

Parabrisas

# CORSA

Del 10 al 16 de febrero de 1970



Las revistas de Mauro

**MASERATI 2000:**

## UNA EPOCA EN ARGENTINA

**PORSCHE:**

## ENTRETELONES DE UN CAMPEONATO

# MAYOR

## KILOMETRAJE

CON MEJOR  
RENDIMIENTO



**CARBURADORES  
Y SUS REPUESTOS**

# *prestolite*

**ALTERNADORES  
DISTRIBUIDORES  
MOTORES DE ARRANQUE  
REGULADORES DE VOLTAJE  
Y SUS REPUESTOS**

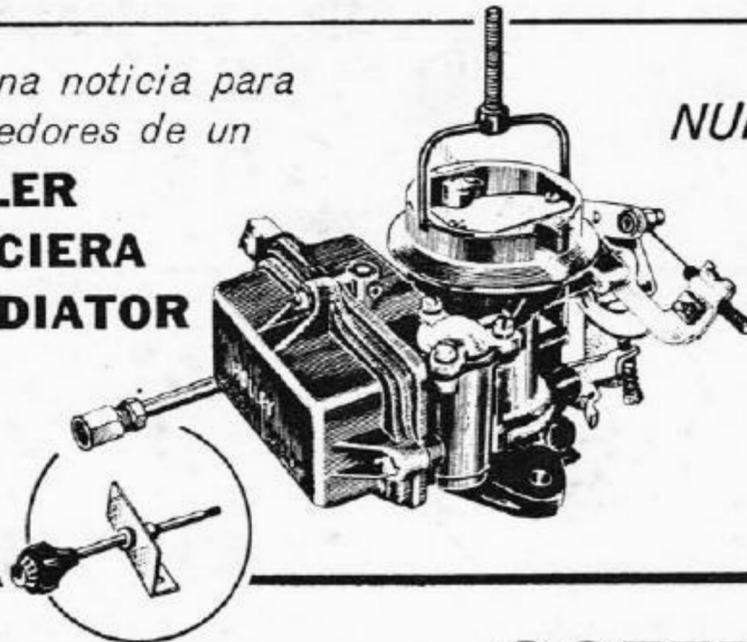
Equipo original en la mayoría  
de los automóviles nacionales.



*Una buena noticia para  
los poseedores de un*

**RAMBLER  
ESTANCIERA  
O GLADIATOR**

Modelos  
1965/67



### NUEVO CARBURADOR

modelo  
RX 7010 A



**BRINDA  
TRIPLE ECONOMIA,**

cuesta menos,  
funciona con nafta común  
y consume menos.

**DISTRIBUIDORES:**

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



## EDITORIAL ABRIL

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

PRESIDENTE  
César Civita

GERENTE GENERAL  
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO  
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL  
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL  
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL  
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION  
Osvaldo P. B. Andrés



DIRECTOR  
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION  
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL  
Norberto Alvarez Ojeda

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.

Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES

Sergio Cornejo

Carlos Neira, Nicolás Gelormini,

Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann

y Alejandro Ciancaglioni,

SECRETARIA

Vilma E. Rueda

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.)

y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),

Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó

y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos

y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Juan Carlos Hiquis,

Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto

Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 385, Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010/29

## EDITORIAL

Hay números de CORSA que —modestia aparte— nos salen bastante bien, por lo menos en lo que a información se refiere. Es decir, números densos, llenos de chimentos y noticias jugosas.

Este es uno de esos números. En primer lugar, tenemos una nota sobre Juan Manuel Bordeu, a quien tuvimos que rastrear como sabuesos para encontrarlo en su nuevo y oculto reducto. Había pasado mucho tiempo desde su accidente y retiro de la actividad y mucha gente se preguntaba sobre su estado y, sobre todo, si volvería a correr. Tuvimos la oportunidad y pudimos sacarnos las dudas.

En otro orden de cosas tenemos notas sobre los aprontes de las diversas marcas nacionales para la próxima temporada: Chevrolet - Ford - Equipo Perkins, con los pases y cambios de monta (¡Pairetti y Marincovich con Ford! ¡Parece cosa increíble!) y para completar el programa de notas sabrosas, tenemos la que nos entregó nuestro corresponsal en los EE.UU., sobre la verdad verdadera del frustrado intento del argentino Del Río de correr en pareja con de Cadenet en Daytona.

Como ven, pése a que no hay carreras, sigue habiendo tema. Por suerte.

G. M.

Publicamos aquí esquemáticamente la forma en que se agrupará la gente en la presente temporada. Claro está que todo esto podrá sufrir algunas modificaciones, pero creemos que de menor impor-

tancia. Más detalles en las próximas páginas.

De manera que a las órdenes de Alesio Chessel los equipos saldrán a la pista integrados de la siguiente forma:

### LOS EQUIPOS '70

Equipo	Categoría	Pilotos	Motores	Autos
Equipo Dodge	TCA-TCB SP - F-1 TC2	Juan Manuel Bordeu	Dodge 4000 6c. Vallant 3000 l.	Vallant I Formar Pianetto Bauer
Formisano Ford	SP - F-1	Carlos Pairetti Esteban Fernández Carlos Marincovich	Ford V8 4000 cm3.	Formisano SP Formar F-1
Comisión de Concesionarios GM	SP - F-1	Mauricio García N. Garofa Veiga Ramón Requejo Victor H. Piá	Chevrolet 4000 cm3. 6 cilindros	Trueno Sprint Requejo F-1 Fisanotti
Pronello Ford	SP F-1 TCB	Jorge Ternengo Carlos Pascualini	Ford V8 4000 cm3.	Huayra Spider Pronello Cuña Halcón
Frollán González	SP	Carlos Glay	Chevrolet 4000 cm3. 6 cilindros	Chevycuatro
Competición S.A.	SP F-1	Angel Monguzzi	Chevrolet 4000 cm3 6 cilindros	Trueno SP Compet. F-1
Gradassi Competición	SP F-1 F-2	Héctor Gradassi Tullio Riva	Ford V8. 4.000 cm3.	Formar Bamba I Rafaela Peugeot
Equipo Perkins	SP TCA TCB	Gastón Perkins ¿Oscar M. Franco?	Tornado 4000 cm3. Tornado 3000 cm3.	Berta SP Liebre I Liebre III
Equipo Formar	SP	Juan C. Salatino	Chevrolet 4000 cm3.	Formar
Equipo Copello	SP F-1	Eduardo Copello Emilio Bertolini	Tornado 4000 cm3.	Berta SP Bravi Tornado
Equipo Berta	SP F-1	Luis Di Palma	Tornado 4000 cm3.	Berta SP Berta F-1
Equipo Albizu	F-1 SP	Omar M. Cuvertino	Dodge 4000 cm3. Dodge 3000 cm3.	Albizu SP Albizu F-1
Estéfano Competición	SP	Nasif Estéfano	Ford 4000 cm3. V8	Mateton
Equipo Coelho	TG2 F-2	Osvaldo López Francisco Coelho ¿Roberto Carubla?	Peugeot 404	Peugeot 504 Peugeot 404 Formar F-2
Equipo Billy	TG2 F-2	José Migliore Norberto Castañón ¿Osvaldo R. Juchet?	Peugeot 404	Peugeot 404 Peugeot 504 Formar F-2
Equipo ACA	F-2	Raúl Kissling N. García Veiga	Fiat 1500	Brabham BWA
Scudería de Concesionarios Fiat	TG2 F-2	E. Rodríguez C. N. García Veiga	Fiat 1600	Fiat 1600 F-2 a desig.
Equipo Antelo	TG2 F-4	Ruben Alonso Osvaldo Antelo Carlos Ragno Eduardo Pino	Renault 850	Renault 1093 Crespi Bosich
Equipo AVANTE	SP F-1	Carmelo Galbato	Ford 3000 cm3.	AVANTE Spider AVANTE F-1
Equipo Billeres	TG2	Vicente Edreira Eduardo Weber M. Pagliere	Tornado 380	Torino

### COMPETENCIAS

#### NACIONALES

#### MOTONAUTICA

El Club Motonáutico de Córdoba organiza para el próximo domingo la segunda competencia para embarcaciones Standard y Fuerza Libre en el Lago San Roque.

### COMPETENCIAS

#### INTERNACIONALES

#### STOK-CAR

El domingo en el Circuito de Daytona se disputarán las 500 Millas de Daytona Beach precisamente.

#### AUSTRALIA

En el circuito de Surfer's Paradise se correrá una competencia para automóviles de Grupo 9.

Jungle Corporation, afamado fabricante de artefactos sanitarios presentó en la Semana de la Velocidad realizada en Sumatra este novedoso modelo para el que posa Richard Harris, el cromado. El principal problema que los críticos especializados le han encontrado es que tiende a levantar el tren delantero a medida que varía la distribución de pesos.



## BORDEU EN SAN ISIDRO

# LA RECUPERACION D

**Casi totalmente recuperado de su accidente del año pasado Bordeu piensa intensamente en la temporada que empezará en marzo y a la cual le dedicará todo el esfuerzo que pueda. Hombre que piensa y sabe lo que quiere, Bordeu puso una tonelada de voluntad para volver a correr desde el principio de año**

Me levanto temprano todos los días —a eso de las ocho de la mañana— y me dedico intensivamente a hacer gimnasia, pesas, doy vueltas y vueltas en bicicleta, que es un ejercicio excelente para las piernas, nado para relajarme un poco y tengo también una hora y media diaria de masajes. Lógicamente, después de almorzar necesito un rato de siesta para retomar otra vez la gimnasia, la bicicleta y el agua hasta las siete, siete y media de la tarde cuando ya estoy suficientemente cansado como para sentarme un rato a leer o caminar un poco con Graciela hasta la hora de comer."

En la tranquilidad absoluta de una casa alquilada en las lomas de San Isidro Juan Manuel Bordeu, con una voluntad encomiable, se dedica a recuperar el estado físico ideal que en este momento constituye su preocupación más importante —aparte del hijo por llegar— pensando en la temporada ya cercana. Con 36 años cumplidos el pasado 28 de enero y reponiéndose aún del accidente del año anterior en Los Cóndores (mes de julio), Bordeu tuvo suficiente tiempo para pensar y decidir lo que quería hacer. Producto de sus ideas claras, la decisión también lo es. "Creo que en este momento hay que pensar únicamente en una forma profesional de hacer automovilismo y como me interesa hacerlo de esa manera no me voy a ocupar nada más que de las carreras. Ya arreglé todo con mis hermanos para que ellos se ocupen del campo y yo me dedicaré con exclusividad a competir. Una especie de lema mío es el de que 'hay que hacer las cosas lo mejor posible' y para cumplirlo hay que dedicarse en forma profesional a los autos. En la época que yo corría la Colorada creo que hacíamos las cosas de la mejor manera que era posible hacerlas en ese momento. Del mismo modo hay que tratar ahora. Por eso me gustan los hermanos Bellavigna y toda la gente de Chrysler en general. Trabajan, no dejan detalle al descuido y eso es una seguridad incalculable para el piloto que se sienta en el auto sabiendo que todos los imprevistos están calculados.

Además quiero correr en todas las categorías —SP, TC "A" y "B" y F. 1— y por eso necesito estar en forma perfecta lo antes posible."

¿Qué molestias permanecen todavía?

—"Básicamente el pie derecho, donde no tuve ninguna fractura



# DEFINITIVA



propriamente dicha pero donde se resintió la vieja lesión que yo tenía por el accidente de Europa. Todavía me duele si camino mucho, aunque no me molesta para nada al manejo. Por eso ando mucho en bicicleta, que como ejercicio para las piernas es ideal."

Un prado cortado como para jugar al golf sirve de lugar para las evoluciones ciclísticas de Bordeu, que prefiere andar por el pasto de la casa antes que por los caminos de grava de los alrededores, porque el césped es más pesado y por lo tanto el ejercicio es mayor. Por otro lado los ejercicios de pesas sirven para recuperar la fortaleza del brazo derecho que durante 28 días estuvo enyesado. Para saber exactamente si con ese brazo puede ya aguantar esfuerzos sostenidos, Bordeu vuelve a entrenarse a ritmo de carrera con el Pianetto F.1 en el Autódromo. Directamente como si estuviera corriendo, Bordeu quiere entrenarse para estar perfecto el 19 de marzo.

—“En realidad ninguna de las lesiones que sufrí fueron graves pero según me explicaban los médicos, la diversificación de las heridas consumía las defensas del cuerpo y eso retardaba el proceso de convalecencia. Y para colmo luego sobrevino esa hepatitis que me tiró del todo. De los 78 kilos que pesaba en la época del accidente, aunque estaba un poco gordo, pasé a 66 kilos en el peor momento y recién ahora recuperé los 72 kilos que es mi peso ideal para sentirme bien.”

Recién ahora Bordeu ha recuperado plenamente su estado y la decisión de alquilar esa casa para pasar el verano en tranquilidad fue fundamental. Bordeu pensaba quedarse en el centro y concurrir diariamente a un gimnasio, pero pensando en que con voluntad podría hacerlo solo, prefirió pasar estos meses en la tranquilidad y el clima superior de la casa de San Isidro. Y también otra razón muy, muy importante justificaba la elección: su esposa espera para estos días, ya mismo, su primer hijo. Como terapéutica, nada mejor para que ambos puedan sentirse realmente contentos y satisfechos.

—¿Qué hacías durante todo el día en estos meses de obligada inactividad?

—“Bueno, si bien estaba alejado de las carreras, no por eso estaba ocioso, ya que fui a La Peregrina, últimamente me ocupé

de lo que haríamos este año y en todo momento me dediqué a la recuperación física. Tengo tiempo para leer, para comer con los amigos, para pasear con Graciela, que también abandonó la actividad por el embarazo.”

—¿Qué lees? ¿Revistas, libros?

—“Revistas de todo tipo. Me gusta estar al tanto de todo lo que sea actualidad. En libros, leo muchos ensayos. Me gustan mucho más que las novelas, quizá porque se adecuan a mi manera de ser. Lo fantaseoso, lo irreal, no me llama la atención, en cambio sí me gustan los ensayos sociológicos o económicos donde se tratan cifras o hechos reales. Me gusta mucho leer lo que se relaciona con la Argentina en todos sus aspectos.”

—¿Y sobre problemas latinoamericanos también?

—“Mirá, muchos son problemas generales comunes a todos los países latinoamericanos, pero creo, personalmente, que primero debemos pensar en lo que debemos solucionar dentro de nuestras fronteras. Hay que pensar que somos demasiado personalistas y que no es fácil hablar de problemas genéricos similares a todos.”

—¿Fuiste a ver las carreras de la temporada?

—“No. Las vi por televisión. Si no corro no me gusta por lo general ver carreras. Es como los autos. Tampoco me llaman mucho la atención como para acercarme a verlos, estudiarlos, observar sus detalles. A mí lo que me gusta es correr, sentir lo que me pasa cuando corro, no el auto que tengo o que manejo. Es por eso también que no me gustan los autos sport. Prefiero un auto común para andar por la calle y ni se me pasa por la cabeza andar en una Ferrari, Maserati o algo parecido. Lo que sí me encanta como para decir que soy un fanático, son los aviones.”

— por aquí, sobre la casa, pasa la ruta aérea de los aviones que van al Aeroparque, ¿no te molesta el ruido a veces?

—“No, al contrario. Cada vez que pasa un avión me resulta inevitable mirarlo, sea del tipo que fuera.”

—¿Qué avión te gusta?

—“Cualquiera. Todos. Y sobre todo los aviones chicos, modernos. Un Cessna bimotor de seis o siete plazas como el que compraron mis hermanos, por ejemplo.”

—¿Por que no hacés el curso de piloto aéreo entonces?

—“Lo comencé y completé 18 horas de vuelo, pero no puedo dedicarme como quiero mientras siga corriendo. Pienso que la aviación es una cosa a la cual hay que darle la importancia que tiene y el día que pueda hacerlo volaré a conciencia, periódicamente para no perder práctica, porque creo que un piloto no puede volar de vez en cuando como se puede manejar un auto. El año pasado, precisamente, cuando fui a Alemania por el asunto del Serenissima, y en secreto por lo de las 84 Horas, me fui unos días a París y justo coincidió con el Salón de la Aeronáutica, que se desarrollaba en ese momento. Me pasé tres días enteros viendo aviones y ahí sí que realmente gozaba viendo detalles y cosas de cada tipo de avión. Vi el Concorde parado y vi también aterrizar por primera vez al enorme Boeing de 400 pasajeros. Sin duda, cuando deje de correr, inmediatamente haré el curso de piloto para poder volar e ir al campo regularmente en avión.”

—¿Aparte de esta suerte de vacaciones en San Isidro piensan irse a algún lado durante el año?

—“No creo, a pesar de que en cualquier momento libre lo que me enloquece es viajar pero no hay tiempo porque quiero dedicarme de lleno a las carreras del año.”

—¿Y si pudieras irte ahora, a dónde irías?

—“¿En este momento? Agarraría un Dodge GT, por ejemplo, y me iría con Graciela a recorrer Sudamérica, que es una cosa que siempre quise hacer y no pude realizar por completo. Sólo estuve en Chile y Perú pero me gustaría recorrer muchos países más sin rumbo fijo y con unos dos meses de tiempo para no estar apurado. Realmente me gustaría mucho más viajar un poco por Sudamérica, antes que volver a Europa o Estados Unidos.”

—¿No tenés ganas de volver a Europa para correr en algo?

—“Ahora no. Simplemente porque para ir hay que encararlo seriamente y eso significa levantar todo aquí e irse un año entero a Europa. En este momento prefiero quedarme aquí y correr aquí. Irse a Europa es muy importante para gente como Di Palma, Marincovich o el equipo del ACA, que sí va a realizar una idea

lógica. Hay pilotos que tienen que ir a Europa. Lo que sí me hubiera gustado es correr la Londres-México. En un momento estuve muy embaldado y pensaba correr un auto europeo. Pero organizar todo y la carrera en sí lleva mucho tiempo. No hubiera podido, pero la carrera me gusta una barbaridad.”

—¿Te interesa ahora tomar el automovilismo como profesión?

—“Sí. Es la única manera de hacer las cosas. Si no, no vale la pena largarse a correr en ninguna de las categorías.”

—¿Querés correr en todas las categorías?

—“Sí. En la primera carrera, la del 19 de marzo, probablemente no lo haga porque no me sentiría fuerte como para hacerlo. Pero después sí.”

—¿Te gusta la categoría TC fórmula “A” para correr en ruta?

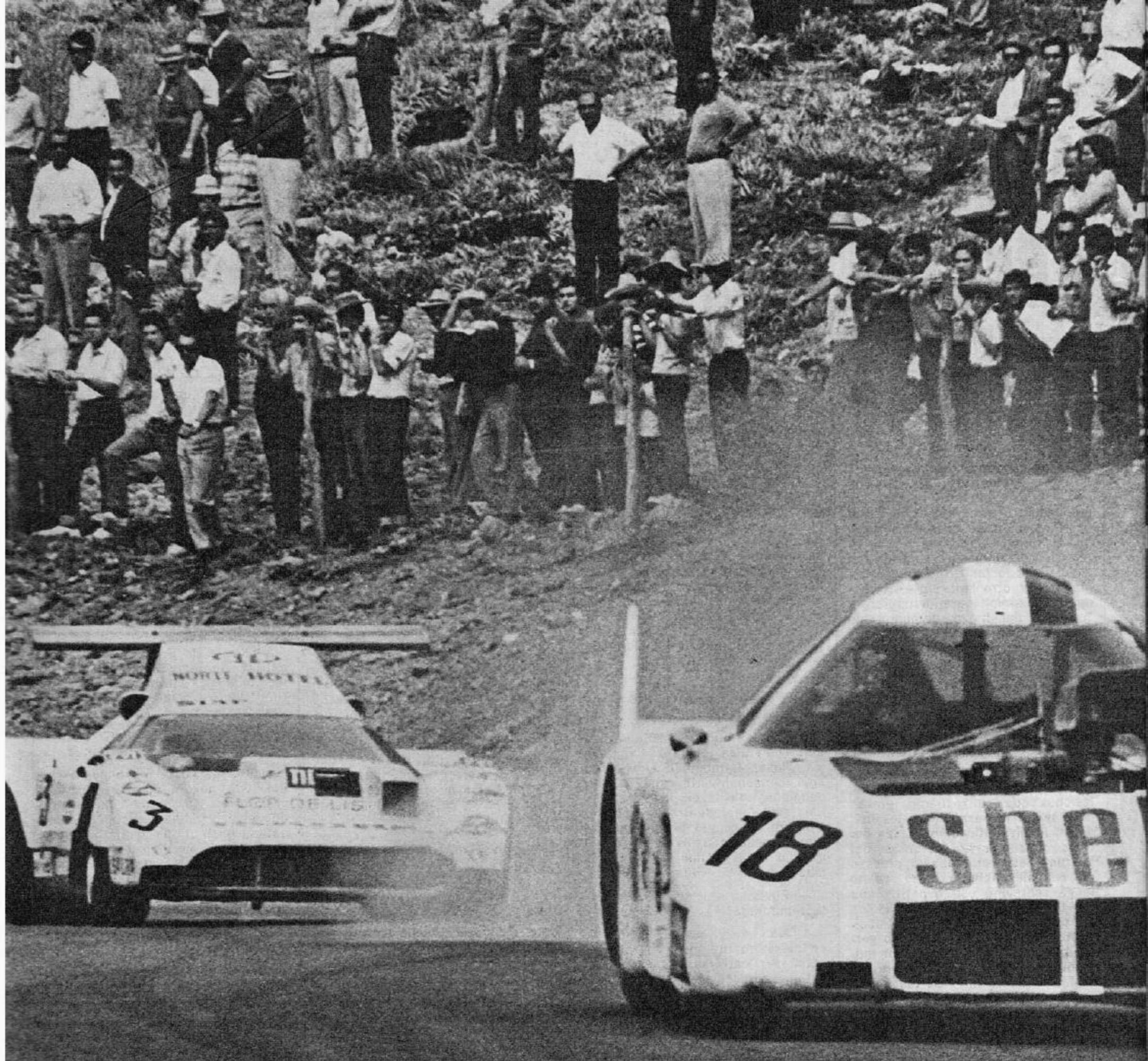
—“Sí, me gusta mucho pero sobre todo por lo que significa en el interior. Hay muchísima gente que de esa manera recuperará un automovilismo que había perdido. En Balcarce, en viajes rápidos por la provincia, he visto renacer un entusiasmo bárbaro, gente que comienza a reformar cascos para hacer autos, se piensa de vuelta en las carreras de ruta, en fin, renacen posibilidades para gente que de otra manera no podría hacer automovilismo y eso es muy importante.”

.....

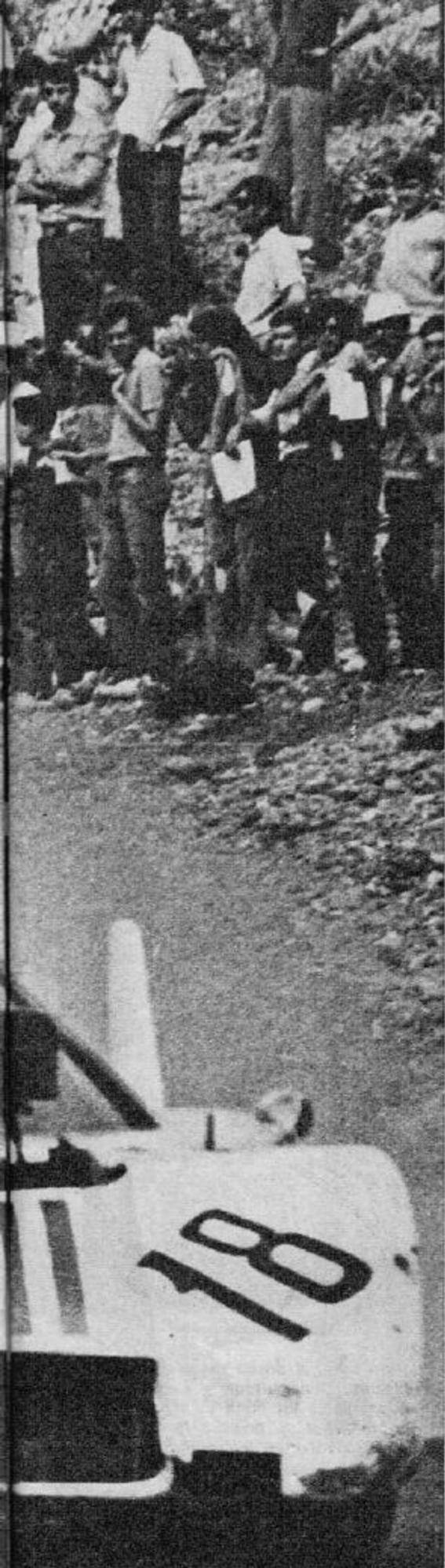
Casi una hora y media de charla al fresco de la tarde, caminando por el pasto y tratando mil temas con la tranquilidad que aporta el lugar por sí mismo y el propio Bordeu exponiendo con su claridad de ideas cualquier asunto que salga a mano.

Recuperado físicamente y con más ganas que nunca de correr dedicándose exclusivamente a eso Juan Manuel Bordeu está listo para volver a los coches de carrera. El accidente fue una simple circunstancia que sólo le impidió hacer algunas cosas de las que quería pero que ya no influye en su actividad actual. Puede ser quizá que Bordeu necesite subconscientemente demostrar que ya está bien o puede ser que no; el hecho es que lo está y como es reconocida la seriedad con que él encara las cosas, la temporada 1970 lo espera, como él quiere, en la plenitud de sus medios. 

por GERMAN SOPEÑA



# CHEVROLET Y 1



**La comisión de Concesionarios tendrá equipo propio; apoyará además los de Cupeiro, Martos, Competición S.A, Martínez Boero, etc. En ellos actuarán figuras como García Veiga, Cupeiro, Marito García, Salatino y muchos más. Se cubrirán las fórmulas S.P., TC "B" y F1. Los equipos recibirán motores y repuestos sin cargo, aparte habrá premios de acuerdo a las posiciones**

Por JULIO PEREZ BALBI

**E**videntemente nuestro automovilismo va a mil por hora. Hasta hace un año atrás, las Comisiones de Concesionarios apoyaban en regular medida al automovilismo. A lo sumo, dicho apoyo se remitía a facilitarle sin cargo alguno, motores a dos o tres elegidos. El presupuesto no daba para más. Además se experimentaban cuatro fierros locos durante la temporada que, a veces, aumentaban la potencia de la suficiente manera como para no quedarse atrás con respecto a las marcas rivales.

Pero, como bien decíamos, nuestro automovilismo que se va para



*JORGE CUPEIRO: probablemente en su equipo corran Cacho Fangio o Vianini.*



*NESTOR GARCIA VEIGA: piloto nº 1 del equipo de la Comisión de Concesionarios.*



*ANGEL MONGUZZI: será hombre de Steven, por ende apoyado indirectamente por la Comisión.*



*MAURICIO GARCIA: piloto nº 2 del equipo de la Comisión.*

arriba (utilizando una expresión no muy académica pero sí explicativa) exige cada día más a cada engranaje que se mueve dentro de ella (nosotros, los periodistas somos uno de ellos y también caemos dentro de la misma bola), por ende, las comisiones tienen que aumentar sus presupuestos, por lo general no deben ser inferiores a los 100.000.000 de pesos viejos, experimentar cada día nuevas piezas para aplicar a los motores y contratar con jugosos sueldos o primas de partida a los mejores pilotos profesionales del momento.

Una de las comisiones que hoy nos preocupa es la de los Concesionarios General Motors. Para 1970 se descolgarán con una batería lo suficientemente completa como para hacer mucho barullo; nos basamos para decir esto en muchas cosas que pudimos averiguar por ahí, en concesionarios amigos, gente allegada a la marca o amigos de amigos de un mecánico que entrará a trabajar en la Comisión. El resumen de lo enterado es el siguiente:

1º En este año se logró la unidad total de los concesionarios de la marca. Unos 190 en total, a por-

1970



**INGENIERO RICARDO JOSEPH:** responsable de la parte técnica de la Comisión. A su cargo estará el desarrollo de los motores y el mantenimiento de los autos del equipo.



**RAMON REQUEJO:** Al igual que Plá, tendrá motores y repuestos sin cargo, además de premios por las clasificaciones obtenidas.



**VICTOR HUGO PLÁ:** Representante de la marca en F1. ¡¡No sabés elegir, Gorosito Pellegrino!!



**RAUL PELLEGRINO:** Gerente muy activo que tuvo mucho que ver en la elección de los pilotos.

tan m\$N. 3.000 por cada unidad vendida.

2º) El monto anual del que dispondrá la comisión deportiva oscila en los m\$N. 120.000.000.

3º) Correrán en SP, con equipo propio. Adquirieron dos Trueno Sprint, uno de ellos está siendo transformado en Spider, el restante quedará cerrado con reformas menores en el chasis. En F1 el equipo no se presentará, delegando las responsabilidades a los dos representantes de la marca que mejores actuaciones obtuvieron en 1969: Requejo y Plá. Además del auto de Steven y los probables de Cupeiro y Martos.

4º) Apoyarán con motores y repuestos sin cargo (probablemente también con premios, de acuerdo a las clasificaciones obtenidas, este punto no está bien determinado aún) a los equipos detallados en recuadro aparte.

5º) El ingeniero Ricardo Joseph será el responsable técnico de los motores y automóviles de la Comisión.

Estos cinco puntos son los puntales básicos sobre los cuales se montará la estructura automovilística deportiva de G.M. Los motores, en principio, serían diferentes a los del año pasado, la cantidad de defensores de la marca, más variada; un presupuesto mayor permitirá hacer mejor las cosas y patrocinarán un equipo realmente de la Comisión. Sobre los dos Trueno Sprint adquiridos recientemente para tal fin se montarán motores que tendrán mucho de experimentales. Seguirán con motores de cuatro litros durante todo 1970, consideran que el gasto que insueme el desarrollo de un tres litros con tapa de doble árbol sería demasiado alto para los dudables beneficios que de él se pudieran extraer.



Martos presentará su equipo con motores armados por él mismo con piezas de GM.



Salatino será el piloto del auto de Martos. Construirán uno con motor en popa y de doble árbol de levas a la cabeza con cuatro válvulas por cilindro.

### EQUIPOS QUE SERAN APOYADOS POR LA C. D. C. G. M. DURANTE 1970

Equipo	Pilotos	Categoría/marca de chasis
Comisión de Concesionarios	N. García Veiga Mauricio García	SP; 2 Trueno Sprint, uno de ellos Spider
Cupeiro Competición	Jorge Cupeiro ¿Fangio? ¿Viani- ni?	SP; Formar reformado TC B: Liebre III
Martos Competición	Juan C. Salatino	SP; 1 Formar F1; Formar F1
Competición S.A. (Steven)	Angel Monguzzi ¿Osvaldo López?	SP; 2 Trueno Sprint F1; 1 Trueno F1
Martínez Boero	Martínez Boero	SP; 1 Gentile SP
Requejo Competición	Ramón Requejo	F1; Requejo F1
Peña Las Rosas	Víctor Hugo Plá	F1; Bravi F1
Balbee	Carlos Balbee	SP; 1 Baufer
Froilán González	Carlos Giay	SP; 1 Formar muy modificado
Norberto Pauloni	Norberto Pauloni	SP; 1 Pájaro Dorado

Estos equipos reciben sólo repuestos sin cargo.

### MARTOS Y SALATINO: TAMBIEN CON CHEVROLET

A mediados de la semana pasada una noticia corrió por el ambiente: Paco Martos no llegó a un arreglo final con Ford y sí lo hacía con la Comisión de Concesionarios General Motors. ¿La razón del desacuerdo final Martos-CCCFord? Simple, la Comisión quería a toda costa que el SP que presentase Martos fuese conducido por Gradassi. Pero aquél ya había formalizado con Juan Carlos Salatino y no podía, ni quería dejarlo en banda; pensaron en la posibilidad de construir dos autos, uno para Salatino y otro para Gradassi pero la Comisión no podría solventar un motor de más para el equipo de Paco: Martos se quedó sin Ford y Ford sin Martos.

A los pocos días, Fortino (socio de Paco Martos) rumbeó para la Comisión de Concesionarios GM y ofreció los servicios a Pellegrino. Este aceptó y se materializó el terceto Salatino-Martos-Chevrolet. La Comisión proveerá motores desar-

mados, es decir las piezas que lo componen, Martos lo armará con sus propias manos (no olvidar que antes que constructor Paco fue preparador), será montado sobre un nuevo SP que empezarán a construir en estos días, similar a los actuales con pequeñas diferencias en el chasis, otra línea de carrocería, caja puente, etc. Será presentado en la segunda carrera de la temporada de SP conducido por Juan Carlos Salatino.

También habrá un F1 en el equipo. El mismo que actualmente estaban construyendo para Carlos Pairetti en el taller de Martos. Empezaron a fabricarlo sobre un viejo F100, pero los que usará Pairetti; los nuevos de la Comisión, serán 10 cm más anchos que los del año pasado. Pairetti los avivó tarde y no tuvieron más remedio que empezar otro nuevo para el piloto de Arrecifes, pasando el actual, a medio hacer, para el equipo del mismísimo Martos.

# COLECTA NACIONAL:

# UN DEBER DE HERMANOS

Todo el país y el mundo han sido sacudidos por el trágico accidente ferroviario. Los argentinos debemos dar en esta hora de dolor una prueba más de unidad solidaria y contribuir a atenuar las desastrosas consecuencias de la catástrofe. Esta convocatoria a la solidaridad fraterna espera la generosa respuesta de todos. Usted también debe participar en la COLECTA NACIONAL PRO AYUDA A LOS DAMNIFICADOS DEL ACCIDENTE FERROVIARIO. El monto de lo recaudado en esta colecta será entregado a la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad para su distribución entre las familias necesitadas.\*

Los depósitos pueden efectuarse en el Banco Francés e Italiano para la América del Sud (Casa Central), en la cuenta especial: Colecta Nacional o/Editorial Abril S.A. número: 11990/10, o personalmente en Av. Alem 896, 4º piso, Capital Federal.



**PROMUEVE EDITORIAL ABRIL S. A.**

\* Autorizado por la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad en fecha 6/2/70.

# EQUIPOS 1970

# DESDE AHORA



Marincovich, Pairetti, Fernandino y Formisano: cuatro hombres que en 1970 se incorporan, por intermedio de la Comisión de Concesionarios, al óvalo de Ford.

Estructura combinada del SP Spider correspondiente a Pairetti. En este caso, se utiliza la caja puente Sáenz, mientras que en el otro auto se mantiene el eje trasero rígido con guía de deslizamiento para el movimiento del diferencial

Abajo, derecha: Detalle de fijación de la caja puente, soportada por cuatro tubos solidarios al monocasco.

Sí... claro... todavía no está terminado. Pero podemos apreciar lo que en línea general será el futuro SP Spider de Formisano. O más bien una versión "Targa", más que spider, ya que la altura del marco del parabrisas queda encuadrada dentro de la medida mínima exigida por el reglamento para SP '70 (0,90 cm).

Para intervenir en tres categorías nacionales -SP, -TC "B" y F1- se forma este nuevo equipo. Los factotum: Formisano, Mikulan, Pairetti, Marincovich y Fernandino. Planta motriz: Ford, provista por medio de la comisión de Concesionarios

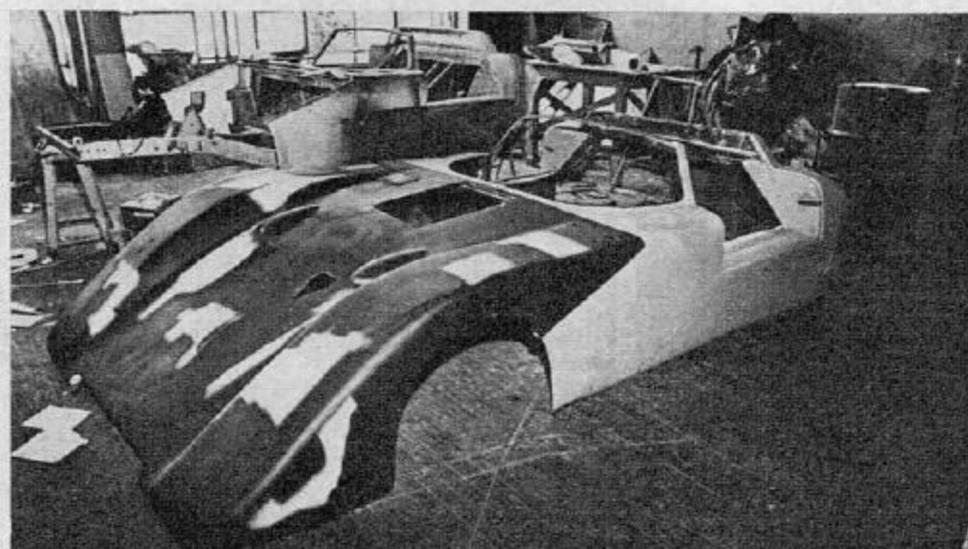
por CESAR M. SORKIN

Después de unas cuentas idas y venidas, después de escuchar a Carlitos Pairetti decir varias veces: "Hasta que no tengamos el contrato firmado no decimos nada, muchachos... Una cosa es estar seguro y otra tener el contrato firmado... (N. de la R.: sana política por parte de Il Matto). Bien, como estábamos diciendo, luego de varias visitas infructuosas, el viernes 6 a la noche Vicente Formisano, Carlos Pairetti, Carlos Marincovich y Esteban Fernandino, reunieron al periodismo para informar lo que ya todos sabían, pero sin carácter oficial: el contrato con la Comisión de Concesionarios Ford, compromiso contraído por ambas partes vigente durante la temporada nacional '70.

La cosa viene así: Ford proveerá, a través de la Comisión, los motores y la asistencia técnica a cargo

del ingeniero Willy Mikulan. No existe ningún otro tipo de compromiso, con lo que queremos significar que Ford no pone dinero para solventar nada; el contrato está firmado exclusivamente con la Comisión de Concesionarios. El camión Ford que trasladará las unidades y que estará a cargo del popular Macho Daporta, fue comprado en fábrica. No hace falta aclarar nada más, ¿no?...

Por otra parte, Vicente Formisano, como constructor de los SP, y como responsable del mantenimiento de las unidades, o sea director técnico del equipo. Moraleja: "No se puede meter en restaurantes quien quiera de alma los autos de carrera". La solvencia de Formisano para avalar la responsabilidad adquirida se respalda en su condición de constructor que puso muchos autos para muchas categorías



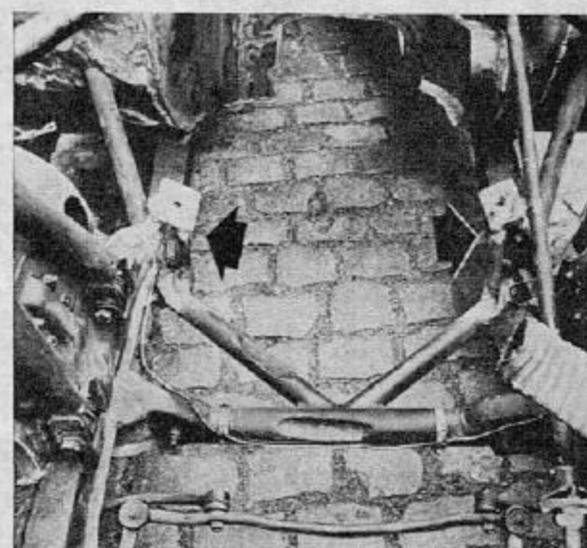
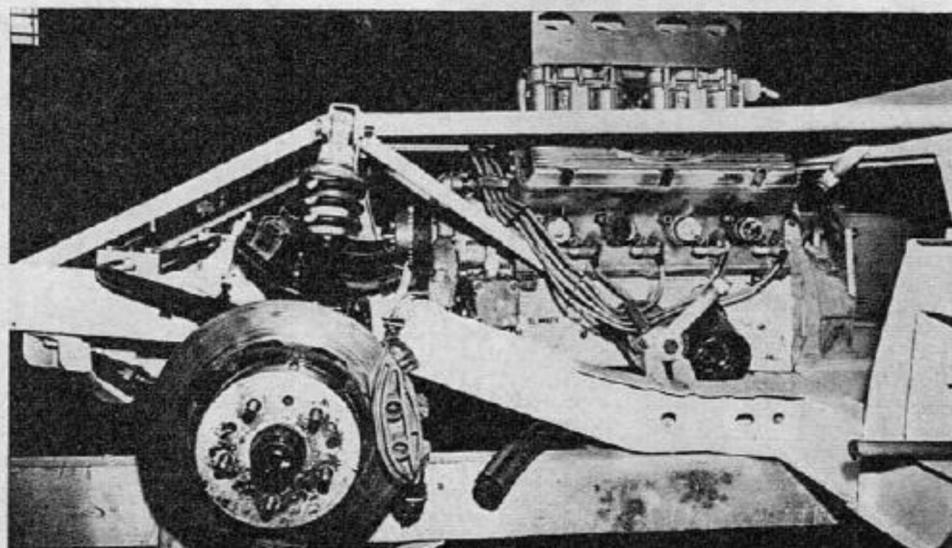
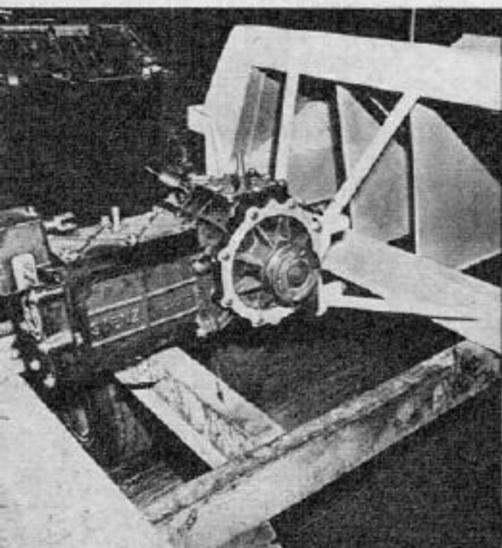
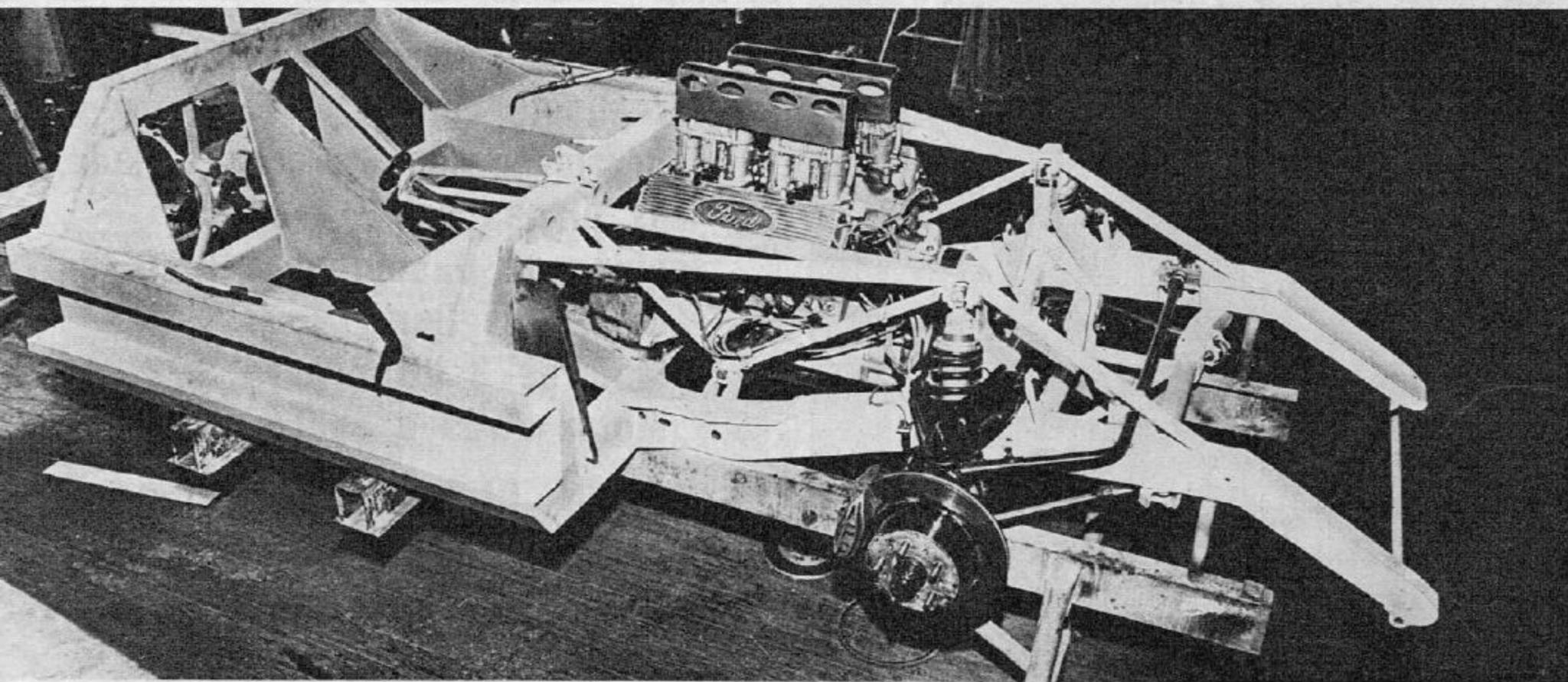
a lo largo de su carrera. Posiblemente, uno de los más fecundos en ese sentido, sin discusión. Y por otra parte, Carlitos Pairetti y Carlos Marincovich como pilotos de los dos SP y TC fórmula "B", y Esteban Fernandino como suplente en esos autos (atención a la posibilidad de Marincovich-Berta LR-Europa...) y titular del F1 del equipo.

