Cabe destacar que los profesionales o personas que utilizan el auto como medio de trabajo pueden escamotearle, birlarle o deducir de réditos hasta un 20 % en concepto de amortización, más los gastos de mantenimiento. Conductores y viajantes pueden gozar de una deducción adicional por uso de automóvil, lo que significa menor erogación en concepto de impuestos.

Poniendo punto final a esta nota, nos permitimos sugerir que nadie debe asustarse por las cifras obtenidas. Mucho mayor es el costo operativo del acorazado Potemkin.



**GASTOS VARIABLES**

Para un recorrido anual de 15.000 km - FIAT 600

1º) Consumo de nafta:	
precio de un litro de nafta ÷ consumo específico (15 km/l)	2,50
2º) Consumo de aceite:	
total del aceite consumido en un año x precio de 1 litro ÷ 15.000	0,29
3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante:	
Precio anual total ÷ 15.000	0,23
4º) Cambio de bujías:	
Precio total de las bujías cambiadas en un año ÷ 15.000	0,18
5º) Lavado:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,96
6º) Engrase:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,96
7º) Pequeñas reparaciones:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,53
8º) Consumo de cubiertas:	
Gasto de reposición ÷ duración media	0,78
<b>SUMA DE LOS GASTOS VARIABLES</b>	<b>6,43</b>

**GASTOS FIJOS**

Para un recorrido anual de 15.000 km

1º) Amortización del capital invertido:	
precio del auto - 20 %	
----- ÷ 15.000	9,83
5	
2º) Patente anual Capital:	
Costo ÷ 15.000	1,00
3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento:	
Impuesto de emergencia. Costo ÷ 15.000	1,01
4º) Derecho de inscripción en el Reg. Nac. Prop. Autom.:	
Costo ÷ 15.000	0,30
5º) Gasto de gestores y varios:	
Costo ÷ 15.000	0,66
6º) Seguro:	
Costo anual ÷ 15.000	4,00
7º) Interés del capital invertido:	
Interés anual del 22 %. Precio del auto x 22	
----- ÷ 15.000	
100	
1er. año	12,8
2º año	10,2
3er. año	6,2
4º año	3,6
5º año	2,6
Promedio de los cinco años	7,10
8º) Garaje:	
Mensualidad x 12 ÷ 15.000	6,40
9º) Batería consumida:	
Costo de ½ batería ÷ 15.000	0,25
<b>SUMA DE GASTOS FIJOS</b>	<b>30,35</b>

**FIAT 600**

TOTAL GASTOS FIJOS	\$ 30,35 m/n
TOTAL GASTOS VARIABLES	\$ 6,43 m/n
<b>COSTO DEL KM RECORRIDO</b>	<b>\$ 36,78 m/n</b>

El día que se lo presenté a papá y mamá...

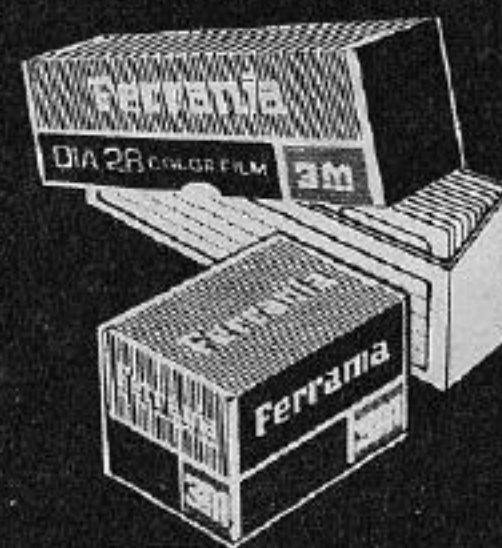


♥ Simpatizaron enseguida.

Es que él es amoroso.

Y papá también. Les tomé la foto para tenerla de recuerdo.

Es la primera vez que me enamoro. Me siento tan feliz.



**FERRANIA DIA 28:** Tan sólo pasarán 48 horas para volver a vivirlo.

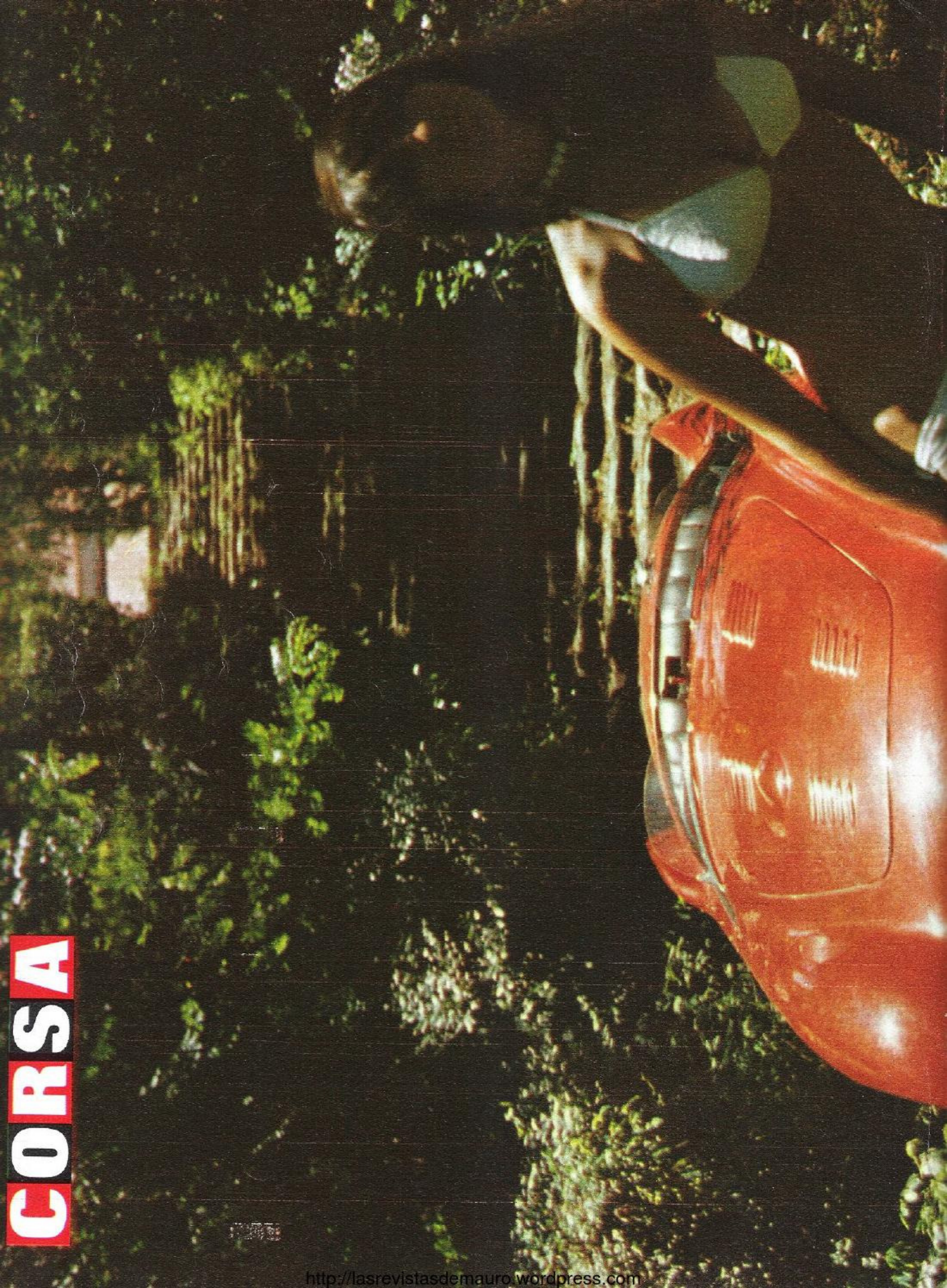
Revelado y marquitos incluidos en el precio del rollo.

Ferrania

es un producto



**CORSA**





**ENERO 1971**

**D L M M J V S**

**1 2**

**3 4 5 6 7 8 9**

**10 11 12 13 14 15 16**

**17 18 19 20 21 22 23**

**24 25 26 27 28 29 30**

**31**

**CALENDARIO DEL MES DE ENERO**

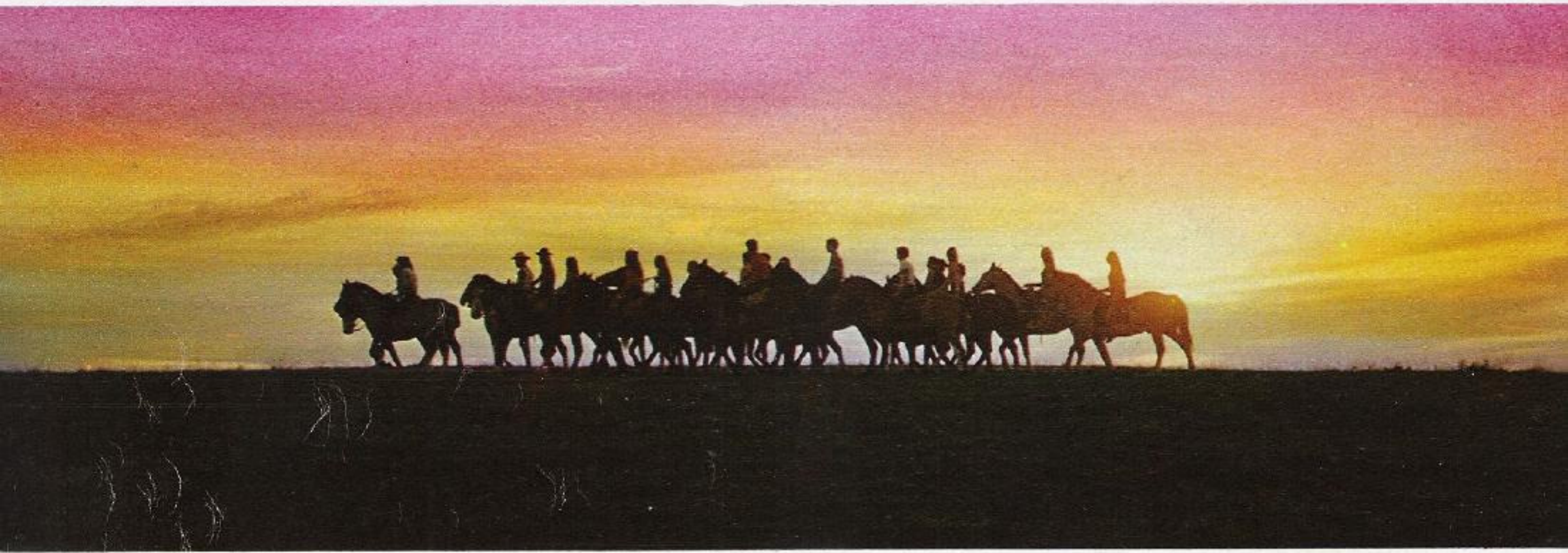
10 - Club YPF: 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Sport Prototipo Internacional.

17 - APRA: La Posta de los Elegidos. Autódromo de Buenos Aires. Turismo Grupo 1 y F-2.

24 - Club YPF: Gran Premio de la República Argentina. Fórmula Uno Internacional.

20 - Estados Unidos: 24 Horas de Daytona

# para la blue - jeaneracion



## toma tu color

joven y agreste, se adapta a lo que la juventud prefiere y tiene la calidad de lo que importa en esta época.

FABRICADO Y DISTRIBUIDO EN ARGENTINA POR:



BAJO LICENCIA EXCLUSIVA

**Parabrisas**  
**CORSA**

**Noti - Corsa**

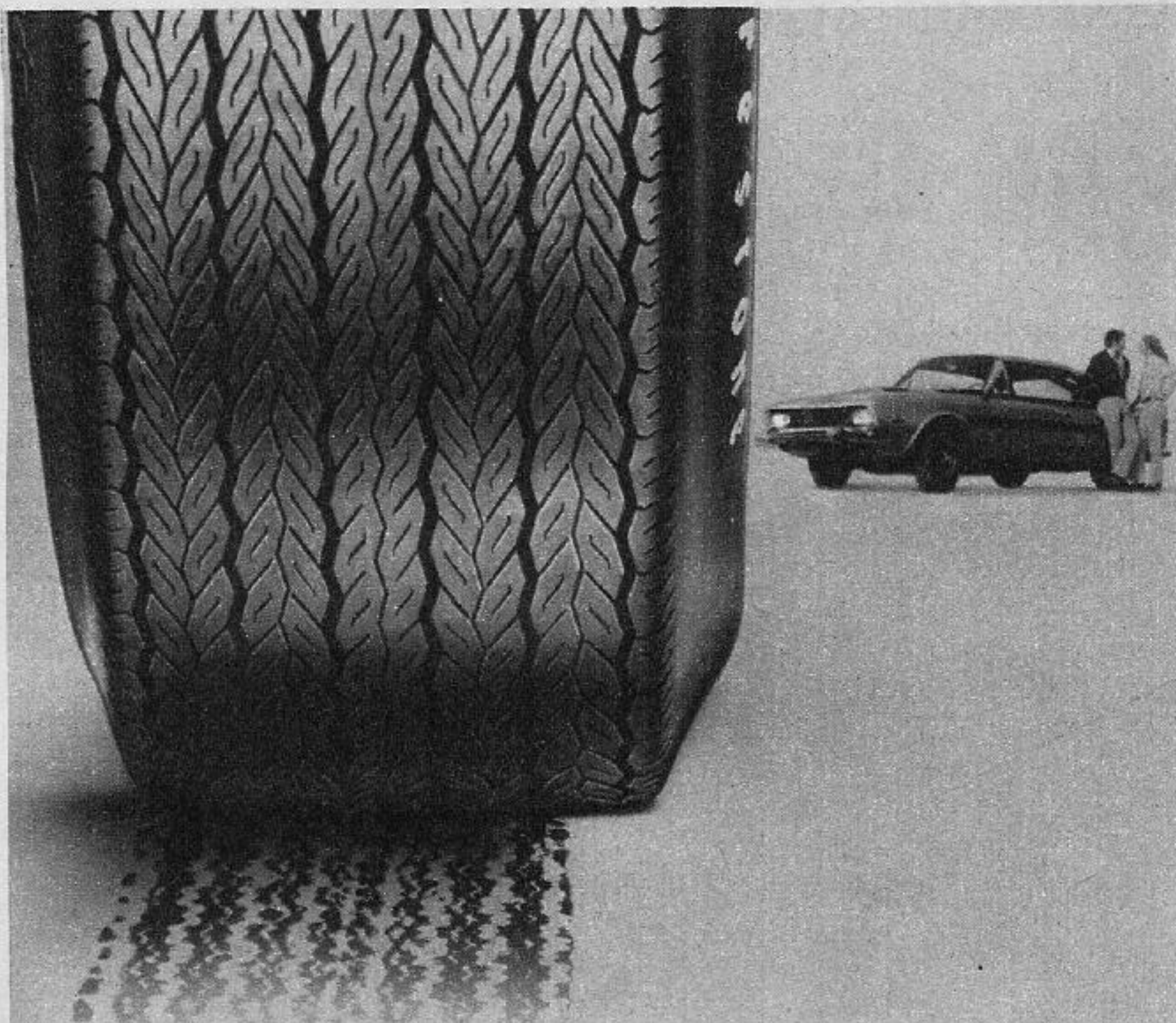


**PRESENTACION EN SOCIEDAD.** El señor David A. Rodger, vicepresidente y gerente general de Dow Corning Argentina S.A., presentó en los salones del Automóvil Club Argentino el nuevo producto CHEM 10, de la línea Molykote, un aditivo para combustible que incrementa el rendimiento del motor y al mismo tiempo reduce sensiblemente la emisión de gases y otros elementos tóxicos que contaminan el aire.

La reunión contó con la presencia de destacados especialistas en los problemas de contaminación atmosférica de entidades oficiales y universitarias, de directivos de la industria automotriz y petrolera, representantes de entidades trasportistas, corredores y preparadores de automóviles de competición y numerosos periodistas especializados.

**TIEMPO DE PEUGEOT.** Se inauguró en Rosario una nueva concesionaria oficial Peugeot. Se trata de la firma Tiempo S.A., con domicilio en la calle Cerrito 570 donde está ubicado el salón exposición. En la misma construcción, pero con salida por la calle 1º de Mayo, se han instalado el taller y la sección repuestos.

Los miembros del directorio de Tiempo S.A. son antiguos vecinos de Rosario y desde hace muchos años se han dedicado al comercio en el ramo automotor. Ejerce la presidencia de la S.A. el señor David Lerner y la vicepresidencia el señor Juan Carlos Pillado.



**Donde pisa la nueva  
Wide Oval de Firestone  
no queda huella  
de otra patona.**

Porque su banda de rodamiento es 40% más ancha que las cubiertas comunes y más ancha que cualquier otra patona. Una cubierta deportiva por excelencia, diseñada de acuerdo a la famosa "Indy", triunfadora en Indianápolis. Con adherencia total y mayor tracción sobre pavimento mojado. Apóyese sobre la exclusiva Construcción Triple Fuerte de la Nueva Super Sports Wide Oval de Firestone en altísimas velocidades. Y no deje más huella que las de sus cuatro patonas Firestone.

**NUEVA** *Super* **WIDE**  
**OV** *Sports*  
**AL**  
**Firestone**

TURISMO - Costa Atlántica II

MAR DEL PLATA

# LA CIUDA

por NORBERTO ALVAREZ OJEA





# D FRENTE AL MAR



**Este año con más ruido que nunca. Y la presencia de CORSA en la Expo-Auto '71. Ideas para hospedarse y lograr un lugar junto al sol. Los boliches en onda. Geografía turística de la ruta 2. De operativos y radares**

## LA CIUDAD FRENTE AL MAR

Esta crónica marplatense es en cierto modo el reverso de la medalla de nuestra nota anterior "El mar en tiempo de camping" (ver Corsa 246). Aquella fue para los amantes de la naturaleza y ésta para los que gustan del "asfalto" y de la vida ciudadana, aun en tren de verano. Para tal fin Mar del Plata se presenta este año con más atracciones que nunca, y dispuesta a albergar al millón largo de turistas que la visitan todos los años. Nadie añorará los apretujones de la calle Florida porteña si transita por San Martín y otras calles céntricas, como tampoco las largas colas frente a los cines, y a los restaurantes de moda. Entre las novedades habrá una Expo-Auto, nuevos clubes nocturnos, y la posibilidad siempre renovada de "hacer saltar la banca" en el Casino Central.

Para que la fiesta comience "cuando Vd. entra" hemos preparado en recuadro aparte una síntesis de la "geografía-turística" de la ruta 2, para que los impacientes frenen sus bríos en el tránsito lento de los fines de semana, tomando un trago, comiendo o descansando en alguno de los muchos espacios verdes que Vialidad Nacional conserva a lo largo del camino Baires-Marpla.

A su vez la policía caminera ha puesto en marcha su operativo "Sol III" para que Vd. y familia viajen tranquilos y felices. Mas de 2000 hombres custodian las rutas que conducen a las playas, contando con decenas de unidades motorizadas intercomunicadas por radio, que incluyen equipos para la prevención y atención de accidentes. Las velocidades máximas que se indiquen en cada tramo del camino deberán respetarse, como así-

mismo no pasar a otro vehículo en los puentes y curvas o donde estén marcadas en el pavimento las clásicas líneas paralelas de color amarillo. El cartel "El radar vigila" cobrará vibrante realidad, pues habrá 14 cubriendo los puntos culminantes de la ruta. Autos policiales sin identificación recorrerán las rutas para sorprender a quienes realicen maniobras en contravención y que signifiquen riesgos para las personas. Actuarán en caso de accidentes puestos sanitarios móviles de la policía, en coordinación directa con efectivos de Salud Pública y con los hospitales de la zona de influencia. Se procura así asegurar su arribo al punto de destino.

## DONDE HOSPEDARSE

Pese a algunos vaticinios todo indica que habrá alojamiento disponible de uno u otro tipo. Mar del Plata se parece a esos colectivos porteños, donde siempre entra un pasajero más...

Un "chequeo" realizado a fines de diciembre nos permite ser optimistas al respecto. En recuadro aparte damos una extensa lista de hoteles con y sin restaurante que puede ampliarse visitando la sede de la Dirección Municipal de Turismo, frente al Casino. Además las inmobiliarias tienen en cartera todavía muchos departamentos disponibles para su alquiler por 15 días, un mes o el resto de la temporada. Los precios son algo más altos que el año pasado, pero sin exageración. Algunos precios: departamentos de 2 ambientes, totalmente amueblados y listos para habitar, enero y febrero, 15 días, \$ 700.— (de los nuevos), un mes, \$ 1.200.—; marzo, \$ 250.— y \$ 450.— (15 días o un mes). De 3 ambientes, enero y febrero 1.900 y 2.000.—por un mes y 1.000 y 1.100.— por 15 días. Estos se-

rían en cierto modo los precios topes, pues a medida que los departamentos están ubicados más lejos de las playas se reducen los precios en un 10 al 20%. En el rubro casas hay buenas oportunidades, sobre todo si se tiene en cuenta que tienen capacidad para familias numerosas, o pueden ser compartidas. Se ocupan de alquileres entre otras las siguientes Inmobiliarias: Aedmar, en Sgo. del Estero 2188 y Luro 2429; Inmb. del Puerto, en Figueroa Alcorta 455, tel. 80197 (Mar del Plata); Vázquez y Ballesteros, Ate. Brown 1916; Di Martino, Rioja 2772, tel. 26156 (M. del Plata) y Roque Arato, Córdoba y Bolívar, tel. 42003 (M. del Plata).

En los diarios marplatenses "La Capital" y "El Trabajo" que se venden en los quioscos de la calle Florida, hay numerosos ofrecimientos de casas y departamentos en alquiler, con las ubicaciones y precios correspondientes.

Carlos Abras



### RUIDOS EN LA NOCHE

Este año su "majestad el ruido" estará alrededor de los siguientes clubes nocturnos de moda: "Interprisse", ese colosal plato volador de cemento que alberga buena música y contagiante alegría, Constitución 6000; cerquita no más el "subte" más barullero de que se tenga noticias, nos referimos a "Banana", al 5500 de la misma avenida; siempre en la zona hacen de lo suyo, "Matokos" (Constitución 4830) y "Sunset", Constitución 5100, cerrando el cordial circuito "Canela", en Constitución 4480. Los precios (¿quién piensa en ello?) oscilarán entre 9 a 10 pesos la primer copa, con un ligero aumento de \$ 5.— cuando actúen destacados conjuntos orquestales. Por supuesto estamos hablando de "pesitos" de los nuevos, o Ley como le dicen...

Entre las novedades de la temporada se perfila "El Esqueleto", un rincón tanguero que se instaló en el hotel Scafidí, sobre Cabo Corrientes. "Yango", un viejo emporio de la noche, amplió sus instalaciones, siempre en Martínez de Hoz al 3000 (casi en Punta Mogotes); a su vez uno de los "pioneros" del nuevo Mar del Plata, Enrique Fiorentini, inauguró frente al Casino la confitería-bailable "2001", y cuya capacidad, 4000 personas, nos habla elocuentemente de lo que espera la ciudad de su temporada.

Para "agitarse" antes de entrar, funcionarán nuevamente en la Av. Constitución los "toboganes gigantes", que ya tienen carta de ciudadanía en el quehacer turístico marplatense.

Para los "corsas" habrá en Av. Constitución y la ruta 2, el "autocine" Mar del Plata (Drive-In) donde por 3,50 a 4.— pesos "per capita" se podrán masticar algunas buenas películas, cómodamente en la butacas de los respectivos "tu-tu".

### EXPO-AUTO '71

Durante los meses de enero y febrero y primera semana del mes de marzo, Mar del Plata

### RESTAURANTES RECOMENDADOS

LA CASA DE MI ABUELA, Av. Luro 2351, Tel. 2-8810. Cocina internacional.

DENAK-BAT, Moreno 3440, tel. 2-0308. Platos vascos típicos. Especialidad: Pollo al órdago.

LOS TRONCOS, Rivadavia 2563, tel. 2-1041. Parrillada, pollo al asador, puchero de gallina.

BARESE, Entre Ríos 1652, tel. 2-1925. Especialidad: todo tipo de mariscos.

BLANC, Bolívar y Corrientes, tel. 2-3323. Especialidad: platos húngaros. Cocina internacional.

CEFERINO, San Martín 2465. Cocina internacional.

EL REY DEL BIFE, Av. Colón 2863, tel. 2-3957. Carne y parrilla en general. Especialidad: "Baby beef".

GAMBRINUS, Rivadavia y E. Ríos. Especialidad: mariscos.

LIGURE, Independencia 1938, tel. 2-2178. Cocina internacional.

VILLA D'ESTE, Peña 100, tel. 2-0272. Cocina internacional.

HOSTAL DE LOS REYES, Bv. Marítimo 3165. Cocina internacional.

LA CASONA DE LOS ROSALES, Av. Colón 2648, tel. 2-0115.

TIO CURZIO, Bv. Marítimo esq. Av. Colón, tel. 2-3026. Cocina internacional.

TEMPONE'S, Leandro N. Alem 4661, tel. 8-8-0893. Cocina internacional.

PUEYRREDON, San Martín 3253, tel. 2-2063. Cocina internacional.

#### Cantinas en el puerto:

EL CARDON, Mitre 2647, tel. 3-3663. Especialidad parrilladas.

COLISEO, Belgrano 2641. Cocina internacional.

A continuación damos una lista de restaurantes para comer rápido y por pocos pesos: "La Marmita" en sus tres direcciones: Alberti 1802, Corrientes 1766 y Santiago del Estero 2075; "La Rueda Gaucha" (parrilla, asado), Rivadavia 2425; "La Tablita", Rivadavia 2459 (parrilla y comidas para llevar); "Raviolandia", también en 3 versiones: Santa Fe y Belgrano; Av. Colón y Las Heras, y Santiago del Estero 1970 (pastas y comidas para llevar); "Pollo con Mucho Gusto", Entre Ríos 2102 (comidas para llevar). Bueno, con esta nómina estamos seguros de que nuestros lectores no pasarán hambre en Marpla, y podemos seguir con la nota.

### AUXILIOS MECANICOS DE EMERGENCIA

#### Automóvil Club Argentino:

Servicio de Temporada; patrullaje con unidades móviles en toda la ruta 2. Y servicio permanente en:

Avellaneda: Av. Mitre y 9 de Julio, tel. 22-1197/0800.

