

MEMORANDUN DEL XI RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

---

✓REGLAMENTO

\* APROBACION REGLAMENTO POR LA FEDERACION

✓ INSTANCIA A TRAFICO (Solicitud autorización)

✓ EDITAR REGLAMENTO

✓ HOJAS DE INSCRIPCION

\* CROQUIS DEL ITINERARIO

PROPAGANDA EN EL REGLAMENTO

OMEGA

ESCRITO A MUTUA (Seguro y Premio)

✓ PETICION DE PREMIOS

× SOLICITUD AUTORIZACION GOBERNADORES Y AYUNTAMIENTOS

COMUNICACION ALCALDES PRUEBOS RECORRIDO

RUTOMETRO

CARNETS DE RUTA

CRONOMETRADORES

BRAZALES Y BANDERAS

PANN LUX Y LINTERNAS

PANCARTAS

PLACAS Y NUMEROS

HOJAS DE CONTROL CRONOMETRADORES

CARPETAS RESULTADOS

CARPETAS COMISARIOS

CUADRANTE CLASIFICACION

CRUZ ROJA

CONTACTO GUARDIA CIVIL Y POLICIA MUNICIPAL

PROPAGANDA EN PRENSA

INVITACIONES REPARTO DE PREMIOS

LUNCH REPARTO DE PREMIOS

GESTION MICHELIN SUBVENCION

SUBVENCION FEDERACION

AVISOS EN PRENSA CIERRE DE CARRETERA PRUEBAS SELECTIVAS

COMISARIOS TECNICOS

INVITACION MORET

ESCRITOS AGRADECIMIENTO PREMIOS Y COLABORACIONES

Record - Industrias Mendizabal - Eibar

Junior - Unamuno - Ermua

Dn. Lucio Anaud - Surtidor de Gasolina de Isaba - Tel. 15

Telefonistas de Navascues

Carta Hotel Iradier

tampones y sellos



MARCO-GARDOQUI (corresponsal del)

"EL AUTOMOVIL RACING"

Gral. Primo de Rivera, 3

LAS ARENAS

Dn. Ramón BURUNAT

Radio N.E. Zaragoza y

El Heraldo de Aragón

ZARAGOZA

Jorge A. Viñals (fotografo de Formula)

San Francisco, 86

TARRASA

A.C. de Circolo Guadalupe

Av. Jos A° 1h-2°

Meariz - Terrull

---

Esdras Montjuel

Laurie 23

Boeleme

---



PERIODICOS

SAN SEBASTIAN

EL DIARIO VASCO ( Gerardo Erausquin)  
LA VOZ DE ESPAÑA  
UNIDAD  
LA HOJA DEL LUNES

PAMPLONA

EL DIARIO DE NAVARRA  
EL PENSAMIENTO NAVARRO  
ARRIBA ESPAÑA

BILBAO

HIERRO (Enrique Cimas)  
LA GACETA DEL NORTE  
EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO (Catania)

ITORIA

EL PENSAMIENTO ALAVES  
NORTE EXPRESS

AUTO REVISTA

Fernando VI, 27

MADRID -4-

Av. Generalísimo 142  
MARCA (~~San~~ Garcia Agosti)

~~Los~~ Virgilio Hernandez  
Rivadulla

MADRID

LA VANGUARDIA

Pelayo, 28

BARCELONA -1-

EL HERALDO DE ARAGON

ZARAGOZA

EL DIARIO DE BURGOS

BURGOS

Alex Botines

Diario de Barcelona

Genis 42

Barcelona - 6 -





Rafael Jamer

Raf (periodista)

Sevilla - Madrid

---

Rafael Jamer

P: Oursinos Redondo 24

Madrid - 8 -

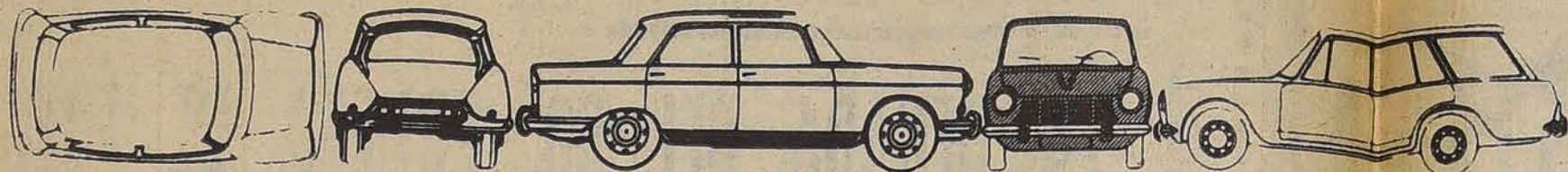
Aportabo 383

---

Dr. Rafael Fuentes Hermsilla  
El Automóvil Racing  
Clemente Coello 69-A-1-A  
Madrid - 1 - Tel. 2268230

---





**PAGINA DEL MOTOR**

**XI RALLYE INTERNACIONAL VASCO - NAVÁRRO**

**Porsche desbancó a Alpine**

**Pancho, de Bilbao, y Urruzola, de San Sebastián, pilotos de nuestra región mejor clasificados**

**Los hermanos Lamerain, de San Juan de Luz, realizaron una magnífica carrera**

Intentar reflejar fielmente todas las incidencias del XI Rallye Internacional Vasco-Navarro, sería casi imposible, sin embargo voy a procurar comentar algunas incidencias de las pruebas de velocidad. Inmediatamente después de la salida los participantes se enfrentaban con la primera prueba de velocidad. El alto de Jaizkibel, una prueba muy variada y bastante rápida, allí se produce la primera sorpresa, el Abarth de Manolo Juncosa se impone a los Porsche con un tiempo de 5.42. En Jaizkibel, un guipuzcoano, Samsundegui, que conoce perfectamente la prueba, entra en novena posición con su Alpine 1440. Sería la única ocasión de que dispondría para demostrar sus dotes de piloto, ya que en

lo que permitió a los Porsche 911 copar los lugares de honor de la clasificación. Solamente los dos Alpine 1600, de Tramont y Lamerain, serían un obstáculo para ellos. Tramont a pesar de los 160 CV que desarrolla el nuevo motor 1600, no puede con Etchebers y Lamerain, que ha demostrado sus dotes de gran piloto, hace bastante con destacar en algunas pruebas, ya que su 1600 no desarrolla tantos caballos como el de Tramont. Por ello en la clasificación general scratch, salvo estos, dos Alpine, el Abarth de Juncosa, que anduvo muy por debajo de sus posibilidades ya que con ese coche se puede atacar más y hacer mejores tiempos, el BMW de Ducasse y el Taunus, de

2. Tramont.
3. Castaigne.
4. Ruiz Jiménez.
5. Palomo.
6. Fernández.
7. Juncosa.
8. Lamerain.
9. Ducasse.
10. Reverter.
11. Doncel.
12. Urruzola.
13. Sanjurjo.
14. Torgue.
15. Perjujan.
16. Delalande.
17. Del Olmo.
18. Herrero.
19. Arriach.
20. Aldecoa.
21. Hoffman.
22. Gubert.
23. Lezama.
24. Fernández.



Marc Etchebers inicia la segunda parte del Rallye Vasco-Navarro, después de la neutralización del hotel Iradier. Su ventaja sobre Tramont no sería muy grande al cruzar la meta de Bilbao, pero suficiente para proclamarse vencedor absoluto del rallye.

**REPARTO DE PREMIOS (Grupo 3.º)**

1. Etchevers, 100.000 pesetas y trofeo Excmo. Diputación de Vizcaya, Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián Excmo. señor gobernador civil de Vizcaya.
2. Tramont, 50.000 pesetas y trofeo Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, Excmo. Diputación de Guipúzcoa y Real Automóvil Club de España.
3. Castaigne, 30.000 pesetas y trofeo Excmo. Diputación Foral de Álava, Excmo. Ayuntamiento de Guecho y premio Santiago Olascoaga.
4. Ruiz Giménez, 20.000 pesetas y trofeo Michelin, Mutua Nacional del Automóvil y Bosch.
5. Palomo, 12.000 pesetas y trofeo Firestone Club Marítimo y trofeo Trugstore.
6. Fernández, 10.000 pesetas y trofeo Club Atlético de Bilbao y Club Deportivo.
7. Juncosa, 5.000 pesetas y trofeo Club Jolaseta y Club Náutico.
8. Lamerain, 4.000 pesetas y trofeo Pablo Zubiaurre y Finanzauto.
9. Ducasse, 3.000 pesetas y trofeo General Europea, S. A. y EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO.
10. Reverter, 2.000 pesetas y trofeo Virgen Blanca y Amortiguadores Junior.

**(Grupos 4.º, 5.º y 6.º)**

1. Etchevers, trofeo Auri.
2. Tramont, trofeo Gremio Sindical de Reparadores de Automóviles.
3. Ruiz Giménez, trofeo Radu.

**Peña Motorista de Vizcaya.**

1. Castaigne, trofeo NYASA.
2. (53) Berzal, trofeo Escudería Adour Ocean.

**CLASIFICACION PARA SOCIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**

1. Fernández Llanio, 5.000 pesetas y trofeo Real Automóvil Club Vasco-Navarro.
2. Urruzola trofeo Real Automóvil Club Basco-Bearnais.

**CLASIFICACION POR ESCUDERIAS**

1. Repsol, 10.000 pesetas y trofeo Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Trofeo Seat, primer clasificado: Beorlegui (Seat 850.) Delegado de Vizcaya.
- Trofeo Stramberg-Viña Fernández Llanio 1.º en A.º Viveirosocio R.A.C.V.N. Rea. Madofa. Trofeo Real Peña Motorista Trofeo Gimnasio de Atocha. Primer guipuzcoano, Urruzola. Regalo Madofa, primer guipuzcoano y social del RACVON, Urruzola. Delegación Guipúzcoa.



El presidente de la Federación Española de Automovilismo, señor conde de Villapadierna, dando el banderazo de salida al futuro vencedor de la prueba. El "Porsche" victorioso es el mismo que utilizó Egretcau en la Vuelta Automovilista a Francia, en cuyo taller de Burdeos habían sido preparados también los "Porsche 911" que utilizó la escudería Repsol.

la siguiente prueba, Arichulegui, una estúpida avería le obligaría a abandonar. En esta segunda prueba, a la que según sus propias palabras —nos lo dijo Tramont— profesaba un cariño especial, Etchebers, que no está dispuesto a conceder ningún respiro a sus adversarios, pasa al ataque y consigue un tiempo de 10.08. Tras él entran Ruiz Jiménez y Tramont. Otro abandono importante se produce, en esta prueba. Lezama y su Uni-power, quedan fuera de combate. En Ezcurra, es Ruiz Jiménez quien cruza la meta en primera posición, seguido de Tramont que relega a Etchebers al tercer lugar. En Olagüe, el futuro vencedor tampoco conseguirá imponerse, siendo en esta ocasión Lucas Sáenz quien efectúa la subida más rápida. Otro Alpine 1440 queda apartado de la carrera en Olagüe, y es de los nuestros. Se trata del de Jesús Sáenz de Buruaga; en su esfuerzo por no permitir que los coches de cabeza se distancien demasiado, se sale de la pista. Con su retirada y la de Samsundegui en los momentos iniciales del rallye, las posibilidades de los guipuzcoanos quedan enormemente mermadas. De los pilotos regionales, sólo queda un hombre que puede seguir a los coches punteros; Urruzola, que llevando de copiloto a Hermosilla, los seguirá a lo largo de toda la prueba y se clasificará en un honroso lugar. La retirada de los dos Alpine 1440 parece presagiar la serie de calamidades que van a abatirse sobre los coches Alpine Renault. De la nutrida representación que partió de nuestra ciudad solamente tres consiguieron llegar indemnes a Bilbao, los demás succumbieron víctimas de accidentes o debido a averías mecánicas,

Pancho, en todos los lugares de honor aparecen los magníficos 911, que a lo largo de esta XI edición han sido dueños absolutos del rallye. No me cansaré de elogiar la magnífica carrera de Pancho que una vez más nos ha demostrado que además de un simpático amigo es un magnífico piloto.

JAVIER SANJOSE.

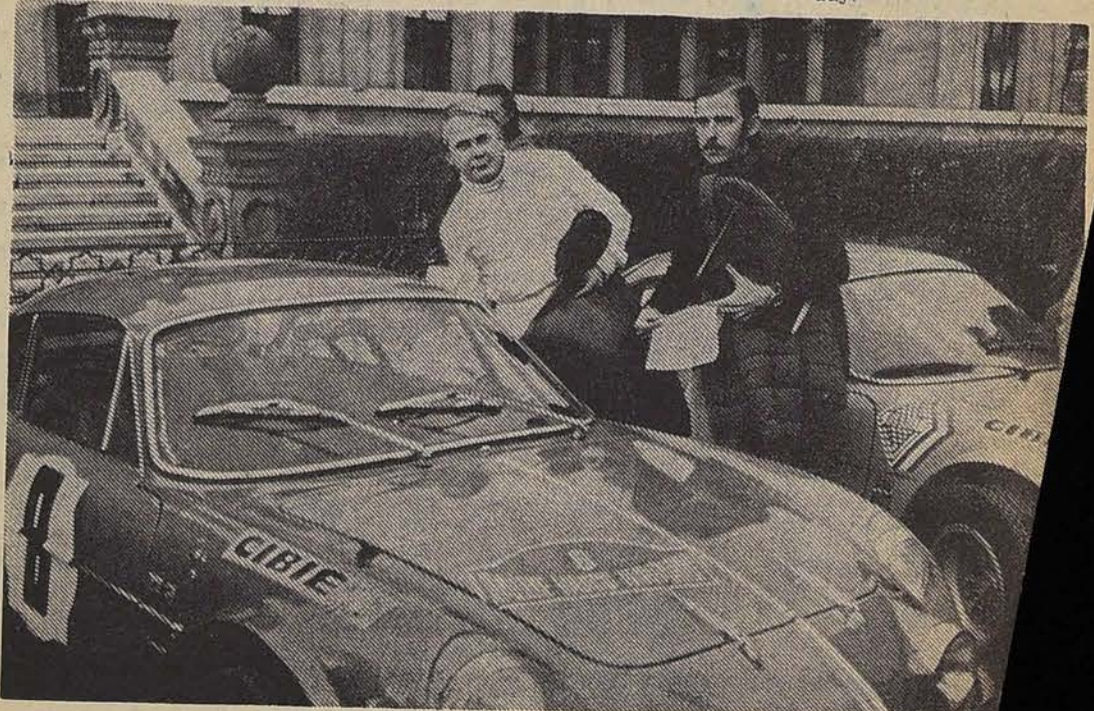
**CLASIFICACION GENERAL**

1. Etchebers

25. Guell.
26. Lemonier.
27. Echeverría.
28. Jáuregui.
29. Iriarte.
30. Bárcena.
31. Beorlegui.
32. Berzal.
33. Apellániz.
34. Gortari.
35. Tellería.
36. Adrade.
37. Camio.

**CLASIFICACION POR GRUPOS**

- (Grupo 1.º)**
1. Ducasse, trofeo EL DIARIO VASCO.
  2. Doncel, trofeo Talleres y Garaje Leal.
- (Grupo 2.º)**
1. Sanjurjo, trofeo Cano, S.A.
  2. Del Olmo, trofeo Rotarduy.



Bernard Tramont y su copiloto Andrés Segovia, posan ante nuestro redactor gráfico Al instantes antes de iniciar el Rallye Vasco-Navarro. Tras el abandono de Lucas Sáenz, daba magníficamente, la responsabilidad de defender los colores de Alpine Renault que centrada en el equipo Tramont-Segovia, que se vieron batidos por la infima diferencia



RTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES... DEPORTES...

# Magnífica victoria del francés Etchebers en el Rallye Internacional Vasconavarro

## Tuvo en Tramont a su más serio rival

### No se produjo ningún accidente serio y la organización resultó extraordinaria

Bilbao. (De nuestro enviado especial CATANIA). — Pese a presentarse difícil el pronóstico sobre quien pudiera ser el vencedor del XI Rallye Internacional Vasco - Navarro, de 798 kilómetros de recorrido, con 15 pruebas cronometradas que se quedaron en 14, por suspensión de la de Urbasa, al no haberse cerrado la carretera, el francés Etchebers parecía destacarse ligeramente en el cálculo de probabilidades.

Un muchacho joven, vencedor ya el año pasado en estas mismas carreteras en el Rally Firestone, con mayor número de kilómetros, y en posesión de un vehículo (Porsche 911-T), que da 210 hp de potencia, suponía un serio peligro para los otros diez Porsche que había inscritos y los 13 Alpines, que luego se quedaron en 7 y 12, respectivamente.

Así y todo, pese a la seguridad de victoria que Etchebere manifestó haber tenido desde el primer momento, yo creo que en algún instante pudo haber tenido algún ligero fallo y haber sido absorbido por Bernard Tramont o cualquiera de los «grandes» no sólo como pilotos, sino como poseedores de máquinas potentes. Porque, la verdad sea dicha, en estos rallies duros, hay muchos pilotos excelentes, que no

son sólo los que ocupan los primeros puestos, ya que éstos, generalmente, se producen en función, no sólo de la valía del piloto y de su acompañante, sino en un gran porcentaje de la máquina que pilotan.

En el caso de este rally podemos poner como excepción a lo que hemos dicho, a Pancho Fernández, quien logró sacar fuerzas de su enorme y pesado Ford 20, merced a su valor y a una habilidad extraordinarios.

Etchebere comenzó a distanciarse desde el Jaizkibel, primera subida cronometrada; continuó haciéndolo en Arichulegui —segunda—. En la tercera, Ezcurrea, perdió algunos segundos en relación con Ruiz Jiménez y Tramont, para recuperarlos en la cuarta —Olagüe—, donde fue Lucas Sainz quien hizo el mejor tiempo, pero como luego se retiró por rotura de la caja de cambios y Etchebere hizo el segundo mejor tiempo, fue como si hubiera logrado el primer puesto.

En Erro y en las Coronas, volvió a copar el primer puesto, seguido de Lucas, en Erro (abandonó en las Coronas) y de Castaigne y Tramont en este puerto.

Llegó Echauri y, sorprendentemente para él y para nosotros, pasó al puesto 12 con 55 segundos de diferencia. Ahora bien,

hay otro puerto en el que parece que hubo error al revés, es decir, a favor, por lo que la cosa quedó compensada. Más adelante, Urasa no puntuó. Luego, en la Cruceta, mejor tiempo de Castaigne con Etchebere y Fernández empatados, detrás, seguidos de Tramont.

En Beizama, nuevo mejor tiempo de Etchebers, seguido de Castaigne y Juncosa. En Goyaz, Etchebers fue segundo, detrás de su compatriota Castaigne, con un cuarto puerto de Tramont.

Azcárate se lo llevó el orensano Reverter, Castaigne fue segundo y detrás, Etchebers. En la pilastra, el francés volvió a lograr el triunfo, seguido de Tramont y Lamerain. Por fin, en el vivero, Pancho hizo una de las suyas y consiguió el mejor crono (3-08) seguido de Castaigne, Tramont y Etchebers.

Ramón Múgica derrapó en la pilastra y se fue contra un muro. Su coche dio vuelta, pero salió ileso con su copiloto.

Sáez de Buruaga también se salió de la carretera. Fue en Olague y tuvo que abandonar.

Hubo suerte en Ereaga, porque paró la lluvia e incluso salió el sol y se secó el pavimento.

La organización fue verdaderamente formidable, a cargo del Real Automóvil Club Vasco - Navarro, con la colaboración de «El Correo Español - El Pueblo Vasco» y de EL DIARIO VASCO, de San Sebastián.

#### CLASIFICACION GENERAL SCRATCH

1. Número 3: Etchebers (Porsche 911), 5.423 puntos, 2. número 8: Tramont (Alpine A 110), 5.456. 3. número 15: Castaigne (Porsche 911 S), 5.490, 4. número 5: Ruiz Giménez (Porsche 911), 5.583. 5. número 1: Palomo (Porsche 911), 5.594. 6. número 26: Fernández (Ford 20), 5.624. 7. 6: Juncosa (Fiat Abarth), 5.627. 8. número 9: Lamerain (Alpine A 100), 5.637. 9. número 46: Ducasse (B. M. W.), 5.820. 10. número 4: Reverter (Porsche 911), 5.877. 11. número 62: Doncel (R-8), 5.892. 12. número 16: Urrúzola (Porsche), 5.924. 13. número 33: Sanjurjo (Morris), 5.945. 14. número 17: Torgue (Lancia), 6.025. 15. número 45: Perojuan (B. M. W.), 6.054. 16. número 44: Delalanda (Ford Capri), 6.057. 17. número 34: Del Olmo (Morris), 6.081. 18. número 68: Herrero (R-8), 6.180. 19. número 21: Artiach (Alpine), 6.190. 20. número 50: Aldecoa (Cooper), 6.216. 21. número 64: Hoffman (R-8), 6.318. 22. número 43: Guibert (Morris), 6.348. 23. número 29: Lezama (M. G.), 6.405. 24. número 54: Fernández (Morris), 6.580. 25. número 25: Guell (Mercedes), 6.625. 26. número 49: Lemonier (N. S. U.), 6.749. 27. número 37: Echeverría (Morris), 6.792. 28. número 56: Jáuregui (Morris), 6.851. 29. número 52: Iriarte (Morris), 6.911. 30. número 74: Barcena (Renault), 6.945. 31. número 81: Beorlegui (Seat 850), 7.026. 32. número 53: Berzal (Morris), 7.054. 33. número 82:

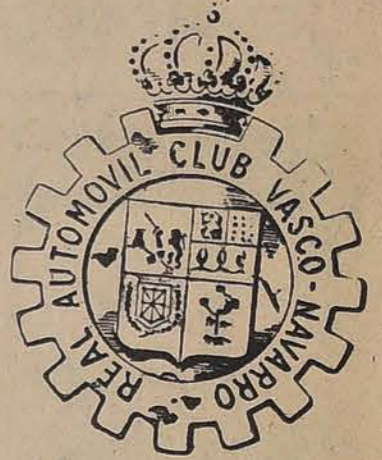
Apellaniz (Seat 850), 7.194. 34. número 35: Gortari (Morris), 7.348. 35. número 79: Tellería (Austin),

7.429. 36. número 71: Agrade (Renault), 7.927. 37. número 69: Camio (Glass), 8.401.



# XI RALLY INTERNACIONAL VASCONAVARRO

## ETCHEBERS DOMINO LA PRUEBA DESDE SAN SEBASTIAN Y ENTRO VENCEDOR EN EL CIRCUITO DE EREAGA



El pasado sábado, a las siete de la tarde, y frente a la Casa Consistorial, el delegado nacional de Educación Física y Deportes, señor Samaranich, dio el «banderazo» de salida al primer coche participante, conducido por el campeón de España de rallys, José María Palomo. El «Porsche 911.R», que tantas victorias ha procurado a su conductor, se deslizó suavemente por la rampa de salida y entre los aplausos de una enorme multitud se dirigió a las faldas del monte Jaizkibel, en donde solamente diez minutos más tarde habría de tomar la salida en la primera de las quince pruebas complementarias que componían este duro y penoso Rally.

como es de suponer, en continua ascensión a la cima que domina la bella ciudad guipuzcoana.

Desde el primer momento es Marc Etchebers, con «Porsche 911.T», quien toma las riendas de la prueba y realiza su ascensión

en el prodigioso tiempo de cinco minutos, cuarenta y cuatro segundos. Esta prueba se desarrolló con tiempo excelente y temperatura agradable, ningún fenómeno atmosférico hizo su aparición y podemos decir que fue, sin lugar a dudas, la prueba más tranquila de todas las que componían el rally. A partir de los tres mil metros de ascen-

sión, el piso aparecía cubierto por una finísima capa de agua, cosa que, pese a todos los pronósticos en contrario, no amilanó a los pilotos antes bien los catapultó hacia la cima.

