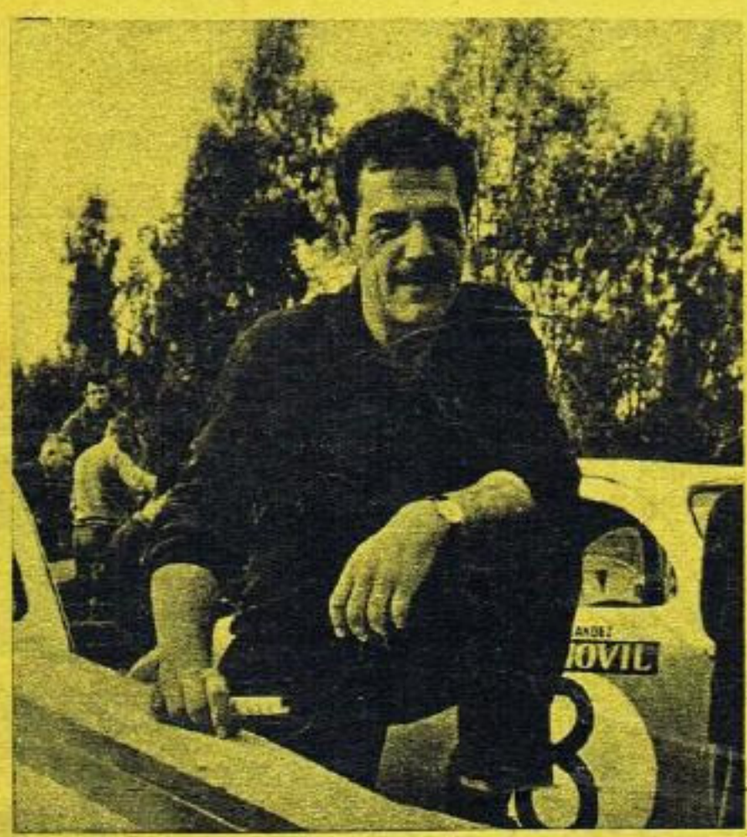
Nº 33 - DICIEMBRE 6 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

CORSA

GRAN PREMIO



PRIMERA ETAPA: JOSE MANZANO.

SEGUNDA ETAPA: CARLOS PAIRETTI.

.CRONICA
.FOTOGRAFIAS
.ANECDOTARIO

VELOCIDAD MAXIMA DE LOS TC

Las revistas de Mauro

44° GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA

Viva el desarrollo de esta emocionante carrera, con el consagrado equipo de periodistas de

"EMOCION EN LAS RUTAS"

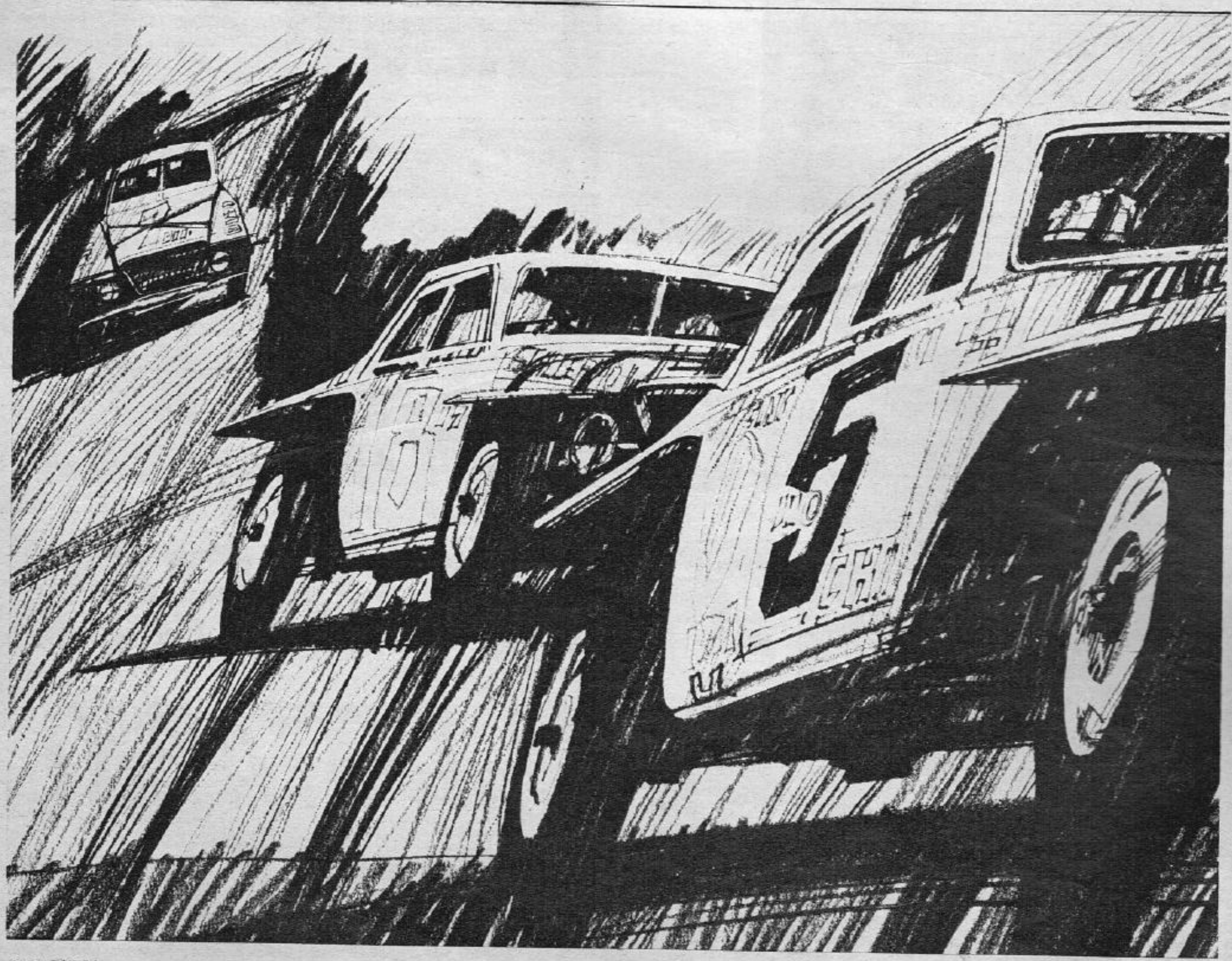
3 aviones
6 equipos móviles
5 camarógrafos
50 periodistas

y vea el Gran Premio en su casa, por Canal 9 Libertad

y para estar en el T.C., hay que estar en

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZAC
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRC RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

Se cierra el ciclo del automovilismo deportivo nacional 1966. Si el Gran Premio de TC no es exactamente la última carrera es, de alguna manera, un punto final a la actividad. Por lo menos así lo sentimos quienes, amantes y defensores de las carreras de automóviles, rogamos cada domingo que haya menos carreras el siguiente, con la fantasiosa esperanza de irnos a dormir temprano un fin de semana. Esta semana no lo fue, ni lo será la próxima. No lo es para el equipo que está en la ruta siguiendo el GP paso a paso, para los que estuvimos en la largada tratando de determinar la velocidad máxima de cada competidor, recogiendo anécdotas, informaciones, para los que sacan, revelan y amplían las fotografías ni para los que vivieron en campamento cuatro días seguidos en el Autódromo para recoger la información técnica sobre los autos de TC que publicaremos la próxima semana. Pero en esta semana y aparte del GP, tenemos un informe sobre Brasil, otro sobre la importante reunión de MN realizada en Bahía Blanca como cierre de Temporada y por supuesto, la lámina central con el primer automóvil de industria nacional realmente deportivo: el Torino-IKA. ¿Saben ustedes que, en algún momento, este automóvil se iba a llamar Corsa? Nos falló la maniobra.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES EN LA ARGENTINA

KARTING Y MOTOCICLISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (11 de diciembre): Gran competencia en el Autódromo Municipal en una reunión internacional entre argentinos y uruguayos. La principal competencia del día constituye la revancha del Torneo Rioplatense. La primera competencia se desarrolló hace dos meses en el Parque Rodó, en Montevideo (foto). Primeramente se realizarán las clasificaciones sobre cinco vueltas al circuito Nº 5 de 2,126 km para completar 10,63 km. Luego se disputarán dos series sobre siete vueltas totalizando 14,882 km. Ambas series otorgarán puntos a ambos equipos —Uruguay y Argentina— según los diez primeros puestos ocupados en cada serie. Luego se disputarán tres competencias de motociclismo en el mismo circuito. La primera será para la Clase 50 cm³ Fórmula Internacional, la segunda para las Clases 100 y 125 cm³ Fórmula Internacional conjuntamente. Por último, la Clase 500 cm³ Sidecars realizará su espectáculo acrobático. Luego se realizará la competencia más interesante de la tarde: las Cincuenta Millas de la República Argentina para kart de hasta 103 cm³ con preparación libre sobre treinta y ocho vueltas para totalizar 80,8 km. En esta competencia participarán muchos volantes de Uruguay, del interior del país y, naturalmente, de la Capital Federal. Se presume que los inscriptos lleguen a cien. Para ir al Autódromo, sito en Avenida General Paz y Roca, pueden tomarse las líneas 208, 114 y 21.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA hasta NECOCHEA (2 al 11 de diciembre: Continuará disputándose el XLIV Gran Premio Argentino de Carretera. Mañana, miércoles 7, se correrá la Cuarta Etapa entre Esquel y Trelew, sobre 614,5 km. El viernes 9 se largará la Quinta Etapa entre Rawson y Bahía Blanca, totalizando 769,8 km. El domingo 11 finalizará el Gran Premio con la Sexta Etapa entre Bahía Blanca y Necochea sobre 691,5 km. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 30, 20, 10 y 5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. Los cuatro primeros en cada etapa obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente; pero nadie podrá obtener más de 4 puntos con las clasificaciones obtenidas en las etapas. "Emoción en las Rutas" estará desde temprano y hasta el cierre de control llevando toda la información de la competencia por LS 10 Radio Libertad a través de las voces de Rebagliati, Gañete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto, Aliaga, Roberto Bó, Calabrese, Rinaldi, Lamarque, Vietta, Cazón y toda la barra. LS 10 transmitirá conjuntamente con Radio Nihuil de Mendoza, Radio Sarandí de Uruguay y Radio Minería de Chile.

TURISMO en PILAR (11 de diciembre): El Club Atlético Pilar tiene reservada una fecha para el próximo domingo, que dedicaría a una competencia de Turismo Clase D (1.151 a 1.600 cm³ de cilindrada). Pero el circuito elegido habría sido desaprobado por la Comisión de Seguridad de la CDA. Hasta fines de la semana pasada no se había confirmado ni la realización ni la suspensión de esta competencia.

MIDGET en FERRO CARRIL OESTE (10 de diciembre): Tercera reunión del Campeonato Nocturno Temporada 1966/1967 en la pista del Club Atlético Ferro Carril Oeste a partir de las 21. La Asociación Argentina de Automóviles Midget organiza todos los sábados estas competencias en un ambiente decididamente familiar (entre el público, se entiende) alrededor de la cancha de Caballito, en Martín de Gainza 250, de esta Capital. Se desarrollarán cuatro eliminatorias en las cuales se clasificarán los dos primeros. Luego se disputarán dos repechajes con quienes no se hayan clasificado, y cuyos ganadores pasarán a las dos semifinales que se disputarán seguidamente y de los cuales los tres primeros pasarán a la final. Las eliminatorias, repechajes y semifinales se disputarán a cinco vueltas, mientras que la final a seis. Los puntos se otorgan de la siguiente manera: los cuatro primeros clasificados en cada eliminatoria 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente; los dos primeros en los repechajes 1 y 0,5 respectivamente; los cuatro primeros en ambas semifinales 8, 5, 2 y 1 y los seis primeros clasificados en la final 13, 8, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. Conjuntamente al Midget se disputarán las competencias de Speedway motociclístico, estructuradas en un esquema similar.

REGULARIDAD hasta MENDOZA (8 y 9 de diciembre): La Comisión de Regularidad del Touring Club Argentino organiza la competencia Buenos Aires - Mendoza. El día 8 se largará desde Campana, aproximadamente a las 6 para dirigirse por San Nicolás, Rosario, Bell Ville, Córdoba y llegada en Alta Gracia. El 9 se largará la segunda etapa desde Alta Gracia, pasando por Dique Los Molinos, Embalse Río Tercero, Río Cuarto, San Luis y llegada a Mendoza.

—a LOBOS (10 de diciembre): La Cooperativa de Crédito La Confianza organiza una prueba nocturna para las categorías Tercera y Debutantes, fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad, con recorrido entre Bella Vista, Campana y regreso. A las 8 se largará desde Senador Morón 1102, Capital Federal.

—a MAR DEL PLATA (10 y 11 de diciembre): El Club Miraflori (Personal de Fiat) organiza una competencia para Tercera Categoría, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. Se largará a las 8.

—en BANFIELD (11 de diciembre): La Sala de Primeros Auxilios Más Bondad del Corazón organiza una prueba para las Categorías Tercera y Debutantes entre Banfield, Monte y regreso. A las 7 se largará desde Larroque y Baliña.

—en BOEDO (11 de diciembre): El Club Atlético San Lorenzo de Almagro organiza una competencia para Tercera Categoría fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad, entre Avenida La Plata 1724 —desde donde se largará a las 7.30—, Lobos y regreso.

—en VILLA BALLESTER (11 de diciembre): El Club de Leones de Villa Ballester organiza una competencia para las Categorías Tercera y Debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad y recorrido entre Villa Ballester, Campana y regreso. Se largará desde Balcarce 73, Villa Ballester, a las 7.30.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO en URUGUAY (8 de diciembre): Una interesante competencia para automóviles de la Categoría Turismo se desarrollará en el Autódromo de El Pinar (foto). Allí estarán presentes los dirigentes de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, que tratarán de obtener el concurso de los más destacados pilotos uruguayos para la competencia del 18 de diciembre en el Autódromo Municipal.

GRAN PREMIO TC

Raúl Cottet llega a Neuquén después de dar intensa batalla a los punteros. El popular piloto está realizando una performance realmente llamativa y en cualquier momento puede dar la sorpresa.

LARGADA

SUPERMOVIL YPF

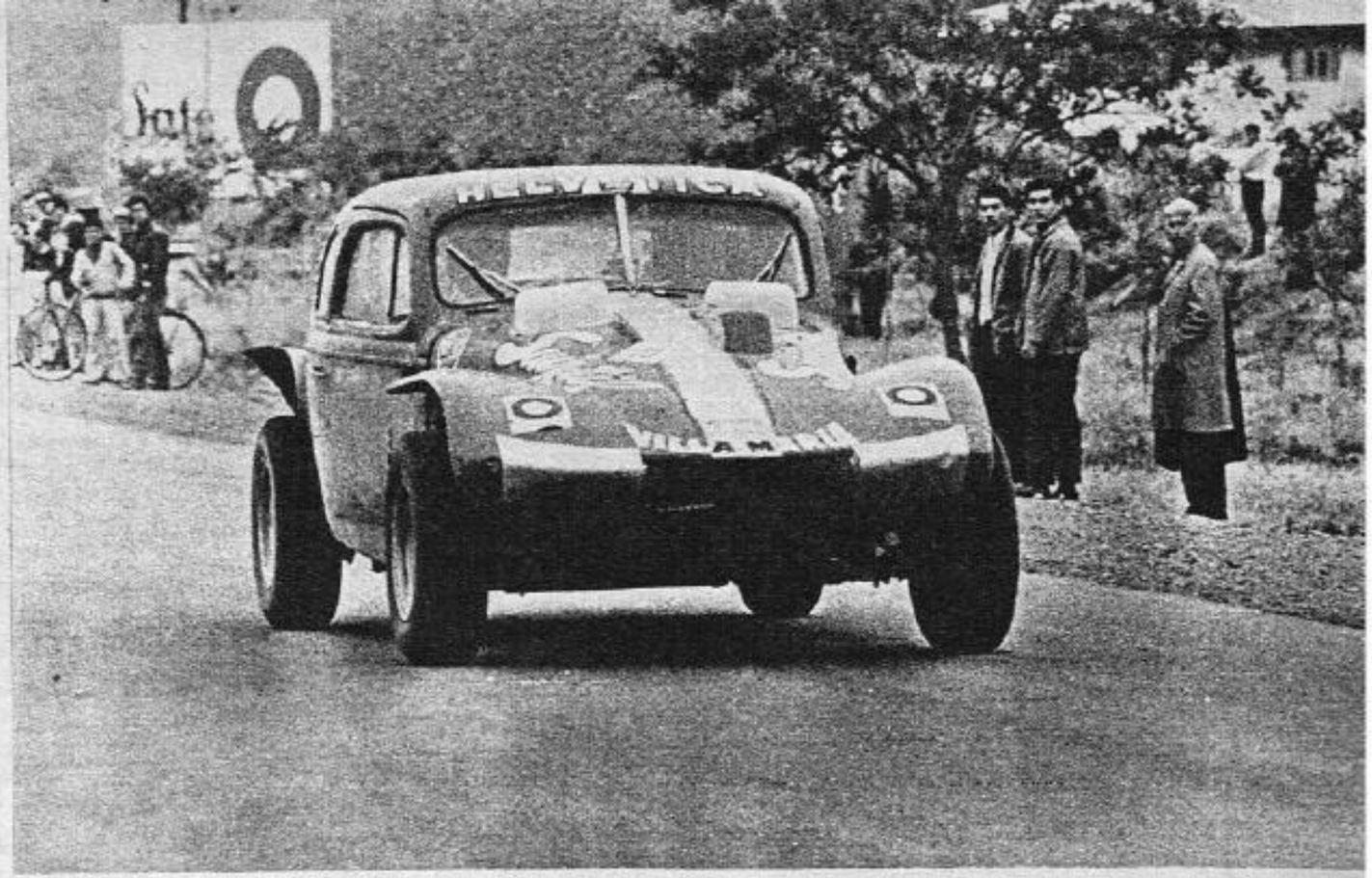
Bordeu tuvo su detención fatal en la segunda etapa. Perdió una hora y cuarenta minutos reparando embrague y una punta de eje delantera (la derecha). Eso le puede costar el trabajo de un año. Pero Bordeu llegó en los últimos tres grandes premios. En 1963 (el año de la lucha Pairetti-Menditeguy) ganaba por muerte la última etapa cuando fundió una biela y a pesar de otras actuaciones bajas finalizó sexto. En 1964 ganó en gran estilo. Nuevamente se retrasa en 1965 pero en la última etapa consigue sacarle más de una hora al tercero y logra clasificarse así detrás de Casá y Manzano en la general. Con estos antecedentes Bordeu puede arrimar a los premios a pesar de su retraso. Dos días antes de la largada, se casó.

¿Rumbo hacia el triunfo? Bien podría ser. Manzano se clasificó tercero de Bordeu y Emiliozzi en 1964. Segundo de Casá en 1965 y en 1966, era puntero hasta la segunda etapa. Manzano ganó la primera etapa sorprendiendo a quienes habían intervenido en la Polla CORSA.

Erverto Rodríguez o el tercero en discordia. Sobre el parabrisas se lee Balcarce. No sólo Bordeu y Casá le dan prestigio. Erverto sigue la tradición de los pilotos de los pagos de Fangio superándose en cada presentación y acrecentando la fama que Balcarce tiene en el consenso de las ciudades que mejores pilotos brindan al automovilismo deportivo argentino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Gran actuación le cupo a Tarducci en las dos primeras etapas del GP. En la segunda fue tercero desde el vamos hasta el final. En la primera punteaba hasta Catriló pero se le cortó un caño de nafta que lo obligó a cargar combustible en un surtidor común con nafta de noventa octanos. Finalmente el embrague comenzó a patinar.



Textos: CARLOS M. THIERY
GERMAN R. SOPEÑA y
ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

Fotos: JORGE DIAZ y
CARLOS ARCURI

En Zapala no eran necesarias las presentaciones. Ya nos conocíamos todos. Quedaban en carrera algo más de la tercera parte de los inscriptos y menos de la mitad de los que habían largado en Mercedes. Por lo tanto en la caravana del TC ya no había caras nuevas. Todos temían por la seguridad mecánica cuando se habló de correr en la montaña, pero este Gran Premio probó una vez más con sus dos primeras etapas decididamente veloces que son los regímenes altos mantenidos durante mucho tiempo, los que atentan más que cualquier otra cosa contra la salud de los automóviles.

Está bien que eso de los abandonos puede demostrarse perfectamente con una fría estadística, pero es interesante comprobar cómo esta primera gran depuración del GP 1966 se produce, demostrando que los sobrevivientes o por lo menos los sobrevivientes que aparecían con posibilidades reales de hacer un Gran Premio interesante, eran automóviles preparados según un prolijo estudio de las dificultades que ofrece una carrera larga.

La mayoría de los 51 automóviles que llegaron a Zapala estaban enteros, sea por haber sido razonablemente preparados o por medio de las reparaciones efectuadas en la ruta, aunque en este último caso es obvio que los buenos trabajos llevan tiempo y le quitan al piloto posibilidades de arrimar. En una palabra, recorriendo el Parque Cerrado se tenía la impresión de que se habían quedado los que se tenían que quedar. Por todo eso, que bien puede ser un problema de mentalidad funcional, se creía que los índices de abandonos y de roturas influirían en las etapas siguientes. Esto no significa que vayan a llegar muchos a Necochea. Pero asegura en cierto modo que el problema más importante a enfrentar, de Zapala en adelante, sería la preferencia de cada piloto. Sí, que le guste o no le guste la montaña y el faldeo veloz, puede ser más importante que tener mil revoluciones por minuto más o menos, con el auto en buenas condiciones. Desde luego, los que larguen en punta no tendrán que afrontar el sacrificio de tragar →

CORSA BAHCO EN EL GRAN PREMIO

UN JUEGO DE LLAVES COMBINADAS

PARA LOS
COPILOTOS
GANADORES DE CADA UNA DE
LAS ETAPAS

UNA CAJA DE LLAVES
COMBINADAS, BOCALLAVES Y
ACCESORIOS BAHCO PARA
LOS COPILOTOS
del ganador del Gran Premio
y del mejor colocado que
no haya recibido aún una
caja BAHCO

"La Negrita" con fisonomía distinta. Rubén Roux es otro de los que sacrificaron la estética por una mayor seguridad. La prueba es larga y el piso por demás duro. Se gastan muchas gomas. Hay que prevenirse. El resultado es una palangana más, que cambia un poco la fisonomía pero que permite llevar una goma más que puede ser la salvadora en cualquier momento.

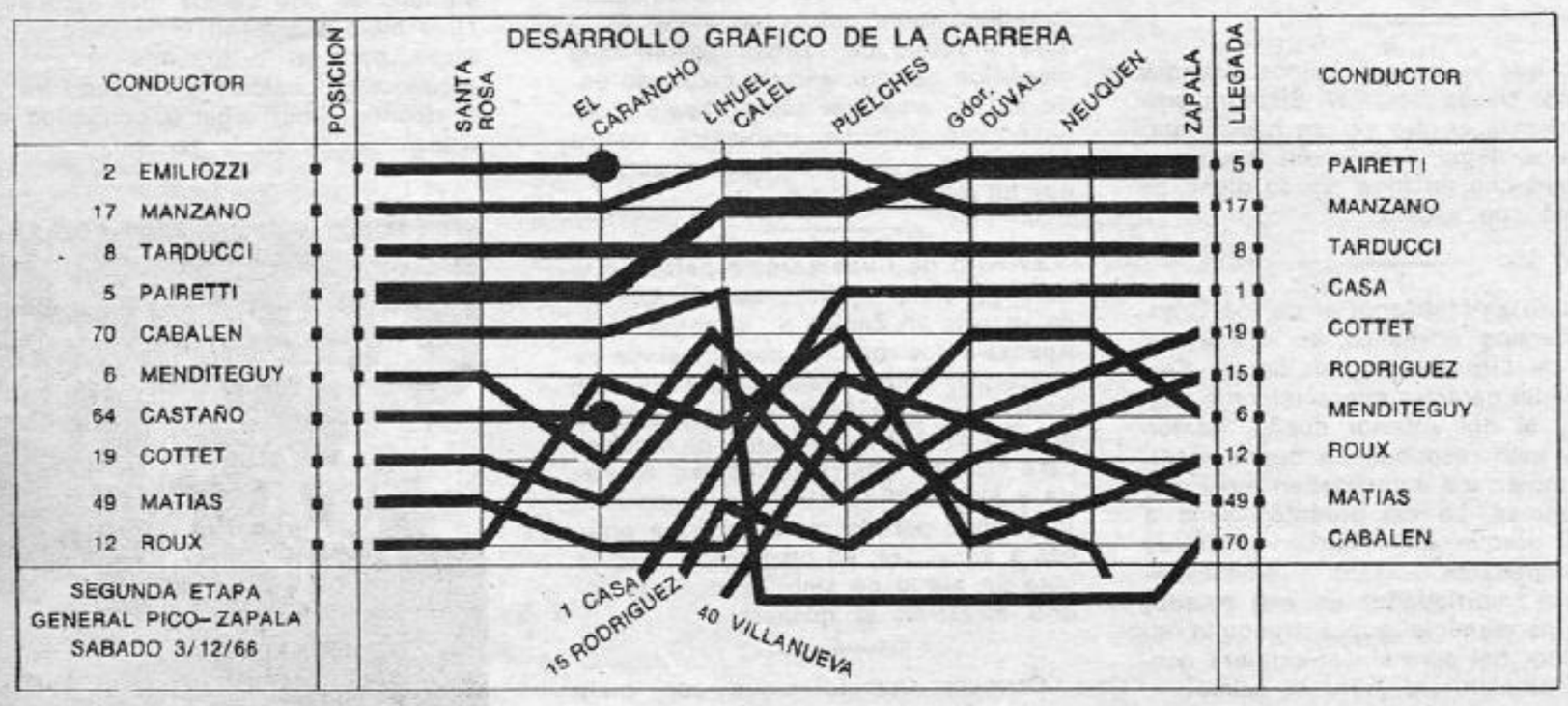
tierra y si saben capitalizar la ventaja difícilmente pierdan las posiciones de vanguardia, pero hay muchos números bajos del ranking atrasados y es muy lógico esperar de ellos esas hazañas tipo Oscar Gálvez que después de una manera o de otra, recordaremos al escribir algún anuario o algún balance dentro de muchos años.

Antes de largar, Bordeu tenía siete probabilidades contra una de ganarle el campeonato a Casá. En Zapala estaba colocado a una hora y veinte del Nº 1, por lo que su clan había determinado en sus conversaciones de sobremesa que le bastaba con que Casá no se clasificara ni primero ni segundo para no ganar el campeonato. Evidentemente, el 7 a 1 ya no existía. Bordeu tenía que largar para andar muy fuerte a partir de la tercera etapa, arriesgándose a hacer peligrar su máquina. Es muy diferente correr de atrás quedándose a la expectativa no más allá del séptimo u octavo puesto, que correr de atrás viendo las cosas desde el vigésimocuarto lugar.

Alzaga también tenía que disponerse a pasar mucha gente en el camino sinuoso para defender su título de Rey de la Montaña y reverdecer los laureles del equipo Ford junto con Viale. Rubén Roux no iba a ser menos. Ni hablar de Menditeguy. Esta lucha prometía, sí, de antemano, la práctica del matar o morir, pero es bueno insistir que ya en Zapala estaba decidida con bastante claridad la posibilidad de cada uno, salvo las excepciones apuntadas: los punteros arriba, los que sólo aspi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La leyenda sobre el puente del Río Colorado augura buen viaje al Nº 1 Eduardo Casá. El plateado Ford va raudamente rumbo a Neuquén viajando cómodamente en el cuarto lugar, cuidando de que los punteros no se alejen mucho y acrecentando la ventaja sobre Bordeu, "lo que hay que temer".



raban a dar la vuelta, tan sólo a la expectativa. Por lo general, las carreras largas no mienten.