Samborombón: Ruta 2, km. 91,9, Tel. ACA (Of. Pública).

Chascomús: Av. Lastra s/n.; tel. 3322.

Dolores: ruta 2, km. 210, tel. ACA.

Gral. Pirán: Ruta 2, km. 313,5, tel. ACA (Of. Pública).

Mar del Plata: Av. Colón y Santa Fe, tel. 2-0031 y 0032/0033 (servicio reforzado).

Miramar: Av. 9 y calle 20, tel. 617712.

#### Touring Club Argentino:

(Estaciones de Servicio adheridas)

Coronel Vidal: Ruta 2, km. 240.

Chascomús: Belgrano y Escribano, tel. 3272.

Etcheverry: Ruta 2, km. 58,5, tel. 55-198.

Gral. Guido: Ruta 2, km. 250, tel. 5.

Gral. Pirán: Ruta 2, km. 322.

Maipú: Ruta 2, km. 275.

Vivoratá: Ruta 2, Km. 368.

(Talleres mecánicos adheridos)

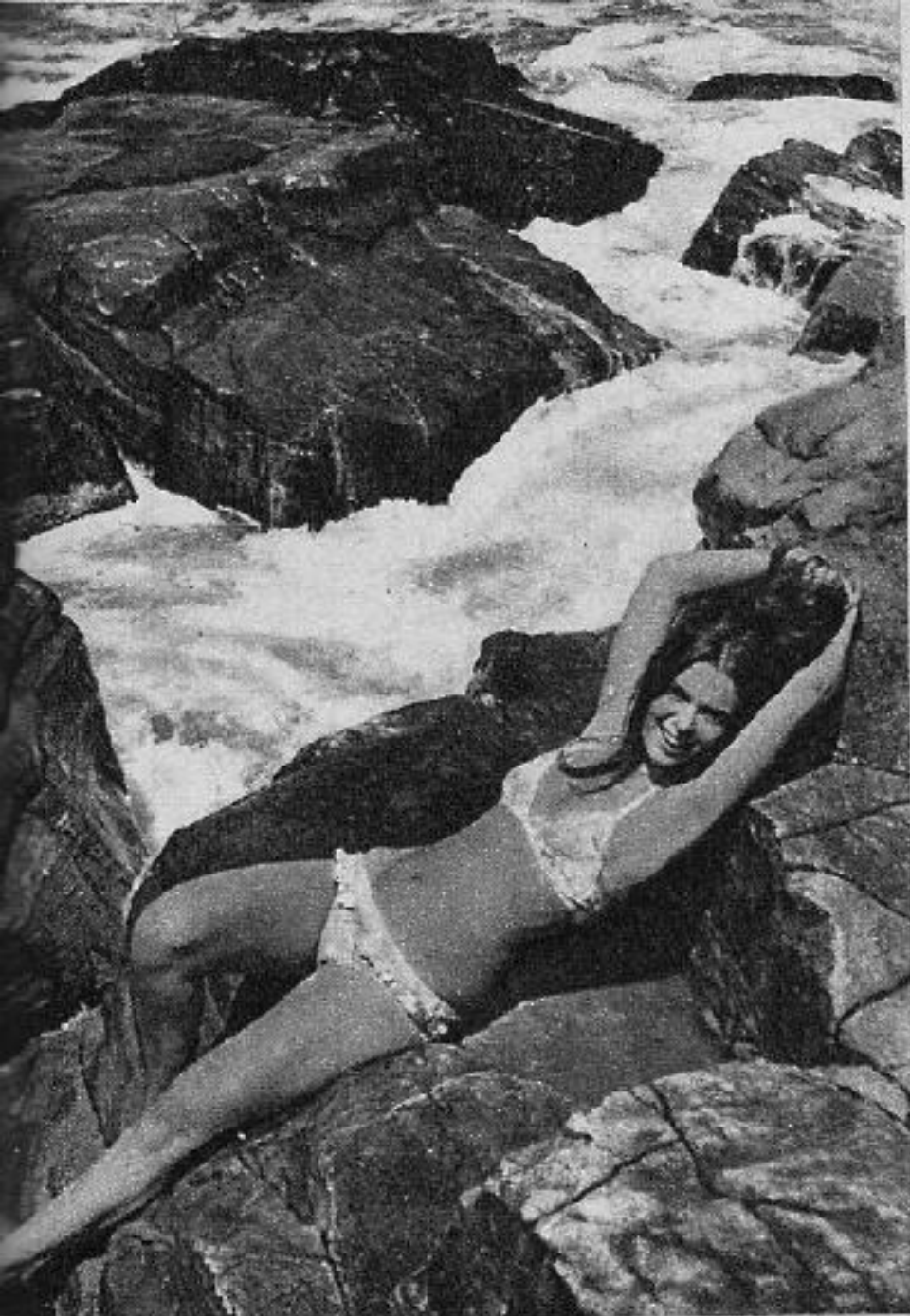
Avellaneda: Av. Mitre 3477, tel. 207-2459.

Castelli: Ruta 2, km. 182, tel. 6.

Chascomús: Ruta 2, km. 121,5.

Maipú: Ruta 2, km. 274, tel. 207.

Mar del Plata: Av. Colón 3556, tel. 3497.



Oswaldo Dubini



Carlos Abras

## HOJA DE RUTA

Buenos Aires-  
Mar del Plata

- | Km.  | Lugar  |
|------|--|
| 0    | Plaza del Congreso, tomar H. Yrigoyen hasta Paseo Colón y doblar por ésta a la derecha. Seguir por P. Colón hasta la rotonda de Almirante Brown (Parque Lezama). Tomar a la izquierda por A. Brown hasta el acceso al puente (izq.), pasar el Riachuelo, se entra en la provincia de Buenos Aires. Seguir la prolongación del puente y los carteles indicadores que llevan hasta la Av. Mitre, a la altura de Sarandí. Tomar por Av. Mitre a la izquierda, siempre al frente, hasta Florencio Varela (Rond-Point). |
| 24,5 | FLORENCIO VARELA. Todos los servicios. YPF, Esso, Shell. Comienza el camino doble. Seguir al frente. POLICIA CAMINERA (pasar despacio y parar a la primera indicación). Nota: Esto vale para todos los cruces con puestos camineros de la policía que se produzcan a lo largo de la ruta. Atención que en el pavimento está marcada la doble línea amarilla que indica "no pasara otro vehículo en ese sector marcado".  |
| 30,8 | Puente sobre vías del FC. Acceso de tierra a la casa histórica de Hudson.  |
| 34,8 | Rond-Point. POLICIA CAMINERA. A la derecha Fca. Argentina de Alpargatas. Bifurcación de caminos. A la izquierda sale la ruta 1 a La Plata, seguir a la derecha por ruta 2 a Mar del Plata (camino simple). Hay carteles indicadores.   |
| 37,5 | A la izquierda fábrica de autos Peugeot.   |
| 38,4 | Cruce FC, sin barreras. ¡Despacio!   |
| 57,2 | Paso a nivel sin barreras. ¡Despacio!  |
| 58,4 | Cruce Echeverry. YPF, Esso, gomerías. Seguir al frente.  |

- |       |  |       |  |
|-------|--|-------|--|
| 60,8  | Cruce FC, sin barreras. ¡Despacio!   | 206,4 | DOLORES. YPF, Esso, Isaura. Todos los servicios. POLICIA CAMINERA.   |
| 64,2  | I. Parque para acampar.  | 206,8 | Cruce con el camino a las playas de la Atlántida Argentina (S. Clemente, M. de Ajó, S. Teresita y otros) hacia ruta 11 (camino de la costa). Para Mar del Plata, seguir al frente.                     |
| 68,4  | I. Parque para acampar.  | 210   | ACA, estación caminera (a ambos lados de la ruta). Todos los servicios. Bar. Camping.  |
| 70,2  | I. Parque para acampar.  | 210,4 | Parque evocativo de la Rev. del Sur (Museo).   |
| 75,4  | YPF, auxilio mecánico, restaurante. Bar.   | 210,5 | POLICIA CAMINERA.  |
| 75,8  | I. Parque para acampar.  | 218,2 | Shell. Restaurante "Al ver, verás".  |
| 80,4  | POLICIA CAMINERA.  | 274,4 | MAIPU. Todos los servicios. Shell, YPF, gomerías. Bar y restaurantes. POLICIA CAMINERA.  |
| 91,9  | ACA, Estación Caminera. Todos los servicios. Bar, minutos. Samborombón.                                  | 298,4 | LAS ARMAS. A la izquierda por ruta pavimentada 74 se va a Pinamar y Villa Gesell. Para Mar del Plata seguir siempre al frente. Esso, gomería. Restaurante, bar. Todos los servicios. POLICIA CAMINERA. |
| 93,8  | Puente sobre el río Samborombón.   | 313,5 | ACA, estación caminera, todos los servicios.   |
| 110,8 | Restaurante y bar "El Cóndor".   | 318,8 | GRAL. PIRAN. Shell, gomería. Rest., bar.   |
| 114,4 | YPF, gomería, confitería "Atalaya" (sí, la de las famosas medialunas, desayuno y merienda), bar "Oasis". | 322,4 | POLICIA CAMINERA.  |
| 115,4 | Shell. Restaurante y bar "Martín Fierro".  | 342,2 | CNEL. VIDAL. Shell, YPF, Isaura, t/servi. Parrilla.  |
| 119,8 | Hostería "Tome y Traiga".  | 343,4 | Taller mecánico, gomería. Camino a Balcarce (a la derecha). Seguir al frente.  |
| 121,5 | Taller mecánico, con servicio nocturno, tel. 2838.   | 392   | CAMET. Parque para acampar. Aeródromo.   |
| 121,8 | Esso, gomería. Parrilla "Anahí". Electricidad del automóvil.   | 398,8 | POLICIA CAMINERA. Pare. Control de entrada a la ciudad.  |
| 122   | CHASCOMUS. Todos los servicios. POLICIA CAMINERA. Hosterías, hoteles, restaurantes, etcétera.            | 400   | "Rond Point" de acceso a Mar del Plata. A la izquierda por Av. Constitución se toma el camino costero, hacia el frente-derecha, se llega al centro urbano de la ciudad.                                |
| 129,8 | Camino acceso al camping del ACA (a la derecha).   |       |  |
| 130,4 | Shell, bar restaurante.  |       |  |
| 141,8 | POLICIA CAMINERA.  |       |  |
| 142,2 | Monasterio. Laguna Chis-Chis.  |       |  |
| 147,8 | Shell, gomería.  |       |  |
| 156,5 | LEZAMA. Policía Caminera. Shell, YPF, todos los servicios. Restaurantes, bar.                            |       |  |
| 167,8 | Puente sobre el río Salado (no pasar a otro vehículo).   |       |  |
| 182,4 | CASTELLI. Policía Caminera. Shell, YPF, gomerías, taller mec. Bar, restaurante.                          |       |  |
| 189,4 | Parque para acampar.   |       |  |
| 204,2 | Restaurante, bar. "Los Saquitos".  |       |  |

NOTA: El mapa de la ruta 2 fue publicado en la primera parte de esta nota, CORSA 246.

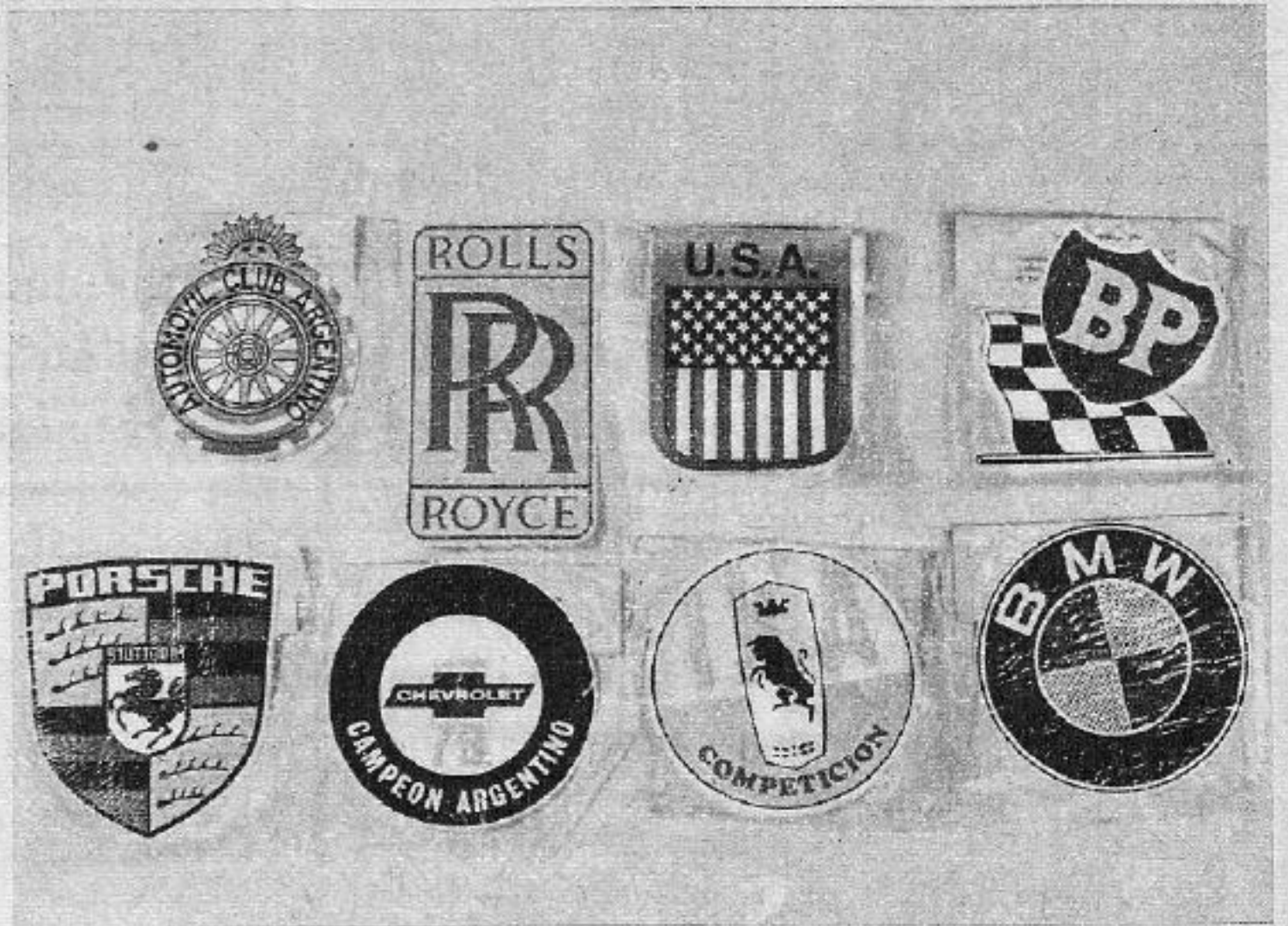


# la vidriera de corsa



Bocina para náutica, portátil, con aerosol, funciona además como matafuego, \$ 63. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Cap.

Calcomanías varias; c/u. \$ 2. Autopista.



**PREVENTOR**

UNA SORPRENDENTE INNOVACION EN MATERIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO...

UNICO APARATO QUE LE AVISCA A USTED EN CASO DE PASAJA DE EMERGENCIA.

**PROTECCION  
SEGURIDAD  
TRANQUILIDAD**

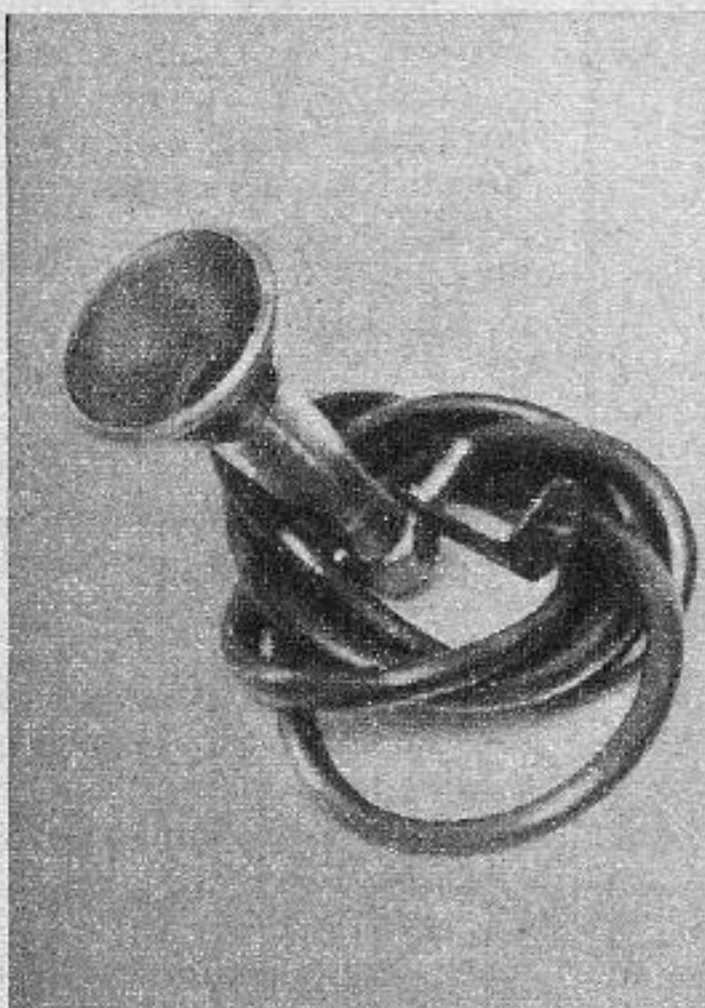
JAMAS ALZARDEAS HASTA EL PRESENTE.

SIMPLE MENTE ACCIONANDO LA PERILLA ROJA CON UNA ZONA DE GUARDIA, MIREDOOR, DE SU VEHICULO, PERFECTAMENTE VISIBIL DURANTE EL DIA O LA NOCHE.

Baliza que se conecta a las luces de guiñada, importada, \$ 50. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital.

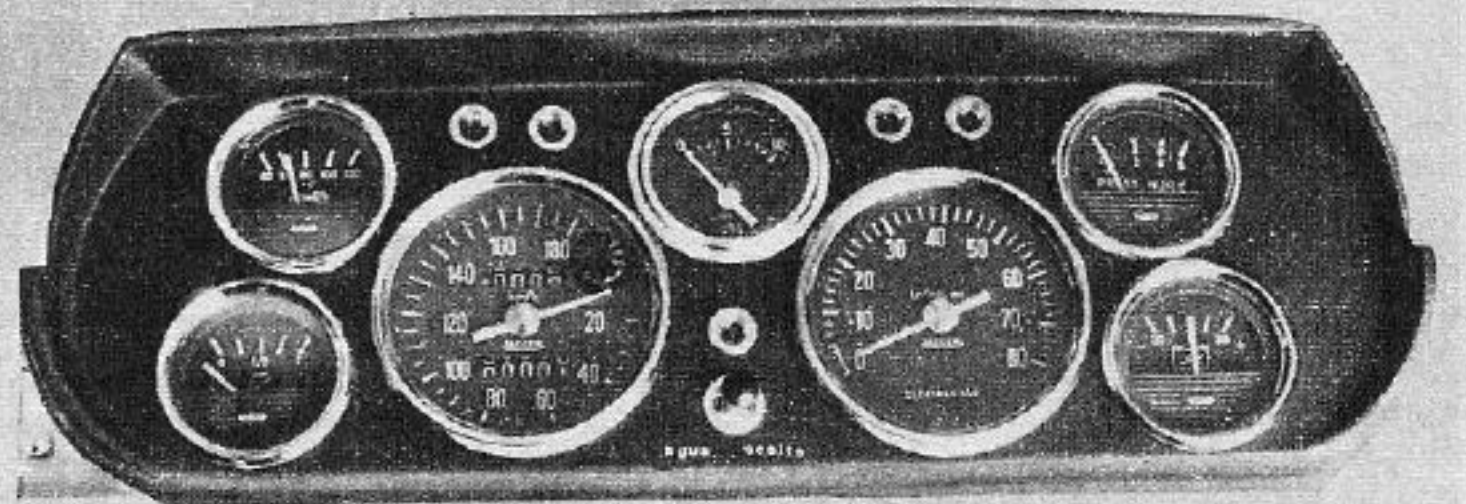


Cafetera italiana, se conecta al encendedor, 12 volts, \$ 175. Harrods, San Martín 890, Capital.



Bocina nacional de un solo tono; suena como un silbido, \$ 52. Harrods.

Instrumental completo para autos marca "Jaeger". MEJOR S.A.



# APORTANDO IDEAS

Una lectura al reglamento de carreras motonáuticas. Faltan aclaraciones y hay algunas injusticias. La disputa del campeonato argentino y su posible mejoramiento con la previa disputa de campeonatos zonales. Revisiones técnicas, descalificaciones y otras hierbas

## FEDERACION MOTONAUTICA ARGENTINA

ENTIDAD CIVIL CON PERSONERIA JURIDICA NACIONAL

Fundada el 3 de Septiembre de 1937



REGLAMENTO DEPORTIVO MOTONAUTICO

Y REGLAMENTOS DE CLASES

Con las modificaciones aprobadas por la  
H. Asamblea General Ordinaria realizada  
el 31 de Agosto de 1967

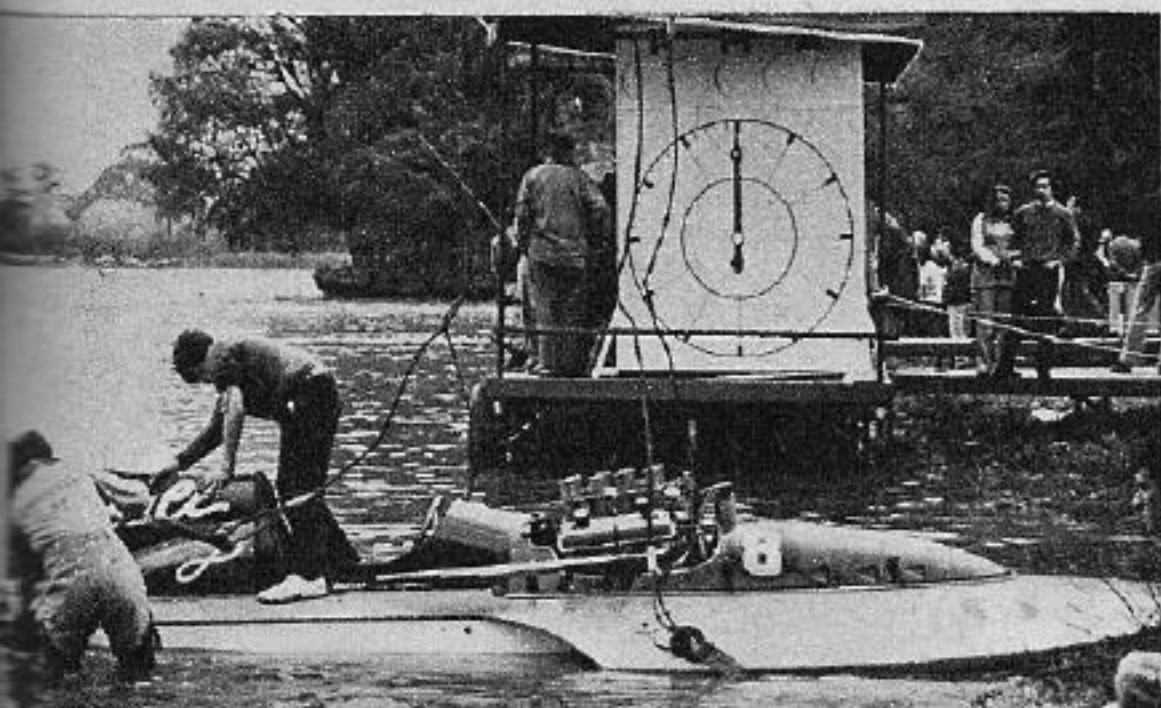
Una tapa que encierra lo que debería ser "la verdad" en motonáutica. Se impone su modificación y después su aplicación estricta. Previo a ello la Federación debe aleccionar a los clubes sobre su interpretación.

Arriba derecha: Una lancha de la clase Anexo P. La Federación acaba de establecer el campeonato argentino de la misma. Eso es vivir la realidad y adecuar la motonáutica a la participación de todos.

Arriba izquierda: El eterno problema del reloj. Se impone su sincronización con una máquina fotográfica a fin de terminar para siempre con las dudas sobre adelantamientos y descalificaciones.

Otro año más terminó para la motonáutica. Tuvo sus aciertos y sus errores. Pensando que nos encontramos en un momento crucial de este deporte, es necesario definir claramente si ha o no de subsistir. Si lo hace, que sea en condiciones favorables, para que se desarrolle sin trabas artificiales y que no se "frene" por causas inherentes a él mismo. En otras palabras, buscar de modificar los reglamentos de forma tal que no haya ninguna duda acerca de lo que ellos establecen y poniendo un poco de justicia donde hay confusión y variedad de criterios. Y una vez que se tenga el nuevo reglamento que se cumpla en todas sus partes, que las autoridades de cada carrera lo apliquen estrictamente, ni en forma severa ni blanda, sino simplemente tal como debe aplicarse.

