



# Parabrisas **CORSA**



+ **LOTUS  
BRM 16**  
= **EXITO**

Las revistas de Mauro

## Tres Arroyos: **MENDITEGUY A ULTIMO MOMENTO**

(pág. 7)

## **HOJA DE RUTA DEL G. PREMIO**

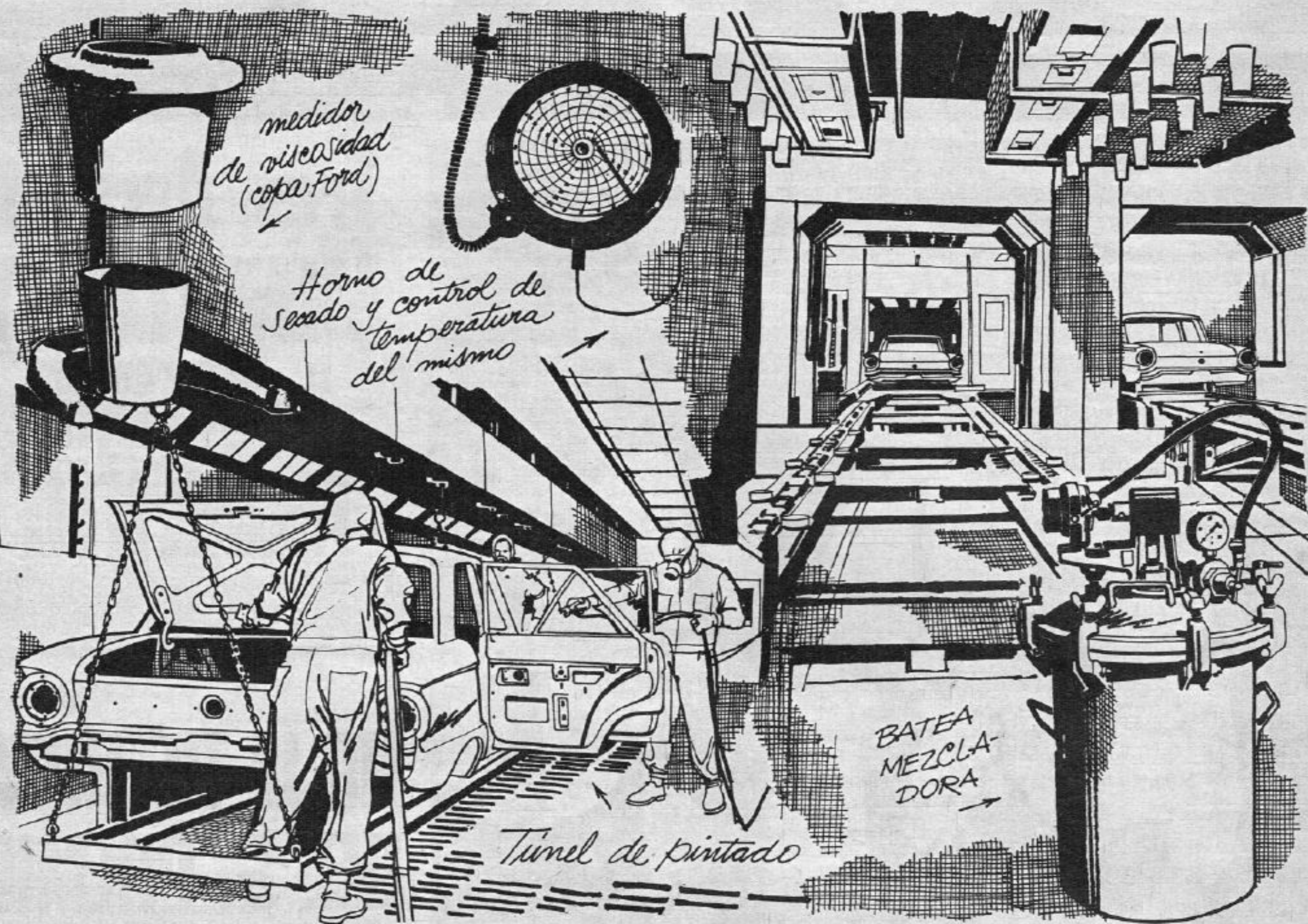
(pág. 11)

## **Autódromo: GANARON DI SANTO Y KISSLING**

(pág. 23)

...en **FORD** también se pinta con

**ALBA**



PARA SATISFACER  
LAS EXIGENCIAS  
DE ALTA CALIDAD...

**ALBA**

PROVEE SOLAMENTE  
PRODUCTOS DE  
SUPERIOR CALIDAD...

Pinturas elaboradas y ajustadas a las más severas especificaciones exigidas por las fábricas de automotores. ALBA las presenta en la calidad y los tonos requeridos para dar el "acabado perfecto" a toda unidad. Pinturas ALBA —calidad que todos confirman— está presente en las más importantes marcas automotrices del país.

A su disposición está el DEPARTAMENTO TECNICO ALBA. Escriba o llame a Centenera 2750 - Capital - T. E. 921-5777.

