

LA CARRERA DE TODOS (1era. parte)

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclísticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

La motoneta, también conocida como scooter en los países de habla inglesa y Japón y como motosilla o escúter en España durante los años '50 y '70 principalmente, ha sido uno de los grandes inventos que el motociclismo ha tenido en su longeva vida.

Algunos autores, historiadores y plumas de mayor credibilidad dentro del ambiente internacional difieren mucho entre sí con respecto al origen propio de esta simpática clase de aparatos a motor. Para el grueso de los periodistas, usuarios y cultores de la práctica motonetista, Enrico Piaggio y el ingeniero aeronáutico Corradino D'Ascanio fueron los gestores de esta corriente, exactamente en abril de 1946 cuando capitalizaron su deseo conjunto de crear un medio de locomoción exclusivamente de uso familiar.

En él, los conceptos de practicidad se encontraban en todos sus ángulos, puesto que contaba —entre otras cosas— con chapes laterales que colaboraban aerodinámicamente y también en el nivel de imagen para agradarle al cliente, además de un escudo frontal de acero para proteger básicamente de la suciedad, las piedras y otra clase de objetos al conductor o la conductora (sí: también estaba pensado para la mujer y por eso más arriba dijimos que era de utilización familiar), pues los caminos europeos no se presentaban tan bien como en épocas anteriores por la destrucción casi total dejada por la Segunda Guerra Mundial.

Así, el modelo 98 de Vespa ('avispa' en italiano) representó



Toda una clásica resultaba ser la Siambretta 125 LD De Lujo o Especial, donde el concepto de moto familiar para realizar escapadas turísticas se notaba a través de la foto del aviso publicitario, tomada en Mar del Plata. Su vigencia comercial se extendió hasta entrados los primeros años '60.

la concreción de un anhelo del dueño de una compañía y de un diseñador, lo cual dio inicio a la solución del transporte de per-

sonas, generando así una moda que no tardaría en extenderse a diferentes rincones del planeta, como Sudamérica, donde la Ar-

gentina, ya entrados los '50, era el país con mayor movimiento motociclístico de la región en el aspecto comercial y deportivo.

EL COMIENZO DEL MOTONETISMO EN LA ARGENTINA

Más allá de que otra gran corriente de uso —y más tarde de pasión— también surgió en la península en octubre de 1947 cuando Ferdinando Innocenti descubrió ante el mundo su Lambretta A (según otras fuentes, modelo M, aunque dando a entender que se trató de una interpretación diferente del concepto de Piaggio respecto de lo que debía ser una motoneta, merced a la carencia de carenado), en nuestro país la gran inmigración italiana que venía en busca de una vida mejor empezó a contagiarse de lo que sucedía en su lejana patria a nivel de transporte.

La razón, válida para el contexto local ya que había un desarrollo económico notable, movilizó a comerciantes y particulares a realizar los primeros pedidos de motonetas a Italia, iniciándose de este modo una socialización intensiva del motonetismo en el país, primordialmente en el uso diario, la columna vertebral de las acciones comerciales.

De esta manera, la década de 1950 significó para estos aparatos (que en un principio despertaban la curiosidad de los motociclistas tradicionales) la era del nacimiento y desarrollo de la tendencia, ya que los planes de industrialización a gran escala del país pronto tendrían un espacio reservado casi pre-



El motonetismo turístico tuvo su mayor apogeo durante 1960 y 1961, época en la que la industria del sector estaba viviendo el mejor momento de su historia.

ferencial hacia ellas.

Pese a que algunas fábricas de características artesanales concretaron el anhelo de darle a la industria local el orgullo de ser parte del sector (al consultar mentalmente los nombres de las marcas, de inmediato aparecieron Derri -Establecimientos Metalúrgicos Derri- y Ciclón, firma que según otros expertos y restauradores también se conoció como Chay), la expansión productiva llegó a partir de mediados de 1954 de la mano de la SIAM, que en base a un contrato firmado a fines del '53 con Lambretta por medio de su filial Siambretta S.A.C.I., puso en marcha la producción local de los modelos de 125 cc D (Standard) y LD (De Lujo o Especial).

Por tal motivo, la masificación definitiva de la producción, venta y manejo de motonetas en todas las provincias argentinas fue un hecho concreto en 1955 en virtud de lo hecho por Siambretta, como también a nivel motociclístico hicieron las Puma de 1º y 2 Serie y la incipiente Gilera G 150 Sport.

El empuje dado por esta casa licenciataria nacional, sin embargo, no la dejó con el monopolio del mercado, puesto que la educación dada por el material informativo de primera mano proveniente de Europa, principalmente de contactos personales de italianos y españoles residentes en el país, allanaron el camino para que otras marcas pudieran desembarcar sin complicaciones de ningún tipo durante el segundo lustro de la década.

La idea de toda esta jugada pluralista era diversificar el mercado y, bajo este contexto de apertura comercial, fue así que debutaron en las agencias de cada importador o constructor las más afamadas motonetas de la historia nacional, con la Alpino Guizzo 150 gracias a Edelweiss-Alpino S.A.I.C. y F. (1959), la Garelli Lido 75 con Rodamotor S. en C. ('57), la Guizzo Vicentina 150 con Moto Rondinella S.A. y luego S.A.I. y C. ('60), la Iso Diva 150 con Rodamotor ('58), las Lambretta 125 y 150 LI y 175 TV con Siambretta ('58), la Legnano 75 con Rodamotor ('57), la NSU Prima D -150- con Edelweiss-Alpino ('59), la Puch SRA 150 con Cincotta ('59), la Rumi Formichino 125 con Vairo Meo S.A.I.C.F. ('56) y con Edelweiss-Alpino ('58) y las Vespa 150 y 150 GS con una personalidad del mundo motor: Juan Manuel Fangio ('56).

El juego de las ventas estaba servido y solamente había que esperar qué aparecería en los '60 para marcar toda una épo-

ca. Mientras tanto, los motonetistas se dedicaban a disfrutar de sus monturas de cero kilómetro...

EL TURISMO EN MOTONETA

Con la llegada de la nueva década, el mercado de la motoneta estaba en pleno auge en Argentina y el resto de Sudamérica, puesto que en Europa la proliferación de los llamados autos económicos o microcoches había dejado a muchas empresas motociclistas al borde de la quiebra o con serias dificultades para continuar produciendo motos y motonetas afrontando las obligaciones ante semejantes labores.

En este lado del Océano Atlántico, el panorama todavía no se mostraba conflictivo sino que por el contrario, ostentaba de mejores posibilidades de crecimiento que en el último bienio de los '50. Esta vez, la complicidad de la expansión tuvo en los medios de comunicación foráneos al motociclismo a los "socios" que sin dudas habían faltado tiempo antes. Tanto las revistas de autos como aquellas dedicadas a transmitir el quehacer de varios deportes fueron las elegidas por los fabricantes para mostrar sus publicidades, a la vez que desde cada redacción de los medios automovilísticos se escribía sobre cómo se debía llevar a cabo el mantenimiento total de la motoneta, amén de otras cuestiones, como el turismo.

A partir de 1960, más allá de mostrar las nuevas motos y motonetas, los cortos recorridos turísticos y las expediciones realizadas por lectores se ocuparon de llenar muchas páginas de cada edición (primordialmente de vigencia mensual) con gran calidad de descripción y opinión.

Desde las simples escapadas hacia el Delta del Tigre, la Costa de Quilmes o las reuniones en "El Ombú" (Ezeiza), los relatos ocupaban mayores espacios cuando una exigencia tenía como fin alcanzar las montañas de la Cordillera de los Andes, o cuando un grupo de amigos realizaba un raid por Uruguay mostrando imágenes de la tradicional Ruta Interbalnearia, camino a Atlántida y Piriápolis, dos de los centros vacacionales más importantes de la costa marítima uruguaya, junto con Punta del Este.

Estos verdaderos aportes sobre cada destino en cuanto a alojamiento, comida y visitas fueron protagonizados en su mayoría por "siambrettistas", en tanto que del resto de las marcas solamente se hacían unas pocas referencias. El resto, no

obstante, no tenía otra alternativa que la de salir por la ciudad o el pueblo...

LA ACTIVIDAD DEPORTIVA

Amén de lo que se hablaba, tanto en materia de esparcimiento como de comercio (donde ya habían aparecido nuevas monturas como la Bessone 125 de motor DKW realizada por Fribe S.A. de 1961 y la NSU Prima V o 5 Estrellas del '60), la actividad deportiva para estas máquinas se aglutinaba solamente en torno a carreras de tipo zonal en circuitos de tierra convencionales y en los óvalos, como también algunas carreras en trazaados de asfalto montados alrededor de las plazas, o bien en los tramos recién terminados de la Ruta Panamericana, como por supuesto en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, "el sitio" donde el motociclismo piste-



Antes de la realización de las 12 Horas en Motoneta, la pasión deportiva con estos aparatos se cubría en circuitos asfaltados o en su defecto en pistas de tierra compactada de cualquier dibujo, como el caso de esta imagen.



ro tenía su cita ineludible con la competición.

Justamente allá por 1960, la dirigencia de la FAM (Federación Argentina de Motociclismo) se había planteado la necesidad de crear un torneo de orden nacional para estos vehículos, lógicamente dividido por cilindradas, aunque por aquellos meses las actividades de llegada internacional eran las que más atención le demandaban al organismo rector del ámbito vernáculo del motociclismo deportivo.

En materia de hechos, el

Gran Premio Ferruccio Gilera - efectuado hasta allí en 1957 y 1959- era una cita alentadora para volver a promover la participación de pilotos extranjeros de primer orden en el medio nacional cerca de fin de año (vale recordar que en la edición inaugural participaron los itálicos Libero Liberati -campeón mundial de 500 cc en esa temporada- y Alfredo Milani con sendas Gilera Quattro), aunque había mayores intenciones.

En efecto, estaba en los planes de ejecución de nuestro

ente representativo una Temporada Internacional, en la que corredores sudamericanos y europeos compartirían pista en varios trazados, incluyendo desde luego al autódromo porteño, el cual se sometería a examen para obtener la homologación de la sede y así organizar una prueba FIM del Mundial de Velocidad del '61.

A fin de cuentas, se realizaron tres fechas de confrontación europeo-sudamericana a través de dos reuniones en Buenos Aires y la restante en Córdoba, y nuestro coliseo del deporte motor obtuvo el correspondiente permiso de la Federación Internacional de Motociclismo para hacer el Gran Premio de la República Argentina, carrera que a la postre sería la primera fecha del "Circus" celebrada fuera de Europa, el 15 de octubre de ese año.

Frente a toda la atención puesta por la FAM para lograr el anhelado permiso de organización de una cita de tal magnitud,

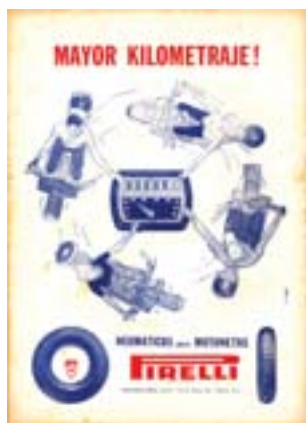
diferentes clubes de motociclistas y motonetistas que se encontraban buscando nuevas actividades para sus asociados y el resto del público usuario, se pusieron a trabajar de manera independiente en la búsqueda de una competencia diferente a las que se habían visto con anterioridad al conocimiento de las intenciones de la entidad interesada.

Desde el Club Motociclista Porteño (CMP) surgió una idea: una carrera de motonetas de larga duración...

MANOS A LA OBRA

Los directivos y socios del club estaban convencidos de que una aventura de varias horas con cambio de pilotos y recarga de combustible, aunque sin variar mucho en tema reglamentario, sería una excelente oportunidad para que profesionales y amateurs convergieran en una misma actividad.

Como lo hemos declarado anteriormente, los trabajos de organización de la prueba resultaron ser muy complicados, ya que durante los tres primeros meses de 1961 fueron muchos los problemas que debieron sortear para realizar la competencia: en un extremo, el total desinterés de los comerciantes en apoyar un proyecto que a la larga los beneficiaría; en el otro, la



Pirelli fue una de las empresas que más publicitó sus productos para motonetas en los '50 y '60. Aquí tenemos unos avisos al respecto.



Frente a tanta "avanzada" de Pirelli, también ponemos unas publicidades de Imperial Cord.

Juan Manuel Fangio a los mandos de una Vespa 150 en Pontedera, Italia, en 1956.

Continuará...

(1) La calidad de las fotos es muy baja, ya que son de recortes periodísticos de la época. Pero son valiosas como documento gráfico.

FESTIVAL DE MOTOS Y ROCK EN RAFAELA "8 HORAS EN CUB"

Por Jorge V. Monasterio

A principios de marzo recibimos el llamado de Reinaldo Cozzani. "Tengo una idea... ¿cuándo nos vemos?" nos dijo casi inmediatamente después del "hola, ¿cómo estás?". La respuesta de nuestra parte no se hizo esperar: "El viernes... ¿dónde?". Así comenzó esta historia del Festival de Motos y Rock.

Nos reunimos y Reinaldo entonces nos cuenta de una charla de sábado al mediodía en Pepino, junto a Jorge Cupeiro y otros amigos sobre las "12 horas en Motoneta". La intención era revivirlas con los scooters actuales, y necesitaba nuestra colaboración para armar una gran concentración.

A Reinaldo lo conocemos desde hace muchos años, antes que iniciáramos INFORMOTO, así que conocemos su trayectoria. Los Grandes Premios de Velocidad por el Campeonato del Mundo, los Grandes Premios de Motocross pre-Mundial y luego las fechas mundiales, las temporadas de Motocross en la Rural de Palermo. Además, su visión industrial en épocas en las que la moto más parecida a una todo terreno de industria nacional eran la Gilera Country, que lo llevó a fabricar una MX con base Zanella 175cc.

No fue difícil tomar la decisión de ofrecer nuestra colaboración, igual lo consultamos entre los integrantes de INFORMOTO, ya que este tema nos involucraría a todos.

Descartamos el tema de los Scooters porque no todas las marcas que están en el país cuentan con productos de este tipo, pero sí hay un sinnúmero de Cub 110 de prácticamente todas las empresas.

Un proyecto de esta envergadura requiere muchos meses de trabajo, no se desarrolla de un día para otro, y el principal problema a resolver era el lugar en que se haría. Se pensó en un momento en San Luis. Reinaldo inició las conversaciones, pero se extendía la cosa en el tiempo y no quedaba claro cuándo obtendríamos una respuesta, ya sea por sí o por no. Las elecciones nacionales anticipadas fueron el punto para abortar el tema San Luis.

¿Adónde ir? Por su relación con el automovilismo —Mitsubishi— Reinaldo conoce a mucha

gente, así que apuntó para San Jorge (Santa Fe), pero también allí se dilataban las respuestas.

Rafaela surgió "de repente", así que mientras Reinaldo hablaba con los integrantes de la comisión del Autódromo, nosotros nos comunicábamos con nuestro amigo, el Ing. Héctor Chiapero (F.A.R.), para que nos diera una manito.

Logramos llegar a un acuerdo previo con la Comisión. Cuando esta revista se encuentre en máquina se estará cerrando definitivamente esta instancia.

UN FESTIVAL DE MOTOS Y ROCK

Hacer una carrera de 8 horas con las Cub 110 (Wave, Crypton, Smash, etc.) resultaría aburridísimo para el público, no así para los pilotos y los amigos de los pilotos, entonces es necesario "mechar" con otras actividades, específicas de la moto y no, como es el rock.

La actividad comienza el viernes 9 de Octubre con el armado de los stands de la Exposición de motos y accesorios previstos para esta ocasión. El sábado 10 de Octubre se realizarán actividades con motos (lo informaremos en la www.informoto.com a medida que se confirmen), a la noche tocará un conjunto de rock de primer nivel, el domingo tendrá lugar la presentación de "veteranos" motociclistas que participaron en las 12 horas, como también de motonetas de la época y al mediodía será la largada de la "Gran Carrera". Por la noche habrá un show de despedida de otro conjunto de rock de primer nivel y luego, la entrega de premios.

El lunes 12 se realizará la desconcentración.

Está previsto el Sorteo de una Mondial HD 254 entre los participantes de la Concentración. Mientras esta edición de INFORMOTO se está imprimiendo, estaremos en Rafaela viendo las instalaciones para la zona de Camping —en el predio del circuito—, para saber qué falta implementar.

A continuación publicamos el Reglamento Técnico. En próximas ediciones haremos lo propio con el de la Carrera (pilotos, recarga de combustible, etc.).

Federación, cuyo pensamiento más firme sobre finales de abril seguía siendo, como desde diciembre del año anterior, el 15 de octubre y el Mundial.

Sin embargo, la pasión por hacer algo para la gente tuvo su recompensa con el desarrollo del primero de los capítulos de las 12 Horas en Motoneta, el que abrió la seguidilla, el último día del cuarto mes de ese histórico año '61.

De esta manera, el motoneismo deportivo abrió su página más bella con este primer endurance serio de pilotos, tanto expertos como novicios.

“12 HORAS EN MOTONETA”

LA CARRERA DE TODOS (2da. parte)

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclísticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

LA GRAN CARRERA SE PUSO EN MARCHA

El motonetismo deportivo comenzaba a ser tenido en cuenta en ese 1961 como una actividad fuerte en todo el país, pero en lo que se refería a competencias en asfalto de larga duración, la actividad era nula en todo sentido. El antecedente más cercano que a nivel nacional registraba la presencia de estas máquinas bajo esta forma de competición se encontraba en las 6 Horas de Motociclismo, celebradas durante los años '50 en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

Sin embargo, frente a la creciente actividad comercial y la

demanda de estos productos, el Club Motociclista Porteño reunió y preparó a su mejor material humano de trabajo para que el 30 de abril se diera por iniciada de una vez por todas la primera edición de esta singular competencia, aprovechando así la moda que por esos días estaba expresándose en los medios de comunicación con estos vehículos. Igualmente, no nos adelantemos demasiado...

Continuando con nuestra investigación referida a carreras de largo aliento exclusivas para motonetas, hemos mostrado que en esos años no solamente la Argentina se encontraba viviendo una fase novedosa en su his-

toria deportiva con la organización y el desarrollo de actividades exclusivas para estos aparatos, sino que a nivel regional el rumbo a seguir era muy parecido en razón del objetivo planteado: fomentar una actividad para especialistas y conductores amateurs.

Tal vez el ejemplo más marcado de esa era dorada haya sido Brasil, donde su órgano de control deportivo y social de los vehículos de dos ruedas con motor, la FBM, concentró todos sus esfuerzos deportivos a raíz de una decisión político-económica que provocó que sus campeonatos tuvieran una considerable baja de participantes en sus

categorías tradicionales de velocidad, todo ello en pos de concentrarse en las justas deportivas para motonetistas.

Para los dirigentes de la Federación Brasileña de Motociclismo, el cierre de las importaciones que mantuvo aislado al país entre 1958 y 1964, supuso la concentración de su capacidad de acción en el ámbito de estas máquinas. Una prueba del desarrollo de actividades para estos aparatos se vio en 1959 con la ejecución de las primeras 6 Horas de Motonetas, la cual se disputó en el entonces largo y veloz dibujo de Interlagos. Allí, unidades casi de serie y otras altamente preparadas técnica-



La formación de salida de la edición inaugural, extractada de las carreras de resistencia para motos disputadas en Le Mans (Francia), se produjo en la zona anterior a la propia recta principal del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, o sea en el tramo de pista que venía desde el arco de ingreso al predio.



Momento de plena negociación del sector conocido como “Horquilla Larga”, donde vemos en acción a Jorge Cupeiro y su NSU Prima V (1), seguido de Juan Carlos Fernández (2) con similar máquina. “Los Gallegos” y sus respectivos compañeros, Galluzzi y Becerra, se adjudicaron la primera y segunda posición de la clasificación general y de su categoría, la de 175 cc. Detrás de ellos se divisa una Guizzo Vicentina o una Alpino Guizzo, aparatos que en esos años solían confundírseles fácilmente por sus muchas semejanzas.



La foto del equipo oficial Rodamotor después del brillante 1-2 en 100 cc con sendas Legnano 75: adelante, la máquina 151 con Mauro “Pájaro Loco” Pasquetto (derecha) y Armando “Chupete” Vivacqua (izquierda); en tanto que detrás, Ángel Díaz (derecha) y Roberto López (izquierda), por supuesto llevando el Nº 152.

mente (muchas de ellas con serias reformas ciclisticas y hasta con carenados integrales o de tipo ‘campana’) compitieron por buenos premios, los que llamativamente años antes habían sido pensados para los participantes de las categorías de velocidad consagradas dentro del público especializado.

Quizás este ejemplo de la FBM haya podido o no haber llegado a los oídos de los dirigentes del Club Motociclista Porteño, pero lo cierto es que en aquel ‘61 se intentó realizar en dos ocasiones la exigencia, pero siempre por cuestiones organizativas debió quedar pospuesta para otra ocasión. Así, luego de varias idas y vueltas se fijó como fecha límite el 30 de abril. El aviso, dado a conocer a modo de ultimátum, generó una inusitada cantidad de inscripciones

de equipos durante la semana previa y en los horarios previstos en la sede del Club (Campaña 5661, propiedad que años después sería la base edilicia y administrativa de la Federación Argentina de Motociclismo), a los cuales muchos pilotos principiantes a posteriori se sumarían al grupo de socios activos del CMP y más tarde algunos de ellos, ya como pilotos representantes de la FAM, alcanzarían importante protagonismo en la escena deportiva de la velocidad en asfalto, exactamente en el Campeonato Argentino.

CUPEIRO, GALLUZZI Y NSU

Quedaba perfectamente asimilado entre los corredores - los contratados por las empresas del sector y los aficionados - que la idea fundamental de la

competencia era la de confraternizar durante 12 largas horas, tanto en la pista como en los boxes, profesando así la imagen de compañerismo y solidaridad que aquellos años quería imponer ‘El Porteño’ en esta carrera, algo que a menudo se veía en sus viajes turísticos de sábado o domingo a distintos destinos, generalmente dentro de la Provincia de Buenos Aires.

La mayoría de las 76 tripulaciones que se hicieron presentes, de las cuales setenta y tres fueron las que tomaron salida, eran novicias en la competición pura, dejando a pocos equipos en situación de asumir el protagonismo mayor en la clasificación general.

Inmediatamente, de la opinión de los expertos analistas de la época se desprendieron las duplas favoritas para la vic-

toria de la nómina oficial de participantes. Las que acaparaban el mayor gusto de la gente eran las de las motonetas Nº 1 y Nº 59.

La primera de ellas, correspondiente a Miguel Ángel Galluzzi y Jorge Cupeiro (NSU), representaba en la clase de los 175 cc (la de más alta consideración en cilindrada), a la escudería del importador de la marca germana, von Dory y Cía. S.R.L., la cual mostraba desde los instantes previos un box equipado con repuestos y elementos varios que nada tenía que envidiarle al de una estructura que afrontara una prueba nacional o subcontinental importante, e incluso de validez internacional.

Mientras tanto, en la vereda de enfrente, la otra sociedad de pilotos con aspiraciones de victoria tenía acento italiano y esta-

ba formada por el experimentado Víctor Sabatelli junto a su amigo y mecánico Jaime Enríquez, quienes defendían los intereses de Vespa en la categoría de 150 cc.

También con ciertas posibilidades de triunfo, las duplas conformadas por Juan Carlos Fernández y R. Becerra (NSU, N° 2) en la divisional más grande, y la Jorge Minsoni y Julio Donet con una prolijamente presentada Vespa con el número 52 en la 'ciento cincuenta', se mostraban fuertes, pero sin dudas estaban un escalón por debajo en las preferencias del público.

