

# Parabrisas

Nº 140

# CORSA

24 al 30 de Diciembre de 1968



**ULTIMO ACTO DE LA  
TEMPORADA DE F-2**  
(pág. 6)

**LA FERRARI-DINO  
BAJO LA LUPA**  
(pág. 33)

# EL FALCON ES COMO EL AÑO NUEVO

Hay Año Nuevo una vez por año y siempre tiene éxito. El Falcon tendrá todavía muchos años nuevos y muchos éxitos: es emocionante como la más fantástica fiesta, brillante como la persona más brillante, elegante, atractivo... como la imagen ideal de una fiesta. Si piensa cambiar de auto en 1969, recuérdelo.

Es el Ford T del año 2000

FALCON



# Ud. no tiene por qué creer todo lo que le dicen:

**es más seguro ver y comparar  
personalmente.**

Buscamos la máxima calidad. Y la logramos!

Fíjese:

Unico medio basquet cuya suela está hecha en dos colores inalterables y en dos materiales distintos con lo que se obtiene mayor flexibilidad, máxima adherencia y resistencia al desgaste.

Fíjese en la capellada:  
De corte anatómico y modernísimo, Ud. puede elegir entre sus 4 colores: blanco, azul y vibrantes tonos calipso y naranja.



Fíjese:  
Vistosa vira lateral con doble banda en color rojo y azul.

Fíjese en la suela:  
Identifica al Olímpico de Panam:  
Es el diseño olimpico original con los 5 aros y la antorcha olimpica exclusivos.  
De total acción antideslizante.

Fíjese y compare!!:

La doble suela y la capellada de lona forman una sola pieza inseparable y prolongan indefinidamente su vida útil.

Números del 32 al 44.

# PANAM

Jerarquía y máxima calidad en calzado sport.

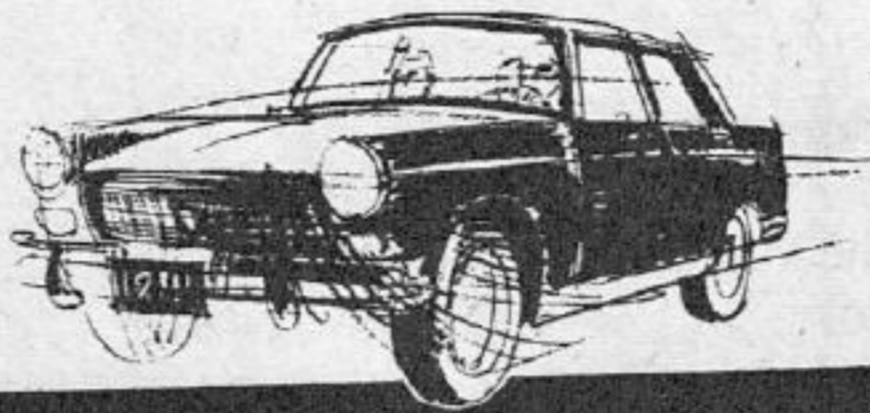


PANAMERICA  
DE PLASTICOS S.A.I.C.

Mariano Pelliza 3750  
Olivos  
Tel. 740-9010  
9018 - 9019 - 9080

# ganaron como leones!

En todos los caminos de la Argentina,  
en la pista, en la montaña, el valle,  
en la nieve o el ripio,  
ganaron como leones,  
con gran estilo,  
con estilo PEUGEOT.  
(PEUGEOT no fabrica coches  
para carreras pero las gana).



Prueba Internacional de Turismo Anexo "J"  
San Juan - Coquimbo - San Juan  
1º JOSE MIGLIORE

24 Horas del Autódromo  
1º GOMEZ - "POSTMAN"

Segunda Vuelta de la Manzana en el Alto Valle  
1º NORBERTO CASTAÑÓN

1.000 Kilómetros  
de Entre Ríos  
1º NORBERTO CASTAÑÓN

San Juan  
Autódromo El Zonda  
1º NORBERTO CASTAÑÓN

3er. Premio de la Hermandad Deportiva  
1º PACO MAYORGA

3 Horas de Córdoba  
1º CASTAÑÓN - MIGLIORE

1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires  
1º CASTAÑÓN - MIGLIORE

FABRICADO POR SAFRAR

PEUGEOT



404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



## 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

GERENTE EDITORIAL  
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL  
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL  
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Strocen  
Jefe de Fotografía: Francisco Vera  
Jefe de Archivo: César Freyer  
Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES  
Director: Carlos Ibáñez

# Parabrisas CORSA

DIRECTOR  
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION  
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL  
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION  
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo,  
Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez  
Ortega y Germán Sopeña.  
Gustavo Jorge Costas (Archivo)

COLABORADORES  
Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué,  
Julio Pérez Balbí, Nicolás Gelormini,  
Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos,  
César M. Sorkin y Rubén Torres.

CORRESPONSALES  
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor  
Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich  
(Entre Ríos) y Luis Ruelas (Tucumán).

SERVICIOS DEL EXTERIOR  
Agencia EFE

DIAGRAMACION  
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C.  
González y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA  
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria,  
Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL  
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós  
Promotores: Nelba Ferrari,  
Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas

ADHERIDA AL INSTITUTO  
VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por  
Editorial Abril SAICIF y A., Redacción:  
Av. L. N. Alem 896, 3er. piso, Buenos  
Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29.  
MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Inter-  
americana 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 Ar-  
gentina (APTA); del Centro de Informa-  
ciones de Publicidad (CIP) y del Inter-  
national Press Institute (IPI). Todos los  
derechos reservados. Se prohíbe la  
reproducción y uso de todo y/o parte  
del contenido de esta publicación tan-  
to en español como en cualquier idio-  
ma. Acogida a la protección de las  
convenciones internacionales y paname-  
ricanas sobre derechos de autor. Im-  
preso en la Argentina. Registro de la  
propiedad intelectual Nº 965.704. Circu-  
la por el Correo Argentino en el  
carácter de publicación de interés ge-  
neral Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Red-  
acción, Roca 4410 (Talleres Gráficos  
Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En  
Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris  
170. En Italia: via San Damiano 2, Mi-  
lán. En los artículos no se hace publi-  
cidad redaccional. Los productos o mar-  
cas se mencionan al solo objeto de in-  
formar sobre calidades, modalidades o  
características consideradas ilustrati-  
vas por nuestros redactores. DISTRIBU-  
CION: Capital Federal, Vaccaro Hnos.  
S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior,  
Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Ca-  
pital Federal, Tel. 32-6010/29.

## EDITORIAL

Finis coronat opus. Nuestra Temporada Internacional de Fórmula Dos ha finalizado y nos ha dejado un balance que en la faz deportivo-técnica fue sumamente positivo. El Club YPF puede considerarse orgulloso, ya que nos brindó la oportunidad de ver en nuestra propia casa a un grupo de hombres, equipos y máquinas de primerísima línea en el orden mundial. Les dio a nuestros corredores, técnicos y organizadores la oportunidad de intervenir mano a mano en ese mundo aparte que conforma la F. 2 internacional y de esa forma sacar conclusiones, de situarse en el mundo grande y total del automovilismo.

La organización de la Temporada fue óptima y no nos podemos quejar de cualquier fallita lógica que haya ocurrido. Sólo el que no hace, no yerra. La gente del Club YPF hizo e hizo mucho y es ahora justo que hagamos un análisis exhaustivo de lo visto y actuado, para sacar las mejores conclusiones y de ver de una buena vez si nos integramos en serio al ruido mundial. Pasta hay, falta decisión, racionalización y trabajo serio. Se impone ahora que empecemos a correr aquí en casa con monopostos reglamentariamente iguales a los europeos. Aquí, sabemos que se pueden construir excelentes aparatos. Que no alcancen las performances que tienen o una Ferrari Dino o un Lotus 48 o un Brabham BT 23 no importa (en principio), pero lo que importa es que nuestros pilotos corran permanentemente en coches conceptualmente iguales, para que hagan su escuela. Es mucho más sencillo de lo que se pueda pensar. Sólo es cuestión de decirse de una buena vez.

G. M.

## COMPETENCIAS

### NACIONALES

#### Motonáutica: Súper Regatas

El Yacht Club Argentino organizó para los días 3 y 4 de enero próximo, dos regatas importantísimas. Una de ellas, por su característica de off-shore (alta mar) con participación de embarcaciones argentinas, brasileñas y uruguayas, es la primera vez que se realiza en esta parte del mundo. En una palabra, va a ser una cosa muy seria.

Esta REGATA MOTONAUTICA INTERNACIONAL está reservada para lanchas de la Categoría Turismo. Ofician en la coorganización las correspondientes Sub Comisiones Motonáuticas del Yacht Club Punta del Este y el Yacht Club Argentino, ya que esta regata unirá justamente Buenos Aires con Punta del Este. Colaboran también el Yacht Club Uruguayo y la Asociación Uruguaya de Volantes, fiscalizarán el Centro Uruguayo de Motonáutica y Esquí (representante de la Unión Internacional Motonáutica en Uruguay).

El recorrido de la regata será iniciado en Dársena Norte, en Buenos Aires, llegando la primera etapa al puerto del Buceo en Montevideo. Al día siguiente se lar-

gará desde el puerto del Buceo para llegar a Punta del Este. La largada se hará frente al Yacht Club Argentino en la mañana del día 4 de enero.

Los puntos obligatorios a recorrer serán: 1) control ubicado a 2 km al sur del farallón de Colonia. 2) Embarcación ubicada a 1 km al sur de la escollera del Puerto Sauce. 3) Embarcación ubicada a 5 km al sur de la punta Jesús María. 4) Embarcación ubicada a 100 m al norte del faro de La Panela. 5) Llegada al puerto del Buceo. En la segunda etapa los controles serán los siguientes: 1) Embarcación ubicada a 500 m al sur de la isla de Flores. 2) Embarcación ubicada a 3 km al sur de la punta Negra en Piriápolis. 3) Embarcación ubicada a 300 m al sur de punta Ballena, Maldonado. 4) Llegada al puerto de Punta del Este.

Las embarcaciones que pueden participar en la regata son aquellas debidamente matriculadas, cuyo certificado de navegabilidad esté vigente y cuyas condiciones marineras sean las adecuadas al recorrido. Podrán competir las siguientes categorías y tipos de embarcaciones: 1) Categoría Turismo, para lanchas, competirán en el Handicap General y se subdividen en a) Embarcaciones con motores fijos internos (uno o más motores):

Peso	Cilindrada	Coefficiente Manga x Eslora	Peso Mínimo en kg	Capacidad Mínima de asientos
2 T.	2001 a 3000 cm <sup>3</sup>	8,4	630 kg.	4 pasajeros
3 T.	3001 a 4500 cm <sup>3</sup>	9,6	800 kg.	5 pasajeros
4 T.	4501 a 7000 cm <sup>3</sup>	11,6	1.000 kg.	6 pasajeros
5 T.	7001 o más cm <sup>3</sup>	12,6	1.200 kg.	6 pasajeros

b) Embarcaciones con motores fuera de borda externos (uno o más motores):

Peso	Cilindrada	Coefficiente Manga x Eslora	Peso Mínimo en kg	Capacidad Mínima de asientos
H T.	1150 a 1350 cm <sup>3</sup>	7,3	240 kg	4 pasajeros
I T.	1351 a 1500 cm <sup>3</sup>	7,3	240 kg	4 pasajeros
N T.	1501 a 1650 cm <sup>3</sup>	9,3	300 kg.	6 pasajeros
Z. T.	1651 o más cm <sup>3</sup>	9,3	300 kg.	6 pasajeros

La cilindrada que determinará la categoría de cada embarcación será la suma de las cilindradas de cada motor.

2) Categoría de lanchas especiales de carrera: las embarcaciones que no cumplan con todos los requisitos exigidos por el reglamento particular de la prueba competirán en esta categoría especial para lanchas de carrera de velocidad pura, sin participar en ningún caso en el Handicap General de la Categoría Turismo.

El tiempo empleado entre las dos etapas será sumado a los efectos de la clasificación final. Se dará una clasificación parcial

una vez terminada la primera etapa en el Puerto del Buceo. La clasificación oficial final se dará al día siguiente de la finalización de la regata. Se utilizará como orden de clasificación el índice de performance de cada embarcación estableciendo las siguientes fórmulas para los handicaps: a) Se establece la relación Peso Potencia dividiendo el peso de la embarcación completa sin combustible y tripulantes sobre la potencia. b) La fórmula a aplicar entonces será la siguiente: **kilómetros recorridos x Relación Peso Potencia sobre tiempo empleado = Clasificación.**

También en la misma fecha se hará disputar y entre los dos puertos, una REGATA INTERNACIONAL RALLY DE REGULARIDAD reservada para cruceros con cabina.

Embarcaciones participantes y Series: clase cruceros con cabina, debiendo tener instaladas en forma fija: cocina, baño y dos cuhetas como mínimo. Velocidad mínima exigida: 12 km horarios.

Serie a) Cruceros de velocidad máxima hasta 18 km horarios.

Serie b) Cruceros de 19 hasta 29 km de velocidad horaria.

Serie c) Cruceros de más de 29 km de velocidad horaria.

Las velocidades que podrán declarar los participantes serán en kilómetros sin fracciones.

Art. 5) La largada de la primera etapa se realizará desde Dársena Norte en Buenos Aires el día 3 de enero de 1969 (categorías A y B) y 4 de enero (categoría C).

La largada de la segunda etapa se realizará desde el puerto del Buceo en Montevideo, el día 5 de enero de 1969.

Art. 6) Fecha y horario de largada de las series: La categoría A largará de Dársena Norte el día 3 de enero de 1969 a las 19 hs. (a confirmar). La categoría B largará el día 3 de enero de 1969 a las 22 hs. (a confirmar). La categoría C largará el día 4 de enero de 1969 a las 5 hs. (a confirmar).

Art. 6) bis: La segunda etapa se largará el día 5 de enero de 1969 desde el puerto del Buceo, de la siguiente forma: La categoría A a las 5 hs. (a confirmar). La categoría B a las 6 hs. (a confirmar). La categoría C a las 7 hs. (a confirmar).

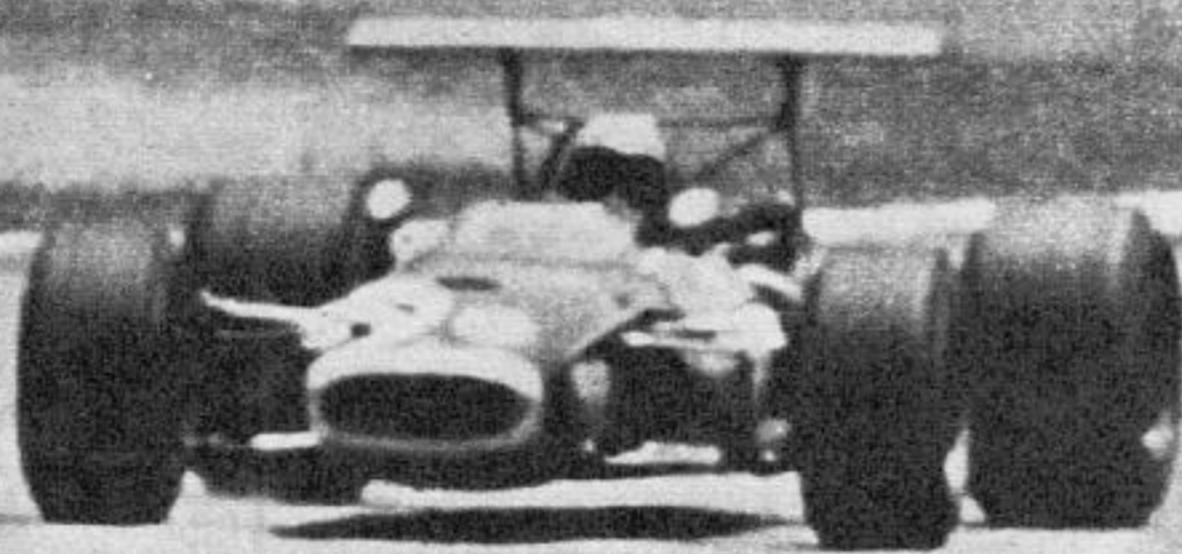
Las inscripciones se reciben en el Yacht Club Punta del Este en Maldonado, Uruguay y en el Yacht Club Argentino, Dársena Norte, Buenos Aires. Cada embarcación deberá abonar por concepto de inscripción la cantidad de U\$S 20.

El Coro de Angeles de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera (ACTC) entona villancicos de Navidad durante el asado que con gran recogimiento se realizó en la sede de la calle Bogotá. El niño que se ve arriba de todos es Carlos Menditeguy cuando chico.



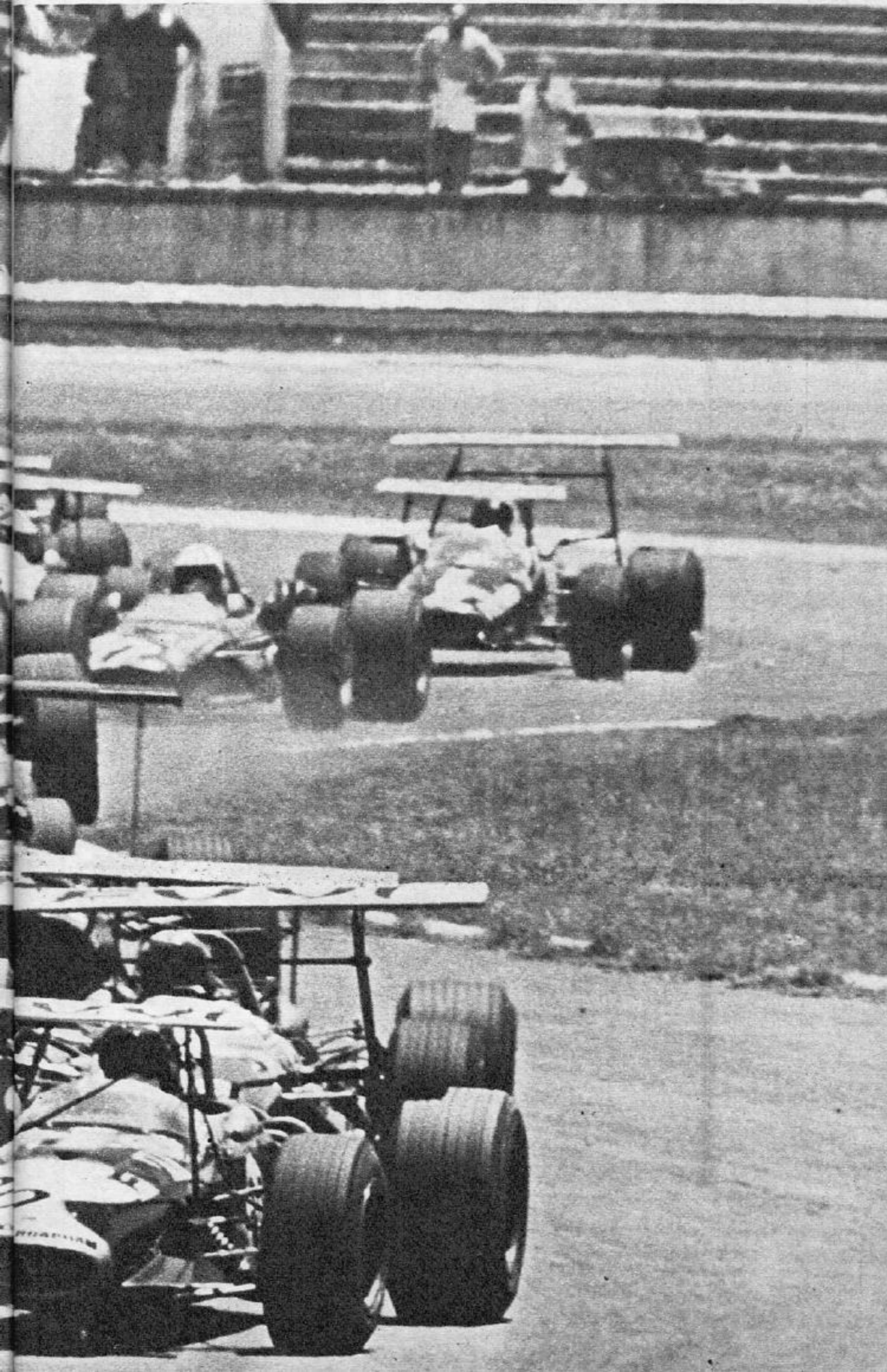
temporada  
internacional  
**F2**  
AUTODROMO

# FINAL INE



# ESPERADO

por JORGE AUGÉ BACQUE,  
CARLOS FIGUERAS,  
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA  
y GERMAN R. SOPEÑA  
Fotos de: ANTONIO CAPRIA  
y JORGE DIAZ



**Nadie suponía otra cosa que un nuevo triunfo de Ferrari.**

**Pero los imprevistos también gobiernan e, inesperadamente,**

**Piers Courage con su Brabham fue el indiscutido ganador. Cayó el telón**

¿Y esto? Nadie esperaba un imprevisto en la última carrera. Y por eso muchos de los que dijeron "no vale la pena ir a otra carrera igual a las demás" ahora se están lamentando de no haber podido ver con sus propios ojos una cantidad de cosas capaces de entusiasmar al más frío psicoanalista. Nombremos algunas de ellas al azar: la inesperada debacle de Ferrari con el consiguiente paso al frente del postergado Rindt. Pero Piers Courage no lo deja escapar y aprovechando una pequeña falla en el motor del Brabham de Jochen le gana la segunda serie y los segundos necesarios para ser triunfador general en la suma de tiempos. Además hubo luchas individuales apasionantes, un Reutemann extraordinario que mostró el altísimo nivel de su capacidad y el accidente de la largada de la segunda serie que modificó totalmente el esquema final.

Bien puede decirse que de las dos partes en que se dividió la carrera (25 vueltas cada una) fue la segunda la que se llevó por lejos el interés de todos. Durante el transcurso de la primera el asunto fue un calco exagerado de lo que pasó en la primera carrera de la temporada, aunque fuera otro el circuito que se empleaba. Las dos Ferrari tomaron los primeros lugares y Brambilla delante, De Adamich atrás, comenzaron a alejarse de todo el resto con demasiada superioridad sobre los demás. Ya se había evidenciado en la clasificación que era imposible esperar ganarles en circunstancias normales. En un circuito tan trabado como es el número seis las Ferrari tenían demasiadas ventajas: más aceleración por un lado y las sonadas gomas Firestone por el otro. Con el agregado siguiente: que pilotos teóricamente superiores hacen valer más sus condiciones en los dibujos

que abundan en curvas veloces; en los muy lentos es mucho más fundamental tener auto. Y tener una Ferrari Dino era tarjeta de ganador. Rindt, Siffert, Courage, Regazzoni, los Matra, hicieron lo máximo que pudieron el sábado pero quedaron lejos de los coches italianos.

Por eso, si el domingo no ganaba Ferrari era por casualidad. Y fue un poco por casualidad (el desafortunado accidente en el que tuvo parte De Adamich) y otro poco por propia culpa. Por hacer las cosas mal o porque en el equipo Ferrari las cosas no funcionan tan organizadamente como parece o simplemente porque cada uno hace lo que quiere, que "total no importa". Ningún director de equipo puede dejar pasar por alto la lamentable pérdida de un auto en la carrera sin ninguna causa lógica que lo provoque.

Y eso es lo que pasó con el auto de Brambilla. La primera serie estaba ampliamente definida a favor de los Ferrari, con Brambilla en punta. Pero Andrea comenzó a exigirse en cada vuelta un poquito más, tratando de robarle el puesto a su "compañero" Brambilla. Se fue acercando; Brambilla no quería ceder y resistió el ataque, pero en la defensa se descontroló un poco y con una feroz pasada de vueltas (¿tal vez dos cambios pifiados?) explotó el motor cuando circulaba en el último giro. Tino Brambilla siguió con el envión hasta después de bajar el tobogán (había reventado el motor en la curva del ombú); después se bajó, empujó el auto, pero con tanta "bronca" encima que antes

de llegar lo dejó tirado mientras se iba mascullando su enojo con palabras selectas del idioma del Dante.

Esto no tiene perdón. Si estaba estipulado que debía ganar Brambilla (lo cual parece lógico porque De Adamich ganó las dos anteriores) entonces Andrea no tenía por qué forzar una posición ya definida. Si había libertad para que cada uno hiciera lo que quisiera y el auto de De Adamich o él mismo andaban más fuerte que Brambilla, éste no tenía por qué romper su motor jugándose la desesperada. El resultado es evidentemente muy negativo, porque quedó una sola Ferrari en pugna y tuvo la mala suerte de llevar la peor parte del accidente y quedarse sin posibilidades, corriendo desde el fondo. Mucho de lo bueno hecho por Ferrari se encargaron ellos mismos de borrarlo. No quedó duda de que sus autos son los mejores. Tampoco ninguna duda de que su equipo dista de ser perfecto.

Pero dentro de todo vino bien que a Ferrari se le complicaran un poco las cosas. Hasta ahora todo había sido tan fácil para ellos que esas causas fortuitas revitalizaron el interés de la última carrera.

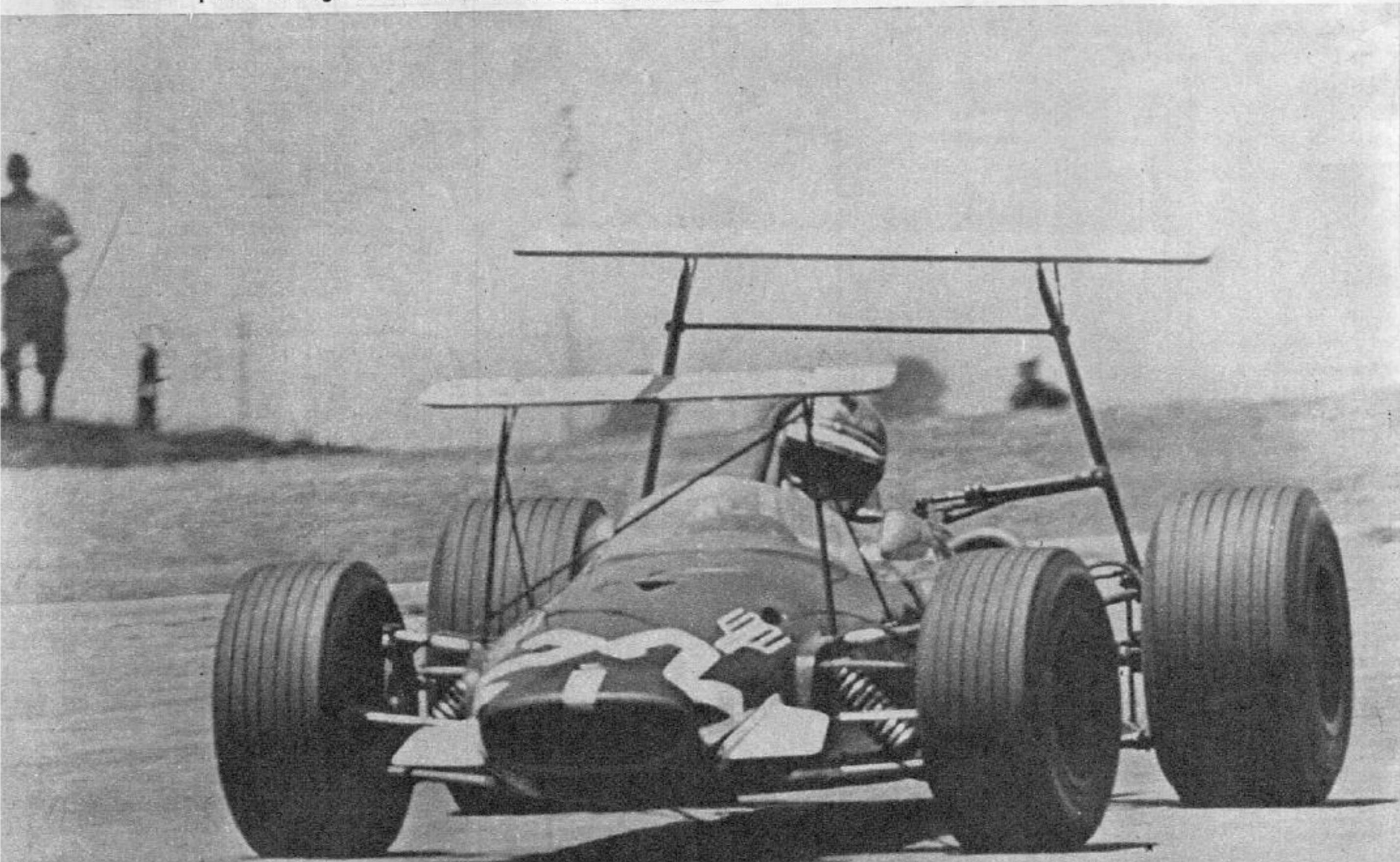
El que tuvo la gran oportunidad entonces fue Jochen Rindt. El austríaco es sin duda el hombre que anda más fuerte en Fórmula Dos. Quizá en F. 1 no sea lo mismo, pero aquí nadie lo iguala en su labor casi perfecta. Jamás un trompo ni un dibujo raro ni titubeos. Y cuando llega al parque cerrado uno ojea el cuentavuelts y la aguja testigo no llega al límite de las 9.200 vueltas. Contra las Ferrari

era imposible competir, pero estaba segundo cómodo al terminar la primera serie y quedó automático primero al retrasarse De Adamich. Pero el motor Cosworth se empeñó en jugarle la mala pasada que no le hizo en ninguna de las otras tres carreras y aunque seguía funcionando comenzó a mermar en su rendimiento. Piers Courage apuró y pasó al primer lugar, Oliver y Siffert pugnaban por lo mismo y el pobre Rindt asistió impotente a cómo le sacaban el triunfo de las manos. Aunque Oliver y Siffert también lo pasaron en el camino no alcanzaron a descontarle el tiempo que él les llevaba de ventaja por la primera serie. Pero Piers Courage sí lo consiguió y fue el ganador indiscutido del cierre de la temporada. Su Brabham funcionó sin fallas y Piers es otro de los elegidos que saben sacarle todo su resultado. Le ganó a un Rindt disminuido, pero también les ganó a pilotos como Jackie Oliver o Jo Siffert con plena aptitud de medios mecánicos.

Hubo duelos parciales muy interesantes que mostraron una vez más cómo los europeos andan vueltas y vueltas pegados entre sí sin cometer ningún error porque eso significa perder el puesto. Por ejemplo el de Jackie Oliver con Jean Pierre Beltoise en la primera serie. Anduvieron juntos un buen rato hasta que Oliver se cansó, porque parece que Beltoise no lo dejaba pasar, y se tocaron "suavemente" la trompa del Lotus con la caja del Matra. La trompita verde del coche de Oliver salió volando, pero Jackie ni se inmutó, siguió pisando a fondo y a los pocos metros lo pasó a Jean

(Continúa en la página 13)

Piers Courage se merecía el triunfo que consiguió el domingo. En el mixto fue un espectáculo. Verlo, un deleite.





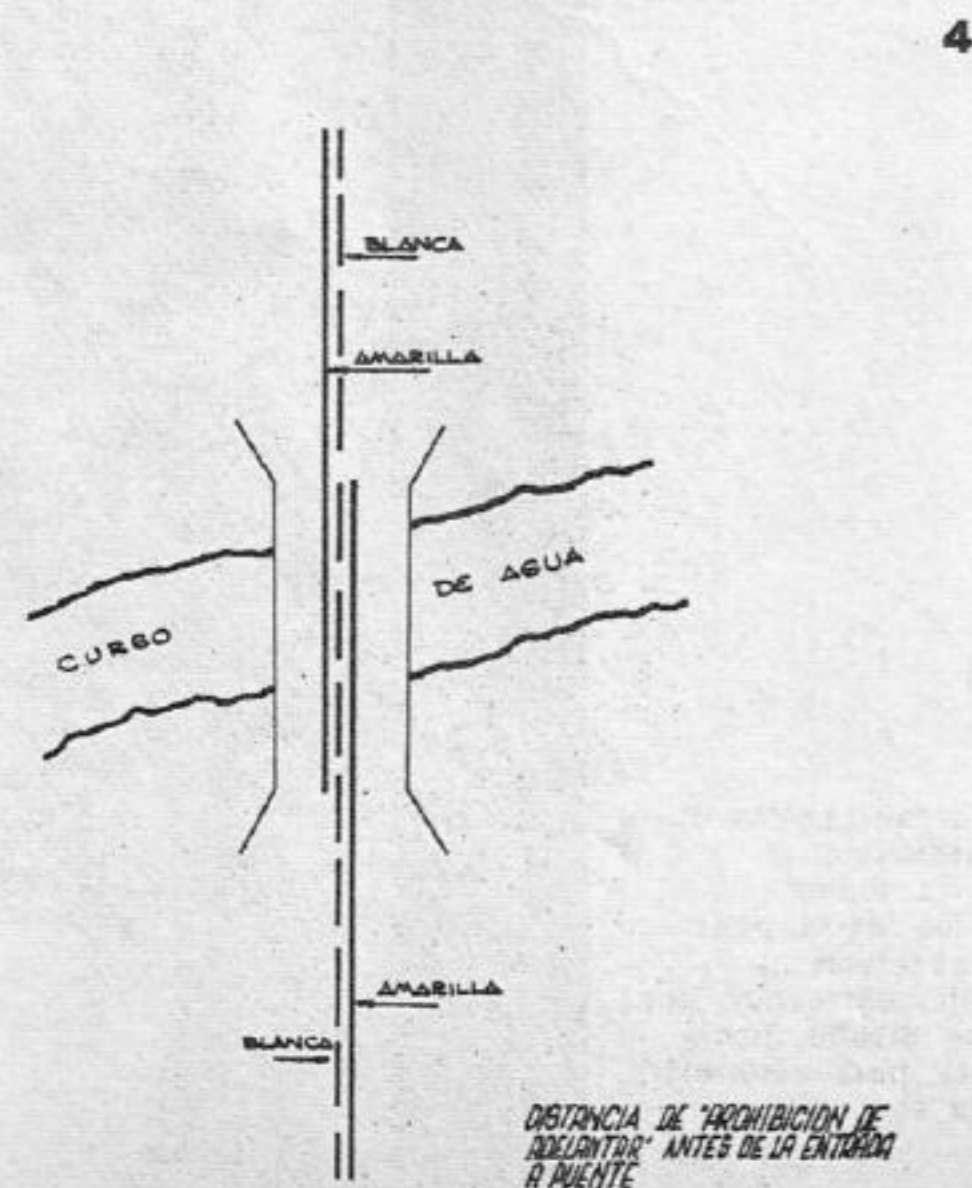
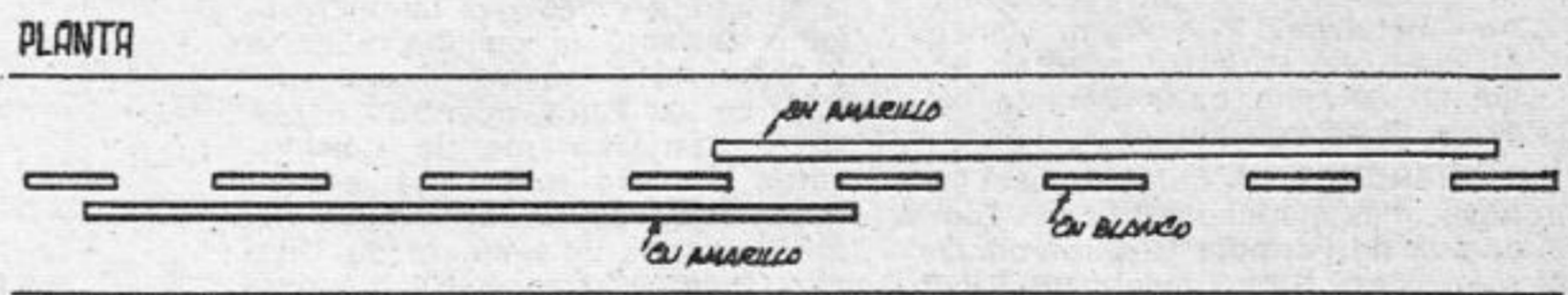
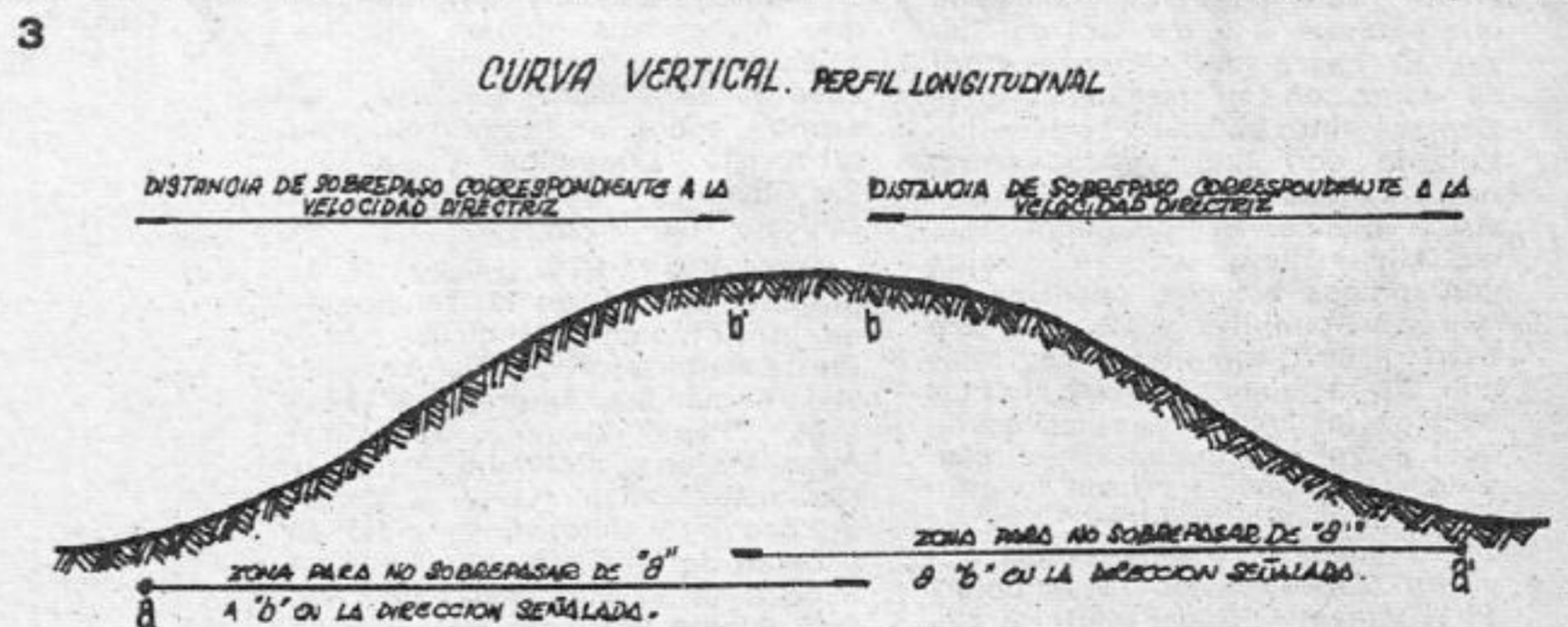
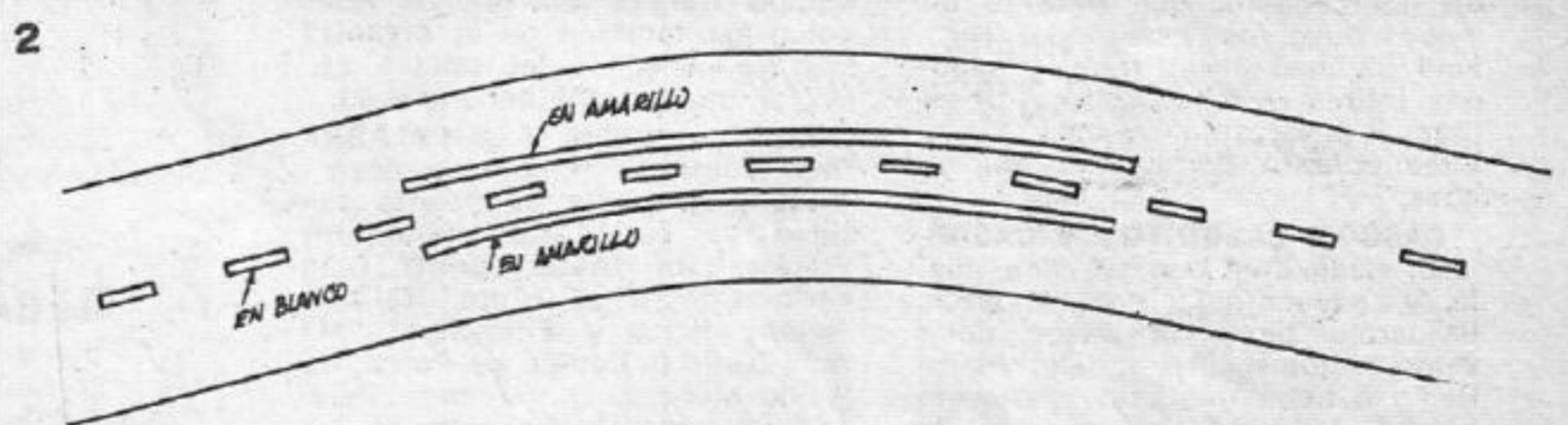
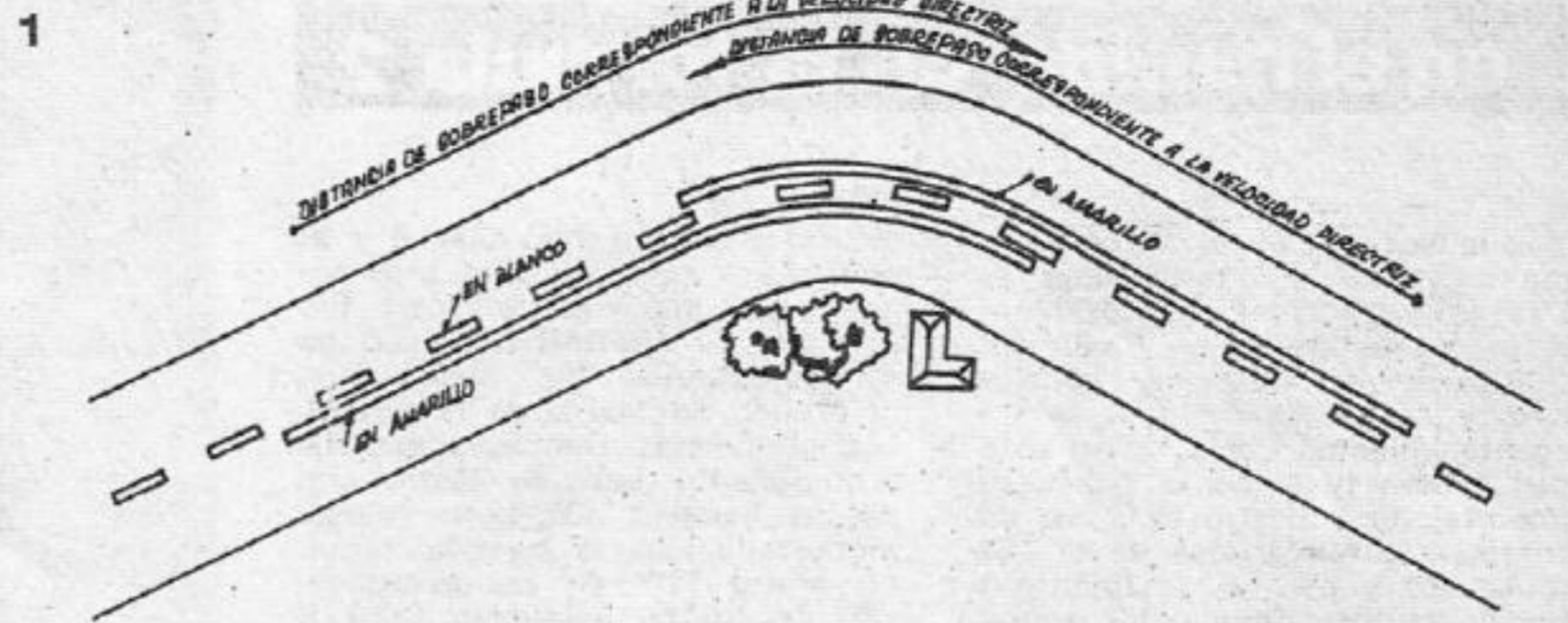
# CUIDADADO CON LAS RAYAS

Ya está en vigor la nueva reglamentación de circulación en la ruta 2. No se permita ser un desprevenido; estos gráficos le aclararán todas las dudas

Los veraneantes que deben recorrer la ruta al Sol (léase Mar del Plata), ese camino donde se han remodelado recientemente sus banquetas, han podido apreciar una destacada marcación horizontal que ha confundido a algún distraído conductor que no recuerda tampoco las normas de tránsito, que rigen tanto en las calzadas urbanas como en las rutas.

Las autoridades viales han dispuesto la pintura de líneas de color amarillo que indican la prohibición del "sorpaso" en las curvas y en los puentes. Los diagramas que acompañamos son suficientemente claros como para que los automovilistas que se dirijan o vuelvan de la siempre adorada Mar de se cuiden de atravesar esas castigadoras rayas amarillas que están dibujadas en su propio carril.

En el diagrama 1 se puede ver la línea punteada (color blanco) y dos rayas continuas. Las zonas sin sobrepaso en direcciones opuestas pueden estar parcialmente en correspondencia o no, lo que depende del alineamiento del camino. Cuando ustedes tengan la línea amarilla a su izquierda y en su calzada, no sobrepasen. El dibujo 2 nos muestra una curva amplia con una sola zona sin sobrepaso. En el perfil longitudinal y su consecuente planta puede apreciarse la breve zona donde se prohíbe pasar. En cada ascenso y hasta llegar a la cumbre de la ondulación ningún conductor deberá salir de su carril. El diagrama 4 muestra la distancia que debe respetarse antes de entrar en un puente (donde tampoco se ha de realizar sobrepaso, por supuesto), son 100 metros. Finalmente, la cruz de San Andrés, con las letras F y C en blanco, indica, 120 metros antes de las vías, el cruce ferroviario, zona donde invariable y rigurosamente se ha de respetar la prohibición de sobrepasar. Las líneas atravesadas en el camino dicen dónde debe detenerse el vehículo (3 metros antes de la barrera) y el aviso del cruce. La pintura, reflectante, es suficientemente visible.



# Parabrisas CORSA

## en el mundo de la fórmula 2

Cada vez que en el automovilismo argentino o internacional se presenta un acontecimiento importante o sobresaliente, Parabrisas CORSA en el mundo se pone a tono y se dedica de lleno a ese acontecimiento. Como todos ustedes sabrán (y si no lo saben no importa), en nuestro país se corrieron cuatro carreras de la Fórmula Dos y eso es un lindo motivo para tirar todos los esquemas al cuerno y dedicarse al ruido internacional, que durante un mes estuvo en este país. Hete aquí algunas cosas raras y algunas fotitos que no son muy insólitas... pero están sacadas... con buen corazón, por buenos muchachos.

**CASCOS, CASQUITOS Y CASCO-TES:** Cada cual con su cada cual, y cada corredor con su casco. Pescarolo tiene un casco color verde fosforescente, y Jean Pierre Beltoise tiene uno azul con visera blanca. Joseph Siffert se cubre la cabeza con uno rojo lacre con dos franjas longitudinales blancas y en el medio una cruz blanca (lo que equivale a la bandera de Suiza). El casco del virtuoso Rindt es negro en su totalidad. Piers Courage pintó su casco celeste metalizado con una banda central negra cortada diagonalmente y con visera blanca. El "pequeñín" Silvio Moser lleva un casco verde con rombos blancos, mientras los "tanos" Brambilla y De Adamich usan respectivamente cascos rojos con visera blanca y tres círculos blancos (al frente y a los costados) y azul oscuro con visera ídem y dos rayas que la cruzan longitudinalmente. El "lotusino" Jackie Oliver gasta un casco bordó con visera blanca y dos rayas bordó. El vehemente Carlo Facetti se calza antes de largar un casco marrón metalizado con visera blanca. Al igual que Pairetti, Jonathan Williams usa uno color naranja super rabioso con visera blanca.

**CHERCHEZ LA FEMME:** Las parejas más populares de la Temporada de Fórmula Dos fueron las siguientes: Nina Lincoln de Rindt y Jochen; Dolores Blaquier Nelson de Vianini y el "tano" Andrea; Madame Leguezec y el director del equipo Matra, Claude Leguezec; Jacqueline Beltoise y su marido Jean Pierre; una amiga de Dolores de Vianini (llamada Fina), con Andrea de Adamich; señora de Copello y el Campeón de TC 1967; Mimicha Bobbio de Reutemann y "Lole"; la señora de Alan Rees y "Mr. Espiral" y una señorita que dijo llamarse Beba con un amigo nuestro.