Los SP construidos por Vicente Formisano (dos spider): los TC, uno propiedad de Pairetti (Nova Naranja), y el comprado al equipo de Gastón Perkins (Liebre III ex Cacho Franco). Los F1, encargados a Martos (Formar). Uno casi concluido y el otro en vías de comenzarse, demorados por la cuestión del cambio de motores, ya que el F1 encargado por Pairetti a Martos estaba destinado a un motor Chevrolet, y casi con-

Abajo, centro: No cabe la menor duda. Es Ford, a todas luces. Y para más datos, "El Mufa", de acuerdo con el apodo impuesto por el ingeniero Mikulan, y que puede leerse por sobre el bastidor y por debajo del cablerío bujieril...

Abajo, derecha: Modificación de los apoyos del motor en el Noya Naranja. Las flechas indican la nueva disposición, para que monte el Ford, que resulta 10 cm más ancho que el Chevrolet.

# FORD-MISANO



cluido debió ser totalmente reeaborado, ya que la planta Ford es por lo menos 10 cm más ancha que la Chevrolet. La intención con respecto a F1 es estar con ambos autos en Rafaela. No hay mucho apuro en ese sentido.

## PAIRETTI

### ¿POR QUE FORD?

"Hubiera querido de alma continuar con la gente de GM. Pero parece que resultó caro para ellos y no entro en presupuesto. Todo el apoyo que podían brindarme este año eran motores desarmados, ocupándome yo del resto.

Cuando existía el grupo Pochat-Terry-Del Río, etc., o sea hasta el año pasado, las condiciones eran otras; recibía los motores completos. Disuelto este año el depar-

tamento de competición, que pasó a depender directamente de Ingeniería, yendo a dar cada uno de los componentes a su departamento específico, cambiaron las condiciones, y realmente con las cosas como se dan, no me convenía de ninguna manera mantenerme en la misma situación.

Esa es la única razón y no otra. Dejo excelentes amigos; lamento dejarlos. Hubiera querido tener al Laucha Ríos conmigo, pero en GM está haciendo una excelente carrera, que le depara la seguridad que él y su familia necesitan, y yo no tengo derecho de cortarles esa carrera, y menos no pudiendo ofrecerle lo que tiene ahora. El ahí está seguro, y conmigo también, pero solamente hasta que termine el contrato. ¿Y después? Ojalá todo siga bien, pero prefiero que el Laucha quede donde está, por su tranquilidad.

Esos son los únicos motivos. No hay nada más de por medio". Así nos dijo Carlos Pairetti.

## COMO SE FORMO

### EL EQUIPO

Al no poder formar un equipo oficial, dado que tal situación se superpondría con la de Pronello, cuyo contrato establece en una de sus cláusulas que el único equipo representativo de la marca oficialmente sería el propio, Mikulan optó por la variante de contactar a Formisano y formar un equipo a través de la Comisión de Concesionarios.

Por otra parte, al quedar Pairetti y Marincovich vacantes por la situación creada en GM, y teniendo Pairetti un auto de Formisano (Apolo Naranja SP), la relación actual

no es difícil de comprender. Pairetti conoció a Fernandino tras haber compartido las obligaciones en las cupés Fiat de la Scudería de Concesionarios, y de ahí la inclusión de Fernandino como piloto suplente en SP y TC y titular en F1. Con lo cual queda todo aclarado.

## EPILOGO

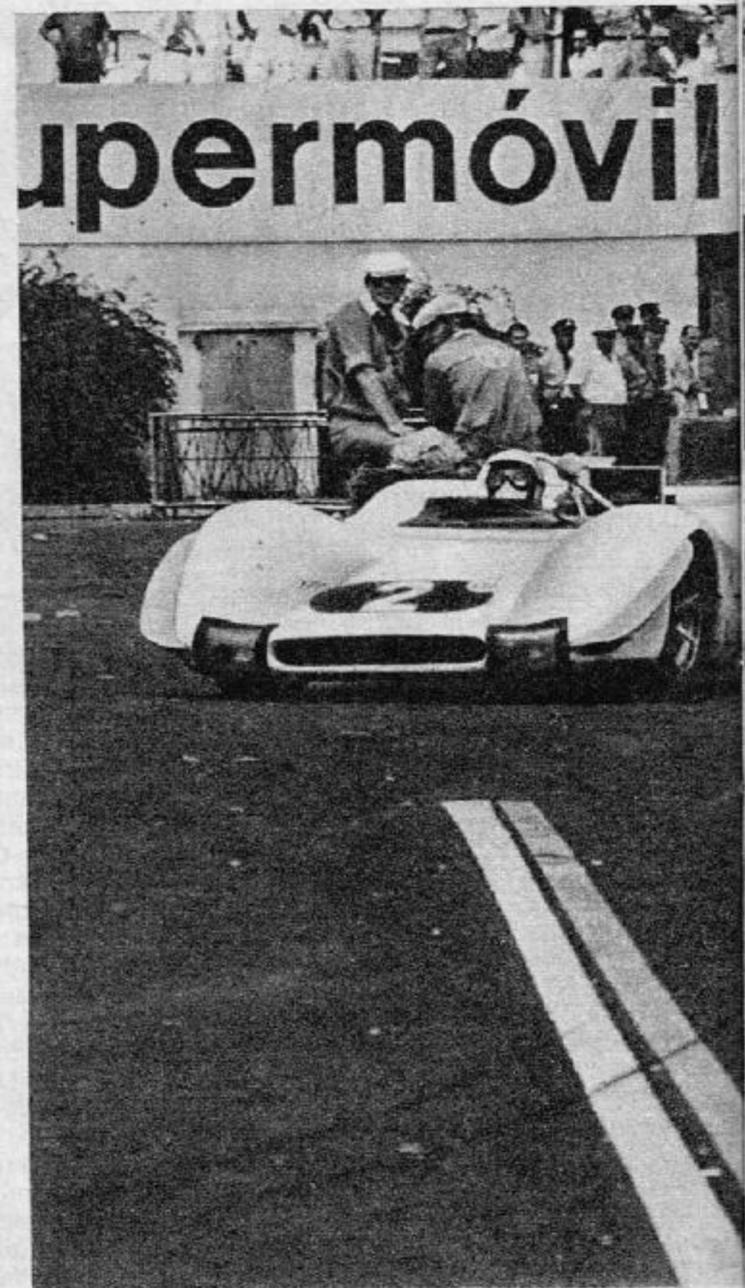
La reunión convocada por Formisano, Pairetti, Marincovich y Fernandino fue de tono amable. Hubo gaseosas, cine, titeres y magos. Ya tardecito, y cuando la lluvia arreciaba, llegaron las mimitas a buscar a los niños. Todos se portaron bien. Daba gusto ver a los niños Vicente, Carlitos, Sandy y Esteban muy prolijos en sus trajes con pantalón largo. ➤

# IKA-RENAULT

## EL SI DE GASTÓN

- **Gastón Perkins desechó la propuesta de Chrysler y seguirá con Tornado.**
- **Los planes del equipo de Gastón para 1970**
- **Los SP de Berta**
- **¿Motores 3 litros para SP?**
- **¿Motor atrás o adelante?**
- **Copello, Di Palma y Perkins, únicos agraciados**
- **Un adelanto de cómo encaran la temporada**

Es muy probable que el aspecto de los SP que Berta construirá para Copello, Perkins y Di Palma sea similar al del Berta LR. Las experiencias de la TISP le serán utilísimas.



Gastón Perkins ya se decidió. Seguirá en IKA-Renault y dispondrá del apoyo de la fábrica, al igual que Copello y Di Palma. Hubo "no" para Chrysler.



# ON, LOS PLANES OFICIALES

Y como anticipáramos la semana pasada, llegó el momento de la decisión final. El interrogante planteado entre Chrysler e IKA-Renault para Gastón Perkins ya tiene respuesta. **SE QUEDA EN IKA-RENAULT.** A comienzos de semana y luego de la reunión que mantuvo Gastón Perkins con Ivon Lavaud sobrevino la decisión. Pero no todo está dicho. Aparentemente aún falta pulir algunos puntos del contrato que Gastón debe firmar pero finalmente se supo en forma "oficial" que Gastón, junto a Copello y Di Palma, serán los únicos que tendrán apoyo directo e incondicional por parte de IKA-Renault.

Las negociaciones con Chrysler habían llegado en un primer momento a un punto inmejorable pero luego decayeron las posibilidades de que la fábrica de San Justo se llevara a Gastón, debido a los problemas que existían para construirle un SP además del que ya tienen casi listo para Juan Manuel Bordeu, que será —hasta ahora— el único piloto para la marca tras

la desvinculación de Andrea Vianini. Es decir, el fuego que se vio en un primer momento se fue apagando y la proposición de Chrysler dejó de ser conveniente para Perkins. Eso fue lo que llevó a rechazar la propuesta de la CCCC el mismo lunes luego de hablar con Lavaud.

## ¿QUE OFRECE IKA - RENAULT?

Apoyo, apoyo y apoyo. A costa de lo que fuera IKA-Renault quería tener entre sus hombres a Copello, Di Palma y Gastón Perkins y por supuesto lo consiguió. Gastón dispone de dos Liebres III para correr en Turismo Carretera Fórmula "B" las que va a modificar, a breve plazo para adaptarlas mejor a caminos montañosos. Cola modificada y principalmente trompa más corta para que el auto deje de ser tan "grandote" y se haga más maniobrable y menos propenso a los roces con la montaña. De eso se encargarán Zurita y su gente. Pero lo más importante son los SP que, como es lógico, serán tres. Eduardo Copello correrá las primeras carreras con su Numa modificado en tanto se terminen los autos que construirá Oreste Berta y que probablemente estarán listos para el mes de mayo.

## ¿COMO SERAN LOS AUTOS?

Se trató de hacer una reunión para que los tres pilotos (Copello, Di Palma y Perkins) se pusieran de acuerdo en cómo serían los SP. Algunos se inclinaban por el tipo spider y otros por el auto con techo. Pero —según trascendió— Oreste Berta, que siempre fue defensor del motor Tornado de tres litros, estaría trabajando y experimentando en ellos para salir a competir con esos motores en sus nuevos SP. De esa forma la discusión entre los que preferían los autos con techo o sin él, de trompa baja o alta, habría quedado en la nada, pues los tres autos serían spider con motor Tornado de 3.000 cm<sup>3</sup>. ubicado atrás. Por supuesto todos iguales —que es lo que más le interesa a IKA-Renault— por una cuestión elemental de imagen y prolijidad.

Los nuevos SP que saldrían a competir en el mes de mayo serían muy similares al Berta LR que vimos en la temporada internacional. Descontando desde ya que las experiencias adquiridas por Berta a través de las dos carreras de la temporada y durante las sesiones de ensayos y entre-

namientos serán de un valor incalculable y volcadas por entero a este auto. En un principio los responsables de todo este asunto saben perfectamente que de entrada no podrán competir con suerte y posibilidades contra los SP con motor delantero y de cuatro litros de cilindrada. Pero todo lo que cosechen en 1970 será más que aprovechable en 1971 donde resultarán los únicos con posibilidades desde el vamos. Lo que se llama hacer las cosas con proyección de futuro.

Estos son en rasgos generales, los planes de IKA-Renault para 1970 y aunque esto sea lo que se piensa hacer, no indica que la semana próxima haya un cambio de planes, aunque consideramos que es difícil.

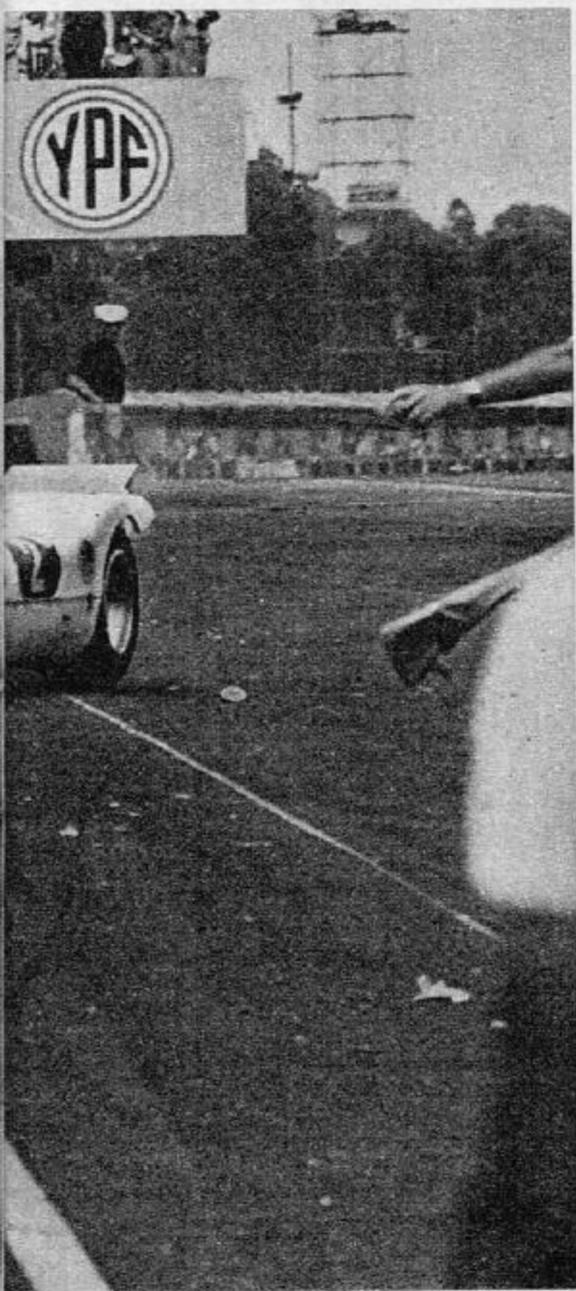
## Y SIGAMOS CON GASTON...

Y para rematar, sigamos con Gastón Perkins. Entre los cambios

que se producirán en el equipo el más importante es el cambio de su taller. Como todos saben ya no correrá más para la concesionaria Donati Hnos. y estaría en tratativas con una agencia IKA-Renault de la avenida Cabildo a la altura de Belgrano que habría hecho una interesante propuesta para la temporada 1970. Por su parte Gastón cuenta con tres autos. Dos Liebres III para correr en TC y una Liebre I que motorizará con un motor Tornado de 3.000 cm<sup>3</sup>. para correr en Fórmula A.

En tanto una de las Liebres III estará quieta y a la espera de que Franco se reponga definitivamente. "Lo voy a esperar hasta que me dé una respuesta definitiva. Franco sigue estando en mi equipo. Si él no quiere correr más, entonces sí pensaré a quién le doy la otra Liebre", opina el Flaco Gastón mientras piensa en 1970.

Luego de reuniones y contratos no hubo cambio. Gastón cumplirá su novena temporada defendiendo los productos de Santa Isabel



## EL CRONOGRAFO AUTOMATICO DEL SIGLO XXI..!

CHRONO-MAT 1808 - ACERO



### ¿Qué puede hacer el chronomat?

Medir el tiempo - Calcular las velocidades - Determinar una producción horaria - Multiplicar - Dividir - Elevar una cifra al cuadrado - Efectuar una regla de tres - Resolver los problemas de geometría que comprenden el factor  $\pi$  - Calcular intereses o descuentos - Establecer un precio de costo - valorar cambios y paridades monetarias.

### ¿Quién puede usar el chronomat?

El deportista, el automobilista aficionado o de carreras, el artesano y el industrial, el técnico y el arquitecto, el agente de métodos, el contra maestro y el jefe de taller, el director de empresa, el comerciante en su especialidad, el estudiante y el profesor, el científico y el investigador.

CHRONO-MATIC: 2111-ACERO

Calendario - Con Rotor Planetario (Perfección en Cuerda Automática)

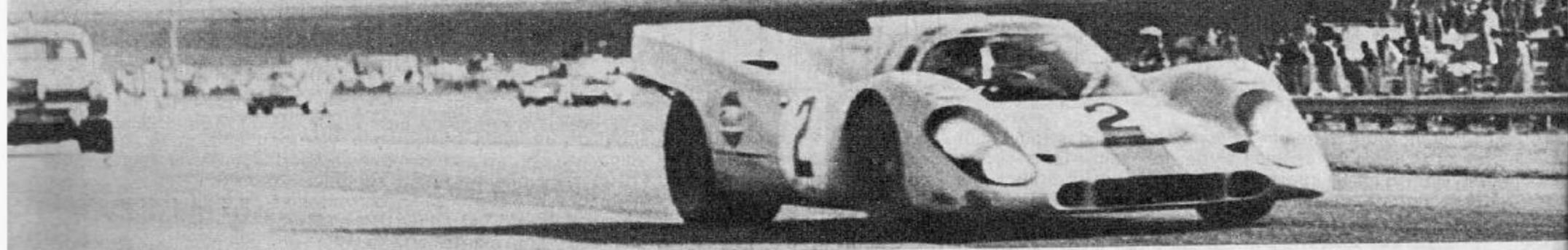
**BREITLING**  
GENÈVE

ADQUIERALO en SU COMERCIO de CONFIANZA

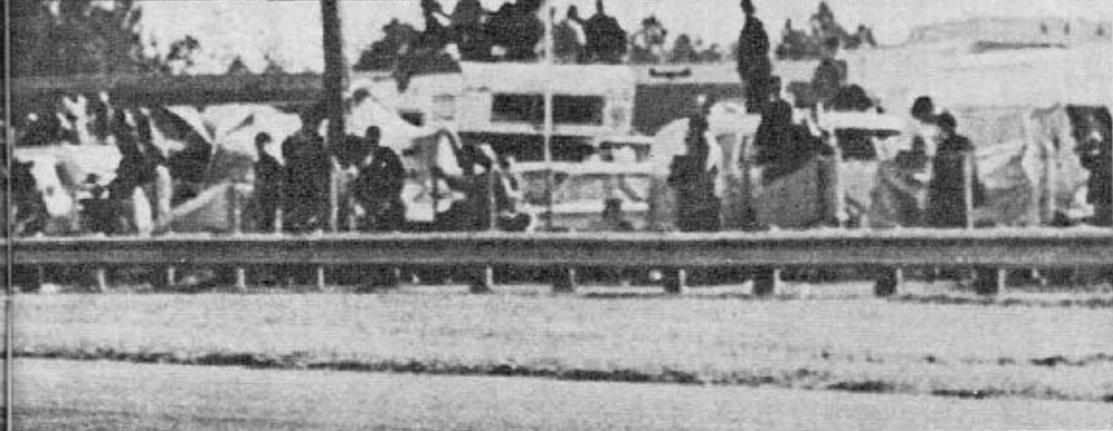
Distribuidores Exclusivos VAN GANSEN HERMANOS

Esmeralda 339-2° Piso-015  
Buenos Aires  
Agentes en todo el país.

# EL SHOW D



# EL 917



## A UNA SEMANA DE DAYTONA

### Un análisis "a posteriori" de las 24 Horas de Daytona. Una aplanadora llamada Porsche. Un debut no muy convincente: Ferrari 512S. Pormenores del affaire "de Cadenet vs. Del Río"

Texto y fotos de Juan Alberto Abraham

**ANDRETTI** se había llevado los laureles en la clasificación, pero sin embargo su "pole position" no cambiaba la impresión inicial: las Ferrari 512 eran más potentes pero los Porsche 917 caminaban más. Este contrasentido tuvo plena ratificación en el transcurso de las 24 Horas de Daytona. Las máquinas italianas, con 494 centímetros cúbicos de ventaja sobre los prototipos germanos, no pudieron hacer valer la diferencia (Ferrari: 4.994 cm<sup>3</sup> y Porsche 4.500 cm<sup>3</sup>). Un factor determinante en la superioridad de los Porsche fue indudablemente el período de experimentación. Los autos de don Enzo pagaron el habitual derecho de piso, mientras que los de John Wyer hicieron su incursión con la solvencia de quien tiene todo a

punto y sólo debe preocuparse por ponerle nafta y esperar. La noche previa a la carrera, siendo las 21, los dos 917 estaban bajo llave y sus mecánicos durmiendo. Unos metros más allá, el ala de los garajes reservado a los prototipos rojos hervía en actividad. Un problema de alimentación de combustible obligó a trabajar intensivamente en las cinco 512S hasta altas horas de la madrugada. Ese inconveniente reapareció en carrera obligando a varios de los autos a reabastecerse cada 50 minutos con problemas en la bomba de combustible aparentemente insolubles.

La única Ferrari que se mostró competitiva desde el vamos fue la confiada a Mario Andretti y Arturo Merza. (más competitiva

Pedro Rodríguez rumbo al triunfo. Atrás un "audaz" con un veterano Volvo que fue "no placé", por supuesto.

Mario Andretti sentado en el cockpit de la debutante Ferrari. En Daytona también demostró sus condiciones de superdotado.

Jo Siffert y Brian Redman (en el volante). Con el auto en condiciones fueron todo un espectáculo y lo "pasaron por arriba" a Mario Andretti.



## A UNA SEMANA DE DAYTONA

cuando corría en manos de Andretti). Su chance de atacar las posiciones de Rodríguez-Kinunnen se vio restringida por una fisura considerable en la cola del auto, que derivó en un costoso "pit stop". No obstante, en igualdad de condiciones, los Porsche doblaban mejor, aceleraban fantásticamente y lucían una caja de cambios notoriamente más dócil.

Por el andar de sus pilotos, el Porsche Nº 1 (Siffert-Redman) tendría que haber sido ganador. Si así no ocurrió fue porque primero un neumático y luego frenos y sistema eléctrico se aunaron en contra. Libre de imprevistos en cambio, el de Rodríguez y Kinunnen aprovechó la regularidad ya probada del mexicano y las dotes del "tapado" importado de Finlandia. Lo más espectacular de la carrera se resumió, en la mañana del domingo, a la reconquista del segundo puesto por Siffert, a costa de Andretti. En un avance impresionante, girando al límite en los peraltes y marcando record, el suizo le descontó seis vueltas en una hora (entre las 10 y 11 de la mañana).

El único Matra sobreviviente, pilotado por el viejo Jack Brabham y el novel François Cevert, hizo lo que pudo dentro de las posibilidades de los 3 litros. Anduvo cuarto un buen tiempo y aflojó en las últimas 3 horas. Meritoria por cierto la actuación de las Ferrari 312 P de la Escudería Chinetti con su cuarto y quinto puestos y pre-

visible la sexta posición del Corvette del Owens Team. Claro que todas estas performances sufren la distorsión lógica del análisis de distancias recorridas, con cientos y cientos de kilómetros de ventaja a favor de los ganadores.

Volviendo a Ferrari. La 512 tiene futuro, no hay que olvidar que era el debut y que dos de ellas debieron abandonar luego de arañar vigorosamente las sólidas paredes del óvalo. Sebring dará respuesta definitiva sobre las reales posibilidades del bólido rojo. Mientras tanto, la verdad en Sport Prototipo sigue llamándose Porsche.

### APOSTILLAS EN DAYTONA

"Yo no entiendo por qué el periodismo argentino se ensañó conmigo. Dicen que todos los trompos los hice yo en Buenos Aires, y la mitad los hizo Pairetti. Yo no soy una estrella manejando, pero tampoco soy de los peores". El melenudo Alain de Cadenet nos contaba así sus "penas" en Daytona y en el libro de quejas sumamos en seguida la de su mujer: "Una revista de Buenos Aires me inventó un romance con Pairetti. No tienen vergüenza". Como la pareja andaba en tren de confesiones, metemos la púa:

—¿Qué opina de Pairetti?

—"Como persona creo que es



Jorge del Río y prometida en Ezeiza, de vuelta del frustrado intento daytoneano. A mal tiempo buena cara y mimos.

Arriba, centro: Daytona, sábado 31 de enero. De Cadenet conferencia con Del Río y Fleming: "Necesitamos los repuestos, pero yo no tengo ni un centavo en el bolsillo..."; le dice el Inglés al preocupado Del Río.

## DEL RIO, DE CADENET Y EL PORSCHE 908: UNA HISTORIA CON VARIACIONES

FUE, vio... y no corrió. Para Jorge del Río el viaje a Daytona tuvo una buena dosis de frustración; su proyectado debut internacional al comando de un prototipo (el muy promocionado Porsche 908) se diluyó tras una sucesión de inconvenientes que no estaban ni remotamente en los papeles cuando la aventura dio comienzo en estas playas.

Nosotros, aclimatándonos por Daytona con varios días de anticipación a la prueba, descontábamos como improbable que el Porsche Nº 54 (inscripto oficialmente por Juan Manuel Fangio) apareciera algún día con su prometido aporte de un corredor argentino. El jueves 29 había sido muy frío. Porsche y Ferrari, concentrando la mayor atención de las prácticas, confirmaban sin lugar a dudas el poderío con Siffert y Andretti como líderes de las respectivas marcas en la conversación con el cronómetro. Ya empezaba a caer la noche, y con los últimos coches retornando a los garajes nos disponíamos a cerrar la jornada fierrera cuando la aparición de un coche en la entrada de los boxes nos llamó la atención por la simple y sencilla razón de que llevaba estampado el hasta entonces invisible Nº 54. Unas pocas pasadas, a discreta velocidad y luego adentro. Corrimos tras él y en uno de los últimos garajes encontramos al blanco (no mucho, por lo sucio entonces) prototipo, con el hirsuto

Cadenet y señora por un lado y un barbudo por el otro. El barbudo resultó ser Guillermo Fleming y tras él apareció Jorge Del Río. Ambos acababan de llegar de Miami horas antes en una esperanzada maratón que había comenzado el lunes en Buenos Aires. Del Río jamás se había subido a un 908 hasta ese día, nunca había puesto antes sus pies en Daytona y los peraltes sólo los conocía por fotografía. Sin embargo esa noche no vaciló en zambullirse en el diminuto cockpit y dar un par de vueltas.

Prudente y todo, el reloj acusó superioridad sobre lo hecho previamente por su "socio" en la proyectada incursión de las 24 Horas, Alain de Cadenet. Al día siguiente vendría el "tuteo" en serio con el circuito, mientras tanto el callado pero trabajador mecánico del team se dedicaría a poner a punto el aparato y acondicionarlo para que pudiera pasar la inspección técnica obligatoria.

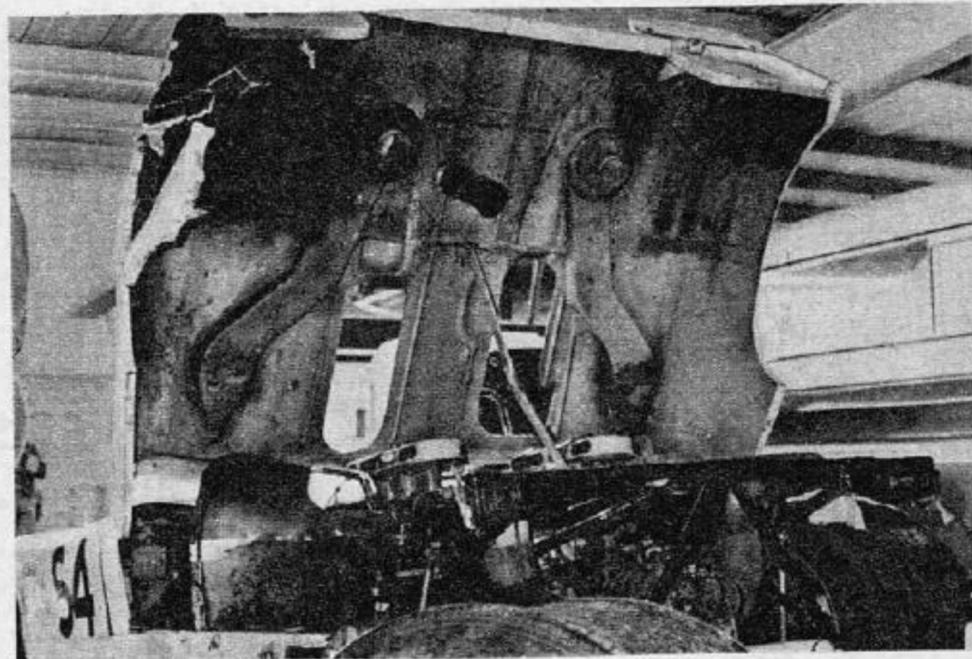
Viernes 30. Los sports ya estaban girando hacia un buen rato en la última hora de práctica permitida y el Porsche blanco no aparecía. Al fin, superados problemas de último momento, De Cadenet sale al circuito. Una vuelta de calentamiento y el inglés encara la segunda, pisando fuerte rumbo al road course. Es cuestión de esperar dos minutos y pico para verlo pasar frente al box asignado. Pero no pasan dos, sino cinco y diez, y



Mario Andretti baja de la 512 luego de batir el record en las clasificaciones.



Jack Brabham entra al Matra. El australiano debutó en la marca francesa y anduvo cuarto mientras el auto respondió. Nótese la escasa cantidad de público en las tribunas.



¡Qué me decís! Después del accidente sufrido por su socio, Jorge del Río mira las consecuencias. La cara lo dice todo.

El Porsche de Alain de Cadenet luego de la piña contra el paredón.

del 54 ni noticias. La inquietud cunde. "Che, ¿y ahora qué pasó?", pregunta del Río. Mientras tanto, el inefable Sandy (manager del inglés) seguía mirando el azul del cielo como si esperara que por allí apareciera el Porsche. Si hubiéramos esperado de él la información sobre el paradero del prototipo seguramente todavía estaríamos en ayunas, así que optamos por subir a la torre y otear el horizonte. Tirado a la salida del mixto estaba el objeto buscado.

Ignominiosamente remolcado desde la cola volvió el Porsche, acusando las heridas sobre su parte trasera izquierda. Plástico roto, portamazas, tensor, trapecio de suspensión y amortiguador definitivamente difuntos. De Cadenet nos dio su versión del accidente: "Estaba entrando al óvalo cuando repentinamente la potencia del motor bajó, el coche perdió la línea, un medio trompo y la parte trasera dio contra la pared". Miramos el motor, la ausencia de la pequeña correa que acciona la bomba de inyección había desaparecido y eso aparentemente explicaba la caída de potencia comentada. Que los antecedentes conductivos del inglés hacían sospechar otra causa es algo que lógicamente puede pasar por la mente de cualquiera, pero si la correa de comando no fue la culpable de la piña, sólo el Porsche lo sabe.

Allí comenzó la parte "financiera" de la epopeya daytoniana, la cual tuvo como único testigo a "Corso". El coche no había lo-

grado tiempo de clasificación, pero no obstante —en atención a la potencia del 908— las autoridades de la prueba decidieron ubicarlo en medio del lote de partida y no en los últimos puestos, como hubiera correspondido. El problema, de ahí en más, era conseguir los repuestos. "Dean tiene las piezas que necesitamos en Nueva York, así que podría ir a buscarlas. Lo único que necesitaría es que me adelantara el resto del dinero —dirigiéndose a Del Río— porque yo no tengo nada". Así, sin mayores rodeos, de Cadenet anunciaba su situación financiera en tal crucial momento. Del Río lo miró a Fleming (intérprete y compañero de aventura) como si no creyera lo que oía. Empezaron las consultas. "Ya le dimos 500, si le damos los restantes 1.500 y después no corremos, ¿qué le decimos a la gente de "Colorado"? (los auspiciantes); las cavilaciones del piloto argentino no dejaban de tener fundamento. Se pasó a cuarto intermedio. Entre tanto, averiguamos que Cadenet no podría viajar a Nueva York en tiempo porque la compañía de aviación en que proyectaba ir estaba justamente en huelga. El único 908 que compartía la línea de participantes era el de Van Lennep y allí se dirigió la operación repuestos: "Nosotros esperamos que lleguen dos cajones de Nueva York para medianoche; si los recibimos pueden contar con todo lo que necesiten". Del Río se comió las uñas hasta las 2 de la mañana y los ansiosos repues-

tos no llegaron. Allí murieron las esperanzas, especialmente del argentino que, previendo que el coche, aun arreglado, podía esquivarle las manos ya había concertado que él sería quien iniciaría la prueba y no De Cadenet ("No vaya a ser que lo rompa de entrada si maneja él y yo me quedé de a pie", confesó Del Río).

Pero la conversación no terminó. Cadenet necesitaba urgentemente dinero para embarcar el auto de vuelta y pagar sus gastos, Del Río tenía los dólares —no propios sino de la compañía que lo auspició— pero a la vez ninguna intención de volver con un fracaso completo al país. Idas y venidas, consultas y al final el arreglo. A cambio del adelanto del dinero, Cadenet se comprometía a tomar como copiloto a Del Río en los próximos 1000 Kilómetros de Brands Hatch, sin ningún costo adicional. El acuerdo quedó ratificado el domingo por la tarde en una carta manuscrita del propio Alain de Cadenet, con el auto debidamente preparado.

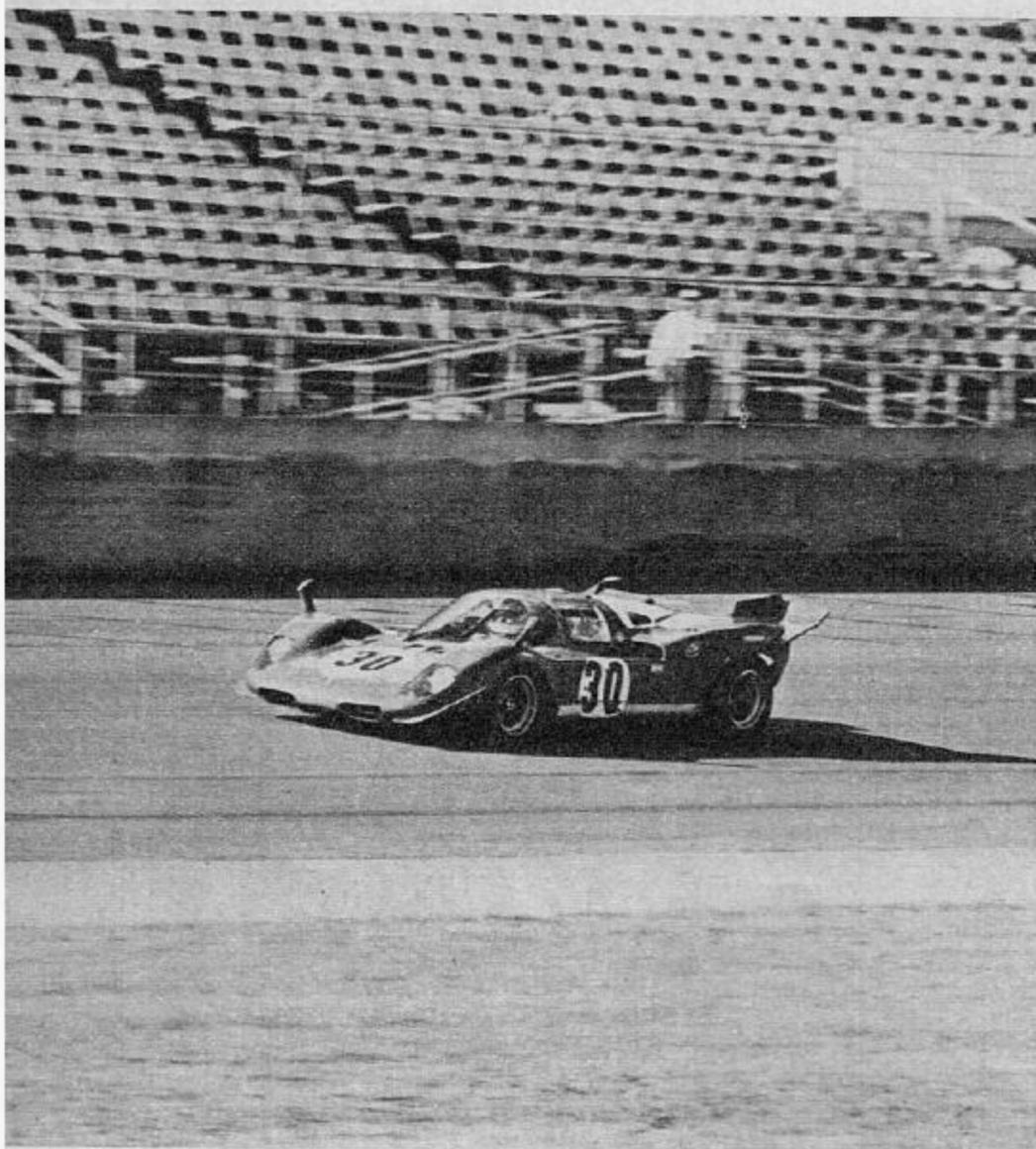
En la buena preparación del Porsche residirá indudablemente la chance de la nueva empresa, porque en honor a la verdad creemos que las posibilidades de que la máquina hubiera podido completar las 24 Horas de Daytona en las condiciones en que arribó al circuito norteamericano eran muy remotas. Primero porque Varig trasladó equivocadamente el auto a Nueva York en lugar de Miami, haciendo perder tres días imprescindibles para prácticas. Segundo

porque el motor era el mismo que había conocido Buenos Aires (con anterioridad, otros circuitos), y por lo tanto, no habiendo llegado el motor "fresco" que se había prometido, su vida no se podía pronosticar como muy larga. Tercero porque la preparación general del coche dejaba que desear, opinión que compartió un viejo conocido que encontramos por allá, el ingeniero Kurt Delfosse.

¿Se justificaba entonces el viaje de Del Río? Pongámonos en la posición de un corredor de autos con legítimos deseos de manejar un auto de primera línea, en un país que sólo esporádicamente conoce el sabor realmente internacional, y no necesitaremos meditar mucho para comprender cómo carburó durante los pasados diez días la mente de Jorge del Río. No importándole que sólo le faltara una semana para entrar en el gremio de los casados o que entre un monoposto de Fórmula Ford o un Peugeot y un prototipo Sport hay una distancia respetable.

¿Que De Cadenet es un loco, o muy impulsivo, para expresarse más refinadamente?, podemos estar de acuerdo. ¿Pero acaso va a ponerse sin mayores antecedentes a esperar sentado que John Wyer lo contrate como copiloto de Siffert?, seguramente que no, y la "solución" de Cadenet no es tan mala desde ese punto de vista. Veremos qué pasa con el proyecto Brand Hatch. En todo caso, es de esperar que por lo menos Del Río se dé el gusto de tomarle la mano al Porsche.

## A UNA SEMANA DE DAYTONA



honesto. Como corredor no es muy veloz. En cuanto al hecho de que no siguió corriendo conmigo no se debe a que yo le haya negado el auto —muy por el contrario— sino que él consideraba que el Porsche era inseguro. Yo creo que fui el extranjero que más dejó manejar a un argentino en la Temporada.”

En materia de hirsutas personalidades, Jackie Stewart sigue sumando émulos. El más reciente es el tano Arturo Merzario, una copia del campeón mundial en escala reducida (no sólo en físico, sino también en habilidad) que se cansó de hacer pinta antes, durante y después de las 24 Horas, sin que le dieran la hora. Similar comentario va para Luigi Chinetti Jr., el hijo del capo de la Escudería N.A.R.T.

El título de Miss Universo está en decadencia. Opinión unánime del gremio corsa luego de mirar y remirar a la filipina que, luciendo el título, trató infructuosamente de acaparar atención. En cambio, las chicas de Union 76 (una compañía petrolera) pusieron los adjetivos en el extremo opuesto.

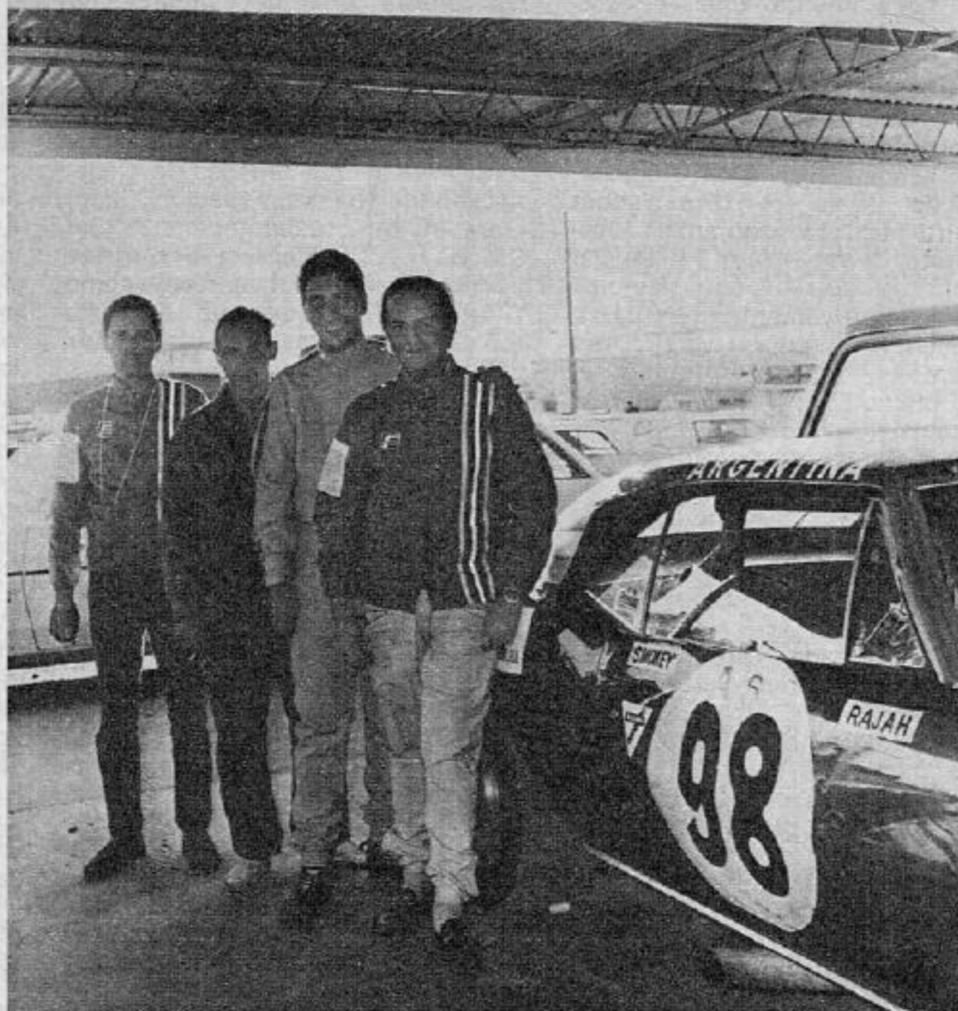
Una vez más, el argentino Norberto Mastandrea se inscribió con su Chevrolet Camaro. Después de mil penurias (se quedaron sin nafta, encendido, radiador agujereado, etc.) logró finalizar la dura prueba. Compañeros de equipo fueron Rajah y Smokey. El primero de-

fensor de un nombre hindú con pinta de inglés y el segundo fue en realidad la segunda, ya que Miss Drolet, una norteamericana pequeñita que destila energía pese a sus añitos, pero que manejando deja bastante que desear. Volviendo a Mastandrea, lo suyo no puede ser más meritorio. Corre como aficionado y camina al máximo dentro de las posibilidades de su veterano Camaro.