Alberto Ruiz Jiménez («Porsche 911») y Bernard Tramont («Alpine 110.A») hicieron lo indecible para no verse despegados del frías, consiguiendo sus propósitos a mediodía, va que Etchebers distanció a su compatriota de Renault en cinco segundos.

El «Fiat Abarth 2.000» de Manuel Juncosa comenzó bien la prueba, clasificándose en la primera etapa a solamente ocho segundos del vencedor de la misma. El gallego Reverter venía con ganas de hacer algo en este rally, y es una lástima que le haya supuesto una pérdida de tiempo quizá decisiva a la hora de confeccionar las clasificaciones oficiales. Pese a esto, Reverter realizó una estupenda subida a Jaizkibel y consiguió el quinto mejor puesto, a solamente nueve segundos del vencedor de la última edición del Rally Firestone.

En el transcurso de esta etapa abandonaron los coches números 57 y 72, este último al salirse en los últimos metros al tomar una curva de «izquierda en directa». Manuel Fondo («Morris Mini») fue el primer accidentado serio de este rally, y si bien es verdad que nada le ocurrió a él, sí bastantes averías al «Morris Mini», que quedó varado, con el eje de tracción delante, partido en un costado de la carretera al chocar contra un muro aparentemente inofensivo. Así pues, primera baja entre los sesenta y siete participantes que tomaron la salida en San Sebastián.

Seguendo por Fuenterrabía y Oyarzun llegamos a la prueba B, denominada Alto de Arichulegu, en donde las condiciones climatológicas persisten y hacen presagiar un rally tranquilo, cosa que, como más tarde veremos, resultó todo lo contrario.

Trece kilómetros de velocidad pura a través de un espeso y peligroso paisaje nocturno de pinos; tiempo excelente y pavimento en muy buenas condiciones. Nuevamente es Etchebers el que se impone al resto de participantes, con un tiempo de diez minutos ochocientos segundos, siguiéndole Alberto Ruiz Jiménez, a cinco segundos, y siendo tercero José Pavón, de Escudería Orensés, «Alpine 1300», a trece segundos. José María Palomo consigue hacer un meritorio cuarto puesto, con diez minutos veinticuatro segundos, y ocupa la quinta posición Bernard Tramont, con el mismo tiempo. En el transcurso de esta prueba, abandonan los equipos Lezama-Ugalde, «Unipower», por avería en la bomba de la gasolina; Tofe-Madrena, «Morris», al salirse de la carretera y chocar contra unos mojoneros protectores, y el formado por Ignacio Susandegul, X. X., «Alpine 110.A» por avería mecánica. Poco pilibato en este tramo y fuertes pasadas a derecha e izquierda, que obligaron a los pilotos a efectuar grandes esfuerzos para no «salirse» de frenada.

El Alto de Ezcurra, situado a 100 kilómetros de la salida, es el tercer obstáculo que han de superar los supervivientes del rally. Son seis kilómetros de carretera buena aunque húmeda y bordeada de gran cantidad de nieve, que en la primera vez en la prueba hizo su aparición.

A las dos y media de la madrugada del domingo tomaba la salida el primer participante en la prueba denominada Alto de Echauri, y que constaba de ocho kilómetros cronometrados. Marc Etchebers no se dejaría sorprender y no cedería ante el impetuoso arrollador de sus contrincantes, que poco a poco iban viniendo en el francés el futuro ganador del Rally.

Nuevamente comienza a llover en el transcurso de la prueba y esta lluvia no nos abandonaría hasta casi en las puertas de Bilbao en que aparecieron grandes claros que presagiaban un buen estado del piso en la prueba final de Ereaga.

Tramont, Ruiz Jiménez y Palomo quieren acortar distancias con relación a Etchebers y ello motiva varias «pasadas de frenada» sin consecuencias.

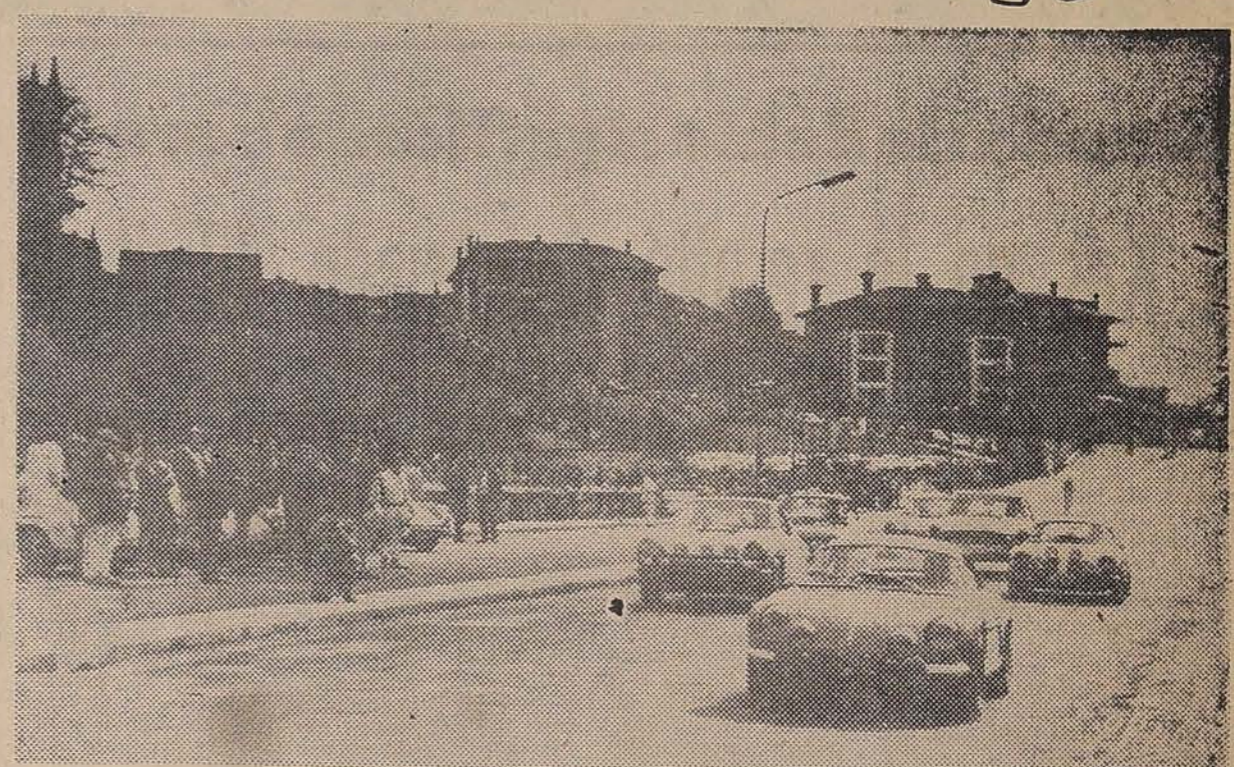
La prueba siguiente era la subida al Puerto de Urbasa. Digo «era» porque no se llevó a efecto en plan «cronometrado», si bien los participantes debieron realizarla en marcha neutralizada. No obstante y como todavía no se nos había facilitado la hoja de tiempos (la recibiríamos en el Hotel Iradier) no podíamos pronunciarlos en contra de los que mantenían el que «si se habían tomado tiempos a los participantes en esta prueba».

A las cinco horas veinticuatro segundos entra en el control horario del Hotel Iradier (a tres kilómetros de Vitoria) el primer participante, que no es otro que José María Palomo. Con los intervalos reglamentarios lo van haciendo el resto de los pilotos que continúan en carrera. En este lugar la organización había proyectado una hora de neutralización.

Tras el descanso nuevamente comienza la lucha por el primer puesto. En la subida al Alto de la Cruzeta, de 9.600 metros de longitud, Etchebers mantiene su ventaja ante sus adversarios, y la gran cantidad de nieve que cubre el lugar hace pasar algún mal trago a los participantes menos expertos.

Por nuestra parte anotamos una segunda salida de carretera precedida por un hermoso «tromo» que concluyó felizmente con el coche volcado y un servidor saliendo por la ventana. Afortunadamente se pudo colocar el vehículo en su posición normal y continuamos la prueba.

En este tramo aconteció el accidente más importante. El piloto de la Escudería Repsol, Dan Blaim («Porsche 911-S»), sufrió un agarrotamiento de frenos, saliendo su vehículo «planeando» y deteniéndose bruscamente al chocar con un robusto árbol. El coche quedó destruido y rápidamente la Policía de la Diputación de Alava, ayudada por varios civiles, lograron extraer los cuerpos de los dos tripulantes, sien-



## AL HABLA CON MARC ETCHEBERS VENCEDOR

Finalizada la prueba de Ereaga, hemos mantenido una breve pero interesante charla con el vencedor de esta undécima edición del Rally Internacional Vasconavarro. En ella hemos querido recoger los pormenores de cuanto rodea a este campeón francés que precisamente en Bilbao repite victoria.

—¿Es la primera vez que participas con la Escudería Repsol dentro del territorio español?

—Sí, es primera vez, y buena.

(Naturalmente que ustedes comprenderán este juego de palabras del piloto francés el cual, demostrando su caballerismo, nos ha contestado textualmente como transcribimos y en nuestro propio idioma.)

—Parece que las pruebas españolas te van bien para tus aptitudes de piloto. ¿Qué opinas?

—Sí, parece que bien sí, pero también la llegada en Bilbao es particularmente bien.

Recordamos a ustedes que Marc Etchebers fue el vencedor en el III Rally Internacional Firestone y que precisamente finalizaba en el Arenal de Bilbao.

—¿Cuáles son los proyectos de Marc Etchebers en esta temporada? ¿Piensa participar en todas las pruebas del calendario español o, por el contrario, piensa dedicarse a pruebas internacionales?

—Pues ya verá las pruebas que puedo disfrutar en España, pero no creo que haré muchos rallys en España. Si haré otra vez el Rally Firestone y los rallys del país aquí. No haré el Rally Orensés.

(Creemos que ha querido indicarnos que piensa participar en los rallys a celebrar dentro del territorio vascongado, y entre ellos, el Bosch.)

—¿Cómo te va el presente de revisión de tu vehículo. Adios y enhorabuena.

—Muchas gracias.

—A ti.

do conducidos urgentemente al Hospital de Vitoria, en donde afortunadamente no se apreciaron heridas de gravedad a los mismos.

Para que los lectores puedan apreciar la magnitud del golpe, señalare que el depósito de combustible del «Porsche» apareció a más de quince metros del vehículo.

A las once de la mañana, el público concentrado en el circuito de Ereaga esperaba con impaciencia la llegada de los vehículos participantes, haciéndolo José María Palomo a las 11,12 exactamente. Tras unos momentos de preparación se da la salida a la primera manga, compuesta por seis vehículos potentes como son cuatro «Porsche», un «Abarth 2000» y el «Alpine» de Bernard Tramont. Es precisamente este último el que, con menos «ciballos» en su motor, consigue despegarse de sus adversarios, vuelta tras vuelta, de las cinco en que consistía la prueba, llegando como claro vencedor de la misma. Segundo entra José María Palomo, y a continuación, en paquete, lo hace el resto de los pilotos participantes en la manga, que son Etchebers, Ruiz Jiménez y Reverter.

La prueba de Ereaga es dura. La curva a la derecha que se encuentra situada a la subida de los Tamarises se ve muy concurrida por estimar los aficionados del circuito. Otros prefirieron mantenerse alejados del peligro y permanecieron en la gran recta de salida.

Se celebraron seis mangas de seis coches cada una, excepto en la última, en que fueron siete los participantes.

Esta última prueba fue ganada limpiamente por el formidable piloto motociclista Santiago Herrero, con «R8 Gordini», de la escudería Fasa Renault.

Y antes de terminar quiero señalar el hecho curioso y loable de la participación del vehículo número 29, conducido por José Luis Lezama, que llevaba como copiloto a la única señorita participante en este Rally, Isabel Lozano. Realizaron tiempos francamente muy buenos, y al final lograron una muy merecida clasificación final. Enhorabuena a ambos, y lástima de pinchazo durante el transcurso de la prueba de Ereaga, en donde creemos hubieran mejorado posiciones definitivas.

Por la tarde de ayer, domingo, y tras la inauguración de los locales del Real Automóvil Club Vasconavarro en la calle Banderas de Vizcaya, se procedió al reparto de premios.

En los últimos metros comenzó a llover suavemente y aparecieron las primeras capas de hielo. Esta vez fue Alberto Ruiz Jiménez el que hizo el mejor tiempo, con 4:39, seguido por Bernard Tramont, en 4:44, y Marc Etchebers, en 4:45. Lucas Sainz (el guitarrista del conjunto musical de los Pekinikes) realizó una ascensión valiente y plena de dominio con su «Alpine» y logró hacer un tiempo francamente bueno de 4:49, precediendo en un solo segundo al catalán José

María Palomo. A continuación se clasificaron Pavón y Juncosa, si bien este último, con su «Abarth 2000», poco podía hacer ante los tramos resacaños por el hielo.

Sin contratiempos, los participantes del Rally llegan a Olague, en donde se encuentra situado el primer control horario, pasando la totalidad dentro de su hora, salvo los ya citados, que abandonaron con anterioridad.

Sin duda, este tramo fue el más espectacular en cuanto a accidentes se refiere. Fueron varios los pilotos que se salieron de la carretera, y como más perjudicados a la hora de valorar daños citaremos al alavés Jesús Sáez de Buruaga («Alpine»), el cual dio dos vueltas de campana antes de detenerse, y el sufrido por Ripalda-Erdicia («Alpine»), los cuales dejaron su vehículo «aparcado» en un barranco y entre dos hermosos árboles, que evitaron cayesen al fondo del mismo, situado a cincuenta metros de pared vertical.

El subcampeón de España de Rally del año anterior, Lucas Sainz, fue quien realizó el mejor tiempo en esta prueba, consiguiendo un crono de 4:03, seguido por el francés Marc Etchebers, a un segundo, y de José María Palomo, a cuatro segundos.

En esta prueba la nieve y el hielo fueron más intensos, y las temperaturas, agradables hasta el momento, descendieron de forma alarmante hasta rozar los cero grados.

La prueba E, denominada Alto de Erro, estaba situada a los 194 kilómetros de la salida de San Sebastián. El estado del piso era bueno y seco, si bien en los últimos kilómetros, de los 7,8 de que constaba la prueba, había gran cantidad de nieve y hielo en ambos lados de la carretera. Marc Etchebers realiza nuevamente el mejor tiempo, con 6:10, seguido por Lucas Sainz (deja a su paso una estela de aceite), Bernard Tramont, Castaigne y Alberto Ruiz Jiménez.

Una vez terminada la prueba cronometrada y al entrar en la localidad de Erro, vemos el «Alpine» de Lucas Sainz a un lado de la calzada abandonado. Como más tarde nos informaban, la pérdida de aceite de su «Alpine» fue exagerada y tuvo que abandonar el rally, pese a los intentos de reparar realizados por el simpático muchacho polifacético. Realmente este fue el primer abandono importante o, por lo menos, el primer piloto aspirante a la victoria final.

Desde este momento la escudería de «Fasa-Renault» cuenta solamente con un solo equipo, el de Tramont. Este piloto comienza a reservar coche, y ello no le impide hacer tercero en Las Coronas, tras Marc Etchebers y Castaigne.

En este tramo se produjeron varias salidas de la carretera motivadas todas ellas por la gran cantidad de nieve existente a lo largo y ancho de la calzada en los cinco últimos kilómetros de los calorosos largos de que componían la prueba. Entre estas salidas debemos anotar, en honor a la verdad, la sufrida por este cronista, y que

gracias a unas matas todo quedó en un susto de los denominados «de órdago».

Pese a esto, no se registraron abandonos, y el paso por los controles horarios señalados por la organización de la prueba, a cargo del Real Automóvil Club Vasconavarro, se llevó con normalidad, sin retrasos dignos de mención.

### CLASIFICACION GENERAL SCRATCH

1. Etchebers, con «Porsche 911», 5:42,3 puntos; 2. Tramont, «Alpine A110», 5:45; 3. Castaigne, «Porsche 911.S», 5:49; 4. Ruiz Gimenez, «Porsche 911», 5:53; 5. Palomo, «Porsche 911», 5:54; 6. Fernández, «Ford 20», 5:54; 7. Juncosa, «Fiat Abarth», 5:57; 8. Lamerain, «Alpine A110», 5:58; 9. Ducasse, «B. M. W.», 5:58; 10. Reverter, «Porsche 911», 5:57; 11. Doncel, «R8», 5:59; 12. Urruzola, «Porsche», 5:59; 13. Sanjurjo, «Morris», 5:59; 14. Torque «Lancia», 6:02; 15. Percequán, «B. M. W.», 6:04; 16. Delalande, «Ford Capri», 6:07; 17. Del Olmo, «Morris», 6:08; 18. Herrero, «R8», 6:10; 19. Artiaich, «Alpine», 6:10; 20. Aldecoa, «Cooper», 6:11; 21. Hoffman, «R8», 6:18; 22. Guibert, 6:05; 24. Fernández, «Morris», 6:30; 25. Guell, «Mercedes», 6:25; 26. Leimonier, «N. S. U.», 6:49; 27. Echeverría, «Morris», 6:52; 28. Jauregui, «Morris», 6:51; 29. Iriarte, «Morris», 6:51; 30. Bárcena, «Renault», 6:55; 31. Beorlegui, «Seat 850», 7:02; 32. Berzal, «Morris», 7:04; 33. Apellaniz, «Seat 850», 7:14; 34. Gortari, «Morris», 7:34; 35. Tellería, «Austin», 7:42; 36. Adrade, «Renault», 7:57; 37. Camio, «Glass», 8:40.

### PREMIOS

- 1.—Etchebers, 100.000 pesetas y trofeos Excm. Diputación de Vizcaya, excelentísimo Ayuntamiento de San Sebastián y excelentísimo señor gobernador civil de Vizcaya.
- 2.—Tramont, 50.000 pesetas y trofeos excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao, excelentísima Diputación de Guipuzcoa y Real Automóvil Club de España.
- 3.—Castaigne, 30.000 pesetas y trofeos excelentísima Diputación Foral de Alava, excelentísimo Ayuntamiento de Guetcho y Premio Santiago Olasaga.
- 4.—Ruiz Jiménez, 20.000 pesetas y trofeos Michelin, Mutua Nacional del Automóvil y Bosch.
- 5.—Palomo, 12.000 pesetas y trofeos Firestone, Club Marítimo y Trofeo Trugstore.
- 6.—Fernández, 10.000 pesetas y trofeos Club Atlético de Bilbao y Club Deportivo.
- 7.—Juncosa, 5.000 pesetas y trofeos Club Jolaseta y Club Náutico.
- 8.—Lamerain, 4.000 pesetas y trofeos Pablo Zubizarra y Finanzaito.
- 9.—Ducasse, 3.000 pesetas y trofeos General Europea, S. A. y «El Correo Español-El Pueblo Vasco».
- 10.—Reverter, 2.000 pesetas y trofeos Virgen Blanca y Amortiguadores Junior.



PARTICIPANTES

Tramont, ganador dos últimos años ganador. de est Rallye - Campeón España año 68

Campeón de España de Conductores de Rallye PALOMO - año 69

Sub-Campeón " " " LUCAS SAINZ año 69

Ruiz Gimenez, Campeón de España hace dos años en turismo

Etchevers ganador del último Rallye Firestone

El veterano Reverter , ganador de muchas pruebas puntuables para el campeonato

Doncel, ganador el año 68 del Rallye Firestone

Entre los Franceses Ducasse, los hermanos Lamerain, Torgue, Castaigne, Delalande, Lemonier, Daverat

Italianos: Schon y Bonacchina

Como Escuderias tenemos la nuestra de Igueldo, la de ~~Montjuich~~ <sup>Montjuich</sup>, Orense Dena, Zaragoza

Coches: 11 Porsche - 13 Alpine - 2 B.M.W. 2002 TI - 1 Lancia HF - Mercedes 250 SL -

Morris etc. etc. Serie de R-8 Gordini - R-8 TS - Seat 124 - y 850 cupé y 1430

Que lamentamos la falta de Juan Fernandez, dedicado a otras pruebas de velocidad con su Posche 908 pero que será dignamente sustituido por su hermano José Maria.

Entre los participantes de nuestras provincias Vasco-Navarra, Urruzola, Sunsundegui Buruaga, Artiach, Ripalda, De León, Del Olmo, Aldecoa, Guibert etc. etc.

En este momento hay nieve en el recorrido y la Organización esta en contacto con las idistintas Diputaciones con el fin de poder quitar la nieve para celebrar la prueba normalmente.

A Gerardo con lista de participantes



10-3-70

## Atletismo

ISAKSSON,  
RECORD  
MUNDIAL DE  
SALTO CON  
PERTIGA,  
ENCABEZARA  
EL EQUIPO  
SUECO  
EN VIENA

ESTOCOLMO. — El saltador de pértiga Kjell Isaksson, que estableció el domingo una nueva marca mundial al salvar el listón a 5,24, encabezará el equipo sueco de atletas que participará en los campeonatos europeos de atletismo en sala que se celebrarán en Viena el próximo fin de semana. (Afp.)



DESPUES DE 756 KMS. Y  
14 PRUEBAS SELECTIVAS

El francés Etchebers,  
el mejor del Gran  
Premio Vasco-Navarro

El francés Marc Etchebers se proclamó el domingo vencedor del XI Rallye Internacional Vasco-Navarro. La prueba comenzó las siete de la tarde del sábado en San Sebastián, con un recorrido de 750 kilómetros y 14 tramos cronometrados, a través de Guipúzcoa, Navarra, Alava y Vizcaya, terminó en la mañana del domingo con una prueba de velocidad en el circuito bilbaíno de Ereaga.

67 pilotos, de los 82 inscritos, tomaron la salida, y únicamente 37 consiguieron clasificarse; buena prueba de la extremada dureza del Rallye, que fue su fundamental característica. La nieve y el hielo en los tramos cronometrados fue el causante de las numerosas retiradas y de algunos despistes y "pasadas de frenada" en las curvas. El principal perjudicado fue el francés Dan Blain, cuyo "Porsche" quedó destrozado al estrellarse contra un árbol, aunque por fortuna los pilotos sólo sufrieron ligeros golpes.

El francés Etchebers, reciente vencedor del Rallye Firestone, mantuvo su dominio a lo largo de toda la prueba, venciendo en los tramos cronometrados de Arichlegui, donde Favón hizo segundo y Ruiz Giménez tercero; Erro, seguido de Lucas Saiz y Tramont; Las Coronas, donde batió a Castaig y Tramont, y Betzama, con dos segundos de ventaja sobre Castaigne y diez sobre el "Abarth" de Juncosa.

Por su parte, Tramont fue primero en Echarrí, Reverter en Ascórate, Ruiz Giménez en Ezourra, Juncosa en Jaizkibel, Lucas Saiz en Olagüe, donde se retiraría poco después por pérdida de aceite en su motor, y Castaigne, que hizo el mejor tiempo en Cruceta, Goyaz, La Pilastra y el Vivero.

El Rallye terminó con una prueba de velocidad en el circuito de Ereaga, en el que se disputaron seis mangas, con seis participantes en cada una, excepto en la última, que fueron siete. Tramont se impuso a Palomo Etchebers y Ruiz Giménez, por este orden en la primera manga; pero el vencedor de la prueba fue el francés Castaigne, que hizo un segundo menos que Tramont en la segunda manga.

Los restantes vencedores fueron Sanjugo, con "Morris", en la tercera; Delalande, con "Ford Capri", en la cuarta; Aldecoa, con "Morris Cooper", en la quinta, y Santí Herrero, que dio una magnífica lección de pilotaje con su "R-8" en la manga que cerró la carrera.