Hablando de "injusticias" reglamentarias no estamos de acuerdo con la adjudicación de puntajes a las pruebas puntuables para el campeonato. Es decir, no creemos que tengan igual valor deportivo y técnico la San Fernando-Carmelo-San Fernando que correr cinco vueltas al Lago de Palermo en poco más de cuatro minutos. No negamos que el circuito requiere precisión, reflejos, estado de motor perfecto y una conducción precisa, pero que el vencedor de Palermo se adjudique 400 puntos igual que el ganador de la Buenos Aires-Rosario (300 kilómetros en río abierto) no parece muy justo. Las posibilidades son dos: o designamos dos campeonatos argentinos, uno de circuito y otro de "río", o asignamos puntaje diferencial a las carreras. Acá se impondría una reunión con clubes del interior de la que saldría el puntaje para cada carrera del calendario. Más aún, una carrera aunque se dispute lejos, podría atraer por la cantidad de puntos que representa. Y esto nos lleva a otro tema. La forma en que se clasifica el campeón argentino. Actualmente sale campeón el que a



lo largo del año suma más puntos, tomando en cuenta un número determinado de carreras. Como las carreras de ámbito capitalino son muchas más que las del interior, resultan favorecidos los corredores locales, que retacean su presencia en el interior porque cuenta ya con suficiente puntaje. Nuestra idea es distinta, a fin de evitarle a cada piloto su peregrinaje por todo el país en busca de puntos. Que se organicen campeonatos zonales o regionales. Que se divida el país en zonas y que luego, a lo largo de dos o tres días, y cada año en un lugar distinto, se realice el Campeonato Argentino. Claro que esto no es fácil, pero empareja muchísimo las chances. En Europa lo hacen así, corriendo sábado y domingo dos pruebas cada día, y definiendo al campeón por suma de puntos. Claro que de esta manera las pruebas de río quedan como simples "maratones" sin aportar para el campeonato o determinando un campeón de "ruta" (léase río) independiente del anterior. La ventaja de reunir en un fin de semana las finales del campeonato es que se tiene la certeza de contar con buen número de participantes, ya que cualquier aficionado sacrifica dos o tres días para luchar un primer puesto, pero normalmente no puede hacer lo mismo cada quince días. Más aún. La disputa de campeonatos regionales puede atraer más aficionados de cada lugar, que ven la posibilidad de disputar varias pruebas sin alejarse de su lugar de residencia. Y que después el que ganó el zonal vaya al Campeonato Argentino.

Todo lo dicho sobre la organización del campeonato se ve reforzado por una realidad innegable: la Clase Anexo P es el futuro de la motonáutica deportiva en la Argentina, ya que el interior es donde puede estar mejor representado, por la facilidad de competir en condiciones de neta igualdad. Y como el que practica motonáutica. Ane-

xo P es el usuario común, es decir el que vive de otra cosa que no es la motonáutica, es el que más dificultades tiene para viajar cada vez que hay una carrera en Tucumán o Bahía Blanca. Como en muchas otras cosas tenemos que "ubicarnos" de acuerdo con nuestra realidad geográfica y con las distancias que tenemos, organizar campeonatos que impliquen desplazamientos constantes (y sobre todo en un deporte amateur) es ir al fracaso. Sabemos que la Federación Motonáutica Argentina está preocupada por este problema y esperamos que pueda resolverlo para bien de todos. Por empezar se ha establecido (como PARABRISAS CORSA propusiera hace varios meses) el Campeonato Argentino de Anexo P. Bien por la F.M.A.

Y ya que hablamos de la F.M.A. no sería mala idea que la misma diera alguna charla, aunque fuera informal, sobre la aplicación del reglamento de carreras. Hay una serie de casos que no están del todo claros y mientras se estudian nuevas reglamentaciones hay que saber con qué criterio se aplican. Por ejemplo, dice el reglamento que (art. 27 bis) "las pruebas se disputarán solamente cuando hubiere el siguiente número mínimo de embarcaciones regularmente inscriptas en orden de largada..." y se da para cada clase un número determinado. Pero surge una pregunta: ¿qué es "regularmente inscriptas en orden de largada"? Unos opinan que se hayan inscripto tres, aunque una sola se presente, otros que son tres las lanchas que deben cruzar la línea de largada, otros que aunque no crucen la línea de largada se hayan hecho presentes para largar. Y no hablamos por hablar; la clase DT en el reciente Metropolitano se definió por la forma como se interpretó dicho artículo. Nadie mejor que la F.M.A. para decir cómo debe interpretarse.

Otro artículo del reglamento

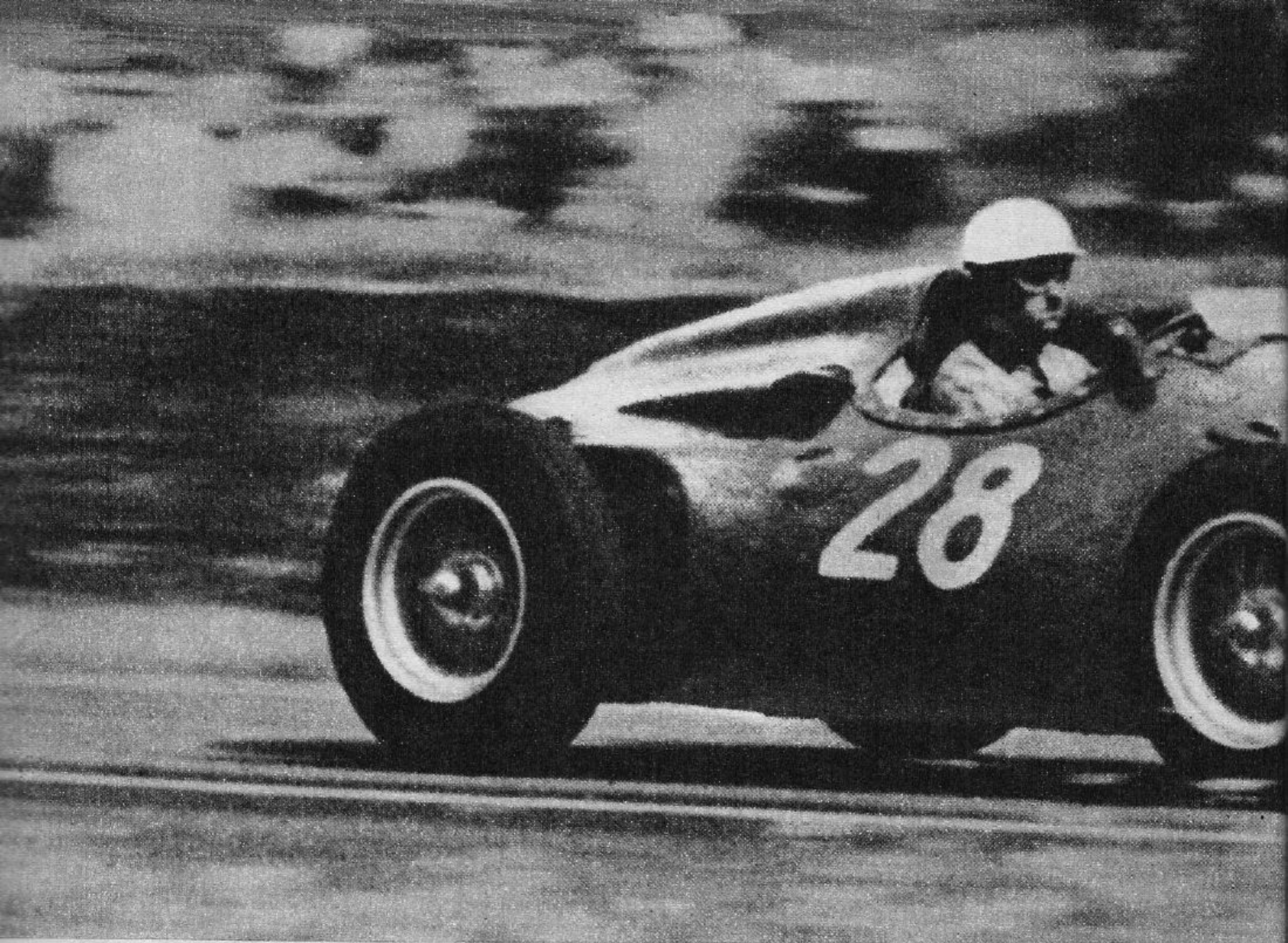
dice que todas las carreras para el Campeonato Argentino de Timoneles tendrán un recorrido de diez veces en los circuitos establecidos. Otro que entre una refata y otra por el Campeonato Argentino habrá como mínimo trece días de intervalo, pudiendo solo en casos muy excepcionales reducirse dicho plazo previa conformidad de la F.M.A. Bueno, ambas cosas no se cumplen. De modo que o se cumplen o se quitan del reglamento. Antes de seguir adelante aclaramos que nos referimos siempre al reglamento que incluye las modificaciones aprobadas el 31 de agosto de 1967, ya que es la última edición oficial que poseemos. Creemos que la Federación debe exigir a cada club que tiene una fecha puntuable que defina al pedirle el tipo de carrera y la duración que ha de tener. Siguiendo con esta lectura del reglamento encontramos en la clase Turismo que es obligatorio llevar un mecanismo de seguridad para detener el motor en caso de pérdida de control. Creemos recordar que una vez vimos uno, pero no más de uno. También en la clase Turismo las cubiertas deben ser lo suficientemente sólidas como para soportar el peso de un hombre adulto. (¿Lo son de verdad?). También los cockpits deben tener medidas mínimas, y piloto y acompañante no pueden abandonar la posición de sentados en toda la carrera. (¿Lo hacen?). Si son detalles, que se saquen del reglamento y si no lo son que se cumplan. Claro que con la aplicación del nuevo reglamento de la U.I.M. (que nadie sabe cómo es ni cuándo se va a aplicar) podrían solucionarse esos "diferendos", pero por ahora existen. Antes de terminar con los asientos digamos que el reglamento indica claramente que debe haber asiento para el acompañante, no como ocurre ahora que el 50 % corre sentado en el suelo, ¿verdad?

Todo lo dicho sobre las lanchas se centra en un tema candente: las revisiones técnicas.

Cuando sean lo que deben ser (y previas a la carrera) se evitarán muchas trasgresiones. La Federación de Porto Alegre ha establecido la revisión los sábados por la tarde en el cien por cien de las lanchas, que quedan bajo su custodia hasta el domingo en que se autoriza una hora de entrenamiento. Quizá no sería mala idea actualizar una idea que no hace mucho corrió en el ambiente: reclasificación de todas las lanchas, volverlas a medir y definir la clase en que entran.

Es bien sabido que las carreras se ganan y se pierden en las curvas. Y como allí es donde pueden ocurrir cosas raras la F.M.A. dispone que haya un visor en cada una. Perfecto. Pero que la F.M.A. sea implacable con el visor y el club que lo haya designado cuando "no vea nada", mal bastante usual y terriblemente pernicioso. Sobre este tema podría también la F.M.A. instruir a los clubes, como así también a los pilotos. Y ya que hablamos de reuniones, cada carrera debe ser precedida por una en que se expliquen a los pilotos los detalles básicos de la prueba. Puede parecer superfluo, pero no lo es. Basta recordar que en la última carrera del club San Fernando un piloto equivocó (o fue mal informado) sobre el sentido de la largada y esperó a la lancha piloto en un lugar por donde nunca pasó.

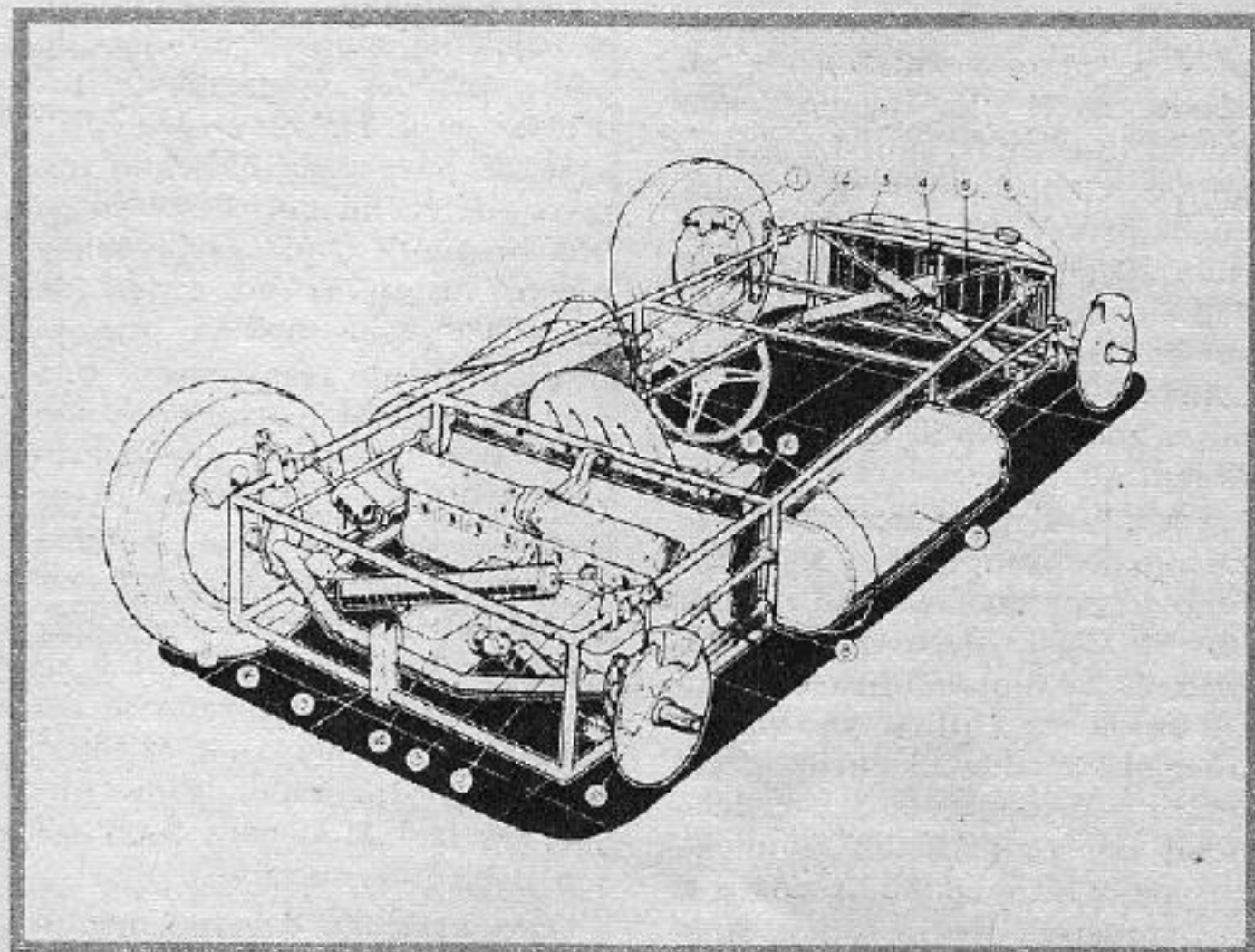
Sobre el tema del reloj de largada y su sincronización con una máquina fotográfica ya no hablamos más. Se sigue descalificando a los pilotos "a ojo", lo que origina situaciones enojosas tanto a los corredores como a las autoridades y les deja un sabor amargo a muchos. Es increíble pero es verdad. Creemos que la adecuación de los reglamentos es una tarea en que todos debemos contribuir, autoridades, pilotos, constructores, periodistas, etc. Y una vez que estén, claros y concretos, que se apliquen estrictamente.



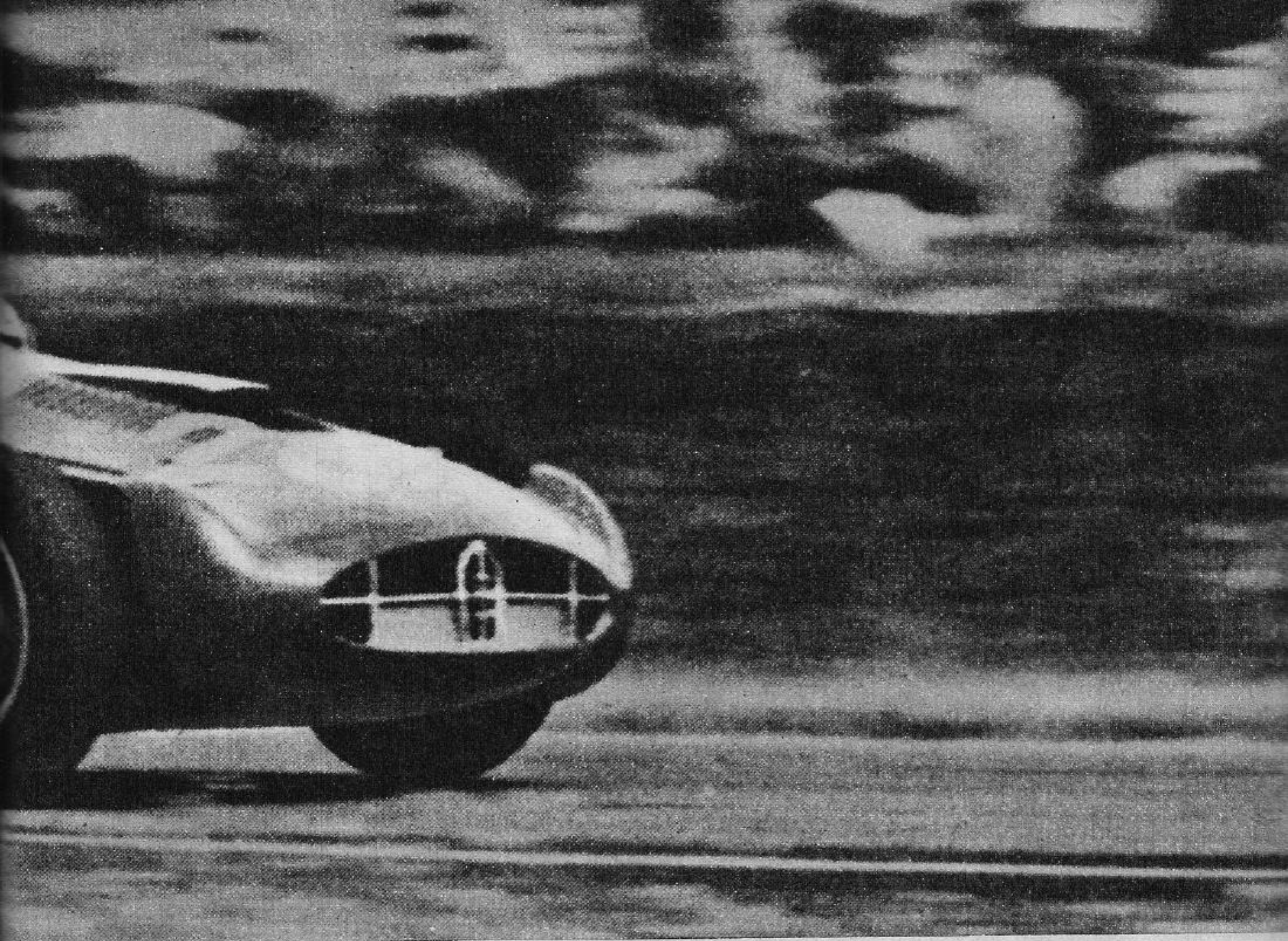
# LA ULTIMA

Por ENRIQUE ♡ SANCHEZ ORTEGA

**Fue el sacrílego intento por revivir la imagen de un milagro desaparecido. La Type 251 rompió abiertamente con el estilo de los coches de Fórmula de 1955, el año en que apareció. Participó sólo en el Grand Prix de Francia de 1956 y volvió a la fábrica de donde nunca más salió para correr. El intento y los esfuerzos del ingeniero Colombo por la resurrección de la marca fueron vanos**







# A BUGATTI

Maurice Trintignant durante el Grand Prix de Francia de 1956 disputado en Reims. El coche es el prototipo con el motor del Mk II.

Distribución de los órganos del 251: 1) Frenos de disco; 2) Bieletas de la suspensión; 3) Radiador de agua; 4) Guía del movimiento transversal del eje delantero; 5) Eje delantero rígido; 6) Tensores de empuje del eje; 7) Tanques de combustible laterales; 8) Brazos reactores traseros; 9) Cáster único; 10) Doble block de 4 cilindros c/u, ensamblados; 11) Doble tapa de 4 cilindros ensambladas; 12) Caja de cinco velocidades y m.a.; 13) Bieletas de la suspensión trasera; 14) Caja del diferencial en el centro y junto a un extremo de la caja de velocidades; 15) Guía de los movimientos transversales del tubo De Dion; 16) Juntas de transmisión; 17) Frenos de disco.

Bugatti, una mistificación que se forjó en base a la serie de victorias internacionales que consiguieron sus coches entre 1925 y 1931. Bugatti es otra cosa: para el conocedor y el profano de varias generaciones que reconocen a la marca como la reina de todas las marcas del mundo. Venerada por mil motivos, por haber sido Ettore Bugatti un precursor, un genio aristocrático, Patrón de un reducto en Alsacia, bohemio de insólitos recursos mecánicos, un artista hijo de artistas que prefirió la expresión automovilística para volcar su talento. El demostró que el objeto industrial vivo tiene su belleza propia y que es símbolo —artis-

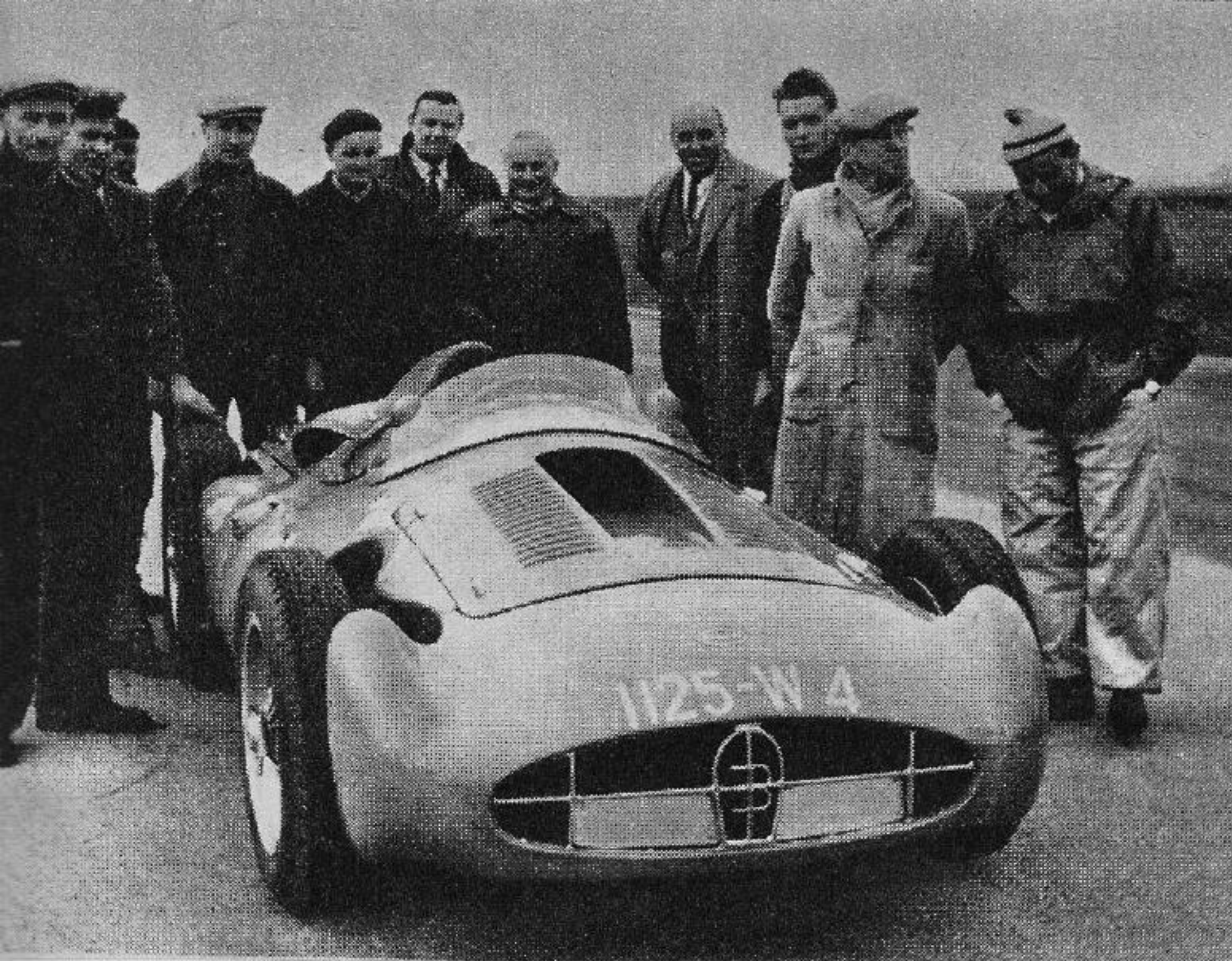
tico y cultural— de nuestro siglo. Por eso la magnitud de Bugatti sobrepasa los límites del constructor de autos para acercarse más a un artista creador de una acrópolis de los Tiempos Modernos.

La secta de bugattistas proliferó por el mundo entre iniciados, y los demás, hasta la última guerra y después, cuando el siglo vive su plena madurez enajenada. Los demás lo admiraron y lo reconocen como un automóvil de calidad de nombre casi mágico. Pero los recalcitrantes adoraron todo lo relacionado con la marca ignorando las virtudes de otras producciones. Un Delage deportivo o un Lancia le despertaron el mismo inte-

rés que un Isetta segunda serie. Un Duesenberg ni fu ni fa y aquel Alfa Romeo escapa de su consideración pensando en la type 59 de Wimille.

Como bien lo comparó el periodista francés André Binda, "imagínense un Don Juan que amara exclusivamente las mujeres rubias de ojos verdes de 25 años y que ignorara las rubias de ojos azules, las pelirrojas de ojos negros y las morochas de ojos claros de cualquier otra edad".

Muerto Le Patron Bugatti la marca debía seguir viva. El culto no podía morir y para eso hacían falta sacerdotes y místicos capaces de prolongar en el mundo deportivo el mágico nombre. →



Responsables del proyecto el día de su presentación. Detrás del auto, con impermeable, Pierre Marco, antiguo piloto oficial de la casa Bugatti y encargado del proyecto 251.

El modelo original del type 251. Ruedas delanteras y traseras carenadas.

Trintignant en Reims durante los ensayos con la segunda 251: líneas más bajas, trompa modificada y diseño en general más logrado.

**LA ÚLTIMA BUGATTI**

La guerra había determinado una inevitable interrupción de competencias. Recién en 1946, el 9 de setiembre, se disputa el Gran Prix de la Liberación, primera carrera realizada después del conflicto. Se realiza en un circuito provisorio preparado especialmente por los caminos del Bosque de Boulogne y comprende tres pruebas: 1) Coupe des Prisonniers (para máquinas grandes de más de tres litros de cilindrada) 2) Coupe de la Libération (sport 1500 cm<sup>3</sup> con compresor) y 3) Coupe Robert Benoist (el piloto francés ejecutado por los alemanes) para máquinas de 1100 cm<sup>3</sup>.