Tony Dean no recibió el Porsche 908 a tiempo y entonces apareció con el 917 de Piper. El auto no caminó y a la hora de largada dormía plácidamente bajo una lona, mientras “don Dean” paseaba en un Mustang con vistosa gorra in testa. Los Porsche 908 tenían una prima de partida de 1.500 dólares, suma que quedó en la caja fuerte de Bill France en casos como el de Cadenet, que no pudo largar.

Un solo Lola se inscribió, pilotado por los canadienses Eaton y Cannon. La carrera se largó a las 15.02, a las 15.03 (exactamente un minuto después) el Lola decía no va más con un pistón pinchado. La ausencia de los citados monstruos en las listas de inscriptos no hace más que poner la firma al certificado de defunción para un auto que definitivamente pasó de moda, al igual que los pobres Ford GT40, que, ahora en más, mejor estarían en un museo viviendo de la gloria que justiciaramente adquirieron en épocas pasadas que dando lástima en carreras internacionales.

*Mastandrea, sus mecánicos y el Camaro, posan junto a Del Rio antes de la carrera.*



Nino Vaccarella al comando de una Ferrari 512 S.

Norberto Mastandrea, sus mecánicos y el Camaro, posan junto a Del Río antes de la carrera. Mastandrea, un argentino residente en Miami, camina al máximo dentro de las posibilidades de su máquina.

**CALIDAD Y RENDIMIENTO EN BARRAS DE TORSION**

PARA

- RENAULT R4
- GLADIATOR T80
- VALIANT
- DODGE
- RASTROJERO
- PICK-UP
- GM-APACHE
- VOLKSWAGEN

**BARRAS ESTABILIZADORAS**

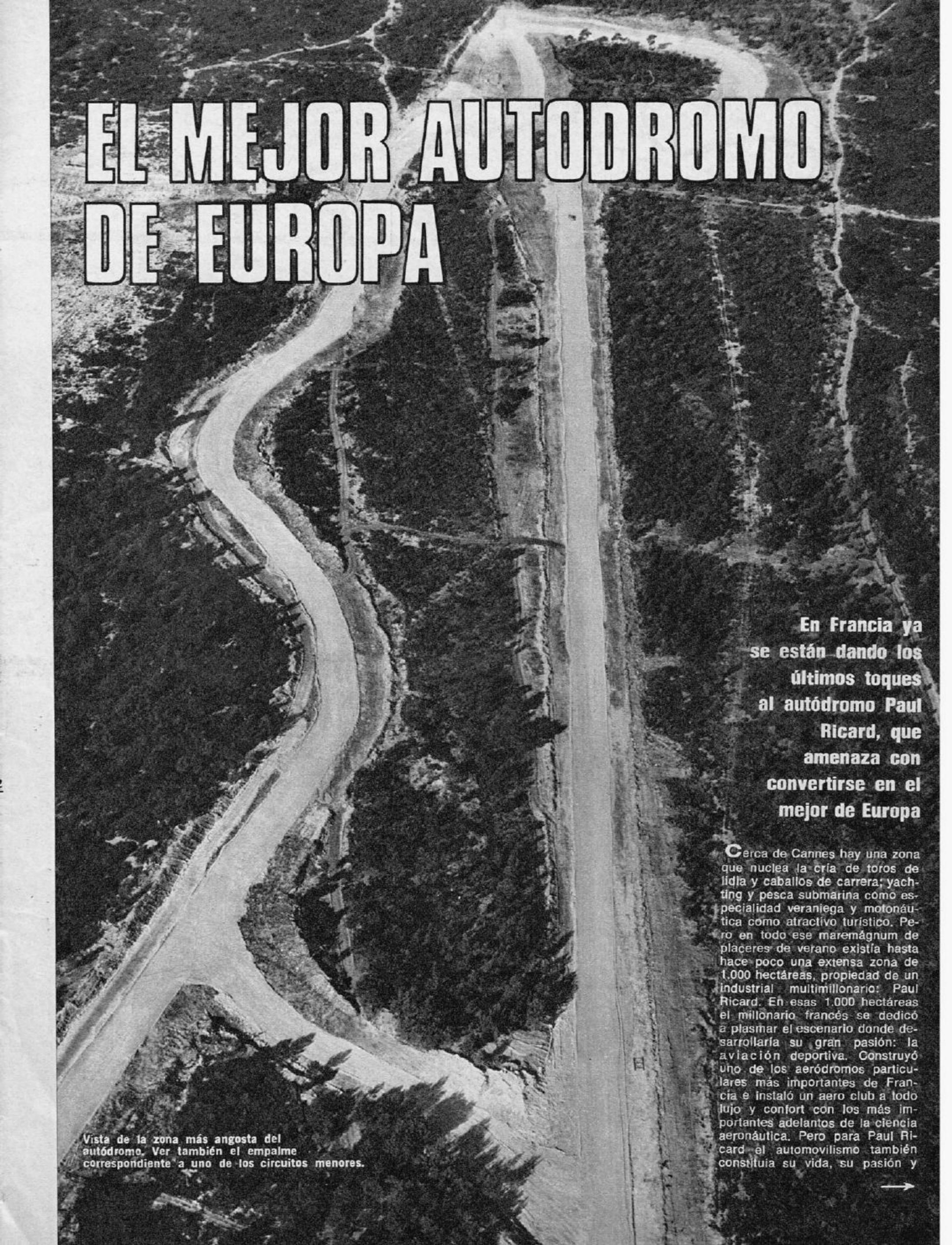
Para PEUGEOT 404 y 504  
FIAT 1500/1600 - VALIANT Y DODGE

HEMOS PRODUCIDO MAS DE 300.000 BARRAS PARA EQUIPO ORIGINAL

**BATOR SACI.**

Av. Gral. MOSCONI 3761/67 - Bs. As.  
T. E. 50-0487 y 53-1706

# EL MEJOR AUTODROMO DE EUROPA

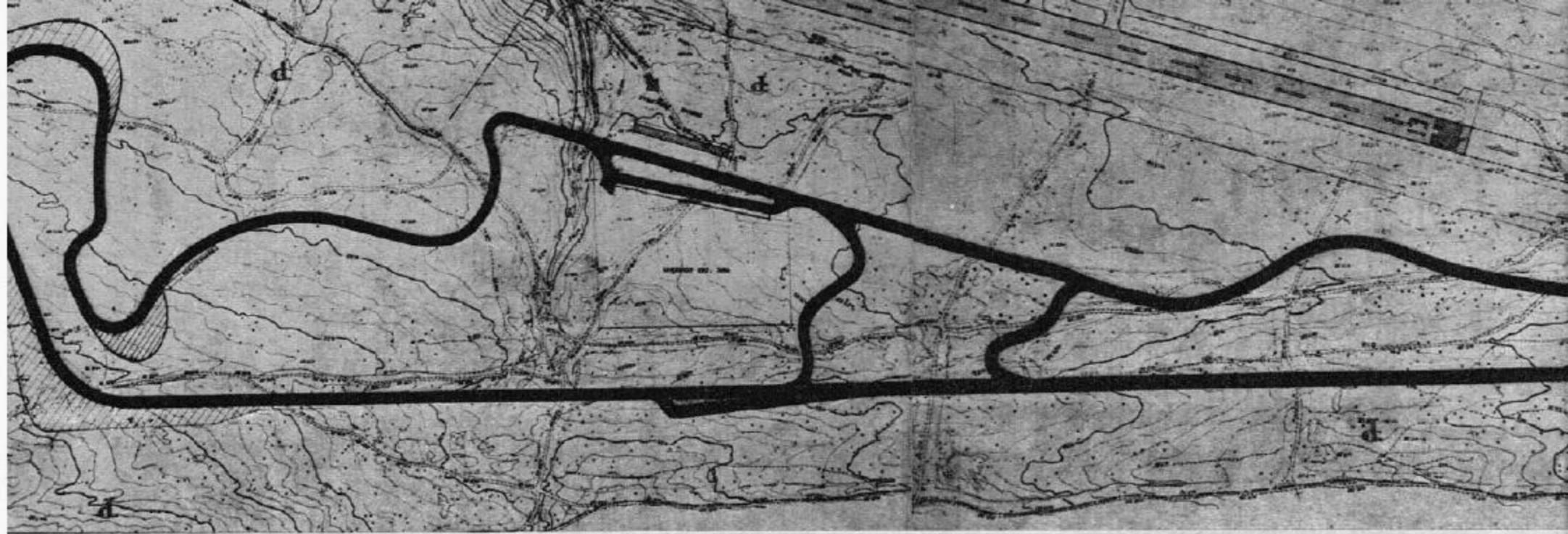


**En Francia ya se están dando los últimos toques al autódromo Paul Ricard, que amenaza con convertirse en el mejor de Europa**

Cerca de Cannes hay una zona que nuclea la cría de toros de lidia y caballos de carrera; yachting y pesca submarina como especialidad veraniega y motonáutica como atractivo turístico. Pero en todo ese maremágnum de placeres de verano existía hasta hace poco una extensa zona de 1.000 hectáreas, propiedad de un industrial multimillonario: Paul Ricard. En esas 1.000 hectáreas el millonario francés se dedicó a plasmar el escenario donde desarrollaría su gran pasión: la aviación deportiva. Construyó uno de los aeródromos particulares más importantes de Francia e instaló un aero club a todo lujo y confort con los más importantes adelantos de la ciencia aeronáutica. Pero para Paul Ricard el automovilismo también constituía su vida, su pasión y

Vista de la zona más angosta del autódromo. Ver también el empalme correspondiente a uno de los circuitos menores.







Plano general del circuito donde se notan todas las variantes posibles. El circuito más chico es para Escuela de Pilotos y motocicletas.



Vista aérea del circuito Paul Ricard. Nótese la longitud de los trazados y lo importante de los trabajos realizados.

se le ocurrió la brillante idea de construir un autódromo que fuera ejemplo en cuanto a trazado, seguridad, etc...

Pero analicemos paso a paso la construcción y el estudio de este autódromo. ¿Por qué en Castellet? Bueno, en realidad la localidad de Castellet no es una de las más importantes de Francia, pero Ricard tuvo en cuenta las siguientes razones: A menos de 50 kilómetros se nuclean nada menos que 1.500.000 habitantes (Marsella, Provence, Toulon...), a menos de tres horas de viaje nada menos que tres millones de habitantes (Lyon, Grenoble, Niza, Avignon...), a pocas horas de tren nada menos que Milán, Turín y Génova en Italia y dos meses al año una superpoblación a causa de las vacaciones. Y lo que es más importante, a pocos minutos del circuito, la comodidad de los hoteles de la Costa Azul.

Todos los proyectos y asuntos financieros están dirigidos por la Asociación Deportiva Automovilística Paul Ricard que posee afiliación a la Liga Regional de la Costa Azul. El 3 de noviembre de 1969 la Comisión Nacional de Homologación de Circuitos aprobó el trazado y su diagramación. La comisión que visitó y dio el visto bueno al circuito estuvo integrada por Mme. Pertus, Bernard Consten, Charles Deutsch, José Rosinsky, La Faix, Bastide, Chevallier y E. Mazet.

#### LOS OBJETIVOS DE P. R.

Paul Ricard es un estudioso del automovilismo y un fanático del tema seguridad, y es por eso que los objetivos que se fijó al construir su autódromo fueron los siguientes: crear un circuito que satisfaga a la vez a los pilotos y a los espectadores y convertir al circuito en un laboratorio sobre seguridad en carrera de automóviles.

Pero Paul Ricard diseñó un circuito con vocación internacional: carreras de Sport Prototipos, Fórmula Uno en el circuito grande, y las menores (F. 2, F. 3, Fórmula France, Fórmula Ford, Turismo etcétera...) en el trazado menor para que los espectadores puedan mantener su atención en relación directa con una mayor frecuencia en los pasos.

También creó un circuito especial, más corto para carreras de motocicletas y para la escuela de pilotaje.

El o los trazados fueron encarados por los servicios técnicos de la Sociedad Ricard, sobre un estudio previo de Charles Deutsch (director de la carrera de Le Mans) y con los consejos de Jean Pierre Beltoise, Francois Mazet, Servoz Gavin, Jabouille y Henry Pescarolo, en cuanto a los pilotos, y la Federación Francesa de Deporte Automotor y su presidente Bernard Consten, los periodistas especializados, los organizadores de carreras y los

ingenieros del Ministerio de Equipamiento. Los sistemas de seguridad han sido estudiados en combinación con los bomberos, servicios sanitarios, gendarmería y defensa civil.

La proximidad del aeródromo permitirá una evacuación veloz de los heridos, gracias también a un bimotor puesto a disposición del autódromo por la Sociedad Ricard.

El personal permanente del autódromo (comisarios de boxes, de pista, cronometristas, etcétera) ha sido entrenado en escuelas especiales que están ubicadas dentro mismo del autódromo.

#### CARACTERISTICA DEL AUTODROMO

Circuito Nº 1: 5.800 metros de desarrollo, formado por la unión de dos circuitos, uno de 3.300 m y el otro de 2.250 m. Admite solamente 50 automóviles. Posee 17 curvas (8 a la izquierda y 9 a la derecha) de radios variables, autorizando velocidades que van desde los 90 a los 250 km/h. Posee también una recta de 2.000 m que permitirá a los automóviles desarrollar sus velocidades máximas. Este circuito será utilizado para carreras de larga duración y para el G. P. de Fórmula Uno.

Circuito Nº 2: Tiene 3.300 m, teniendo 11 virajes (4 a la izquierda y 7 a la derecha) y una línea recta de 700 metros. Se

destinará a las carreras de Fórmula II, III, Fórmula France y Turismo.

Circuito Nº 3: De 2.250 m y será utilizado por motocicletas y por el curso para pilotos de carrera.

El ancho de la pista es de 12 m y con banquetas de 5 m, además de una pista auxiliar para la marcha de vehículos de seguridad y que tiene un ancho de 3 metros.

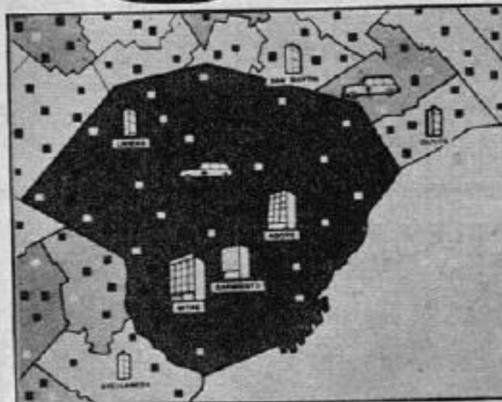
Los boxes están elevados en un metro sobre el nivel de pista a los efectos de mejorar la visibilidad. Están ubicados justo en una zona de frenado para evitar que los autos circulen frente a los boxes a una excesiva velocidad. Las tribunas estarán ubicadas a tres metros sobre el nivel de la pista para que el público pueda ver la carrera en todo su desarrollo. Se ha pensado en todo y las instalaciones para el periodismo son quizás el punto más importante. Los periodistas contarán con las siguientes comodidades: Telex, mimeógrafos, circuito cerrado de televisión, máquinas eléctricas y oficina de prensa.

Por todo esto y porque este circuito será sede en 1971 del Gran Premio de Francia de Fórmula Uno, el futuro del Autódromo Paul Ricard será el que esperan sus organizadores, vale decir de convertirse en el autódromo más importante y seguro de Europa.

## TODO PARA SU SALUD



A LA VANGUARDIA DE LA INNOVACION TECNOLÓGICA



3  
SANATORIOS  
4  
CENTROS  
MÉDICOS  
300  
CONSULTORIOS  
DE ZONA

en POLICLINICA PRIVADA su problema es tratado individualmente, con afecto y comprensión por nuestro equipo de profesionales, realizando una terapia corporal y espiritualmente integral.

TODO POR UNA CUOTA MENSUAL  
Informes y Afiliación (sin cuota de ingreso ni límite de edad) en:



SARMIENTO 2649, Cap.,  
Tel. 47-3118

Solicito información sobre el plan de Asistencia Médica Total.

Nombre: .....  
Dirección: .....  
Localidad: ..... Tel. ....

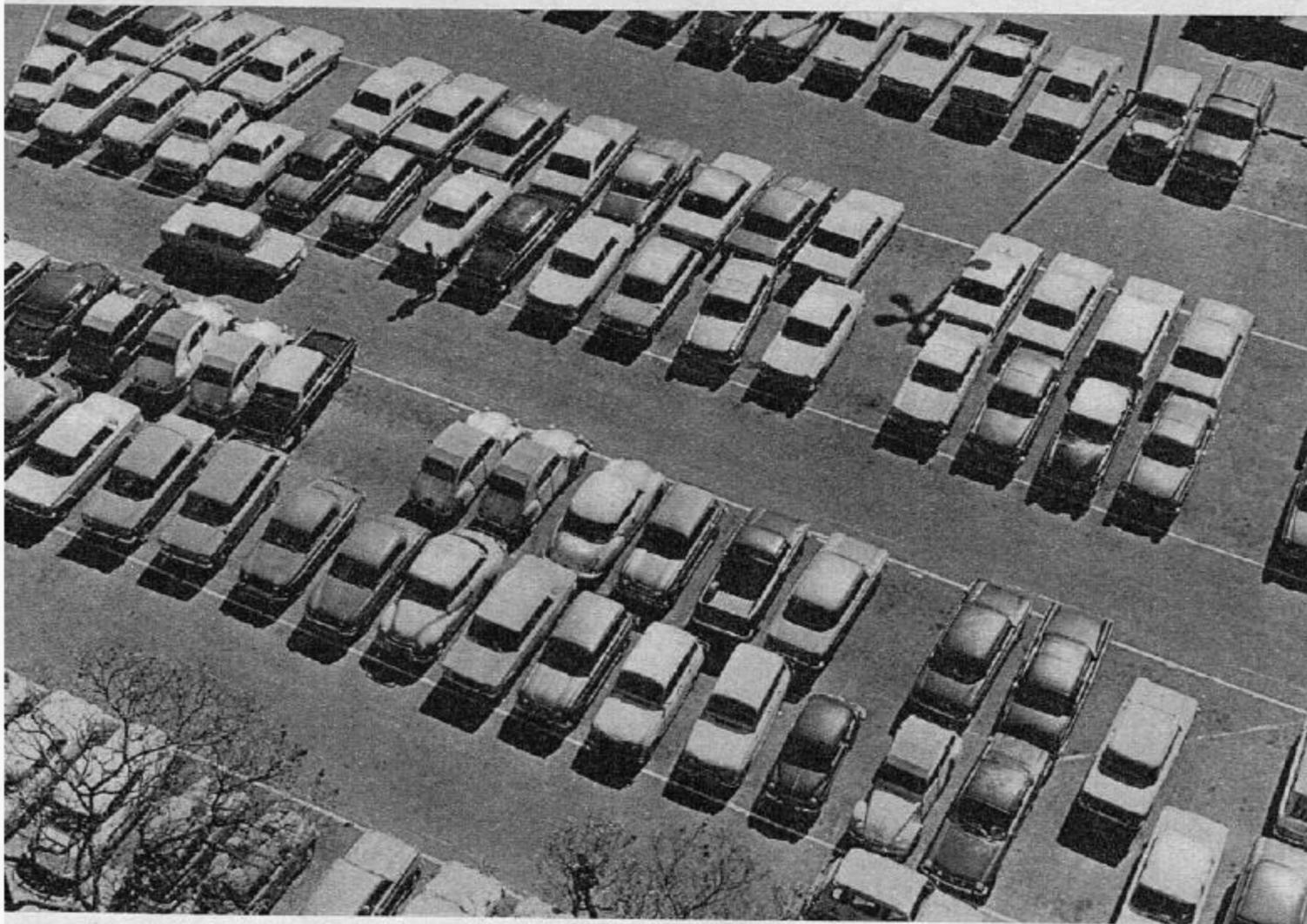
## LA GUERRA DEL AUTOMOVIL

# Y FUE PARA SIEMPRE

Tal como lo hemos predicho en el mes de diciembre ppdo., se ha convertido en definitivo el impuesto al parque automotor.

Con esto batimos un nuevo record mundial: es el país en que más impuestos se pagan por automotor

por ARTURO PELLET LASTRA



Debemos confesarlo: con la misma ansiedad con que nuestros hijos aguardaban a los Reyes Magos para recoger en la mañana del 6 de enero sus zapatitos llenos de "tutús colorados", nosotros esperábamos la noticia y con ella el ambicionado record: un impuesto grande, definitivo, agobiador, que nos hace pensar en los lindos tiempos en que otros Reyes Magos, hace una punta de años y por mediación de papá, nos trajeron una hermosa bicicleta. Es que ahora vamos a tener que comprar otra si las cosas siguen así, para poder seguir circulando por nuestros super financiados caminos. El record: la Argentina es el país del mundo en que más impuestos per capita paga el automovilista.

El nuevo impuesto al parque automotor creado por la ley 18.530, dado a conocer en la semana de Reyes, sumado al impuesto extraordinario a la nafta de la ley 18.201 y las otras cargas fiscales que pesan sobre el techo de cada uno de nuestros automóviles, amenaza nuestro derecho a circular y convierte en un lujo esta cosa tan sencilla y necesaria que es poseer un medio de transporte propio.

Desde 1961 a través de estas páginas venimos reclamando un trato justo y equitativo para la gente que maneja. Reclamamos así que no se le haga pagar al automovilista los deficit del presupuesto nacional ni tampoco contribuciones prohibitivas para las obras viales.

Debemos reconocer que nuestra prédica no ha sido escuchada: pedíamos estudios de mercado, análisis financieros, una completa revisión del sistema fiscal que permita extender la producción automotriz y ampliar el mercado de ventas porque creíamos y seguimos creyendo que el automóvil no es un objeto de lujo, sino un instrumento de trabajo. Sostuvimos y seguimos sosteniendo que la industria del automóvil representa para el país una fuente permanente de prosperidad, ya que suma el 5 por ciento del conjunto económico nacional.

Pero, por cierto, repetimos, toda nuestra filosofía fue consumida y compartida tan sólo por la gente "corsa".

Llegamos así a 1970 con este nuevo impuesto que se ha colado por el capot de su coche, para quedarse definitivamente, irrevocablemente.

### TASAS APLICABLES A AUTOMOVILES "JEEP" y RURALES

Modelo Año	Categ. A Hasta 800 kg. \$	Categ. B 801-1150 kg. \$	Categ. C Más de 1150 kg. \$
1970	152	253	350
1969	134	223	300
1968	120	195	250
1967	110	180	225
1966	97	165	203
1965	90	143	173
1964	83	123	158
1963	75	110	135
1962	66	102	120
1961	60	93	113
1960	54	83	105
1959	46	75	100
1958	25	40	50
1957	23	35	45
1956	20	30	40
1955	15	25	35
1954	15	25	35
1953	15	25	35
1952	15	25	35
1951	15	25	35
1950	15	25	35

### TASAS APLICABLES A CAMIONES, CAMIONETAS, FURGONES Y PICK - UPS

Modelo Año	Cat. A Hasta 4000 kg. \$	Cat. B 4001 a 8000 kg. \$	Cat. C 8001 a 12.000 kg. \$	Cat. D 12.001 a 16.000 kg. \$	Cat. E 16.001 a 20.000 kg. \$	Cat. F 20.001 en adelante. kg. \$
1970	465	558	651	860	953	1093
1969	422	506	591	781	865	992
1968	380	456	532	703	779	893
1967	340	408	476	629	697	799
1966	302	363	423	562	621	708
1965	284	341	398	528	583	666
1964	266	319	373	494	550	624
1963	248	297	348	460	512	582
1962	230	275	323	426	474	540
1961	212	254	297	392	436	498
1960	194	233	271	358	398	456
1959	176	212	246	325	360	414
1958	162	194	227	300	322	381
1957	154	185	216	285	316	362
1956	148	178	207	274	303	347
1955	143	172	200	264	293	335
1954	138	166	193	255	283	323
1953	133	160	186	246	273	312
1952	128	154	179	237	263	301
1951	124	149	174	229	254	291
1950	120	144	168	222	246	282

cablemente, como se coló por el tanque, en mayo del año pasado, el sobreimpuesto a la nafta.

En una nota que ustedes también leyeron en el N° 161 (junio de 1969) decíamos, después de pulsar debidamente el ambiente circundante, que ese sobreimpuesto de 7 pesos por litro (no es consuelo que ahora sean centavos) empobrecía aún más a la comunidad automovilística, que ya soportaba la presión de otros trece gravámenes y agregábamos: "Si algunos se resignan, la mayoría, con toda justicia, protesta".

No dudamos de las buenas intenciones de los funcionarios. Lo que sí cuestionamos es que se nos haga pagar a los automovilistas el subdesarrollo y los déficit presupuestarios, que se vienen arrastrando desde hace casi veinte años, creándonos la obligación de pagar más y más impuestos.

Cuestionamos también que por un defecto clásicamente argentino se presione impositivamente hasta el límite de la asfixia al sector de contribuyentes que más carga fiscal soporta para compensar fallas anacrónicas de nuestro sistema económico.

Los números van a decirnos de inmediato, con su fría elocuencia, la verdad de este aserto: en 1967 se tributaron al fisco, en concepto de impuesto a la compra y transferencia, 2.514 millones de pesos, y por el adicional del 200 por ciento a este impuesto más de 4.000 millones. Estas cifras se acrecientan en 1968 (primer semestre) para arrojar 1.700 millones de pesos y más de 3.000 millones para el adicional del 200 por ciento. El impuesto por patentamiento significó para el fisco, por unidades modelo 1969, gabelas que van de 15.000 a 45.000 pesos viejos.

En suma, con éstos y otros gravámenes, el sector automovilístico contribuyó en 1968 con cerca de 25.000 millones de pesos.

Pero eso no es todo. Tanto como estas cifras nos preocupa otro signo alarmante: el total de inversiones realizadas en activo fijo por la industria automovilística, que en 1968 ascendió a 10.000 millones de pesos: representa casi la tercera parte de lo que el fisco recaudó en este sector económico en el mismo período.

Indudablemente, si se redujese esta presión impositiva de inmediato aumentaría el número de

ventas, lo que significa, en términos de industria, un aumento de la inversión de capital fijo anual y una apreciable reducción en los precios. La industria, al producir con menores costos fiscales, ensancharía en suma, en forma espectacular, el mercado.

## ESTE REGALO DE REYES ¿ES CONSTITUCIONAL?

Rafael Bielsa, maestro de juristas y recio luchador en favor de los derechos del contribuyente, definía el impuesto como la cantidad de riqueza del argentino que el Estado le exige obligatoriamente con el objeto de realizar un servicio público. Y agregaba: "El impuesto tiene por causa o fundamento la retribución o pago de servicios indivisibles o acumulados respecto del contribuyente".

Y bien, los automovilistas legítimamente pagamos en forma obligatoria para que se realice el servicio público de construcción, reconstrucción y conservación de caminos no uno sino dos gravámenes, como recién señalamos: los previstos en las leyes 11.658 y 18.201. Pagamos también, directa o indirectamente, en el precio de compra, todos los impuestos que gravan las etapas de producción y comercialización de un coche, lo que nos aumenta en un 30 por ciento el precio del mismo. La justificación era el servicio público que se nos presta. Ahora bien, el nuevo impuesto nos plantea un interrogante: ¿se justifica? ¿Es constitucional?

Como se sabe, los principios que reglan el poder impositivo y que están contenidos en la Constitución como garantía de los contribuyentes y limitaciones de la ley, son los siguientes: la igualdad, la uniformidad proporcional y la equidad.

El principio de igualdad, con el de la uniformidad, tienden a la abolición de privilegios y exenciones. Igualdad, por cierto, quiere decir igualdad de todos ante la ley. Y esta igualdad supone que los impuestos son universales, o sea para todos sin excepción y proporcionalmente iguales en igualdad de condiciones legales (cfr. Bielsa, R., "Tratado de Derecho administrativo" - Fallos de la Corte Suprema, tomos 4, 95, 117 y 123).

No nos parece igualitario, por

ello, esta ley, ya que si el 85 por ciento de los fondos que van a ingresar son destinados a rentas generales (inc. 1 del artículo 8°), no vemos la razón por la cual sólo lo pagan los poco felices propietarios de automóviles y no todos los habitantes de la República por igual, ya que todos por igual gozarán de los beneficios de una economía fiscal con un déficit presupuestario reducido. Para ser igualitario, la totalidad de lo recaudado debería ser destinado al servicio público de caminos e infraestructura vial o cualquier otra obra concreta que sirva al desarrollo de país.

Como bien dice Bielsa, "La Constitución también prescribe que las contribuciones deben ser equitativas y proporcionales (art. 4°). La proporcionalidad integra el principio de igualdad, que de otro modo no podría concebirse, ya que se integran recíprocamente". Así, no obstante que el impuesto se fija proporcionalmente para los automovilistas (cuadros 1 y 2) según el peso y año del vehículo, al no ser igualitario esa proporcionalidad se desmorona.

Ahora bien, un impuesto, aparte de ser igualitario y proporcional, debe ser universal, pero la "universalidad excluye en principio todo privilegio de exención", o con palabras de Bielsa: "La misma relación de convivencia que genera necesidades colectivas y justifica servicios públicos colectivos, impone la norma de la universalidad impositiva".

Lamentablemente, la ley establece exenciones (art. 1°, inc. d) que si en algunos casos están justificadas (automotores oficiales, diplomáticos y de lisiados), en otros casos nos desconcierta. No vemos por qué se considera (única razón de la exención) bien de trabajo un colectivo o taxímetro y no se lo ubica en la misma categoría al coche de un médico o de un corredor de comercio. Se olvida así que el 60 por ciento, por lo menos, de los automóviles particulares son de una manera u otra herramientas de trabajo.

También se exige a las motos y motonetas. Esto nos lleva al augurio con que abrimos la nota: mucha gente va a terminar circulando en dos ruedas, como en la infancia y adolescencia.

Nos parece también oscuro el punto 7 de este inciso de exenciones, que excluye a los automóviles que se encuentren en poder

de las personas que hagan de la compra-venta de automotores el objeto habitual de su actividad, siempre que estén afectados a la reventa.

Su falta de claridad va a precisar de interpretaciones fiscales y judiciales, amén de los problemas y controversias que vislumbramos entre compradores y vendedores.

Por último, la nueva ley sustituye el impuesto a la compra-venta y transferencia de automóviles y su adicional, que eran gravámenes indirectos, que gravan concretamente una operación de transferencia concreta de bienes, donde tanto el que compra como el que vende enriquecen parejamente su patrimonio, con un impuesto directo, donde lo que se grava no es un acto jurídico de consumo sino directamente el patrimonio, bien del automovilista.

Entonces aquí nos encontramos con un cambio fundamental en el concepto impositivo. Se nos grava el coche por tenerlo en propiedad, criterio que, por extensión, en un futuro, podría aplicársenos (es un ejemplo) con la heladera, el televisor o el lavarropas. No por consumir servicios, ya que por eso pagamos el impuesto a la nafta, sino únicamente por poseerlo.

No otra cosa se deduce de los incisos a y b del artículo 1° de la ley, en cuanto dice: "Son responsables del pago del gravamen quienes sean titulares de la propiedad de los automotores gravados" (inc. a)... "alcanza a los automóviles... incorporados al parque de automotores existente en todo el territorio nacional a la entrada en vigencia de la ley" (inc. b).

Si bien comprendemos las necesidades presupuestarias existentes, hubiésemos preferido que no se efectuase este cambio de criterio impositivo y continuase en vigor —como mal menor— el impuesto a las ventas y transferencias. En ocho años continuados hemos propuesto continuamente fórmulas de blanqueo y contralor del mercado de ventas para evitar la evasión que en los fundamentos de la ley se informa haber detectado.

Si un sistema de control no es suficientemente eficaz, creemos que el camino lógico es perfeccionarlo, computadora mediante, pero no reemplazarlo por otro enteramente diferente, que nos obliga por diez años con el fisco.

## ACUMULADORES



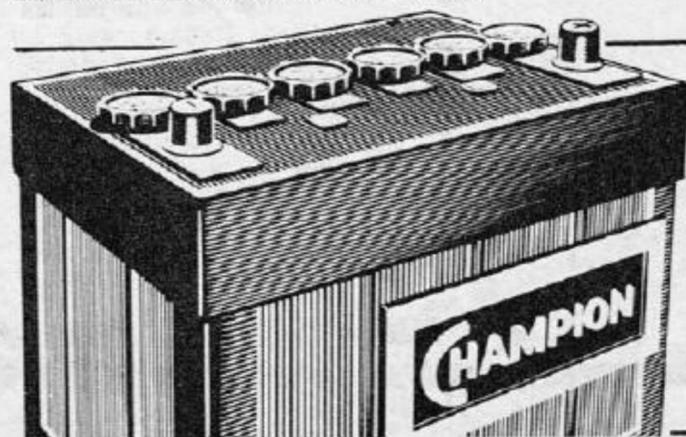
EL CAMPEON  
DE LOS  
ACUMULADORES



## ...y BUJIAS

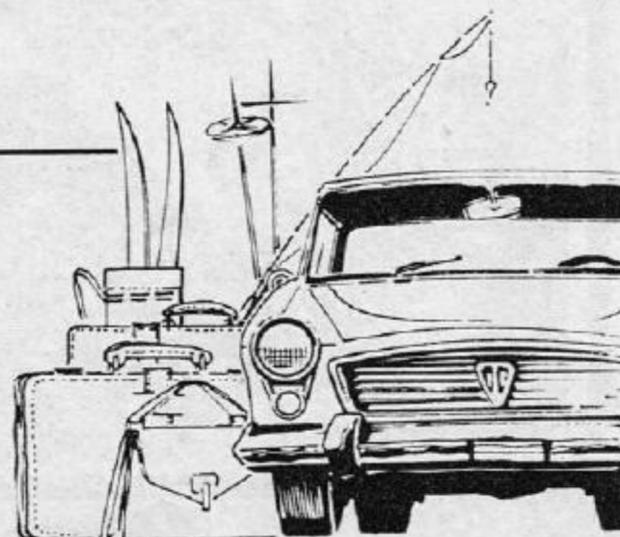


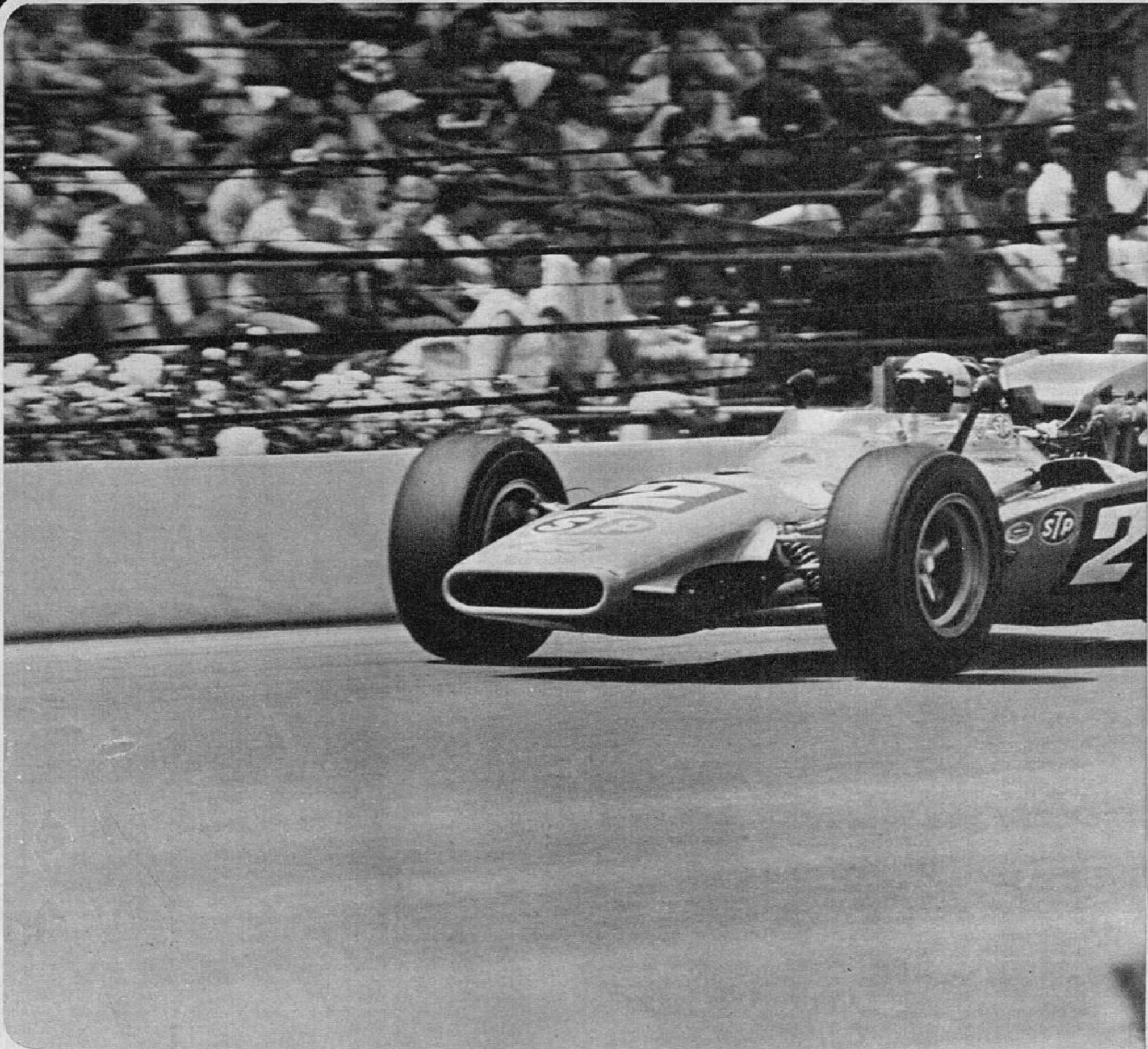
QUE PREFIEREN  
LOS CAMPEONES



# Buenas vacaciones...

CHAMPION S. A.  
CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES  
Playa de estacionamiento

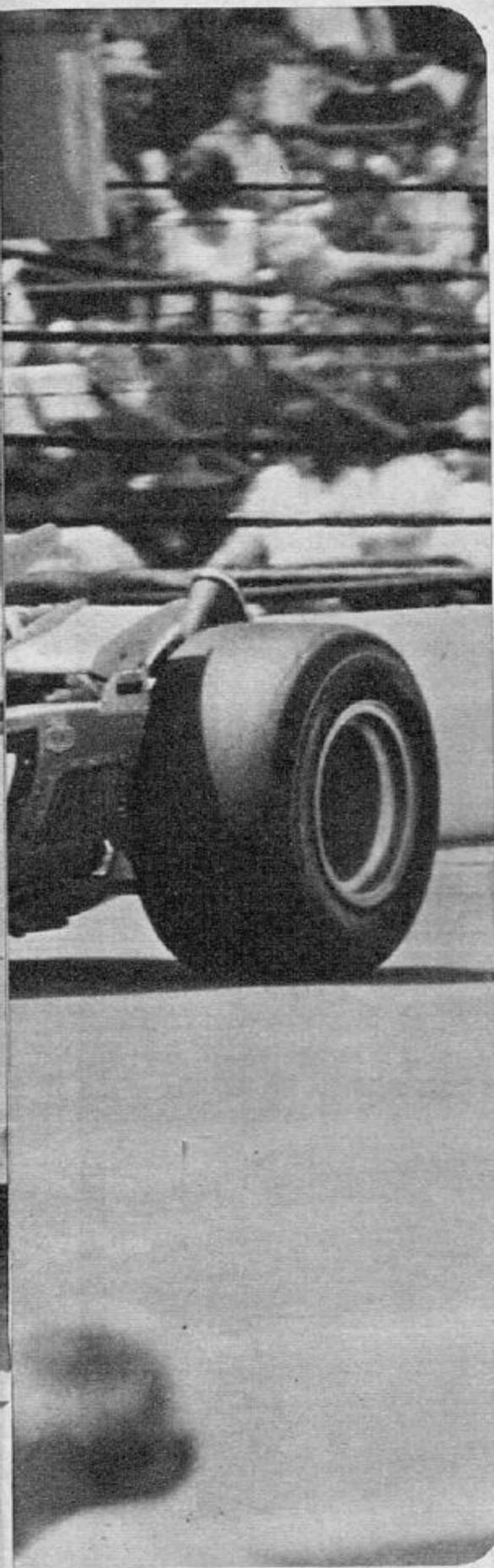




Mario Andretti es el hombre preferido de Granatelli. Al ganar Indy el año pasado consiguió por fin el halago que buscaba.

Este es Clint Brawner cuidándose del sol y realizando uno de los últimos trabajos para el coche de Andretti.

Al Unser reapareció a toda orquesta luego del período de inactividad forzada, ganando tres carreras seguidas y logrando el segundo puesto en el campeonato.



# LOS DOLARES DECIDEN

**El campeón de 1969, Mario Andretti, seguirá en Estados Unidos para defender su título: los planes para fórmula 1 continuarán esperando. Las cifras demuestran que correr en esta parte del mundo sigue siendo el mejor negocio**

Textos y fotos de JUAN ALBERTO ABRAHAM



Había transcurrido un mes del comentado triunfo de Indianápolis, la euforia seguía rondando al team STP, pero el "capo" no estaba conforme: "Para que el año sea completo hay que ganar el campeonato; es tan importante la victoria en Indy como el título". La obsesión que nos confesara Granatelli en una charla informal sostenida a fines de julio pasado cobró plena vigencia tras la consagración de Mario Andretti como N° 1 entre los pilotos animadores del USAC championship (categoría "Indy" del Auto Club de los Estados Unidos).

Andretti ha sido el primer hombre, en 70 años de campeonato, que alcanza el ansiado tope de 5.000 puntos en una temporada (el sistema de puntos está relacionado con la colocación obtenida en cada carrera y la importancia de la misma acorde con la cantidad de millas). El total exacto —5.025— le dio cómoda ventaja sobre sus escoltas en el ranking: Al Unser (2.630) y Bobby Unser (2.585).

Se erigió en uno de los deportistas profesionales mejor recompensados del mundo al cerrar la temporada con 362.283 dólares en premios. De ellos, 206.727 dólares correspondieron a las 500 Millas de Indianápolis. En el total están incluidos los 7.125 dólares por adjudicarse el campeonato, suma ínfima comparada con el prestigio que éste supone.

Despojó del invicto en Riverside a Dan Gurney. Riverside, sede de la Rex Mays 300, había sido dominada en las ediciones previas por Gurney. El californiano es casi imbatible en "road-circuits" y este año venía confirmando su primacía con Andretti pisándole los talones, cuando faltando sólo 10 millas para la de cuadros el diferencial comenzó a renegar y el turbo-Ford con los colores de STP lo pasó de largo.

Sus performances permitieron, por otra parte, que el gordo Granatelli saliera de "zapatero" como propietario de un auto en Indy y, lo que es más significativo, colaboró en la suma de 50 victorias para el record de constructor que ostenta Clint Brawner, cuya sapiencia respaldó los tres campeonatos cosechados por Andretti en los últimos cinco años.

Un buen número de ítems por el estilo podrían seguir adicionándose a la campaña de este pequeño gigante de 30 años cuya gloria americana ha sido empañada solamente por los fracasos en sus esporádicas apariciones en la copa Can-Am y Fórmula 1. Es en particular Fórmula 1 la categoría que por mucho tiempo lo ha encandilado, y si su nombre no ha brillado en tal división no se debe seguramente a falta de talento, sino de dedicación. Andretti ha optado por los circuitos norteamericanos con abrumadora preferencia sobre los europeos con un fundamental sentido lógico: seguridad económica. Mucho se habló acerca de su incorporación "full-time" a Fórmula 1 en 1970, pero todo no pasó de un proyecto. Seguirá en su cuartel general habitual y bajo el patrocinio de STP, con quien renovó un contrato con muchos cerros a la derecha.