**PINTURAS PARA AUTOMOTORES**

**LACALBA** **ACRILALBA** **Nitralba**

Y PRODUCTOS ACCESORIOS

CALIDAD QUE TODOS CONFIRMAN

grupo de revistas



# Parabrisas

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

Edición semanal



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 (Co-tizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).  
Colaboradores: SANTIAGO TEREZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.  
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO 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 STROEN  
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 ACURIA, 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 N° 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Reco 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17°. 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 Hnas. S.R.L. Salís 585. Interior y Exterior, Ryala SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



## COMPETENCIAS NACIONALES

**TURISMO CARRETERA** en JUNIN (16 de octubre): El progresista Auto Moto Club Junín organiza su V Premio Eusebio Marcilla sobre un hermoso circuito de 77,6 km. El circuito será cubierto en siete oportunidades para totalizar 543,2 km de carrera. La largada se efectuará en el km 177 de la Ruta Nacional 188, a diecisiete kilómetros de Junín. Tras recorrer 27 km de asfalto pasando por la localidad de Laplacette, se toma por un camino de tierra que conduce a Bayauca. Desde esta localidad se continuará por la antigua Ruta Nacional 188 (de tierra) hasta el paraje denominado "El Eucaliptus", a cuatro kilómetros de Baigorrita y catorce de Junín, doblándose a la izquierda hasta alcanzar nuevamente la Ruta Nacional 188. La largada se realizará de acuerdo al ranking de la Comis. Deportiva Automovilística. Para ir a Junín (269 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 7. En la competencia de Junín, puntuable para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera (9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente a los cuatro primeros clasificados) se cobrará entrada. Trescientas personas controlarán esta tarea. Los socios del Auto Moto Club Junín no pagarán entrada. La entrada deberá presentarse cada vez que sea solicitada por el personal (recomendamos llevarla prendida). Tendrá valor para el posterior sorteo con importantes premios. Recomendamos al público que recorra el circuito en busca de lugares estratégicos, que lo haga a velocidad moderada, especialmente en la parte de tierra, para evitar su deterioro. No se permitirá el estacionamiento de vehículos ni la permanencia de público en los tramos de tierra comprendidos entre la Ruta Nacional 188 y Bayuca y entre el paraje "El Eucaliptus" y la Ruta Nacional 188, y Bayuca y entre el paraje "El Eucaliptus" la Ruta Nacional 188. Para los que deban seguir viaje se habilitará un camino de tierra casi paralelo a la Ruta Nacional 188, en inmejorables condiciones de transitabilidad, de modo que en ningún momento se interrumpirá el tránsito ni se sus-



Debo confesar que esto que voy a comentar, tendría que haberlo expresado una semana antes, apenas el baile comenzaba. Pero no importa, nadie se enojará porque en plena melodía se le agregue una trompeta más a la orquesta. Lo cierto es que para nosotros el Gran Premio ya se inició. Hace una semana empezamos la publicación de la hoja de ruta, que concluiremos con la edición del martes próximo, justo antes de la largada. También engrosamos las columnas de comentarios y presentación sobre algunos de los vehículos más interesantes que aparecerán en la línea de largada. Hasta nos dimos el gusto de comprobar que el Lotus Cortina de Pity Block tira tranquilamente 165 km/h en tercera, y tiene cuarta, por supuesto. Todo esto lo podrá vivir el lector a través de nuestras páginas. Lo que hoy me interesa agregar, es un párrafo sobre los personajes principales que transitarán detrás de toda la información que daremos del Gran Premio, y alguno más. Thierry (¡cuándo no!), Sopeña y Arcuri, cubrirán la ruta con el Peugeot de Supertest. Speratti será el comandante de operaciones en la redacción, mientras Mártire se encargará de llevar adelante un significativo intento: correr el Gran Premio con un coche absolutamente standard, para luego relatar la experiencia a los lectores de CORSA. Lo demás será el acostumbrado esfuerzo por brindar siempre la mejor y más completa información.

R. H. B.

penderán los servicios públicos permanentes. Dos ondas para "estar en la carrera": quienes deseen viajar hasta Junín y no dispongan de vehículos, recordamos que Trans-Carrera lleva a los corsas hasta la mejor curva del circuito y los trae de regreso además de compartir en amables charlas con copas y comidas. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (T.E. 34-8781 y 34-6284). Quienes no puedan ir estarán de cualquier manera en la carrera escuchando a Rebagliati, Cañete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto y compañía desde las 7.30 por LS10 Radio Libertad en la eficiente "Emoción en las Rutas". (En la foto, Emiliozzi, en Junín, 1963.)

**KARTING** en MAR DEL PLATA (16 de octubre): El Mar del Plata Karting Club, organizador, la Asociación de Corredores de Karting, supervisora, y la Federación Argentina de Karting, fiscalizadora, se encargarán de la realización de una prometedora competencia en el circuito Kart del Plata que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Karting. Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7; y 1,3 puntos, respectivamente. La competencia será para Fórmula B (motores de mecánica nacional con preparación libre).

**REGULARIDAD** en PILAR (16 de octubre): El Rotary Club de Pilar organiza una competencia para las categorías tercera y debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad con recorrido desde Pilar hasta Campana y regreso al punto de partida, sito en Plaza de Pilar, a las 0.01.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