Además, las maratones siempre descubren sorpresas agradables o descubren las cosas que no son sorpresas, pero tienen a veces el valor de los reencuentros. Siempre hasta Zapala, el primer puesto de Manzano lo confirmaba como especialista en Grandes Premios, más por sus posibilidades en los cuatro tramos restantes, que por la ventaja obtenida sobre Pairetti. El tercer lugar de Cottet lo subraya como la última gran revelación del año, con elementos para dejar de ser de una buena vez el ex acompañante de Juan Gálvez y convertirse definitivamente en un piloto de primera línea. Fulco-Prandi, Manuel Vizcay, Eduardo Matías, Erverto Rodríguez, estaban aprobando el GP para graduarse de ídolos, como se graduó Mabellini en 1962. Y Casá, Tarducci y Cabalén son las grandes reafirmaciones del método, con Pairetti aparte, porque Pairetti ya figura entre los históricos patrones de la categoría.

Hasta la segunda etapa la ruta fue excelente. Claro, algunos protestan por la tierra suelta de La Pampa y se hacen cruces al sólo considerar la posibilidad de manejar en la montaña, pero los 189 km/h establecidos en los dos primeros tramos parecen asegurar que hay para todos los gustos, que después de todo, los terrenos difíciles aportarán elementos muy útiles para afirmar en esta especial etapa el progreso que vive actualmente el TC. Lo cual no quiere decir que la Comisión de Carreras del A.C.A. haya hecho las cosas con método. O sea que le salen de carambola y eso es todo. De otro modo, es decir, si la ruta no se hubiera elegido desde una cómoda oficina, no se hubiera designado a Zapala como final de etapa porque no hay hoteles, ni buenas comunicaciones, ni talleres.

Lo demás es historia, lo que contaron los diarios. Que Sogoló, Rienzi, Tarducci, Emiliozzi y Manzano ocuparon en ese orden el primer puesto por tiempo a lo largo de una tan veloz como peleada primera etapa; que el Falcon F-100 de Oscar Cabalén terminó tercero, habiendo partido con el número 70; que dos de los tres automóviles más veloces de acuerdo a nuestras comprobaciones —los de Ríos y Emiliozzi— no llegaron a Zapala y que el tercero —Roux— terminó 76º en la primera etapa, aunque fue 8º en la segunda; que el equipo oficial de los Torino-IKA desertó casi sobre la hora de largada o que los dos Tornado particulares —Cordonnier y Villegas— seguían adelante sin problemas, o que había hasta el final de la segunda etapa seis F-100 y cuatro Chevrolet Super en los diez primeros puestos.

Pero también es la anécdota, el pequeño comentario, la fotografía, que entendemos como la forma más vital de enfrentar un GP para quien no lo corre. Allá vamos con este material y volveremos a estar. Después de Necochea y con las cartas del ganador al descubierto.

EN LA LARGADA

por HECTOR GRANATO

Los *Emiliozzi* estaban más serios aún que de costumbre. Era evidente que alguna preocupación tenían. Intentaron revisar algo, cuando una multitud los rodeó y ante ello hicieron mutis emprendiendo una retirada estratégica rumbo al palco de control.

Rubén Fulco, que luce en su auto la inscripción "Lea CORSA", estaba bastante amargado: "No sé qué le pasa al motor. Al venir para aquí se fue desinflando y no quiere levantar vueltas". Fulco y Nelson Prandi trabajaban aún en los carburadores, cuando la carrera estaba a punto de largarse.

Luis A. Meretta, piloto del coche número 80, utiliza un F-100 preparado por Padovani. El auto está muy prolijo y según Revoredo y sus chicos, que realizaron la prueba del kilómerto lanzado, el auto anda sin grupo.

Conversando muy alegremente encontramos a *Raúl Cottet*. Preguntamos cómo andaba la máquina y aseguró que "sin problemas". Le recordamos la poca estabilidad del auto en la carrera de San Antonio de Areco, a pesar de lo cual se clasificó cuarto: "Tenía las cubiertas angostas y el auto no se podía tener; pero ahora, ¡fíjese!, andamos con zapatos nuevos". En efecto, las "patonas" tipo "Indy" lucían flamantes en el auto que fuera de Juan Gálvez.

Carlos Travers, habitual acompañante de *Casá*, es, en esta oportunidad, simple espectador. Lo encontramos en la largada e hicimos la pregunta: "¿Qué pasa con los Weber?" "Aún no están colocados en el motor. Vos sabés que se juega el campeonato y el auto anda tan bien que a lo mejor cambiamos y nos va mal. Por ahora seguimos con los Ford". Después de fin de año la batería de Weber encontrará su lugar bajo el buche que luce ahora el capot del automóvil preparado por Manolo Rodríguez.

Antes de largarse la carrera, CORSA hizo una encuesta entre los más destacados volantes referida a qué *promedio* se marcaría en la etapa. La mayoría opinó que sería entre 210 y 215 km/h. Se pasaron un poco, ya que Manzano marcó "solamente" 202,900 km/h. Pero hay que recalcar en favor de las opiniones vertidas, que muchos no sabían que estaba lloviendo en la ruta.

Otra encuesta que nos sorprendió un poco, ya que hasta hace pocos días los resultados hubieran sido distintos. Consultados muchos pilotos que recorrieron *la ruta* sobre el estado de la misma, hubo coincidencia general en que estaba en bastante buen estado. Esto desvirtuó las afirmaciones que se recogieron en el último mes, en el que la mayoría decía que esta carrera era para matar a la gente, que el gasto de gomas sería enorme, que la gran distancia, que el desierto, etc. "Esto es un Gran Premio, no una carrera de circuito. ¿O no se gastaron gomas el año pasado?" Esta es la entusiasta opinión de Calamante, quien se mostró encantado con el trazado de este año. "Aquí se verá en realidad quién maneja y quién no", reafirmó.

Una barra bullanguera que se identificó como hincha a muerte del Chevrolet y de *Juan M. Bordeu*, coreaba: "Y ya lo ve, y ya lo ve, es el concierto del Chevrolet". Para darle más fuerza a su actitud, llevaban como mascota a un chivo legítimo, pintado de rojo,

además de los inevitables carteles con leyendas peyorativas.

Vicente Formisano repitió en la largada lo que afirmaba desde tiempo antes: "Salgo a probar, correré sólo la primera etapa". No llegó a Pico. El Barracuda hizo así su debut, llamó la atención con razón y no fue muy lejos con su trompa ferrariana y su cola decididamente trunca, pero fue el automóvil más lindo en esta largada de GP.

Urruti no logró vender su Volvo, de modo que decidió hacer el motor totalmente a nuevo y correr el GP. Largó sin ablande y con el motor armado demasiado duro. Consecuencia inmediata: escasa velocidad máxima.

Los que esperaban ver un Chevrolet Super legítimo y completo en la línea de largada del GP se quedaron con las ganas. El encargado de llenar esa esperanza era el tucumano *Antonio Medici*, quien había anotado el mismo automóvil con que compitiera en el GP de T. Pero viniendo hacia Buenos Aires el auto volcó, sufriendo grandes daños que no pudieron ser reparados a tiempo.

ANECDOTARIO

Arnoldo Ferraro estrenó su motor F-100 en el Gran Premio y llegó bien a la neutralización de Neuquén, donde se produjo un malentendido con los bidones de nafta. Aprentemente el auxilio tenía que estar por allí, pero sin duda eran los auxilios fantasmas, porque ni Ferraro ni su acompañante los encontraron, lo que fomentaba la imaginación del acompañante de Ferraro en materia de buscar insultos jugosos. También, quedarse sin nafta a las puertas de Zapala no era para menos. Al final pidieron nafta por las radios.

De pronto en la largada de la neutralización de Neuquén retrocedimos fugazmente en el tiempo. Aguzamos los oídos, entornamos los ojos, y vimos salir al Peugeot 404 de Castañón con un inconfundible ruido a *Gran Premio de Turismo*, con sabor a caminos norteños en el mes de octubre. Luego la sensación se repetiría, aunque en menor medida, con el Fiat de Pepe Zanetta y el hermoso Volvo de Urruti. La aceleración aguda de un motor europeo sin la quedada clásica en primera velocidad de los TC nos situó en otra cosa. Nos miramos entre nosotros y CORSA sonrió al evocar el GP de T en el GP de TC.

Las inscripciones en los TC pueden alcanzar directamente niveles planetarios. Una: en el número 105 de *Alberto Soulet* con los consabidos "buena suerte", los hombres de los talleres que colaboran y demás, compartía un pedacito de baúl la siguiente frase: "Ojo con la masilla". No sabemos a qué masilla se refería, pero está bien lo mismo. También hay que divertirse en el taller, en los auxilios en la ruta, en todos lados, no sólo en el volante.

Una invasión de nuevas gomas *Pirelli Cinturato* aparecieron en muchos autos de los que este año se largaron a la ruta. Tienen un dibujo distinto al de las clásicas Cinturato y fueron utilizadas casi exclusivamente para las ruedas traseras colocando adelante lo que se usa generalmente: Pirelli Cinturato "simple", Continental, Dunlop, etc. Entre otros usan las nuevas gomas Pairetti, Cottet, Tarducci, Cabalén, Villanueva, Fulco, Calamante, etc.

Gran carrera la de *Cottet*, sobre todo en la segunda etapa, donde se colocó tercero en la general. Además reúne en el mismo auto la imagen de los dos máximos exponentes fordistas de dos épocas: Juan Gálvez y Dante Emiliozzi. Su auto es también tan tradicional que hasta conservar la caja de tres relaciones, hoy casi inconcebible para los autos de punta.

El binomio *Rubén Fulco y Nelson Prandi* pasaron todo el año con buenas actuaciones y en el Gran Premio siguen hasta ahora en el mismo tren. Por el momento Fulco, siempre con corbata, maneja, y Prandi es el copiloto sin alternarse en las carreras domingueras. Llevan el gran entusiasmo adentro y ya piensan en un auto nuevo para el año que viene.

El auto de *Juan Novack* es "el TC tradicional". Caja de tres marchas, cubierta del baúl de lona alquitranada al uso década del 50, posición de manejo tipo midget, etc. Pero no importa: la cosa es divertirse y en el gran Premio de TC con cualquier cosa es posible hacerlo.

Otro que se corrió algunos Grandes Premios: *Ulises Pourciel*. Siempre arriba. Además el otro día se hacía notar porque al llegar a Neuquén los frenos chillaban con un tono agudo digno de soprano con angina.

El auto ex-Manzano, el de los Grandes Premios envueltos en aceite, es ahora de otro mendocino: *Sergio Eraso*. Con un carácter aparentemente muy distinto al del anterior dueño, parece que el auto responde en buena medida. También los autos deben tener sus preferencias. Lo del carácter viene a cuento porque en Neuquén mientras su acompañante revisaba a la desesperada un amortiguador en mal estado, Eraso permanecía super tranquilo en el interior del auto sin ni siquiera desatarse el cinturón. ¡Viva la calma!

Hasta Zapala, *Carlos Pairetti* no podía pretender más fortuna. Su preparador y acompañante Rubén Acid y su hermano Jorge, administrador del clan, coincidieron en sostener que al Chevrolet Baufer sólo había que lavarlo en el tiempo de reparación y solamente se le cambiarían los surtidores para mejorar la carburación en la montaña.

Hotel Pehuén, sábado a la noche. Rubén Fangio interrumpió su pacífica cena para repasar sin sobresalto los trabajos que efectuaría al día siguiente en el *Chevrolet de Bordeu*. El embrague de nuevo está en perfectas condiciones. Sólo tenemos que investigar la causa de una pequeña vibración. Si llegara a ser el cardan, lo repondremos junto con la caja de velocidades y el auto estará cero kilómetro". Aún no se había decidido si cambiarían también la caja Mercedes (cinco relaciones y primera anulada) que usaran en las dos veloces etapas iniciales, por la Corvette.

A la gente de *Ford* no le salen las cosas como estaban previstas. Al finalizar la segunda etapa Alzaga era el mejor colocado del equipo con un modestísimo vigésimo séptimo puesto en la general. Nasif Estéfano en La Pampa rompió la cañonera del diferencial retrasándose y llegando 19 minutos después del cierre del tiempo establecido para clasificarse. Viale viajó en los primeros kilómetros después de General Pico como el mejor de los pilotos de Ford. Pero la espera del repuesto para la bomba de aceite lo relegó al antepenúltimo de la etapa y cuadragésimo en la general. Claudio Wieland, la nueva adquisición del equipo, al término de la segunda etapa estaba colocado inmediatamente detrás de Viale. Si la hora y veinte de retraso por la falla mecánica es real, estaría colocado entre los 15 primeros hasta Zapala, convirtiéndolo en una revelación dentro del equipo, a pesar de que utiliza apenas un motor Falcon 6.

El Ford de *Casá* parecía paladear la hora y veinte minutos que le llevaba de ventaja en Zapala a "la coloradita". Apenas si fue revisado durante el día de descanso, como confirmando que era posiblemente el único auto en carrera que no se había detenido, ni siquiera para cambiar una rueda. Rosso, Rentería y Manolo Rodríguez interrumpieron una tenaz partida de truco para entonar a coro: "Sí, es un tractor. Sólo le falta un arado de siete rejas. Y lo podría arrastrar, si quisiera".

Carmelo Galbato sigue con mala suerte. Abandonó en la primera etapa a pocos kilómetros de Carlos Casares con el árbol de levas inservible. Todavía no se lo puede explicar, ya que era un elemento Iskenderian totalmente nuevo. La explicación puede residir en resortes de válvulas demasiado rígidos.

Atrasado y sin sonrisas, *Alzaga* clasificó al mejor Falcon oficial. "En la tierra viajé una punta de kilómetros atrás del 54... ¡A 3.000 rev/min en tercera!" Cuando la comentaron que Bordeu había perdido más de una hora cambiando el embrague, cambió la expresión y dijo: "¡Bien por Tuki!" (Tuki es Casá).

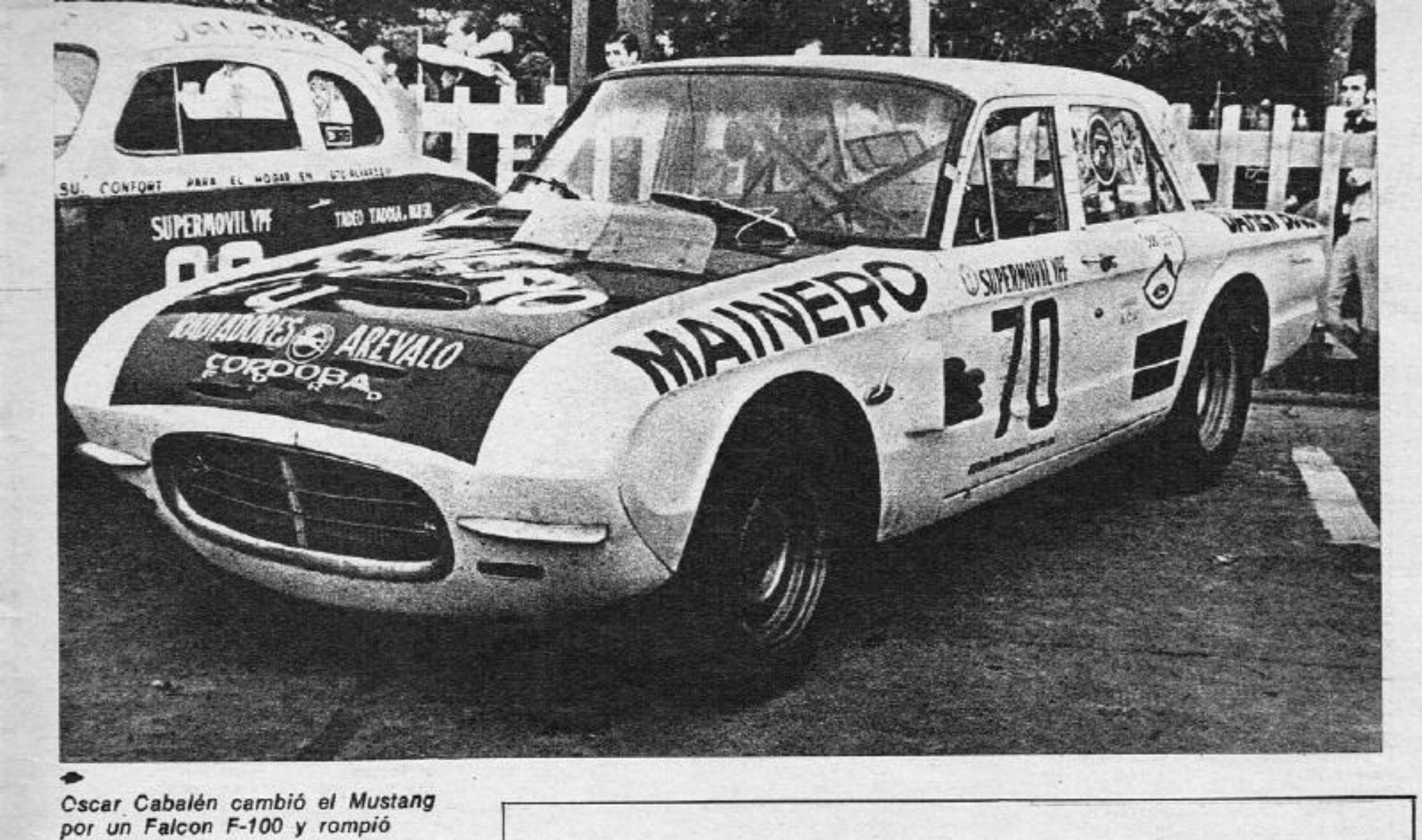
Bordeu llegó a la neutralización de Neuquén con más de una hora de retraso, perdida en cambiar el embrague después de Santa Rosa. Lejos de Balcarce, lejos de Buenos Aires, sigue siendo ídolo de las multitudes. Mientras sus auxilios revisaban y reaprovisionaban al Chevrolet, una señora rubia, madura y visiblemente conmovida, se le acercó y le dijo: "Por favor, Bordeu, deme la mano. Por favor, deme la mano, Bordeu!" El balcarceño —visiblemente en otra cosa— aconsejaba calma a los encargados del reaprovisionamiento. Las exteriorizaciones del público tuvieron estilos diferentes. Por un lado los vítores y los aplausos. Por otro, los silbidos y hasta un puñado de piedras que cayó sobre el capot de la Coloradita. Ya en la línea de largada, Fangio apareció fugazmente al lado del automóvil y aconsejó silenciosamente al piloto durante un minuto. Después de prometer seguir de cerca la carrera de Bordeu, hizo una desaparición fantasmal.

Uno más de Balcarce y van... Mariano Calamante se dispone a partir llevando la inscripción de "Lea CORSA" sobre su capot. El auto de Mariano es uno de los más veloces. Tuvo mala suerte en la primera etapa, pero en la segunda reconquistó posiciones llegando en el décimoprimer lugar y ocupando el vigésimosexto en la general.

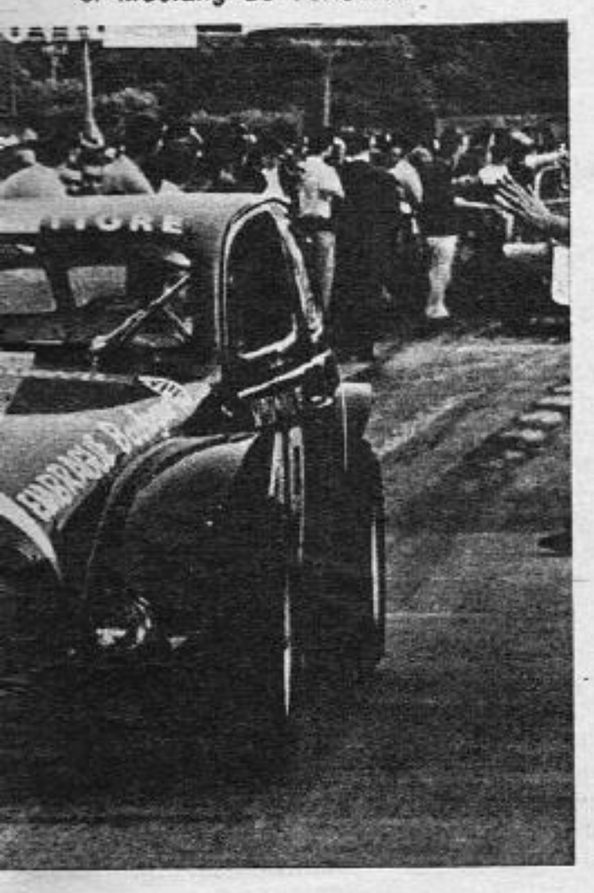
Eduardo Matías es otra de las revelaciones del Gran Premio. De salida apuró y fue en busca de la punta. Fue séptimo en la primera y noveno en la segunda, ocupando la sexta colocación al término de la segunda etapa. Conduce el auto que fuera de Oscar Gálvez.

Emiliozzi anduvo muy fuerte mientras estuvo en la carrera. Su auto es uno de los más veloces del TC. Con la brillante actuación en la Primera Etapa lo confirmó punteando en varias oportunidades. Pero tuvo sus problemas con los neumáticos que lo relegaron al sexto puesto. Punteaba cómodo en la segunda pero al saltar un lomo de burro rompió el carter en un tradicional "panzazo". El aceite comenzó a caer del automóvil y los Emiliozzi se dedicaron a reparar, pero el tiempo no les alcanzó como para intentar clasificarse.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Oscar Cabalén cambió el Mustang por un Falcon F-100 y rompió los relojes. Largó en el puesto Nº 70 y arribó tercero por tiempo en la primera etapa. El Falcon lo prepara Garavaglia y está al "pelo". Al término de la segunda etapa el "turco" está quinto y dispuesto a dar guerra sin cuartel. ¿Velocidad? Aproximadamente la misma que el Mustang de Turismo.



LOS MEJORES DE CADA TRAMO

PRIMERA ETAPA

Tramo entre Chivilcoy y Nueve de Julio (104,900 km): La primera colocación fue igualada por Emiliozzi y Rienzi que emplearon 30m 13s para recorrerlo, a una media de 208,295 km/h; 3º Pairetti, 31m 21s; 4º Bordeu, 32m 00s.

Tramo entre Nueve de Julio y Trenque Lauquen (180,400 km): 1º Tarducci, 48m 19s, a un promedio de 224,022 km/h; 2º Rienzi, 49m 01s; 3º Emiliozzi, 50m 25s; 4º Manzano, 51m 09s; 5º Cabalén, 51m 36s.

Tramo entre Trenque Lauquen y Uriburu (119,500 km): 1º Manzano, 33m 36s, a un promedio de 213,393 km/h; 2º Emiliozzi, 34m 22s; 3º Pairetti, 36m 40s.

Tramo entre Uriburu y General Pico (99,300 km): 1º Manzano, 34m 31s, a un promedio de 172,322 km/h; 2º Pairetti, 35m 14s; 3º Emiliozzi, 35m 48s.

SEGUNDA ETAPA

Tramo entre Santa Rosa y Puelches (269,500 km): 1º Manzano, 1h 24m 06s, a un promedio de 192,271 km/h; 2º Pairetti, 1h 25m 16s; 3c Tarducci, 1h 26m 47; 4º Casá, 1h 29m 08s; 5º Roux, 1h 30m 25s.

Tramo entre Puelches y Neuquén (272 km): 1º Pairetti, 1h 33m 00s, a un promedio de 175,549 km/h; 2º Manzano, 1h 37m 09s; 3º Casá, 1h 38m 00s; 4º Rodríguez, 1h 38m 31s; 5º Menditeguy, 1h 38m 54s.

Tramo entre Neuquén y Zapala (180,500 km): 1º Manzano, 54m 18s, a un promedio de 199,324 km/h; 2º Tarducci, 54m 52s; 3º Fairetti, 55m 32s; 4º Cottet, 56m 38s; 5º Casá, 58m 54s.

Nota: El planillaje de estas etapas se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente con Roberto Bó y Darío Rinaldi.

LOS AMIGOS DE CORSA

CORSA contribuye con su clásico servicio en la ruta. Ese mismo servicio sirve de agradecimiento y hoy nos toca a nosotros agradecer a los treinta y nueve pilotos que llevaron en sus automóviles "LEA CORSA" entre sus inscripciones. He aquí la nómina: 4, Angel Teodoro Rienzi; 7, Oscar Eric Cordonnier; 8, Mario Tarducci; 16, Raúl Chabert; 17, José Manzano; 18, Armando José Ríos; 19, Raúl Cottet; 24, Mariano Calamante; 27, Héctor Figlioli; 29, Domingo López Oribe; 30, Rubén Fulco; 34, Obdulio Castro; 36, Ricardo José María Bonanno; 38, Ricardo De Paoli; 41, Héctor Marcellino; 44, Dionisio José Zaremba; 46, Carlos Luis Salto; 47, Oscar Tomietto; 57, Aurelio Santoro; 60, Adolfo Bertello; 61, "Larry"; 62, José Morán; 64, Cesáreo Castaño; 74, Ricardo Sauze; 76, Santiago Julio González; 80, Luis A. Meretta; 82, "Catacho"; 83, Roberto García; 88, Carlos Castagnola; 89, Norberto Castañon; 97, Carlos Roberto Schenone; 102, Nicolás Arias Uriburu; 104, Federico Urruti; 109, Osvaldo Montero; 110, Nobel Biglieri; 122, José Zanetta; 123, Mario Rois; 133, Carmelo Capasso y 140, Antonio Médici.

De todos ellos, trece continuaban en carrera al cabo de la segunda etapa. Se destacaban Manzano, entonces puntero, Cottet tercero, Tarducci octavo y Rubén Fulco noveno.

PREMIO

CORSA-BAHCO

También en este Gran Premio Argentino de Carretera Herramientas Bahco y Parabrisas CORSA están presentes con su premio instituido con el fin de alentar la labor anónima de los copilotos de TC.

En esta oportunidad resultarán favorecidos los copilotos de los ganadores de cada etapa, con un juego de llaves combinadas y al copiloto de quien gane el Gran Premio con una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios, todos marca Bahco.

Pero además hay un premio consuelo: el copiloto mejor colocado en la Clasificación General final que nunca haya ganado el premio CORSA-BAHCO, recibirá también una caja de herramientas completa.

LOS GANADORES HASTA AHORA

En la primera etapa resultó favorecido con el juego de herramientas combinadas Adolfo Marello, copiloto de José Manzano, ganador de este tramo de la carrera.

¡En la segunda etapa, que ganó Carlos Alberto Pairetti, el juego de herramientas se lo lleva el acompañante de aquél, Rubén Acid.

XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1966

CLASIFICACIONES

PRIMERA ETAPA-MERCEDES-GENERAL PICO-2/XII/66-564,800 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	17	Manzano, José	Chevrolet Super	2h 47m 31s
2º	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	2h 51m 29s
3º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	2h 54m 00s
4º	14	Di Palma, Luis R.	Chevrolet Slant Six	2h 54m 16s
5º	19	Cottet, Raúl	Ford F-100	2h 54m 42s
6º	2	Emiliozzi, Dante J. M.	Ford F-100	2h 56m 58s
7º	49	Matías, Eduardo	Ford F-100	2h 57m 40s
8º	3	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	2h 58m 30s
9º	64	Castagno, Cesáreo	Chevrolet Super	2h 58m 40s
10º	20	Estéfano, Nasif	Falcon F-100	2h 59m 13s
11º	1	Casá,Eduardo A.	Ford F-100	2h 59m 32s
12º	40	Villanueva, Críspulo	Ford F-100	3h 02m 26s
13º	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	3h 02m 56s
14º	25	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	3h 04m 05s
15º	15	Erverto, Rodríguez	Chevrolet 4 IA	3h 05m 01s
16º	50	Ferraris, Luis A.	Ford F-100	3h 06m 36s
17º	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	3h 07m 13s
18º	21	Viale, Atilio	Falcon Seis 200	3h 08m 01s
19º	23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	3h 08m 26s
20º	34	Castro, Obdulio	Chevrolet 4 IA	3h 12m 11s
21º	7	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Tornado 380	3h 12m 27s
22º	18	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	3h 14m 20s
23º	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	3h 14m 27s
24º	101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super	3h 15m 20s
25º	37	Feijóo, Marcial	Ford F-100	3h 15m 42s
26º	55	Larriestra, Bautista	Falcon Seis 200	3h 18m 06s
27º	43	Melino, Andrés	Ford F-100	3h 18m 38s
28º	79	Suárez, Octavio	Ford F-100	3h 19m 12s
29º	114	Sarno, Alberto	Chevrolet 4 IA	3h 19m 22s
30º	38	De Paoli, Ricardo	Valiant III Slant Six	3h 20m 01s
31º	42	Novack, Juan Rubén	Ford F-100	3h 20m 04s
32º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	3h 21m 09s
33º	73	Rodríguez Larquín, José	Ford F-100	3h 21m 11s
34º	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	3h 21m 15s
35º	58	Pozueta, Héctor	Chevrolet 4 IA	3h 21m 57s
36º	28	Mantinian, Manuel	Chevrolet 4 IA	3h 23m 17s
37º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 25m 10s
38º	35	Marsilli, Nello	Ford F-100	3h 25m 22s
39º	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	3h 26m 44s
40º	128	Wieland, Claudio	Falcon Seis 200	3h 27m 15s
41º	54	Musso, Daniel	Ford F-100	3h 27m 55s
42º	134	De Maio, Antonio	Chevrolet 4 IA	3h 28m 18s
43º	84	Eraso, Sergio	Chevrolet 4 IA	3h 28m 47s
44º	76	González, Santiago	Ford F-100	3h 28m 55s
45º	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	3h 32m 04s
46º	89	Castañon, Norberto	Peugeot 404	3h 32m 54s
47º	29	López Oribe, Domingo	Falcon F-100	3h 32m 54s
48º	92	Irazusta, Miguel	Falcon Seis 200	3h 33m 00s
49º	96	Celandra, Oscar	Peugeot 404	3h 36m 56s
50º	80	Meretta, Luis Angel	Ford F-100	3h 36m 58s
51º	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	3h 37m 57s
52º	88	Castagnola, Carlos	Ford F-100	3h 40m 01s
53º	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	3h 40m 24s
54º	113	"Luna-Lionetti"	Valiant III Slant Six	3h 41m 21s
55º	130	Delaney, Mario	Chevrolet 4 IA	3h 42m 03s
56º	75	Tosti, Osvaldo	Ford F-100	3h 47m 56s
57º	135	"Azurmendi-Loiacono"	Ford 59 AB	3h 50m 17s
58º	125	Galimberti, César	Fiat 1500	3h 53m 53s
59º	136	Milanesio, Héctor	Ford 59 AB	3h 54m 00s
60º	67	Mabellini, Félix	Ford 59 AB	3h 56m 35s
61º	71	Domínguez, Ricardo	Chevrolet Super	4h 02m 02s
62º	94	Spano, Vicente	Chevrolet 4 IA	4h 02m 14s
63º	6	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	4h 02m 34s
64º	119	Fernández, Juan C.	Ford F-100	4h 03m 30s
65º	90	Cortti, Osvaldo	Chevrolet 4 IA	4h 03m 38s
66º	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	4h 05m 43s
67º	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	4h 06m 53s
68º	100	Melén, Rafael	Ford F-100	4h 07m 03s
69º	74	Sauze, Ricardo José	Ford F-100	4h 11m 06s
70º	9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	4h 11m 29s
71º	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	4h 15m 07s
72º	105	Soulet, Alberto	Ford 59 AB	4h 15m 15s
73º	24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	4h 15m 43s
74º	91	Gil, José	Ford F-100	4h 16m 59s
75º	78	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	4h 19m 11s
76º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	4h 21m 19s
77º	57	Santoro, Aurelio	Ford 59 AB	4h 22m 52s
78º	86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300	4h 24m 25s

PROMEDIO DEL GANADOR: 202,296 km/h.

NO SELLARON: 39, Otto Parodi; 52, Alberto Beguerie; 65, Jorge Sanese; 85, Néstor Arossa; 93, Carlos Auzmendi; 99, Felipe Botta; 112, Juan Gómez Simones; 115, Félix Di Pietro; 117, Atilio Laprovida; 121, Hugo Rodríguez; 124, Gonzalo Luis Barceló; 126, Juan Carlos Ponmares; 129, Luis Ricci; 131, Alejandro Risotti; 132, Julián Kelly O'Byrne; 137, Armando Jolart; 139, "Carranza-Furia"; 140; Antonio Medici; 141, Juan Raúl Cano. NO LARGARON: 13, César Mainatti; 26, "Sandokan"; 44, Dionisio Zaremba; 61, "Larry"; 66, Giullermo Martín; 68, Gastón Perkins; 95, Italo Piccolo; 108, Oscar Spossetti; 111, Eduardo Copello; 118, "Quique Villar"; 123, Mario Rois.

ABANDONARON: 4, Angel T. Rienzi; 11, Carmelo Galbato; 16, Raúl Chabert; 22, Héctor Rey; 36, Ricardo Bonanno; 41, Héctor Marcellino; 46, Carlos Salto; 48, Alberto Exertier; 56, Ovidio Tintorelli; 59, Eulogio Maquirriain; 60, Adolfo Bertella; 69, Tadeo Taddia; 72, Adolfo Sogoló; 76, Santiago González; 81, Rafael Galtero; 97, Carlos Schenone; 102, Nicolás Arias Uriburu; 103, Vicente Formisano; 106, José Oberante; 110, Nobel Biglieri; 116, "Grey Rock"; 120, Máximo Boubée; 122, José Zanetta; 127, "Nito"; 133, Carmelo Capasso; 142, Arturo Damin; 143, Ernesto Gayero. Por llegar fuera de término fueron desclasificados: 27, Héctor Figlioli; 33, "De la Torre-Conti"; 51, "Bamse"; 62, José Morán; 82, "Catacho"; 87, Antonio Cámara; 107, Rodolfo Speranza. Por cruzar el control empujando su máquina también fue desclasificado el 10 de Hugo Gimeno.

SEGUNDA ETAPA - GENERAL PICO - ZAPALA - 3/XII/66 - 847,3 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	4h 33m 12s
2º	17	Manzano, José	Chevrolet Super	4h 34m 02s
3º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	4h 40m 12s
4º	1	Casá,Eduardo A.	Ford F-100	4h 47m 03s
5º	19	Cottet, Raúl	Ford F-100	4h 49m 04s
6º	15	Erverto, Rodríguez	Chevrolet 4 IA	4h 49m 51s
7º	6	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	4h 50m 15s
8º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	4h 52m 34s
9º	49	Matías, Eduardo	Ford F-100	4h 53m 15s
10º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	4h 53m 53s
11º	24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	4h 54m 05s
12º	9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	5h 00m 53s
13º	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	5h 02m 27s
14º	101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super	5h 05m 28s
15º	23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	5h 09m 32s
16º	40	Villanueva, Críspulo	Ford F-100	5h 09m 37s
17º	42	Novack, Juan Rubén	Ford F-100	5h 09m 43s
18º	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	5h 11m 25s
19º	55	Larriestra, Bautista	Falcon Seis 200	5h 18m 37s
20º	76	González, Santiago	Ford F-100	5h 19m 33s
21º	35	Marsilli, Nello	Ford F-100	5h 21m 29s
22º	84	Eraso, Sergio	Chevrolet 4 IA	5h 24m 07s
23º	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	5h 24m 21s
24º	34	Castro, Obdulio	Chevrolet 4 IA	5h 24m 31s
25º	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	5h 26m 33s
26º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	5h 26m 46s
27º	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	5h 30m 08s
28º	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	5h 40m 37s
29º	113	"Luna-Lionetti"	Valiant III Slant Six	5h 41m 21s
30º	80	Meretta, Luis Angel	Ford F-100	5h 46m 46s
31º	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	5h 48m 12s
32º	89	Castañon, Norberto	Peugeot 404	5h 49m 04s
33º	54	Musso, Daniel	Ford F-100	5h 53m 18s
34º	134	De Maio, Antonio	Chevrolet 4 IA	5h 54m 21s
35º	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	5h 59m 44s
36º	92	Irazusta, Miguel	Falcon Seis 200	6h 00m 38s
37º	78	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	6h 02m 32s
38º	3	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	6h 08m 33s
39º	130	Delaney, Mario	Chevrolet 4 IA	6h 19m 29s
40º	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	6h 21m 24s
41º	58	Pozueta, Héctor	Chevrolet 4 IA	6h 23m 24s
42º	128	Wieland, Claudio	Falcon Seis 200	6h 23m 47s
43º	7	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Tornado 380	6h 34m 29s
44º	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	6h 34m 30s
45º	21	Viale, Atilio	Falcon Seis 200	6h 42m 27s
46º	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	6h 25m 37s
47º	86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300	6h 27m 19s
48º	67	Mabellini, Félix	Ford 59 AB	6h 32m 03s
49º	105	Soulet, Alberto	Ford 59 AB	6h 32m 11s
50º	50	Ferraris, Luis A.	Ford F-100	6h 50m 42s
51º	100	Melén, Rafael	Ford 59 AB	7h 14m 42s

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,083 km/h.

NO LARGARON: 71, Ricardo Domínguez; 88, Carlos Castagnola.

ABANDONARON: 2, Dante Emiliozzi; 14, Luis Di Palma; 18, Armando José Ríos; 25, Vicente Galluzzo; 28, Manuel Martinian; 29, Domingo López Oribe; 37, Marcial Feijóo; 38, Ricardo De Paoli; 43, Andrés Melino; 57, Aurelio Santoro; 64, Cesáreo Castaño; 73, José Rodríguez Larquín; 74, Ricardo Sauze; 75, Osvaldo Tosti; 79, Octavio Suárez; 90, Osvaldo Cortti; 91, José Gil; 94, Vicente Spano; 96, Oscar Calandra; 114, Alberto Sarno; 119, Juan Fernández; 125, César Galimberti; 135, "Azurmendi-Loiácono"; 136, Héctor Milanesio. Por entrar fuera de término fue desclasificado el 20, Nasif Estéfano.

CLASIFICACION GENERAL MERCEDES - ZAPALA 1.412,1 Km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	17	Manzano, José	Chevrolet Super	7h 21m 33s
2º	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	7h 24m 41s
3º	19	Cottet, Raúl	Ford F-100	7h 43m 46s
4º	1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	7h 46m 35s
5º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	7h 47m 53s
6º	49	Matías, Eduardo	Ford F-100	7h 50m 55s
7º	15	Rodríguez, Erverto	Chevrolet 4 IA	7h 54m 52s
8º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	8h 05m 22s
9º	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	8h 05m 23s
10º	40	Villanueva, Críspulo	Ford F-100	8h 12m 03s
11º	23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	8h 17m 58s
12º	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	8h 18m 38s
13º	101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super	8h 20m 48s
14º	42	Novack, Juan Rubén	Ford F-100	8h 29m 47s
15º	34	Castro, Obdulio	Chevrolet 4 IA	8h 36m 42s
16º	55	Larriestra, Bautista M.	Falcon Seis 200	8h 36m 45s
17º	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	8h 41m 00s
18º	35	Marsilli, Nello	Ford F-100	8h 46m 51s
19º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	8h 47m 55s
20º	76	González, Santiago J.	Ford F-100	8h 48m 28s
21º	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	8h 51m 23s
22º	6	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	8h 52m 49s
23º	84	Eraso, Sergio A.	Chevrolet 4 IA	8h 52m 54s
24º	3	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	9h 07m 03s
25º	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	9h 07m 21s
26º	24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	9h 09m 48s
27º	9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	9h 12m 22s
28º	12	Roux, Rubén J. J.	Chevrolet Super	9h 13m 53s
29º	98	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	9h 20m 16s
30º	54	Musso, Daniel	Ford F-100	9h 21m 13s
31º	89	Castañón, Norberto	Peugeot 404	9h 21m 58s
32º	134	De Maio, Antonio	Chevrolet 4 IA	9h 22m 39s
33º	113	"Luna-Lionetti"	Valiant III S. Six	9h 22m 42s
34º	80	Meretta, Luis A.	Ford F-100	9h 23m 44s
35º	92	Irazusta, Miguel A.	Falcon Seis 200	9h 33m 38s
36º	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	9h 37m 41s
37º	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	9h 39m 28s
38º	58	Pozuetta, Héctor V.	Chevrolet 4 IA	9h 45m 21s
39º	7	Cordonnier, Oscar E.	Chevrolet Tornado	9h 46m 56s
40º	21	Viale del Carril, Atilio	Falcon Seis 200	9h 50m 28s
41º	128	Wieland, Claudio	Falcon Seis 200	9h 51m 02s
42º	50	Ferraris, Luis A.	Ford F-100	9h 57m 18s
43º	130	Delaney, Mario H.	Chevrolet 4 IA	10h 01m 32s
44º	53	Villegas, Adrián A.	Ford Tornado	10h 14m 54s
45º	78	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	10h 21m 43s
46º	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	10h 27m 07s
47º	67	Mabellini, Félix	Ford 59 AB	10h 28m 38s
48º	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	10h 32m 30s
49º	105	Soulet, Alberto	Ford 59 AB	10h 47m 26s
50º	86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300	10h 51m 44s
51º	100	Melén, Rafael	Ford F-100	11h 21m 45s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...y el jurado dijo sí.

...¿y dígame arquitecto Möller, por qué el jurado de admisión del Centro de Diseño del INTI aceptó al Chevrolet como el único auto argentino que exhibe en su muestra permanente de objetos de buen diseño?

En primer lugar, se consideró que expresaba una sana política de diseño. Estudiamos la evolución del coche y vimos que la carrocería del modelo argentino ha ganado en equilibrio y sencillez ornamental. Además, se estimó muy satisfactorio el nivel de terminación y destacables los aspectos que ustedes enumeraron como exclusivos...

Sí, me acuerdo, el motor de siete bancadas y el elástico Uniflex de una sola hoja. Ahora bien, ¿el buen diseño es cuestión solamente de forma?

No, tienen igual importancia, por lo menos, la inteligencia del método de fabricación, la seguridad y confianza que inspira el objeto en su uso, el placer que da verlo y poseerlo... Además el buen diseño es el mejor seguro contra la vejez...

¿Por ejemplo?

Las cosas que, sin cambiar de forma, sirven a generaciones, como los skis o la silla de Viena, tan sencilla y fina como ésta de Robin Day que vemos aquí...

Gracias, arquitecto Möller. Le ruego transmitir a las autoridades del INTI el profundo agradecimiento de General Motors Argentina por el honor que implica la decisión del jurado de admisión.*

GM
GENERAL MOTORS
ARGENTINA
Gente y máquinas haciendo confiabilidad

* Arquitecto Rodolfo Möller, presidente del Centro de Investigación de Diseño Industrial, creado por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial dependiente de la Secretaría de Industria y Minería) para promover el buen diseño en los productos de manufactura argentina. El jurado de admisión del CIDI aceptó por primera vez, que un automóvil nacional, se exhiba en su muestra permanente en Maipú desde Cangallo a Diagonal Norte.
El Chevrolet ha adquirido así el derecho de llevar el sello oficial de buen diseño que CIDI otorga a los productos aceptados para su exposición.

CAÑITAS VOLADORAS

por RONALD HANSEN

Con el Gran Premio TC en marcha, la gente retrocede horrorizada ante los costos de participación y todos se preguntan: "¿No puede hacerse nada por abaratar las carreras?"

Abreviando: no.

Probablemente el teshé sea la categoría más cara del mundo. No estamos seguros, y acaso resulte más costoso —en erogación— correr en Fórmula Uno europea, pero en contraposición, las primas de largada de Fórmula Uno son bastante jugosas; un piloto de primera línea puede cobrar dos millones de pesos por el hecho de largar, mientras que el ganador de nuestro Gran Premio embolsará solamente un millón, aparte de los que pueda ganar en etapas. Aunque hay una muy buena posibilidad de que el que gane la general, no gane muchas etapas. Y viceversa.

De todos modos, eso está fuera de la cuestión.

Lo fundamental y realista es que las carreras siempre fueron caras y siempre lo serán. Como dice el refrán, a partir de Adán los hombres son imbéciles.

Son imbéciles porque los que tienen algo que ver con carreras, desde participantes hasta aficionados al tablonacho o al mañanero asado, pasan sus vidas aullando frenéticamente en procura de fórmulas más baratas y lacrimosos reclamos a favor del Uomo Cualunque. Y cuando vienen las fórmulas, se encargan de que los coches cuesten tanto o más que antes.

Caso típico, los karts. Mientras no sea atarle una cañita voladora a un monopatín, no se nos ocurre otra forma intrínsecamente más barata de hacer automovilismo que el kart. Así fue recibido con grandes muestras de júbilo cuando la idea vino de Estados Unidos. Un motorcito, cuatro caños, ruedas, y a correr. Todo podría costar, en ese entonces, quince mil pesos.

Hoy por hoy —y eso que el auge del karting no se mantuvo como era previsible— un kart ganador debe costar más de 150.000 pesos. Y hay que usar los motores más caros, neumáticos especiales y la mar en coche. O sea que la idea original se fue más o menos a los caños.

Lo justifican diciendo que eso es progreso y que el progreso no puede detenerse. Yo creo que esa acepción particular del progreso se justifica plenamente cuando lo que se progresa puede aplicarse a un auto de uso más o menos común —como un sedán de calle— o a un vehículo superespecializado en el cual pueden probarse hoy soluciones para usar dentro de diez años. Caso de un F. 1 Grand Prix o un Prototipo para carreras Sport. Pero ¡un kart!

No es que yo desprecie el kart como elemento de diversión. Pero ¿a quién demonios le interesa la evolución del kart como aporte económico-social a la vida moderna?

El desarrollo del kart sirve para hacer más y mejores karts. Y karts más caros. Y punto.

Cuando se hicieron las primeras carreras de TC la idea era partir de la base de autos standard, y efectivamente en los primeros años heroicos, las cupé Ford 36 y 37 de esa época caminaban poco o nada más que las versiones "de calle".

Mucha gente compraba una cupé Ford o Chevrolet, le sacaba los guardabarros y le ponía unas aletas de chapa, corría el Gran Premio y a la vuelta le ponía de vuelta los guardabarros y vendía su auto como "flamante". Dejando de lado la moralidad de tal procedimiento, lo importante es que podía hacerse. Las cosas no habían llegado a un paso tan descabellado.

Se ha llegado actualmente al punto en que se cambian elementos fundamentales como cigüeñales y bielas cada dos o tres carreras, porque la experiencia indica que es arriesgado usarlas durante un tiempo más largo. Calcule lo que cuesta un cigüeñal y se dará cuenta de una pequeña parte del costo de correr en TC. ¿Y medio millón en gomas para correr el Gran Premio?

Desde los inicios del tiempo, o sea desde que el Falcon era un gorrioncito, las fórmulas de carrera han intentado abaratar costos, con una singula falta de éxito. Este fenómeno se ha verificado tanto en el plano nacional como internacional y prácticamente no hay ninguna forma de evitarlo.

Hay gente que propone que se corra con automóviles estrictamente standard, sin ninguna modificación. De esa forma, piensan, cualquiera va a poder correr en un plano de igualdad y todo va a ser barato. Y los jilgueros cantarán en sus jaulas.

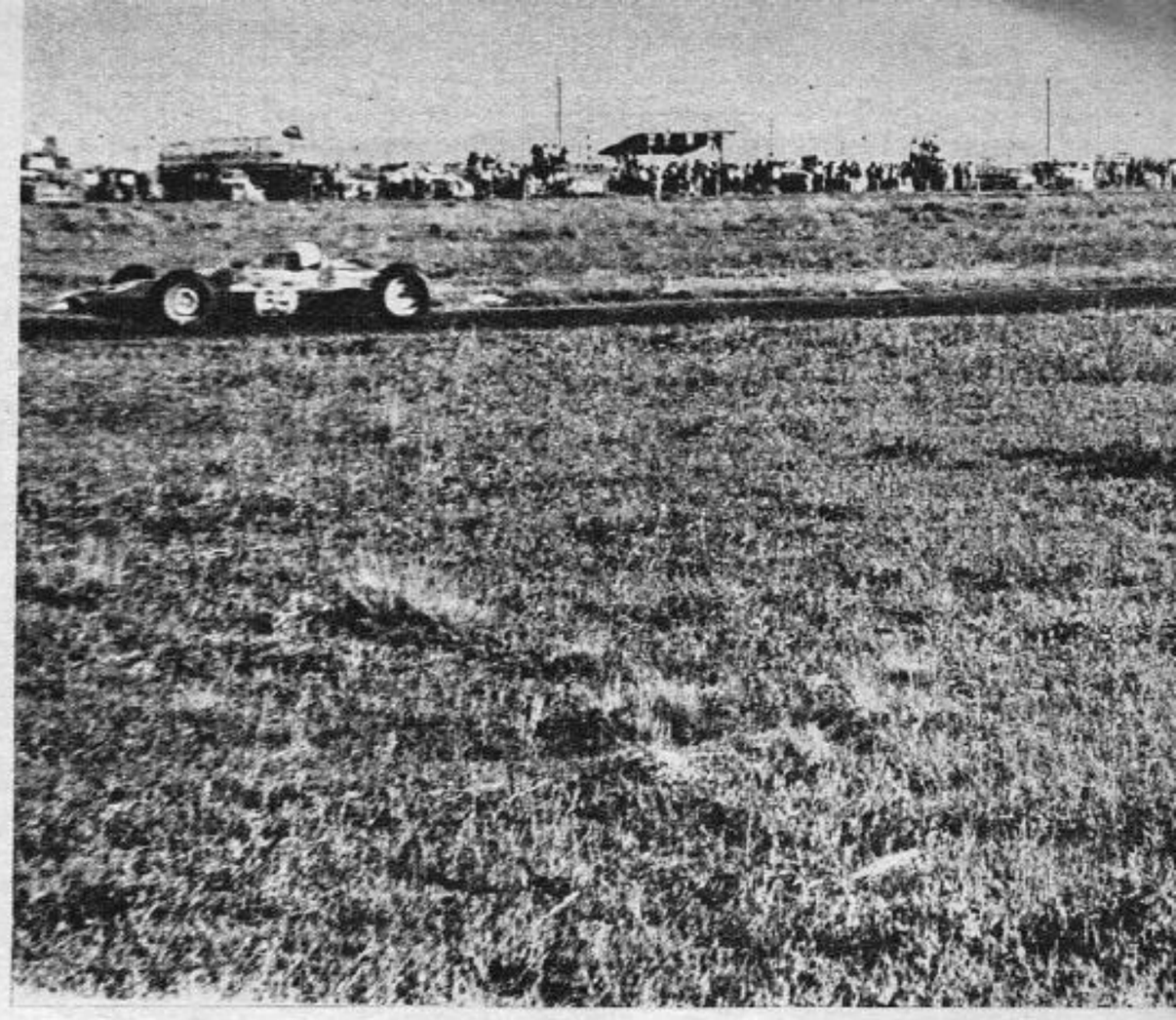
En realidad, el automovilismo "absolutamente standard" es de las variantes más costosas imaginables.

Cualquier automóvil estrictamente de serie puede ser mejorado sustancialmente sin salir de standard. Basta seleccionar cada una de las piezas que componen el auto. Que tal vez sean como diez mil.

Todo automóvil de serie se fabrica de acuerdo a una serie de tolerancias en más o en menos. Cada una de esas tolerancias, como pequeños escalones entre múltiple y carburador, resortes de avance un poquito duros, bujes que "tiran" un poco, bielas que tienen infinitesimales diferencias de peso entre sí, todas inciden en contra del rendimiento del auto. ¡Eso es perfectamente apreciable si se toman dos autos aparentemente idénticos recién salidos de la fábrica; no es inusual que uno tenga 5 ó 10 km/h más de máxima que el otro. Ocurre que en el más veloz, las pequeñas diferencias de fabricación se dieron en forma más favorable que en el otro.

Y lo peor es que en el caso de carreras standard-standard, dos o tres km/h de máxima pueden perfectamente hacer la diferencia entre ganar o perder. Entonces, ¿qué pasa? Que la fábrica que tiene interés en la categoría arma autos especiales, pieza por pieza, eligiendo entre cien distribuidores y doscientos árboles de levas, todos perfectamente standard pero todos con las pequeñas diferencias que supone cualquier proceso de fabricación. Y llegan al auto ideal. Por ejemplo, en la vieja Carrera Panamericana de México, año 1953, los Lincoln de fábrica —100 % standard— tenían 20 km/h más que los particulares.

Y ese "armado selectivo" es caro para un particular.