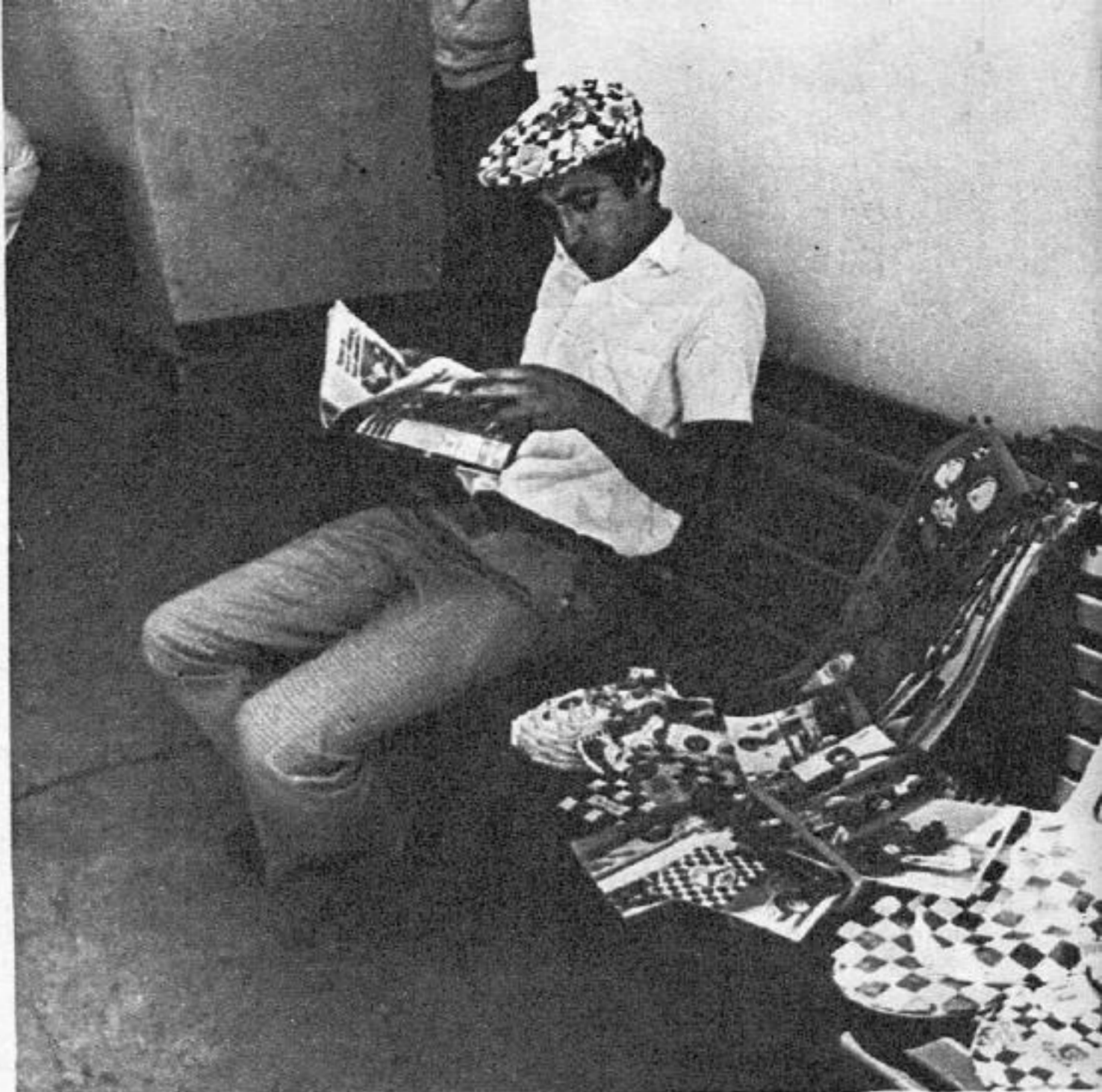
**AUTOS ARGENTINOS:** Todos los pilotos, o la mayoría de ellos, fueron provistos por diversas fábricas de autos, de vehículos nacionales para su movilidad: Jochen Rindt y Alan Rees se movilizaron en un Torino 300-S, el equipo Tecno lo hizo en un Chevrolet Súper, Jackie Oliver y su mecánico solían hacer el camino entre el hotel y el Lawn Tennis Club en un Ford Falcon verde metalizado, Silvio

Moser usó un Torino 300 S y el equipo Ferrari varios Fiat 1500 negros. El equipo Matra Sport fue provisto por SAFRAR (Peugeot) de sendos aparatos "404" blancos con el escudo de Matra en la puerta. Los periodistas franceses que los acompañaron también disfrutaron de un Peugeot 404, pero celeste metalizado con la leyenda "Equipo Matra Elf" en los guardabarridos delanteros. Asimismo SAFRAR se hizo cargo de la estadía del equipo francés en Buenos Aires, como así también de la organización de los viajes, las salidas, etc. Por la imagen del país, gracias.

**CON LA PLUMA Y LA PALABRA:** Para cubrir la Temporada llegó a estas playas una abundante cantidad de periodistas extranjeros: Franco Lini (Auto Sprint), Giancarlo Cevenini (Auto Italiana), Johnny Rivas y Emmanuel "Manu" Zurini (L'Equipe de Paris), Oswald Maricato y Fernando Pereira Guimaraes (Quattrorodas de Brasil) y otros representantes de México, Inglaterra y Suiza. Entre los corredores también hay algunos que envían sus propios artículos a sus países; por ejemplo, es el caso de Jean Pierre Beltoise, que escribe sobre la Temporada para la revista "Champion" y de Jackie Oliver que lo hace para la británica "The Motor".

**LES GOURMETS:** Luego de la primera carrera de la Temporada en el Autódromo Municipal, Jean Pierre Beltoise, Pescarolo, Le Guezec, Fernández Aguirre, de Peugeot; "Pepe" Migliore, Jacqueline, Paco Mayorga, Condomi Alcorta y Parabrisas Corsa fueron a comer a "Esquire". Beltoise se pidió un cocktail de langostinos y luego un lomo a la Esquire con papas fritas; Pescarolo comió una palta a la vinagreta y después también un lomo. Durante la comida Beltoise y Pescarolo tomaron solamente Paso de los Toros, mientras el resto se castigaba con un Don Valentín lacrado que daba escalofríos. Después de la comida Jacqueline sacó un paquete de Gitanes (negros franceses) y ante nuestra sorpresa Beltoise se fumó dos al hilo. ¿Quién dijo que los corredores de autos no fuman? Lo que sí, en el Autódromo los gourmets europeos no pudieron variar mucho su menú, ya que sólo se pudo comer fiambre surtido y la opción bife/milanese. Durante los entrenamientos y durante la carrera, los ingleses y los italianos tomaron exactamente dieciocho litros de jugo natural de naranja. ¡¡¡Qué forma de tomar!!!

**PERSONAL CARS:** Los extranjeros que estuvieron en la Temporada nos contaron de los autos que tienen en su país para movilizarse en las ciudades y nosotros no les pudimos contar nada. Qué lástima, ¿no? Andrea de Adamich, por ejemplo, usa una Ferrari Dino roja; Pescarolo un Matra 530 último modelo; el periodista Johnny Rives un Renault Gordini R8 1300 con caja de cinco marchas y Pedro Rodríguez un Porsche 911-R.



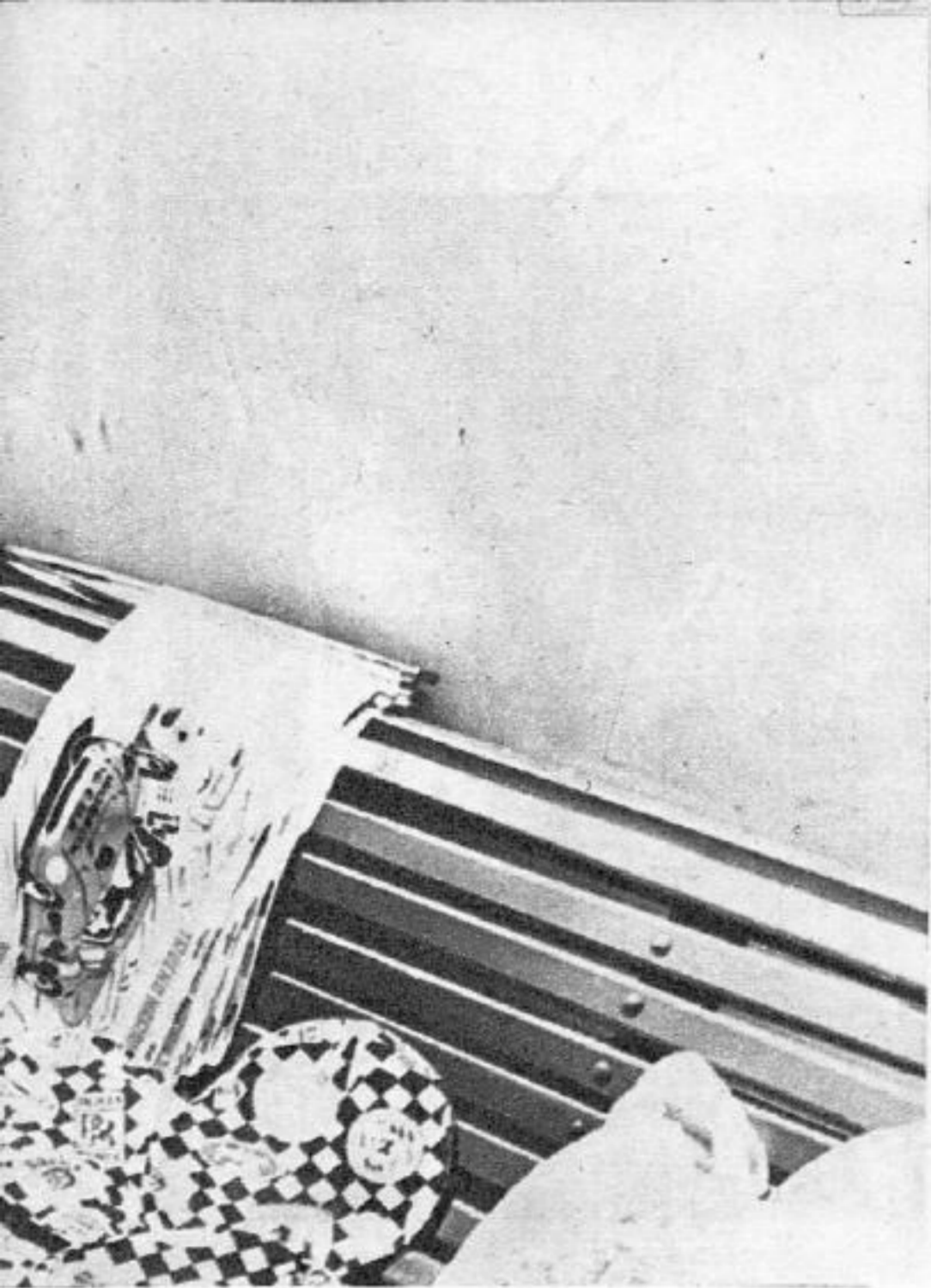
### ¡Y LAS GORRAS LLEGARON A LA F. 2!

Nuestras famosísimas gorras "corsas" (uno de los orgullos nacionales, junto a la chuenga, nuestras "niñas" y el Torino) han llegado a la Fórmula Dos. Muchos pilotos, directores técnicos, periodistas y señoritas las gastaron en las carreras de la Temporada.



### GENTILEZA

Las autoridades organizadoras de la Temporada Internacional tuvieron en cuenta todas las necesidades de los extranjeros. Si no lo creen, observen al gordito de Dunlop acarreado dos W.C. de novedoso diseño, hacia su camión. El jura, para disimular, seguramente, que son sólo llantas anchas...



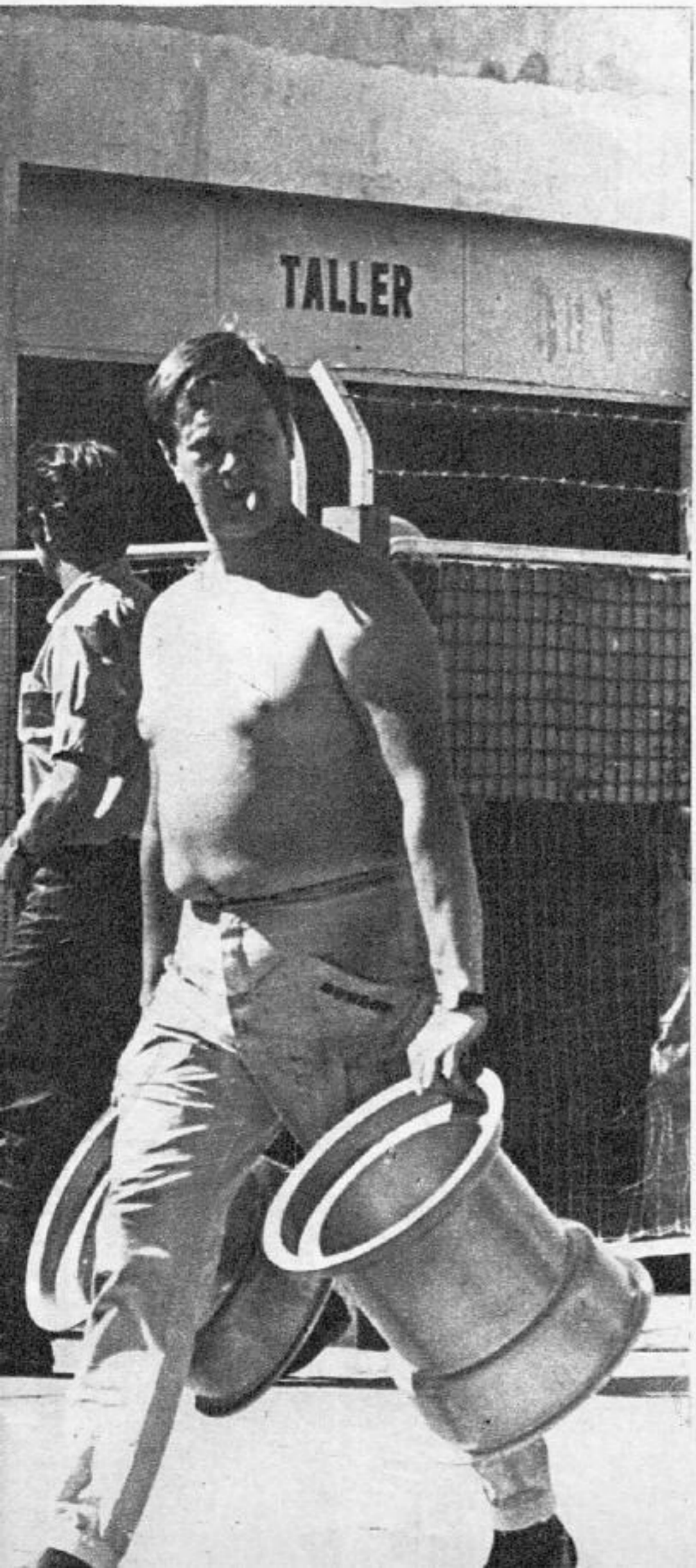
## EL QUE VA Y VIENE

Este señor de la fotografía causó sorpresa a todos los que estábamos en el Autódromo. Durante toda la carrera entró, salió, vino, fue, habló y hasta gesticulaba, siempre con sus dos enormes "popotas" a los dos costados. ¿Quién será?



## LA POPU

Con tal de ver a los monstruos sagrados de la Fórmula Dos los "chochamus" de la popular se presentaron a sus sitios casi al alba. A las cinco de la mañana se registraron los primeros ingresos al Autódromo para alegría de la gente del Club YPF.



## CHARLITA

La esposa de Jochen Rindt es una de esas mujeres que hacen de cronometrista, organizadora, técnica, y que todo corredor gusta de tener en su box. También Piers Courage se dirigió a Nina Lincoln de Rindt cuando quiso saber su tiempo de clasificación.





### LA VIMOS...

La estuvimos mirando toda la tarde, el día de la clasificación... Era monísima... muy tostada... tenía lo suyo. Cuando por fin levantamos la vista, para saber qué cara tenía, la encontramos filmándonos... ¿Será que también nosotros tenemos lo nuestro?...

### ESPOSA DE PILOTO

Si bien la credencial no dice exactamente la verdad, la esposa del Director del Equipo Matra Sport se dedica durante la totalidad de la carrera a cronometrar las pasadas de los dos autos del team. Luego, junto a la mujer de Beltoise, comparan sus tablas de tiempos y les pasan la información oficial a los pilotos.



### ALERON, BOM, BOM

El Jefe de Mecánicos de la Matra Sport guarda el alerón del auto de Jean Pierre Beltoise, por las dudas. Parece que se rumoreaba que había gente interesada en "portárselo vía", y como es mucho mejor prevenir que curar, el "barbita" se lo escondió debajo del asiento del Berliet de Matra. Que se lo iban a robar era un chiste... ¿o no?

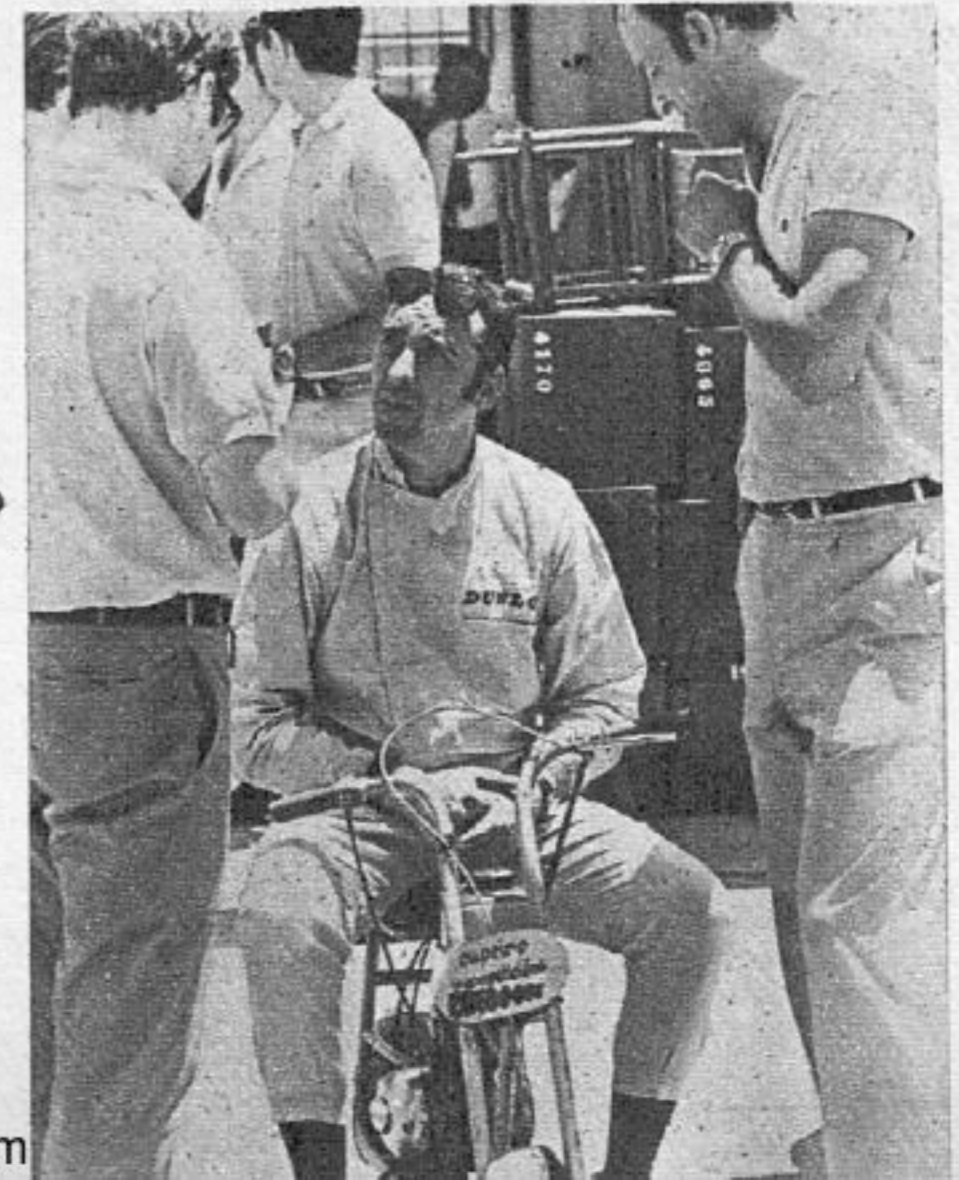


### CHAMPION ESPECIAL

Los muchachos de Champion (remolques, no "candele") diseñaron un dispositivo especial para levantar y trasportar a los monoplazas accidentados o que acusaran problemas. El primer cliente fue el Tecno de Carlitos Reutemann, y luego el Brabham de Cópello.

### FORMULA XXVI

Ante la imposibilidad de entrenarse con su auto de Fórmula Dos los días previos a la primera carrera en el Autódromo, el "gallego" Cupeiro optó por circular por el circuito N° 9 con la mini-moto de su equipo. Sin embargo, Cupeiro tiró la bronca a la Deportiva porque le dieron un tiempo que su box no registraba: 8m 56s 1/5. Parece ser que en el box del hombre del Cheboom, el cronometrista le había dado 1/5 menos. ¡¡¡Y bueno!!!



(Viene de la página 8)

Pierre. Otro espectáculo impagable fue el de Joseph "Seppi" Siffert con Oliver en la segunda serie. Y el que más hizo temblar a nuestro corazóncito argentino fue el de Carlos Reutemann con Gian Claudio Regazzoni durante casi toda la primera serie. "Lole" se ganó todos los aplausos del día con una actuación sensacional que no sólo superó cálculos optimistas sino que demostró también que Reutemann ya está a nivel de los mejores europeos. Se pegó a Regazzoni y lo siguió implacablemente, buscando el agujero para pasarlo. El suizo se las vio negras y aunque salvó trompos casi inevitables tuvo que andar con todos sus sentidos en el auto para aguantar a un Lole no inspirado sino ya mucho más seguro sobre el auto.

Pero si eso fue espectacular, la apoteosis llegó con las primeras vueltas de la segunda serie. Después de la accidentada partida, Reutemann se ubicó quinto y cuando la temible horda llegó a la frenada fuerte de la primera curva pensamos: "Lole largó como un maestro pero en la frenada y la búsqueda del agujero los "nenes" lo aventajan". Venían rodeándolo nada menos que Rindt, Siffert, Oliver, Beltoise, Courage y los demás. Reutemann sin embargo se pegó a la cuerda y no la soltó por nada. Salió delante de Beltoise y siguió allí durante las primeras vueltas, incluso sacándole metros de ventaja al mejor Matra. Parecía increíble. Hasta el segundo fatal en la horquilla de entrada al segundo mixto, donde entró demasiado fuerte intentando desplazar al cuarto (Courage) y el auto se fue en trompo. El

motor, de cualquier manera, no andaba del todo bien y al poco rato paró. Pero lo sensacional ya había sido hecho. Andar como Siffert, como Beltoise, como Regazzoni, después de sólo cuatro carreras, es mucho más de lo esperado. Para colmo, además, cambió de marca de auto para la última carrera. Más no se puede decir.

Y después, cuando todos los autos detuvieron los motores en el parque cerrado, nos dimos cuenta de que ya todos los europeos hablaban de regresar a Europa esa misma tarde o al día siguiente. Recién entonces nos dimos cuenta de que de golpe había terminado la temporada, que este feliz contacto con lo mejor del mundo se suspendía hasta alguna otra ocasión. Entonces llegó la nostalgia por anticipado. Lástima que quizá sean menos de los que se cree los que lamentan el retorno de los autos más lindos a Europa. Sí; quizá no tanta gente como la que se debía prestó atención a este gran esfuerzo de YPF, quizá muchos no apreciaron en su medida a la F-2 internacional; pero, ¡qué linda fue esta temporada!

### EL VIERNES

No pasó casi nada. Nada nuevo en cuanto a tiempos; pero una cantidad de cosas en cuanto a apasionados tejes y manejes.

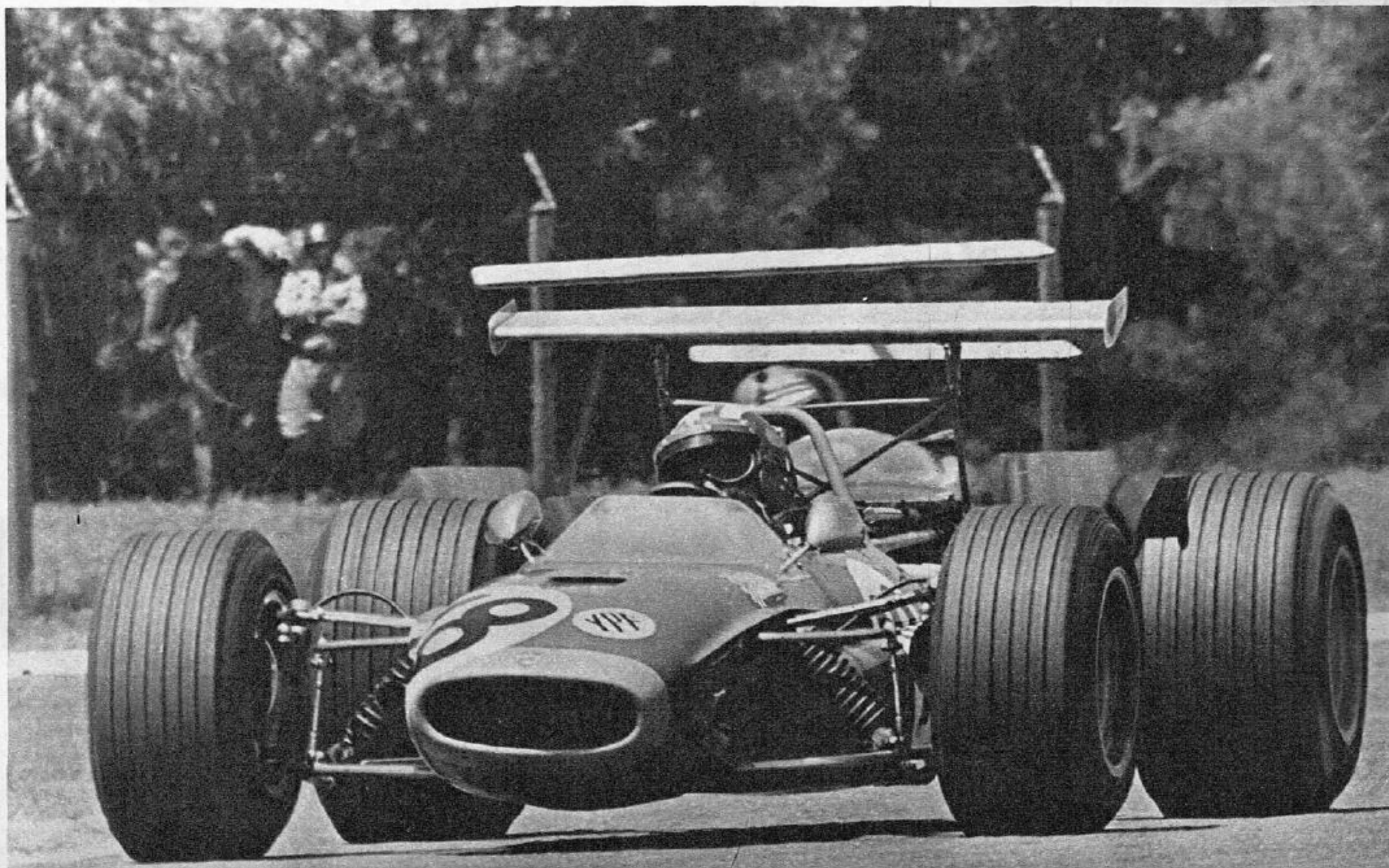
Andrea de Adamich logró el mejor tiempo en estos entrenamientos oficiales con 1m50s1/10. Ni Rindt —otra vez— ni Courage se presentaron, debido a que el avión en el que debían viajar desde Córdoba se quedó de-

morado por las tormentas. Beltoise lo escoltó con 1m50s8; Brambilla hizo el tiempo siguiente y para terminar el combinado Matra-Ferrari, Pescarolo hizo 1m51s4/10. El mejor de los argentinos resultó Carlos Reutemann con 1m52s9/10. Y el peor de todos Pedro Rodríguez, que sólo consiguió hacer 2m37s7/10... Indudablemente una falla mecánica en el coche de Ron Harris le restó posibilidades anticipadas al mexicano.

Copello había girado en 2m3s6/10 —y vamos a los tejes y cambios— cuando finalizó sus prácticas. Detenido en el box argumentó ante Berta que el motor no andaba ni para atrás ni para adelante. A lo que Oreste respondió con algo como que lo que no andaba era el piloto, lo que provocó el consecuente cambio de palabras y la determinación de Copello de no correr más con el coche de La Razón. Enterado Patricio Peralta Ramos —gerente general de La Razón— del propósito consumado de Copello, no vaciló en ofrecer el puesto a Carlos Reutemann. Lo que a su vez provocó la reacción acalorada de Ron Harris, quien no quería desprenderse del piloto argentino. Tuvo que mediar entonces Juan Manuel Fangio, quien terminó por convencer al director inglés, y así Reutemann pasaría al cockpit de Copello desde el sábado. Y "Cacho" Franco, como piloto suplente, conduciría el Tecno vacante.

Mientras tanto "El Nene" García Veiga, gracias al ofrecimiento de Paretto, salía a hacer tiempos con su coche. Pero como es lógico imaginar, la total falta de adaptación determinó

Otro de los grandes. Joseph "Seppi" Siffert clasificó tercero el mejor Tecno. Un piloto excepcional que muchos no supieron ver. Atrás, Courage.



que girara en 2m23s7/10. Entonces nuevamente medió Fangio para aconsejar que era mejor que García Veiga no corriera (sano consejo) para que finalmente el accidentado Brabham quedara a cargo de "Cacho" Fangio.

Cupeiro, en un día de conducción sumamente inspirada, había salido a dar sus vueltas, cuando allá en el fondo se encontró de repente y de frente, con una monstruosa motoniveladora que muy oronda atravesaba el circuito. Vuelto a los boxes hizo, muy indignado —y con razón—, la denuncia ante las autoridades del Club YPF. Estas muy acertadamente partieron en busca del conductor de la pesada máquina en compañía de un policía. Responsable medida que anotó una más a favor de los organizadores (aunque habría valido más haber prevenido que curado). El coche de "Cacho" Fangio yacía en los garajes, luego de las vueltas de García Veiga, con la correa de distribución que comanda la bomba inyectora rota, y la bomba, idem. Se buscó otra bomba y Ugolini la aportó en préstamo. Alberto Gómez desarmó y cambió.

Así quedaron las cosas este primer día de la última carrera.

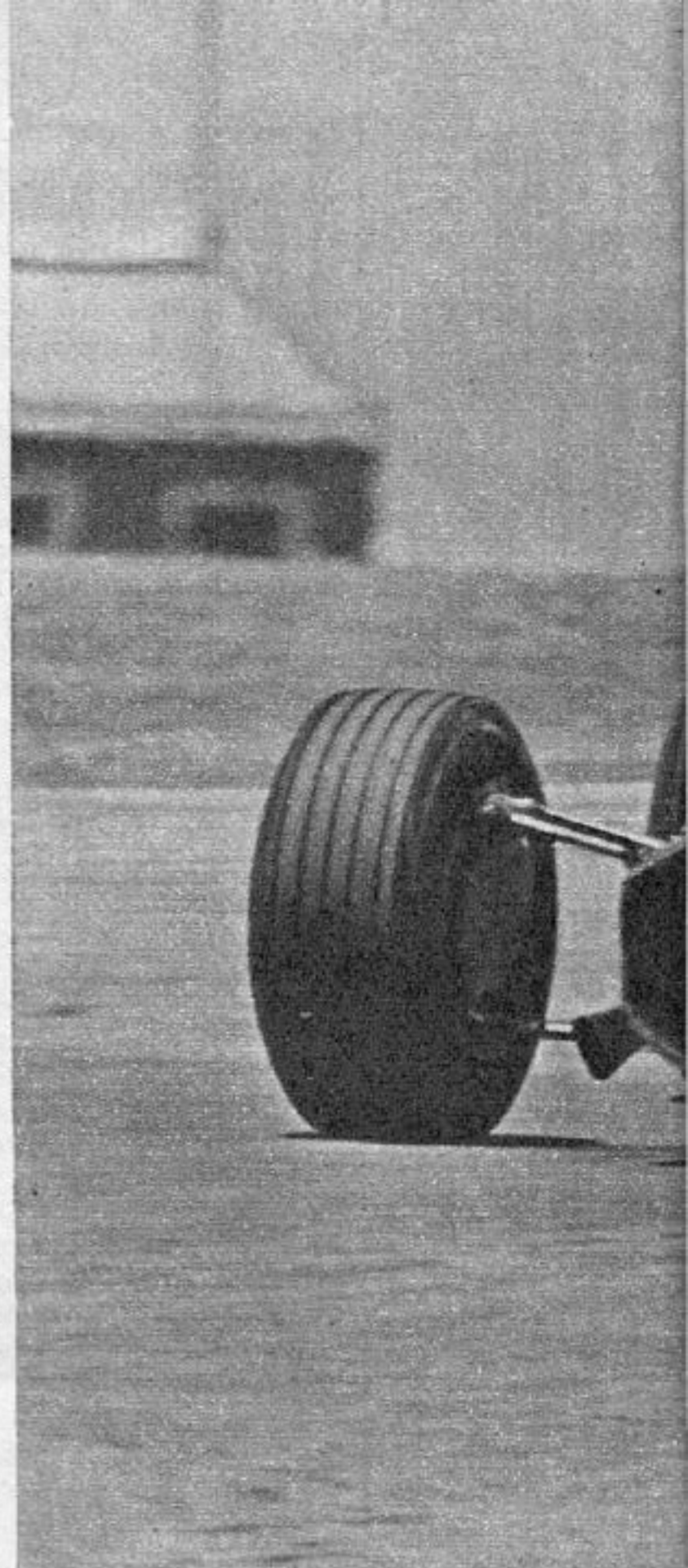
### SABADO

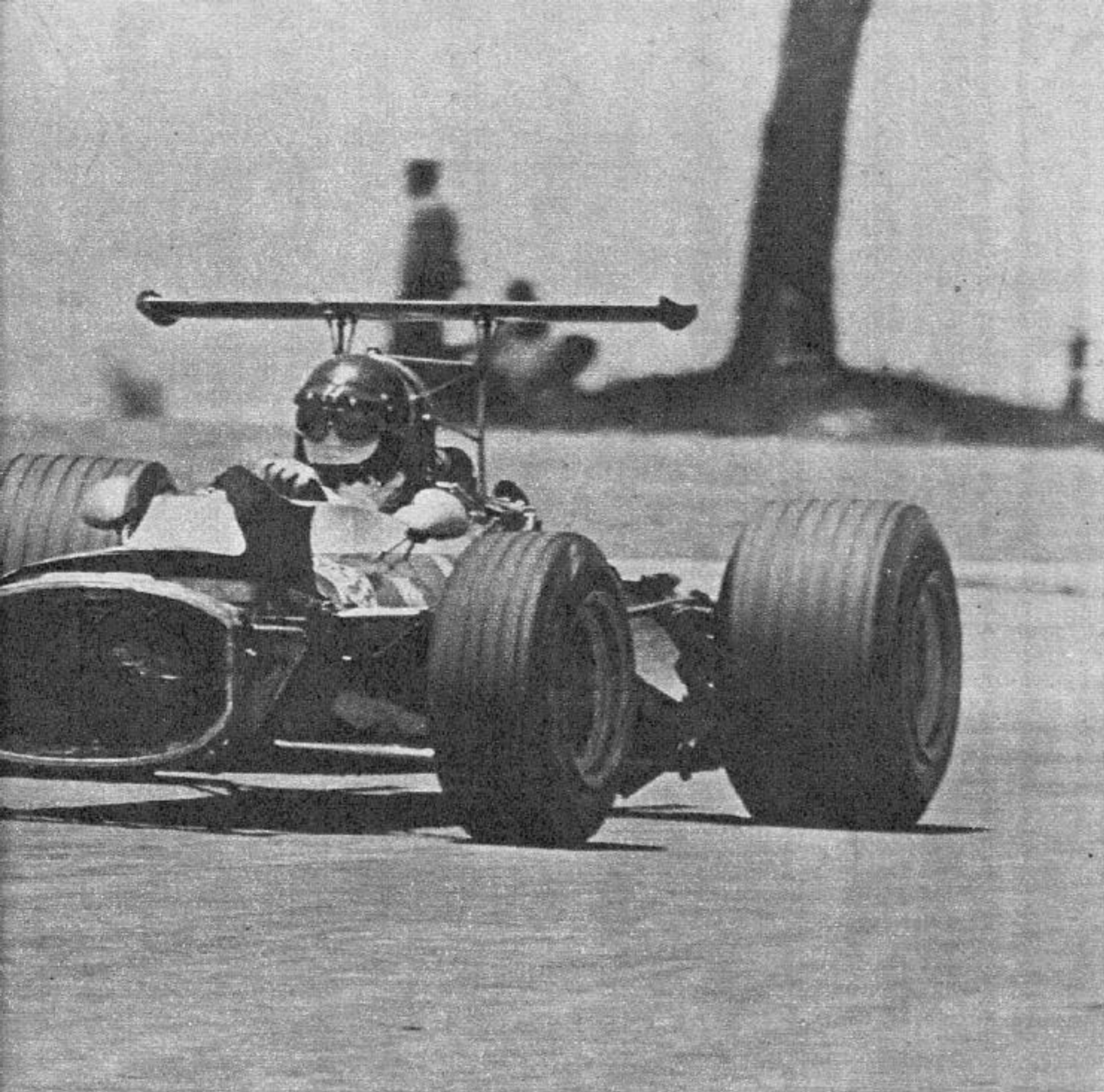
¿Por qué será que siempre que hablamos de la clasificación del sábado en esta bendita Temporada Internacional siempre y en cada ocasión tenemos que jugar con tres o cuatro nombres-fijas que nos obligan a pensar en las figuritas repetidas de nuestra cercana infancia? Brambilla y De

Adamich formando el "nunca vinto" equipo Ferrari, Rindt con el Brabham del Winkelmann Racing Team y Siffert con el Tecno de Luciano Pederzani. Estos, por supuesto, en los cuatro primeros puestos. Después están los que pueden ganar pero que no hacen los mejores tiempos: Jackie Oliver, Courage, Beltoise, Williams, Regazzoni. Y como no podía ser de otra manera Brambilla (Ferrari Dino) hizo el mejor tiempo (1m48s1/10), estableciendo algo que todos lo sabían pero que nadie lo quería confirmar: se juega y sabe jugarse. Si De Adamich hizo el segundo tiempo, eso no quiere decir que no hubiera podido hacer el primero, ya que salió a la pista con deficiencias notorias en el motor. Según Marelli el motor de De Adamich había perdido entre 2 y 4 HP con respecto a San Juan. Fue por eso que el sábado a la noche los mecánicos de Ferrari cambiaron el motor y pusieron uno nuevito, nuevito. Otro tanto pasaron los pilotos del equipo Matra cuando el motor de Beltoise tuvo que ser cambiado, para lo cual utilizaron toda la noche, hasta la mañana del domingo.

Pero si hubo algo que llamó la atención, y especialmente la atención de algunos periodistas y corredores extranjeros, fue la presentación de dos pilotos que demostraron lo que sabían hacer, dos pilotos argentinos a los que se les brindó la oportunidad de su vida: "Cacho" Franco con el auto que fuera de Reutemann y éste con el de Copello. Franco llamó la atención principalmente en la zona del

▼ El italiano Andrea, ganador de la primera serie con Jochen Rindt a sus espaldas. Atrás Siffert y Beltoise.





tobogán, donde demostró su adaptabilidad al medio mecánico confiado.

Sin embargo hubo un hecho en el cual se vieron involucradas dos personas que aunque no tenían nada que ver con el asunto, con la decisión, se los obligó a un enfrentamiento inútil: Franco y Marincovich.

A Franco le adjudicaron el auto que corriera Reutemann para Ron Harris y a Marincovich lo dejaron montado en su "batata podrida". Reclamos, conversaciones y una decisión inflexible por parte de Fangio y de la Comisión de Selección; el mejor auto para Franco. Así quedó, pese a que el enfrentamiento involuntario de estos dos pilotos fuera innecesario. Franco demostró, sin embargo, ser un excelente piloto para este tipo de vehículos y tener un poder de adaptación a prueba de balas.

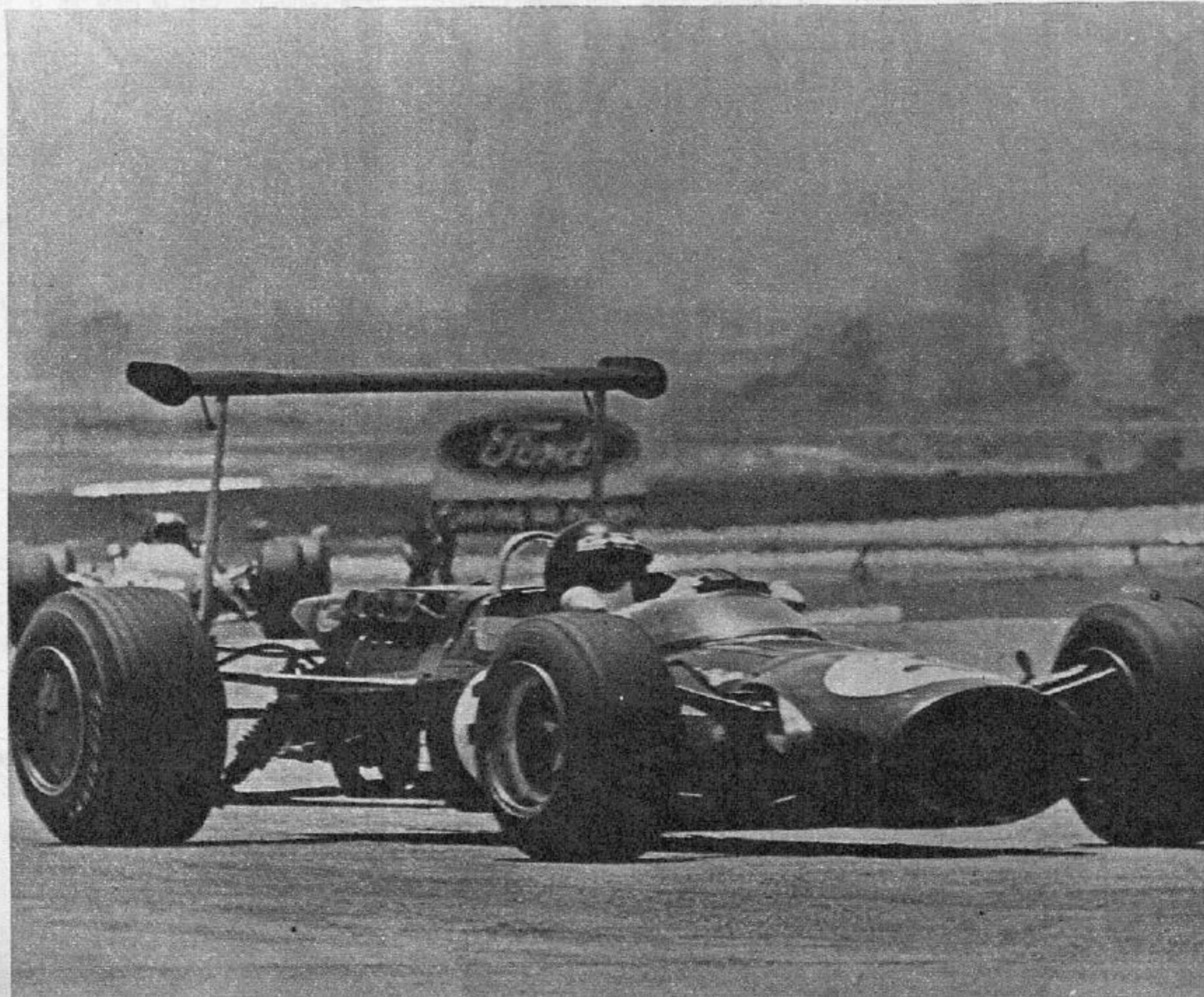
### PRIMA BATERIA DE ADAMICH

Posiblemente la largada más emocionante y donde hubo mayor cantidad de "trampositos". Varios pilotos se adelantaron y hubo (hay testigos) hasta *quienes* se adelantaron dos filas en el momento del banderazo, o mejor dicho, instantes *antes de la luz verde*.

VUELTAS 1 A 10: Como si el circuito de Buenos Aires inspirara a Tino Brambilla, el italiano tomó desde la salida la punta en forma muy decidida. Atrás de él De Adamich y Rindt seguidos por: Siffert, Beltoise, Courage y Oliver. Hicieron los dos mixtos con ruido a avispero agitado y al cu-

▲ Andrea de Adamich con su Ferrari luego del percance sufrido en la largada. No pudo recuperar lo perdido

Aunque parezca la trompa de un Cooper-Maserati no lo es. Es el Lotus de Jackie Oliver en la segunda serie. ▼



brir la primera vuelta todos muy juntos con las dos Ferrari algo más distanciadas. El orden era: De Adamich, Brambilla, Rindt, Siffert, Courage, Beltoise, Oliver y el resto no muy lejos de los punteros. El segundo circuito marcó los dos primeros retrasos y un abandono definitivo. Cacho Fangio pasó con ruido a *falencias* y Rodríguez se quedó ahí no más, antes del tobogán, con mucho humo azulado. Por su parte Marinovich cubría su última vuelta de las cuatro carreras de la Temporada, que por otra parte no habrán pasado de ser una veintena. Siete kilómetros recorridos y dos autos de Ron Harris quedaban fuera de carrera (Rodríguez y Marinovich), mientras que Oscar Cacho Franco era el único que seguía en la lucha, pero retrasado, con un auto que no daba para más.

Las dos Ferrari-Dino fueron tomando distancias paso a paso. Brambilla se desprendió algo de su compañero De Adamich y ambos de Jochen Rindt. Un poco más atrás Siffert, que veía muy cerca por el espejito a Beltoise y Courage, que empezaba a querer pasarlo, buscaba el agujero por donde meter la trompa del Brabham e ir en persecución de Jo "Seppi" Siffert. Bordeu se encargaba de Williams que no tenía muchas intenciones de cederle su puesto ante los requerimientos reiterados de Maneco. Entiéndanse señas, ademanes, etc., etc.

Así fue como en la sexta vuelta se formaron dos grupos bien definidos. El primero compuesto por Brambilla-De Adamich-Rindt y el segundo por Siffert-Beltoise-Courage-Oliver. Al circuito siguiente, o sea el séptimo, Bel-

toise pagó cara su vehemencia por alcanzar a Siffert y terminó en el pasto cercano al Ombú, perdiendo dos puestos. Cacho Fangio se reintegraba con el Brabham de "Automundo" pero con vueltas menos y con un chasis que no estaba en condiciones aparentes de estar en carrera.

Beltoise repitió la maniobra ya practicada, esta vez tratando de volver a su puesto perdido y otra vez... al pasto. Al llegar la décima vuelta los puestos eran éstos: BRAMBILLA - DE ADAMICH - RINDT - SIFFERT - COURAGE - OLIVER - BELTOISE - REGAZZONI - PESCAROLO.

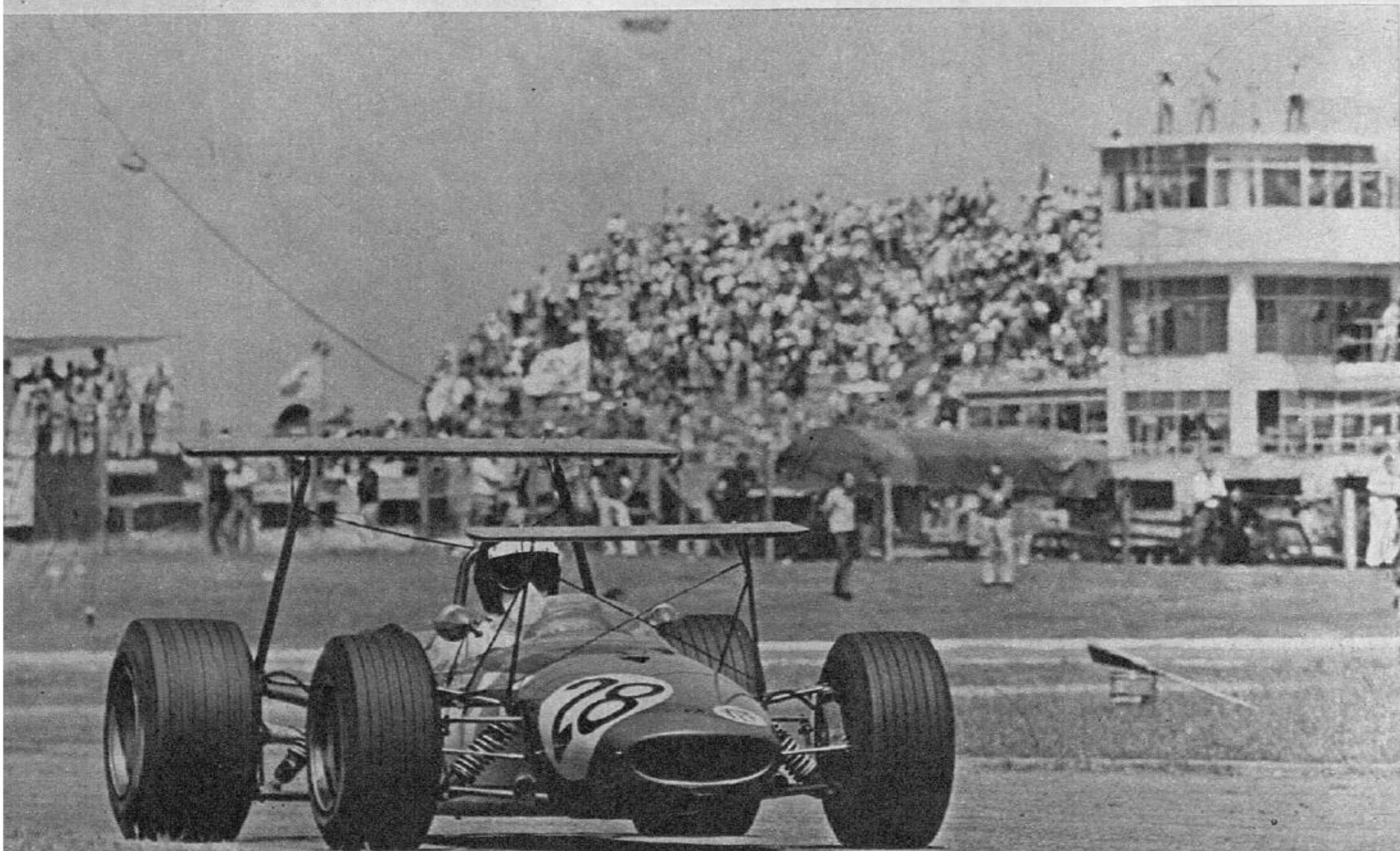
VUeltas 11 A 20: En la undécima vuelta al pasar por el Ombú el Brabham de Bordeu hizo un trompo completo que terminó con el auto de costado, mientras Cacho Franco pasó delante de Maneco. Brambilla había tomado distancia suficiente de Andrea de Adamich y el cronómetro marcaba 3 segundos 1 décimo. Ambas Ferrari ya estaban lejos de Rindt y lo único digno de verse era el pelotón formado por Siffert, Courage y Oliver, tres pilotos que saben mucho y no se dan tregua. En la vuelta 12q Bordeu volvió a pasarlo a Franco. El mejor argentino era Carlos Reutemann con el Brabham que condujera Copello. El Lole se ejercitó con Regazzoni (buen maestro) y salió aprobado. Lo que indica que cuando hay auto, el piloto también se agranda. En la 13ª Beltoise lo volvió a pasar a Oliver y Siffert y Courage hacían carrera aparte: Jo que no podía desprenderse de Piers y Piers que no podía pasar a Jo. Siempre juntos y sin errores.