Quedaba claro que de estas dos clases saldría el ganador del total acumulado de las 12 Horas (por supuesto que también lo sería de su categoría), aunque no se debe olvidar que para la ocasión se programaron cuatro clases: además de la de 175 cc a través del Premio NSU von Dory y Cía. S.R.L. y la de 150 cc con el Premio Supermóvil YPF, figuraban en el programa la de 125 cc con el Premio Siambretta y la de 100 cc con el Premio Imperial Cord. Justamente, en estas dos últimas categorías se producirían algunas luchas de marcas bastante esperadas, como la de Siambretta frente a DKW y Rumi en el octavo de litro, o ver hasta qué punto la recién llegada Honda le haría fuerza al poderoso equipo Legnano montado por Rodamotor.

Una vez pasado el tiempo de los preparativos y las previas, el momento de la verdad llegó a las 7:12 hs de ese domingo 30 de abril, cuando a partir de una corrida estilo 24 Horas Le Mans provocada por la bajada de la bandera de partida, el grupo de participantes empezó a efectuar las primeras acciones de la carrera en el pavimento del trazado N° 1 del autódromo capitalino, de exactos 3.130,55 metros de extensión (aunque algunas fuentes citen 3.139,55 m).

Los primeros compases de la carrera evidenciaron la gran viveza de Sabatelli para tomar el liderazgo con su Vespa, pero al cumplirse la primera vuelta, Galluzzi y la fuerza de su producto germano se hicieron notar en las rectas, estableciendo una diferencia bastante elevada en el nivel de vueltas con sus perseguidores de las restantes categorías, aunque no fue así con el binomio Becerra-Fernán-

dez, fieles escuderos de los hasta allí líderes, que siempre estaban cerca, al acecho...

Al cabo de unas cinco horas de marcha, los escoltas pasaron a comandar la clasificación ante un relevo de los líderes, pero un tiempo después las cosas volvieron a la normalidad en los mecánicos y amigos del box de NSU, precisamente cuando las posiciones nuevamente se intercambiaron, tal como había sido desde la primera ronda. Es así que a través de esa regularidad inquebrantable y con la tardadita en pleno apogeo, el banderazo final no se produjo — como debía ser — a las 19:12 horas, sino que ocurrió a las 18:40 hs. La causa de esta decisión se puntualizó en la disminución de la luz solar y en la dificultosa tarea que ello estaba provocando en los comisarios de pista con la identificación de los números de las máquinas, en particular las que tenían tres cifras.

Como corolario de una gran actuación, la cual no se salió de los planes de la mayoría de los espectadores, la pareja Cupeiro-Galluzzi detuvo el reloj en 11h28'55" (995,237 km y 86,678 km/h de promedio), completando a tal efecto 317 giros y aventajando solamente en uno a sus compañeros de escudería, Fernández y Becerra, quienes como sus jefes en pista solamente cambiaron el neumático trasero



PRIMERAS 12 HORAS EN MOTONETA

PREMIO "SUPERMOVIL Y. P. F."

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires			NOMINA DE INSCRIPTOS			30 de Abril de 1961		
Premio "IMPERIAL CORD"								
Nº	Nombre y Apellido	Marca	Nº	Nombre y Apellido	Marca	Nº	Nombre y Apellido	Marca
101	Antonio A. Vazquez	Vespa	102	Jose P. Gonzalez	Vespa	103	Jose J. Lopez	Vespa
104	Roberto Lopez	Vespa	105	Alfredo Sague	Vespa	106	Jose A. Padilla	Vespa
107	Angel A. Diaz	Vespa	108	Mano J. Joffe	Vespa	109	Jose A. Sanz	Vespa
Premio "SIAMBRETTA"								
Nº	Nombre y Apellido	Marca	Nº	Nombre y Apellido	Marca	Nº	Nombre y Apellido	Marca
110	Salvador Rami	Vespa	111	Jose H. Gual	Vespa	112	Alfredo J. Colla	Vespa
113	Carlos Vidal	Vespa	114	Roberto S. Card	Vespa	115	Carlos E. Soria	Vespa
116	Roberto Fernandez	Vespa	117	Roberto A. Padilla	Vespa	118	Mano J. Joffe	Vespa
119	Carlos Soria	Vespa	120	Roberto S. Card	Vespa	121	Roberto A. Padilla	Vespa
122	Roberto S. Card	Vespa	123	Roberto A. Padilla	Vespa	124	Mano J. Joffe	Vespa
125	Roberto S. Card	Vespa	126	Roberto A. Padilla	Vespa	127	Mano J. Joffe	Vespa
128	Roberto S. Card	Vespa	129	Roberto A. Padilla	Vespa	130	Mano J. Joffe	Vespa
131	Roberto S. Card	Vespa	132	Roberto A. Padilla	Vespa	133	Mano J. Joffe	Vespa
134	Roberto S. Card	Vespa	135	Roberto A. Padilla	Vespa	136	Mano J. Joffe	Vespa
137	Roberto S. Card	Vespa	138	Roberto A. Padilla	Vespa	139	Mano J. Joffe	Vespa
140	Roberto S. Card	Vespa	141	Roberto A. Padilla	Vespa	142	Mano J. Joffe	Vespa
143	Roberto S. Card	Vespa	144	Roberto A. Padilla	Vespa	145	Mano J. Joffe	Vespa
146	Roberto S. Card	Vespa	147	Roberto A. Padilla	Vespa	148	Mano J. Joffe	Vespa
149	Roberto S. Card	Vespa	150	Roberto A. Padilla	Vespa	151	Mano J. Joffe	Vespa
152	Roberto S. Card	Vespa	153	Roberto A. Padilla	Vespa	154	Mano J. Joffe	Vespa
155	Roberto S. Card	Vespa	156	Roberto A. Padilla	Vespa	157	Mano J. Joffe	Vespa
158	Roberto S. Card	Vespa	159	Roberto A. Padilla	Vespa	160	Mano J. Joffe	Vespa
161	Roberto S. Card	Vespa	162	Roberto A. Padilla	Vespa	163	Mano J. Joffe	Vespa
164	Roberto S. Card	Vespa	165	Roberto A. Padilla	Vespa	166	Mano J. Joffe	Vespa
167	Roberto S. Card	Vespa	168	Roberto A. Padilla	Vespa	169	Mano J. Joffe	Vespa
170	Roberto S. Card	Vespa	171	Roberto A. Padilla	Vespa	172	Mano J. Joffe	Vespa
173	Roberto S. Card	Vespa	174	Roberto A. Padilla	Vespa	175	Mano J. Joffe	Vespa
176	Roberto S. Card	Vespa	177	Roberto A. Padilla	Vespa	178	Mano J. Joffe	Vespa
179	Roberto S. Card	Vespa	180	Roberto A. Padilla	Vespa	181	Mano J. Joffe	Vespa
182	Roberto S. Card	Vespa	183	Roberto A. Padilla	Vespa	184	Mano J. Joffe	Vespa
185	Roberto S. Card	Vespa	186	Roberto A. Padilla	Vespa	187	Mano J. Joffe	Vespa
188	Roberto S. Card	Vespa	189	Roberto A. Padilla	Vespa	190	Mano J. Joffe	Vespa
191	Roberto S. Card	Vespa	192	Roberto A. Padilla	Vespa	193	Mano J. Joffe	Vespa
194	Roberto S. Card	Vespa	195	Roberto A. Padilla	Vespa	196	Mano J. Joffe	Vespa
197	Roberto S. Card	Vespa	198	Roberto A. Padilla	Vespa	199	Mano J. Joffe	Vespa
200	Roberto S. Card	Vespa	201	Roberto A. Padilla	Vespa	202	Mano J. Joffe	Vespa
203	Roberto S. Card	Vespa	204	Roberto A. Padilla	Vespa	205	Mano J. Joffe	Vespa
206	Roberto S. Card	Vespa	207	Roberto A. Padilla	Vespa	208	Mano J. Joffe	Vespa
209	Roberto S. Card	Vespa	210	Roberto A. Padilla	Vespa	211	Mano J. Joffe	Vespa
212	Roberto S. Card	Vespa	213	Roberto A. Padilla	Vespa	214	Mano J. Joffe	Vespa
215	Roberto S. Card	Vespa	216	Roberto A. Padilla	Vespa	217	Mano J. Joffe	Vespa
218	Roberto S. Card	Vespa	219	Roberto A. Padilla	Vespa	220	Mano J. Joffe	Vespa
221	Roberto S. Card	Vespa	222	Roberto A. Padilla	Vespa	223	Mano J. Joffe	Vespa
224	Roberto S. Card	Vespa	225	Roberto A. Padilla	Vespa	226	Mano J. Joffe	Vespa
227	Roberto S. Card	Vespa	228	Roberto A. Padilla	Vespa	229	Mano J. Joffe	Vespa
230	Roberto S. Card	Vespa	231	Roberto A. Padilla	Vespa	232	Mano J. Joffe	Vespa
233	Roberto S. Card	Vespa	234	Roberto A. Padilla	Vespa	235	Mano J. Joffe	Vespa
236	Roberto S. Card	Vespa	237	Roberto A. Padilla	Vespa	238	Mano J. Joffe	Vespa
239	Roberto S. Card	Vespa	240	Roberto A. Padilla	Vespa	241	Mano J. Joffe	Vespa
242	Roberto S. Card	Vespa	243	Roberto A. Padilla	Vespa	244	Mano J. Joffe	Vespa
245	Roberto S. Card	Vespa	246	Roberto A. Padilla	Vespa	247	Mano J. Joffe	Vespa
248	Roberto S. Card	Vespa	249	Roberto A. Padilla	Vespa	250	Mano J. Joffe	Vespa
251	Roberto S. Card	Vespa	252	Roberto A. Padilla	Vespa	253	Mano J. Joffe	Vespa
254	Roberto S. Card	Vespa	255	Roberto A. Padilla	Vespa	256	Mano J. Joffe	Vespa
257	Roberto S. Card	Vespa	258	Roberto A. Padilla	Vespa	259	Mano J. Joffe	Vespa
260	Roberto S. Card	Vespa	261	Roberto A. Padilla	Vespa	262	Mano J. Joffe	Vespa
263	Roberto S. Card	Vespa	264	Roberto A. Padilla	Vespa	265	Mano J. Joffe	Vespa
266	Roberto S. Card	Vespa	267	Roberto A. Padilla	Vespa	268	Mano J. Joffe	Vespa
269	Roberto S. Card	Vespa	270	Roberto A. Padilla	Vespa	271	Mano J. Joffe	Vespa
272	Roberto S. Card	Vespa	273	Roberto A. Padilla	Vespa	274	Mano J. Joffe	Vespa
275	Roberto S. Card	Vespa	276	Roberto A. Padilla	Vespa	277	Mano J. Joffe	Vespa
278	Roberto S. Card	Vespa	279	Roberto A. Padilla	Vespa	280	Mano J. Joffe	Vespa
281	Roberto S. Card	Vespa	282	Roberto A. Padilla	Vespa	283	Mano J. Joffe	Vespa
284	Roberto S. Card	Vespa	285	Roberto A. Padilla	Vespa	286	Mano J. Joffe	Vespa
287	Roberto S. Card	Vespa	288	Roberto A. Padilla	Vespa	289	Mano J. Joffe	Vespa
290	Roberto S. Card	Vespa	291	Roberto A. Padilla	Vespa	292	Mano J. Joffe	Vespa
293	Roberto S. Card	Vespa	294	Roberto A. Padilla	Vespa	295	Mano J. Joffe	Vespa
296	Roberto S. Card	Vespa	297	Roberto A. Padilla	Vespa	298	Mano J. Joffe	Vespa
299	Roberto S. Card	Vespa	300	Roberto A. Padilla	Vespa	301	Mano J. Joffe	Vespa
302	Roberto S. Card	Vespa	303	Roberto A. Padilla	Vespa	304	Mano J. Joffe	Vespa
305	Roberto S. Card	Vespa	306	Roberto A. Padilla	Vespa	307	Mano J. Joffe	Vespa
308	Roberto S. Card	Vespa	309	Roberto A. Padilla	Vespa	310	Mano J. Joffe	Vespa
311	Roberto S. Card	Vespa	312	Roberto A. Padilla	Vespa	313	Mano J. Joffe	Vespa
314	Roberto S. Card	Vespa	315	Roberto A. Padilla	Vespa	316	Mano J. Joffe	Vespa
317	Roberto S. Card	Vespa	318	Roberto A. Padilla	Vespa	319	Mano J. Joffe	Vespa
320	Roberto S. Card	Vespa	321	Roberto A. Padilla	Vespa	322	Mano J. Joffe	Vespa
323	Roberto S. Card	Vespa	324	Roberto A. Padilla	Vespa	325	Mano J. Joffe	Vespa
326	Roberto S. Card	Vespa	327	Roberto A. Padilla	Vespa	328	Mano J. Joffe	Vespa
329	Roberto S. Card	Vespa	330	Roberto A. Padilla	Vespa	331	Mano J. Joffe	Vespa
332	Roberto S. Card	Vespa	333	Roberto A. Padilla	Vespa	334	Mano J. Joffe	Vespa
335	Roberto S. Card	Vespa	336	Roberto A. Padilla	Vespa	337	Mano J. Joffe	Vespa
338	Roberto S. Card	Vespa	339	Roberto A. Padilla	Vespa	340	Mano J. Joffe	Vespa
341	Roberto S. Card	Vespa	342	Roberto A. Padilla	Vespa	343	Mano J. Joffe	Vespa
344	Roberto S. Card	Vespa	345	Roberto A. Padilla	Vespa	346	Mano J. Joffe	Vespa
347	Roberto S. Card	Vespa	348	Roberto A. Padilla	Vespa	349	Mano J. Joffe	Vespa
350	Roberto S. Card	Vespa	351	Roberto A. Padilla	Vespa	352	Mano J. Joffe	Vespa
353	Roberto S. Card	Vespa	354	Roberto A. Padilla	Vespa	355	Mano J. Joffe	Vespa
356	Roberto S. Card	Vespa	357	Roberto A. Padilla	Vespa	358	Mano J. Joffe	Vespa
359	Roberto S. Card	Vespa	360	Roberto A. Padilla	Vespa	361	Mano J. Joffe	Vespa
362	Roberto S. Card	Vespa	363	Roberto A. Padilla	Vespa	364	Mano J. Joffe	Vespa
365	Roberto S. Card	Vespa	366	Roberto A. Padilla	Vespa	367	Mano J. Joffe	Vespa
368	Roberto S. Card	Vespa	369	Roberto A. Padilla	Vespa	370	Mano J. Joffe	Vespa
371	Roberto S. Card	Vespa	372	Roberto A. Padilla	Vespa	373	Mano J. Joffe	Vespa
374	Roberto S. Card	Vespa	375	Roberto A. Padilla	Vespa	376	Mano J. Joffe	Vespa
377	Roberto S. Card	Vespa	378	Roberto A. Padilla	Vespa	379	Mano J. Joffe	Vespa
380	Roberto S. Card	Vespa	381	Roberto A. Padilla	Vespa	382	Mano J. Joffe	Vespa
383	Roberto S. Card	Vespa	384	Roberto A. Padilla	Vespa	385	Mano J. Joffe	Vespa
386	Roberto S. Card	Vespa	387	Roberto A. Padilla	Vespa	388	Mano J. Joffe	Vespa
389	Roberto S. Card	Vespa	390	Roberto A. Padilla	Vespa	391	Mano J. Joffe	Vespa
392	Roberto S. Card	Vespa	393	Roberto A. Padilla	Vespa	394	Mano J. Joffe	Vespa
395	Roberto S. Card	Vespa	396	Roberto A. Padilla	Vespa	397	Mano J. Joffe	Vespa
398	Roberto S. Card	Vespa	399	Roberto A. Padilla	Vespa	400	Mano J. Joffe	Vespa
401	Roberto S. Card	Vespa	402	Roberto A. Padilla	Vespa	403	Mano J. Joffe	Vespa
404	Roberto S. Card	Vespa	405	Roberto A. Padilla	Vespa	406	Mano J. Joffe	Vespa
407	Roberto S. Card	Vespa	408	Roberto A. Padilla	Vespa	409	Mano J. Joffe	Vespa
410	Roberto S. Card	Vespa	411	Roberto A. Padilla	Vespa	412	Mano J. Joffe	Vespa
413	Roberto S. Card	Vespa	414	Roberto A. Padilla	Vespa	415	Mano J. Joffe	Vespa
416	Roberto S. Card	Vespa	417	Roberto A. Padilla	Vespa	418	Mano J. Joffe	Vespa
419	Roberto S. Card	Vespa	420	Roberto A. Padilla	Vespa	421	Mano J. Joffe	Vespa
422	Roberto S. Card	Vespa	423	Roberto A. Padilla	Vespa	424	Mano J. Joffe	Vespa
426	Roberto S. Card	Vespa	427	Roberto A. Padilla	Vespa	428	Mano J. Joffe	Vespa
429	Roberto S. Card	Vespa	430	Roberto A. Padilla	Vespa	431	Mano J. Joffe	Vespa
432	Roberto S. Card	Vespa	433	Roberto A. Padilla	Vespa	434	Mano J. Joffe	Vespa
436	Roberto S. Card	Vespa	437	Roberto A. Padilla	Vespa	438	Mano J. Joffe	Vespa
439	Roberto S. Card	Vespa	440	Roberto A. Padilla	Vespa	441	Mano J. Joffe	Vespa
442	Roberto S. Card	Vespa	443	Roberto A. Padilla	Vespa	444	Mano J. Joffe	Vespa
446	Roberto S. Card	Vespa	447	Roberto A. Padilla	Vespa	448	Mano J. Joffe	Vespa
449	Roberto S. Card	Vespa	450	Roberto A. Padilla	Vespa	451	Mano J. Joffe	Vespa
452	Roberto S. Card	Vespa	453	Roberto A. Padilla	Vespa	454	Mano J. Joffe	Vespa
456	Roberto S. Card	Vespa	457	Roberto A. Padilla	Vespa	458	Mano J. Joffe	Vespa
459	Roberto S. Card	Vespa	460	Roberto A. Padilla	Vespa	461	Mano J. Joffe	Vespa
462	Roberto S. Card	Vespa	463	Roberto A. Padilla	Vespa	464	Mano J. Joffe	Vespa
465	Roberto S. Card	Vespa	466	Roberto A. Padilla	Vespa	467	Mano J. Joffe	Vespa
468	Roberto S. Card	Vespa	469	Roberto A. Padilla	Vespa	470	Mano J. Joffe	Vespa
471	Roberto S. Card	Vespa	472	Roberto A. Padilla	Vespa	473	Mano J. Joffe	Vespa
474	Roberto S. Card	Vespa	475	Roberto A. Padilla	Vespa	476	Mano J. Joffe	Vespa
477	Roberto S. Card	Vespa	478	Roberto A. Padilla	Vespa	479	Mano J. Joffe	Vespa
480	Roberto S. Card	Vespa	481	Roberto A. Padilla	Vespa	482	Mano J. Joffe	Vespa
483	Roberto S. Card	Vespa	484	Roberto A. Padilla	Vespa	485	Mano J. Joffe	Vespa
486	Roberto S. Card	Vespa	487	Roberto A. Padilla	Vespa	488	Mano J. Joffe	Vespa
489	Roberto S. Card	Vespa	490	Roberto A. Padilla	Vespa	491	Mano J. Joffe	Vespa
492	Roberto S. Card	Vespa	493	Roberto A. Padilla	Vespa	494	Mano J. Joffe	Vespa
495	Roberto S. Card	Vespa	496	Roberto A. Padilla	Vespa	497	Mano J. Joffe	Vespa
498	Roberto S. Card	Vespa	499	Roberto A. Padilla	Vespa	500	Mano J. Joffe	Vespa
501	Roberto S. Card	Vespa	502	Roberto A. Padilla	Vespa	503	Mano J. Joffe	Vespa
504	Roberto S. Card	Vespa	505	Roberto A. Padilla	Vespa	506	Mano J. Joffe	Vespa
507	Roberto S. Card	Vespa	508	Roberto A. Padilla	Vespa	509	Mano J. Joffe	Vespa
510	Roberto S. Card	Vespa	511	Roberto A. Padilla	Vespa	512	Mano J. Joffe	Vespa
513	Roberto S. Card	Vespa	514	Roberto A. Padilla	Vespa	515	Mano J. Joffe	Vespa
516	Roberto S. Card	Vespa	517	Roberto A. Padilla	Vespa	518	Mano J. Joffe	Vespa
519	Roberto S. Card	Vespa	520	Roberto A. Padilla	Vespa	521	Mano J. Joffe	Vespa
522	Roberto S. Card	Vespa	523	Roberto A. Padilla	Vespa	524	Mano J. Joffe	Vespa
526	Roberto S. Card	Vespa	527	Roberto A. Padilla	Vespa	528	Mano J. Joffe	Vespa
529	Roberto S. Card	Vespa	530	Roberto A. Padilla	Vespa	531	Mano J. Joffe	Vespa
532	Roberto S. Card	Vespa	533	Roberto A. Padilla	Vespa	534	Mano J. Joffe	Vespa
536	Roberto S. Card	Vespa	537	Roberto A. Padilla	Vespa	538	Mano J. Joffe	Vespa
539	Roberto S. Card	Vespa	540	Roberto A. Padilla	Vespa	541	Mano J. Joffe	Vespa
542	Roberto S. Card	Vespa	543	Roberto A. Padilla	Vespa	544	Mano J. Joffe	Vespa
546	Roberto S. Card	Vespa	547	Roberto A. Padilla	Vespa	548	Mano J. Joffe	Vespa
549	Roberto S. Card	Vespa	550	Roberto A. Padilla	Vespa	551	Mano J. Joffe	Vespa
552	Roberto S. Card	Vespa						



Uno de los tantos instantes de lucha en pelotón de las casi doce horas de exigencia: en la conducción de la N° 59, Víctor Sabatelli (Vespa GS 150); detrás de él la 52, también Vespa GS 150, con Julio Donet; y más atrás la 133 (Siambretta 125 D/Standard) con Roberto Cella. Después, la calidad de la foto disminuye y no sabríamos decirle quiénes completan la hilera.

una vez y echaron combustible durante cada cambio de corredor, o si lo prefieren en tiempo, cada dos horas aproximadamente. De esta manera se cerró el clasificador de la categoría 175 cc con un fantástico triunfo de la escuadra de la familia von Dory.

Siguiendo con la divisional inmediatamente inferior, Sabatelli y Enríquez llevaron a su Vespa a la victoria tras recorrer 938,725 km en 299 vueltas y a un promedio de velocidad de 81,677 km/h, razón por la que a fin de cuentas alcanzaron la tercera posición general. Escoltaron a los 'vespistas' en el podio particular de la clase Minsoni y Donet –

con similar mecánica- a 5 giros, quedando en tercera colocación una de las grandes revelaciones de las 12 Horas, los novicios Jorge Pingitore y Liberato Tortorella (N° 72), quienes con una Alpino consiguieron llegar al último peldaño del podio y al sexto en el total de pasadas efectuadas (276).

Frente a esta gran actuación, sin dudas entre las 125 cc encontramos a los que marcaron la mayor admiración de los 1.030 espectadores que pagaron la entrada: Manuel Mezzasalma y Juan Pivovarchak. Ellos y su Rumi número 132 ganaron la categoría y fueron quintos en la general con 277 rondas

(11h32'25", 869,655 km y 75,358 km/h de promedio), quedando segundos y terceros Rafael Virginillo-Carlos Pacho (Siambretta N° 121) a 10 vueltas y Pedro Enrique Bidolengui-Ildo Delbianco (Siambretta N° 101) a 11 giros.

Vale aclarar que dichas parejas fueron superadas en la clasificación general por la máquina de 150 cc de Alberto Toimil y Ángel Pelosi (Guizzo número 63, con 274 circuitos).

Para culminar el repaso deportivo de esta edición inaugural, la clase de 100 cc tuvo como protagonistas principales a los integrantes de la escudería Rodamotor, es decir, las parejas formadas por Armando Vivacqua y

Mauro Pasquetto (151), a priori grandes candidatos a la victoria, como a sus compañeros de trabajo y de box, Ángel A. Díaz y Roberto López (152).