BAHIA

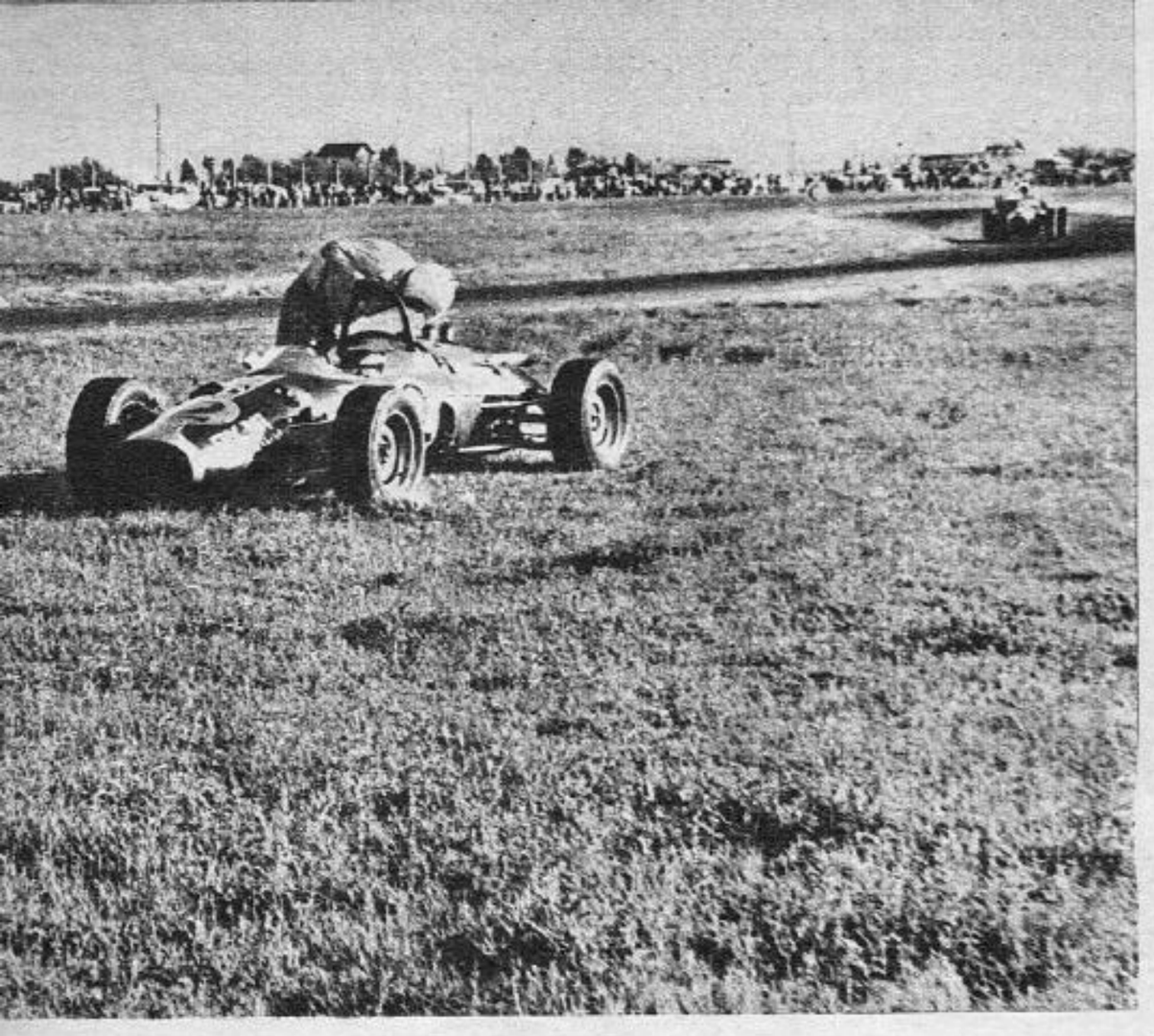
El primer triunfo de un motor trasero y el Campeonato Argentino de MN para Vicente Cipolatti fueron el resultado de la carrera que cerró un ciclo de intensa actividad automovilística de los bahienses

por HECTOR GRANATO
fotos: ALBERTO J. PARONETTO y L. OZOR

Hace siete días, CORSA estuvo en Bahía Blanca. Se corrió en esa oportunidad, en el autódromo que posee el Bahía Blanca Automóvil Club en Villa Bordeu, la última carrera del año de Mecánica Nacional Fórmula Uno. La importancia que tenía esta prueba, estribaba en que en la misma se definía el campeonato de la categoría y podía esperarse además, como en casi todas las carreras de MN de este año, la aparición de nuevos vehículos entre los muchos que se están construyendo en el país. Nuestra vieja y querida Mecánica Nacional se renueva, sin prisa pero también sin pausa. El triunfo de Carlos J. Martín nos alegra sobremanera. Es la primera vez que un automóvil moderno, acorde con la tecnología último grito, es decir, *con motor trasero*, se impone en una competencia de MN Fórmula Uno. Los tiempos han cambiado y las mentalidades, aunque más lentamente, también. Pero todo llega en la vida. Ya muchos piensan que no "todo tiempo pasado fue mejor". El triunfo de Martin, con un motor mucho más pequeño que el de la mayoría de los participantes, pero también con un automóvil mucho mejor que el de la mayoría, nos da la razón. Y le da la razón a los líricos que como Tullio Crespi construyen autos modernos y lógicos contra viento y marea. Ganando poco, aguantando críticas y bromas cuando las "zapatillas", como les dicen muchos tradicionalistas, se quedaban en algunas carreras. Pero la verdad siempre triunfa, a despecho de los "sabelotodos" que se resisten al progreso.

Pero Bahía Blanca fue el principio, el punto de partida de lo que será en el futuro. Los autódromos vuelven a llenarse de corsas entusiastas que miran y admiran la Mecánica Nacional. Hay más interés por competir, como lo prueba el hecho de que muchos corredores confirmaron su intervención, viniendo de muy lejos, a pesar de que los premios no eran muy importantes. Se compite a pesar de la diferencia de categorías. Muchos autos son de Fórmula Tres (1000 cm³), pero no importa, igual se corre. Llovió muchos días antes de la carrera de Bahía, inclusive horas antes de la misma. El trayecto para muchos fue penoso; Requejo y Risatti inclusive volcaron, cuando viajando a Bahía los sorprendió el temporal y el transporte que los conducía mordió la banquina y patinaron en el lodo. Pero igual estuvieron presentes a la hora de largar. De todos los inscriptos, solamente Marcelo Raitzin desertó. Llegaron de Santa Fe (Cipollatti y Destéfano); de Villa María (Eladio Platini Teruggi); de Mendoza (Peral); de Rosario (Jerry Bravi); de Salto (Favergiotti), en fin, no importaba la distancia,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Requejo: el hombre que está solo y espera. El embrague sigue diciendo que no.

El "Nene" Plano y su increíble instrumento. Aunque parezca mentira, con este aparato ganó su serie y dio lucha sin cuartel en la final. Como los buenos vinos, podemos decir que "su presencia demuestra su vejez".

BLANCA, LA ACTIVA

la cuestión era correr. No hubo pruebas de clasificación. Con buen criterio y de acuerdo a lo que permitía el reglamento elevado a la CDA por la entidad organizadora, se realizó un sorteo en presencia del Comisario Deportivo y de los volantes. Realizado el mismo se suscitó un problema: el auto de Jerry Bravi no se ajustaba al reglamento porque la distancia entre ejes no era la reglamentaria. Enrique Llul, presidente del Bahía Blanca Automóvil Club, consultó con el Comisario Deportivo, diciéndole que él lo había invitado a correr en Rafaela y si podía salvarse de alguna manera el inconveniente. El Sr. Bollaert contestó que no había problema si todos los volantes estaban de acuerdo, pero, eso sí, reclamó unanimidad. Se consultó a los volantes y nadie rehusó. Se redactó un documento que fue elevado al Sr. Bollaert, donde todos, sin excepción, dieron el visto bueno para que Bravi pudiera correr.

La prueba en sí, resultó un éxito; la organización, impecable; los horarios se cumplieron cronométricamente. Mucho público en Villa Bordeu, a pesar que momentos antes llovió como si fuera la última vez. En la primera serie Sotro y Martín mantuvieron un duelo que duró 10 vueltas y mantuvo en vilo a los espectadores. Se le engranó la caja a Sotro, y Martín, con el Fiat 1500, ganó cómodo, pero manejando fuerte. El auto, impecable en las curvas y, además, de un rendimiento notable en toda la serie. Varisco y Requejo, dos probables candidatos, tuvieron dificultades. Aquél con un problema de frenos que no pudo solucionar en toda la jornada y éste con su sempiterno problema de embrague al que no encontró aún solución y haría también que abandonara en la final, luego de ganar el repechaje. La segunda serie nos tenía reservada una sorpresa. Esta se llamó Héctor Plano (a) "El Nene". Decir que fue una sorpresa es quedarnos cortos. La verdad que nos asombró. Plano, "teceista" a muerte, es propietario (no sabemos si lo recibió de herencia, de algún antepasado ilustre), de un increíble aparato antediluviano, equipado con motor Plymouth de 3000 cm³. Lo cierto es que Plano, ídolo indiscutido de Bahía, quedó como un rey con sus conciudadanos, ya que únicamente un mago podía obtener el rendimiento que extrajo de ese auto (de alguna manera hay que llamarlo). El increíble aparato nos transportaba a otras épocas. Aquellas en las que se hacían carreras de Fuerza Limitada, la de los tiempos "heroicos".

Plano ganó la serie a pesar de que Risatti batió el record del circuito que estaba en poder de Jorge Kisslig y que era de 58 segundos clavados, llevándolo a 56,3 segundos y a pesar de Destéfano, quien en su poderoso F-100 (mecánica "Bamse") tuvo problemas de amortiguación que se reeptirían a lo largo de toda la jornada. Luego vino el repechaje en el que intervinieron Requejo, Varisco, Faverggiotti y Galanti. Varisco abandonó en el primer giro y Requejo no tuvo ninguna dificultad en ganar, ya que Faverggiotti y Galanti no son rivales de cuidado, dadas las diferencias de cilindrada. El repechaje fue lo menos trascendente de una jornada que tuvo todos los ingredientes para ser y lo fue, una verdadera fiesta del automovilismo.

Gran expectativa para el final. Picó en punta Di Santo, pero en la segunda vuelta Martín lo pasó y encabezó el lote, seguido de Di Santo, Requejo y Plano. Este último, viejo conocedor del circuito, andaba una barbaridad con su pieza de museo. Al quedarse Destéfano y Requejo, Plano se lanzó con todo en pos de Martín y en el séptimo circuito lo quebró y pasó a comandar el lote.

Lo increíble, lo ilógico se había producido. Plano primero y Martín segundo. El duelo duró hasta el 11º circuito. Allí Plano tuvo que parar por un contratiempo grotesco; en su viejo "autoplano" el asiento estaba montado sobre la batería (?). Al correrse el asiento se desprendió un borne y de hecho quedó suelto un cable, parándose el motor en mitad del circuito. Mientras algunos voluntarios cruzaron la pista para auxiliarlo y empujarlo. Martín sacó un circuito de luz. Plano reanudó la marcha como si lo corriera una jauría de mastines feroces y empezó a pasar autos que era un contento. Di Santo y Cipollatti mantuvieron el sueño del duelo propio. No era para menos. Entre ellos se decidía el campeonato que finalmente quedó en poder de Cipollatti por 43 a 42.

Plano siguió pasando autos durante las 35 vueltas. En un momento dado lo pasó a Martín, quien había regulado su marcha atendiendo las sabias indicaciones que Tullio Crespi le hacía desde su box. Plano gesticuló en una pasada frente al control y resultó cómico, ya que dio a entender que no sabía cómo estaba colocado: si primero o último.

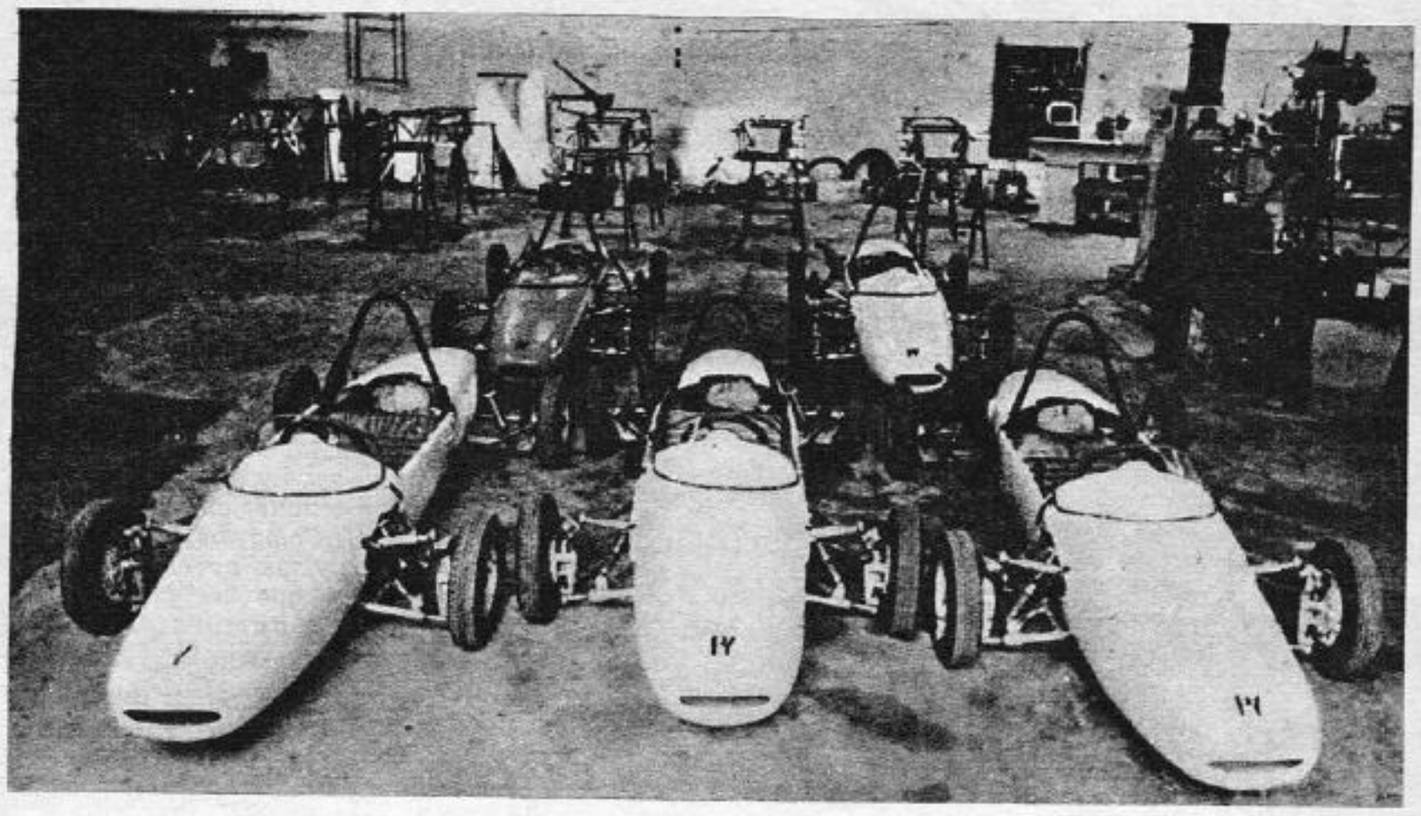
La carrera finalizó con dos bahienses como primeras figuras: Martín, excelente conductor, poniendo por primera vez un motor a popa en la línea de llegada de MN; Plano, el heroico, dando espectáculo del principio al fin con un auto que no existe, y que después de esta performance volverá al museo, de donde salió, a pesar suyo.

Dijimos que una nueva "Capital del automovilismo" está surgiendo en el sur. En el año que va llegando a su fin se hicieron dos carreras de MN Fórmulas 1 y 4, la cuarta vuelta de TC, se hacen campeonatos zonales, interzonales e interprovinciales de motociclismo, se corre regularidad casi mensualmente, todos los sábados se corre Midget y Speedway en la famosa "pista roja" del B.B.A.C., la prueba denominada Mil Millas con el recorrido Bahía Blanca-Buenos Aires-Bahía Blanca no pudo correrse por causas que son del dominio público y como si esto fuera poco, *se construyen autos de competición*. Uno es el que construyen Eduardo Medina y sus "boys" y que conducirá Manuel Benamo; otro será el de Juan Alberto Vallasciani, y un tercero "en estudio", sería para Héctor Plano. Nada más ni nada menos que todo lo enumerado ocurre actualmente en Bahía... Por eso, por todo lo que hacen y lo que harán, enfoquemos las miras sobre Bahía Blanca.

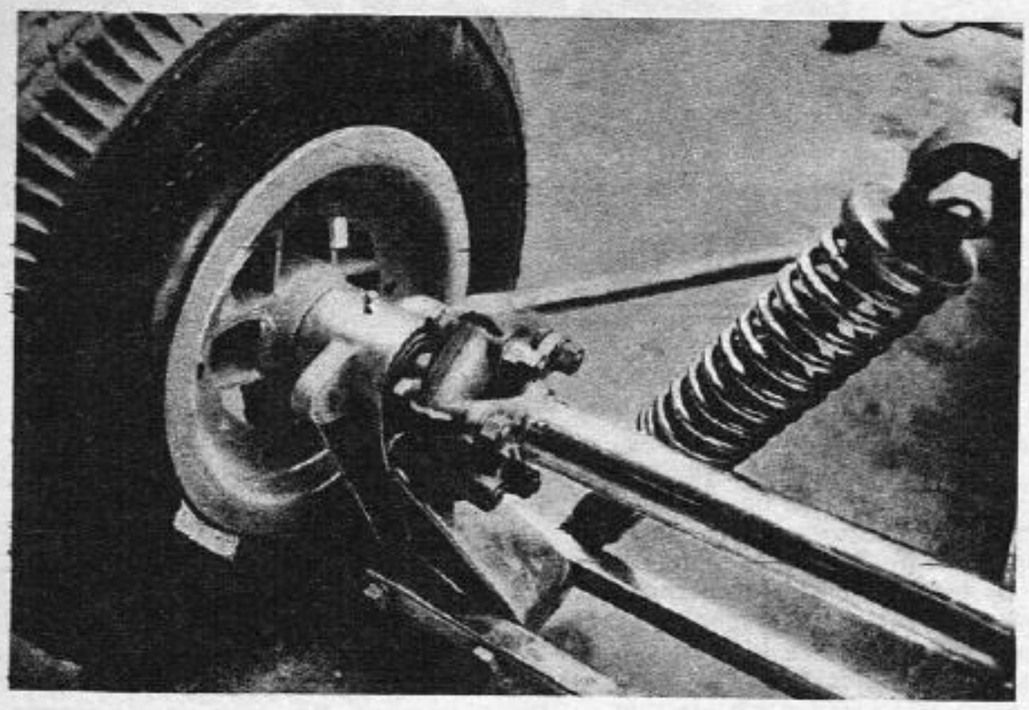
Chasis Crespi, más motor Fiat 1500, más Carlos J. Martín = el Nº 38 entrando triunfalmente a los boxes después del triunfo. El bahiense condujo con maestría y reguló su accionar, atento a las indicaciones de Tullio Crespi desde el box.

MONOPOSTOS RUMBO A CORDOBA

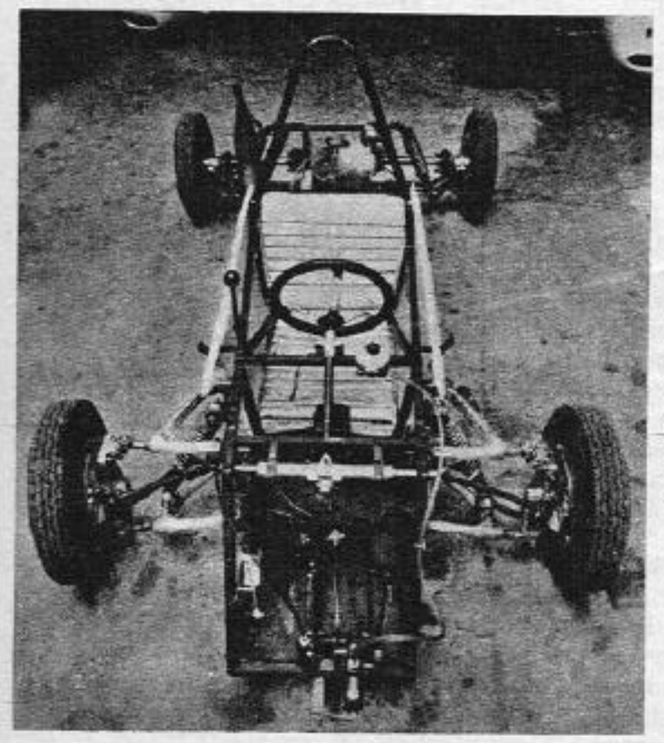
Una sociedad de Carlos Paz adquirió diez monopostos de 175 cm para organizar en Córdoba competencias de autos "mínimos con pilotos locales



por GUILLERMO MARTIRE

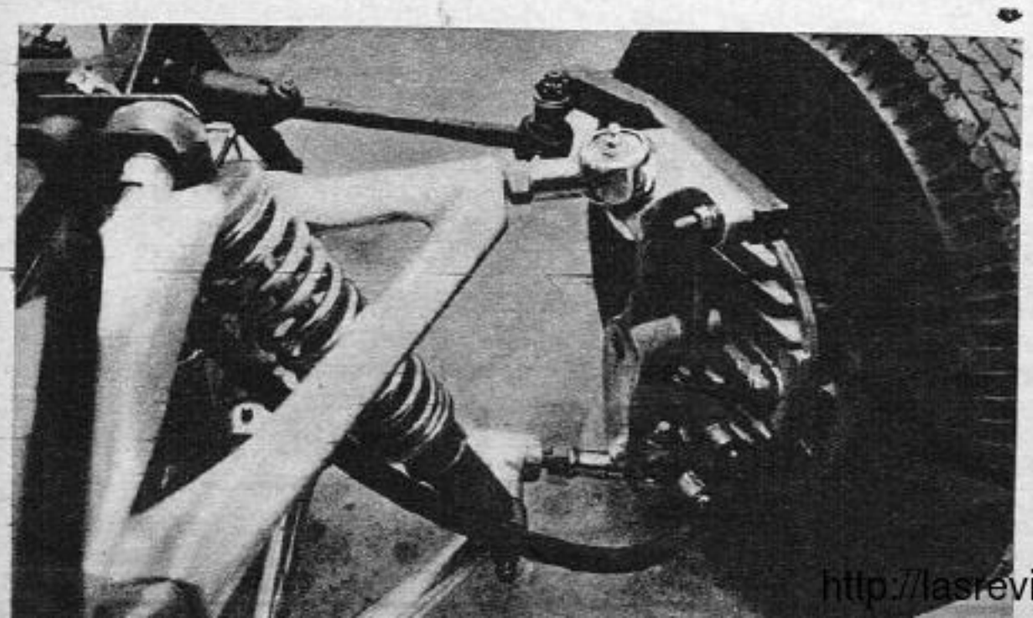


La suspensión trasera del monoposto 175 es a semiejes oscilantes. Portamazas y ruedas son fundidos en aluminio; estas últimas son desarmables.



Vista del Perri-Yur 175 desnudo. Chasis reticulado de caño de sección cuadrada, dirección a cremallera, motor Fiamh.

Suspensión delantera del Perri-Yur: trapecio articulado, frenos hidráulicos, portamazas de fundición liviana.



Hace unos cuantos años, cuando la asociación Argentina de Automóviles Sport recién se había mudado a la calle Puán, en sus reglamentos deportivos existían casi tantas categorías como letras en el alfabeto.

Una de esas categorías, la "A", permitía la participación de vehículos microcupés de hasta 400 cm³ de cilindrada con preparación libre y prototipos monopostos de hasta 175 cm³. Esta subdivisión sirvió como tema para las destacadas actuaciones del super Heinkel de Luis Morelli, de los hermanos Paillot que hicieron sus primeras armas con las cupés Isard 400, y sirvió también para que Cupeiro aprendiera a manejar.

La inclusión de los monopostos de 175 cm³ nos pareció entonces un gran acierto que abría grades posibilidades tanto para los constructores como para los pilotos jóvenes, en esa idea y en combinación con la A.A.A.S. trabajamos en la redacción del reglamento de la Clase, que entró en vigencia el 1º de enero de 1965.

PARABRISAS creyó en el futuro de la fórmula que permitía la construcción a bajo costo de verdaderos autitos de competición-escuela, y si bien los dos años que se sucedieron a la promulgación de la Fórmula no vieron una actividad agonística prometedora, un hecho muy significativo ha venido a vitaminizar nuestra fe en el éxito de los monoplazas de 175 cm³: una sociedad de la ciudad de Villa Carlos Paz (ciudad corsa 100 %) ha hecho construir nada menos que diez vehículos de competición de la referida Fórmula, con los cuales se organizará un campeonato zonal que brindará oportunidades a la muchachada con aspiracioes de convertirse en futuros pilotos de primera línea.

Los diez miembros de la sociedad adquirente (Sociedad de Automóviles Deportivos) contaron para la empresa, con la financiación de la firma cordobesa Molina y Laquaire que encargó a Yur, Bavastro y Cía. la costrucción de los autitos, cinco de los cuales ya fueron entregados a sus dueños debiéndose completar el lote a principios de enero.

LOS AUTOS

Los pequeños racers son los Perri-Yur 175 que fueron diseñados por Eduardo José Perri (chasis y suspensiones) y Guillermo Yur (parte mecánica); están propulsados por motores Fiamh de 175 cm³ de dos tiempos que erogan una potencia de 16/18 HP a 8000 rev/min, con caja de cambios de cuatro relaciones.

Las dimensiones principales del chasis son: distancia entre ejes 1650 mm; trocha delantera 1150 mm, trasera 1140 mm; largo total 2730 mm.

El bastidor es reticulado tubular (tubos de sección cuadrada) con suspensión delantera a trapecio deformable y resortes helicoidales. La suspensión trasera es del tipo independiente con semiejes oscilantes de articulación baja con elementos elásticos también helicoidales.

El Perri-Yur tiene frenos hidráulicos sobre las cuatro ruedas (con la salvedad de tener freno trasero único, actuante sobre la porción central del eje trasero) y llantas fundidas en aluminio del tipo desarmable, es decir que permite cambio de cubierta sin retirar la rueda.

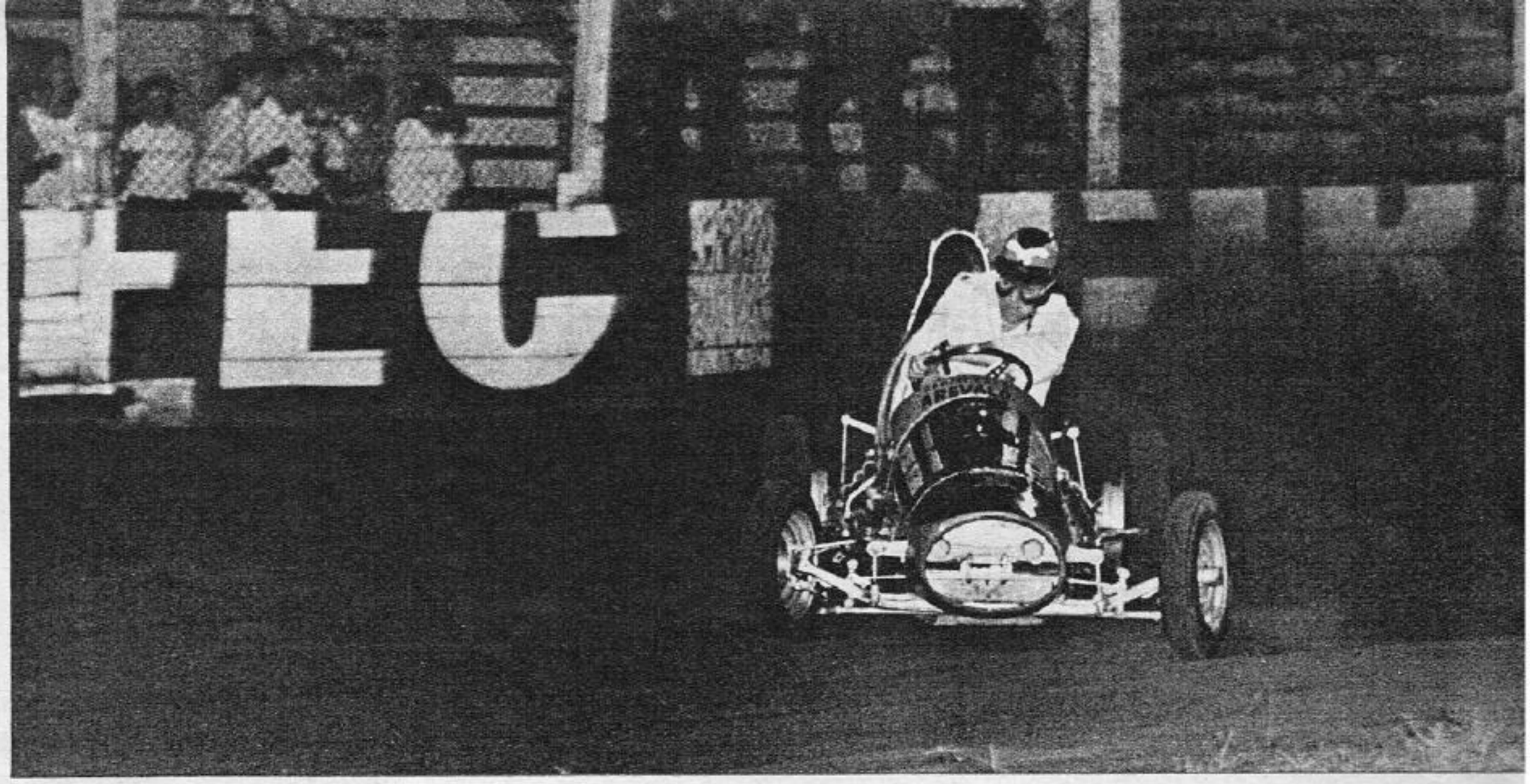
Los monopostos tienen carrocería de plástico compuesta por tres secciones rápidamente desmontables, cuyo prototipo fue realizado por Bautista Lazzarino.