Numeroso público asistió al circuito de Ereaga para seguir el duelo de "Porsches" y "Alpines" en la primera manga y la cerrada lucha de los "Minis".

Por la tarde, coincidiendo con la inauguración de los nuevos magníficos locales de la Delegación en Vizcaya del Automóvil Club Vasco-Navarro, se realizó la entrega de premios a los vencedores: cien mil pesetas y trofeos al vencedor, y diversas copas para los restantes clasificados, con premios en metálico de 50.000 pesetas al segundo; 30.000 al tercero y 20.000 al cuarto.

## I. IRLARTE

1. Etchebers (Porsche 911)
2. Tramont (Alpine A-110) España-FASA.
3. Castaigne (Porsche 911-5) Francia.
4. Ruiz Jimenez (Porsche 911) España-Race.
5. Palomo (Porsche 911), España-Barcelona.
6. Pancho Fernández (Ford 20), España-Montjuich.
7. M. Juncosa (Fiat Abarth), España.
8. Lamerain (Alpine A-110), Francia.
9. Ducassa (BMW 2.002 T1), Francia.
10. E. Reverter (Porsche 911), España-Orense.

## Clasificación Circuito Ereaga:

1. Castaigne (Porsche 911 5), Tiempo 6-11.
2. Tramont (Alpine A 110), 6-12
3. Palomo (Porsche 911), 6-17
4. Etchebers (Porsche 911), 6-18
5. Ruiz Jimenez (Porsche 911), 6-19



# Marc Etchebers gran vencedor del Rallye Vasco Navarro



La salida se efectuó en San Sebastian a la hora prevista constituyendo un bonito espectáculo, más debido a los coches que eran muy potentes, Porsches, Apines, Fords, etc., que a la organización que se vio desbordada por el público; y el parque cerrado se llenó de gente curiosa que entorpeció un poco el buen desenvolvimiento de esta salida. El lugar fue el más idoneo.

La salida se efectuó cada minuto saliendo en primer lugar José M. Palomo con Porsche 911-R. Más tarde Marc Etchebers que con Porsche 911-T conseguiría más tarde alzarse con la victoria de este rallye. Les siguieron de minuto en minuto los demás participantes. Después de ver partir unos cuantos coches salimos en dirección a Oyarzun para presenciar la prueba de Arichulegui. Aquí llegaron cuando era ya de noche. La subida fue muy espectacular ya que casi todos

los coches marcharon muy cerca de sus máximas posibilidades y sólo un Mini tuvo un pequeño despiste y se fue a parar a la cuneta. De aquí pasamos a Bilbao y presenciamos por la mañana la prueba de Ereaga, donde llamaron mucho la atención en primer lugar Bernard Tramont que ganó la primera manga, mientras que el campeón Etchebers se mantenía detrás en tercer lugar, a la expectativa, sin forzar apenas.

También en Ereaga vimos a Pancho con su enorme Ford Taunus, que mantuvo lucha desde la primera vuelta -en su respectiva manga - con M. Sanjurjo que pilotaba un Mini de la Escudería Orense. Más tarde José Luis Lezama hizo un extraño con su coche M.G. que por poco le cuesta un buen susto. Por último, el conocido piloto motociclista Santi Herrero ganó con su R-8 Gordini la última manga utilizando su gran experiencia en circuitos.

## CLASIFICACIONES

### GENERAL:

- 1.- Marc Etchebers (Porsche 911-T).
- 2.- Bernard Tramont (Alpine 1.600).
- 3.- H. Castaigne (Porsche 911-S).
- 4.- A. Ruiz Gimenez (Porsche 911).
- 5.- J.M. Palomo (Porsche 911-R).
- 6.- Pancho Fernandez (Ford Taunus).
- 7.- Manuel Juncosa (Abart 2.000).
- 8.- J. M. Lamerain (Alpine A-110).
- 9.- M. Ducasse (B.M.W. 2002 TI).
- 10.- Estanislao Reverter (Porsche 911).

### GRUPO 1

- 1.- M. Ducasse (B.M.W. 2002 TI).
- 2.- Eladio Doncel (R-8 Gordini).
- 3.- Cesar Perejoan (B.M.W. 2002).

### GRUPO 2

- 1.- Manuel Sanjurjo (Morris Mini).
- 2.- L. M. del Olmo (Mini Cooper).
- 3.- Claudio Aldecoa (Mini Cooper).

### GRUPO 3

- 1.- H. Castaigne (Porsche 911-S).



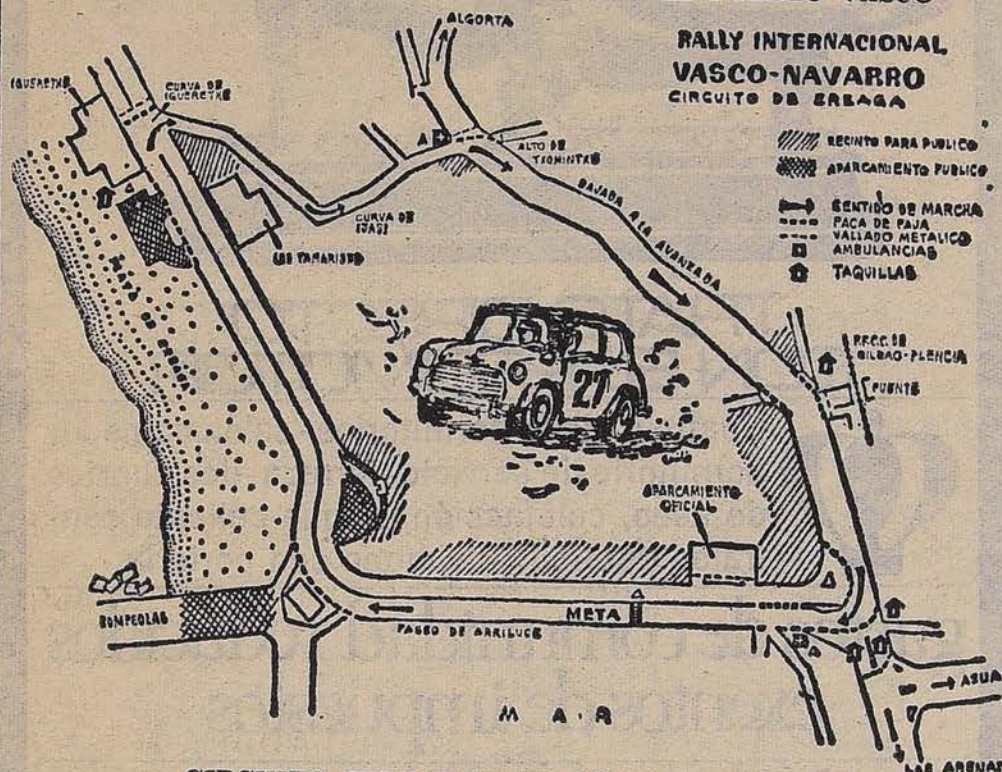
# XI RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

HOY, DOMINGO, A LAS 11 DE LA MAÑANA  
CIRCUITO DE EREAGA

PRUEBA FINAL DE VELOCIDAD (MAS DE 60 VEHICULOS)



Organizado por el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, con la  
colaboración de EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO



CIRCUITO CERRADO a las 9,30 de la mañana

PRECIOS: Automóviles (con aparcamiento), 50 pesetas; entrada al circuito, 25; infantiles, 5.

TAQUILLAS: En el Real Automóvil Club Vasco-Navarro (calle Bandera de Vizcaya, 2, primero, teléfono 249863) y en EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO (Ledema, 2, teléfono 217819).

En el circuito, desde las 10 horas de hoy, domingo.



Samaranch dio ayer la salida en San Sebastián

El Correo 8-3-70

# EL XI RALLY INTERNACIONAL VASCO- NAVARRO SE PRESENTA DURISIMO POR EL HIELO QUE HAY EN MUCHOS PUERTOS

Por nuestro enviado especial **EDUARDO CATANIA**

**SAN SEBASTIAN.**—(Crónica por "télex" de nuestro enviado especial **EDUARDO CATANIA**).

En medio de intenso frío y bajo la amenaza de negros nubarrones, se inició a las siete de la tarde de ayer el undécimo Rally Internacional Vasco-Navarro, que una vez más organiza el Real Automóvil Club Vasco Navarro.

Los primeros en tomar la salida fueron José María Palomo, campeón de España de conductores de Rally y Alberto Gaparro como copiloto, ambos sobre un "Porsche" 911 revoluciones. La salida se la dio el delegado nacional de Educación Física y Deportes, don José Antonio Samaranch, estando presentes las autoridades de San Sebastián, así como el presidente de la Federación Española de automovilismo.

Los restantes coches fueron saliendo de minuto en minuto, hasta un total de sesenta y siete, de los ochenta y uno que había inscritos, lo que significa que hubo catorce ausencias, entre otras las de los italianos (Bchonx-Fianta y Bonaccinna-Aretto), sin que faltase a la cita ninguno de los pilotos pertenecientes a la región vasco-navarra.

En realidad, todos salieron con el temor metido en el cuerpo ante las referencias que con anterioridad había facilitado el Automóvil Club Vasco-Navarro, por deferencia de la Jeratura de Tráfico de Navarra, provincia en la que se encuentran los puertos de montaña con más peligro, de presentar hielo sobre el asfalto.

Tal referencia decía que el puerto de Arichulegui se encontraba bien a primeras horas de la tarde. A igual hora, el tramo de Ezcurrea presentaba algunas zonas cubiertas de hielo de poca consistencia. Olague estaba peligroso por el hielo. Erro tenía hielo en las zonas sombrías. Lezar estaba en mal estado, con hielo en todo el recorrido. Las Coronas exigía precauciones. Echauri tenía un tramo con hielo. Lizarraga, en el kiló-

metro 26 y en el túnel, así como en los kilómetros 27, 28 y 29, unos diez centímetros de hielo. Y en Urbasa, contando el kilómetro al revés de la dirección del rally, plancha de hielo en el kilómetro 24, siete centímetros de hielo en los kilómetros 26 al 29 y 31 al 34, estando la carretera libre a partir del kilómetro 35.

Comprenderá el lector que ante estas perspectivas, a primera hora de la tarde, los temores no podían ser infundados, toda vez que casi todas estas pruebas de velocidad cronometrada tenían que ejecutarse durante la noche, en las horas de mayor frío. Y la noche, en el propio San Sebastián, se presentaba con visos de una fuerte helada.

Como hemos tenido que transmitir esta crónica inmediatamente después de salir el último coche, no nos ha sido posible captar tiempo alguno de la subida al Jaizkibel, máxime cuando las operaciones de control de tiempos se efectuarán en Bilbao, en Delegación del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, que hoy, domingo, será inaugurada a las ocho y media de la tarde, con motivo del reparto de premios del rally.

Como es sabido, la última prueba de velocidad se disputará hoy por la mañana en el Circuito de Ereaga. La llegada del primer coche está prevista para las 11,12 horas. Poco después comenzará a disputarse la primera manga, reuniendo cada serie un total de seis coches.

Terminaremos diciendo que, a nuestro entender, este Rally Vasco-Navarro puede llegar a ser el más duro de los que se han celebrado a través de diez años, debido a las condiciones climatológicas, que podrían empeorar con la caída de lluvia o nieve y con la niebla. Es por ello que resulta muy difícil hacer un vaticinio sobre un posible vencedor, máxime si tenemos en cuenta que han salido excelentes pilotos con magníficas máquinas.

**EDUARDO CATANIA**



6-3-70

**60 RALLYE VASCO NAVARRO**

**Con todos los alicientes de una gran prueba**

- ☆ Etchebers, Palomo, Tramont... los mejores pilotos por nuestras carreteras
- ☆ La abundante nieve del Roncal, máxima dificultad
- ☆ Santiago Herrero, (R-8 Gordini), en el equipo oficial «Fasa»

**XI RALLYE VASCO-NAVARRO**

**X INTERNACIONAL**

2-3 MARZO 1970



**REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**

Sólo faltan veinticuatro horas para que José María Palomo inicie el XI Rally Vasconavarro, en los donostiarros Jardines de Alberdi Eder.

El que suscribe se ha tenido que quedar con las ganas, pues iba a participar junto con Luis María del Olmo, pero las obligaciones futboleras me obligan a trasladarme a Las Palmas, para presenciar el encuentro Las Palmas-Atlético de Bilbao.

Y conste que soy sincero cuando digo que me pena, porque la presente edición va a ser algo digno de verse. No me confundo ni un tanto así, si afirmo que el Vasconavarro de 1970 pasará a la historia como un "mini-Montecarlo". Pues ni los del verdadero encontraron tanta nieve como la que se halla dispersa a lo largo del recorrido, sobre todo por el Roncal navarro.

Nos hemos puesto en contacto con varios puntos de este bello paraje y nos hemos permitido insertar en el mapa un rayado intermitente en las zonas donde se nos ha confirmado la existencia de nieve o piso helado. Con esto no pretendemos hacer una aseveración categórica, pues en veinticuatro horas pueden pasar muchas cosas, pero, por si sirve de algo, ahí va nuestra información.

La inscripción es "que" más selecta. Nadie puede aspirar a conseguir un plantel como el que este año presenta el simpático Rally Vasconavarro. Enhorabuena a los Maquibar, Cibrián, Javier, Paco... y compañía, y a los representantes en Bilbao, señores Cuesta, Brancas y demás, que tan al día llevan la información de lo que acontece. Nada menos que once "Porsche" serán los que partici-

pen, y tripulados por los mejores de la especialidad. José María Palomo, Etchebers, Reverter, a ver si el gallego se alia con la suerte, pues parece estar enfadado con ella. Ruiz Jiménez, Schön, que viene acompañado por Pianta, uno de los más destacados pilotos de la Jolly Club, clasificado entre los diez primeros en el Montecarlo, Bonachinna y Serra, son los hombres más fuertes de la firma Stuttgart.

El auge de los "Alpine" en este tipo de pruebas ha llegado hasta el punto de que la inscripción ha totalizado trece vehículos de este modelo. Y los nombres más calificados a la hora de la clasificación serán, si el tiempo no lo impide: Lucas Sainz, Tramont, Lamerain, Pavón, Sunsendegui, Sáez de Buruaga y Jesús Ripalda, el donostiarra que tan mala suerte tuvo en la última edición del Montecarlo.

La duda es Gabriel Artiach, nuevo con este tipo de vehículo con el que sólo ha corrido una prueba de subida, y no sabemos si estará hecho a él como para sacarle todo el partido.

Los "Cooper" escasean y la mayor chance la tiene, sin duda, Luis María del Olmo, quien ha preparado la máquina "a tope", aunque anda muy justo de tiempo para los entrenamientos y para rodar el motor.

¡Lluvia de "Minis-Authi"! Nada menos que dieciséis, entre los que cabe destacar, sobre todos, al gran maestro Claudio Aldecoa, luego, el oreansano Manuel Sanjurjo, Del Rio y el navarro José Ignacio Guibert, quien iba a participar acompañado de su primo, el bilbaino, aunque residente en

San Sebastián, Angel Guibert, un valor sin descubrir, pero al que he seguido de cerca y me he asombrado de su dominio y técnica en la conducción, pero su reciente paternidad le impide tomar la salida, aunque el sustituto en nada desmerece, pues será el británico Tymothi Brunton.

Un hombre a seguir es Rafael Ateca, quien tendrá su verdadera prueba de fuego. No esperamos un gran puesto, ya que su "Mini" está preparado ligeramente, pero será interesante su papel.

Los temidos "R-8 Gordini" también tienen una nutrida representación, ahí es nada, siete máquinas. Una de ellas será presentada por FASA para Santi Herrero, quien participará junto con Javier Chalbaud (a ver si ponen sus nombres como es debido). Por cierto que Santi está muy ilusionado con la prueba, después de la cual partirá para Italia, donde celebrará tres carreras motociclistas, no puntuables para el mundial, en Rimini, Riccioni y Modena. ¡Ah!, y quizá participe en algún rally con la Escudería Jolly Club. Hoffman y Belloch son serios candidatos a una buena clasificación, v. por supuesto, a la victoria en grupo "1".

Otras figuras posibles vencedores son, el reciente ganador del Rally Costa Brava, Manuel Juncosa, quien tripulará un "Abarth 2.000", el francés Martial de Lalande, con "Ford Capri" y su compatriota Ducasse, con "B. M. V. 2.002 TI-Alpina".

Sólo quedan unas horas...

D I N O



# **XI RALLYE INTERNACIONAL** **VASCO - NAVARRO** 6-3-70

**DOMINGO, 8 de marzo, a las 11 de la mañana**

## **CIRCUITO DE EREAGA**

**PRUEBA FINAL DE VELOCIDAD (MAS DE  
60 VEHICULOS)**



Organizado por el **REAL AUTOMOVIL CLUB  
VASCO-NAVARRO**, con la colaboración de **EL  
CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO**



**CIRCUITO CERRADO** a las 9,30 de la mañana  
**Precios:** Automóviles (con aparcamiento), 50  
pesetas; entrada al circuito, 25; infantiles,  
5.

**Taquillas:** En el Real Automóvil Club Vasco-  
Navarro (calle Bandera de Vizcaya, 2, pri-  
mero, teléfono 249863) y en **EL CORREO  
ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO** (Ledesma,  
núm. 8, teléfono 217819).

En el circuito, desde las 10 horas del do-  
mingo, día 8.



**MOTOR**

# Pasado mañana comenzará el RALLY VASCO-NAVARRO

## Nuevas inscripciones, con una potente escudería que lleva a ETCHEBERS, RUIZ JIMENEZ y DONCEL

**P**ASADO mañana se iniciará en San Sebastián el XI Rally Internacional Vasco-Navarro, con la salida del primer coche a las siete de la tarde. A partir de entonces irán saliendo los restantes vehículos de minuto en minuto.

El rally, como venimos repitiendo, finalizará el domingo, con una prueba de velocidad, en el circuito de Ereaga, que se iniciará alrededor de las once y media de la mañana.

A los relevantes nombres de pilotos que anticipábamos el otro día, hemos de añadir bastantes más, entre ellos numerosos extranjeros.

Entre estas nuevas inscripciones, destaca la Escudería Repsol, en la que figuran dos franceses y dos españoles de gran categoría. Se trata de Marco Etchebers, con "Porsche 911 T", vencedor el pasado año del Rally Firestone; Dan Blain, "Porsche 911 S"; Alberto Ruiz Jiménez, "Porsche 911", y Eladio Doncel, "R-8 Gordini". Los dos españoles tienen también en su haber numerosas victorias.

La Escudería Orensé tampoco es ninguna tontería. En ella figura su presidente y notable figura como piloto de rallies, Estanislao Reverter, "Porsche 911-E"; José Pavón, con "Alpine 1.300"; Manuel Sanjurjo, con "Audi 1.293"; Ventura, con igual coche, y José del Río, con "R-8 Gordini".

Nos faltaban el otro día los nombres de los integrantes de la Escudería Igueldo, de San Sebastián, que anunciaba la participación de diez a doce coches. A nosotros sólo nos ha llegado, por el momento, seis nombres: Manuel Urruzola, "Porsche 911"; Jesús Ripalda, "Alpine 110"; Bernardo Barceña, "Renault"; José Luis Gallica, "Alpine"; Andrés Camio, "Glass 1.304 TS"; y Manuel Beorlegui, "Seat 850".

Zaragoza, con gran afición y abundantes organizaciones propias, no podía faltar en este importante Rally. Su

Escudería presenta siete equipos: Julio García Delgado, "Porsche 911 R"; Antón Sabaters, "R-8 Gordini"; Jaime Balaña, "R-8 TS"; Carlos López, "Alpine 1.300"; Manuel Montañés, "Mini Morris 1.275"; Juan Manuel Hidalgo, con igual marca, y Angel Comps, "Seat 124-L".

Por parte de San Sebastián, hay que añadir a Aldecoa, con "Cooper", y Joaquín de León, con "Alpine 110".

Y más franceses: Pierre Daverat, "Fiat 1.000 G. B. C."; Christian Lemonier, "NSU TT"; Miguel Ducase, "BMW 2.002 TI", conocido en nuestras carreteras; Henry Costaigne, "Porsche 911-S"; Jean Marie Lamerain, "Alpine A-100 1.600-S"; y Pierre Torges, "Lancia".

También los navarros estarán representados con la Escudería Dena, integrada por Fernando Moreno, "Alpine 110"; Luis Pérez, "R-8 TS 1.136"; Julio Beizal, "Morris 1.275"; y Guibert, "Morris 1.293".

Nos extraña que Logroño, cuyo Automóvil Club ha organizado varias pruebas en estos dos últimos años sólo figure con Jesús Toffe, "Morris 1.275".

En cuanto a Bilbao, hemos de añadir a los nueve nombres que dábamos el otro día, seis más, con lo cual será la población que más participantes aportará este año. Estos seis nuevos inscritos son: Fernando Adrada, "R-8 TS 1.300"; Luis María del Olmo, "Morris Cooper 1.296"; Juan Manuel Suárez Parra, "Morris Audi 1.275"; Juan Ramón Guerediaga, "Ford Consul Cortina"; Ramón Múgica, que llevará a M. Sodupe de copiloto, con un "Scorpion", y Rufino del Campo, "R-8 1.300".

Como puede apreciarse, el cuadro de participantes es magnífico. Habrá que verlos al finalizar el rally en la última prueba clasificatoria, que puede ser decisiva, bien para la victoria final o para cualquier puesto de la clasificación.

EDUARDO CATANIA

**BALONCESTO**

### ¿NOS BRINDARA EL AGUILAS OTRA HAZAÑA FRENTE AL PICADERO DE BARCELONA?

**Y**A estamos nuevamente en vísperas de acontecimientos en torno a nuestros equipos de baloncesto de categoría nacional. Por lo que se refiere a la Liga nacional, y aparte del Kas, que ha de actuar el domingo en Tenerife en partido que para el conjunto bilbaíno es de mero trámite aunque para los canarios tiene gran trascendencia, hemos de señalar la importancia del encuentro que tendremos el domingo por la mañana aquí en Bilbao. Se trata del que han de ventilar el Aguilas Schweppes y el Picadero y que si hace unas jornadas tenía un fácil pronóstico a favor del equipo visitante, tras las excelentes actuaciones que está brindándonos el conjunto de Larrauri es partido que puede dar lugar a una lucha muy competida y con posibilidades de que el triunfo quede en casa.

Ciertamente, si echamos una mirada al rol de jugadores que componen este Picadero, que todavía aspira al título a la expectativa de nuevos descuidos del Real Madrid, parece obligado darle las mayores posibilidades de que salga airoso frente al Aguilas. Codina, Albanell, Alcocén, Soler, Vandenberg, son nombres que imponen. Y no sólo por su calidad individual, sino porque el Picadero de esta reunión de figuras ha obtenido un conjunto notable con un funcionamiento realmente admirable.

¿Será posible que el Aguilas nos brinche otra hazaña? Desde luego, le va en ello un tanto por ciento muy elevado de responsabilidad de cara a eludir la promoción. Y tenemos la seguridad de que el Aguilas en bloque, directivos, técnicos y jugadores, tienen clara conciencia de que una victoria ante el Picadero sería la solución ideal para huir de aquella amenaza. Por todos ellos no quedará. Y por parte de sus seguidores, tampoco. Porque el Aguilas contará el domingo en La Casilla con el calor y el apoyo total de su público.

PARTIDO DECISIVO PARA EL FIBER

El otro acontecimiento se refiere al Fiber Urcelay, que recibe en esta jornada al Vallehermoso, de Madrid. El partido será el domingo por la tarde. Hemos de resaltar la importancia que el encuentro tiene para los dos contendientes. Para el Fiber, porque una victoria aseguraría ya de manera definitiva su clasificación para la siguiente fase que abriría una esperanza de ascenso a través de la promoción. Y para los madrileños, porque un triunfo en Bilbao les pondría, igualmente, en situación de ascender automáticamente si el Breogan, que es el primero del grupo, tuviera algún tropiezo inesperado en las dos jornadas que quedan por jugarse en esta segunda división.