Estos últimos, gracias a algo de suerte en cuanto a que realizaron sus detenciones de reaprovisionamiento y cambio de conductor tal como lo habían planeado, cumplieron una excelente labor final ubicándose primeros en su cilindrada y undécimos en la sumatoria de categorías (10º resultaron Roberto Cella y Arturo Gómez con la Siambretta número 133 de octavo de litro, con 265 visitas a la meta). Más allá del resultado, por tratarse de una Legnano de 75 cc,



Modelo: JAWA 300-9

DETALLES



**80 años
compartiendo
una pasión...**



Motor: Bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
Caja: De 5 marchas / **Velocidad Máxima:** 130 Km/h
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Lubricación: Por bomba y salpicado
Arranque: Eléctrico / **Encendido:** CDI
Neumáticos delanteros: 90-90 X 18
Neumáticos traseros: 130-90 X 15

JAWA ARGENTINA.

Gral. Fructuoso Rivera 6243 (C1439CXC)

Cap. Fed. - Buenos Aires - Argentina

Tel./Fax: (5411) 4605-9615/4604-3453 / www.jawacz.com.ar

CUMPLE CON NORMAS
EURO II

**24.000 Km
DE GARANTÍA**

lo meritorio del caso fue que se llevaron a casa las copas más grandes de la categoría, tras totalizar 819,422 km en 261 rondas, a un promedio de 70,988 km/h.

En la misma vuelta se posicionaron Pasquetto-Vivacqua, en tanto que terceros finalizaron Duilio Rebecchi, un piloto con muchas carreras, quien junto a su compañero M. Mortelano fueron los protagonistas de un hecho histórico: el debut de Honda en la competición nacional por medio de una C 110 (Super Sports Cub) con los dorsales correspondientes al N° 153.

La maquinaria oriental de exactos 49 cc que fue confiada al binomio argentino solamente pudo registrar 126 pasos por meta, aunque el sabor amargo de esa experiencia frente a la superioridad de las Legnano tendría su recompensa más de un mes después. En aquella oportunidad, Jorge Cupeiro, a los mandos de otra máquina similar, obtendría una importante victoria en una carrera de 50 cc de productos de tipo sport para pilotos federados y libres en el dibujo N° 5 (2.126,15 m) del autódromo porteño, cuya organización corrió por cuenta de la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas (AACM).

Este hecho, de por sí histórico por tratarse de la primera victoria de Honda en el país, se completó durante la misma jornada con otro triunfo de un producto de la fábrica japonesa, el cual cayó en manos de Jorge Minsoni en el octavo de litro con su CB 92 (Benly Super Sport 125, para ser más exactos con el pueblo motociclista).

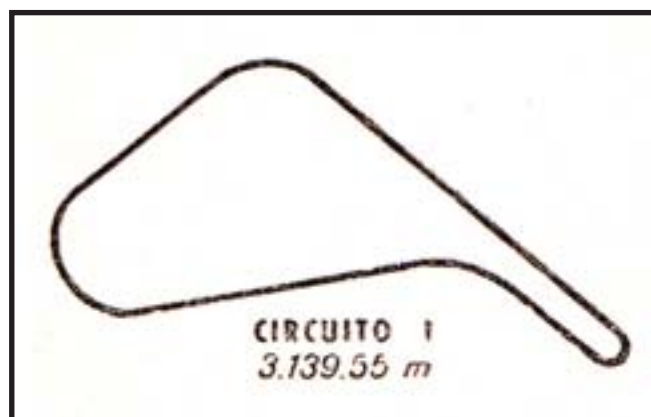
Pero ésta es una historia más, que nada tiene que ver con motonetas... aunque sí lo tiene para ilustrar aún más ese período tan notable en la vida del motociclismo nacional.

LUEGO DE LA PRIMERA CARRERA

En los días –y hasta meses– siguientes a la cita de resistencia, la repercusión mediática es-



perada por todos los socios del CMP no tuvo efecto en la sociedad motonetista. El arduo trabajo comandado por Ramón Hasperué en su carácter de presidente y por Dante Tocúa Mon-



Arriba: Momento de preparativos en la motoneta del dúo Sabatelli-Enríquez. Esto marca a las claras el espíritu profesional que muchos aplicaron en este desafío.

Centro: Lucha cerrada de binomios a través de las máquinas de Héctor Basiano y Avelino Cabaco (N° 58, Vespa GS 150) y de Ángel Pelosi y Alberto Toimil (N° 63, Guizzo Vicentina 150).

Abajo: Gráfico del trazado N° 1 del autódromo capitalino.



Los informes relacionados al motonetismo turístico siguieron siendo tema obligado de tratamiento por las revistas del mundo motor en general durante esa temporada, mientras que las cuestiones deportivas fueron tratadas por MMK (Motos, Motonetas y Karting), Moto y Motociclismo, este último medio más conocido como "la revista de Van der Ghote".

en la atracción de usuarios con 'El Porteño', realizó una escueta presentación y agregó más abajo los resultados en letras mayúsculas.

Otra gran desazón demostrada por las autoridades del CMP fue el total olvido de sus 12 Horas por parte de los medios gráficos que cubrían múltiples disciplinas deportivas. Únicamente una publicidad de Rodamotor anunciando el triunfo de Legnano y sus pilotos en la categoría de 100 cc, aparecida en la revista de mayor difusión de aquel entonces, fue el dato más certero con que se encontró la persona que asiduamente leía dicho título. Y eso que muchos de los miles de seguidores de este importante medio periodístico andaban en motos y motonetas y pedían que se publicaran noticias sobre pilotos, máquinas y carreras...

En contraposición a este panorama -digámosle 'desolador', el costado destinado por los medios del motor al uso de estos aparatos continuó masificándose en artículos de toda utilidad informativa: había consejos para los interesados en hacer motonetismo turístico nacional e internacional, como también cuidados básicos de la unidad, cómo preparar un campamento móvil y cómo relacionarse con el mecánico a cargo del vehículo y con el vendedor de repuestos autorizado por el fabricante de la motoneta. Y... eran otros tiempos.

Para citar otra característica muy notable de aquel período, indudablemente habría que nombrar al humor gráfico relacionado con el tema. El mismo se fomentó demasiado desde las páginas de *Moto*, cuyo costado gracioso evidenciaba el buen

gusto del dibujante y el conoci-

miento del mensaje principal que quería dejar plasmado en cada una de sus obras.

Sin embargo, también fue por esa época que empezaron los celos entre miembros y dirigentes de distintos clubes con el CMP, básicamente por el desarrollo de la carrera, ya que su repercusión 'de boca en boca' entre motonetistas y motociclistas traspasó las fronteras del país, llegando rápidamente a Uruguay y también a Brasil, donde muchos pilotos habían comenzado a realizar preparativos para venir a participar en la edición de 1962.

Pero para que eso sucediera, faltaba todavía que pasaran muchos días y diversos acontecimientos deportivos de trascendencia nacional y mundial en el país, como la realización de una fecha por el Campeonato Mundial de Velocidad en el autódromo, en octubre.

Simplemente, el CMP debía seguir trabajando en pos de darle prestigio a sus 12 Horas y tener mucha, pero mucha paciencia para ver los resultados de su labor.

LA FATALIDAD ESTUVO PRESENTE

Durante la elaboración de los pequeños reportajes publicados en esta entrega, nos enteramos de que esta primera edición de las 12 Horas en Motoneta había tenido una víctima fatal, de la que lamentablemente desconocemos sus datos personales.

Tras consultar diferentes fuentes, ya que las bibliografías de la época investigadas no mencionan accidente alguno, llegamos a la conclusión de que sí hubo un piloto que falleció durante la primera o segunda hora de la prueba a raíz de golpe fortísimo, aunque hay dos teorías acerca de cómo se produjo el triste desenlace: la primera, por medio de una pasada en la frenada de la horquilla que llegaba hasta el arco de entrada del circuito, motivo por el cual el corredor y su máquina, una Siambretta, terminaron impactando contra el alambrado; mientras que la segunda señala directamente un infortunio en la recta principal, en un desgraciado movimiento que involucró a varios corredores y donde el que llevó la peor parte viajaba en una Rumi.

Por supuesto que el tema seguirá siendo eje de investigación por nuestra parte, pero creemos que esta vez la buena voluntad de ustedes podría llegar a ayudarnos a develar el acertijo.

De todas formas, tal vez el día menos pensado nos llevemos una grata sorpresa. El tema sería saber cuándo...



FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS

Av. Las Heras 1692 (S3085ASP) PILAR, Santa Fe.
Tel/Fax: 03404 470192 · www.pietcard.com.ar

NUEVA LÍNEA CAJAS NEGRAS RACING DIGITALES
para uso en Honda CG, NXR, Storm, Falcon, Twister, Tornado, VLX y Yamaha, XTZ, entre otras.





Más Potencia para tu moto

www.pietcard.com.ar



Dos recuerdos aportados por Rubén Monni: el primero, la Lambretta 125 D de 1954 que utilizaron tanto José Bazzola como él para correr esa carrera inaugural de la serie; y luego un neumático cuadriculado Pirelli que –por supuesto- estuvo montado en el tren trasero de este vehículo italiano, el que antes de ser propiedad de Bazzola lo fue de la excelentísima tenista María Luisa Terán de Weiss y luego a un sastre.

JORGE CUPEIRO: “LA NSU ANDABA MUY FUERTE”

Su nombre y su apellido están más ligados al automovilismo por una cuestión de masividad mediática (recordemos al ‘Chevitú’, quizás su más representativo automóvil de carrera), pero dentro de su ser, Jorge Cupeiro es un motociclista que figura en la lista de los buenos, en esa que la componen aquellos de los que ganaron muchas carreras, donde se incluye lógicamente la primera edición de las 12 Horas.

INFORMOTO: ¿Cómo surgió la idea de que Galluzzi y usted corrieran la competencia?

Jorge Cupeiro: “La razón fundamental radicó en promocionar la NSU Prima Cinco Estrellas en la gente, ya que von Dory y Cía. S.R.L., la firma que las importaba, quería tener mayores ventas. Así fue que juntamos los elementos necesarios para reparar la motoneta en caso de rotura y de un día para otro estábamos en el autódromo.”

I: ¿Creyó previamente que iba a ser una carrera dura?

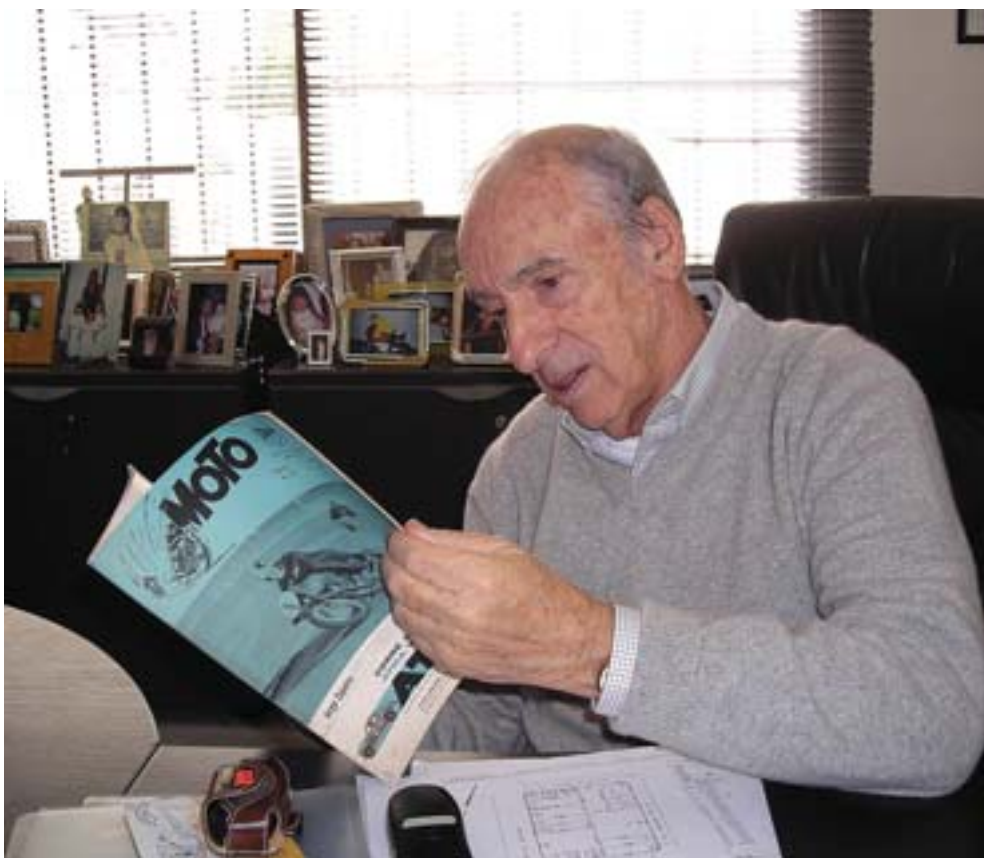
J.C.: “Yo pensaba que todo se resumiría a unas horas de carrera, hasta que se rompiera algo, y de ahí a casa... Pero mi sorpresa fue muy grande, pues el tiempo pasaba y la Cinco Estrellas seguía andando muy bien.”

I: ¿Qué mantenimiento recibió la motoneta y cómo la manejaron?

J.C.: “Le cambiamos la cubierta trasera a mitad de carrera y después le pusimos nafta cada vez que El Gordo se bajaba y yo me subía, o viceversa. En cuanto a su manejo, no se la llevó a su máxima capacidad, ya que teníamos un margen de cuidado. Igual, la NSU andaba muy fuerte.”

I: Qué anécdota le viene a la mente...

J.C.: “Recuerdo que El Gordo estaba un poco enfermo y como pensábamos que íbamos a durar unas horas le dije que largara él, ya que yo estaba cansado. Pero a partir del buen rendimiento de la motoneta, en la parada siguiente le dije que siguiera manejando, ya que la verdad era que estaba bastante cansado. Me insultó bastante El Gordo y tenía razón... Ahora, hablando en serio, lo que quiero decir es que esa carrera fue muy entretenida para nosotros, ya que además de correr con la NSU, junto con Miguel Ángel y James hicimos debutar a las Honda en la categoría menor. Creo que fue un hecho histórico, sabiendo lo que hoy son los japoneses en el mundo de los autos y las motos.”



JORGE PINGITORE: “RECIÉN A LA ALTURA DEL MÁSTIL PONÍA LA CUARTA”

Jorge Pingitore, un por entonces muchacho que dejaba la adolescencia y que por impulso de su padre participó de la competencia, siguió a rajatabla el ejemplo de inscripción de la época, aplicado en muchos casos: correr con un compañero de marcha desconocido.

INFORMOTO: ¿Resultaba normal que muchas tripulaciones hayan sido conformadas sobre el cierre de las inscripciones para poder correr?

Jorge Pingitore: “¿Si resultaba normal? Pienso que la mayoría de las parejas anotadas en la fecha límite se formaron de ese modo. En mi caso, mi padre, Don Juan Adolfo, fue animado por uno de los vocales del Club Motociclista Porteño, Roberto de Tomás, para que yo participara. Como no tenía compañero, inmediatamente ambos se pusieron en campaña y finalmente dieron con Tortorella, un muchacho que aceptó preparar la motoneta y además correrla junto conmigo.”

I: Ustedes estuvieron anotados con una Iso con el N° 56, pero al final lo hicieron con una Alpino con el N° 72...

J.P.: “Se ve en las fotos que la motoneta es una Alpino Guizzo y todavía no pude descubrir el porqué nos hicieron figurar a Tortorella y a mí con una Iso y con ese número. No solamente nosotros tuvimos ese cambio, sino que muchos otros pilotos también, sobre todo en la categoría de 150 cc.”

I: ¿Cómo era manejar su Alpino totalmente preparada para una carrera de largo aliento?

J.P.: “Era increíble. En la recta principal, recién a la altura del mástil ponía la cuarta, lo que significaba que desde casi el arco de entrada utilizaba una tercera velocidad bastante prolongada. Por supuesto, éste fue uno de los aciertos de Tortorella y durante la carrera dio resultados, ya que terminamos terceros en la categoría y dentro de los diez mejores sumando las otras cilindradas que participaron.”

I: Además, por lo que nos ha contado, después de esta carrera se hizo socio activo del Club...

J.P.: “¡Sí! Ahí conocí a mucha gente buena y verdaderos amigos como José Luis Carlessi, El Conde, el cual creo que estuvo en esas 12 Horas recorriendo los boxes y seguramente haciendo reír a más de un piloto. Lo extraño mucho al Conde.”



RUBÉN MONNI: “BAZZOLA Y YO CORRIMOS POR PLACER”

Acostumbrado de toda la vida a estar rodeado de fierros, ya que desde hace muchísimos años es un especializado mecánico de BMW con preferencia por los modelos clásicos, Rubén Monni es la cara visible de uno de los tantos equipos de pilotos aficionados que compitió en 1961 en el autódromo porteño en esta justa de resistencia física y mecánica.

INFORMOTO: ¿Tanto usted como José Bazzola pensaron que iba a ser una carrera dura?

Rubén Monni: “Sí, por supuesto, y por eso preparamos la motoneta de José, que es una Lambretta 125 Modelo D de 1954, para que no tuviera problemas de ninguna índole. Así fue y al final no nos dio ningún dolor de cabeza.”

I: ¿Le hicieron algún trabajo extra a la moto?

R.M.: “En absoluto. Simplemente le hicimos una repasada mecánica y controlamos el ajuste de todas las partes. Después nos dedicamos a correr y a gastar las gomas.”

I: Hablando de eso, ¿este neumático es una verdadera pieza de colección?

R.M.: “Es la cubierta trasera que nosotros utilizamos en la carrera, un Pirelli original en el que se puede ver perfectamente cómo se gastó de tanto doblar hacia la derecha. Con sinceridad, debo decir que la resistencia de este neumático ha sido excepcional. Lo mismo de la Lambretta, que pareció tan dura como una ‘beeme’ clásica.”

I: A fin de cuentas, una sexta posición final en su categoría es un buen premio...

R.M.: “Hasta el día de hoy sigo pensando que terminamos quintos o tal vez más adelante, ya que junto con José pasamos varias veces a unos cuantos muchachos que luego figuraron delante nuestro en la clasificación final. En el momento en que nos avisaron que teníamos que ir a buscar las medallas nos dio bronca, porque pensamos que nos habían robado. Por eso, en mi caso fue mi padre a buscarla a la sede del Club Motociclista Porteño, allí por Campana y General Paz... Igualmente, Bazzola y yo corrimos por placer... Eso siempre lo tuvimos en claro.”



ARMANDO VIVACQUA: “SE PODÍA ENTRAR A FONDO EN TODOS LADOS”

Múltiple campeón de velocidad, quien fuera uno de los corredores del equipo oficial Rodamotor junto a las Legnano 75 en esas primeras 12 Horas, no tuvo problemas en responder nuestro breve cuestionario, más que nada para dejarnos su parecer sobre el ambiente de esos años y su actuación en particular.

INFORMOTO: ¿Qué recuerda de aquellos tiempos?

Armando Vivacqua: “Esa época fue la de mis primeros pasos en el motociclismo deportivo, ya que cuando se desarrolló la primera edición de las 12 Horas en Motoneta hacía poco tiempo que había entrado en Rodamotor, una empresa que armaba entre otras tantas marcas los productos Lido y Legnano, dos motonetas de marcas distintas que salían a la venta con motor Garelli. Ahí fue que junto a Carlos Pons, nuestro preparador y mecánico, y Maurito Pasquetto preparamos dos motonetas: una para nosotros y la otra para Díaz y López, dos chicos que trabajaban con nosotros.”

I: ¿Cómo fue desde su óptica la actuación que hicieron?

A.V.: “Nos hicimos una panzada bárbara, porque la motoneta era liviana, fácil de manejar y de mecánica resistente. Pero el divertimento más lindo era superar en las curvas y los curvones a las máquinas de las cilindradas superiores. Recuerdo que a Galluzzi y a Cupeiro los he pasado más de una vez, mientras ellos se preparaban para recuperarse y sacarme la vuelta en la recta siguiente. El secreto de esa ventaja era sencillo: se podía entrar a fondo en todos lados. Resulta que tanto la Lido como la Legnano eran motonetas muy aptas para el circuito 1, el cual tenía curvas no tan cerradas y grandes curvones, razón por la que no se necesitaba frenar o rebajar una marcha, algo que sí resultaba obligatorio en la mayor parte de las 125, 150 y 175 cc. Además, la buena calidad de los neumáticos hizo que de tanto inclinar la máquina gastara el frente del tope de Teflón del brazo derecho del caballete de estacionamiento. Fue una risa ver ese tetón totalmente desintegrado cuando terminó la carrera...”

I: ¿Han sufrido algún problema durante todo el recorrido?

A.V.: “Creo que tuvimos un inconveniente con las placas del embrague, si mal no recuerdo, y por eso nos retrasamos un poco. Ahí fue cuando Díaz y López nos ganaron. De todas formas, si la carrera no se hubiese terminado antes de lo previsto, hubiéramos ganado en nuestra categoría.”

MAURO PASQUETTO: “MÁS QUE UNA CARRERA, ERA UN MOTIVO PARA ESTAR CON AMIGOS”

El otro protagonista del equipo Rodamotor también fue motivo de visita para interiorizarnos acerca de su parecer sobre esta competencia.

INFORMOTO: ¿Qué representa en usted el hecho de haber participado en las 12 Horas en Motoneta?

Mauro Pasquetto: “En mi opinión, las 12 Horas significaron un momento de diversión como tantos otros que vivimos durante el trabajo en Rodamotor, ya que yo pertenecía al grupo de trabajo de la planta. Más que una carrera, era un motivo para estar con amigos.”

I: ¿Le viene a la mente algo puntual de esa primera edición?

M.P.: “El problema que tuvimos que enfrentar con más ganas fue el aburrimiento, ya que éramos jóvenes y el cansancio no molestaba. Por eso, tratamos siempre de hacer los cambios cada dos horas. Eso era una regla que no estaba escrita pero que cumplimos en todos los casos.”

I: Por lo visto ustedes tenían una estructura bastante profesional...

M.P.: “Siempre hicimos el trabajo lo mejor posible. Carlos Pons y Ramón Pasarín en la parte técnica nos entregaron tanto a Díaz y López como a Armando y a mí motonetas candidatas a la victoria. Además, nuestro trabajo estaba bien ordenado al terminar el turno de conducción, ya que si no colaborábamos en la organización del box, tratábamos de dormir algo para relajar el cuerpo de las tensiones lógicas de una carrera larga.”

I: Sin embargo se les presentó un problema...

M.P.: “Recuerdo que tuvimos un retraso, pero la verdad es que no sé cuál fue su origen. Lo que sí puedo acordarme es que tardamos unos minutos en solucionarlo y que por culpa de él perdimos una carrera que teníamos ganada con cierta comodidad. Habíamos hecho todo bien pero ese problema nos relegó del triunfo. Eso sí: me divertí mucho y fue agradable haber manejado esa Legnano.”

(1) Las fotos e ilustraciones de este informe son de Marcelo F. Otonello y de los Archivos de José Bazzola, Miguel Calivar, Roberto Cella, Jorge Cupeiro, Mauro Pasquetto, Rubén Monni, Jorge Pingitore e INFORMOTO. A su vez, la calidad de las fotos es muy baja, ya que muchas de ellas son de recortes periodísticos de la época. Pero son valiosas como documento gráfico.

Continuará...

“12 HORAS EN MOTONETA”

LA CARRERA DE TODOS (3ra. parte)

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclísticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

AÑO II: MÁS PROBLEMAS

Desde los primeros días de febrero de 1962, toda la Comisión Directiva del Club Motociclista Porteño y muchos de sus socios se pusieron a trabajar en la que sería la segunda edición de las 12 Horas en Motoneta, lógicamente a disputarse en el autódromo capitalino. Para tal efecto, la sede de Campana 5661, a escasos metros de la Avenida General Paz, fue epicentro de varias reuniones para tratar de corregir los problemas que se habían suscitado el año anterior, principalmente organizativos y de control de las máquinas.