**SPORT - PROTOTIPOS Y SPORT** en FRANCIA (16 de octubre): El Automobile Club de l'Ile-de-France hará disputar la última competencia puntuable para el Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos y el Campeonato Internacional de Automóviles Sport, los Mil Kilómetros de París. Era incierta la realización de esta última competencia por los dos torneos más importantes de automóviles biplazas, al suspenderse la realización de las Doce Horas de Reims, programadas para el 2 de octubre pasado, lo que por un tiempo le permitió a Ford paladear el triunfo en ambas categorías. Pero ahora deberá esperar hasta el domingo donde Ferrari deberá jugarse todas sus chances. Ferrari (foto), que solo puede aspirar al Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos, deberá ganar en la competencia para llevarse el trofeo, sin importarle la clasificación de ningún Ford. Esa es su única chance. Los campeones virtuales son Pors-



che en la Clase I del Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos y en la Clase II del Campeonato Internacional de Automóviles Sport, Ford en la Clase III de este campeonato. En la Clase I del Campeonato Internacional de Automóviles Sport la lucha se torna decididamente favorable a Abarth-Fiat, aunque Alpine-Renault no ha perdido sus chances. Los seis primeros clasificados en cada una de las clases obtendrán 10, 7, 5, 4, 3 y 2 puntos para los respectivos campeonatos. Los Mil Kilómetros de París no se disputaron el año pasado y luego de dos años de interrupción volverán los sport al autódromo de Linas-Monthéry sobre el circuito de 7,784 km. Los participantes deberán cubrir ciento veintinueve vueltas al circuito para totalizar 1.014,519 km. El número de automóviles está limitado a treinta y cinco y la cilindrada de los motores entre 850 cm<sup>3</sup> y 5000 cm<sup>3</sup> (l). De esta manera impedirá la participación de los Ford de siete litros, lo cual hará aumentar las chances de Ferrari para la obtención del Trofeo de Sport-Prototipos.

**SPORT Y GRAN TURISMO** en ESTADOS UNIDOS (16 de octubre): El Sports Car Club of America se encargará de la organización del Gran Premio de Laguna Seca, sobre el circuito californiano del mismo nombre. Allí participarán los mejores biplazas del momento.

**MOTOCICLISMO** en JAPON (16 de octubre): Con el Grand Prix de Japón a disputarse en el circuito de Fisco se cierra la temporada internacional de Motociclismo. En el país del Sol Naciente la Clase 50 cm<sup>3</sup> disputará su séptima competencia puntuable (en la foto Hans Ansheldt con Suzuki), la Clase 125 cm<sup>3</sup> la décima, la Clase 250 cm<sup>3</sup> la decimosegunda, la Clase 350 cm<sup>3</sup> la décima y la Clase 500 cm<sup>3</sup> la décima puntuable para el Campeonato Mundial de Motociclismo. Ya ha finalizado el campeonato en la Clase Sidecars en que se han disputado siete competencias.

**FUERZA LIMITADA** en URUGUAY (16 de octubre): En San José se disputará la octava competencia que otorgará puntos para el Campeonato Nacional Uruguayo de Fuerza Limitada.

# LOTUS - BRM



Con el discreto estilo americano de siempre, cae la bandera a cuadros sobre el Lotus BRM de Jim Clark, decretando así la primera victoria de la marca en lo que va del año.

Jim Clark en Watkins Glenn, antes de conseguir su primer triunfo del año. Hasta entonces, había luchado en inferioridad de condiciones, ya que todos los motores usados por Lotus no eran lo suficientemente potentes.

## DESPUES DEL TRIUNFO

**Casi al terminar la temporada, después de disputar el campeonato en inferioridad de condiciones, Lotus y Jim Clark consiguieron su primer triunfo del año con un motor BRM de 16 cilindros en H**

Lotus ha paseado su nombre por todo el mundo y en todos los géneros. Lotus es el nombre de una planta acuática ninfácea; de hojas grandes y flores solitarias, blancas y clorosas. Este vegetal abunda en las crillas del Nilo y está a menudo representado en los monumentos de los antiguos egipcios. En el reino animal la versión más conocida es el perro de Thiery, así llamado. La primera versión del reino mineral fue un Austin modificado por un estudiante de ingeniería aeronáutica (un tal Colin Chapman). Este mismo señor de nacionalidad británica, ahora ingeniero, ha creado su cuadragésimo segundo Lotus, un automóvil de competición que es impulsado por un discreto motor de marca BRM con dieciséis cilindros dispuestos en H.