Ya en el giro 14º Oliver se había acercado nuevamente a Beltoise. En el 15º metió la trompa en la curva del Ombú, pero el francés muy diplomáticamente lo encerró. El asunto venía espeso y en la 17ª las señas de "muña" de Oliver se pusieron en evidencia hasta que logró su cometido en la vuelta siguiente. De Adamich se había acercado a Brambilla y viajaban juntos. Jochen Rindt, tercero, solo. Siffert y Courage en la disputa por la cuarta colocación y Oliver tratando de tomar contacto. La fila india indicaba primero a BRAMBILLA seguido por DE ADAMICH, RINDT, SIFFERT, COURAGE, OLIVER, BELTOISE, REGAZZONI, REUTEMANN, PESCAROLO. El mejor argentino siempre Reutemann, el segundo, Bordeu.

VUeltas 21 A 25: Piers Courage y Joseph Siffert viajando *chupados* lograron descontar segundos a Rindt y ponerse muy cerca. El Brabham de Rindt no estaba en condiciones de pelear con los Dino V-6 y el tercer puesto lo tenía casi asegurado. El Lole seguía a muerte con Regazzoni. La diferencia de Brambilla a Rindt en el giro 23º: 10 segundos 8 décimas. Todo estaba adecuado a las posibilidades mecánicas y algunas veces conductivas de cada uno. Pero... en la vuelta 24ª y cuando faltaban escasos mil metros para llegar, el V-6 de Tino Brambilla "se desintegró" después de doblar en el Ombú. Literalmente explotó y el aceite comenzó a fluir en cantidad por los caños de escape, mientras la Ferrari de De Adamich se acomodaba primera. Segundo Rindt, tercero Siffert y cuarto Courage.

(Continúa en la página 21)

Con el coche de Copello, Reutemann pudo consagrarse definitivamente. Casi lo logra en la segunda serie, pero un trompo y un motor que no quiso más, terminaron con todas las posibilidades.







# ANDREA DE ADAMICH

**“Soy corredor porque sí.  
Cuando estoy en  
carrera, y siento la  
vibración del  
motor, el auto que se  
acomoda en  
cada curva, olvido todo...”**

por CESAR M. SORKIN

Foto de arriba:  
Andrea de Adamich no es supersticioso,  
pero conserva el mismo orden y  
método al vestirse antes de cada carrera...

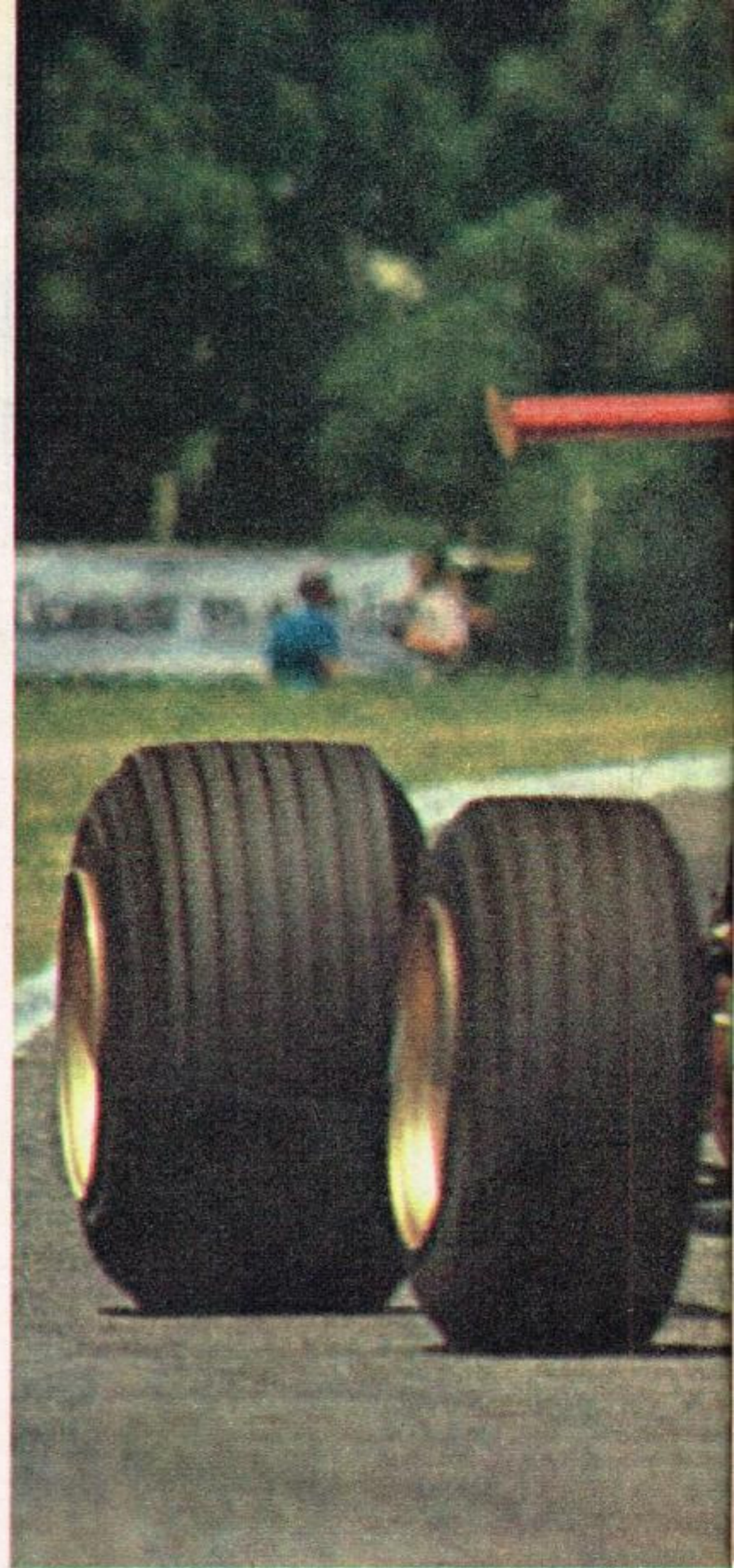
Andrea de Adamich vino con el equipo Ferrari a participar en la Temporada Internacional. Junto a Ernesto Brambilla, son los dos pilotos oficiales de Maranello para sus F. 2. Cuando Andrea de Adamich ingresó en Italia a la Facultad de Lenguas, la idea de intervenir en la hoy legendaria Targa Florio cruzó por su mente... y allí quedaron relegados los libros. Andrea afirma que él es piloto más por el concurso de determinadas circunstancias que por auténtica motivación psicológica... y es el concurso de determinadas circunstancias que hacen que De Adamich, aún después de haber puesto knock-out dos Ferrari F. 1, tenga oportunidad de pilotear una Ferrari, aunque en F. 2; y no sólo pilotearla, sino también hacerse hacer una especial para él, ya que en función de su estatura y su peso, considerablemente más elevados que el standard de los pilotos, para compensar la diferencia que ese motivo ocasiona en la distribución de pesos, la Dino que él conduce ha sido alargada en 4 cm, a efectos de compensar aquella diferencia y posibilitar mayor comodidad de movimientos. Si a pesar de determinadas causas De Adamich aún defiende el prestigio internacional de Ferrari, es porque,

evidentemente, ha revelado magníficas condiciones conductivas, prueba de lo cual es su segundo puesto, disputando constantemente el primero a Brambilla, en la carrera inaugural de la Temporada.

## DE ADAMICH HABLA

Mientras Ener Vecchi y Deo Seligardi, mecánicos oficiales del Team, ponen a punto la Ferrari Dino con la que Andrea saldrá a clasificar, hablamos con él; y aquella conversación iniciada con nuestras preguntas sobre su auto, sus posibilidades, el estado de la pista, deriva hacia otros puntos, insensiblemente, y nos encontramos con esta respuesta: “Muchos piensan —nos dice De Adamich— que el corredor es un loco, o por lo menos un irracional que arriesga la vida por razones difícilmente comprensibles, o simplemente por manía de mostrarse, por exhibicionismo. En realidad, es exactamente lo contrario; nuestra profesión requiere sobre todo una dote fundamental: el equilibrio. Un equilibrio completo del cuerpo y la psiquis”.

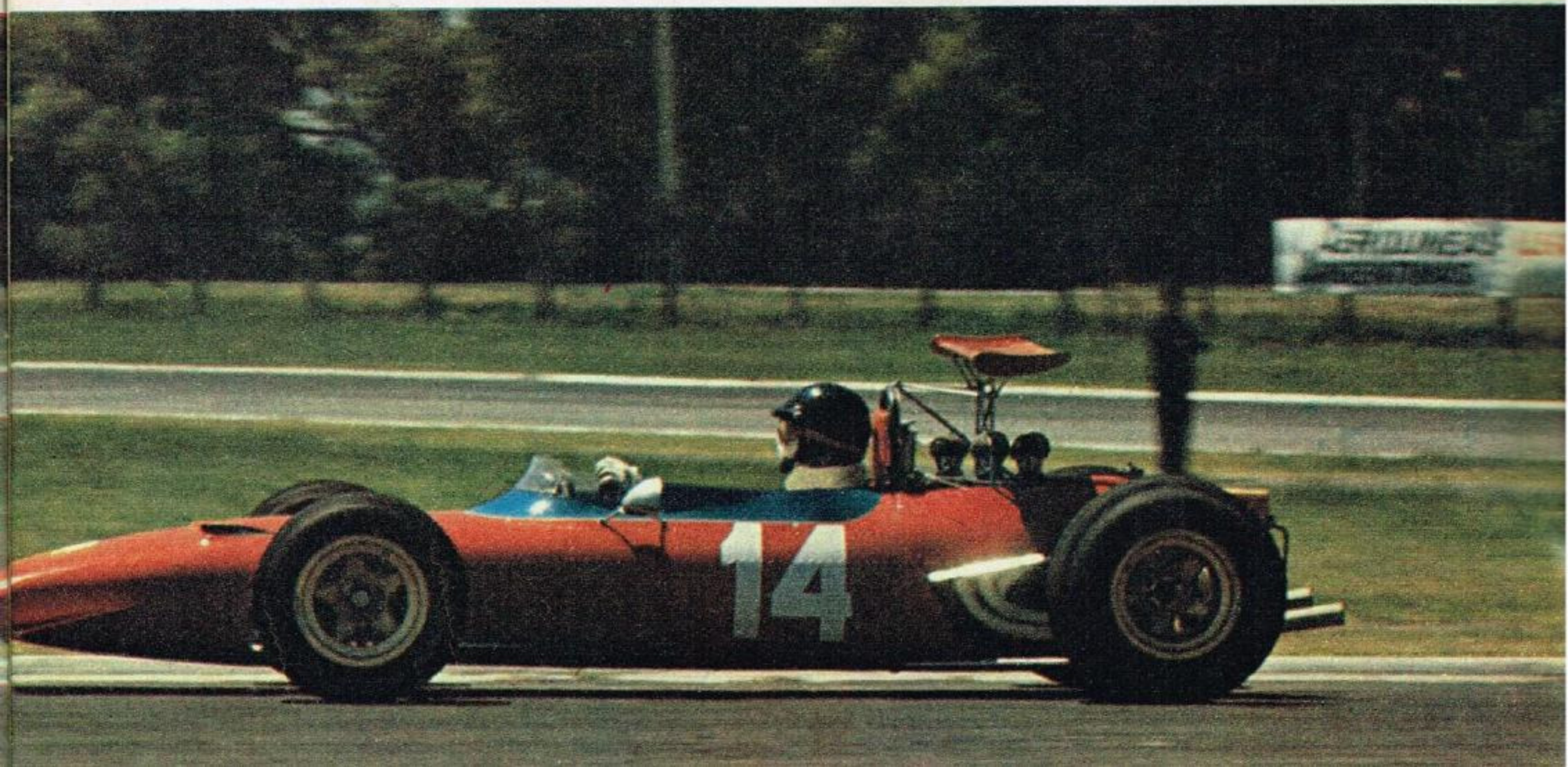
Andrea de Adamich nació en Trieste.



# ANDREA DE ADAMICH

estilo y mesura





Desde allí su familia se trasladó a Génova, donde Andrea creció hasta los catorce años, momento en el cual la familia decide trasladarse nuevamente, esta vez a Milán. Y con ellos viaja el tranquilo y estudioso "bambino", con un porvenir casi trazado, por lo menos en intención, y sin la menor inclinación manifiesta de Andrea por el automovilismo. Y así se sucedieron, primero el colegio secundario y luego la universidad. Ingeniería como había pronosticado siempre su padre y como Andrea deseaba. Tutti contenti. Andrea inició su carrera, favorecido por su natural inclinación hacia las matemáticas, y sus familiares lo consideraban ya encauzado en una vocación libre de incógnitas. Hasta ese momento, no había asistido nunca a ninguna carrera y ni siquiera había poseído, de pequeño, un auto a pedales. Entonces, ¿cuándo nació esa vocación por el automovilismo?, preguntamos. "Probablemente cuando me inicié en automodelismo; aquellas máquinas en miniatura, que corren en círculo unidas por un alambre delgado a una clavija. Tenía un motorcito a explosión y alcanzaba velocidades altísimas; alrededor de 200 km/h. Durante dos años me dediqué con empeño a mejorar aquel autito. Era mi juego preferido, pero sólo un juego, y nada más. Mi meta era aún recibirme de ingeniero, y lo hubiera conseguido, sin duda, de no mediar las carreras de automóviles. Así, la mayor preocupación y el más grande anhelo de mi madre, que era verme recibido, no se pudo cumplir. La imposibilidad de concurrir regularmente a los cursos del Politécnico (Ingeniería) me hizo cambiar de carrera; actualmente estudio Derecho, y pienso graduarme, para hacer feliz a mi madre".

Cuando comenzaste a correr, ¿tus padres no se opusieron, no intentaron hacerte cambiar de idea?: "Quien corre en autos por deporte o por profesión no puede pretender que sus padres le digan ¡Bravo!, que lo estimulen. Existieron grandes problemas al principio, mucha hostilidad hacia mi elección. Hostilidad lógica, justificada". En junio del '64 Guglielmo, hermano de Andrea, murió en un accidente automovilístico. Andrea, que es profesional desde hace tres años, pertenecía, o se encuadraba, en aquella época, en la categoría de "gentlemen drivers", es decir, aquellos que sólo corren por placer. Aquella desgracia familiar no interfirió en su decisión y continuó corriendo. "Mi hermano — cuenta — era un muchacho serio, responsable; se había casado joven; mi sobrino tiene hoy ocho años; el trabajo y la familia lo absorbían completamente. Tenía su futuro planificado, un camino claro e irreversible y murió de la forma más trivial a los 27 años..." Después de aquel episodio trágico ¿comenzaste a pensar con cierto fatalismo respecto a tu profesión? "Creo que cada corredor lo es, sólo que a fuerza de costumbre se es indiferente frente al peligro."

Antes de transformarse en profesional, Andrea de Adamich corría cada domingo en su auto particular, un Triumph. Sin habérselo propuesto, y casi sin sentirlo, para satisfacer a los amigos comenzó a intervenir en competencias. Había probado... una carrera hoy... otra al siguiente domingo... lo demás vino solo. "Vean — nos dice —, el automovilismo es un deporte particular. Tomemos por ejemplo a un ciclista; debe entrenarse horas y horas fatigosa y voluntariamente, cosa que se agrava cuando el ciclista es profesional. Para nosotros no es necesario un extenuante trabajo físico; basta una vista sana, buen sentido, no beber demasiado, ni fumar... es decir, mantener aquel famoso equilibrio. Y piensen siempre que yo compito no por un deseo de emerger, sino por la competencia en sí misma."

La primera carrera que recuerda fue sobre patines, en un club de Génova, cuando tenía seis o siete años. Recuerda

que desde pequeño no lloraba ni se molestaba si no resultaba vencedor; "protestaba mucho pero volvía a inscribirme"... Después vinieron las carreras nocturnas de esquí, luego el tenis y finalmente las carreras de autos, "carreteras", como las define De Adamich para diferenciarlas de las actuales, las que le han dado la fama.

## UNA CARRERA DIFÍCIL

"Sí — repite —, el atractivo de las competencias existe, siempre existió y existirá. Sólo que yo habría podido interesarme indiferentemente hacia cualquier otro deporte. Pero no se trata solamente de esto; no se llega a corredor de autos sin cumplir con ciertas necesidades. Pienso cuántos Ascari o Castelloti en estado potencial existen en el mundo... nunca lo sabremos... Un ciclista necesita para entrenarse únicamente la bicicleta; a un maratonista le bastan las piernas. Pero el piloto, cuando se inicia, necesita un auto, por más pequeño que sea, pero un auto al fin. Auto que deberá ir sustituyendo por otros a medida que su capacidad aumente... y así se irá embarcando en autos cada vez más costosos... El camino es largo, antes de arribar a un F-1... no todos pueden afrontarlo... Aun con el camino allanado, siendo económicamente independiente, al grado de disponer libremente del propio futuro, las dificultades persisten. Si se tiene la intención de convertirse en un profesional del automovilismo no debe existir otra actividad paralela ni otros intereses. Cualquier turbación o distracción no se permite al corredor. Su clima ideal es la serenidad; la mente debe estar liberada de todo tipo de problemas. Inclusive aquel que admite la presencia femenina como parte de su vida debe buscar una mujer sensible, capaz de cualquier tipo de renunciamento. Cualquier problema con ellas aparece en

Instalado en el cockpit de su Ferrari Dino, antes de la primera carrera de la Temporada Internacional, espera su turno para ubicarse en la largada.



el momento menos oportuno, en carrera... Y puede tener consecuencias..."

## YO NO CREO EN FANTASMAS...

"Es necesario distinguir la diferencia entre una carrera corta y una carrera larga; en la carrera corta los factores que pueden incidir se superan con facilidad; por ejemplo, aquí, en Buenos Aires, el calor antes de la largada se me hacía insostenible; durante la carrera me olvidé de él hasta el momento de la llegada. En las carreras que duran 6 ó 7 horas el problema de la tensión latente puede ser peligroso. Además del calor, de la fatiga física o la tensión muscular, el esfuerzo mayor para el piloto radica en mantener constante la capacidad de concentración, de mantenerla libre de cualquier interferencia, aun a nivel inconsciente."

De Adamich no es supersticioso, y si lo es, no lo dice. No es de aquellos que utilizan siempre el mismo casco o los mismos guantes, no lleva amuletos en el auto. En cierta oportunidad debió concurrir a Alemania para una carrera, debió realizar el viaje en tren, correspondiéndole el camarote N° 17. Conocida es la superstición europea con respecto al N° 17 en el terreno automovilístico. Andrea no rechazó el camarote, cosa que parece obvia, pero que cobra cierta relativa importancia si se considera que aquel número no se utiliza para determinar el orden de partida de cualquier carrera, saltándose del 16 al 18. La única concesión al azar la realiza cuando se viste antes de cada carrera; siempre los mismos gestos, en el mismo orden. El lo atribuye más que nada a su espíritu organizativo y ordenado. Preciso, minucioso, para nada emotivo. "Indudablemente — nos dice —, los reflejos no deben ser consecuencia de la emotividad. Ser emotivo es una gran macana..."

## MI CARRERA EN CARRERAS

"Después de aquel Triumph del que hablamos pasé a un Stanguellini 1100 junior. Me divertí tanto con aquel auto que creo que fue el espaldarazo definitivo. Un año después de haberme iniciado tuve en mi poder un Lola F-3, con el que intervine en unas cuantas carreras. De allí pasé, con la F-3, bajo la protección de Pedrazzani, de la Nova Motors, quien llegó a ser mi asistente mecánico inseparable. Comenzaron después las experiencias en Gran Turismo y velocidad pura, intercalando algún rally. En 1965 conquistó el título tricolor para la categoría GT velocidad. La primera carrera de F-3 que ganó fue en 1967, en Imola. En el mismo año, y protegido por Alfa Romeo, conquistó el título europeo de Turismo, categoría hasta 1600 cm<sup>3</sup>. Comenzaron sus actividades como piloto de F-2, haciéndolo en forma particular hasta que integró la "troupe" de Maranello. Don Enzo le dio la oportunidad, entusiasmado por sus virtudes conductivas, de integrar el plantel de F-1; dos accidentes casi consecutivos, el último de ellos en Brands Hatch, en marzo, a causa del cual debió abandonar las carreras durante siete meses, usar aún un cuello semirrígido para descansar las vértebras cervicales resentidas y, aparte, volver a F-2. En nuestra primera carrera de la temporada tuvimos oportunidad de apreciar sus condiciones. Andrea De Adamich anda mucho, y fuerte. Es fino en la conducción y en el trato de su máquina. Sumemos a estas virtudes su espíritu organizado y metódico, su dedicación total y veremos a uno de los pilotos que nos visitan con grandes posibilidades, no sólo en F-2 sino también en F-1, a la que piensa retornar en cuanto la secuela de su accidente se supere completamente. ¡Auguri, Andrea de Adamich!

(Viene de la página 16)

## SEGUNDA BATERIA Y FINAL: PIERS COURAGE

VUELTAS 1 A 10: Luego del incidente protagonizado por De Adamich y que comentamos aparte, la Ferrari que quedaba estaba sin posibilidades de discutir el primer puesto. Aprovechando el amontonamiento y el desorden de la largada Jochen Rindt se adueñó de la punta con Siffert atrás y Oliver, Courage, Reutemann y Beltoise en los puestos siguientes. Al pasar por segunda vez se notó la falta de Regazzoni, con problema de inyectores, y Reutemann, para satisfacción de todos (por qué negarlo), pegado a la cola de Courage... pero no por mucho, porque el Cosworth se empezó a venir abajo y el rendimiento general no era bueno. En el cuarto giro unos cuantos "dibujaron" en la entrada al mixto y los que salieron perdiendo fueron Siffert y Reutemann. Courage se le había escapado al suizo y al Lole.

Tres vueltas más tarde la esperanza de la tribuna se desvanecía definitivamente ante el abandono de Reutemann. Igual, fueron tres o cuatro vueltas inolvidables. El único auto de Ron Harris, a cargo de Cacho Franco, que estaba girando en la pista, también ingresó a los boxes. Jackie Oliver tomó contacto con Siffert y empezaron a tirar a dúo. Como si Siffert u Oliver no pudieran correr de otra forma. Piers Courage se preocupaba por Rindt y el Cosworth del Winkelmann Racing empezó a no rendir lo esperado. Se vino abajo, con una pequeña falla de dis-

tribución, y el piloto de Frank Williams inició su operación "descuento". Las posiciones eran: RINDT - COURAGE - SIFFERT - OLIVER - BELTOISE - WILLIAMS - PESCAROLO - VIANINI - CUPEIRO y BORDEU.

VUELTAS 11 A 20: Sin novedades de importancia, hasta el giro 15º, donde Jackie Oliver —muy inspirado el domingo pasado— lo pasó a Jo Siffert en la entrada al primer mixto. Y en la 16ª lo más importante. Al llegar a los boxes Courage era puntero con Rindt atrás, que más tarde sería relegado a la tercera posición por Jackie Oliver. Una vuelta más y también el Tecno de Siffert mandaba al Brabham de Rindt a la cuarta ubicación. De Adamich recuperando terreno hacía algunos dibujos raros que incluyeron un trompo completo y una pasada de vueltas.

VUELTAS 21 A 25: Y nada más... cumplir las últimas cinco vueltas y Piers Courage terminó las veinticinco, transformándose en un justo vencedor, con máquina no-Ferrari.

## PATIO DE BOXES

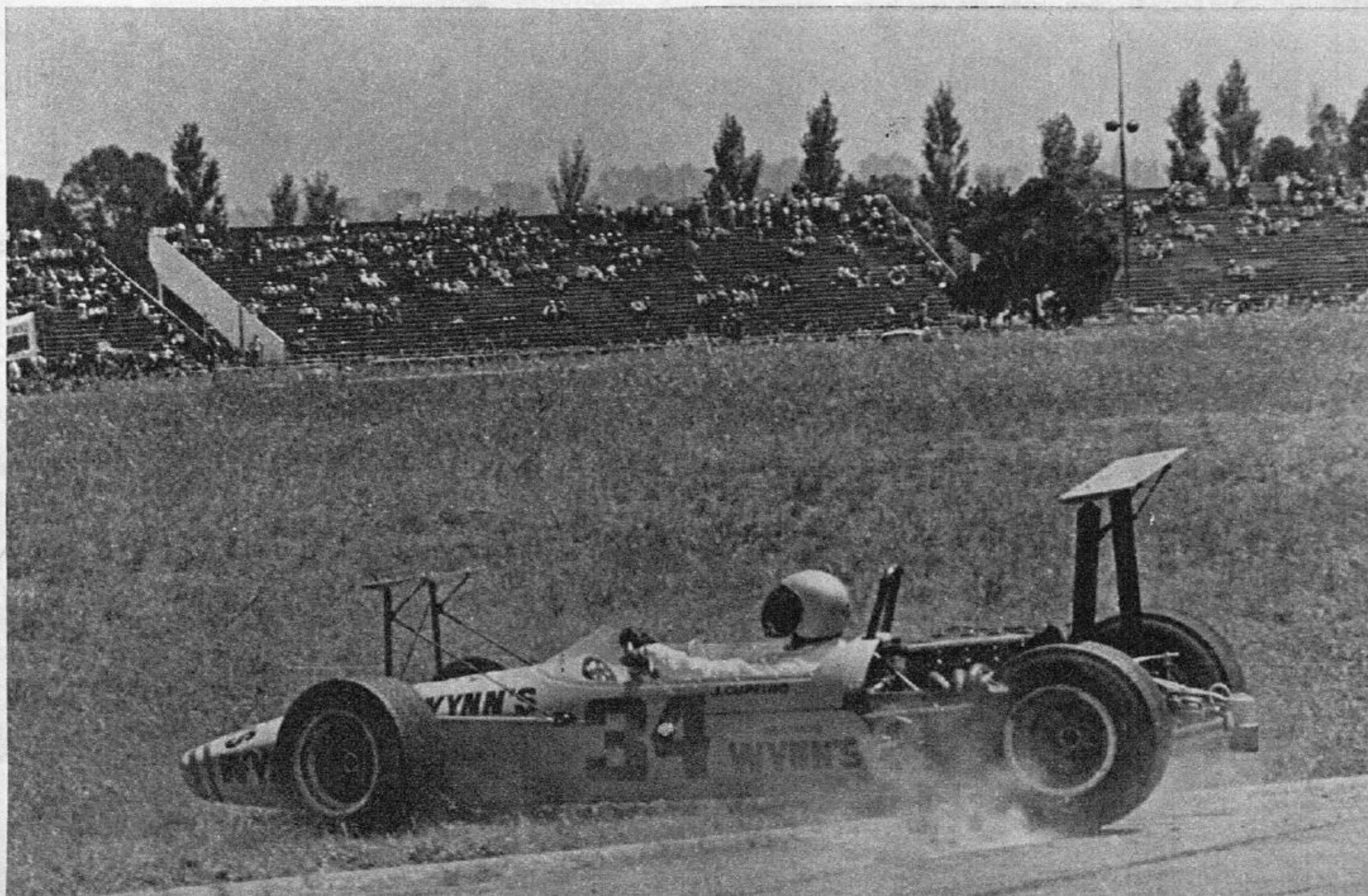
A medida que fueron ingresando los autos al parque de verificaciones o "garaje" como dicen los europeos, fuimos anotando la lectura de esa aguja que muchas veces canta la verdad, llamada "testigo". Aquí la lista: Marincovich (9.800 rpm); De Adamich (13.500 rpm!!!); Rindt (9.100); Rees (9.000); Reutemann (9.800); Vianini (10.000); Siffert (10.200); Bordeu (10.200); Courage (9.800); Pescarolo (9.200); Beltoise (10.400); Williams (10.200); Oliver (9.200) y Brambi-

lla (aguja testigo en órbita). Esto demuestra, por ejemplo, que Jochen Rindt, utilizando como máximo régimen las 9.100 rpm obtuvo una performance muy superior a la de Beltoise que llegó a las 10.400 rpm y utilizando 1.300 rpm menos. O sea exigiendo mucho menos el motor que el piloto francés.

Una muy nuestra. Algún avivado, de esos que nunca faltan, se robó dos gomas completas del box de Jackie Oliver. Neumáticos y llantas. Por supuesto nunca más aparecerán. El domingo hablamos con Tony Rudlin, jefe de equipo del Herts y Essex Aero Club —patrocinante del Lotus de Jackie— y nos contó lo sucedido mientras escondíamos la cara de vergüenza. "No sé cómo las sacaron, pero no me interesa. Yo no las pago. Las paga Firestone... pero no es el hecho". Cuando le preguntamos por el costo de cada rueda completa nos contestó muy orondo: "Alrededor de 300 libras". Algo así como 250.000 nacionales. Lo peor es que el que las sustrajo no podrá usarlas... a no ser que aparezca un F-2 en la Argentina con ruedas de Lotus y neumáticos Firestone. Esperemos que no.

Jackie Oliver no correrá el año próximo con Lotus 48 de F-2 sino con un nuevo modelo Brabham. "Es un muy buen auto pero anda mejor un buen Brabham. Además es difícil obtener accesorios de este auto porque sólo se han hecho tres. Uno, en el que se mató Jimmy Clark. El otro lo tiene Graham Hill y el tercero es éste. En Fórmula Uno seré piloto de la BRM junto a John Surtees." En eso llegó su DT, Rudlin, que también es periodista de la revista "Motor" de Gran Bretaña y se lo llevó al box antes de largar la segunda serie.

Cupeiro había ya aprendido a conocer el coche. El sábado estuvo inspirado, pero el domingo no tuvo la suerte de que el motor respondiera el ciento por ciento.



Muy bueno lo hecho por Joseph "Sepi" Siffert. "El auto anduvo bastante bien, pero en la segunda vuelta de la serie final hubo un amontonamiento en la entrada al segundo mixto y perdí contacto con Courage... si no hubiese andado mejor. El Tecno es un buen auto, no es el mejor, pero es aceptable. Hay muchas cosas que mejorar. En Buenos Aires en la primera carrera y en Córdoba el motor no andaba nada. En San Juan y aquí las cosas marcharon mejor. De todos modos seguiré corriendo en 1969 en F-2, pero con el auto de siempre... un BMW con chasis de la misma marca alivianado." Para los que no creyeron en Siffert, el domingo dio la pauta de todo lo que anda. ¡Que lo discutan ahora!

Cacho Fangio anduvo muy despacio. Mucho más despacio de lo que se puede considerar aceptable. La razón la dio en los boxes después de la ducha en los baños del Autódromo: "No se podía manejar. Se debe haber destemplado después del incendio... no doblaba nada, era imposible manejarlo". La explicación de Cacho Fangio (alias Mirame y no me Toques, nombre con el que fue bautizado luego de sus quemaduras de tercer grado producidas por el sol cordobés y sanjuanino) es lógica. El auto —a simple vista se podía tener una idea— no era terrible.

**INAUGURACION.** El viernes pasado fue inaugurado en Mar del Plata el nuevo recinto de la gente MC (muy corsa). Los dueños y socios, por supuesto (además de amigos), son Jorge "Mono" Villa y Eduardo "Tuqui" Casá. El nombre del boliche es elocuente, **CERO CIRCO**, y ocupa el lugar que fuera Jaque en Mar del Plata. A una cuadra de Constitución

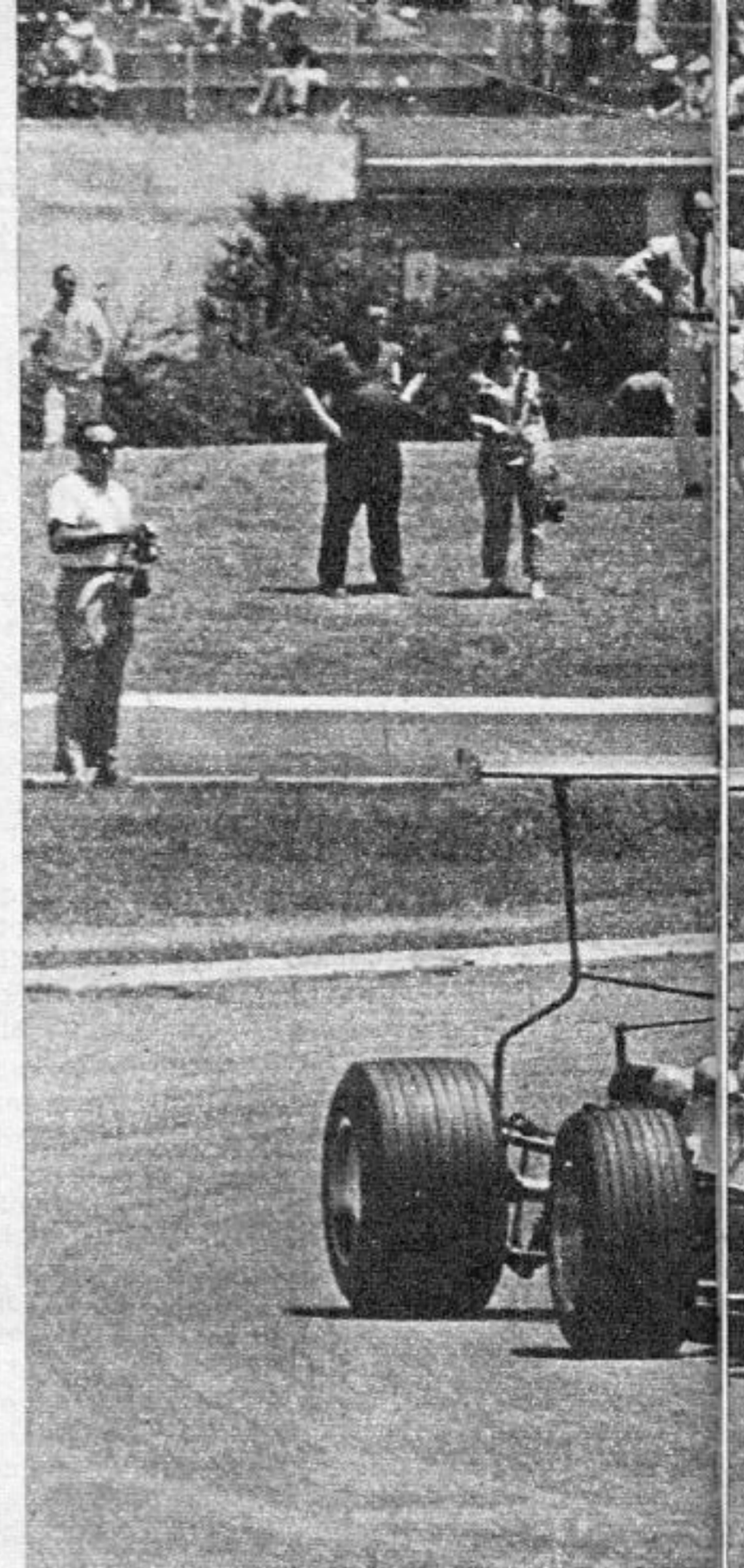
y a dos de la Peralta Ramos. El 31 se festejará el fin de este 1968 con una gran festichola y alborozo colectivo en Cero Circo. Si va de parte de la redacción de Parabrisas-Corsa no tendrá descuento. Nosotros sí.

Un hombre del Club YPF que para todo problema encontró una solución: EDMUNDO HORTA. De nuestra parte, felicitaciones y gracias.

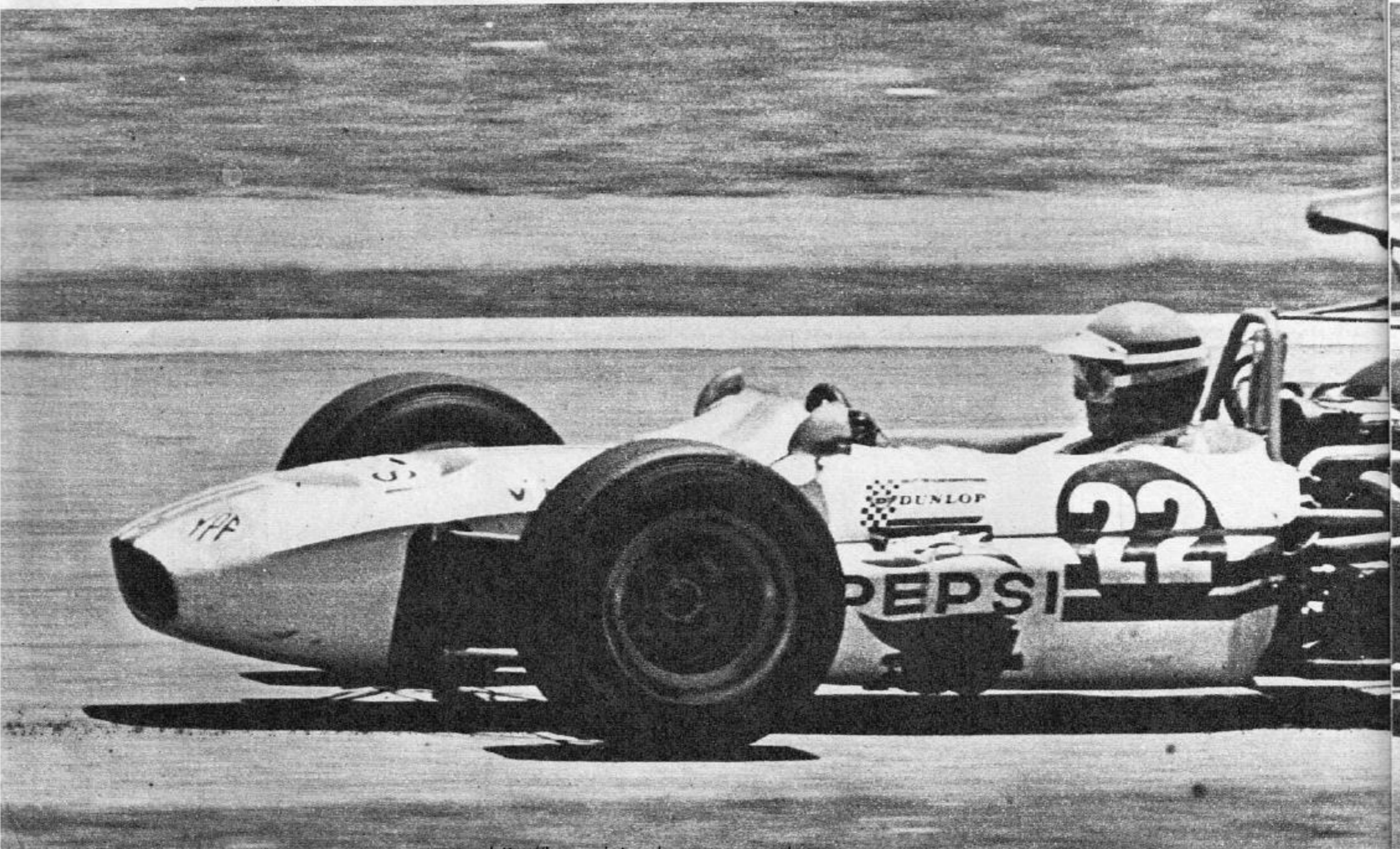
Cuenta Vianini cómo fue su trompo, cuando en la primera serie venía detrás de Reutemann. "Fue un error mío, estuve muy tonto. Apuraba de atrás pegado a la cola de Reutemann y bajamos el tobogán. Al salir, demasiado al límite, el coche se me fue hacia el pasto por el lado de afuera. Y yo, en vez de dejar que tranquilamente se fuera de pista para seguir por el pasto, intenté corregir. Pegué el volantazo y el coche se cruzó, cuando toqué el cordón con el auto tan descolocado, salió disparado hacia el lado interior de la horquilla." Como consecuencia de esta maniobra, un banderillero sufrió el traumatismo de un tremendo susto y —felizmente— nada más.

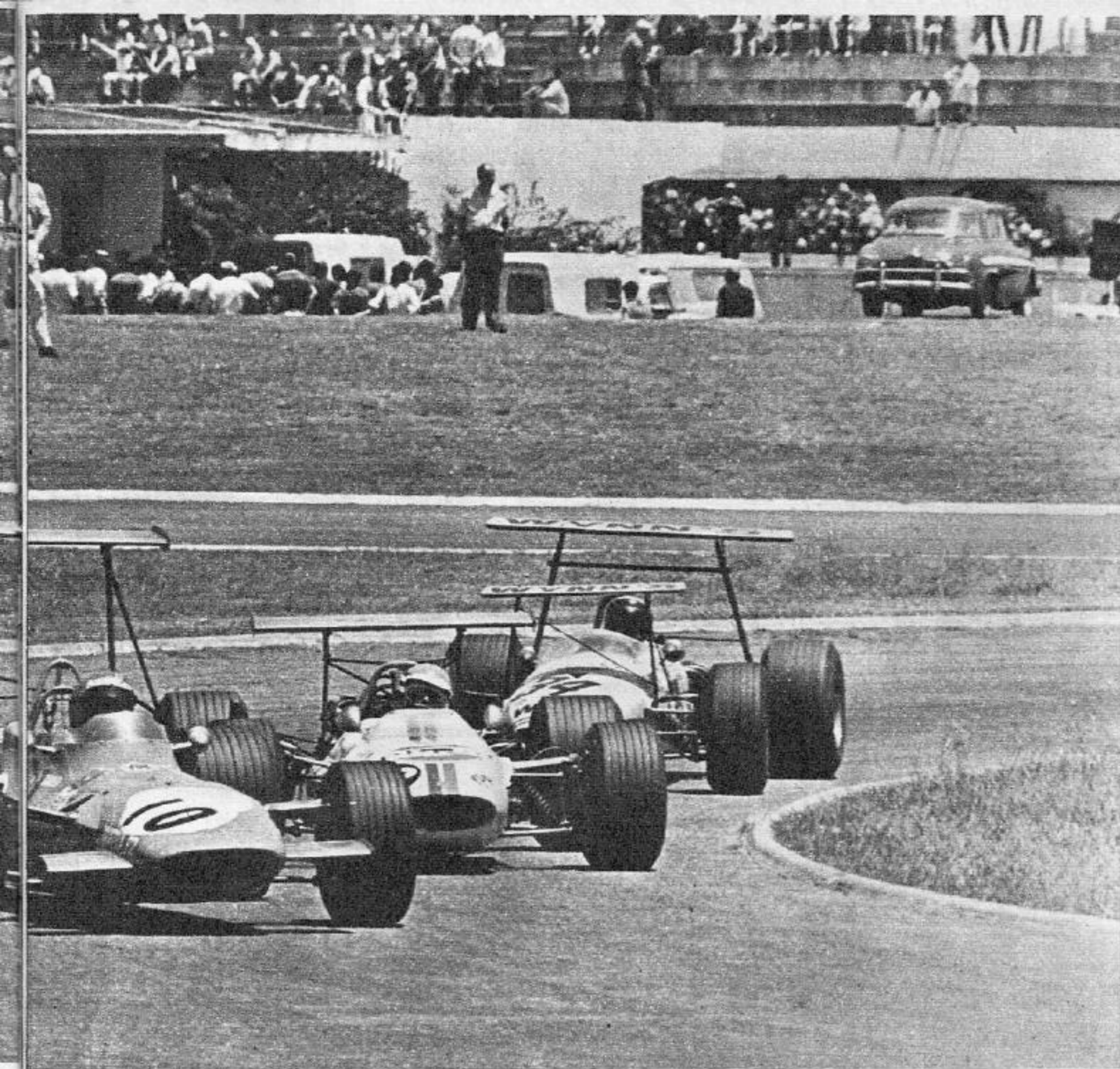
Después, cuando la carrera había terminado y llegó la hora de las coronas y las copas, Andrea —¿italiano o argentino, chí lo sá?— se llevaba el tremendo trofeo que estaba en disputa para el mejor argentino de la temporada.

Cacho Franco demostró una sensibilidad especial al adaptarse inmediatamente a la máquina. Lo mismo en las pruebas eliminatorias cuando la elección del equipo del Club YPF, que el sábado

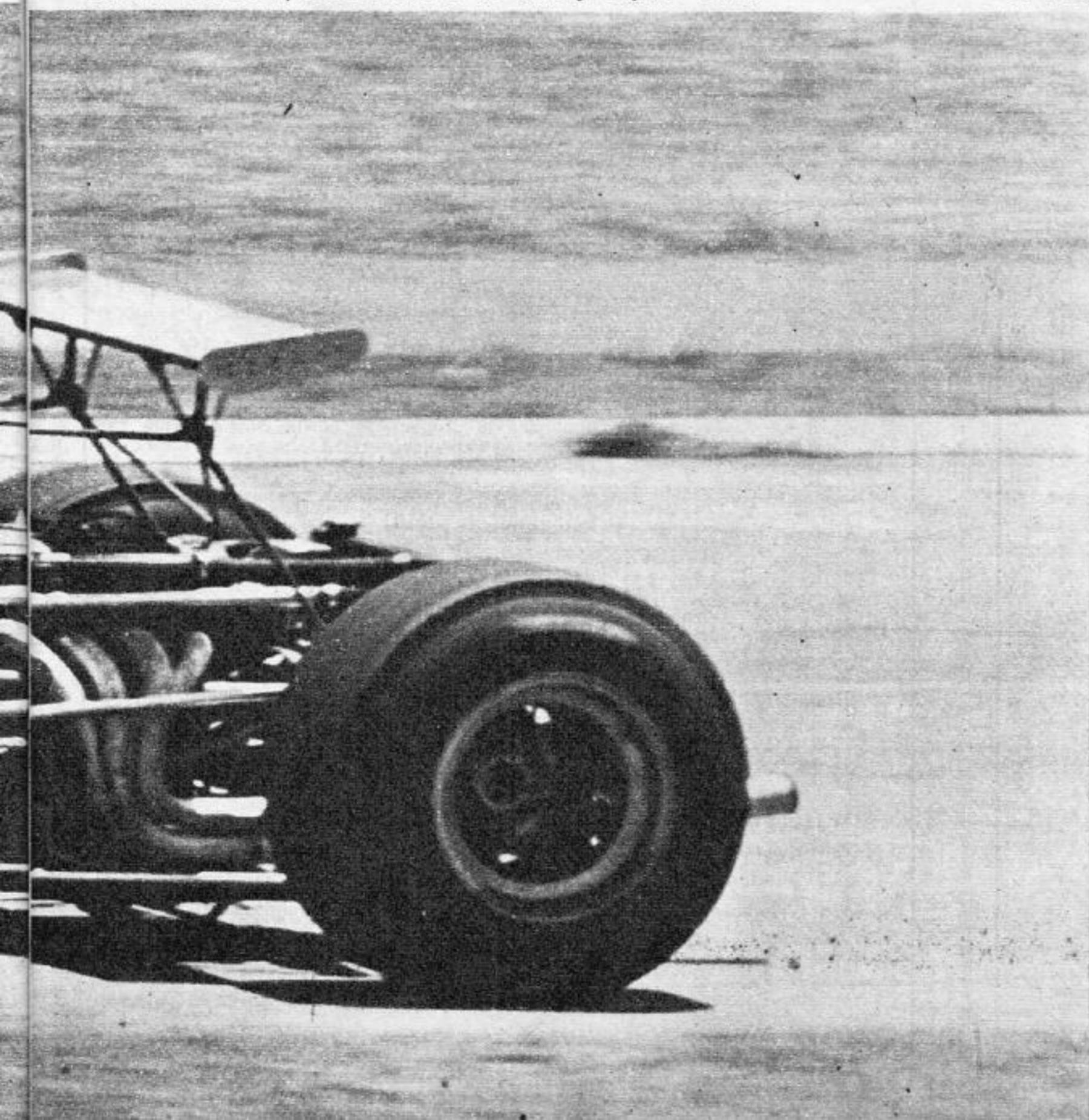


Andrea Vianini, el mejor argentino al cabo de las cuatro carreras. Sin duda, luchó con todo lo que pudo.