Sin embargo, para esta ocasión, el principal obstáculo seguía notándose con fuerza: la falta de publicidad del acontecimiento. Claro está, tanto dirigentes como asociados siempre trataron de que sus 12 Horas fueran un espectáculo donde se viera un mix entre lo profesional y lo amateur, con mayor preponderancia sobre esto último, puesto que de allí vendrían los pilotos que a diario eran motonetistas y que a diario utilizaban sus vehículos para ir a trabajar, estudiar o pasear.

Puede que demasiado espíritu romántico haya seguido perjudicando el espectáculo en su espectro económico, puesto que los comerciantes del sector continuaban sin entender el propósito de la carrera. Pero en unos años lo entenderían...

En el plano deportivo, tal vez la Argentina motociclística de esa época haya vivido varios de los mejores éxitos de su historia, ya que el Gran Premio de Argentina disputado el 15 de octubre del año anterior había dejado una incuestionable victoria de Jorge Kissling (Mat-



chless G50) en 500 cc, siendo escoltado por otro buen piloto de esa era como Juan Carlos Salatino (Norton Manx 30M) y por el anglo-canadiense “Frank” Perris (Norton).

Paralelamente a eso, se había visto en la misma convocatoria una buena actuación de Benedito “Chiche” Caldarella en 250 cc con una Honda RC 162 oficial, quien venía en el pelotón puntero hasta su abandono; en tanto que el orgullo de los dirigentes del CMP fue ver a un participante de sus primeras 12 Horas en la carrera de 125 cc. Precisamente, Roberto Sitta (Rumi Junior), que en el '61 corrió en pareja con Omar Sachello sobre una Siambretta de octavo de litro, largó la exigencia mundialista con muchas expectativas,

aunque debió desertar de la misma por problemas mecánicos cuando había cumplimentado 37 de las 50 vueltas pactadas.

Quedaba claro que la actividad deportiva de las motonetas venía trayendo, desde finales de los '50, un amplio panorama de carreras alrededor del país, ya fuera en pistas de tierra compactada o en circuitos asfaltados. Pero para 1962 la idea de un torneo de índole nacional todavía estaba lejana, ya que las fábricas solamente querían dedicarse casi por completo a poner mayor esfuerzo en su faz comercial, dejando sin representación alguna los intereses deportivos. Esto se debía, claramente y analizando la historia del mundo motor, a la aparición de los autos económicos o mi-

croautos, lo cual había traído como consecuencia una relevante baja en los niveles de venta de las casas motociclísticas o motonetísticas. Para ese entonces, Europa estaba viviendo una leve recuperación en el mercado de las motonetas, pero igualmente ya se había dicho todo en cuanto a su futuro, signado por la desaparición de varias marcas, tal como se vería también entre las firmas productoras de motocicletas.

El caso de NSU en el '61 fue una excepción, aunque años más tarde otras fábricas recogerían ese pesado guante de tener que salir a demostrar deportivamente y de modo oficial el prestigio técnico de sus productos.

Volviendo a la historia de



Roberto "Canguro" Cella haciendo "facha" antes de la largada (página anterior), arriba, lo podemos ver en acción con el 14 en su 125

esta edición, se esperó que uno o varios fabricantes mostraran interés en la prueba, pero el tiempo comprendido por los meses de enero a marzo fue pasando y lo único que quedó plasmado en la nómina de inscriptos definitiva fue una completa seguidilla de esfuerzos particulares.

Para las personas que formaban parte del CMP y que apoyaban el amateurismo, esta au-

sencia de escuderías oficiales resultó un acierto. Para los que buscaban expandir el espectro comercial, en una opinión diametralmente opuesta, un rotundo fracaso de marketing y dinero. Así se presentó, a grandes rasgos, la carrera del año número dos.

"AVISPAS" PROTAGONISTAS

El comentado retiro del equipo oficial NSU y la falta de má-

quinas para formar una clasificación particular de la clase de 175 cc, produjo que instantáneamente lo más importante de las 12 Horas próximas a llevarse a cabo se concentrara en lo que estaba a punto de suceder con las motonetas de 150 cc.

Ese terreno, que desde el año anterior había sido controlado a voluntad por Víctor Sabatelli y Jaime Enríquez, esta vez los tenía como máximos favoritos a la primera plaza de la sumatoria general de la carrera y de su clase, aunque en esta oportunidad aparecerían dos duplas con sendas motonetas de la marca italiana listas para ascender al escalón más alto del podio: Leonardo Borelli y Julio Donet y Jorge Minsoni y Enrique Villalba.

Para las 125 cc, la novedad estaba en la participación conjunta de las máquinas de la categoría de 100 cc, cuyos valores más consagrados, como Armando Vivacqua y Mauro Paschetto, pondrían a prueba el rendimiento del producto con nombre Lido dentro de una estructura que ellos mismos habían terminado de armar, gracias al permiso de Rodamotor, la empresa que armaba y comercializaba este producto y de la cual ambos eran empleados.

En el quehacer propio de la categoría, las Rumi se presentaban a priori como las motonetas a vencer por segunda temporada consecutiva, pero Siam-bretta, por intermedio de sus múltiples participantes, todos ellos privados, no se quedaría cruzado de brazos.

Así, con un clima previo que garantizaba un brillante espectáculo durante cada una de las horas de la competencia, el 29 de abril, desde las tres y media de la mañana (algunas fuentes citan las 4:00 hs), cada uno de los más de setenta competidores (bibliografía consultada señala dos cifras: 71 y 74 binomios anotados) empezaron a trabajar en los boxes con miras a poner a punto lo mejor posible sus vehículos de calle para la justa deportiva.

A las 7:00 hs y después de haber realizado una vuelta previa para ver el estado de peligrosidad de la niebla, que amenazaba con ocasionar algún accidente y consiguientemente retrasar el lanzamiento, se inició la carrera con una planificación de marcha bastante rápida por parte de tres Vespa en el dibujo N° 1 del Autódromo de Buenos Aires. Nuevamente fue Sabatelli, tal como la primera vez, quien se había hecho cargo del lide-



Modelo: JAWA 350
"RUTA 40"

DETALLES







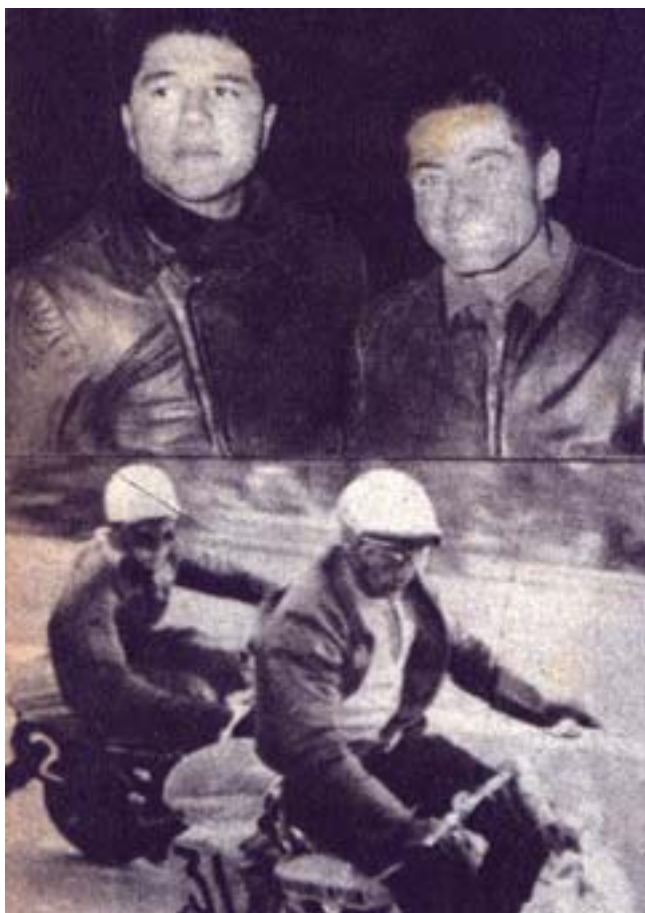
LA DISTANCIA SIN LIMITES

Dimensiones (mm): 2125x840x1115
 Motor: bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
 Caja: de 5 marchas / Arranque: eléctrico
 Potencia: 23.3 CV/6500 rpm
 Torque: 22 Nm/6500 rpm / Compresión: 10.2/1
 Alimentación: dos carburadores por vacío
 Capacidad tanque de nafta: 20lt.
 Autonomía (aprox): 100 Km
 Neumático del/tras: 100/90-18 / 130/90-17
 Freno del/tras: doble disco / simple disco



CUMPLE CON NORMAS EURO II

JAWA ARGENTINA.
 Gral. Fructuoso Rivera 6243
 (C1439CXC) Cap. Fed. - Bs. As - Argentina
 Tel./Fax: (5411) 4605-9615 / 4604-3453 / www.jawacz.com.ar



A la izquierda: dos fotos publicadas en la ya desaparecida Motos, Motonetas y Karting de Abril 1962
Arriba la pareja ganadora de la categoría 150 cc.: Leonardo Borelli - Carlos Donet con Vespa GS 150
Abajo un pasaje de la 31, que fue la ganadora de la 125cc. con el dúo Tejeiro-Gómez

En esta columna, podemos ver el pasaje de José Berverino con la 125cc. con el fondo del arco de entrada del Autódromo de Buenos Aires

razgo, lo que marcaba así su habilidad física para las largas vueltas de tipo Le Mans.

Pese a esta ventaja, Borelli y Minsoni, que también formaban parte del primero de los turnos de manejo, comenzaron a acercarse durante las primeras vueltas para no perderle pisada al líder, mientras que en la cuarta colocación, una Rumi comandada por José Crespi comenzaba a imponer su autoridad en la divisional menor.

Ni bien se ingresó en la tercera hora del raid asfáltico, los tiempos de vuelta que tenían los tres punteros rondaban los 2'10", mientras que las Rumi "ciento veinticinco" estaban ocho segundos por encima de ellos, lo que daba a entender que la victoria sería, en caso de no aparecer problemas serios, para uno de los productos fabricados por Piaggio.

Pero esa aparente "invulnerabilidad" que parecía mostrar otra vez el dúo Sabatelli-Enriquez, lamentablemente no se cumplió y por eso dio por tierra con la actuación a raíz de problemas motrices insalvables. Con esto, Borelli y Donet se adueñaron de la punta, con Minsoni y Villalba siempre a tiro de acomodarse para atacar y capturar la primera posición. En el octavo de litro, Crespi y su com-

pañero Pedernera seguían siendo los punteros y terceros de la general.

Con la exigencia superada en su primera mitad, lo que quedaba por disputar marcó para la estadística una notable cantidad de abandonos y de largas estadias en boxes para reparaciones varias, agregándose además el terrible accidente protagonizado por Raúl García (Siam-bretta), producido luego del impacto de su cuerpo con la motoneta de otro competidor. La asistencia médica se hizo presente rápidamente en el lugar de los hechos (frente a la torre de control) y de allí se lo derivó urgentemente al Hospital "Juan F. Salaberry", del Barrio de Mataderos, para después no saber más de su paradero en el abanico de manifestaciones deportivas que le siguieron a esta de 1962.

Con este último episodio finalizado y siendo ya las 18:28 horas, se bajó la bandera cuadrículada a la dupla Borelli-Donet (295 rondas), mientras que en la categoría menor se le hizo lo mismo a Crespi-Pedernera, quienes más allá de la victoria obtuvieron la tercera plaza general, detrás de los "vespistas" Minsoni-Villalba, que acumularon 292 vueltas.

Minutos después del reagrupamiento de las máquinas pun-

teras en un sector especialmente acondicionado para tal fin, se comenzó a realizar la revisión técnica de las mismas, la cual se extendió por muchas horas ante la falta de personal idóneo del CMP para tales funciones. Esto propició una larga serie de reclamos de parte de varios participantes, pues con este método de trabajo se retrasaba la posibilidad de que cada uno de los competidores volviera rápidamente a casa, aunque las sorpresas no tardarían en aparecer.

La mayor noticia de la noche de ese 29 de abril fue la des-

clasificación del binomio ganador en pista de la divisional de 125 cc por numerosas irregularidades en su Rumi, motivo por el cual el triunfo pasó a manos del grupo compuesto por Arturo Gómez y Arturo Teijeiro (Siam-bretta), quienes aventajaron en la parte final a las duplas Manuel Mezzasalma-Carlos Castagnola por 5 giros (268 a 263) y por 7 circuitos a Pasquetto-Vivacqua, igualando la misma cantidad de vueltas del '61. Para cerrar el resumen de esta carrera, la tercera posición y sexta en el global correspondió a la Lambretta de José Sanz y Carlos Gonzá-

CUANDO LA GENTE ESCRIBE

El mes pasado habíamos comentado que nuestras fuentes de información no habían podido dar con el nombre del piloto fallecido en la edición de 1961, hasta que finalmente José "Nito" Bazzola nos acercó la respuesta encontrada por su amigo José "Pepe" Berverino en la edición de mayo de 1961 de *Motos, Motonetas y Karting*: "Siendo aproximadamente las 8:30 horas ocurrió un desafortunado accidente en la horquilla, puesto que Erminio Cimino sufrió presuntamente un mareo, se salió de la pista y luego de recorrer unos 40 metros por el pasto dio contra un poste del alambrado, recibiendo heridas de carácter reservado que motivaron su urgente internación en un nosocomio."

Gracias a este dato, nosotros pudimos chequearlo y confirmar tras varias consultas que afirmativamente Cimino murió a causa de las heridas causadas por el impacto.



lez, con 260 registros de paso.

Así fue que las segundas 12 Horas en Motoneta visitaron otra vez el autódromo porteño, aunque, en cierta medida, la del 62 será recordada como la primera vez que hubo irregularidades técnicas en varias motos que dieron el espectáculo en los puestos de vanguardia, y que gracias —o por culpa de ello— muchos pilotos, periodistas y curiosos se quedaron hasta bien

Las motonetas estacionadas en la franja central de una avenida mendocina.

entrada la noche para vivir esa linda pasión que llevan dentro de su piel los motonetistas.

Mientras tanto, el Club Motociclista Porteño seguía pensando la forma de promocionar el acontecimiento... Por eso, una gran sorpresa estaba a punto de producirse en 1963.





Modelo: JAWA 300-6

Así la soñaste...

**24.000 Km
DE GARANTIA**

Motor: Bicilíndrico-4 Tiempos-refrigerado por agua
 Potencia: 15.5 / 8000 / Torque: 22 / 6500
 Compresión: 10.2 / 1
 Caja: de 5 marchas / Arranque: Eléctrico
 Alimentación: dos carburadores por vacío
 Neumático Del.: 80/90-21 / Tras.: 160/80-16
 Escape: Convertidor catalítico.
 Freno Del.: Doble Disco. / Tras.: Disco Simple
 Dimensiones (mm): 2550 X 900 X 1080.



CUMPLE CON NORMAS **EURO II**






JAWA ARGENTINA.
 Gral. Fructuoso Rivera 6243 (C1439CXC)
 Cap. Fed. - Buenos Aires - Argentina
 Tel./Fax: (5411) 4605-9615/4604-3453 / www.jawacz.com.ar



ARTURO GÓMEZ: "NO NOS ALCANZÓ LA NAFTA PARA VOLVER A CASA"

Uno de los sorprendentes ganadores de 125 cc de la edición de 1962 y cuarto la temporada anterior junto a Roberto Cella en la misma división, nos recibió en su velero para dialogar sobre cómo fue la carrera que al final, tras las desclasificación del ganador en pista, logró adjudicarse junto a Arturo Teijeiro.

INFORMOTO: ¿Qué le viene a la memoria sobre la edición del '62?

Arturo Gómez: "El recuerdo más presente que tengo es que éramos muy amateurs, que no teníamos experiencia en esto de correr y que lo único que nos dedicábamos a hacer era dar vueltas y turnarnos con mi primo cada dos horas o tanque vacío. Eso es lo que tengo claro de ese año."

I: Si la experiencia se hacía sobre la marcha, seguro que tuvieron muchos problemas...

A.G.: "Con Roberto Cella en el 61 hice una carrera más prolíja que la del 62, ya que junto con mi primo fuimos a divertirnos, porque nunca estuvo en nuestros planes pelearle la punta de la carrera a las Rumi, que eran mucho más veloces que mi Siambretta 125 Standard. Nosotros participamos por el hecho de hacer algo distinto, de usar mi moto-

neta y pasarla bien, aunque en el regreso a casa no nos alcanzó la nafta para volver y tuvimos que pedir prestados unos litros dentro de los boxes. Fue algo comiquísimo."

I: Viéndolo desde el presente, ¿las 12 Horas era una carrera para todo tipo de motonetista?

A.G.: "Sí, claro. Ahí se veía a muchachos que querían despuntar el vicio de la velocidad como yo, y también a los profesionales que corrían con ellas y con las motos. Si hoy hubiese una carrera de 12 Horas, creo que no faltarían amantes de las motonetas entre sus inscriptos. Pero, en mi caso, diría que me quedaría aquí, en mi velero, preparándolo para zarpar y viajar a Uruguay o a la Costa Atlántica. Ahora que lo pienso mejor, la elección resultaría muy difícil, complicada..."



HÉCTOR DOCAMPO: "SE CORRÍA TOTALMENTE STANDARD"

Este hombre, conocido de años de esta Redacción, ocupa gran parte de su tiempo a su taller de autos y motos ubicado en Valentín Virasoro casi esquina Juan B. Justo, en la Ciudad de Buenos Aires, donde se dedica a la mecánica y restauración de variados modelos de las marcas más famosas del mundo.

En su calidad de mecánico oficial de Leonardo Borelli y Julio Donet, Docampo nos dedicó un tiempo para hablar de ese día en el que alcanzaron la gloria en el máximo coliseo nacional del deporte motor.

INFORMOTO: ¿La Vespa 150 GS era una motoneta dura y veloz para las 12 Horas?

Héctor Docampo: "Definitivamente, sí. En el 61 fue la NSU Prima 5 Estrellas la que pulverizó a la competencia, y en el 62 tuvimos la suerte de que el equipo de la barra de amigos, con Borelli y Donet en el manejo de una GS, demostrara que era una motoneta veloz, aunque algo inestable. De todos modos, creo que esa competencia la ganamos merecidamente, porque hicimos todo bien en los relevos y porque no entramos en molestias con otros pilotos."

I: Dentro de su rol de mecánico del equipo, ¿cómo se organizó la preparación de la Vespa?

H.D.: "Preparación propia de piezas para la Vespa no hubo, pero sí se desarmó y armó con cuidado cada parte del motor, controlando

también la instalación eléctrica y el ajuste de cada parte. Se corría totalmente standard, con mucha seriedad, así que por nuestra parte, o sea el equipo de Leonardo y Julio, podíamos hacerle frente a cualquier escudería oficial. Lástima que tuvimos que esperar a 1963 para que eso ocurriera."

MORELLO RACING TEAM

"El Dream Team de la calle Iberá para las 6 horas de Rafaela"

Escribe Jorge V. Monasterio

El último viernes del mes de julio fuimos invitados a la presentación del Morello Racing Team.

En los fondos del taller de la calle Iberá, precisamente en el quincho, se presentó el equipo completo. Para acompañar la ocasión, se sirvió un muy buen asado, a su vez muy bien regado (los que vinieron en auto comieron asado con gaseosa... puaj), el resto utilizamos vehículos de transporte público, por lo que hicimos honor a los Malbec. Estaban presentes los tres pilotos, José "Pepe" Belverino, Roberto "Tito" Medici y Carlos "Mr. Blem" Morello, el mecánico-aguatero Carlos Bulvec, el cronometrista Ricardo "Peligro" García y solo faltó "El Campeador", quien se ocupa de avisar al equipo que se acerca la máquina a la zona de boxes.

La moto estará en el taller en unos días: el "misil de Coghlan" será una Yamaha Crypton con freno a disco. Inmediatamente comenzarán los entrenamientos del equipo.





José Belverino (N° 1, Siambretta 125 D/Standard) persiguiendo al uruguayo Limberg Moreira (Cibana Bambi 175). El oriental ganó en su categoría junto a su amigo Daniele con 309 vueltas, mientras que "Pepe" fue quinto con 269.

"12 HORAS EN MOTONETA" - (4ta. PARTE) -

LA CARRERA DE TODOS

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclísticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.



1963 FUE BASTANTE EMOCIONANTE

El fenómeno del motonetismo en la Argentina, como así también en otros países sudamericanos como Uruguay, Brasil y hasta Chile, por nombrar a algunos de los limítrofes, iba en ascenso tanto a nivel social como deportivo. La prensa en general ya se hacía eco de lo que significaba tener una motoneta, tanto en los medios especializados como más que nada en los de actualidad, pero en cuanto a las motocicletas la cosa iba de mal

en peor a raíz de la aparición de los tan mentados autos económicos. Las motonetas, por su parte, ya habían ganado mayor popularidad que las mismas motos.

Después de realizado el segundo capítulo en la historia de la competencia, varias entidades motociclísticas del país empezaron a intensificar sus actividades para estos vehículos, las cuales estaban conformadas por búsquedas o cacerías del tesoro. No obstante, entre el '62 y el '63 se notó mucho la buena cantidad carreras

de regularidad, las cuales incluso llegaron a la televisión de aquel entonces y destacaron los detalles principales de la especialidad.

Algunas veces el premio más grande por haber ganado una competencia de éstas fue bastante apetecible a nivel monetario, pero en otras todo se resumía a una prenda de vestir (una campera de cuero) o repuestos para el vehículo del afortunado, objetos con su lógico valor según las necesidades de cada motonetista.

Este tipo de manifestaciones



La dupla ganadora de las 12 Horas en Motoneta de 1963: Jaime Enriquez (izquierda) y Víctor Sabatelli (derecha).

luego se descubriría y publicaría de modo muy completo.

La situación comercial de principios de la temporada mostró la discontinuación en el abastecimiento a las agencias de máquinas de varias marcas. Ya habían pasado por ello entre 1961 y la temporada que aquí tratamos Alpino (Guizzo), Legnano (75) y Garelli (Lido), Guizzo (Vicentina), Vespa (150 y 150 GS), NSU (Prima D -150-), Rumi (Formichino), Iso (Diva 150), Lambretta (125 y 150 LI y 175 TV) y Siambretta con las primeras generaciones de sus 125 D/Standard y LD/De Lujo.

El resto del parque se mantuvo inalterable, salvo que los agregados propios de 1963 fueron dos: por el lado de Siambretta, que en marzo pudo exhibir por vez primera la 175 TV (Turismo Veloz), una oferta más que razonable para el usuario que buscaba potencia y una mecánica muy actual y duradera de notable ideología italiana; mientras que por el lado de las huestes de Villa Zagala, o sea DKW, también por ese mes aproximadamente hizo su aparición la Veloneta, un producto destinado a ser la competencia directa de todas las motonetas de cilindrada superior, cuyo tope en aquellos años estaba marcado por las pocas unidades de la Fuji Rabbit S-601 Superflow 200.

VESPA GANÓ UNA CARRERA INTERNACIONAL

Seguimos en el mes de marzo de aquel fructífero año para la competencia, donde su último día fue el elegido por el Porteño para hacer efectivo el cumplimiento de la tercera aventura de esta índole.

En el panorama previo, las pareja de la Vespa compuesta por Jaime Enriquez (su apelli-

continuaron propagándose en el período anterior a las terceras 12 Horas, donde las revistas especializadas ya comentaban lo ocurrido en las reuniones de usuarios de estas máquinas.