Dos grandes acontecimientos que, como viene ocurriendo en jornadas precedentes, congregarán en La Casilla a numerosos aficionados.

M. REY

### UNA ACLARACION SOBRE LOS ASCENSOS A LA LIGA NACIONAL

Una breve aclaración. Se trata de los ascensos a la Liga nacional. Los campeones de cada uno de los dos grupos de segunda división ascienden automáticamente a la máxima competición del baloncesto español. Los clasificados en segundo y tercer lugar de cada grupo, junto con el campeón canario, disputan una liga por concentración a una sola vuelta y de ella el primero y segundo promocionan con el décimo y noveno de la Liga nacional. A doble partido y sortándose los campos. No, no será tan fácil para el Fiber Urcelay conseguir el ascenso. Pero ellos seguirán intentándolo.

M. REY.

**DEPORTE RURAL**

### «MIRUBIA», PRIMERO EN SAN SEBASTIAN

#### ★ «Arra» no tiene perro

**E**L domingo comenzaron en el probadero de la Trinidad, de San Sebastián, las pruebas de arrastre de piedra por un buey solitario, es decir, en «buzterri - bakarra», que seguirán los días 8, 14 y 15 de este mes de marzo.

No sabemos si porque hacía mucho frío o porque estas pruebas de «buzterri-bakarra» son aburridas y el apostador no encuentra aliciente, el caso es que apenas tuvieron público. Fue un fracaso completo.

En cuanto a las marcas, diremos que en primer lugar está Mirubia, de Aizarnazabal, con 32 clavos; 2, Corta, de Lasarte, con 30 clavos, 6 cintas y 1 metro; 3, Antzúa, de Berriz, con su buey rojo, 30 clavos; 4, Mirubia, 29 y 7 cintas; 5, Alcibar, de Urnieta, 29, 3 cintas y 1 metro; 6, Akertza, de Iraeta, 21 1/2; 7, Artano, de Astigarraga, 14 y 1/4; 8, Antzúa, 16 y 2/7 metros; 9, Odrizola, 12 y 3/4, y 10, Artano, 7, 2 cintas y 2,50 m.

Veremos el domingo que viene si va más gente. ARBACEGUI Y GUERRICAZ

Nos han llamado por teléfono si sabemos algo del «mejunje» que hubo el domingo en Arbácegui y Guerricaz. Según nuestro informador, que no es de Arbácegui, hubo escándalo lo mismo con la primera pareja que con la segunda, y que el señor alcalde ha retenido la taquilla.

No estuvimos en Arbácegui y nada podemos decir, pero estas cosas en nada benefician al deporte rural.

«ARRA» TIENE BUEYES, PERO NO PERRO

Ya recordarán que «Arra», el famoso probador del monte Umbe, se ha comprado en Arceniega una soberbia pareja de bueyes, que más que dos bichos con cuernos parecen dos tanques de 60 toneladas. ¡Qué potencia! Estuvimos ayer a verlos y apreciamos que estaban muy bien cuidados, alimentados, limpios y entrenados.

Pero «Arra» tenía cara triste. Acababa de tener un nieto, pero no era por eso, aunque ya saben que «Arra» quiere hijas y nietas, para luego ponerlas de camareras en el restaurante que tiene en Pasañala. «Arra» tenía

cara triste, pues es un cazador empedernido, y el día primero de febrero, yendo a cazar a Criales, en la provincia de Burgos, pasando el pueblo de Hierro y antes de Lecedo, le desapareció el perro sabueso que tenía.

Este perro, que respondía al nombre de «Gora», era algo sensacional. Hacía quince días que acababa de pagar cuatro mil pesetas por él. Era sabueso griffon, de mucho pelo, con alguna pintita roja en la oreja y en el cuerpo. El perro tiene cuatro años de edad, y ya saben los cazadores que lo tengan o lo hayan visto: tiene amo y está esperando ansiosamente saber alguna noticia del mismo. Pueden llamar al teléfono 32 13 58.

MUNITIBAR

**¡ATENCIÓN!**

Ideal para su descanso y recreo, así como para despedidas, bodas, acontecimientos familiares y de hombres de empresa, reuniones íntimas, etcétera

## MESON OQUENDO



Porque el público, que es inteligente, sabe distinguir. De ahí la afluencia de clientes a los servicios de cafetería y restaurante del MESON OQUENDO, donde, con su excelente cocina, ambiente acogedor y delicadas atenciones de su propietario, «maitres», camareros y un precioso ramillete de chicas guapas, el público se halla a gusto, y en su partida muestra los lógicos deseos de querer volver.

MESON OQUENDO,

con las suculentas y animadas CHARRIBODAS los JUEVES y SABADOS durante el invierno, sus menús a la carta y los platos típicos: cocido casero, chuletas a la parrilla y chorizo casero, se ha hecho famoso. Y recuerda los estupendos fines de semana en el

## MESON OQUENDO

que para tranquilidad y satisfacción de los padres, dispone de un maravilloso parque infantil con los más diversos juegos

SEÑORES CLIENTES: El «MESON OQUENDO» cierra todos los lunes para descanso del personal

Calle El Arenal. - Teléfono 18. - OQUENDO

### ¿LE ROBARAN EL COCHE ESTA NOCHE?

Más vale prevenir que lamentar. Si quiere que no le roben el coche cualquier día, equípelo con un anti-roboto auténticamente seguro: póngale un CLINCH, el anti-roboto que actúa cortando el paso de gasolina, fácil de montar, cómodo de accionar y seguro, seguro de verdad, cuya eficacia ha sido ya comprobada en otros países.

Anti-roboto  
**CLINCH**  
Actúa cortando el paso de gasolina.

Distribuidor exclusivo para Vizcaya:  
**RECAMBIOS IBERICOS**  
Euskalduna 8 - Alda. Urquijo 17  
Avda. del Ejército 61  
BILBAO



# Etchebers (Porsche 911) se impuso a Tramont (Alpine 1.600)

## "PANCHO", GENIAL, ENTRO EN QUINTA POSICION

El pasado sábado, a las 7 en punto de la tarde, el delegado nacional de Deportes y el presidente de la Federación Española de Automovilismo, señor conde de Villapadierna, dieron el bandazo de salida al primer participante en la XI edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro. Por estar en posesión del título de campeón de España correspondió este honor a José María Palomo, de la Escudería Barcelona.

El numeroso público presente hizo grandes elogios de los preciosos modelos y siguió con gran interés la salida de los vehículos. Como suele suceder en este tipo de pruebas, a última hora hubo que lamentar algunas ausencias, que en este caso fueron las de García Delgado, Schon, Bonachina y Serra con sus "Porsche" entre otras, una de las cuales apenas mucho a los aficionados guipuzcoanos. Fue la de Joaquín de León, a quien una avería surgida a última hora y que interesaba órganos fundamentales de la caja de cambios impidió tomar la salida, inmediatamente después de la cual los pilotos tenían que enfrentarse con la primera prueba de velocidad, la subida a Jaizquíbel, en la que ante la sorpresa general, Juncosa, al volante de su "Abarth" cruza la meta con dos segundos de ventaja sobre Etchebers, a quien siguen Ruiz Jiménez y Tramont. El primer guipuzcoano en Jaizquíbel es Ignacio Sunsumdegui, que cruza la meta en novena posición; una estúpida avería le obligaría a abandonar en Arichulegui, cuya meta la cruzó Etchebers en primera posición, seguido de Ruiz Jiménez, Palomo y Tramont. En Ezcurra y en Olague, Ruiz Jiménez y Lucas Sainz, que ruedan muy fuerte, desbancan al francés, que se impone nuevamente en el Alto de Erro, lo que volvería a suceder en Las Coronas, donde una avería mecánica deja a Lu-

cas Sainz fuera de combate. El joven piloto de FASA ve cómo sus esperanzas, muy fundadas por cierto, se desvanecen, quedando toda la responsabilidad del equipo en manos de Barnard Tramont.

En esta preciosa prueba, el francés Castaigne, que conduce un "Porsche" "2,2 lts", similar al que venció en Montecarlo, en-



ra en segunda posición la cual presagia posteriores triunfos y una magnífica clasificación en el "scratch". Tramont, Pavón y Pancho cruzan la meta en tercera, cuarta y quinta posición. Casi dos horas más tarde, a las 1:20 minutos de la madrugada, el "rallye" comienza a pasar por el Alto de Echauri, cuyas laderas se encontraban completamente cubiertas de nieve, temiéndose, por tanto, que hubiese hielo en la pista, lo que afortunadamente no sucedió.

Tramont sube los 8 kilómetros en 4 minutos 51 segundos, seguido de Manuel Juncosa a 11 segundos. Pavón, que está rodando a un ritmo extraordinario cruza la meta a 13 segundos del

"leader". A las cuatro menos diez de la madrugada, cuando Palomo llega a Urbasa, prueba a la que todos los pilotos habían coincidido en calificar como la "prueba reina" del Vasco-Navarro, se encuentra con una sorpresa. No se va a celebrar, ya que no se puede llevar a efecto el cierre de la carretera.

De Urbasa los coches se dirigen al Hotel Iradier, en las pro-

mente destrozado. El magnífico coche recién salido de las factorías de Stuttgart no es más que un montón de chatarra, pero los pilotos, por cuya vida se temió en los primeros momentos, pudieron ser rescatados, con unos ligeros magullamientos.

Etchebers ya no ganará más que una prueba, repartiéndose los triunfos (2) Castaigne, cuya actuación a lo largo de la prueba sirvió para confirmar su gran clase; Reverter (1) y Pancho, que en un alarde de técnica y le valor efectuó la mejor subida a Viveros en 8 minutos 8 segundos. No encuentro adjetivos para calificar la actuación de Pancho, sólo quiero decir que un piloto tiene que ser extraordinario para poder llevar un "Ford Taunus", al que se le puede dar tranquilamente el nombre de "tranvía", al ritmo que él lo llevó a lo largo del sinuoso trazado del rallye.

Urruzola, en esta primera y esperanzadora salida con el "Porsche", ha demostrado que cuando quiere puede y sabe pilotar cerebralmente un vehículo. Fue el primer donostiarra que se clasificó. Tras la llegada a Bilbao se procedió a la entrega de trofeos en los nuevos locales del Real Automóvil Club Vasco Navarro, que aver fueron inaugurados oficialmente.

Javier SANGUESA

## RENAULT 4L, DESAPARECIDO

En la noche del pasado domingo, en la localidad de Zumárraga Matricula SS-51.892. Se gratificará a quien facilite señales de su paradero, llamando al teléfono 65-12-15 de TOLOSA



# L'EQUIPE

10-3-70

## BASCO NAVARRO : ETCHEBERS DEVANCE TRAMONT

(De notre correspondant particulier Pierre VEILLETET)

**SAINT-SEBASTIEN.** — La mode est décidément prise pour les meilleurs rallyemen du Sud-Ouest d'aller tenter leur chance de l'autre côté des Pyrénées. Les rallyes espagnols sont tellement mieux dotés ! Le Basco-Navarro qui s'est déroulé samedi et dimanche dans l'équivalent espagnol de notre Pays basque est l'un des plus importants : 785 km, 15 étapes spéciales et une épreuve en circuit, près d'un million d'anciens francs au vainqueur.

La course peut être partagée en deux, jusqu'à la neutralisation nocturne. Sur le sec, et équipée en pneus racing, la Porsche 911 T rouge du Bayonnais Marc Etchebers (il s'agit de la voiture dont disposait Jean Egreteaud lors du Tour de France) s'imposait nettement à Bernard Tramont qui disposait d'une Alpine 1600 S d'usine, et au Toulousain Henri Castaigne (Porsche 911 S), qui ne disposait pas de pneus course. Le jeune Bayonnais possédait à la mi-course une avance assez confortable pour ne plus être inquiété.

Ensuite, la pluie et un peu de neige (il fallut annuler un secteur chronométré) brouillèrent les cartes. Cette fois, le jeune Toulousain domina à son tour. Etchebers et Castaigne furent d'ailleurs les principaux animateurs de l'épreuve, puisque le premier remporta 5 secteurs chronométrés et le second, six. C'est encore le Toulousain qui s'imposait sur le circuit d'Algorta, dans la banlieue de Bilbao, devançant Tramont d'une seconde.

Le champion d'Espagne figure en deuxième position au classement général, car dans l'étape spéciale d'Etcha-Auri il devança en définitive Etchebers et Castaigne d'une minute. Comme Etcha-Auri n'est longue que de 8 kilomètres, les deux jeunes pilotes français ont vivement contesté que l'Alpine pût y prendre une minute à deux Porsche.

### CLASSEMENT

1. Etchebers (Porsche 911 T) ; 2. Tramont (Alpine 1600), à 39" ; 3. Castaigne (Porsche 911 S), à 1' 17" ; 4. Jimenez (Porsche 911 T), à 2' 8" ; 5. Palaumo (Porsche 911 R), etc.



# Entre hielo, nieve y lluvia

## M. ETCHEBERS (Francia), VENCEDOR DEL XI RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO



El "Porsche 911 T" del vencedor del Rally Vasco - Navarro, el francés Etchebers, con él al volante, preparado para iniciar la prueba final del circuito de Ereaga.

(Foto MENEZO)

## INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

\* El mejor de los bilbaínos fue Pancho González, 6.º clasificado

### MARC ETCHEBERS PENSO DESDE EL PRINCIPIO QUE EL RALLY ERA SUYO...

MARC Etchebers, vencedor del XI Rally Internacional Vasco-Navarro, se sinceró en la meta de llegada: —Nunca habíamos andado sobre nieve; pero nos hemos defendido bien. —¿Pensabas en el triunfo desde el principio? —Sinceramente, sí. Desde que salí, hasta el final, he ido dominando el Rally. —Sin embargo, he observado en las clasificaciones y en los tiempos, que en la prueba cronometrada de Echauri tienes una diferencia de 55 segundos en más, en relación con el mejor tiempo de Tramont (a éste le marcaban 4-51 y a Etchebers 5-46). ¿Qué ha ocurrido?, porque delante de ti hay ante mejores tiempos. Etchebers refleja sorpre-

sa en su rostro y responde: —No lo comprendo. Tiene que ser un error. Si, un error de un minuto, porque yo he rodado siempre igual y si hubiera perdido 55 segundos en una prueba, me habría dado cuenta. A uno le parece que tiene razón. Pasamos a otro tema. —¿Temiste a Tramont en algún momento? —No. Mi coche iba muy bien. El «Porsche» de Etchebers da una potencia de 210 HP; el de Tramont, de 155. Son manifestaciones de ambos. E. C.

Marc Etchebers, vencedor del XI Rally Vasco-Navarro. (Foto MENEZO.)



SE a presentarse difícil el pronóstico sobre quien pudiera ser el vencedor del XI Rally Internacional Vasco-Navarro, de 798 kilómetros de recorrido, con quince pruebas cronometradas que se quedaron en catorce, por suspensión de la de Urbasa, al no haberse cerrado la carretera, el francés Etchebers parecía destacar ligeramente en el cálculo de probabilidades.

Un muchacho joven, vencedor ya el año pasado en estas mismas carreteras en el Rally Firestone, con mayor número de kilómetros, y en posesión de un vehículo (Porsche 911 T), que da 210 HP de potencia, suponía un serio peligro para los otros diez Porsche que había inscritos y los 13 Alpine, que luego se quedaron en siete y doce, respectivamente.

Así y todo, pese a la seguridad de victoria que Etchebers manifestó haber tenido desde el primer momento, yo creo que en algún instante pudo haber tenido algún ligero fallo y haber sido absorbido por Bernard Tramont o cualquiera de los "grandes" no sólo como pilotos, sino como poseedo-

res de máquinas potentes. Porque, la verdad sea dicha, en estos rallies duros, hay muchos pilotos excelentes, que no son sólo los que ocupan los primeros puestos, ya que éstos, generalmente, se producen en función, no sólo de la valía del piloto y acompañante, sino en un gran porcentaje de la máquina que tripulan.

En el caso de este Rally podemos poner como excepción a lo que hemos dicho, a Pancho Fernández, quien logró sacar fuerzas de su enorme y pesado Ford 20, merced a un valor y una habilidad extraordinarios.

Etchebers comenzó a distanciarse desde el Jaizkibel, primera subida cronometrada; continuó haciéndolo en Arichulegui segunda; en la tercera, Ezcurra, perdió algunos segundos en relación con Ruiz Jiménez y Tramont, para recuperarlos en la cuarta Olagüe, donde fue Lucas Sáinz quien hizo el mejor tiempo, pero como luego se retiró por rotura de la caja de cambios y Etchebers hizo el segundo mejor tiempo, fue como si hubiera logrado el primer puesto.

En Erro y en Las Coronas volvió a copar el primer

puesto, seguido de Lucas, en Erro (abandonó en Las Coronas) y de Castaigne y Tramont en éste puerto.

Llegó Echauri y, sorprendentemente para él y para nosotros, pasó al puesto 12, con 55 segundos de diferencia. En otro lugar exponemos lo que opina Etchebers a este respecto. Ahora bien, hay otro puerto en el que parece que hubo error al revés, es decir, a favor, por lo que la cosa pudo quedar compensada. Más adelante, Urbasa no puntuó. Luego, en La Cruceeta, mejor tiempo de Castaigne con Etchebers y Fernández empatados, detrás, seguidos de Tramont.

En Beizama, nuevo mejor tiempo de Etchebers, seguido de Castaigne y Juncosa. En Goyaz, Etchebers fue segundo, detrás de su compatriota Castaigne, con un cuarto puesto de Tramont.

Azcárate se lo llevó el orensano Revérter. Castaigne fue segundo y detrás, Etchebers. En La Pilastra, el francés volvió a lograr el triunfo, seguido de Tramont y Lamerain. Por fin, en El Vivero, Pancho hizo una de las suyas y consiguió el mejor crono (8-08), seguido de Castaigne, Tramont y Etchebers.

Por fin, en el circuito de Ereaga, los 37 coches que llegaron hasta él, disputaron la última prueba velocista, con cinco vueltas, en mangas de seis coches (siete la última).

Tramont ganó la primera manga, en 6-12; Lamerain, la segunda, en 6-11 (vencedor absoluto del circuito); Manuel Sanjurjo, la tercera, 6-29; Delalande, la cuarta, 6-49; Claudio Aldecoa, la quinta, 6-56; y Santi Herrero, la sexta, 6-44.

El tiempo en el curso del rally fue fatal. Se produjeron varios accidentes, debido, principalmente, al hielo, pero no hubo lesiones, ni siquiera de pronóstico reservado.

El más espectacular fue el de Dan Blain, que destruyó su «Porsche» contra un árbol en La Cruceeta. El y su copiloto fueron asistidos en el Hospital de Vitoria, pero luego les vimos en el circuito.

Jesús Ripalda, de San Sebastián, se fue a un barranco y quedó sostenido por dos árboles. No se hicieron nada.

Ramón Múgica derrapó en La Pilastra y se fue contra un muro. Su coche dio vuelta, pero salió ileso con su copiloto.

Sáez de Buruaga también se salió de la carretera. Fue en Olagüe y tuvo que abandonar.

Hubo suerte en Ereaga, porque paró la lluvia e incluso salió el sol y se secó el pavimento.

La organización fue verdaderamente formidable, a cargo del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, con la colaboración de EL CORREO ESPAÑOL - EL PUEBLO VASCO y de «El Diario Vasco», de San Sebastián.

Eduardo CATANIA

### TODAS LAS CLASIFICACIONES

#### CLASIFICACION GENERAL SCRACHT

- Marc Etchebers, Francia, «Porsche 911 T», 5.423 puntos.
- Tramont - Segovia, España, «Alpine 1.660», 5.456.
- Castigne - Amiel, Francia, «Porsche 911-S», 5.490.
- Alberto Ruiz Giménez, España, «Porsche 911», 5.583.
- J. M. Palomo - Gaperro, España, «Porsche 911 R», 5.594.
- Pancho Fernández - Salaverri, España, «Ford 20», 5.624.
- Manuel Juncosa, España, «Flat Abarth 2.000», 5.627.
- J. M. Lamerain - B. Lamerain, Francia, «Alpine 100», 5.687.
- M. Ducasse - P. Ducasse, Francia, «B.M.W. 2002 TI», 5.820.
- Revérter - Leal, España, «Porsche 911-R», 5.877.
- Eladio Doncel, España, «R-8 Gordini».
- Uruzola - Hermisolla, España, «Porsche 911».
- M. Sanjurjo - E. Sanjurjo, España, «Morris Authi».
- Pierre Torgue - C. Marque, Francia, «Lancia H.F.».
- César Perojuán, España, «B.M.W. 2.002».
- Delalande - Peres, Francia, «Ford Capri».
- Luis M. del Olmo - Casas, España, «Morris Cooper».
- Santi Herrero - Javi Chabaud, España, «R-8 Gordini».
- Gabriel Artiach - José

- Arroita, España, «Alpine 110».
  - Claudio Aldecoa - Urlondo, España, «Cooper».
  - Hoffman - Salsas, España, «R-8 Gordini».
  - Gulbert-Brunton, España, «R-8 Gordini».
  - J. L. Lezama - Isabel Lozano, España, «M.G. «B»».
  - Roberto Fernández-Azcórra, España, «Morris Mini».
  - Güell - Ortiz, España, «Mercedes 250 SL».
  - Lemonnier - Cornet, Francia, «N.S.U. TT».
  - J. Echevarría - Barrigón, España, «Morris Authi».
  - José J. Jáuregui - L. M. Aguirre, España, «Morris Mini».
  - Enrique Iriarte - J. M. López, España, «Morris Mini».
  - Bárcena - González, España, «Renault 1.135».
  - Beorlegui - Salvador, España, «Seat 850».
  - Berzal - Purroy, España, «Morris Mini».
  - Apellániz - Martínez, España, «Seat 850 Coupé».
  - Gortari-Julio Ortega, España, «Morris Cooper».
  - Tellería-Murguiondo, España, «Austin 1.000».
  - Adrade - Blanco, España, «Renault 8 TS».
  - Camilo - Rementería, España, «Glass 1.304 TS».
- CLASIFICACION POR GRUPOS
- Grupo primero: 1, Ducasse; 2, Doncel.
- Grupo segundo: 1, Sanjurjo; 2, Del Olmo.

- Grupo tercero: 1, Castigne.
- Grupos cuarto, quinto y sexto: 1, Etchebers; 2, Tramont.
- COCHES DE FABRICACION NACIONAL
- 1 Beorlegui, «Seat 850» (31 en la general).
- SOCIOS DEL R.A.C.-V.N.
- 1 Fernández Llanio.
- ESCUDERIAS
- 1 Repsol.

### ★ Accidente mortal en el II Rally del Ripollés

VICH (Barcelona), 9. (Alfil). — Resultó muerto en accidente el co-piloto de un vehículo que participaba en el II Rally del Ripollés, puntuable para el campeonato de Cataluña de la especialidad.

El accidente ocurrió a los 180 kilómetros de carrera, en la zona montañosa de La Trona, en la que abundan los badenes y las curvas. Al patinar el «Alpine 1.200» que conducía Mario Subirán, fue a chocar contra el pretil protector, sin que éste pudiera evitar que el vehículo sufriera una caída en vertical de unos siete metros y dando vueltas de campana cayera hasta unos cincuenta metros de profundidad. El piloto del vehículo resultó con heridas leves, pero su compañero de equipo, Juan Orris, de 25 años, que corría con el pseudónimo de «Juanjo», resultó muerto en el acto.

Al conocerse la noticia del accidente fue suspendida la competición deportiva, según decisión adoptada por el Ripoll Moto Club, organizador de la prueba.