Un pelotón compacto que luchó durante varias vueltas. Pescarolo, con Vianini a la cola y Cupeiro atrás.



cuando por primera vez salió a hacer tiempo con el Fórmula 2. Una y otra vez el gran piloto de Turismo desconocía por completo el proceder de un monoposto de Fórmula. Así fue cómo el sábado, Juan Manuel Fangio se acercó para darle algunos consejos sobre la mejor manera de lograr tiempos de clasificación: "Mirá, hermano —le habrá comentado seguramente—, vos ahora salís y te pegás tranquilo diez vueltas. Pero allá por la séptima u octava, cuando ya estés andando con ritmo, te tirás a hacer un tiempito. Y parás. Entonces averiguás en cuánto giraste, te sentás tranquilo a relajarte y a pensar en qué parte del circuito podés bajar aún más el tiempo. Después salís de nuevo, y otra vez esperás hasta que agarrés el ritmo allá por la octava vuelta, y entonces otra vez te tirás a mejorar el tiempito. Y ya parás definitivamente. "Así lo hizo y luego Franco comentaba: "Es la precisa, lo hice así y me di cuenta que tiene razón".

Cosas de Matra: en la primera serie Pescarolo se quedó sin condensador y el coche fallaba. Para la segunda serie cambiaron el condensador, pero igual el coche no caminaba bien. En cambio Beltoise utilizó derecho viejo el mismo motor de San Juan con todas las consecuencias de palma y "no tirar nada" correspondientes.

Ayudado por una muleta, aunque ya completamente recuperado, lo vimos a "Chiche" Caldarella seguir la carrera desde el pasto. En pocos meses ya podrá volver a realizar normalmente sus actividades, incluso correr. Es una verdadera alegría saber que aquel difícil percance por el que pasó, no tuviera ninguna consecuencia realmente grave.

Piers Courage vino a la Argentina sin bigotes. Por una competencia de moustaches se los dejó y parece que le dieron suerte.



Los Matra presentaron para la última carrera de la Temporada una innovación en los spoilers traseros. Los mismos actuaron esta vez no sobre el chasis sino sobre los portamazas de las ruedas traseras. Esta modificación fue ordenada desde Francia y ejecutada inmediatamente, días antes de la llegada de las máquinas para la última carrera en Alta Gracia. Los puntales que transmiten la acción del alerón a los portamazas, fueron hechos en forma bastante precaria con caños de luz de media pulgada! Eso sí, bien pintaditos con pintura negro mate, lo que les daba cierta prestancia. Pero precarios o no, estos "andamios" funcionaron al repelete.

## LO QUE NO TENDRIA QUE HABER PASADO

Generalmente los accidentes donde intervienen autos y público durante el desarrollo de una carrera, son indescifrables. Pero el accidente de De Adamich lo podemos contar porque lo vivimos muy de cerca. En el tráfago de la largada, entre las corridas de los fotógrafos y los apurones de los tira cables de las radios, un auto se va contra mecánicos, autoridades y periodistas. ¿Cuál fue la causa? Hubo muchas explicaciones, y un montón así de grande de campanas que sonaban.

Después de concluida la primera serie, las posiciones para la largada de la segunda serían las siguientes: por la cuerda De Adamich, en el medio Rindt y por el externo Joseph Siffert. En la segunda fila estaban ubicados Piers Courage por la cuerda y Jackie Oliver afuera. En la tercera se colocaban de adentro hacia afuera: Jean Pierre Beltoise, Gianclaudio Regazzoni y Reutemann.

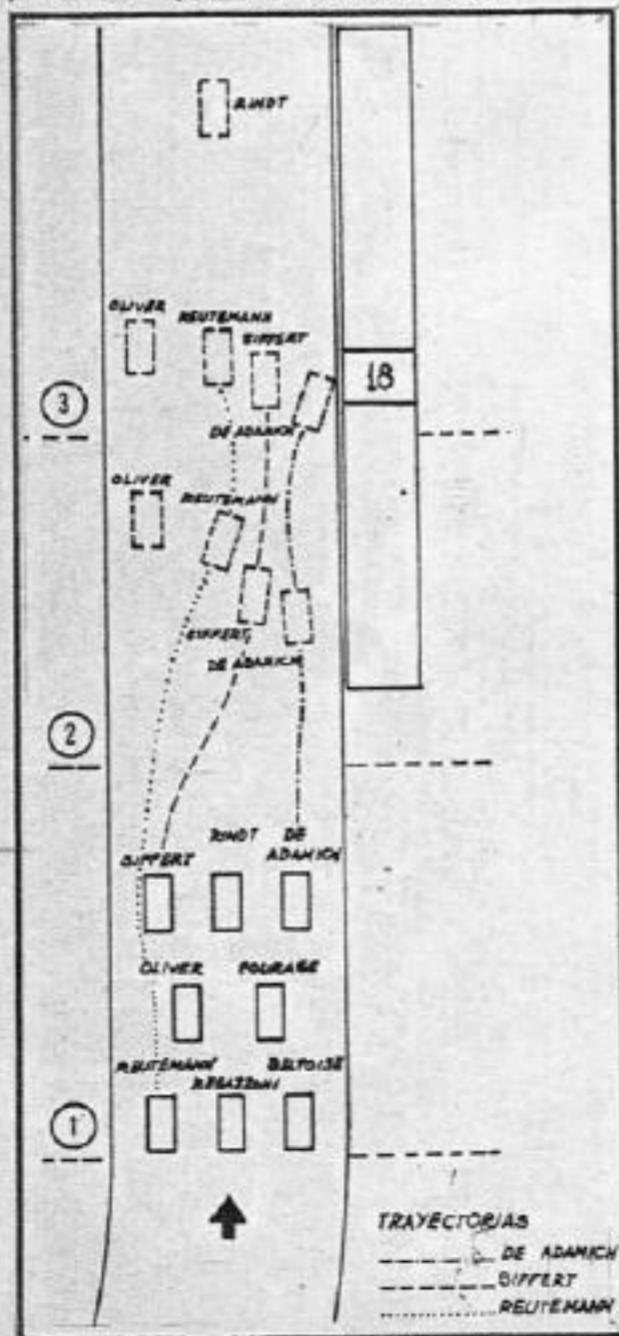
Colocada la luz verde, Jochen Rindt picó en punta alejándose del resto de los competidores como un cañonazo. Carlos Reutemann, que efectuó una largada fulminante, intentó pasarlo por afuera a Jo Siffert. Este al verlo a "Lole" a su lado y como era evidente que se le iba encima yendo a buscar su trayectoria ideal, buscó escapatoria hacia la derecha para evitar un posible encontronazo. La Ferrari de Andrea de Adamich había realizado una mala largada y se encaminaba paralelamente a los boxes entre la pared de gente y el auto de Siffert que se le venía encima. Al ver al automóvil de Siffert que por evitar a Reutemann lo iba a pechar, el italiano presuntamente frenó, ya que adelante tenía a Courage que le cerraba el paso. Al frenar, el auto se fue de cola, hacia la izquierda, y De Adamich trató de corregirlo. Al enderezarlo, la trompa del Ferrari se dirigió resueltamente hacia la gente que se encontraba parada frente a los boxes. Y esto fue todo. Siffert se alejó, Reutemann también y todo quedó circunscripto a la Ferrari, inválida de trompa, enfrentando a la madera del mostrador del box N° 18, de Siffert.

¿Quién fue el culpable? ¿Qué hacía tanta gente frente a los boxes? Todos estos son interrogantes que nos hacemos y que no tienen respuesta concreta al menos por ahora. Si tienen un principio de análisis. Si hubo un culpable o no, sólo podrán determinarlo los hechos posteriores, las declaraciones de cada uno de los involucrados y sus respectivas verdades. Por el momento tres son las versiones que circulan sobre el accidente: la primera, la del propio De Adamich, dice que lo tocó Lisa y llanamente Carlos Reutemann, cosa poco probable porque Reutemann estaba distanciado de De Adamich por el auto de Siffert. La segunda versión, la de Héctor Staffa (funcionario de Carreras del ACA), cuenta que De Adamich pisó de tal manera el automóvil que éste, con sus potentes 225 HP, se cruzó solo, embistiendo a la gente (cosa muy ex-

traña). Como primera medida, De Adamich se quedó en la largada y salió con el motor tironeando y no tuvo tiempo de pisarlo, porque tuvo que frenar imprevistamente. Hay una última versión que dice que De Adamich fue embestido por Courage, versión por demás increíble, ya que Courage se encontraba adelante del italiano, en momentos en que sobrevino la "piña".

Todo esto que pasó (lamentablemente) no tendría que haber pasado y es de esperar que si al menos ocurrió, sirva de ejemplo para otras veces, para que los boxes se erradiquen definitivamente de allí, y la gente que esté en los boxes sea la habilitada por autoridad competente.

**ZONA 1:** Formación de las tres primeras líneas en la largada. Avance de Carlos Reutemann por la izquierda de Oliver y Siffert. Trayectoria de Siffert que ya se comenzaba a tirar a la derecha para evitar un encontronazo con Reutemann y se ve también la línea que siguió en un principio Andrea de Adamich, pegado a los boxes. **ZONA 2:** Reutemann encierra a Siffert y éste se va encima de De Adamich. El italiano comienza a frenar. **ZONA 3:** El auto de De Adamich se cruza y se le bloquean las ruedas delanteras, por lo que al tratar de enderezarlo sale disparado contra el box 18. En este box se notaba luego del accidente una gran marca roja (de la pintura del Ferrari) y unos rastros de neumáticos. **ZONA 4:** Rindt se cortó adelante mientras lo siguen Oliver, Reutemann y Siffert que no se tocaron.



## PRIMER CAMPEONATO INTERNACIONAL FORMULA 2 - YPF

Gran Premio Internacional Aerolíneas Argentinas - Club YPF

Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 6

22 de diciembre de 1968

### PRIMERA BATERIA

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	14	Andrea de Adamich	Ferrari-Dino	48m14s2	25
2º	30	Jochen Rindt	Brabham BT-23	48m20s5	25
3º	18	Joseph Siffert	Tecno	48m22s8	25
4º	2	Piers Courage	Brabham BT-23	48m23s1	25
5º	36	Jackie Oliver	Lotus 48	48m42s9	25
6º	8	Jean P. Beltoise	Matra MS-7	48m46s9	25
7º	16	Gianclaudio Regazzoni	Tecno	48m58s1	25
8º	28	Carlos Reutemann	Brabham BT-23	48m58s9	25
9º	10	Henri Pescarolo	Matra M-7	49m20s5	25
10º	4	Juan M. Bordeu	Brabham BT-23	49m30s	25
11º	34	Jorge Cupello	Brabham BT-23	49m38s1	25
12º	26	Jonathan Williams	De Tomaso-Tecno	49m44s8	25
13º	22	Andrea Vianini	Tecno	49m50s5	25
14º	40	Oscar M. Franco	Tecno	50m04s6	25
15º	12	Ernesto Brambilla	Ferrari-Dino	46m17s5	24
16º	32	Alan Rees	Brabham BT-23	48m48s8	24
17º	6	Cacho Fangio	Brabham BT-23	49m29s8	23
18º	24	Silvio Moser	Tecno	30m54s6	15
19º	20	Carlo Facetti	Tecno	13m26s7	6
20º	42	Carlos Marinovich	Tecno	17m30s6	5
21º	38	Pedro Rodríguez	Tecno	22m18s9	2

Record de vuelta: Coche N° 12, Ernesto Brambilla, en la 1ª vta. con 1m49s3, a un promedio de 138,605 km por hora.

Promedio del ganador: 135,660 km por hora.

### SEGUNDA BATERIA

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	Courage, Piers	Brabham BT-23	48m54s2	25
2º	36	Oliver, Jackie	Lotus 48	49m02s8	25
3º	30	Rindt, Jochen	Brabham BT-23	49m07s4	25
4º	18	Siffert, Joseph	Tecno	49m16s4	25
5º	8	Beltoise, Jean Pierre	Matra MS-7	49m32s9	25
6º	14	De Adamich, Andrea	Ferrari-Dino	49m35s1	25
7º	22	Vianini, Andrea	Tecno	49m36s1	25
8º	34	Cupello, Jorge	Brabham BT-23	49m38s	25
9º	10	Pescarolo, Henri	Matra MS-7	49m45s5	25
10º	4	Bordeu, Juan Manuel	Brabham BT-23	49m55s7	24
11º	32	Rees, Alan	Brabham BT-23	50m37s2	22
12º	26	Williams, Jonathan	Tecno-De Tomaso	40m24s8	20

Promedio del ganador: 133,809 km/h.

Record de vuelta: Jochen Rindt, en la primera, y Jackie Oliver, en la 13ª en 1m51s3, a una velocidad de 136,114 km/h.

### POSICIONES FINALES

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Pts.
1º	De Adamich, Andrea	Italiano	36
2º	Rindt, Jochen	Austríaco	21
3º	Courage, Piers	Inglés	14
4º	Brambilla, Ernesto	Italiano	13
5º	Beltoise, Jean Pierre	Francés	11
6º	Oliver, Jackie	Inglés	10,20
7º	Siffert, Joseph	Suízo	8,80
8º	Pescarolo, Henri	Francés	7,80
9º	Regazzoni, Gianclaudio	Suízo	7
10º	Rodríguez, Pedro	Mexicano	1,80
11º	Vianini, Andrea	Argentino	1,30
12º	Facetti, Carlo	Italiano	0,80
13º	Copello, Eduardo	Argentino	0,60
13º	Bordeu, Juan Manuel	Argentino	0,60
15º	Rees, Alan	Inglés	0,10





**El mundillo de los boxes de la temporada de F. 2 es muy diferente al que nuestros ojos están acostumbrados a ver. Melenas "Ye-Ye", faldas cortas, todo tiene sabor diferente, hasta su ritmo de trabajo**

**M**uchos no lo podían entender, otros ni siquiera se habían dado cuenta, pero la mayoría creía que estaban viviendo en otro mundo y no en el de los "fierros" internacionales que caminan 270 km/h y frenan en 50 metros. Lo que no podían entender era que en los boxes prácticamente no se trabajara ni antes, ni durante, ni después de la carrera. Los autos se detenían en plena carrera, en el fragor de la lucha por los primeros puestos, y los mecánicos tan sólo cumplían en acercarse al auto, preguntarle al piloto la dificultad que tenía el auto y luego acercarse lentamente a donde estaban las herramientas y tan lentamente como habían ido, volver al auto con una llave fija y dar dos o tres toques sin ningún apuro a una barra anti-rolido, a un agarre de un alerón. Luego el piloto, tan tranquilo como sus mecánicos, partía rumbo a la pista.

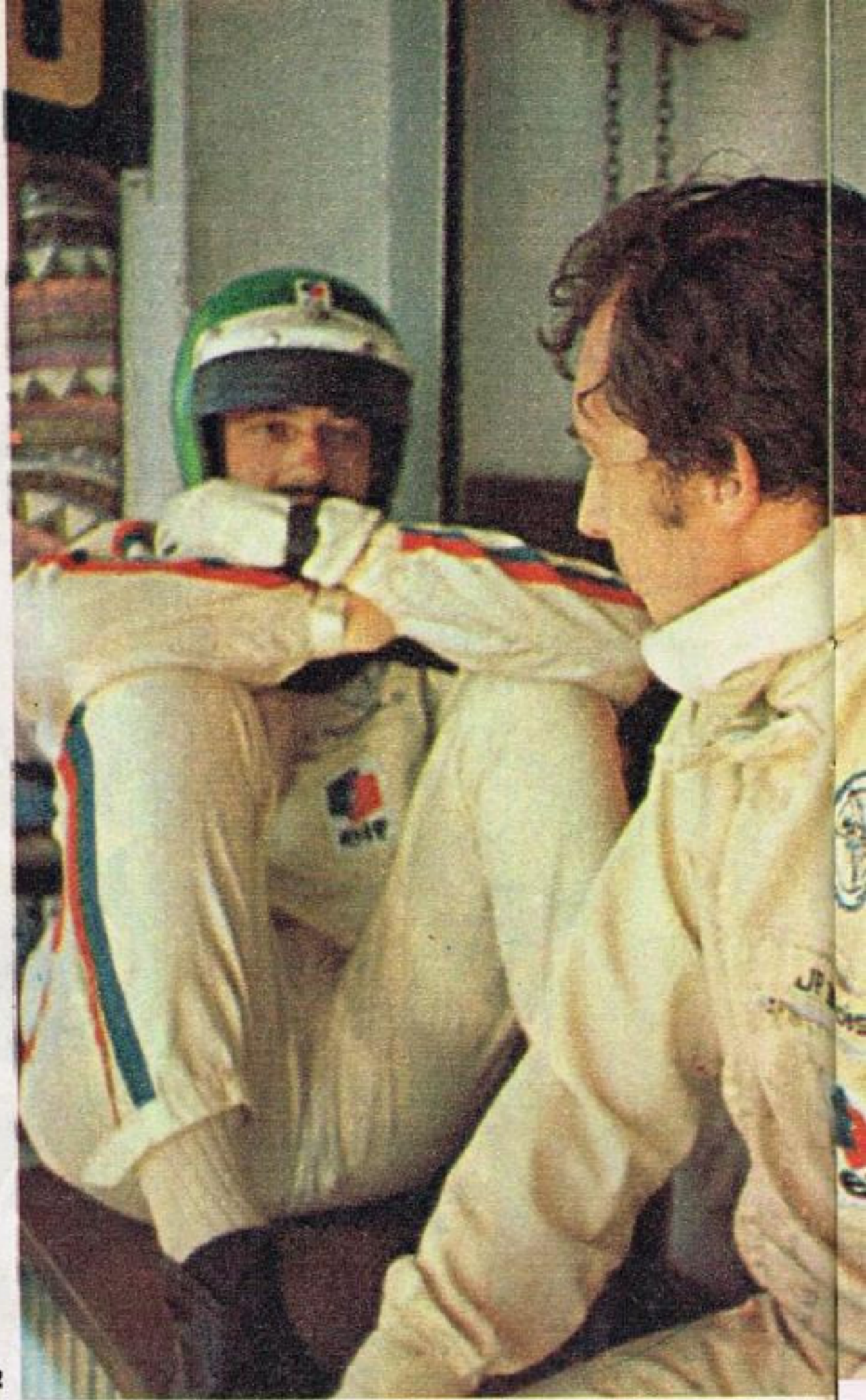
Nosotros, acostumbrados a los boxes del TC o de Turismo Anexo "J", donde todo se hace a mil por hora, con velocidad, a veces exceso de gente, pero siempre con el deseo de que el automóvil que se detiene pueda seguir en carrera lo más rápido posible y con la mayor cantidad de posibilidades en sus manos. Sin embargo, en esta Temporada aprendimos una cosa: que en Europa el trabajo de boxes tiene un valor demasiado relativo: "Y para qué vamos a trabajar en el auto, si no podemos pelear la punta. Nosotros corremos para ganar y si tenemos que parar por cualquier cosa, directamente guardamos el auto, nos

# TRASTIENDA DE LA F. 2

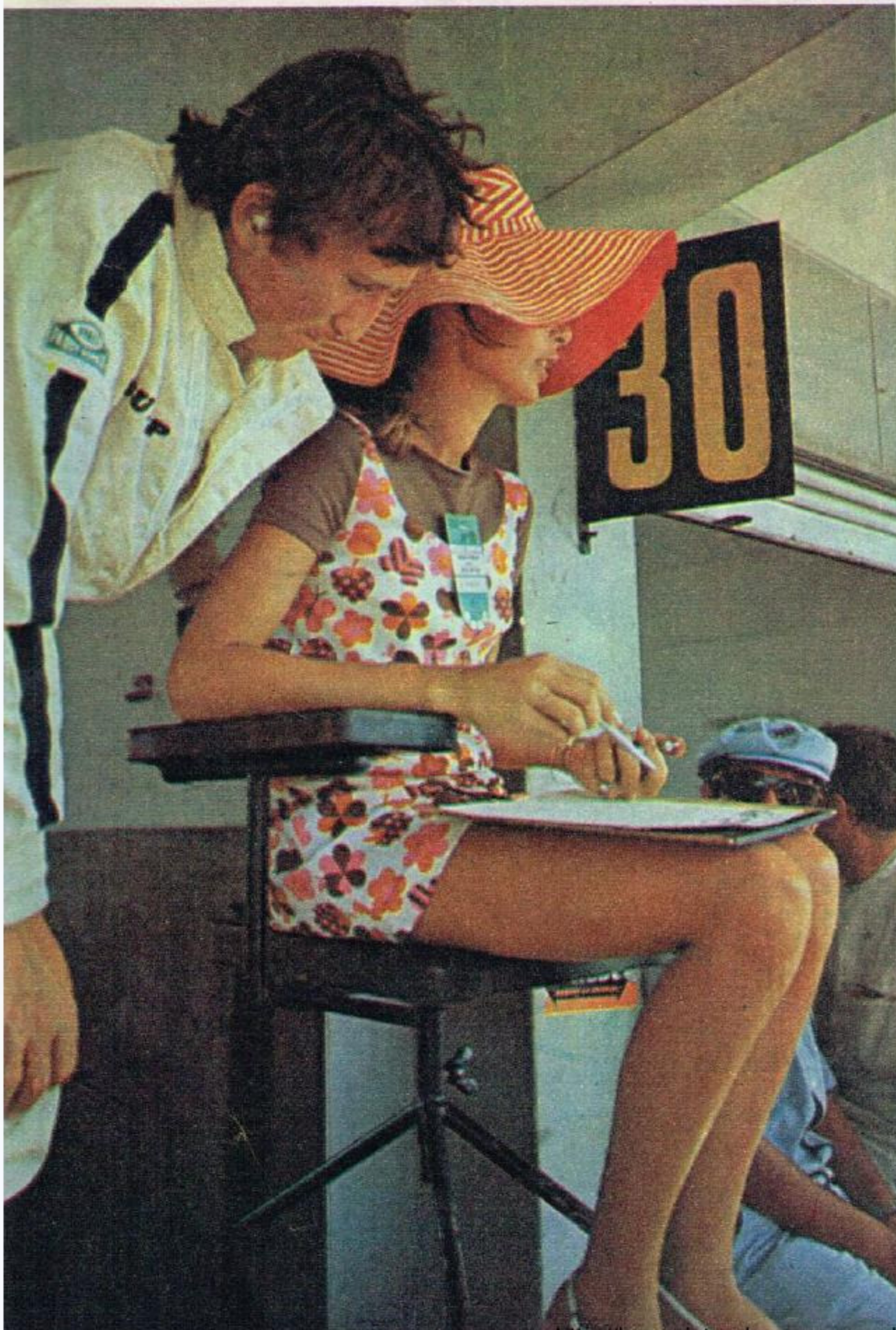


# BOXES INTERNACIONALES EN NUESTRO AUTODROMO

1

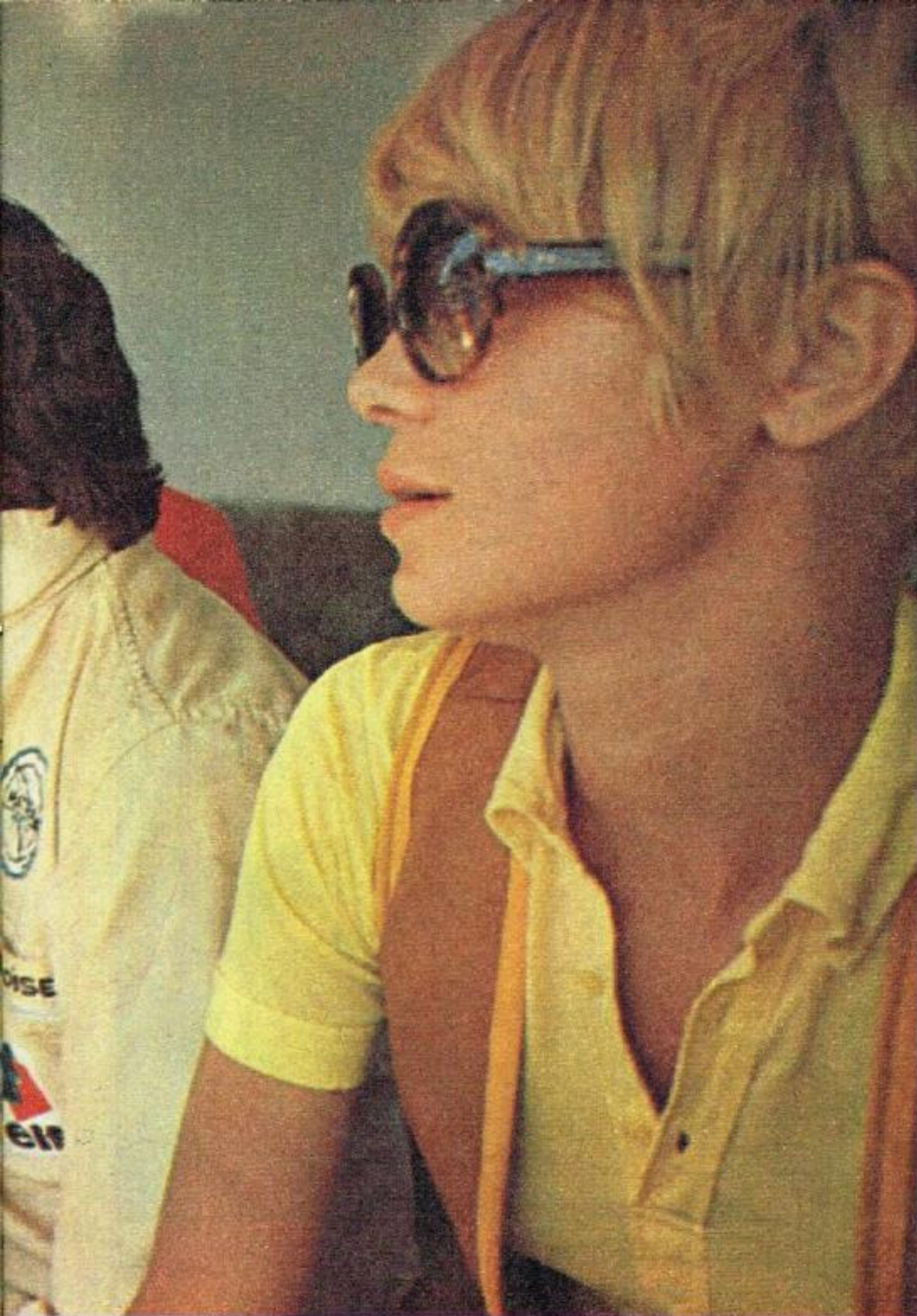


2



4





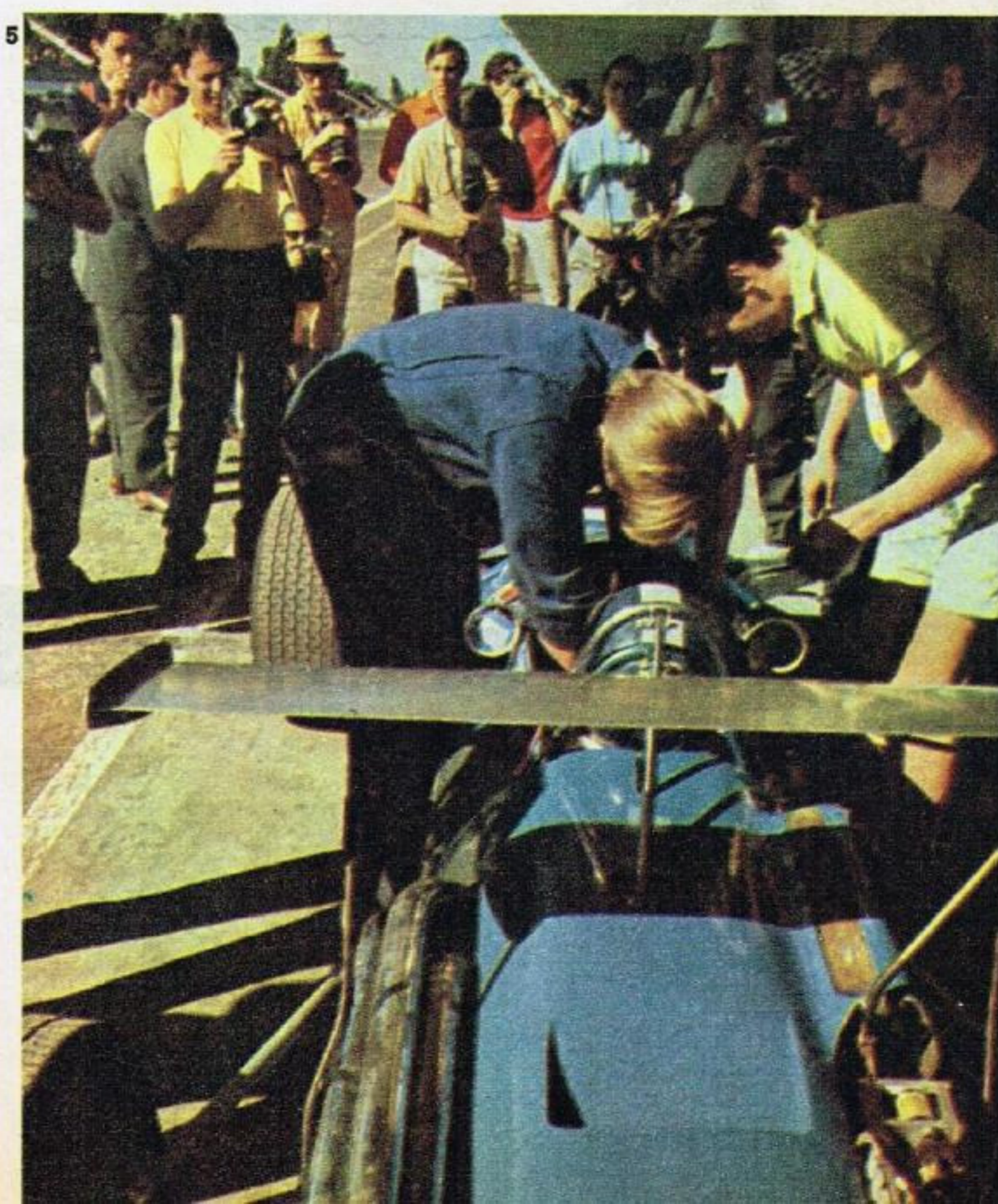
**1** "Mi mujer dejó su profesión de modelo para seguirme en las carreras de autos. Tenemos dos hijos y una hermosa casa en Suiza". Jochen Rindt hablando de su mujer Nina.

**2** Henri Pescarolo, Jean-Pierre Beltoise y Jaqueline Beltoise formaron parte esencial del box galo. También estaban Le Guezec (D.T.) y su señora.

**3** Se dieron cita en el autódromo todos los colores posibles representando a los países intervinientes. Rojo, azul, amarillo, negro...

**4** Una de las cosas más comunes en esta temporada fue la de circular por los boxes en traje de baño, sin camisa, o bien en musculosa como algún italiano.

**5** Aunque parezca lo contrario, los boxes de los equipos de Fórmula Dos no tuvieron mucho trabajo. Cuando a un auto se le rompe algo, directamente abandona.

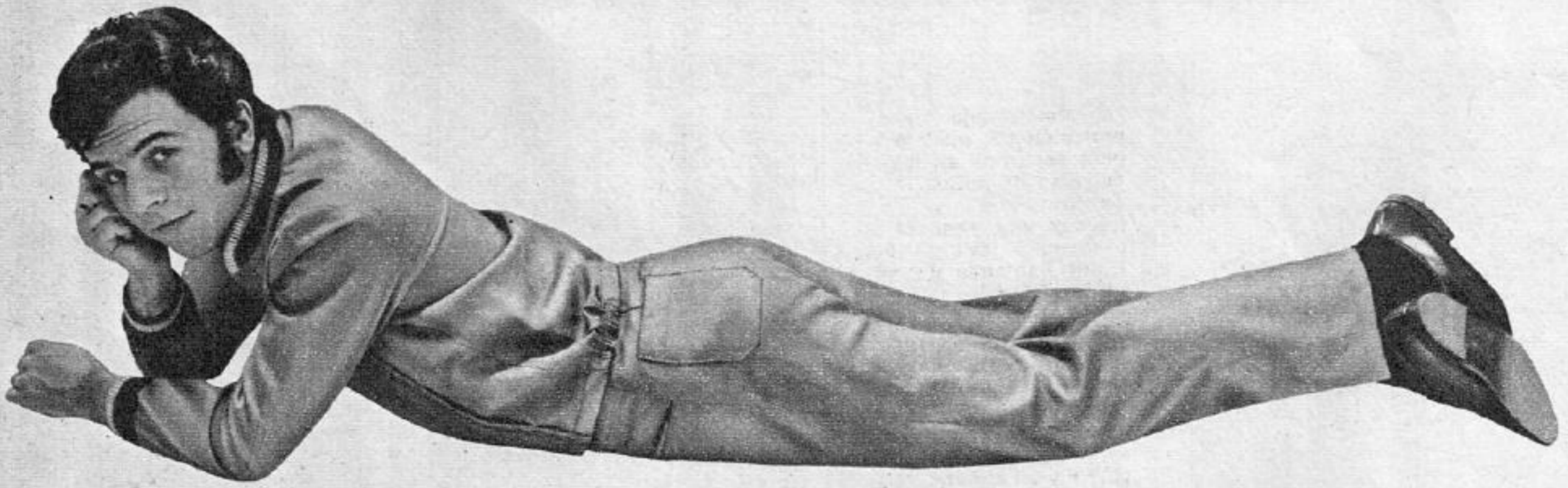


cambiamos y nos vamos a casa". El espíritu de los boxes de Fórmula Dos lo sintetizó uno de los mecánicos del Winkelman Racing, cuando en la primera carrera del Autódromo, Jochen Rindt debió detenerse en los boxes por la rotura del alerón. La "panne" se hubiera podido arreglar en menos de un minuto (sacando el alerón), pero a Rindt no le interesaba perder un minuto porque a ninguna de las Ferrari podía alcanzar ya.

Eso sí, los boxes de los extranjeros son enormes exposiciones de herramientas de todas las medidas y de todos los colores, pero... las usan muy poco durante la carrera.

También hay otras herramientas, también de muchas medidas y colores, que llevan nombres de mujer: Nina, Dolores, Jacqueline, Dedín... Estas son, quizás, las más útiles de todas: toman tiempos, esperan a sus maridos con una palabra de aliento o el beso reparador, y sobre todo organizan, aunque nadie lo pueda creer, los trabajos de atención del auto, alcanzan herramientas y hacen cálculos de comba y avance.

Todo esto: mujeres, pilotos, mecánicos, tablas de tiempos, cronómetros, autos de todos los colores, bujías, cubiertas tan anchas como las espaldas de Karadagian, gente, gente y más gente, forman ese mundo aparte, loco y policromo de los boxes de la Fórmula Dos




# Para usar TEXAS...

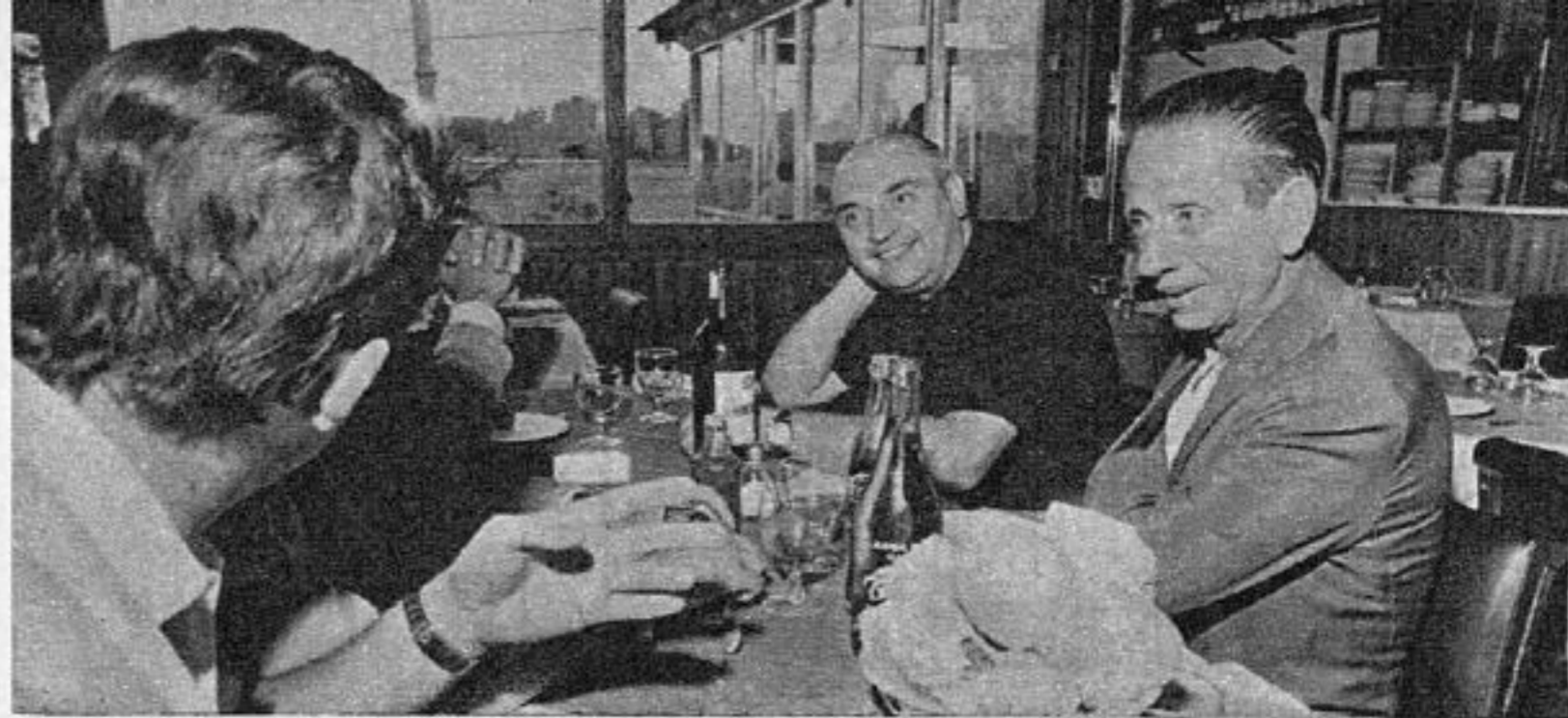
Para usar pantalones tejanos, polleras, camperas de telas TEXAS, hace falta ser joven, amar el sol, el viento, el aire libre.

Busque la etiqueta



las telas deportivas de 

# CHICO LANDI EN Bs.As.



A comer un bifacho en la Costanera. Después se harán planes para la carrera de Interlagos.

**Muchos proyectos. Conversó con Froilán y de ello puede resultar algo bueno para el automovilismo de nuestros países**

La vez pasada, aprovechando bien a fondo las terapéuticas vacaciones anuales, pusimos proa al Brasil. Al país del samba, la exuberancia, los mil colores más y la renaciente inquietud automovilística. En aquel momento el gran país estaba pasando por un período de "im-passe" en cuanto a manifestaciones deportivas. Se hacían carreras, pero de ninguna forma tenían la magnitud de otras épocas. Esporádicas reuniones que por falta de verdadera fuerza en sí, provocaban el derrumbamiento de una inquietud. Porque también Brasil tuvo en su momento un apogeo en cuanto a realización de carreras internacionales y locales. Pero después, quién sabe por cuántas razones, el deporte fue perdiendo oportunidades hasta llegar a la agonía. Se terminaron aquellos sensacionales Torneos Triangulares de Mecánica Fuerza Libre entre pilotos y máquinas brasileños, uruguayos y argentinos. Y con ellos se fue —si no el último estertor— el final de toda una época.

Desapareció el circuito de La Gavea (no se lo utilizó más) en Río de Janeiro, y poco a poco el magnífico Autódromo de Interlagos en San Pablo fue derrumbándose por el desuso y el desinterés de sus responsables.

Pero hoy nuevamente ha renacido la inquietud en nuestros vecinos. Para eso estuvo nuestro conocido Chico Landi (aquel que trajo los Simca a correr el último Gran Premio Internacional de Turismo). Parece que las autoridades paulistas han recapacitado y se lanzan a restaurar y mejorar Interlagos. Se invertirán varios millones de dólares en la obra. Los trabajos comenzarán en enero y estiman que para marzo —lluvias mediante— estén terminados.

Tanto dinero se aplicará a mejorar el piso, construir boxes de hormigón, torres y todo lo necesario para dejarlo convertido en un autódromo brillante. Sumado a eso la belleza natural del lugar y el maravilloso trazado del circuito, Brasil pasará al frente en cuanto a reducto automovilístico.

Chico Landi vino con muchas ideas en su cabeza. Como primera medida lo buscó a Froilán González (ganador vitalicio del Triangular en Interlagos) para que por intermedio de él se pueda hacer una carrera en marzo inaugurando el circuito remozado. El asunto sería llevar dos prototipos de cada marca (Ford, Chevrolet, Chrysler, IKA) para competir intra y contra los autos de allá. De esta idea, ya en vías de realizarse (hay aproximadamente 15 millones para costear los gastos de traslado) se derivarán dos proyectos mediatos: 1) Volver a organizar los Triangulares, ahora con prototipos (antes se hacían con monopostos). La idea es

buenos y existen máquinas del mismo nivel competitivo. Los Porsche que tienen en San Pablo son equiparables con nuestros TC en cuanto a la relación peso potencia: 2 litros y 500 kilos de peso. 2) Yendo más allá, a un proyecto de más envergadura, existe la idea de poder organizar todos los años algo así como la Copa Tasmania entre países sudamericanos. Igualar las fórmulas entre nues-

tros países (incluyendo Chile, Perú y Ecuador) y posibilitar —universalizando la reglamentación— la intervención de pilotos y máquinas del norte o europeas.

La idea es brillante. Apabulla por la magnitud. Pero si quienes pueden hacerla realidad se interesan, entonces podremos demostrar y demostrarnos una vez más que no somos tan subdesarrollados como alguien puede creer.

**SOBRE SEGURO** Por su extraordinaria precisión y calidad los rodamientos **SKF** son sinónimos de seguridad. Siempre están presentes en la ingeniería avanzada. Por eso, donde todo marcha bien, la seguridad se llama **SKF**

**SKF**



Nielsen

COMPARIA **SKF** ARGENTINA S.A.C. e.l. - PERU 545 - T. E. 33-3061 - VIAMONTE 1450 - T. E. 40-3417/19 - 3649  
MENDOZA: SAN LUIS 43 - CORDOBA: AV. GRAL. PAZ 369 - TUCUMAN: SALTA 126 - ROSARIO: CORRIENTES 380

# TECNO: DE LOS KARTS AL F-2



1

2



**1** Luciano Pederzani, el mayor de los hermanos, fundador de la floreciente empresa que es Tecno. De hablar pausado, en tono bajo, modesto, es el único que nos visitó, Gianfranco quedó en Bologna.

**2** Gianclaudio Regazzoni es el primer piloto del equipo. Tiene además el motor más potente que salió del Departamento de Motores de la fábrica Tecno.

**3** Ya conocíamos a los Tecno. Este es un F3 de los que tenían el tanque de nafta a espaldas del piloto. Nótese la posición avanzado del conductor.

**4** Luciano Pederzani habla que habla con Facetti, probador oficial del equipo.

**El meteórico progreso de la fábrica Tecno,  
cuya escudería oficial nos visita, tuvo sus comienzos en la fabricación de Karts.  
Se construyeron 15.000 de ellos y los propietarios,  
los hermanos Pederzani, siguieron con su cadena de éxitos en F3, posteriormente en F2  
y dentro de poco tiempo incursionarán en F1.**

Después de finalizada nuestra última Temporada de F-3, el nombre de Tecno empezó a sonar ansiosamente al tiempo que aparecía bastante arriba en los marcadores de las carreras europeas de la categoría. ¿Se acuerdan de los que vinieron en esa oportunidad a nuestro país? Tenían el tanque de combustible central, detrás de las espaldas del piloto, una sistematización que tenía por objeto reducir al máximo la sección maestra. Se iban de cola que era un contento, lo suficiente como para divertir al público nuestro, siempre tan poco adepto a las trayectorias limpias e ideales. El problema radicaba en la puesta a punto de las suspensiones, problemas de neonato posiblemente. El tanque de nafta poco tenía que ver; simplemente los Tecno vinieron a nuestro país a seguir experimentando. Los hermanos Pederzani, dueños y fundadores de "le Officine Tecno" aprovecharon las cuatro fechas argentinas para poner a punto los detalles elementales y entrar al año siguiente a la temporada europea con más experiencia.

Por eso, el progreso de los Tecno entre carrera y carrera fue evidente. Cada vez andaban más, frenaban y doblaban mejor y los observadores depositaban sus miradas antes del obligado: "Lindo auto che, esto puede dar que hablar".

**DICEN QUE DESDE ABAJO  
SE EMPIEZA...**

La empresa, propiedad de los hermanos Gianfranco y Luciano Pederzani comenzó construyendo karts en el año 1960. El mercado americano los demuestra como imbatibles a lo largo de varios años.

En un pequeño galpón de Bologna, la pequeña industria empieza a poner en movimiento sus engranajes. La construcción de los minichasis para karting se prolonga a través de siete años, produciendo en ese período la friolera

3

de ¡¡15.000 karts!! que están repartidos por cualquier punto del globo. En el '64 y posteriormente en el '67 un piloto con un Kart de esa marca le dio a la fábrica el Campeonato Europeo de la especialidad. También en el '64 y en el '66 el mismo piloto logró los dos respectivos títulos del mundo.

El impulso que le dio a la empresa (mejor dicho los billetes) el hecho de haber vendido 15.000 chasis para karts, lo incitó a Luciano Pederzani a ser uno de los copropietarios de una fábrica de accesorios deportivos para autos utilitarios, dejando la parte de competición de Tecno en manos de su hermano más joven, Gianfranco que dirige, entonces, el atelier corsa, pero los dos juntos siguen en el diseño y construcción de los monoplazas que ya tenían en período prefabricatorio.

Mientras pasa el año 1964, el primer monoposto sale de la línea de montaje de la fábrica bolognesa. Es el K-250, un pequeño racer de chasis tubular impulsado por un motor de moto Ducati 250 cm<sup>3</sup>, construido para competir en la entonces reciente F4 italiana. Un año después dan otro paso. La Fórmula Nacional (850 cm<sup>3</sup>) los cuenta también a los Pederzani entre sus constructores.

**COMIENZAN CON LOS  
FORMULA 3**

En los comienzos de 1966 prende y cuaja la decisión de construir un F3, fórmula que en esos años gana muchos adeptos entre el público italiano y donde se empiezan a forjar las esperanzas de que nazca de una vez por todas el sucesor de Nuvolari, Ascari o Farina.

Debutan con el F3 en el circuito de Mugello en ese mismo año. El milanés Carlo Facetti fue el conductor y terminó segundo detrás del De Sanctis de Jonathan Williams.

Después del auspicioso debut, los Tecno oficiales y no oficiales domi-

4

naron muchas competencias del Campeonato Italiano de la categoría y la marca se tornó prácticamente imbatible en Italia.

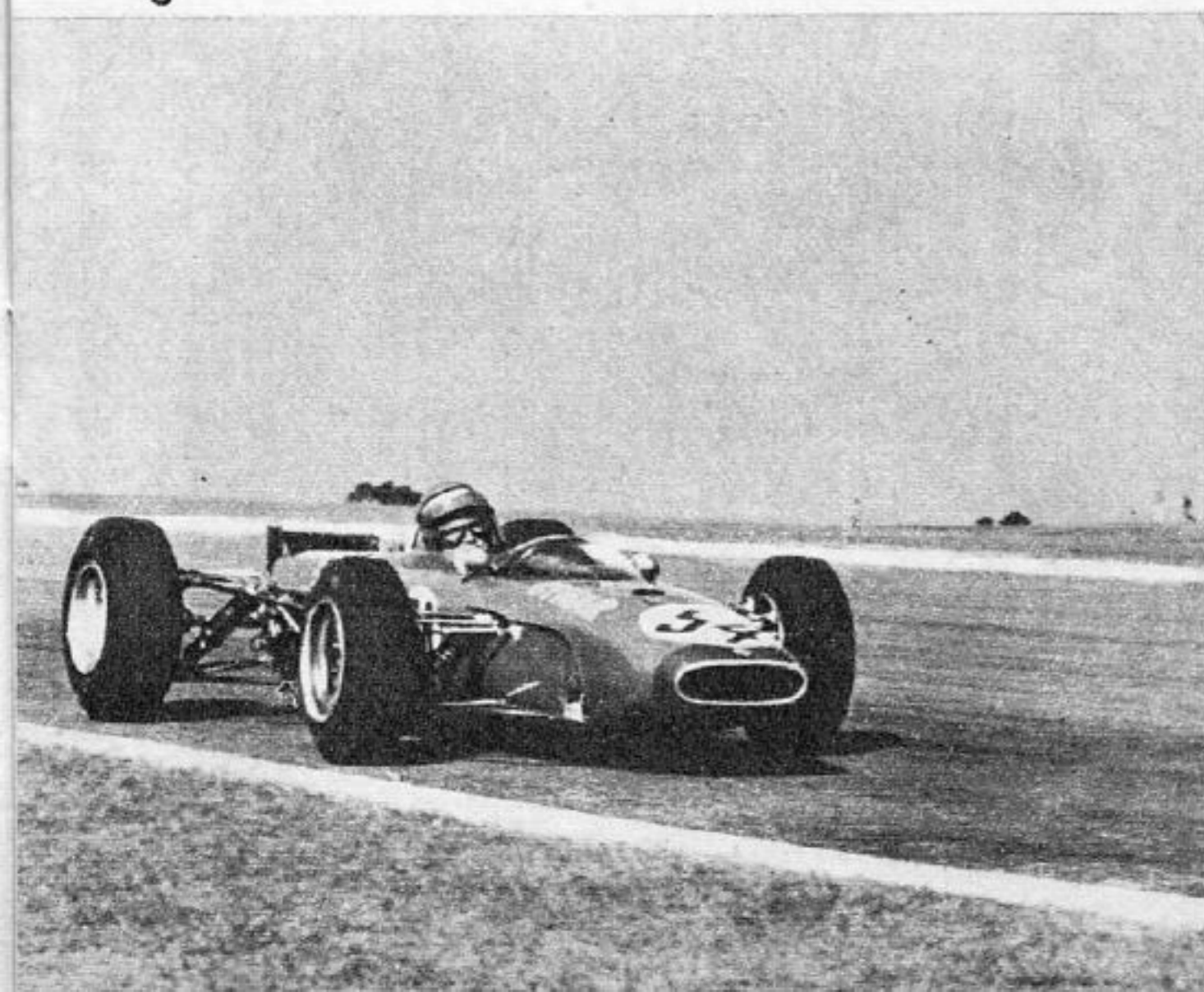
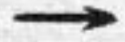
Luego los Tecno vinieron a nuestro país conducidos por Facetti y Regazzoni. Después de nuestra temporada decidieron mejorar aún más el rendimiento del chasis, y en febrero del '67 comienzan las pruebas en el circuito de Vallelunga de la segunda versión de un chasis Tecno de F3.