Sin embargo, nuevamente lo más importante del medio motociclista nacional fue el Gran Premio de Argentina, que el domingo 14 de octubre del '62 se desarrollaría en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

Por segunda ocasión consecutiva más nombres de esta justa de la resistencia llevada adelante por el Club Motociclista Porteño, en esta oportunidad de la edición que meses antes se había realizado, tomaron parte de la cita mundialista. Los agraciados fueron Raúl Kissling, Alberto Gómez y Víctor Sabatelli en 125 cc con DKW, Rumi Junior y FB Mondial Monoalbero; y Eduardo Salatino, que se animó

a ser protagonista en el medio litro con una Norton Manx 30M.

La consecuencia directa de las participaciones en la reunión del "Circus" fue la segunda plaza del joven de Olivos y el abandono tanto del "rumista" como del "vespista" en la categoría del octavo de litro, en tanto que el hermano de Juan Carlos se apoderó del tercero y último peldaño del podio de los 500 cc.

Una vez superado el receso impuesto por el final del año y los balances comerciales, 1963 se presentó con muchas pérdidas de modelos de diferentes marcas participantes del mercado nacional de la motoneta. Por supuesto, la merma se había producido porque muchas empresas de la moto habían entrado en crisis, aunque las propias de motonetas como Siambretta o DKW todavía tenían algo para mostrar, como



Portada de Motos, Motonetas y Karting a propósito de las 12 Horas.



REV'IT!

www.revitargentina.com.ar



km/h de promedio) los hizo ganar en su categoría y en la general, llegando segundo la sociedad Salatiño-Sardá con 323 y terceros en el acumulado y en la misma división, Enrique Villalba y Eduardo Trevián (Vespa) con 320.

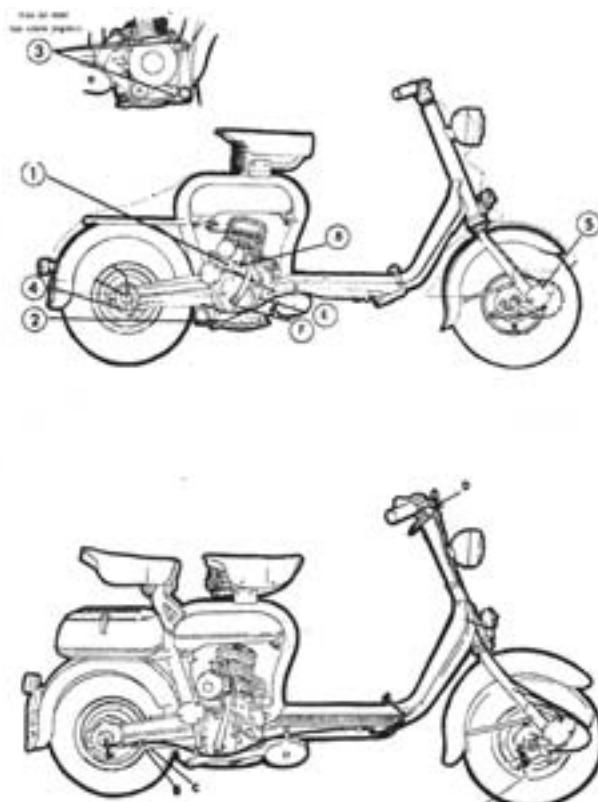
Más atrás, y siempre siguiendo con el clasificador total definitivo, aparecieron en la lista de corredores arribados a la bandera cuadrículada Caldarella y su compañero López (DKW) con 312, Gómez con el inefable Hugo Rimasa con 311, Moreira y Daniele con 309, llevándose la gloria en 175 cc; Ángel Bordoli y Avelino Cavaco (Siambretta) con 301, logrando la segunda plaza en la clase mayor; Díaz y Zani (Cibana) con 298, también uruguayos y terceros en la "ciento setenta y cinco"; Carlos Castagnola y Julio Miglioni (Siambretta) con 293, llevándose el premio más importante en el octavo de litro, después de que el primero de ellos arribara segundo la temporada anterior; y la pareja Iglesias y Paolini (Rumi) con 291, se-

gunda en la más categoría chica (la tercera fue para Pagliardini y Lorenzini, con Siambretta, pero ya con 276 vueltas, en la decimo-tercera colocación del global).

Como detalle final de esta edición citamos la buena organización llevada adelante por el club organizador, allí capitaneado por Alberto Guzmán y Héctor Petrosino (CMP), que realizaron los controles de Parque Cerrado con una estrictez digna de cualquier organización profesional.

En el plano deportivo, pocos resultaron los desclasificados y el interés de tener más corredores profesionales ya había tomado forma en la sede de la Calle Campana, pegado a la Avenida General Paz. ●

(1) Las fotos e ilustraciones de este informe son de Marcelo F. Otonello y de los Archivos de José Belverino, Jaime Enriquez e INFORMOTO. A su vez, la calidad de las fotos es muy baja, ya que muchas de ellas son de recortes periodísticos de la época. Pero son valiosas como documento gráfico.





**Modelo: JAWA 350
"RUTA 40"**

DETALLES





**LA DISTANCIA
SIN LIMITES**

Dimensiones (mm): 2125x845x1115
 Motor: bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
 Caja: de 5 marchas / Arranque: eléctrico
 Potencia: 23.5 CV/6500 rpm
 Torque: 22 Nm/6500 rpm / Compresión: 10.2/1
 Alimentación: dos carburadores por vacío
 Capacidad tanque de nafta: 28lt
 Autonomía (aprox): 700 Km
 Neumático del tras: 100/90-18 / 130/90-17
 Freno del tras: doble disco simple disco

JAWA ARGENTINA.
 Gral. Fructuoso Rivera 6243
 (C1439CXC) Cap. Fed. - Bs. As - Argentina
 Tel./Fax: (5411) 4605-9615 / 4604-3453 / www.jawacz.com.ar

**24.000 Km
DE GARANTIA**

CUMPLE CON NORMAS
EURO II

Juan Carlos Corsi (105) y Roberto Cella (104) en acción. La imagen sugiere que fue captada durante las primeras dos horas de competencia. El "Canguro" ganaría luego la carrera junto a "Pachacho" Arnaiz y le daría a Siambretta su primera victoria en la categoría de 175 cc, justamente con una TV. La carrera había sido programada para largarse a las 5 de la mañana, pero en virtud de que todavía era de noche se inició con los primeros indicios de luz solar, a las 6:20 horas.



"12 HORAS EN MOTONETA" - (5ta. PARTE) -

LA CARRERA DE TODOS

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclistas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

TIEMPO DE CRISIS

Después de haber logrado la internacionalización de la carrera en la edición anterior, para 1964 el Club Motociclista Porteño (CMP), siempre en su función de entidad organizadora de la competencia, trabajó sobre la base de una carrera que fuera la mayor representación deportiva de la Argentina, dentro del marco de las expresiones motociclistas de orden nacional. Ese buen momento, lamentablemente, no se encontraba en directa contraposición con la realidad

de la moto y —desde esa temporada— de la motoneta.

Durante los meses posteriores a la competencia del '63, el clima comercial del motociclismo y el motonetismo en Europa, continente muy ligado a nuestro país tanto social como económicamente hablando, era el peor que se había visto en toda la etapa de recuperación general tras la Segunda Guerra Mundial. Esto, a raíz de un movimiento surgido justamente tras la gran contienda en Europa: el de los automóviles económicos.

Estos habían vuelto a enterrarlos a miles de familias de los

países más castigados por las armas la posibilidad de tener un vehículo con mayor capacidad de carga total (en algunos casos, tanto en pasajeros como en equipaje u otros bultos; en otros, ni siquiera en uno u otro ítem).

Obviamente, la idea no tardó en transportarse hacia los mercados de América Latina, donde la Argentina tenía la imperiosa necesidad de poblar con diferentes medios de locomoción su amplia red de caminos con toda clase de vehículos. Y ello no solo era una opinión política, sino que también muy bien reflexionada desde los

medios de comunicación especializados en la actividad del motor.

En Europa, el movimiento de traspaso de las motos a los microcoches por parte de la población ocurrió en la segunda mitad de los años '50, no afectando en grandes porcentajes de venta al rubro de las motonetas, sobre todo en los países con mayor raigambre de estos aparatos, como Italia y España. Y eso que además disponían de una pujante industria automotriz y de vehículos pesados.

Pasando a la Argentina, el proceso de cambio en este sentido se fortaleció con la desaparición de una notable cantidad de representaciones y empresas licenciatarias de muchas casas motociclísticas, entre el segundo semestre de 1962 y el primero de 1963, dejando nada más que a los industriales más grandes del rubro motociclista y motonetista con la difícil tarea de enfrentarse a sus pares más significativos del ámbito automotor, como Fiat con el modelo 600 D, Citroën con el 2 CV e IKA-Renault con el Gordini. Ello, amén de sentenciar al ostracismo al motociclismo comercial y deportivo, también condenaría poco tiempo después el futuro de otras empresas ligadas a la fabricación de pequeños autos, siendo las más representativas De Carlo (BMW) e Isard.

Para el sector de las motonetas, esta caída motociclista arrastró a muchos modelos de motonetas de diferentes marcas, y



**Arriba: Miguel Caliver,
abajo: Roberto "Tito"
Medici**

por ello la preocupación estaba generando muchos interrogantes sobre el destino más cercano de la competencia en los dirigentes del CMP.

En un repaso panorámico de las opciones, todo quedaba reducido a un espectro que en modelos de cero kilómetro estaba formado por las Siambretta 125 (D o Standard -también Estándar- y LD o De Lujo) y 175 (TV), la DKW Veloneta y las pocas NSU Prima V (5 Estrellas) que seguían a la venta en muchos negocios, de la misma manera que las Vespa 150 en formatos clásico y GS. Pese a la presencia cada vez más fuerte de Motobi (MotoBi) con su Catria 175, que empezaba a ser conocida a través del empuje de varios agencieros, estaba más que claro que se debía encontrar una solución al problema y de la forma más pronta posible.

La carrera, fuera de esta coyuntura, había logrado elogios muy notables de los medios nacionales y también extranjeros. El espaldarazo para que su bien ganado prestigio trascendiera fuera de las fronteras se debió a los medios de comunicación uruguayos, que le dieron a la justa deportiva un tinte internacional por la participación de sus pilotos en la edición que recién había culminado. Inclusive, hasta en Italia se interesaron en las noticias, gracias a que el propio Juan Manuel Fangio se encargó en persona de enviarles a los periodistas del mensual Motociclismo todo lo referente al

triunfo global de Vespa, su marca representada, con Jaime Enriquez y Víctor Sabatelli, el cual todavía se encontraba fresco en las retinas de quienes habían presenciado las acciones en el autódromo porteño.

Tres históricos del motociclismo y del motonetismo argentino: Luciano "Joe Oliveri" Fernández (izquierda), Guillermo "Pachacho" Arnaiz (centro) y Roberto "Canguro" Cella (derecha).



OTRO MUNDIALISTA DEL '62

Como dato extra relacionado con la edición anterior, y para completar este panorama de motonetistas que participaron en los Grandes Premios de la República Argentina, debemos mencionar que Eduardo Trevisán, tercero en 1963 en 150 cc junto a Enrique Villalba con una Vespa GS, corrió el Gran Premio del '62 en el octavo de litro con una Ducati F3, abandonando la prueba después de 33 vueltas recorridas.

Con esta falta cubierta, que encontramos mientras investigábamos otro tema (suele pasar la mayoría de las veces, seguro que a ustedes en otros ámbitos les pasará lo mismo) completamos la lista de participantes de las 12 Horas que fueron mundialistas por una carrera.



REVIT!

www.revitargentina.com.ar

Conjuntamente con ello, el Gran Premio de la República Argentina, en el mismo trazado de Buenos Aires, donde los grandes ases internacionales volvieron a medir sus fuerzas con los destacados nombres argentinos y latinoamericanos, fue la gran convocatoria de la velocidad en esa temporada, en lo que fue su última presentación en el período de los años '60, hasta su vuelta en 1981.

En materia de pilotos protagonistas de esa gesta, "docehoristas" como Raúl Kissling, Aldo Caldarella, Alberto Gómez, Eduardo Salatino y Sabatelli tuvieron diferente suerte, la cual se volcó en sendos cuartos lugares para el muchacho de Olivos en 50 y 250 cc con las respectivas Kreidler Renn-Florett y NSU Sportmax RS 251, la tercera colocación en el octavo de litro para el hermano de "Chiche" con la DKW que el año anterior había corrido Raúl, la cuarta plaza para el siguiente –con asistencia técnica de "Titi" y Héctor Segatto– y la quinta para el restante con sendas Zanella RK4 en la misma categoría, y finalmente, el séptimo lugar también en 125 cc para el motoneta triunfador de ese mismo '63 junto a su Honda CB 92 (Benly Super Sport).

La nota de color de esa carrera, entre otras cuestiones, la dio Luis María Iglesias, el querido "Negro" para todos sus amigos, puesto que se anotó en el cuarto de litro con una Ducati 175 Sport solamente para ver de cerca el duelo entre el hoy zimbabewense James "Jim" Redman (Honda RC 164) y el italiano Tarquinio Provini (Moto Morini GP). Recordemos que Iglesias participó junto con Manuel Prado arriba de una Siambretta en las 12 Horas del '61 en 125 cc (31°) y en el '63 en la misma divisional con una Rumi (2°), pero teniendo como compañero de conducción a Jorge Paolini.

Una vez que se rompió toda esa burbuja que durante dos meses había envuelto al Gran Premio y sus pormenores (o sea, el lunes 7 de octubre), nuevamente volvió a ser noticia el tema de las 12 Horas y cómo hacer frente a la falta de motonetas. Eso, indudablemente, iba a influir para la actividad de 1964.

De manera contraria a todo este proceso, Siambretta definitivamente se había consolidado como la marca más importante del

momento en el campo motoneta nacional. Así, esa función que tenía asumida desde hacía tiempo no debía quedarse estancada en ello, sino que ofrecer un vehículo de reemplazo a conductores de otras marcas, las cuales podrían encontrar en la marca no solamente una motoneta de rendimiento óptimo, sino que con un respaldo garantizado en toda su gama.

Pero, en algunos directivos, la idea de haber perdido las anteriores 12 Horas con la recién lanzada 175 TV, tanto ante las Vespa 150 GS y –sobre todo– frente a sus compañeras de categoría, las uruguayas Cibana Bambi con Limberg Moreira y Salvador Daniele, no dejaba bien parado el prestigio de la empresa.

Desde un análisis de la situación bastante actual e imparcial, Ángel Bordoli y Avelino Cavaco se habían mandado una actuación genial con una muy "verde" TV desde su humilde estructura particular. Pero para la dirigencia de la fábrica, esa segunda posición sonaba más a una humillante derrota que a un premio bien ganado por el modelo debutante.

Como consecuencia de ello, a la ya pautada campaña de publicidad que de manera intensa trató de combinar al público juvenil con la 175, los planes para el '64 estaban programados de manera bien clara: hacer de la TV una moto ganadora en la prueba de resistencia y acompañarla tanto allí como en las calles con una versión más convencional aunque igual de buena en el nivel técnico.

Es así que para abril se oficializó la salida comercial de la 175 SS (Super Standard –algunas fuentes de ese tiempo también citan Super Sport, pero lo cierto está en la primera denominación–), que con un escudo más corto y la carencia de chapones laterales, entre otros tantos detalles, se mostró como la novedad más grande de la floreciente temporada. En el camino inverso a éste, la situación iba de mal en peor en otras firmas colegas de mucho prestigio y con grandes establecimientos industriales, como por ejemplo en DKW, que a poco de lanzar la Veloneta ya mostraba serios problemas económicos, los cuales se harían insalvables para fin de ese ejercicio.

Para Siambretta como empresa, la razón de ganar unas 12 Horas con un equipo oficial sin



A la exitosa línea DKW se suma ahora la promisorio VELONETA

tener que enfrentarse a estructuras directas de otros constructores, evidentemente representaba un riesgo muy grande, ya que no tendrían una fuerte oposición en la pista y ello facilitaría el asunto. Pese a ello, el pensamiento de la mayoría de los ejecutivos era que había que participar como fuera y mostrar la imagen de la empresa en la pista con una estructura deportiva tal vez más "humilde". Por ese motivo se designó a la agencia Cochabamba S.R.L. para que armara el equipo con todo el material técnico y humano que se necesitara para encarar y adjudicarse el desafío.

Con esta presencia asegurada, nuevamente una fábrica o representante, aunque sea de manera encubierta en esta ocasión, volvía a ser parte de este raid asfáltico, tal como NSU lo había hecho en 1961 y DKW en el '63.

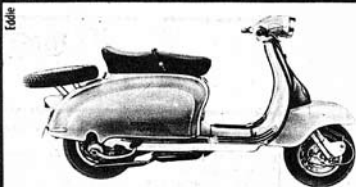
Todo estaba preparado. Solamente faltaba la acción.

LA MEJOR DE TODAS

Con expresiones de gran júbilo y con un veredicto previo más que satisfactorio por todo el trabajo hecho por los miembros del CMP, la cuarta carrera debemos decir que fue sencillamente espectacular. Incluso, un medio la llegó a catalogar de "glamorosa". Y... La carrera ya tenía su espacio bien ganado dentro de la actividad deportiva de las dos ruedas con motor.

Pero lo importante, antes de que sucediera esto, resultó ser la buena difusión previa que tuvo el espectáculo por parte de los organizadores, no así de la Federación Argentina de Motociclismo (FAM), que en su rol de control solamente se encargó de cumplir con su labor, ya que por ese tiempo mu-

DESPREOCUPESE DE LOS REPUESTOS LEGITIMOS Y REPARACIONES DE SU



DISPONEMOS DE
MAQUINARIAS
E INSTRUMENTAL
MODERNO

Siambretta

175-T.V. y 150-LI

Cochabamba s.r.l.

AGENTES OFICIALES DE SERVICIO SIAMBRETTA
DEFENSA 548 - Tel. 33-4981 - Bs. As.

chas de sus autoridades todavía seguían soñando con una nueva fecha del "Continental Circus" en el Autódromo de Buenos Aires, dejando de lado su interés hacia otras actividades más prácticas y fáciles de llevar como ésta.

Tal vez porque iban a correr muchas Siambretta 175, o tal vez porque se conocieron con anterioridad detalles reglamentarios previos, lo real fue que el espectáculo y el entretenimiento estuvieron garantizados a toda hora. Mucho más aún, con el conocimiento popular de que el equipo oficial de las TV y las SS (tal vez porque

Siambretta era la marca con mayor cantidad de adeptos), iba a estar presente, aunque "camuflado" dentro de la estructura de una de sus agencias de mayor confianza. Claramente, la gente se hizo eco de esto y fue a ver la carrera de las motonetas del equipo montado por la fábrica y el concesionario.

El aspecto de la seriedad vista en el '64 se debió, como ya lo dijimos, a que las leyes válidas para la carrera fueron escritas y publicadas al gran público de aficionados y usuarios con una lógica antelación, ya sea para aclarar muchas dudas acerca del regla-

mento y además para publicitar y promocionar el espectáculo. De ello se hicieron eco algunos medios especializados escritos y radiales del país.

La argentina Motociclismo, dirigida por Alberto Van der Ghothe, hizo un resumen de los aspectos técnicos fundamentales de las motonetas para las 12 Horas, sobre la base de un texto ideado por el dirigente "porteño" Héctor Petrosino. Dicha normativa establecía que la mayor parte de los elementos debía ser original y que solamente se permitía un trabajo de pulido en lumbreras, caños de

admisión y de transferencia, como también modificar las relaciones de la caja de velocidades y reemplazar del silenciador de escape de fábrica por otros que posibilitaran mejorar el rendimiento de cada máquina.

A modo extensivo, era considerado como válido el uso de pistones de diversas marcas, pero siempre respetando las características del original de cada máquina; hecho que se aplicó bajo el mismo criterio para las bobinas, los platinos y baterías. En lo restante, todo se mantenía igual a lo que cada motoneta traía de serie, aunque se confirmaba el agregado de relojes de medición complementarios y la quita de las ruedas de auxilio, los espejos, las chapas laterales de motor, los filtros de carburadores y los cristales de los faros.

Con el tema técnico bien aclarado de forma sencilla, la actividad en pista se fijó para el 5 de abril bajo el nombre de "12 Horas en Motoneta Standard Mejoradas".



Modelo: JAWA 350
"RUTA 40"

DETALLES



**LA DISTANCIA
SIN LIMITES**

Dimensiones (mm): 2125x840x1115
Motor: bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
Caja: de 5 marchas / Arranque: eléctrico
Potencia: 23.5 CV/6500 rpm
Torque: 22 N.m/6500 rpm / Compresión: 10.2/1
Alimentación: dos carburadores por vacío
Capacidad tanque de nafta: 28lt
Autonomía (aprox): 700 Km
Neumático del/tras: 100/90-18 / 130/80-17
Freno del/ tras: doble disco/ simple disco



JAWA ARGENTINA.
Gral. Fructuoso Rivera 6243
(C1439CXG) Cap. Fed. - Bs. As - Argentina
Tel/Fax: (5411) 4605-9615 / 4604-3453 / www.jawacz.com.ar

24.000 Km
DE GARANTIA

CUMPLE CON NORMAS
EURO II

Pero esto no les daba tiempo suficiente de preparación a los otros equipos de importancia del desafío, como el que apadrinaba con las Motobi Alberto J. Armando (más conocido en aquellos tiempos por presidir los destinos del Club Atlético Boca Juniors) como también la Escudería Italmoto con sus Vespa. Además, había muchas estructuras particulares de bajos recursos que necesitaban más tiempo.

Finalmente el Club, en un buen gesto de comprensión -o de

entendimiento, en virtud de la segura baja de más de veinte parejas-, decidió reprogramar la realización del acontecimiento para el 17 de mayo.

Sin más que decir, el momento indicado por segunda vez para dar inicio al llamado Trofeo "Imperial Cord" -tal la denominación de la época- llegó, y con esto un comienzo de carrera que se hizo muy temprano, a las 6:20 hs, donde 80 aparatos (56 del octavo de litro, la más chica del programa; 13 de 150 cc y solamente 11 de

175 cc, con la notable ausencia de los uruguayos de Cibana) tomaron partida con la tradicional corrida a pie hasta sus monturas cruzando el ancho de la recta principal, para que pocos minutos después el dibujo N° 1 del escenario más famoso de la Argentina comenzara a plagarse de pilotos transitando toda su extensión.

Los informes periodísticos de la época destacaron el andar de los integrantes de la organización montada por Cochabamba y Siambretta en los primeros compases de la prueba, sobre todo los de los exponentes de la N° 104, de Roberto Cella y Guillermo Arnaiz, que luego de la primera hora habían establecido un ritmo de

allí lo atestiguaban, aunque otras fuentes declaraban 91 rondas a 93,233 km/h), razón por la cual comenzaron a estirar las diferencias sobre sus perseguidores, que por ese momento eran sus compañeros de equipo, Horacio "Hueso" Lepiane y su compañero de apellido Mira (103) y Juan Carlos Corsi y Alberto Gómez (105).

Ya entrada la cuarta hora, Sabatelli y Leonardo Borelli, uno de los máximos candidatos para presentarle batalla a la escuadra "siambrettista" con su Vespa N° 61 alistada por Italmoto, debieron abandonar cuando venían ganando con comodidad su clase debido a la rotura del cigüeñal. Esto propició la llegada a la primera colocación de G. Otazú y G. Méndez (70), con igual marca de motoneta. Más abajo, en 125 cc, B. Fernández y Roberto Fernández (54, Siambretta) dominaban la situación a un promedio de 86,805 km/h y 83 pasadas por la meta.

En la quinta hora, casi la mitad de la prueba, las Siambretta de Cochabamba se mantenían al frente, con excepción de Bordoli, quien durante su turno de conducción de ese período de la prueba se había ido al piso dañando el manubrio, el tanque y el asiento de su máquina. Más allá de ello, la 104, la 103, la SS N° 102 de Eduardo Amoroso y del mismísimo "Negro" Iglesias, más la 101 también, le estaban entregando a la marca una gran victoria parcial, dejando quinta a la Motobi de Lusso-Lamas, aunque Osvaldo Meriggi y Juan Laskac (72, Lambretta) estaban pronto a ganar una posición más elevada en el clasificador total.