### REPARTO DE PREMIOS E INAUGURACION DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO - NAVARRO EN BILBAO...

A las ocho y media de la tarde del domingo, con los locales del Real Automóvil Club Vasco-Navarro completamente abarrotados, se celebró el acto de entrega de premios del XI Rally Internacional Vasco-Navarro. Coincidió este acto con la inauguración de dichos locales, que corresponden a la Delegación en Vizcaya del citado Automóvil Club.

Coincidió dicha hora con un acto al que asistía el ministro de Industria, por lo que las autoridades provinciales y locales no pudieron acudir a esta inauguración, aunque enviaron representantes.

Tras el reparto de premios, el padre Antonio Villarejo bendijo los locales y pronunció unas palabras.

Había seguidamente don Federico Zappino, presidente del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, quien hizo una historia del Club y realizó el esfuerzo realizado para constituir en Vizcaya esta Delegación. Por último agradeció la asistencia y colaboración de todos para el éxito del rally que acababa de terminar. A continuación, Paco, del Ducale, sirvió un espléndido ágape.

E. C.



# 82 pilotos tomarán la salida en el Rallye Internacional Vasco-Navarro

Ochenta y dos pilotos tomarán la salida en San Sebastián el próximo sábado en el «Rallye Vasco Navarro. Once «porsches», diez «Alpines» y el «Fiat Abarth» de Juncosa son los únicos que en posibilidades de alzarse con la victoria; aunque a la hora de la verdad los distintos grados de preparación mecánica de los coches y la categoría de los pilotos sean quienes decidan el vencedor.

Publicamos a continuación la lista completa de los corredores inscritos:

- José María Palomo-Alberto Gaparro, «Porsche».
- Julio García Delgado, «Porsche».
- Marc Etchebers, «Porsche».
- Estanislao Reverter-Julio Leal, «Porsche».
- Alberto Ruiz Jiménez, «Porsche».
- Manuel Juncosa, «Fiat Abarth».
- Lucas Sainz, «Alpine».
- Bernard Tramont, «Alpine».
- Lamerain Jeon Marie-Lamerain Bernard, «Alpine».
- Dan Blaim, «Porsche».
- Schon-Fianta, «Porsche».
- Bonachinna - Druetto, «Porsche».
- Félix Serra, «Porsche».
- Castaigne Henry-Amiel Edgard, «Porsche».
- Urruzola Manuel - Gregorio Armosilla, «Porsche».
- Jorgue Pierre-Marque Claude, «Lancia».
- José Pavón-Antonio Vázquez, «Alpine».
- José I. Sunsundegui, «Alpine».
- Jesús Sáenz de Buruaga- José Galdós, «Alpine».
- Gabriel Artlach-José Arroíta, «Alpine».
- Jesús Ripalda-José A. Ercodicia, «Alpine».
- César Orejas-Miguel Liquete, «Alpine».
- Fernando Moreno - Eduardo Pagán, «Alpine».
- Carlos Güell - Jesús Ortiz, «Mercedes».
- Francisco Fernández - Gabriel Salaverry, «Ford».
- Ramón Múgica - Miguel Sodupe, «Scorpio».
- Juan Ramón Lezama - José R. Ugalde, «Unipower».
- José Luis Lezama - Isabel Lozano, «M. G.».
- Joaquín de León-Ignacio Larrinaga, «Alpine».
- Agustín Urreaca - Fernando Celaya, «Lotus Elan».
- Carlos López, «Alpine».
- Manuel Sanjurjo - Enrique Sanjurjo, «Morris Authi».
- Luis María del Olmo - Juan M. Casas, «Morris Cooper».
- Justo Gortari - Julio Ortega, «Morris Cooper».
- «Ventura» - Aurelio Vázquez, «Morris Authi».
- Juan Echeverría - Carlos Barrigón, «Morris Authi».
- José Alberto, «Cooper B. M. C.».
- José del Río - Joaquín Tapia, «R-8 Gordini».

- José María Sanz Pacheco, «Authi».
- Jesús Tofé - Santiago Madrona, «Morris».
- José L. Olmedo - Pedro Martínez, «Austin Cooper».
- José I. Guibert - Tymohti Brunton, «Morris Authi».
- Martial Delalande - Gaby Peres, «Ford Capri».
- César Perojaan, «B. M. W.».
- Ducasse Miguel - Duccase Philippe, «B. M. W.».
- José María Fernández, «Seat».
- Juan Guerediaga - Manuel López, «Ford Cónsul».
- Christian Lémonnier - Jean Cornet, «N. S. U.».
- Claudio Aldecoa - José L. Uriondo, «Cooper».
- José L. Galilea - Angel Herreiro, «Alpine».
- Enrique Iriarte - José M. López, «Morris Mini».
- Julio Berzal - José M. Purroy, «Morris Mini».
- Roberto Fernández - Juan Azcorra, «Morris Mini».
- Rafael Ateca - José L. Echave, «Morris Mini».
- José J. Jáuregui - Luis M. Aguirre, «Morris Mini».
- Manuel Fondo - Eduardo García, «Morris».

- Juan M. Suárez - Miguel Saralegui, «Morris».
- Manuel Montañés, «Morris».
- Juan M. Hidalgo, «Morris».
- Ignacio Ituarte - José M. Nava, «Morris».
- Eladio Doncel, «R8-Gordini».
- Rufino del Campo - Jesús Gunch, «R8».
- Gerardo Hoffman-Manuel Salas, «R8-Gordini».
- Salvador Belloch - «El Vitis», «R8-Gordini».
- Antonio Sabater, «R8-Gordini».
- Antonio Puigdevillol - José Maqua, «R8-Gordini».
- Antonio Herrero, «R8-Gordini».
- Andrés Camio - Juan Rementeria, «Glass 1.304 TS».
- Jaime Balafia, «Renault - 8 TS».
- Fernando Agrade - Valentín Blanco, «Renault 8TS».
- Luis Pérez - Andrés Argals, «Renault 8 TS».
- Juan Aguilera - Francisco Aguilera, «Renault 8».
- Bernardo Bárcena - Federico González, «Renault 1.135».
- Angel Comps Gracia, «Seat-124-L».
- Carlos Goiburú - Isaac Zamora, «Renault Dauphine».
- Tomás Urien - Domingo Díez, «Renault Gordini».
- «Daverat Pierre - Rezola Mikel, «Fiat 100 GBC».
- Fermin Tellería - V. Murguiondo, «Austin 1.000».
- Eduardo Botas - Mory Valdés, «Seat 850 Coupé».
- Manuel Beorlegui - Joaquín Salvador, «Seat 850».
- Miguel A. Apellániz - Enrique Martínez, «Seat 850 Coupé».

Sanciones



EL MUNDO DE LOS DEPORTES - EL MUNDO DE LOS DEPORTES - EL MUNDO DE LOS DEPORTES

# XI RALLYE VASCO-NAVARRO

## X INTERNACIONAL

7-8 MARZO 1970



### ITINERARIO Y HORARIO DE PASO

TRES NOMBRES PARA UNA VICTORIA:

### LISTA DE INSCRIPCIONES

Población	KILOMETROS		HORARIO	
	parciales	totales	1er. co.	últ. co.
San Sebastián	0	0	19-00	20-30
Rentería	8	8	19-10	20-40
Puenterrabía	20	28	19-33	21-03
Ventas de Irún	3	31	19-36	21-06
Oyarzun	6	37	19-44	21-14
Lesaca	25	62	20-15	21-45
Cruce C 133	2	64	20-17	21-47
Santesteban	19	83	20-40	22-10
Ezcurra	17	100	21-13	22-43
Leiza	11	111	21-13	22-43
Lecumberri	13	124	21-28	22-58
Cruce a Lizaso	9	133	21-40	23-10
Lizaso	20	153	22-04	23-34
Arratz	6	159	22-12	23-42
Olagüe (Ch.)	7	166	22-20	23-50
Urtasun	14	180	22-36	0-06
Erro	14	194	22-52	0-22
Garralda	20	214	23-18	0-48
Escárcos	26	240	23-48	1-18
Isaba	26	266	0-18	1-48
Burgul	19	285	0-42	2-12
Navasucos	15	300	1-00	2-30
Lumbier	23	323	1-28	2-58
Villava (Ch.)	40	363	2-16	3-46
Pamplona	44	367	2-21	3-51
Echauri	13	380	2-36	4-06
Abázuza	27	407	3-09	4-39
Echarri-Aranaz	31	438	3-45	5-15
Alsasua	8	446	3-55	5-25
Olazagutía	3	449	4-00	5-30
Cruce Eulate	22	471	4-25	5-55
Salvatierra	29	500	5-00	6-30
Hotel Iradier (Ch.)	20	520	5-24	6-54
Hotel Iradier		520	6-25	7-55
Vitoria (entrada)	4	524	6-30	8-00
Villarreal	14	538	6-45	8-15
Mondragón	22	560	7-08	8-38
Vergara	9	569	7-18	8-48
Zumarraga	11	580	7-37	9-07
Cruce 6324/ n-1 (Beasain)	10	590	7-49	9-19
Cruce N-1 - 6324	19	609	8-12	9-42
Escizama	11	620	8-25	9-55
Azpeltia (Ch.)	12	632	8-54	10-24
Vidania	12	644	9-09	10-39
Azpeltia	12	656	9-29	10-59
Azcotia	5	661	9-15	11-29
Elgóibar	12	673	9-29	11-59
Durango	25	698	9-59	12-29
Urruchua	13	711	10-15	11-45
Amorebieta	11	722	10-27	11-57
Cruce Vivero	7	729	10-35	12-05
Santo Domingo	13	742	10-54	12-24
Cruce Derio	3	745	10-57	12-27
Ereaga (Ch.)	13	758	11-12	12-42

### ETCHEVERS, TRAMONT Y PALOMO

Cuando estas líneas salgan a la calle faltarán solamente 12 horas para que esta nueva edición del Rallye Internacional Vasco Navarro se ponga en marcha. A la expectativa que existe entre los aficionados es extraordinaria y todos están de acuerdo a la hora de afirmar que en los años de la prueba no se recordaba una inscripción similar. No por el número, sino por la categoría de los pilotos. Las adversas condiciones climatológicas que imperan en nuestra región hacen que las naturales dificultades del itinerario se hayan convertido casi en "insalvables". La inmensa mayoría de los pilotos se encuentran ya desde hace días en nuestra ciudad, que es para ellos la base desde donde diariamente parten para entrenar las pruebas de velocidad, y son ellos los que nos han informado de la abundante nieve que se encuentra repartida a lo largo del itinerario.

Algunos participantes en vista de ello se han planteado la siguiente pregunta: ¿Si las cosas se ponen feas que va a pasar? ¿Se suspenderán las pruebas? Pues no, porque no existe motivo alguno que justifique esa suspensión, ya que la habilidad del piloto consiste precisamente en saber lo que puede pedir a su coche y lo que éste puede dar de sí.

Las distintas delegaciones de Obras Públicas van a prestar así mismo la más amplia colaboración haciendo todo lo posible para que el itinerario por el que transcurre el rallye haya sido previamente limpiado por las máquinas quitanieves disponibles.

### EQUIPO Y MARCA

- José María Palomo - Alberto Caparrot: "Porsche 911-R".
- Julio García Delgado: "Porsche 911-R".
- Marc Etchevers: "Porsche 911-T".
- Estanislao Reverter - Julio Leal: "Porsche 911-R".
- Alberto Ruiz Jiménez: "Porsche 911".
- Manuel Juncosa: "Fiat Abarth 2.000".
- Lucas Sainz: "Alpine".
- Bernard Tramont: "Alpine A-100".
- Jean Marie Lamerain - Bernard Lamerain: "Alpine 100".
- Dan Blain: "Porsche 911-S".
- Schon-Fianta: "Porsche 911".
- Bonachinna - Druetto: "Porsche".
- Félix Serra: "Porsche 911".
- Henry Castaigne - Edgard Amiel: "Porsche 911-S".
- Manuel Urruzola - Gregorio Hermosilla: "Porsche 911".
- Pierre Torque - Claude Marquez: "Lancia H. F.".
- José Pavón - Antonio Vázquez: "Alpine 1.300".
- José I. Sundelegui: "Alpine A 110".
- Jesús Sáenz de Buruaga - José Galdós: "Alpine A-110".
- Gabriel Artich - José Arroitita: "Alpine A-110".
- Jesús Ripalda - José A. Erdocia: "Alpine A-110".
- César Orejas - Miguel Lique: "Alpine".
- Fernando Moreno - Eduardo Pagán: "Alpine A-110".
- Carlos Güell - Jesús Ortiz: "Mercedes 250 SL".
- Francisco Fernández - Gabriel Salaverry: "Ford 20".
- Ramón Múgica - Miguel Sodupe: "Scorpion".
- Juan Ramón Lezama - José R. Ugalde: "Unipower".
- José Luis Lezama - Isabel Lozano: "M.G. "B"".
- Joaquín de León - Ignacio Larriaga: "Alpine A-110".
- Agustín Urreaga - Fernando Celaya: "Lotus Elan".
- Carlos López: "Alpine 1.300".
- Manuel Sanjurjo - Enrique Sanjurjo: "Morris Authi".
- Luis María del Olmo - Juan M. Casas: "Morris Cooper".
- Justo Gortari - Julio Ortega: "Morris Cooper".
- "Ventura" - Aurelio Vázquez: "Morris Authi".
- Juan Echeverría - Carlos Barrigón: "Morris Authi".
- José Alberto: "Cooper B.M.C.".
- José del Río - Joaquín Tapia: "R-8 Gordini".
- José María Sanz Pacheco: "Authi".
- Jesús Tofe - Santiago Madrona: "Morris".
- José L. Olmedo - Pedro Martínez: "Austin Cooper".
- José I. Guilbert - Tymoth Bruntón: "Morris Authi".
- César Delalande - Gaby Peres: "Ford Capri".
- Miguel Ducasse - Philippe Ducasse: "B.M.W. 2.002 II".
- José María Fernández: "Seat 1.430".
- Juan Guerediaga - Manuel López: "Ford Consul".
- Christian Lemonnier - Jean Cornet: "N.S.U. TT".
- Claudio Aldecoa - José L. Urdondo: "Cooper".
- Jesús L. Galinea - Ángel Herrero: "Alpine".
- Enrique Iriarte - José M. López: "Morris Mini".
- Julio Berzal - José M. Purroy: "Morris Mini".
- Roberto Fernández - Juan Azcorra: "Morris Mini".
- Rafael Ateca - José L. Echave: "Morris Mini".
- José J. Jáuregui - Luis M. Aguirre: "Morris Mini".
- Manuel Fondo - Eduardo García: "Morris Mini".
- Juan M. Suárez - Miguel Saralegui: "Morris Authi".
- Manuel Montañés: "Morris Mini".
- Juan M. Hidalgo: "Morris Mini".
- Ignacio Ituarte - José M. Nava: "Morris Mini".
- Eladio Doncel: "R-8 Gordini".
- Rufino del Campo - Jesús Gunch: "R-8".
- Gerardo Hoffman - Manuel Salsas: "R-8 Gordini".
- Salvador Belloch - "El Viti": "R-8 Gordini".
- Antonio Sabater: "R-8 Gordini".
- Antonio Puigdevillol - José Maqua: "R-8 Gordini".
- Antonio Herrero: "R-8 Gordini".
- Andrés Camio - Juan Rementería: "Glass 1.304 TS".
- Jaime Balaña: "Renault 8 TS".
- Fernando Adrade - Valentín Blanco: "Renault 8 TS".
- Luis Pérez - Andrés Argal: "Renault 8 TS".
- Juan Aguilera - Francisco Aguilera: "Renault 8".
- Bernardo Bárcena - Federico González: "Renault 1.135".
- Ángel Comps Gracia: "Seat 124-L".
- Carlos Golburu - Isaac Zamora: "Renault Dauphine".
- Tomás Urrién - Domingo Díez: "Renault Gordini".
- Pierre Davaert - Mikel Rezola: "Fiat 100 GBC".
- Fernán Tellería - V. Murgulondo: "Austin 1.000".
- Eduardo Botas - Mery Baldeas: "Seat 850 Coupé".
- Manuel Beorlegui - Joaquín Salvador: "Seat 850".
- Miguel A. Apellániz - Enrique Martínez: "Seat 850 Coupé".

HORARIOS				
Prueba	localidad	Km.s. aprox.	1er. c.	último
A	Alto Jaizkibel	9,7	10-00	20-40
B	Alto Ariehulegui	13	19-30	21-10
C	Alto Ezcurra	6	20-50	22-30
D	Alto Olagüe	5	22-40	0-20
E	Alto Erro	7,8	22-40	0-20
F	Alto Las Coronas	14,5	0-30	2-10
G	Alto Echauri	8,1	2-20	4-00
H	Alto Urbasa	21	3-50	5-30
I	Alto La Cruceta	9,6	6-30	8-00
J	Alto Beizama	8	8-00	9-30
K	Alto Goyatz	9,8	8-30	10-00
L	Alto Azcarate	5	9-20	10-50
M	Alto La Pilastra	9	9-50	11-20
N	Alto Viveros	11,5	10-20	11-50
O	Circuito Ereaga	10	11-20	13-00

Total de kilómetros de velocidad: 148  
Kilometraje total: 758

Los Alpine son como David, pequeño, nerviosos, rápidos, muy

Javier SANGUESA



Al habla con los pilotos del

Unidad

Rallye Internacional Vasco - Navarro

3-3-70

## HOY: JESUS SAENZ DE BURUAGA

### Se reunió la Comisión Deportiva del R. A. C. V. N.

Faltan ya muy pocas fechas para que una nueva edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro se ponga en marcha. Como ya les informamos, esto sucederá el próximo sábado, a las siete de la tarde, en los jardines de Alderdi-Eder, frente al Ayuntamiento donostiarra.

A fin de que los numerosos aficionados y el público en general que asista a este primer acto del rallye esté en todo momento informado de las características de los coches que van tomando la salida y de la identidad de los pilotos, el Real Automóvil Club Vasco Navarro, organizador de la prueba, tiene proyectada la instalación de un servicio de altavoces, a través de los cuales se procurará hacer llegar al público presente informaciones y entrevistas que tengan interés en esos momentos iniciales de la prueba. Todo ello contribuirá, sin duda a que la salida de esta nueva edición revista una gran brillantez.

Un servicio idéntico se ha previsto para la última prue-

hablado telefónicamente con Jesús Sáenz de Buruaga, un hombre cuya experiencia al volante está más que demostrada, al que hay que considerar como uno de los pilotos regionales que cuentan con más posibilidades en esta nueva edición del Rallye Internacional Vasco - Navarro. Como Sáenz de Buruaga es un veterano participante en la prueba, lo único que le hemos pedido es que nos revele sus impresiones con vistas a esta nueva edición.

—¿Qué nos puede decir, Jesús Sáenz de Buruaga del Rallye Vasco - Navarro?

—He participado en muchos rallyes en mi vida y he hablado con muchos pilotos; todos, o un porcentaje altísimo de ellos, estaban de acuerdo y afirmaban que el Vasco - Navarro no sólo es uno de los rallyes más interesantes de nuestra Patria, sino también de Europa, descontando, claro está, pruebas de la categoría de Montecarlo, Neige et Glace, etcétera. La evolución del rallye en los últimos años ha si-

Urbasa, Las Coronas y Arichulegui donde se decidirá el rallye. Las dos primeras sobre todo, con su rapidísimo trazado, permiten sacar diferencias que, a la hora de verificar las clasificaciones, pueden ser definitivas. Sobre los coches que van a participar, estoy totalmente de acuerdo con José Ignacio Sunzundegui cuando decía días pasados que los Alpine son los vehículos más indicados para correr la prueba, ya que su manejabilidad es sensiblemente superior a la de los Porsche, lo que compensa con creces la superior potencia de los coches alemanes. Tramont, es, por tanto, para mí, el gran favorito, teniendo en cuenta además los magníficos resultados que pueden esperarse de su Alpine 1.600, una auténtica "bomba". No obstante, tampoco debemos olvidarnos de José María Palomo, ni de Etchevers, que también pueden perfectamente alzarse con la victoria.

—¿Quieres decir algo más?

—No; me parece que esto es brevemente todo lo que puedo



Jesús Sánchez de Buruaga: "La evolución del rallye en los últimos años ha sido francamente sorprendente."

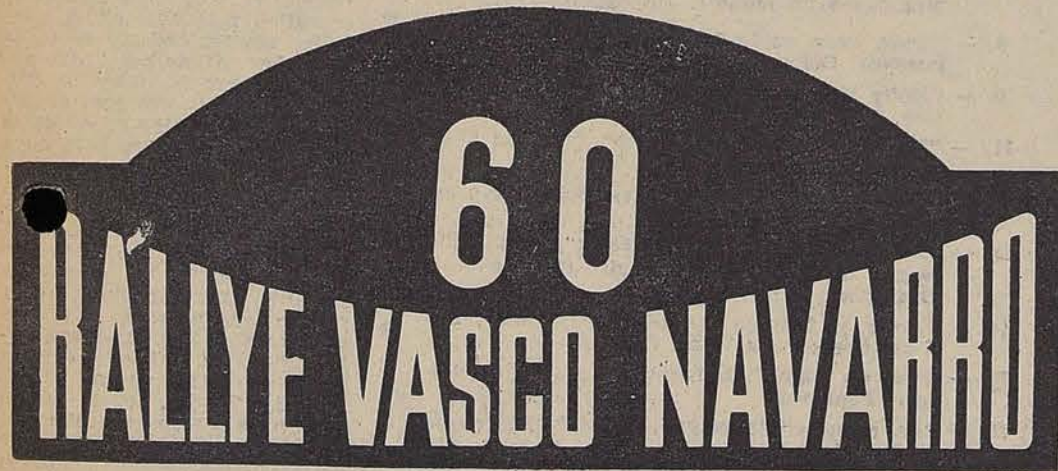
ba de velocidad, que tendrá lugar a las once de la mañana del domingo sobre el circuito de Ereaga. De los insistentes rumores, que indicaban la posible validez de la prueba para el campeonato nacional de Francia, no hemos recibido hasta el momento ninguna confirmación, aunque el hecho de que pilotos de la categoría de Pinta, Bonomelli, Bonacina y Druetto, pertenecientes a la escudería italiana Jolly Club, con sus magníficos Porsche 911 estén inscritos en ella, lo mismo que Martial Delalande, este último de la escudería

do francamente sorprendente, ya que de algún tiempo a esta parte un gran número de pilotos (extranjeros, entre los que, naturalmente, hay siempre una nutrida representación francesa, viene a participar en él. Los vehículos con los que se corre la prueba son actualmente los modelos más competitivos que existen, en muchos casos idénticos a los que utilizan los equipos oficiales de las casas. Las pruebas de velocidad, que es donde se decidirá el rallye son tan interesantes como en otras ocasiones y me parece una idea es-

decirte del Vasco - Navarro.

—Entonces, hasta el sábado, y buena suerte...

Antes de finalizar el artículo quiero decirles que el número de participantes ha alcanzado la cifra de 85, y mañana esperamos poder publicar la definitiva con las características de cilindrada, grupo, etcétera, en el orden de salida. Esta noticia nos fue comunicada durante la reunión que sostuvo ayer por la tarde, en las oficinas centrales del Real Automóvil Club Vasco - Navarro la comisión deportiva, y durante



Ford France, que pilotará un Ford Capri 1.3 litros, puede considerarse como un buen acurrio.

Continuando hoy con las entrevistas que estamos sosteniendo con los principales pilotos de nuestra región, hemos

tupenda que al mismo tiempo que se conservan una serie de ellas, a las que se puede calificar de "clásicas", se introduzcan de año en año otras nuevas para así dar una mayor variedad al recorrido. En mi opinión, será en las pruebas "clásicas" y, concretamente, en

la cual se ultimaron los últimos detalles referentes a la organización de la prueba, adjudiándose a los comisarios las pruebas de velocidad en que cada uno de ellos deberá efectuar los cronometrajes.