**PEDERZANI: ACERRIMO  
DEFENSOR DEL TUBULAR**

Sus realizaciones en el campo de los chasis siempre fueron lo suficientemente bien estudiadas como para resistir lo mejor posible a la torsión. El modelo '67 (el segundo antedicho de la marca) se distinguía particularmente por la distancia entre ejes, más corta que la de los demás rivales de construcción. Por esa razón los pilotos de la fórmula ya apreciaban las cualidades de viraje de los Tecno. Pero el exitoso desarrollo deportivo de la marca sufrió en ese año un golpe muy fuerte: la muerte del inglés Boley Pitard. El auto se prendió fuego después de una prueba en Monza y Pitard falleció días después a consecuencia de las quemaduras recibidas.

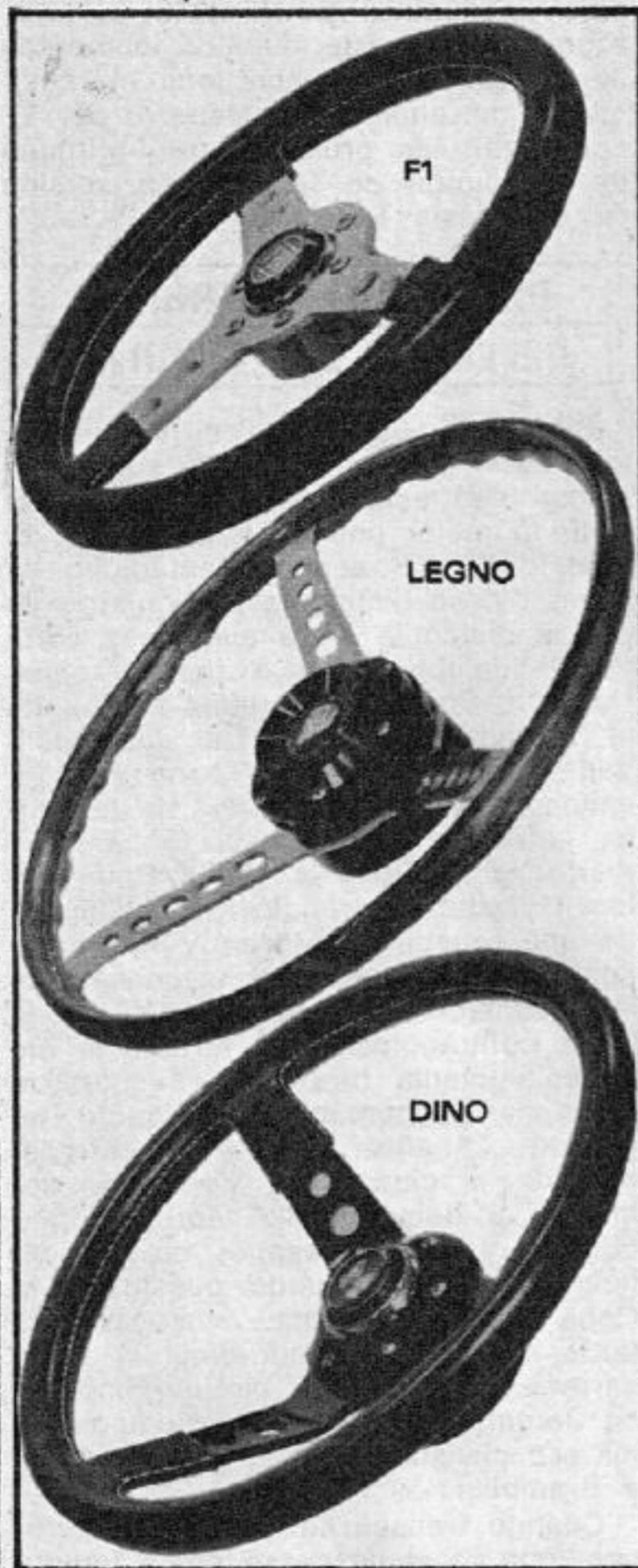
Un contragolpe de la fortuna le dio inmediatamente otra nueva esperanza en el campo humano. Gianclaudio Regazzoni, 28 años, experto en carrocerías de la ciudad de Mendrisio, comienza a frecuentar la fábrica. Firmó contrato y un mes después, en Hockenheim logró un segundo puesto en la Copa de Europa. Pocas semanas más tarde triunfó abrumadoramente en la carrera de F3 en el circuito español de Jarama, igualando los tiempos de los especialistas de la categoría Moser y Brambilla.

Cuando transcurrió el invierno europeo, que es el descanso de la temporada automovilístico-deportiva del Viejo

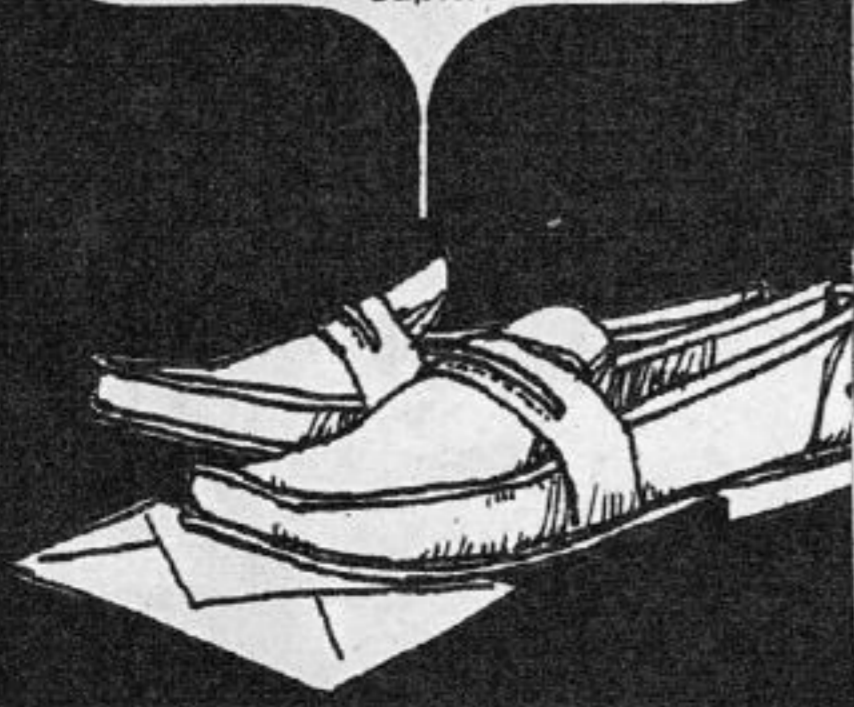


# y ud. qué se regala?

Regalese la sensación de manejo que experimentan los campeones, con la agresiva elegancia de un volante Sandrini, el elemento más personal de su coche. Con tornillos a la vista, maza sólida y compacta, modelos planos y profundos en 3 diámetros, para todas las marcas.



distribuidores exclusivos en Capital y Gran Bs. As.  
R. S. TORTORELLI Donato Alvarez 1655 y  
NEDICY SCA Alsina 1760  
fabrica BORSAN SCA Ladines 3808 -  
Capital



## TECNO: DE LOS KARTS A LA FORMULA 2

Mundo, una fila de pilotos de renombre aportó por la entrada de la fábrica bolognesa para adquirir una versión de los hermanos Pederzani que, a pesar de ser tubular, ya había vencido en varias ocasiones a los incomparables monocascos Matra.

### EL ATELIER DE 15 OBREROS

En Bologna, en la vía Cavalieri Ducati 7 están situados los talleres de Tecno, donde se trabaja a pleno régimen. 15 son los obreros encargados de cortar y soldar los caños en las medidas que indican los planos de los Pederzani. En 1968 se construyeron hasta el momento mil karts; treinta K-250; cuarenta monopostos de F-3 y doce para F2. Cabe destacar que los F2 fueron presentados al público en marzo de este año en el Museo del Automóvil de Turín. Como casi todos los automóviles de F2, tenía, por supuesto, un motor Ford-Cosworth.

Regazzoni y Facetti fueron los encargados de pilotear la última creación de Tecno. Paralelamente conductores de todas las nacionalidades defendieron y/o defenderán los colores de la marca en F3. Entre ellos figura Jean Pierre Jaussaud, el frío y eficiente ex piloto de Matra, que apoyado económicamente por una fábrica de muebles, ganó la carrera de F3 en Montecarlo '68. Con Tecno. Poco después Jaussaud, se dio una piña de órdago en Monza, en un multiaccidente espectacular con un F2 de la marca. Entre las escuderías privadas que gastan Tecno, figura la Ron Harris que tiene dos F2 para Rodríguez y Atwood.

La serie de victorias en el '68 no termina aquí. Regazzoni, el oficialista Nº 1 de Tecno, triunfó en la Copa de las Naciones en Hockenheim. Siempre hablando de la F2. Los Tecno ya habían demostrado que podían estar a la par de los mejores productos de la F2 del momento, pero para los escépticos bastó el Gran Premio del Medi-

terráneo donde Rindt (Brabham), que venció en la competencia, llegó rodeado por Courage (con otra Brabham), Brambilla (Ferrari) y Regazzoni con el Tecno oficial. Fue la carrera más espectacular de la temporada y el ejemplo claro de la paridad existente en la categoría.

### UNA LARGA EXPERIENCIA TAMBIEN CON LOS MOTORES

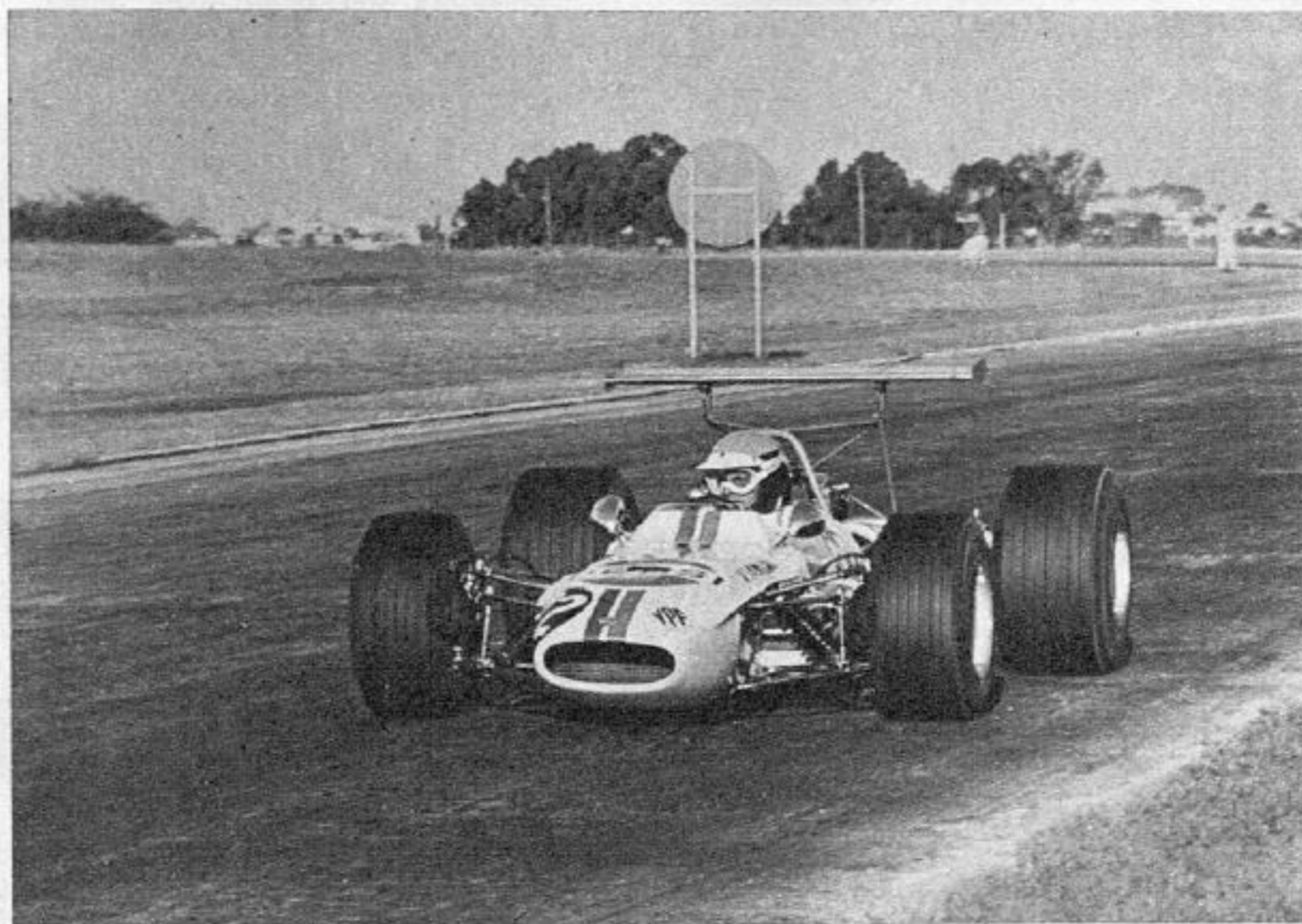
La Sociedad de los Pederzani no se contenta solamente con hacer buenos chasis, sino que cuenta también con un "Departamento Motriz" dotado de un banco de pruebas flor y truco. En él se prueban los Ford-Cosworth e incluso se llegaron a hacer tapas de cilindros especialísimas, que tiraban algún CV más en los motores de F3. En ese departamento terminan generalmente muchos de los motores de pilotos de la marca, que después de dos o tres carreras, necesitan una repasada general. "Nosotros llegamos a extraer de 5 a 6 CV más en los motores de F3", aseguró Pederzani.

### Y LA F1 ¿PARA CUANDO?

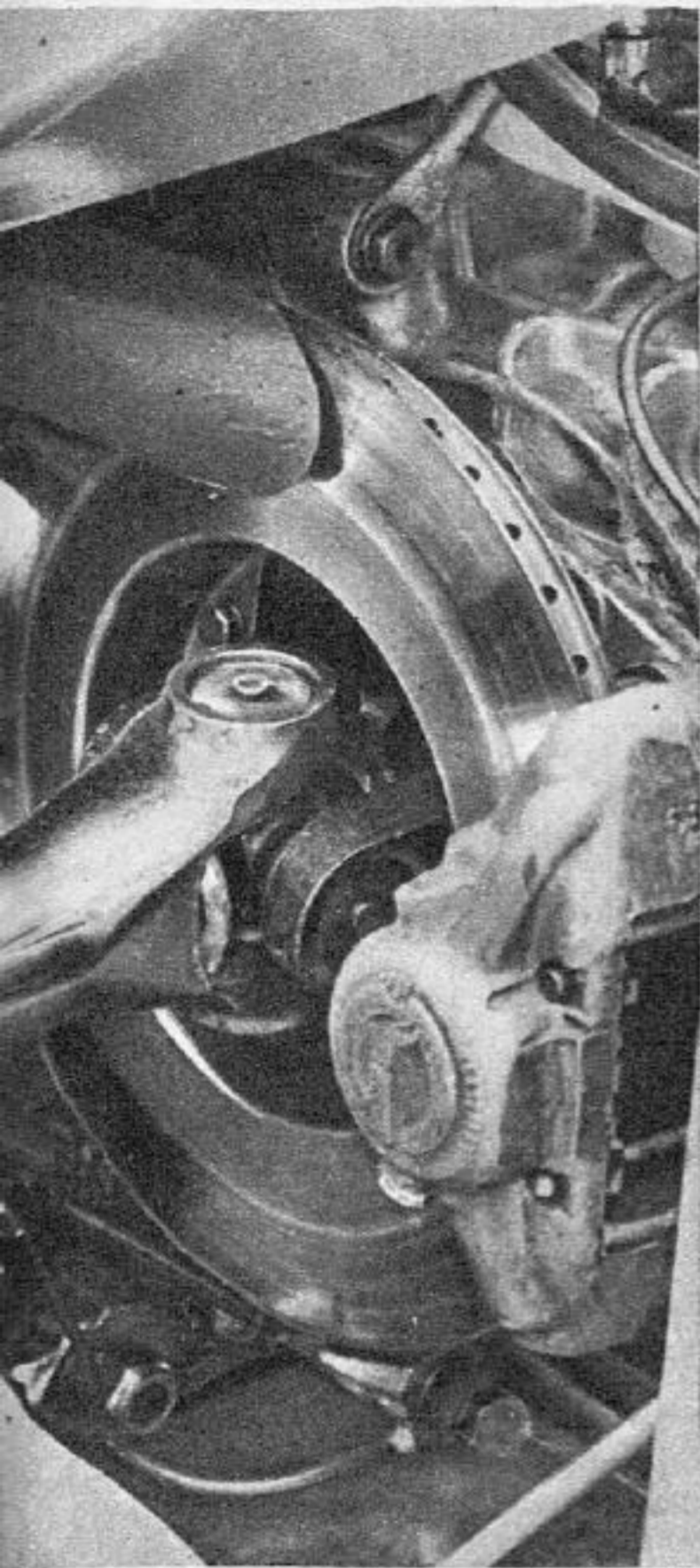
Indudablemente entre los planes futuros y bastante inmediatos está la F1, que tiene que rematar la meteórica carrera de la Tecno. Lo que los Pederzani esperan en cierta medida es el apoyo financiero de cualquier origen, ya sea oficial o de cualquier empresa que necesite la publicidad deportiva que brinda la F1. El motor no es problema actualmente. Con usar el V8 tres litros Ford-Cosworth se puede salir al ruedo con posibilidades si el chasis y el alerón dan resultado.

Evidentemente Tecno ya integró la selecta fila de grandes marcas italianas. Ferrari, Maserati, Stanguellini, Osca, Serenissima, Lamborghini son todo un prestigio. Y llegar a codearse con ellas no se llega así porque así...

A Andrea Vianini, Pepsi le compró un Tecno. El auto vino de Bologna pintado con los colores que caracterizan a la bebida y todo realizado bajo una calidad insuperable. Un Tecno es de lo mejorcito que se puede comprar para competir en F2.







▲  
Un freno trasero interior. Es marca Girling y el disco es hueco y ventilado. Se puede apreciar también el extremo interior (telescopico) de un palier y una cruceta.

racterísticas fijadas por la fórmula (1600 cm<sup>3</sup>) que fuera realmente competitivo; por esa razón —así lo afirman las buenas lenguas—, la gente interesada en que reverdecieran los laureles italianos en el campo de los monostos de fórmula, auspiciaron una colaboración entre Fiat y Ferrari para que el enorme potencial industrial y económico de Turín pudiese producir 500 unidades al año de un coche deportivo propulsado por un motor concebido y construido en forma tal que con ulteriores desarrollos sirviera para empujar drásticamente a un F-2.

Así fue la cosa. En noviembre de 1966 apareció en público por primera vez en el Salón de Turín, el Fiat-Dino, un cochecito deportivo de dos litros de cilindrada en su versión spider. El motor de este coche, si bien desplazaba casi 2000 cm<sup>3</sup> repartidos en seis cilindros en "V", era perfectamente factible de ser llevado, mediante acortamiento de la carrera de sus pistones, a los 1600 reglamentarios de la F-2. Además —y eso es lo fundamental— este motor tenía nada más ni nada menos que ¡cuatro árboles de leva a la cabeza! Y sí, señor. Es fácil darse cuenta de que como punto de partida homologado para "preparar" un motor de carrera no se podía pedir nada mejor. Esta es la planta matriz básica del Dino-Ferrari que nos visita, pero lógicamente con bastantes modificaciones en lo que respecta a su versión original.

Este magnífico V-6 de 65° de abertura entre fila y fila de cilindros tuvo su inspiración, o mejor dicho, fue desarrollado originalmente para propulsar los Fórmula Dos de Ferrari pre-1961. También esta planta matriz fue usada en el primer año de la fórmula 1 (de litro y medio) hasta la adopción del V-6 de 120°. Volviendo al motor actual, es decir, al Fiat-Dino que Fiat hace en colaboración con el Commendatore, digamos que es un 1987 cm<sup>3</sup> con seis cilin-

dro en "V" a 65° con un diámetro de 86 mm y una carrera de 57 mm. Así standard desarrolla cómodos 160 CV a 6500/7000 rpm (hablamos de CV-DIN) con una relación de compresión de 9:1. La distribución emplea, como dijimos, cuatro árboles de leva mandados por cadena y originalmente utiliza tres carburadores Weber doble cuerpo verticales. El cigüeñal gira apoyado sobre cuatro bancadas y sus tapas de cilindros admiten dos válvulas por cilindro. Eso es lo que respecta a la versión Fiat-Dino *normal*, la que lleva el cabriolet; pero cuando este motorcito fue llevado a la versión F-2, corsaiola, lo primero que se le hizo fue, lógicamente, ponerlo en los 1600 cm<sup>3</sup> de reglamento, para lo cual se le acortó la carrera dejándola en 45,8 mm (el diámetro permaneció y permanece igual), la cilindrada exacta queda en los 1596,25 cm<sup>3</sup>. La primera versión F-2 del Dino (año 1967) tuvo tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape, y la actual lleva cuatro válvulas por cilindro.

El índice de compresión se aumentó a 11:1 y se reemplazaron los tres carburadores Weber por un sistema de inyección indirecta Lucas, servida —en la actualidad— por dos bombas de alimentación eléctricas Bendix, que van ubicadas adelante del motor y por debajo del asiento del piloto. Con estos chirimbolos, con un conchuzo y bastante prolongado estudio y ensayo de las cabezas de cilindros (válvulas más o menos inclinadas, trompetas de admisión cortas y largas, etc.) se llegó en la actualidad a la notable cifra de 225 CV (DIN) a 11000 rpm. Acotemos que el estreno de la Dino F-2 en carrera se produjo con una potencia de algo menos que 220 CV a 10.000 rpm.

El encendido utilizado originalmente era doble (dos bujías por cilindro) por bobina y distribuidores Marelli, en la actualidad se emplea encendido elec-

trónico simple, es decir, con una bujía Champion de 10 mm por cilindro.

El chasis de la Dino-Ferrari es de construcción mixta: estructura tubular reticulada, combinada con una estructura resistente de aluminio remachado; toda esta combinación hace que juntamente con el resto del relleno (motor, suspensiones, etc.) el coche pese, sin combustible, 428 kilogramos.

La suspensión delantera es la ortodoxa, a trapecio, deformable, con resortes interiores. El brazo superior es de acero forjado formando una esbelta y excelentemente terminada pieza de sección "doble T", con el flange superior sensiblemente más ancho que el inferior. La suspensión trasera es la clásica Chapman, con triángulo invertido inferior y brazo único superior. Los frenos de la Dino son de disco Girling, con la particularidad sobre los otros F-2 que nos visitan, que los traseros son interiores y aplicados a la salida de la caja de cambios (que es de factura Ferrari y similar a la usada en los F. 1 de la fórmula 1500 cm<sup>3</sup>, con cinco marchas hacia adelante y RM). Los semi-ejes posteriores (palieres) son telescópicos con doble cruceta.

La velocidad máxima estimada de este coche —el más rápido de la F-2 actual— está cerca de los 270 km/h.

La Dino usa neumáticos Firestone 550/950 x 13 adelante y 600/1-200 x 13 atrás, montados en llantas de aleación de magnesio Campagnolo de cinco rayos.

Para nuestra temporada, la squadra Ferrari presentó dos chasis: el de Brambilla, que es un modelo '67 con distancia entre ejes de 2220 mm, y el de De Adamich, algo más largo, con 2250 mm para esa misma dimensión. En ambos casos la trocha delantera es de 1470 mm y la trasera 1550 mm.

Y colorín colorado el cuento de los autitos rojos se ha terminado.



Felices Fiestas



...desea a los señores usuarios que han preferido sus reconocidos productos.



# MOTONAUTICA EN PARANA



**El Paraná Rowing Club realizó la semana pasada un festival motonáutico.**

**Las malas condiciones del río realzaron el esfuerzo de los pilotos.**

**Buena actuación de los corredores locales. Mathessius se llevó el Gran Premio Bardahl**

Fue muy destacada la actuación de Jorge Re

## CLASIFICACION FINAL PRUEBA DE RIO

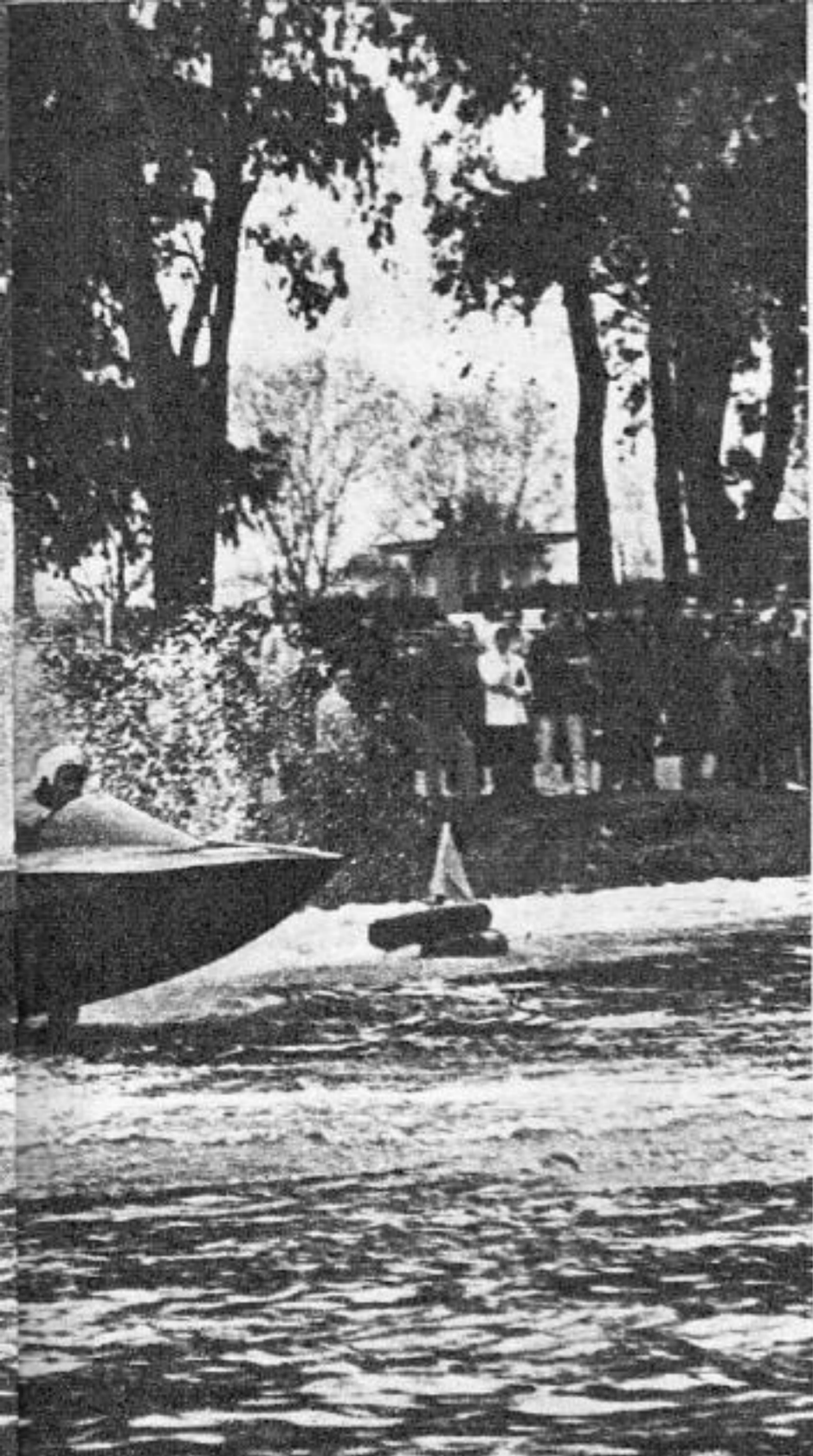
<b>Categoría DT</b>			<b>Categoría FT</b>		
1º	J. C. Arizu.. Susana I ....	1h05m44s	1º	M. R. Passini Trece .....	59m51s
2º	G. Breton .. Elliot Nass II.	1h54m	<b>Categoría IT</b>		
<b>Categoría ET</b>			1º	R. Viaggio . Sagitario ....	51m26s
1º	M. Fluxa ... Tiky .....	54m49s	2º	D. Amaya .. Tayi .....	1h01m56s
2º	N. Bieler ... Codinet VII ..	57m20s	<b>Categoría JT</b>		
3º	C. Visentini. Colita II ....	1h05m05s	1º	C. Sarthou . Libra .....	45m52s
			2º	J. G. Girard. Júpiter .....	51m43s

## REGATA OCEANICA BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE

El primer fin de semana del mes de enero se cumple un viejo anhelo de la motonáutica argentina. Organizada por el Yacht Club Argentino y el Yacht Club Punta del Este se disputará los días 4 y 5 una carrera de lanchas con punto de partida en Buenos Aires y llegada en Punta del Este (República Oriental del Uruguay). Hacía rato que el Y.C.A. deseaba llevar a cabo esta carrera. Diversos factores retardaron su realización no siendo el menor de ellos el deseo de brindar a los competidores las mayores seguridades. La ayuda brindada por autoridades argentinas y uruguayas permitirá contar con el apoyo de barcos de guerra, lanchas patrulleras, helicópteros, etcétera, lo que da la seguridad de mantener un constante control sobre todas las embarcaciones participantes. La competencia ha sido separada en dos etapas; la primera Buenos Aires-Montevideo donde lanchas y pilotos pernoctarán el día 4 y al día siguiente se completará con el tramo Montevideo-Punta del Este. En nuestro próximo número daremos más información sobre la carrera en sí; ahora, lo que deseamos es hablar sobre la significación de esta carrera y lo que representa nacional e internacionalmente. Para juzgarla internacional-

mente basta pensar lo que fue la primera regata Buenos Aires-Río de Janeiro con escasísimos inscriptos y lo que actualmente representa. Vienen a disputarla barcos de todo el mundo y triunfar en ella es uno de los galardones más preciados por los "veleristas". Desde el punto de vista "lanchero" la Buenos Aires-Punta del Este puede llegar a algo parecido, prueba de ello es la presencia de dos veedores norteamericanos que vienen con dicho motivo. Desde el punto de vista nacional representa una forma pura y deportiva de unir a la motonáutica y la vela. Es bien sabido lo que es cruzar el Río de la Plata; nuestros motonautas no están acostumbrados a hacerlo y es por ello que la mayoría ha de optar por llevar acompañantes "veleristas" que puedan marcar los rumbos correctamente. A vela o a motor, todo el que navega debe hacerlo por el agua y de la armonía con que ello se realice se obtendrán mejores resultados, no ya para uno en particular, sino para el deporte argentino. Simultáneamente se disputará una carrera tipo rally para cruceros. Sobre ella y sobre la competencia de lanchas volveremos con más detalle. Por ahora nuestras felicitaciones a los organizadores.

El domingo 15 se realizó en Paraná un festival motonáutico organizado por el Paraná Rowing Club, fiscalizado por la Federación Motonáutica Argentina. Era la primera vez que en esa ciudad se llevaban a cabo pruebas con puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles y el público respondió ampliamente. Duras condiciones debieron enfrentar los pilotos ya que el fuerte viento y la consiguiente marejada dificultaron grandemente su labor. Carlos de Paoli, por ejemplo, sufrió en su lancha el desprendimiento del asiento y luego de golpear contra la borda cayó al agua. Como resultado quedó con una clavícula fracturada. Héctor Labriola tumbó su catamarán pero afortunadamente sin consecuencias para el piloto. Algunos otros optaron por abandonar debido a inconvenientes menores que impedían un eficaz gobierno de las embarcaciones. Por la mañana se disputó la carrera Paraná-Santa Fe-Paraná que tenía puntaje para el campeonato. La clasificación se da aparte y a los que allí figuran deben agregarse siete abandonos lo que da una clara idea del interés que la competencia había despertado en los pilotos. En la DT, Juan Carlos Arizu, que reapareció en la última reunión del lago de Palermo, se impuso cómodamente a Bretón con su Avan 400 y un Carniti 45. En la ET Miguel Fluxa se alternó en el primer puesto con Francisco Robino hasta que éste, siendo puntero debió abandonar por causa de unos bulones que no quisieron seguir soportando más. De las condiciones del tiempo habla claro el hecho que Fluxa, con motor de la categoría ET,, llegara apenas 9 minutos después de Sarthou con su 125 HP. Robino por su parte, puede compensar la amargura del abandono con el liderazgo absoluto que se dio el lujo de llevar en la carrera con 55 HP frente a mo-



Regnicoli con su "Orca": ganó la IT.

tores mucho más potentes. En la JT la Libra de Juan Carlos Sarthou no tuvo problemas y marcó el menor tiempo de la jornada.

### LA CARRERA DE CIRCUITO

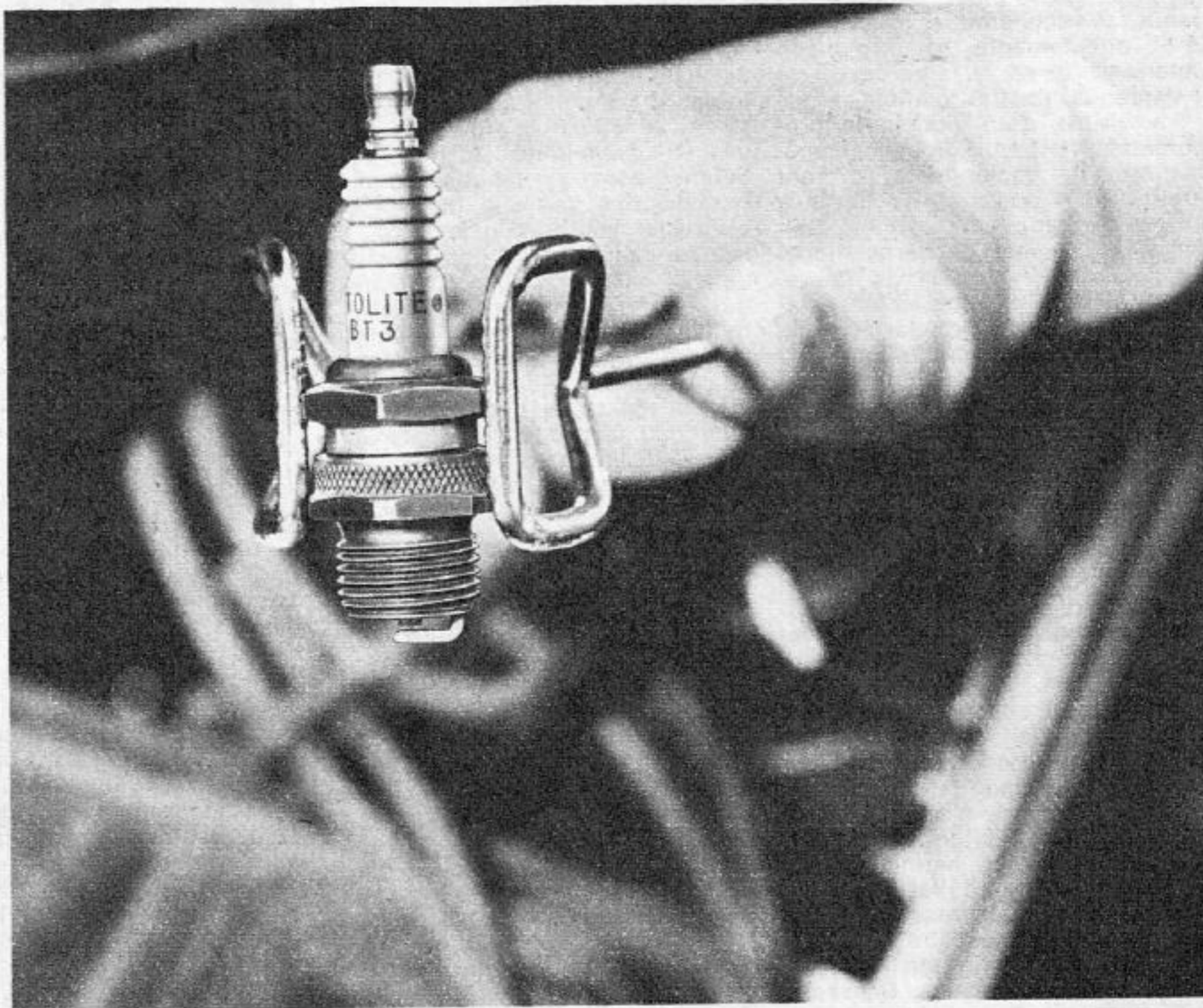
Por la tarde se cumplió una prueba de circuito el Gran Premio Bardahl en la que intervinieron todos los participantes de la mañana más algunos nuevos competidores. Todas las categorías, excepto la Mojarra que fue a diez vueltas, disputaron ocho circuitos. Merece destacarse la actuación de las únicas participantes femeninas, Irene y Marta Schuster, que llegaron segundas en la categoría FT. Elegidas favoritas por el público demostraron buenas cualidades conductivas y suficiente dosis de arrojo. Los finales más emotivos estuvieron a cargo, cosa rara, de Jorge Regnicoli y Sarthou y también García Girard y Visentini por el tercer puesto, Miguel Fluxa, Arizu y Sarthou hicieron doblete mañana y tarde. En la categoría Mojarra, Alfredo Mathesius hizo suyo el trofeo donado por Bardahl por escasos dos segundos sobre Vioti. En Fuerza Libre otra mojarra, pero equipada con Jeet Rambler le sacó apenas 6 segundos al Mercury 125 de Visentini.

Como conclusión una jornada muy dura para los pilotos y para las lanchas, pero que sirvió para mostrar el entusiasmo de los deportistas.

Bretón corriendo con su motor en regulares condiciones, Arizu sentado sobre un caño por rotura del asiento, Robino corriendo con La Susana I y 45 HP en la categoría ET sin posibilidades, etcétera. Una última mención para los corredores locales: Visentini segundo en dos pruebas y Ricardo Lizarraga que fue puntero en la ET hasta que sólo faltaban dos vueltas para terminar.

### COMPETENCIA DE CIRCUITO

<b>Categoría DT</b>			
1º Juan Carlos Arizu .....	Susana I .....	10m38s	
2º Gastón Breton .....	Elliot Ness .....	11m22s	
<b>Categoría FT</b>			
1º Miguel Fluxa .....	Tiki .....	9m29s	
2º Ricardo Lizarraga .....	Tortuguita .....	9m38s	
3º Norberto Bieler .....	Calivet III .....	9m52s	
<b>Categoría FT</b>			
1º Carlos Rodríguez .....	Gabriela .....	10m20s	
2º Martha Schuster .....	Don Eutonaut .....	10m28s	
3º Carlos Vairetti .....	Peruquita .....	11m36s	
<b>Categoría JT</b>			
1º Juan Carlos Sarthou .....	Libra .....	7m24s	
2º Carlos Visentini .....	Kelly II .....	7m58s	
3º José García Girard .....	Júpiter .....	8m08s	
<b>Categoría IT</b>			
1º Jorge Regnicoli .....	Orca .....	8m47s	
2º Ricardo Viaggio .....	Sagitario .....	7m32s	
<b>Categoría Mojarra</b>			
1º Alfredo Mathesius .....	Estrellita .....	7m24s	
2º Ronaldo Viotti .....	Chichita .....	7m26s	
<b>Categoría Fuerza Libre</b>			
1º Luis D'Aria .....	Mojarra .....	7m43s	
2º Carlos Visentini .....	Kelly II .....	7m49s	



## ¿QUIEN VA A HACER UN TRASPLANTE EN EL CORAZON DE SU MOTOR?

¡Cuidado! Porque, como usted sabe, los motores rechazan los "malos" trasplantes. Más de la mitad de las bujías argentinas colocadas por las fábricas de automotores como equipo original en sus vehículos son AUTOLITE. Y son AUTOLITE porque su chispa es la más adecuada, la indicada, la más rendidora. Si no... hubieran preferido otra. ¿No le parece?

¡Ahhh! Y si su motor no tiene bujías AUTOLITE... entonces sí, trasplántele nueva vida a su corazón. ¡Póngale AUTOLITE!

**BUJIAS AUTOLITE** Fabricada en Argentina por PRATI - VAZQUEZ IGLESIAS S.A.



# CORDOBA

## FELIZ FORD NUEVO, PASCUALINI



### Primer gran contrato para 1969: Carlos Pascualini en el equipo Ford

Esta es la época de los grandes cambios. El libro de pases está abierto y como en el fútbol comienzan a barajarse las posibilidades de nuevas casacas, en estos casos de nuevos autos. Las fábricas, los grandes equipos, las pequeñas escuderías, o los particulares directamente, se introducen abiertamente en la tarea de oferta y demanda, de tira y afloja.

La última gran noticia la proporcionó Heriberto Pronello, capomanager del racing-team de Ford para 1969 y quien al no llegar a ningún acuerdo con Carmelo Galbato, por razones de pesos moneda nacional, y con Carlos Reutemann, porque el santafecino estaba muy ocupado con la Fórmula dos, decidió sin más trámite llamarlo a Carlos Pascualini y ofrecerle uno de sus tres puestos de piloto oficial.

Si bien ya desde hace un mes se venía mencionando el nombre del joven piloto cordobés nadie suponía que éste sería el primero en ser designado.

La historia comienza cuando Pascualini llegó el jueves 12 a Villa Nueva con el propósito de averiguar qué razones impulsaron a Pronello para llamarlo. No había ni atisbos de suponer de que era para efectuarle un ofrecimiento. Al llegar no encontró a Pronello, quien había viajado la noche anterior urgentemente a Buenos Aires por motivos publicitarios.

Sin embargo los hermanos Nickel, encargados del taller en ausencia de Pronello, le mostraron con lujo de detalles las obras de manufactura que permitirán rodar los Huayra y los Halcones. Sensacionales soluciones, geniales detalles.

Como sin querer le dijeron a Pascualini si quería medirse el Huayra, bastidor completo sin carrocería, y entre bromas el piloto aceptó.

La cara de satisfacción es in-

narrable. En seguida vino un metro, la marca de posición ideal de la pedalera, el lugar adecuado de regulación del volante, y poco a poco se fue transformando el cockpit "a medida" como para Pascualini, que no entendía nada. Se comenzaba a sospechar. Todo el piso, las dos butacas, protectores de volante, es decir, toda la parte interna-baja del auto es una sola pieza de plástico. Absoluta rigidez en el conjunto. Además tiene detalles como los tanques de combustible que dan una idea de cómo está pensado todo: son de caucho (construidos por Firestone para la categoría Stock Car), livianos, deformables, irrompibles, y rellenos con espuma de poliuretano para evitar la formación de olas en su interior. Además, irán recubiertos con plástico para darle más seguridad. Son dos y en cada uno caben 75 litros.

Como Pronello no vendría se convino en que el domingo 15 Pascualini debería viajar nuevamente a Villa Nueva para conversar con el constructor. Se produjo el encuentro y el ofrecimiento. El piloto, que tenía otras ofertas, pidió tiempo para pensar y sobre todo para consultar a tres personas que lo habían apoyado en todo momento: su padre, don Nazareno; Héctor Luis Gradassi y Secundino Prats, quienes confiaron en su capacidad permitiéndole el ingreso al TC y la continuidad en él respectivamente. Todos coincidieron en que la oportunidad era muy buena y que debía aceptar. Un llamado telefónico llevó el sí a Pronello, quien luego sería consultado por PARABRISAS CORSA para obtener la palabra oficial. "No habrá en las primeras carreras piloto elegido o preferido. Quien mejor ande a través del campeonato y con posibilidades de buscar el título, será apoyado para intentar lograrlo".

También afirmó Pronello que hasta el momento Pascualini es el único integrante oficial para su equipo y que faltaba la palabra definitiva de Carlos Reutemann una vez terminada la Temporada Internacional. Ante nuestro requerimiento de la fecha de terminación de los coches, estimó Pronello que sería para el 20 de enero aproximadamente. Entonces comenzarían las pruebas en ruta y posteriormente en el autódromo "Oscar Cabalén".

Los motores serán preparados en fábrica bajo la tutela del Ing. Mikulán. Los elementos han comenzado a llegar. 200 neumáticos, 20 llantas, amortiguadores, espirales, rótulas, en fin todo lo que le puede hacer falta a Pronello para cumplir con el contrato.

Se decidió también que los coches sean pintados de color blanco arena de Ford, y en el caso de los Huayra con tres franjas longitudinales color celeste de 3, 25 y 3 cm de ancho, respectivamente. Los Halcones, también tendrán sus franjas del mismo color y tamaño, pero ubicadas transversalmente sobre el capó.

El ritmo de trabajo es notable. Ya fue vaciada la matriz de yeso, y pronto comenzarán a salir carrocerías y carrocerías para los defensores de Ford. Eduardo Casá sería el primero anotado para recibir en forma particular una de ellas y montarle un motor F-100 preparado por Manolo Rodríguez quien sigue añorando las épocas dulces del "tractor".

Mientras tanto, Carlos Pascualini sigue pensando que los Reyes Magos se han adelantado en hacerle el regalo acostumbrado. Sus 24 años no conciben todavía que el Rey Heriberto le haya dejado un Huayra sin ni siquiera poner los zapatos...

H. A.

#### CARLOS LOEFFEL: "QUIERO VOLVER A CORRER"

Carlos Loeffel es reincidente. Se alejó varias veces. Volvió otras tantas. Siempre dijo "esta es la última", pero para Loeffel no hay última, porque permanentemente deja abierta una posibilidad. Es más, está al acecho de cualquier oportunidad, a la expectativa total.

Ahora consume otra de las suyas. Cuando vio los nuevos autos de Pronello sintió que la sangre le hervía, que sus manos se crispaban como aferrándose al volante. Sin más trámite y tampoco sin

pensarlo mucho Loeffel habló con su vecino constructor y le encargó un Huayra. "Mirá, lo quiero así, así y así. Que esté no bien empuje el campeonato. Me gustaría correrlo con mecánica Ford, así que si vas a Buenos Aires hablá con la gente de la fábrica, y explicales que yo necesito que ustedes me lo atiendan".

Pronello no prometió nada, pero se ocupó del asunto que está siendo considerado en Pacheco y que pronto tendría resolución. De ser

favorable, Carlos Loeffel estará en condiciones de volver a las pistas en la próxima temporada.

El alemán, inactivo desde el 8 de mayo de 1966, quiere retornar con todo. "Si me despedí con un triunfo, ese domingo que le gané en Buenos Aires a Marincovich y Peduzzi, ¿por qué no voy a volver ganando?".

Todavía está fresca aquella última carrera de Loeffel. En nosotros y sobre todo en él, que sigue al acecho.

### MESCOLANZA

#### CARLOS PAZ-MINA CLAVERO

Todavía no está asegurada su realización. A fin de enero podría hacerse siempre y cuando el gobierno de Córdoba no pida dinero en compensación por el deterioro de la ruta. La contraoferta sería que permitieran a los organizadores cobrar derecho de entrada. Con una semana de diferencia habría T y TC.

#### SIETE BANCADAS YA LISTO

IKA-Renault cursó a la CADAD (Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo) nota especial solicitando homologación de su nuevo motor de 7 bancadas. No habrá ningún problema para el trámite afirmativo ya que existirían 300 unidades fabricadas. Berta entregaría los primeros motores preparados para la carrera de Piríópolis, si es que se hace.

#### LOS CAMPEONATOS OFICIALES

Todos los torneos oficiales para 1969 de las distintas categorías comenzarán el 9 de marzo. Ese domingo habrá una múltiple reunión en el autódromo porteño con carreras de F. 1, F. 2 y F. 4. También habrá TC, T y SP. Los premios los pagará el ACA, auspiciará YPF, y lo que se recaude será para la CADAD.

#### NO HABRA GRANDES PREMIOS

A pesar de que el ACA habría pedido fechas para hacer los Grandes Premios, se habría votado en contra de la posibilidad de realización de los mismos. En reemplazo se insistirá con un cuadrangular que cerrará el campeonato. Se dijo así mismo que es poco probable que se vuelva a correr en ruta. Las carreras que se hagan serán muy pocas. ¿Una? Tucumán-Salta, ida y vuelta.