## USAC Championship



**Autos y carreras a la norteamericana. Conceptos constructivos diferentes de los europeos pero grandes velocidades, mucho colorido, promedios elevadísimos y todo lo que sea necesario para brindar espectáculo al público**

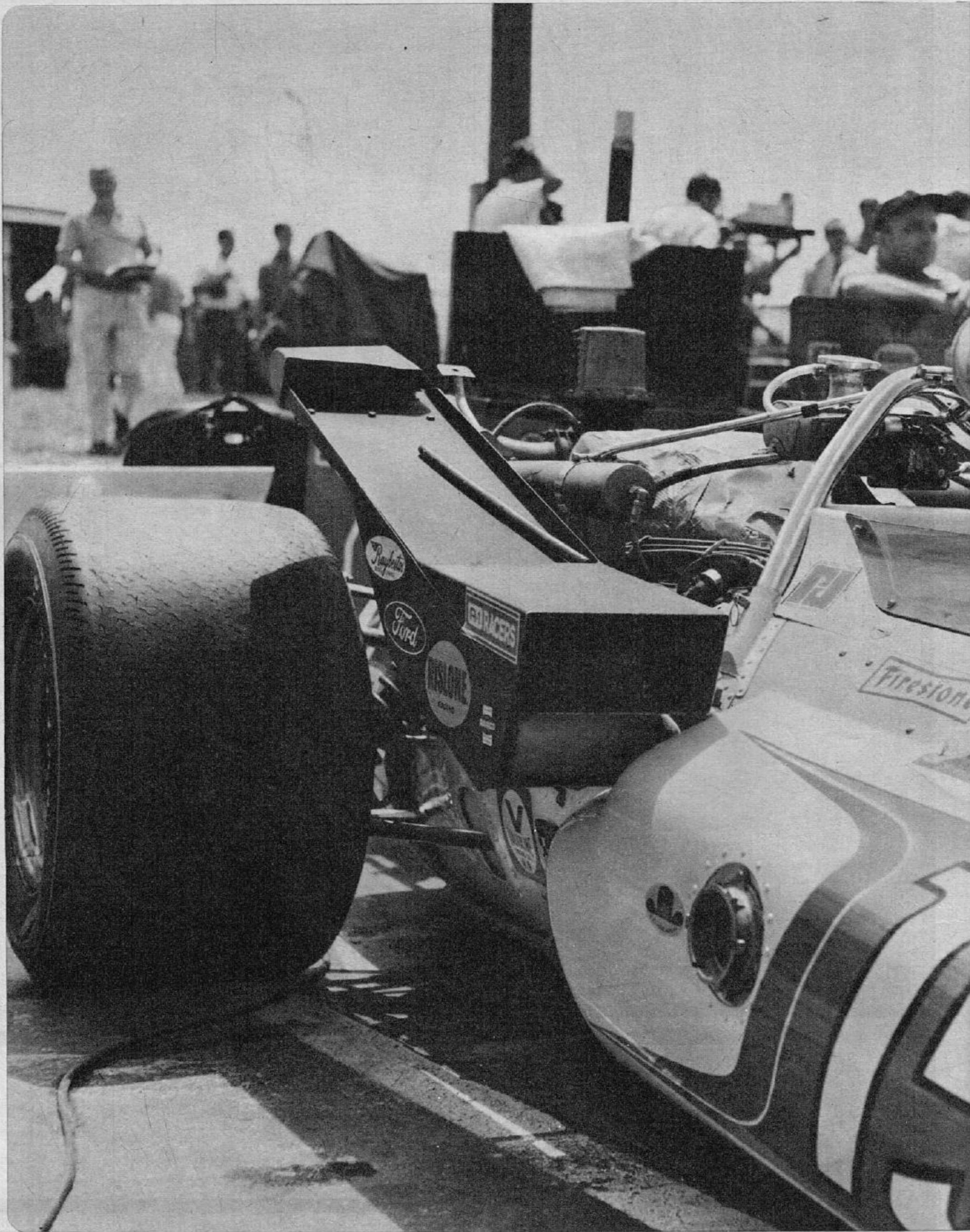


Izquierda: Bobby Unser, considerablemente cansado, se quita el casco luego de su único triunfo del año.

Derecha: Ganador en Indy y campeón 1969, Mario Andretti coleccionó en USA los éxitos que le fueron esquivos en Europa.

Abajo: He aquí el secreto empleado por Andretti para ganar el campeonato: una modesta calcomanía que no queremos mencionar.





## USAC CHAMPIONSHIP

### UNA CUESTION DE ORGULLO

Al margen de los dólares, el orgullo personal ha influido en la decisión de continuar en la categoría Indy. "Mucha gente piensa que la habilidad mecánica de Brawner y McGee ha sido la razón fundamental de mi suceso. Ahora que ellos se han separado del equipo es mi oportunidad de probar que puedo volver a convertirme en vencedor por mí mismo." El comentario de Andretti siguió a la reciente desvinculación de Clint Brawner y Jim McGee (sus jefes mecánicos), quienes tentados por mejor oferta revisitan ahora bajo la bandera del equipo de Jim Hayhoe (respaldado por Good Year) con Roger McCluskey como piloto.

Brawner había sido jefe mecánico de Al Dean durante 14 años; cuando Dean murió, Andretti —conductor del famoso Dean Van Lines Special— adquirió el equipo, nombrando a Brawner y McGee como vicepresidentes y co-jefes mecánicos. La operación derivó, sin embargo, en un año de mucho déficit y relativas satisfacciones, finalizadas con la incorporación de los frustrados empresarios como principales integrantes del STP team, con los resultados conocidos.

Los mejores deseos de repetir los éxitos del '69 pueden chocar con la expectable resistencia de contendientes que ya están afilando las uñas para las batallas de 1970. El armamento a utilizar seguirá las líneas tradicionales con pleno dominio de los cada

vez más evolucionados Ford y Offy de turbocargador sobre los blocks standard, que este año poco podrán hacer al no haberse permitido reglamentariamente un aumento considerable de cilindrada para combatir en un plano de igualdad con los "pura sangre". Hasta Dan Gurney —adalid de los stock— ha resignado todo lirismo y anuncia que su próximo Eagle soportará un "turbo" (posiblemente Offenhauser, luego de la ruptura de relaciones Gurney-Ford).

La desventaja de los blocks standard compromete bastante la futura chance de motores como Chevrolet (que este año anotó la primera victoria de su historia en la división: 150 Millas de Phoenix, ganadas por George Follmer) y Plymouth, que puso el número en Dover con Art Pollard al volante. Un capítulo extra merecería también la participación de motores como el Brabham, que en una unidad conducida por Peter Revson señaló una victoria sin precedentes en la Indy 200 (road-circuit). Otro "asesinato" muy protestado es el de las cuatro ruedas motrices, que termina así con intentos progresistas que tuvieron a Lotus y Lola como las marcas más innovadoras.

Una medida que, en cambio, merece el elogio de los conservadores dirigentes del USAC fue la de hacer rancho aparte con los dirt-track. Hasta ahora, varias de las carreras se disputaban en óvalos pequeños de tierra compactada (de ahí la palabra dirt: sucio) que obligaban a la utilización de autos con mucha semejanza de crecidos midgets de hace 15 años y poco de la moderna estilización conocida en los circuitos

veloces. Ese decir que, además de la máquina utilizada en trazados como Indianápolis, era preciso contar con una "dirt" para tratar de ganar puntos en las mencionadas pruebas. Ahora el calendario quedará circunscripto a speedways "limpios" y road-circuits.

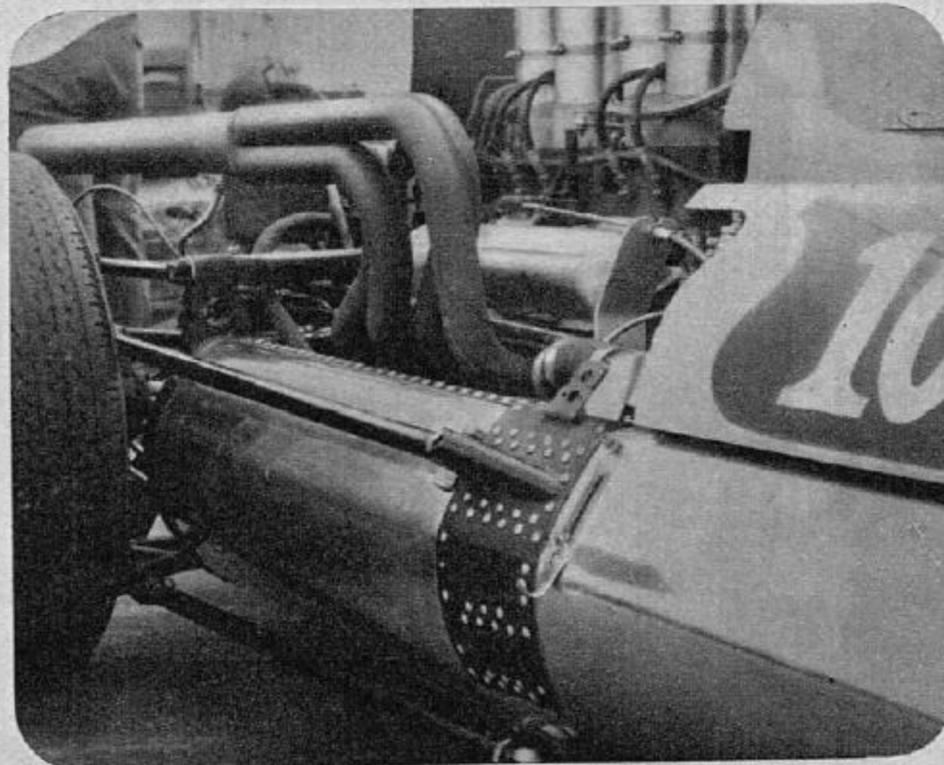
### AL UNSER: ¿LA FIGURA DEL '70?

"Mi hermano ganó Indy y el campeonato en 1968, Mario hizo lo mismo en 1969; esta vez me parece que puede ser mi turno." Las cavilaciones de Al Unser muy bien pueden transformarse en realidad, o al menos estar muy cerca. Si sus aspiraciones se diluyeron el año pasado fue por un accidente poco común. Como se recordará, la apertura de las clasificaciones para las 500 Millas fue trastornada por una persistente lluvia. Algunos de los pilotos, aburridos tras un día de inactividad, decidieron matar el tiempo dando vueltas en minimotos. A uno de ellos —Al Unser— la diversión le costó cara: patinó con su pequeña maquina y se fracturó una pierna, quedando "out" antes de poder clasificarse siquiera, siendo uno de los candidatos previos al triunfo. Tras dos meses de inactividad volvió, ganó tres carreras al hilo, peleó otras y entró segundo en el puntaje definitivo.

Esta puede ser la gran temporada de Al. Tiene un aparato que camina entre los más fuertes (chasis Lola reformado, con motor turbo-Ford) gracias al talento de uno de los mejores preparadores del ambiente: Bignotti. Como si fuera poco, el soporte financiero sigue contando con la base del conocido Parnelli Jones. Y, factores económico-mecánicos aparte, Al Unser es uno de los mejores pilotos que circulan en estos momentos por pistas americanas.

Quien parece seguir en mala racha es su hermano Bobby. Ganó Indy en 1968 y de allí en más su único —y esforzado— triunfo llegó en 1969 (Langhorne). Arrimó en un montón de carreras, pero la suerte no estuvo a la altura de sus condiciones, lo que no bastó para arruinar su cuenta bancaria (colectó 146.000 dólares). Mas, si de billetes verdes se habla, sería inexcusable omitir el nombre de A. J. Foyt. Su temperamental manejo le produjo 146.567 dólares en la "championship" y 52.544 en stock-cars, lo que redondea una interesante cifra tras doce años de actividad: 3 millones de dólares. Don Anthony Joseph promete seguir llenando el colchón en 1970.

Gurney, McCluskey, Johncock, Dallenbach, Ruby... muchos son los que —al menos en los papeles— pueden eclipsar a Mario Andretti. Mientras tanto, para los que siguen la actividad desde "afuera" una particular jornada del campeonato cobra relevancia significativa: las clásicas 500, y allí la agenda suma nombres, Hulme, Donohue, Yarborough y otros que a modo de "paracaidistas", intentarán digerir el plato más sabroso del deporte motor.



Motor Chevrolet (block standard) con inyectores. Una unidad similar equipó al auto con que George Follmer ganó la primera carrera del campeonato en 1969.

Vista del Lola modificado (antes cuatro ruedas motrices, ahora dos) preparado por Bignotti, que pilotea Al Unser.

# RECORDS MUNDIALES



# LAS NOVIAS DEL VIENTO

La progresión de los records mundiales de velocidad en motociclismo desde 1920 hasta nuestros días. En un principio el dominio era británico, luego aparecieron los alemanes y hoy los norteamericanos son los que parecen dueños de la situación

Cuando en los últimos años del siglo pasado Gottlieb Daimler puso en marcha su histórica motocicleta llamada por sus contemporáneos el "sacudidor de huesos", indudablemente se convirtió en el primer ser humano a quien le cupo el alto honor de ser el más veloz del mundo sobre un vehículo de dos ruedas propulsado a motor.

Sin embargo la que nosotros llamaremos la "era moderna" de los records mundiales de velocidad en moto, prácticamente comienza recién en el año 1920, cuando Ed Walker montado en una Indian bicilíndrica de 994 cm<sup>3</sup> establece en la pista playera de Daytona una marca de 164,5 km/hora, con lo cual se sobrepasa por vez primera la barrera de las cien millas por hora.

Desde ese entonces se desató una verdadera lucha sin cuartel por el primado, que dio lugar a la intervención de pilotos como Bert Le Vack, Claude Temple, Freddie Dixon, Oliver Baldwin y el gran Ernest Henne, cuya disputa fue mucho más violenta de lo que pueda deducirse echando un vistazo a un cuadro meramente estadístico. A una marca de alguno de ellos respondían varios con inmediatos aprestos para mejorarla. Por lo tanto puede considerarse la actividad de la década del 20 como una relación consociada constan-

temente y no como ocurrió más adelante, cuando los intentos se hicieron más esporádicos y en cierta forma más aislados. Es decir que mientras en un principio la obtención del tan preciado record se parecía más a una competencia deportiva, luego se convirtió en algo que podríamos llamar el momento "climax" de un prolijo trabajo de laboratorio, donde la pista daba la confirmación de lo que los interesados conocían o suponían de antemano: el logro de un nuevo record.

Trascurrieron treinta y seis años desde aquella marca de Walker, hasta que fuera establecido otro record en los Estados Unidos. Y esto sucedió, no en Daytona, que ya no estaba para las velocidades de los años cincuenta, sino en Bonneville, donde el alemán Wilhem Herz el 2 de agosto de 1956 estableció con una NSU sobrealimentada de 347 cm<sup>3</sup> una marca de 303,9 km/hora; con una máquina de motor tres veces más chico que el de Walker (compresor aparte), anduvo a casi el doble de velocidad que aquél. Pero lo sensacional fue que dos días más tarde, la "patota" de NSU volvería a la famosa salina para batir nuevamente el record, aunque esta vez con una máquina de 500 y con la que efectivamente lograron nuevo record, pasando esta vez el límite de las 200 millas por

En 1933 Joe Wright intentó por última vez, con esta BSA bicilíndrica, reconquistar el primado que había sido suyo tres años antes y que en ese momento ostentaba Henne. Fue en Southport Sands, en Lancashire, Inglaterra.

## LAS NOVIAS DEL VIENTO



### WORLD RECORD ATTEMPTS

Here the fair aerodynamically when Gifford...  
 The idea is a slight modification...  
 The fairing is a slight modification...  
 The fairing is a slight modification...  
 The fairing is a slight modification...

**“La Novia del Viento” de Bill Johnson a pleno régimen. Es el titular del record mundial de velocidad en motocicleta, aceptado por la Federación Internacional. El aparato media 5,15 metros y su planta impulsora, como en la mayoría de los casos en esta época contemporánea de la especialidad, era Triumph 650.**

**Bob Leppan parado junto a su verdaderamente fuera de serie Gironaut X-1, en Bonneville, 1966. El diseño de la carrocería del aparato aún a belleza con funcionalidad.**

hora con un promedio de 337,8 km/hora.

Pero, y dejando las velocidades de lado, fueron muy diferentes las circunstancias en las que establecieron nuevos primados los pioneros como Walker y el corredor encerrado en la NSU. La máquina de Walker era directamente una moto de “calle”, con preparación especial eso sí, y su marca es el fruto de una acción de marcados tintes individualistas. No apeló, además, al sobrealimentado o a las ventajas que ofrece una buena “cáscara” aerodinámica. En cambio el alemán de la década del 50, además de contar con estos dos recursos y muchísimos otros más, contó con algo que le resultó decisivo: la total y completa ayuda de la marca de Neckarsulm, tanto en la preparación y desarrollo de la máquina, como en la financiación de la prueba y el necesario apoyo logístico. Es entonces que la figura de Herz, sin desmerecerlo en lo más mínimo como piloto y “alma mater” de la idea, se diluye un tanto entre la maraña de técnicos y auxiliares que participaron de una u otra manera en la prueba y que compartieron con él el halago del triunfo.

Pero, y he aquí la paradoja, aunque Herz-NSU tenían el record mundial, no eran los más veloces de la tierra en dos ruedas. El americano Johnny Allen con una Triumph Thunderbird, más parecida por su forma de cigarro a un proyectil que a una moto, había hecho meses antes del record de Herz unas tiraditas a 312 km/hora y cuando el alemán y su gente se fueron a su casa, Johnny se quedaba en Bonneville preparándose para otro intento. Esta vez su Thunderbird alimentado con alcoholes y envuelto en un carenado de fibra de vidrio alcanzó la velocidad de 344 km/hora, que no fueron tenidos en cuenta por la F.I.M. (Federación Internacional de Motociclismo) por cuanto la American Motorcycling Association,

entidad de gran predicamento y solvencia, que fiscalizó la prueba, no está afiliada a ella.

A partir de acá (octubre de 1956) los EE.UU. se mantuvieron siempre en un primer plano y en septiembre de 1962 Bill Johnson —y ahora con el auspicio de la FIM— en una Triumph 650 de excepcionales características y no muy diferente de uno de los autos de record de Malcolm Campbell, establece el que es hasta nuestros días record oficial reconocido por la FIM, con un promedio entre dos corridas de 361 km/hora. Durante la semana de la velocidad en 1966 de la Asociación Americana de Motociclismo, Bob Leppan piloteó su Gironaut X-1 a 395 km/hora, elevando el record extraoficial en alrededor de 34 kilómetros y tocando en la corrida más veloz casi los 400.

Leppan era un distribuidor de Triumph en Detroit en la época que comenzó a hacer sus primeras tentativas, y llegó a éstas tras una gran experiencia. Su ambición, que le llevó más de diez años realizar, fue compartida por Jim Brufordt como diseñador y mecánico del Gironaut y Alex Tremolus que diseñó y construyó la cubierta de fibra de vidrio con forma de cigarro. Cuando corría esta fenomenal máquina, Leppan parecía más un astronauta que un corredor de motos tradicional. Estaba inclinado bien hacia atrás en el cockpit y su cabeza descansaba sobre un acolchado. Bob había sido fascinado desde chico con los records ecuménicos y desde entonces leía cuanto se le ponía al alcance de gente de la talla de Henry Seagrave y Malcolm Campbell. Como su ocupación eran las motos no es sorprendente que se le diera por este tipo de actividad. Años antes había estado en carreras de ciclismo y luego se interesó con la parte motorizada, especialmente después de ser dueño de su primera moto, una Triumph T20 Tiger Club. Los planes ori-

ginales del Gironaut incluían un dispositivo giroscópico para coadyuvar a la estabilidad de la moto, pero esta característica fue más adelante dejada de lado, no obstante lo cual, la denominación Gironaut X-1 no se varió. Los motores —pues eran dos— estaban montados en tandem y producían 140 BHP con metanol y 200 BHP cuando el carburante usado era nitrometano. Contaba, además, con caja de cuatro velocidades y embrague standard.

Lamentablemente lo aquejó el mismo mal que a Johnny Allen. Cometió el error de no pedir fiscalización a la FIM que es la rectora del motociclismo en Europa y en casi todos los países del mundo, salvo los EE.UU., y su marca no es reconocida.

Pero dejemos la historia reciente y remontémonos al pasado. Nuestra evocación bien podría comenzar en Brooklands, allá por 1920. Era tanto el entusiasmo por la velocidad pura que en esta pista había días, al final de cada temporada, dedicados exclusivamente a batir records y varios pilotos esperaban su turno para desafiar a los relojes. En una de estas “galas de records” en el año 1923 Claude Temple en su British Anzani de un litro, aumentaría el record hasta 174,5 km/hora. No había nada muy especial en su moto; era una bicilíndrica vertical con válvulas laterales. El circuito de Brooklands no era ni por asomo el mejor lugar para estas tentativas, y el primado que acababa de conseguir Temple tuvo por esta circunstancia una significación muy merecida, aunque despertó poco interés para el público. Un interés mayor podría haber tenido si un profeta hubiera anunciado que ése sería el último de los records de velocidad logrado en el viejo y peraltado circuito inglés.

Temple iba a perder y reconquistar el título, pero esta vez en Arpajón, Francia, en 1926, después que Le Vack, un viejo conocido de Brooklands hubiera

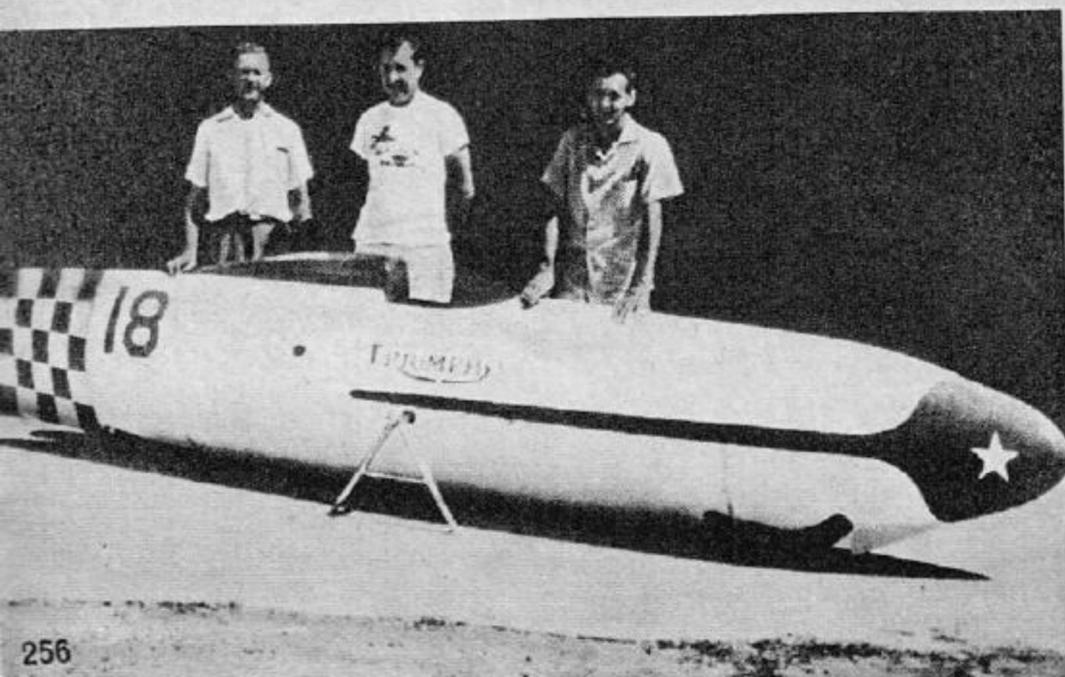
andado en el mismo lugar a 191 km/hora sobre la Brough Superior JAP también de un litro. Temple llevó el record a 4 km y medio más.

La pista de Arpajón, era un tramo en el sur de Francia y las autoridades francesas no ponían ninguna traba para que se cerrara de vez en cuando con propósitos deportivos. La superficie era excelente y en el lugar elegido se encontraba una larga recta que, sumado el ancho apropiado, era ideal para las altas velocidades sin mayores riesgos para los pilotos.

Luego en la misma pista el record de Temple cayó ante los de Baldwin y Le Vack. Y a fines del 29 aparece en la escena el extraordinario Ernest Henne, quien irrumpe en Munich con una máquina que se apartaba, en lo que a cilindrada se refiere, del litro usual hasta entonces. Su máquina era de la marca alemana BMW —a la que se mantuvo fiel a lo largo de su dilatada carrera— pero de sólo 740 cm<sup>3</sup>. El despliegue técnico de la ingeniería de BMW combinado con el talento de Henne, logró quebrar la pertinaz hegemonía de los Ingleses.

No obstante los ingleses volvieron a la carga con J. S. Wright quien en dos veces superó marcas logradas por el alemán con una motocicleta que aportaba dos novedades: un carenado frontal y un compresor que incrementaba la potencia del motor. Para la segunda de ellas y en vista que su experiencia le decía que las condiciones en que se desenvolvían las pruebas no eran siempre las ideales, alquiló privadamente una porción de ruta en las proximidades de Cork, Irlanda, con lo cual eliminó esa atmósfera de espectáculo circense que tenían los intentos. A lo callado no más, mejoró el record en más de 20 kilómetros. Ya se había llegado a las 150 millas por hora, es decir los 240 km/hora.

Pero el 3 de noviembre de



Johnny Allen con el revolucionario "cigarrillo" con que batió el record de Herz semanas después de haber sido establecido por aquél. Promedio: 345 km/h contra 337,8 de Herz, pero este registro nunca fue reconocido por la F.I.M. En la foto, con el diseñador "Stormy" Maugham y el preparador Jack Wilson.



Los alemanes Wilhelm Herz (izquierda) y Hans Müller antes de batir varios records mundiales en Bonneville (1956), con sus correspondientes máquinas. Müller logró los records en las categorías 100 cm<sup>3</sup> y 125 cm<sup>3</sup> con la más pequeña de las motocicletas que vemos en la foto y dos motores diferentes.

1932, comienza el reinado de las marcas de Henne y sus BMW que se prolongaría por espacio de cuatro años. La intentona más seria de esta época la realizó el belga Claude Atkins a quien Temple le había dado una máquina con la esperanza de reconquistar con una moto británica el título. Pero la Zenith Temple tuvo numerosos problemas y la prueba fue un fracaso. A todo esto Henne volvió a la carretera de Francfort y con una BMW de sólo 500 cm<sup>3</sup> llevó el record a 272 km/hora. Esta moto era completamente carenada y a pesar de esto su peso no era excesivo lo que le permitía usar un solo freno, que curiosamente accionaba sobre el árbol de transmisión secundaria. Henne había inventado para usar con esta moto, un casco protector de cabeza que tenía una aleta en su parte posterior que le llegaba hasta la mitad de la espalda cuando se apilaba.

Eric Fernihough en 1937 con Brough Superior devuelve a Inglaterra el record con 272,7 km/hora, que apenas superaba el anterior de Henne. Logró la marca con la máquina desprovista de un carenado total, al que Eric no era afecto, en Gyon, Hungría, donde la prueba tuvo lugar casi en privado. Pero no le duró mucho la gloria a la rubia Albion. En Italia el famoso Piero Taruffi terció en la lucha anglo-germana y en una extensión de la ruta que une Brescia con Bérgamo, montado en una Gilera Rondine de 500 cm<sup>3</sup> pasa a ser el más veloz. La moto correspondía a un diseño que en apariencia era totalmente incongruente; su estructura era desusadamente alta y el conductor manejaba casi totalmente erguido. Era completamente cerrada, de feo aspecto y para rematar una gran aleta vertical dominaba su parte trasera. A las pocas semanas de lo ocurrido en Brescia, el título volvía a ser detentado por el fenómeno alemán y sin muchas ganas de conformarse con su papel

de segundón, Fernihough volvió a Hungría donde su carrera epilógó trágicamente: ante una pinchadura perdió el control de la Brough y se mató.

Con la muerte de Fernihough y el retiro de Henne se cierra una época. Luego vendría el paréntesis obligado por la guerra y retomamos nuestra historia en 1951.

Porque fue en ese año cuando irrumpe en la escena la que sería la heredera de las glorias alemanas de la BMW: la NSU, que pilotada por Hertz deja en Bonneville 289 km/hora como primado. Hertz mantuvo este primer record de postguerra por cuatro años, hasta que Nueva Zelanda logró para sí su primer halago por medio de Russel Wright, cuyo experto manejo de la HRD Vincent de 1.000 cm<sup>3</sup> elevó la marca a casi 300 kilómetros con lo cual se hizo acreedor al premio de mil libras esterlinas ofrecido por la conocida revista Motor Cycle para el primer británico que alcanzara el record con una máquina de la misma procedencia.

De aquí en más, las salinas de Bonneville serían la cita obligada para los buscadores de records, y Herz en 1956 coincidió con la aparición del maravilloso aparato de Johnny Allen, de un diseño tan espectacular que llenó de asombro al mundo motociclístico.

Para el futuro no hay limitaciones. En cincuenta años el record mundial de velocidad en motocicleta subió de 160 a casi 400 km/hora. Intentos de Leppan para llegar a los 450 km/hora en 1967 y 1968 se vieron postergados por distintas condiciones desfavorables de las salinas. O vientos o demasiada humedad de la sal impidieron un normal desenvolvimiento de sus Gironaut, pero es indudable que su record americano pelagra, y ya se habla de llegar a los 480 km/hora (300 millas) lo que de ninguna forma aparece como una cifra meramente especulativa. El tiempo dirá. 🐾

### PROGRESION DE LOS RECORDS MUNDIALES DE VELOCIDAD EN MOTOCICLETA

Año	Piloto	Cilindrada y marca	Lugar	Km/hora
1920	E. Walker ...	994 cm <sup>3</sup> Indian	Daytona, USA	164,5
1923	F. W. Dixon .	989 cm <sup>3</sup> Harley-Davidson	Arpajón, Francia	171,3
1923	C. F. Temple	996 cm <sup>3</sup> British-Anzani	Brooklands, GB	174,5
1924	H. Le Vack ..	998 cm <sup>3</sup> Broughs Sup. JAP	Arpajón, Francia	182,6
1924	H. Le Vack ..	998 cm <sup>3</sup> Broughs Sup. JAP	Arpajón, Francia	191,5
1926	C. F. Temple	996 cm <sup>3</sup> OEC Temple	Arpajón, Francia	195,4
1928	O. M. Baldwin	998 cm <sup>3</sup> Zenith JAP	Arpajón, Francia	200,3
1929	H. Le Vack ..	998 cm <sup>3</sup> Broughs Sup. JAP	Arpajón, Francia	207,6
1929	E. Henne ...	740 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Munich, Alemania	216,4
1930	J. S. Wright .	998 cm <sup>3</sup> OEC Temple	Arpajón, Francia	221,2
1930	E. Henne ...	740 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Munich, Alemania	221,2
1930	J. S. Wright .	998 cm <sup>3</sup> OEC Temple	Cork, Irlanda	242,1
1932	E. Henne ...	735 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Tat, Hungría	244,5
1934	E. Henne ...	735 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Gyon, Hungría	246,1
1935	E. Henne ...	735 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Francfort, Alem.	255,8
1936	E. Henne ...	495 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Francfort, Alem.	271,9
1937	E. Fernihough	998 cm <sup>3</sup> Broughs Sup. JAP	Gyon, Hungría	272,7
1937	P. Taruffi ...	492 cm <sup>3</sup> Gilera	Brescia, Italia	274,5
1937	E. Henne ...	493 cm <sup>3</sup> B.M.W.	Darmstadt, Alem.	279,3
1951	W. Herz ....	499 cm <sup>3</sup> N.S.U.	Munich, Alemania	289,5
1955	R. Wright ...	998 cm <sup>3</sup> Vincent HRD	Christchurch, NZ	297,5
1956	W. Herz ....	347 cm <sup>3</sup> N.S.U.	Bonneville, USA	303,9
1956	W. Herz ....	499 cm <sup>3</sup> Triumph	Bonneville, USA	337,8
1962	W. Johnson .	649 cm <sup>3</sup> Triumph	Bonneville, USA	361,4

NOTA: El record absoluto, aunque no reconocido por la F.I.M. está desde 1966 en poder de Bob Leppan, quien con su Triumph Gironaut X-1<sup>o</sup> estableció una marca de 395,4 de promedio en Bonneville.

### LOS RECORDS MUNDIALES DE VELOCIDAD EN MOTOCICLETA

Clase	Marca	Piloto	Lugar y año	Km/hora
50 cm <sup>3</sup>	Kreidler-Meo ..	R. Kunz	Salt Lake (USA), 1965	209,777
75 cm <sup>3</sup>	Aermacchi .....	M. Pasolini	Autostrada Varese, 1956	167,439
100 cm <sup>3</sup>	N.S.U. (c) .....	H. Müller	Salt Lake (USA), 1956	222,192
125 cm <sup>3</sup>	N.S.U. (c) .....	H. Müller	Salt Lake (USA), 1956	241,610
175 cm <sup>3</sup>	Gilera (1) .....	R. Ferri	Autódromo Monza, 1957	208,521
250 cm <sup>3</sup>	Yamaha .....	W. Martin	Salt Lake (USA), 1956	280,603
350 cm <sup>3</sup>	N.S.U. (c) .....	W. Herz	Salt Lake (USA), 1956	303,541
500 cm <sup>3</sup>	N.S.U. (c) .....	W. Herz	Salt Lake (USA), 1956	338,092
750 cm <sup>3</sup>	Triumph (c) ...	W. Johnson	Salt Lake (USA), 1962	361,410
1000 cm <sup>3</sup>	Vincent HRD ..	R. Wright	Nueva Zelanda, 1955	297,640
1300 cm <sup>3</sup>	Vincent HRD ..	G. Brown	Elvington (GB), 1967	276,285

NOTA: Los promedios en Km/hora se refieren al kilómetro lanzado, excepto (1) que fue establecido en un hora de marcha. (c): establecido con motor equipado con compresor.



**1000 KM. 1970: MATRA 650**



# VIVEN AQUI

Ya hablamos demasiado de los coches lindos que viven en la Argentina, que es necesario que nunca se muden, que patatín... que patatán. Ahora llegó el momento de parar la charla y mostrarlos

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Una noche, hace dos años, un zumbido agudo y prolongado abrió el frío de la avenida del Libertador, como si el sonido fuera el casco estilizado de un velero quebrando la quietud del espejo de agua. De repente, muy de repente, el zumbido se cortó. Para siempre. A un costado de la desierta avenida los restos humeantes del orgulloso y alegre motor Maserati dos litros presentían que ése sería su silencio definitivo. Los metales fundidos, los restos mecánicos útiles y los pedazos inservibles estaban todos destinados a seguir el camino de tantos otros coches de pedigree que hoy yacen muertos en tantos rincones del país.

Pero se salvó. La paciencia, las posibilidades económicas y el cariño por los fierros de Jorge Maccione —su actual propietario— hicieron posible la resurrección. Para que aquí nosotros concretemos la antigua idea de mostrar los coches lindos que viven en nuestro país. Claro que fueron muchos más los habitantes, algunos mucho más lindos y de más valor, pero por esa misma razón se fueron vendiendo al extranjero mucho más rápido. Hecha la introducción literaria, vamos al coche.

Repasando publicaciones de la época (o no) en las que se haga referencia a los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires dis-

putados el 23 de enero de 1955, descubriremos que la pareja Grandio-Faraoni ganó la clase hasta 3 litros y llegó tercera en la general. Participaron en aquella carrera —como ocurría en todas nuestras temporadas internacionales— las vedettes del automovilismo mundial. La pareja corrió con este mismo Maserati cuyo árbol genealógico arranca en Bologna en 1937. Para entonces los hermanos Bindo y Ernesto Maserati —los únicos que seguían llevando adelante la firma— vendieron todo al commendatore Adolfo Orsi, quien trasladó la fábrica de Bologna a su actual emplazamiento en Módena. Para seguir construyendo los coches de la marca junto a su hijo Omer y con el asesoramiento técnico de los dos hermanos Maserati.

El primer modelo, A6GCS, fue presentado por los Orsi en el Salón de Génova de 1947. Simultáneamente la casa llevaba a las carreras el monoposto 4-CLT. En su primera versión el A6GCS era un seis cilindros de un solo árbol de levas a la cabeza, un solo carburador, 65 HP a 4.700 rpm. En 1948 la cilindrada se llevó a 1.978 cm<sup>3</sup> y 130 HP a 6.000 rpm plus carburadores Weber. Al año siguiente se hizo evidente que se necesitaba un motor completamente nuevo para llegar a algo con los coches sport y las carreras

de fórmula. Se lo llamó entonces al ingeniero G. Colombo —diseñador de la Ferrari V-12 y jefe de ingenieros de Alfa Romeo—, quien diseñó un motor que aún hoy se adivina como base de los motores Maserati. Su diseño es el motor A-6-GCS doble árbol a la cabeza. Puesto el motor en un chasis diseñado por Massimino, el coche recibió la denominación A-6-GCM, un Fórmula Dos que debutó en el Grand Prix de Italia de 1952. Al mismo tiempo que la marca participaba con este coche en carreras de F-2, en la fábrica se estaba desarrollando un coche sport derivado del motor de fórmula.

Al año siguiente nació el nuevo modelo. Con una carrocería cruda, espartana si se quiere, con guardabarros "de bicicleta" y muy poca gracia. Posteriormente se le agregaron guardabarros individuales pero integrados, lo que embelleció las líneas del coche, para que final y definitivamente se transformara la carrocería —en su última versión— en un diseño logrado, de líneas curvas de poco radio, ágil y envolvente. Así es el coche que hoy vive en Martínez, y que a lo mejor cualquiera de estas noches nos regala el zumbido —nuevamente— de su motor doble árbol a 7.000 vueltas alegrando la angustia de la avenida del Libertador desierta.

## CARACTERISTICAS TECNICAS Y DATOS PRINCIPALES DEL MASERATI A6GCS (SPORT 2000)

### Motor:

Número de cilindros	6 en línea
Diámetro/carrera	76,5x72 mm
Cilindrada unitaria	330,9377 cm <sup>3</sup>
Cilindrada total	1.985,6262 cm <sup>3</sup>
Relación de compresión	8,5:1
Potencia a 7.300 rpm	170 CV

Monoblock de aleación liviana con camisas postizas de fundición especial. Tapa de cilindros de aleación liviana con válvulas a la cabeza inclinadas con asientos postizos. Cámara de combustión semiesférica con dos bujías por cilindro. Cigüeñal equilibrado dinámicamente apoyado sobre siete bancadas. Bielas de acero estampado con perfil H, la cabeza guarnecida con metal antifricción y el pie con cojinete de bronce. Pistones de fundición liviana.

### Distribución:

Válvulas a la cabeza inclinadas, comandadas por dos árboles de distribución dispuestos en la cabeza y accionados por una serie de engranajes cilíndricos. Los árboles de distribución mueven las válvulas por medio de dedos.

### Alimentación:

La alimentación del motor se efectúa por un conducto separado para cada cilindro. Mediante bomba eléctrica Mona tipo Auto Flux 2000 de 12 voltios y que aspira del tanque. Carburadores Weber tipo 40 DCO, 3 de doble cuerpo con bomba mecánica a inyección prolongada.

### Lubricación:

A circulación forzada para todos los órganos principales del motor obtenida por medio de una bomba de engranajes alojada en el espacio que ocupan los engranajes de distribución y accionada por un engranaje cilíndrico. La bomba aspira aceite del tanque posterior y luego de hacerlo atravesar el filtro lo manda a los órganos a lubricar. El tanque de aceite se encuentra en la parte posterior, junto a la rueda de auxilio.

### Encendido:

Batería con dos distribuidores, de los cuales uno se encuentra en la parte delantera derecha del motor y el otro en la parte posterior izquierda. Comandados por el árbol de levas que acciona las válvulas de admisión y el árbol que acciona las de escape, respectivamente. Distribuidores Marelli tipo ST 65 DTEM de 12 voltios con adelanto automático. Bobina Marelli y bujías Marelli, Champion o Lodge indistintamente.

### Arranque:

Por motor eléctrico Marelli tipo MT 23 comandado por un pulsador situado en el centro del tablero.

### TRASMISION

#### Embrague:

Fricción por dos discos secos en conjunto con la caja de cambios. Cambios:

La caja es de cuatro velocidades y marcha atrás con los engranajes siempre apesados de dientes helicoidales. Los árboles primario y secundario están soportados por 3 cojinetes a bolillas. La palanca de



# MASERATI A6GCS

comando sale del centro de la caja. Las relaciones son las siguientes: 1ª velocidad, 2,21:1; 2ª, 1,4:1; 3ª, 1,18:1; 4ª, 1:1. Marcha atrás, 3,25:1.

Puente trasero:

Rígido, con la carcasa del diferencial en aleación ligera, con las cañoneras de acero de alta resistencia que cumplen la función de eje rígido. La tenida lateral está asegurada por un triángulo de gran rigidez asegurado al bastidor por medio de un eje de oscilación y por una junta esférica en la carcasa del diferencial. La reacción a los esfuerzos de freno y de aceleración se realiza con dos reactores en la cañonera del diferencial y el triángulo que fija al puente lateralmente.

## CHASIS

Dimensiones:

Trocha anterior .....	1.335 mm
Trocha posterior .....	1.220 mm
Distancia entre ejes .....	2.310 mm
Despeje .....	150 mm
Largo máximo .....	3.840 mm
Ancho máximo .....	1.530 mm
Peso del coche con rueda de auxilio .....	740 kg

Suspensión:

La suspensión anterior es del tipo cuadrilátero transversal deformable con resortes helicoidales. Los amortiguadores hidráulicos son del tipo Houdaille con registro de fuerza. Lleva también una barra estabilizadora transversal. La suspensión trasera es de ballestas longitudinales tipo semicantilever de gran flexibilidad. Dos amortiguadores Houdaille y una barra estabilizadora para evitar los excesivos ángulos de rolido completan el sistema.

Dirección:

La caja de dirección está montada a la izquierda en el soporte del travesaño delantero. El radio de giro es de 6 metros.

Frenos:

Hidráulicos en las cuatro ruedas. El diámetro interno de los tambores delanteros es de 328 mm y el de los traseros es de 290 mm. Los frenos de las ruedas traseras también se comandan mecánicamente mediante una palanca de mano situada bajo el tablero, del lado izquierdo.

Ruedas:

De rayos, con llantas de duraluminio y fijación central tipo Rudge, de 4,50x16".

Neumáticos:

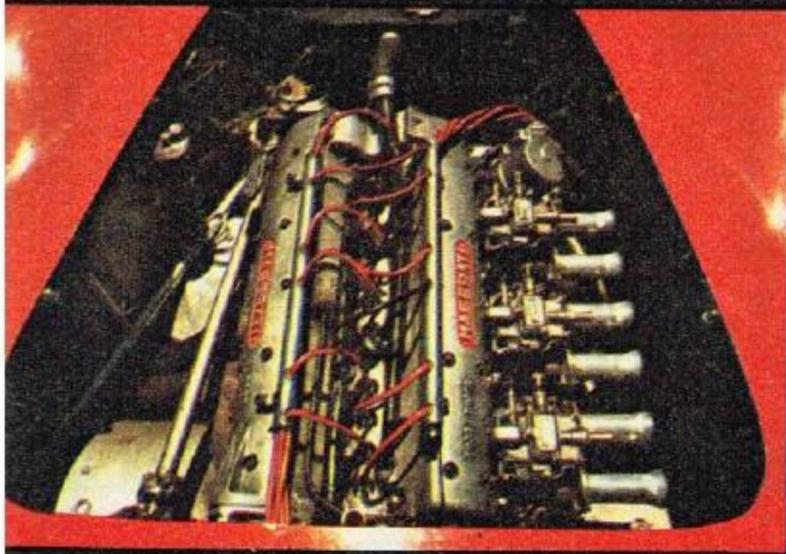
6,00x16".