A todo esto, la dupla de la 105 (Corsi y Gómez) se encontraba en plena remontada tras un retraso y mostraba buenas cualidades conductivas para seguir escalando posiciones, ya que la capacidad de ambos para manejar una moto o motoneta de carrera era evidente, fuera en una prueba nacional como internacional.

Esta constante que estaba viviendo este último grupo de pilotos llegó a oídos de la gente en el reporte de la novena hora, en el que ambos había logrado colocarse en la quinta plaza de la sumatoria general, mientras que sobre la parte final de la competencia, ya en cercanías de las cinco de la tarde, su exce-

Durante un pequeño alto en la labor que hoy más le gusta hacer, que es la de construir pistas y autitos para la práctica de una de las variantes del automodelismo controlado, Roberto Cella reflotó sus pensamientos de aquellas 12 Horas que lo vieron victorioso.



JAIME ENRIQUEZ: "SABATELLI ERA MUY PROFESIONAL"

Dedicado desde hace más de treinta años junto a su hermano Horacio a la construcción de autos y pistas para la práctica del automodelismo controlado por pulsadores, Roberto Cella, para los amigos "Can-guro", es el piloto que mayores logros acumuló en la historia de las 12 Horas en Motoneta.

Eximio corredor de estos vehículos como también de motos, lo fuimos a visitar a su negocio de la calle Chivilcoy, en Buenos Aires, para que nos contara algo puntual de su victoria en el '64 junto al recordado Guillermo Arnaiz.

Roberto Cella: "Perdón, pero yo no soy bueno con los recuerdos. Sepan disculpar, pero se me mezclan los años..."

INFORMOTO: Está bien. Pero no se preocupe porque lo vamos a ayudar un poco... Aunque sea díganos qué le viene a la mente acerca de las 12 Horas que ganó...

R.C.: "Lo que más me acuerdo fue lo muy profesional que era el equipo Cochabamba. Antes, los únicos equipos que había visto con semejante infraestructura en la carrera habían sido los de Bessone con DKW y más atrás el de NSU con las Prima 5 Estrellas, de las cuales una de ellas corrieron Jorge Cupeiro y Miguel Ángel Galluzzi. Otra cosa que tengo presente era la vida en boxes, donde si no corría me tiraba a dormir un poco, porque más que la ansiedad lo que te dominaba era el aburrimiento de dar muchas vueltas sin parar durante un lapso grande de tiempo. Eso a mí siempre me cansaba mucho de las 12 Horas."

I: ¿Arnaiz como piloto era rápido?

R.C.: "Era un pibe fantástico, buen piloto y mecánico, veloz y muy profesional. Si hubiera vivido hoy, seguro que hubiese sido un gran corredor también. Con la motoneta su estilo de manejo era suave y entre los dos siempre nos entendimos bien trabajando en equipo. Me quedé mal cuando me enteré que se mató con Cabalén (Oscar) probando el auto de carrera... De verdad, me dolió mucho su partida."

I: ¿Y de Cochabamba como escudería?

R.C.: "Complementando un poco lo que dije antes, puedo agregar que la relación con el equipo siempre fue la normal entre piloto y grupo de mecánicos, aunque con el resto de los pilotos hice una buena amistad, ya que después corrí muchos años más en moto junto a unos cuantos de estos chicos. Nunca hubo un problema y me sentí muy cómodo. ¡Pero si era el equipo oficial de la fábrica SIAM! ¿Qué más podía pedir?"

I: ¿Cuál fue el detalle de color de la carrera?

R.C.: "Está relacionado más que nada con el origen de la Siambretta Super Standard, que la gente la llamó con el tiempo AV, ya que ese era su código dentro de la fábrica. En él estuvo ligado por casualidad el Negro Iglesias, pero lo mejor será que lo contacten a él para que les cuente, ya que tiene muy buena memoria y podrá decirles más cosas sobre este tema..."

I: Muchas gracias por el dato Don Roberto. Lo tendremos en cuenta...

R.C.: "Yo creo que el Negro tiene muchas historias para contar. Solamente hay que contactarlo en Estados Unidos y consultarlo. Él es un libro abierto..."

marcha parejo y veloz.

Pese a esto, durante los instantes previos a esa marcación, la posición de honor estuvo en manos del binomio Chizzini-Chizzini, con el italo-argentino de Marsilio (también tomó parte de las exigencias mundialistas en nuestro país, en 125 cc con una FB Mondial Monoalbero durante 1961 -undécimo- y 1962 -quinto-, por lo que hemos podido recabar) como piloto de mayor renombre y con su hijo Silvano, que justamente hacía sus primeras armas en la competición, con muchas ganas de acelerar. Además de ellos, se posicionaban a la expectativa los dúos formados por E. Lusso y M. Lamas (109, Motobi) y por Ángel Bordoli y Néstor Beneff (101, Siambretta modelo SS).

Hacia la tercera hora, el liderazgo seguía siendo de Cella y Arnaiz, con 89 vueltas, quienes evidentemente le habían encontrado el punto justo de rendimiento máximo a la TV (los 95,880 km/h de promedio logrados hasta

lente ritmo de marcha les permitió alcanzar la segunda posición final, gracias a diversas órdenes emitidas desde el mismo box.

Seguramente el principal mensaje no fue para ellos, sino que estuvo dirigido a Cella y Arnaiz, quienes conservaron con mucha tranquilidad el comando del lote, aun cuando debieron reducir el promedio de velocidad por seguridad. No obstante, ello no les impidió coronarse como triunfadores de la carrera, cerrando su performance con 313 vueltas a un promedio de 92,851 km/h (otra bibliografía apuntó 314 rondas a 94,089 km/h), quedando segundos los chicos de la motoneta con el número 105 con 311 vueltas y terceros los de la 102 con 305, en un debut más que auspicioso para el modelo que pocos días antes había visto la luz en el mercado nacional.

En la división de 150 cc, Meriggi y Laskac comenzaron a retrasarse en las últimas tres horas, lo que produjo el avance de Otazú y Méndez nuevamente hacia el lideraz-

go de la clase, el cual no dejarían hasta el banderazo final, después de haber cumplimentado 287 giros. La segunda posición cayó en manos de otra Vespa, la N° 63

de A. Camelli y Prere, que finalizó con la misma cantidad de pasadas que los vencedores.

Como "yapa", la mala suerte siguió a los "lambrettistas" en el chequeo técnico posterior a la carrera, quienes tras haberse coronado terceros con 281 vueltas fueron des-

SIAMBRETТА 175cc "SUPER STANDARD"

UNA NUEVA MOTONETA
ARGENTINA

Por HORACIO SPERATTI

Sino Di Tello es responsable de haber dado el primer impulso —hace más de 10 años— a la motorización integral del país, cuando, de acuerdo con Lambretta-Horac-

al de Italia, comenzó la producción local de motonetas. Primero fueron las Siambretta 125 en sus modelos "Standard" y "De lujo", luego, una versión del modelo "De lujo" de 150 cc y finalmente el modelo 175 cc. En diez modelos fue presentada un nuevo modelo, variando el estándar que utilizó el motor de 175 cc y se denominó "Super Standard".

Con el modelo "Super Standard" se ofrece un producto moderno y con alto rendimiento, en condiciones económicas. Para llegar a ello se han adoptado, en la práctica, las últimas técnicas de diseño que cumplen función ornamentales, se han simplificado algunas mecánicas y se ofrece un color único ("gala gris"). Es interesante hacer notar que las variantes que presenta este modelo con respecto al 175 cc, fueron estudiadas y realizadas por Siambretta, no echando mano a nadie en la producción de la casa italiana.

Aunque las posibilidades de refrigeración eléctrica existen muy limitadas, por los conjuntos mecánicos existentes se agregó —especialmente en el extremo frontal— el "sistema Sima" que conecta los

otros productos del mismo grupo de empresas y que se destaca por su avanzada concepción del diseño industrial.

La Siambretta Super Standard ofrece un motor de 175 cc, que produce 8,6 HP a 6.000 rpm, dando —por supuesto— de dos tiempos, con bomba convencional y lubricado por mezcla. Utiliza un carburador Dell'Orto M&B 31 807 con filtro de aire metálico y una mezcla integrada con 4 % de aceite lubricante. La refrigeración es por aire forzada mediante turbina. El encendido es a bobina magnética, con bobina de alto voltaje. El escape alterna entre el de cuatro poles y posee una potencia

de 27 W, a 8 A, de salida nominal.



Mediante una ingeniería realizada se ha incluido motor y transmisión dentro del forro oculto de la suspensión trasera, de modo que formen un conjunto homogéneo, ligero y de bajo costo de gravedad, con el menor inconveniente de una elevada mano de obra.

Una cubierta principal de estribos dobles que trabajan en toda su extensión, manteniendo al máximo la velocidad, y la salida de caja (caja secundaria) acciona directamente la rueda trasera. La caja es de cuatro velocidades y resulta accionada mediante cable Sima doble día.



VELOCIDAD

clasificados por haberse encontrado algunos irregulares, las que no luego no fueron especificadas por ninguno de los miembros del ente organizador ni

tampoco de la FAM. De esa forma, heredaron la tercera plaza Mario Turrín y F. Speranza (73, Vespa), quienes terminaron su labor con 263 registros computados.

En contrapartida a lo sucedido, en la muy poblada clase menor la cosa quedó para Siambretta, tras

el dominio que hasta antes del final tuvo la Rumi de F. Di Capua y R. Far (14), quienes se retiraron por problemas mecánicos. Esto dejó a José "Pepe" Belverino y "Juancito" Vega (1, Siambretta) y Juan Carlos Cabaña y Jorge Amboade (15, con igual máquina) como los dúos candidatos a ser los triunfadores. Finalmente, estos últimos se alzaron con el premio más grande de la cilindrada por 277 a 275 rondas, quedando terceros J. Castiglione y C. Pena, con la Rumi N° 52, con 259 pasos confirmados.

Con este último dato aportado terminó la que para los medios y mucha gente consultada que vivió la época y el acontecimiento fue la mejor edición de las 12 Horas en Motoneta. La buena reputación ganada, sin embargo, dejaba en el horizonte del mañana una gran preocupación que sin dudas era la falta de marcas participantes. Evidentemente, Siambretta estaba lista para copar todo el escenario.

Aunque, todavía faltaba tiempo para que los primeros días del '65 asomaran en el calendario. ●

Modelo: JAWA 300-6

Así la soñaste...

24.000 Km DE GARANTÍA

Motor: Bicilíndrico-4 Tiempos-refrigerado por agua
Potencia: 15.5 / 8000 / Torque: 22 / 6500
Compresión: 10.2 / 1
Caja: de 5 marchas / Arranque: Eléctrico
Alimentación: dos carburadores por vacío
Neumático Del.: 80/90-21 / Tras.: 160/80-16
Escape: Convertidor catalítico.
Freno Del.: Doble Disco. / Tras.: Disco Simple
Dimensiones (mm): 2550 X 900 X 1080.

CUMPLE CON NORMAS EURO II

DETALLES

JAWA ARGENTINA.
Gral. Fructuoso Rivera 6243 (C1439CXC)
Cap. Fed. - Buenos Aires - Argentina
Tel./Fax: (5411) 4605-9615/4604-3453 / www.jawacz.com.ar



Junto a sus trofeos en su oficina, "Il morto che parla" no es otro que Erminio Cimino. Su espíritu de seguir andando en moto sigue más fuerte que en el pasado, puesto que está esperando que le entreguen las dos Ducati 175 Sport que ha dejado para restaurar en lo de un amigo suyo que vive en Rosario.

ERMINIO CIMINO "IL MORTO CHE PARLA"



ASÍ PASARON LAS COSAS

Antes de dejar expresarse a este apasionado "ferrarista" y "ducatista" que llegó a la Argentina procedente de la ciudad italiana de Leonforte (Sicilia) a los 15 años, el 7 de mayo de 1954 junto con muchas ilusiones y una Vespa 125, debemos decir que a los pocos meses empezó a despuntar el vicio de la competición de la manera más sencilla: utilizando su propia motoneta.

Así fue que su primera carrera tuvo lugar en Ramos Mejía, sobre la Avenida de Mayo, en febrero del '55, la cual tuvo que abandonar por la rotura del cable del comando selector de la caja de cambios, en instantes en los que venía punteando la prueba. Sin embargo, el 9 de julio siguiente se dio el gran gusto de su vida: ganar por primera vez.

Posteriormente a esa victoria siguieron unas cuantas, exactamente 5, inclusive con otras monturas, como la que tuvo lugar en el escenario de su debut, aunque en esta ocasión el 9/7/1958 con una Rumi Formichino que le prestó Antonio Priori la noche anterior a la carrera, la cual estaba desarmada



algo lo más parecido posible a un milagro, después de haberse repuesto de un terrible accidente que sufrió durante los primeros kilómetros de la competencia de 1961.

En definitiva, también estamos en presencia de una rectificación histórica, ya que el siguiente espacio se lo dedicamos a Erminio Cimino, el "supuesto fallecido" que nosotros mismos en la Redacción habíamos comunicado meses atrás, cuando describimos los detalles que dominaron esas primeras 12 Horas y que luego, gracias a la ayuda

mento por Motos, Motonetas y Karting pudimos corregir.

Verdaderamente, el contacto de Cimino con INFORMOTO surgió de manera casual de su parte, puesto que tuvo conocimiento de lo que habíamos publicado gracias a su canillita, quien era ciclista en los años en que él corría en moto, amén de compartir el mismo grupo de amigos. No obstante, el primero de los detalles puntuales lo aportó el socio del INFORMOTO CLUB, Emilio Ramos.

El dato, viniendo de este último, originó el comienzo de la

relevantes que se construyeron alrededor de cada edición de las 12 Horas en Motoneta, es el que

en su totalidad y con sus partes alojadas en un cajón de manzanas. Con ella, que fue armada con paciencia y posteriormente puesta a punto (acostándose recién a las 4 de la mañana), se haría horas más tarde de la serie y la final, en lo que él mismo considera que fue una magnífica actuación.

La pasión por las carreras y todo el ambiente quedó en segundo plano a los pocos meses de ese lauro, porque lo más importante era -y todavía lo sigue siendo- el trabajo, el cual forjó a través de un torno pagado en su anticipo con el dinero de la venta de la Vespa, empezando una actividad que ha prosperado en las décadas y que actualmente continúan sus hijos en una industria metalúrgica bastante importante de la Zona Oeste.

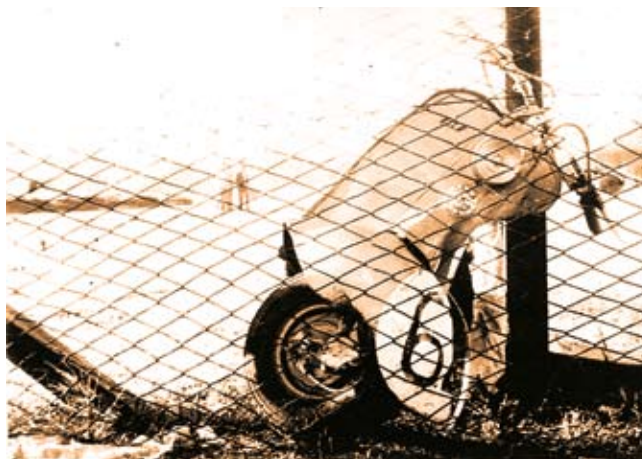
"Yo tenía pasión, locura por correr en moto. En total he corrido 18 carreras, pero la que más recuerdo es la que realicé con una Ducati 175 Sport en las conocidas piletas que creo que todavía están en Ezeiza, en la cual salí tercero. Esa moto la guardaba en mi habitación, la lustraba por completo todos los días cuando volvía del trabajo y era muy veloz. Lamentablemente se la tuve que vender a un amigo porque ya no podía pagar las cuotas del crédito que había tomado por ella." De esta manera, con lágrimas en los ojos después de acordarse de su moto

italiana, Cimino comenzó de a poco a acercarse a 1961.

"De la carrera de motonetas en el Autódromo de Buenos Aires me acuerdo que Mario Turrián, un buen amigo mío, me invitó a correrla con su Lambretta 150 LI y que otro de los chicos de la barra, que estudiaba Medicina, nos dio unas pastillas de Atemin para tomarlas horas antes de la largada y evitar que nos durmiéramos arriba de la motoneta. Al otro día, Mario inició la carrera, ya que como la partida era tipo Le Mans y él podía correr con pasos más largos que los míos, empezó a girar bastante bien, hasta que treinta vueltas más tarde hicimos el cambio. Me puse a manejar y enseguida, a las pocas vueltas, me desmayé en la recta del fondo y bueno... ya se sabe lo que pasó..."

Habían pasado dos vueltas desde que Don Erminio se había hecho con el manillar de la Lambretta, cuando el efecto de la medicación fue el inverso al esperado. La razón de eso fue el haber ingerido erróneamente dos pastillas en un mismo período de consumo, cuando originalmente pensó que se trataba de una. Pero él nos lo explicó mejor: "Resulta que creí que esas pastillas eran dos mitades de un comprimido y por eso su efecto fue terrible para mí."

De más está decirles que después del giro número 32, cuando la motoneta terminó su



Así quedó la Lambretta 150 LI después de la "bomba" que se dio contra el alambrado perimetral del coliseo del deporte motor nacional.

loca carrera junto a su adormecido piloto en el alambrado perimetral que da a Avenida General Paz, instantáneamente los equipos de auxilio se esforzaron al máximo para que el corredor fuera derivado rápidamente a un centro de salud. Así, la gente del Club Motociclista Porteño primero lo trató en la Sala Médica del circuito, aunque posteriormente no hubo otra opción más que trasladarlo.

"Al ver que no tenía una evolución visible, me llevaron al Hospital Salaberry y posteriormente, porque la situación se había tornado delicada, me trasladaron al Costa Agüero, en el Centro", resumió acertadamente Cimino, de acuerdo a lo que luego le contaron acer-

ca de cómo transcurrieron los sucesos de su lucha por seguir viviendo.

"En un principio los médicos le dijeron a mi familia que había que esperar y que si la sangre se coagulaba en la cabeza, que no se iba a poder hacer nada. Por eso se esperaba lo peor... Pero 12 horas después del accidente, como a las 20:30, reaccioné y empecé a escupir la sangre. Al otro día, cuando entré en razón nuevamente, al verlo a mi hermano le pregunté cómo estaba el pedido que teníamos que entregarle a la gente de Mattioli, que había que ir a la fábrica para terminarlo, y como era 1º de Mayo me dijo que no se trabajaba y todos supimos que ya

RISTOBAT S.R.L.

Fábrica de BATERIAS

MOTOS, JUGUETES, AUTOS, etc.

Tel. 011- 4246-1778 / Fax 011- 4246-6447

Cangallo 3976 (1872) SARANDI (B.A.)
www.bateriasristobatsrl.com.ar
info@bateriasristobatsrl.com.ar





Bidones de 150 cc, 1/2 litro,
1 litro, 2 litros para baterías
de moto

cargadores de 6 volt
y 12 volt de 2 amp
con indicador de carga
ideal para baterías de moto.

FAIRING

El Placer de conducir CALIDAD LIDER motocicletas

EN LAS MEJORES CASAS DE MOTOS

ENVÍOS AL INTERIOR

PARABRISAS CUPULAS DE CARENADOS

Pedidos al Tel. (011) 4522-7208



me encontraba bien. Por eso, a los tres días de haber entrado me dieron el alta y volví para mi casa como si nada hubiera pasado. Ah... El pedido de Mattioli, que por esa época empezaba a fortalecerse como fabricante de extremos de dirección para autos, lo entregamos en tiempo y forma."

Como datos anecdóticos que culminan con esta evoca-

ción y a su vez rectificación de un notable olvido que la prensa de ayer y también de hoy (por esta Redacción) hemos dado como obvio, más allá de que en nuestro caso choquemos la data con diferentes fuentes, Erminio Cimino solamente se "ganó" de la experiencia de las 12 Horas una cicatriz en la parte derecha del labio superior, como también imaginamos que algunas pa-

labras no tan santas del dueño de la Cochería Morelli (la familia había contratado el servicio por las dudas) y de aquellos floristas que les vendieron a los amigos de este personaje algunas ofrendas para el velatorio, las que fueron devueltas casi a la brevedad tras haberse conocido la buena noticia.

En suma, lo único que nos animamos a decir después de

haber tenido la charla, es que indudablemente este entusiasta de los buenos "fierros" venció a la muerte y que quiere seguir viviendo su vida rodeado de motos y autos, y por sobre todas las cosas, junto con su familia y sus amigos, tanto de hoy como de ayer, como cuando corría en motoneta o en moto y soñaba con ser un profesional del motociclismo. ●



FÁBRICA DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS PARA MOTOCICLETAS

Av. Las Heras 1692 (S3085ASP) PILAR, Santa Fe.
Tel/Fax: 03404 470192 • www.pietcard.com.ar

**NUEVA LÍNEA
CAJAS NEGRAS
RACING DIGITALES**
para uso en Honda CG,
NXR, Storm, Falcon,
Twister, Tornado, VLX y
Yamaha, XTZ, entre otras.








www.pietcard.com.ar

Más Potencia para tu moto



Modelo: JAWA 300-9

DETALLES





**80 años
compartiendo
una pasión...**

Motor: Bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
Caja: De 5 marchas / **Velocidad Máxima:** 130 Km/h.
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Lubricación: Por bomba y salpicado
Arranque: Eléctrico / **Encendido:** CDI
Neumáticos delanteros: 90-90 X 18
Neumáticos traseros: 130-90 x 15



JAWA ARGENTINA.
 Gral. Fructuoso Rivera 6243 (C1439CXC)
 Cap. Fed. - Buenos Aires - Argentina
 Tel./Fax: (5411) 4605-9615/4604-3453 / www.jawacz.com.ar

CUMPLE CON NORMAS
EURO II

**24.000 Km
DE GARANTÍA**

“12 HORAS EN MOTONETA” - (6ta. PARTE) -

LA CARRERA DE TODOS



Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclísticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

ADIÓS A LA BUENA ÉPOCA

Para el segundo semestre de 1964 quedaba claro que las 12 Horas en Motoneta habían alcanzado su status de acontecimiento tradicional del ámbito deportivo argentino de la moto y la motoneta.

Tal vez ese reconocimiento, buscado desde aquella primera edición de 1961 por los directivos y socios del Club Motociclista Porteño, llegaba un poco tarde para premiar el buen trabajo que des-

de el más puro amateurismo habían llevado a cabo a lo largo de cuatro años, inclusive hasta despertando el interés internacional de la cita en los países limítrofes, algo que se vio materializado con la ya mencionada presencia de una delegación uruguaya en el '63.

Como ayuda extra, una notable publicidad del espectáculo montada por Siambretta y su concesionario Cochabamba para promocionar su producto vencedor del '64, impulsó indirectamente a que la opinión pública usuaria hablara como nunca antes de la reunión y a darle el lugar de espectáculo profesional

que se merecía, lo que de alguna manera u otra había empezado a ayudar al CMP a tener una mejor planificación de la competencia que pronto se disputaría, en abril de 1965.

Hasta allí todo parecía ir sobre rieles, aunque inmediatamente la Argentina de aquella etapa histórica motonetista recibiría los fuertes cimbronazos de la crisis que ya había hecho estragos entre las motocicletas. Básicamente, el problema no avizoraba una solución real, pues la cada vez más directo interés por el auto económico y familiar obviamente estaba golpeando fuerte y parecía que no iba a ver una respues-

ta satisfactoria ante este decidido progreso, que entre otras tantas cuestiones seguía generando un enorme vacío industrial y comercial en los dominios de la moto y la motoneta.