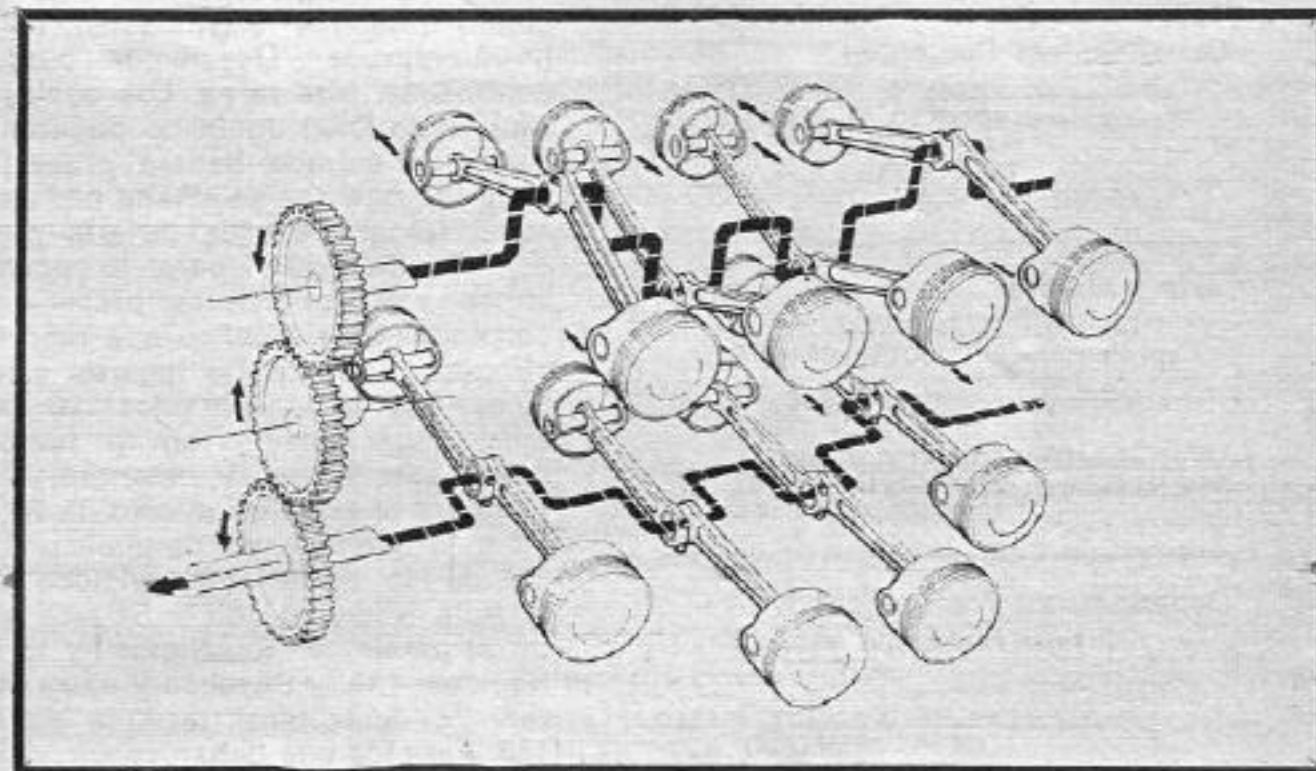
De los cuarenta y dos modelos concebidos por Chapman el último es el Lotus XLIII-BRM H 16. (Sí, Lotus cuarenta y tres); lo que sucede es que Chapman, fiel a las superstición de los corsas europeos, entre la numeración cardinal de su automóvil suprimió al número trece (quizá corresponda al perro de C.M.T.)

Cuando el Grupo Jaguar decidió

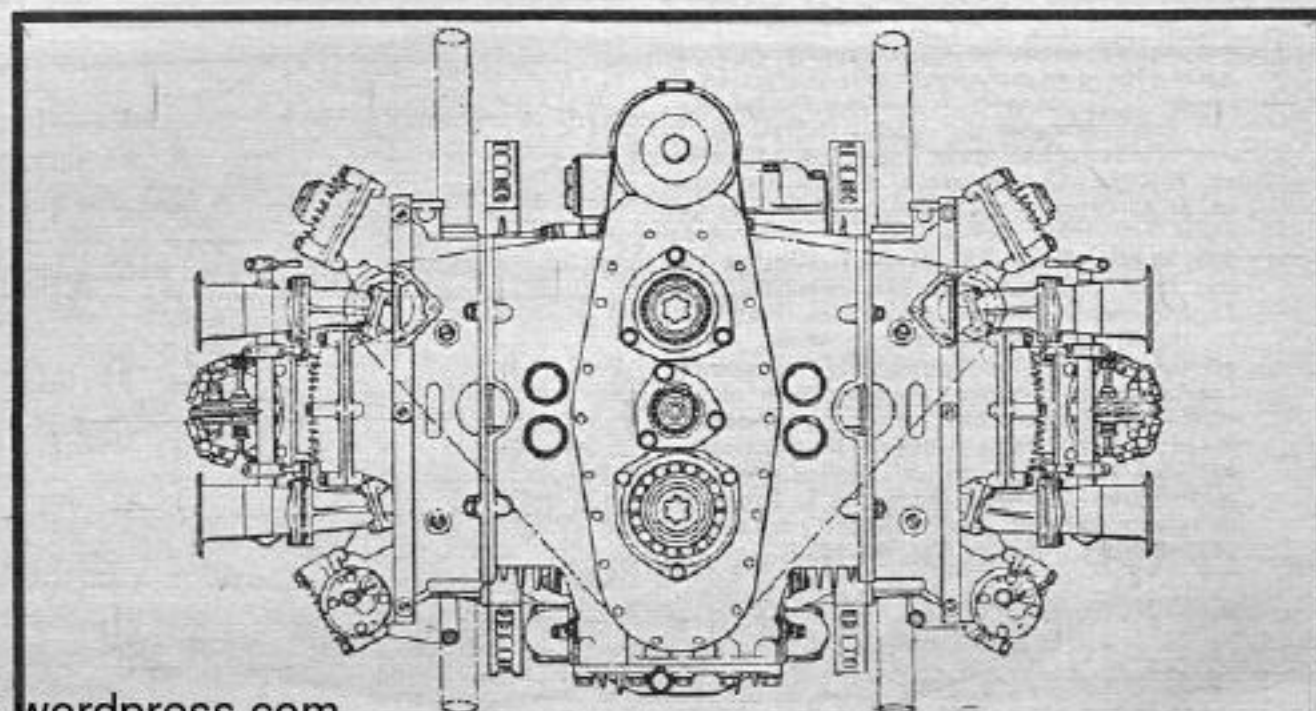
que su accionaria Coventry-Climax no se dedicaría más a construir motores para automóviles de carrera (quizá para preparar el propio Jaguar de Fórmula Uno) Lotus inició sus contactos con otras empresas. Por supuesto, el primer contacto fue con Ford. La empresa norteamericana decidió competir en Fórmula Uno con Lotus en chasis y Cosworth en motor, pero esta firma no tendrá listo su V-12 hasta abril del año próximo. Con ello Lotus necesitaba un motor para competir en 1966 por lo que habló con Lamborghini, para finalmente concretar un convenio con The Owen Organization para utilizar el motor de su asociada la British Motor Racing (BRM), un dieciséis cilindros dispuestos en H.