Prestaciones:

Velocidad en km/h a 7.300 rpm (relaciones de diferencial, 1ª, 2ª, 3ª y 4ª velocidad):

8/42	84	134	152	186
8/40	90,5	142	169	200
8/38	94,5	149	176	209
9/40	102	160	191	225
9/38	108	170	201	238

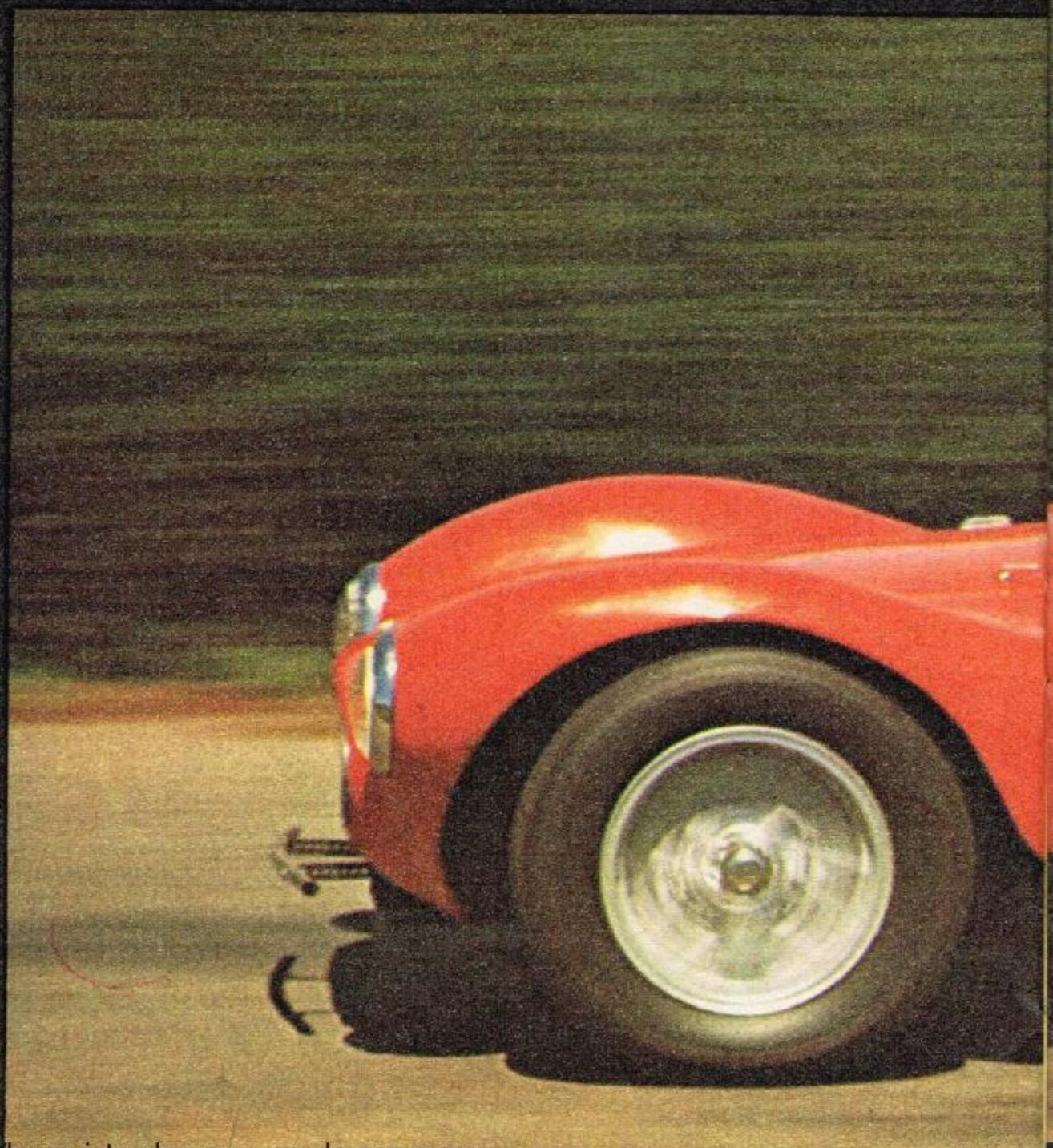
Consumo .....	20 lt cada 100 km
Capacidad del tanque de combustible .....	115 lt
Capacidad del tanque de aceite .....	20 lt

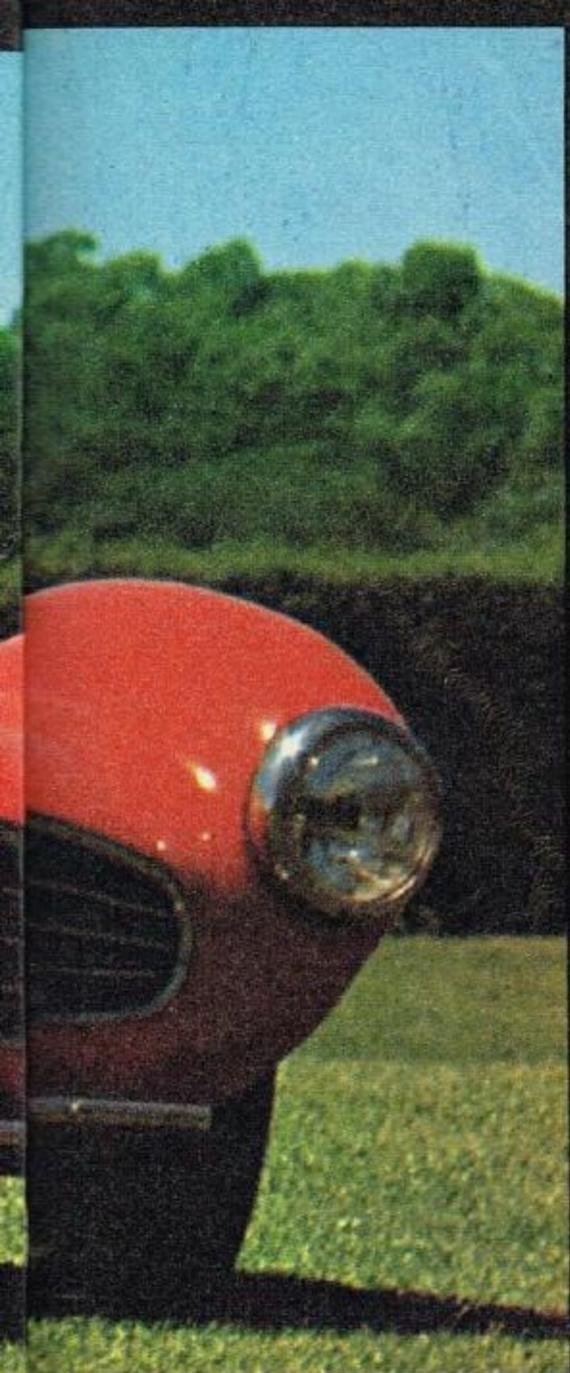


1.985 cm<sup>3</sup>; dos árboles de levas a la cabeza, tres carburadores Weber de doble cuerpo, 7.300 rpm, 170 H.P., doble encendido: 238 km/hora.

Las líneas agresivas y a la vez livianas se lograron mediante el dibujo en base a curvas de radio pequeño.

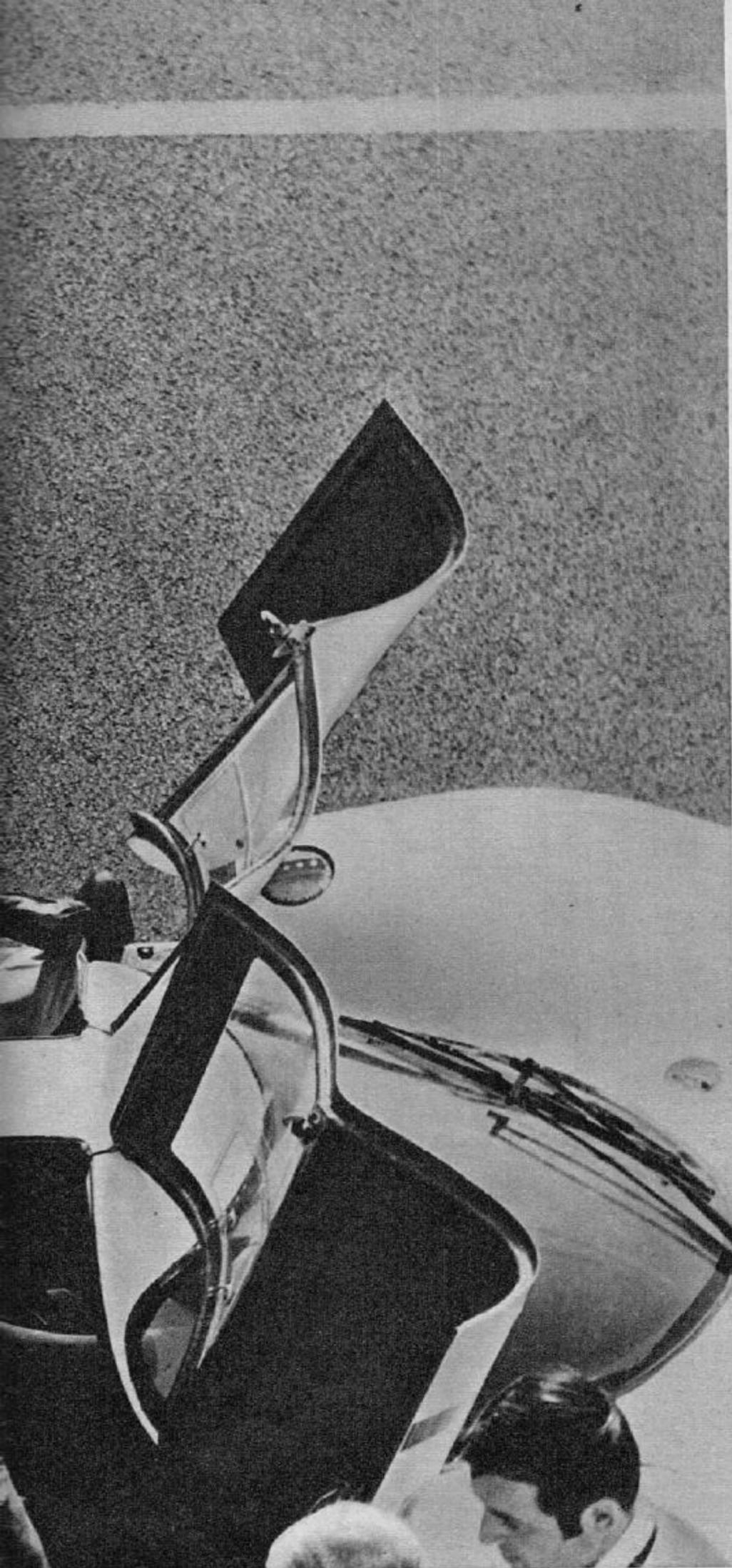
El carácter pura sangre se refleja en el Maserati A6GCS como en pocos coches sport. Uno de los diseños mejor logrados de la casa de Módena.







# HISTORIA DE UN



# CAMPAÑA PORSCHE

- Lágrimas de triunfo del equipo Porsche
- Los mil problemas que soportaron
- Un verdadero equipo que funciona como tal
- Los tristes comienzos de 1969
- Nürburgring y el título
- Siffert-Redman, los mejores de Porsche
- Los problemas del "917"
- La compensación de mil esfuerzos
- La temporada anterior paso a paso

Cuando los Porsche debutaron en la temporada de 1969 se inició la larga serie de penurias de la casa de Stuttgart. Penurias que llevaron a técnicos e ingenieros de la marca alemana a superarse constantemente hasta lograr el lauro que andaban buscando desde hacía un par de años: el Campeonato Mundial de Marcas. Porsche lo consiguió, pero esto demandó mucho trabajo, muchas penas y también varias derrotas y debacles. Por eso que todo —y los triunfos y satisfacciones no son excepción— tiene su lado agrio y cada laurel de una corona es, muchas veces, una lágrima de las muchas vertidas durante una temporada en un terreno donde nadie da nada y tampoco puede pedir ventajas o simplemente tregua.

El comienzo en Daytona no había sido satisfactorio; todo lo contrario, el saldo para el Porsche fue lamentable. Porsche no quiso que los problemas surgidos en Daytona se repitieran y por consiguiente eligieron la pista de Monza —un trazado sumamente veloz— como pista de pruebas para mejorar sus autos y extraer defectos. Como primera medida los técnicos decidieron cambiar la caja de 6 marchas, extremadamente pesada aunque muy sólida, por la de 5 ve-

locidades, mucho más liviana e igualmente efectiva. La prueba realizada en Monza tuvo resultados positivos. La idea inicial era hacer 18 horas a todo régimen y sobre la marcha ir solucionando inconvenientes. Todo anduvo perfectamente hasta que un accidente cuando el auto era comandado por Hans Herrmann lo dejó inutilizable. Sólo motor y caja se salvaron, el resto estaba como para venderlo a un desarmadero. El "908" no servía más.

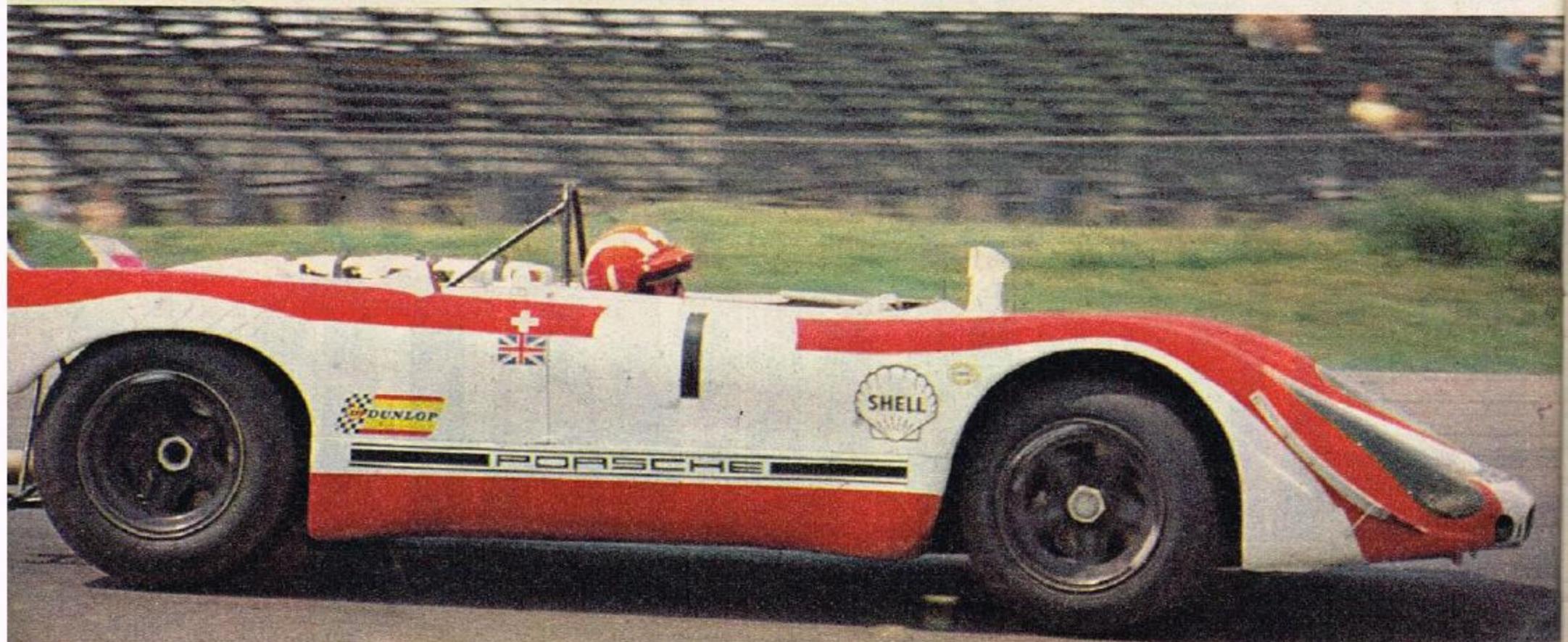
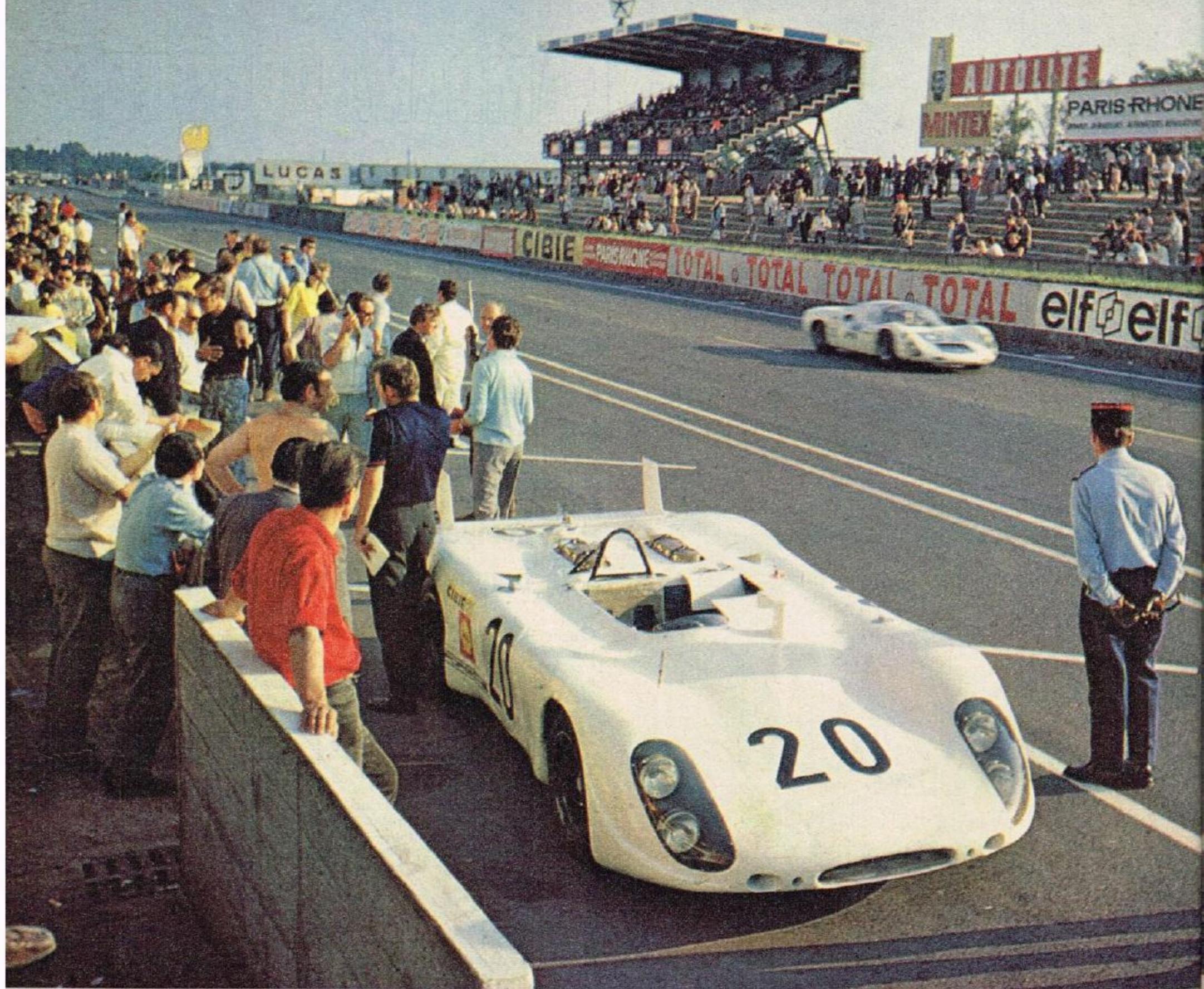
El motor y la caja de velocidades (marca Porsche) fueron desarmados luego del "test" y no se encontraron huellas de desgaste aparentes ni en la transmisión ni en la planta motriz. Los 8 opuestos de los Porsche 908 habían sido probados en el banco y los capos de Stuttgart quedaron conformes con los resultados arrojados por las pruebas de Monza, pese al imprevisible accidente sufrido por el "908". Había conformidad y pensaban que todo estaba OK por el momento.

## DAYTONA: COMO PARA LLLORAR...

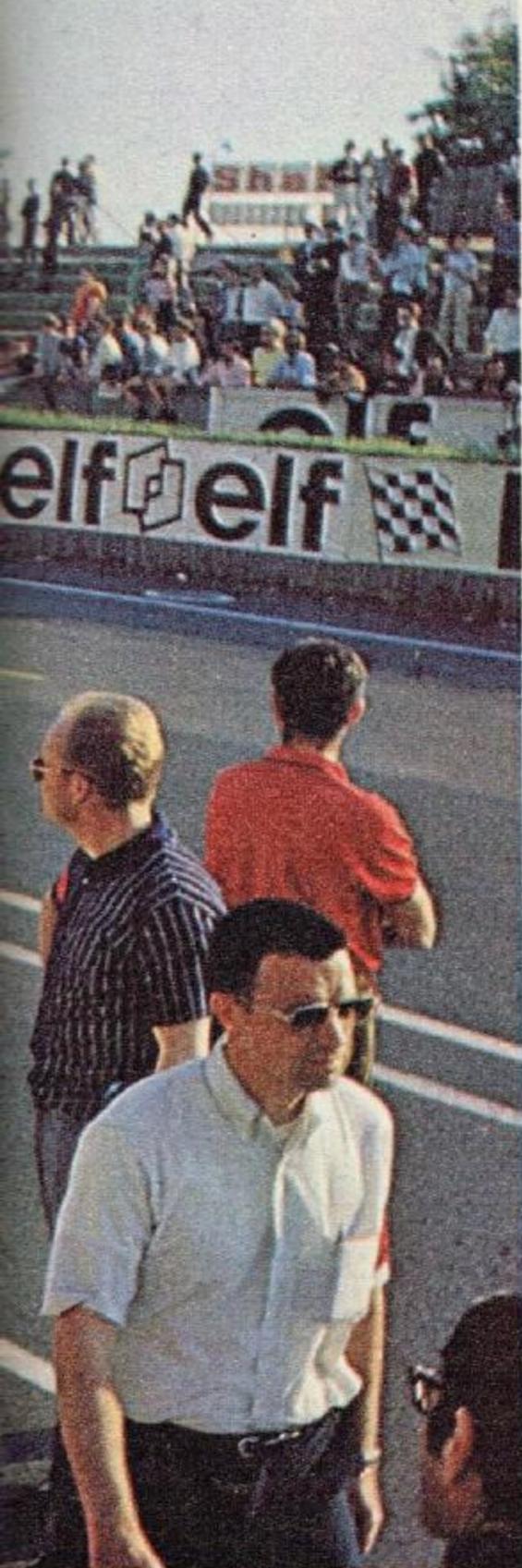
En las 24 Horas de Daytona Beach los cuatro autos oficiales

# CAMPEONATO

por CARLOS F. FIGUERAS



# CAMPAÑA PORSCHE



El Porsche Nº 20 de Siffert-Redman durante los ensayos de Le Mans. El modelo fue especialmente diseñado para ese circuito.

Seppi Siffert, Brian Redman conversando con Stirling Moss. El suizo Jo y el inglés Brian fueron los mejores pilotos de la marca y los que lograron la mayoría de los puntos que sumó Porsche al final del Campeonato.

El Porsche 908 Spider en acción con el piloto número uno de la escuadra al comando: Joseph Siffert, el más sensitivo y más versátil.

También los autos particulares que vendió la fábrica de Stuttgart arrojaron resultados positivos. En nuestra temporada fueron ejemplo los autos de Scier Roig, Gregory y Laine-Van Lennep (foto).



## CAMPAÑA PORSCHE

abandonaron. La primera carrera puntuable por el campeonato les había jugado una pésima pasada. A las 18 horas de carrera —cuando el último Porsche ingresaba en los boxes definitivamente— no quedaba ni uno de los blancos Porsche dirigidos por Rico Steinemann. En ese instante el Porsche marchaba a la cabeza de las posiciones con un total de 45 vueltas de ventaja sobre el Lola T70-Chevrolet de Mark Donohue, lo que demostraba indiscutiblemente la increíble performance de los 908 cola larga con motores de tres litros. Esto fue lo que hizo exclamar a Steinemann: "Hemos demostrado que tenemos los mejores autos, pero eso no es suficiente...".

La cuestión era seria. Los cuatro autos habían abandonado por la misma causa. Rotura de un diente del engranaje de distribución construido en acero liviano que recibía el movimiento del cigüeñal sobre un árbol intermedio y comandaba el árbol de levas, vía cadenas de distribución y la bomba de aceite. Por supuesto que de haber terminado los ensayos de Monza, interrumpidos por el accidente, el problema del engranaje se hubiese descubierto y solucionado antes de correr en Daytona. Es obvio que cuando los autos y técnicos estuvieron en Stuttgart tiraron a la basura todos los engranajes de acero liviano y los reemplazaron por similares de acero más resistente.

Fue también en Daytona donde todos los pilotos —algunos más, otros menos— sufrieron un principio de intoxicación a causa de los gases del motor que se introducían en el cockpit. Esto sucedía por las vibraciones del motor a su régimen crítico debido a que se aflojaban los múltiples de escape y las juntas no llegaban a cumplir con su función específica. De esa manera los gases se escapaban por esas mismas juntas y debido a la turbulencia formada a esas velocidades ingresaba en la cabina tornándola en algo muy parecido a una "cámara de gases". Este inconveniente no había aparecido en las pruebas pretemporada en Monza, ya que la relación final del diferencial era distinta, pues el circuito italiano es más veloz que el de Florida y por consiguiente se usan relaciones más largas y los motores trabajan a regímenes inferiores.

Los dólares se habían esfumado en vano. Los Porsche no habían llevado a sus pagos ni un solo punto para el campeonato y sí muchos dolores de cabeza y problemas por solucionar a breve término, antes de las 12 Horas de Sebring.

## SEBRING: OTRO FRACASO

En la segunda prueba puntuable no existieron problemas de motor (principalmente por parte de los engranajes) ni tampoco de caja. Los chasis fueron los que llevaron al segundo fracaso de los Porsche. El "908" que debutó en Sebring modelo Spyder y bautizado con el nombre del circuito americano debido a que se presentó por primera vez allí había sido terminado a mediados del mes de ene-

ro y probado por los pilotos, dejando a ellos muy satisfechos por su comportamiento en curvas y su tenida direccional. Sin embargo, se trató de hacer una segunda prueba. Todo el equipo se encontró en el trazado de pruebas que usa la casa Porsche en Weissach para sus autos de competición y de serie, pero la nieve les jugó una pésima ironía. El espesor de la nieve convirtió al circuito en una pista intransitable y sólo un tramo se pudo utilizar. Allí donde los vehículos son sometidos a vibraciones en razón de un "serrucho" construido en un tramo, piso con arena, pavimento resbaloso y hasta piso con una capa de sal, la nieve había dejado sus huellas. Ese día nada se pudo hacer. Sebring estaba cerca y no había tiempo para realizarla otro día. Así fue como los Porsche y todo el equipo partieron hacia Estados Unidos para participar en las 12 Horas de Sebring. Así se decidió probar los autos directamente en la pista de Florida. Pero la mala suerte seguía con ellos y no tenía intenciones de cambiar de lado.

Durante 16 horas, el mismo día que intentaban comenzar las pruebas, llovió torrencialmente y un viento de costado a velocidades de 100 km/h impidió que los Porsche salieran a girar. Las cosas no andaban nada bien para Porsche, y para colmo tendrían que largar la carrera sin conocer los autos. La última posibilidad eran los ensayos oficiales, donde tendrían que lograr la puesta a punto de los chasis y suspensiones. Así fue como en las cinco horas de entrenamiento uno de los chasis de los 908 se rompió justo en el lugar donde confluyen varios tubos del reticulado del tren delantero. Largada la carrera, al poco tiempo el Porsche conducido por los alemanes Hans Herrman y Kurt Ahrens se detuvo en boxes con el chasis roto en el mismo lugar donde un par de días antes se había fisurado el de la otra unidad. En un principio se pensó que la rotura era casual y que no habría problemas de mayor importancia. A los pocos minutos Joseph Siffert paró en boxes con su chasis partido en el mismo sitio. Seppi estaba en muy mala posición porque ya había estado detenido para alinear la dirección y regular el tren delantero luego de un encontronazo con uno de los guard-rail donde dañó parte de la suspensión de su "908". Mitter, que marchaba en muy buena posición, tuvo que parar también por rotura de chasis. El problema se solucionó y Mitter reingresó, pero con mucho tiempo perdido. Además, al auto de Mitter se le había roto el tren trasero; entonces los mecánicos confeccionaron rápidamente una escuadra que modificaba levemente la cola pero gracias a la cual el Porsche pudo seguir en carrera. Por su parte, el auto de Rolf Stommelen-Joe Buzzetta sufrió el mismo mal y se le realizó el mismo trabajo que al de Mitter. De esa forma logró ubicarse tercero al final de las 12 Horas y llevar hacia Alemania los primeros cuatro puntos del Campeonato Mundial de Marcas. Un solo "908" —el de Stommelen-Buzzetta era un 907 de 2,2 litros—, conducido por Elford-Attwood, logró salvarse de la epidemia que azotó a los Porsche, pero no todo fue color rosa para ellos. Una aleta estabilizadora se

rompió por las vibraciones y rompió el tanque de nafta. Se detuvo en boxes y le cambiaron el tanque perforado por uno nuevo, pero el auto igualmente no volvió a andar como antes, ya que la falta de la aleta disminuyó su tenida.

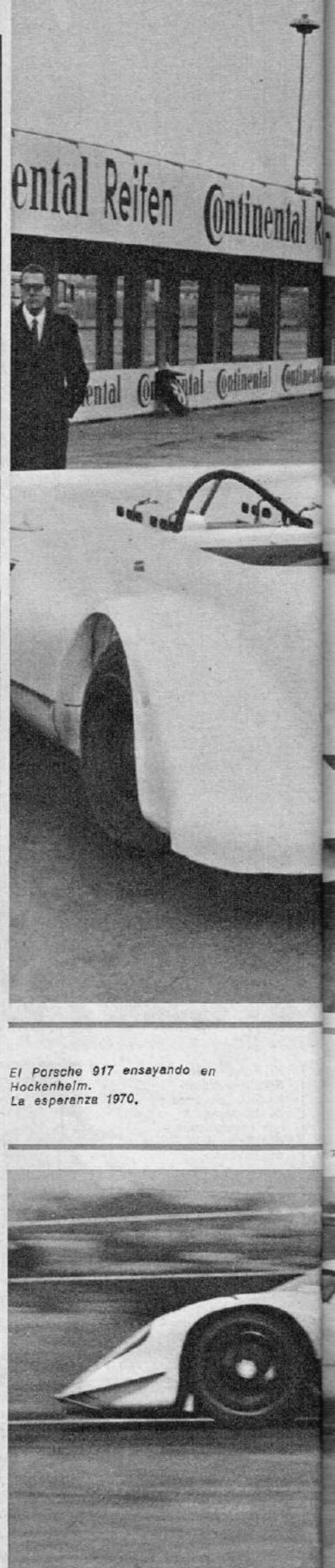
## BRANDS HATCH: LAS COSAS MEJORAN Y... LOS ZORROS SABEN POR ZORROS PERO...

Cuando los Porsche llegaron a Brands Hatch venían de ser derrotados en las dos pruebas americanas que el año anterior —1968— los había contado como dominadores absolutos. La moral estaba baja.

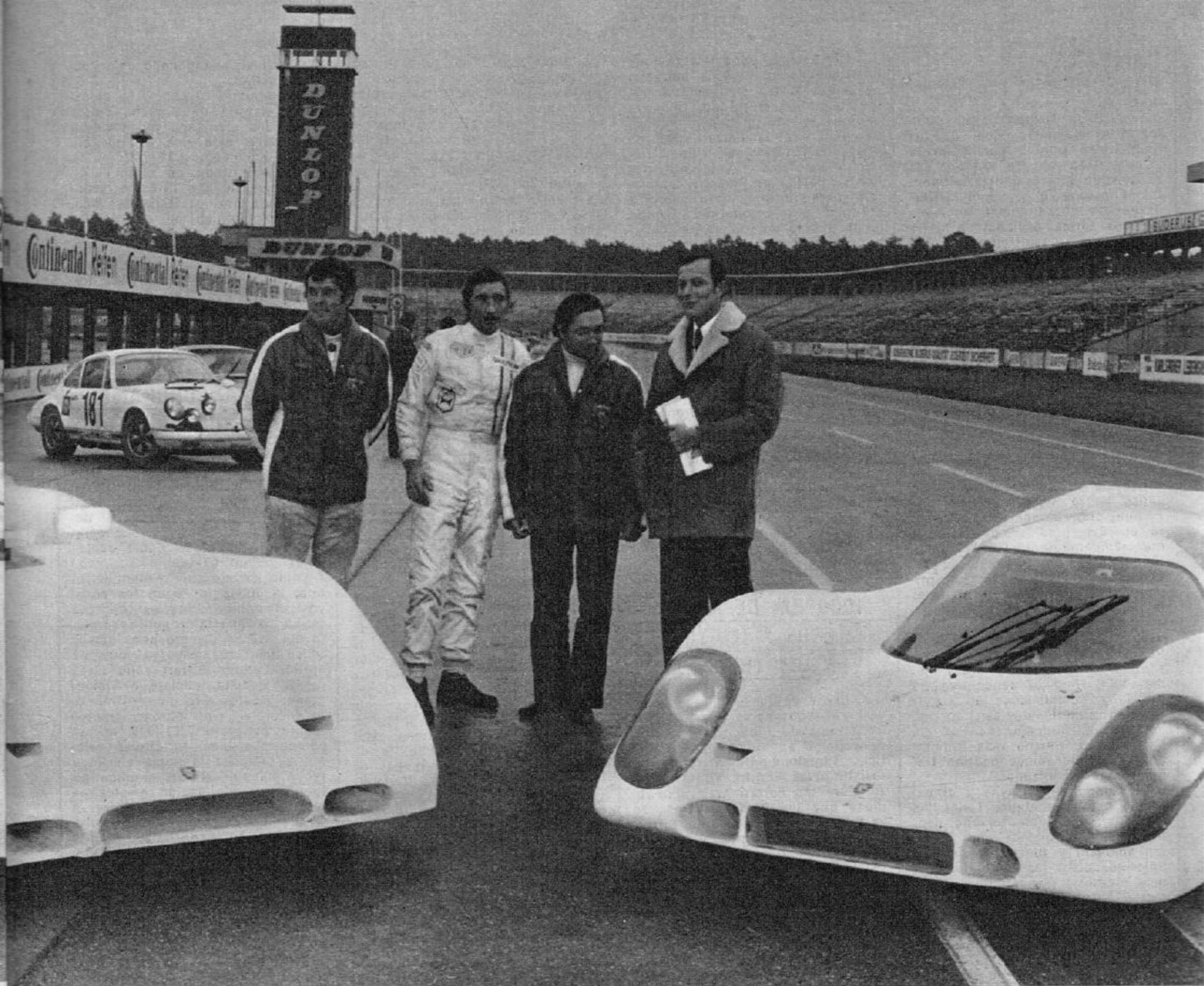
Para Brands Hatch la Ferrari 312P se había clasificado en segundo lugar y la gente de Porsche estaba muy alerta porque ya en ocasión anterior los Ferrari, sus rivales más encarnizados, les habían ganado la carrera en 1967. Sabían que Ferrari era el enemigo más peligroso. A esta altura la casa Porsche esperaba muy ansiosa la salida del "917", que gozaba de la ventaja que significaba toda la amarga experiencia recogida en Daytona y Sebring por los "908". Pero por el momento se debía luchar con las armas que se disponían. Así, en BH los "908" cambian la cola corta por otra un poco más larga, que se había dejado de lado por un diferencia de tres kilos en su contra. Pese a ello, en BH convenía llevar esos tres kilos plus y mejorar los tiempos.

El inconveniente con que tropezaban ahora era el problema del abastecimiento, que en Brands Hatch se efectúa por medio de surtidores comerciales y no a presión. ¿Cómo se podía hacer para reabastecerse en forma rápida sin derramar nafta? Las mangueras no hacían fluir el suficiente combustible como para hacerlo rápidamente; entonces se solucionó el asunto con dos simples bidones y el popular embudo, muy conocidos en nuestras carreras de TC. Así, a "bidonazo" limpio, los Porsche recibieron las sucesivas cargas de combustible, ganando los segundos preciosos que necesitaban en su lucha con la Ferrari.

Durante las pruebas la Ferrari demostró ser más apta para un circuito trabado como Brands Hatch. Sólo Seppi Siffert —primer piloto y "testman" del equipo Porsche— parecía estar en condiciones de luchar mano a mano con el rojo Ferrari. Pero la pregunta que se hacía Rico Steinemann era muy lógica: "¿Aguantará nuestro auto el trajín a que se lo someterá sin contar con apoyo de sus compañeros? ¿Redman podrá mostrarse tan rápido como Siffert?". De las respuestas a estas dos preguntas claves dependía la suerte del equipo en la tercera prueba por el campeonato. Buscaron en todos los detalles lograr la seguridad necesaria que deberían tener en carrera. Por primera vez Siffert fue autorizado por el equipo de Stuttgart a probar oficialmente y en público los neumáticos Firestone R125 para seco y los B11 especiales para lluvia. Los tiempos mejoraron en 1s 5/10 con respecto a la Ferrari y a los neumáticos Dunlop. Todo esto se hizo a último momento, ya que

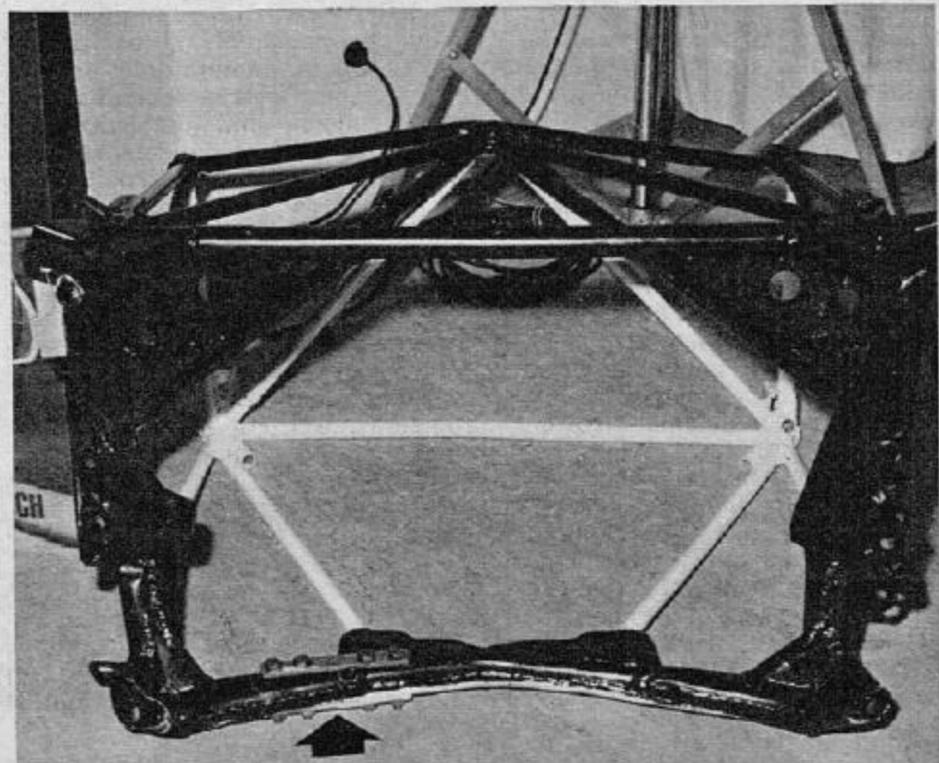
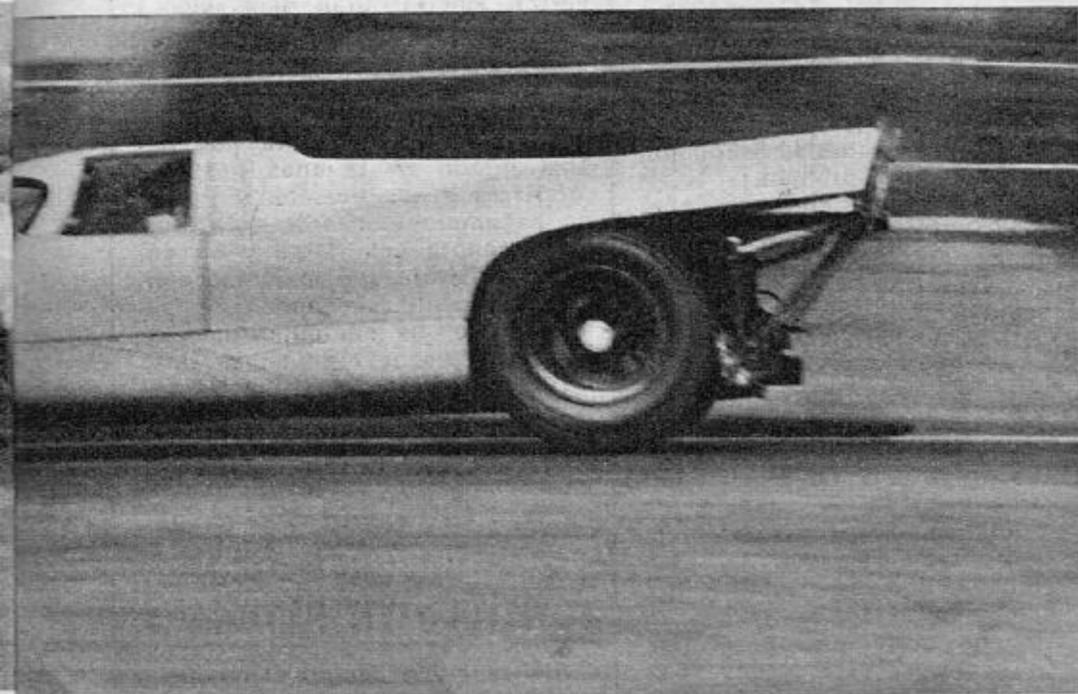


El Porsche 917 ensayando en Hockenheim. La esperanza 1970.



Los tres pilotos de la escudería John Wyer (que recibirá apoyo directo de fábrica) en el autódromo de Hockenheim. Brian Redman, o Siffert, Pedro Rodríguez y Roco Steinemann (DT de Porsche). A la izquierda el "908" Spyder con algunas modificaciones. A la derecha el "917" tal cual lo vimos en Buenos Aires hace poco menos de un mes.

La flecha (abajo) indica el lugar exacto donde se rompían los chasis de los Porsche. Esta fue la solución adoptada por los mecánicos en las 12 Horas de Sebring por medio de dos planchuelas de acero fijadas a la estructura con cuatro bulones. Por supuesto, previa soldadura. El reticulado en blanco que aparece en el centro fue la solución final lograda en base a esa sobrestuctura. Nunca más volvió a fisurarse el chasis.



## CAMPAÑA PORSCHE

por falta de tiempo no se pudo lograr el balanceo ideal de los neumáticos Dunlop con respecto a la presión, etc., y fue por esa causa que directamente probaron las Firestone que Seppi Siffert aseguraba que funcionarían bien. De esa forma Steinemann —DT del equipo— decide que sólo Siffert-Redman utilicen las Firestone, en tanto el resto seguiría montado sobre las Dunlop. Inmediatamente se pidieron los neumáticos a Stuttgart y la fábrica los envió en un avión especial que llegó pocas horas antes de que se largase la carrera. Y no todo estaba solucionado. Se debían hacer cambios de neumáticos y por los turnos y desgastes de gomas llegaría un momento en que los boxes del equipo oficial se atestarían de autos detenidos por la misma razón: cambio de neumáticos. Para buscar una salida Steinemann pensó en lo más lógico. Los Firestone eran de mejor rendimiento en BH, pero se desgastaban más rápidamente que los Dunlop. Entonces el DT solucionó el inconveniente haciendo parar primero a Siffert para reemplazar las Firestone y luego escalonadamente a los otros tres autos que usaban Dunlop. Además, Siffert-Redman eran los encargados de salir en punta, y a la hora y media de carrera el caucho ya no estaría en condiciones de seguir rodando cumpliendo con su importantísima función. Así las cosas estarían mucho más ordenadas y los mecánicos podrían trabajar más organizados.

El tiempo de ensayos y preparación estaba agotado. Todas las medidas se habían tomado dentro de los problemas que pudieran aparecer y fuesen previsibles. Sólo quedaban los imponderables de siempre y que aunque se hicieron esperar aparecieron a último momento. Cuando los autos rumbeaban hacia el punto de partida el mecánico encargado de llevar el 908 de Siffert-Redman a la largada notó que uno de los ciclos del encendido no funcionaba. Tres cosas podían ser: el encendido, el distribuidor o la bobina. Los tres elementos fueron controlados, probados y funcionaban a la perfección. No había nada que indicara una falla en el sistema eléctrico en general. El tiempo corría y llegó el momento en que los mecánicos no podían permanecer en pista. El Porsche 908 de Siffert-Redman largó la carrera con la misteriosa falla sin que se pudiera solucionar. El box de Porsche era un manojo de nervios. El único auto y pilotos en condiciones de luchar con la Ferrari estaba en inferioridad de condiciones desde el vamos.