De la misma manera, en los jóvenes días de esa temporada '65 el malestar se trasladó al lugar mediático, donde ya no había titulares sobre vehículos de dos ruedas con motor, dejándole el camino libre a nuevas expresiones que pedían mayor difusión, como el karting.

Lógicamente, esto se desencadenó a raíz de la salida de muchas marcas del mercado y la pérdida de verdaderos logros alcanzados por nuestro ambiente en la faz deportiva, como el Gran Premio de Argentina y el Campeonato Argentino de 500 cc FI (Fórmula Internacional), discontinuado a partir de 1964 por falta de cantidad de participantes y por sus altos costos. No obstante, el motonetismo todavía podía, pese a la adversidad que se vivía, darse el lujo de seguir sumando gente a su rebaño a través de actividades deportivas muy inteligentes. Entre ellas hubo una que pronto iba a reforzar el prestigio de estos vehículos en la opinión pública: las 6 Horas.

Ante esta referencia, la quinta ocasión de la gran carrera de resistencia, con buenos comentarios previos por lo sería que se había transformado su planificación, se pactó celebrarse en la habitual variante N°1 del Autódromo Parque Almirante Brown, tal como se lo conocía en aquel entonces. En ella, el tiempo de lucimiento de los hombres y mujeres del CMP que se habían esforzado laboralmente hablando durante los meses previos al momento pactado, podría ser bien recompensada por el público, los pilotos y el material humano de las estructuras de competición. Esto, claramente apuntaba a elevar el nivel de prestigio de las 12 Horas en los usuarios y la prensa.

Todo el esquema organizativo montado para alcanzar las metas previstas tuvo mucha adhesión y participación de socios y colaboradores externos de la institución, aunque nuevamente la colaboración de Siambretta y Cochabamba fue fundamental. En las asiduas campañas publi-



citarias en las que se nombraba la victoria de Roberto Cella y Guillermo Arnaiz, no solamente se demostraba el genial rendimiento de la marca, sino que también se daba a entender (con la foto de ambos girando en pelotón en el circuito porteño), que si se accedía a cualquiera de sus dos modelos 175 (TV y SS) uno podría transformarse en un piloto de un día para otro y así mostrar la polivalencia de utilización de cualquiera de estas máquinas.

Ese constante y prolongado esfuerzo para que la carrera de 1965 fuera un éxito, decepcionantemente no resultó suficiente para paliar el mal momento general en el que había caído la motoneta, al igual que la moto, en todas sus facetas, produciendo indudablemente una disminución notoria en la inscripción de nuevos participantes para las 12 Horas.

LA PRESENCIA MENOS

RESPECTO DEL '64

En el número anterior, en el recuadro específico de Roberto Cella, apareció el título que le dedicamos a Jaime Enriquez en cuanto a su actuación del '63. En sí, la frase que nos pareció de cabecera para Cella fue la siguiente: "¡Pero si era el equipo de la fábrica SIAM!".

Aclarado este punto, ahora sí nos ponemos al día con la actualización de datos que sugiere la constante investigación y el chequeo de lo que ya se ha publicado, algo que luego seguramente volverá a ser cotejado con nuevos aportes que aparecen gracias a los lectores siempre interesados en brindar un detalle más riguroso al relato.

PENSADA: LA LLUVIA

Todos los pilares de trabajo que había ideado el CMP para elevar el prestigio de la prueba quedaron inconclusos casi de manera instantánea debido a la ya mencionada época de vacas flacas del sector.

Las crónicas de la época, minuciosamente detalladas en el repaso de los sucesos, dieron una clara imagen de la problemática situación que se atravesaba: tan solo 39 tripulaciones anotadas, divididas en 27 para la categoría de 125 cc, 8 para 150 y 4 para 175, fue el máximo resultado que pudo alcanzar la institución para la reunión del 25 de abril de ese año.

Pese a estas informaciones concernientes al panorama general de la época y la carrera, el aspecto deportivo para

LA ESQUINA DE LOS REPUESTOS
HERNANZ Y MITRE
IMPORTADORES - FABRICANTES - DISTRIBUIDORES



LEGÍTIMOS REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

ALPINO
CAPRI
D. K. W.
GARELLI
GILERA
GUZZI
LEGNANO
LIDO
PUCH
PUMA
SACHS
TEHUELCHÉ
ZANELLA
SIAM

MOTOCICLETAS
Línea completa de Repuestos Legítimos!!

Isa 236 cc.

125 cc. - 150 cc. - 175 cc.
2 T. y 4 T.

N.S.U. Primo 150 cc.

venta por mayor y menor
despachos al interior
AV. CORDOBA 2601 - T. E. 82-3353 - BUENOS AIRES

las 12 Horas pintaba muy bien y con gran promesa de espectáculo. Cochabamba S.R.L. volvió a confiar en Cella y Arnaiz como sus pilotos principales para obtener una nueva victoria, mientras que otros aspirantes al triunfo global estaban tan preparados como ellos para llegar al escalón más alto del podio. Algunos de ellos eran Ángel Bordoli y Omar Chiuzzi con Siambretta en 175 cc, Víctor Sabatelli junto a su Vespa de la clase intermedia y con Armando Vivacqua como nuevo compañero de máquina, los velocísimos Osvaldo Meriggi y Juan Laskac que buscaban revancha con la Lambretta de octavo de litro subida a "ciento cincuenta" gracias a los oficios mecánicos de Jorge Meriggi, y desde la 125 cc la dupla compuesta por José "Pepe" Belverino y Juan Vega con una Siambretta extremadamente rendidora que podía plantearle batalla a las máquinas de mayor cubicaje.

Con la espera de que los primeros claros del día hicieran posible el inicio del trámite en pista, los equipos realizaron las respectivas puestas a punto en cada máquina, mientras se esperaba el instante de salida. La luz de la jornada se hizo visible con un cielo demasiado nublado y a las 6:36 horas empezó la fiesta.

Efectivos como siempre en su funcionamiento como pareja, Cella y Arnaiz, otra vez con el 104 pintado en el escudo y los dorsales, se hicieron del liderazgo con rapidez, en tanto que detrás comenzaba a destacarse el binomio de Sabatelli y Vivacqua (63), que después de los sesenta minutos de marcha habían logrado arrebatarse la punta. Esta alegría "vespista" apenas duraría un corto período, puesto que inconvenientes con los platinos los obligaron a pasar por boxes. Así, los ganadores del '64 recuperaron la punta después de haber superado a Bordoli y Chiuzzi, quienes con una motoneta similar a la de ellos pero identificada con el número 101 habían hecho un sprint inicial con mucha fuerza, posicionándose bien adelan-



OSVALDO MERIGGI: "CON ESA LAMBRETTA NACIERON NUESTRAS CAJAS DE VELOCIDAD DE CARRERA"

Retirado de la actividad de los "fierros" desde hace unos años, Osvaldo Meriggi encontró su nuevo lugar en el mundo en San Antonio de Areco (Buenos Aires), donde junto a su familia conduce los destinos comerciales de La Posta de Vagues, un hospedaje de campo con gastronomía autóctona. Vale la pena visitarlo y por eso les recomendamos visitar www.lapostadevagues.com.ar.

Allí mismo lo fuimos a visitar un domingo para conversar un poco de su triunfo en esta edición e inmediatamente él se adueñó del diálogo.

Osvaldo Meriggi: "Las motonetas siempre fueron una pasión para mí. Jorge, mi hermano, que falleció hace unos años, fue quien me contagió el amor por los fierros, ya que empezó en la mecánica en el garage de casa, en el '55. Con más ganas que conocimientos, después terminó aprendiendo con los hermanos Armando y Alberto Blanco, en la calle Lavalle, en Florida, donde tiempo más tarde montó su propio taller alquilándoles parte del predio. A partir de allí, las mudanzas primero pasaron por Santa María y Melo, muy cerca de donde estaba antes. Ahí me sumé yo y juntos empezamos con los autos. De ahí pasamos a Chacabuco 367, también por la zona, pero ya no lo ayudaba mucho porque en casa querían que estudiara Economía. Y como última parada, en el '70 montamos juntos el servicio de Renault de Avenida Santa Fe 2254, en Martínez, que hoy lo siguen mis sobrinos. Más o menos esa es una historia bien cortita de la relación que mi hermano y yo tuvimos con los fierros. Pero creo que me salí de tema..."

INFORMOTO: "Para nada. Está bueno conocer un poco lo que ha hecho cada protagonista y los hechos que terminaron de relacionarlos con las motonetas y las 12 Horas".

O.M.: "Esto de rescatar el testimonio de la gente es excelente de su parte. He leído las tres ediciones anteriores y el revisionismo y los relatos de los pilotos son buenísimos."

I: ¿Cómo se conectó con las motonetas y con las 12 Horas?

O.M.: "Todo comenzó cuando a mi papá le pagaron parte de un trabajo con una motoneta. Él era constructor y como le había terminado la casa a un italiano, le pagó con dinero y con una Lambretta 125 LI, una motoneta muy rara para 1963 en el país. Como mi hermano andaba con la mecánica de estos aparatos, tuvo la idea de llevarla a 150 cc. Para ello agrandó el cilindro y el carburador, que pasó de 18 a 19 mm, tal como el de la 150 LI. También le quitamos las insignias del modelo, la alivianamos y así fue que empezamos a utilizarla tanto Juan Laskac como yo en las carreras que se hacían en las plazas de las ciudades y en las 12 Horas del '64, donde Héctor Petrosino, comisario técnico del Porteño, nos descalificó porque el carburador tenía la misma medida de diámetro que el original, pero con la diferencia de que aquí la pieza era la indicada por manual para la 125 cc. La bronca que nos agarramos fue muy grande".

I: Entonces, ¿cómo se prepararon para 1965?

O.M.: "Justo dio la casualidad de que teníamos un cliente del taller que usaba una Lambretta 150 LI. Meses antes cayó a vernos y al darnos cuenta de que necesitábamos de su ayuda, hablamos con él para ver si quería hacer un cambio de piezas. Por suerte no hubo drama porque accedió rápidamente y así fue que terminamos de montar una mecánica completa de 150 en una 125. A eso, en una de las tantas reuniones que teníamos los lunes a la noche, después de cada carrera, charlando con mi hermano y Juan, les planteé si veían con buenos ojos usar la tercera marcha como si fuera la primera, a lo que inmediatamente la idea les gustó y mucho. Por esta razón, con esa Lambretta nacieron nuestras cajas de velocidad de carrera, por supuesto de relaciones cambiables de modo rápido, las que tiempo más tarde trasladamos a las categorías de automovilismo más importantes como la Fórmula 4 o Renault, el Turismo y el Rally. Total, ese cambio estaba contemplado dentro del reglamento."

I: ¿Qué cosas son las que tiene más presente de la carrera?

O.M.: "El Negro Iglesias nos consiguió a través de Cochabamba un escape de tipo Bultaco, el que con el paso de las vueltas y el contacto con el piso (ya que todas las curvas eran hacia la derecha), se abrió e hizo que la Lambretta mejorara mucho más su rendimiento. También, el acierto de reformar la caja y alivianar la moto al máximo hizo que no tuviéramos una motoneta, sino que más bien cohete. Y a todo esto se le debía sumar que Juan era rapidísimo, cosa que años después, cuando participamos y salimos campeones de la Fórmula 4, pude ver en él a un Jochen Rindt en potencia, el mejor piloto de la Fórmula 1 Internacional de aquella época. Pero lo que más tengo en mente de esa carrera es lo profesional que era Víctor Sabatelli. Era uno de nuestros ídolos y un piloto que lamentablemente no tuvo el reconocimiento merecido. Encima, era buena persona."

I: ¿Y cómo hicieron para manejarse en lluvia?

O.M.: "El que tuvo que sufrir con el agua fue Juan, que ya no tenía manos para avisar en plena recta principal que debían parar la carrera porque había mucho riesgo de que alguien se golpeará feo. Al final parece que le hicieron caso y todo terminó después del mediodía."

te en el clasificador parcial.

Frente al buen accionar desde la misma partida y a la confianza que les entregaba su Siambretta, los punteros de la clase más grande y de la general se dedicaron a acumular bastante ventaja a medida que transcurrieron la segunda, ter-

cera y cuarta hora de incesante derrotero. Mientras tanto, en 150 y 125 cc, la misma situación era protagonizada por las parejas de Meriggi y Laskac (62) y de Belverino y Vega (1).

Las informaciones oficiales, las cuales ya daban cuenta de gran cantidad de abandonos

producidos hacia la quinta hora de carrera, se mantuvieron inalterables en cuanto a las alternativas que se vivían en la punta de cada clase. Para la mitad del tiempo establecido, cuando todo parecía estar condenado a realizar un ejercicio de cuidado de cada máquina para terminar



con la quinta edición sin complicaciones graves, la Siambretta N° 104 había acumulado un total de 185 rondas, aventajando por 15 a la de sus compañeros de equipo del N° 101. En la divisional del medio, los muchachos de la Lambretta N° 62 sorprendentemente habían alcanzado los 183 giros, mientras que sus escoltas, José Crespi y Néstor Corvalán (67, Lambretta), solamente habían cumplimentado 173 pasadas. En 125 cc, Belverino y Vega, con 174 vueltas, habían abierto una luz de ventaja bastante buena en comparación a las 165 de la dupla de O. Prado y su amigo de apellido Chialbo (14, Siambretta).

Ya superado el mediodía, la jornada se había puesto demasiado cargada de nubes, razón que hizo que la gente de los equipos y de la dirección de la carrera pusiera especial atención a la posibilidad cercana de recibir aguaceros. Ellos finalmente se manifestaron de una manera constante y de variada intensidad, generando inmediatamente una reunión entre los máximos popes organizativos de la convocatoria para analizar los detalles a seguir. Pero, sin pausa alguna el tiempo seguía pasando y los pilotos continuaban dando vueltas con la mayor precaución y cuidado posible, pues una patinada y un golpe feo contra el asfalto po-

día dar por finalizadas las ambiciones de llegar a la meta.

Después de varias opiniones cruzadas que luego se encauzaron en una misma decisión, las autoridades decidieron ponerle punto final a las quintas 12 Horas en Motoneta, exactamente a las 14:20 hs, para luego dejar sin efecto la revisión técnica, la cual había producido comentarios en contra debido a la poca cantidad de aparatos que habían quedado circulando, dejando de este modo la clasificación de cada cilindrada tal como había sido asimilada por el público.

Así fue que en 175 cc "Canguro" Chela y "Pachacho" Arnaiz tuvieron el honor de repetir la hazaña del año anterior, pero esta vez con un excelente global de 236 rondas, seguidos por Bordoli y Chiuzzi y por E. Fridman y su compañero Palacios, todos ellos con 218. No obstante, la sorpresa vino por el lado de la 125 cc, donde "Pepe" y "Juancito" terminaron ganando la categoría con 221 rondas, tres más que el cuarteto que acompañó a los vencedores de la clasificación general, y por cuatro más sobre Meriggi-Laskac, los mejores de "ciento

cincuenta".

Sin lugar a dudas, la lluvia no les dejó a los asistentes de aquella jornada la posibilidad de ver la definición de la justa, donde tal vez —y si la ayuda hubiera estado de su lado— una moto de la clase menor hubiese podido acceder al premio más grande.

Lamentablemente, muchos —sobre todo los colaboradores de los equipos de Vega y Belverino y de Cella y Arnaiz— se quedaron con las ganas de ver el desenlace.

¡Qué le vamos a hacer! Así son las carreras. ●

JOSÉ BELVERINO: "TENÍAMOS UNA MÁQUINA QUE VOLABA"

"Pepe" Belverino es uno de los pilotos más espectaculares que se vio —según lo expresado por muchas fuentes— en las 12 Horas en los 125 cc. Dueño de un manejo bien clásico a la vez que muy veloz, formó un equipo imbatible para su clase en el '65, dando también la gran sorpresa al haber terminado segundo en la general con una Siambretta 125 D o Standard, junto al ya desaparecido "Juancito" Vega.

INFORMOTO: Alguna vez escuchamos que Vega era muy fanático de las motonetas...

José Belverino: "Tenía conocimientos de mecánica y de lo que había de nuevo en cuanto a modelos y algún que otro fierro, pero lo importante era que las sabía llevar muy bien. Con él hicimos una buena dupla en la carrera del '65."

I: ¿Lo único que tenían en mente era ganar en 125 cc?

J.B.: "Nosotros habíamos perdido en el '64 ahí nomás, por algunas vueltas, y en el '65 nos propusimos estar muy concentrados para ganar. Gracias a Dios se nos dio, pues veníamos ganando con comodidad hasta que se largó a llover y se paró la carrera, lo que automáticamente nos dio la victoria."

I: ¿Cómo fue el plan de carrera que hicieron? Le preguntamos esto porque terminaron segundos en la clasificación general.

J.B.: "Han pasado tantos años que no recuerdo mucho. Sé que en las curvas éramos por lejos de los más veloces y que la Siambretta en las rectas podía aguantar la presión de los pilotos punteros de las categorías grandes, pues teníamos una máquina que volaba. Y quizás lo más importante haya sido que no tuvimos caídas ni retrasos en los boxes durante el cambio de pilotos, tal vez la mayor clave a tener en cuenta junto con la resistencia física y mecánica para alcanzar el rendimiento más alto."

I: ¿Éste puede que sea su mejor recuerdo dentro de la competición con motos y motonetas?

J.B.: "Es uno de los más lindos. También tuve otras satisfacciones, como haber manejado una moto de pura sangre como la Zanella RK que alistaba el papá de Carlitos Morello, pero lo que hice junto a Juan y esa Siambretta tiene todavía hoy un sabor especial por el sacrificio que hicimos para ganar: desde tener la ropa de cuero hasta preocuparnos por tener la motoneta con los mejores fierros disponibles. Estas cosas no se olvidan."





“12 HORAS EN MOTONETA” - (7 ma. PARTE) -

LA CARRERA DE TODOS

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclistas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

CRISIS EVIDENTE

El Club Motociclista Porteño tenía una clara visión respecto de lo que se había desatado en el ambiente motonetista en 1964, y para 1965 las perspectivas a futuro de las 12 Horas no habían vislumbrado la esperada recuperación general del sector.

Con una situación problemática fuerte que hasta allí había atacado el rumbo económico de industriales pequeños e importadores del ramo, la temporada de 1966

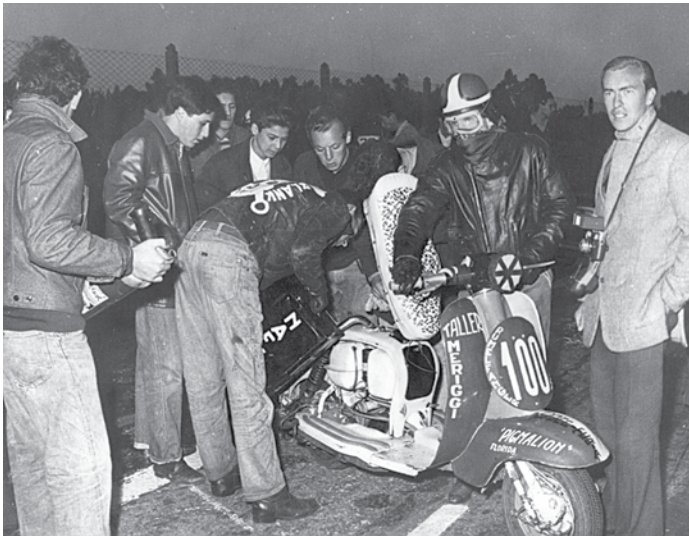
fue conocida por la del principio del fin de Siambretta como marca, cuya causa estaba identificada en la cada vez más férrea demanda de automóviles económicos y medianos de las marcas internacionales más prestigiosas por parte del público que tiempo atrás había sido motonetista, lo cual había arrojado números muy bajos en las ventas de sus modelos emblemáticos, 175 TV y SS, los más grandes exponentes de la marca en esta especificación de vehículo.

Desde su cúpula directiva, el gigante motonetista iniciaba un lento pero irreversible camino a la desaparición como marca en

los primeros meses de ese año, mientras que al mismo tiempo, la disolución de la sociedad que componía Cochabamba S.R.L., uno de los agentes oficiales más grandes del país en el campo “siambrettista”, dejaba sin efecto una posible participación oficial de la marca en la competencia.

A esa altura de esta historia era más que obvio que Siambretta no tenía que demostrar nada en el aspecto deportivo, pero de todas formas la incursión de una estructura oficial para que Roberto Cella y Guillermo Arnaiz pudieran defender su reinado fue la tarea que se trató de cumplir incluso en las





Don Roberto nos mostró el casco que utilizó en las 12 Horas. Es un AGV legítimo que hoy es considerado una pieza de museo.

Detalles de una carrera que evidentemente ha dejado varios "souvenirs" en las historias de quienes tomaron parte de este desafío deportivo.



instancias previas a la gran cita. Por supuesto que los resultados fueron negativos debido a la situación desfavorable de ambas empresas, pero los intentos se llevaron adelante sin descanso alguno en las gestiones.

Como consecuencia terminante, la disolución de Cochabamba y el punto final de la producción oficial de Siambretta acaparó la atención general de aquel entonces en los motonetas que estaban listos para participar o ser espectadores del acontecimiento del CMP. Pese a esto, una pronta respuesta para seguir prolongando la vigencia de la marca se dio por el lado de un ex participante de la competencia y antiguo socio de la concesionaria, Ángel Bordoli, que junto a sus viejos compañeros de aventuras comerciales crearon un nuevo emprendimiento llamado CBC (Cruz, Bordoli y Chamadoira).

Por intermedio de esta novel razón social, el destino de

ROBERTO AGUSTINOWICZ: "LAS MOTOS DE LOS PRIMEROS PUESTOS NO FUERON A LA REVISIÓN TÉCNICA"

Es un motociclista diario como ustedes y nosotros, pero la diferencia a favor de él está en que pudo darse el gusto de correr las 12 Horas del '66 y hacerlo bastante bien junto a su viejo compañero de trabajo de Olivetti, Santiago Bollar.

Su nombre es Roberto Agustinowicz, nos recibió junto a su mujer en su casa de San Antonio de Padua con una gaseosa bien fría y un rico té acompañado de masitas, y empezó a detallarnos los recuerdos de aquella carrera en particular, la única en la que participó.

INFORMOTO: Es notable saber que haya conservado el casco que utilizó en la competencia...

Roberto Agustinowicz: "Se lo compré al Negro Iglesias, es un AGV legítimo y lo usé en esa carrera nomás porque lo requería el reglamento. Aunque luego nos llevamos una sorpresa bárbara en el equipo después de la carrera..."

I: ¿Por qué dijo eso? Cuéntenos qué pasó.

R.A.: "Resulta que para estar en esa competencia hicimos muchos sacrificios, empezando por pedirle la motoneta prestada a Juan Carlos "Pocho" Paonessa, un gran amigo al que sus padres no lo dejaron correr y que por eso permitió la llegada de Santiago al equipo; luego, con nuestras inscripciones en la Calle Campana, en la sede del Porteño, las inspecciones médicas y otros trámites; y después porque se nos prendió fuego la Siambretta el día que se intentó largar pero que la lluvia lo impidió: resulta que Santiago salió a calentar la moto y como el tanque de nafta estaba bastante lleno, empezó a rebalsar la nafta por los espacios dejados por el tapón y al entrar en contacto con el motor enseguida agarró fuego. Por suerte la pudimos recuperar y correr la carrera cuando el Porteño lo dispuso."

I: ¿Y cómo les fue en carrera?

R.A.: "Hicimos un trabajo muy bueno pese a no haber podido entrenar porque siempre se rompía algo cada vez que queríamos poner a punto alguna cosa. No pudimos girar ni una sola vuelta. La última rotura que recuerdo fue de Santiago, que salió y por el fondo del circuito empezó a andar muy despacio. Cuando llegó a boxes le pregunté qué había pasado y me dijo que la motoneta de repente empezó a perder la velocidad y que había quedado de esa forma. Entonces la metimos dentro del box, desarmamos el cilindro que habíamos rectificado perfectamente tras el incendio y... ¡descubrimos que los aros se habían ido por las lumbreras y el escape!