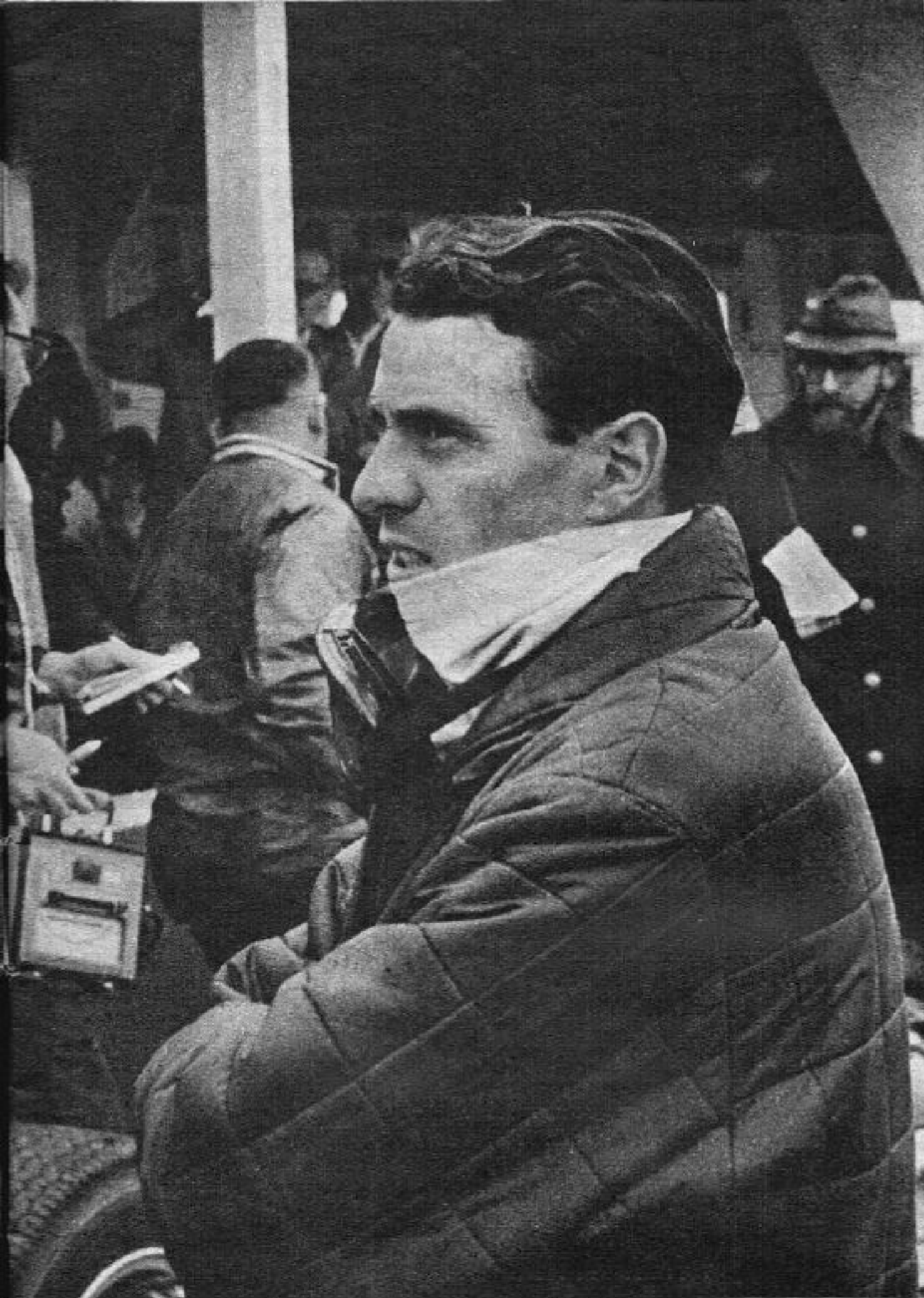
Luego de colocar sobre sus chasis en diversas carreras de la Temporada 1966 los motores más variados, cuyo común denominador fue la falta de suficiente potencia (Coventry-Climax V8 de dos litros, Coventry-Climax de cuatro cilindros y 2,7 litros, BRM V8 de dos litros), Chapman recibió antes de la carrera de Estados Unidos un motor BRM H 16. Junto a un alto rendimiento este motor acusó problemas mecá-

La explicación gráfica del motor BRM de 16 cilindros en H, muestra cómo trabajan los dos cigüeñales, cuyos planos hipotéticos están desfasados 90°. La toma de fuerza se instaló en la salida del cigüeñal inferior, aunque en versiones posteriores se podrá utilizar el engranaje central.



Este dibujo permite distinguir la posición de los dos cigüeñales, de los árboles de levas y de las tuberías de admisión y escape. En este motor BRM de dieciséis cilindros en H se han usado muchas piezas del "antiguo" V8 de la marca, usado hasta 1965 en competencias de Fórmula Uno para 1.500 cm<sup>3</sup>.





El cockpit del Lotus-BRM. A través de sus antiparras, Jim Clark ve ahí el tablero de instrumentos. El BRM H 16 entrega máxima potencia a 10.500 rev/min y después del Gran Premio de Estados Unidos, la aguja testigo apenas pasa de las 10.200 rev/min en el taquímetro.



nicos que determinaron un cambio urgente entre el sábado y domingo, por el motor de repuesto de BRM. Con este motor, Jim Clark, alcanzó un triunfo postergado a lo largo de todo un año de pelear en inferioridad de condiciones.