La Copa de los Prisioneros incluyó 16 participantes (5 Bugatti, 7 Delahaye, 2 Talbot, 1 Alfa y 1 Maserati). La ganó Jean Pierre Wimille con un Bugatti a un promedio de 112,800 km/h. Este coche era el más veloz de todos los modelos producidos por Le Patron. Lo impulsaba un motor de ocho cilindros (84 mm x 107 mm de diámetro/carrera) 4.700 cm<sup>3</sup> de cilindrada con compresor. Con un peso de 850 kg el coche alcanzaba los 300 km/h. La reunión había despertado la locura de los franceses, quienes volvieron a disfrutar del deporte automovilístico después de seis años de nada. Para Bugatti esta apoteosis había sido un secreto adiós...

Siete meses más tarde, en

abril de 1947, Ettore Bugatti viaja a París en uno de sus autos. El frío del viaje le provoca una gripe infecciosa que se complica con una embolia y queda cuatro meses agonizante e inconsciente. El 21 de agosto de 1947, a la edad de sesenta y seis años, Ettore Bugatti muere en el Hospital Americano de Neuilly (un aristocrático suburbio de París).

Los últimos coches de carrera que se habían construido por orden de Le Patron llevaron la denominación 73 C de fábrica en 1946. Aunque 20 ejemplares se pusieron en producción ninguno de ellos fue terminado.

Luego de la muerte de Bugatti un silencio fantasmal cayó sobre las instalaciones de Alsacia.

Pero fundados rumores comenzaron a circular en 1954 sobre el proyecto de un auto de carrera de Fórmula 1 (para entonces se limitaba en 2,5 litros sin compresor). En noviembre de 1955 se revelan los primeros detalles de la nueva creación de los talleres de Molsheim. El coche se presenta a un grupo de periodistas y gente del ambiente el 21 de noviembre en la pista del aeródromo abandonado de Entzheim.

El motor y la transmisión eran obra del ingeniero Colombo, creador de los Alfetta y las primeras Ferrari. El chasis y la carrocería corrieron por cuenta de la casa Bugatti

ahora a cargo de Pierre Marco, integrante de los primeros equipos oficiales de Carrera de la fábrica y hombre de confianza de Le Patron. Los ensayos fueron conducidos por Meazze antiguo mecánico de la casa Lancia.

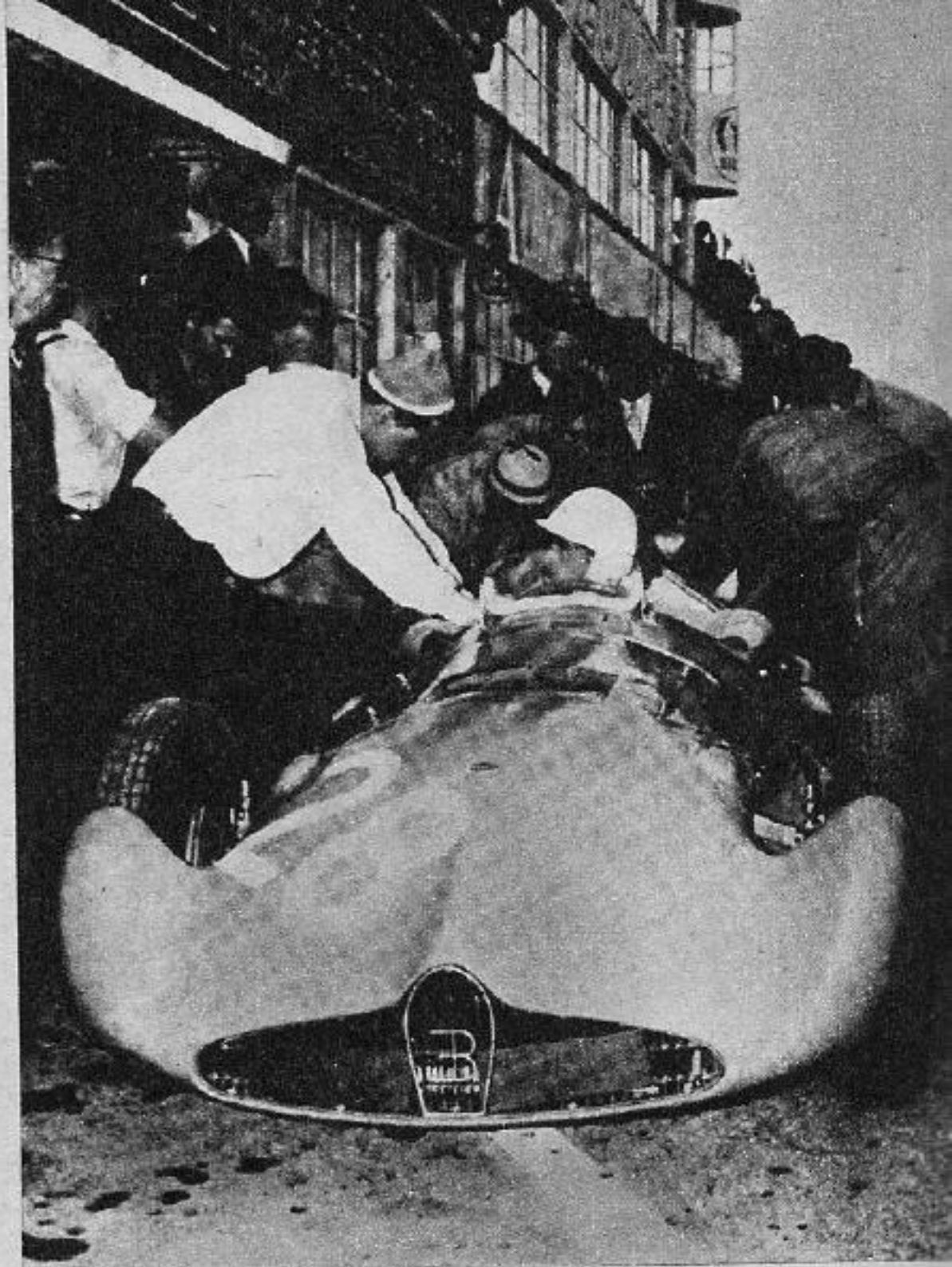
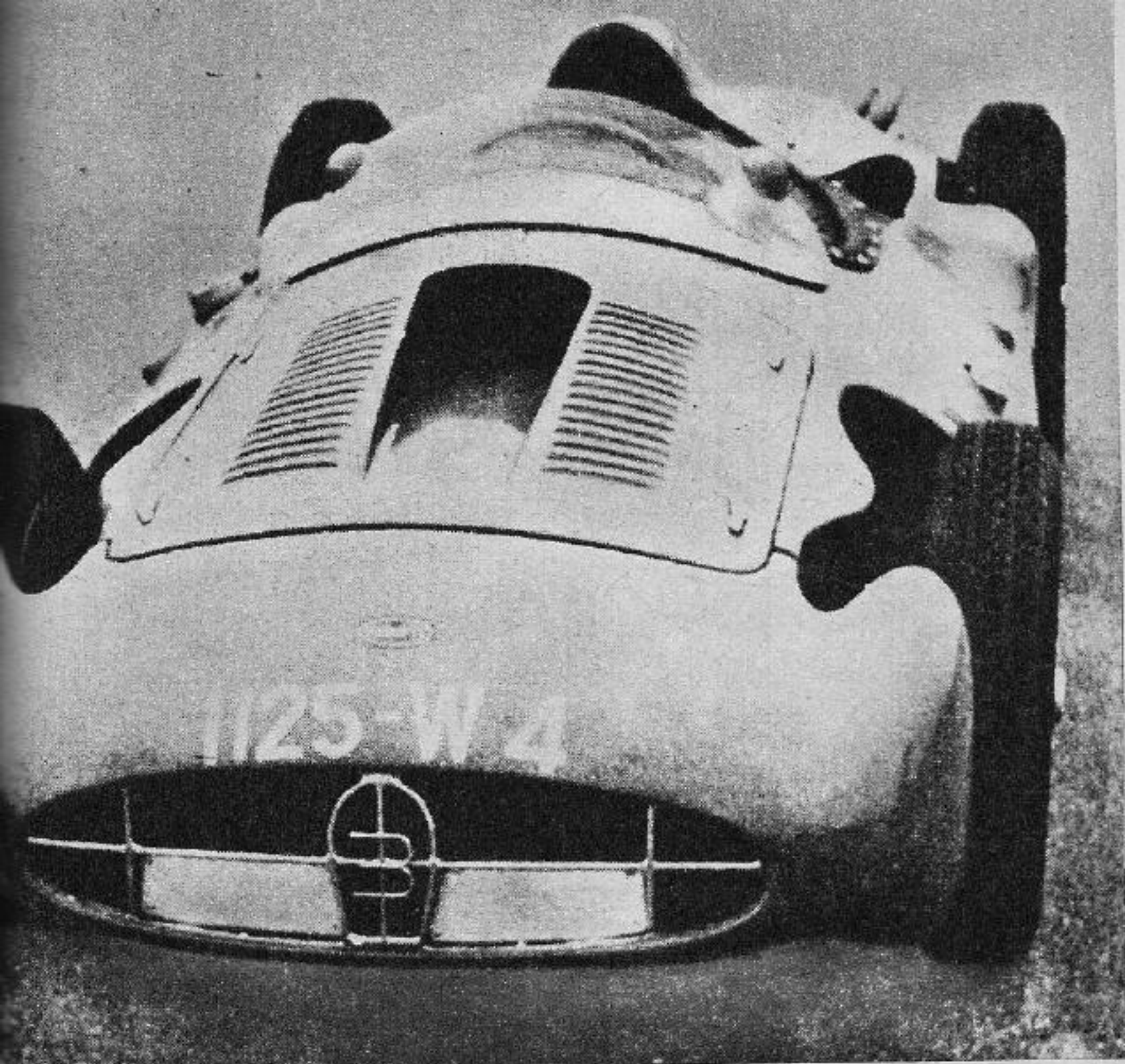
La 251 rompía abiertamente no solo con lo que fue ortodoxo para los sucesivos modelos de Bugatti de tiempos pasados sino también con el estilo de los coches de Fórmula de 1955: el motor estaba colocado transversalmente detrás del piloto y por delante del eje trasero. Se trataba de un ocho cilindros en línea con dos árboles de leva a la cabeza y formado por dos blocks de 4 cilindros separados por un engranaje central de distribución de donde salía la toma de potencia para la caja. La relación diámetro/carrera era de 76 x 68,5 mm, la culata y los blocks estaban fundidos en aleación liviana y divididos en dos partes, lo mismo que los árboles de levas (solución parecida a la del Mercedes 2,5 litros de 1954). El cigüeñal constaba de dos partes con las mazas de equilibrios fijas y aerodinámicas; se apoyaba en diez bancadas.

El motor estaba alimentado por 4 carburadores Weber de doble cuerpo y llevaba 2 bujías por cilindro encendidas por 2 magnetos Marelli.

El efecto giroscópico de la disposición del grupo motriz

influyó eficazmente sobre la estabilidad del 251 en su trayectoria. El motor desarrollaba 230 HP a 8.000 r.p.m. con una relación de compresión de 7,5:1; más comprimido, con una relación 9:1, estaba previsto que podían extraerse 275 HP a 9.000 r.p.m., potencia igual a la de sus adversarios más importantes.

El embrague de discos múltiples accionaba en seco; la caja de velocidades de cinco marchas estaba colocada paralela al motor y transmitía el movimiento por medio de engranajes rectos. Porsche le había otorgado el derecho para el empleo de sus célebres "sincronizadores". Detrás de la caja se colocó el diferencial con las dos salidas. Esta disposición evitaba los engranajes en ángulo y así podían entregarse algunos caballos más a las ruedas. El chasis consistía en un cuadrilátero rectangular hecho de tubos, pero la tradición Bugatti reclamaba un eje rígido adelante. Este estaba fijo en su movimiento lateral por una guía similar a la del eje de Dion que se sujetaba al chasis. Las cuplas de aceleración y frenado estaban controladas por un par de tensores de cada lado que se fijaban al eje por dos orejas en cada extremo y por atrás sujetaban articulados a un tubo vertical del chasis. La suspensión se aseguró por dos resortes helicoidales ubicados transversalmente con un ex-



tremo fijo al chasis y el otro por medio de bielas que transmitían el movimiento del eje. Amortiguadores regulables de tres posiciones completaban el conjunto.

El eje trasero era del tipo De Dion y estaba guiado longitudinalmente —como en el caso del tren delantero— por dos bielas sujetas en sus extremos posteriores a dos orejas en las mazas y en su parte delantera al chasis. Los movimientos transversales se limitaban por un dado solidario al eje y una coliza fija al chasis. La transmisión final a las ruedas motrices estaba a cargo de dos cortos cardanes con dos juntas homocinéticas.

Los frenos de discos en las cuatro ruedas fueron diseñados por la fábrica y registrados bajo "Brevet Bugatti". El prototipo tenía dos tanques de combustibles laterales.

Sus medidas evidenciaban las cortas distancias entre ejes (y total) del coche: 2,15 metros entre ejes y nada más que 3,98 metros de extremo a extremo. La trocha era de 1,28 metros. Mariposas de tres orejas ajustaban las ruedas de rayos Rudge de fijación central que en el primer modelo estaban carenadas atrás y adelante por la misma carrocería. Las puntas de los 4 tubos de escape salían empotradas en dos pares, a derecha e izquierda de la carrocería en la cola.

Maurice Trintignant fue ele-

gido para pilotear el coche en su debut en carrera. Lo anotaron en el Gran Prix del Automóvil Club Francés de 1956 a disputarse en Reims. Tendría como duros adversarios a los Lancia, Ferrari, Maserati, Vanwall y Gordini. No obstante, el mundo automovilístico francés esperaba más que con ansiedad la reaparición de la marca Bugatti a la escena deportiva internacional. Anheló que se concretó cuando el camión despachado desde Molsheim llegó al circuito con dos máquinas celestes: la 251 original con las ruedas carenadas, frenos de disco y carrocería con algunas diferencias respecto a la otra que la acompañaba. Esta otra se hubiera denominado hoy 251 Mark II, pero entonces se la identificaba como 251 segunda versión. Más larga que la primitiva sus líneas eran netamente más elegantes y la línea general marcadamente más baja. Las curvas del carenado delantero mucho más perfiladas y livianas, integrándose con una trompa diferente y mejor resuelta. El célebre azul Bugatti se aventuraba por medio de los dos nuevos monopostos a revivir glorias pasadas.

En los días previos, Trintignant se dedicó a girar y girar en el circuito cambiando relaciones y buscando mejores puestas a punto en cada uno de los coches. Las primeras impresiones de manejo recoge-

das por el piloto resultaban positivas en cuanto a la aceleración pero en velocidad final estaba bastante por debajo de las performances de sus adversarios. Por otra parte, probando a altas velocidades el 251 se ponía demasiado liviano de trompa llegando a límites verdaderamente peligrosos según las palabras de Trintignant.

Cumplidas las pruebas de clasificación, el piloto de Bugatti se acomodó en la séptima línea de largada para el Grand Prix. Había cumplido su mejor giro en 2m41s9, un tiempo bastante pobre comparado con los que establecieron las otras marcas: 2m23s3 el Lancia Ferrari comandado por Juan Manuel Fangio; 2m26s1 fue el tiempo de Harry Schell con un Vanwall; 2m27s el de Behra con Maserati y 2m35s9 Silva Ramos con Gordini.

Para la carrera Trintignant resolvió finalmente partir con el prototipo. La noche anterior le habían puesto a éste el motor del 251 segunda versión.

Desgraciadamente para la feligresía bugattista, el intento y los esfuerzos por la resurrección del misticismo activo fueron vanos: el type 251 sufre problemas de alimentación en el transcurso de la carrera debido a las tomas de aire que aspiran el polvo del piso y la desilusión se concre-

ta en la vuelta 18ª, cuando Trintignant lo llevaba ubicado en la 13ª posición y se detiene en boxes para no reanudar más.

Los dos últimos Bugatti vuelven a la fábrica en Alsacia. Coincidente con el intento deportivo la familia Bugatti se debate entre críticos problemas económicos. En primera instancia abandonan los programas de producción automovilística. La misma suerte de los tipos 251 corrió un prototipo de type 252 (1500 cm<sup>3</sup>) que con carrocería sport fue probado para Le Mans. Este utilizaba la mitad del motor de dos litros y medio de las 251.

Nunca más volvieron a salir los últimos Bugatti de la casa. Solamente abandonaron su aristocrática cuna cuando la familia heredera de Le Patron traspasó todo a Hispano Suiza y, embargada por apuros financieros, vendió todo lo que quedaba en los garages a un señor Schlump, industrial textil de Alsacia. Hoy este señor posee la colección más completa de Bugattis del mundo. Entre las figuras de su santuario hay dos piezas que, aunque no fueron obra de Le Patron, las guarda entre las de su especial devoción por haber sido el sacrilego intento por fabricar la imagen de un milagro desaparecido.



# MOTOCICLISMO MUTANTE

**La crítica situación por la que atraviesa el motociclismo nacional.**

**Aplicaciones reglamentarias caídas en el olvido. Circuitos inadecuados y un calendario que prácticamente no existió en 1970**

El título de esta nota sugiere la existencia de un estado de transformación, que está determinada por el análisis practicado a través de lo realizado bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Motociclismo, durante la Temporada 1970.

De lo actuado, surge como factor preponderante, la carencia de una total disciplina y falta de interés en la promoción de la práctica de este deporte.

Con referencia a la primera denominación, la falta de disciplina está demostrada por el incumplimiento del calendario dado a conocer en los primeros días de febrero de 1970, en lo referente a las fechas de realización de pruebas puntuables por parte de numerosas entidades organizadoras, muchas de las cuales no sólo fueron trasladadas a voluntad sino que ni siquiera se realizaron, sin que hasta la fecha los corredores conozcan las causas que determinaron esta actitud, que al fin de cuentas son los que necesitan ser depositarios de este mínimo respeto, conocer con la debida anticipación y certeza la fecha de realización de determinada prueba para poder organizar sus actividades privadas; ya que no obstante estar considerados como "profesionales", no tenemos conocimiento de algún piloto que pueda vivir de la competición motociclística exclusivamente.

Hace algunos años, existían reglamentaciones que fijaban plazos de 45 días antes de ca-

da carrera para aprobación y remisión de reglamentos y plazos de 30 días, entre pruebas puntuables, calendarios "inamovibles" en los cuales la modificación de una fecha constituía una excepción y sería tramitación ante la F.A.M. por parte del club peticionante, panorama que traslucía una muestra de respeto y sentido de responsabilidad basada en la consideración de los derechos y obligaciones.

Con el correr del tiempo esta práctica reglamentaria ha caído en el olvido; hoy es común, que a mitad de Temporada surjan carreras puntuables en lugares inverosímiles, dadas a conocer apenas con unos días de anticipación, agravados por las características del escenario y su extensión, que a veces está reñido con las más elementales normas de seguridad. Estos escenarios que originalmente se reglamentaron en un perímetro de 2.000 metros como mínimo, se fueron reduciendo, al igual que los mínimos de ancho de la pista, detalles que sumados a la eliminación de jornadas de entrenamientos en días previos a las de clasificación y competencia, atentan contra las posibilidades de los pilotos no familiarizados en el escenario. La provisión de combustible, su control de carga, precintado, parque cerrado y verificación de motores son expresiones incluidas en los reglamentos, que no son verificadas en la práctica y han caído en el olvido del ente fiscalizador.

La expresión de "caído en el olvido" es la más justa resultante de un análisis, practicado en base al razonamiento por la simple observación de un plantel de directivos y/o responsables de la conducción del deporte en sí, que no se ha visto renovado apreciablemente a través de la última década, la falta de interés en lo que se hace es notoria, amparada o disimulada por una grave amnesia colectiva.

Este panorama así expuesto contrasta notablemente con las declaraciones de las autoridades de la F.A.M. en oportunidad de tener contactos ocasionales con los hombres de la prensa especializada, ante los cuales pregonaron inminentes cambios, originados en la renovación de esquemas y prestigios consolidados internacionalmente, que al no volcarse a la práctica no inciden en la difusión y promoción de este deporte, transformándose tácitamente en una simple y remanida expresión de deseos.

Felizmente este estado deportivo es parcial, ya que lo rescatable de la Temporada de 1970, ha quedado en manos de los actores del espectáculo, los que "por amor al deporte" han cumplido una vez más. Pilotos, preparadores y colaboradores se han esforzado por superar actuaciones anteriores, inversiones económicas originadas en la renovación total o parcial del material y ampliación de conocimientos y métodos han permitido superar astronómicamente los promedios de velo-

## MOTOCICLISMO

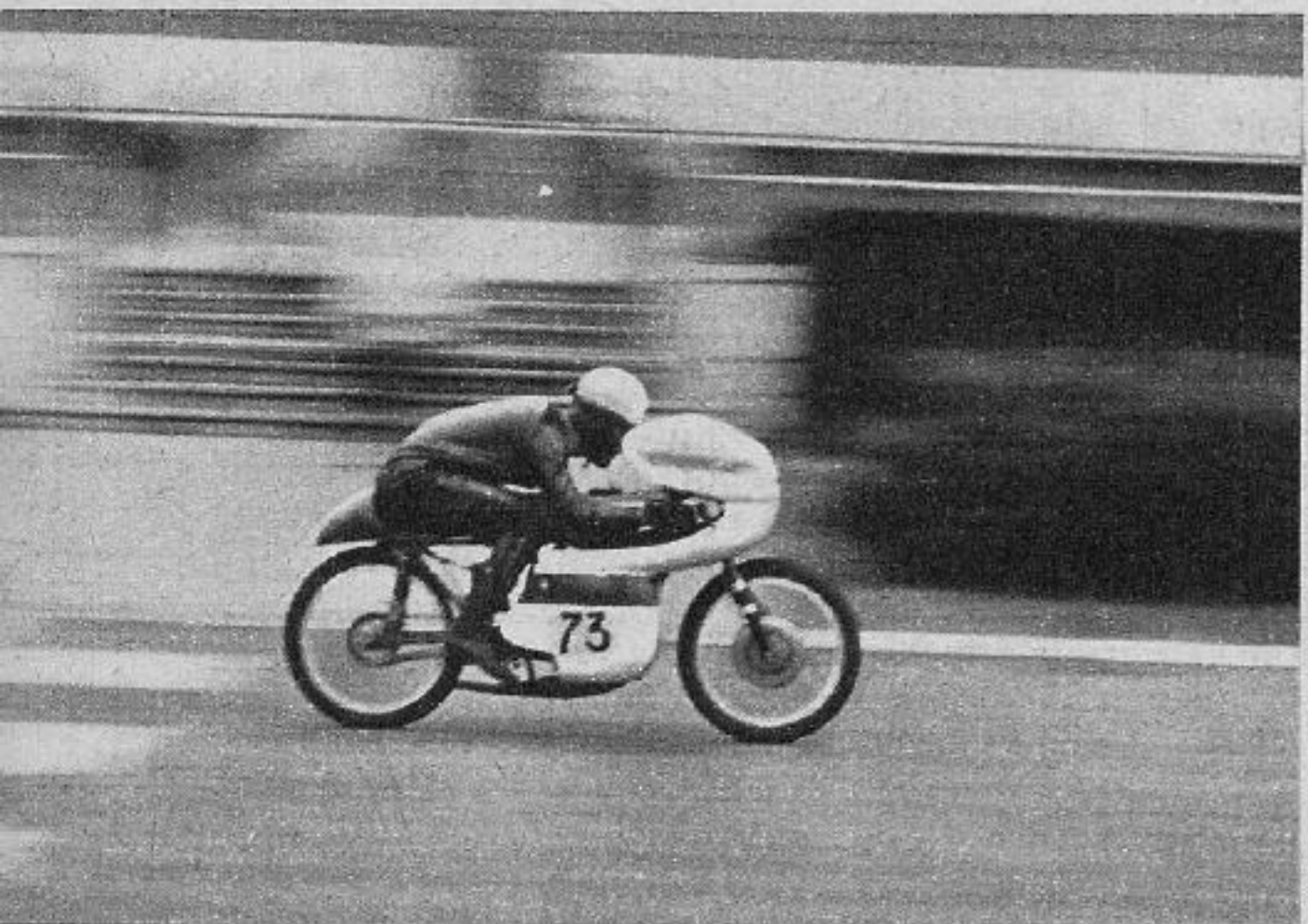


En el interior del país los escenarios utilizados no se ajustan a los reglamentos para la Fórmula Internacional, pero no por eso se debe marginar esta especialidad "tierrera"; encauzar esta actividad y otorgar un campeonato es algo ineludible.



Juan Carlos Fernández, tierrero especializado.

Una cosa es una cosa y otra cosa es otra cosa. Una preparación para pista no puede intervenir en un circuito de tierra, y viceversa.



cidad; esto originó que pilotos como H. Vignetti y R. Ubieta son los responsables de la recuperación para los deportistas argentinos de los primados de velocidad establecidos por el recordado Campeón Mundial Tom Phillips (Honda-equipo) y el primera línea Silvio Grasetti (Benelli) que establecieron marcas, en oportunidad de realizarse en nuestro país pruebas internacionales en 1960 y 1962, las que ahora fueron superadas por una máquina particular G.P. y una derivada de serie de Industria Nacional.

Asimismo, en el orden extranacional, la participación de pilotos argentinos en el Uruguay quedó en manos exclusivamente privadas, que difícilmente vuelva a repetirse, en razón de las complicadas tramitaciones aduaneras para el traslado de máquinas, que presumiblemente podría haber sido agilitada mediante la intervención de las autoridades de la F.A.M. o Comité Olímpico, que brillaron por su ausencia representativa.

El motociclismo del interior del país merecería un capítulo aparte, no por ser distinto, sino porque sus innumerables manifestaciones hacen el ochenta por ciento de la actividad realizada anualmente, cálculo estimativo, realizado en base a la información periodística recibida. Posiblemente los escenarios utilizados no se ajustan a los reglamentados para la Fórmula Internacional que rige el Campeonato Argentino, las pistas de tierra compactada y de reducidas dimensiones en general, determinan una especial preparación, adaptación de máquinas y estilos de conducción que no se asemejen a los aconsejables para autodromos o pistas veloces, pero que sin duda alguna constituyen un elevado porcentaje de manifestaciones deportivas marginadas reglamentariamente de la disputa de un campeonato deportivo en el orden nacional.