Ahí también vimos que el pistón estaba destruido y que por suerte el cilindro no se había rayado. Eso hizo que el único trabajo que hubo que hacerle fue reemplazar el pistón. Para hacer esto, llevamos la moto al taller, luego compramos una pieza de la marca Asso, que en vez de dos aros, como originalmente venía el de la Siambretta, tenía tres, y posteriormente armamos de nuevo la máquina de manera muy prolija. Al otro día volvimos al circuito y entre las muchas charlas con la gente, le contamos a un viejo corredor de las 12 Horas de apellido Ratto lo que nos había pasado, e inmediatamente éste nos dijo que si no estaba todo standard nos iban a desclasificar al final de la competencia. Claro que rápidamente desarmamos todo, sacamos uno de los aros y así armamos el conjunto como lo especificaban las reglas para no tener problemas."

I: Creemos que nos adelantamos un poco, ya que vivieron una anécdota increíble en los entrenamientos... Pero, ahora sí: ¿cómo les fue en la carrera?

R.A.: "La mala suerte de las prácticas la revertimos en la carrera con un buen resultado. Tal vez nos jugó en contra la inexperiencia y el alto precio que tuvimos que pagar por haber corrido contra profesionales, aunque la bronca que todavía tengo dentro mío, la que hizo decidirme por no participar en el '67. Fue que las motos de los primeros puestos no fueron a la revisión técnica, no cumpliendo así con lo que estaba mencionado en el reglamento."

A final, cuarenta y tantos años después de ese episodio tengo aquí la oportunidad de descargar esa frustración que sentí en el momento en que terminaron esas 12 Horas, ya que nosotros corrimos con una motoneta standard, mientras que muchos otros mostraron evidentes preparaciones que atentaban contra el espíritu de caballería y competencia leal entre corredores. Gracias por haberme dejado expresar esta opinión."

los últimos modelos de producción nacional de Siambretta pasó por su supervisión, ya que se adjudicaron la licitación para producir varias unidades de la 48 (moto) y de la 175 TV con sobrantes de piezas que habían quedado en la fábrica. El proceso de armado y despacho a las concesionarias y particulares empezó a concretarse en los primeros seis meses del '66 en las instalaciones que la sociedad había acomodado para esa tarea en Caffarena 146, en el Barrio de La Boca, y se extendió aproximadamente hasta mitad del siguiente año.

Paralelamente al plano social e industrial, en lo deportivo el motonetismo mantenía una interesante cantidad de actividades alrededor del país, aunque la entidad que seguía manifestándose como líder en la organización de carreras era el CMP. Ella, a través de las dos carreras de resistencia (12 y 6 Horas), acaparaba los grandes títulos en los diarios y revistas que seguían esporádicamente la actividad, hasta que en la temporada que aquí nos ocupa la salida a la calle de *Parabrisas Corsa* le dio un fuerte espaldarazo a la carrera, sobre todo cuando se publicó el informe de esta sexta edición, además de que semana a semana siempre había algo "fresco" sobre motos y motonetas.

UNA JUSTA DE PARTICULARES

Sin equipos representantes de fabricantes o importadores, el ambiente que se vivía en los boxes el 22 de mayo, día elegido para la realización de la exigencia tras la postergación por lluvia unos fines de semana antes, venía presentándose muy bueno y con mejores posibilidades para las duplas que iban a enfrentar en breve a Cella y Arnaiz en la pista. Inclusive más que en otras ocasiones.

Los máximos rivales que a priori iban a tratar de imponerse a la dupla defensora de las victorias de 1964 y 1965 se encontraban en la clase mayor, que esta vez y por falta de motonetas

participantes anexaba en su nómina de inscriptos a los muchachos de la clase de 150 cc. Así pues, teníamos previamente un escenario dominado por Osvaldo Meriggi y su amigo Guillermo Rumelfanger, quien con una Siambretta de idéntico modelo a la de los favoritos pero con un desarrollo de caja muy especial gracias al apoyo dado por muchos amigos, en especial José y Alfonso Solans (Casa Graf), estaban listos para dar el batacazo y vencer al "Canguro" y "Pachacho".

Sin embargo, también aparecía en acción el siempre competitivo Víctor Sabatelli, que junto a su segundo piloto en la Vespa, González, intentarían llevar a la casa de Pontedera a lo más alto del podio general, algo que no parecía ilógico teniendo en cuenta el rendimiento de la máquina y los antecedentes deportivos de su primer corredor titular. El resto de las suposiciones ya pasaban para los curiosos de la época en ver si Luis María "Negro" Iglesias-Juan Laskac (Lambretta, Meriggi Team) o José "Pepe" Belverino-Eduardo Salatino (Siambretta) se iban a imponer en la divisional del octavo de litro.

Con la largada de la competencia la lucha se centró básicamente entre Cella-Arnaiz y Meriggi-Rumelfanger, de acuerdo con

lo expresado por las breves crónicas de diarios y revistas de los periodistas que presenciaron la competencia, hasta que un error de conducción del último de los citados derivó en una caída que produjo la rotura del faro y la torcedura del manubrio y de otros elementos de la dirección de su máquina. Esto, por supuesto, los alejó de la lucha por el triunfo, pero sin embargo les permitió asegurar el segundo puesto en la clasificación de su categoría.

Evidentemente, Osvaldo y Guillermo tuvieron mucha suerte de ascender al segundo peldaño más alto del podio debido a que Sabatelli y González tuvieron que retirar su máquina de la carrera a raíz de un accidente, con el lamentable saldo de daños irreparables en ella, generando así una gran desazón entre las chicas y los chicos del Círculo Vespista que deseaban festejar otra gesta como la que habían vivido en 1963.

Para tener un panorama completo de los resultados de la carrera, Cella y Arnaiz (Nº 104) alcanzaron su tercera victoria consecutiva tras 10 horas de exigencia y 298 rondas (tuvo que darse por finalizada muy entrada la tarde debido a la falta de luz solar), siendo escoltados por Iglesias y Laskac (13), quienes con 277 vueltas ganaron en

125 cc. A partir de allí, los mejores puestos de cada cilindrada se completaron con Belverino-Salatino (1, segundos en 125 cc, 268 giros), Mario Bonaldo y Máximo Pfefferkon (10, terceros en la misma categoría con una Lambretta de la Escudería Meriggi, 256), Meriggi-Rumelfanger (Nº 100, 254), Franco Incorvaia-Américo Laciari (7, Siambretta, cuartos en 125 cc, 254), Roberto Agustinowicz-Santiago Bollar (12, Siambretta, quinto en el octavo de litro, 231), en tanto que después se ubicaron las máquinas de "ciento setenta y cinco" del reaparecido Jorge Pingitore y Fernando Maneyro (105, Siambretta, 221), Juan Bevilacqua-Alberto García (101, Iso Diva 150, 207) y Hugo Vidal-Alfredo Tucci (106, Siambretta, 165).

Con el buen resumen arrojado por la participación de tripulaciones particulares o privadas, las 12 Horas entraban en la parábola descendente de su ya longeva y aquilatada historia, pero siempre con el buen hacer y la predisposición de la gente del Club Motociclista Porteño.

Pero para llegar al final todavía se tenían que producirse algunos hechos más dentro de aquel corto pero veloz perímetro de un impecable Autódromo Parque Almirante Brown. ●

MIGUEL CALIVAR: "NOS PATROCINÓ HERNANZ Y MITRE"

Don Miguel es uno de los motociclistas que más sabe de motos de 50 cc en el país, sean de calle o de carrera, puesto que fue piloto de esa categoría tanto en las especializaciones Standard y Fórmula Internacional en varias etapas, entre los años '60 y '70, pero su "desviación" deportiva dentro de la actividad de las dos ruedas con motor la tuvo con las motonetas en esta carrera.

Desde hace muchos años es uno de los mecánicos de confianza de quienes hacemos INFORMOTO, junto a su hijo Miguel Ángel, aunque ya está algo retirado de la actividad en el negocio ubicado en Hurlingham que actualmente lleva el nombre de Del Oeste Motos, y durante una de nuestras habituales visitas directamente lo interrogamos brevemente sobre su participación como motonetista.

INFORMOTO: Realmente nunca imaginamos que había corrido las 12 Horas...

Miguel Calivar: "Lo pude hacer porque en esos años era empleado de uno de los negocios que más relación tenía con los usuarios de motonetas, que era Hernanz y Mitre, y ante el interés creciente que había despertado las 12 Horas en el ambiente, decidimos anotarnos para correr gracias a que nos patrocinó Hernanz y Mitre."

I: ¿Qué motoneta usó y quién fue su compañero de máquina?

M.C.: "Manejé una Siambretta 175 TV junto a André Grau y Don Francisco Hernanz nos ayudó mucho para que pudiéramos participar. En carrera tuvimos que abandonar por fallas mecánicas, creo, pero de todas formas fue una experiencia muy buena porque se trataba de una reunión de amigos más que competencia de pilotos."

I: Con usted siempre hablamos de motos, pero nunca de las motonetas. ¿Qué veía de bueno en el ambiente de las motonetas de aquel momento?

M.C.: "Por empezar, las carreras de motonetas atraían a más gente que no estaba relacionada con la moto porque eran vehículos más populares. Pero para la competición las carreras de motos tenían mayor peso. De las 12 Horas que corrí, recuerdo que había mucho profesionalismo por parte de los participantes y los organizadores, porque el momento comercial de la moto estaba en franca caída debido al cierre de fábricas y comercios. Pero fue una linda época..."





“12 HORAS EN MOTONETA” - (8 va. y ULTIMA PARTE) -

LA CARRERA DE TODOS

Nuestro país tuvo innumerables convocatorias deportivas motociclisticas de suma importancia durante toda su historia, tanto de carácter nacional, subcontinental (Sudamérica o Latinoamérica) como mundial. No obstante, si hurgáramos entre los acontecimientos que reunieron a pilotos profesionales y aficionados en idénticas circunstancias de tiempo y lugar, uno de los más sobresalientes lo encontraríamos en las 12 Horas en Motoneta, una competencia de resistencia que se desarrolló durante gran parte de los movidos años '60 y que dejó una huella imborrable en quienes tomaron parte de esa gesta de motonetistas.

LA ÚLTIMA ETAPA



En la Argentina de la segunda mitad de la década del '60, el rol del motociclismo y el motonetismo en la sociedad estaba dando sus últimos suspiros de fuerte presencia en los comercios, debido a que el empuje notable de la industria automotriz prácticamente había relegado el papel de sendos ámbitos como actores principales en la preferencia de la gente.

El interés mediático y popular ya no se volcaba en las presentaciones de nuevas motos o motonetas, como tampoco en las carreras de cualquier disciplina relacionada a ellas, sino que más bien la mayoría de los temas de discusión y debate pasaban por cuestiones automovilísticas, sea de orden diario con un modelo de una marca determinada o de interés deportivo respecto de lo que acontecía con los pilotos o las máquinas.

Quedaba en marcada evidencia que los vehículos de cuatro ruedas dominaban el escenario de la actividad motor y que las dos ruedas con motor empezarían a vivir un largo invierno, muy crudo en algunos momentos, hasta que a mediados de los '70 la llegada masiva de motocicletas y motonetas, Vespa la mayor cantidad de ellas, volvería a poner al sector nuevamente de pie en cuestión de meses.

Pese a lo poco que se conocía, ya que la actividad industrial prácticamente estaba terminada en el plano motonetista entre el último semestre de 1966 y el primero de 1967, el Club Motociclista Porteño intentó desesperadamente seguir adelante con el desarrollo de sus tradicionales 12 Horas y también con sus



JUAN LASKAC: "MANEJÉ LA MOTONETA CASI DIEZ HORAS SIN PARAR"

Ex campeón argentino de Fórmula 4 en el automovilismo y con muy buenos resultados en motonetas, el ganador de la última edición de las 12 Horas en 175 cc tuvo un momento para contarnos sintéticamente su participación de 1967. Uno de los buenos corredores de aquella época fue sin dudas este personaje llamado Juan Laskac. Estuvimos en su casa de Florida y entre varios temas de conversación sobre autos y motos, por supuesto que salió su participación en esa competencia.

Juan Laskac: "Como todas las 12 Horas que corrí, la de 1967 la empecé yo. La motoneta no quiso arrancar al comienzo, la empujé hasta el final de los boxes y cuando la pude poner en marcha había quedado bastante retrasado. Pero no hubo necesidad de esforzarse, ya que a las pocas vueltas no solamente había tomado la punta, sino que además había comenzando a sacar una ventaja impresionante pues tenía una preparación mecánica excelente."

INFORMOTO: ¿El plan de carrera era tomar la punta de entrada y no dejarla hasta el final?

J.L.: "Pasó una cosa sencilla y fue que Norberto Lema solamente manejó la Siambretta durante su primer turno y por eso no tuve otra alternativa que concentrarme para conducirla hasta el final. Manejé la motoneta casi diez horas sin parar. Una locura..."

I: ¿Eso estaba permitido por el reglamento?

J.L.: "El reglamento decía que había que parar en boxes a reabastecerse,



El vencedor de 175 cc del '67 nos explicó al detalle su rica historia deportiva como motociclista, motonetista y automovilista.

pero para que los comisarios de pista no se dieran cuenta de que yo era el que siempre estaba al comando, en cada detención me sacaba mi casco y me colocaba el de Lema, así no se generaban sospechas de ningún tipo. De todas formas, hubo muchos pilotos que tuvieron que manejar varios turnos seguidos durante la historia de las 12 Horas y nunca pasó nada a nivel de sanciones."

I: ¿Se presentó algún problema en la máquina?

J.L.: "Solamente en el escape que le habíamos construido e instalado, que de tanto rozar contra el piso en las curvas se abrió en la parte central de la vejiga y por eso el rendimiento de la motoneta empezó a ser cada vez menor.

Así fue que entré a boxes, perdí un buen rato allí porque el equipo estaba trabajando muy relajado, y entonces fue que yo mismo di vuelta la Siambretta y con los guantes todavía puestos le cambié el escape, quemándome las dos manos. Recién tomé conciencia real del dolor una vez que me bajaron la bandera a cuadros."

I: ¿Fue una victoria lograda en base a un manejo agresivo o bien a un estilo conservador?

J.L.: "Teníamos una motoneta tan bien preparada y puesta a punto que no hubo necesidad de arriesgar mucho. Nos dedicamos a girar a un ritmo alto, por lo menos en mi caso, y a que no se tuvieran problemas mecánicos o inconvenientes con otros pilotos. Tanto el equipo como yo hicimos una carrera impecable, y prueba de ello fue que si no hubiera sido por el escape, hubiéramos ganado por casi 40 vueltas de ventaja. Todo salió redondo ese día."

6 Horas, aunque para los dirigentes de mayor peso la idea principal de prestigio frente a sus asociados y otros usuarios de motos y motonetas fue la de mantener en el calendario oficial de la Federación Argentina de Motociclismo la prueba madre de la resistencia.

La referencia de seguir adelante con esta competencia era fundamental, puesto que como no había otra fiscalización para una carrera de motonetas que tuviera implicancia nacional —y que por extensión, además, tenía la posibilidad de catalogarse de internacional, ya que FAM

dentro de Sudamérica tenía un peso muy importante como organismo dirigente y promotor de acontecimientos—, se trabajó con la base de mantener una cantidad de participantes que garantizara el espectáculo en pista.

Desde una mirada objetiva, la posición esgrimida resultaba clasista por parte de los organizadores de mayor peso, pero al ver que el interés de muchos estaba empezando a decrecer a medida que se acercaba abril del '67, inmediatamente buscaron una solución para paliar el problema que estaban viviendo en carne propia. Mejor dicho,

una invitación al cambio que de veras otorgue una imagen positiva.

La solución encontrada fue muy sencilla: abrir el reglamento en 175 y la reaparecida 150 cc a una preparación libre muy entendible, y dejar a la de octavo de litro sin ninguna de estas libertades técnicas. Así quedaron claramente diagramadas las nuevas 12 Horas en Motoneta.

LA CARRERA: EL FIN DE UNA ÉPOCA

El domingo 9 en horas de la mañana y cuando todavía no había salido del todo el sol, muy

pocos equipos inscriptos tuvieron el privilegio de ser de la partida de la que a posteriori sería la última carrera de motonetas de esta duración desarrollada por el CMP, y con mucha sinceridad en la mente de los miembros activos que montaron el espectáculo, era evidente que esa iba a serla por el panorama bastante desfavorable que se sentía. Como siempre, en una pista bien simple como la N° 1 del circuito capitalino.

El comienzo de las acciones se vio retrasado durante un largo período la por falta de luz solar y la ausencia de las dos ambulan-



REVIT!

www.revitargentina.com.ar

ROBERTO MEDICI: "PARA MÍ FUE UNA EXPERIENCIA NUEVA Y MUY LINDA"

"Tito" Medici, ex campeón nacional de 100 cc FI (Fórmula Internacional), hombre que estuvo también ligado deportivamente a la Escudería Morello y también a los comienzos de la clase Maximotos con Ducati, fue uno de los protagonistas indiscutibles de las 12 Horas del '67 con una Siambretta preparada por el ya desaparecido "Juancito" Vega.

Con su ameno tono de voz, este amigo de INFORMOTO recordó aquella intervención deportiva justo en el año en que ganó uno de sus campeonatos argentinos.

INFORMOTO: ¿Cómo llegaste a ser parte de esta carrera?

Roberto Medici: "Resulta que me enteré de que Juancito Vega estaba acondicionando su Siambretta para correr y como andaba buscando un compañero, directamente hablamos y arreglamos para ser compañeros de equipo. Para mí fue una experiencia nueva y muy linda."

I: La carrera debe haber sido algo espectacular, ya que estuvieron en los puestos de la punta desde el comienzo...

R.M.: "Juancito ya había participado en otras ediciones y sabía cómo había que correr para ganar, y como yo me había adaptado muy bien a manejar la motoneta inmediatamente nos encontramos en la punta, sacando



una ventaja de vueltas importante al Negro Iglesias, que era el rival a vencer en el mano a mano."

I: Sin embargo, la fortuna quedó para De Martino y él...

R.M.: "Juancito se cayó y al entrar a boxes tuvimos que cambiar todas las municiones de la dirección, además de acomodar el manubrio y revisar la suspensión delantera, y la ventaja de siete vueltas que le habíamos sacado al Negro se perdió e incluso él la estiró, por lo que la parte final de la carrera la hicimos a fondo. Lamentablemente, cuando ya estábamos a tiro de agarrarlo, con una vuelta de desventaja, nos bajaron la bandera a cuadros porque prácticamente se había ido la luz."

I: Después de 12 Horas, perder una carrera así debe haberles dado mucha bronca...

R.M.: "No, para nada. Quedamos muy contentos con el papel que hicimos, ya que la motoneta no nos dio problemas graves y en todo momento estuvimos entre las dos mejores duplas de 125 cc. Lo que sí lamento es no haber podido participar con anterioridad, ya que la experiencia para mí fue genial y divertida."

cias Dodge contratadas para tareas de traslado seguro de posibles lastimados. Al fin de cuentas todo quedó resuelto a las siete y veinte, cuando las condiciones

estuvieron dadas para comenzar el derrotero de los hechos al mejor estilo Le Mans.

Pasando a los pilotos, el condimento previo de grandes

comentarios fue la no participación de la gran dupla formada por Roberto Cella y Guillermo Arnaiz, por lo que la copa de vencedor de la categoría de 175

cc y posiblemente de la general tenía como mayores aspirantes a los integrantes del equipo capitaneado por Jorge Meriggi, que para esa oportunidad ya te-



**Modelo: JAWA 350
"RUTA 40"**

LA DISTANCIA SIN LIMITES

Dimensiones (mm): 2125x840x1115
 Motor: bicilíndrico de 4 tiempos, refrigerado por agua
 Caja: de 5 marchas / Arranque: eléctrico
 Potencia: 23.5 CV/6500 rpm
 Torque: 22 N.m/6500 rpm / Compresión: 10.2/1
 Alimentación: dos carburadores por vacío
 Capacidad tanque de nafta: 28lt
 Autonomía (aprox): 700 Km
 Neumático del/tras: 100/90-18 / 130/80-17
 Freno del/ tras: doble disco/ simple disco

24.000 Km DE GARANTIA

JAWA ARGENTINA.
 Gral. Fructuoso Rivera 6243
 (C1439CXC) Cap. Fed. - Bs. As - Argentina
 Tel/Fax: (5411) 4605-9615 / 4604-3453 / www.jawacz.com.ar

CUMPLE CON NORMAS EURO II

DETALLES







DIC - CUBELA PIMMOZIC



nía como ayudante logístico a su hermano Osvaldo. Los hombres destinados a representar a los Meriggi eran dos amigos de ellos: uno, Juan Laskac, un rápido piloto de Florida; el otro, Norberto Lema, propietario de la Siambretta (100) que estaban a punto de conducir.

Desviando la importancia a las clases menores, también había mucha incertidumbre, puesto que la victoria podía caer en poder de cualquier binomio, aunque la mayor atención del poquísimo público presente caía en poder de Laskac y Lema.

Les decíamos anteriormente que la bajada de bandera inicial tuvo su momento exacto de agitación a las 7:20 hs. De allí en adelante todo fue un monólogo de las Siambretta de mayor cilindrada, que con Laskac al mando de su máquina durante diez horas ya que Lema no se encontró a gusto dentro de la pista, elaboró una victoria

que en el clasificador pareció apretada, pero que en realidad resultó ser muy cómoda, ya que el profesionalismo con que se tomó la competencia, sumado a sus dotes conductivas, le entregaron al motonetismo deportivo nacional una de sus funciones de gala.

Los cálculos finales de la competencia, concluida a las 17:40 hs por cuestiones climáticas y por ausencia de luz solar, dieron a Laskac y Lema 308 giros completados a 92,187 km/h de promedio, quedando tras ellos Carlos Segovia y Alberto González (105, Siambretta, segundos por completo) con 305, el "Negro" Luis María Iglesias y Luis De Martino (13, Lambretta) con 266, cifra que les dio el triunfo en "ciento veinticinco" gracias a la mecánica de Meriggi; cuartos Juan Vega y Roberto "Tito" Medici (17, Siambretta) con una vuelta menos que los vencedores de la clase menor; quin-

tos Luis Kerner y José Stroviero (1, Siambretta, 254 rondas, cerrando el podio de 125 cc), y más atrás Adrián Rodríguez y Eduardo Barreto (101, Siambretta, 250, terceros en 175 cc), Anselmo Pomponio y Oscar Rodríguez (7, Siambretta, 249, cuartos en el octavo de litro) y Enrique Fantini y Carlos Terragno (63, Lambretta, 243, primeros en 150 cc) en los lugares de mayor relevancia.

Como saldo positivo de la cita, los medios gráficos de aquellos días remarcaron la buena organización del Club Motociclista Porteño, aunque no así el accionar de las ambulancias, puesto que una demoró cuarenta minutos en auxiliar a un corredor que se había accidentado en la conocida Horquilla Larga.

LO QUE SIGUIÓ

Ante tantos inconvenientes y el desinterés generado dentro del CMP, parecía que los más

pesimistas estaban adivinando el destino de las 12 Horas, puesto que la falta de material económico para llevar a cabo la reunión, sumado a la cada vez menos difundida actividad entre motonetistas en el plano deportivo con acontecimientos medianamente profesionales, dejaron de lado la continuidad de ésta, una idea que desde el '61 se había venido mostrando como excelente.

Puede ser que algún día se rememore esta carrera con otro tipo de vehículos, como los scooters modernos o las tan populares cubs; puede que no. Pero lo que nunca le van a quitar a esta justa de deportistas de las dos ruedas con motor es que se trató de un desafío entre famosos y anónimos, entre profesionales y amateurs, entre equipos modestos y grandes escuderías.

En suma, fue la carrera de todos y la vivimos aquí, en la Argentina. ●