El motor que realizó el grupo Owen tiene 16 cilindros dispuestos en H. Esto se logra mediante dos grupos de ocho cilindros horizontales opuestos, y superpuestos entre sí, con dos cigüeñales relacionados mediante un engranaje intermediario. Los cilindros tienen 68,95 mm de diámetro y 48,89 mm de carrera, totalizando 2.927 cm<sup>3</sup> de cilindrada. Dos válvulas por cilindro son accionadas mediante ocho árboles de levas colocados en la cabeza que toman el movimiento desde el extremo delantero del cigüeñal inferior, a través de una cascada de engranajes.

Los blocks están combinados en la misma fundición de aluminio dos a dos, unidos verticalmente por el centro; se utilizan camisas húmedas.

La alimentación se realiza por inyección de combustible mediante dos bombas Lucas de baja presión. El encendido está a cargo de dos equipos Lucas a transistores con pickups magnéticos; cada uno de los equipos sirve uno de los lados del motor.

Con una relación de compresión de 12,5:1 se estima la actual potencia del motor BRM en unos 420 HP a 10.500 rev/min, con un régimen de rotación máximo de 13.000 rev/min.

Poco es lo que puede decirse de nuevo sobre el chasis monocasco Lotus cuyas principales características, de una u otra manera, han sido copiadas por todos los constructores de automóviles de competición del mundo. Precisamente el mérito de Lotus en la actualidad consiste en un continuo refinamiento de detalles, de ángulos, de piezas, de materiales cuyo análisis está más allá de las posibilidades de una descripción somera.

Repitamos entonces que el chasis monocasco tiene sus suspensiones totalmente montadas sobre juntas esféricas Heim. En el extremo delantero las parrillas superiores son carenadas, accionando en cantilever los resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos, montados dentro de la carrocería. Las parrillas inferiores son de base más ancha, proyectadas hacia adelante y construidas en tubos.

Los enormes portamazas de magnesio que llegan casi hasta los bordes de las ruedas traseras, están guiados "a la Lotus" por un triángulo invertido abajo y una barra única arriba, elementos que se complementan con dos largos tensores longitudinales.

Los habituales frenos de disco, dirección a cremallera, embrague multidisco y una caja ZF de seis velocidades completan el conjunto.

Chapman y Clark tienen ya con el motor BRM —el Grand Prix de Estados Unidos se encargó de demostrarlo— un arma adecuada para luchar contra los hasta ahora dominantes Repco-Brabham y Ferrari. El año próximo vendrá también con el apoyo de Ford, el motor Cosworth V-12 y la lucha se planteará en otros términos.