Los Perri-Yur pesan en seco 125 kg y según sus constructores pueden alcazar una velocidad de aproximadamente 130 km/h.

Estamos seguros de que este paso dado por la gente de Villa Carlos Paz será el primero de una serie que conducirá al afianzamiento de esta "Fórmula Cinco", que a su vez servirá como primer escalón para hacer verdadero y lógico aprendizaje de conducción corsaiola.

Esperemos que el ejemplo cordobés cunda y pronto tengamos un campeonato nacional de monopostos 175 con un reglamento oficialmente aprobado por nuestra CDA.

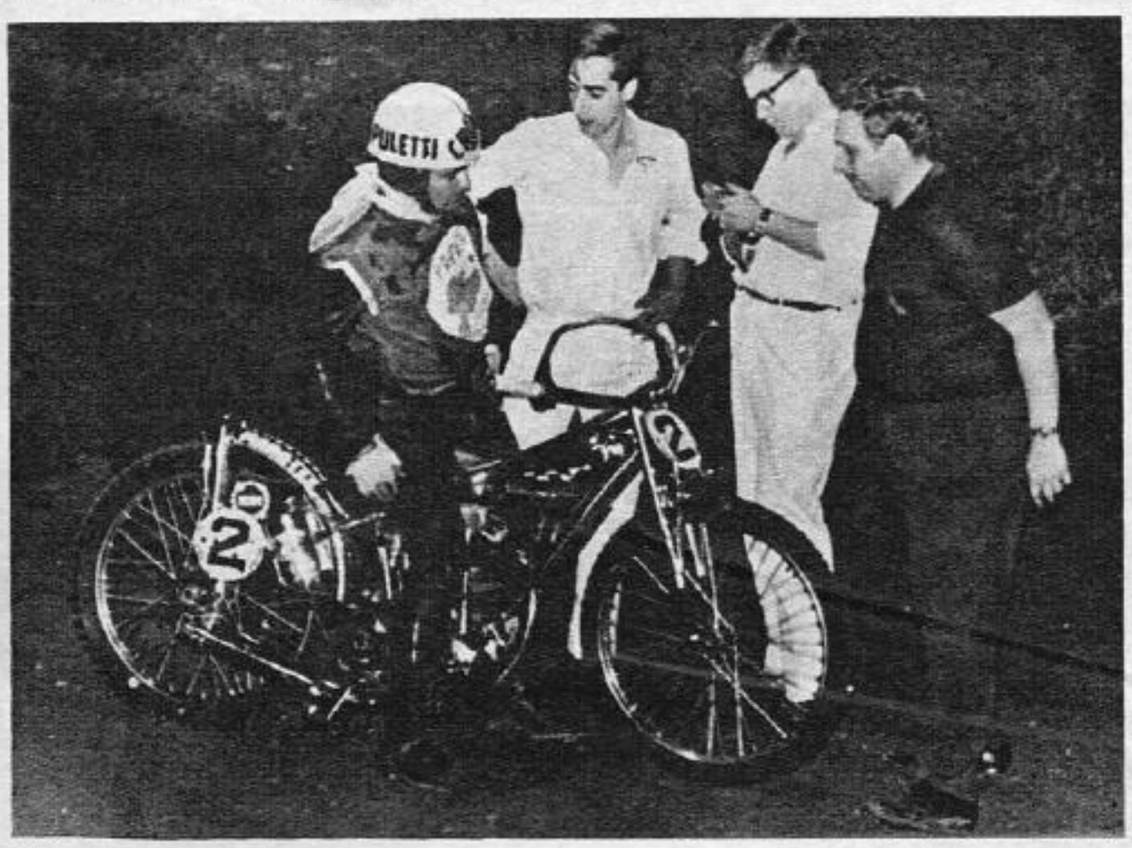
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Que me voy, que no me voy... y no se fue, aunque parezca mentira. López anduvo así toda la carrera con la ex máquina de Luis Ulivi, ahora suspendido por un año.

MIDGETS PASADOS POR AGUA

por CARLOS FIGUERAS — *fotos: CARLOS ARCURI*



El representante de CORSA, Salvador Sardá, al comando de la máquina número 2. En una buena lección de manejo, a bordo de su excelente medio mecánico, aventajó a su hermano Raúl en la serie final.

Saracco por adentro y Salatino por afuera. Dos hombres que andan fuerte y pelearon la punta tirándose con todo en cada curva. Buen espectáculo.

Antes de comenzar con las carreras en sí, debo informar que la última vez que había ido a ver speedway y midget, si mal no recuerdo, sólo sabía decir "papá, mamá y tutú". Luego de varios años transcurridos el sábado por la noche volví al escenario donde se desarrollan estas competencias y confieso que no estaba muy entusiasmado con la idea.

Apenas entré a la pista me embargó una sensación extraña. El ruido de los motores de las speedway, el murmullo de la gente en las tribunas me hicieron ver de inmediato que no iba a salir desilusionado. A eso de las nueve y media comenzaron a rugir los motores JAP 500 despidiendo gases de alcohol metílico y se largó la primera serie donde se impuso sin problemas Salvador Sarda. En la serie siguiente la lucha se circunscribió a Invernizzi y Meabe terminando en esta posición. La tercera fue ganada por Valone seguido por Raúl Sarda. Entretanto Monkey, que venía ubicado en la tercera posición, rodó en la curva de Avellaneda pero sin consecuencias. En la última se impuso Salatino en un final no apto para cardíacos, sobre el 16 de Saracco aventajándolo por media rueda luego de pasarlo en la última curva. En los repechajes ganaron Meabe (h) y Marotti. En este último Monkey sufrió una rodada en la curva de Martín de Gainza y sufrió una crisis de nervios por no poder llegar a la final.

Por su parte en las semifinales el representante de CORSA, Salvador Sarda y su hermano Raúl Sarda, dieron cuenta del resto.

En la final de perdedores se alzó con la victoria el eterno Santostéfano seguido por Saracco. De esta forma, llegamos a la final de las finales donde tomó la delantera decididamente nuestro Salvador Sarda y no la dejó hasta que le bajaron la bandera a cuadros. Por supuesto, nuevamente su hermano Raúl entró segundo y tercero fue Vallone. Así terminó otro sábado de speedway con dos hermanos que andan fuerte entre tierra colorada, revolcones y derrapes.

A esta altura de la prueba ya estaba convencido que este era un espectáculo que debe verse. Tiene algo diferente, personal que no lo brinda ningún otro tipo de deporte motor. Apenas se largó la primera serie me comencé a preguntar, cómo esos autos no vuelcan. Sinceramente no encontré ninguna explicación lógica y me conformé pensando que seguramente no estoy lo suficientemente maduro como para entenderlo. La serie inicial la ganó Chemoli con casi medio circuito de ventaja sobre Fernández. La segunda fue de J. López seguido por Rey y mucho más atrás Fardo. En la tercera batería tomó la delantera Cané pisándole los talones Massimilla y mucho más atrás I. López. Así fueron girando, terminando en esta posición pero muy alejados del tercero. Ya el cielo amenazaba agua, cuando se largó la última serie donde triunfó Pantuso adelante de Bocazzi y García, posiciones que tomaron y conservaron desde la largada.

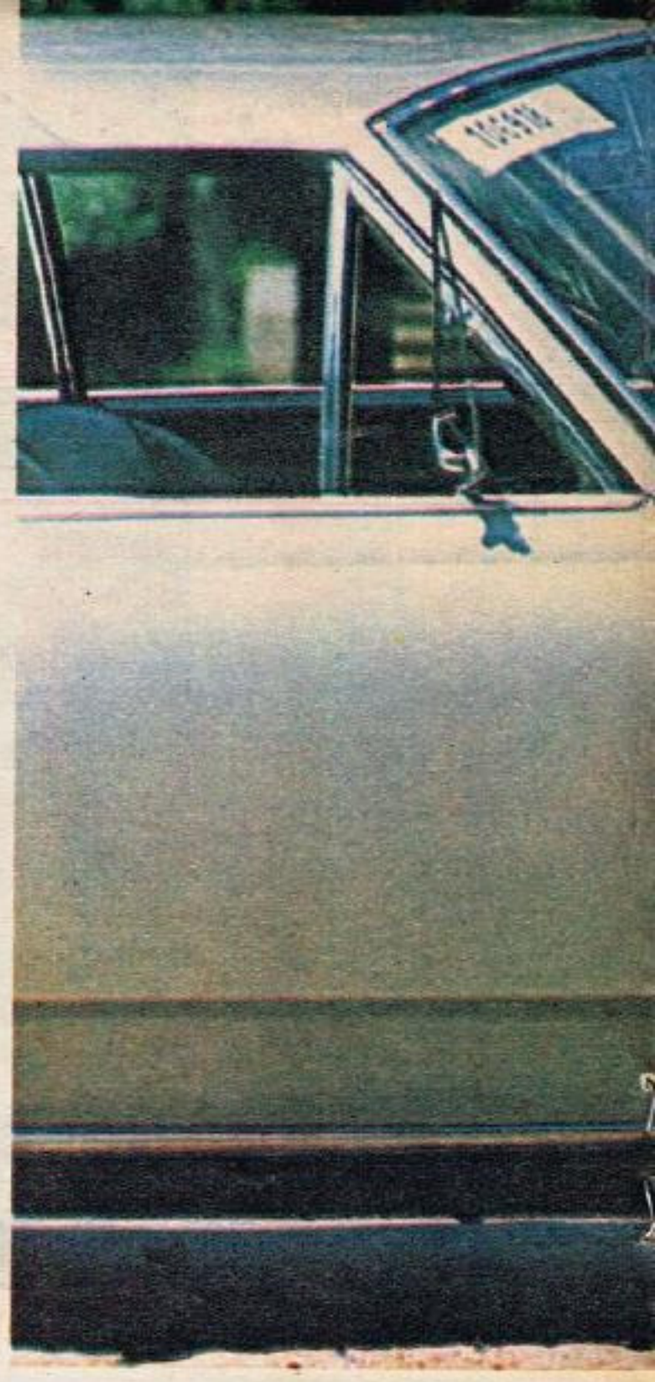
Por último llegamos al primer repechaje, que fue la última carrera, ya que durante el transcurso de esta prueba comenzaron cayendo unas gotitas, siguieron a continuación unas gotas, luego se transformaron en gotones y terminaron en un diluvio, lo que nos obligó a abandonar lo antes posible la pista de Ferro. Los muchachos y nosotros nos quedamos sin semifinales ni finales, cuando ya le habíamos tomado el gustito al asunto. Pero por suerte son muchos los sábados que quedan por delante.

Entre los espectadores estaba un volante de TC (¡qué lindo sería verlo manejando un midget!): Carmelo Galbato que acostumbra a ir asiduamente a las reuniones sabatinas. Salimos, pese al aguacero, contentos, felices y muy mojados... pero algo aprendimos: la próxima vez me llevaré un piloto. Hasta la próxima.

EL NUEVO JUGUETE DE KAISER

Un automóvil verdaderamente deportivo: se llama Torino 380 W, lo produce IKA y fue presentado el último miércoles en el lugar preciso: el Autódromo Municipal

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA
fotos: JORGE DIAZ
fotocolor: OSCAR BURRIEL



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Alguien dijo alguna vez que los pueblos tienen los gobernantes que se merecen. Sin entrar a discutir la justicia de esta afirmación podemos, sin embargo, aplicarla a la materia que nos ocupa: **Cada pueblo tiene los automóviles que se merece.** Tanto uno como otro son resultado de algo, el final, la transición o el principio de un período. Nosotros, en nuestro país, hoy, estamos saliendo y entrando, viento en popa, en lo que nos merecemos por madurez. Si fuera un inglés diría que no es el fin del principio sino el principio del fin...

Tuvimos coches adoptados, luego mejoramos y corrimos en coches adaptados, ahora existe la necesidad y la posibilidad de máquinas propias, que no sean adaptaciones de compromiso. Sinceramente... ¡no se podía seguir inventando! Llantas, escapes, pintura negra mate, volantes de madera, asientos tipo butaca y muchas cosas más en un coche que ni fu ni fa, resulta algo que es mucho menos fu que fa... En el país ya se fabrican coches deportivos, mejores.

El 30 de noviembre, se abrieron las cordobesas puertas de Industrias Kaiser Argentina para dar paso a un nuevo modelo, el Torino, un coche con reminiscencias del Viejo Continente y una cantidad de aluminio bien puesto. Se ofrece en dos versiones casi casi "pur sang", el 380 W (3.800 cm³ de cilindrada y 3 carburadores Weber aportando la W a la denominación de fábrica) y el 380 a secas con sus 3.800 cm³ y ningún Weber. Hay además una versión familiar de cuatro puertas y tres litros; todas ellas contribuyen a llenar un vacío que no tenía que ser más.

Las cupé Torino, de estructura monocasco, traen suspensión delantera independiente de trapecio articulado y barra antirrolido similar a la del Rambler; el eje rígido trasero es totalmente guiado con cuatro reactores sistema Alfa Romeo, resortes helicoidales y amortiguadores inclinados a 45 grados. Resultado de esto es una respuesta ligeramente subvirante pero perfectamente franca, sólida, sin vicios.

La transformación de energía necesaria para detener el coche la proveen frenos a disco Tem-Lucas en las ruedas delanteras y de tambor detrás, asistidos por un servofreno de vacío. Para ayudar a eliminar el calor generado, las llantas son perforadas, de agradable diseño. La caja es de cuatro velocidades ZF producida bajo licencia por IKA con todas las relaciones sincronizadas y, por supuesto, palanca en el piso rematada en una elegante bocha de madera.

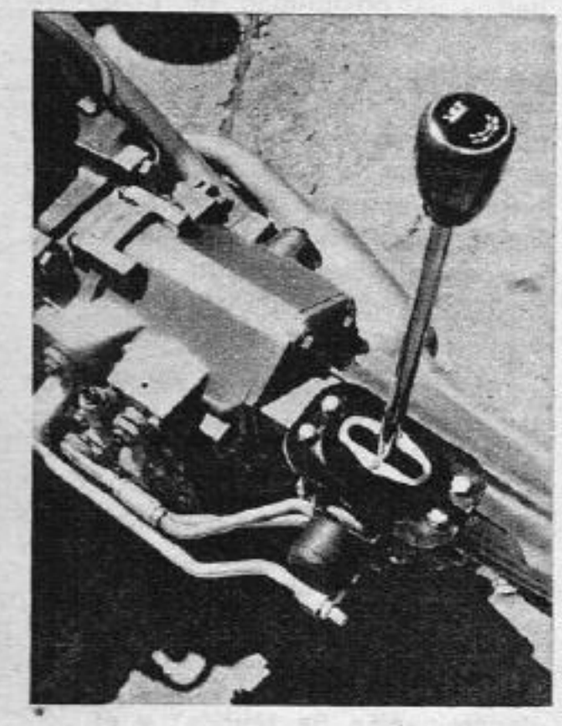
La caja del 380 tiene relaciones largas y juntitas, una verdadera delicia. Sus relaciones son: 1a.: 2.83:1; 2a.: 1.85:1; 3a.: 1.38:1; 4a.: 1.00:1; retroceso: 3.15:1.

Viene provisto de serie con la demultiplicación más larga de puente, pero, no obstante, IKA ofrece las siguientes relaciones opcionales: 3.31:1 (normal); 3.73:1; 4.09:1; 4.56:1; 4.77:1 y 5.43:1.

La dirección Saginaw, demasiado desmultiplicada (16:1), no tiene la

Actitud ligeramente subvirante, con potencia para salir y sin vicios. Estética American, retocada por Pininfarina: belleza, sobriedad, fluidez.

Carcaza de aluminio, bocha de madera, palanca corta y recta para accionar cuatro velocidades sincronizadas en un diseño de calidad ZF.



sensibilidad necesaria para un vehículo de esta calidad. En compensación el 380 W es el primer automóvil argentino que viene equipado de fábrica con neumáticos de carcaza radial colocados en llantas de base ancha (Cinturato Pirelli).

La carrocería Pininfarina sólo se vivencia como tal en la parte trasera, grilla y alguna moldura, pero la mano de "el mago" es de todos modos evidente. La visibilidad es buena desde el puesto de conducción. Las líneas son agradables. Los asientos delanteros son individuales siendo su respaldo regulable, el tapizado en simil-cuero es el más acertado pudiéndose elegir otras dos alternativas. El instrumental de tablero Jaeger es altamente satisfactorio, tanto por su calidad como por la cantidad ya que tiene casi todo lo necesario: indicador de temperatura de agua, indicador de nivel de combustible, indicador de presión de aceite, velocímetro que contiene cóometro parcializador y totalizador, y un taquímetro electrónico, luces indicadoras de viraje y luz alta y un indicador luminoso de carga, que pone en evidencia la falta de un amperímetro.

Lo más destacable en su sistema de iluminación son los dos faros delanteros de cuarzo-iodo con que viene provisto de fábrica además de las dos unidades selladas de siete pulgadas. Los faros de luz de iodo son muy difundidos en Europa; en ellos la unidad sellada de vidrio ha sido reemplazada por otra de cuarzo. En su interior, en lugar del filamento convencional solo tiene iodo molecular cuya finalidad es regenerar el tungsteno que se evapora del filamento por medio de combinaciones químicas que se producen cíclicamente en determinadas condiciones de presión y temperatura.

La instalación de faros de alta potencia es un indicio de un criterio integral en el diseño: un automóvil que viaja a 190 km/h tiene que tener suspensiones para 190, frenos para 10 y luces para viajar de noche a 190. Aunque parezca mentira, no siempre los fabricantes piensan en esto. Destaquemos aún que la batería de 12 volts está colocada en el baúl.

La patre motriz está ampliamente satisfecha con el motor Tornado 230 de árbol en la culata y tres carburadores Weber de doble boca de 45 mm de garganta. La compresión de sus eficientes cámaras hemisféricas ha sido llevada a 7,5:1 lo que arroja una potencia de 176 HP a 5000 rev/min y un ultrageneroso par motor.

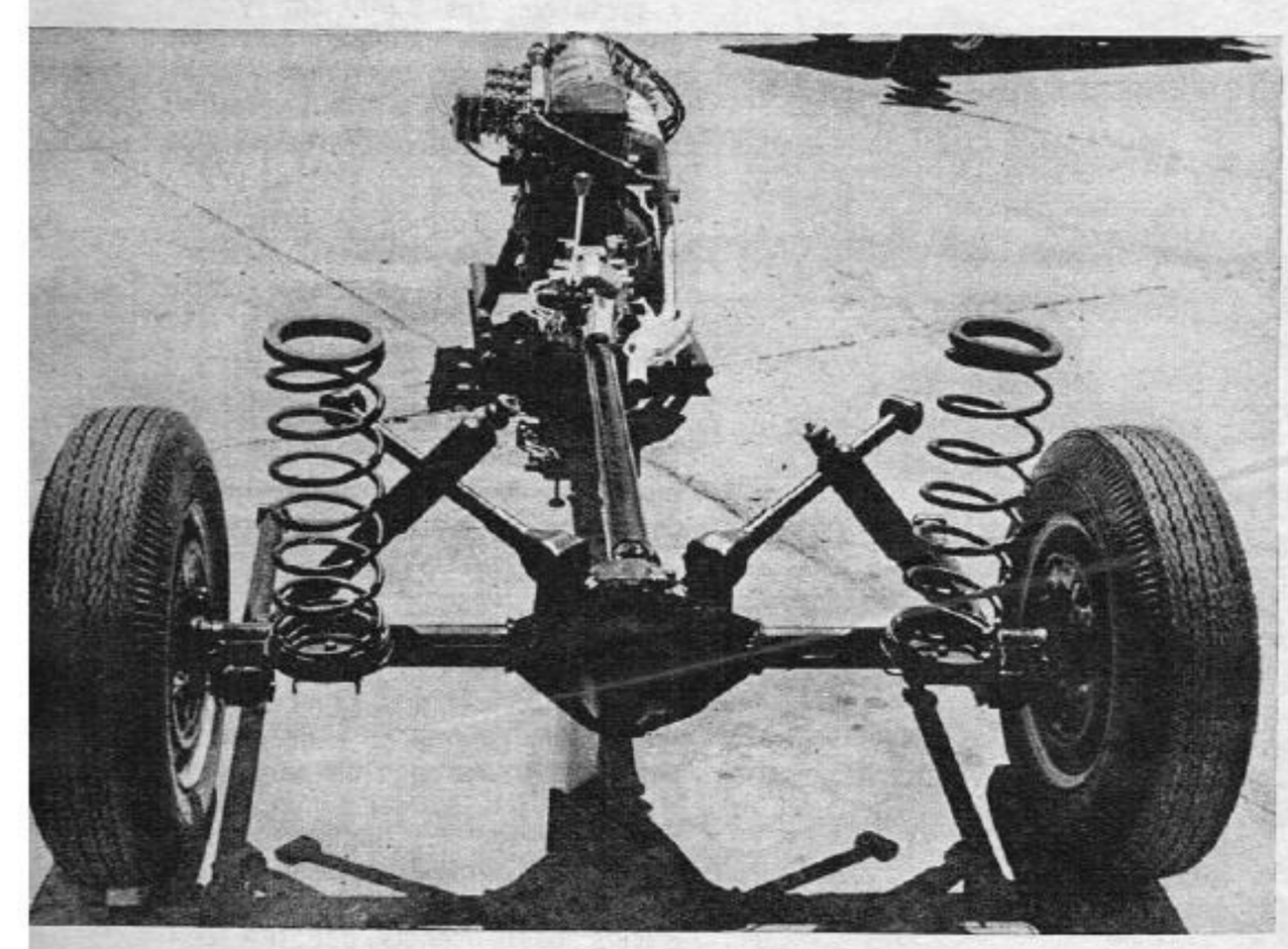
La parte motriz está ampliamente ha hecho a este motor con relación al utilizado en los Rambler fue el rediseño de la tapa de cilindros y sus múltiples de admisión. Por intermedio de un agregado se abrieron al exterior los seis conductos de admisión unidos a un múltiple especial con calentamiento por agua para distribuir la alimentación de los tres Weber. En el caso del escape se acudió a un nuevo sistema de doble salida con tubos de mayor sección.

La calidad mecánica de muchas partes del motor es destacable. El aluminio de la tapa de válvulas, así como el perfecto fundido y mecanizado exterior de la caja de velocidades (ambas piezas fundidas en coquilla) sobresalen por su terminación.

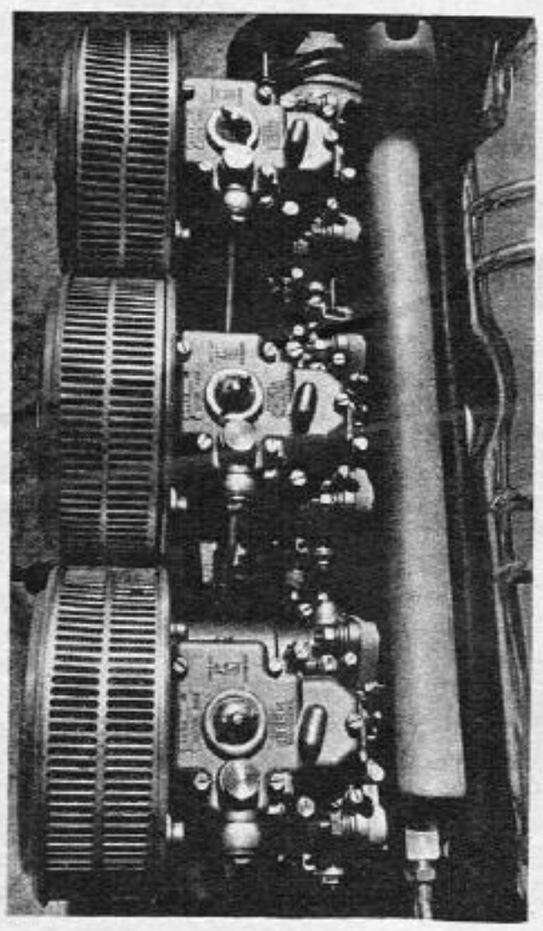
Una generosa potencia, modernas y efectivas suspensiones, frenos de disco, cubiertas especiales, caja de cuatro sincronizadas con palanca en el piso, son algunos de los detalles técnicos que nos muestran que estamos frente a un automóvil de verdad, de los que tanto tiempo soñamos al mirar fotografías de revistas europeas. Al ubicarse frente al volante la sensación se acentúa al encontrarse con un tablero enchapado en madera, un cuentavueltas, butacas individuales, cinturones de seguridad, un volante de madera y una posición de manejo apta para todo público, siempre que se trate de público con mentalidad deportiva. Pero si todo esto no es suficiente, a pedido especial del comprador se provee la versión TC del motor Tornado, con 250 HP a 5.200 rev/min obtenidos a través de un reglaje especial del árbol de levas y la relación de compresión elevada a 10:1.

Con todos sus equipos el 380 W se ofrece a m$n 1.998.900, lo cual es demasiado para mí, pero es unos cuatro millones de pesos más barato que un automóvil importado de similar performance y calidad comprado hoy en el país. El 380 costará m$n 1.829.400 y el cuatro puertas 300, m$n 1.456.600.

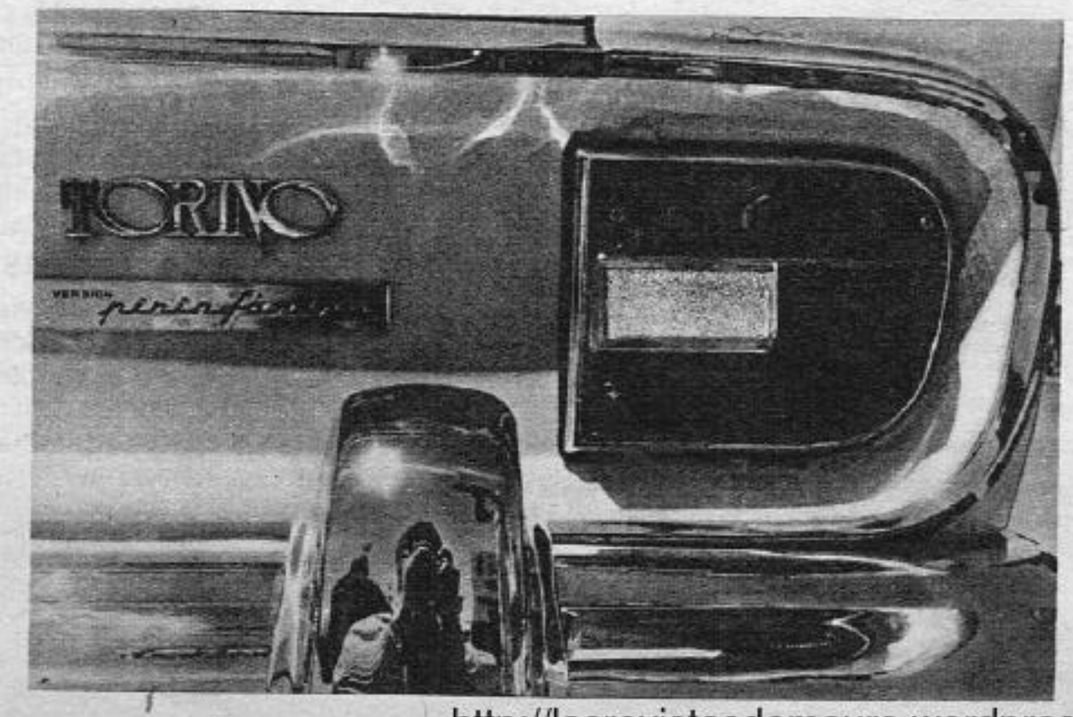
Un nuevo automóvil, necesario, ha entrado en nuestro mercado. El resultado ofrecido al público de mentalidad corsa, está a la altura de la espectativa despertada. Córdoba cumple; que el buen ejemplo cunda.