Muchas veces se realizaron conversaciones en el sentido de encauzar esta actividad, dentro de disposiciones reglamentarias que otorguen a la misma una especialidad y

también el título de campeón argentino, al que los aficionados del interior merecen llegar. Conjugación características de máquinas, cilindradas y escenarios sería la esencia reglamentaria cuyo cumplimiento estaría a cargo de delegaciones zonales (que años atrás funcionaban) y determinarían el fin de ridículas confrontaciones de máquinas y pilotos del interior del país en escenarios aptos para Fórmula Internacional y viceversa, con resultados que otorgan falsas valoraciones.

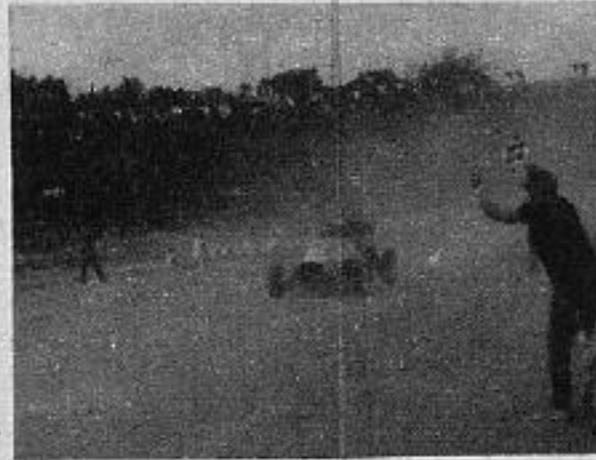
En países del viejo mundo, en Inglaterra por ejemplo, es común ver a campeones nacionales de pista intervenir en la época de receso (a los efectos de mantener su estado) en pruebas de "todo terreno" (Trial Cross o Scrample): caso Hug Anderson, campeón mundial que actuó en nuestro país en el equipo Suzuki, no pudo clasificarse más arriba del 8º puesto en pruebas de Cross de segunda importancia, pero no por ello se critica su actuación, ni el ganador se envanece de su victoria, es decir que allí también se respetan las especialidades en su justo valor. Creemos que todos estaremos de acuerdo en afirmar que las comparaciones "siempre resultan odiosas", pero en determinados casos resulta necesaria su consideración para medir las consecuencias de ciertos cambios.

De este análisis, determinado por la contabilización de los rubros de pérdida y ganancias, surge un balance de saldo desfavorable que ineludiblemente deberá afrontar y compensar en próximos ejercicios el motociclismo nacional. La ausencia de una imagen rectora con ambiciones claras, de encauzamiento definitivo y metas a lograr en plazos determinados, tónica imperante en otros órdenes del quehacer nacional, hace peligrar el prestigio de su práctica y lo acerca peligrosamente a una supervivencia precaria, sin trascendencia, de la que difícilmente podría ser rescatado para devolverle la seria confrontación, que implica su práctica deportiva, con miras a una justa consideración nacional e internacional.

# PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## La última de Cafeteras

Se corrió la última de las carreras de la temporada oficial organizada por la Peña El Bosque. Adolfo Ré volvió a triunfar ratificando su condición de campeón



La Peña Automovilística "El Bosque" de Merlo hizo disputar su 14ª y última reunión cafeteril del año 1970 con una muy singular y a la vez arriesgada competencia sobre 100 vueltas al circuito de tierra muy bien compactada. Se distribuyeron más de \$ 700.000 (de los viejos) en premios y trofeos. Se consagró Campeón de Cafeteras del año 1970 el piloto Adolfo Ré, quien llevó como copiloto a Oscar Conni, y Vicecampeón es el representante de Chacabuco Heriberto Marveggio, con máquina Chevrolet. Numerosa concurrencia colmó las instalaciones para presenciar la última competencia del año, que resultó brillante en organización y en espectáculo. La nota simpática tampoco estuvo ausente en esta gran competencia: la constituyó la presencia de una dama en el puesto de copiloto, acompañando a su esposo Martín Trapero, la joven y simpática María del Carmen de Trapero. No conforme con esto, la Peña Automovilística "El Bosque" distinguió al periodismo escrito, oral y televisivo con un refrigerio e hizo entrega de sendas plaquetas a quienes a su juicio se hicieron acreedores a tal distinción.

### LA COMPETENCIA

Lo arriesgado de la realización de las 100 vueltas al circuito lo

constituyó cierto temor respecto de la resistencia de las máquinas, sumado a la inexperiencia en este tipo de pruebas de largo aliento por parte de los competidores. Con el cierre de inscripción, el día anterior, sumaban más de 50 competidores, pero en el momento de la largada fueron 35 aproximadamente. Se disputaron tres series a 50 vueltas cada una y una serie final a 50 extenuantes vueltas consagradorias.

### PRIMERA SERIE

Pagaron los platos rotos los integrantes de esta 1ª serie, por cuanto olvidaron o no tuvieron en cuenta la cantidad de vueltas a recorrer y salieron "a matar" de entrada. Adolfo Antinoli, de Mercedes, con Dodge, tomó la punta en las primeras vueltas, seguido del Ford de Oscar Ponce a muy corta distancia y Carlos Saccán, con Chevrolet, en "la conversa" en la 3ª colocación. A partir de la 7ª vuelta el Ford conducido por Saccán se adueñó de la punta decididamente con una conducción prolija y una marcha bien regulada. Pero son 50 vueltitas (no lo olvidéis). Y en la vuelta 26 pasó a comandar la punta Salvador Rampello, al volante de otro Ford; 2ª Julio Becerra, con "Chevi", de Ituzaingó, y 3ª marchaba otro Ford, él de Car-

los Acuña, de Mariano Acosta. En la vuelta 30 nuevamente la punta cambió de dueño; se ubicó Julio Becerra, 2ª Salvador Rampello, 3ª Arturo Costa, de Paso del Rey. Se sucedieron así instantes de emoción, por cuanto no se perfilaba aún el posible ganador. A partir de la vuelta 38 tomó la punta quien a la postre sería el ganador de la serie, Arturo Costa, de Paso del Rey. En las últimas vueltas lucharon por la 2ª posición Salvador Rampello y Carlos Saccán; finalmente se retrasó Rampello y la clasificación de la serie fue la siguiente: 1ª Arturo Costa en 46'17" a un promedio de 60,540 km p/h., 2ª Carlos Saccán, 3ª Julio Becerra, 4ª Alfredo Dourenco, 5ª Salvador Rampello, 6ª Francisco Galati, 7ª Carlos Acuña, de la localidad de Mariano Acosta.

### SEGUNDA SERIE

La capitalización de experiencia por parte de los "ávidos ojitos" de los integrantes de la 2ª y restantes series respecto a tiempos y promedios por vuelta fue aplicada estricta y religiosamente pero sin especulaciones de ningún tipo. Bajada de bandera y picó en punta Adolfo Ré con su fiel y robusto Dodge y en la butaca de copiloto prendido con "uñas y dientes" el impávido Oscar Conni. Notable la superioridad mecánica y conductiva del campeón, por cuanto su situación de puntero no se vio comprometida en ningún momento desde el comienzo hasta la bandera a cuadros.

Juan José Duarte, de Pontevedra, con Ford, fue su escolta en la 1ª vuelta, seguido de otro gran valor en la categoría, Heriberto Marveggio, con el joven Juancito Melano en el puesto de copiloto. En 4ª lugar avanzó el hábil representante de Ituzaingó, Carlos Penna, con un bien afilado Chevrolet. En la vuelta 15 se aclaró un poco el panorama y las posiciones eran las siguientes: 1ª Adolfo Ré, 2ª Carlos Villia, con Chevrolet, que llegó a competir desde Río Tala; 3ª marchaba Marveggio, 4ª Carlos Penna y 5ª, en marcha regular y pareja, el Ford de Rodolfo Provenzano. En la vuelta 17ª Heriberto Marveggio entró en boxes con una goma en llanta. Hasta la vuelta 40 aún quedan 7 coches en la pista alternándose continuamente en los puestos de privilegio y sin darse ni pedir tregua. En la vuelta 46, fallas mecánicas llevan a boxes a Carlos Villia. Resultando de esta manera la clasificación hasta la finalización de la serie: 1. Adolfo Ré, con Dodge, en un tiempo de 41'52" a un promedio de 66,929 km/h, 2ª Carlos Penna, 3ª Rodolfo Provenzano con Ford, 4ª Carlos Villia con Chevrolet, 5ª Carlos Pace con Ford, 6ª Heriberto Marveggio con Chevrolet y 7ª Juan Cusso, con la inscripción "CORSA" en su coche.

### TERCERA SERIE

Una de las más interesantes y disputadas de la tarde, con la inscripción de notables valores de la especialidad. El lote de competidores presentó, entre otras cosas, un avance notorio en la presentación de sus coches en el aspecto carrozado, destacándose el Chevrolet de Ernesto Lacortiglia, a base de aluminio y un remachado tipo aviación. También el Chevrolet de Ernesto Bonin, de Maggiolo, buen gusto y presentación poco menos que impecable. En esta serie apareció en escena una émula de Dorita Bavio, María del Carmen de Trapero, enfundada en un casco color rojo; dijo no llevar cartera, pero después de la carrera aparecía bella y radiante a recibir el aplauso del público presente.

Se anduvo a tren muy fuerte y la nota estuvo a cargo de Ernesto Lacortiglia y Ernesto Bonin, terciando en los puestos de privilegio Oscar Teruelo, Alfredo Ibarbia y Juan Carlos Rodríguez. En la vuelta número 10 la ubicación era la siguiente: 1ª Ernesto Bonin, con Ford, 2ª Alfredo Ibarbia, 3ª el representante de Castelar, Oscar Teruelo, con Ford, 4ª Ricardo Fanego, con Dodge. En la vuelta Nº 24 se originó un principio de incendio en la máquina de Ricardo Fanego; manos anónimas colaboraron en la extinción del mismo. Mientras la punta seguía en poder de Ernesto Bonin, Oscar Teruelo pasó a ocupar la 2ª colocación, desalojando de la misma a Alfredo Ibarbia. Continuaron las rondas a tren fuerte y sostenido y no se alteraban las posiciones. Los motores aguantaban pese a los pronósticos más agoreros; en la vuelta Nº 45 había aún 10 coches en pista. El coche conducido por Ernesto Lacortiglia hizo sucesivas entradas a boxes, pero continuó en carrera. Culminó esta interesante serie con la siguiente clasificación: 1ª Ernesto Bonin, en un tiempo de 42'31" a un promedio de 65,903 km p/h, 2ª Oscar Teruelo, 3ª Alfredo Ibarbia, 4ª Cantero, 5ª Martín Trapero y 6ª E. Lacortiglia.

### GRAN FINAL

Se dio un tiempo suficiente para reparaciones y se ordenó a los coches salir a la pista, 18 en total. Adolfo Ré, "con todas" las lámparas encendidas, salió a fondo a "hodo o nada", pero confiado en su robusto Dodge. La "jauría" venía atrás empujando con "tutti". Como consecuencia de su andar fuerte se produjo el abandono de Carlos Penna, con desperfectos mecánicos en las primeras vueltas. En la vuelta 10 las posiciones eran las siguientes: 1ª Adolfo Ré, 2ª Oscar Teruelo, 3ª Ernesto Bonin, 4ª Rodolfo Provenzano, 5ª Ernesto Lacortiglia. En la vuelta Nº 14 el

## LA ACTIVIDAD ZONAL

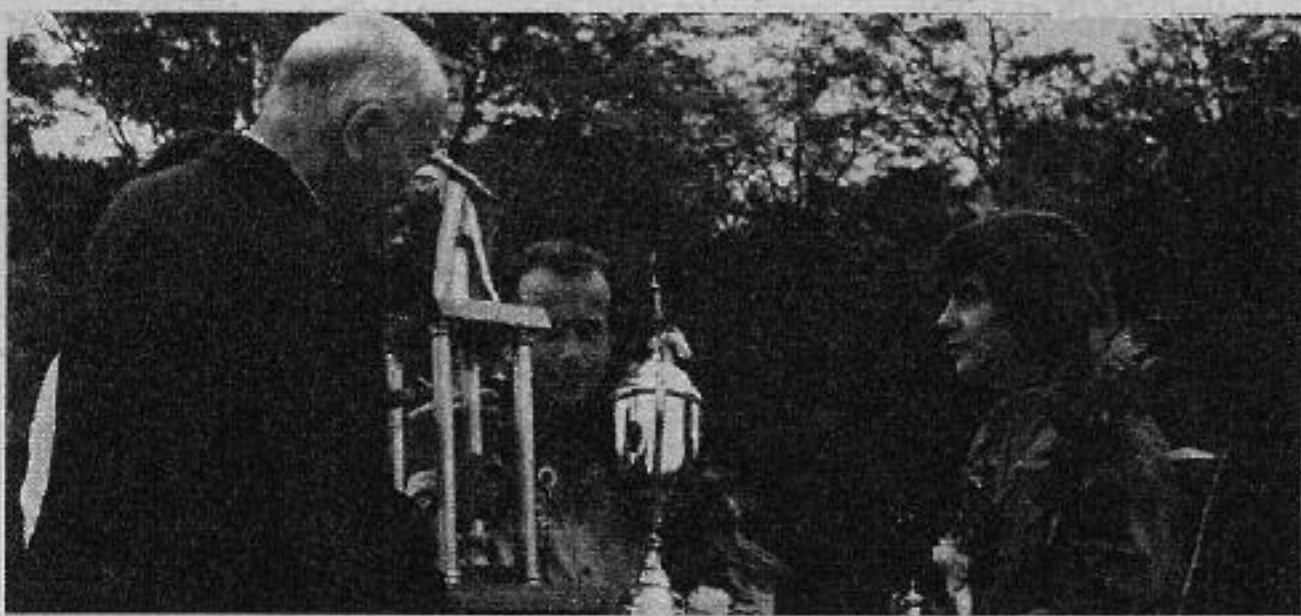
Chevrolet de Juan Carlos Rodríguez dio el clásico "no va más" mostrando una larga columna de vapor, como consecuencia de un recalentamiento. En la vuelta N° 25 las posiciones, siempre marchando a fuerte tren de carrera, eran las siguientes: 1° Adolfo Ré, 2° Ernesto Bonin, 3° Ernesto Lacortiglia, 4° Heriberto Marveggio, 5° Oscar Teruelo, 6° Rodolfo Provenzano. Hasta la vuelta N° 30 la lucha se hizo intensa entre Ernesto Lacortiglia y Ernesto Bonin por el segundo puesto. En la vuelta N° 40 el matrimonio Trapero sufrió el desbande

de un neumático viéndose obligados a marchar a boxes, perdieron 3 vueltas pero salieron nuevamente al ruedo. Dos animadores de la prueba declararon el "no va más", Rodolfo Provenzano con Ford y Carlos Saccán con Chevrolet. Culminaron las 50 extenuantes vueltas con el triunfo y consagración de Adolfo Ré y su acompañante Oscar Conni. Una nueva experiencia se ha cumplido, por iniciativa y riesgo de la Peña Automovilística "El Bosque" de Merlo. Un brillante broche final, con un magnífico esfuerzo en bien y por el deporte.



### CLASIFICACION FINAL

1° Adolfo Ré	50 Vtas.	- Tiempo: 41'09"	- Prom.: 68,095 km p/h
2° Heriberto Marveggio	50 "	" 41'42"	" 67,193 km p/h
3° Ernesto Bonin	50 "	" 41'44"	" 67,121 km p/h
4° Oscar Teruelo	49 "	" 41'44"	—
5. Ernesto Lacortiglia	48 "	" 41'30"	—
6° Cantaro	46 "	" 41'24"	—
7° Arturo Costa	42 "	" 42'11"	—
8° Francisco Galati	41 "	" 41'37"	—
9° Carlos Pace	40 "	" 41'44"	—
10° Martín Trapero	38 "	" 41'35"	—



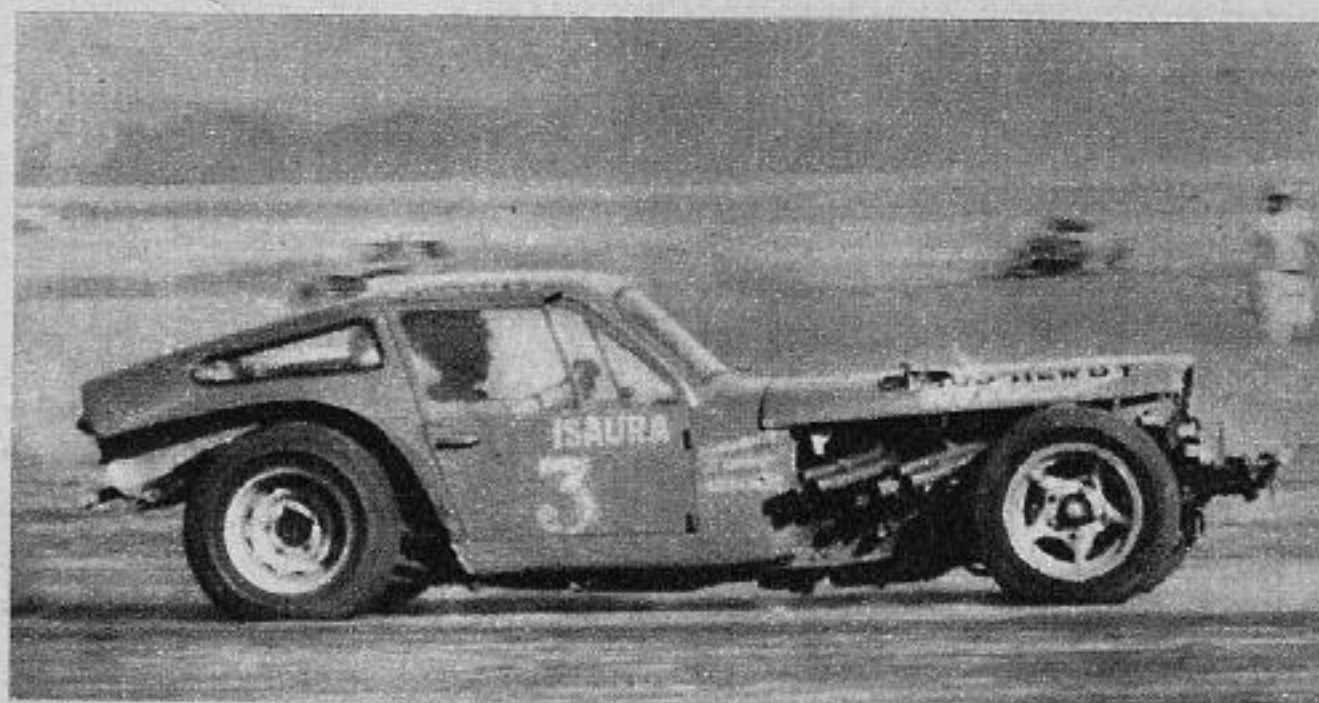
### BALCARCE: CUANDO LA ULTIMA NO ES LA FINAL

*Se corrió sin puntaje para el campeonato, que de esa forma quedó definido de acuerdo al puntaje que regia hasta la fecha anterior. Se impuso Quintanar en buena forma*

Asistimos a una competencia final que no fue tal... Se había anunciado que las carreras a disputarse el pasado domingo en el circuito de Balcarce, últimas del año, acordaban puntaje y por lo tanto en esa jornada quedarían consagrados los campeones zona-

les de las categorías Cafeteras y Mar y Sierras; sorpresivamente decidieron correr sin puntaje y los respectivos campeonatos quedaron en poder de los que a la fecha anterior encabezaban la tabla.

Y vamos al espectáculo: primera serie para la categoría Cafeteras



(mucho polvo en el circuito, y estas palabras valen para todo el desarrollo de la competencia, ya que por momentos era imposible distinguir a los competidores), toma la punta José "Mingo" Solís, que pese a los esfuerzos de sus perseguidores no fue doblegado y se impuso en 6'24"1/10. Le siguieron Jorge Reymonte, 6'25"8/10, Luis Morán y Oscar Erratchu.

La segunda batería constituyó un paseo para Sebastián Eder, que no tuvo rivales. Su tiempo: 6'26" con un promedio de 93,264 km/h. Segundo Omar Abasciano; 3°, Carlos Segbi y 4°, Vicente Machín. A continuación un repechaje proporcionó dos máquinas más para disputar la final, clasificándose Luis Finocchio y Juan Carlos Miraball.

En la categoría Mar y Sierras se corrieron dos series a 2 vueltas; en la primera de ellas se libró reñida lucha entre Anselmo Quintanar, de Tandil, y Alberto Occhionero, de Necochea, que culminó con el triunfo del necocheño en 6'26" 2/10, estableciendo un promedio de 93,215 km/h; el segundo fue Quintanar y luego Enrique Gallinotti, Pascuali y Paredi.

En la segunda batería salió "con todo" Raúl Salerno perseguido por el nuevo valor de Balcarce, Alberto Calamante, que sin darle tregua a lo largo de toda la serie, obligó a bajar tiempos, con el siguiente resultado: 1°, Raúl Salerno, 6'19" 6/10; 2°, Calamante; 3°, Cordonnier; 4°, Arruabarrena y 5°, Antenucci.

La final para las cafeteras tuvo momentos emocionantes por la paridad de fuerzas entre los autos intervinientes, aunque el puesto de vanguardia, a cargo del balcarceño Jorge Reymonte, no cambió de dueño en todo su transcurso. El otro crédito de Balcarce, Luis Morán, campeón de 1969, hizo una gran labor, pero varios trompos lo relegaron, y ya no hubo variantes en las posiciones de privilegio, que quedaron establecidas así: 1°, Jor-

ge Reymonte, en 14'13"8/10, a 95,455 km/h; 2°, Sebastián Eder, 14'16"6/10; 3°, José Solís; 4°, Carlos Zegbi; 5°, Juan Carlos Miraball con 17 vueltas.

Y se larga la final de la categoría Mar y Sierras. Acotemos que en los instantes previos a la largada el coche de Alberto Calamante empastó una bujía, y en el apurón consiguiente largó en mala posi-



ción; no obstante, realizó prodigios corriendo en cinco cilindros. Salíó en punta Alberto Occhionero, que al llegar al final del primer giro abandonó por rotura de caja. Pasó a mandar Enrique Gallinotti, acusado por Johny Paredi, Raúl Salerno, Alberto Calamante y Anselmo Quintanar. Así las cosas, en la vuelta 14 se producen novedades. Abandona el segundo, Paredi, y al mismo tiempo el puntero, Gallinotti, acusa grandes pérdidas de aceite que a poco lo dejan fuera de carrera. Anselmo Quintanar se apodera de la vanguardia, y así finaliza la competencia: 1°, Quintanar, 14'27" (93,425 km/h); 2°, Raúl Salerno, 14'33"; 3°, Alberto Calamante, 14'38"; 4°, Pascuali, 14'55"; 5°, Arruabarrena, con 17 vueltas.

Mucho público (gran parte de él en el parque cerrado), mucha tierra, pero el saldo fue positivo en lo que respecta a la satisfacción del público: emoción y lucha hubo en todo momento, y nos retiramos satisfechos después de haber presenciado una final que no lo fue.

## SAN JUAN

### Cascote Juárez:

CON GANAS DE SEGUIR APRENDIENDO

Carlos Alfredo Juárez, más conocido entre sus amigos por "Cascote", nació en San Juan el día 23 de julio de 1949. Desde chico le gustó el automovilismo y cuando puede prenderse lo hace

apoyado por su tío, que siente la misma pasión y reconoce en él a un futuro campeón.

Hace aproximadamente 3 años empezó a correr en carreras zonales que se organizaban entre



# LA ACTIVIDAD ZONAL

mendocinos y sanjuaninos, a bordo de un Ford Taunus 17 M; estas apariciones fueron esporádicas, pero obtuvo algunas clasificaciones de mérito.

Alrededor de dos años atrás lo empezó a tomar más en serio y a competir más asiduamente, tanto es así que en el año 1969 se clasifica tercero detrás de Emilio Bertolini y Juan Raúl Sosa en el campeonato zonal de Cuyo.

En el curso del '70 las cosas le salieron todavía mejor, logrando coronarse campeón del zonal del Regional 8, tripulando una cupé Fiat 1500. Su actuación en este campeonato no pudo ser mejor, ganando en San Luis las dos carreras que se disputaron en ésta; también lo hizo en dos carreras en San Rafael, saliendo segundo en otra en dicho escenario. También lo vio vencedor su provincia en el Zonda, y Mendoza lo vio coronado dos veces, para culminar su campaña con un abandono en un accidente múltiple a la largada.

Pero sin lugar a dudas su triunfo más importante en esta temporada y por ende su mayor halago fue la carrera que ganó en el autódromo El Zonda, figurando entre sus vencidos Paco Mayorga y Gagliardi.

En cuanto a su futuro, sólo sabe que quiere seguir corriendo, aunque todavía no tiene decidido en qué, pues espera ver qué rumbo toma el automovilismo este año, antes de encarar la construcción de un nuevo auto.

Se asegura en la zona que Eduardo Copello tendría intención de llevarlo para que tripule el Bravi Tornado que corriera Bertolini durante este año; si se hace, creemos que puede andar realmente bien, puesto que tiene condiciones y juventud como para poder captar las enseñanzas del maestro.

Desde estas páginas te deseamos la mejor de las suertes en las próximas actuaciones, y nos hacemos eco de tus palabras: A seguir aprendiendo.

Un político: Ninguno.  
Una pick-up: Fiat 1500.  
Un camión: Mercedes Benz.  
Un tractor: Fiat.  
Una fruta: Naranja.

Un postre: Frutillas con crema.  
Un piloto joven: García Veiga.  
Una profesión: Abogado.  
Un piloto internacional: Fittipaldi.

**AGASAJO A EMILIO BERTOLINI.** En San Martín, su lugar de nacimiento, fue agasajado Emilio Bertolini por su consagración como campeón argentino de Fórmula 1. Entre los numerosos concurrentes se encontraba presente Eduardo Copello, el que lo ayudó para que surgiera y a quien Emilio considera como su "maestro".

## CORDOBA

### CAMPEONATO ZONAL DE CAFETERAS

El campeonato organizado por la Peña Automovilística Oncativo fue el más activo de los tres torneos zonales para esta categoría. Su calendario contó con la realización de 15 fechas interrumpidas, salvo en el caso de dos jornadas que debieron postergarse a raíz de la lluvia. Se utilizaron 10 circuitos diferentes, todos de tierra compactada (en algunos casos no tan compactada) y ubicados en diferentes puntos de esta provincia.