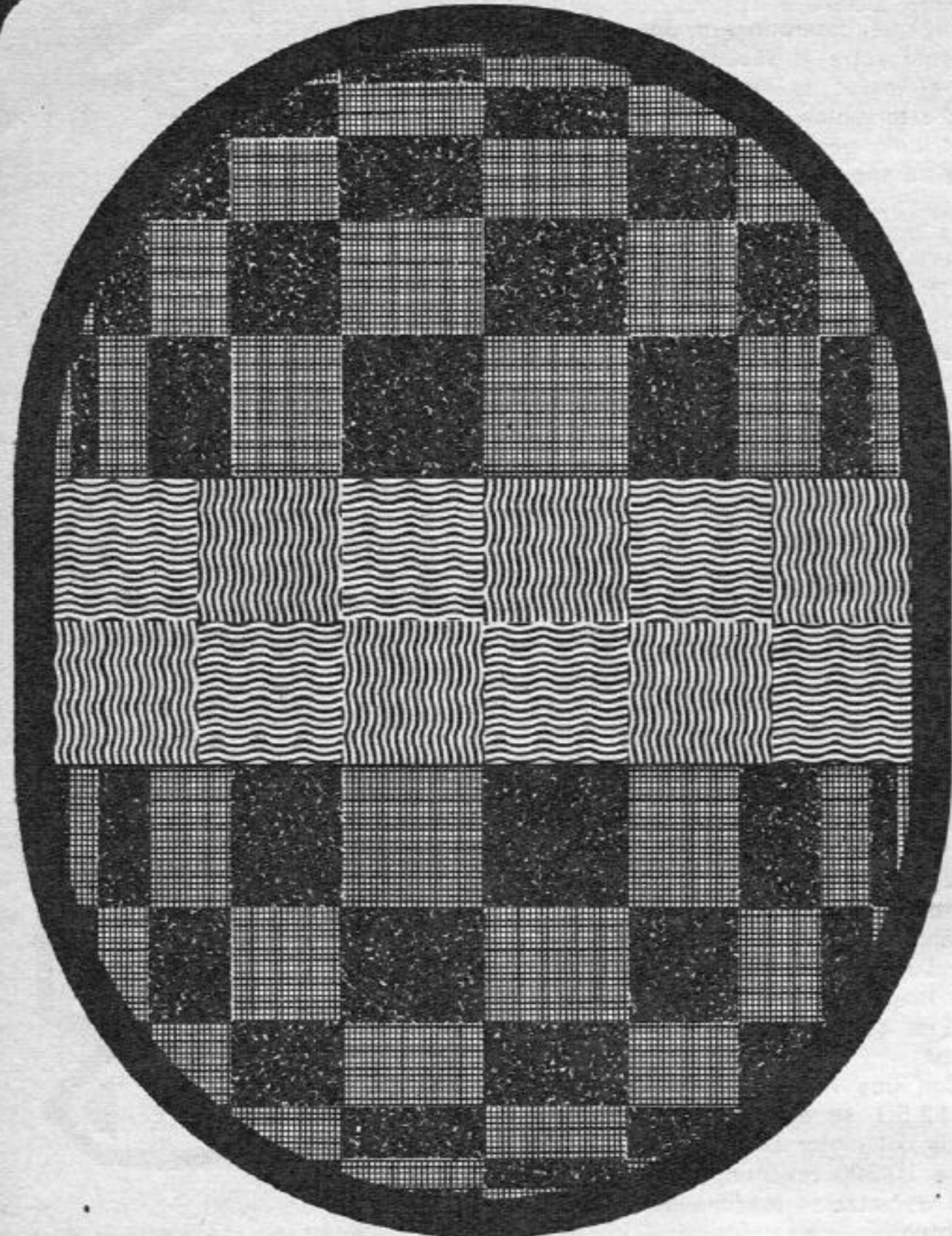


## DONDE ESTE O DONDE VAYA...

Por cualquier ruta, en todos los caminos, siempre un amigo, el Concesionario IKA, está alerta por cualquier eventualidad que le ocurra a su unidad. La organización más completa, forma la red más extensa de más de 400 Concesionarios en todo el país, que tiene INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA para servir a sus usuarios.

# INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

**Siempre tratando  
de hacer lo mejor.**



# POR QUE PRIMERA EN DEPORTES

*Porque difunde emisiones analíticas, objetivas y vibrantes. Porque abarca totalmente la actualidad del deporte nacional y mundial. Y porque el fútbol, las carreras, el automovilismo y todo el quehacer deportivo, vive con plenitud gracias al brillante plantel de periodistas especializados que analizan y relatan... en su propio idioma!*

**difundiendo valores... ¡a toda voz!**



SIEMPRE CON EL PAIS!

**15 radio rivadavia**  
AL SERVICIO DE LA VERDAD

# EL GATO PARDO



*El nuevo TC, que muy pronto saldrá a beber vientos, es el primer fruto de la peña "El Gato Pardo".*

## Sobre una cupé Ford 36, la peña "El Gatopardo" desarrolló un nuevo TC que debutará en Rafaela. En el F-100 invirtieron la posición de la admisión y el escape, alimentándolo con ocho carburadores YUR

Dentro de las muchas cosas tradicionales que coexisten en el TC encontramos, entre las agradables, la simpática costumbre del asado, ya sea durante las competencias al costado del camino, así como en el parque cerrado o en el taller.

Estuvimos hace poco en una nueva peña y comprobamos (mientras comíamos) cómo la gente de "El Gatopardo", que así se llama la referida peña, volcaba por una noche el entusiasmo con que construyen un TC en dorar un sabrosísimo asado.

A los postres el discurso más elocuente tuvo lugar cuando el futuro conductor puso en marcha, por primera vez, al F-100 que moverá a dicho auto. El silencio circundante se trocó en aplausos, mientras el ruido de los escapes amenazaba con dejar sordos a todos. Un individuo hasta afirmaba que la rotura de un vaso se debía al efecto tipo "trompetas de Jericó", pero lo que en realidad sucedía es que se le había caído al suelo por obra del efecto más común de algunas copas de más. Nosotros lo vimos y no podemos mentir...

Con esta cena se celebraba la terminación del Turismo Carretera, que patrocina la peña "El Gatopardo" y aunque en el momento actual presentar una cupé tradicional no es por cierto el criterio más progresista, la que nos ocupa tiene algunos detalles que revelan la búsqueda de obtener algo distinto sin cambiar de los mismos los elementos de siempre.

En realidad, hablar de una cupé o de un compacto, a secas, carece en cierta forma de sentido, pues todo auto de TC constituye, casi sin excepción, un híbrido de incontables orígenes. Este parte de la base de un chasis Ford 47 al que se le adaptó la suspensión delantera independiente del Ford modelo 53; en cambio, atrás la clásica Hotchkiss permite mucho más que aumentar el número de las hojas de elásticos, que en este caso son ocho de cada lado. En las cuatro ruedas la amortiguación corre por cuenta de dos elementos tubulares en cada una.

El aspecto más interesante de todo el conjunto es, sin duda, la variante experimental que presenta el motor. Este es, como dijimos, el Ford V8 de 292 pulgadas, o sea el F-100, donde se utilizó un criterio motociclístico en la cuestión carburación. No resulta difícil explicar esta preferencia sabiendo que dicha orientación proviene de Roberto Gratani y Armando D'Armiño, socios y corredores ambos de motocicletas y karts, sobre todo este último, símbolo en una época de Zanella. Pre-

cisamente por intermedio de Gratani se recurrió a la motociclística solución de un carburador por cilindro, invirtiendo además la ubicación de los respectivos múltiples de admisión y escape. De tal forma los ocho carburadores se colocan (cuatro por lado, lógicamente), donde originariamente están las salidas individuales de escape y los tubos de escape salen del múltiple correspondiente colocado entre los dos cuerpos de la V. Por otro lado, la utilización de las originales válvulas de escape como de admisión, obligó a agrandarlas, en tanto las de admisión, que sirven para la salida de los gases, conservan su diámetro original. Esto reporta la inmediata ventaja de la menor altura central, no como sucede en la mayoría de los F-100, donde generosos buches en el capot ocultan a la batería de carburadores. Pero habrá que observar si no se presentan problemas de refrigeración, ya sea por el uso invertido de las válvulas, como por la temperatura central generada en los caños de escape, que no están tan expuestos al aire como los de ubicación lateral. Los ocho carburadores fueron contruidos por Guillermo Yur, siempre más relacionado con el ambiente del motociclismo y el karting que con el automovilismo propiamente dicho. Por lo mismo, todos sus trabajos denotan la inspiración motociclística que encontramos también en éste.