Cuatro tensores, amortiguadores oblicuos: así se fija un tren trasero en un automóvil moderno. Proyectistas norteamericanos, tomen nota...



Un tema sensual para lectores corsa: tres Weber doble cuerpo horizontales.



Reflejos de sol y un fotógrafo en la uña del paragolpes destacan la mano —y la firma— del mago de Turín en la cola del Torino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

siga con

"TEVEDOS A TODA MARCHA"

las alternativas del

GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA

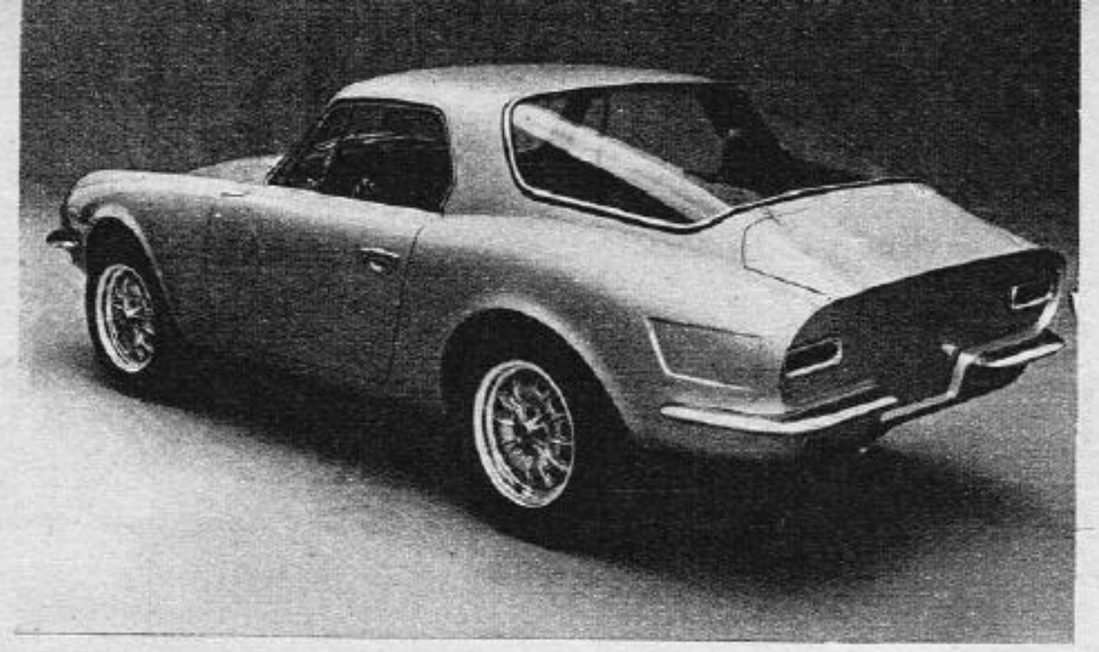
hoy, jueves, sábado y lunes 22.00

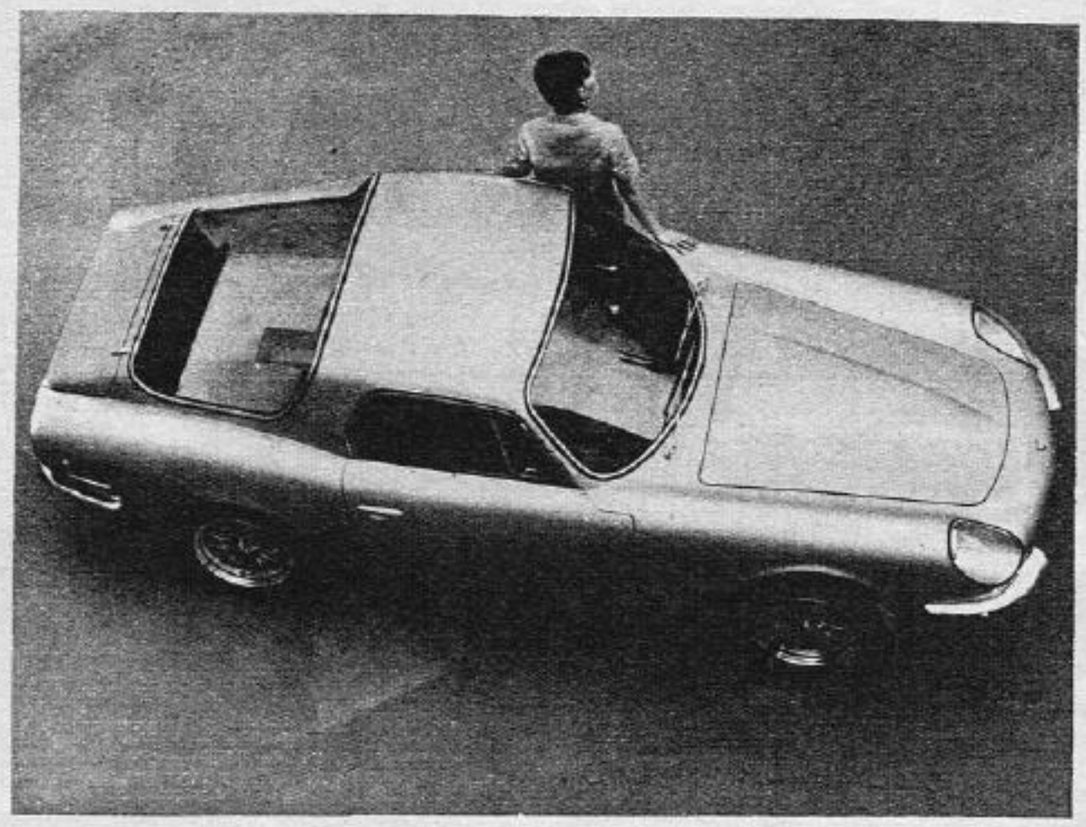
CANAL 2

CON GUSTO A ZAMBA

Poca actividad deportiva, pero muchos automóviles interesantes ofrece Brasil. Y una gran carga de entusiasmo

Por nuestro enviado especial a San Pablo: C. M. T.



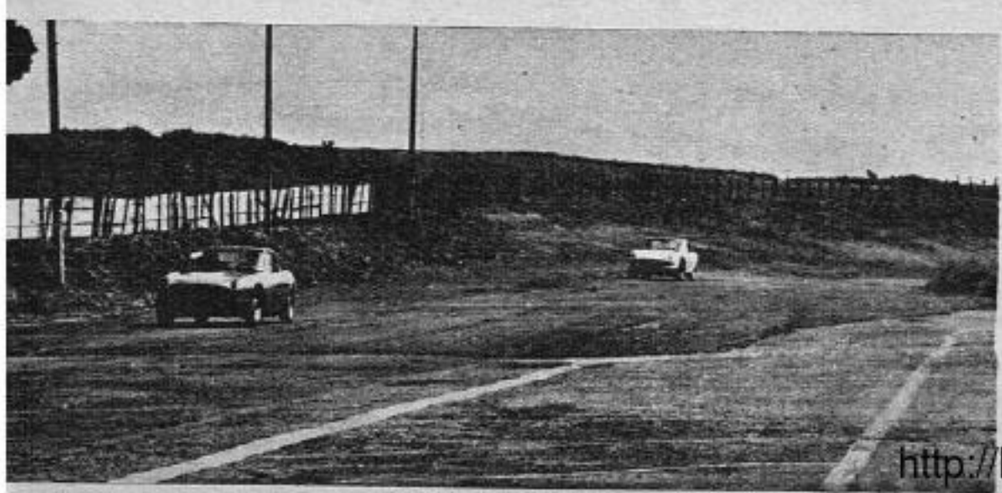


El nuevo Puma, recientemente presentado en el Salón del Automóvil brasilero. Es una derivación del GT-Malzoni, con motor DKW-Vemag y ruedas de magnesio. Una valiosa aventura técnica.

Jorge Lettri (ex-Competición Vemag), Luiz Pereyra Bueno (piloto de Willys do Brasil) y Luiz Grecco (Competición Willys) unidos en un objetivo: automóviles deportivos para Brasil.

Uno de los mejores pilotos brasileros es Bird Clemente, perteneciente al equipo oficial de Willys do Brasil.

La berlinetta Interlagos, derivación del Alpine-Renault producida por Willys do Brasil. Un interesante experimento comercial.



Parece que, después de tanto tiempo, se acordaron del circuito de Interlagos. Su pavimento y sus instalaciones serán afortunadamente reparados.

Nuestros hermanos blancos y nuestros hermanos negros del Brasil no solo tienen arte para fabricar ritmo, fútbol y bossa-nova. Tampoco es cierto que para ellos todo el año es carnaval. Y mucho menos que tengan un exagerado sentido del orgullo nacional, aunque una vez hayan elegido gobernador de San Pablo a "Cocoreco", el pacífico hipopótamo del zológico paulista. Los hermanos blancos y los hermanos negros están en otra cosa.

Automovilísticamente los argentinos empezamos a vivir un poco la hora de la verdad en 1966, cuando nuestra industria automotriz dejó brillantemente atrás el boom del automóvil de lujo y encara con cierta energía la producción de autos deportivos en serio. No es una casualidad que la cupé Fiat, el Torino y dos o tres modelos similares que están en la puerta del horno nos lleguen separados por muy poco tiempo. Es una etapa. Y todos estamos muy contentos. Pero los brasileros hace cuatro años que manejan las berlinettas Interlagos, la versión spyder del modelo (que en ambos casos no se trata sino de los Alpine franceses levemente modificados, con motores Renault similares a los que produce IKA) y el Karmann Ghia, que si bien no es un auto ni moderno ni veloz se vende por la pinta, cosa que madre Volkswagen sabe perfectamente. Tanto los Interlagos como el Karmann Ghia ya están listos para cerrar su ciclo, en cierto modo. Las berlinettas se convertirán en el Willys Spyder, un sporcito movido con el motor de 1.300 cm³ derivado del R-8, en tanto que el clan Fittipaldi, al que pertenecen el piloto que conociéramos en la última Temporada Internacional y su padre —periodista deportivo de poderosísima influencia—, se disponen a fabricar el Karmann con un potente motor Porsche Carrera, autorizados de rojo por la VW. Es decir que no solo se fabrican series de automóviles deportivos sino que poco a poco se las fue perfeccionando hasta llegar a la búsqueda ordenada de potencias mayores para entregarlas al cliente que ya quiere bastante más.

Hasta hace poco, lo que es algo así como fábrica oficial de automóviles, vomitaba hordas de Alfa Romeo dos litros. Cuando se habla de ellos todo el mundo los nombra como "JK" como reconocimiento a Juscelino Kubitscheck, el presidente que autorizó su producción (parece que ahora les van a decir "Institec"). Son autos veloces, deportivos y caros, muy caros, por lo menos en relación a un Willys Itamaraty que es el mayor super-luxe actual de industria brasilera. Pero luego de una breve impasse en la fabricación, las líneas de montaje oficiales insistirán con el AR 2.000, aunque en versión mucho más deportiva que el Sedán. Se llamará "Onça" y el público la conoció el 26 de noviembre pasado, al inaugurarse el Salón del Automóvil Brasilero. La tendencia deportiva no para allí. El espíritu anti-cristo extiende también sus tentáculos hacia los vehículos para señores normales, aunque —claro está— con efectos que hacen indefectiblemente a la seguridad y al mejoramiento de su performance. Poco menos de un año atrás, el Gordini brasilero era exactamente igual al nuestro. A principios de 1966 le adaptaron tensores similares a los del R-8 en el tren

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

trasero sin escuchar demasiado los gruñidos de los genios franceses de Billancourt y en estos días empezaron a venderse las primeras unidades equipadas con frenos a disco en las ruedas delanteras. Francia ruge sordamente, pero los Gordinis brasileros doblan y frenan mejor todavía. Y sus palancas de cambios son duras, precisas, y no "revuelven la polenta".

La de los Fittipaldi no es la primera fábrica particular. Los fabricantes particulares de automóviles instalados en los alrededores de San Pablo tienen muchos elementos, recursos y experiencia como para llegar a convertirse en algo similar a Lotus, Ferrari o Brabham. Fabrican el Brasinca, un GT bastante americanizado que se vende con varias opciones de motores Chevrolet y distintas variantes en caja de velocidad y puente trasero, que pronto se completarán con el modelo Uirapurú. Están los Fittipaldi y varios que siguen la misma línea. Pero probablemente el establecimiento particular más exitoso y realizado sea el que montaron Rino Malzoni (diseñador de carrocerías y mago del polyester) junto con Jorge Lettry, ex jefe del Departamento Competición de Vemag-DKW, hoy disuelto). Mientras Lettry cerraba su etapa en Vemag con el récord del Carcará, Malzoni fabricaba un petit-GT que llevaba su apellido y su carrocería sobre la plataforma y la mecánica del equivalente a nuestro Auto Union. Cuando los dos amigos se asociaron comercialmente, el Malzoni empezó a llamarse "PUMA", y el establecimiento "Puma, Vehículos y Motores, Ltda." Del modelo original que nosotros ensayáramos en Interlagos, quedaron las líneas básicas, ya que la carrocería recibió 27 modificaciones, aparte de estar equipado con las primeras llantas de magnesio producidas en serie en Brasil. Todo esto fue mitad epopeya y mitad maratón, porque Lettry y Malzoni concibieron y fabricaron las primeras unidades en menos de 45 días, aunque si es por gratificaciones quedaron ampliamente recompensados con la admirativa opinión de todos los que visitan desde hace una semana el Salón del Automóvil. El Puma dio el gran zarpazo. Brasil no se detiene.

Ni siquiera estando en receso el Departamento de Competición de Willys, los ejercicios de diseño y construcción de vehículos deportivos y de fórmula fueron ofrendados a la tierra que se junta y a los ratones que merodean. Después del modesto intento que hiciera Luiz Grecco en nuestra Temporada Internacional, les prendió la epidemia de los monopostos y el diseñador Tony Bianco trabajó afanosamente sobre planos legítimos del Alpine F3 para perfeccionar el Willys. Aparte de la que ya conociéramos, actualmente hay dos unidades y media en construcción con soluciones técnicas más limpias (especialmente en la fijación de los amortiguadores, distribución de peso, y dibujo de la reticulación) y carrocería de aluminio en lugar del plástico tradicional. De todos los pilotos que formaban el equipo Willys quedaron sólo dos: el genial Bird Clemente —un superdotado muy similar a nuestro Copello— y Luizinho Pereyra Bueno. Ninguno de los dos tiene trabajo, pero al menos no recibieron las gracias por los patrióticos servicios prestados, como sucedió aun con Wilson Fittipaldi a pesar de la palanca que le hacía su papi.

En realidad nadie que sea piloto de carreras tiene trabajo en Brasil, por lo menos en la teoría. Sucede que el Automóvil Club de Brasil no organiza carreras más o menos porque no le da la gana y cualquiera que corra en competencias concretadas por cualquier otro instituto, incurre en lo que aquí llamamos **Cuatrerismo**. Aunque no la usa, el ACB (patrimonio casi personal del General Santa Rosa, quien compró la inmensa mayoría de los títulos patrimoniales del Club) tiene la representación de la FIA, y por lo tanto el derecho de sancionar INTERNACIONALMENTE a cuaquiera que le sea infiel. Algo así como lo del perro del hortelano. La Federación Paulistana de Automovilismo es su ángel antagónico: está muy dispuesto a hacer, organizar, montar y rejuvenecer las carreras, pero legalmente no tiene ninguna representatividad y por lo tanto las pocas pruebas que se corren hoy en día parecen más una rabona a la escuela que una actividad seria de tipos crecidos.

Claro, si Willys no tiene prácticamente Departamento de Competición y a la vez respeta el contrato de dos de sus hombres no es de extrañarse que sin haber muchas carreras en todo el territorio de Brasil les haya dado de repente por hacer y refaccionar autódromos. En Río y en Porto Alegre están terminando sendos. En San Pablo, al fin, abadonaron la sordera que duraba más de quince años y parecen dispuestos a repavimentar y equipar el hermoso Interlagos. Las competencias en ruta están prohibidas.

La pobre actuación de Simca en nuestro Gran Premio Internacional de Turismo no sorprendió mucho a los brasileros. En primer lugar porque los automóviles salieron de San Pablo con males o problemas que son bastante populares puesto que todo el mundo habla de ellos. Luego, porque a Francisco —"Chico"— Landi lo admiran mucho como excampeón, pero no le sonríen demasiado como organizador o estratega. Conclusión, que gracias al pequeño desastre del GP argentino Landi no pertenece más a la empresa y Chrysler recordó de pronto que la empresa le pertenece, tomando rápidamente dos medidas: bajar la cortina del Departamento de Competición (que ya había perdido puntos cuando la Aduana les obligó a volver a Europa los Simca-Abarth 2.000 arrendados alevosamente para machucar a medio mundo en las carreras) y resolver en principio no fabricar más ni el Chambord ni el Emi-Sul para producir algún modelo de neta inspiración americana.

Entre otras cosas, eso les permitirá competir con la Ford do Brasil que hasta ahora manufacturaba tractores y camiones, y que de pronto se despachó con el Galaxie. La General Motors tampoco vendía automóviles, pero rápidamente entró por la variante, no quiso ser menos, y está estudiando la posibilidad de fabricar algún Opel de los Grandes.

Ultimo sí: La Volkswagen habría comprado Vemag (DKW), para montar en su planta la opción de 1.500 cm³, pero con una carrocería especial y novedosa que se fabricaría en Alemania para el auto que se llamaría "Brasilwagen".

Pelé, Joao Gilberto y Maysa son una gran cosa, pero —como se vé— no son los únicos que hacen ruido en Brasil.

VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

RENOVAGOM

Industria Argentina

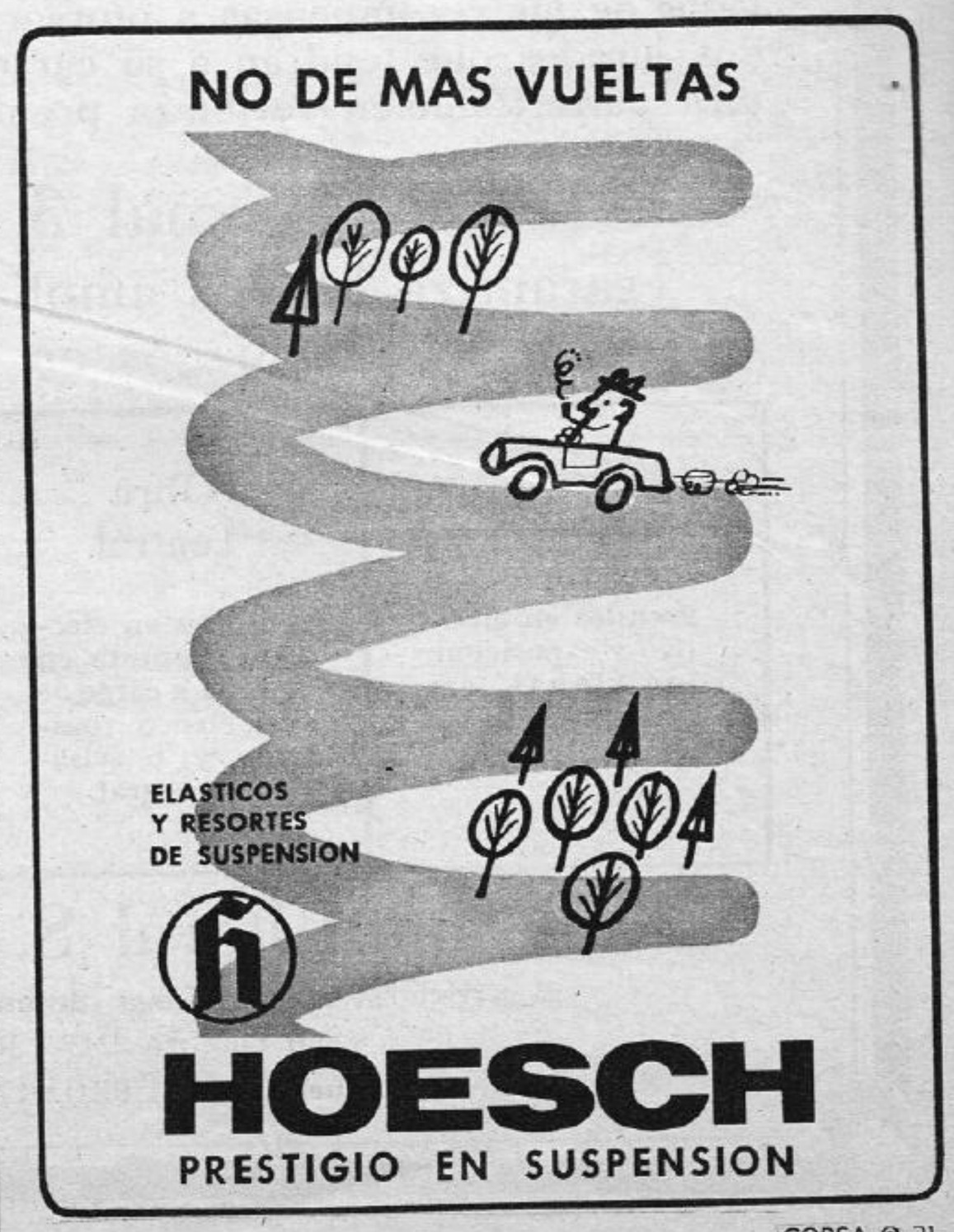
PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

- **RENOVAGOM** otorga a sus cubiertas brillo de nuevas; resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de la goma y prolongando su vida útil.
- **RENOVAGOM** impregna y cubre todo tipo de recauchutajes, mejorando así la presentación y valorización de su coche. Renueva alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc. Su aplicación es sencillísima.
- **RENOVAGOM** viene en envases de 750 c.c. (suficiente para 6 cubiertas y 1 juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

ALVARADO

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. 9 • Tel. 45 8549 • CAPITAL



Primer Certamen Anual de Estímulo y Difusión

de artistas plásticos, autores y compositores

"Canal 3 Rosario"

CANAL 3 de ROSARIO encara la estructuración de un vasto plan cultural sin precedentes en el video argentino, destinado a brindar a los artistas locales y de su extensa zona de alcance, la posibilidad de proyectar sus obras en el más alto nivel de difusión posible en el plano nacional.

CANAL 3 de ROSARIO organiza este certamen de periodicidad anual, en el que se incluyen cuatro concursos diferentes: uno para Pintura, otro para Teatro, otro para Música y otro para Canción Litoraleña.

Oportunamente, se darán a conocer las bases del certamen y la cantidad y valor de las recompensas a otorgarse, así como los nombres de los calificados jurados que tendrán a su cargo la selección de las obras, las que por otra parte, también recibirán premios especiales por votación del público.

Canal 3 de Rosario

garantiza la más amplia difusión para los artistas premiados en cada especialidad

Pintura	Obra Teatral	Obra Musical	Canción Litoraleña
•	•	•	•
Premios en efectivo y exposición individual en una galería de la Capital Federal.	Premios en efectivo y puesta en escena a cargo de un elenco rosarino y televisación integral.	Premios en efectivo y ejecución pública y televisación.	Premios en efectivo y grabación en un sello comercial por un intérprete de primera línea.

Televisión Litoral S. A. Canal 3 de Rosario

al servicio de la progresista comunidad de su extensa zona de influencia

San Lorenzo 2243 - Rosario - Tel.: 45651-45816

Representante en Buenos Aires: PROARTEL S. A. C. I. - San Juan 1160 - Tel.: 27-3661

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Uno de los SAAB 96 Sport participantes del RAC Rally se apresta a partir desde la ciudad de Londres para cubrir los 3.860 kilómetros de la prueba. Esta vez los Saab no tuvieron oportunidad de mostrar su garra, siendo aventajados por los Morris Cooper y Ford Cortina Lotus.

DOBLE VICTORIA SUECA EN EL RAC RALLY

El binomio sueco integrado por Bengt Soderstrom y Gunnar Palm al comando de un Ford Cortina Lotus se adjudicó el Rally de Gran Bretaña, luego de cubrir los 3.860 kilómetros de recorrido. Los ganadores estuvieron durante la mayor parte de la competencia ubicados en el segundo lugar detrás de Timo Makinen (Morris Cooper) al cual sabían era imposible vencer salvo que se le presentara algún problema en el motor de su máquina —según declaraciones de Palm—. Una nota simpática de la prueba fue la doble satisfacción del ganador del Rally ya que el día de la llegada cumplía 35 años de edad.

Por otra parte la copa damas también fue alzada por una pareja sueca al comando de un Renault Gordini R-8. La señora de Osterberg corre desde 1963 en este tipo de competencias y logró varias veces la victoria final.

Durante la disputa del RAC Rally el ex campeón mundial Jim Clark al mando de un Ford Cortina Lotus sufrió un vuelco que lo dejó fuera de carrera debido al estado en que quedó el automóvil. El piloto escocés resultó ileso.

La clasificación final queda sin confirmar oficialmente ya que todo depende de la revisación técnica de los automóviles arribados.

VINATIER-GAUVAIN GANARON EN DES CEVENNES

El domingo próximo pasado finalizó en la ciudad de Montpellier una nueva edición del Rally Des Cevennes. Los franceses Vinatier-Gauvain en un Alpine se impusieron a los italianos Canonici-Orisini en otra máquina Alpine por 53 segundos de ventaja. Tercero entró Lucien Bianchi (hermano de Mauro, piloto que viéramos en la temporada de Fórmula Tres) y su co-piloto Delferrier ambos de Bélgica conduciendo un Alfa Romeo Giulia TI Súper y a casi 10 minutos del puntero. En los puestos siguietes se clasificaron Françoise Piot y señora (Alpine), René Trauttmann (que tuvimos ocasión de conocer en el Gran Premio de Turismo de 1964 al mando de un Lancia) con la señorita Colette en un Lancia Flavia, Patte-Baki de Bélgica con Alpine, Barailler-Perado con Triumph TR4, Delalande-Segala en un Ford Cortina Lotus y en el décimo puesto el binomio Labaunne-Rodet con un Alfa Romeo Giulia TI.

MOTONAUTICA

CON RIO ABIERTO Y CALMA CHICHA

La DT-3, al mando de Gastón Bretón: primera en su clase, otra vez.