Javier SANGUESA



EL MUNDO DE LOS DEPORTES - EL MUNDO



Antonio Urruzola y su copiloto Hermsilla junto al Porsche 911 con el que participarán en la prueba.

RALLYE INTERNACIONAL VASCO - NAVARRO

CONFRONTACION PORSCHE - ALPINE

OPINA: ANTONIO URRUZOLA

La expectación que existe ante esta nueva edición del Rallye Internacional Vasconavarro supera todas las previsiones. Los comentarios son unánimes a la hora de afirmar que en los anales del rallye no se recordaba una inscripción similar. No hay más que echar un vistazo a la lista de participantes para apreciar la calidad de los pilotos y de sus máquinas: salta a la vista también que el rallye va a ser una confrontación entre los Porsche y los Alpine, dándose la curiosa coincidencia de ser once los coches inscritos de cada marca. Ambas tienen grandes posibilidades de alzarse con la victoria, ya que tanto al volante de los Porsche o de los Alpine se sentarán auténticas figuras del automovilismo deportivo, es por ello por lo que el factor suerte, que siempre juega su baza en el mundo de la competición, será, en esta ocasión, mucho más importante que en otras. Tenemos el pre-

cedente del año pasado, en el que la lucha se centró entre el Alpine 1440 de Tramont y los dos 911R, pilotados por Fernández y Reverter. El del gallego rompió debido seguramente a la fogosidad del piloto de Orense, mientras Fernández tuvo que inclinarse ante un Tramont inalcanzable, que le relegó a la segunda posición. ¿Si con un alpine, que desarrollaba 135 CV., el gran piloto francés, afinado en nuestra Patria, se impuso a los 240 CV. de los Porsche R, no es lógico pensar que, con mayor motivo, debe triunfar este año, que dispone de los 160 CV., que le proporciona el nuevo motor de 1.600 c. c.? Pero tampoco debemos olvidarnos que en esta edición estarán presentes dos hombres que a lo largo de la temporada se han revelado como dos magníficos pilotos. Me refiero a José María Palomo, actual campeón de España, y a Marc Etchevers, que durante el último Rallye

Internacional de Bilbao trajo "por la calle de la amargura" a Palomo.

Durante los pasados días hemos conversado con pilotos guipuzcoanos que van a conducir Alpines, pero creo que también es interesante conocer la opinión de los que van a llevar los Porsche. Uno de ellos es el donostiarra Antonio Urruzola, a quien preguntamos:

—¿Cómo se presenta el rallye?

—En lo referente a las condiciones en que va a correrse creo que desde hace varios años no se presentaba un vasconavarro tan difícil, ya que vamos a encontrar nieve y, probablemente, hielo en bastantes puertos. Por ello, la preparación del coche, y, sobre todo, la del equipo neumático debe ser más esmerada. Nosotros hemos montado un nuevo tipo de cubiertas, fabricadas por Dunlop, que están especialmente indicadas para piso resbaladizo. Tenemos también preparado un juego de neumáticos claveteados para montarlos en cuanto veamos que la cosa empieza a ponerse pesada. Por otra parte, la competencia va a ser este año durísima, dada la clase de los equipos que se han inscrito.

—De los pilotos que van a tomar parte ¿qué nos puedes decir?

—Hay que ser sinceros; nosotros, los pilotos regionales, no podemos aspirar a la victoria absoluta; no obstante, existen unos cuantos entre ellos, tanto de San Sebastián, de Bilbao y de Vitoria, que son unos magníficos conductores, y por su gran conocimiento del itinerario pueden hacer un buen papel. Sobre todo, Bruaga, Pancho Sunsdunegui y Del Olmo, sin olvidar a Ripalda y a De León. De los demás creo que han cinco o seis pilotos que pueden ser perfectamente los que consigan ganar la prueba.

—¿Ahora podrías decirnos por qué vais a correr con un Porsche cuando la mayoría de las opiniones que hemos recogido coincide en señalar que un Alpine es más apropiado?

—Desde luego, el Alpine es infinitamente más manejable, pero tiene un inconveniente; su mecánica es mucho más endeble que la del Porsche, cuya potencia es, además, superior, por lo que creo que con él tendremos más posibilidades de puntuar. Se puede decir que es la primera vez que voy a llevarlo y no podré sacarle el máximo rendimiento, ya que es un coche muy pesado y hay que acostumbrarse a sus reacciones. Saldremos en el grupo segundo, donde vamos a encontrar fuertes adversarios, principalmente los Minis, algunos de los cuales estarán magníficamente preparados, como sucedió el año pasado.

—Hace un par de días estuviste entrenando algunas pruebas. ¿Qué tal efecto te produjo el comportamiento del Porsche?

—Estoy impresionado de las tremendas aceleraciones que es capaz de proporcionar. Es un coche que infunde respeto, pero con cierta práctica creo que no será difícil hacerse a él. Hay que tener mucho cuidado en la frenada, ya que es muy pesado, lo mismo que en los derrapajes.

Estas son las declaraciones de uno de los pilotos que el próximo sábado iniciarán el vasconavarro a bordo de un Porsche 911. ¿Quién está en lo cierto, los partidarios de Porsche o de un Alpine? Ambas marcas tienen sus ventajas y sus inconvenientes, con posibilidades similares. Aventura un ganador sería muy arriesgado, pero lo que se puede afirmar, sin ningún temor a equivocarse, es que se avecina una lucha cerrada entre los diminutos Alpine y los impresionantes Porsche, en la que muchos de entre ellos sucumbirán.

Javier SANGUESA

LISTA DE INSCRIPCIONES

EQUIPO Y MARCA

1. José María Palomo - Alberto Caparro: "Porsche 911-R".
2. Julio García Delgado: "Porsche 911-R".
3. Marc Etchebers: "Porsche 911-T".
4. Estanislao Reverter - Julio Leal: "Porsche 911 R".
5. Alberto Ruiz Jiménez: "Porsche 911".
6. Manuel Juncosa: "Fiat Abarth 2.000".
7. Lucas Sainz: "Alphine".
8. Bernard Tramont: "Alphine A-100".
9. Jean Marie Lamerain - Bernard Lamerain: "Alphine-100".
10. Dan Blain: "Porsche 911-S".
11. Schon-Fianta: "Porsche 911".
12. Bonachinna - Druetto: "Porsche".
14. Félix Serra: "Porsche 911".
15. Henry Castaigne - Edgard Amiel: "Porsche 911-S".
16. Manuel Urruzola - Gregorio Hermsilla: "Porsche 911".
17. Pierre Torgue - Claude Marque: "Lancia H. F.".
18. José Pavón - Antonio Vázquez: "Alphine 1300".
19. José I. Sunsdunegui: "Alphine A-110".
20. Jesús Sáenz de Buruaga - José Galdós: "Alphine A-110".
21. Gabriel Artiach - José Arroita: "Alphine A-110".
22. Jesús Ripalda - José A. Erdocia: "Alphine A-110".
23. César Orejas - Miguel Lique: "Alphine".
24. Fernando Moreno - Eduardo Pagán: "Alphine A-110".
25. Carlos Güell - Jesús Ortiz: "Mercedes 250 SL".
26. Francisco Fernández - Gabriel Salaverry: "Ford 20".
27. Ramón Múgica - Miguel Sodupe: "Scorpión".
28. Juan Ramón Lezama - José R. Ugalde: "Unipower".
29. José Luis Lezama - Isabel Lozano: "M.G. "B"".
30. Joaquín de León - Ignacio Larrinaga: "Alphine A-110".
31. Agustín Urreaga - Fernando Celaya: "Lotus Elan".
32. Carlos López: "Alphine 1300".
33. Manuel Sanjurjo - Enrique Sanjurjo: "Morris Authi".
34. Luis María del Olmo - Juan M. Casas: "Morris Cooper".
35. Justo Gortari - Julio Ortega: "Morris Cooper".
36. "Ventura" - Aurelio Vázquez: "Morris Authi".
37. Juan Echeverría - Carlos Barrigón: "Morris Authi".
38. José Alberto: "Cooper B.M.C.".
39. José del Río - Joaquín Tapia: "R-8 Gordini".
40. José María Sanz Pacheco: "Authi".
41. Jesús Tofe - Santiago Madrona: "Morris".
42. José L. Olmedo - Pedro Martínez: "Austin Cooper".
43. José I. Guibert - Tymothi Brunton: "Morris Authi".
44. Martial Delalande - Gaby Peres: "Ford Capri".
45. César Peroján: "B.M.W. 2.002".
46. Miguel Ducasse - Philippe Ducasse: "B.M.W. 2.002 TI".
47. José María Fernández: "Seat 1.430".
48. Juan Guerediaga - Manuel López: "Ford Consul".
49. Christian Lemonnier - Jean Cornet: "N.S.U. TT".
50. Claudio Aldecoa - José L. Uriondo: "Cooper".
51. Jesús L. Galilea - Angel Herrero: "Alphine".
52. Enrique Iriarte - José M. López: "Morris Mini".
53. Julio Berzal - José M. Purroy: "Morris Mini".
54. Roberto Fernández - Juan Azcorra: "Morris Mini".
55. Rafael Ateca - José L. Echave: "Morris Mini".
56. José J. Jáuregui - Luis M. Aguirre: "Morris Mini".
57. Manuel Fondo - Eduardo García: "Morris Mini".
58. Juan M. Suárez - Miguel Saralegui: "Morris Authi".
59. Manuel Montañés: "Morris Mini".
60. Juan M. Hidalgo: "Morris Mini".
61. Ignacio Ituarte - José M. Nava: "Morris Mini".
62. Eladio Doncel: "R-8 Gordini".
63. Rufino del Campo - Jesús Gunch: "R-8".
64. Gerardo Hoffman - Manuel Salsas: "R-8 Gordini".
65. Salvador Belloch - "El Viti": "R-8 Gordini".
66. Antonio Sabater: "R-8 Gordini".
67. Antonio Pulgdevillo - José Maqua: "R-8 Gordini".
68. Antonio Herrero: "R-8 Gordini".
69. Andrés Camiño - Juan Rementería: "Glass 1.304 TS".
70. Jaime Balaña: "Renault 8 TS".
71. Fernando Agrade - Valentin Blanco: "Renault 8 TS".
72. Luis Pérez - Andrés Argal: "Renault 8 TS".
73. Juan Aguilera - Francisco Aguilera: "Renault 8".
74. Bernardo Bárcena - Federico González: "Renault 1.135".
75. Angel Comps Gracia: "Seat 124-L".
76. Carlos Goiburu - Isaac Zamora: "Renault Dauphine".
77. Tomás Urién - Domingo Díez: "Renault Gordini".
78. Pierre Daverat - Mikel Rezola: "Fiat 100 GBC".
79. Fermín Tellería - V. Murguiondo: "Austin 1.000".
80. Eduardo Botas - Mery Baldés: "Seat 850 Coupé".
81. Manuel Beorlegui - Joaquín Salvador: "Seat 850".
82. Miguel A. Apellániz - Enrique Martínez: "Seat 850 Coupé".



JOSÉ M.<sup>A</sup> DE DOMINGO GONZÁLEZ



# EL RALLY VASCONAVARRO, MAS INTERNACIONAL QUE NUNCA

**Participará el vencedor del Rallye Firestone, Etchebers, y el campeón de España de la especialidad, Palomo**

Los mejores pilotos de España y del Mediodía francés, en la prueba que terminará en Ereaga

Están a punto de cerrarse las inscripciones del XI Rally Vasconavarro, X Internacional, con salida desde San Sebastián y finaliza en el circuito de Ereaga, después de haber cubierto 758 kilómetros por carreteras de Guipúzcoa, Navarra, Alava y Vizcaya, y de haber disputado quince pruebas selectivas: Jaizkibel, Arichulegui, Leiza Erro Olague, Coronas, Echauri, Urbasa, Goyaz, Beizama, Azcarate, Cruceta, Pilastra, Vivero y circuito de Ereaga.

Un año más, pero, estamos seguros, que marcará época, ya que se trata del más internacional de cuantos se han celebrado, al juzgar por las inscripciones formalizadas hasta el momento.

El Automobile Club Basque-Bearnaise nos reserva la inscripción del vencedor del pasado Rally Firestone, Marc Etchebers, quien a bordo de su "Porsche" puede ser un firme candidato a la victoria; con él vendrán los Ducasse, Lejeune, Gass, etc. Así como una inscripción

recibida de Toulouse en la que se anuncia la participación de Marcial de las Landas, tripulando un "Ford Capri 2.000", muy similar al que presentó Jean François Piot en la última edición del Rally de Montecarlo.

La "Jolly Club" italiana parece que le ha tomado cariño a España y anuncia la participación de dos "Porsche 911", amén de algún "Lancia Fulvia HF 1.600". No ha dado nombres de pilotos, pero no nos extrañaría ver por nuestras tierras a Pianta y algún otro.

Una buena representación es la catalana, que presentará, como hombres fuertes, a Félix Serra "Porsche 911", Manuel Juncosa "Fiat Abarth 2.000" y el campeón de España de rallys, José María Palomo, "Porsche 911".

Otros pilotos a tener en cuenta son los componentes del equipo "Renault", Bernard Tramont y Lucas Sainz, quienes tripularán sendos "Alpines" 1.600 y 1.400, respectivamente.

De los locales, Samsundegui y Buruaga llevarán sus "Alpines 1.440" a lo más alto de la clasificación.

Y por parte bilbaina, el debut en serio de Rafa Ateca, con un "Mini 1.275 C", al que estamos seguros sacará chispas del pequeño motor, Tomás Urien, quien nos ha mostrado un "Dauphine-Gordini" con aspecto inofensivo, pero que habrá que echarle un galgo, pues sabemos lo que encierra dentro. Santi Herrero y su "Lotus" tratarán de demostrar que no es todo tripular una "Ossa", Juan Ramón Lezama con el "Unipower", a que nos tiene acostumbrados, Agustín Urrega, el hombre que aparece y desaparece de nuestros rallys, "Pancho" nuestro representante, con más chance, junto con Luis María del Olmo, Ituarte, que vuelve a "Cooper" y el cono-cidísimo Gabi Artiach, a quien el venenillo le ha hecho volver, como a los torerps famosos... y, ¡cuidado!, que su "Alpine" anda como un tiro.

Sólo nos queda añadir que el tiempo se ha puesto tonto y que el Roncal hace pensar en ruedas de clavos.

Si, este año será un "mini-Montecarlo".



ramón burunat garcía

Zaragoza a 1 de marzo de 1970

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO  
Plaza de Oquendo, s/n  
SAN SEBASTIAN

Distinguidos señores:

Me dirijo a ustedes como redactor de automovilismo de HERALDO DE ARAGÓN, de ésta y como Jefe de Servicios Informativos deportivos de RADIO NACIONAL DE ESPAÑA en Zaragoza, con el ruego de que se sirvan remitirme a la mayor brevedad posible un ejemplar del Reglamento del XI Rallye Vasco-Navarro que han organizado para el próximo día 7 y 8 de marzo, a fin de poder informar a mis lectores y oyentes respectivamente.

Es casi seguro que me desplazaré a ésa, con el fin de hacer la información correspondiente al desarrollo de la prueba, en cuyo caso les agradeceré se sirvan indicarme si podrían ustedes cuidar de reservarme una habitación en un hotel de Bilbao para a la llegada del Rallye a aquella ciudad poder descansar hasta la hora del reparto de Trofeos y regresar nuevamente a Zaragoza después de dicho acto final del Rallye.

En espera de sus siempre gratas noticias, aprovecho la ocasión para saludar a ustedes afectuosamente y quedar ~~sujo~~ atento y s. s.

q.e.s.m.

*Leviado el*

*4/3/70*

Mi domicilio es RAMON BURUNAT GARCIA  
Almagro, 14, 3º, izda.  
ZARAGOZA



# Las primeras inscripciones en el Rally Vasco-Navarro denotan una importante participación

El sábado próximo, a las siete de la tarde, tomará la salida en San Sebastián el primer coche participante en el Rally Vasco-Navarro, que el domingo finalizará en el circuito de Ereaga, a mediodía, con una prueba de velocidad que se iniciará alrededor de las once y media de la mañana. Como era de esperar, la afluencia de los mejores pilotos nacionales está ya garantizada, así como de importantes conductores extranjeros.

De Andorra acudirá Antonio Puig, con un «R-8 Gordini»; de Italia, la escudería «Yoly», del Club de Milán, presentará dos «Porsche 911» y se espera la participación de algún «Lancia»; de Toulouse se ha inscrito ya Marcial de las Landas, con un «Ford Capri 2.300 G. T.» y se esperan de ocho a diez coches más procedentes de diferentes puntos de Francia.

Félix Serra Bayona, con «Porsche 911»; César Perajuan Gaumandien, con «BMW 2.002»; José María Fernández, con «Seat 1.430», mejorado a 1.530; Manuel Juncosa, con «Fiat Abarth 2.000», y Palomo, con Porsche 911 R», serán algunos de los representantes catalanes.

La escudería FASA, de Valladolid, estará representada por los dos pilotos oficiales de «Renault», Lucas Sáiz, que pilotará un «Alpine 1.490», y Bernard Tramont, con un «Alpine 1.600».

«Alpine» llevará también el vitoriano Jesús Sáiz de Buruaga. Será un «A 110» transformado a 1.440. Sáiz de Buruaga llevará como copiloto a José Antonio Galdós.

De San Sebastián, la escudería Igueldo presentará de diez a doce equipos. Por otra parte, sabemos que Sunsundegui participará con «Alpine A-110» transformado también a 1.440.

Sanz Pacheco, de Valladolid, pilotará un «Mini-Morris 1.375», y de Málaga vendrá José Luis Olmedo Jiménez, con «Austin Cooper 1.293».

En cuanto a los pilotos bilbaínos, tenemos referencia de la participación de Rafael Ateca, con un «Mini 1.275»; Roberto Fernández Pazuelos, también con «Mini»; Tomás Urien, con «Gordini»; Santiago Herrero, que trocará la motocicleta por un «R-8 Gordini»; José Luis Lezama, con su espectacular Minipower»; Pancho, que saldrá con su «Ford»; Gabriel Artiach estrenará en competición un «Alpine 1.470», e Ituarte saldrá con un «Cooper 1.300».

Hasta estos momentos, así están las inscripciones, aunque faltan todavía muchas más, cuya formalización se espera de un momento a otro.

Veremos, por tanto, auténticos bólidos a través de las carreteras de la región vasco-navarra y, finalmente, en el circuito de Ereaga, en una impresionante y quizás decisiva prueba de velocidad.

EDUARDO CATANIA



RALLY INTERNACIONAL VASCONAVARRO: ADEMAS DE JUNCOSA, PALOMO, TRAMONT, SANTI HERRERO...

# Equipos de Italia, Andorra y Francia entre las primeras inscripciones

Ya se han realizado las primeras inscripciones para el XI Rallye Vasco-Navarro X Internacional que se celebrará los próximos días 7 y 8 de marzo, con salida en San Sebastián y final de la prueba en el circuito de Ereaga en Bilbao. 758 kilómetros a través de las carreteras de Guipúzcoa, Navarra, Alava y Vizcaya, con 15 pruebas selectivas, varias de ellas enclavadas en los Pirineos navarros, hoy totalmente cubiertos de nieve después del último temporal.

Entre las inscripciones ya realizadas destacan entre otros Tramont, el piloto oficial de Fasa, vencedor de las dos últimas ediciones del Rallye, y que este año correrá con el nuevo Alpine 1.600, junto con su compañero de Escudería, Lucas Sainz «Gregorio», con Alpine 1.490. Los pilotos catalanes estarán presentes en el Rallye, y aún faltan muchas inscripciones, con hombres de la

categoría de Palomo, con Porsche 911 y Félix Serra, que recientemente participó en la Semana Argentina. También se halla inscrito Manuel Juncosa con su extraordinario Fiat Abart 2.000.

Guipuzcoanos y alaveses se han inscrito ya Sunsundegui y Sáenz de Buruaga, ambos con Alpine R-110. Igualmente, han formalizado ya su inscripción Santi Herrero, con R-8 y Pancho, con su Ford Escort.

El Rallye hará honor a su internacionalidad con la participación de pilotos italianos, dos Porsches 911 de la Escudería Yolly, y algunos Lancias; los franceses se espera la inscripción de diez coches y un piloto andorrano, Antonio Puig, con R-8.

A una semana de la prueba, el número y la categoría de los pilotos participantes y las actuales condiciones climatológicas en muchos puertos del recorrido

permiten pronosticar un Rallye duro y competido.

## PRINCIPALES INSCRIPCIONES EN EL XI RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

### ANDORRA

Antonio Puig, con "R-8" (Gordini).

### ITALIA

Escudería Yoly Club de Milán, 2 coches "Porche 911". Se esperan varios "Lancia".

### TOULOUSE

Marcial de las Landas, con "Ford Capri 2.300 G. T.". Se esperan 8 ó 10 coches del resto de Francia que están pendientes de las licencias internacionales porque este año han dado nuevas normas para su expedición.

### BARCELONA

Félix Serra Bayona, con "Porche 911", grupo 5 y 6.

César Perajuán Gaumandien, con "BMW 2-002", grupo 2.

José María Fernández, con

"Seat 1.430", cilindrada 1.530, grupo 2.

Manuel Juncosa, con "Fiat Abart 2.000", grupo 5.

Palomo, con "Porche 911 R" MALAGA

José Luis Olmedo Jiménez, con "Austin Couper", cilindrada 1.293.

ESCUADERIA FASA (Valladolid)

Lucas Saiz, con "Alpine 1.400"

Tramont, con "Alpine 1.600".

### VALLADOLID

Sanz Pacheco, con "Mini Morris 1.275".

### VITORIA

Jesús Sáenz de Buruaga, con "Alpine R-110 A 1.440".

### SAN SEBASTIAN

Escudería Igueldo, de 10 a 12 coches.

Sunsundegui, con "Alpine R-110 A 1.440"

### BILBAO

Rafael Ateca, "Mini 1.275 C".

Roberto Fernández Pasuales, con "Mini".

Tomás Urien González, con "Gordini".

Santiago Herreros, con "R-8"

José Luis Lezama Buena, con "Unipower".

Urrega Iza, con "Lotus".

Pancho, con "Ford".

Ituarte, con "Cooper".

Artiach, con "Alpine 1.470".

I. IRIARTE

## CLUB D SECCION D

Hoy, a las ocho de la tarde, el Club, disertará el experto sobre las vías de acceso al N

Esta conferencia estará dedicada a las actividades de aquella zona.

Gaceta del Norte!  
28-2-70



## MUNDO DEL MOTOR - EL MUNDO

AL HABLA CON LOS PILOTOS DEL...

## RALLYE INTERNACIONAL VASCO - NAVARRO

● HOY: IGNACIO SUNSUNDEGUI

Falta exactamente una semana para que se inicie una nueva edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro, puntuable, como en años anteriores, para el campeonato de España de rallyes con coeficiente 5. Sería nuestro deseo poder anunciarles que el Real Automóvil Club Vasco Navarro había recibido ininidad de inscripciones, pero no es así, ya que, como siempre, parece que los interesados están esperando al último momento para caer en "tromba" sobre las oficinas centrales y formalizar sus inscripciones. A pesar de todo, creo que no debemos preocuparnos porque según informaciones que han llegado hasta nosotros la asistencia será numerosa e incluso superior que en anteriores ediciones y como decía cierto piloto madrileño, todos los "peces gordos" del automovilismo deportivo vendrán a participar en la prueba. Podemos asegurarles que los mejores pilotos regionales van a tomar parte en ella: Francisco "Fernández Pancho", que al no haber recibido el Ford Capri con el que pensaba disputar la prueba, saldrá con el Ford Taunus 20 MRS que pilotó a lo largo de la pasada temporada; Luis del Olmo y Jesús María Depritt conducirán sus Minis; Sáenz de Buruaga y Sunsundegui se alinearán con sendos Alpine 1.440 similares al que, con el Porsche 911, obtuvo la victoria en las dos últimas ediciones. Ripalda y De León conducirán sus Alpine 1.300; Urruzola saldrá con su Porsche 911; por lo que nos ha dicho, se encuentra magníficamente preparado y con el que espera realizar una gran carrera. La enumeración de todos ellos sería interminable...