El circuito más utilizado y mejor cuidado fue el de Oncativo, que tiene una extensión de 1.000 metros. Se corrió en tres oportunidades. Los trazados de Río Segundo, Jesús María y Laguna Larga contaron con dos competencias, mientras que en Ballesteros, La Playosa, Villa Allende, Villa del Rosario, Pilar y Oliva se corrió una sola vez.

Este año el stock de "cafeteras" contó con cerca de 40 máquinas, contra 25 de la temporada pasada.

Las recaudaciones obtenidas en estas pruebas varias veces superaron el millón de nacionales, dando esto una pauta de la trascendencia que las mismas tuvieron, y que domingo a domingo movilizaban a pueblos enteros hacia los lugares donde se realizaban las carreras.

### EL CAMPEONATO

El joven piloto de Oncativo, Omar Daniele, se adjudicó este año brillantemente el torneo zonal. A pesar de haber logrado sólo dos triunfos, en La Playosa y en su pueblo natal, se clasificó en 12 competencias, lo que le permitió sumar los puntos necesarios para consagrarse campeón.

Su escolta, Víctor Gobbi, de la localidad de Pilar, y campeón 1969, fue el piloto que más triunfos obtuvo. Hizo su debut este año cuando se cumplía la sexta prueba, en Río Segundo, y lo hi-

zo ganando. Además se impuso en Jesús María, Villa del Rosario, Laguna Larga y Oncativo. Su diferencia con respecto a Daniele fue de sólo medio punto. Gobbi, además, trató de incursionar en la categoría Turismo, pero con bastante mala suerte, ya que el coche utilizado (un Isard 1204) no era precisamente lo que él necesitaba para demostrar sus cualidades conductivas.

Raúl Tomassini, otro joven valor, de la localidad de Río Sagundo, logró el tercer puesto en el campeonato, con un andar seguro y vehemente en algunos casos. Ganó tres carreras: Oncativo, Jesús María y Villa Allende. Los pilotos de Laguna Larga, Juan María Saguez y Domingo Castello, no tuvieron mucha suerte este año. Saguez logró adjudicarse la primera prueba del campeonato realizada en Río Sagundo, mientras que Castello triunfó en Ballesteros y fue profeta en su tierra. El primero de los nombrados estuvo inactivo durante varios meses, por prescripción médica, lo que le impidió participar, restándole así chance para el campeonato 1970.

Los restantes ganadores de este año fueron Ricardo Subils en Pilar y Héctor Flaumer, quien lo hizo en la ciudad de Oliva.

En total, lograron clasificarse 21 pilotos, integrándose la lista, además de los nombrados, con: Hugo Bertolotto, Miguel Scalrandi, Jorge Dottori, Miguel Lapola, Ricardo Carignano, Amadeo Micolini, Oscar Ribodino, Pedro Roque López, Miguel Druetta, Néstor Trettel, Néstor Carandino, Héctor Campa, Héctor Felipe y Carlos Daddone.

### LA ORGANIZACION

En lo que concierne a la Peña Oncativo, organizadora del certamen, podemos decir que su actuación fue excelente en todo el transcurso del período 1970. Su comisión directiva integrada por el doctor Cuello y los señores Delfor Moressi, Héctor Scaramuzza, Luis J. D. Scorza y Juan Carlos Carbajal, además del nu-



### 84 PREGUNTAS A CARLOS A. JUAREZ

Un libro: Z.  
Un auto: Triumph.  
Una película: Z.  
Una bebida: Whisky.  
Una moto: Honda.  
Una serie de TV: Los impostores.  
Un lugar de verano: Mar del Plata.  
Un lugar de reunión: Las Vegas (San Juan).  
Un ritmo para bailar: Beat.  
Un amigo: Mi viejo.  
Un enemigo: No tengo.  
Un deseo: Correr en Sport Prototipo.  
Una superstición: No tengo.  
Una cábala: Una camisa blanca y negra.  
Una carrera: La Cumbre.  
Una categoría: Turismo G 2.  
Un piloto: Copello.  
Un jefe de equipo: Joseph.  
Un mecánico: Cacho Souza.  
Un miedo: No tengo.  
Una alegría: Ganar una carrera.  
Una muerte: John Kennedy.  
Una bronca: La última carrera en Mendoza.

Un reloj: Rolex.  
Un accidente que te impactó: El de Cabalén.  
Una pelea: Ninguna.  
Una zapatería: Guido.  
Un boxeador: Bonavena, por lo guapo.  
Una forma de vestir: Sport.  
Un conjunto musical: Industria Argentina.  
Un vino: Barbera.  
Una gaseosa: Seven-Up.  
Una persona que te gustaría conocer: Fangio.  
Un diario: Clarín.  
Un medio de transporte: Avión.  
Un medio de comunicación: Teléfono.  
Un acompañante: Miguelo.  
Un constructor: Berta.  
Algo antipático: La mentira.  
Un gusto: Reunirme con mis amigos.  
Una comida: Asado.  
Un restaurante: La Luz Verde (San Juan).  
Un boliche: Sortilege (S. Juan).  
Un deporte: Paleta.  
Un juego de azar: Ruleta.  
Un prócer: Belgrano.  
Un cómico: Omedo.  
Un actor: Steve Mac Queen.  
Una actriz: Julie Christie.  
Un cigarrillo: Jockey Club.  
Una mujer: Mi madre.  
Un lugar del mundo: Roma.  
Un país: Argentina.  
Una ciudad: Buenos Aires.  
Un hombre: Leloir.  
Un error: Perder el tiempo.  
Un arma de fuego: Colt 45.  
Un animal: Caballo.  
Una fiera: Puma.  
Una obra de arte: La Gioconda.  
Un equipo de fútbol: Boca.  
Un jugador: Rojas.  
Un equipo de rugby: Amancay (San Juan).  
Un color: Rojo.  
Un número: 32.  
Un número mufa: No tengo.  
Una loción: Yardley.  
Una virtud: Ser sincero.  
Un deporte: Automovilismo.  
Una escritora: Silvina Bullrich.  
Un escritor: Arturo Jauretche.  
Un aviso: El de Caracol.

# LA ACTIVIDAD ZONAL

meroso grupo de gente que siempre trabajó con ahínco en cada una de las jornadas, brindaron todo de sí para que cada realización fuese un éxito.

Lamentablemente, no siempre se cumplió en lo que hace a la faz deportiva, ya que en varias oportunidades se vieron actos verdaderamente antideportivos suscitados por algunos pilotos, los que fueron sancionados por la Peña con justa severidad.

Como punto final a esta nota debemos agregar que la gente de Oncativo se encuentra trabajando ya en la confección del nuevo calendario para la temporada 1971. Arriba y adelante, entonces.

## FINALIZO EL CAMPEONATO DE REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally hizo disputar su octava y última fecha del

campeonato cordobés de esa especialidad.

La prueba se cumplió a través de 250 km, pasando por las localidades de Pilar, Villa del Rosario, Luque, Calchín, Sacanta y regreso a esta ciudad.

En la categoría especial triunfaron Fábregues - Fábregues con 30 puntos. Fueron sus escoltas Dilena - Costa con 45, Brizzio - Lastra con 73, Nizzo - Nizzo con 86 y Baños - Lumello con 119 unidades.

En tercera categoría triunfó el binomio Florenza - Florenza con 103 puntos, escoltado por Mollá y señora con 124 unidades.

La categoría Novicios fue ganada por la pareja Brizzio - Paolini con 17 unidades, siendo sus escoltas Pedraza - Pedraza con 18 y Díaz - Balnda con 22. También hubo una categoría especial para las damas participantes. Triunfaron Agullera - Nizzo con 191, escoltadas por De Andreini - De Etchegoin con 203.

Zapato, de 800 metros de extensión.

Mucho público estuvo presente en aquella ciudad, donde concurren más de veinte pilotos. Se disputaron dos series y una final para cada categoría.

En la primera batería para Citroen 2CV, realizada sobre ocho vueltas, fue ganador Juan Muratore, escoltado por Carlos Mastromarino. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Edgar Sein y Oscar Luis Tais.

La segunda tanda para "los patitos feos" fue para Hugo Ghinaudo, siendo sus escoltas Eduardo Cravero y José Cortés.

## FINAL

Muy disputada fue esta competencia sobre 15 vueltas al trazado villamariense, en la que finalmente triunfó el representante de Córdoba, Carlos Mastromarino. Las posiciones de escoltas fueron ocupadas por Juan Muratore, de Bell Ville, y Eduardo Cravero, de Córdoba. Más atrás

se ubicaron Edgar Sein y José Cortés.

## BOLITAS A GRANEL

También sobre 8 giros se corrieron las dos series reservadas para los fititos. En la primera se impuso el representante de Cosquín, y "Confitería Munich", José Castro, escoltado por Eduardo Inocenti y Eduardo Maqueda, ambos de Villa María.

La segunda batería fue para Alberto Ramírez, siendo sus escoltas Héctor Cavagliatto y Pedro Scolari.

## LA GRAN FINAL

Se disputó sobre 15 vueltas, y fue un duro duelo entre Castro y Ramírez, que parecen poseer los flatines más andadores de la provincia. Finalmente se impuso Alberto Ramírez, escoltado por José Castro, ubicándose más atrás Gerardo Bellera y Héctor Cavagliatto.

## POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO CORDOBES DE REGULARIDAD

### CATEGORIA ESPECIAL

1) Pasalacqua - Lastra	44 puntos
2) Dilena - Costa	39 "
3) Martínez - Forno	27 "
4) Fábregues - Fábregues	18 "
5) Kopta - Brandalise	16 "

### CATEGORIA TERCERA

1) Florenza - Florenza	52 puntos
2) Bocanera - Cataneo	31 "
3) Porta - Antinori	31 "
4) Molla y señora	17 "
5) Gentile - Conrad	14 "

### CATEGORIA NOVICIOS

1) Brizzio - Paolini	44 puntos
2) Staufer - Taborda	25 "
3) Giménez - Avasle	22 "
4) Agostini - Fernández	16 "
5) Pedraza - Pedraza	15 "

## RALLY ZONAL

Fue organizado por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, y se corrió a través de 600 kilómetros por caminos de esta provincia. La prueba se largó a las 6 de la mañana, con destino a Salsipuedes, La Falda, La Cumbre, Ascochinga, Santa Catalina, Cañada de Río Pinto, Ongamira, La Higuera, Ischilín, Deán Funes, Cruz del Eje, Charbonier, Ongamira, nuevamente Cañada de Río Pinto, Sarmiento, Villa Gral. Mitre, Cañada de Luque, Obispo Trejo, La Puerta, Santa Rosa de Río Primero, Montecristo y regreso a esta ciudad.

Un total de 15 pilotos fue de la partida (lamentablemente la prueba no contó con el apoyo que los directivos de ACRYR esperaban).

En la categoría C, de más de dos litros de cilindrada, se impuso el binomio Brizzio - Lastra

con 285 puntos. Fueron sus escoltas: Capdevila - Monti con 344 y Ruffo - Ruffo con 714 unidades en su contra.

La categoría B fue para la pareja Tomás - Avasle con 326 puntos, siendo escoltados por Pedraza - Pedraza con 495; Riviere - Klinger con 573; Ross - Cáceres y Lebra - Luján.

La categoría "A" fue declarada desierta, ya que sus dos únicos participantes debieron abandonar.

Las pruebas de velocidad se realizaron en el autódromo Oscar Cabalén, donde ganaron Brizzio - Lastra y Pedraza - Pedraza.

## FIAT 600 Y CITROEN EN VILLA MARIA

La Asociación de Comerciantes de la Calle San Martín hizo disputar una interesante jornada automovilística en el circuito El

# PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## ADOLFO RE, CAMPEON DE CAFETERAS EN LA ERA DODGE



Conversar con Adolfo Ré es correr el riesgo inevitable de continuar el hilo de la conversación con su hermano mellizo Juan Carlos, pues siempre o casi siempre están juntos y son idénticos. Nació en La Pampa (o nacieron) hace 21 años en Tte. General Emilio Mitre, un pueblito distante 150 km de Santa Rosa, su ciudad capital. Desde hace 9 años aproximadamente viven en Merlo (lado norte) junto a sus padres, hasta ahora soltero pero no por timidez (pícarón). Culpable de "su amor" por los fierros es su amigo Juan Couso, seguidor fiel de aquél cuando corría en Limitada del 27.

A fines del 69 decide correr y se compra un Ford "T" que costó \$ 15.000 de los viejos, participa en el curso de la semana de la compra en la 2ª Competencia Cafeteril de la Zona que organiza, en Marcos Paz, la Peña "El León de San Marcos", clasificándose en la

4ª colocación. Adolfo Ré rememora lo cómico de aquellas carreras. En el 70 todo cambió, ahora ya no lo son tanto. Su ocupación al volante de un camión de propiedad de la familia, dedicado al transporte de cereales y carga general, le permite estar siempre en "training" para las carreras. Adolfo Ré, Campeón de Cafeteras por el Campeonato organizado por la "Peña El Bosque" de Merlo y virtual Campeón del organizado por "A.D.A."

A nuestra pregunta si le gustaría pasar a otra categoría nos responde que no, por cuanto quiere foguarse más, durante 1971, en la Categoría Cafeteras; piensa, y lo manifiesta, su deseo de conducir en el Autódromo un Fórmula 2.

La charla continúa saltando de un tema a otro. Así nos enteramos de que todos colaboran en la preparación del motor Dodge ganador, pero bajo la dirección de la autoridad indiscutible de uno de los hermanos mayores: Eugenio "Petiso" Ré: "es medio tirano a veces", sentencia con una sonrisa Coco Conni.

Adolfo Ré tiene dos acompañantes que se alternan en la butaca del copiloto: su hermano mellizo Juan Carlos y su inseparable amigo Oscar "Coco" Conni, pero al parecer Juan Carlos tiene intención de empuñar el volante en algunas competencias (veremos); mientras tanto, otro amigo, Enrique Antinoli, seguirá en el cargo de Jefe de Relaciones Públicas y Coordinación.

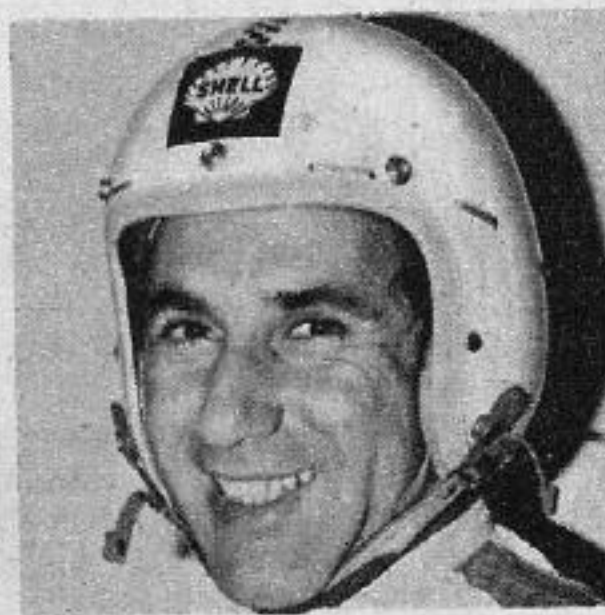
Y así nos despedimos de Adolfo Ré, Campeón de Cafeteras de la Zona del Oeste, que compitió en 11 carreras en Merlo, obteniendo 8 primeros puestos, 1 segundo puesto, 1 abandono y 1 descalificación cuando marchaba en la primera colocación.



Eduardo Copello  
Campeón 1970  
Categoría T.C. "B"

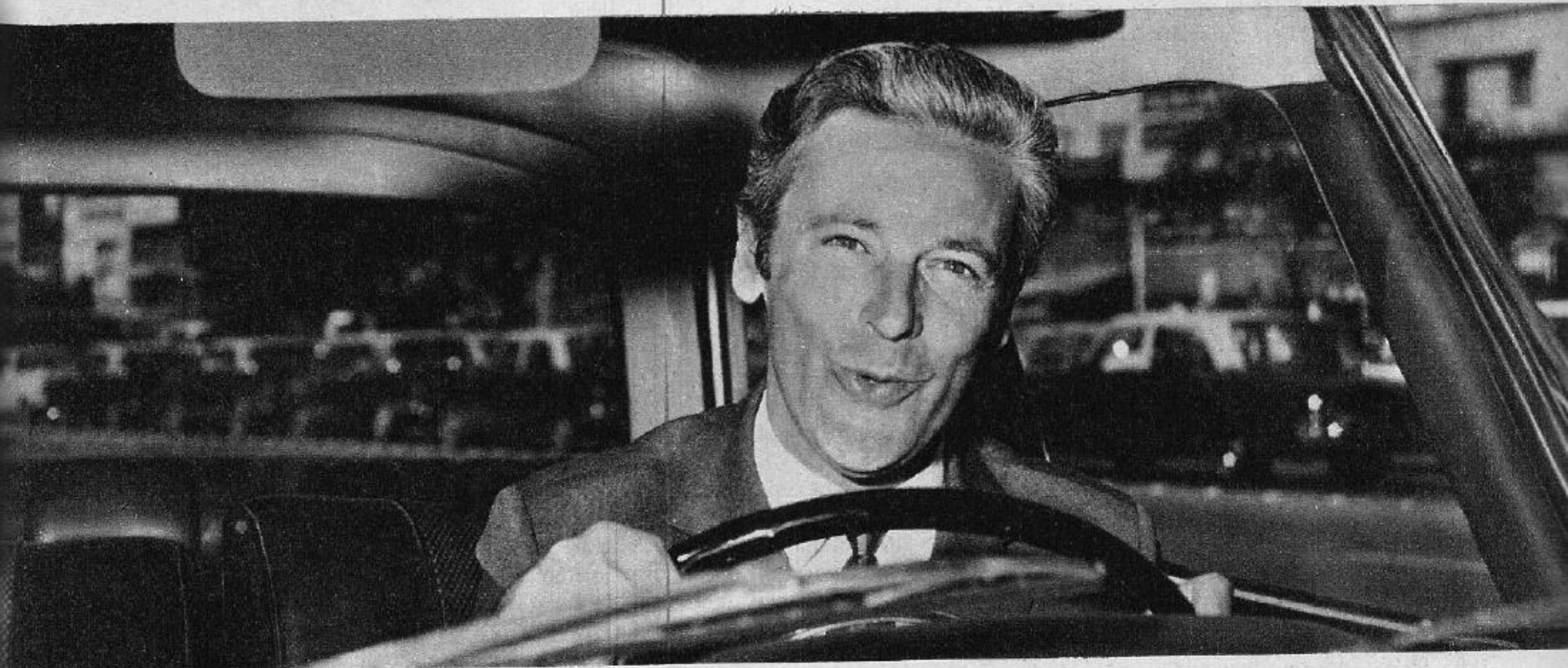


Emilio Bertolini  
Campeón 1970  
Categoría F. 1



José Migliore  
Campeón 1970  
Categoría Anexo J "B"

# Estos señores salieron campeones.



## Para que usted silbe mientras maneja.

Ellos probaron —a lo largo del año— la calidad de las naftas y aceites Shell.

Bajo las condiciones más duras y difíciles.

Todo, para que usted ande sin problemas por calles o rutas, en subidas o bajadas. Con frío, con calor.

Para que usted disfrute plenamente de su auto.

Silbando, si se le ocurre.

Para Shell, tres campeones en un año significan muchas cosas.

Pero —sobre todo— significan que usted sigue siendo el gran ganador.

### Use naftas y aceites



### y sea el gran ganador.

# BAJO TECHO Y AUNQUE LLUEVA

# EXPO AUTO '71

Hoy, martes 12, se inaugura oficialmente la exposición de autos de carrera e históricos, primera en su tipo que se realiza en nuestro país. Estuvimos la semana pasada en el imponente edificio de la Av. Colón donde se preparaban los últimos detalles



CORSA no podía estar ausente. Un stand de EXPO AUTO reflejará nuestra actividad diaria.

Durante toda la semana pasada la Av. Colón en Mar del Plata sufrió una insólita aglomeración diaria. ¿La causa? El desfile de autos de carrera, de colección, antiguos y modernos que ingresaban al recinto de EXPO-AUTO '71, idea pergeñada por Jorge Culpello y que luego de tres meses de incesante actividad se concreta ya con un edificio y un despliegue de elementos realmente importante.

En la manzana casi pelada de Av. Colón, Bolívar, Alvear y Güemes en Mar del Plata se levantó en poco tiempo una estructura fenomenal dentro de la cual se agrupan todos los autos que a lo largo de los dos meses de duración de la muestra irá viendo el cosmopolita público veraniego que este año invade a Mar del Plata.

Hoy martes 12 es el día designado para la inauguración oficial de la exposición. En los últimos días de la semana pasada la actividad era febril y se terminaban los últimos detalles de los diversos stands, mientras los autos ya descansaban a la espera de las miradas curiosas que por el momento se dedicaban a espiar por las puertas que se abrían y cerraban y a inventar cualquier excusa más o menos viable como para ingresar y darse una vuelta gratis antes de tener que pagar 350 pesos viejos que será el precio de la entrada. Por lo que pudimos ver hubo varios de los que se ahorraron la entrada pese a los esfuerzos de Tata Ecker y Cía. que desde las 8 de la mañana hasta las 12 de la noche circulaba por todo el recinto dando órdenes,

pintando carteles o empujando coches con una dedicación que realmente asustaba.

Ya se encuentran allí coches muy importantes como la Galera de Emiliozzi, el REO de Blanco, el Alfa de Oscar Gálvez, el Chelco I campeón de SP, amén de una cantidad de autos de todas las épocas valiosos por diversos motivos.

De los stands existentes, uno de los más atractivos evidentemente será el de Berta, que además de estar construido con buen vuelo imaginativo expone el Berta SP nacional, el Berta LR, el Berta Tornado motor atrás, piezas sueltas de motores y toda la variada producción bertiana.

Una vez por semana se realizará también el sorteo de un Chevy, el que podrá ser obtenido por todo aquel que haya

comprado una entrada de cualquier día de la semana.

Finalmente una lógica modestia casi nos impide comentar algo importante. Pero no podemos callar más... ¡CORSA también tendrá un stand! Y allí estaremos en contacto con los lectores de CORSA, con los lectores de Mundo Apícola, en fin, con todo el mundo interesado en conocer la actividad de nuestra revista, adquirir posters exclusivos, etcétera.

Para quienes se cansen de ver autos en vivo también habrá un microcine y cuando la caminata por la EXPO haya provocado un lógico cansancio habrá un restaurante para descansar y reponer energías.

Como se ve, una exposición con todos los elementos necesarios para atraer a todo el mundo.

# SON IGUALES



**Como lo son  
los rodamientos SKF  
fabricados en la Argentina  
y en todas partes del mundo**



El mismo e insuperable acero sueco.  
La misma experiencia, la de 6.000.000.000  
de rodamientos **SKF**, fabricados hasta  
la fecha.  
La misma calidad, CALIDAD **SKF**.

# SKF

COMPANÍA **SKF** ARGENTINA S. A. C. e I. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS.

# KARIN AL SON DE UN TANGO

**Para variar, Jorge Salas Chávez se adjudicó el título de Campeón Argentino de la Clase Dragón. Excelente desempeño de Rodolfo Rivademar, quien le dio un buen trabajo al veterano timonel del Karin**



De los Dragones que iniciaron el Campeonato Argentino, sólo dos lo terminaron pero pisándose los talones, a tal punto que más que un campeonato argentino parecía que estaban corriendo la Copa América.

Se trata de la versión 1970 del Título Argentino de la Clase Dragón que se corrió frente a Dársena Norte; sobre siete regatas con descarte de una. Se contó para ello con la organización del Yacht Club Argentino.

La razón de los pocos participantes es que varios propietarios de dragones se deshicieron de sus cascos viejos y obsoletos para adquirir barcos importantes. Por supuesto que la importación depende de que se consiga la firma del decreto que autorice el ingreso de estas unidades sin recargos aduaneros. ¡Ojalá se haga!

Vayamos al campeonato en sí. Se corrió con vientos relativamente suaves con excepción de dos regatas en las que el señor viento sopló con más ganas. Inicialmente largaron los cuatro inscriptos, quienes se redujeron a dos al promediar el torneo, pero insistimos ¡qué dúo!, se dieron como en la guerra, puesto

que Rodolfo Rivademar mejoró notablemente o Salas Chávez está "desaprendiendo" un poco en cada regata, aunque, según comentarios de este último, algo no anda a bordo de su "Karin", situación que se mantiene desde que volvió desde Travemünde, sede del campeonato mundial del año pasado.

*Resumen:* hubo pocos barcos pero se vieron lindos "loofing matches". Cosas raras hubo pocas; por ejemplo, el "macho" Schenone rompió la relinga en la segunda regata. Pero sí se dieron algunas situaciones increíbles: en la tercera regata, faltando media ceñida para terminar la serie, mientras el "Karin" llevaba gran ventaja al "Tango", se metió en "algo indefinido" que podríamos llamar un centro de "no" viento puesto que éste venía de cualquier lado y borneaba como loco; en cambio, fuera de este círculo, soplaban un lindo pamperito de unos 30 km. Rivademar, viendo las angustias que sufría Salas Chávez, optó por rodear esa zona maldita y a pesar de recorrer mucho más camino, logró imponerse.