¿Siffert, con un hándicap en su contra de 300-400 rpm en las rectas, podía batir a las Ferrari? Toda la gente de Porsche lo puso en duda. Una vez que llegaron a la fábrica descubrieron la causa del problema. El sistema electrónico de encendido era el que fallaba y producía la falla en regímenes altos. Un simple problema de ajuste, nada más... pero suficiente como para que los técnicos de la casa de Stuttgart se devanasen los sesos. Se sabe lo que fue la carrera en sí. Siffert-Redman fueron los ganadores, finalmente, a bordo de una "908"

Spyder. Pero la Ferrari largó muy bien apenas se bajó la bandera, hasta que tuvo que detenerse por un neumático reventado. Una vez que se reintegró, y por razones desconocidas, la Ferrari 312 no pudo reencontrar el ritmo que había mantenido anteriormente. Por su parte, los Porsche cambiaron neumáticos a todo trapo y el único que perdió más tiempo de lo debido en los boxes fue el auto de Stommelen, que debió reemplazar el tanque de nafta derecho debido a un trozo del Lola de Jo Bonnier que descansaba semidestruido en la pista.

El campeonato, por fin, comenzaba a tomar color para la gente de Porsche.

De Brands Hatch los coches fueron enviados directamente a Nürburgring para efectuar algunas pruebas. El asunto era probar el Spyder y tenerlo a punto para futuras confrontaciones, y además les serviría como base para cuando llegara el momento de la disputa de los 1.000 Km de Nürburgring. En Monza el equipo Porsche contó con cinco modelos "908" de cola larga, inscribiendo a cuatro y utilizando el quinto ejemplar como "muleto".

### 1000 KM DE MONZA ¡ESOS MALDITOS NEUMATICOS..!

A partir de los primeros ensayos realizados en la pista italiana los pilotos de Porsche estuvieron de acuerdo en utilizar los neumáticos Firestone. Unica forma de resistir a las Ferrari. Y así se hizo. Pero las Ferrari eran más rápidas que los Porsche y eso se veía a simple vista. Sólo Siffert podía hacerles frente, y así fue como Steinemann encomendó a "Seppi" la misión de complicarles la carrera a los rojos aparatos de don Enzo. Durante el primer cuarto de hora de carrera las cosas marchaban a las mil maravillas. Vuelta tras vuelta las dos Ferrari y el Porsche de Siffert se intercalaban en la primera posición. Pero la teoría desarrollada durante los entrenamientos se vio desbaratada por una que desmentía todos los conceptos elementales de la anterior. Los Porsche de cola larga eran sensiblemente más veloces que las Ferrari en las rectas, pero las 312 superaban mejor las curvas veloces. Así fue como Siffert viajó jugándose todas las vueltas para no perder el paso que marcaban los autos italianos. El piloto número uno de la casa Porsche estaba cumpliendo con su misión inmejorablemente. Finalmente los neumáticos fueron los que forzaron las decisiones y las Ferrari se retrasaron, dando comodidad a los alemanes.

Los Porsche también tuvieron las suyas. Schutz y Elford se salvaron de accidentes peligrosos causados por reventones de neumáticos. El coche de Vic quedó destruido, pero el piloto no tuvo problemas. Gerhard Mitter rompió la bieleta del varillaje de la caja de velocidades. Fue cambiada, pero ya el motor estaba dañado debido a las sucesivas "pasadas de vueltas", ya que para llegar al torque ideal, sin la tercera velocidad, debía forzar la segunda hasta las 10.000 rpm; así, cuando colocaba la cuarta el régimen del motor sólo caía a las 7.500 vuel-

tas. Elford, antes de su accidente ya había cortado dos correas de ventilador —problema que venían acarreado desde mucho tiempo antes— y esto era casi imprevisible de tener en cuenta en las pruebas de "banco", pues las vibraciones y sacudones a que se someten los elementos mecánicos en carrera no son los mismos. La gente de Porsche no podía evitar recordar con amargura la fallida prueba en el autódromo de Monza, ya que de haberse realizado en forma completa hubiesen aparecido todos esos inconvenientes y habrían sido subsanados antes de la temporada '69.

Nuevamente Siffert-Redman le entregaban nueve puntos a la casa de Stuttgart.

### TARGA FLORIO: LO BUENO Y LO MALO

Las dificultades del circuito siciliano son bien conocidas. Por segunda vez en el año se agregaba un auto de entrenamiento a los oficiales que estarían en carrera. Esa vez se usaron Dunlop especiales que Porsche, por medio de Steinemann, había encargado a principios de año. La diferencia con las Dunlop anteriores era una sola. Si bien el dibujo y el ancho de la banda de rodamiento eran los mismos, el talón, o sea sus laterales, estaban sensiblemente reforzados. De esa manera se conseguía mayor seguridad en las curvas de la Targa, ya que el piloto no debía estar pensando en los cordones o en cuidarse de meter dos ruedas en las banquinas enripiadas. Todo se solucionaba, y en caso de venir muy jugados hasta podían rozar sin mayores inconvenientes los mojoneros que demarcan el camino en la mayoría de las curvas.

Elford prefirió ensayar los Firestone, pero a la cuarta vuelta de entrenamiento su Porsche rompió un neumático (precisamente, el talón) y se estrelló, quedando el auto destrozado con Vic sano y salvo. El auto de entrenamiento ya no serviría como tal. Brian Redman también tuvo un inconveniente. Su pie derecho, empapado en aceite que se perdía por el recuperador, resbaló sobre el pedal de freno y siguió de largo en una curva. Por suerte, su auto sólo sufrió daños en la suspensión y en dos tubos de su estructura que fueron solucionados convenientemente para el día de la carrera.

Durante la carrera Vic Elford fue víctima del típico problema de los Porsche. Cortó la correa de ventilador y ello le impidió que llevara a cabo su segunda victoria en Sicilia. El coche de Hermann Stommelen tuvo problemas en la dirección y quedó en boxes ante la imposibilidad de arreglar a corto plazo. En cambio, Larrousse-Lins fueron los que sufrieron las consecuencias de un absurdo imprevisto. Un tornillo minúsculo cuyo ángulo de ataque no era el correcto los dejó fuera de carrera. El pequeño elemento cumplía una función específica en el comando de la caja de velocidades. El varillaje quedó engranado y fue imposible solucionar el mal trance. Larrousse-Lins siguieron, pero sin ningún tipo de posibilidades, ya que sólo la tercera velocidad funcionaba correctamente. Terminaron la Targa, pero a dos vueltas de los punteros. Attwood-Red-

man habían abandonado en la octava vuelta.

Sin embargo, y pese a la aplastante victoria de Porsche en la Targa, los alemanes reconocieron que había sido una prueba sin mucha competencia. Ferrari no se había presentado, en tanto el Alfa Romeo de dos litros y medio conducido por los italianos Vaccarella-De Adamich no era de los más veloces y aunque no tuvo problemas importantes no estaba a la altura de los Porsche. Finalmente abandonó. Sólo el Alfa Romeo 33 de dos litros Pinto-Alberti pudo intercalarse entre los cuatro 908 y dos modelos 907. Otros nueve puntos para los alemanes gracias a Mitter-Schutz.

### SPA-FRANCORCHAMPS EL 917 Y SUS PROBLEMAS

Las cosas no venían bien barajadas cuando la escuadra dirigida por Rico Steinemann llegó a Spa. Porsche había elegido ese circuito superveloz para realizar el debut oficial de el "917", que competiría en la clase Sport contra Lolas y Ford GT-40.

Como sucede muy a menudo en Spa, la lluvia les agió los ensayos al equipo Porsche. De esa forma, la puesta a punto correcta del 917 se demoró unos días y todo tuvo que hacerse muy de apuro. Cuando Siffert salió finalmente a pista, declaró a Steinemann: "Este auto no solamente es inestable sino que es francamente peligroso". El 917 no se comportaba bien en curvas veloces y tampoco lo hacía en línea recta. "Seppi" Siffert —único piloto que tenía opción a elegir— prefirió conducir en carrera el "908" con cola larga que estaba probado y aprobado. Mitter-Schutz se encargaron de domar el "917". Los tres "908" fueron equipados con Firestone, que entregaban una mejor y más segura tenida direccional. En tanto el "917" seguía fiel a las Dunlop, que hacían doblar y frenar mucho mejor al nuevo producto de Stuttgart.

La competencia, como siempre, venía por el lado de Módena. Una vez más en la temporada '69, Siffert fue el encargado de "pechar" a las Ferrari. Apenas comenzada la prueba el "917", a causa de un sobrerégimen anterior a la carrera, el motor comenzó a fallar y Mitter agravó el trámite al salirse de la pista y desbalancear la dirección y los neumáticos. Las Ferrari abiertas eran más veloces que los Porsche "908" de cola larga, y eso los alemanes ya lo sabían desde los ensayos de las 24 Horas de Le Mans. Allí, la Ferrari y la Spyder Matra 650 habían girado en tiempos bastante inferiores a los Porsche. El equipo decidió entonces ir a Nürburgring con la cola larga y un carenado distinto que mejoraba considerablemente el coeficiente aerodinámico. De cualquier manera, en Spa, Porsche también se llevó los puntos, y los responsables habían sido nuevamente la pareja Jo Siffert-Brian Redman.

### 1000 KM DE NÜRBURGRING: EL TITULO EN STTUGART

Allí se podía decidir el campeonato. Por supuesto, Porsche fue

allí con todos los cuidados y tomando todas las precauciones necesarias para evitar un fracaso en terreno propio: Alemania. El equipo disponía para Nürburgring de dos antiguos Spyder tipo Targa Florio. Los coches fueron probados para evitar sustos e imprevistos. Frenos, consumo, neumáticos fueron probados y calculados. Todo funcionaba perfectamente hasta que Siffert, al volante de un "908" —había tres de este tipo además de los Targa—, entró demasiado fuerte en la curva Mullenbach, en la zona sur, y salió de la ruta destrozando el auto. "Seppi" salió ileso, pero su "908" era imposible de reconstruir. Siffert debió conformarse con la Spyder del team "Salsbourg-Austria 2", que era el coche de reserva en caso de problemas. Otro accidente se produjo durante los entrenamientos. En el Km 13 Vic tuvo un "fuori-pista", y todos sabemos que en Nürburgring salirse del camino es, generalmente, fatal para la integridad del auto y muchas veces para los mismos pilotos. Posiblemente ello se debió a que los nuevos Spyder "908" diferían en su comportamiento de los Spyder Sebring anteriores, pues además de doblar más y frenar mejor, disponían de 15.20 km/h más que sus antecesores. Otro Porsche había quedado afuera.

El "917" se había mejorado. Nuevos resortes y amortiguadores más reforzados fueron incorporados. Pero las cosas no mejoraban en lo más mínimo. El "917" seguía siendo un auto sumamente mediocre en el momento de frenar y las soluciones no habían llegado aún. Todos los pilotos del equipo deseaban ganar, y muy especialmente en Nürburgring, donde el manejo es parte primordial en el resultado final. Nadie quería sacrificarse para conducir el "917", ya que sus posibilidades eran ínfimas. Hubert Hahne y Dieter Quester (pilotos oficiales de BMW en turismo Grupo 2 y 5) fueron en ayuda de Porsche. Ambos se mostraron seguros y rápidos, pero los tiempos no eran de los mejores. Además, la casa BMW no les dio el permiso necesario para montar en el "917" el día de la carrera. Finalmente, Steinemann se puso en campaña y logró ubicar en el Porsche de casi cinco litros a David Piper y Frank Gardner. Luego de las vueltas reglamentarias entraron 8os. en la clasificación, lo que indica que la conducción del aparato se hacía difícil. Los seis Spyder "908" estuvieron clasificados al terminar la carrera. Sólo tuvieron problemas que se solucionaron rápidamente Udo Schutz (amortiguador) y Mitter en razón de la bomba de aceite. Por otra parte, los seis modelos Spyder usaron Dunlop.

Con esta victoria Porsche había ganado el título, y justo a tiempo, pues la serie de triunfos se interrumpió bruscamente en Le Mans.

## LE MANS:

### GRANDEZA Y DECADENCIA

Sobre Le Mans poco hay que decir. Como sabemos, Ickx-Oliver (Ford GT-40) fueron sus ganadores. Por eso vayamos directamente a los trastornos con que tuvieron que enfrentarse los responsables del equipo Porsche. Por el lado de los "917", de entrada no más los 5 litros tuvieron inconve-



La nueva arma. El Porsche 914, Grupo 4 de CXC Gran Turismo Especial. Utilizará el antiguo motor de 1.991 cm<sup>3</sup> en tanto el 911 SyR competirán en Rally y Turismo G-2 con motores de 2.247 cm<sup>3</sup> 240/h y 220 HP.

Los Porsche 911 R ganaron el Challenge Europeo de Turismo sobre los BMW. Además tuvieron actuaciones descolantes en Rally. En la foto, Ballot Lena perseguido por Henri Greder (Corvette) y otro Porsche a cargo de Larrousse. En 1970 serán equipados con motores más grandes de 240 HP y su velocidad estará en el orden de los 250 km/h.



## CAMPAÑA PORSCHE

nientes. Luego de una primera vuelta con años luz de ventaja a favor de Rolf Stommelen y su "917", el joven piloto logró mantenerse en la vanguardia durante algunas horas, pero al cabo de este tiempo el embrague de su auto quedó destrozado en razón del esfuerzo. El de Vic Elford aguantó 20 horas —según Steinemann, por una conducción más cuidadosa—, pero tampoco soportó la fatiga. Cuando el embrague se desmontó se descubrió también que la caja de velocidades estaba fisurada. El problema de embrague era el siguiente: el resorte era demasiado tenso cuando el embrague se comenzaba a desgastar. O sea que al principio funcionaba perfectamente, pero al cabo de cierto uso las placas de embrague se resentían y empezaban a patinar, destrozando el disco. También hubo problemas de frenos en el coche de Elford-Attwood, debido a la pobre ventilación de los discos de freno. El líquido tenía tendencia a hervir y llegó a reventar un flexible.

En los "908" los problemas fueron aún más graves. Siffert-Redman habían elegido la nueva Spyder de cola larga con dos aletas estabilizadoras verticales que corrigen los problemas de tenida direccional. Era el auto experimentado sobre el circuito de Nürburgring y desarrollado en base a las experiencias que allí se recogieron. El coeficiente aerodinámico era muy superior, ya que había descendido de 0,50 a 0,36. Este nuevo Spyder de cola larga era tan rápido como el otro, ya que en virajes y aceleración compensaba lo que perdía en línea recta. Siffert y Redman, al cabo de cuatro horas de carrera, tuvieron que detenerse. Siffert había parado en los boxes con la carcasa del diferencial rajada por un problema de calentamiento. En la búsqueda de un perfil y cola aerodinámica más efectiva, habían dejado de lado la ventilación de la transmisión. De esa forma las mangueras del sistema de engrase reventaron y el diferencial y la caja comenzaron a trabajar en seco. También la transmisión fue la causante del abandono del Porsche "908" de Kaushen-Lins. Un rulemán de rueda dejó también en boxes por un rato al Porsche de Larrousse-Hermann. Al desar-

mar se llegó a una conclusión que sirvió en el futuro: el rulemán debía ser montado sin juego sobre el eje de fijación del mismo. Si no, se produce una ovalización debida al recalentamiento excesivo. Por otro lado, si bien todos los "917" estaban montados sobre Dunlop, los "908" usaban indistintamente Firestone o Dunlop. Siffert-Redman y Kaushen-Lins lo hicieron con Firestone y Hermann-Larrousse y Mitter-Schutz optaron por los británicos Dunlop.

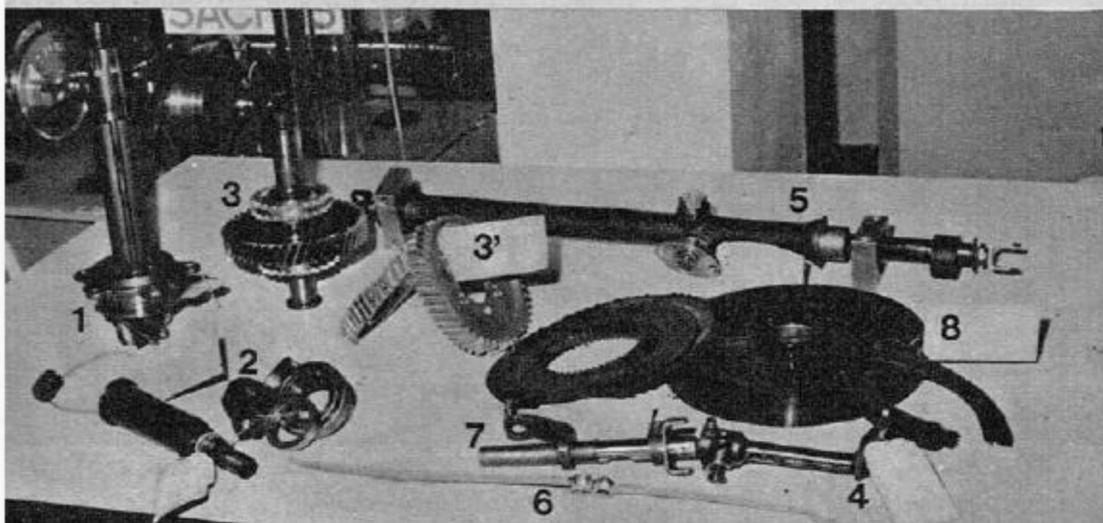
## CAMPEONATO DEFINIDO: CARRERA DIVERTIDA

Aunque el campeonato estaba en manos de Porsche, las pruebas Watkins Glen y Austria fueron igualmente animadas. En Watkins participaron dos spyder "908" y dos modelos privados, y tres de esos cuatro coches terminaron en los tres primeros lugares. Mientras tanto, en Nürburgring se ensayaban y experimentaban distintos elementos sobre los modelos "917", y aunque mejoraron notablemente nunca llegaron a igualar los tiempos logrados por los spyder "908".

En Zeltweg el "917" dio sus frutos. Se enfrentó con sus adversarios, y pese a su congénito problema de frenos las cosas habían mejorado bastante. La estabilidad no era óptima, pero ahora se podía llevar. Todas las mejoras se consiguieron durante los ensayos oficiales y la posición de los estabilizadores delanteros se logró en base a una reforma en la trompa. Así fue como el "917", hasta ese momento un caballo desbocado, se transformó en algo más "manejable". Además se abocaron a lograr una buena ventilación del cockpit y redujeron el consumo en base a un nuevo diseño de caños de escape muy complicado pero eficaz. Con trabajo, y gracias a mil experimentaciones y desalientos, el "917" estuvo en Zeltweg, y en manos de Siffert-Ahrens, como auto ganador.

Los "capos" de Porsche esperan ahora que el "917", con su cola modificada denominada "Hockenheim" (por ser el autódromo donde se presentó a la prensa con la nueva cola que vimos en Buenos Aires), dentro de unos meses sea el auto más veloz de Sport-Prototipo. Pero esto es ya historia más reciente y pertenecerá al año 1970.

La gente de Porsche se comportó como verdaderos caballeros. Una conferencia de prensa en Hockenheim puso a disposición del periodismo y algunos curiosos todos los elementos que causaron problemas a los Porsche en la temporada 1969. Referencias: 1) Transmisión del Porsche 908 de Kaushen-Lins en las 24 Horas de Le Mans. 2) Rulemanes de rueda de Kaushen-Lins y Hermann-Larrousse en las 24 Horas de Le Mans. 3) y 3') Engranajes en acero liviano con varios dientes rotos. Problemas de los 908 en las 24 Horas de Daytona. 4) Comando de caja del 908 de Mitter Schutz en los 1.000 Km de Monza. 5) Barra de dirección de Mitter-Schutz en la Targa Florio. 6) Conductos de aceite del 908 de Siffert-Redman en las 24 Horas de Le Mans. 7) Comando de caja del 908 de Lins-Larrousse en la Targa Florio. 8) Embrague del 917 de Stommelen-Ahrens durante las 24 Horas de Le Mans.

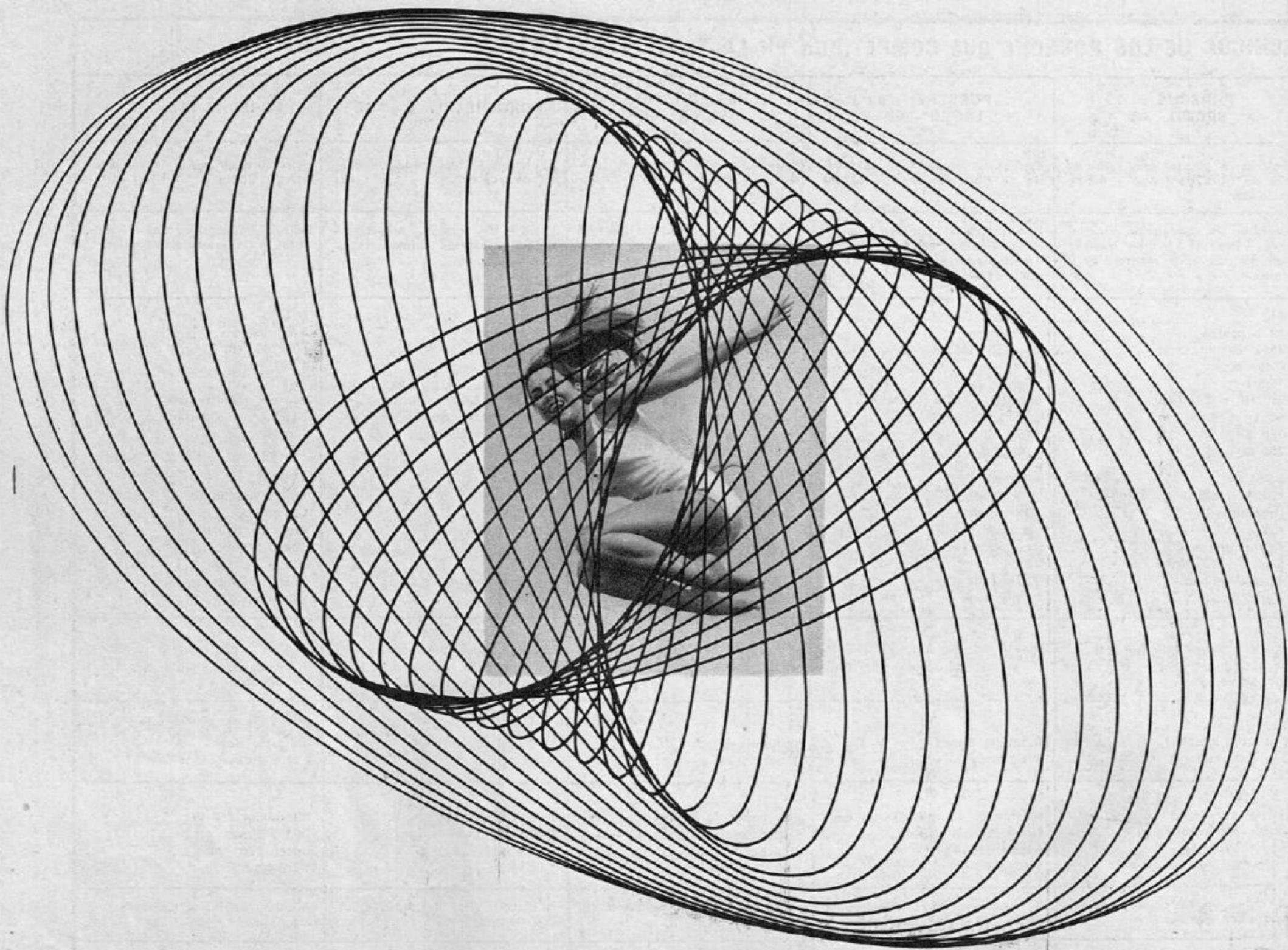


## DETALLES

DESIGNACION	PORSCHE 917 PA - CAN AM GRUPO 7
CHASIS/CARROCERIA	Estructura tubular con carrocería de fibra de vidrio y resina poliéster
SUSPENSION	Parrillas de suspensión triangulares. Reactor en el tren trasero. Amortiguadores y resortes helicoidales
TIPO DE MOTOR Cilindros Diámetro y carrera Cilindrada Relación de compresión Potencia Cupla máxima Relación HP/litro Peso del motor Relación peso/potencia del motor exclusivamente Refrigeración Cilindros Culatas Cigüeñal Bancadas Bielas Lubricación	912 12 opuestos 85 x 66 mm 4.494 cm <sup>3</sup> 10,5:1 560 HP a 8.300 rpm 50 kg a 6.800 rpm 125 HP 260 kg 0,464 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 8 Titanio forjado Carter seco
DISTRIBUCION Válvulas Arbol de levas	En V - 2 por cilindro (24) A la cabeza doble por línea de cilindros
ALIMENTACION Inyección Bombas	Indirecta Bosch 3 eléctricas
SISTEMA ELECTRICO Generador Encendido Bujías Orden de encendido	Alternador 12 voltios - 60 amp. Doble transistorizado Bosch 290 P21 1-9-5-12-3-8-6-10-2-7-4-11
FRENOS	De disco en las 4 ruedas sobre la llanta
DIRECCION Relación Tope a tope	A cremallera 1:11,4 1 ¼ vuelta
RUEDAS Material Fijación Neumáticos	Adelante 10,5" - Atrás 15" Aleación ligera Central a tuerca AD: 4.25/10.20-15 AT: 12.5/26-15
TRASMISION Caja de velocidades Diferencial Embrague	Porsche 4 ó 5 velocidades y MA Autoblocante Multidisco seco
CAPACIDADES Combustible Aceite motor Aceite transmisión Circuitos de freno (2)	195 litros 20 litros 3,5 litros 0,6 litro
DIMENSIONES Distancia entre ejes Trocha delantera Trocha trasera Largo total Ancho total Altura total Despeje del suelo Diámetro de giro	230 cm 152,8 cm 153,3 cm 390,5 cm 210 cm 73 cm 8 cm 13 m
PESO (sin combustible ni piloto) Relación Kg/HP	775 kg 1,38 kg por HP
Velocidad máxima	300 km/h

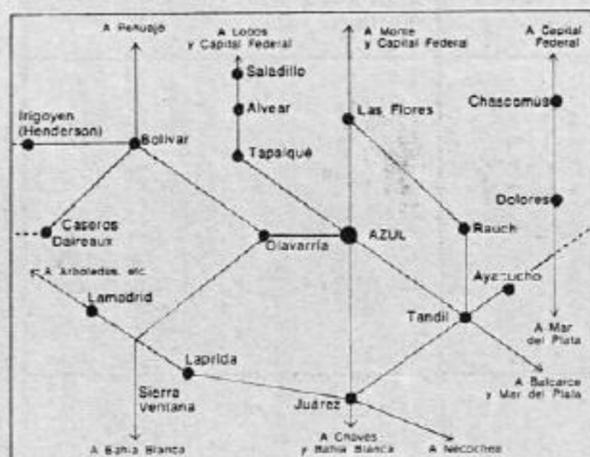
# TECNICOS DE LOS PORSCHE QUE COMPETIRAN EN LA TEMPORADA 1970

PORSCHE 917 SPORT - G5	PORSCHE 908 LARGO - G6	PORSCHE 908 SPIDER G6	PORSCHE 911 S - G2	PORSCHE 914 - G4
Estructura tubular con carrocería de fibra de vidrio y resina poliéster	Estructura tubular con carrocería de fibra de vidrio y resina poliéster	Estructura tubular con carrocería de fibra de vidrio y resina poliéster	Estructura autoportante de chapa de acero	Estructura autoportante de chapa de acero
Parrillas de suspensión triangulares. Reactor en tren trasero. Amortiguadores y resortes helicoidales	Parrillas de suspensión triangulares. Reactor en tren trasero. Amortiguadores y resortes helicoidales	Parrillas de suspensión triangulares. Reactor en el tren trasero. Amortiguadores y resortes helicoidales	Barras de torsión. Amortiguadores y resortes helicoidales	Barras de torsión. Amortiguadores y resortes helicoidales
912 12 opuestos 85 x 66 mm 4.494 cm <sup>3</sup> 10,5:1 560 HP a 8.300 rpm 50 kg a 6.800 rpm 125 HP 260 kg  0,464 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 8 Titanio forjado Cárter seco	908 8 opuestos 85 x 66 mm 2.997 cm <sup>3</sup> 10,4:1 350 HP a 8.400 rpm 32,5 kg a 6.600 rpm 116,6 HP 178 kg  0,508 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 10 Titanio forjado Cárter seco	908 8 opuestos 85 x 66 mm 2.997 cm <sup>3</sup> 10,4:1 350 HP a 8.400 rpm 32,5 kg a 6.600 rpm 116,6 HP 178 kg  0,508 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 10 Titanio forjado Cárter seco	911/20 6 opuestos 85 x 66 mm 2.247 cm <sup>3</sup> 10,3:1 240 HP a 7.800 rpm 23 kg a 6.300 rpm 107 HP 172 kg  0,72 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 8 Acero forjado Cárter seco	901/25 6 opuestos 80 x 66 mm 1.991 cm <sup>3</sup> 10,3:1 220 HP a 7.800 rpm 20,5 kg a 6.500 rpm 110 HP 167 kg  0,76 kg Aire y turbina Cromados Aleación ligera Acero forjado 8 Acero forjado Cárter seco
En V - 2 por cilindro (24) A la cabeza doble por línea de cilindros	En V - 2 por cilindro (16) A la cabeza doble por línea de cilindros	En V - 2 por cilindro (16) A la cabeza doble por línea de cilindros	En V - 2 por cilindro (12) A la cabeza simple por línea de cilindros	En V - 2 por cilindro (12) A la cabeza simple por línea de cilindros
Indirecta Bosch 3 eléctricas	Indirecta Bosch 3 eléctricas	Indirecta Bosch 3 eléctricas	Indirecta Bosch 2 eléctricas	Indirecta Bosch 2 eléctricas
Alternador 12 voltios - 60 amp. Doble transistorizado Bosch 290 P21 1-9-5-12-3-8-8-10-2-7-4-11	Alternador 12 voltios - 60 amp. Doble transistorizado Bosch 290 P21 1-7-2-8-5-3-6-4	Alternador 12 voltios - 60 amp. Doble transistorizado Bosch 290 P21 1-7-2-8-5-3-6-4	Alternador 850 W Doble Bosch Bosch 270 P21 1-6-2-4-3-5	Alternador 850 W Doble Bosch Bosch 270 P21 1-6-2-4-3-5
A disco en las cuatro ruedas sobre las llantas	A disco en las cuatro ruedas sobre las llantas	A disco en las 4 ruedas sobre las llantas	A disco en las 4 ruedas sobre las llantas	A disco en las 4 ruedas sobre las llantas
A cremallera 1:11,4 1 3/4 vuelta	A cremallera 1:12,2 2 vueltas	A cremallera 1:12,2 2 vueltas	A cremallera 1:17,8 2 3/4 vueltas	A cremallera 1:17,8 2 3/4 vueltas
Adelante: 10,5" - Atrás: 15" Aleación liviana Central a tuerca AD: 4.25/10.20-15 AT: 12.5/26-15	Adelante: 9" - Atrás: 15" Aleación liviana Central a tuerca AD: 4.25/10.20-15 AT: 5.50/12.20-15	Adelante: 9" - Atrás: 15" Aleación liviana Central a tuerca AD: 4.25/10.20-15 AT: 5.50/12.20-15	Adelante: 6" - Atrás: 7" Aleación liviana 5 bulones en estrella AD: 5.00-15 AT: 4.75/10.00-15	Adelante: 6" - Atrás: 7" Aleación liviana Central a tuerca AD: 5.00-15 AT: 4.75/10.00-15
Porsche 4 ó 5 velocidades y MA Autoblocante Multidisco seco	5 velocidades y MA Autoblocante Monodisco seco	Porsche de 5 velocidades y MA Autoblocante Monodisco seco	Porsche de 5 velocidades y MA Autoblocante Monodisco seco	Porsche de 5 velocidades y MA Autoblocante Monodisco seco
120 litros 20 litros 3,5 litros 0,6 litro	120 litros 17 litros 2,5 litros 0,6 litro	120 litros 17 litros 2,5 litros 0,6 litro	110 litros 8 litros 2,5 litros 0,3 litro	100 litros 11 litros 2,5 litros 0,3 litro
230 cm 152,6 cm 153,3 cm Versión corta: 429 cm Versión larga: 478 cm 203,3 cm 92 cm 10 cm 13 m	230 cm 148,6 cm 145,4 cm 483,9 cm 183 cm 93,8 cm 10 cm 13 m	230 cm 148,6 cm 145,4 cm 400 cm 183 cm 73 cm 10 cm 13 m	226,8 cm 137,4 cm 135,5 cm 416,3 cm 161 cm 130 cm 13 cm 13 m	245 cm 137,7 cm 142,7 cm 398,5 cm 170 cm 120,5 cm 14 cm 11 m
800 kg 1,43 kg por HP	650 kg 1,86 kg por HP	600 kg 1,72 kg por HP	840 kg 3,5 kg por HP	880 kg 4 kg por HP
Versión corta: 310 km/h Versión larga: 350 km/h	320 km/h	275 km/h	250 km/h	235 km/h



# con radio Azul el verano es de otro color!

Todas las rutas conducen a LU 10 Radio Azul.



Bienvenido a ellas.

Cuando viaja hacia, o desde los centros de veraneo.

Recorriendo junto a cientos de miles de automóviles las rutas felices del verano.

Allí está con Ud. RADIO AZUL.

La radio que le cambió el color a la radiofonía argentina.

Música.

Más música.

Noticias.

Programas amenos.

Si Ud. vive o viaja a la zona de Azul, sintonícenos.

Somos una radio amiga.



**LU 10**  
**radio azul**  
en el 1320 de su dial

# EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta (Córdoba), Raúl Arioni (Bolívar), Francisco J. De Cesare (Rio Negro), Luis A. Gómez (Mar del Plata), Carlos Larreira (Santa Fe),

Héctor J. Milanich (Entre Ríos), Pedro A. Pignataro (Santa Cruz), Federico Etcheverry Boneo (Salta).

Argentina, 10 de febrero de 1970

Nº 199

Unica sección - 2 páginas

## PROVINCIA DE BUENOS AIRES

### El calendario de la Federación Nº 3. Los planes de Faraoni (h.), Del Vitto y Rondelli

Las Flores. — En la última reunión realizada por la Federación Regional Automovilística Nº 3, dependiente de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, se dio a conocer el calendario de competencias zonales, de las cuales dos de ellas se disputarán en el autódromo General San Martín de esta ciudad. En principio esa resolución sería un anteproyecto, que deberá ser aprobado definitivamente en el curso de la próxima asamblea que se efectuará en Mar del Plata en fecha a determinarse.

Las fechas acordadas al Las Flores Automóvil Club son las del 8 de marzo, y el 3 de mayo, y las fechas que se llevarán a cabo corresponden a la categoría Turismo Anexo "J" en sus tres clases: "A", hasta 1.150 cm<sup>3</sup>; "B", hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, y "C", de más de 2.000 cm<sup>3</sup>.

Necochea. — En la reunión de la Federación Nº 3 se dio a conocer el calendario completo de la presente temporada. El programa



comprende las siguientes competencias:

Bragado. — El volante local Antonio del Vitto, que en la temporada pasada compitió en Turismo de Carretera, ha anunciado que su actividad para el '70 se circunscribirá a la fórmula "A". Para ello se le están haciendo las reformas correspondientes a un Torino 380 W.

Pergamino. — Norberto "Pocho" Rondelli, que en la pasada temporada venciera en la Vuelta de Chacabuco, piensa este año incursio-

nar en la categoría Mecánica Argentina F-1. También continuará compitiendo en Turismo Carretera con la Liebre III ganadora.

San Nicolás. — José Manuel Faraoni (hijo) participará este año en la categoría Turismo. Lo hará a bordo de una cupé Fiat 1500 acondicionada de acuerdo al Grupo 2. Intentará quebrar la mala racha que inició en las 25 Horas de APAT, en diciembre último.

## SANTA FE

### EL VIRUS DE AUTODROMO

Sunchales. — En esa localidad de la provincia de Santa Fe parece que también brotó el virus del autódromo propio. El 14 de enero pasado un grupo numeroso de personas se reunió en la Municipalidad e inmediatamente quedó constituida la Comisión Pro Autódromo de la Ciudad de Sunchales. El primer paso luego de ello constituyó el de fijar plazos para las distintas tareas a desarrollar. La primera de ellas será el relevamiento topográfico y la confección de los planos correspondientes. Los mismos deberán estar concluidos para los primeros días del mes de marzo. Las obras en sí se calcula que podrán comenzarse a mediados del mismo mes y estarán terminadas a fin de año.

La idea fundamental es la de dotar a Sunchales de un autódromo, lógicamente, pero también es intención de sus precursores la concreción de un gran centro deportivo. Las obras serán proyectadas y dirigidas por los arquitectos Horacio Marquinez y Carlos A. Chiarella y por el ingeniero Alcides Marcante.

El predio con el que se cuenta para la obra está ubicado en la ruta 34, donde se encuentra el circuito El Rosario.

La financiación de la obra se efectuará con 15 millones de pesos que aportará un ente estatal y el resto con la venta de 300 títulos patrimoniales de un valor de 50.000 pesos.

## CORDOBA

### Motonaútica en el San Roque. Las fechas para el Zonal. Vuelve Monguzzi

Villa Carlos Paz. — En el lago San Roque se realizó la primera reunión motonaútica organizada por el Club Motonaútico de Córdoba. La misma se llevó a cabo en el circuito denominado "Triángulo del Lago", frente mismo a la sede del club.

Se disputaron cinco series, una por categoría. La primera de ellas para la clase de hasta 50 HP, en la que tomó

la delantera Héctor Conte, con "Gabbi", quien poco después fue desplazado por Roger Piana, con "Codinet", que no abandonó esa posición hasta finalizar la carrera. Edcel Moresi trató de ofrecerle lucha, pero la superioridad de Piana fue clara.

En la segunda de las mangas, reservada para motores de hasta 60 HP, se impuso Carlos Mosca, quien superó a

FEBRERO:	22	Auto Club Lobería	Anexo "J" y Cafeteras
MARZO:	8	Las Flores Automóvil Club	Anexo "J"
	22	Mar del Plata Automóvil Club	Anexo "J"
	29	Bahía Blanca Automóvil Club	Limitada del 27
ABRIL:	5	Auto Club Lobería	Anexo "J" y Cafeteras
	19	Madariaga Automóvil Club	Anexo "J" y Cafeteras
MAYO:	3	Las Flores Automóvil Club	Anexo "J"
	17	Bahía Blanca Automóvil Club	Anexo "J"
	24	Moto Club Miramar	Cafeteras
JUNIO:	7	Tandil Automóvil Club	Anexo "J" y Cafeteras
	21	Moto Club Miramar	Anexo "J"
	28	Mar del Plata Automóvil Club	Cafeteras
JULIO:	7	Auto Club Lobería	Anexo "J"
	26	Madariaga Automóvil Club	Anexo "J" y Cafeteras
AGOSTO:	16	Mar del Plata Automóvil Club	Anexo "J"
	23	Moto Club Miramar	Cafeteras
SEPTIEMBRE:	6	Bahía Blanca Automóvil Club	Limitada del 27
	6	Madariaga Automóvil Club	Anexo "J" y Cafeteras
	20	Quilmes de Tres Arroyos	Anexo "J"
OCTUBRE:	4	Bahía Blanca Automóvil Club	Anexo "J"
	11	Olavarría Automóvil Club	Cafeteras
	18	Quilmes de Tres Arroyos	Anexo "J"
	25	Necochea Automóvil Club	Cafeteras
NOVIEMBRE:	8	Bahía Blanca Automóvil Club	Cafeteras
	22	Tandil Auto Club	Anexo "J" y Cafeteras

Alberto Ballestrini, que había picado en punta. También Néstor Braccone, con "Tortuguita", logró superar a Ballestrini, quien finalmente se ubicó tercero.

En la tercera manga se impuso nuevamente Piana, esta vez con "Blanca Dora". Participaron en esta carrera lanchas con motores de hasta 85 HP. (La segunda posición la obtuvo Carlos Bordat, quien fue aventajado por el ganador por cuatro segundos.

Y aunque resulte un poco extraño, también en la categoría de hasta 105 HP Piana fue el ganador, también con "Blanca Dora". El planteo de la carrera fue interesante, ya que desde el primer momento se planteó un intenso duelo entre el ganador y Roberto de Miguel, a quienes se les sumó poco después García

Gómez. Finalmente, este último fue escolta de Piana, quien realizó una faena realmente meritoria, ya que se impuso en tres de las cinco categorías que se disputaron.

La más esperada fue la clase Fuerza Libre, por la calidad y potencia de las embarcaciones. El rosarino Luis D' Aria tomó la delantera con un aparato sumamente extraño, con apariencias de plato volador impulsado por un motor de avión. Tras él, Hugo Concordano, el cordobés preparador de coches de carrera. En la segunda de las vueltas Guillermo Siguenza, con "Adrianita", desplazó a Concordano. Poco después D' Aria debió abandonar y Siguenza pasó al frente, hasta que faltando dos vueltas para finalizar Pezza, con "Roxana", se adueñó de la punta.



Córdoba. — La Federación Regional N° 5 dio a conocer el calendario del Campeonato Zonal 1970 de la categoría Anexo "J". El mismo se disputará en tres clases: "A", hasta 800 cm<sup>3</sup>; "B", de 800 a 1.150 cm<sup>3</sup>; y "C", de 1.151 a 2.000 cm<sup>3</sup>.

Este zonal será reservado únicamente para corredores cordobeses con licencia otorgada por la Federación N° 5 de CADAD y con una residencia no menor de noventa días. No podrán participar en otro zonal a excepción de las competencias por el Campeonato Argentino.

Las fechas otorgadas son las siguientes:

#### CLASIFICACION

##### Categoría hasta 50 HP

Pos.	Corredor	Embarcación	Tiempo
1º	Roger Piana	"Codinet"	9m 31s 4
2º	Edel Moresi	"Malumbi"	9m 35s 4
3º	Héctor Tempo	"Laureana"	9m 46s
4º	Héctor Conte	"Gabbí"	10m 07s
5º	Raúl Ferreyra	"Piraña"	10m 28s
6º	Pablo Mazza	"Tortuguita"	10m 34s

PROMEDIO DEL GANADOR: 51,209 km/h.

##### Categoría hasta 60 HP

1º	Carlos Mosca	"Regucillo"	9m 03s 4
2º	Néstor Braccone	"Tortuguita"	9m 20s 3
3º	Alberto Ballestrini	"Olimpiada"	9m 34s 4
4º	Raúl Pereyra	"Piraña"	10m 11s

PROMEDIO DEL GANADOR: 52,941 km/h.

##### Categoría hasta 85 HP

1º	Roger Piana	"Blanca Dora"	9m 01s 8
2º	Carlos Bordat	"N. N."	9m 04s 8
3º	Carlos Mirich	"Delfín II"	9m 10s
4º	Raúl Lizarraga	"Tortuguita"	9m 45s
5º	Luis Castagno	"Red Bird"	5 vueltas
6º	Luis Lokman	"N. N."	4 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 53,731 km/h.

##### Categoría hasta 105 HP

1º	Roger Piana	"Blanca Dora"	9m 15s 6
2º	Fernando García Gómez	"Ráfaga"	9m 19s
3º	Roberto de Miguel	"Che Be"	9m 30s
4º	Luis Argañaraz	"N. N."	9m 34s

PROMEDIO DEL GANADOR: 52,173 km/h.

##### Categoría Fuerza Libre

1º	Bruno Pezza	"Roxana"	9m 12s
2º	Guillermo Siguenza	"Adrianita"	9m 21s
3º	Roger Piana	"Blanca Dora"	9m 23s
4º	Hugo Concordano	"Pelusa"	10m 04s
5º	Fernando García Gómez	"Ráfaga"	9 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 65,217 km/h.