Como les anuncié hace unos días en las columnas de UNIDAD, a lo largo de estas jornadas que preceden al Vasco Navarro vamos a procurar recoger fielmente cuáles son las ilusiones las esperanzas, los deseos que bullen en la mente de los pilotos. Hoy vamos a conversar con Ignacio Sunsundegui, un piloto conocido por todos los aficionados, ya que él es una de las figuras más representativas del automovilismo deportivo en nuestra región. Las magníficas clasificaciones obtenidas no sólo en anteriores ediciones del Vasco Navarro, sino en otras pruebas de la categoría del Rallye de Orense, del Rías Bajas, del Rallye Internacional de Bilbao, etc., le acreditan como un extraordinario conductor. Por todo ello y por su depurado estilo al volante del Alpine Renault, es uno de los guipuzcoanos que cuentan con más posibilidades en la presente edición del Vasco Navarro.

—En primer lugar, ¿qué nos puedes decir de tus experiencias obtenidas en las anteriores ediciones de la prueba?

—El Vasco Navarro siempre ha tenido fama de ser un rallye muy duro y la verdad es que lo es. Hay una serie de pruebas que se suceden ininterrumpidamente y que no permiten al piloto momentos de relajo. Si a esto añadimos las condiciones climatológicas bajo las que suele celebrarse, lluvia, niebla e incluso nieve en algunos tramos, creo que podemos hacernos una imagen aproximada de lo que es el rallye en sí. A pesar de todo muchos pilotos consideran, y yo estoy de acuerdo con ellos, que posiblemente sea uno de los más bonitos de España.

—¿Existen diferencias fundamentales entre la presente y las pasadas ediciones?

—Fundamentalmente creo que no. Si quieres, dado que en esta edición se ha rebajado un poco el kilometraje total, pero en cambio se han introducido en el itinerario nuevas pruebas de velocidad, ha aumentado el porcentaje de kilómetros de "velocidad pura", lo que siempre contribuye a reducir su natural dificultad. Es sobradamente conocido que un rallye es tanto más duro cuantas más pruebas de velocidad tenga.

—El próximo 7 de marzo un magnífico plantel de pilotos estará presente en los jardines de Alderdi Eder cuando se baje la bandera. ¿Quiénes son para ti los grandes favoritos?

—Hay muchos pilotos que sobre el papel tienen posibilidades de alzarse con la victoria. Ahora bien, depende mucho de cómo llevan la prueba. Por ejemplo, entre nuestros vecinos del Sud Ouest francés está un hombre extraordinario, Marc Etcheverá, que viene con un

Porsche 911. Luego, de los nacionales, me parece que Tramont es otro gran favorito, lo mismo que Palomo, Lucas Sainz es otro de los nombres que no hay que descartar. Hay que barajar en resumen cinco o seis pilotos entre los cuales la lucha va a ser muy dura.

—Voy a repetirte ahora la pregunta que formulé días pasados a Joaquín de León. Si

interesantes o las que encierran una mayor dificultad?

—Lo normal es que las diferencias que pudiera haber entre los coches que marchan en cabeza se resuelvan en las pruebas largas, que en este caso son Urbasa, Las Coronas y Arichulegui, tres pruebas preciosas que encierran una gran dificultad, aunque esta última sea quizás algo más lenta. Las Co-

en las competiciones automovilistas...

—Siempre he tenido una gran afición a los automóviles. Vi las primeras ediciones del Vasco Navarro desde un coche seguidor y me animé a participar, la primera vez con un 2 CV. Lo pasé muy bien; era una experiencia nueva, que, como vez, caló muy hondo en mí.

Nos despedimos de Ignacio



Ignacio Sunsundegui: "Creo que este año la participación de los pilotos regionales va a constituir un rotundo éxito. Hay un plantel de pilotos estupendos que si dispusiesen de mejores monturas podrían codearse con los mejores pilotos nacionales."

pudieses elegir libremente un vehículo teniendo en cuenta las características del itinerario, ¿por cuál te decidirías?

—Creo sinceramente que elegiría el que voy a llevar: un Alpine 1.440. Quizá fuese mejor un Porsche R o un Alpine 1.600, pero hay que tener en cuenta que para pilotar estos coches hace falta una gran experiencia. Para mí, particularmente, el ideal me parece que es el Alpine 1.440.

—¿El Alpine, en sus distintas cilindradas, es un coche con características adecuadas al trazado del Vasco Navarro?

—Para mí el Alpine es, sin duda alguna, un coche que fue diseñado exclusivamente para la competición. Tiene una relación peso-potencia estupenda, es muy manejable, por lo que estoy plenamente convencido que es el coche más apropiado para correr un Vasco Navarro. Un Porsche 911 R tiene mucha más potencia, pero también es mucho más difícil de llevar, además, y sin que nadie se ofenda, creo que en el momento presente hay muy pocos pilotos que saben conducir a pleno rendimiento un Porsche R.

—De los Lancia 1.600, con los que probablemente se presentarán los hombres del Jolly Club, ¿qué nos puedes decir?

—El Lancia 1.600, para trazados en los que abunda la nieve, el hielo, el barro, es un coche extraordinario. Sin embargo, para carreteras con un piso relativamente bueno, como es nuestro caso, me parece que están en inferioridad de condiciones.

—¿Entre los pilotos de nuestra región, quienes son para ti los más indicados para obtener una brillante clasificación?

—Creo que este año la participación de los pilotos regionales va a constituir un rotundo éxito; hay un plantel de pilotos estupendos, que si dispusiesen de mejores monturas podrían codearse con los mejores pilotos nacionales. Tenemos a Urruzola, De León, después en un plano superior, por su experiencia, está Sáenz de Buruaga, que estoy convencido hará un rallye sensacional. Después, entre los de Bilbao, Pancho, Del Olmo, etcétera, también pueden hacer un gran papel. Creo incluso que alguno de nuestros pilotos puede aspirar a clasificarse entre los cinco primeros, si las pruebas se desarrollan favorablemente.

—Y a ti, Ignacio, ¿qué clasificación te gustaría obtener?

—Es la primera vez que salgo con un 1.440. Hasta ahora sólo había llevado el 1.300 y no sé en realidad la diferencia que puede haber. Si el coche responde, creo honestamente que mi copiloto y yo podemos clasificarnos entre los siete primeros.

—De las pruebas de velocidad que se han incluido en el rallye, ¿cuáles son para ti las más

ionas, sin embargo, es una prueba rapidísima en la que se alcanzarán velocidades del orden de los 180 kilómetros por hora. Es aquí donde se consiguen las diferencias que pueden hacerte ganar el rallye. Por otra parte, Urbasa hay que entrenarla muy a fondo, pues casi siempre se desarrolla con niebla e incluso este año, dada la altura que tiene, y por lo frías que están siendo las temperaturas, no me extrañaría nada que encontrásemos nieve o hielo en la cumbre.

—Finalmente, Ignacio, creo que habrá muchos aficionados a los que les interesaría saber lo que te empujó a participar

Sunsundegui agradeciéndole la amabilidad que ha tenido de hacer estas declaraciones para nuestros lectores, y le deseamos que la suerte le acompañe en esta nueva edición del Vasco Navarro. No quiero finalizar el artículo sin decirles que corren insistentes rumores de que la Federación Francesa de Automovilismo ha decidido que esta edición del Vasco Navarro sea puntuable también para el campeonato nacional de rallyes de nuestro vecino país. Estamos esperando que la Federación Española nos dé una contestación al respecto.

Javier SANGUESA



a su querido amigo Dn. Tomás Cuesta  
y se complace en remitirle la lista de inscritos  
hasta la fecha, en nuestro XI RALLYE INTERNACIO-  
NAL VASCO-NAVARRO, para su difusión.

Con este motivo,

- 10 .



a su querido amigo Dn. Gerardo Erausquin,  
y se complace en remitirle la lista de inscritos  
hasta la fecha, en nuestro XI RALLYE INTERNACIO-  
NAL VASCO-NAVARRO, para su difusión.

Con este motivo,



a su querido amigo Dn. Andrés Moret, Director  
de Radio San Sebastian,

y se complace en remitirle la lista de inscritos  
hasta la fecha, en nuestro XI RALIYE INTERNACIO-  
NAL VASCO-NAVARRO, para su difusión,

Con este motivo,



GACETA DEL NORTE -17-8

**Casi 300.000 pesetas de premio**

## **El 7 y 8 de marzo, XI Rally Internacional Vasco- Navarro**

Los próximos días 7 y 8 de marzo se celebrará el XI Rally Vasconavarro (X Internacional). La salida será de San Sebastián y la llegada en Ereaga (Algorta), pasando por Santesteban, Isaba, Pamplona, Alsasua, Vitoria, Mondragón, Puerto de Descarga, Vidania, Azpeitia, Durango, Amorebieta, Galdácano y Asúa. En el transcurso del Rallye habrá quince pruebas selectivas y seis controles. La prueba será puntuable para el campeonato de España de conductores de Rallye, con coeficiente 5 y el total de los premios casi alcanza la cifra de 300.000 pesetas.

Vencedores de las ediciones anteriores han sido: J. Antonio Ochoa, en 1960; P. Torgue, en 1961; Juan Fernández, en 1962; José Sarratosa, en 1963; «Salvador», en 1964; Juncadella, en 1965; Jorge Bragation, en 1966; «Charly», en 1967; Tramont, en 1968, y Tramont, en 1969.



LISTA DE PARTICIPANTES EN EL "XI RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRA"

<u>MARCA</u>	<u>GRUPO</u>	<u>CIUDAD</u>	<u>EQUIPO</u>
Alpine	6	Madrid	"PASA"/ Lucas SAINZ - Emilio ZAPICO
Alpine	4	Madrid	"PASA"/ Bernardi TRANKOFF - Jaime REGOVIA
Porsche 911 R	6	Barc.	Esc. Barcelona/ José María PALOMO
Horris Mini	5	Bilbao	Isafoel AZCA - José Luis BCHAIVE
R.S. Gordini	1	Andorra	Antonio PUIG - José ALBASUA
Ford Ca pri 2300	1	Francia	Martial DELALANDE - J. Perez
Austin 1.600	1	Guipuz	Fernán TELLERIA - Victoriano BERGATONDO
Unipower	5	Bilbao	Juan Ramón LEHANA - José Ramón UGALDE
R.S. "T"	3	Bilbao	José Luis LEHANA - Isabel LOZANO
Horris Mini	2	Bilbao	Roberto FERNANDEZ - Juan S. AZCERRA
Gordini	2	Bilbao	Tomás URIEN - Domingo BIEZ
Horris Mini	2	Guipuz	José J. JAUREGUI - Luis M <sup>o</sup> AGUIRRE
S Gordini	1	Madrid	"PASA"/ Santiago HERRERO
Porsche	4	Italia	Bonacchina DEBETTO
Autid	2	Vall.	José María SAINZ PACHECO
S Gordini	1	Barc.	Esc. Montjuich/ José M <sup>o</sup> FERNANDEZ
BMW 2000 TT	1	Barc.	Esc. Montjuich/ César PERQUAN
Fiat Abarth 2000	5	Barc.	Esc. Montjuich/ Félix SERRA
Fiat Abarth 2000	6	Barc.	Esc. Montjuich/ Manuel JURCOA
S Gordini	1	Barc.	Gerardo HOFFMAN - Manuel BARRAC
Seat 850	1	S.S.	Miguel Ángel APELLANIZ - Miguel Enrique MARTINEZ
Horris Mini		S.S.	José ESPARCIA - Miguel AGUIRRE
Horris Mini	2	S.S.	Manuel FORDO DE LIZO - Eduardo GARCIA
Porsche 911	4	Italia	"JOLLY CLUB"/ Giorgio SCHIPI
Porsche 911	6	Italia	"JOLLY CLUB"/ Giorgio PIATTA - Arnio DEKHELLI
Alpine 1430	6	Alsacia	Jean Marie CREMER - Danielle CREMER
Alpine A-110	6	Vitoria	José SAINZ DE TRINIDAD - José Ant <sup>o</sup> GALDOS
Porsche 911	2	S.S.	Esc. IZURDO/ Manuel URIBESOLA - Gregorio BERRUSTILLA
Alpine A-110	6	S.S.	Esc. IZURDO/ José RIPALDA - José Ant <sup>o</sup> REGOCIA
Renault	2	S.S.	Esc. IZURDO/ Bernardo BARCHA - Federico GONZALEZ
Alpine	6	S.S.	Esc. IZURDO/ José Luis GALIÑA -
Class 1.304 TS	2	S.S.	Esc. IZURDO/ Andrés CANO - Juan BERRUSTIA
Seat 850	1	S.S.	Esc. IZURDO/ Manuel BODOLICHI - Joaquín SALVADOR
Alpine A-110	6	Alsacia	José Ignacio SUNDLINDER
R S Gordini	1	Andorra	Antonio FUGUELLIVOL - José Emilio BAGA





# PAGINA DEL MOTOR

## HABLAN LOS PILOTOS

# RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

### Hoy: JOAQUIN DE LEON



Uno de los pilotos más espectaculares de nuestra región es, sin duda, Joaquín de León Adarraga. Por su profundo conocimiento del itinerario de la prueba en la que ya ha participado en anteriores ocasiones, así como por su habilidad al volante del "Alpine" 1.300 c.c., es uno de los guipuzcoanos que cuentan con más posibilidades en esta nueva edición del Vasco Navarro.

Se puede asegurar, sin temor a equivocarse que, esta nueva edición del rallye internacional vasco navarro está ya en marcha. Hace ya muchos años que un grupo de aficionados organizaron por primera vez esta prueba, que se ha convertido en una de las más prestigiosas entre las puntuables para el campeonato de España de rallyes, con rango internacional, debido a la importante asistencia de pilotos del otro lado de los Pirineos, que asiduamente participan en ella. No dudamos, aunque todavía, no han formalizado sus inscripciones, que Marc Echeverri, brillante vencedor del último rallye internacional de Bilbao; Bernard Gass, Lamerain y otros, estarán presentes el próximo 7 de marzo en los jardines de Alderdi-Eder, donde a las 7 de la tarde se dará la salida al primer participante. Allí se encontrarán también, la inmensa mayoría de los pilotos de nuestra región, dispuestos una vez más, a conseguir una brillante clasificación, ya que el pensar en una victoria absoluta sería un exceso de optimismo, teniendo en cuenta que las máximas figuras del rallye nacional van a tomar parte en la prueba. Los días venideros van a ser por decirlo así la "vela de armas" de esta nueva edición del vasco navarro y a lo largo de ellos vamos a intentar recoger las impresiones, las inquietudes, los anhelos... de los hombres que van a participar en ella.

Si tuviéramos que elegir entre ellos un piloto espectacular y brillante creo que la elección recaería sin duda en Joaquín de León Adarraga, conocido ya entre todos los aficionados por su asidua participación en las competiciones automovilistas que se han celebrado durante la pasada temporada. En la subida a Urbasa se clasificó en primer lugar y en la subida a Opacua en el tercero, en Arrate un patinazo después de haber cruzado la meta en la primera manga le impediría clasificar-

se. En Gaztelu y San Marcial consiguió asimismo buenas clasificaciones, y en la última subida a Jaizquibel, la tremenda caballera de los Porsche conducidos por Bagration y Kutz, le relegaron a la tercera posición. En la última edición del vasco navarro las averías mecánicas le impidieron llegar a la meta, al igual que en el rallye de Orense y en el Rías Bajas. Sin embargo en el rallye internacional de Bilbao consiguió entrar en la doce posición, muy honrosa, teniendo en cuenta la calidad de los hombres y máquinas que tomaban parte en él. La primera pregunta que formulamos a Joaquín de León es la siguiente: —¿Cuáles son las posibilidades de los pilotos de nuestra región en esta nueva edición del rallye internacional vasco navarro? —Indudablemente, las posibilidades de los pilotos regionales en esta edición, son muy superiores a las del año pasado ya que muchos de ellos disponen en esta ocasión de vehículos mucho mejor preparados que desarrollan unas potencias muy aceptables. Por no citar más que algunos puedo decirte por ejemplo que Sunstegui y Sáenz de Butrago se alinearán con dos Alpine 1.440 idénticos al que, conducidos por Bernard Tramont, consiguió la victoria el año pasado. También es la primera vez que un piloto de nuestra región saldrá con un Porsche; como adivinarás me refiero a mi buen amigo Urrozola, que con su 911 bas-clasificación general. Ripalda con su Alpine puede hacer un buen papel, y nosotros con el nuestro también intentaremos andar lo mejor posible. —Estos coches que me has citado, son desde luego coches "punteros", que podrán hacer un brillante papel, pero aparte de los vehículos que desarrollan un importante "teballeje", me parece que no se deben olvidar esos coches de grupo primero absolutamente de serie, con los que el verdadero aficionado, que no dispone de los medios

necesarios para "inflar" un vehículo y dedicarlo a la competición, suele presentarse a este tipo de pruebas. En grupo primero ¿que pilotos de nuestra región, pueden aspirar a una honrosa clasificación? —En efecto, no hay que olvidar los coches del grupo primero teniendo en cuenta además que en nuestra zona existen dos hombres que han demostrado ya su valía en esta categoría. Creo que Vergara, Jáuregui y Beorregui son por ello y sin lugar a dudas los más indicados para clasificarse con sus turismos de serie. —¿Qué nos puedes decir del itinerario y de las pruebas de velocidad? —Aunque todavía mi copiloto y yo no hemos entrenado más que algunas pruebas, me parece que el trazado es tan interesante como en la pasada edición y si cabe más completo aún ya que vamos a tener más kilómetros de velocidad pura, debido a la inclusión de nuevas pruebas de velocidad, como son el alto de Beizama y el alto de la Cruzeta. A parte de este aumento experimental de en el porcentaje de kilómetros de velocidad pura respecto al total del rallye no sería nada extraño que si la climatología es adversa, como sucedió estos días pasados, se presentasen dificultades, en forma de nieve y hielo en algunas zonas del recorrido, lo que contribuiría a aumentar su habitual dureza. —¿Quiénes son para ti, los grandes favoritos de esta nueva edición del vasco navarro? y ¿qué coche elegirías por tu parte para participar en ella? —Si pudiese elegir un coche para correr este año, no sólo el vasco navarro, sino también otras pruebas, me inclinaria por un Alpine 1.600 c.c. como el que traza Tramont y con el cual, no me extrañaría nada que, consiguiese una tercera victoria consecutiva, batiendo nuevamente a los Porsche 911. Estos coches tienen también muchas posibilidades de alzarse con la victoria sobre todo te-

niendo en cuenta la extraordinaria clase de los hombres encargados de conducirlos. Esta Echeverri, un perfecto conocedor del itinerario, muy hábil y muy metódico, que pilotará además un Porsche preparado por Egretau, similar al que él utilizó en la vuelta automovilística a Francia; creo que después de sus magníficas carreras a lo largo de la pasada temporada y con el título de campeón de España de rallyes en el bolsillo, es otro vencedor en potencia. Supongo que asistirán también Réverter, Fernández Ruiz Jiménez, etc a los que también se les puede incluir en la lista de favoritos. —Volviendo al itinerario y a las pruebas de velocidad, ¿cuál es para ti la más interesante o la que presenta una mayor dificultad? —Creo sin lugar a dudas que Urbasa es la prueba más interesante y al mismo tiempo más difícil de todo el recorrido ya que en ella se acumulan una serie de factores decisivos. En longitud, es la más larga; el piso no se encuentra en muy buenas condiciones; la niebla suele hacer acto de presencia con mucha facilidad; sus curvas son en algunos casos francamente peligrosas y la hora en que se celebra es en mi opinión cuando más cansado y más falto de reflejos estás. Por todo ello creo que Urbasa es indiscutiblemente la prueba "reina" del vasco navarro, sin que con ello menospreciar otras como Jaizquibel, Arichulegui, Coronas, etc, cuyo atractivo es indudable. Su copiloto al que se conoce dentro del mundo de las carreteras con el sobrenombre de "Larry" nos hace señas para indicarnos que se está haciendo tarde y hay que proseguir los entrenamientos, por lo que nos despedimos de ellos deseándoles que tengan una brillante actuación y ocupen un lugar de honor en la clasificación general.

Javier SANGUESA

## PIENSA EN LOS DEMAS

Y pensar que una ligereza tuva o más puede costarle la vida a otro hombre! ¡Pensar que por una estupidez, un niño, que empieza a vivir, queda segado bajo las ruedas del coche! Un 20 por 100 de las víctimas de accidente lo componen los niños. Cuando llega a mis oídos la noticia de alguien que muere como consecuencia de un atropello automovilista, dentro de mí vivo la más honda rebelión. ¿Es que la vida humana vale tan poco que podemos jugar así con ella? No, el coche es un instrumento del hombre, una criatura metálica que debe estar siempre a nuestro servicio. El hombre es el rey, el dominador de la naturaleza. Si desde siempre hemos aceptado que sobre las otras criaturas de la Tierra el hombre debe alzarse y reinar, ¿por qué ante el automóvil —hecho de trozos de hierro— debe adoptar una postura de inferioridad y encogimiento? ¿Cómo no vamos a levantar nuestra más fuerte repulsa ante el atropello cometido contra una persona que vive, siente, padece y ocupa un puesto en la sociedad?

Se da un fenómeno que no puedo dejar aquí de reseñar. Hay gente educada, correcta, amable en su casa y en el trabajo, que cuando se sitúa tras el volante pierde la caballerosidad. El coche se nos ha convertido, más que en un medio eficaz de trabajo, en un arma mortífera para todos. Terrorífica para el imprudente, para los que con él viajan y para los pobrecitos que tienen la desgracia de pasar a su lado.

### EL PEATON Y EL AUTOMOVILISTA

En la sociedad de 1970 se levantan como dos enemigos irreconciliables el peatón y el automovilista. Dos contrincantes perennos que uno a otro se dan recíproca razón de ser. Dice el "Séneca" de Pemán, que "si

no hubiese automóviles por las calles no tendría valor el vocablo peatón. El peatón existe en contraposición a otra cosa ya existente, el automovilista, el que no va a pie". Hasta en la guerra, los hombres tienen que respetar unas leyes. Hay un código que ambas partes beligerantes deben observar. En la calle, para esta sorda contienda peatón-automóvil, se ha establecido un internacional sistema de reglas de juego, son el comportamiento de uno y otro. Son los derechos y deberes de los que circulan sobre un artefacto mecánico y los que lo hacen sobre sus propios pies. Como consecuencia del repentino, casi fugaz, aumento del parque automovilista nacional, se ha desquiciado el tráfico. Antes la calle era una vía de comunicación ciudadana, comunicación de hombres. Hoy la calle es exclusiva de los automóviles y se ha reservado para el peatón una estrecha franja llamada acera, casi siempre insuficiente. Y las aceras se cortan al terminar la manzana de casas. El peatón se ve en la ineludable obligación de tener que cruzar la calle cuando en ese momento pasan por la calzada los vehículos. ¿De quién es la prioridad? ¿Quién debe ceder, el automóvil o el peatón? En principio debería ser el coche quien, respetando la debilidad del contrario, cediese parte de sus derechos. Pero, desgraciadamente, la ley del más fuerte se impone sin piedad.