Una carrera de lanchas en aguas abiertas del Río de la Plata puede llegar a tener un número récord de inscriptos y resulta un exitazo en todo sentido, si la entidad que la organiza toma los recaudos lógicos del caso (léase difusión, organización propiamente dicha, etc.) y si sus autoridades no la hacen llevar a cabo casi como de compromiso, sin poner ese "algo" de dedicación y de cariño que se deben poner al auspiciar un acontecimiento deportivo amateur como la motonáutica.

Ese, lamentablemente ha sido el caso de la regata, que por el trofeo Yacht Club Argentino hizo disputar el sábado último la entidad homónima, y la causa del reducido número de inscriptos (al final largaron 14 embarcaciones) y de la frialdad de la organización pensamos que reside en el hecho de ser el YCA un club "velerista" predominantemente y en el cual existe ese inexplicable prejuicio contra el motor. Afortunadamente no en todos los clubes subsiste ese mal, ya que hace poco tuvimos una magnífica reunión motonáutica, plena de amable camaradería deportiva realizada por una entidad velerista 100 %: hablamos del Club Náutico Belgrano.

La cinta azul de la carrera del YCA se la llevó sin grandes apuros Aldo Vendramín (Comodín con Mercury 100 HP) que sólo vio comprometido su triunfo en la primera parte de la competencia por Garrido, quien fue luego segundo.

La clase DT fue muy bien ganada por el entusiasta Gastón Bretón quien condujo el más reciente modelo de Delta Marine: la Camping (casco muy eficiente aunque de apariencia insólita) a un promedio de 60 km/h, marca muy buena por cierto.

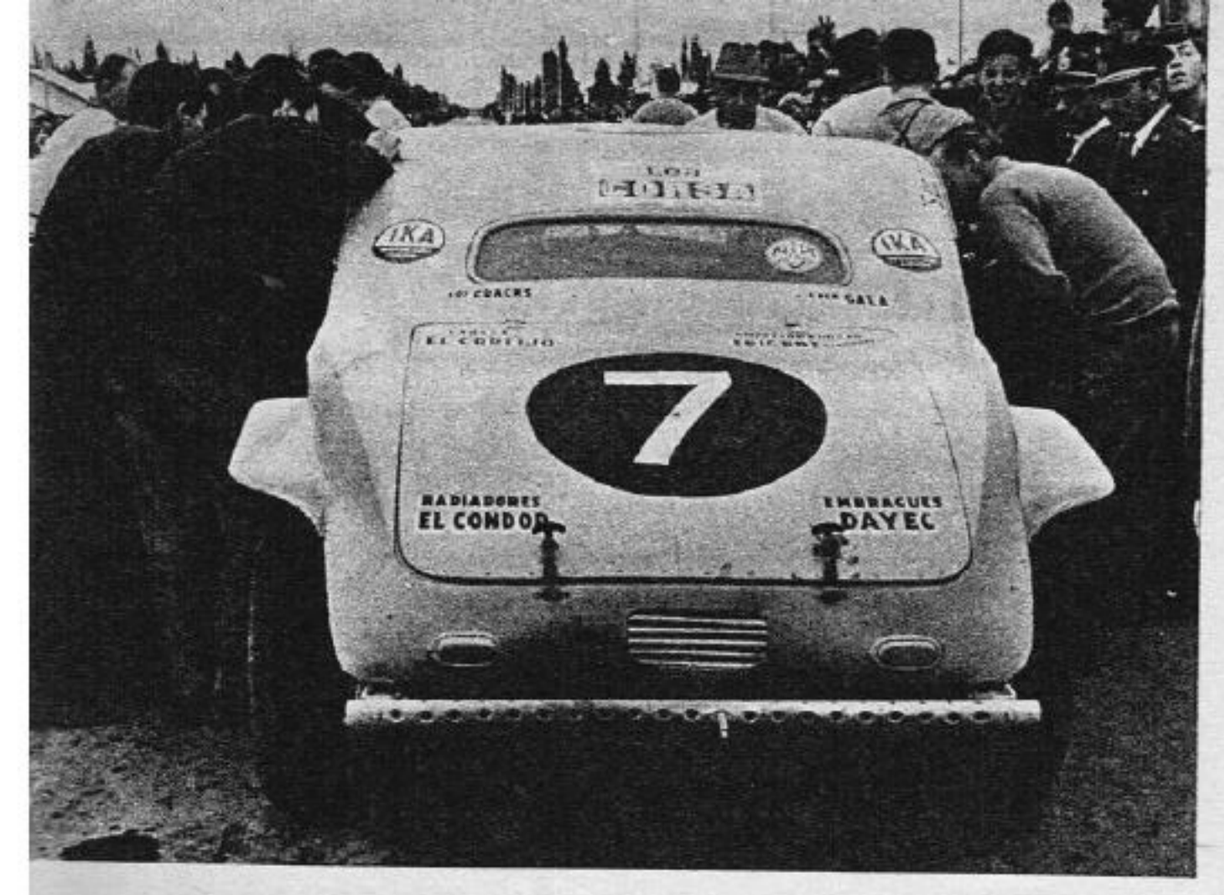
En la clase BT ganó muy holgadamente Luis Galiana con un casquito muy liviano con un nombre con reminiscencias langostinescas: Corina.

Reapareció en esta carrera Juan Pistarini quien corrió su mersísima lancha Kokodril ganando la clase HT, el mencionado timonel lució una muy chic chomba de color bermellón, (aunque algunas personas opinaron que no era bermellón sino rojo cardenal, de todas maneras estaba muy elegante).

En la clase CT hizo su debut como acompañante de Guillermo Martire en la lancha CT3 (Miss Delta Marine) Emilio R. del Valle (n), también Secretario Técnico de Parabrisas quien en estos momentos se está reponiendo de los golpes recibidos en la competencia.

REGATA DEL YACHT CLUB ARGENTINO - 3-XII-66
San Fernaudo - Dársena Norte (108 Km)
CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Embarcación	Timonel	Tiempo
		GANADOR DE LA CINTA AZUL		
IT	6	Sandro II	Vendramin, Aldo	1h 20m.15s
		CLASE IT – 1350 a 1500 cm³		
1º	6	Sandro II	Vendramin, Aldo	1h 20m 15s
2º	4	Pampero	Garrido, Víctor	1h 21m 52s
		CLASE HT – 1150 a 1350 cm³		
1º	1	Kokodril	Pistarini, Juan A.	1h 41m 36s
		CLASE ET – 700 a 850 cm³		
1º	6	Miss Delta Marine IV	Kundig, Teodoro A.	1h 38m 35s
2º	5	Bermuda Safari	Castilla, Rodolfo	2h 31m 29s
		CLASE DT – 500 a 700 cm³		
1º	3	Miss Delta Marine III	Breton, Gastón	1h 47m 00s
2º	4	Miss Bermuda	Barri, Carlos	1h 51m 10s
3º	1	Madrigal	Martín, Elsa	1h 55m 34s
		CLASE CT – 400 a 500 cm³		
1º	3	Mis Delta Marine	Mártire, Guillermo	2h 03m 32s
		CLASE BT – 250 a 400 cm³		
1º	4	Corina	Galiana, Luis A.	2h 08m 17s
2º	2	Miss Delta Marine II	Correlos, Juan C.	2h 18m 37s
		CLASE 3 T – 3000 a 4000 cm³ (motor interno)		
1º	2	Bermuda Gran Prix	Percaz, Virgilio L.	2h 09m 29s



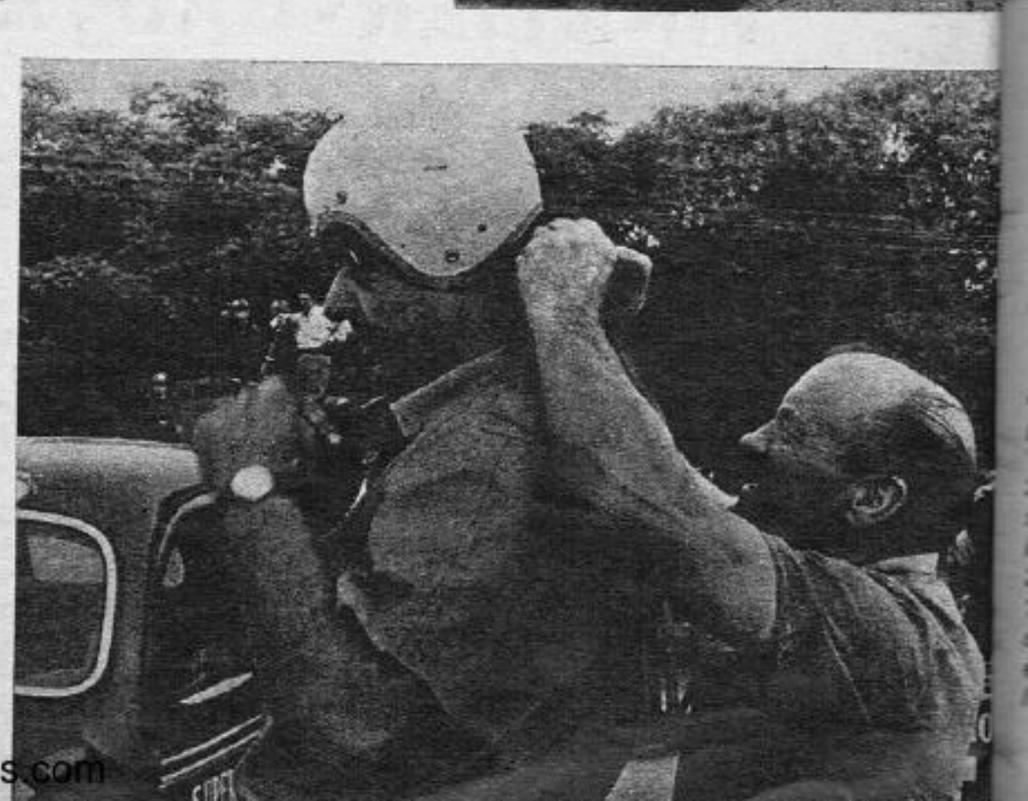
Se detiene Cordonnier en Neuquén. Junto a Villegas utiliza los dos únicos Tornado en carrera. Ambos van llegando. En la primera etapa se clasificó vigésimoprimero. En la segunda se retrasó enormemente por culpa del soporte del amortiguador delantero derecho que se le cayó, cortándole la manguera de aceite.

PERDIGONES GRAFICOS

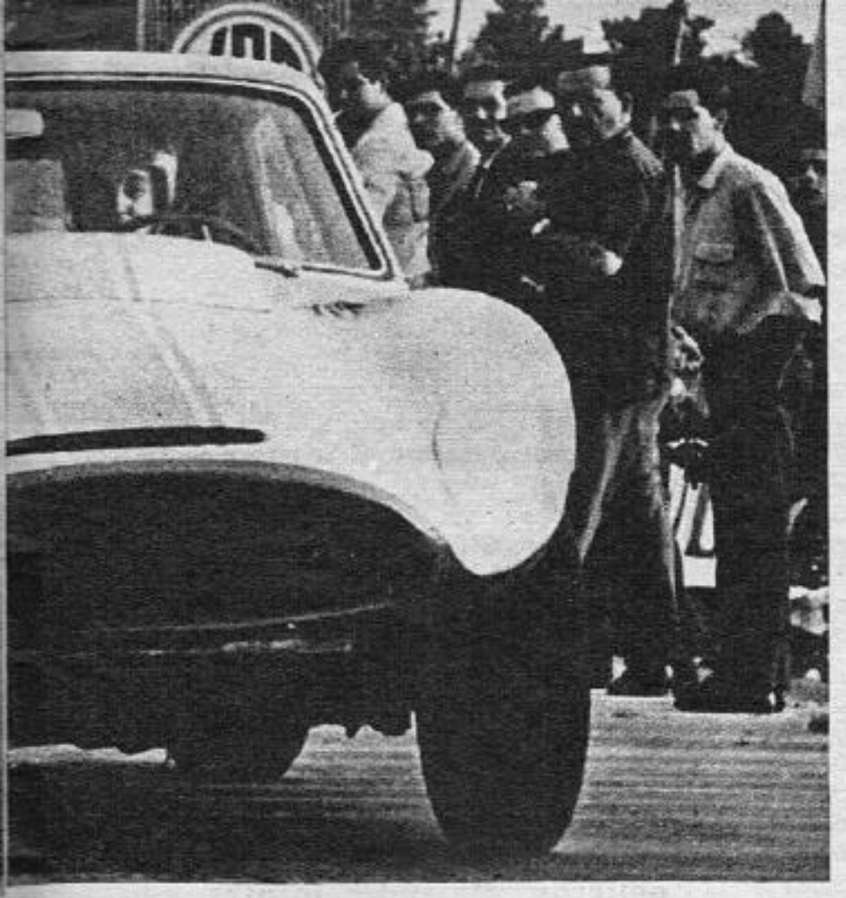
Un Turismo en TC. Pepe Zanetta se codea de igual a igual, a pesar de la diferencia de cilindrada, con los TC tradicionales. Zanetta con su actuación demuestra que no es tan fiero el león como lo pintan y que para divertirse y sentir el automovilismo no hacen falta nada más que entusiasmo y saber conducir como él lo hace.

Luis Di Palma o el accidente incomprensible. Después de una detención venía con todo y no vio a López Oribe que estaba detenido a un costado del camino. Resultado: Di Palma y López Oribe eliminados. Lástima grande porque la competencia perdió así a dos grandes animadores.

Los últimos serán los primeros, pero en abandonar. Ernesto Salustiano Gayero, debutante, de General Rodríguez, lleva su Chevrolet 4 IA (lo que antes llamábamos Apache) a casa. Su abandono se prdujo a poco de la largada y ya lo vemos de regreso muy cerquita de Luján. Es otra de las imágenes del Gran Premio.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Básicamente una cabina Valiant con techo Barracuda y diseño de trompa en los talleres Iberá. Un verdadero GT, impulsado por el motor Chrysler de los Valiant I de 3000 cm³ con tres Weber horizontales. Formisano anduvo fuerte.

Menditeguy, como buen supersticioso, es el receptáculo de la mala suerte. A poco de partir de Mercedes rompió una válvula y siguió en siete cilindros. En la segunda etapa tuvo problemas de encendido. En la tercera... Aquí su acompañante Melfi firma la planilla en la neutralización de Neuquén.

AUSENTE PARA EL TORINO

En ambientes corsas se comentó reiteradamente que fallas en la estabilidad alejaron a los Torino de la línea de largada. Podemos afirmar categóricamente lo contrario. Nuestro Mike Hammer estuvo con su equipo en el Autódromo el jueves por la mañana y cronometró los tiempos de los Torino del equipo oficial, realizados en presencia de altos ejecutivos de IKA. Copello con su trompa especial de poliester reforzado, marcó el mejor tiempo al circuito perimetral con 1m 20s; su acompañante fue en la ocasión el mismísimo presidente, ingeniero James Mc Cloud. Gastón Perkins marcó 1m 23s, Marincovich 1m 24s y Malnatti 1m 33s; evidentemente el problema no residía en la estabilidad.

El miércoles a la noche, todavía Stevens sostenía convencido de que los Torino largarían, como estaba previsto. Rodolfo Fraga, gerente técnico de Competición IKA, afirmaría más tarde en Zapala que "había problemas en los tanques de nafta".

Pero la clave parece estar en ese viaje realizado por Mc Cloud como navegante de Copello. Fue él quien después de algunos cabildeos decidió retirar los automóviles porque, al parecer, había muchas cosas que no estaban a punto y que eran capaces de hacer peligrar la imagen del nuevo vehículo. Una cosa era también evidente: el problema no estaba en los motores.

El equipo de Competición IKA debutó con los Renault en el GP de TM y con un fracaso. Después ganaron casi todas las carreras en las que compitieron en los últimos años, con una regularidad y un dominio que hizo historia. Quizá el recuerdo de aquel fracaso mantuvo a los nuevos y esperados Torino guardados en los garages del departamento de competición. Auguramos después de este, que no deja de ser un fracaso, sobresaliente actuación el año próximo a los modernos recién nacidos de la fábrica cordobesa

Uno de los autos mejor presentados y de aspecto sumamente moderno es el de Sergio Bocher. Con su cola descendente y sus líneas fluidas es un auto vanguardista para la categoría TC.

Con menos pelo, Emilio Callegari ha vuelto a los automóviles de carrera y ha vuelto precisamente a preparar el automóvil de Luis A. Ferraris, que realizara desde años atrás. La vieja cupé no inspira demasiada confianza, pero Callegari dijo: "Con menos de 200 km/h no se puede salir". El kilómetro lanzado confirmó los 200 plus y los 19 minutos que lo separaron del puntero en la primera etapa lo reafirman. Sorprendió

Federico Urruti y el hermoso Volvo 122 S. A pesar de sortear muchos inconvenientes sigue firme en la lucha y dispuesto a seguir con la ventaja de un motor más blando y la montaña por delante.

De Misiones vino el debutante Claudio Wieland para integrar el equipo Falcon. Como el resto del equipo tuvo muchísimos problemas. Demostró buenas condiciones con su exquisito manejo.

GRAN PREMIO

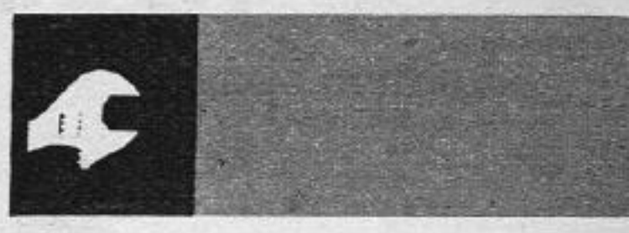
KILOMETRO LANZADO

Con los cronómetros en marcha, un equipo de CORSA se ubicó poco después de la largada, más exactamente a la altura del kilómetro 113 de la Ruta Nacional Nº 5, en una recta de unos diez kilómetros de longitud y estableció la velocidad máxima de todos los que largaron el GP, en una distancia de un kilómetro y con una precisión de 1/5 de segundo. Como se ve, hay de todo, desde los 243 km/h de Ríos y Roux, hasta los 133 km/h de Arias Uriburu, aunque solo incluimos a los que pasaron a más de 160 km/h, con un total de 58 competidores que están por encima de los 200 km/h. Claro está que, tan cerca de la largada, el más pequeño problema puede bajar considerablemente el promedio dentro del kilómetro controlado.

Los automóviles números 6 (Menditeguy), 82 ("Catacho") y 104 (Urruti) pasaron con evidentes fallas mecánicas; el 29 (López Oribe) y el 27 (Figlioli) no registraron tiempo porque se detuvieron dentro del kilómetro controlado y luego reanudaron la marcha. El 110 (Biglieri) abandonó antes del kilómetro 113.

A pesar de la carrocería de su automóvil, Ríos muy bin podría ser el campeón del kilómetro lanzado. Ya hace varios años que posee uno de los automóviles más veloces. Precisamente desde que incorporó el motor Chevrolet de siete bancadas; él fue el primero en usarlo.

Nº	Conductor	Marca	Promedio
18	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	243,243
12	Roux, Rubén J. J.	Chevrolet Super	243,243
2	Emiliozzi, Dante J. M.	Ford F-100	236,842
25	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	236,842
51	"Bamse"	Ford F-100 I	233,766
70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	233,766
17	Manzano, José	Chevrolet Super	230,769
24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	227,848
64	Castaño, Cesáreo	Chevrolet Super	227,848
4	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	227,848
5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	227,848
88	Castagnola, Carlos	Ford F-100	225,000
103	Formisano, Vicente	Barracuda S. Six	225,000
30	Fulco, Rubén	Ford F-100	225,000
9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	222,222
62	Morán, José	Chevrolet 4 IA	222,222
72	Sogoló, Adolfo	Chevrolet F-100	222,222
31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	222,222
23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	219,512
20	Estéfano, Nasif M.	Falcon F-100	219,512
37	Feijoo, Marcial	Ford F-100	219,512
48	Exertier, Alberto	Falcon F-100	216,687
22	Rey, Héctor	Ford F-100	216,687
21	Viale del Carril, Atilio	Falcon Seis 200	216,687
32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	216,687
33	de la Torre, Matías	Chevrolet F-100	214,285
84	Eraso, Sergio A.	Chevrolet 4 IA	214,285
10	Gimeno, Hugo A.	De Soto Slant Six	214,285
46	Salto, Carlos Luis	Ford F-100	214,285
3	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	211,764
34	Castro, Obdulio	Chevrolet 4 IA	211,764
7	Cordonnier, Oscar E.	Chevrolet Tornado	211,764
19	Cottet, Raúl	Ford F-100	211,764
43	Melino, Andrés F.	Ford F-100	211,764
73	Rodríguez Larquín, J.	Ford F-100	211,764
8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	211,764
1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	209,302
16	Chabert, Raúl	Ford F-100	209,302
50	Ferraris, Luis A.	Ford F-100	209,302
41	Marcellino, Héctor	Ford F-100	209,302
101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super	209,302
11	Galbato, Carmelo	Ford F-100	206,896
128	Weiland, Claudio	Falcon Seis 200	206,896
36	Bonanno, Ricardo J.	Chevrolet F-100	206,896
40	Villanueva, Críspulo	Ford F-100	206,896
74	Sauze, Ricardo J. P.	Ford F-100	206,896
76	González, Santiago J.	Ford F-100	206,896
49	Matías, Eduardo	Ford F-100	204,545
71	Domínguez, Ricardo G.	Chevrolet Super	204,545
83	García, Roberto	Ford 59 AB	204,545
59	Maquirriain, Eulogio	Dodge Slant Six	204,545
25	Galluzo, Vicente	Chevrolet F-100	204,545
14	Di Palma, Luis R.	Chevrolet S. Six	200,000
133	Capasso, Carmelo	Falcon Seis 200	200,000
6	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	200,000
45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	200,000
63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	200,000
77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	200,000
38	De Paoli, Ricardo	Valiant III S. Six	197,802
75	Tosti, Osvaldo L.	Ford F-100	197,802
79	Suárez, Octavio	Ford F-100	197,802
55	Larriestra, Bautista M.	Falcon Seis 200	197,802
56	Tintorelli, Ovidio	Ford Chevr. 4 IA	194,548
58	Pozuetta, Héctor V.	Chevrolet 4 IA	191,489
69	Taddía, Tadeo	Chevrolet 4 IA	189,473
80	Meretta, Luis A.	Ford F-100	189,473
98	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	189,473
114	Sarno, Alberto O.	Chevrolet 4 IA	185,567
28	Mantinián, Manuel	Chevrolet 4 IA	185,567
81	Gaitero, Rafael	Mercury 59 AB	185,567
90	Corti, Osvaldo	Chevrolet 4 IA	185,567
120	Boubeé, Máximo	Peugeot 404	185,567
54	Musso, Daniel	Ford F-100	181,818
78	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	181,818
60	Bertello, Adolfo	Ford 59 AB	181,818
134	De Maio, Antonio	Chevrolet 4 IA	176,470
138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	176,470
47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	174,757
53	Villegas, Adrián A.	Ford Tornado	174,757
67	Mabellini, Félix	Ford 59 AB	174,757
119	Fernández, Juan C.	Ford F-100	173,076
125	Galimberti, César L.	Fiat 1500 C	173,076
92	Irazusta, Miguel A.	Facon Seis 200	169,811
113	"Luna-Lionetti"	Valiant III S. Six	169,811
94	Spano, Vicente	Chevrolet 4 IA	168,224
96	Calandra, Oscar	Peugeot 404	168,224
97	Schenone, Carlos R.	Chevr. Thrifmaster	166,666
105	Soulet, Alberto	Ford 59 AB	166,666
130	Delaney, Mario H.	Chevrolet 4 IA	165,137
122	José Zanetta	Fiat 1500 C	165,137
86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300	165,137
127	"Mito"	Ford 59 AB	163,636
116	"Grey Rock"	Aust. Cooper 1300	163,636
89	Castañón, Norberto	Peugeot 404	163,636
106	Oberante, José	Ford 59 AB	163,636
109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	163,636
107	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	162,162
100	Melén, Rafael	Ford F-100	162,162
104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	162,162



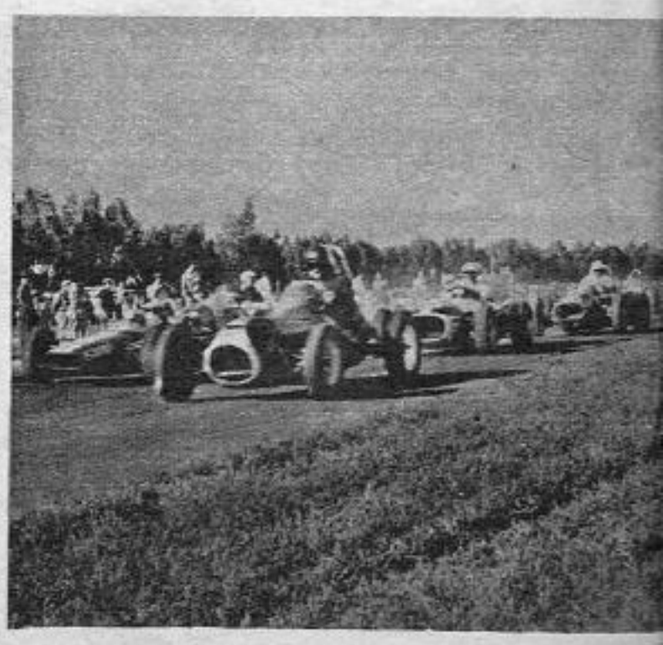
La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Roberto Galluzzi, momentáneamente alejado de las competencias de la categoría Turismo, está abocado de lleno al armado del motor de su Isard 1204 TS, ya que debido a las nuevas homologaciones ha debido hacer muchos cambios en la parte motriz. Espera poder comenzar en la temporada próxima, época para la que el automóvil estará listo.

En el autódromo de Buenos Aires hemos sido testigos oculares del nuevo modelo de neumático "Cinturato Pirelli HS" CN72, rodado que está siendo utilizado por gran cantidad de máquinas de Turismo de Carretera y Turismo. Realmente el dibujo es excepcional y demuestra un agarre excelente en pistas. Su carcaza sigue siendo radial como la de la Cinturato común.

"No corro en Turismo de Carretera porque no hay progreso en esa categoría. Tuve oportunidad de correr en el Chevrolet 400 de 'Don Segundo Sombra'... pero el día que yo corra me gustaría hacerlo con un Corvair Monza y motor atrás. Ese es el sueño de mi vida, pero por el momento el reglamento no lo permite." De una conversación sostenida con Fernando Arana (Fiat Alvear) en oportunidad de disputarse las 100 Millas en el Autódromo.

En nuestra recorrida por el patio de boxes de la reciente carrera de Bahía Blanca, pudimos obtener diferentes datos que nos hablan, bien a las claras, de que la Mecánica Nacional se viene



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

con todo para el año próximo. La mayoría de los volantes, aún aquellos que más se resistieron a cambiar, han comprendido que hay que marchar al ritmo de la época y se han metido con todo a preparar nuevos fierros. He aquí algunas de las ondas en el aire:

El auto Nº 56 que condujo Antonio Franchi es propiedad de Severino Castellani, quien por haberse accidentado en una mano no pudo correrlo y se lo cedió. Franchi es de Avellaneda y es la tercera carrera que corre. Ya tiene los planos para preparar un auto moderno, con motor en popa y equipado con un motor Fiat 1500.