#### INGRESOS AL TC

Angel Monguzzi correrá con el Torino-Panizza de Mario Enrique Tarducci. José Eduardo Cano está postulado para conducir el Torino convencional de Juan Pedro García o el Liebre uno y medio de Prats que condujo Pascualini.

Para ese mismo coche suena como candidato Juan Jacinto Pomodoro.

# PANORAMA EUROPEO

Dan Gurney deja la F1. La Eagle no deambulará más por las pistas europeas. Los proyectos del bueno y pícaro de Dan para 1969 sufrieron variantes radicales.

La última versión del Eagle, que estaba terminada, lista para empezar con el ruido europeo del 69, fue totalmente desmantelada. ¿Por qué? Bueno, Gurney no piensa dedicarse de lleno a la Fórmula A (una nueva categoría yanqui: monopostos de muchos litros y con muchos dólares alrededor); a las carreras de la copa Can-Am y la —¿absurda?— Indianápolis. Rašones tiene.

En el ámbito familiar también dejó. Cambió de esposa. Ahora se dedica a una adolescente tedesca. Razones puede tener también.

Rico Steinemann, periodista suizo, ocasionalmente piloto particular de Porsche, sería el nuevo director de la escuadra germana en el '69. Von Hanstein, el veterano antecesor, que tantas satisfacciones le dio a la marca, se ha jubilado y se dedica a pasear por los circuitos del mundo recordando viejas épocas. No tan viejas.

En México, antes, durante y después del GP de F1 fue muy comentado el retiro de la Firestone y su apoyo a las competencias. Así parece no más, esperemos que en nuestro país no piensen lo mismo.

Salvo pequeño error u omisión, éstas serán las escuadras para la temporada 69 de F1:

LOTUS: F1, Hill y Rindt. F2, Rindt y Miles.

MAC LAREN: F1, Mac Laren y Hulme.

MATRA: F1, Beltoise. F2, Pescarolo y Jabouille.

BRM: F1, Surtees y Oliver.

COOPER: F1, ¿Rodríguez?

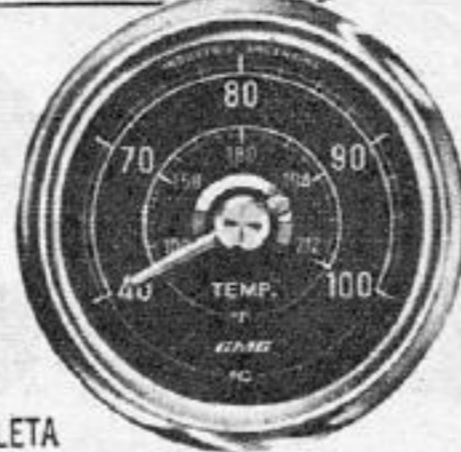
MATRA-FORD: F1, Stewart.

BRABHAM: F1, Brabham (si no se retira) e Ickx. F2, Schenken.

FERRARI: F1, Ámon, Bell y un probable piloto americano. ¿Andretti? F2, Brambilla y De Adamich

## sugerencias PARABRISAS CORSA

EXIJA CALIDAD



LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES

Fabricante: INSTRUMENTAL GMG S.A.I.C. LAPRIDA 4149, VILLA MARTELLI DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS POR LOS MAS IMPORTANTES MAYORISTAS DEL REPUESTO AUTOMOTOR

mar-sol FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA LES OFRECE LA LISTA COMPLETA DE MEDIDAS DE LAS FAMOSAS PILETAS DE LONA MAR-SOL.

1	x 1	x 0,37	2	x 1,40	x 0,50
1,40	x 1	x 0,37	2,50	x 1,40	x 0,50
2	x 1,40	x 0,37	2	x 2	x 0,65
			2	x 2,50	x 0,65
			2	x 3	x 0,65
			2	x 4	x 0,65
			4	x 3	x 1



mar-sol Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 55-7190 ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDADORES

## PARA LA LINEA FIAT SIEMPRE LO MEJOR...

Repuestos y Accesorios.

Especialistas en stock completos para casas a instalarse.

GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.

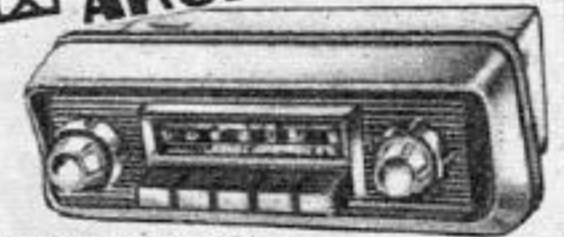
Solicite listas de precios. Ventas por Mayor y Menor. Envíos al Interior.

J. C. ZUPPIROLI S.R.L. Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap.



## Stereo VOX

PRODUCTO DE AUTOVOX ARGENTINA S.A.



AGENTE OFICIAL AUTO - RADIO DOS

Disponemos del modelo adecuado para su coche. El más amplio stock de Marcas.

Avda. DE LOS INCAS 4733 IBERA 1522, esq. Libertador

El cristal curvo de su automóvil está en

FRUMENTO

S. A. C. I. F. I. IMPORTADORES Hnos.

ALVAREZ THOMAS 928/42 T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As. RIVADAVIA 14782 Ramos Mejia

## ACCESORIOS "DUO"

CONSOLAS: FIAT 600 - 1500 Mod. 68 PEUGEOT 404.

VOLANTES DEPORTIVOS: Toda la línea completa en fibra y madera.

PERILLAS: TORINO, FIAT, PEUGEOT, RENAULT y COLECT. - Amplio Stock.

PERILLAS: Palanca arriba - FIAT 1500, SIAM, PEUGEOT, CHEVROLET, FORD FALCON, VALIANT.

Capuchones para FIAT 600 con barilla de bronce cromadas.

Perilla de TORINO con insignia FIAT.

Precio especial para revendedores - ventas por mayor y menor. Envíos al interior.

MARATURE 4918



NO VAYA A MAR DEL PLATA! ni a ninguna playa de mar sin llevar su TAPAUTO®

Proteja su automóvil del aire de mar, del sol del polvo, de la lluvia.

Confeccionado en telas con proceso MULTIFLEX y H. D. 405 Aluminizado.

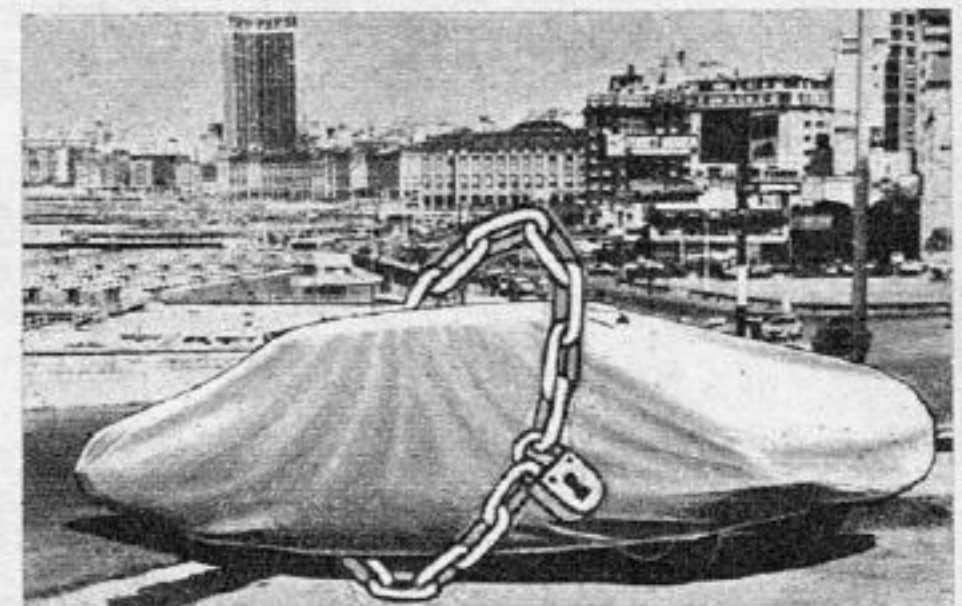
La única funda para cubrir automóviles con seguro anti-roboto y ventilación integral.

(Mod. reg. N° 3004) y patente otorgada N° 161.655.

CENTRAL LONERA

Bmé. Mitre 2771, T. E. 87-8481 / 9666

(Estac. gratuito Castelli 150 y Castelli y Cangallo).



Distribuidores en: CASTELAR SUR: MORAS HNOS., Buenos Aires y Zeballos (Ruta 7) T. E. 629-0793. BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T. E. 33750. MENDOZA: ENRIQUE AYUSO, 25 de Mayo 816, San J. Guaymallen.

# COMO UN MAL PUDO CAUSAR ES

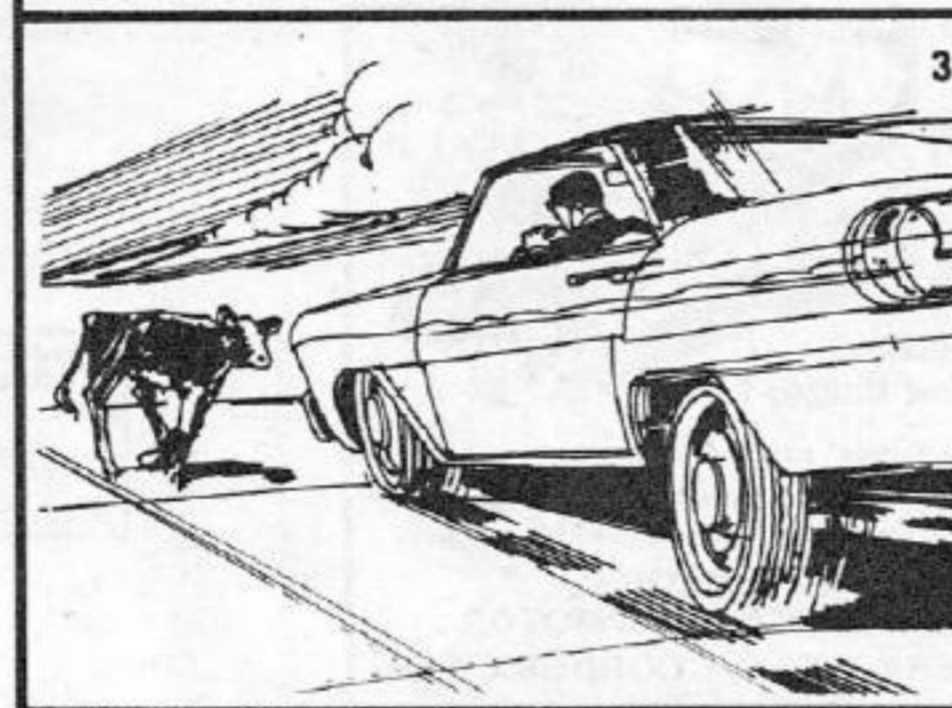
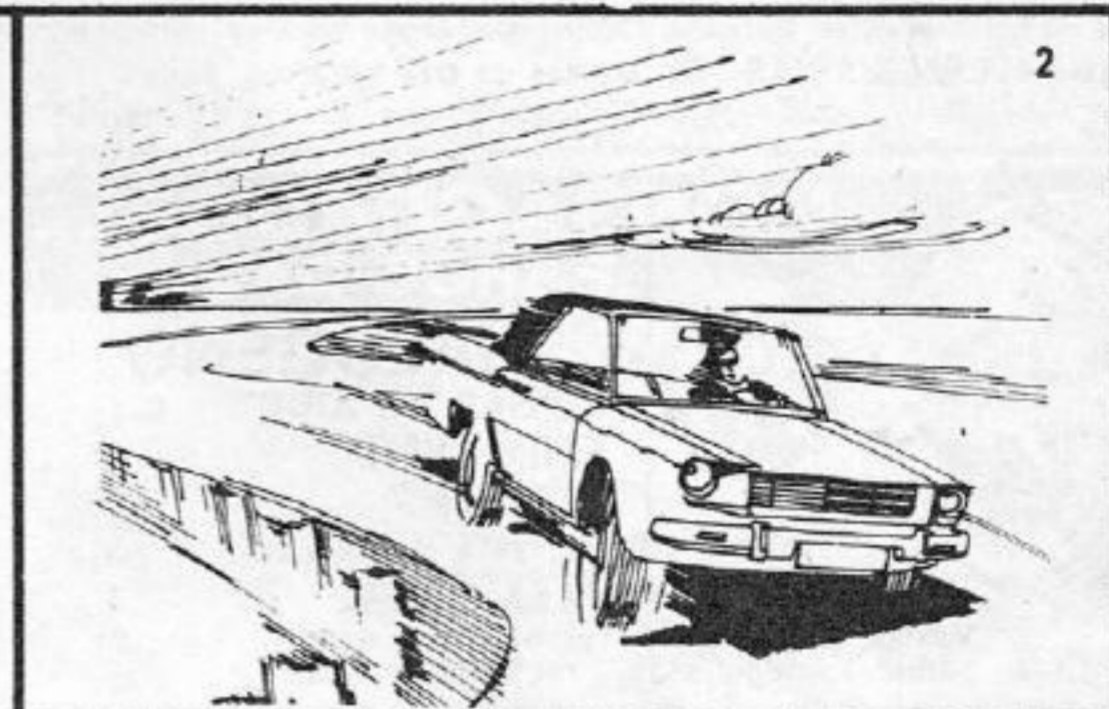
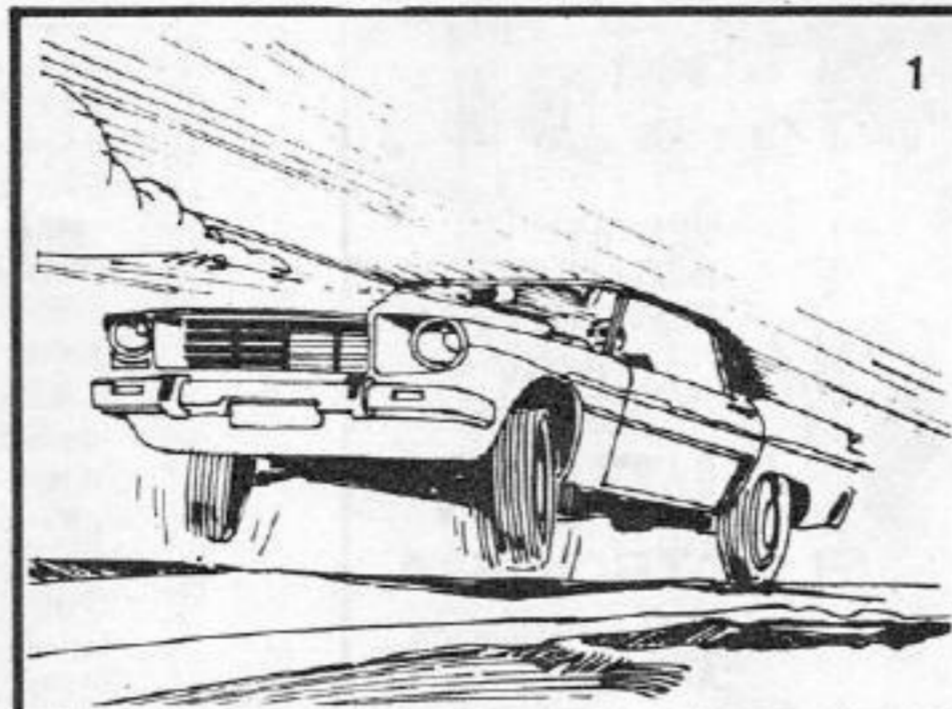


**MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.**

*el mayor fabricante del mundo de productos para el control de la marcha*  
FABRICA: ITALIA Y AV. MARQUEZ - JOSE LEON SUAREZ - PROV. DE BUENOS AIRES

# AMORTIGUADOR ESTO!

"La rueda izquierda delantera se metió en un bache del camino. No parecía gran cosa pero... qué golpe! El auto se levantó de atrás y la carrocería se aplastó contra el chasis. El impacto levantó limpiamente del camino las ruedas, y el coche comenzó a bambolearse. Entonces perdí el control. Eso es todo lo que recuerdo!"



**1** Una fracción de segundo, en que sus ruedas salten y pierdan contacto con la pista, puede causar un accidente. Los amortiguadores impiden eso, manteniendo su coche "agarrado" al camino.

**2** En las curvas, los amortiguadores Monroe mejoran considerablemente la "tenida", conservando la estabilidad a su automóvil.

**3** La distancia que necesita un auto para frenar se reduce apreciablemente cuando el automóvil está provisto de amortiguadores en buen estado.

Los amortiguadores MONROE, brindan máxima seguridad.

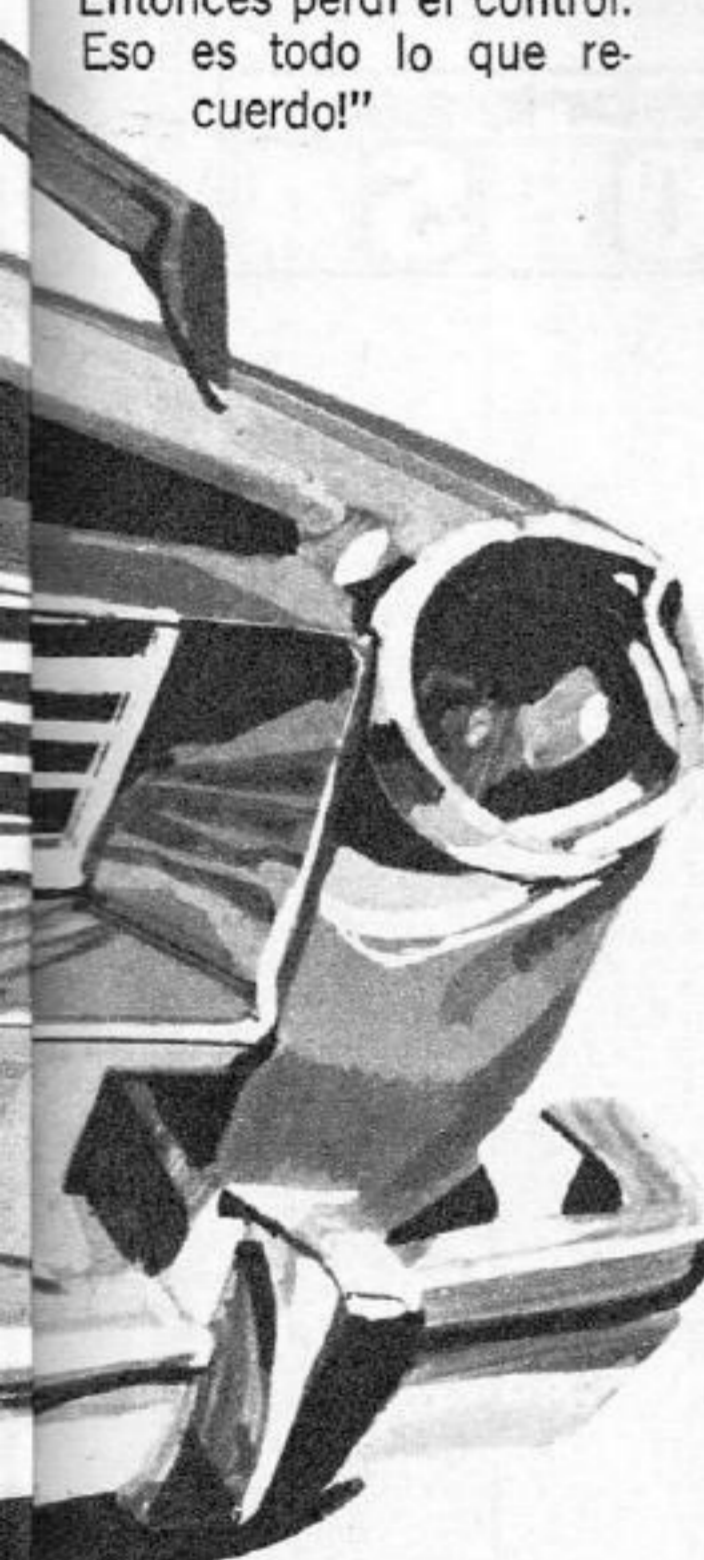
Consulte a su mecánico y evítese riesgos innecesarios haciendo revisar sus amortiguadores antes de los 20.000 kilómetros.

No olvide que de ellos depende su vida y la de los suyos!

AMORTIGUADORES

**MONROE**

®



# sugerencias PARABRISAS CORSA



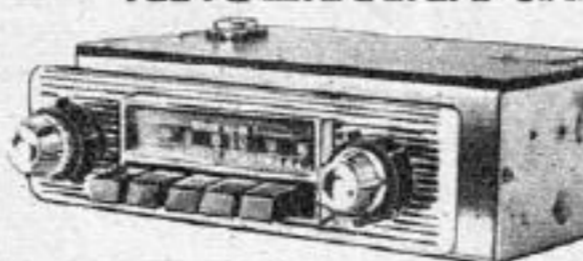
Novedad patentada, al fumar cigarrillos, para damas y caballeros, evita que se quemé el tapizado del coche, los trajes, las alfombras y las molestias de la ceniza. Fina terminación. Duración ilimitada.

Precio presentación \$ 295.-

Ventas en Estaciones de Servicio, Cigarrerías, Quioscos y en la **TALABARTERIAS ARIAS, Av. Montes de Oca 1672, Bs. Aires.** Precios especiales a Revendedores. Solicite folletos. Envíos al interior.

## STEREX VOX

PRODUCTO DE **AUTOVOX ARGENTINA S.A.**



VENTAS  
INSTALACIONES  
REPARACIONES  
ENVIOS AL INTERIOR



**ALFER ELECTRONICA**  
AV. JUAN B. ALBERDI 3569 CAPITAL

## CONSAGRADOS... FAROS DAVID



"777" HALOGENO  
"GAS DE IODO"  
EXTRA CHATO  
"35 mm."

Fabrica y Distribuye:

**CASA DAVID S.A.**

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



## VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS

nacionales e importados



COLOCACION EN EL ACTO



Reparación, Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS

**LA CASA DEL VOLANTE**  
Warnes 1308, T. E. 58-9694 BUENOS AIRES

## NO VIAJE... SIN PROTEGER SU AUTO CON

## PROTEX

REVESTIMIENTO PLASTICO PARA SUB CARROCERIAS  
Fabricado bajo licencia TUFF KOTE INC. Detroit-Michigan-EE.UU.

LO COLOCAMOS EN SOLO **2.30 HS.**

SOLICITE TURNO **82-6984**

ARENADO: Eliminador total del óxido  
FOSFATIZADO: Neutralizador definitivo  
PLASTIFICADO: Impermeabilizante antivibrador

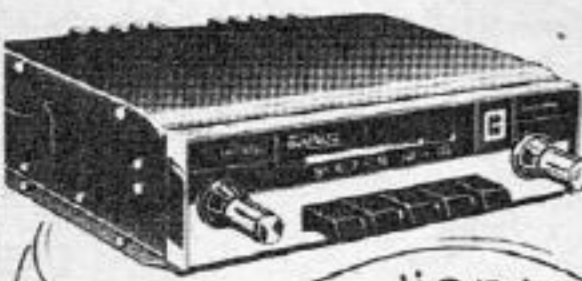
**CIMA CENTRO INTEGRAL MECANICA AUTOMOTOR**

JOSE A. CABRERA 3056 (alt. CORDOBA 3000)

LA NOTA MAS ALTA...

## BLACVOZ

AUTO RADIO



10 sobresaliente

¡EXIJALA EN SU NUEVA UNIDAD!  
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!  
ES UN PRODUCTO **MOTORVOX**  
GARANTIZA **DIALTECNIA S. C. A.**  
VIEYTES 1433, T. E. 21-6878/2932, Buenos Aires

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES

**JOSE RENTA**

IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION.  
CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL.  
ENVIOS AL INTERIOR, VENTAS Y COLOCACION:  
**BILLINGHURST 2150 - T. E. 82-2118**

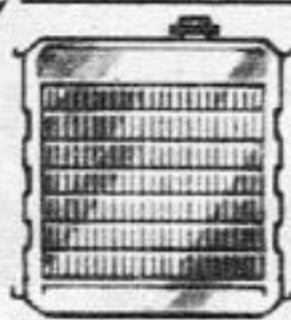
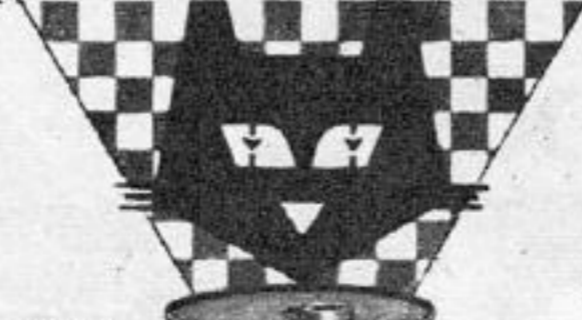
## Coverfluido

para su



REFRIGERANTE ANTICONGELANTE. Protege tapa de cilindros y radiador. Es antigomosa y antiácido. Con su uso actúa como desincrustante.

COMPRE SEGURIDAD  
Es un producto de **Laboratorio COVER**  
AVENIDA MARQUEZ 655, S. ISIDRO.



SOLICITELOS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

DISTRIBUIDORES:  
**FIATODO S. R. L.**, Sarmiento 3899, Capital  
**FIREP S. A. C. I.**, J. B. Justo 6199, Capital  
**J. C. ZUPPIROLI**, Guatemala 4416, Capital

## CUPON

## Parabrisas CORSA

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

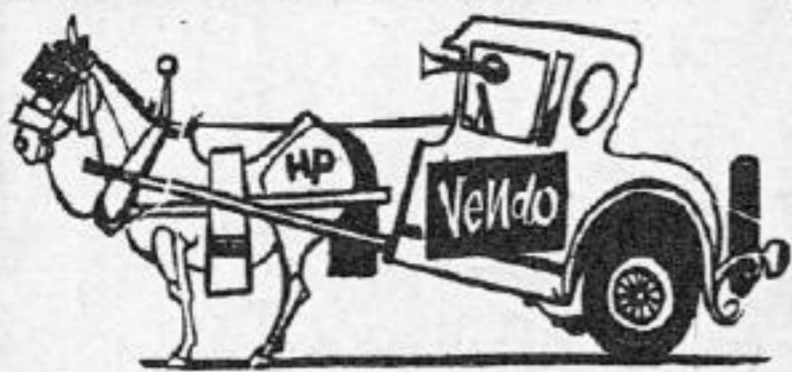
Extendemos el alcance de este servicio de corsificados al ambiente nautico, es decir, para lanchas, motores y demas chucherías pasadas por agua.

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

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

Nombre y apellido .....  
Dirección y localidad .....  
Teléfono .....  
Adjunto Giro Postal - Bancario N° .....



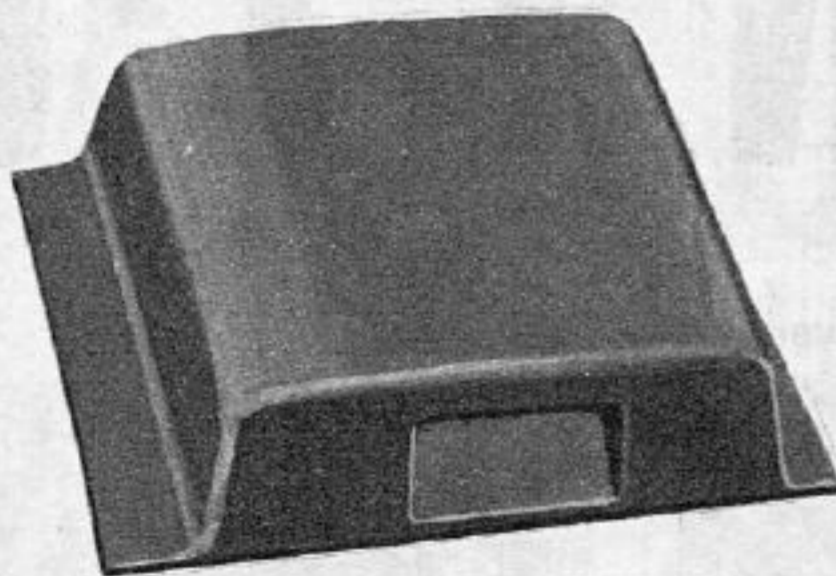


en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía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

**FINANCIO Y PRESTO DINERO** sobre autos particulares, modelos 1964/65/66/67/68, hasta el 50 % del valor cotizado en esta revista. PLANES: de 15 a 24 meses al 2 %, de 24 a 36 meses al 2,25 % y de 36 a 40 meses al 2,50 %. En todos los casos los gastos de inscripción de prenda son el 3 % del total de la prenda sin ningún otro gasto adicional. Tratar: Rivadavia 6437, 2º piso, dep. 6 de la Capital Federal. Consultas de 17 a 20 horas. Tel. 63-8125.

**TOMA DE VENTILACION** para FIAT 600/750 en colores de fábrica o a elección. Deportiva y sumamente práctica para viajes largos. Este toma de ven-



tilación "MARSUPIAL", se coloca rápidamente. VENTAS POR MAYOR Y MENOR: BILLINGHURST 2259.

**CUPE BMW - DE CARLO.** Modelo 1961. Original de fábrica. Nunca corrió. Equipada con instrumental original importado. Cuentavueltas VDO, cinturones de seguridad. Motor de 45 HP, cubiertas nuevas, tapizado original. Verla en Callao 1280, Capital.

**NSU - PRINZ, MODELO 1963 - 34 HP.** Motor excepcional, chapa y pintura mejor que un "0" Km. y gomas en buen estado. \$ 96.000 al contado y 16 documentos de \$ 18.600 incluidos intereses. Por su gran estado y corta financiación vendo a la primer oferta. Tratar: Sr. Alfredo, de 8 a 18 al Tel. 42-4448 y de 20 en adelante al 37-1851.

**RENAULT 1093,** con equipo francés. No corrió. Muy buen estado. Particular vendido con facilidades. Tel. 84-3270.



**SCALEXTRIC.** Vendo excepcional juego completo de automodelos con muy poco uso, escala 1/32 constituido por los siguientes elementos: 14 curvas interiores, 24 curvas exteriores, 28 rectas Standard, 6 medias rectas, 2 cuentavueltas, 17 Barandas, 3 Puentes, 12 Peraltes, 2 Transformadores, 4 automodelos, 4 pulsadores con freno. Total 16 metros de recorrido con 4 carriles. Precio total: \$ 49.000, al contado o con facilidades a convenir. Llamar: Tel. 73-3225, de lunes a viernes de 8 a 14.

**VENDO** varios autos. Rambler, Fiat, Peugeot. Papeles en regla. Doy facilidades por cuenta y orden de los vendedores. Tratar: Sr. Malamud, 48-1295.

**LANCHA PLASTICA,** 2,60 metros, 35 kilos, nueva. Ideal para llevar sobre el techo de cualquier auto (acepta motor hasta 10 HP). Total \$ 55.000. Tratar: Pte. Guillermo Correa 4687 (Moreto al 1550) de 18 a 20 o sábados todo el día.

**FORMULA 4 - Coche 1 - CHASIS CRESPI.** Motor Renault. Clasificado 4º en Gral. Roca y 7º el 24 de noviembre en el Autódromo Municipal. Muy en pre-



cio. Vendo al contado o con facilidades. Con o sin motor. Tratar: directamente con el Sr. Raúl Expósito, Av. San Martín 7160, Capital.

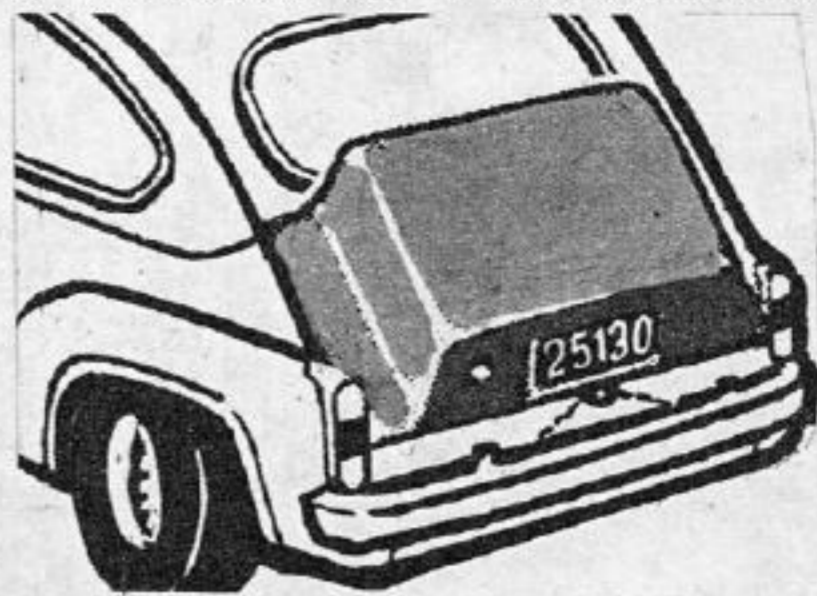
**VENDO 5 CUBIERTAS CINTURATO NUEVAS,** para FIAT 1500, medida 560x18, oportunidad particular. Tel. 89-7879. Señor Tommy Lustig, Malabia 2461, Capital Federal. Tel. 89-7879 y 2961.

**PEUGEOT 403 - 61.** Gomas Michelin, 2 auxilios, palanca de cambios al pie, con adaptación en el volante. Instrumental completo. Volante deportivo. Tapizado negro. Dos carburadores. Múltiple AG - Radio original importada - De particular a particular, \$ 830.000 con facilidades. Sr. Boggio, Av. Libertador 14002, Martínez. Tel. 792-9398/7448 y 4261. De 9 a 12 y de 15 a 19.

**CORSAS DEL INTERIOR.** Todo para competición. Conjuntos armados Filadelfia y Cascos de competición. Los conjuntos se entregan en caja metálica para BEDFORD, CITROEN, PEUGEOT 403 y 404 y RENAULT. Manuales de todas las marcas (del dueño y del taller). Envíos por vía aérea contra reembolso y/o giro al hacernos el pedido. Pedidos del interior a CENTRAL-POSTAL-CAR y

los lectores de la Capital personalmente: VIAMONT 1604, tel. 40-9258 y 40-8190.

**NUEVO CAPOT MARSUPIAL (MAR)** para FIAT 600/700. Práctica y elegante toma de ventilación, útil y económica. colo-



res a elección, reemplaza a la original. Ventas por mayor y menor. Envíos al interior. Colocación y ventas: BILLINGHURST 2259. Zonas disponibles en el interior del país.

**COMPRO CITROEN 2CV,** modelos 1960/61 y 62, buen estado. Papeles en regla, pago al contado. Llamar después de las 21 a Tel. 792-4793.

**CUBIERTAS PIRELLI Super Sport** medidas 13x5" y 13x7", indicadas para FIAT 1500 o FORMULA 2. Vendo: Tratar con el Sr. Raúl Expósito, Av. San Martín N° 7160, Capital.

**RENAULT GORDINI 1963,** perfecto estado, radio, matafuego, tapizado negro, colizas nuevas, cuatro cubiertas nuevas. Vendo: Tratar de 12 a 14 y de 19 a 22. Tel. 84-7158.

**VENDO CARROGERIA PLASTICA,** ideal para competición, similar a cupé 1500. Tel. 749-1470.

**CUPE DE CARLO, GANADORA, VENDE O PERMUTA JUAN SAMPAYO.** Tratar: Fco. Facello 2743 - Victoria, personalmente



con el Sr. Sampayo, Tel. 744-3029 de 13 a 14.30 y de 21 a 22.

**VENDO CUPE FIAT 1500 T. M.** Anexo "J." Totalmente preparada. Mecánica Balles-trini. Motor 0 Km. para ablandar y largar a primera oferta al contado. Una joya para hacer negocio. Asamblea 934, 1er. piso, Dto. "H", Tel. 922-0509.

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.



# ARGENTINOS EN F. 2: 6

**Cuatro pilotos argentinos sobre cuatro Brabham nuevos asumen la defensa de su actuación en las cuatro carreras de la temporada:**

**Bordeu, Copello, Cupeiro y Pairetti**

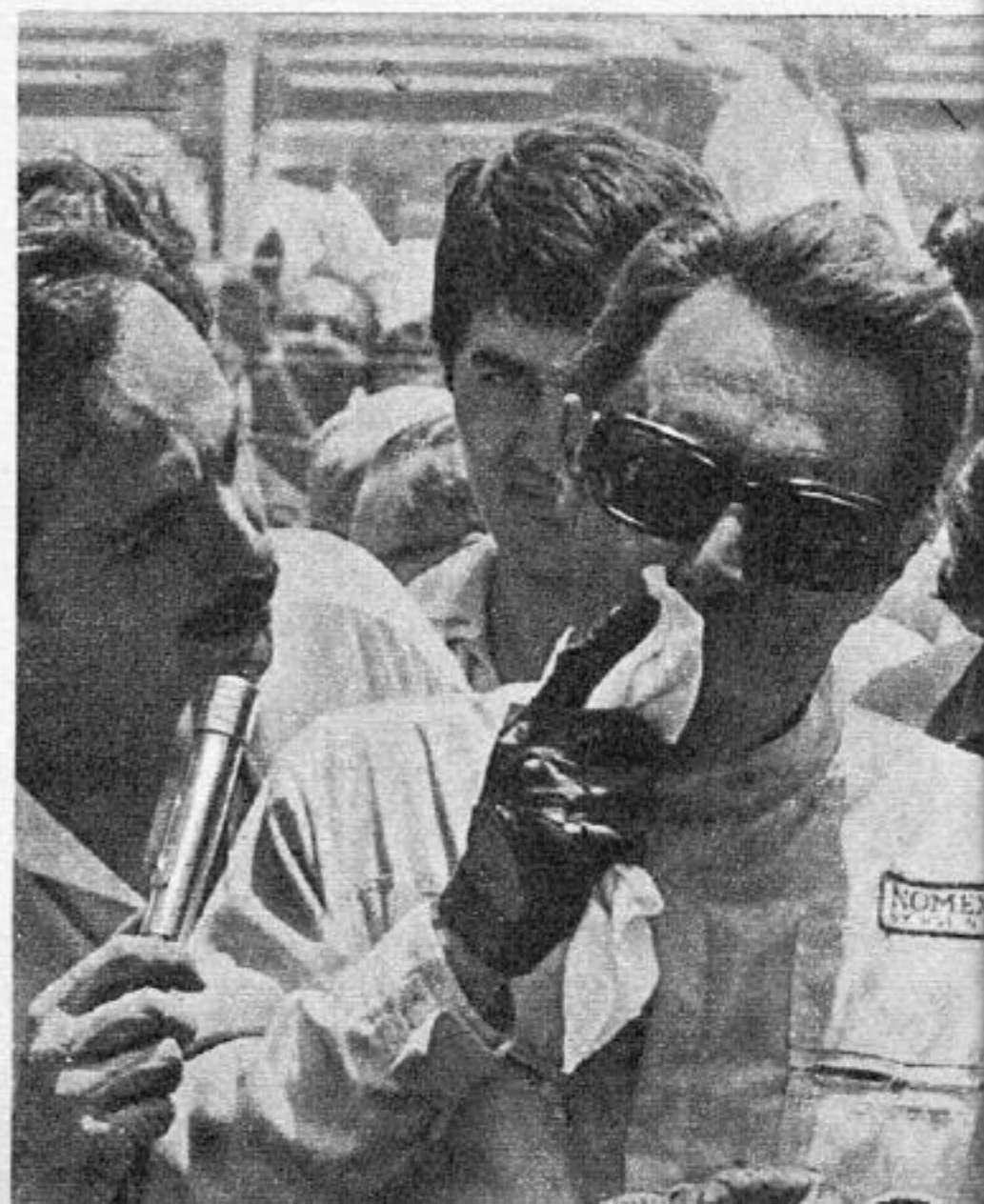
*por GERMAN R. SOPEÑA*

46 — PARABRISAS CORSA

Juan Manuel Bordeu



Eduardo Copello





# QUE PASO?

Pensando con el corazón, todos guardábamos un mes atrás, una cierta esperanza sobre la actuación de los argentinos que participaban en la temporada. Pensando con el intelecto la posibilidad de figurar se desdibujaba porque lamentablemente cada vez más una lógica inexorable rige los resultados de las carreras de autos.

Pero sea por las causas que fuere la pregunta que más circula en cada corrillo que habla de autos es: "¿Qué pasa con los argentinos?" E inevitablemente los teóricos del café arriesgan comentarios que varían con toda facilidad entre afirmaciones tipo "se demostró que no les ganamos a nadie", o "los autos que trajeron, como siempre, son una porquería" o el infaltable corolario de "a estos europeos habría que subirlos en un TC para que muestren lo que saben".

Cuatro pilotos dispusieron de cuatro Brabham nuevos, impecables, teóricamente aptos para competir en igualdad con cualquiera. Marincovich y Reutemann, lamentablemente, no tuvieron armas para discutir. Registremos entonces la opinión de los cuatro corredores en quienes se depositaban las esperanzas de todo entusiasta.

## JUAN MANUEL BORDEU

"Yo estoy conforme con lo realizado. Con lo hecho por mí mismo y con lo hecho por todos los argentinos. No esperaba antes de la temporada que pudiéramos clasificarnos mejor que lo que hemos conseguido sino, por el contrario, creía que nos iba a ir mucho peor. No creo que los argentinos hicimos un mal papel. Lo que pasa, es que tampoco se puede afirmar quién

de todos nosotros, puede estar al nivel de los mejores pilotos europeos. Te lo demuestro con un ejemplo: hace casi dos años Regazzoni vino con los Fórmula tres y era uno de los tantos. Ahora, después de haber corrido cincuenta carreras, de competir ininterrumpidamente en Europa con estos autos, logró destacarse de los demás porque tuvo ocasión de poner en práctica todas las condiciones potenciales que tenía. Entre nosotros debe haber quien tiene más condiciones que otro, pero en estos autos ninguno puede evidenciarlas todavía".

—¿Los autos eran inferiores a los de los europeos?

—"No, de ninguna manera. Yo pensaba antes de la temporada que a pesar que nuestros autos fuesen nuevos, los de los principales europeos debían tener varias cosas superiores. Pero no es así. Por lo menos en el caso de los cuatro Brabham nuevos, o sea los de Copello, Cupeiro, el de Pairetti y el mío. Los de Marincovich y Reutemann sí han tenido demasiados inconvenientes que hablan de autos inferiores. No puede ser que ninguno de los dos pueda completar más que unas pocas vueltas. Lo que sucede con los autos nuestros, es que no sabemos ponerlos a punto a nuestro gusto, esa es la verdad. Confieso que yo paraba en el box, corregían la fijación de la barra antirrolido y al salir de vuelta no me daba cuenta del cambio. Son pequeñas sutilezas que sólo se pueden adquirir con la práctica sobre el auto. Le pedí a Piers Courage, por ejemplo, que me ayudara a poner a punto el auto y él me explicó que por más que él probara, no podía dejar el auto a *mí* gusto. Después Frank Williams me sugirió que en San Juan usara los alerones, que podría ganar un segundo por vuelta. Pero es otra cosa que yo no sé usar. Tendría que probar exhaustivamente para darme cuenta dónde está la ventaja, como hice para esta última carrera. Todo es cuestión de pequeños detalles. Estoy seguro que bien puesto a punto mi auto es tan bueno como el de Courage."

—Y el factor humano de los pilotos argentinos, ¿cómo influyó en los resultados?

—"Falta de adecuación al auto y falta de costumbre a un ritmo de manejo que es lo más difícil. No estamos acostumbrados a girar todas las vueltas como si buscáramos el record de vuelta, ni a la importancia fundamental de no perder al pelotón. Aquí en TC estás a 200 metros de un auto, apurás un poco y a la vuelta siguiente a lo mejor estás muy cerca. Acá perdiste metros y no los recuperarás más. Y otra cosa de la que me di cuenta ahora es de la importancia fundamental de la largada. Se larga mal y no recuperarás nunca más. Todo eso es lo que necesitamos aprender y sólo lo conseguire-

mos si ahora siguiéramos corriendo. Yo, recién en San Juan me sentí cómodo en el auto y a la carrera siguiente terminó la temporada. Creo que por lo menos hay que correr ocho carreras seguidas como mínimo para encontrarse bien en el auto y poder rendir con la mayoría de posibilidades de cada auto. El asunto es cómo encontrar la forma de seguir corriendo. Porque hay que correr, no girar en los autos por más vueltas que demos."

La serena opinión de Bordeu es probablemente la más elaborada de todas. Es un análisis frío y sincero de sí mismo y de la actuación de todos los argentinos en la temporada. No hay secretos, ni trampas ni engaños. Sólo razones lógicas que explican resultados que parecen pobres y no lo son.

## EDUARDO COPELLO

Copello era quizá la mayor esperanza de muchos que utilizaban como base algo muy cierto. Era prácticamente el único argentino que tuvo tiempo para dar vueltas en el auto y acostumbrarse a él. Pero la primera carrera tuvo la mala suerte —eso fue mala suerte— de quedarse en la primera vuelta, y en la segunda —Córdoba— pareció hacer crisis un problema interno con Berta que parecía reflejarse en una pobre actuación atribuible según unos a la despreocupación de Berta, según otros a una "quedada" de Eduardo Copello. Pero a la semana siguiente Copello resultó el mejor argentino aunque por supuesto lejos de los punteros.

—"En mi caso particular se puede decir, casi, que San Juan fue mi primera carrera porque en Buenos Aires me quedé ni bien largué y en Córdoba estaba en inferioridad de condiciones mecánicas. Y al correr en San Juan me di cuenta que aprendí más en esa carrera que todo lo que podría haber aprendido dando infinitas vueltas en el auto.

Ellos —los europeos— conocen todos esos trucos que hay que saber y se conocen únicamente en carrera. Yo creo que de cualquier manera los argentinos no anduvimos mal. Hay que mirar los tiempos de carrera y no estamos tan lejos. Influyó mucho la inexperiencia de todos y sólo en el caso de Reutemann y Marincovich sí se puede decir que los motores eran deficientes comparados con los demás."

—Pero ¿vos te sentís capacitado para competir de igual a igual con los mejores europeos?

—"Yo creo que sí. Me gustarían unas ocho carreras como mínimo para ponerme bien de acuerdo con el auto, pero después y con autos iguales, creo que podría andar más o menos en la misma forma."

—¿Fue más difícil esto que la Fórmula Tres?

—"No tuve mucha experiencia



Jorge Cupeiro



Carlos Pairetti

con los F. 3 pero creo que me resultó más fácil el F. 2. Tiene más potencia, no me impresionó tanto de primer momento como algo distinto como lo fue el F. 3.

—*Si hubieras sabido los resultados que ibas a obtener, cómo ibas a andar, ¿hubieras corrido lo mismo?*

—“La verdad es que antes de correr no tenía ni idea de cómo podíamos andar, pero además de correr, creo que todos los argentinos en general podríamos haber tenido un poco más de suerte. Siempre influye un poco el factor suerte.”

—*¿Estás conforme con vos mismo?*

—“Sí, porque creo que para mí la temporada recién empezó en San Juan.”

### JORGE CUPEIRO

—“Ningún argentino podría haber tenido posibilidades por

el desconocimiento del auto” —es la afirmación primaria de Jorge Cupeiro. Lo que precede a una serie de juicios generalmente bien centrados como todos los que provienen del “gallego”. También está de acuerdo con Bordeu en que recién en San Juan llegó a conocer el auto y a dominarlo él y no viceversa.

—“Todo el origen de nuestra actuación hía que buscarla en la falta de costumbre al auto. Lo importante es conocer el auto y no los circuitos. Por eso los europeos ni se preocupan en girar en cada autódromo porque total dan dos vueltas y ya se tiran a realizar un record de vuelta. Nosotros no sabemos exactamente si el auto aguanta entrar más ligero o no y entonces perdemos segundos. Y eso es sólo una parte de la mucha ventaja que damos. Tampoco sabemos por ejemplo como definir acertadamente las relaciones de caja que

se necesitan. Rindi da una vuelta, para y les explica a los mecánicos que necesita tal tercera y tal quinta de las mil relaciones que tienen para elegir. Y nosotros podemos acertar por aproximación pero no dar justo en el clavo. Todo eso influye en los segundos de diferencia que hay por vuelta.”

—*¿Hay diferencia entre los autos de los europeos y de los argentinos?*

—“Básicamente no, pero cuando fui a comprar el coche mío, estuve en Techo y vi que los motores Cosworth de ellos tenían alrededor de 220 HP mientras que los nuestros difícilmente pasen de los 205 caballos. Después anoté otra. El coche viene con alerones pero las suspensiones no estaban adaptadas para su uso. De tal manera que los ponemos en la primera carrera y para la siguiente hubo que cambiar los espirales y los amortiguadores. Ya una carrera la habíamos hecho en inferioridad de condiciones. Pero no porque el auto fuera más malo o menos malo que los demás. Por otro lado recién en San Juan me puse más o menos canchero como para poder sugerir los cambios que necesitaba.”

—*¿Qué tiene más importancia entonces en los resultados obtenidos por los argentinos: el factor técnico o el factor hombre?*

—“Igual importancia. Esas pequeñas desventajas técnicas que enumeré tienen tanta influencia como la falta de costumbre nuestra a los autos.”

—*¿Estás conforme con lo realizado por vos mismo?*

—“Desde San Juan, sí.”