### LOS PASOS DE CEBRA

Como norma general debe imperar la prudencia. Como "máxima", el respeto a los demás. Pero, además, existen una larga serie de concretas disposiciones que regulan el tráfico: los pasos de cebra, por ejemplo. Asombra contemplar cómo respetan las señales de tráfico en ciudad los extranjeros que nos visitan. Aprendamos lo bueno de los demás. Cuando un vehículo

se aproxima al paso de cebra y el conductor advierte la presencia de un peatón que intenta cruzar, los extranjeros —lo vemos cada día— reducen la velocidad y, si es preciso, detienen la marcha para que el peatón cruce. El comportamiento de los españoles, salvo excepciones que confirman la regla, es muy distinto: sortean a los viandantes, corren para llegar antes al paso de cebra, gritan, chillan y protestan. ¿Por qué? Una de las primeras medidas para un tráfico más seguro es respetar las señales con el rigor que el Código de Circulación vigente establece.

### EL COLOR AMBAR DEL SEMAFORO

Este es otro vicio del conductor español. Cuando el semáforo hace lucir su foco color ámbar, es para que los vehículos se detengan, y no para avisar que dentro de muy poco se cerrará el paso, como la mayoría estiman. Se evitan, igualmente, muchos accidentes si el ámbar de los semáforos lo interpretásemos como un stop.

### LOS NIÑOS

Según las estadísticas, en el año 1968 el 20 por 100 de las víctimas de accidente fueron niños. Una cifra escalofriante que nos tiene que hacer reflexionar a todos.

La primera llamada tiene que ir, necesariamente, a los educadores. El niño debe aprender en la escuela las reglas para circular por la calle. En otros países la educación vial es una asignatura más del plan de estudios. En España, sin ser asignatura de la que hay que sufrir un examen, hoy, gracias a Dios, se explica a los niños cómo hay que comportarse en la calle. Es una tarea fundamental, tan importante como la educación física o cualquier otra disciplina.

Jesús URTEAGA

## UN PROBLEMA QUE DEBE SOLUCIONARSE

# LA FLUIDEZ DE NUESTRO TRAFICO

Dado que nos encontramos en plena Campaña Nacional de la Seguridad del Peatón, es también el momento oportuno para ocuparse de los problemas que plantea el extraordinario aumento del parque de vehículos en nuestra ciudad, lo que indudablemente dificulta la circulación rodada. Atajar este lógico crecimiento es imposible, sin embargo, es deber de todos nosotros como ciudadanos, y en esta palabra quedan englobados conductores y peatones, prestar la máxima colaboración para que el tráfico transcurra por nuestras calles con una mayor fluidez, que se respeten las más elementales reglas de la circulación, y, en suma, para que nuestras calzadas sean más seguras. No es, por tanto, nuestro deseo criticar a nadie, sino inducir a los conductores, a los peatones y a los responsables de la ordenación del tráfico, a la reflexión, para que cada cual remedie las faltas que pudiera haber cometido. Al hablar de fluidez creo que estamos de acuerdo en que al tráfico en nuestra ciudad no se le puede aplicar este calificativo.

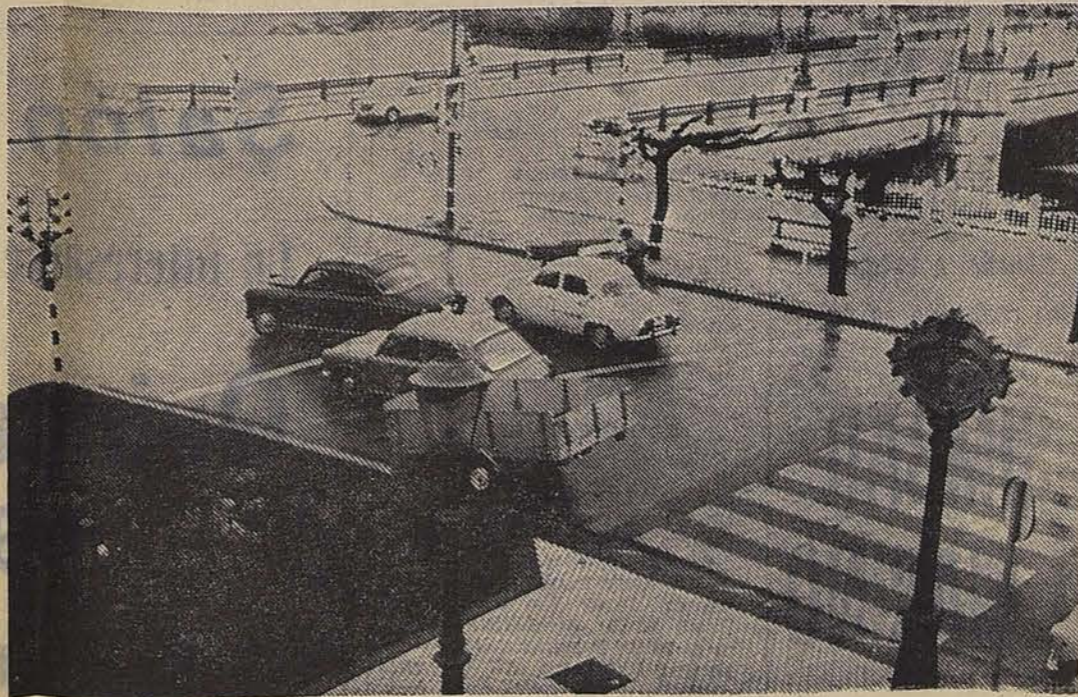
Nuestras calles, que permitan, hace relativamente poco tiempo, una circulación "cómoda", se han vuelto estrechas con el aumento de la densidad del tráfico. Es por ello por lo que en numerosas ocasiones hay que rodar en paralelo con uno e incluso dos coches, y hay muchas personas a las que esto parece que les produce un auténtico pánico. El riesgo que existe al rodar en paralelo es mínimo si cada cual respeta la banda en que se encuentra, y no esta zigzagueando constantemente de una a otra. Otro de

los fenómenos que se produce con frecuencia en nuestra ciudad es el del conductor que circula "a caballo" sobre dos bandas, impidiendo que otro vehículo se sitúe a su derecha o a su izquierda. Esta es una de las mayores faltas que se cometen, y es tan fácil de evitar... Otro fenómeno curioso, que entorpece enormemente la circulación, es la lentitud con que se arranca cuando salta la luz verde en los semáforos, por lo que si este tiene un tiempo algo corto, en vez de poder pasar todos los coches que estaban aguardando, sólo conseguirán cruzar la mitad. Los peatones, aunque no lo crean, también atienden contra la fluidez del tráfico cuando cruzan entre los coches cuando el agente de tráfico está dando paso a los vehículos (ejemplo clásico la avenida de España), exponiéndose, además a ser atropellados o a originar una colisión en cada caso si obliga a un coche a detenerse bruscamente.

Y los semáforos, ¿qué? Hay días que funcionan perfectamente, y se puede atravesar toda la calle San Martín sin efectuar ninguna parada, pero cuando se altera el reglaje... otro tanto sucede en la avenida del Generalísimo, o en el Boulevard, y esto sí que puede remediarse fácilmente.

No voy a seguir citando ejemplos de las irregularidades de que adolece el tráfico donostiarra, sólo quiero añadir que es labor de todos nosotros conseguir su perfeccionamiento. ¿No les parece lógico y hermoso que cada uno de nosotros aporte su "granito de arena"?

J. S.



Nuestro redactor gráfico, Aparicio, tiró hace unos días esta placa que nos muestra una de las "incongruencias" que existen en lo referente a señalización en nuestra ciudad. ¿Qué significa un paso de cebra delante de un semáforo en la zona donde, lógicamente, deben detenerse los vehículos cuando están esperando el cambio de luz? Si un coche llega al semáforo con luz verde y en el paso de cebra se encuentra un peatón, ¿qué debe hacer? — (Foto Aparicio.)



Si Cloo

## **MOTOR** AYER FUE PRESENTADO EL "XI RALLY INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO"

### Puntuable para el Campeonato de España, se celebrará los días 7 y 8 de marzo, con final en Bilbao

**A**YER tuvo lugar la presentación a los medios informativos de Bilbao del XI Rally Internacional Vasco-Navarro, que con tanto éxito viene celebrándose, desde 1960, bajo la organización, entonces, del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, hoy Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

El rally se celebrará el presente año durante los días 7 y 8 del próximo mes de marzo y tendrá la particularidad de que por vez primera no finalizará en San Sebastián, ciudad que verá su iniciación, para terminar en Bilbao, después de disputarse la última de las quince pruebas selectivas o de velocidad, en el circuito de Ereaga, alrededor del mediodía del domingo, día 8.

Tendrá, por tanto, esta última prueba una gran importancia. Cuando se celebró dicho circuito con motivo de otro rally, fue al iniciarse el mismo, quedando por detrás mucho que andar y, por lo tanto, no merecía la pena que los pilotos expusieran la integridad de sus vehículos desde el primer instante. En esta ocasión, según como haya discurrido el rally, podría suponer la prueba

del circuito de Ereaga el punto clave para la victoria final, que lleva consigo el nada despreciable premio de cien mil pesetas. El segundo premio está dotado de 50.000; el tercero, de 30.000; 20.000, el cuarto; 12.000, el quinto; 10.000, el sexto; etc.

Según se nos informó ayer, la salida del primer coche se hará el día 7, sábado, desde los jardines de Alderdi-Eder, frente al Ayuntamiento de San Sebastián. El itinerario discurrirá después por Rentería, Fuente-rrabia, Ventas de Irún, Oyarzun, Lescaca, Santesteban, Ezcurrea, Leiza, Lecumberri, Lizaso, Arraiz, Olagüe, Urtasun, Erro, Garralda, Escároz, Isaba, Burgi, Navascués, Lumbier, Villava, Pamplona, Echauri, Abárzuza, Echauri-Aranaz, Alsasua, Olazagutia, Salvatierra, Hotel Iradier (una hora de neutralización), Vitoria, Villarreal, Mondragón, Vergara, Zumárraga, Cruce C-6324/N 1 (Beasáin), cruce N-1/C-6324 (antes de Tolosa), Beizama, Azpeitia, Vidania, Azpeitia, Azcoitia, Elgóibar, Durango, Urruchua, Amorebieta, cruce Vivero, Santo Domingo, cruce de Derio, Ereaga. Finalizado el circuito de Ereaga, los coches pasarán al parque cerrado,

que quedará establecido en la calle Bandera de Vizcaya, en Bilbao, lugar donde se encuentra la sede de la Delegación en Vizcaya del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, que será inaugurado dicho día, una vez finalizado el rally. Precisamente, este es el motivo por el que el Rally Vasco-Navarro finalizará este año en Bilbao.

En cuanto a las pruebas selectivas, en número de quince, serán las siguientes: Jaizkibel, Arichulegai, Ezcurrea, Olagüe, Erro, Las Coronas, Echauri, Urbasa, La Cruzeta, Beizama, Goyaz, Azcarate, La Pilastra, Vivero y Ereaga.

Este rally es puntuable para el campeonato de España de conductores de rally, con coeficiente 5, y para la "challenge" Bayona-San Sebastián, por lo que suponemos que la participación será no sólo abundante, sino de gran calidad.

Digamos, por último, que colaboran con la organización "El Diario Vasco", de San Sebastián, y EL CORRERO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO, corriendo el cronometraje oficial a cargo de la prestigiosa firma "Omega".

EDUARDO CATANIA

## RESIDENCIA LOYOLA

Enfermos nerviosos. Depresiones. Curas de sueño. Curas de reposo. Toxicomanías. Curas antialcohólicas.  
Teléfono 23-33-94. - BILBAO.

## MAESTRO PLAQUISTA

PRECISA

## VICTORIO LUZURIAGA, S. A.

para su nueva fundición de TAFALLA (Navarra).

—Indispensable, buenos conocimientos de fundición.

—Retribución a convenir en función de experiencia y posibilidades.

Escribir a VICTORIO LUZURIAGA, S. A.

Departamento Social, Pasajes Ancho (Guipúzcoa).  
Citar: Referencia M. P. en el sobre. Se contestarán a todas las solicitudes.

## TEATRO CAMPOS ELISEOS

SENSACIONAL TEMPORADA LIRICA POR  
LA COMPANIA DE ZARZUELAS Y SAINETES DE JOSE DE LUNA

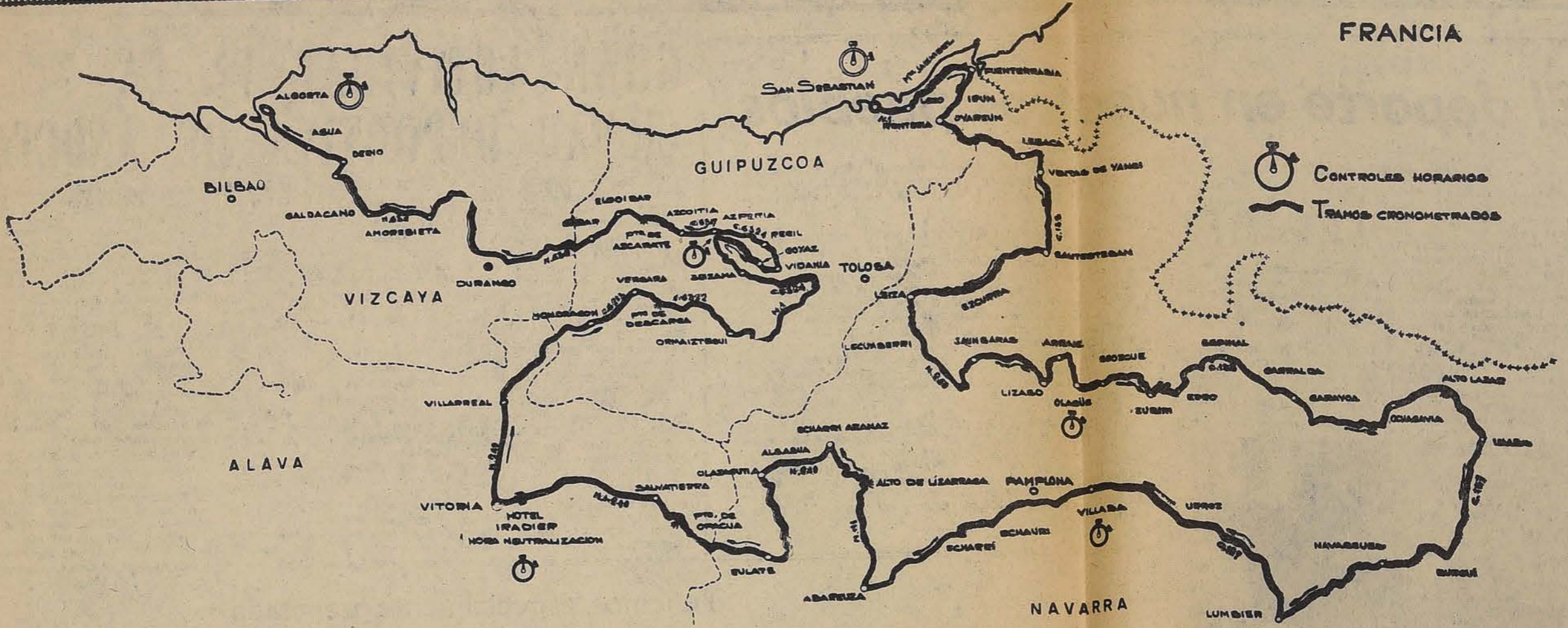
HOY, a las 7,30 y 11

## "KATIUSKA"

Música del maestro PABLO SOROZABAL  
(AUTORIZADA A TODOS LOS PUBLICOS)



# EL MUNDO DEL MOTOR - EL MUNDO DEL MOTOR



## X RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

### PARTIRA DE NUESTRA CIUDAD EL 7 DE MARZO A LAS 19 HORAS

Están ya muy próximas las fechas en que nuestra ciudad será objeto de la atención de todos los aficionados al automovilismo, con motivo de la celebración de esa X edición del Rallye Internacional Vasco-Navarro, una de las pruebas más veteranas y más prestigiosas entre las puntuables para el Campeonato de España de Rallyes. Muy pocas personas imaginaban en la primavera del año 1960 que aquel diminuto rallye "mañanero" iba a convertirse, gracias a la magnífica acogida que tuvo entre los aficionados, y al entusiasmo de la comisión deportiva del Real Automóvil Club Vasco Navarro, en una gran prueba automovilística, a la que asistirían los más famosos pilotos de nuestra patria y del

Sud-Ouest francés. Las características de esta nueva edición son muy similares a las de la anterior, en lo referente a itinerarios, pruebas de velocidad etc. pero se ha introducido una modificación en la llegada, que tendrá lugar en Bilbao y no en San Sebastián como en anteriores ocasiones. El Real Automóvil Club Vasco Navarro organizador de la prueba, en colaboración con EL DIARIO VASCO y EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO lo ha querido así para que la inauguración oficial de su delegación en la capital de Vizcaya revista una mayor brillantez. En lo referente a la admisión de vehículos, podrán participar todos los automóviles fabricados, tal y como están definidos

en el anexo "J" del código deportivo internacional y comprendidos en los seis grupos clásicos que recientemente fueron modificados por la Federación Internacional de Automovilismo quedando establecidos así:  
 Grupo 1.º: Turismo de serie.  
 Grupo 2.º: Turismos especiales.  
 Grupo 3.º: Gran turismo de serie.  
 Grupo 4.º: Gran turismo especiales.  
 Grupo 5.º: Sport.  
 Grupo 6.º: Sport-Prototipo.  
 El número máximo de participantes será de 80, reservándose la organización el derecho de aumentarlo a 90, en caso de estimarlo necesario. Las solicitudes de inscripción serán recibidas hasta el día 28 de febrero, en las oficinas centrales del Real Automóvil Club, o en sus delegaciones de Pamplona, Vitoria o Bilbao, pudiendo también cursarse a través del Automóvil Club de Bearnais, en Pau, o de su delegación en Bayona. En nombre de la organización queremos rogar a todos los participantes que formalicen sus inscripciones cuanto antes, pudiendo así ser debidamente atendidos y resolver los problemas que pudieran presentarse.

La salida del primer participante tendrá lugar el sábado, 7 de marzo, a las 19 horas, en los jardines de Alderdi-Eder, y a partir de esta hora con intervalos de un minuto de uno a otro, partirán el resto de los vehículos. Esta oportuna elección de la hora y lugar para la iniciación de la prueba contribuirá indudablemente a que se realice de un modo muy espectacular, permitiendo a los numerosos aficionados contemplar detenidamente los magníficos coches que se concentrarán a partir de las 16 horas en el conocido parque donostiarra ante el edificio del Ayuntamiento. También la hora de la llegada a Bilbao —13 horas del día 8— y de la última prueba de velocidad que se efectuará a las 11.30 de la mañana en el circuito de Ereaga, nos parece muy acertada, por lo que es seguro que numeroso público se congregará a lo largo del improvisado circuito para presenciar ese espectáculo siempre atractivo, de los coches de competición rodando a "todo gas".

## HORARIO DE PASO Y PRUEBAS DE VELOCIDAD

POBLACION	Kilómetros totales	HORARIO primer coche
SAN SEBASTIAN	—	19,00
RENTERIA	8	19,10
FUENTERRABIA	28	19,33
VENTAS DE IRUN	31	19,36
OYARZUN	37	19,44
LESACA	62	20,15
LECUMBERRI	124	21,28
ERRO	194	22,52
ISABA	266	0,18
LUMBIER	323	1,28
VILLAVA (CH.)	363	2,16
PAMPLONA (cruce 4 vientos)	367	2,36
ECHAURI	380	2,36
ECHARRI-ARANAZ	438	3,45
ALSASUA	446	3,55
OLAZAGUTIA	449	4,00
SALVATIERRA	500	5,00
HOTEL IRADIER (CH.)	520	5,24
HOTEL IRADIER (neutraliz.)	520	6,25
VITORIA (entrada)	524	6,30
MONDRAGON	560	7,08
VERGARA	569	7,18
ZUMARRAGA	580	7,37
AZPEITIA (CH.)	632	8,40
VIDANIA	644	8,54
AZPEITIA	656	9,09
AZCOITIA	661	9,15
ELGOIBAR	673	9,29
DURANGO	698	9,59
URRUCHUA	711	10,15
AMOREBIETA	722	10,27
CRUCE VIVERO	729	10,35
SANTO DOMINGO	742	10,54
CRUCE DERIO	745	10,57
EREAGA (CH.)	758	11,12

PRUEBA	LOCALIDAD	Km aprox.	1.º coche
A	Alto Jaizkibel	9,7	19,00
B	Alto Arichulegui	13	19,30
C	Alto Ezcurra	6	20,50
D	Alto Olague	4,5	22,10
E	Alto Erro	7,8	22,40
F	Alto Las Coronas	14,5	0,30
G	Alto Echauri	8,1	2,20
H	Alto Urbasa	21	3,50
I	Alto La Cruzeta	9,6	6,30
J	Alto Beizama	8	8,00
K	Alto Goyaz	9,8	8,30
L	Alto Azarate	5	9,20
M	Alto La Pilastra	9	9,50
N	Alto Viveros	11,5	10,20
O	Circuito Ereaga	10	11,20

Kilometraje total de la prueba: 758 kilómetros.  
 Kilometraje total de las pruebas de velocidad: 147,5 kilómetros.



Bernard Tramont fue el vencedor de las dos últimas ediciones del Vasco Navarro. Por su perfecto conocimiento del itinerario, así como por su gran técnica al volante del Alpine-Renault, es también en esta ocasión un firme candidato al triunfo. En la fotografía le vemos momentos antes de tomar la salida en el circuito de Alcañiz, durante el último Rallye internacional de Bilbao.

Clasificación para el grupo primero.  
 Clasificación para el grupo segundo.  
 Clasificación para el grupo tercero.  
 Clasificación para los grupos cuarto, quinto y sexto.  
 Y otras complementarias, como la de escuderías o clubs, para la cual se tendrán en cuenta los tres vehículos mejor situados en la clasificación general. A cada vehículo se le adjudicarán tantos puntos como

lugar ocupe en dicha clasificación, resultando vencedora la escudería cuya suma de puntos sea menor.  
 Cuando estoy finalizando el artículo el Real Automóvil Club nos comunica que ha recibido las dos primeras inscripciones, que son las de dos pilotos consagrados muy conocidos de todos los aficionados. Se trata de Bernard Tramont vencedor de las dos últimas ediciones y que en esta ocasión también es un firme candidato al triunfo,

y de su compañero de equipo FASA Lucas Sainz, que, como es habitual, pilotarán sendos Alpine, un coche sin duda muy apropiado para el Vasco Navarro, como ya se ha demostrado en anteriores ocasiones. Esperemos que esta décima edición constituya un auténtico éxito y que los próximos días 7 y 8 de marzo las máximas figuras del automovilismo deportivo vengan a participar en ella.

Javier SANGUESA

## su amigo y servidor.



### Gane 20.000 ptas.

mensuales siendo reparador de TELEVISORES titulada. Aprende por correo tan excepcional profesión con famoso "Curso Royal" quedando de su propiedad laboratorio profesional. Pida hoy folleto gratuito. I.B.A.E. Talleres 27. BARCELONA-1. Autorizado Ministerio.

¿Ya hay bastantes problemas para que usted tenga que ocuparse, también, de mimar su coche? El Dynam, en cambio, se cuida solo. ¿Garaje? No precisa (tres capas de pintura lo protegen). ¿Agua? No lleva (por lo que no precisa Anticongelante).

¿Consumo? Mínimo (no le damos cifras; pruébelo y quedará convencido). ¿Temperatura? Cualquiera (no le afecta, porque va refrigerado por aire). ¿Averías? Es tradicional la dureza de los motores Citroën. Y por si fuera poco, la técnica y la

calidad Citroën mundialmente reconocidas desde hace ya cincuenta años. El Dynam es un coche que siempre estará a su servicio, sin exigir que usted esté al suyo. Break desde 99.500 pesetas FF

CITROËN  
 División técnica en Vigo coches europeos

dynam