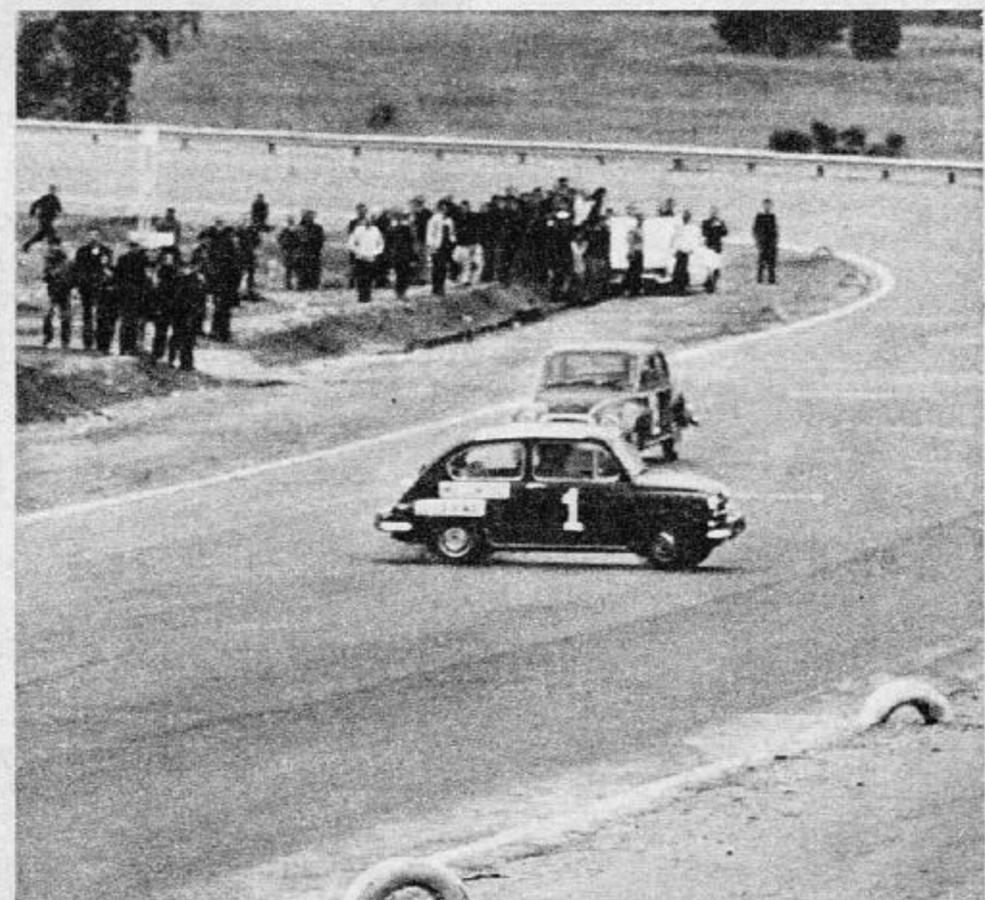
Córdoba. — Estaría prácticamente concretada la inclusión de Angel Rubén Monguzzi en el equipo de Competición S.A., de Horacio Steven.

Ya casi totalmente restablecido del accidente que sufriera, se apresta a

comenzar la temporada en las dos categorías mayores, Sport Prototipo y Fórmula Uno.

Su rápida recuperación se debió en gran medida a que se le colocó una planchuela de acero para que soldara su fractura.

8/ 2/70	Auto Moto Club Carlos Paz	Ciudad V. Carlos Paz
22/ 2/70	Libre	
22 ó 29/ 3/70	Libre	
19/ 4/70	Córdoba Kart Club	
26/ 4/70	Club Juventud Unida de Río Segundo	
17/ 5/70	Automóvil Club Río Cuarto	
14/ 6/70	Centro Comercial Industrial y Turismo La Cumbre	
26/ 7/70	Córdoba Automóvil Club	
16/ 8/70	San Francisco Auto Club	
30/ 8/70	Córdoba Moto Club	
27/ 9/70	Parque Comunitario Deportivo Justiniano Posse	
18/10/70	Peña Automovilística Cnel. Moldes (A confirmar)	
1º/11/70	Fed. Reg. Autom. Córdoba con todos los clubes	



# EXTERIOR

# NOVEDADES AL MINUTO

Incesantemente el mundo automovilístico internacional sigue su marcha vertiginosa y miles de noticias se agrupan una tras otra desde los principales puntos en USA y Europa. Repasemos aquí los más importantes acontecimientos de los últimos días

## ¡LLEGO LA OFICIAL LLEGO!...

El sueco Bjorn Waldegaard fue

recientemente proclamado ganador oficial del Rallye de Montecarlo 1970 a la cabeza de la clasificación, también oficial, que detallamos a continuación y prescindiendo de más preámbulos.

### RALLYE DE MONTECARLO 1970

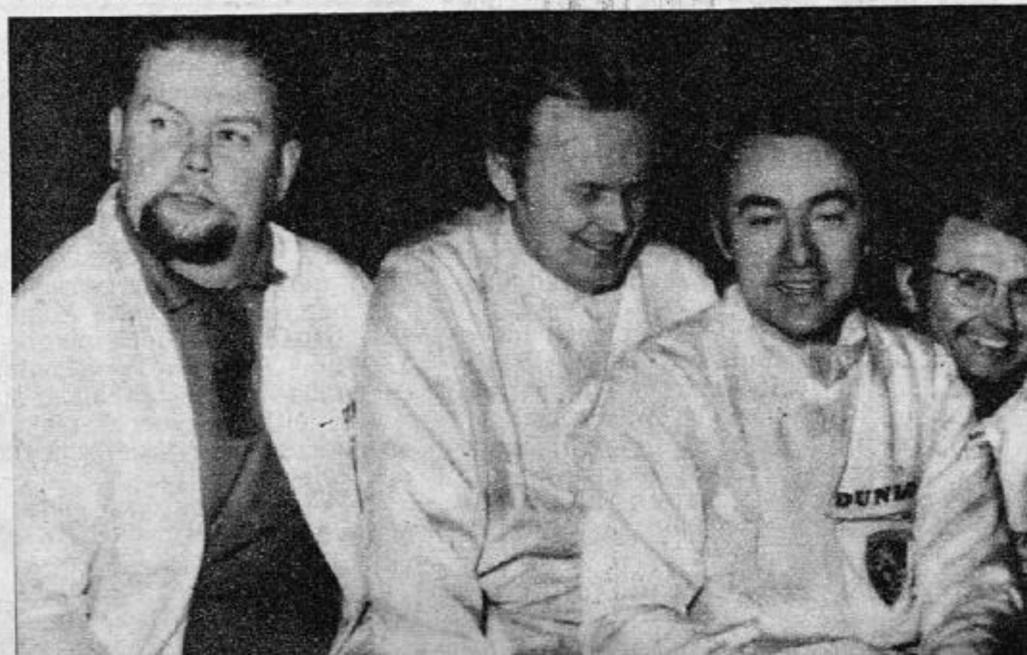
#### CLASIFICACION OFICIAL

Pos.	Piloto	Nación	Marca	Penalización (pts.)
1º	Bjorn Waldegaard ...	Suecia	Porsche 911 R	19.744
2º	Gerard Larrouse .....	Francia	Porsche 911 R	19.863
3º	Jean-Pierre Nicolas ..	Francia	Alpine 1600	19.914
4º	Ake Anderson .....	Suecia	Porsche 911 R	20.175
5º	Roger Clark .....	Inglaterra	Escort TwinCam	20.291
6º	Amilcare Ballestreri .	Italia	Lancia Fulvia HF	20.417
7º	Timo Makinen .....	Finlandia	Escort TwinCan	20.599
8º	Sergio Barbasio .....	Italia	Lancia Fulvia HF	20.722
9º	Roland Charriere ....	Francia	Alpine 1600	21.819
10º	Giorgio Pianta .....	Italia	Lancia Fulvia HF	22.178
11º	Jean Ragnotti .....	Francia	Opel Commodore	22.401
12º	Hans J. Walter .....	Alemania	Porsche 911 R	22.544
13º	Jean-Pierre Handrioud	Francia	BMW 2002	22.545
14º	Noel Poudroux .....	Francia	Citroën DS21	22.671
15º	Gustave Crous .....	Francia	Alpine 1600	22.709
16º	Dieter Eymann .....	Alemania	BMW 2002 TI	22.871
17º	Giuseppe Ceccatto .	Italia	Fiat 124 S	23.188
18º	Guy Verrier .....	Francia	Citroën DS21	23.310
19º	Fulvio Rubbieri .....	Italia	Fiat 125 S	23.375
20º	Alberto Smania .....	Italia	Fiat 125 S	23.470



Bjorn Waldegaard y Lars Helmer, limpios y de traje, levantan uno de los trofeos obtenidos luego de conocida la clasificación oficial de Monte '70.

Los mejores del Rallye de Montecarlo de este año, de izquierda a derecha: el ganador Bjorn Waldegaard, luciendo pintoresca "chivita"; su navegante, Lars Helmer; el segundo clasificado, Gerard Larrouse, y su navegante, Maurice Gelin.



## AFILANDO EL HACHA!

Mientras Merzario, Vaccarella, Schetty y Giunti se hallaban en el autódromo de Módena preparando las Ferrari 512S para las 24 Horas de Daytona, el piloto número uno del equipo rojo, Jacky Ickx, se abocó a parecidos menesteres en Sudáfrica, con vistas al cada vez más próximo Grand Prix de dicho país, el primero del Campeonato Mundial de Conductores de 1970. El popular "Gomina", (a) "Pierino", (a) "Bambino d'Oro", (a) "Príncipe del Autazo" —apelativo versión Stewart—, realizó una serie de exhaustivos ensayos con la Ferrari 312-Box en el circuito de Kyalami, probando la máquina en sí y su comportamiento con los distintos tipos de neumáticos que le proporcionaron los técnicos de Firestone apostados en Africa del Sur para la atención de su veloz clientela.

Requerido al respecto, Ickx fue parco en adjetivos, pero a juzgar por su sonrisa y su talante parece ser que la 312-Box está como para entrar a cortar cabezas de entrada.

A propósito de la denominación correcta del último monoposto de Ferrari: se dice Ferrari 312-Box y no 312B. La primera 312 —a la que le correspondería la tática serial "A"— fue la que tenía admisión por los costados y los spaghetti de escape por el centro de la V del block. El modelo siguiente fue el 312B, que incorporaba al mismo chasis mejorado el motor del prototipo 312P —"P", por prototipo—, y en su caso la "B" indicaba que se trataba de una segunda serie sobre el mismo tema, con la variante de la admisión tirada al centro y los escapes laterales.

La 312-Box se interpreta así: "3" por los tres litros de su cilindrada; "12" por su cantidad de cilindros; y "Box" porque se trata de un motor de cilindros opuestos, o sea boxer. Para completar, en fábrica se numera a los ejemplares a medida que salen de la planta de montaje. Así, la unidad que probó Chris Amon en Módena era la Ferrari 312-Box-1, y la que rodó en Kyalami es la 312-Box-2. Y basta... Terminemos con este absurdo identi-kit...

## FOYT NO PARA NUNCA

A pesar de la evidente racha favorable por la que está pasando Mario Andretti, el veterano pero joven "Texano Volador" A. J. Foyt (A. J. va por Anthony Joseph; de nada...) sigue ganando carreras y demostrando no sólo que es el único piloto en USA capaz de ganarle a Mario en condiciones normales, sino que sigue animándolo la misma fibra ganadora que lo llevó a ganar tres veces Indy, cinco veces el campeonato del USAC, Le Mans a promedio todavía record en su única salida a Europa y a definir situaciones a su favor en las circunstancias más adversas.

Su victoria más reciente fue a fines de enero, en el sinuoso circuito de Riverside, en la carrera de 500 millas que organiza anualmente la revista "Motor Trend" para la categoría stock-cars, abriendo el campeonato de la NASCAR. Piloteando un musculoso

so Ford Torino Talladega, Foyt debió detenerse en boxes la friolera de catorce veces para cambiar neumáticos, incluyendo carga de combustible en alguna de ellas. De todos modos, la mayoría de los competidores debió detenerse algo más de lo habitual para cambios de gomas, y aunque no tantas veces como Foyt, dieron oportunidad a éste de jugarse por la punta. Al final de la carrera, y con un promedio que por primera vez superó las 100 millas por hora en Riverside, Foyt logró dar alcance al hasta entonces puntero de la carrera, Roger McCluskey, y derrotarlo en la caída de la bandera a cuadros por la mínima diferencia de tres segundos, poco habitual en este circuito.

McCluskey, igual que el ganador del año pasado, Richard Petty, y el triunfador en cinco de las seis primeras ediciones de la "Motor Trend 500", Dan Gurney, estrenaron los publicitados Plymouth Roadrunner SuperBird, pero sólo McCluskey llegó al final, aunque resignando la victoria al arrollador empuje de Foyt, cuya única actividad hasta mayo próximo será participar en las 500 Millas de Daytona para "stockers", a fines de febrero, y preparar su Coyote-Ford para intentar su máxima ambición: ser el único ganador de cuatro "500" de Indy.

## ALFA A F1 CON McLAREN

Sorpresivamente, y a pesar de contar con el Cosworth V8, el "tormo" más efectivo de la Fórmula Uno, Bruce McLaren ha solicitado a AutoDelta de Milán el préstamo de motores Alfa Romeo 33 de tres litros para ser probados con miras a la temporada que se inicia.

En la misma solicitud se piden los servicios del piloto italiano Andrea de Adamich, que correrá con Alfa en el Mundial de Marcas, para que ayude en los ensayos, lo que por lógica abre la posibilidad de que McLaren se interese en él para incluirlo en alguno de sus equipos (no olvidar que Andrea hizo un corto pero muy buen papel en la CanAm con el auto de Surtees). Tanto la central Alfa Romeo como AutoDelta se apresuraron a otorgar los respectivos permisos, poniéndose a disposición del neocelandés para todo lo que necesitara. ¿Se producirá el cambio? Todo depende ahora de lo que suceda en la pista.

## BMW CON TODO EN F2

Durante la última semana se instaló en el autódromo romano de Vallelunga el equipo oficial en pleno de la casa alemana BMW, con el propósito de poner a punto sus motores de Fórmula Dos y comprobar la eficacia de las modificaciones realizadas en los autos para encuadrarse en la categoría para 1970. Las dos máquinas que se llevaron a Roma están equipadas con motores de 1600 cm<sup>3</sup> y tienen una potencia declarada de 230 caballos, luego de las últimas pruebas realizadas en bancos de la Bayerische Motoren Werke.

En los primeros días ambas unidades giraron en manos del piloto

alemán Dieter Quester y del mecánico de pruebas Karl Basche, pero ahora el team está completo con la llegada del alemán Hubert Hahne, subcampeón europeo de la categoría y la flamante adquisición de "Be Eme", el belga Jacky Ickx, quien quedó libre para F2 al no tener Ferrari ningún programa para esta especialidad durante el año en curso. Hahne perdió el título de campeón europeo a manos de Johnny Servoz Gavin en la última carrera en este mismo escenario a causa de una salida de pista que lo dejó sin chance. Este año la ausencia —oficial— de Matra le da posibilidades de darse por fin el gusto.

## ABUNDANCIA DE CAMBIOS

Dan Gurney, hombre clave en la elevación de Ford Motor Company en Sport Prototipos y Stock-cars y alma-mater de la invasión Ford a Indianápolis y el Championship Trail, ha decidido que las cosas no andaban muy bien últimamente y a raíz de la falta de atención de la casa de Dearborn desde las últimas 500 Millas, pasando por toda la serie TransAm hasta llegar a la CanAm, decidió definitivamente cambiar de colores para 1970.

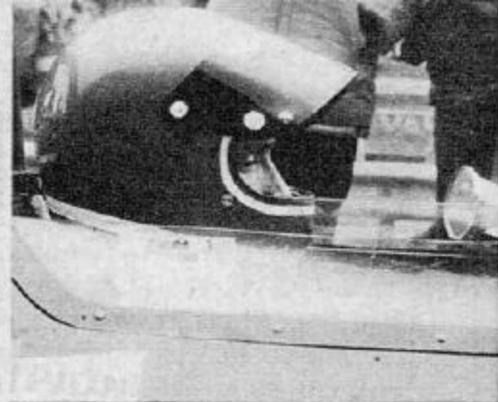
El primer paso de la ruptura fue dado en la CanAm cuando Gurney regaló prácticamente hasta el último vestigio de las partes Ford de su "McEagle", instalándole un Chevrolet facilitado por Bruce McLaren.

Informados de la decisión de Dan, diligentes contact-men de Chrysler entablaron relación con el californiano, concretándose en estos días un sensacional contrato para que éste conduzca un Plymouth Roadrunner SuperBird en stock-cars y un Barracuda en la TransAm, aparte de la oportunidad de preparar un block standard para las 500 Millas de Indianápolis si Gurney considera que aún tiene tiempo de desarrollarlo satisfactoriamente.

Richard Petty es otro de los nombres grandes que correrá en el '70 con la marca de la estrella. Richard, hijo de Lee Petty y ganador de más de 100 carreras de stock-cars, tiene el record de victorias en la categoría, superando ampliamente a su famoso padre que era el anterior recordman y que ahora va segundo en la estadística del NASCAR, detrás de su hijo. Desde sus comienzos, Richard manejó Plymouths, pero en 1969 se había cambiado al Ford Torino, debutando con una resonante victoria en las 500 Millas de Riverside; pero al final de la temporada aceptó retornar a su marca tradicional que ahora se presentará con el modelo SuperBird, muy parecido al Dodge Charger.

El equipo Petty está radicado en Randleman, South Carolina; el director del mismo es Lee, el único piloto es Richard, y el preparador su hermanito Maurice. Los autos de los Petty siempre fueron reconocibles por su color azul Francia, con el número 42 cuando corría Lee y el 43 en las puertas del de Richard.

Roger Penske ha roto su vieja relación con Chevrolet. Contando el de 1969, los Camaro de Penske, Sunoco ganaron dos campeonatos



Jacky Ickx y un comienzo de año muy atareado, con las 24 Horas de Daytona y las Ferrari 512S, las pruebas de la 312-Box en Kyalami y las del BMW de F2 en Vallelunga.



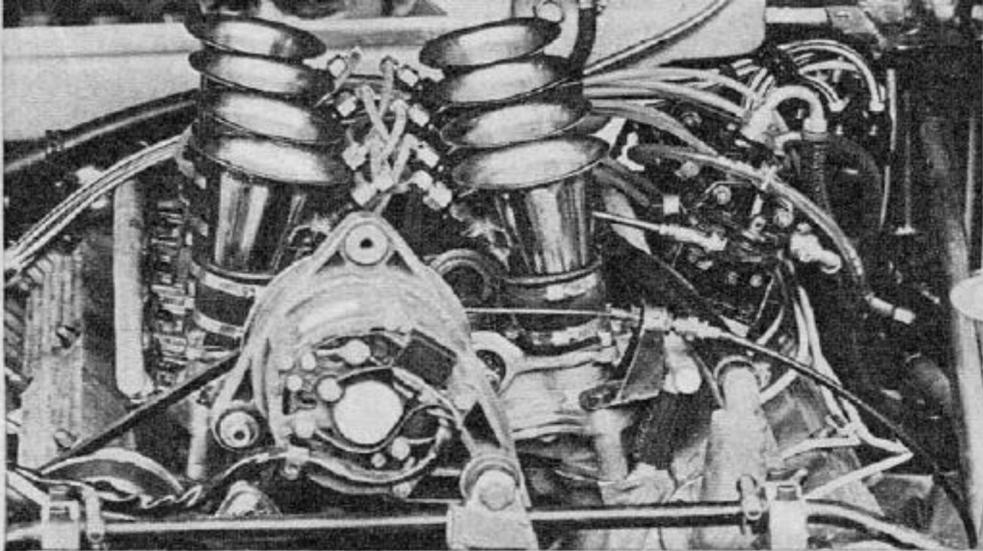
La vigencia de Foyt en USA es indiscutible, a pesar de la buena racha de Andretti. Acaba de ganar las "500" de Riverside y prepara su Coyote buscando su cuarta y consagratoria victoria en Indianápolis.



Richard Petty (centro), el ganador de más carreras de stock-cars de todas las épocas, junto a su padre, Lee Petty (derecha), y Roney Householder (izquierda), quien lo sacó de Ford para llevarlo nuevamente a Plymouth.



Alex Soler Roig, un muchacho que nos visitó a la sombra del nombre de Jochen Rindt pero que no le anda nada lejos, firmó para Lotus y participará con autos de la marca en el Mundial de Conductores y en F2.



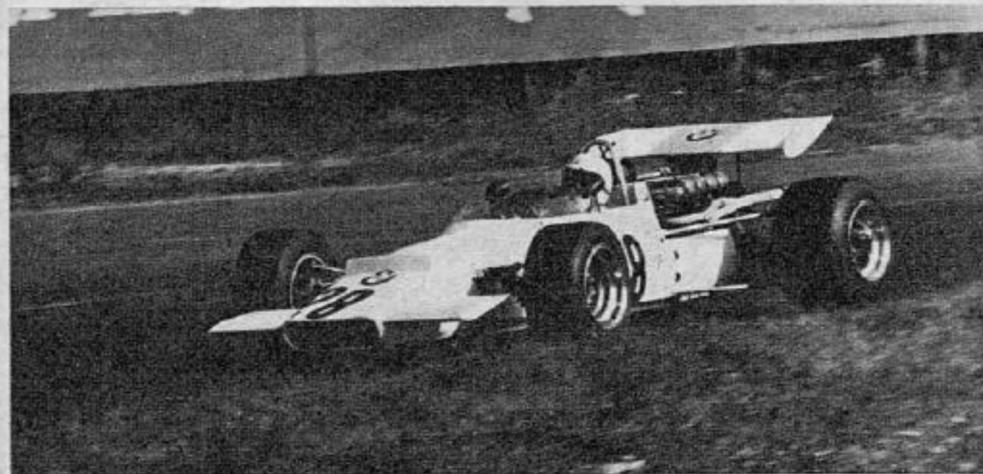
Recién llegado de Buenos Aires, el motor Alfa Romeo 33 es pedido a Auto Delta por Bruce McLaren para ser probado en el nuevo F1 del neocelandés. Con la planta matriz se pidieron los servicios incluidos de Andrea de Adamich.



A pesar de correr para Gulf con los Porsches de Wyr, Pedro Rodríguez se las da de "latin lover" con dos hostess de Shell. En 1970 participará en F1 con BRM junto a George Eaton y Jackie Oliver.



Mario Andretti, considerado el segundo mejor piloto del momento en monopostos en el mundo por una revista especializada francesa, piensa seguir dedicando sus mejores esfuerzos al USAC con cuatro autos para 1970.



Hubert Hanne (foto), Dieter Quester y Jacky Yokx prueban junto al tester Karl Basche los nuevos BMW F2 en Vallelunga. 230 burros y muchas esperanzas.

consecutivos en la TransAm con Mark Donohue al volante, lo que hizo de Roger el team-manager más codiciado de la categoría. Intentando pasar definitivamente a la cabeza de la TransAm, la American Motors ha solicitado sus servicios para que Penske se encargara de hacer ganar a un Javelin, entregándole para tales efectos la suma de U\$S 2.700.000 para un programa de tres años. A pesar de que se piense que Penske podría haberlos invertido en un equipo de doce autos que aplastaran a la competencia, éste dedicó todos sus esfuerzos a una sola unidad hasta hacerla rendir al máximo, trabajando hasta con una computadora de tipo Telex que se acciona en el taller y trasmite los datos a una monumental computadora central instalada en General Electric, la que envía las respuestas por la misma vía. Esta es la única manera de vencer a los Mustang oficiales. Los pilotos de Penske para el Javelin que debutó en las 24 Horas de Daytona fueron el infaltable Mark Donohue y Peter Revson, y mientras anduvo se cansó de sacarles vueltas a todos los demás autos de su categoría. El Javelin está pintado de tradicional azul Sunoco hasta la mitad de la cabina, con una franja blanca al centro rematando en la cola rojo fuego con un spoiler desarrollado por Donohue. El aparatado llevó sobre la franja blanca el número cero, pero está Muy Bien 10. Su número habitual es el seis.

Pedro Rodríguez y George Eaton, mexicano y canadiense "respectively", han sido contratados por la Owen Racing Organisation para completar el equipo BRM de Fórmula Uno junto con Jackie Oliver. El alicaído team inglés, que pasa por uno de sus peores momentos, sufrió recientemente el abandono de John Surtees, hombre que pretende más calidad que lo poco que le pueden ofrecer en Slough; con sus tres hombres actuales BRM pretende establecer una especie de concurso interno para ver quién es capaz de lograr mejores resultados y convertirse así en piloto principal de la marca.

La BRM, como se recordará estaba destinada a bajar las persianas a fin de año si las cosas no mejoraban, pero una medida de sir Alfred Owen ha prolongado la vida al deficitario equipo de competición al lanzarse al mercado una serie de repuestos y accesorios especiales con la marca BRM, cuyas ganancias servirán para sol-

ventar los gastos ocasionados por el team, que piensa salir a buscar divisas a la CanAm a fines de este año con chasis propio y motor americano.

Mario Andretti es un tipo que hace y sabe lo que hace, y para mejor está apoyado por "Mister 500", "Mister STP" o "Mister Mosca Loca", don Andy Granatelli, que, enloquecido por la performance de Mario en el campeonato del USAC —que ganó, junto con las 500 Millas de Indy—, pondrá cuatro —autos especiales— cuatro a disposición del pequeño capo.

Los mismos son, a saber: uno para las próximas 500 Millas de California a correrse en septiembre, con las que se dará por inaugurado el novísimo circuito de Ontario —ojo, no es en Canadá—, una especie de superspeedway construido cerca de Los Angeles calculado para promedios de arriba de los trecientos kilómetros, cuyo destino sería cumplir el papel revolucionario de Indianápolis en 1910. El segundo auto será el especial para las tradicionales "500" de Indy, el tercero para las carreras en óvalos de una milla del USAC, que hasta ahora siempre fueron transitados por máquinas del tipo Indy y la cuarta máquina será de tipo netamente Grand Prix para correr en las carreras del USAC que se desarrollen en circuitos sinuosos, tales como Riverside o el Indianapolis Raceway Park. Los constructores son norteamericanos residentes en Alemania, y trabajan bajo la marca "McNamara", dando con este contrato el paso más importante de su carrera. Aparte de tan densa actividad en USA, Andretti seguirá manejando algunas carreras con la Ferrari 512S oficial y espera poder incursionar en F1 con Lotus, si Chapman le da un auto que tenga posibilidades reales.

A propósito de Lotus, Chapman ha contratado a nuestro reciente visitante Alex Soler Roig como piloto del tercer auto de su equipo, razón por la cual no pudo estar presente en Daytona, donde iba a participar con un Porsche 917. Al comando del Lotus 49C de Lotus Components, Soler oficiará de tercera puntada en el Gold Leaf Team Lotus, respaldando a Jochen Rindt y al ascendente John Miles. Soler Roig entrará también al equipo Lotus oficial de Fórmula Dos, con los tradicionales colores verde inglés con franja amarilla y sin auspicio comercial.



# YODO!

Todo un nuevo concepto en iluminación

## FAROS AUXILIARES EXTRACHATOS

LARGO ALCANCE • GRAN PENETRACION • ROMPENIEBLA

OPTICAS ASIMETRICAS

## FITAM-CARELLO

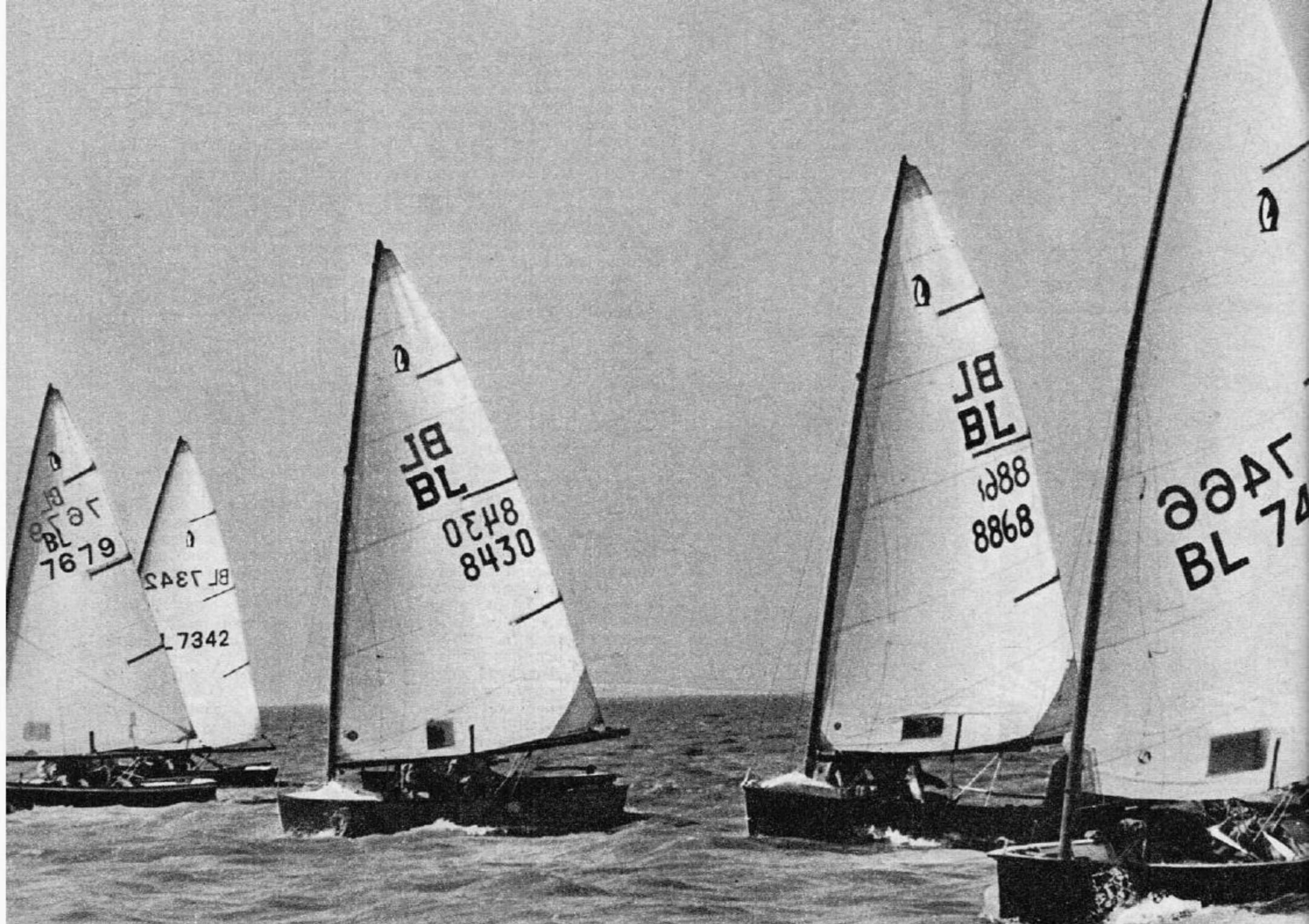


OPTICA DE DOBLE YODO ALTA Y BAJA  
Con lámparas intercambiables

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO  
**FIGAREL** SACIFIA



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



# LO QUE QUEDO POR D

YA hablamos de la parte deportiva del reciente Campeonato Mundial de la Clase Penguin; toca ahora comentar lo que generalmente no se llega a contar, por falta de espacio, como lo son las festicholas, las "nedas" y otras minucias.

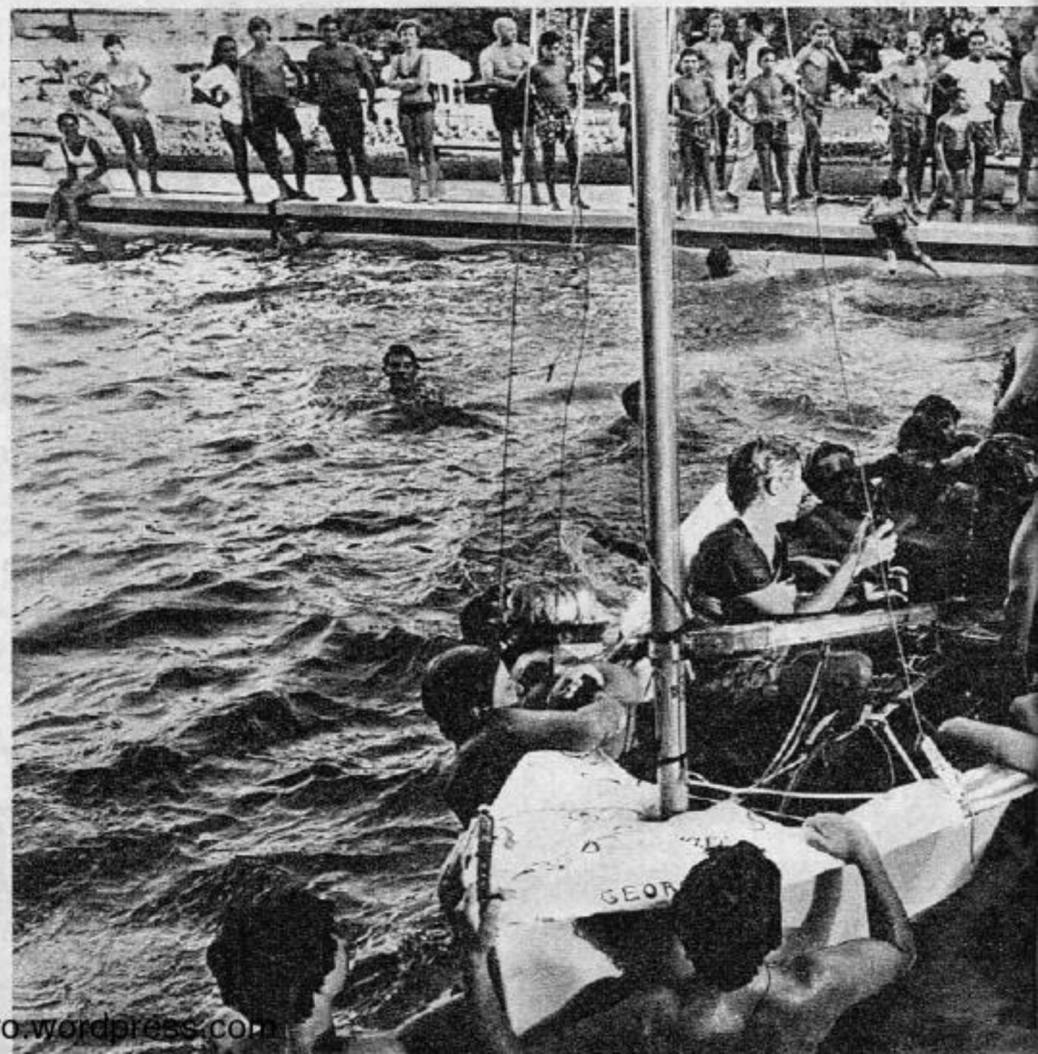
Comencemos con la organización, que fue bastante buena, especialmente si se tiene en cuenta lo difícil que es abastecer las necesidades de alrededor de 140 indios que sólo piensan en pasarlo bien (tontos no parecen ser). Los participantes fueron agasajados con varios actos que se iniciaron con la ceremonia de apertura y finalizaron en una oscura (hubo corte de luz) fiesta, donde el calor no fue traba para el divertimento de todos.

Los culpables del desarrollo del Campeonato, léase Asociación Argentina de Penguin y Yacht Club Olivos, recibieron el valiosísimo e imprescindible aporte financiero de la Confederación Argentina de Deportes, así como el apoyo de la Prefectura Nacional Marítima, Dirección Nacional de Turismo y la mayoría de los clubes náuticos, los que aportaron lanchas

para salvamento y control; sin olvidarnos de las preciosas chicas que atendieron la secretaría del Campeonato en todo momento.

También es para recordar la manteada general que realizaron estos niñitos traviesos una vez terminado el torneo, puesto que no hubo ser viviente que no terminara en la pileta, incluyendo a los mozos del buffet que recibieron de esta manera la propina para tanto aguante. También los barcos del primero y segundo fueron a parar al agua, esta vez de la pileta, donde se los sometió a una práctica y eficaz prueba de flotabilidad, con resultados más que positivos pues se necesitaron algo así como quince picarones para lograr hundir cada pingüino.

Con respecto a las anécdotas alcanza recurrir a la entrega de premios especiales que se realizó durante la fiesta de clausura, donde no se salvó nadie de su correspondiente cargada, algunas dignas de relatar, como el matafuegos que recibió nuestro compatriota Pablo Gianelli, quien intentará evitar futuros incendios con el aparatito, y por si esto fuera po-



# yachting

En un ambiente muy divertido se clausuró el Campeonato Internacional de la clase Penguin, en el que triunfó el brasileño Claudio Bieckark, por escaso margen. Aspectos sociales.

Por J. Pedro Siedmann. Fotos: Mariolino Castellazzo



Un aspecto de la última regata del campeonato: los barcos en la primera ceñida tratan de ganar barlovento; tercero marcha el 8430, barco del Campeón.

El brasileño Jorge Bercht, quien frustró sus posibilidades de ganar los dos campeonatos, Junior y Senior, por no saber contener sus impulsos ante la justa decisión de la Comisión de protestas.

A pesar de que se lo vio poco, el estadounidense Charles Hayward, tripulado por Marcelo Gómez, terminó séptimo en el torneo.

¿Quién dijo que el pingüino es para sólo dos personas? He aquí una prueba de que da para algunos más. En la pileta del YCO algunos de los participantes tratando de hundir el Corumi III del brasileño Bieckark.



ECIR





## TRIANGULO DE CARNAVAL

Pasemos ahora de los barcos chicos a los grandes, que a la salida de esta edición estarán ya corriendo el tradicional triángulo Buenos Aires-Mar del Plata-Punta del Este-Buenos Aires que organiza el Yacht Club Argentino para barcos del CCA. Se cuenta en esta oportunidad con gran cantidad de inscriptos entre los que figuran el veterano Fortuna, quien volverá a rivalizar con el ya experimentado Esperanza, el actual monstruo y gran candidato Atrevido, la nueva adquisición de Ugo Baldi el Jovita II que con esta travesía hace su presentación en regatas y un nutrido lote de yates de primera línea que no podríamos terminar de enumerar. Sólo nos resta desearles un mojado carnaval y una mejor singladura.

Terminado el Campeonato, se dirigen al club los argentinos Martín Costa y Arnie von Foerster, llevando a rastras al un poco grafitado Lantia.

co, también se le entregó un hermoso juego de ludo para que se entretenga en sus ratos de ocio. Otro, que también se hizo acreedor a un juego de herramientas de carpintero, fue el ya consagrado timonel brasileño Peter Bieckark, para que repare su máquina y no la use más de excusa cuando en las regatas no la ve ni la siente. También se le entregó un muy completo folleto de los distintos motores aplicables a un pingüino, a la tripulación que finalizó última en la clasificación general, para que en la próxima oportunidad tenga alguna probabilidad de andar un poco más. Por supuesto, quien más presentes embolsó, fue el nunca bien ponderado Cascote, que en esta oportunidad tuvo que llevar tantos regalos en una bolsa, entre ellos un par de tiradores, que buena falta le hacen, una orza tipo "ciruja", que son su especialidad; un montón de herramientas para que siga reparando (¿?) cuanta rotura se cruce en su camino, y un sinfín de otros adminículos que sirven para caracterizar aún más a este personaje que siempre

se constituye en el alma de todo campeonato. Tampoco se salvó Martín Costa, que tuvo la mala suerte de cumplir años en un momento tan poco oportuno, puesto que además de recibir en público la consabida torta de manos de su —por ahora— platónico amorcito, tuvo que poner en remojo, por varios días, sus apéndices auditivos de tanto cariño que le prodigaron sus queridos amigos y rivales. Como por otro lado es imposible enumerar todos los aspectos salientes de estas dos semanas de buen yachting terminaremos por señalar que la parte terrestre de esta competencia sirvió para olvidar un poco los momentos desagradables que tuvo el evento en el agua.

No podemos dejar de mencionar la calidad de los premios que fueron otorgados, ya que además de numerosos eran de muy buen gusto, y esperar que el año próximo, en que se volverán a juntar los pingüineros para disputar el Sudamericano, tengan la oportunidad de competir más individualmente para que el premio sea de una tripulación y no de un equipo.

**¡BARBARO!**

# EL TOUR DE LA ARGENTINA

Gracias a una gran carrera que se está gestando en nuestro país, podremos ver lo más granado del automovilismo sudamericano. Escorts, Minis, Mustangs, Camaros, etcétera...



Minis que vendrán de Chile a pelear con nuestros Renault.

Escorts de Perú: Lo mejor en Turismo en los últimos años.



**PARECE** ser que la fiebre de las carreras tipo maratón está prendiendo fuerte en nuestro país entre los organizadores y entre los mismos equipos y pilotos. Un trascendido confirma la versión de que una entidad muy importante de nuestro medio, ya comenzó a gestar una competencia que llevará el nombre de "Tour de la Argentina", utilizando más o menos la idea del Tour de France. Indudablemente ésta podría constituir uno de los éxitos resonantes de nuestro automovilismo de ruta, debido a que combinaría la seguridad de este tipo de competencia con el atractivo de la utilización de todos los autódromos del país y de Chile inclusive. El desarrollo de la competencia sería el siguiente (que es provisorio y sufrirá —seguramente— modificaciones): tendrá cuatro cabeceras repartidas en Lima (Perú); La Serena (Chile); Montevideo (Uruguay) y Capital Federal (Argentina). Los competidores de estas cabeceras se reunirán en Capital Federal donde ingresarán en un parque cerrado

Los volantes deberán ingresar al parque cerrado y sus máquinas

quedarán durante todo un día para su revisión técnica. Luego se verificará la entrega de las máquinas y la largada pocas horas después en un lugar muy cercano a la Capital. El primer contacto de los competidores con un autódromo será en Paraná, luego de haber realizado algo menos de 700 kilómetros por la provincia de Entre Ríos. De ahí, luego de las pruebas de circuito, la carrera continuará (sin descanso) hacia Rafaela, luego de pasar el túnel subfluvial. En Rafaela se reiterarán las pruebas de circuito y partirán nuevamente los volantes hacia Alta Gracia donde harán las pruebas finales de circuito de la primera etapa. En el tramo Rafaela y Alta Gracia, los volantes tendrán —además— muchas zonas escarpadas donde estarán instalados tramos de trepada y de velocidad. En Córdoba, luego de un alto para descansar, los automóviles se dirigirán hacia San Juan pasando por Los Túneles, donde también habrá pruebas especiales de trepada. Una vez realizadas las pruebas de circuito en El Zonda, los volantes continuarán la carrera utilizando el trazado de la San

Juan-Coquimbo arribando a la ciudad de La Serena.

Un día de descanso espera a los pilotos en La Serena para luego seguir en carrera hasta Santiago de Chile donde se harán pruebas de circuito en el autódromo de Las Vizcachas. Una jornada de descanso en Santiago para luego atravesar la Cordillera entrando en territorio argentino. La próxima prueba de circuito se realizará en el autódromo de San Rafael. Y en San Rafael, sin más descanso que seis horas, se iniciará la quinta etapa hasta el Autódromo de Buenos Aires, pasando antes por Las Flores. En Buenos Aires se llevarán a cabo las pruebas finales de circuito.

Es de hacer notar que es propósito de esta asociación realizar esta competencia bajo el sistema de rally, vale decir que las zonas que deben cubrir los competidores y que están ubicadas sobre rutas nacionales o zonas urbanizadas serán cubiertas dentro de los límites que establece el Código de Tránsito.