Carlos Destéfano termina el mes próximo su mandato como presidente de la Asociación de Volantes de Mecánica Nacional. No desea ser reelegido. "Hay que dejar paso a gente nueva y que venga con ideas nuevas. Me llena de satisfacción que la nueva generación de periodistas se acerque a nosotros y nos conozca mejor. Ya ve, somos todos buena gente, lo de Rosario quedó atrás. Hay que mirar el futuro. La categoría reconquista posiciones y se moderniza y les agradezco a ustedes que vuelvan a interesarse en la Mecánica Nacional. El año próximo haré un auto nuevo: tendrá un F-100 en popa, chasis reticulado y carrocería de aluminio. El amigo Bamse nos dará sus consejos y su experiencia. Estoy seguro que andaremos bien."

Fernando Alberto Faverggiotti es de Salto. Tiene un F. 3 equipado con motor Auto Union. El auto es una pequeña joya y fue diseñado y preparado por Abel Enrique Valaco. Pesa 407 kilos bien repartidos. En Bahía tuvo un serio inconveniente. Se le rompió una pieza del carburador y tuvo que cambiarlo. Anduvo buscando uno y lo encontró: un corsa entusiasta le prestó su carburador particular, sacado a toda marcha de un Chevrolet Super.

Si gano mejor, pero yo vengo a otra cosa. Así nos dijo un día antes de la carrera Domingo Di Santo. Se refería, sin duda alguna, al campeonato de la categoría en la que estaba segundo a un solo punto de Cipollatti. Creo que Vicente no me puede ganar. Di Santo cumplió sus propósitos, ya que su segundo puesto le permitió clasificarse campeón, con un punto de ventaja sobre Cipollatti.

Los corredores estaban juramentados. Se trataba por todos los medios de bajar el tiempo de Kissling, que era de 58 s. Víctor Rissatti fue quien lo superó, ya que en la segunda serie lo llevó a 56,3 s y luego abandonó por fallas. Los "grandes" no le perdonan al "chico" el haber marcado menos tiempo en el promedio de la carrera disputada hace dos meses en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Varisco prepara también un auto con motor trasero. El motor será un Peugeot llevado a 2000 cm³. El auto actual está equipado con un motor Chevrolet Apache, con inyectores, fabricado por Campetelli y Montalenti.

Elalio Platini Teruggi tiene un F. 3. Es un Castelli modificado, con motor Gordini 1093. Reside en Villa María. Oscar José Borri es el preparador. La cilindrada del motor es la original de fábrica, 845 cm³.

Y dejamos para el final a los constructores locales. Juan Alberto Vallasciani prepara un auto con motor trasero. El chasis ya se encuentra listo. Tendrá frenos a disco Rousan en las cuatro ruedas y el motor será un Peugeo 404. Por su parte Eduardo Medina y sus colaboradores siguen a toda marcha preparando el "Bahiense Special". El problema de la caja fue resuelto cortando por lo sano: se construye en el país sobre planos de Medina. Se fundió y se está mecanizando en Lomas de Zamora. Los amortiguadores, según especificaciones del "capo squadra", los fabrica Fric-Rot. Las cubiertas "Indy" ya están en casa. El motor Pontiac-Tempest está en manos de José Abate que es el preparador y será el jefe de los mecánicos en las pruebas. Los brazos de la suspensión delantera y los tensores de la suspensión trasera están listos para cromar y la carrocería de fibra de vidrio espera turno en un rincón del cuartel general. Benamo es un hombre paciente y tranquilo que le dice a Medina: "Sí, el auto está muy lindo, pero Plano corre y yo no". El tranquilo don Manuel ha dado como último plazo marzo del 67, y de no terminarse el automóvil para esa fecha... esperará hasta que se termine.

Treinta y una esperanzas partieron el último domingo domingo de San Martín y Tinogasta hacia Lobos y regreso en una competencia de regularidad organizada para tercera categoría y debutantes por la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 26 y fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad. Veintisiete automóviles arribaron al punto de llegada esperando la clasificación definitiva, que daría como ganadores a Oscar Ortiz y Rubén Colombo, con 20 puntos en contra. En la clasificación les siguieron Normando Lusetti y Luis Noval (25), Carlos Aloi y Amsal Nocia (26), Jorge Petray y Carlos Fredes (47) y Pascual y Franco Mazzotta (57).

Un nuevo prototipo Ferrari fue probado por los pilotos de la escudería en Módena. Lorenzo Bandini, Mike Parkes y Ludovico Scarfiotti anduvieron en el nuevo Ferrari Prototipo con miras a intervenir en las 24 Horas de Daytona Beach (Florida), que se correrán los próximos 4 y 5 de febrero. La máquina tiene motor posterior de 4.000 centímetros cúbicos, de 12 cilindros en V y una nueva carrocería de líneas muy aerodinámicas y altura muy reducida.

Aparentemente siempre hay problemas en la fábrica del "Mago de Maranello". El director general de Ferrari, señor Piero Gobbato, renunció el pasado 28 de noviembre al cargo que desempeñaba desde hace casi un año. Un portavoz de la empresa informó que no se conocían los motivos de su dimisión. (?)

En una conferencia de prensa realizada en Módena, el presidente de la fábrica de automóviles Maserati anunció a los periodistas que durante el año próximo seguirá la colaboración entre la casa del tridente y la Cooper.

Por su parte el director técnico, ingeniero Giulio Alfieri, se refirió al nuevo auto que se está preparando para la temporada 1967, máquina que demostró en manos de Surtees y Rindt una extraordinaria performance y adaptabilidad a los distintos circuitos. El motor difiere del anterior en su sistema de distribución, y en la potencia, que ahora es de 370 HP a un régimen de 10.500 rev/min. La parte motriz seguirá siendo un 12 cilindros en V, pero mucho más liviano que el anterior, ya que sólo pesa 182 kilogramos.

"De repente me encontré en la cama de un hospital. Eso es todo cuanto recuerdo", fueron las palabras del piloto Art Arfons luego del accidente que protagonizó con el "Monstruo Verde" en las salinas de Boneville, cuando intentaba batir el record establecido el año pasado por Craig Breedlove, de Los Angeles.

Arfons, de 40 años de edad, fue internado inmediatamente en un hospital de Salt Lake City, donde se estableció que su estado no revestía mayor gravedad. El bólido quedó totalmente destruido luego de dar varias vueltas de campana. En el momento del accidente marchaba a una velocidad de unos 950 kilómetros por hora.

Un nuevo artículo para proteger la seguridad de los pequeños fue lanzado al mercado automotor por la firma CRAK. Se trata de un sujetador que no permite a los niños sacar los brazos por las ventanillas y evita que sean proyectados en los cambios bruscos de dirección o velocidad del vehículo. La colocación de este "cinturón de seguridad infantil" es sumamente simple y sencilla y puede realizarse tanto sea en el asiento trasero como en el delantero.

Una querida y recordada figura de nuestro automovilismo deportivo, el famoso "gallego" Jesús Ricardo Iglesias ha vuelto a tomar íntimo contacto con el fierrerío. Esta vez no ha sido con monopostos de MN F-1 sino que ha inaugurado en sus pagos de Pergamino una Concesionaria Peugeot.

Con motivo del acontecimiento, en su local de la calle Julio A. Roca 241/249 de esa localidad, reunió en un "happening" livianito a una respetable cantidad de amigos y figuras conocidas del ambiente corsa.

Nos imaginamos que pese a seguir siendo tranquilo concesionario Deutz y Peugeot, don Jesús empezará a meter mano en algún 404 con miras a defender los colores de su nuevo stud.

TARJETAS QUE ILUMINAN LA SONRISA DE MILLONES DE NIÑOS

Uno de los motivos: DANZAS INFANTILES, obra de Tusnelda, de los Estados Unidos

Son las que para las fiestas de fin de año pone en venta el UNICEF - Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia - Con su producto se benefician millones de niños a través de programas sanitarios, alimentos, medicinas, ropas, educación. Cómprelas y recomiéndelas a sus amigos.

CAMPAÑA UNICEF

ASOCIACION ARGENTINA PRO NACIONES UNIDAS

Sarmiento 1334, Buenos Aires *(sede del Club del Progreso)* Teléfono: 40 - 5053

CUIDE SU VIDA CON...

CUIDEX®

único cinturón retráctil de seguridad con GARANTIA PERPETUA

4 modelos adaptables a cualquier marca de automóvil, Abdominal, Pectoral, Combinado y T.C. (para competencias deportivas)

Hebilla exclusiva - Cierre y apertura instantáneos

MODELOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES **FIAT**

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros service autorizados: en Capital Huergo: Av. Libertador 7402; Osvaldo S.R.L.: El Cano 2922; Funtap: Forest 774; Simta S.A.: Av. Rivadavia 10663; Ludueña: México 1059; Luce: J. B. Justo 3500; Piacquadio: Camarones 1500; Samuel Lust e Hijo Cabildo 474 Vicente Lopez: Sebring Motors: Av. Maipú 560 Lanús: Servi Sud: H. Yrigoyen 4877; La Plata: Ditta S.A.: 41 Nº 1055; Córdoba: Firecor: Humberto Iº 836; Mar del Plata: (Mar y Sierras) E. Polverino y Hno.: Belgrano 3453; Alberto Benivegna: Jara 945

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

MAS GENERALES DE LA LEY

Vuelve la lluvia de consultas sobre un tema determinado. Aquí van algunas respuestas más a preguntas formuladas por grupos de lectores, pidiendo perdón ante la imposibilidad de contestarles uno por uno.

Probablemente cuando uno lee una revista o un diario, no tenga en cuenta la cantidad de dificultades que hay que vencer, día tras día, semana tras semana, para que esas pocas páginas ganen la calle y lleguen a las manos del lector manteniendo un nivel de calidad periodística, gráfica e informativa. Si a veces no sale la foto del ganador de una prueba, llueven las protestas sobre la Redacción porque publicamos la foto de todos los ganadores de TC menos la de Ruben Roux. Pero nadie se detiene a pensar si había en archivo una foto adecuada en ese preciso momento. O si la foto que le tomaron a Roux

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el día de la carrera fue justamente una de las que se velaron o que no salieron reproducibles, o que... bueno, mil circunstancias que el periodista y los técnicos del taller deben vencer a diario y que el lector no imagina. Ojo, no es descargo de nuestras culpas. Cuando las tenemos las aceptamos, pero no peguen tan fuerte por tan poca cosa, por favor. Pero, además, no es cierto que hayamos publicado la foto en colores de **todos** los ganadores de TC; lea el número de CORSA inmediatamente anterior a éste y encontrará muchos más. Pedimos disculpas por un error cometido al decir (número 17, página 10) que el coche de Sotro era copia del de Ríos. El lector Jorge M. Leginsky (entre otros) nos lo recrimina duramente. Admitimos lo que ese señor nos dice: "Ese coche no se parece a ninguno".

INSTRUMENTAL

de F. Mening — Mar del Plata

Quiero cosultarles acerca de un N.S.U. que tengo, el cual no tiene ninguna clase de marcadores y quiero saber qué instrumentos de los siguientes puedo adaptarle: marcador de combustible, marcador de presión de aceite, marcador de temperatura de aceite, amperímetro, marcador de temperatura (en lo que a esto respecta, me he enterado que existen marcadores especiales para N.S.U. y quisiera saber donde puedo conseguirlos y también dos butacas).

R.: Puede instalar el manómetro para aceite y el amperímetro con toda facilidad. En cuanto al nivel de combustible, no sabemos si vale la pena dada la poca precisión de las indicaciones de estos instrumentos cuando no son equipo original.

Sobre el tema puede consultar a cualquiera de las buenas casas especialistas. Guíese por los avisos que se publican en "Parabrisas" y en CORSA. Lo mismo para las butacas.

ANGUSTIA DE LA VELOCIDAD

de firma ilegible — Buenos Aires

1) ¿Puede el F-100 de Eduardo Casá superar en velocidad al Chevrolet de Carlos Pairetti?

2) ¿Por qué no corrió el Mercedes Benz 250 SEb piltoeado por Anteo Pichetta?

3) ¿Qué velocidad máxima tiene el Ford Corsair V4?

R.: 1) No, señor; en términos generales, y nos referimos a velocidad pura, en recta y en el llano, el coche de Pairetti es más veloz. Pero hay muchas circunstancias que hacen que un auto gane una carrera, no sólo la velocidad máxima.

2) Según declaraciones del mismo Pichetta, no largó el Gran Premio debido a que en el sorteo le había tocado el número 813, que no era de su agrado.

3) Este auto entró en producción en 1965 en dos versiones: De Luxe y GT. En ambos casos se usaron motores V4 de 1663 cm³ y 1996 cm³, respectivamente. Según informaciones de la fábrica, el 1700 cm³ entrega 81,5 HP a 4750 rev/min y desarrolla una máxima de 140 km/h. En cuarta pasa de 48 a 80 km/h en once segundos.

El dos litros del GT posee 93 HP a

BOOM S.A.

tiene KNACK quien usa Sandro®

pantalón americano
campera americana
caminando o bailando
tiene knack quien usa Sandro

Un producto SELSA

Distribuye:
I. MALIAR e Hijo S. R. L.
Canning 339/361
Tel. 54-4744/4035
Larrea 431
Tel. 47-9978
Buenos Aires

CORREO CORSA

igual régimen y su velocidad llega a 145 km/h, empleando ocho segundos para acelerar de 48 a 80 km/h.

POR AMOR AL CHEVY

de Héctor Pedro Denezio — Chivilcoy

Me dirijo a ustedes con el propósito de que por intermedio de vuestro Correo Corsa me informen respecto a:

1) ¿Es verdad que para el año próximo la General Motors de nuestro país pondrá en circulación un Chevrolet de ocho cilindros en V?

2) ¿Existe alguna ventaja para los motores que tienen los cilindros en V sobre los que los tienen dispuestos en línea?

3) ¿Cuál es la velocidad máxima que desarrolla un Chevrolet Super?

R.: 1) No hay indicio de que ello ocurra, ni rumores por el momento, lo cual no quiere decir que sea imposible.

2) Se obtiene un motor más corto y por consiguiente un cigüeñal de menor largo. Hay algunas ventajas de orden técnico que se ven compensadas por desventajas en cuanto al balanceo del motor.

3) Según el Test de Parabrisas el Chevrolet Super 66 desarrolla una velocidad máxima de 162 km/h.

ACLARANDO

de José Rodríguez — Campana, Bs. Aires.

1) Libros sobre preparaicón, bibliotecas o lugares de consulta acerca del tema. Cómo obtener algún libro de procedencia extranjera.

2) Quisiera saber los "cruces" más comunes para motores de 50, 100 y 175 cm³ de cilindrada de dos y cuatro tiempos y el combustible adecuado en cada caso. Además, si estos valores cambian y cuánto, en motores para karting.

Ya que publican información sobre preparación deportiva, ¿no creen que sería necesario complementarla con instrucciones para construir un dinamómetro casero (y su empleo) aunque no sirviera más que para esos pequeños motores que mencioné más arriba?

R.: 1) El libro "Cómo se prepara un automóvil", de J. Rogliati, puede ser adquirido al Dr. Antonio Cataldo, Cangallo 1333, 5º piso, of. 48. En cuanto a otras publicaciones similares, remitimos a usted a las librerías técnicas (Publicaciones Técnicas, Perú casi H. Yrigoyen; Rodríguez —anexo— en Galerías Pacífico, entrada por Córdoba), de las que mencionamos un par tan sólo. Entendemos que se refiere usted a este tipo de "preparación".

2) Los valores de cruce cambian para cada motor en cada circunstancia de acuerdo a mil detalles que son imposibles de mencionar en esta sección y que serían objeto de un estudio cuidadoso y extenso. Sólo un experto en distribución puede solucionar su problema. Por otra parte, en karting no se admiten motores de cuatrotiempos.

3) No conocemos ningún "kit" para armar su dinamómetro en casa. Alguien le ha dicho a usted que, en definitiva, no se trata más que de una balanza, y tiene algo de razón. Pero no es tan simple como usted cree, y un equipo "aunque no sirviera más que para esos pequeños motores" cuesta un montón de dinero y consta de componentes de precisión y elementos de medición muy exactos y caros.

Le sugerimos que trate de ver un dinamómetro y tendrá idea de lo complicado que sería armarse uno en casa, en la mesa del comedor, un sábado de lluvia, por ejemplo.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 891657

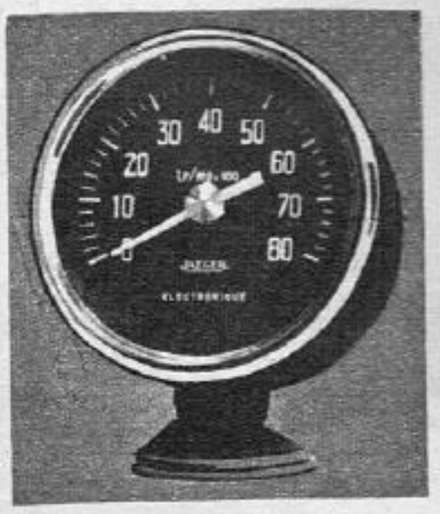
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVEDADES CORSA

Realización EDDIE publicitaria. 32-7989 / 1424.

TENGA SU MOTOR DEBAJO DE SUS OJOS



ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
Paraná 734, Bs. Aires

Distribuidor Autorizado
JAEGER
instrumentos de precisión

Cuenta revoluciones electrónico

JAEGER

Cuenta - revoluciones mecánicos y electrónicos, manómetros, amperímetros, termómetros (agua - aceite), cuenta Km. especial para Peugeot 404: 200 Km.

IMPORTANTE: Tomamos en parte de pago su Cuenta - revoluciones I. A. por un valor de hasta $ 10.000.-

---

TALLERES BONCAR S. R. L.
Olazábal 3827/29
T. E. 76-7251 CAP.
a una cuadra de la Av. Forest.

FIAT

Especialidad línea completa FIAT
Mecánica altamente especializada en afinación de motor - Balanceo de ruedas
Chapa y pintura - Electricidad

Atendido por sus dueños, José Fuentes y Cía.

DYNA ROTOR

PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

TIENE UN GRAN DEFECTO

En honor a la verdad, tiene unos cuantos. El peor es que no siempre le vendemos lo que Ud. quiere si estamos convencidos de que lo pedido por Ud., no le conviene. Por eso Ud. a lo mejor sale de nuestra casa con algo distinto a lo que quería adquirir al principio... o muchas veces sin haber comprado nada! De acuerdo, esto no es comercial Pero sabe... hemos llegado a la conclusión de que no somos buenos comerciantes. Preferimos muchas veces darle solamente un consejo o una orientación. Por eso nos va a encontrar muchas veces sentados a la mesa charlando con amigos. Porque eso sí, nos gusta tener amigos. Y a Ud.?

JARAMILLO 2324 (Av. Cabildo 3800, frente Plaza) — **T. E. 70-5731** CAPITAL

REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**

- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500

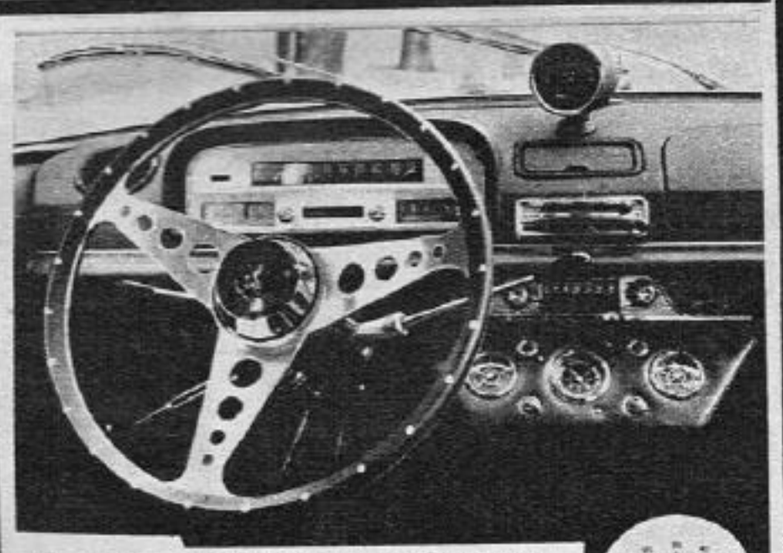
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia,
Tel. 72-4817 - Bs. As.

FIAT **VENETA**

Mecánica FIAT en general
PASTEUR 736 Altura Córdoba 2300
Frente a la facultad

AJUSTE DE MOTORES, Afinación, Puesta a punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo. EQUIPO DE COMPETICION. Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS.

SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS



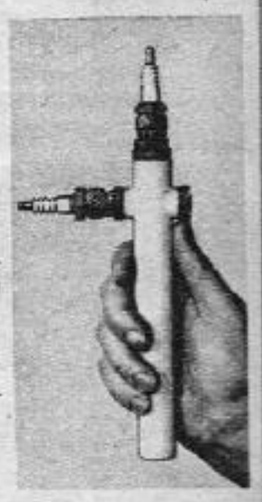
PIACQUADIO EN AUTOMOVIL
1496 Camarones 1500,
Tel. 59-6573 - 9971

TAQUIMETRO "FRARNO", con **ESCALA NUEVA**, colores a elección, **Colocado $ 7.900.-**, 18 meses de Garantía.
• Unico compacto • Exacto • Fácil de instalar • Panel luminoso • Preparado para 2, 4, 6 y 8 cilindros • Seguro contra vibraciones escala para 5.000, 6.000, 8.000 y 15.000 R.P.M. • Electrónico estabilizado • Diodos, Zener • Primero y único en la Argentina • Aro exterior cromado • El instrumental que distingue su tablero
• Instrumental completo para competición • Cinturones de Seguridad "Cuidex", service autorizado • Batería Atma • Cinta de Freno (colocación) • Piñones - Coronas - Bujías - Amortiguadores Juntas - Espirales
• **Fundas Anatómicas** (colocación en el día) para Peugeot 404 y 403: **$ 17.400.-** y para Ford Falcon, Chevrolet y Rambler: **$ 17.000.-** • Equipos especiales de preparación
• Herramientas Importadas en general.

"BUJILIMP"

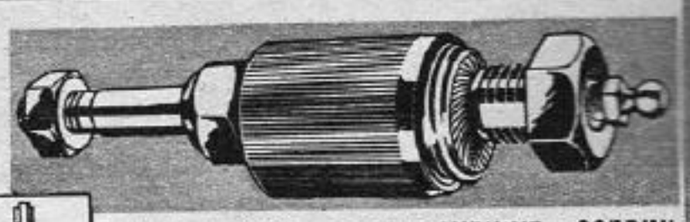
EL LIMPIABUJIAS DE LOS TUERCAS

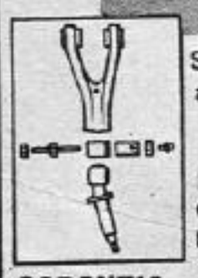
Debe estar en el equipo de herramientas de su vehículo.
NO DESTRUYA las bujías con arenado. Límpielas Ud. mismo con solo roscarla al aparato y agitar el conjunto.
Solamente $ 690.-
BUJILIMP ES IRROMPIBLE. Al interior enviamos únicamente contra giro y a nuestra orden.
En venta en nuestra dirección, en **Viamonte 1616 y Las Heras 3449.**
A comerciantes y revendedores precios especiales.
Fabrica y distribuye:
MECCIA LATERRA & CIA.,
Av. Chiclana 3966, Capital, Tel. 922-4857.



SIMCA ARONDE Y ARIANE
FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
CUBRE VOLANTES **CORSA** • CINTURONES DE SEGURIDAD **STECE** • TACOMETROS **COMIND** • PALANCA DE CAMBIO PARA PISO DE 1500 **H. BRAVO** • TABLEROS INTEGRALES **GINRR.**
NO CERRAMOS AL MEDIODIA.

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires

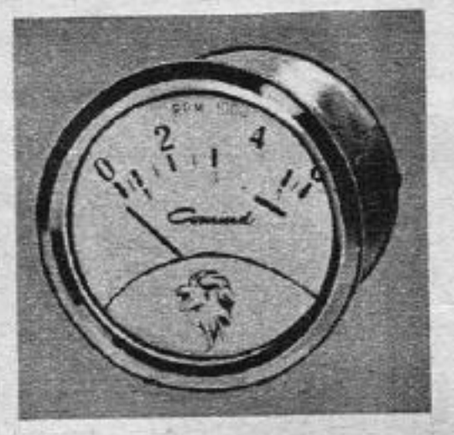




GARANTIA TOTAL

Solución definitiva para su **DAUPHINE y GORDINI**, aplicandole la **EXCENTRICA CORRECTORA DE COMBA "ROSSIGEES"**
Patente A Nº 201.485.
Elimina ruedas abiertas, desgaste de neumáticos, dirección pesada, etc. Se instala en la parrilla superior de suspensión. DE FACIL COLOCACION Y SIN MODIFICACIONES PREVIAS.
FABRICA Y DISTRIBUYE: CORDOBA Y CIA.,
Dr. Juan F. Aranguren 2535, T. E. 611-5567, Bs. Aires.
SOLICITELA EN LAS CASAS DEL RAMO.

EL MAS EFICAZ CONTROL DE VIDA PARA SU MOTOR



TACOMETRO ELECTRONICO *Comind*
UNICO CON SISTEMA A CINTA TENSA
NUEVO modelo deportivo EXCLUSIVO. multidireccional y de fijación universal
- **TABLEROS DEPORTIVOS**
- **ACCESORIOS DE CATEGORIA**

FABRICANTE: **COMIND AUTOMOTOR S.R.L.**
Av. CORDOBA 1770 - CAPITAL : T. E. 42-2651

CURVAS PERFECTAS...
EN LOS CRISTALES INASTILLABLES PARA COMPETICION y PASEO
de **FRUMENTO Hnos.**
S.A.C.I.F.I. • IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42, Tel. 54-1880 / 55-0446
Sucursal Ramos Mejía: RIVADAVIA 14.782

Ya atendemos!..
en nuestro nuevo local de GUATEMALA 4416
(altura Canning al 1900) Tel. 71-5862

J. C. ZUPPIROLI S.R.L.

REPUESTOS FIAT

JUJUY SPORT CAR'S
LA CASA DEL AUTOMOVILISTA DEPORTIVO

- FRENOS A DISCO **ROUSAN**
- FAROS **AL-RO**
- CINTURONES DE SEGURIDAD **SALVEX**
- TACOMETROS ELECTRONICOS **BRD**
- VOLANTES DEPORTIVOS **SANDRINI**
- FUNDAS ANATOMICAS Y TECHOS VINILICOS **SUPERFUND**
- CASCOS - GUANTES - CAÑOS DE ESCAPE - EQUIPOS ABARTH - FRENOS DE POTENCIA - BUTACAS - LLANTAS CROMADAS - ETC.
- **Solicite Calcomanías**

COLOCACION EN EL ACTO • JUJUY 345 - BS. AIRES

"Parabrisas" es información!
Compruébelo una vez más en
"Parabrisas"

Lea la mejor información para la compra de su automóvil en una extraordinaria nota que incluye: planes corrientes y especiales de financiacion, cancelación de la deuda, cálculos de intereses, seguros patentamiento y otros gastos, en todas las marcas y modelos.
Lea: "Teoría y práctica de la financiación de automotores"

Lea la más completa información sobre el Ford Falcon
Lea: "Cuadro clínico del Ford Falcon"

Lea la más precisa información turística sobre el Uruguay: hoja de ruta, mapas, hoteles, restaurantes, excursiones, etc.
Lea: "Turismo en el Uruguay".

Lea la más útil información para la temporada estival.
Lea: "Prepárese y prepare su coche para las vacaciones".

Y como siempre, notas y artículos con la mejor información técnica!

Parabrisas

Ya está en venta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com