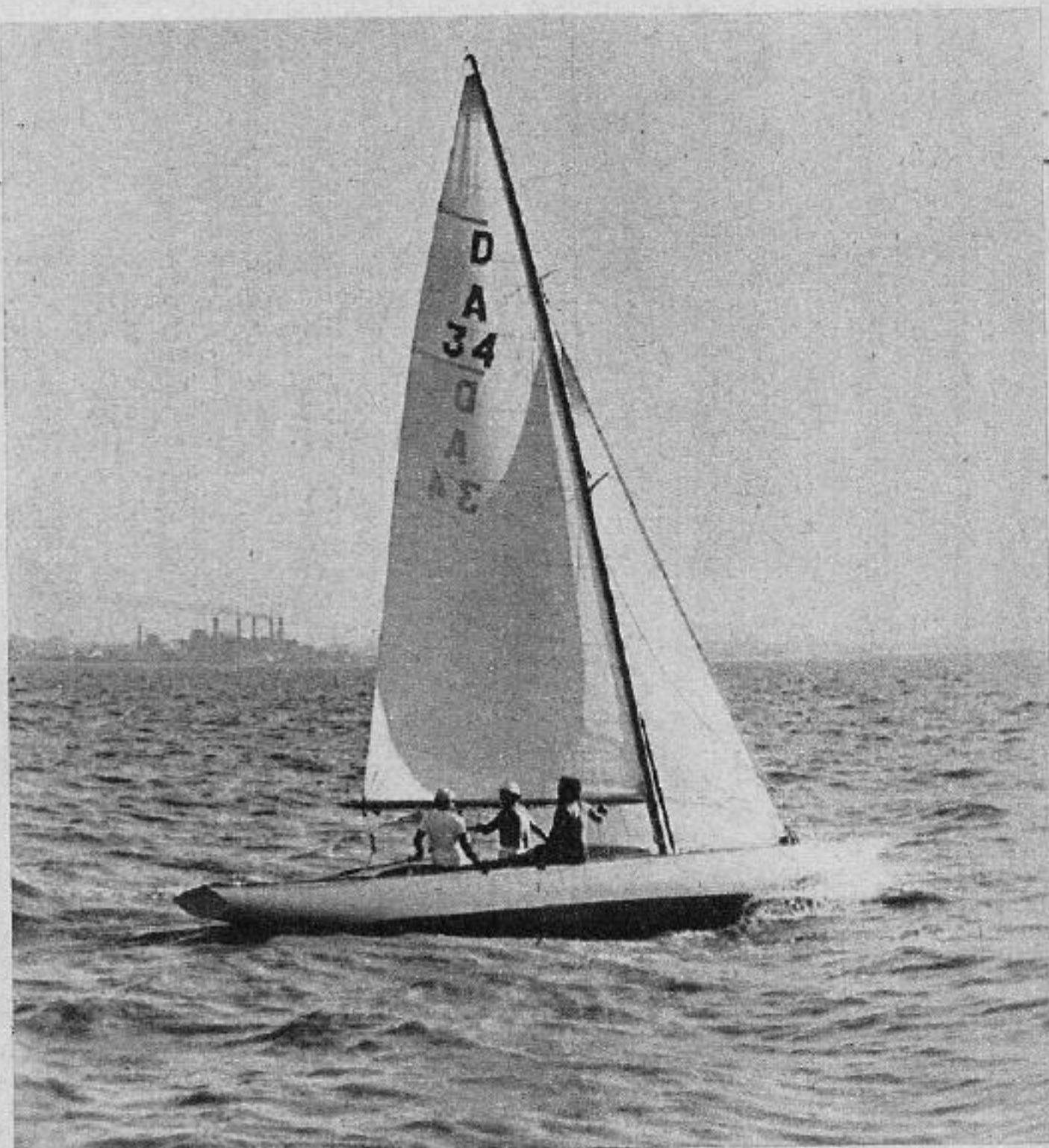
*Epílogo:* Salas Chávez por enésima vez resultó campeón argentino de la clase Dragón.



Largada de una de las series del Campeonato Argentino. El Karin (A 39) de Salas Chávez y el Chasquido (A 37) de Luis Schenone.

Rodolfo Rivademar al timón del Tango fue el único rival que tuvo el campeón.

Abajo, izquierda: Salas Chávez tripulado por Juan Zuccoli y Luis Di Paoli.



### RESULTADOS DE LAS REGATAS DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE DRAGON

- 1ª Regata** — corrida el 28-11-70 viento NE de 20 Km.
- |                       |           |               |
|-----------------------|-----------|---------------|
| 1) Luis Schenone      | Chasquido | 2h. 15m. 17s. |
| 2) Jorge Salas Chávez | Karin     | 2h. 19m. 07s. |
| 3) Héctor Schenone    | Calafate  | 2h. 19m. 56s. |
| 4) Rodolfo Rivademar  | Tango     | 2h. 20m. 49s. |
- 2ª Regata** — corrida el 19-11-70 viento N de 32 Km.
- |                       |           |               |
|-----------------------|-----------|---------------|
| 1) Rodolfo Rivademar  | Tango     | 1h. 56m. 04s. |
| 2) Jorge Salas Chávez | Karin     | 1h. 56m. 29s. |
| 3) Luis Schenone      | Chasquido | 1h. 58m. 49s. |
| — Héctor Schenone     | Calafate  | Abandonó      |
- 3ª Regata** — corrida el 5-12-70 viento NNE de 20 Km.
- |                       |           |               |
|-----------------------|-----------|---------------|
| 1) Rodolfo Rivademar  | Tango     | 3h. 20m. 30s. |
| 2) Jorge Salas Chávez | Karin     | 3h. 21m. 32s. |
| 3) Héctor Schenone    | Calafate  | 3h. 22m. 41s. |
| — Luis Schenone       | Chasquido | no largó      |
- 4ª Regata** — corrida el 6-12-70 viento N de 20 Km.
- |                       |       |               |
|-----------------------|-------|---------------|
| 1) Jorge Salas Chávez | Karin | 2h. 17m. 40s. |
| 2) Rodolfo Rivademar  | Tango | 2h. 23m. 50s. |
- Los restantes inscriptos no largaron.
- 5ª Regata** — corrida el 8-12-70 viento N de 40 Km.
- |                       |       |               |
|-----------------------|-------|---------------|
| 1) Jorge Salas Chávez | Karin | 2h. 04m. 12s. |
| 2) Rodolfo Rivademar  | Tango | 2h. 04m. 44s. |
- Tampoco en esta oportunidad largaron los restantes inscriptos.
- 6ª Regata** — corrida el 12-12-70 viento E de 18 km.
- |                       |       |               |
|-----------------------|-------|---------------|
| 1) Jorge Salas Chávez | Karin | 2h. 17m. 00s. |
| 2) Rodolfo Rivademar  | Tango | 2h. 17m. 50s. |
- Como no hay dos sin tres, ningún otro barco cruzó la línea de largada.
- 7ª Regata** — Suspendida por falta de viento.

#### CLASIFICACION FINAL

1) Jorge Salas Chávez	Karin	6,0 Puntos
2) Rodolfo Rivademar	Tango	9,0 "
3) Héctor Schenone	Calafate	31,7 "
4) Luis Schenone	Chasquido	32,7 "

### REGATA A RIO

**IY** se nos viene encima la regata a Río de Janeiro!

El 31 de este mes, a las 15 horas, en las inmediaciones del kilómetro 8 del canal de acceso, 29 yates, de seis países, se largarán a la dura tarea de recorrer las 1.200 millas que separan a Buenos Aires de la Capital del Carnaval. Es ésta la novena versión del tradicional crucero y la primera oportunidad en que se correrá bajo la nueva fórmula del IOR en aguas del Atlántico Sur.

Esta vez no vienen tantos monstruos del exterior como en

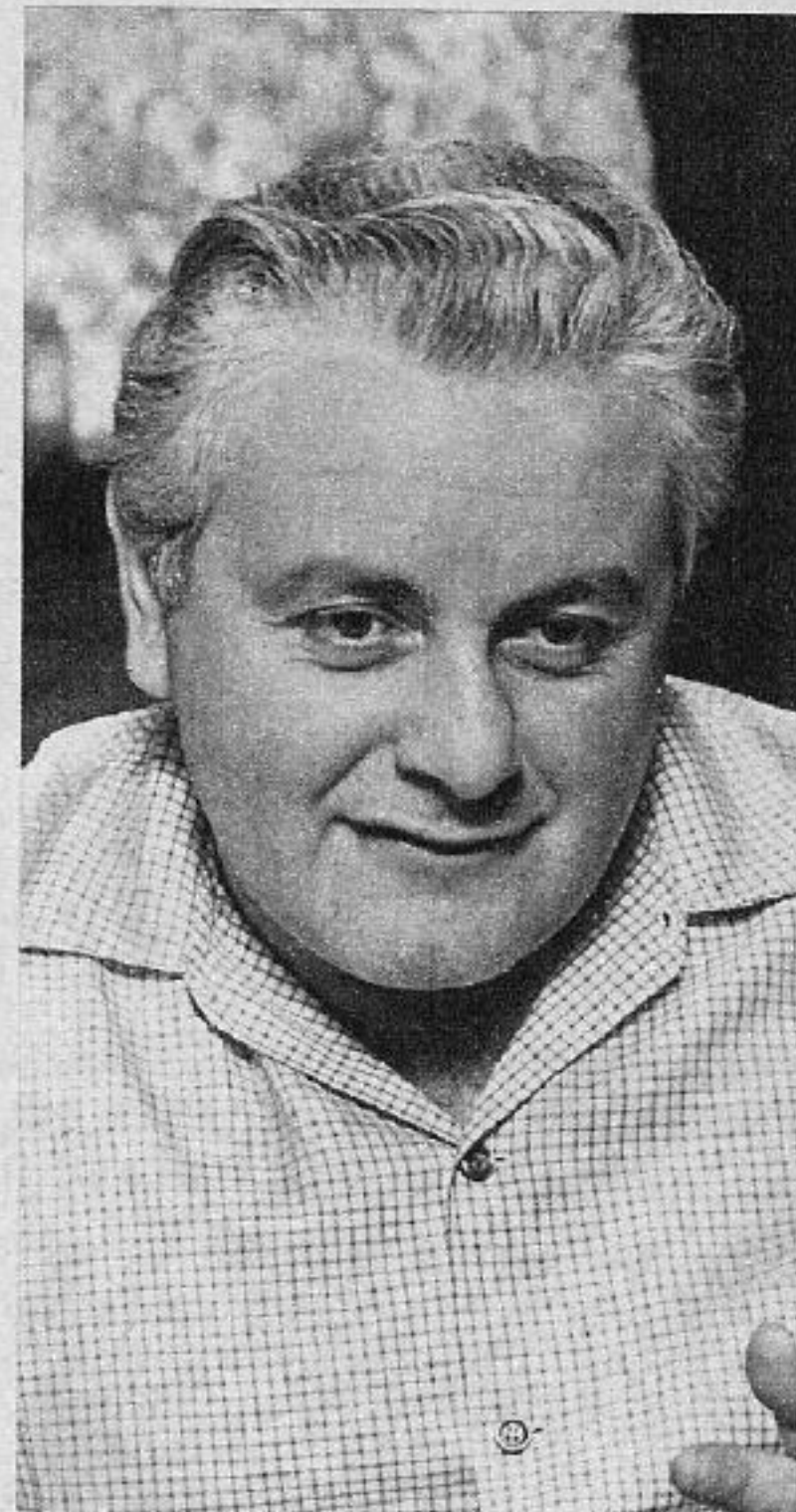
años anteriores, pero a falta de "racers" de afuera, están inscriptas varias máquinas criollas, como el Atrevido, Sancir y otras.

De los foráneos se destaca el Bay Bea, que resultó segundo en las regatas de la Onion Patch y de la Newport-Bermudas; tampoco podía estar ausente el ganador de la última Bs. As.-Río, el Ondine, que como es su costumbre, viene navegando desde su país de origen (EE. UU.).

A continuación transcribimos la lista de inscriptos, dejando el comentario de los yates intervinientes para una próxima nota.

Barco	Propietario	País
Atrevido	Armando Grandi	Argentina
Bay Bea	Patrick E. Heggerty	EE. UU.
Coligny	Escuela Naval	Brasil
Columbia	Ugo Baldi	Argentina
Esperanza	Prefectura Naval	Argentina
Fjord VI	Germán Frers	Argentina
Gipsy III	John R. Casheton	Uruguay
Inca II	Alfredo Bercht	Brasil
Juana	Jorge R. Benavides	Argentina
Kuenda	Luis Brave	Argentina
Kual	Héctor Trajtenberg	Argentina
Maduza	Mario T. Innecco	Brasil
Marina	Dieter Specht	Argentina
Milagro	Carlos Oliva Vélez	Argentina
Nora	Juan Carlos Rodríguez	Argentina
Ondine	S. A. Long	EE. UU.
Pax	Isaac Bockser	Argentina
Pluft	Israel Klabin	Brasil
Recluta II	Carlos A. Corna	Argentina
Red Rock II	Ernesto Mandelbaum	Argentina
Runn	Michael Berner	Finlandia
Sancir	Enrique Sieburger	Argentina
Seven	Parker C. de Carvalho	Brasil
Shinda	Arturo F. Acevedo	Argentina
Typhoon	Club Náutico Oceánico de Chile	Chile
Villegagnon	Escuela Naval	Brasil
Zorba	Pedro Soto	Argentina
Neptunus		Brasil
Bystra		Brasil

# LOS PR



**M**alnatti es uno de los pilotos con más antigüedad dentro del ambiente y uno de los menos promocionados. La razón de ello no es fácil de encontrar. Quizá —en gran medida— sea debido a que posee un carácter que no le permite brindarse de entrada con la gente. Necesita un período de ablande. Una vez que esa barrera se rompe todo cambia, uno de pronto se encuentra hablando con un amigo de toda la vida. Una persona sencilla sin vueltas, adicta a compartir un trago en rueda de amigos hasta que las velas no ardan. Si es hablando de fierros mejor. Pero si no da lo mismo, de lo que venga. En esa forma nos encontramos días pasados en lo de los hermanos Vidit que organizaron un asado para dar por terminada la temporada (nunca falta un pretexto para quedar bien con la panza). Así fue que alrededor de veinticinco complinches con César a la cabeza deglutimos un asadote de esos que no se empardan.

Desde ya que el tema central fue el que motivó la comilona, en general las conclusiones coincidieron como no podía ser de otra forma. El balance general fue muy positivo. César concluyó su actuación con un tercer puesto en el Gran Premio que lo ubicó segundo en el campeonato de la categoría TC "A". Esta ubicación fue el producto de la dedicación y el profesiona-



# PROYECTOS DEL DEL BUCHON

Las dos grandes novedades de Malnatti son la formación de un equipo con Pachelo y la posibilidad de tener un banco de pruebas. A muerte sigue en TC "A"

por SERGIO CORNEJO

Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

Malnatti siempre en Turismo de Carretera, este año en equipo con Roberto Pachelo.



lismo de un grupo de gente que trabaja para poder colocar el auto en la línea de partida.

Llegado el momento de elegir, cuando se produjo la gran disyuntiva, César optó por la categoría que a su entender tendría un gran futuro y además "la única de las categorías grandes en la que un particular puede correr con posibilidades grandes de triunfo", el Turismo de Carretera Fórmula "A". Así comenzó juntamente con D'Angelo a trabajar en la preparación de un auto para poder estar en la primera carrera de la fórmula. Llegó Salto y Malnatti anotó su nombre en el primer lugar de la clasificación, luego vinieron Venado Tuerto y Hughes. Es uno de los tres pilotos ganadores de la nueva categoría.

También se preñó en alguna de Sport Prototipo, pero con una Liebre II, máquina que está muy lejos de poder hacer la menor sombra a ninguno de los monstruos. Por supuesto los resultados no fueron buenos pero sirvieron para diversión.

"El saldo del '70 para mí no puede ser más positivo. Todo el mundo sabe que las cosas las hago a pulmón. Por suerte cuento con la colaboración de Osvaldo D'Angelo que hace tiempo que está en esto y los trabajos le salen cada día mejor. Los fierros con que se arma el auto son todos de su diseño." Desde ya que eso es mucho

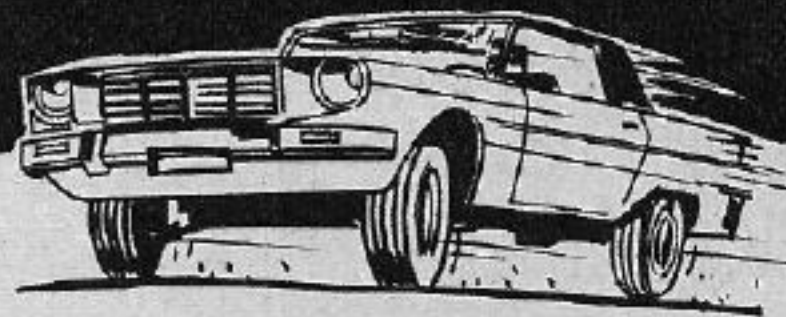
## "METALE FIERRO"

con

# JOES

y

# RAMCO



**FILTROS JOES**

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

*Pureza en la lubricación*



**AROS PARA PISTON**

**RAMCO**

*Mayor potencia en el motor*

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

## LOS PROYECTOS DEL BUCHON



Así es como César se siente a sus anchas, rodeado de amigos y saboreando un buen asado.



La pata que tiene César en la mano es la del animal que saboreamos en lo de Vidit esa noche. Se la regalaron a él como símbolo.



**duperial**  
S.A.I.C.

Felicita cordialmente a  
Fiat Concord Arg. por la puesta en marcha  
de la instalación de pintado por  
**ELECTROFORESIS** en su planta de  
automotores Palomar, y  
le agradece la confianza depositada  
en su fondo  
**"DULUX ELECTROCOAT"**  
utilizado en ella.

Los materiales para Electrodeposición son fabricados  
por DUPERIAL S.A.I.C. en la Argentina bajo Licencia de  
Imperial Chemical Ind. Ltd., Inglaterra.



decir, basta recordar que el único coche de la marca que corrió con éxito y en el cual no intervinieron las manos de Berta fue el de Malnatti.

El año próximo las cosas en general no cambiarán mucho, el "Buchón" seguirá a muerte corriendo en TC. "La única novedad: que es casi seguro tendremos que formar un equipo con Roberto Pachelo. Las cosas ya están bastante adelantadas, Roberto tiene muchísimas ganas de volver a correr. Es un gran amigo y es por eso que me gustaría que se concrete la idea. Por otra parte pienso que Roberto puede andar muy fuerte."

La idea es que Pachelo conduzca el auto de César y para éste se haría uno nuevo. Incluso en el taller hay una Liebre 1½ que verían la posibilidad de poder reformar para que entre en reglamento. "La ventaja de hacer un equipo es que los costos se abaratan y por otra parte siendo tan amigos con Roberto no tiene mayor sentido que cada uno tire por lados diferentes."

Dentro de muy poco tiempo cuando D'Angelo vuelva de sus cortas vacaciones se encontrará con una novedad que hace tiempo viene esperando. Contará con un banco de pruebas, las cosas con él se facilitarán muchísimo. "Es muy distinto saber a ciencia cierta, como te lo canta el banco —las posibilidades del motor— que ir a la pesca a correr teniendo miedo de que en cualquier momento te reviente todo. De ahora en adelante podremos probar bien un motor antes de salir a la ruta, eso te beneficia muchísimo en performance y tiempo. En realidad todavía no sabemos cual es el límite de nuestra mecánica. Eso debido a que no podemos arriesgarnos a volar todo en una carrera, sin ir más lejos en el Gran Premio nos ocurrió eso. En determinado momento tuvimos oportunidad de salirle a pelear a Gastón y preferimos quedarnos en el molde por miedo a romper."

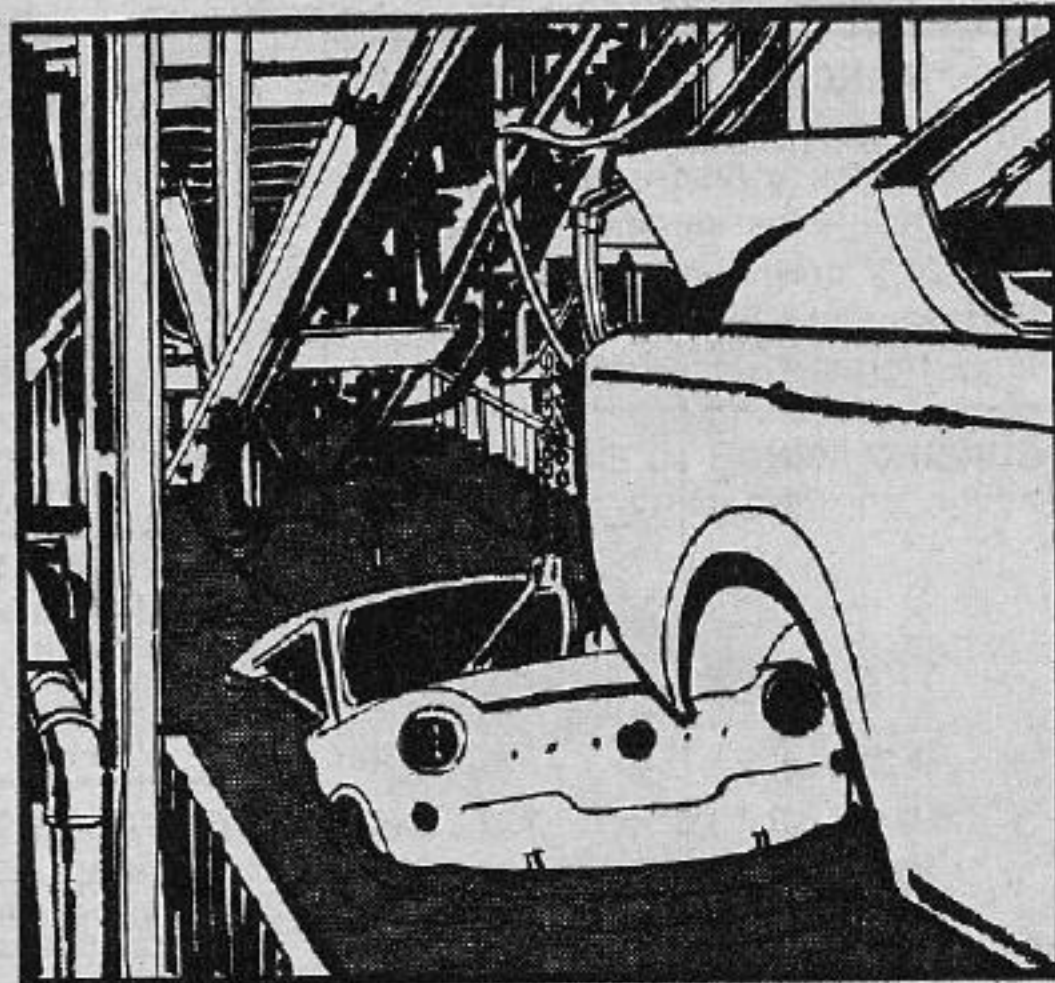
El equipo Malnatti-Pachelo está en marcha, los frutos de todo el trabajo comenzarán a verse en marzo; por el momento el encargado de ir preparando el terreno es D'Angelo con la colaboración de la rectificadora Muñiz.

# y está tratado por **ELECTROFORESIS\***



**FIAT CONCORD** ha adoptado un proceso tecnológico de avanzada mundial, totalmente automático y único en Sud América, para el procesamiento de toda su línea de automóviles.

Este sistema se basa en un fenómeno electrofísico, que provoca la adherencia de una permanente película de base sobre todas las superficies de la chapa, **eliminando para siempre la oxidación**

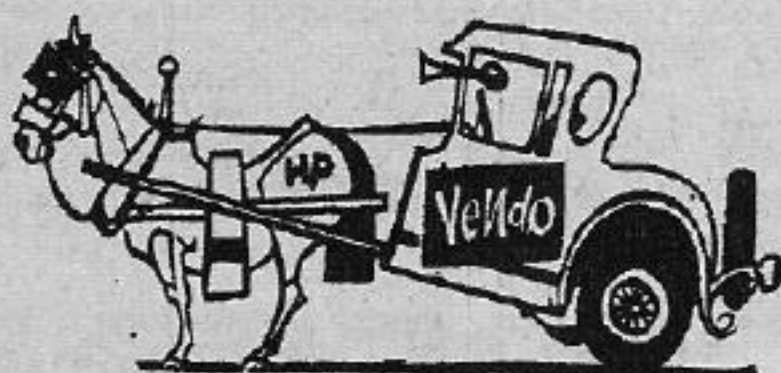


**FIAT**  
CONCORD

**Todos los automóviles FIAT están tratados por ELECTROFORESIS**

Solicite Folleto explicativo a FIAT CONCORD - División Automóviles - Juramento 750, Capital Federal

# AVISOS corsificados



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

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

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

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

**GUILLERMO BILLY COMPETICION** vende sus Peugeot 504 listos para largar. Preparación Roberto Díaz, Grupo Dos. Comple-



tos y con lo mejor. Tratar: Sr. Pinto o Schiavone en Bartolomé Mitre 3680, de 9 a 18.

**HAGA CARROCERIAS PLASTICAS.** Hugo Horacio Hasenbaig ha organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. Teórico y práctico. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El Fascinante Mundo del Plástico", Casilla de Correo 1238, Correo Central.

**HAGASE SU LANCHAS PLASTICA;** ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieren el curso personal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Hugo Horacio Hasenbaig.

**JORGE CUPEIRO VENDE** su Chevrolet TC "A", ganador en Pergamino, con motor,

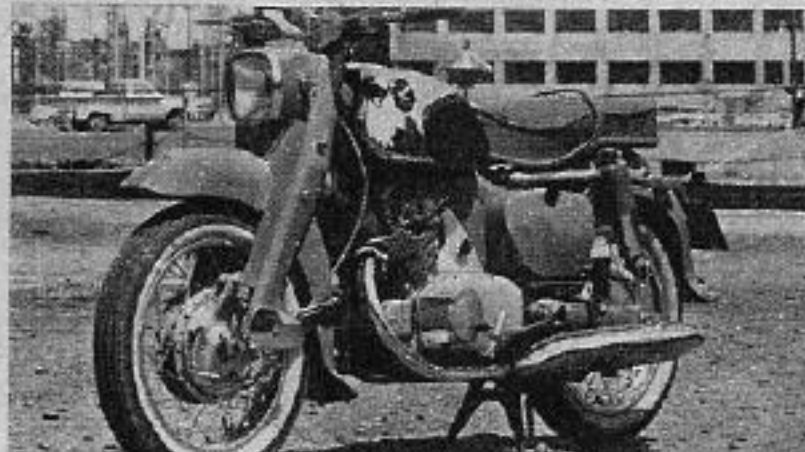


completo, listo para largar. Tratar en EXPO-AUTO '71, Av. Colón y Alvear, Mar del Plata.

**JORGE CUPEIRO VENDE** su Liebre III modificada, ganadora de la última carrera TC "B", con o sin motor "Chevrolet". Fa-

cilidades de pago. Tratar en EXPO-AUTO '71, Av. Colón y Alvear, Mar del Plata.