En lo que respecta a los competidores, se cuenta ya con con-

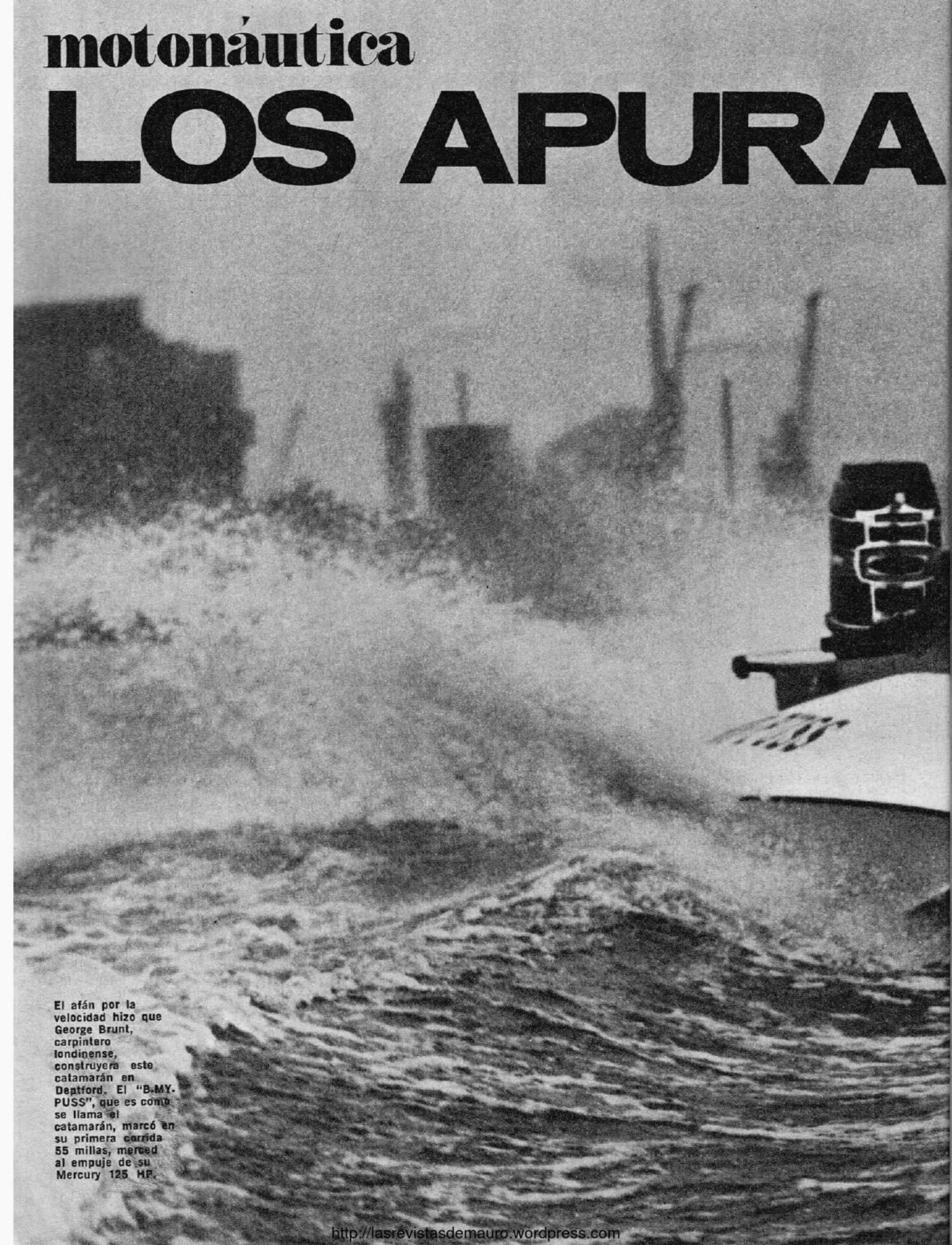
tactos entre los equipos peruanos más importantes y se ha verificado ya la seguridad de participación de dos automóviles Ford Escort "Twin-Cam", dos BMW 2002, un Ford Mustang, un Camaro Z 28, dos Opel y algunos Mini Cooper. Los chilenos contactados participarán —hasta el momento— con Austin-Cooper, Chevrolet Beaumont, Volvo y Ford Falcon. De Uruguay vendrán varios autos interesantes. Los argentinos indudablemente, comenzando por los equipos oficiales, deberán estar presentes en este "Tour de la Argentina" para demostrar y revalidar títulos obtenidos enfrentando a las máquinas más avanzadas en materia de competición.

Ya existen varias empresas interesadas en el patrocinio de esta competencia, que sin lugar a dudas se convertiría en el éxito indiscutido de toda la temporada de automovilismo.

En posteriores números daremos más información sobre esta gran competencia que congregará a lo mejor de Turismo Grupo 2 de América latina. Habrá que esperar y empezar a pensar en correrla.

**motonáutica**

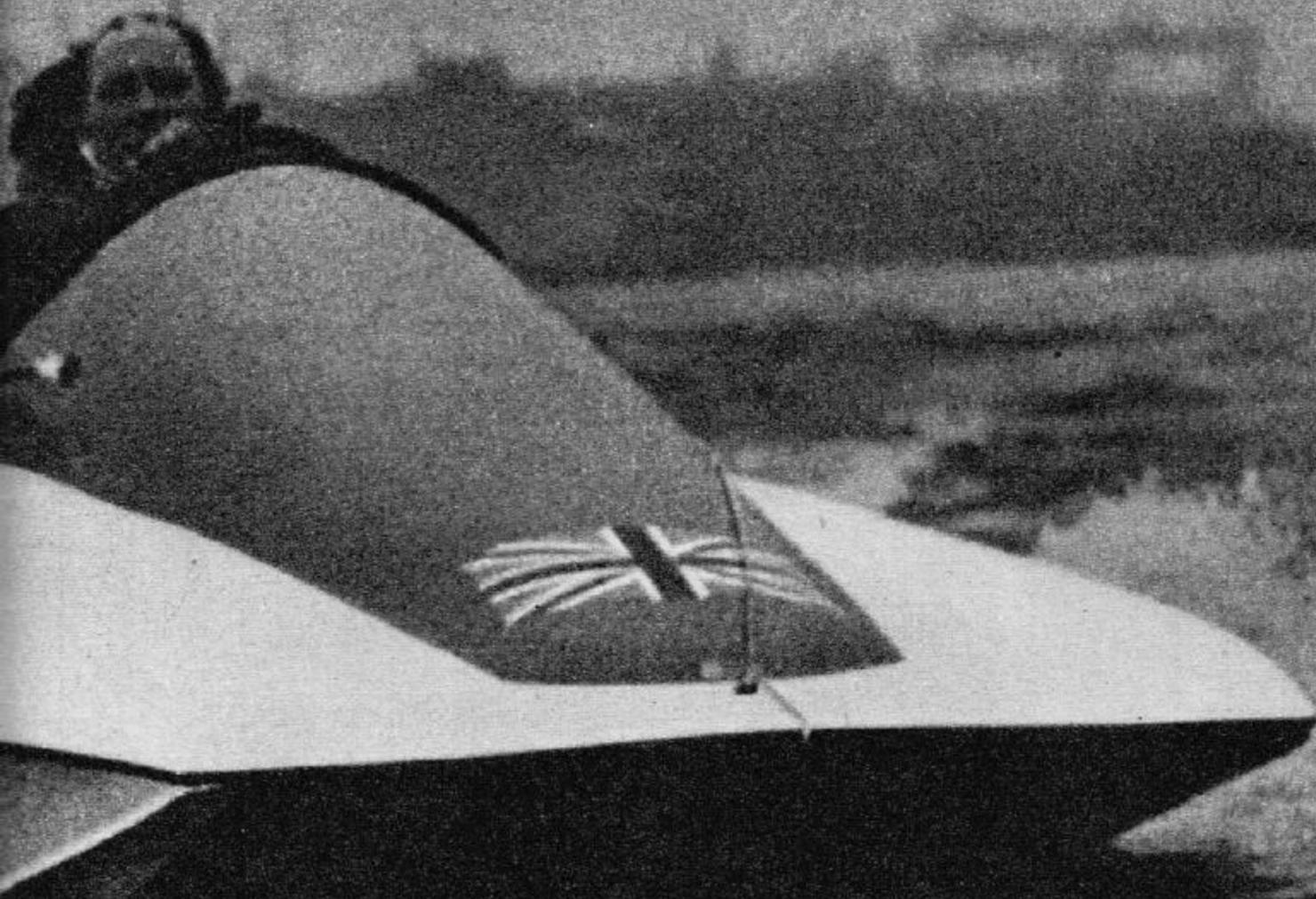
# LOS APURA



El afán por la velocidad hizo que George Brunt, carpintero londinense, construyera este catamarán en Deptford. El "B.M.Y. PUSS", que es como se llama el catamarán, marcó en su primera corrida 55 millas, merced al empuje de su Mercury 125 HP.

# DOS

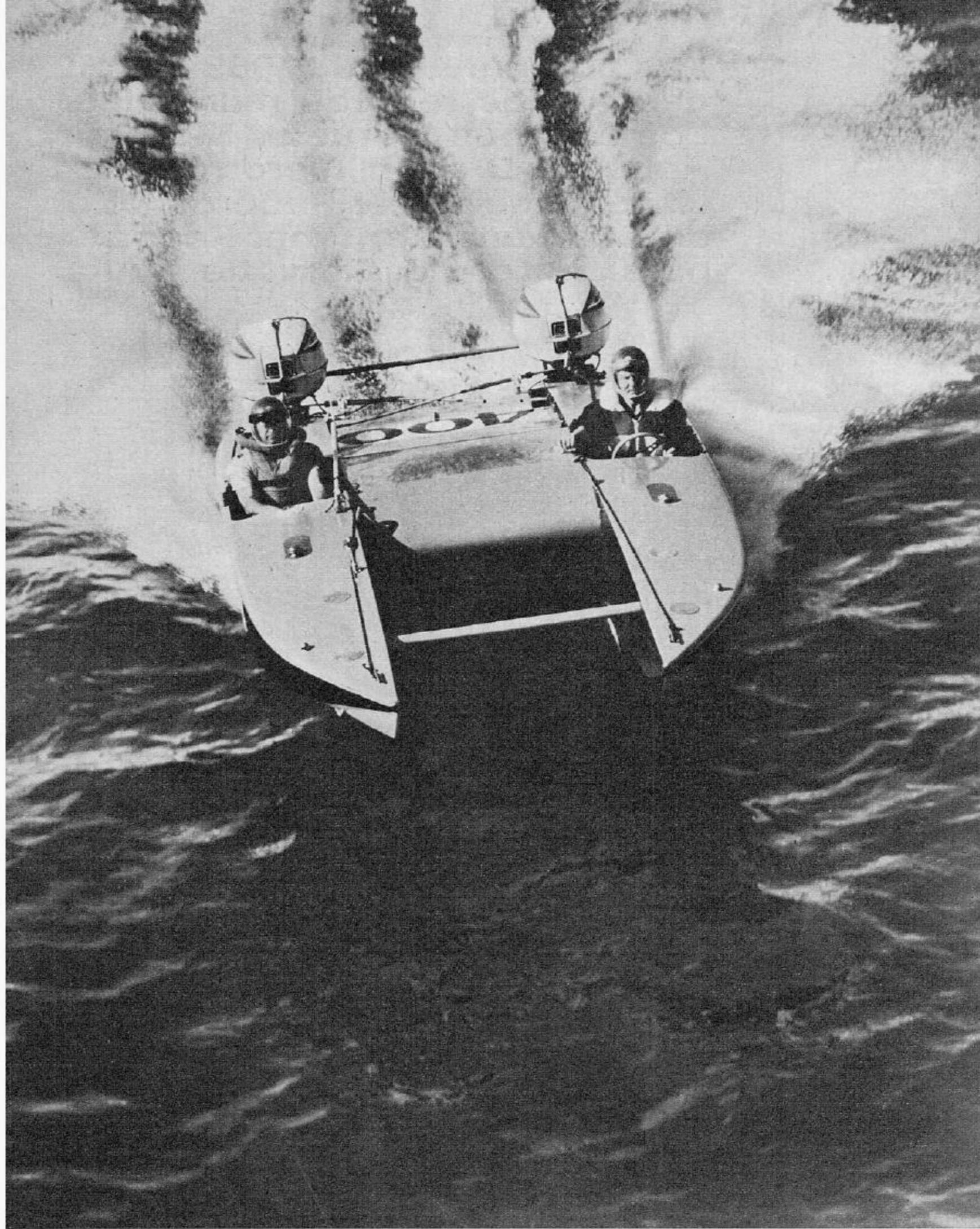
Las postrimerías de 1969 vieron caer varios records mundiales. Los italianos Teruzzi, Molinari, Abbate y Dragoni fueron los actores principales. Records que duraron una semana. Records para un Koenig, Corvette y Alfa



Es ya una costumbre que en Europa, al finalizar la temporada motonáutica que clasifica a los campeones mundiales, europeos o nacionales, se realicen sistemáticamente una serie de batir marcas mundiales. Es en cierto modo la conclusión natural después de todo un año de esfuerzos, es la tentativa final de probar el mejoramiento de los cascos y motores respecto de lo que el año anterior fue lo más rápido. Sobre las aguas del Lago de Como, los primeros en largarse a la obtención de records fueron —el año pasado— Giovanni Teruzzi y Eugenio Molinari que establecieron tres records mundiales.

Giovanni Teruzzi, tres veces





Jim Wynne y Walt Walter, de Florida diseñaron este catamarán de 6 metros de eslora para el inglés Tommy Sopwith, con dos Evinrude 100 HP, que en las primeras pruebas anduvo arriba de las 50 millas por hora.

El Alfa Romeo de Tulio Abbate en reposo. Casco agudo, seis escalones, capacidad un tripulante. Acá el objeto principal y único es obtener ese kilómetro más que le dé el record.

de noviembre de 1969. En horas de la tarde Tulio Abbate establece un nuevo record con su Alfa Romeo, montado sobre un casco diseñado por él mismo y con el que marcó 113,750 km/hora.

## MOTONAUTICA

campeón italiano para cascos fuera de borda de carrera hasta 250 cm<sup>3</sup> en 1961, 63 y 66, condujo un casco Schultze equipado con un motor Koenig capaz de desarrollar una potencia de 38 HP. La idea era mejorar su propia marca sobre 12 millas marinas que era de 102 km/hora. El resultado fue positivo y la nueva marca establecida es de 107,710 km/hora, con un tiempo neto de 12m 12s 8/10.

Eugenio Molinari con un casco de la serie Freccia Bianca, propulsado por un motor de la General Motors (tipo Corvette) de la serie motores internos clase F-6000

(aprobado por la APBA), tenía en mente superar el record que ostentaba el norteamericano Hibbard Halw con 85,750 km/hora sobre una distancia de 24 millas marinas. También con éxito se hizo la prueba quedando el nuevo record oficialmente en 97,360 km/hora con un tiempo de 27m 19s 3/10.

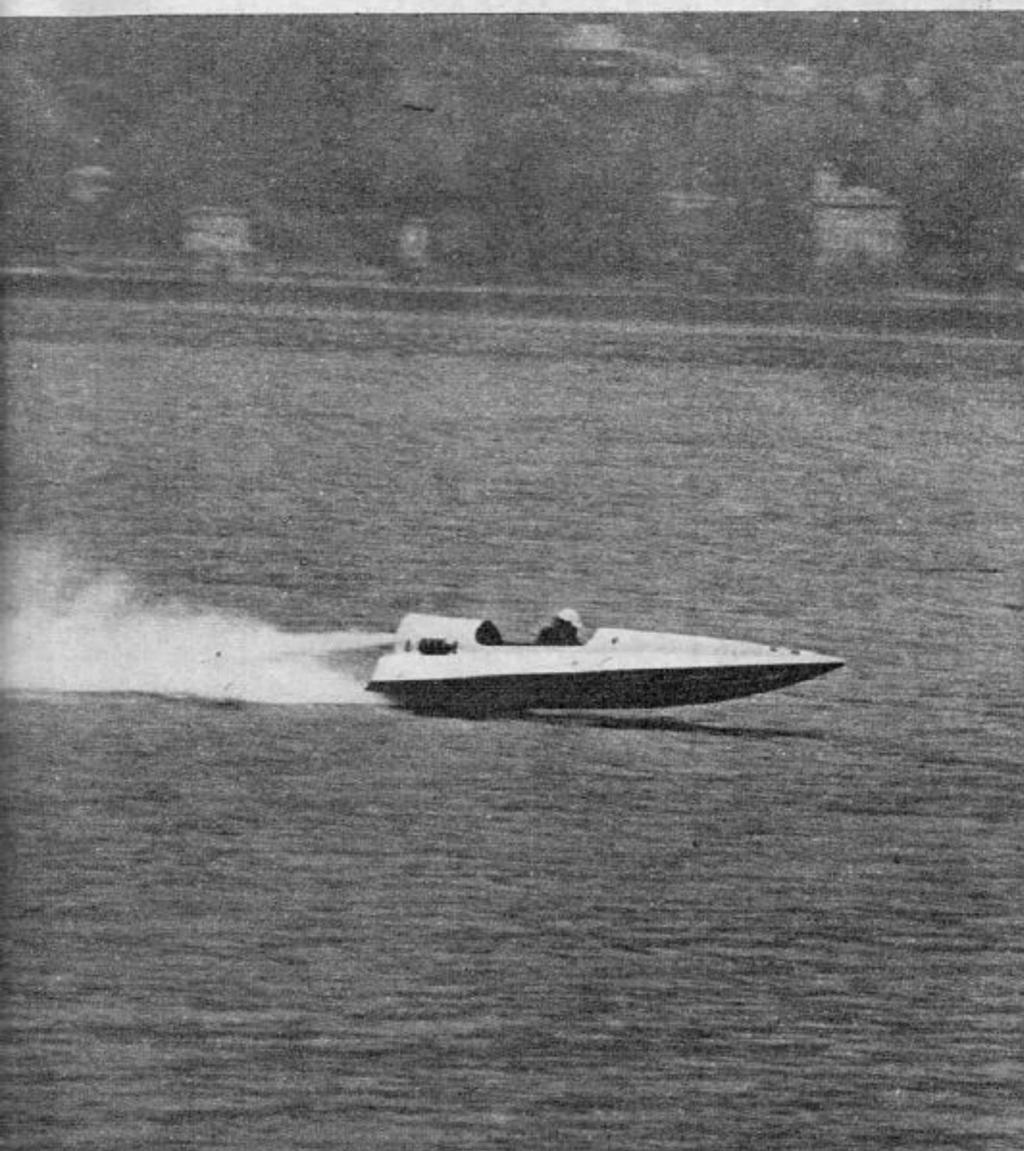
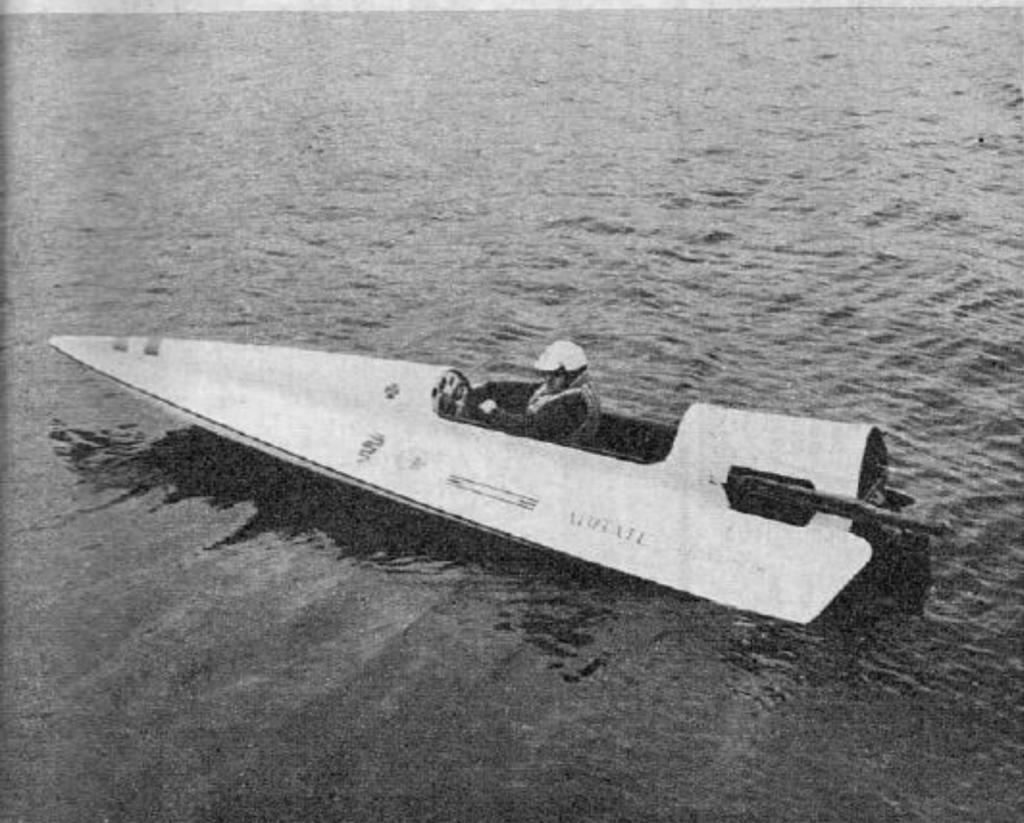
Un "debutante" en lo que a records se refiere es el caso de Carlo Dragoni quien realizaba la tentativa de bajar dos marcas mundiales, a saber: velocidad sobre el kilómetro y velocidad sobre el recorrido de 24 millas marinas. Todo ello en la categoría para motores internos EO-2, que permite mo-

tores hasta 1.300 cm<sup>3</sup>. Dragoni realizó la tentativa con un casco del veneciano Dalla Pietá de 4,79 metros de eslora con carena Hunt y propulsado por un motor Alfa Romeo Giulia de 1.290 cm<sup>3</sup> marinizado por Raineri y que desarrollaba una potencia de 120 caballos. Debido a la fuerte niebla que había sobre Verbanò y por el estado de las aguas que no era el más conveniente, Dragoni debió contentarse solamente con la conquista del primado de velocidad sobre el kilómetro. Carlos Dragoni "clavó" 33s 6/10, lo que representa una media de 107,142 km/hora, en su pasaje ascenden-

te. En sentido contrario marcó 35s 6/10 a una velocidad promedio de 104,132. Recordemos que el record anterior, en poder de Franco Gilberti, era de 97,570 km/hora.

Continuando la serie, Tulio Abbate, con casco diseñado por él mismo y con un motor Alfa Romeo trató de batir el record de velocidad de la categoría EO-2 que Carlos Dragoni había establecido la semana anterior, como queda dicho más arriba. También en este caso el resultado fue favorable y la marca de la clase se llevó a 113,750 km/hora.

El 16 de noviembre, en el mis-



mo Lago de Como, Eugenio Molinari mejoró tres records mundiales para motores internos. El record más importante ha sido el de la hora en la categoría hasta 2.500 cm<sup>3</sup>, piloteando un casco construido por él mismo y propulsado por un Alfa Romeo 2.600 cm<sup>3</sup>, con lo que marcó 121,970 km/hora. La marca anterior pertenecía a Carlo Casalini con 109 km/hora. Luego Molinari ha mejorado el record sobre 24 millas marinas y el record de la hora para la categoría hasta 7.000 cm<sup>3</sup> con un casco de la serie Freccia Bianca, con un motor BPM tipo Vulcano. La marca sobre 24 millas

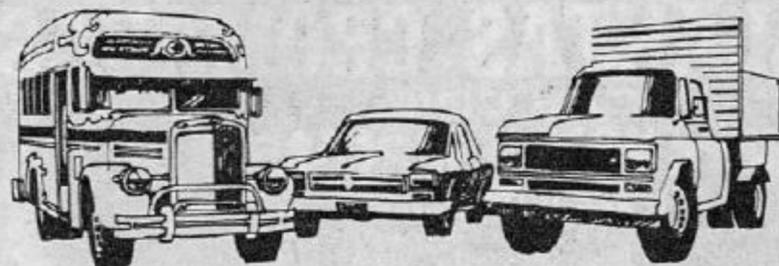
marinas quedó pues en 23m 06s 3/10 con 115,424 km/hora. Los anteriores eran: Enzo Neri con 114,450 y anteriormente E. Spreafico con 94,250 km/hora.

¿Qué esperan nuestros pilotos para hacer sus tentativas? ¿Dónde están los que sigan los pasos de Mario Serra Lima, Lasheras Núñez, Juan Carlos Quevedo, Alfredo Mathesius, que inscribieron sus nombres con records sudamericanos y pellizcaron los mundiales? Debe pensarse que batir un record es no sólo una satisfacción sino una excelente forma de divulgar los kilates de nuestra motonáutica en el mundo.



# 10 MINUTOS CADA 6 MESES

## y no más problemas en su radiador!



# Kelube

Sólo 10 minutos -¿es mucho pedirle?-, bastan para que una lata de **Kelube Limpia-Radiadores** le asegure 6 meses sin problemas de radiador. **Kelube Limpia-Radiadores** remueve sedimentos, herrumbre, grasas y todo tipo de suciedad, dejando perfectamente limpio el sistema de enfriamiento de cualquier automotor. **Pídalo en Estaciones de Servicio y Casas de Repuestos.**

**10 minutos - 6 meses...**

Después agregue **Kelube Anti-Incrustante Anti-Oxidante** que protege contra la oxidación e incrustaciones, lubrica bomba de agua y mantiene adecuada temperatura.



# Kelube

**Motor bien refrigerado rinde más y mejor.**

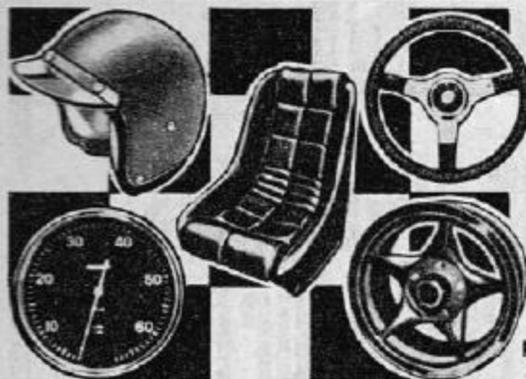
# sugerencias PARABRISAS CORSA

**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

Para su automotor compre Ud. lo mejor



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



## ACCESORIOS DEPORTIVOS

Palancas al piso - Volante F. 1 - Instrumental Jaeger BRD - Orlan Rober - Faros Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.

**ESUSEN ARGENTINA S.A.C.é.I.**

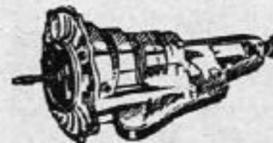
Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178  
 Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

## COLOCACION en el ACTO



**VOLANTES DEPORTIVOS**  
 FABRICA  
**BORSAN S. C. A.**  
 LADINES 3808 • 50-7572,  
 ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

## SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



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

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

## LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON **GARANTIA ESCRITA** POR 12 MESES

Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino

**VICAR S.C.A.**

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



En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en;



## FIREP S.A.C.I. y F.

Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581  
 SUC. Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL



## FUNDAS LIN-TAP

y.., nada más!  
 ¡OFERTAS REALES!  
 EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	\$ 69,50	MSN	6.950.-
FIAT 600	\$ 69,50		6.950.-
RENAULT	\$ 85.-		8.500.-
DI TELLA	\$ 89,50		8.950.-
FALCON	\$ 97,50		9.750.-
RAMBLER Ent.	\$ 94.-		9.400.-
VALIANT	\$ 96.-		9.600.-

### SERVICE

Reparaciones Generales  
 Armazones y Tapizados  
 "Cambio de las tapas, en asientos y respaldos"

**CONCORDIA 1410**  
 T. E. 69-1318

(ALT. JUAN B. JUSTO 6200)

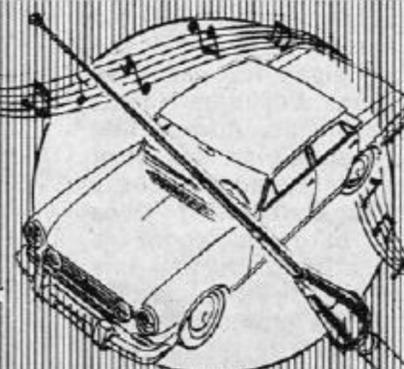


## ANTENAS AUTO-RADIO

# MAREL

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

**MAREL S. C. A.**  
 DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.



# AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pedacadores 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 corsificados al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

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

## Parabrisas CORSA

### CUPON

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

Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario N° .....



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente

**MOTOR BMW - FORMULA 4.** Vendo urgente. Caja Granzella y varios repuestos para competición. Oportunidad. Ceretti 1849, Capital Federal.

**LIMOUSINE BMW,** Anexo "J" Vendo. Jaula, butacas, cuentavueeltas, cinturones. Motor recién hecho por MARATEA. Juan B. Justo 4300, Capital Federal.

**R4 - EXCELENTE ESTADO.** Modelo 1968 (color rojo Calcuta), última serie. Vendo de particular a particular. Llamar al 34-8841, de 18 a 19 horas. Sr. Montero.

**EQUIPO GUILLERMO BILLY** vende dos de los Peugeot 404 que compitieron en las 25 horas. Cascos nuevos. Gomas nuevas. Repuestos. Totalmente equipados listos para largar. Preparados con nuevo reglamento "Grupo-2". Pasarruedas cortados,



tapas de cilindro y múltiple de admisión de Peugeot 504. Verlos en Bmé. Mitre y Bulnes (entrada por Bmé. Mitre). Preguntar por el Sr. Pintos o Martín.

**CUPE FIAT 1500 "Anexo J",** dos motores, dos diferenciales, dos juegos de paliers, 3 juegos de suspensiones completos, 12 cubiertas en perfecto estado, varios repuestos. No está golpeada. ¡Una joya! Tratar: tel. 241-8196, de 6 a 17 horas.

**PRENDAS SOBRE AUTOMOVILES.** Ejecución rápida. Estudio jurídico especializado. ARAOZ 252, 1er. piso, dep. 8, Capital Federal.

**CUPE DE CARLO.** Impecable. Radio, 4 cubiertas nuevas. Av. Independencia 2750, Dto. 2, tel. 93-9131, Capital. Después de las 17 horas, todos los días, menos domingos.

**FORD 1929,** vendo. Estado impecable, reparado a nuevo. Su cacota baja y sube



correctamente con sus correspondientes laterales. Patente al día. Canalejas 918, Capital.

**CONVERTIBLE "WILLYS OVERLAND 1932".** Buen estado de conservación. Motor 6 cilindros, tipo Continental, color rojo vino con guardabarros negros y llantas doradas. Posible permuta o como parte de pago de un modelo chico y de la década del 60. Tratar: Sr. Alejandro Buore, Gran Bretaña 231, tel. 743-5400. Llamar de 11 a 14.

**JAGUAR 3.5 LANDAU PARADE** Modelo 1951. Interior, exterior y capota hechos a nuevo en enero. Gomas nuevas. Servofreno. Radio y calefacción. Vende por viaje el único dueño, con excelentes facilidades y documentación perfecta. SERRA LIMA LTDA., Av. Pueyrredón 2415, Capital Federal.

**TALLER MECANICO "Antonio Gallina e hijos".** El taller especializado en autos de clase. Alfa Romeo, Lancia, etc., y lógicamente la mejor atención para autos nacionales. Peugeot, Fiat. Chapa y pintura. Godoy Cruz 2347, tel. 72-4131.

**VENDO CARBURADORES WEBER 48 mm IDA 4.** Gomas Dunlop Racing C. R. 65 - 650-M - 15 armadas con llantas de magnesio nuevas. "Peña el gato que faltaba", Vicetich y Echeverría, DOLORES. Prov. de Buenos Aires.

**JAGUAR MARK VII,** modelo 53. Vendo. Muy buen estado. Tel. 242-0027.

**VESPA.** Estado impecable, una verdadera joya, totalmente importada. Vendo contado. Tratar: tel. 54-8714 de 18 a 20 horas.

**EDUARDO CASA** vende TRACTOR F-100. Listo para largar y correr en Turismo Carretera Fórmula B. Precio total al contado \$ 1.500.000.— Tratar: tel. 99-1472, señor Rodríguez.

**VENDO HUPMOBILE 1929,** de colección. Doble faeton, descapotable. Unico en el país en este estado. Esto es una joya y no una albóndiga. Lascano 2289.

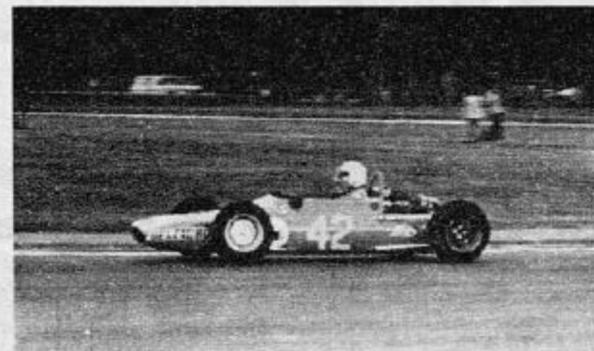
**AUTOMODELISMO.** Vendo Pistas; 20 metros, 6 vías y 15 metros 4 vías. Equipos completos, transformador 60 amp. Oportunidad. Facilidades. Tel. 653-4854.

**ANGEL MONGUZZI VENDE: su RENAULT**



1093, ganador de 8 carreras en 1969, listo para largar, con mecánica Batelli. Ver o escribir al Taller Batelli. Lavalleya 1545, Córdoba. Tel. 79888.

**ANGEL MONGUZZI VENDE su Fórmula 4.**



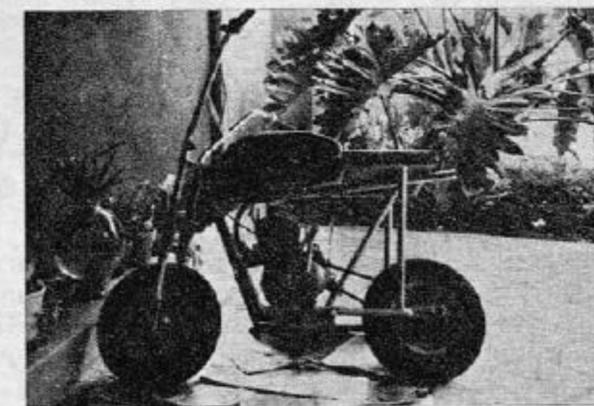
último chasis de Tulio Crespi, completo, listo para largar, con mecánica Batelli. Ver o escribir al Taller Batelli, Lavalleya 1545, Córdoba. Tel.: 79888.

**ANGEL MONGUZZI VENDE su TORINO**



380 W (ex "Larry"), ganador entre otras de la última carrera en Concordia del '69. Listo para largar. Ver o escribir al Taller Batelli. Lavalleya 1545. Córdoba. Tel. 79888.

**MINI MOTO "SACHS TELELEVEL" 98 cm<sup>3</sup>.**



Flamante, ideal para el verano. Velocidad tope aproximada: 40 km/hora. Precio contado Ley 18.188 \$ 350 (m\$N. 35.000). Verla y comprarla en: Iberá 1581 (a media cuadra de Libertador, frente al Tiro Federal), de 8 a 12 y 14.30 a 19.30. Tel. 71-6679, de 20 a 22.

**CUPE CHEVROLET Mod. 47** de lujo. Tapizado "Torino", color negro. Ver después de las 19 horas. Tratar: Santander 463, Capital Federal, tel. 923-5744.

**VENDO HOT-ROD,** desarmado, motor Chevrolet, 7 bancadas. Tratar: Pasaje D. Mack Spangenberg 2128/32 (altura Cabildo 650), Avellaneda, tel. 208-7613.

**PARRILLA VOLVO P-544.** Compro urgente parrilla nueva o usada pero en perfecto estado. Para modelo 1960. Tratar: 32-1105.

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

### 4L CON ACHAQUES

del Prof. Hernán Litman S., La Reina, Santiago de Chile.

Señores: compré en mayo de 1969 un automóvil Renault 4L, 0 Km fabricado en Chile. Mis problemas con este autito son graves y molestos, y como antiguo suscriptor de la fabulosa Parabrisas y ahora comprador de CORSA, revistas que no han tenido, ni tienen equivalente digno en mi país, les pido sus autorizadas opiniones y sugerencias para lo siguiente:

1º: La velocidad máxima en camino llano y sin carga, no pasa de los 90 Km/hora, aun cuando la fábrica señala 110 Km/hora como velocidad máxima. Dos amigos míos, propietarios también de 4L, se han quejado también de lo mismo. ¿Razón? 2º El consumo de bencina común (en Chile 81 octanos) es de aproximadamente 10,4 kilómetros por litro en carretera y a pesar de reiterados viajes al taller autorizado y de diversas regulaciones, cambios de platinos, etc., no me han solucionado el problema. 3º: Hay emanaciones de bencina quemada que se filtran por toda la carrocería, aun al cabo de prolijas revisiones de mangueras y tuberías, todas en el taller autorizado. 4º: El motor se acelera súbitamente al detenerse, por ejemplo, frente a una luz roja, debiéndole dar una patadita al acelerador para disminuir este esfuerzo, inútil, del motor. 5º: Estando el motor caliente, al detener el motor e intentar hacerlo partir luego, es necesario accionar el arranque no menos de tres veces y hasta cinco para conseguir que el motor eche a andar, con la consecuencia que el olor a bencina envuelve al automóvil.

R) Es muy difícil este tipo de diagnósticos, y más teniendo una cordillera tan grande como la de los Andes de por medio, pero trataremos, en la medida de nuestros pobres conocimientos, darle aunque más no sea una manita.

Primero: por más autorizado que sea el taller, si en diez meses no han podido dar en la teca, no siga perdiendo el tiempo. Cámbielo por otro aunque no sea tan autorizado como aquél. Sus problemas 1º, 2º, 4º y 5º, parecieran provenir de una deficiente carburación (y no de un problema de electricidad como parece sugerir usted en su carta). A nuestro entender son problemas que se presentan en dos ocasiones: o por no trabajar correctamente el dispositivo ceba-

dor automático (si es que el carburador es Solex IBT 28 o similar) o por alguna deficiencia en el flotante de la cuba que hace inundar el carburador. Cualquiera de estas causas genera: excesivo gasto de combustible, ahogos en baja, fallas en alta, arranque dificultoso con el motor caliente. Lleve su coche urgentemente a un taller especializado en carburación y que le revisen el carburador, reparándolo o cambiándolo, según sea la gravedad del caso. En cuanto al punto 3º (gases en la cabina) pueden ser motivados por alguna brida en mal estado, de mal ajuste, picadura, etc. Pensamos que no tiene conexión con lo otro. Que se acelere el motor (o que quede acelerado), puede ser un problema de la misma carburación pero no estará de más revisar el cable del acelerador, que por muy seco podría trabarse dentro de su forro. En este último caso la solución será lubricarlo.

### JEEP QUIERE GUERRA

de C. A. Olivera, Villa Mercedes, San Luis.

Señores: soy lector desde el primer número de vuestra revista mensual Parabrisas (N. de la R.: ¡Picarón!... ¡a cuántas le dirá lo mismo!...) pero ésta es la primera vez que escribo, para hacerles la siguiente consulta:

1) Creo recordar que en un número anterior Uds. indicaban la dirección de una casa que se encargaba de la reconstrucción de los Jeep Willys 47 al 52. ¿Cuál era la dirección?

R) Nosotros no lo recordamos; más: nunca hemos publicado tal dirección. Por un casual, ¿no lo habrá leído en Competición, so infiel?

2) De no ser así, ¿hay alguna casa en Buenos Aires que se dedique a la venta de repuestos y accesorios de Jeep Willys? Entiéndase que mi interés está en todo lo que lo convierta tal cual venía de origen, es decir bien guerrero, a excepción de lo que resulte superfluo (ametralladoras, soldados, etc.).

R) Bueno, hay dos alternativas. Una es la casa del bueno de Boris Kvitko en Warnes 1521 y la otra es la de don David Skliarsky en Warnes 1493 y a sólo 37 metros y medio de la anterior. Ametralladoras y soldados legítimos aunque los quisiera no los podría conseguir, pero es probable que le puedan conseguir un vigilante con pito y todo.

3) La fábrica Willys en USA, ¿sigue fabricando vehículos?

¿cuál es su dirección, si la respuesta anterior es afirmativa?

R) Sí. Sigue "funcando", bajo el rubro Kaiser-Jeep Corporation. Fabrica dos tipos de vehículos. Un "Station Wagon" que viene a ser un Gladiator carrozado rural y unos jeeps de trompa similar a los que fabrica IKA-Renault pero de carrocería diferente, en tres versiones: dos convertibles y una rural. La dirección de la fábrica es Toledo 1, Ohio, U.S.A.

### CORRIENDO LA LIEBRE

de Eduardo Villagra, Capital.

Estimados artifices de la pluma: me tomo el atrevimiento de escribirles para que contesten estas miserables preguntas:

R) ¡Adelante, amigo Villagra en Buenos Aires, con esas miserias!

1) ¿En qué categoría están encuadrados los Fiat 600 que corren en Pilar, Marcos Paz, Las Heras, etc.?

R) En dos categorías, la standard, que es standard, y la libre, que es libre. Lo de libre tómelo textualmente, lo de standard, hummm...

2) ¿Qué requisitos deben cumplir los pilotos para participar en estas carreras?

R) Tener un Fiat 600, 18 años como mínima, registro de conductor y ganas de divertirse.

3) ¿Hay algún reglamento para dichos autos?

R) Bueno, en libre, como le comentábamos más arriba, es libre. En standard algunos organizadores exigen que la cilindrada máxima sea de 767, es decir que no se permiten los autos equipados con motor de 800 cc (modelos E desde mediados de 1968 en adelante).

4) La preparación libre, ¿puede hacerse de acuerdo a lo publicado por Uds. en el número 188?

R) Por supuesto, para eso la publicamos. Además nunca pierda de vista este concepto que nos pertenece: "Lo libre, si libre, dos veces libre".

5) ¿Existe un ente que nuclea a los corredores de esta categoría? ¿Dónde puedo obtener información adicional?

R) Bueno, acá me parece que no se da aquello de "Dios los cría y ellos se juntan", o al menos desconocemos tal hipotético agrupamiento. Pero le recomendamos vaya a lo de Tony Giráldez, Serrano 1910 y cuando salga un muñeco con mameluco, pregúntele lo que quiera. Es el bueno de Tony que lo pondrá bien en onda.

### KA-NE-DO

Jorge Mussimesi, Gral. Pico, La Pampa.

Al delirante que escribe el Correo:

Quisiera que me den datos sobre la vida deportiva de Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo y además, si esto es posible, que realicen una amplia nota biográfica sobre el citado corredor.

R) Rodríguez Canedo, Rodríguez Canedo... ¡Ah, sí!, ¡ya lo ubicamos!... ¿no es uno que corre en karting?... ¿No?... ¡ah!, ya caigo, ¡el que corre con la cupé Fiat ¡Ben! veamos:

Nació en Lien-Kiang, ciudad del sudeste chino sobre el estrecho de Formosa en el año 1940, pero se radicó desde chico en la Capital Federal argentina donde tiene su residencia, que comparte con Gral. Guido, donde tiene campos. Comenzó su actuación deportiva a los nueve años participando como número cuatro en el primer equipo de infantiles de pelota al cesto de Sportivo 05. A los once se inició en picadas de "rickshaw" en Palermo, bien secundado por un pequeño pero potente compatriota al que daba gusto ver tirar del carrito en las rectas y cortar el último siempre en la proximidad de las curvas. Mas, ante un desgraciado empacho con arroz (nunca estuvo bien aclarado el hecho), Canedo perció su "chinito-power" y decidió largar el "rickshawing" por el automovilismo.

Comenzó a correr con una Galerita NSU cuyo cockpit compartía con el Toti Agromayor. En el año 1962 adquiere cierta notoriedad al ganar la primera etapa del GP de Turismo con un Lancia Appia. Después siguió corriendo en Turismo pero con Fiat, marca a la que se encuentra vinculado hasta nuestros días.

Ganó dos grandes premios de Turismo: en el '64, con Fiat 1500, y en el '67, con Torino 380W. En TC ganó en el Autódromo de Buenos Aires al ser descalificado Gastón Perkins cuyo equipo integraba. Otra buena actuación en ese escenario la produjo a bordo de un taxi Rambler en la categoría Standard saliendo segundo de Larry, que lo hacía con Torino 380. En esa oportunidad se amparó en el seudónimo "Jesús Rodríguez".

Por lo tanto corrió en Turismo (varias clases), Turismo de Carretera y SP. En monopostos no, porque no cabe. En el futuro seguirá corriendo exclusivamente en Turismo con maquina Fiat.



# BOX en

Todos los lunes, en transmisión directa y exclusiva, desde la Federación Argentina de Box en su 50º aniversario, un programa completo de fabulosos combates!

**"EN ESTE RINCON"**

Relatos: Osvaldo Cafarelli  
Comentarios: Ulises Barrera

# TELEONCE

**11 LUNES 21.30**

*El suceso 1970*

# Me compré el TORINO! Me compré el TORINO!



## Y usted, ¿qué espera?

¡Ya lo tengo! ¡Me lo compré! Me volvía loco por Torino. Lo tocaba. Lo miraba. Lo veía pasar. Pensaba que era un sueño inalcanzable. Hasta que fui al Concesionario IKA-RENAULT y vi que podía. Sí, podía. Fue muy fácil. Ahora Torino es mío. Yo manejo el mejor coche argentino.



La clase internacional demostrada en Nürburgring