### CARLOS PAIRETTI

Cualquier análisis que haga Carlos Pairetti es mucho más visto “desde afuera” que desde adentro donde sólo pudo dar dos vueltas en San Juan después de una mala fortuna poco común con su auto. Mala fortuna que según mucha gente fue buena suerte en realidad porque de esa manera Pairetti se salvó de “quemarse” en la temporada de F. 2 después de haber ganado el campeonato argentino de TC. Y mucho de cierto hay en eso. Pairetti dio pocas vueltas, pero sabe que como todos los argentinos habría estado bastante lejos de los punteros. Y ya que sólo dio dos vueltas fallando en San Juan, prefirió no arriesgar su prestigio en la última carrera dejando el auto a otro piloto. Si bien Pairetti dice que tenía mucho trabajo.

Como siempre es bien categórico en lo que dice. “Ponelo como te digo. El que diga que los autos nuestros eran malos es un desgraciado. Esta vez tuvimos autos iguales a los mejores de los europeos, Hablo de los Brabham o el Tecno de Vianini, porque los autos de Reutemann y Marincovich tuvieron en cambio demasiados problemas. Lo que

pasa, es que a nosotros nos falta mucho para ponernos al nivel de ellos. ¿Sabés cuánto? Un año por lo menos. Un año de andar corriendo en todas las carreras. Esto es muy diferente de la fórmula tres, donde yo me acuerdo que en la primera carrera que corrí me di cuenta que podía puntuar. Aquí es muy diferente”.

—*¿Sabías que era tan difícil?*

—“No. De haber sabido que no había posibilidades de competir con los mejores ni me hubiese metido en esto.”

Parece cierto entonces que para el prestigio personal de Pairetti a nivel popular casi le vino bien no correr.

Hay una mayoría de cosas en las cuales los cuatro están de acuerdo. Por ejemplo que hay que correr, correr y correr. Dar vueltas no vale por más que uno se pase el día andando en el auto.

Pero no sólo nos falta adaptación al auto. La fórmula dos nos presenta una forma diferente de encarar la carrera a la cual nuestros corredores no están habituados. En F. 2 si el record de vuelta del circuito es 1 minuto 20 segundos resulta que en una carrera de 50 vueltas los punteros andan siempre alrededor del minuto veinte y que hacen el record de vuelta en cualquier momento. Aquí se corre una carrera de TC a 50 vueltas y si el record del circuito doce está cerca del minuto 45 en carrera se gira en 1m50s. El ritmo es mucho más descansado. De golpe “agarrar” el ritmo de Piers Courage, Pescarolo o de Adamich, no es nada fácil. La prueba está en que no se consigue.

Estos cuatro Brabham son indiscutiblemente similares a los demás. En los motores puede haber diferencias, porque Cosworth los entrega con una potencia “X” y cada uno puede hacer con ellos lo que quiera. Y algunos los exprimen más. Pese a eso la actuación argentina no es intrascendente como puede pensarse si uno se guía exclusivamente por las clasificaciones. Hay que fijarse en que todos están uniformados en una actuación bastante pareja. Como lo explica Bordeu, eso es producto de no poder utilizar todas las facultades de cada uno por no conocer el auto como se debe.

Más atrás quedan Reutemann y Marincovich. Lástima que después de ganar una selección donde brillaron, prácticamente no tuvieron oportunidad de demostrar nada porque los autos fallaron. A los dos —sobre todo a Reutemann— se les debe un auto como la gente. Los cuatro pilotos de los Brabham dejaron bien esclarecido con sus performances que en el automovilismo de hoy en día yo no es posible sentarse, manejar y esperar milagros. Ahora hay que trabajar con los autos.



"Pesca" en la entrada al mixto del Autódromo de Buenos Aires. Trayectoria estudiada pero recia. Crea maniobras de acuerdo con su posición en el pelotón.

# HENRI PESCAROLO

**Hace seis meses Pescarolo declaró que no sabía si iba a poder repetir sus actuaciones de F. III en F. II. Hoy podemos decir que su estilo es cada vez mejor, y sus posibilidades más cercanas a la gloria**

por JORGE A. AUGÉ BACQUE

Tiene un aspecto serio, una cara llena de voluntad, una figura aplomada que podría corresponder a un estudiante avanzado de medicina o a un sacerdote de pueblo. Habla muy poco, casi nada, lo imprescindible. Cuando habla, sin embargo, sus procesos lingüísticos se derivan inevitablemente hacia los autos, las carreras, la técnica, hacia todo eso que conforma una vida dedicada a una pasión. Observarlo caminar, gesticular y hablar (en las pocas ocasiones en que lo hace) nos da la impresión de estar ante la imagen viva de un aristócrata del automo-

vilismo. Siempre afable, discreto, sin dejar traslucir lo que piensa, Henri Pescarolo cumplió sus 25 años en setiembre, dejando con su edad el campo de la revelación por el de la confirmación de sus virtudes conductivas y humanas.

## ASI EMPEZO TODO

Luego de correr un rally en compañía de su padre, Pescarolo no tardó mucho tiempo en inscribirse en los cursos de piloto de competición del A.G.A.C.I., en 1962.

"Yo hablo poco, antes, durante y también después de la carrera. Antes de una carrera estoy con los nervios en tensión, como todos, pero nunca me siento excitado o nervioso al máximo."



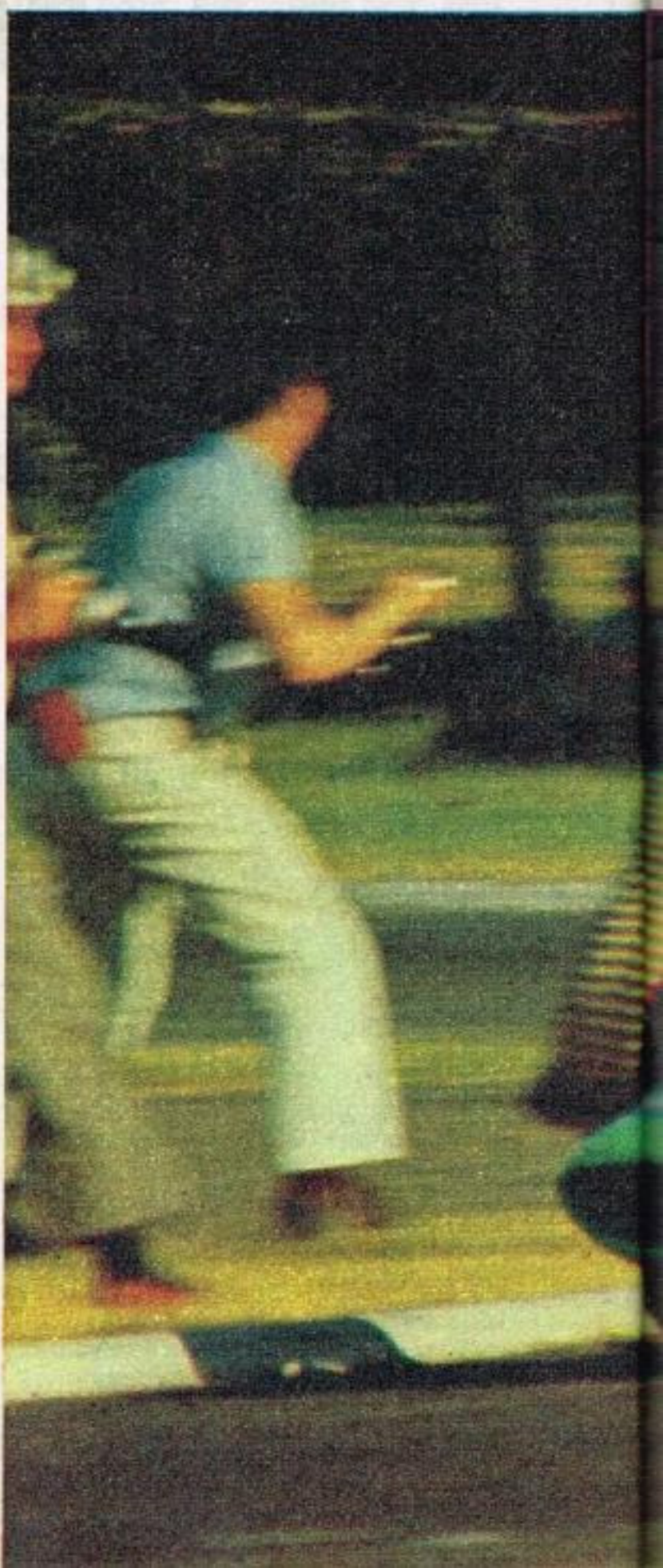
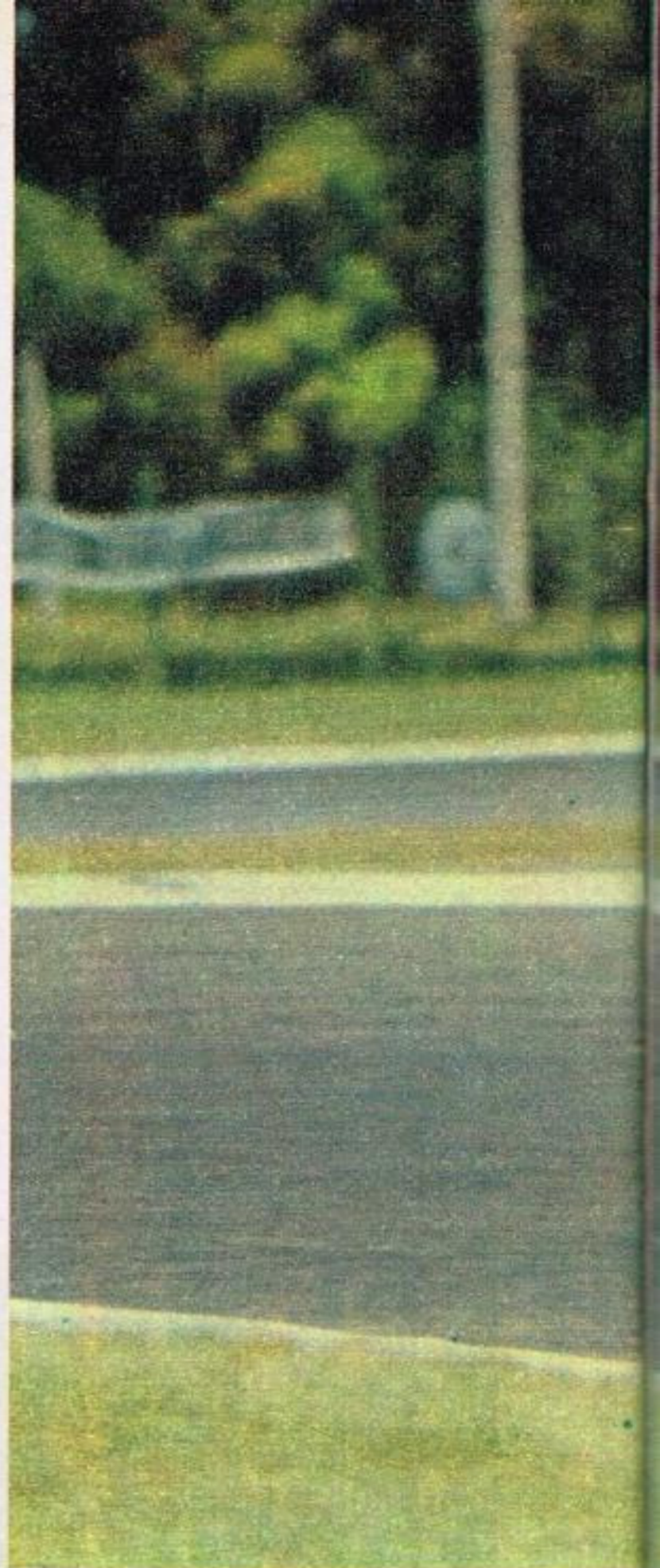
Dos años más tarde la "Operación Ford-Juventud" le ofreció la posibilidad de correr por primera vez un auto de equipo. Entre los cinco candidatos para ocupar la butaca de ese Lotus-Seven, Henri arrasa con los tiempos y con las posibilidades de los otros. En su primera carrera Pescarolo se llevó la victoria y así sucesivamente durante todo el transcurso de la Copa de Las Provincias, donde cada provincia participaba con un representante a bordo de uno de los Lotus-Seven.

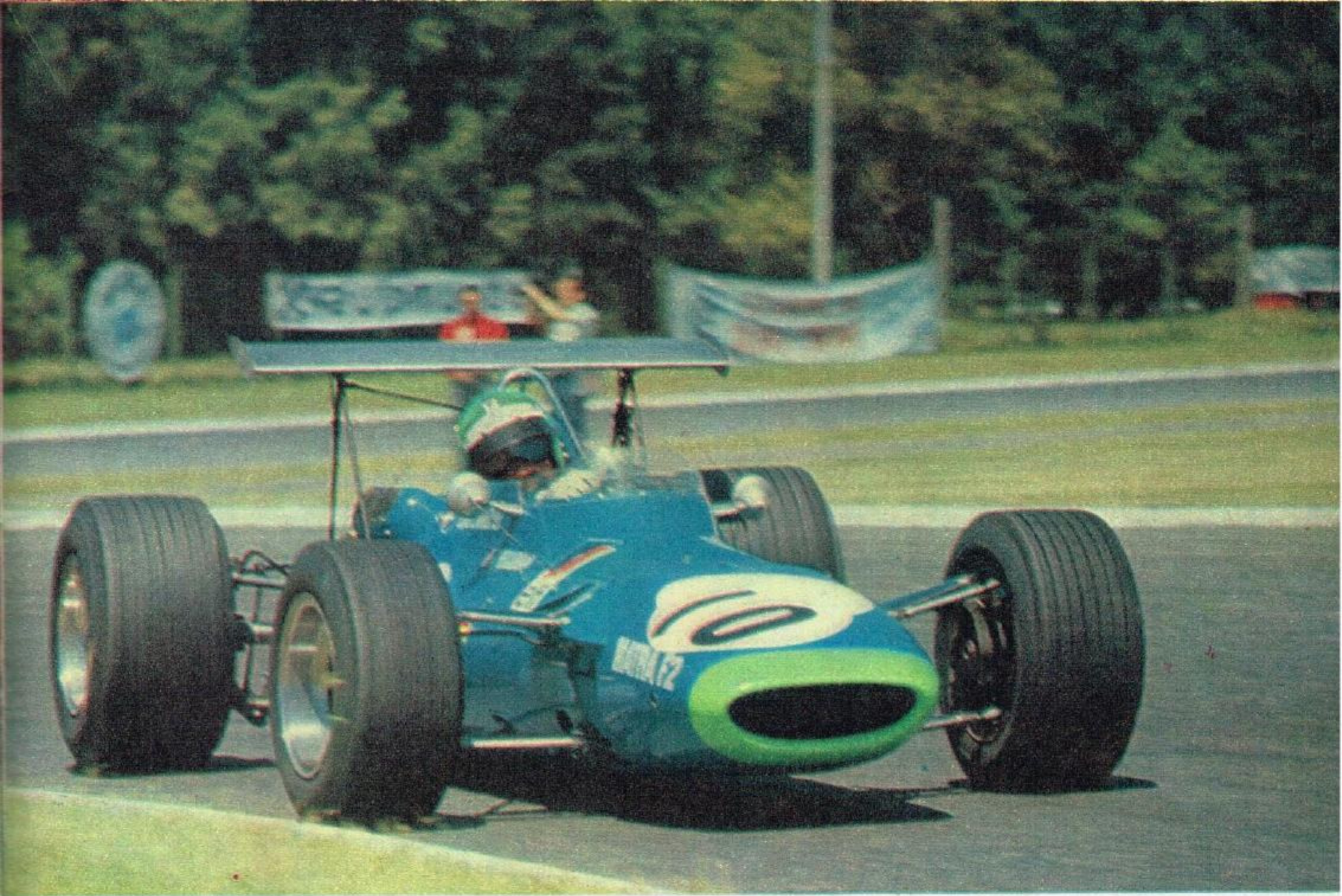
Luego de la Copa, el futuro de Pescarolo, el joven piloto, es incierto. Dudó mucho, pero al final una propuesta vino desde la naciente firma automovilista Matra, que deseaba encarar la aventura de la Fórmula 3. Es contratado como tercer piloto detrás de Jean-Pierre Beltoise y Jean-Pierre Jaussaud. En ese momento comunicó a la Facultad de Medicina que no pensaba continuar sus estudios para poder dedicarse a los "fierros". Debe esperar, sin embargo, un año más antes de poder correr su automóvil, ya que su máquina que debía correr en Clermont fue chocada por Beltoise durante un ensayo.

Se inscribe en la Copa del Salón con un nuevo auto que debe ensayar en carrera, pero la deficiente puesta a punto del chasis lo hace abandonar. Para 1966 la situación no fue tampoco muy feliz. Integró el equipo de Fórmula 3 junto a Jaussaud y "Johnny" Servoz Gavin. En Pau rompió el auto y no pudo correr. Su automóvil era un modelo 65 y debió prepararlo él mismo, ya que todos los cuidados se brindan en primer lugar a los dos restantes pilotos del equipo. Con el auto que él mismo preparó y pilotó (aunque integre el equipo oficial Matra) ganó dos carreras, una en Monthlery y la otra en Magny Cours. Pese a las condiciones de precariedad en que corre, a mediados de año se encontró en-

# HENRI PESCAROLO: el estudioso

Un piloto analítico,  
estudioso y que corre más con el corazón  
que con los brazos





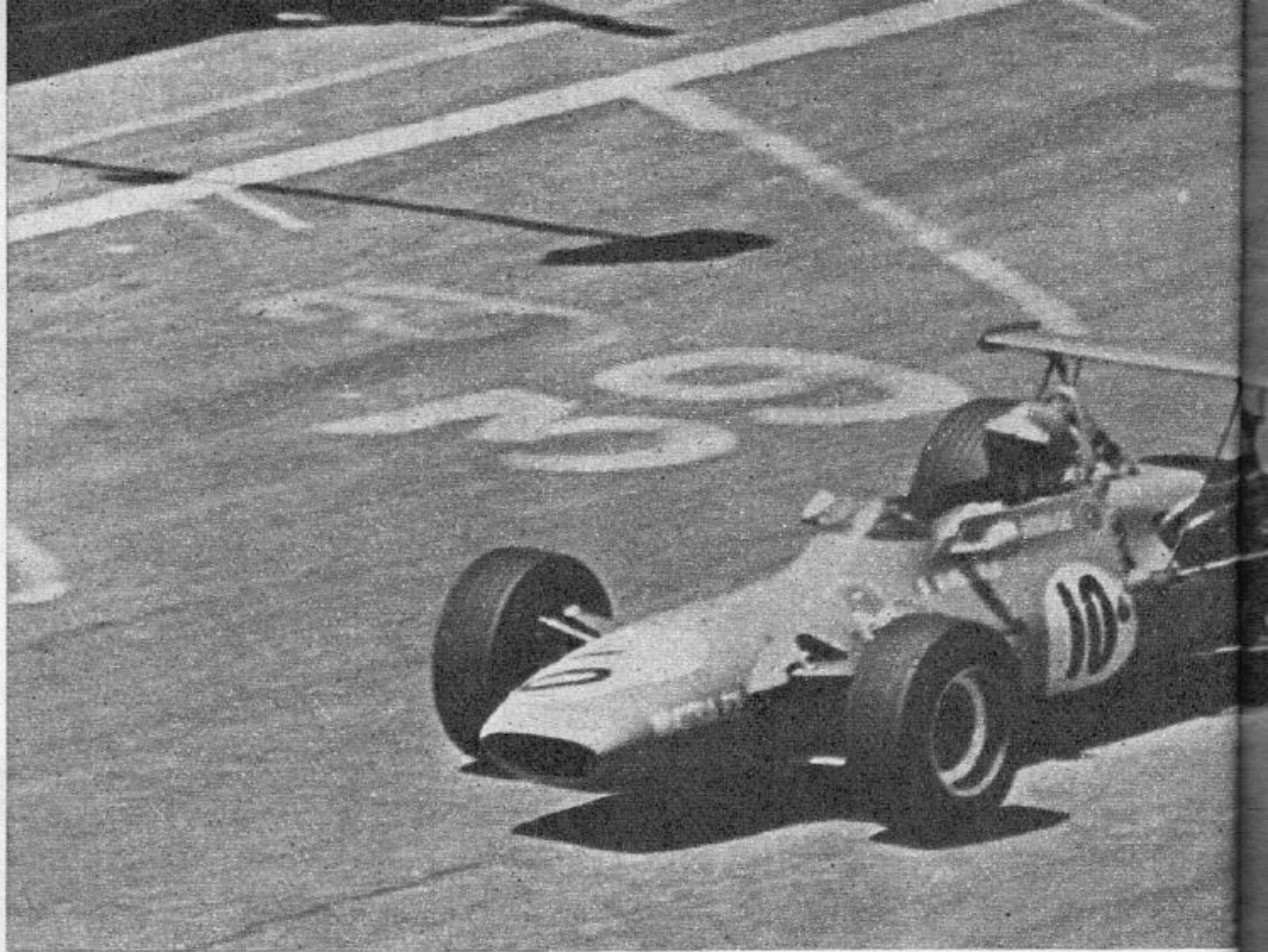
## NUESTROS VISITANTES

cabezando el campeonato francés. Luego viene Rouen y unas cuantas vueltas peleando la punta hasta que una salida de pista destruyó el auto. Como su auto quedó deshecho, durante el verano se dedicó (para no perder la mano) a correr en carreras de trepada con un Renault Gordini. Llevó de esta manera el tercer puesto en el Campeonato de Francia. En el circuito de Faucille realiza el mejor tiempo de la fórmula. Luego viene su incursión en Sport Prototipos con el Matra BRM dos litros, pero ni el auto está a punto, ni él está anímicamente realizado a bordo del mismo.

Durante el 67 la creación del Challenger Europeo de Fórmula II puso en ventaja evidente a los ingleses, tanto por los pilotos como por los motores, ya que la mayoría de los autos (salvo Ferrari) debieron llevar motor Ford Cosworth. En enero el equipo Matra viajó a la Argentina con los Fórmula 3 con Jaussaud, Servoz Gavin y Beltoise de pilotos. Se llevaron a Francia las cuatro carreras y la fama de los Matra comienza a subir en Europa. Corriendo en Fórmula 3 llega quinto en Pau, la carrera que ganó Jaussaud. En Barcelona el equipo Matra estaba representado solamente por "Pesca", ya que Jaussaud y Weber se entrenaban para las 24 Horas de Le Mans.

En la carrera de Madrid ganó por muerte, luego que su casco verde se paseó por dos series y una final, derrotando a Cardwell, Irwin, Bell y otros ingleses.

Durante la temporada ganó en Mónaco, Le Chartre y en el circuito Bugatti con el primer motor preparado por Charles Lucas. Es en este momento donde toma ventaja sobre Jaussaud en el Campeonato de Francia. Luego viene Rouen, donde "Pesca" triunfa rotundamente en lucha titánica con Vidal



y Depallier, el abandono de Zandvoort, Hockenheim, donde debe abandonar luego de haber puntuado.

Es en este instante de su vida automovilística donde Pescarolo se da cuenta de que ya en Fórmula 3 no puede aprender nada, que todo lo que hacen los demás él lo hace diez veces mejor. Es entonces que la gente de Matra también se da cuenta de eso y lo hacen correr en Brands Hatch con

el auto de Fórmula 2 que Beltoise no había podido poner a punto. "Pesca" logra, con ese auto fuera de punto, un décimo puesto.

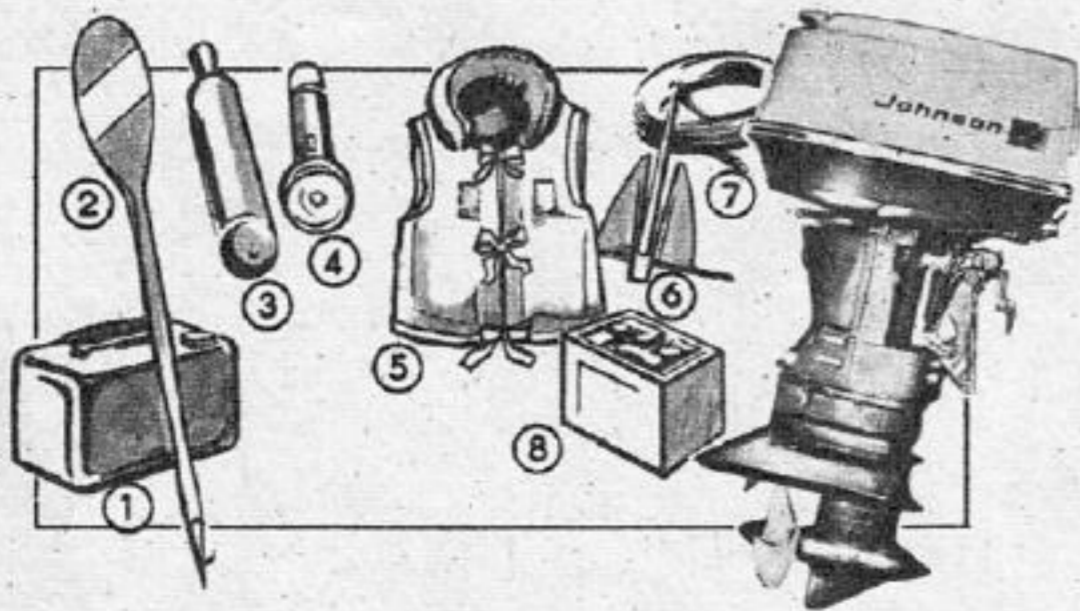
Luego vinieron las últimas dos carreras de Fórmula 2: Oulton Park y en Jarama, donde llegó séptimo en ambas.

Durante 1968 Pescarolo utilizó como arma más común para sus intervenciones automovilísticas el prototipo Matra-BRM. 2 litros o el Matra-Ford 4 litros setecientos.

**una AVAN 440**  
**viene**  
**con**  
**TODOS!**



**DISEÑO AVANZADO**  
**ESPACIO INTERIOR AMPLIO**  
**EXTRAORDINARIAS CONDICIONES**  
**EN NAVEGACION**



Completa - 4 butacas tapizadas - Parabrisas de cristal inastillable -  
Conjunto de dirección completo - Tanque de 70 litros integrado -  
Luces de navegación - Cuenta revoluciones - Arranque eléctrico con  
control remoto - Hélices - Herrajes.

1) Tanque auxiliar - 2) Pala bichero - 3) Matafuego - 4) Linterna  
5) Chaleco salvavidas - 6) Ancla - 7) Cabos - 8) Batería.

con MOTOR **Johnson** 85 HP  
ENTREGA INMEDIATA

**30% contado** \$ 363.510.-  
**30 cuotas mensuales de \$ 40.842.-c/u**  
**Precio total** \$ 1.208.510.-

DISTRIBUIDORES  
EXCLUSIVOS

**Canestrari s.a.** (e. f.)

AV. LIBERTADOR 3083 - T. E. 744-2086 VICTORIA (San Fernando)



# sugerencias PARABRISAS CORSA

AROS ★ BOTADORES ★ BUJES ★ COJINETES  
CAMISAS ★ CONJUNTOS ★ PISTONES ★ PERNOS ★ VALVULAS

PARA TODO MOTOR  
**PRABAUDE S. R. L.**  
MOTOR TECNICA  
TUCUMAN 1685 ☆ T. E. 40-0512 - 8194  
y cia. L.



PARA  
CARPA O  
CASA  
RODANTE,

## Autocamping "LOS ALCES"

Chapadmalal

INFORMES Y RESERVAS

Diagonal Norte 615

89 piso - of. 816

Teléfono: 46-3683



### Sr. Comerciante:

Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-6738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa. Fabricantes. Entrega inmediata al interior.

**En AUTO-RADIOS  
SONORIDAD Y BUENA MUSICA**

Adquiriendo su auto-radio Auto-vox, Motorola, Transya, Sonders o la de su preferencia.

### LA TOUR,

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

SHORTLY



### TODO PARA EL INTERIOR DEL COCHE

Cascos, instrumental, volantes, palancas, consolas especiales, apoyabrazos, paneles de seguridad y mil artículos más

Oferta especial  
espejo autoadhesivo \$ 250.



## AUTOPISTA S.C.A.

Pichincha y Cochabamba - Capital - Colocación - Estacionamiento

## PEUGEOT



El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION  
**TATEOSSIAN Hnos. S. A.**  
CABELLO 3363/65  
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

### VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) N° 720/24  
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

### FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!



A Bastones  
O Cuadros

FIAT 600	\$ 7.700.-
RENAULT	\$ 9.300.-
DI TELLA	\$ 9.400.-
FALCON	\$ 11.400.-
RAMBLER	\$ 11.400.-
VALIANT	\$ 11.400.-

Techos Vinílicos  
**CONCORDIA 1410**  
(Alt. J. B. Justo 6200)

### ABSOLUTAMENTE NUEVO!...

Gente a  
COMPETICION

CUBREVOLANTE  
CON BROCHES  
A PRESION  
SE COLOCA  
EN UN MINUTO

SOLICITELO  
EN LAS CASAS  
DEL RAMO



Su mejor actuación fue en pareja con Beltoise en los 1.000 Km de París, donde fueron durante mucho tiempo en el pelotón de punta para luego parar y clasificarse 23º. Luego corrió en rallies, clasificándose segundo en el Criterium des Cevenes.

### UNA HISTORIA MUY RAPIDA...

... que empezó en 1962, en la escuela de pilotaje del A.G.A.C.I., y para nosotros culminó cuando Henri nos dio la mano y un "bon jour" en Ezeiza, cuando todavía no conocía la Argentina, cuando todavía no sabía los desvelos de los Matra, cuando aún no sabía cómo eran los circuitos, y cuando preguntaba: "¿Siempre hace este calor aquí en Buenos Aires?".

"Pesca" es uno de esos pilotos que son felices cuando hay que correr en grupo, cuando hay que improvisar continuamente, definir situaciones y meter los 155 cm de la trocha de un Fórmula 2 donde apenas hay lugar para ver lo que pasa más adelante.

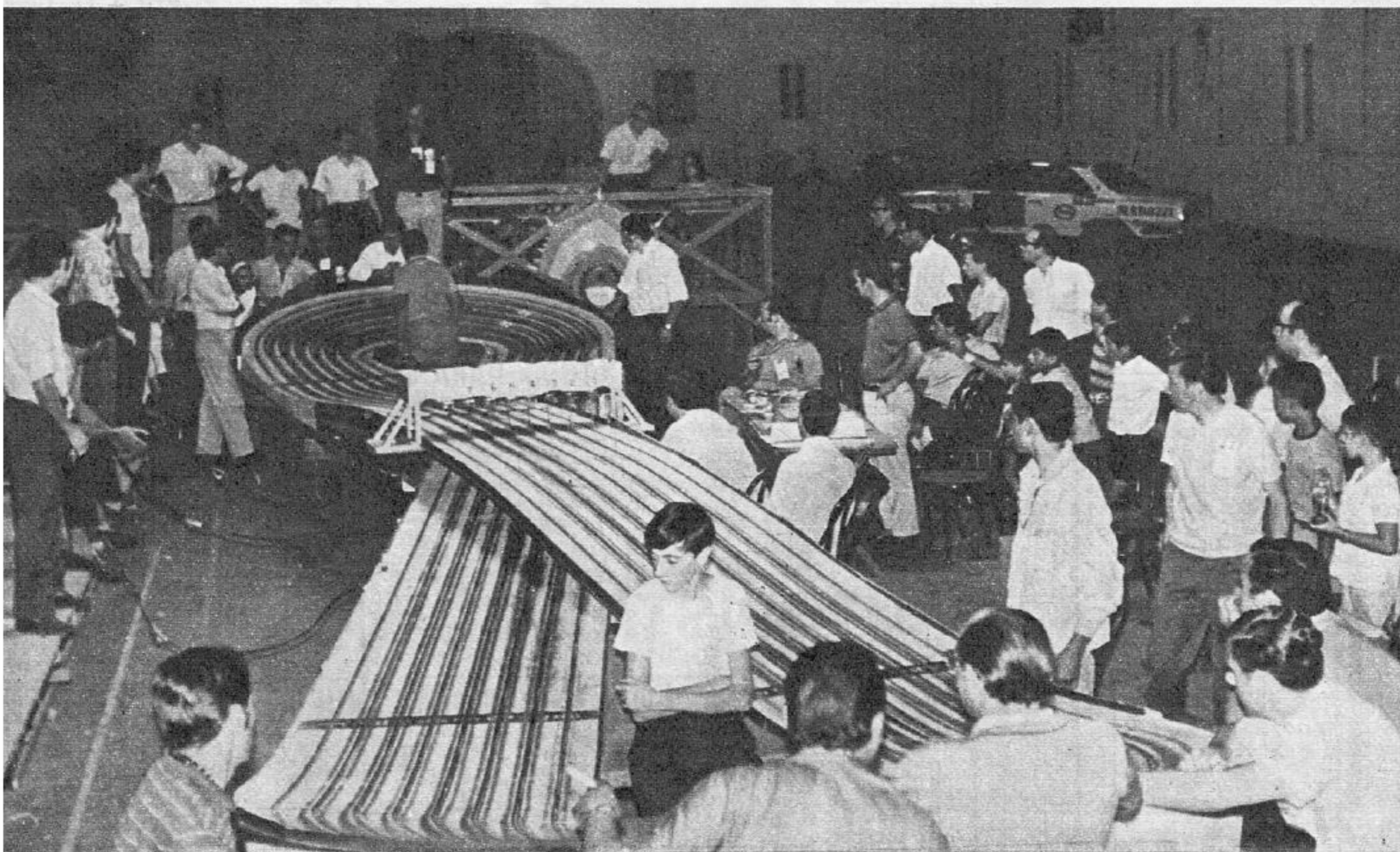
Un periodista francés de la revista L'Automobile le preguntó un día: "Dígame, ¿es cierta la leyenda que lo rodea, la leyenda que dice que usted es el piloto más imperturbable del momento?".

"Bueno —respondió Pesca—, lo que pasa es que muchos creen que yo soy parco solamente antes de la carrera, pero lo que no saben es que yo soy igual antes, durante y después. Yo tengo mis nervios como todo el mundo. Antes de una carrera, forzosamente, estoy en tensión, pero no nervioso. La noche antes yo duermo como un lirón sin ningún problema, pero es cuando me levanto que empiezo a pensar en la carrera. Si me dieran un volante cuando me levanto estoy seguro que haría un desastre, pero afortunadamente siempre pasan unas cuantas horas entre mi despertar y la bajada de bandera."

Hace sólo unos meses "Pesca" declaró ante el mismo periodista de L'Automobile lo siguiente: "Creo que sería incapaz de realizar al volante de un Fórmula 2 lo mismo que hago con un Fórmula 3".

Nosotros nos acordamos bien de esta declaración y tenemos el gusto de decir, luego de seis meses de publicada, que Pescarolo no solamente hace las cosas muy bien, sino que las hace todavía mejor que en Fórmula 3. Y pensamos que su escala ascendente seguirá inalterable, el día que corra en Fórmula 1. Esperamos ese día.

# EL PRIMER CAMPEONATO



**En un clima bastante caldeado, pero con un final en el que prevaleció la buena organización, se llevó a cabo en la ciudad de Rafaela el primer Campeonato Nacional de Automodelismo**

RAFAELA (provincia de Santa Fe), diciembre 15 de 1968.

En esta fecha se dio por finalizado el primer Campeonato Nacional de Automodelismo. Las prácticas se llevaron a cabo los días 11 y 12 del corriente, comenzando las pruebas el día 12 por la noche.

Rafaela es, todos lo sabemos muy bien, uno de los centros de velocidad, en lo que a automovilismo se refiere, más entusiastas del país. Por ello es que no nos extraña el entusiasmo que despertara también el automovilismo en escala. Y tanto mejor queda demostrado ese entusiasmo, cuando el ganador de la prueba fue un representante de Sunchales, Jorge Salcedo, de la provincia de Santa Fe.

En lo que a la carrera se refiere, fue de un desarrollo interesante en algunos momentos, aunque en otros se desataron las discusiones, que a veces adquirieron matices borrascosos. Y eso se debió al

exagerado localismo de algunas personas, las que llegaron al intento de agresión con tal de hacer prevalecer sus puntos de vista, aun en contra de un reglamento previamente aceptado. Pero sin embargo, pese a esos ingratos momentos que todos debimos soportar, esas personas no lograron desbaratar ni deslucir el brillo alcanzado gracias al esfuerzo de las personas organizadoras del torneo, es decir, los directivos de la Federación Argentina de Automodelismo y los del Club de Planeadores de Rafaela. Tanto fue el empeño de las autoridades de esta última entidad, que interesaron a la Municipalidad de Rafaela, y ésta brindó todo su apoyo a la realización de la carrera. Entre otros de los agasajos que se prepararon para las delegaciones visitantes, cabe mencionar la visita que realizáramos a la fábrica Edival, donde pudimos apreciar lo interesante del pro-

**MINI MODELS**

# AUTOMODELISMO

De todo y para todos

**FAMILIAR. PROFESIONAL. COMERCIAL**  
El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

## TRENES ELECTRICOS M'ARKLIN

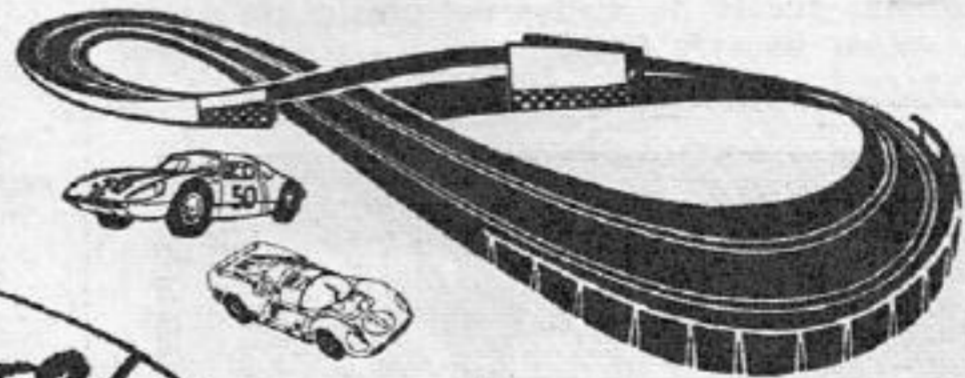
### JUEGOS COMPLETOS SCALEXTRIC 1/32

CON TRANSFORMADOR AUTOS Y PULSADORES

"30" \$ 15.500.- "32" \$ 18.500.- "50" \$ 19.900.- "60" \$ 20.500.- "60E" \$ 21.800.- "80" \$ 36.000.-

**PISTAS Y ACCESORIOS**

- |                               |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| PT51 Curva Standard \$ 350.-  | PT74 Chicana 2 tramos \$ 1.200.- |
| PT52 Curva Interior \$ 250.-  | PT84 Curva Gran Radio \$ 690.-   |
| PT53 Curva Exterior \$ 330.-  | PT60 Recta Standard \$ 395.-     |
| PT59 1/2 Recta \$ 280.-       | A253 Cuentavuelta \$ 1.300.-     |
| A248 Lomo de Burro \$ 1.990.- |                                  |

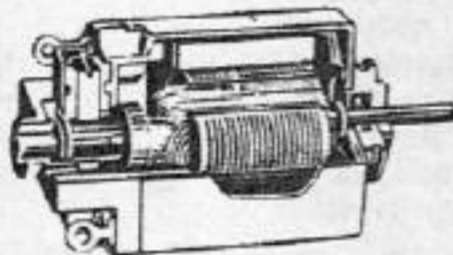


**FELICIDADES!**

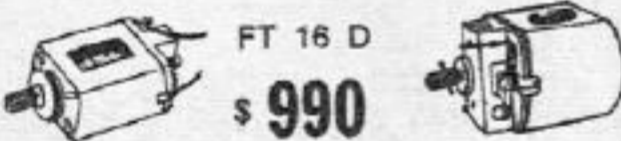


Saluda con motivo de las fiestas de NAVIDAD y FIN DE AÑO a clientes proveedores y amigos y desea a todos los corredores de automodelismo, alegrías y triunfos a "toda carrera" durante 1969

### MABUCHI



Nuevo 16 D  
**1.7**



FT 16 D  
\$ 990

### PULSADORES

MRC IMPORTADO	MINIMODELS II
\$ 4.990.-	\$ 1.690.-



### AUTOS LISTOS PARA LA MINIMODELS 1/32

Garrafa TC, Ferrari P4, Lola 70  
Chaparral 2F, Ford Mark IV, Porsche, c/u

**\$ 2.990**

### MINIMODELS 1/24

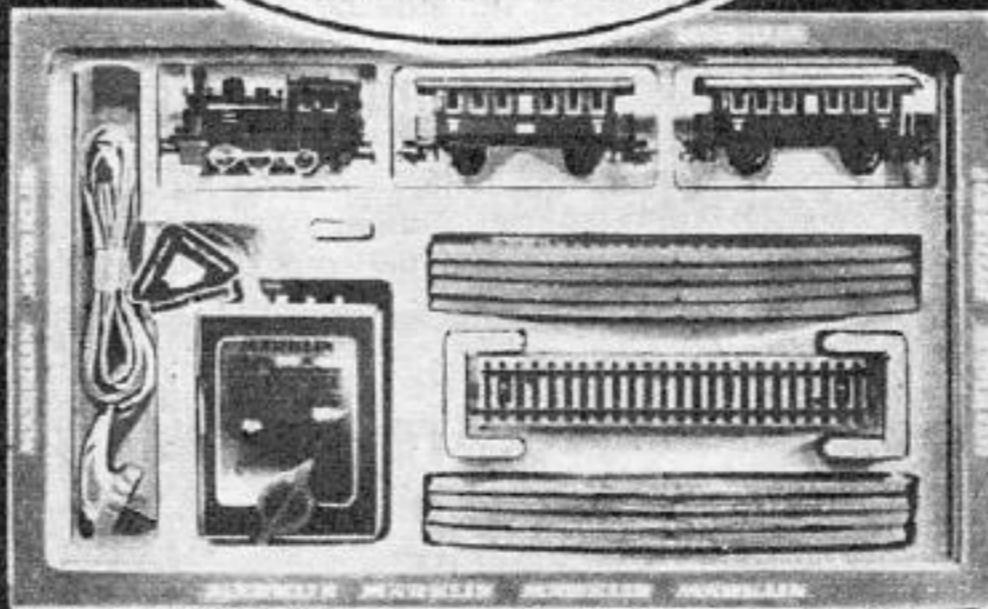
Completo con motor Mabuchi 26 D, gomas Riggen y carrocería NUT. Mo Laren, sso grillo, Porsche Carrera 6, Lotus 40, Ferrari 330 P-3

**\$ 4.500**

## M'ARKLIN

LA MARCA DE MAYOR PRESTIGIO EN TODO EL MUNDO CALIDAD Y VARIEDAD INSUPERABLES SOLO MARKLIN ASEGURA SERVICE Y REPUESTOS LEGITIMOS, PERMANENTEMENTE.

VISITE LAS AGENCIAS MARKLIN Y ENCONTRARA EL COMPLEMENTO DE SU AGRADO PARA LA INSTALACION FERROVIARIA MARKLIN



TREN ELECTRICO MARKLIN COMPLETO CON TRANSFORMADOR INCLUIDO

**OFERTA DE NAVIDAD**  
**\$ 9.900**

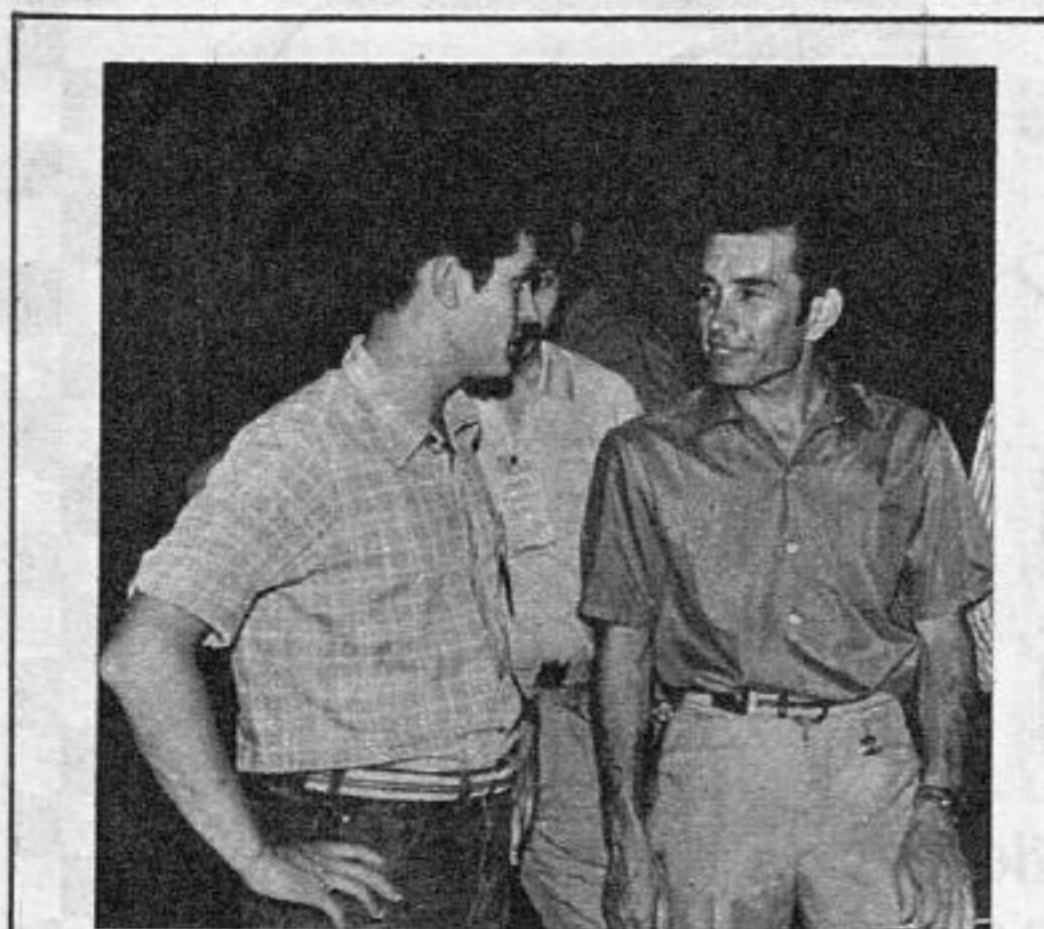
NO ESTAMOS INVITADOS PERO ESTAMOS SEGUROS QUE PASAREMOS NAVIDAD CON USTED

Ventas por mayor: oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Senillosa 1229

<b>JUGUETERIA 1810</b> Rivadavia 5234 - Capital	<b>CASA VILLAS</b> Alvear 81 - Martínez	<b>BAZAR "X"</b> Calle 50 entre 5 y 6 - La Plata	<b>JUGUETERIA PINOCHO</b> Córdoba 1055 - Rosario
<b>JUGUETERIA JOY'S</b> Santa Fe 1660 Locales 68 y 72	<b>HOBBYLANDIA</b> Córdoba 868 - Capital	<b>CASA DIANA</b> Alvear 101 - Martínez	<b>EL ARCA DE NOE</b> Lavalle 199 - Mendoza
<b>OKLAHOMA HOBBIES</b> Gal. Flores Rivadavia 6836 - Capital	<b>MARCON HOBBIES</b> Charcas 1501 - Capital	<b>MODELBUILDERS HOBBIES</b> Rivadavia 6433 - Capital	<b>LOS REYES MAGOS</b> San Martín 165 Local 9 - Córdoba
<b>JUGUETERIA SARMIENTO</b> Sarmiento 757 - Capital	<b>D'DOSS HOBBIES</b> Cabildo 2280 Local 92 - Capital	<b>CERDA HNOS.</b> Calle 8 y 47 - La Plata	<b>SUNDAY HOBBIES</b> Galería Kolton Local 26 - Mendoza



El campeón nacional de automodelismo recibe la copa del primer puesto de manos del presidente de la F.A.D.A., señor Osvaldo Cané.



Dos personas conocidas: Escudero, campeón del año pasado en automodelismo, conversando con Jorge Ternengo sobre fierros y "fierritos".

El día viernes 13, estuvimos con el "Nene" fernengo, quien fue a ver parte de la carrera con su hijo, al que le ha regalado una pista para que vaya practicando. Según su opinión, el minideporte forma a los jóvenes y les agilita los reflejos. Ya desde allí comienzan a interesarse y a aprender de mecánica, y también de electricidad. Se mostró sumamente complacido por haberse elegido a su ciudad como centro para disputar el campeonato, y se interesó mucho por la actuación de Salcedo, el representante local.

ceso de fabricación, y la perfección de las válvulas que allí se producen para todas las fábricas argentinas.

La carrera se realizó por medio de series que otorgaron puntajes para las semifinales, y luego éstas para la final. Ya desde el principio se destacó el que a la postre resultara ganador, como así también algunos de los representantes de la Capital, entre ellos Carlos Robert, que ganó todas las series en las que intervino, obteniendo el máximo puntaje posible. También se destacaron Oscar Forte, Guillermo Crego, "Loly" Suárez (de Mar del Plata y única representante del sexo débil), José Luis Anessi, Carlos Uberti, Fermín Rey, el conocido Héctor Albert, Miguel Angel Cichetti, José Mugnos y otros que por diversos factores vieron disminuidas sus respectivas chances.

Ya en las semifinales, fueron sus ganadores, en la primera: Héctor Albert, seguido por Oscar Forte; en la segunda Carlos Robert escoltado por Guillermo Crego. Hasta ese punto, Carlos Robert encabezaba los puntajes con 73 puntos; segundo H. Albert con 60; terceros Oscar Forte y J. Salcedo con 55; quinto C. Crego con 50; sexta L. Suárez con 40; séptimo F. Rey con 39; octavo J. L. Anessi con 37; noveno C. Uberti con 36; décimos M. Cichetti y J. Mugnos con 32; y duodécimo Manuel Penello con 28.