**HONDA 250 cm<sup>3</sup>.** Prácticamente nueva. Única por su estado. Tiene 3.000 km sola-



mente (de verdad, garantizados). Bicilíndrica. Arranque eléctrico. Indicador de viraje, etcétera. 140 km/h. Vendo 350.000. Patentada en la Capital Federal. Tratar: Guillermo Mártire, tel. 32-1105 (de 12 a 19).

**TROMPAS Y CAPOTS DEPORTIVOS** para



Fiat 800. Alvear 367, V. Ballester y Bme. Mitre 3350, Victoria.

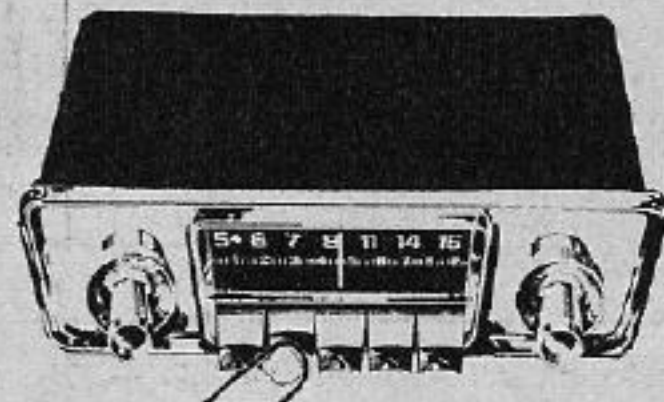
**CARROCERIA GORDINI, ¡UNICA!** Techo corredizo, original de fábrica. Nueva. Completa. Precio, igual común. Vende: PEPE VINIEGRA, E. Martínez 2360, Capital. Altura Olazábal 3500.

**COMPRO ISSETA,** Heinkel o similar. Tratar: Zabala 1754, 6º A. Días hábiles de 19 a 21 horas, los feriados de 9 a 12 horas.

**TALLER "AUTOMECANICA SERPERO"** inauguró su nuevo taller en Sanabria 2183, tel. 69-0959. Modernos aparatos electrónicos para afinación, máquina de allneación, balanceadora y un vasto surtido de repuestos. Buen servicio y mejor atención. Completa su actividad con la Sección Chapa y Pintura.

**ALCANCE MUNDIAL ONDA CORTA Y LARGA.** Mil kilómetros es el alcance máximo de un buen auto-radio de onda larga. ZURICH: ES ALGO MAS QUE UN BUEN AUTO-RADIO, pues con la leve presión de una tecla multiplica 30 veces esta distan-

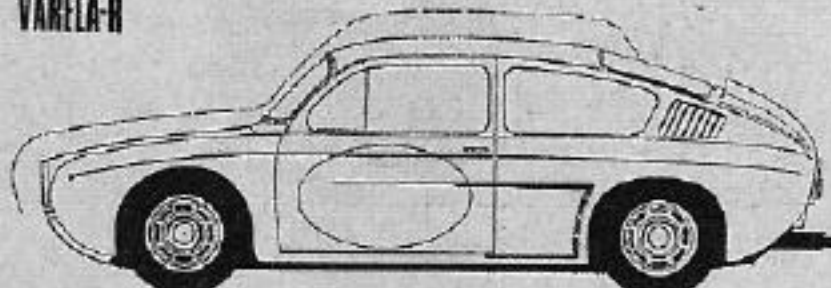
## ONDA CORTA Y LARGA



cia garantizando un alcance de más de 30.000 kilómetros. Onda larga y poderosa onda corta amplificada en 31 y 49 metros. Solicite informaciones técnicas. Fabricada bajo licencia alemana. Necesitamos distribuidores para el interior del país. ES UN PRODUCTO DE: ELECTRONICA ESPACIAL, C. e I., BACACAY 4184, Buenos Aires, tel. 67-5901.

**VARELA-R** (Renault modifié). Varias unidades. Modificación por encargo. Ventas:

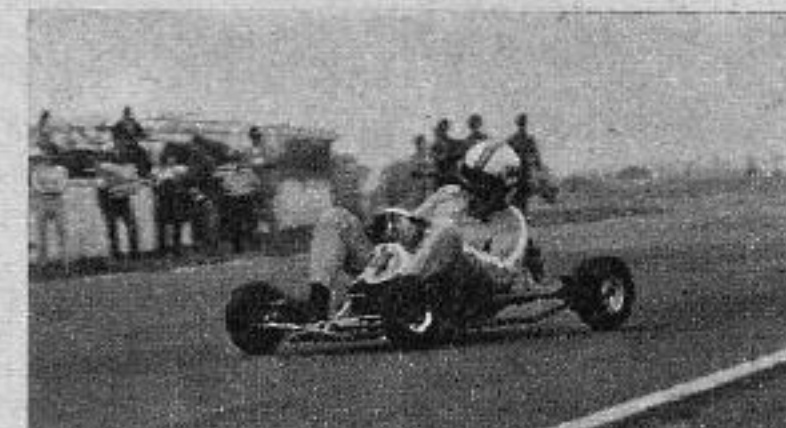
VARELA-R



EXPOSHOW, stand DONATI (Palermo, Soc. Rural).

**VENDO CHASIS Y MOTOR PARA KARTING.**

Chasis Dart modelo "J-Sprint" con rodado delantero de 4" completo. Otro chasis, "Lotus" tipo acostado de cromo-molibdeno especial para carreras largas y de au-



tódromos. Y un motor Herceg con carburador de 30 mm apto para "K" o "Junior" (como los chasis). Liquidó todo a precios espectaculares. Oportunidad ideal para quien quiera iniciarse en karting con elementos ganadores. Luis Manozzo, De Moussy 1674, Villa Lynch, San Martín, Pcia. de Buenos Aires.

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

MODIFICACION PARA CUPE FIAT 1500.



Diseño Varela, calle 40, Nº 324, La Plata, tel. 32657.

**COMPRO BARCO TIPO PESCADOR**, eslora de 8 a 10 metros, manga 2,25 a 2,50. De madera. En buen estado de conservación. Con motor, no interesa velocidad. Pago parte contado y resto con facilidades. Tel. 921-5488.

**PENIN EN SU NUEVO DOMICILIO SIGUE CON "LA PAPA"**. Anotar bien: Soler 5617, Capital, tel. 77-8253. A su línea de múltiples y carburadores Holley, doble boca para Chevrolet, Chevy, Falcon, Vallant y Dodge, PENIN agregó ahora los múltiples para Chevy y Chevrolet de 2 carburadores. Se complementan con distribuidor especial, árbol de levas, resortes de válvulas y botadores. Por pocos pesos, algo más que un TC. Y ahora gran sorpresa, también: TORINO. Y si tiene algún problema: véalo a PENIN.

**ING. ALBIZU VENDE:** Su Fórmula Uno. Ganador de la última carrera de F-1 de 1970. Es el Albizu-Dodge (no confundir con el Avante acuñado). Se entrega con o sin motor, con mil y un repuesto, en inmejorables condiciones. Se acepta auto usado como parte de pago y, depende de la fecha puede haber facilidades también. Tratar con Pichi Albizu en Rafaela al TE 23386.

**AUTO-RADIOS MOVILTRANS**, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-steréos. Venta, instalación y service. Av. Forest 752, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

**APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION.** Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a **STYLAUTO**, Casilla de Correo 303 - La Plata, Pcia. de Buenos Aires.

**CANJE DE MAGAZINES**, por nuevos o usados. Lleve a su auto la música siempre renovada con los mejores éxitos. Magazines nacionales 29.— Importados 33.— CANJE 4.— También Steréos y radios. **AUDIOCAR**, Gascón 1374/78, Capital.

# sugerencias PARABRISAS CORSA

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

**LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS**  
**WASHER S.C.A.**  
 CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS  
 LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS  
 ASPIRADO INTERIOR.  
 Lavado al "Champú" secado a aire  
 Pte. Figueroa ALCORTA 6438

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR



## SEGURIDAD!!

SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE 1000 RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA.

¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE  
**CASA DAVID S.A.**

ART. 1051

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008  
 VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

COLOCACION EN EL ACTO



**VOLANTES DEPORTIVOS**

**BORSAN S.C.A.**  
 LADINES 3808 - T. E. 50-7572  
 ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

**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

INSTRUMENTAL DE PRECISION

# KILOMETRO

La Casa más especializada en la reparación de instrumental Mercedes Benz

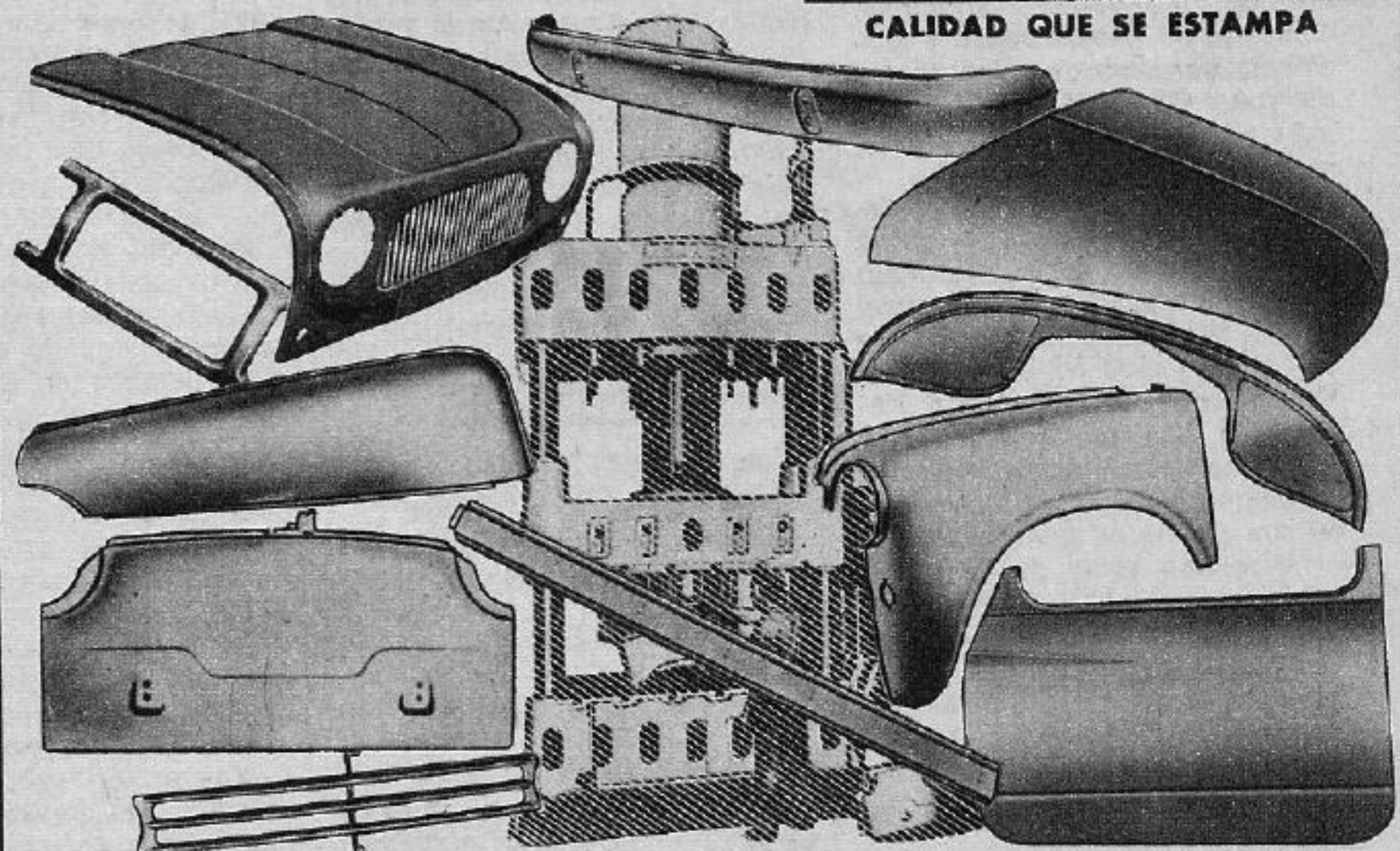


VENTA DE REPUESTOS  
 ENVIOS AL INTERIOR



QUITO 4018-97-3488-QUINTINO BOCAUYVA 392-BS.AS.

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES  
 CON PIEZAS ESTAMPADAS



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.  
 STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES



INDUSTRIAS METALURGICAS  
 FABRICANTES > DISTRIBUIDORES

**EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.**

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175  
 PCIA. BUENOS AIRES

ENVIOS AL INTERIOR

# Parabrisas CORSA

## correo

### FOTOS Y FATOS

de José Luis Canú, Las Flores, Prov. de Bs. As.

Estimados Corsaiolos: soy lector de vuestro semanario desde tiempo inmemorial. Siglos y siglos de contemplación de las páginas de CORSA me han llevado a la conclusión de que no sólo es líder en cuanto a información y conceptos en automovilismo, sino también en lo que respecta a material gráfico. Y precisamente quería hacerles algunas preguntas acerca de este aspecto.

1) ¿Quiénes son los fotógrafos de CORSA?

R) Básicamente son dos, aunque en muchos casos este número se acrecienta con el concurso de otros fotógrafos de la Editorial. Esos dos son: Carlos Felipe Agustín (20 años), soltero, nacido en Vigo (pronúnciese Vigu), España. En sus comienzos, como no tenía para comprarse una cámara, dibujaba lo que veía directamente en los negativos. El otro es Alfredo "Pinguino" Albornoz, por otro nombre el "Bomberito", argentino, lanusero, 25 años, casado y presidente del Club de Admiradores de Nobel Biglieri.

2) ¿Qué equipos usan normalmente?

R) Los dos se valen de cuerpos Nikkon "F"; cada fotógrafo tiene un par de ellos. En cuanto a lentes, Agustín usa un normal de 50 mm, un tele "corto" de 135 mm (ambos Nikkor), un tele Komura de 200 mm y otro Komura de 300 mm, especialmente en las carreras en ruta. Albornoz en cambio además del normal de 50 mm inclina su preferencia por el lente tipo zoom de 50 a 300 mm marca Nikkor. Ambos fotógrafos están equipados con un sistema de seguridad, que en caso de emergencia o mal funcionamiento de alguna de sus cámaras coloca automáticamente en sus manos una Kodak Fiesta lista para ser utilizada.

3) Siempre abusando de vuestra amabilidad, ¿me pueden decir cómo se obtienen fotos como

la de la página 4 del número 246?

R) La técnica de esa fotografía se conoce con el nombre de "panning" y consiste en seguir al objeto de la foto —en este caso el Porsche 917— con un movimiento de la cámara disparándose en el momento que el fotógrafo considere oportuno. De esta manera el auto queda "quieto" y el fondo movido.

4) ¿Y en el caso de la fotografía principal de la página 26 del mismo número de CORSA?

R) Acá el trabajo es preponderantemente de laboratorio. Es lo que se llama una "eliminación de tonos", obtenida con pasos sucesivos de positivo a negativo por contactos hasta conseguirse un negativo con el efecto deseado del cual se extrae posteriormente la copia.

5) ¿Cómo se obtuvo la foto del Peugeot 504 de la página 61 del mismo número 246? Lente utilizada, velocidad, abertura del diafragma, etcétera.

R) Esta es una foto típica de preelaboración: el Peugeot pasó unas tres o cuatro veces, de las cuales se lograron otras tantas tomas. La publicada es una de ellas. Fue tomada con un tele de 300 mm, velocidad 1/300 de segundo y diafragma 11 con película Tri-X. Gracias al tele, el sujeto aparenta estar muy próximo al árbol y al tapial del fondo, pese a que entre ambos hay casi 100 metros de distancia.

### ARGENTINOS EN EL "8"

de Juan Manuel Hernández, North Hollywood, California, USA.

Amigos de CORSA: creo que escribirles es la mejor manera de agradecerles, ya que estando tan lejos de la Argentina gracias a ustedes podemos los que estamos acá enterarnos de todo cuanto acontece en nuestro país en automovilismo.

También les diré que aquí hay carreras en las cuales participan argentinos y que este tipo de carreras es casi desconocido en nuestro país. Tanto en el plan-

teo de las carreras como en la preparación de las máquinas. Hay argentinos que son ganadores, especialmente en las carreras de "8" con cruce a nivel. Pero los hay también en anexo "J" y ganadores. Sería interesante que hicieran alguna vez una nota sobre ellos. Lo único que me resta es decirles muchas gracias y feliz año nuevo, CORSA.

R) Agradecemos sus conceptos y nos alegramos de que usted nos reciba semanalmente. Del único argentino que tenemos noticias que corra en carreras de "8" es de Salvador Sardá, con quien estuvo nuestro amigo Turo hace unos meses en USA y de quien publicamos una foto en nuestro N° 237, página 11. Nuestro corresponsal en USA, el inefable Juanillo Abraham, tiene la palabra con respecto a su inquietud.

### EN VIAJE

de Segundo Pardo Espinoza, Arica, Chile.

Señores: me he enterado por vuestra revista que en esa Capital se va a efectuar una carrera automovilística de Fórmula 1 Internacional con participación de corredores de diversos países europeos y sudamericanos a la cual deseo asistir.

Para ello necesito saber la fecha exacta del evento a efectos de tomar pasajes y reservar alojamiento llegando a ésa con la debida antelación. Es por ello que les ruego como gran favor que den respuesta a la presente proporcionándome la información requerida, así como también cualquier otra que ustedes consideren de interés. Los saluda S. Affmo. y SS.

R) La carrera de F 1 —sin puntaje para el campeonato del mundo— pero en la que estarán presentes todos los más importantes pilotos de la especialidad y del momento, se disputará en el autódromo de Buenos Aires el 24 de enero en horas de la mañana. Las entradas deben adquirirse el mismo día a partir de las seis de

la mañana y el precio de la popular ha sido fijado en mil pesos de los viejos o su equivalente en moneda actual, es decir, diez pesos ley.

### ANTIGUALLAS

de Orlando J. Delena, Capitán Bermúdez, Santa Fe.

Señores: me es muy grato dirigirme a ustedes puesto que soy asiduo lector de vuestra revista y además me sirve como obra de consulta, pues tengo un programa de automovilismo, "Volantes y Motores", en Radio Capitán Bermúdez, emisora local de circuito cerrado.

Para no ser muy extenso quiero felicitar por intermedio de CORSA a la gente de "Automóviles de Colección Agrupados", de la calle Gascón 1427 de Capital, por lo que han hecho a principios de diciembre pasado.

Esto fue una prueba largada en Plaza de Mayo y con meta final en Paraná (Entre Ríos) y que dio oportunidad a los propietarios de estas joyas de demostrar lo que son capaces de lograr con esos autos. También permitió a la gente que tuvo la suerte de verlos admirar el estilo señorial de la época en que fueron construidos. Particularmente tuve oportunidad de entrevistar al señor Ramón Pérez de Vargas que hizo el recorrido a bordo de un Fiat 1919 y que me dejó boquiabierto por el estado impecable de conservación de su máquina.

Les pido la publicación de la presente y también, si no es mucha indiscreción, el lugar donde se viste Germán Sopena, porque me impactó la corbata que lucía en la noche de la elección de los pilotos que correrán en la Temporada de SP y que yo vi por televisión. Los saluda y feliz 1971.

R) La corbata que lucía Germán en esa oportunidad es una creación exclusiva de "El Niño Argentino", Cangallo 877, Capital.





# El país queda entero en verano.

Sus habitantes se quedan en él y viven normalmente. Con un poco de calor y la piel bronceada hacen sus compras y sus ventas como de costumbre (y en muchos casos compran y venden bastante más).

No detenga el país y déle una mano al futuro... acérquelo!  
La Publicidad es importante factor económico.

Realizando más ventas se estimula la Industria y demás actividades vitales de la Nación.

No olvide que el año comercial incluye a  
DICIEMBRE - ENERO - FEBRERO - MARZO

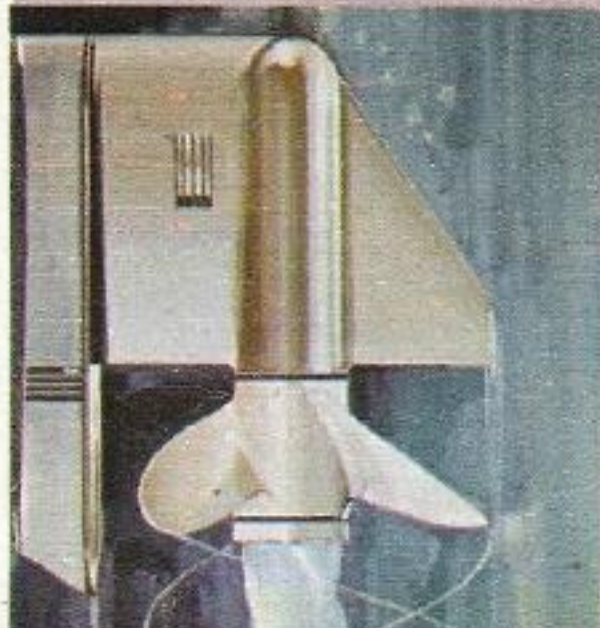
**HAGA PUBLICIDAD  
EN VERANO!**



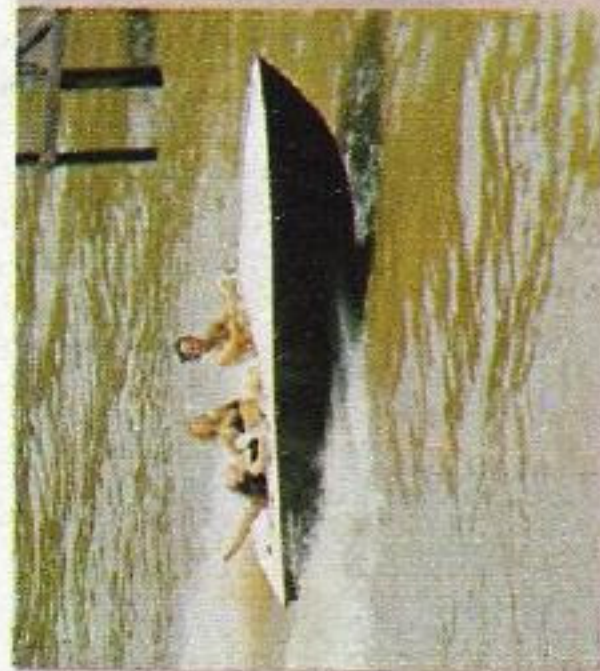
A.P.P.A.  
Asociación  
Promotores  
Publicitarios  
de la Argentina

S SAGARRA S.A.

# LANCHAS BERMUDA



Apriete un botón.  
Y... los "pura sangre"  
EVINRUDE galoparán!  
El sincronizado de  
engranajes y hélice fue  
diseñado  
por computadoras.



"Bermuda Cobra"



"Bermuda Day Cruiser"



2 de los 9 modelos



(para tipos bermudas!)



... de lanchas Bermuda

A los tipos "bermudas"  
Ud. los ve en el mar o en el río.  
Montados sobre una de nuestras 9 lanchas Bermuda.  
Indefectiblemente, a su lado hay una  
mujer locamente mona.  
Haciendo ski. -O haciendo nada!

Simplemente VIVIR.  
Por algo son tipos "bermudas".  
Y por qué este tipo de gente elige  
lanchas BERMUDA?

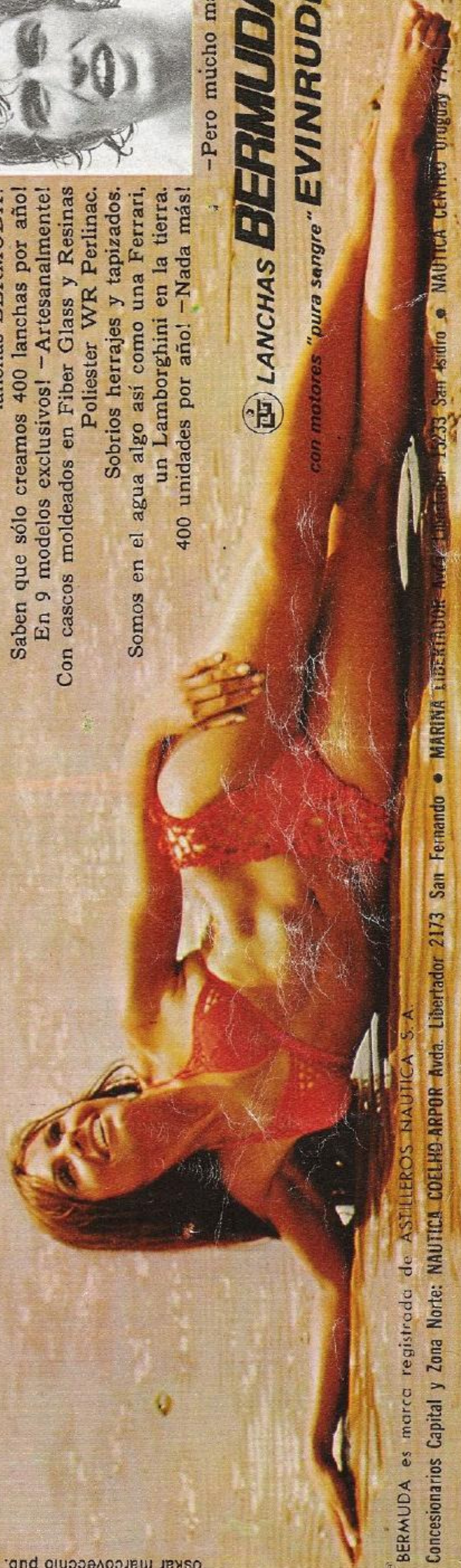
Saben que sólo creamos 400 lanchas por año!  
En 9 modelos exclusivos! -Artesanalmente!  
Con cascos moldeados en Fiber Glass y Resinas  
Poliéster WR Perlinac.  
Sobrios herrajes y tapizados.  
Somos en el agua algo así como una Ferrari,  
un Lamborghini en la tierra.  
400 unidades por año! -Nada más!



-Pero mucho más!

**LANCHAS BERMUDA**  
**EVINRUDE**

con motores "pura sangre"



BERMUDA es marca registrada de ASTILLEROS NAUTICA S.A.

Concesionarios Capital y Zona Norte: NAUTICA COELHO-ARPOP Avda. Libertador 2173 San Fernando • MARINA LIBERTADOR Avda. Libertador 13233 San Isidro • NAUTICA CENTRO Uruguay 745