La final tuvo matices por momentos emocionantes. Como el ganador de la prueba no sería aquel que simplemente ganara la final, sino el que llegado ese momento acumulara más puntos, teníamos que C. Robert con sólo llegar segundo estaba en condiciones de ganar, y H. Albert saliendo primero sólo llegaba a empatar el puntaje. Pero las cosas no resultaron tan bien para los corredores capitalinos, ya que debían luchar contra el extraordinario manejo y la calma cerebración del representante local, el que con una máquina muy estable, aunque no tan veloz como la de Robert, logró arrebatarse varias veces el primer puesto que sus nervios le hicieron perder. En efecto, varias fueron las oportunidades en que, durante las cien vueltas, estuvieron en el comando del lote Crego, o Robert, pero para perderlo en seguida a manos del mejor contrincante que encontraron: Jorge Salcedo (que no tiene nada que ver con el actor). Luego de luchar mucho, resultaron: primero J. Salcedo; 2º G. Crego; 3º H. Albert; 4º C. Robert; 5º Oscar Forte y 6º "Loly" Suárez.

Corolario: un campeonato muy bien ganado y un muy buen campeón.

### FUERA DEL RIEL

Con un baile se cerró la entrega de premios del Primer Campeonato Nacional de Automodelismo en la ciudad de

Rafaela. Muchos de los corredores de Capital son tímidos, pero sin embargo se los vio bailando.

La firma Edival, luego de la visita a su fábrica en plena expansión, nos ofreció un refrigerio en el que por supuesto estaba presente la famosa cerveza santafesina.

El día de la entrega de premios, Carlos Robert subió al escenario con bastón y renqueando ostensiblemente; a la tarde habíamos jugado un partido de fútbol en el club de planeadores, y allí se torció un tobillo.

Ya desde las prácticas, el "bucanero" (lucía una remera a rayas verdes y amarillas y pantalón verde) Albert, con sus largos cabellos sobre los ojos, estaba muy nervioso, y molestó bastante escuchar sus protestas hacia los colocacoches.

Lamentablemente, a pesar de los esfuerzos realizados por los señores Chiarelli y Karlen, de Rafaela, para lograr un brillante desarrollo, que por otra parte se logró, personas ajenas a la organización e incluso al automodelismo se empeñaron en demostrar sus buenas aptitudes pugilísticas, y sus raptos de violencia estuvieron a punto de echar por tierra los esfuerzos y el logro de los objetivos perseguidos, ya que el director de la prueba (R. Navarro), decidió en un momento dado dar por suspendido el Campeonato por falta de seriedad de personas presentes.

Jorge Salcedo, aparte de ser el ganador, se llevó el kart preparado de AutoZoom. También hubo para él muchos agasajos. Robert ganó una pista BAY de ocho metros de recorrido y Héctor Albert una pista ALFA. Los premios fueron muy buenos, ya que el Club de Planeadores, aparte, regaló diecinueve relojes pulsera para los diecinueve primeros. Como los inscriptos fueron veintiuno, casi todos se llevaron premio.

Las instalaciones de la Sociedad Rural de Rafaela fueron el escenario donde se desarrolló la competencia; allí también se brindó la comodidad de los almuerzos y cenas a los corredores, a fin de no tener necesidad de alejarse del lugar de la competencia.

Muy cómodas también fueron las instalaciones que se ofrecieron a las diferentes delegaciones del interior y de Capital, para su albergue, cerca de la famosa pista de las "500 Millas". El ambiente muy acorde con una competencia.

Se presentaron al Campeonato delegaciones de Río IV (Córdoba), Santiago del Estero, Santa Fe, Mar del Plata, Capital y Gran Buenos Aires, aunque lamentablemente faltaron algunos que habían prometido asistir.

El campeón nacional, Jorge Salcedo, luego del partido de fútbol disputado en el Club de Planeadores, recibió su bautismo en la pileta de ese club, aunque debemos aclarar que estaba vestido... una bromita.

## CLASIFICACION FINAL DEL PRIMER CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMODELISMO

DIRECTOR DE CARRERA: ROBERTO NAVARRO.

COMISARIATO DEPORTIVO: RENE KARLEN Y NORBERTO VIÑAS.

PLANILLAS: CARLOS CEVASCO y OSVALDO H. CANE.

CLUB DE PLANEADORES DE RAFAELA, RAFAELA, PROVINCIA DE SANTA FE.

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Motor	Chasis	Puntaje
1º	30	Jorge Salcedo	NUMA I	16D rebob.	Sipper	89
2º	14	Carlos Robert	NUMA I	16D "	Minimodels	81
3º	16	Héctor Albert	NUMA I	16D "	AutoZoom	73
4º	6	Guillermo Crego	NUMA II	16D "	AutoZoom	71
5º	18	Oscar Forte	NUMA I	16D "	AutoZoom	60
6º	42	Loly Suárez	Trueno	16D "	AutoZoom	43
7º	26	Fermín Rey	Torino Crespi	16D "	Sipper	39
8º	2	José Luis Anessi	NUMA I	16D "	AutoZoom	37
9º	32	Carlos Uberti	Chevitrés	16D Súper	Sipper	36
10º	12	Miguel A. Cichetti	NUMA I	16D "	AutoZoom	32
11º	20	José Mugnos	NUMA II	16D "	AutoZoom	32
12º	28	Manuel Penella	FALCON	26D rebob.	Sipper	28

**Parabrisas**  
**CORSA**  
correo

de Ricardo Mario Mauri, San Isidro, Buenos Aires.

...me gusta el automovilismo deportivo, lo sigo, lo estudio y además lo analizo, y es por eso que me agarro terribles broncas contra la gente que escribe y no entiende nada de nada. Porque yo soy de aquellos que piensan que para escribir sobre autos, aunque más no sea de las mujeres de los que los manejan, hay que conocer íntimamente a los pilotos, su ambiente, o por lo menos haber leído revistas donde se cuente su vida. Creo que debe ser lamentable para un periodista decir mentiras, pero mucho más lamentable debe ser inventar en detrimento de lo que los lectores buscan: verdad y conocimiento en cada uno de los temas que se tratan. Por eso les voy a contar algunas cosas que leí en una revista de actualidad, en una nota en que hablaban de la Temporada de Fórmula Dos, de las mujeres de los pilotos y de la vida de los corredores. Paso a enumerar los crasos errores que he descubierto. Será justicia:

a) "Alegría, besos y abrazos recibí Andrea de Adamich de su mujer Fina, de 19 años, como premio a su segundo puesto." Cumplo en informarle al o la autora de ese epígrafe que el señor De Adamich no es casado y que tan sólo está de novio con una italiana que no se llama Fina sino Donatella. La chica con que Andrea se paseaba por los boxes de la Temporada Argentina de F. 2 no era su esposa ni su novia, sino una amiga de Dolores Blaquier, esposa sí de Andrea Vianini.

b) "Jean Pierre Beltoise sufrió varios accidentes en su vida. Su pierna y brazo derechos lo certifican. Perdió en otro accidente a su esposa. Suzanne es, por ahora, solamente su amiga." ¡¡¡Una barbaridad, caballeros!!! Esto sí que me ha indignado como pocas cosas. Decir que la mujer/esposa de alguien es tan sólo su amiga, es una salvajada. Además la señora esposa de Beltoise no se llama Suzanne sino Jacqueline y Beltoise no usa el anillo de su anterior casamiento, sino el del actual.

c) Durante todo el artículo, bautizan a la mujer de Jochen Rindt como Mina, cuando ésta en realidad se llama Nina Lincoln de Rindt, cosa que estos articulistas seguramente no saben.


d) Luego dice también: "Alan Rees, un inglés del equipo Brabham". Alan Rees no corre para el equipo Brabham, sino que corre con un Brabham particular del equipo Winkelmann.

Y corto aquí porque no quiero agarrarme una de esas úlceras padres que le salen a la gente cuando se preocupa. Lo único que informo es que siempre hay y habrá gente como yo en cualquier actividad, que se preocupa en conocer un tema, y que se da cuenta cuando alguien inventa. Cum-



Esposas de corredores: el lector Mauri tiene razón. No es oro todo lo que reluce y no están casados todos los que lo parecen.

plo en pedirles publicación de la presente ante el avance del periodismo que, lejos de ser especializado, deja muy mal parado al que en realidad lo es. ¿Qué pasaría si el día de mañana a cualquiera de los muchachos de Parabrisas Corsa se le ocurre hacer una descripción de un desfile de modas de Pierre Cardin? No quiero ni pensarlo. Pero lo que sí pienso es que no lo harían nunca, porque son periodistas en serio y además especializados.

R.: Todo lo que usted dice es verdad. Lamentamos que haya gente que escriba cosas que no son ciertas, y sin informarse. Para su tranquilidad le informamos que a ninguno de nosotros se nos ocurrió jamás cubrir desfiles de modelos. Quédese tranquilo. 

# CUANDO LA CALIDAD ES SUPERIOR EL RESULTADO ES POSITIVO

2 marcas importantes para mayor kilometraje con mejor promedio



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.

DISTRIBUIDORES

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



# CASI UNA FABRICA RODANTE



**N**o es un camión de marca Matra. En realidad es un Berliet francés, fábrica profundamente conocida entre las constructoras de camiones más famosas del mundo. Y sobre ese chasis Berliet, el equipo Matra Sports ha montado su taller rodante que recorre todos los países del mundo detrás de los autos de carrera.

Nos impresionó, desde luego, por su estricta funcionalidad, el ordenamiento interior de las cosas y la cantidad de herramientas, repuestos y cosas que se pueden llevar adentro. Pero por sobre todo, lo que se destaca primerísimamente es la belleza exterior de un diseño que, adaptado a la función que cumple, es perfectamente comparable al de la mejor carrocería especial de Pinín Farina o similar.

◀ Todo es sencillo, no hay rebuscamientos en las líneas. Pensado para cumplir una función: almacenar la mayor cantidad de repuestos, portar un pequeño taller y dos autos. Nótese la amplia superficie vidriada y el bajo capot.

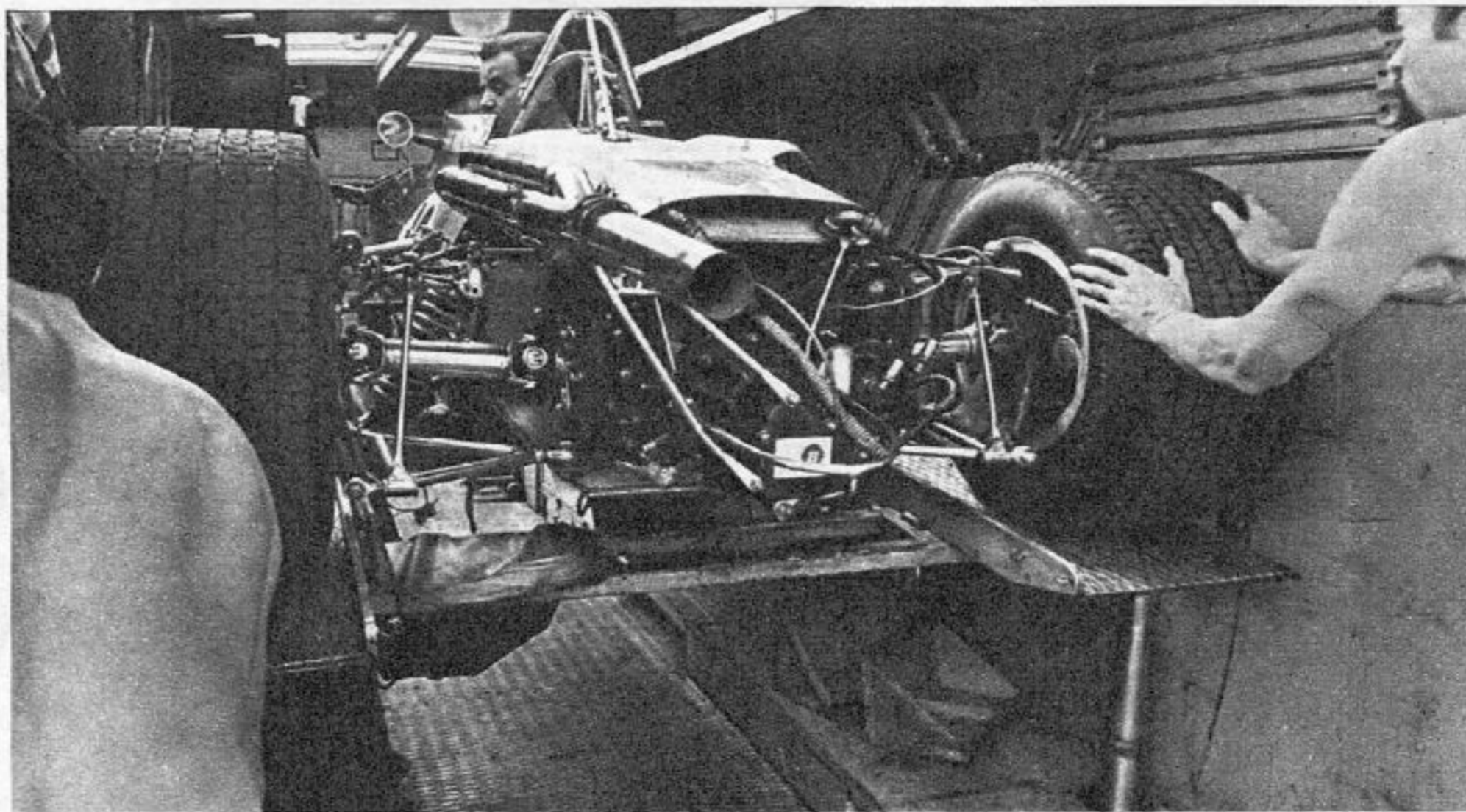
Es un placer observar cada una de sus líneas perfectamente logradas que demuestran lo absurdo de suponer que por ser un vehículo de tamaño grande y comercial no puede ser lindo. El diseño es no futurista sino extremadamente actual, donde se aprovecha al máximo el espacio interior con mínimo desarrollo exterior, donde se emplea en general el concepto de aristas a 90 grados o poco menos para aprovechar los cm<sup>3</sup>, pero donde no se olvidan tampoco los detalles aerodinámicos que le permiten a este camión viajar tranquilamente a 130 km/h. Y todo el conjunto no muestra ninguna discrepancia. No es nada errado afirmar que es uno de los mejores diseños globales que se hayan visto. ¡Hasta la fijación del limpiaparabrisas está

Por una rampa interna se sube el auto y un sistema hidráulico lo eleva hasta ponerlo horizontal. Los neumáticos se encuentran en estantes o atados a los laterales del camión. ▼

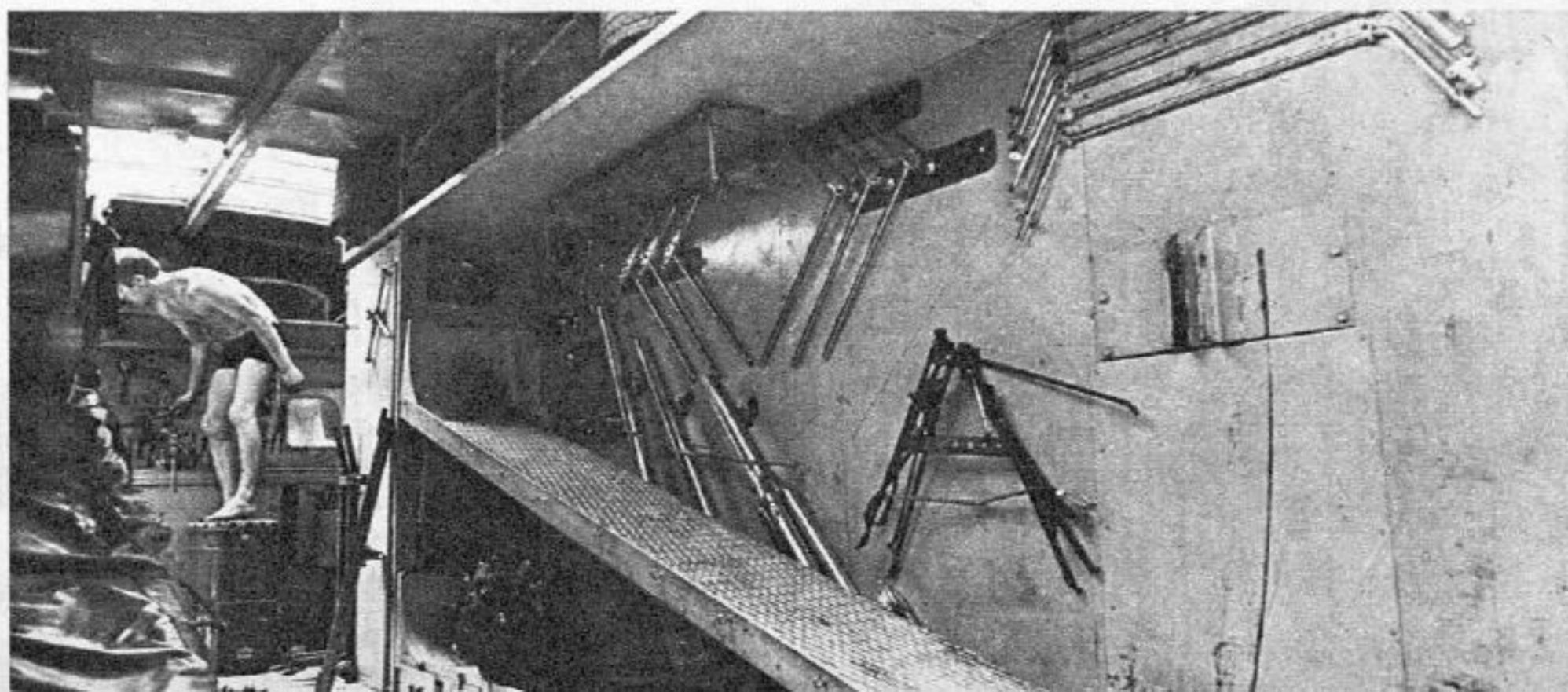
carenada y sólo asoma al aire el finísimo bracito que sostiene la escobilla de goma!

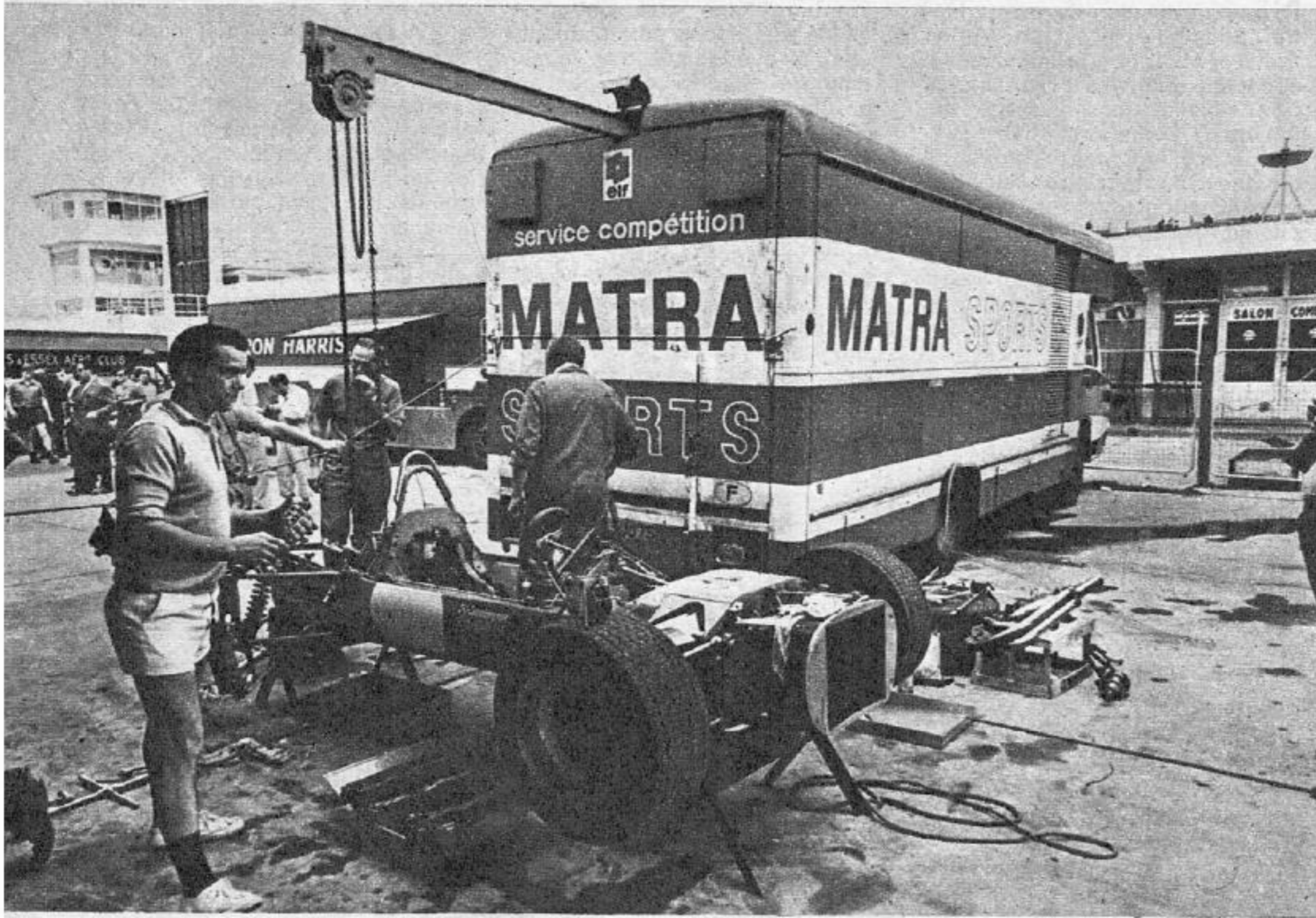
La delicadeza y el conocimiento auténtico con que está fabricado este Berliet no sólo se remonta a la estética y la aerodinámica. También las suspensiones son producto de mentes amantes del trabajo que hacen. Constan desde ya de ejes rígidos imprescindibles para soportar el peso que debe llevar el camión; pero estos ejes no sólo se fijan por medio de los elásticos sino también por tensores del más puro estilo deportivo. Eso es lo que le confiere al Berliet una estabilidad tan extraordinaria como para que el no menos extraordinario Gil de Laire pudiera hacer trompos en la arena a 130 km por hora sin riesgo de volcar. →

Como, en el interior de un barco: todo perfectamente amurado con soportes de rápido quita y pon. Un techo plástico traslúcido permite aprovechar al máximo la luz natural. Cajones con trabas para evitar que se abran durante la marcha. ▼




**Un ejemplo de diseño visita nuestro país con motivo de la temporada. Y no es un auto, sino un camión. El que usa Matra como taller rodante**





Naturalmente una empresa de origen aeronáutico como es Matra no podía elegir otro camión que no fuera éste. Y sobre él empacaron todo su equipo. Con una carrocería cuadrangular donde tampoco faltan los detalles. Como el del techo con partes de vidrio para aprovechar siempre la luz natural. O el del pequeño motor eléctrico que tira de los autos para que suban la rampa al ser guardados. En las repisas se llevan las gomas. En los costados se ven barras antirroll, brazos de suspensión, múltiples de escape. Y desde el fondo, hacia afuera, sale un brazo con el aparejo para levantar el auto, el motor o lo que sea.

Nada en todo este camión es genial. Pero todo es admirable. Por eso después de ver las fotos y leer el texto, vuelva a mirar esas fotos que muestran una de las bellezas anexas que rodearon a esta temporada. 

◀ Una pequeña tapa se levanta y aparece un riel por el que rueda un aparejo, se eleva un coche y dos caballetes perfectamente estudiados para que apoyen los brazos de suspensión hacen de cama a un Matra.



tuerquísimo !..

el reloj de Hombre que a ellas les gusta!

categoricamente superior!

**Sí... Sí... CITIZEN**

extraordinaria calidad a precios razonables



# saint-tropez: el status del bronceado

Raquílicas palmeras, barro, piedras y una franja de arena, son utilizadas por miles de porteños que buscan dorar su piel para adquirir el preciado status de verano. Bikinis e insólitas Bermudas, se exhiben audaces en la pintoresca "Costa Marrón" de Buenos Aires.

## MILITARISMO DURO EN BRASIL

El régimen militar del Mariscal Arturo Costa e Silva aplicó severas medidas de control en todo el país. Artistas, periodistas, políticos y escritores fueron blanco de una drástica operación.

SIETE DIAS presenta un informe completo sobre la censura, la clausura del Congreso y la suspensión de los derechos constitucionales.

## LOS QUE NO SABEN DE "FELICES FIESTAS"

Mientras el mundo festeja las tradicionales fiestas navideñas, millones de personas mueren en medio de

**SIETE  
DIAS  
ILUSTRADOS**

terroríficos cañoneos, pasan hambre y ven desaparecer sus hogares.

SIETE DIAS presenta los documentos gráficos exclusivos de lo que ocurre en los sitios donde "Navidad" es sólo una palabra.

Además SIETE DIAS le ofrece: las boutiques de la Manzana Loca y un sofisticado desfile • Los argentinos y "su" Navidad • Los EE.UU. y Rusia: Vigilia en el Mar Negro y Mediterráneo • Y como siempre toda la actualidad nacional e internacional

El semanario de información que más circula en el país. Adherido al I.V.C.





# Los "contragolpes" de Onganía.

Concluye un año cuyos 365 días fueron vividos en "tiempo político", aunque la política era tabú en el calendario oficial. Los liberales estructuraron la oposición. Hubo "golpes" fallidos. Alsogaray fue sinónimo de conspiración. Los comandantes en jefe consiguieron excomulgar al corporativismo. Y todo el poder se concentra en Onganía. Revista PANORAMA SEMANAL analiza estos hechos políticos con un punto de mira esencial: la Argentina de 1969.

## URUGUAY, ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

Dos cancillerías, la uruguaya y la argentina, discuten la delimitación de soberanías en el Río de la Plata, en tanto Itamaraty diagrama una estrategia de captación del Uruguay. Durante las negociaciones (las públicas y las extraoficiales) fue apedreado el consulado de nuestro país en Montevideo y el turismo argentino se vuelca hacia las playas uruguayas, con su valiosa carga de divisas. Pero los orientales no confían sólo en este tradicional aporte y buscan petróleo en el lecho del Plata.

## LAS "ONDAS" DE MAR DEL PLATA

PANORAMA SEMANAL descubre a una Mar del Plata que viene del frío y renace dispuesta a recuperar un status perdido a medias. Y le entrega un informe exclusivo sobre las tendencias que darán tónica a la nueva temporada y las "ondas" del qué hacer y dónde lograrlo en esta "ciudad feliz" que promete serlo realmente.

Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera léalo en revista

# PANORAMA SEMANAL

¡Cómprala para estar al día toda la semana!

# MUY IMPORTANTE:

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

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

## AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>AUSTIN</b>		
10 HP.	1946	150.000
<b>AUTOAR</b>		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
<b>BERGANTIN</b>		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
<b>BORGWARD</b>		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
<b>BUICK</b>		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
<b>CADILLAC</b>		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
<b>CITROËN</b>		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
2 CV lujo	1967	680.000
<b>CHEVROLET</b>		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec.	1956	620.000
B. Air 8 aut.	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut.	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut.	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut.	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut.	1961	1.000.000
Impala 6 mec.	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut.	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec.	1963	1.400.000
Impala 6 mec.	1964	1.600.000
Impala 8 aut.	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.550.000
Special	1967	1.350.000
<b>CHRYSLER</b>		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
<b>CISITALIA</b>		
850 cc Coupé	1961/2	500.000
850 cc Spyder	1961	520.000
1100 Berlina	1949	350.000
1100 Spyder	1949	380.000
<b>DE CARLO</b>		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
<b>DE SOTO</b>		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
<b>DI TELLA</b>		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
<b>D. K. W.</b>		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
<b>DODGE</b>		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
<b>ESTANCIERA</b>		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
<b>FIAT</b>		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar	1966	1.100.000
1500 Coupé	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
800 Spyder	1967	750.000
800 Coupé	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar	1967	1.200.000
1500 Coupé	1967	1.400.000
<b>FORD</b>		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc.	1957	520.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec.	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut.	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand.	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand.	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura	1965	1.280.000
Falcon Stand.	1965	1.000.000
Falcon Stand.	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand.	1967	1.350.000
Falcon Futura	1967	1.500.000
<b>GRACIELA</b>		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg	1962	360.000
<b>HANSA</b>		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
<b>HILLMAN</b>		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
<b>HUDSON</b>		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
<b>ISARD</b>		
300	1958/9	160.000
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700		

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
<b>KAISER</b>		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
<b>LÍNEA 380 IKA-RENAULT</b>		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
<b>LINCOLN</b>		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
<b>MERCEDES BENZ</b>		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
<b>MERCURY</b>		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv.	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
<b>M. G.</b>		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
<b>MORRIS</b>		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
<b>N. S. U.</b>		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

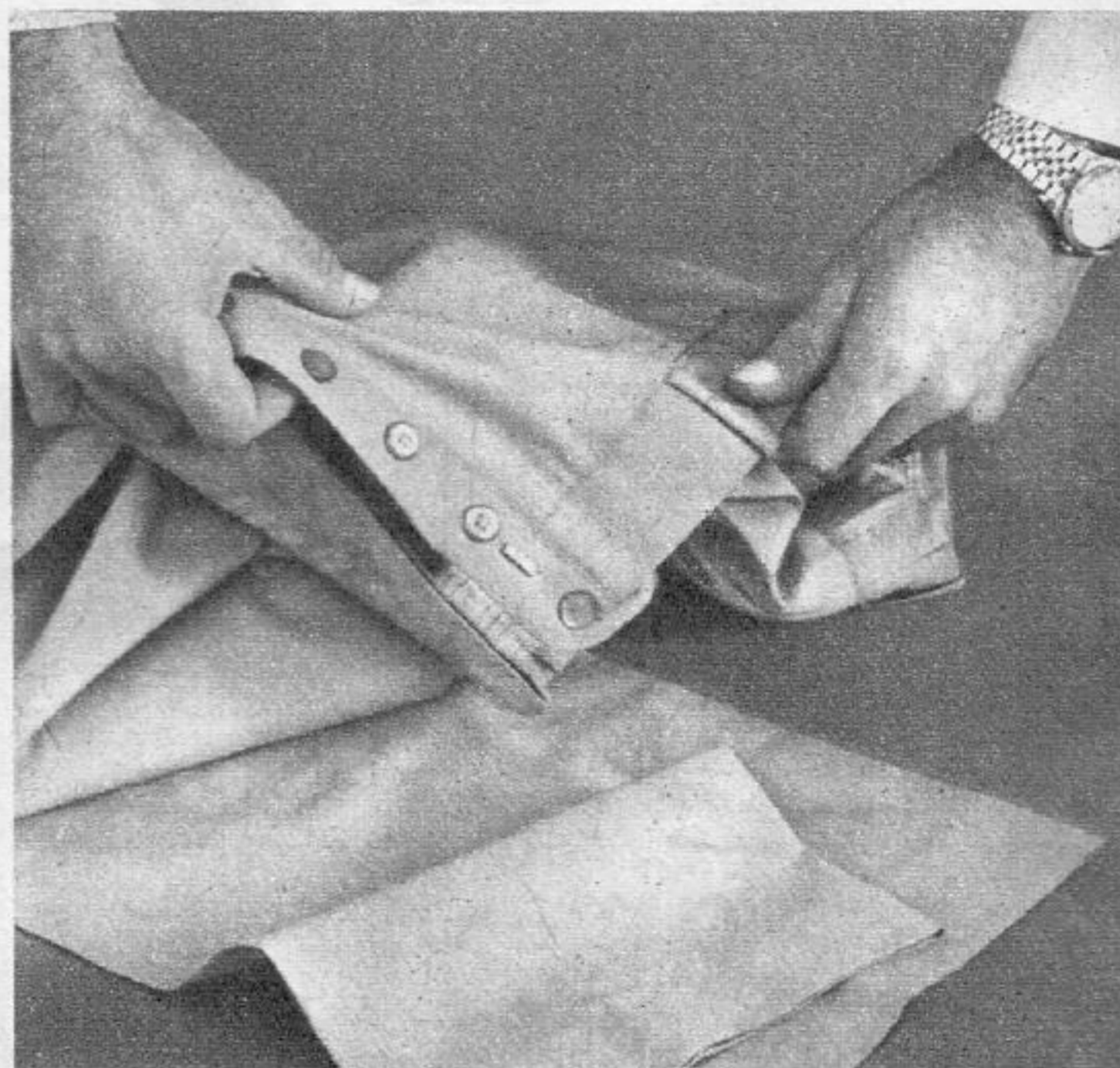
MARCA	AÑO	ESTIMAC.
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
<b>OLDSMOBILE</b>		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
<b>OPEL</b>		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
<b>PEUGEOT</b>		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
<b>PLYMOUTH</b>		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
<b>PONTIAC</b>		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
<b>RAMBLER</b>		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassador. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador. 990.	1964	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassador. 990.	1965	1.150.000
Ambassador. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambassador. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
<b>RENAULT</b>		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	320.000
Dauphine	1961	350.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
<b>RILEY</b>		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
<b>SIMCA</b>		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
<b>SINGER</b>		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
<b>STUDEBAKER</b>		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
<b>TAUNUS</b>		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
<b>TORINO</b>		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
<b>VALIANT</b>		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967	1.500.000
Coronado	1967	1.550.000
Gran Turismo	1967	1.580.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>VAUXHALL</b>		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
<b>VOLKSWAGEN</b>		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
<b>VOLVO</b>		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
<b>WILLYS</b>		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
<b>WOLSELEY</b>		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000
<b>PICK - UPS USADAS</b>		
<b>ARGENTA</b>		
Pick-up	1962	580.000
Pick-up	1963	600.000
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
<b>CITROËN</b>		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
<b>CHEVROLET</b>		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
<b>DE SOTO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>DODGE</b>		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>FARGO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000

MARCA	PRECIO	MARCA	PRECIO
<b>FIAT</b>		Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Multicarga 1500 1964	770.000	Rural Falcon Futura	2.063.000
Multicarga 1500 1965	800.000		
Multicarga 1500 1966	850.000	<b>PEUGEOT</b>	
Multicarga 1500 1967	900.000	404 Gran Lujo, 4 p. . .	1.520.000
Multicarga 1500 1967	900.000	404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
<b>FORD</b>		<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>	
F-10 Pick-up 1960	700.000	Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
F-100 " 1961	750.000	Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
F-100 " 1962	800.000	C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
F-100 " 1963	850.000	Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
F-100 " 1964	900.000		
F-100 " 1965	950.000	<b>JEEP</b>	
F-100 " 1966	1.000.000	JA-3UB, t/simple ..	869.100
F-100 " 1967	1.150.000	JA-3UA, t/doble ....	1.041.000
<b>JEEP</b>		<b>RENAULT</b>	
IKA Pick-up 1961	470.000	R-4, 4 puertas .....	948.000
IKA " 1962	500.000	Gordini, 4 p. ....	1.017.400
IKA " 1963	530.000	850, 4 puertas .....	873.000
IKA " 1964	560.000		
Glad. V " 1964	580.000	<b>TORINO</b>	
Glad. X " 1964	600.000	300, 4 puertas .....	1.741.200
Glad. V " 1965	620.000	380W, 2 puertas ....	2.451.200
Glad. X " 1965	650.000	380W, Compet., 2 p. . .	2.416.000
Glad. V " 1966	680.000	300S, 4 puertas ....	1.920.600
Glad. X " 1966	720.000	380, 2 puertas .....	2.245.300
<b>MERCEDES BENZ</b>			
170 Pick-up 1951	270.000		
<b>RASTROJERO</b>			
Pick-Up 1961	390.000		
" 1962	420.000		
" 1964	490.000		
" 1965	520.000		
" 1966	560.000		
" 1967	620.000		
<b>STUDEBAKER</b>			
Champ. .... 1963	550.000		
Champ. .... 1964	600.000		
<b>AUTOMOVILES 0 km</b>			
<b>AUTO UNION</b>			
1000 S. 4 p. ....	1.249.000		
Rural Universal .....	1.279.000		
<b>CITROËN</b>			
2 CV AZAM, 4 p. ....	859.000		
2 CV AZN, 4 p. ....	793.000		
2 CV AZ, 4 p. ....	825.000		
<b>CHEVROLET</b>			
Súper Sport .....	2.226.000		
Special, 4 p. ....	1.761.000		
Súper, 4 p. ....	1.960.000		
Súper De Luxe, 4 p. . .	2.134.000		
<b>DODGE</b>			
Valiant .....	1.846.000		
Polara .....	2.041.000		
Coronado .....	2.199.000		
Gran Turismo .....	2.306.000		
<b>ESTANCIERA</b>			
UA-5RB t/simple ....	1.526.700		
UA-5RA t/doble ....	1.693.200		
<b>FIAT</b>			
600 E, 2 p. ....	878.000		
800 Coupé .....	1.085.000		
800C Coupé Spyder ..	1.090.000		
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000		
1500 Coupé .....	1.650.000		
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000		
<b>FORD</b>			
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000		
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500		
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000		
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000		
		<b>PICK-UPS 0 km</b>	
		<b>IME</b>	
		Rastrojero (diesel) ..	1.425.000
		Doble Cabina .....	1.680.000
		<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.</b>	
		<b>DODGE Standard</b>	
		D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
		D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
		<b>De Lujo</b>	
		D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
		D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
		<b>Standard</b>	
		D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
		D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
		<b>De Lujo</b>	
		D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
		D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
		<b>CITROËN</b>	
		Furgoneta AZU .....	805.000
		AZU B .....	817.000
		<b>FIAT ARGENTINA S. A.</b>	
		Multicarga 1500 .....	1.191.000
		<b>FORD MOTOR ARGENTINA S. A.</b>	
		F-100 chasis s/caja .	1.655.000
		F-100 chasis c/caja .	1.720.000
		<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.</b>	
		Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
		Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
		Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
		<b>IKA-RENAULT</b>	
		Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
		Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
		Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
		Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
		Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
		Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
		Pick-Jeep t/simple ..	934.800
		Renault 4-F (Furgon.)	812.500
		<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE</b>	
		D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
		<b>S.A.F.R.A.R.</b>	
		Peugeot T4 B .....	1.255.000

# Tuvo a fresno® entre sus dedos?



Cuando necesite un pantalón, una camisa, una pollera, un vestido con buena caída, elegante; confíe en su tacto: tome a FRESNO entre sus dedos. Y confíe en FRESNO porque su equilibrada mezcla de poliéster y algodón vence al roce, vence a las arrugas.

Busque la etiqueta

# fresno®

las telas para vestir de poliéster y algodón que hizo 



## No detenga el país!...

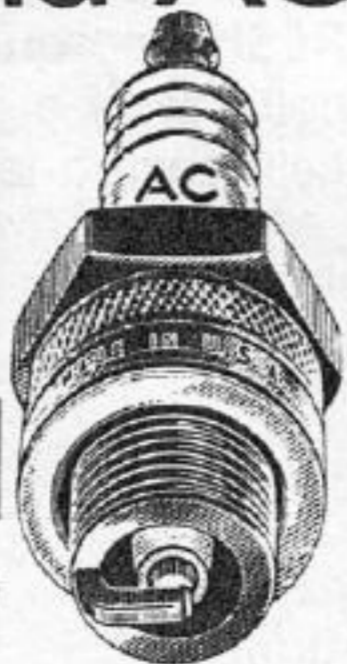
Dijimos: El país está en marcha!... Eso queremos. Que no detenga la marcha hacia el futuro... Podemos contribuir positivamente. La Publicidad es importante factor económico moderno de promoción para los 12 meses del año. Realizando más ventas -también en verano- estimulamos con mayor fuerza las industrias y todas las actividades vitales de la Nación.

Haga publicidad...  
también en verano.



# la mejor fórmula en carrera: Fórmula AC

BUJIAS



## en el motor del ganador!

Están incorporadas al triunfo de los motores 250 - 7 bancadas. Son las decisivas BUJIAS AC, para el más impetuoso arranque y el mejor pique. Haga ganar a su motor con ellas y jentre también en carrera!



ASEGURA SU CALIDAD

## Parabrisas CORSA

### noticias

#### FRENE CON FE

Fue presentada en el mercado automovilístico una novedosa válvula de seguridad automática para frenos hidráulicos. La misma dota al vehículo de un doble circuito de frenado que evita muchos accidentes que se producen por averías en los frenos, como ser: excesiva cantidad de aire en las tuberías; ajuste deficiente de los frenos; cilindros de ruedas atascadas; tuberías obstruidas por suciedad; tuberías pellizcadas, perforadas o rotas; uniones o conexiones deterioradas y con pérdidas de líquido y flexibles pinchados. El sistema puede aplicarse en cualquier marca o modelo de auto y su instalación sólo requiere de 30 a 60 minutos de trabajo, sin introducir modificaciones al sistema original de fábrica. Como dato ilustrativo cabe agregar que el sistema fue aprobado por la División Técnica de la Dirección Nacional de Auto-transporte, dependiente de la Secretaría de Transporte.

FRENO-FE —así se denomina el novísimo sistema— es distribuido en todo el país por BLACK Promociones S.R.L., de la calle Lavalle 1125, 3er. Piso, de la Capital Federal.

#### REGISTRANDO FRENADO

La empresa Industrias COBI (de la localidad de San Martín), bajo licencia y control de la firma alemana Gerb Hofmann KG, fabrica en el país una máquina comprobadora de frenos que mide y registra la potencia de los mismos y la fuerza del pedal, denominada BREKON I.

La BREKON I avisa inmediatamente si un freno tira inadecuadamente y sus causas. Los rodillos giratorios de hormigón no dañan los neumáticos y tienen todas las características de una carretera

plana y seca, por lo que pueden medir la potencia del frenado y la fuerza del pedal al mismo tiempo.

Los defectos y las fallas los registra en un documental, demostrando el trabajo efectuado en sólo 5 minutos.

El mando y lectura se realiza desde el asiento del conductor. La caja con el registrador es desplazable y se lleva a cualquier posición. Su carga máxima del eje, es de 2.000 kilos, potencia máxima de frenado mensurable, 500 kilos por rueda; fuerza máxima del pedal mensurable, 75 kilos; y varias ventajas más de gran utilidad.

La máquina comprobadora de frenos se entrega incluyendo dispositivos de registros, dinamómetros de pedal y 50 tarjetas de comprobación.

#### UNIDADES MOTRICES

Fueron entregadas por la División de Productos Industriales de Ika-Renault con planta en Pajas Blancas, Córdoba, a la empresa Pan American Argentina Oil Co., seis unidades motrices petroleras destinadas al bombeo de petróleo en la provincia de Chubut.

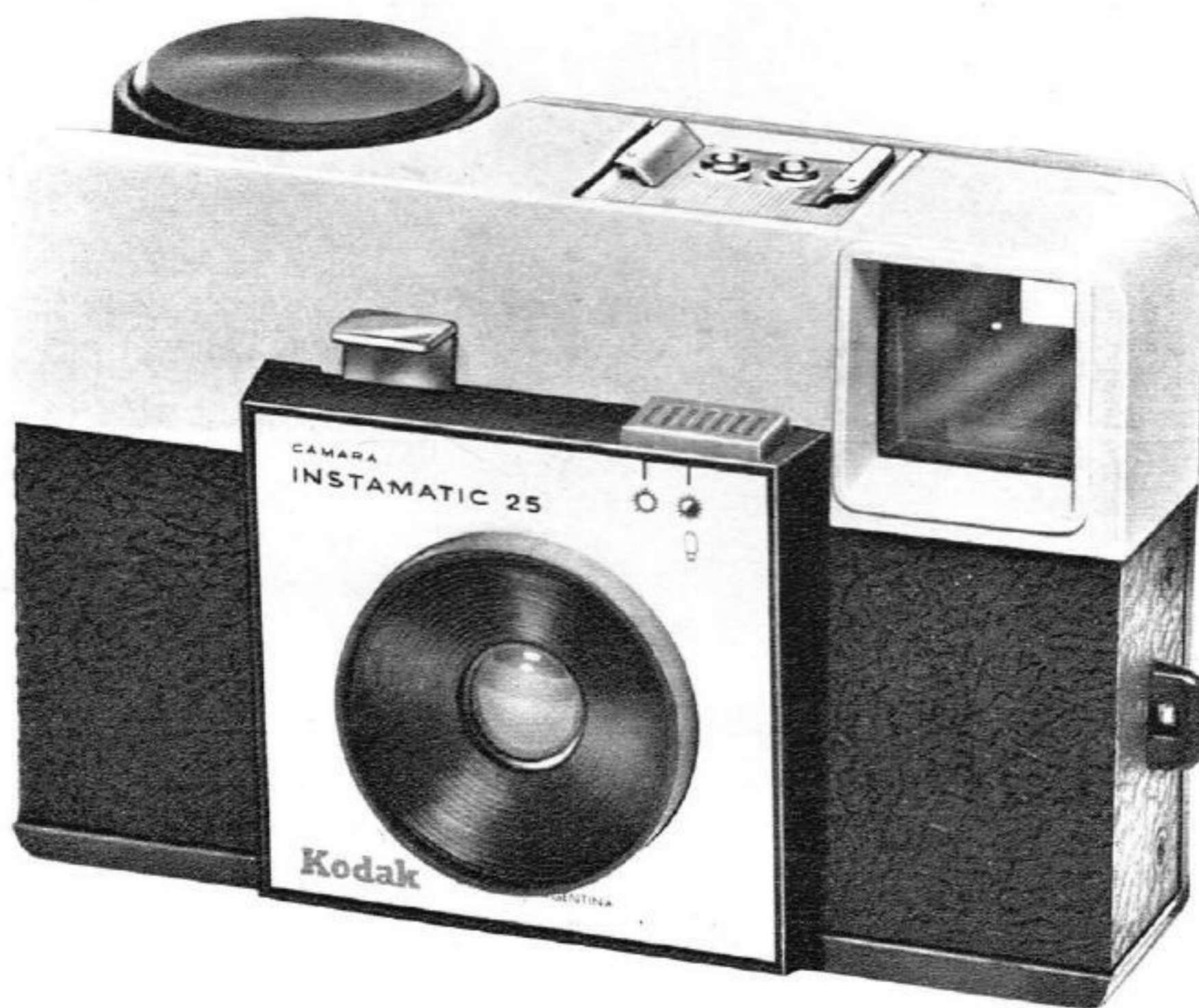
Estas unidades motrices, por primera vez programada su construcción en la Argentina por Ika-Renault, tienen una potencia máxima de 68,9 CV (68 HP) y funcionan con gas natural tomado directamente del mismo pozo.

Se accionan automáticamente y están protegidas por dispositivos de seguridad que posibilitan su funcionamiento durante las 24 horas del día sin necesitar vigilancia de ninguna especie.

Por otra parte cabe agregar que más de 300 unidades de este tipo han sido provistas por Ika-Renault a diversas compañías petroleras, entre ellas a YPF, sustituyendo equipos que debían ser importados.

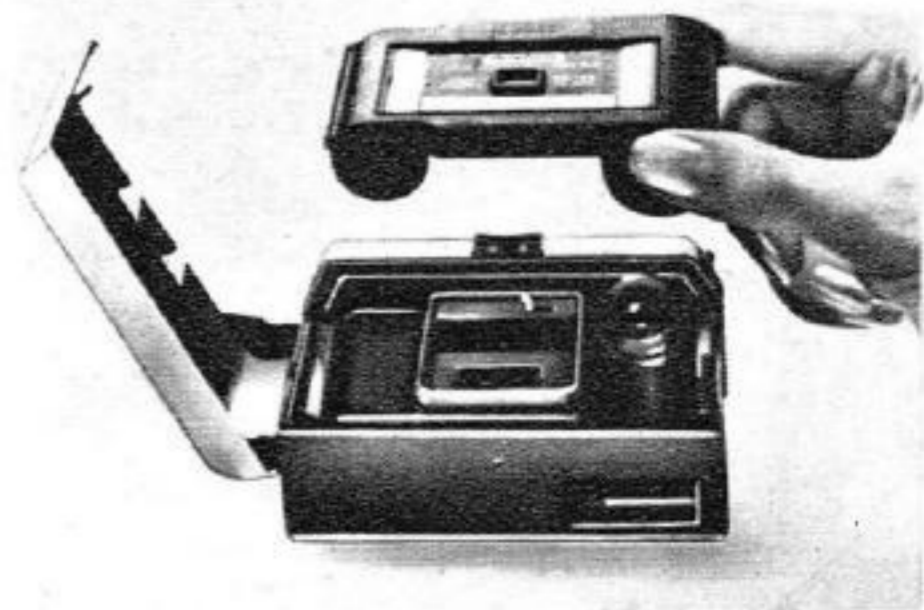


# Kodak no se detiene. Ahora fabrica en Argentina su 2<sup>da</sup> cámara:



## Kodak Instamatic 25

**Primero, Brownie Fiesta.** Ahora, KODAK Instamatic 25, fabricada en Argentina. Con la perfección técnica que caracteriza a KODAK en todo el mundo. Es pequeña y manuable. Para poder llevarla a todas partes. Y tomar excelentes fotos en color o blanco y negro. Es tan sencilla! Usted elige la película, coloca el cargador... y dispara. Sin complicaciones. Cámara KODAK INSTAMATIC 25. Eficiente y económica (menos de \$ 2.990). Visite al proveedor KODAK más cercano, y disfrútela.





**ISAURA**

*feliz  
año  
nuevo!*