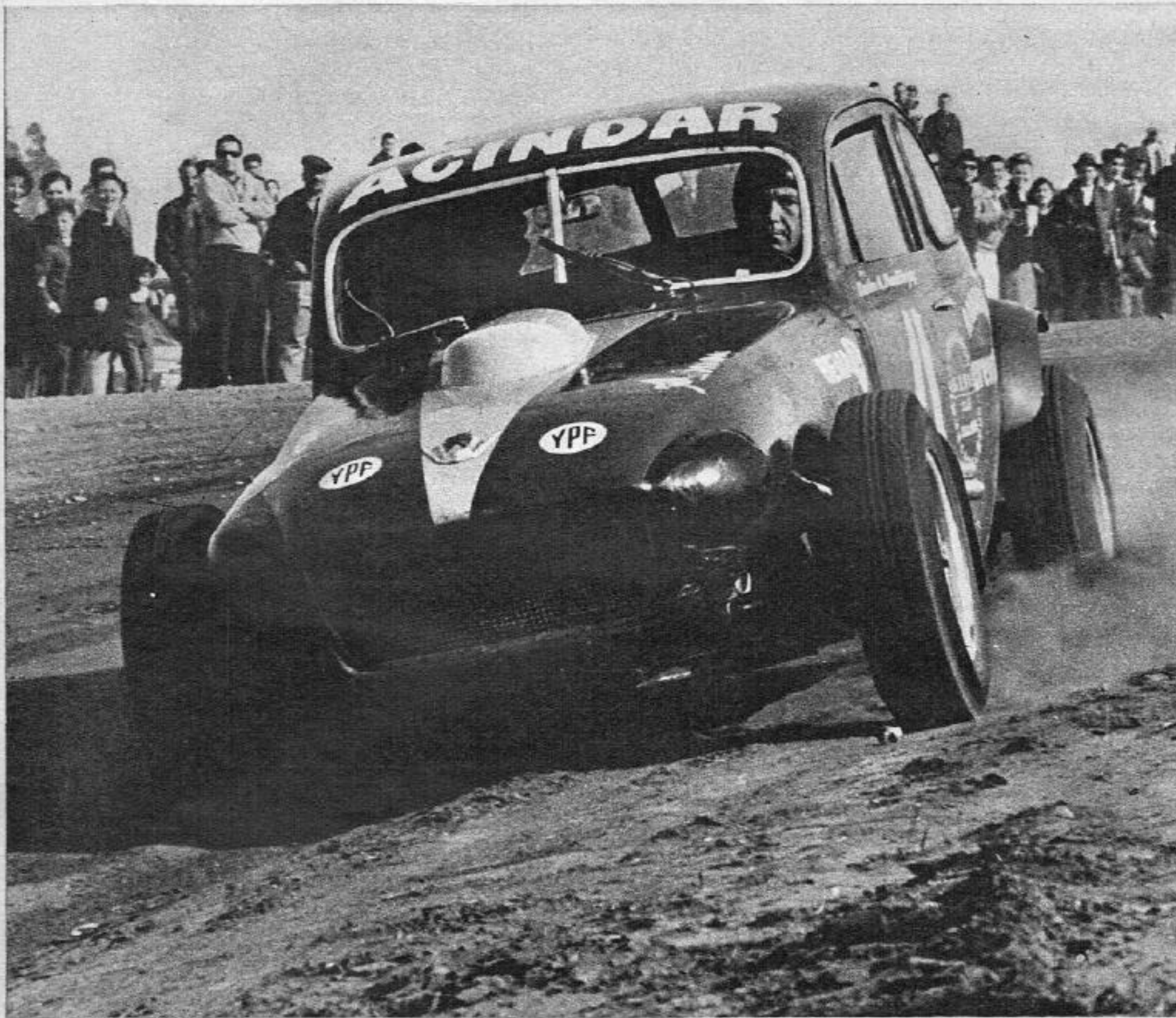
Dos hermanos se alojarán en el habitáculo al momento de largar. Angel Faccini, de 22 años, y Pedro Faccini, de 26, serán respectivamente conductor y acompañante. Ellos, con el grupo del taller realizaron todo el trabajo de mecánica y carrocería excepto, por supuesto, el detalle de carburación y la tornería de botadores.

En materia de detallar mecanismos, nos faltaría decir que se usa un diferencial Ford Fairlane y una caja de cuatro marchas Pontiac Catalina, frenos a campana de Cadillac modelo 1960 y cubiertas Cinturato de medida 185 x 15 sobre llantas de 5 1/2 x 15.

Todo este conjunto, muy prolijamente ordenado, debutará en Rafaela luego de casi tres años de paciente trabajo, en otra muestra más de la enorme ayuda que proporcionan las peñas a los constructores particulares.

Sólo deseáramos que no toda la inmensa mayoría de las peñas que surgen vean como único esfuerzo valioso el construir un TC. Con menos dinero y consecuentemente en menos tiempo, se pueden hacer autos mucho más didácticos, sobre todo cuando se aspira a debutar en el automovilismo deportivo.

# TRES ARROYOS



## MENDITEGUY SALIÓ DE PERDEDOR

por CARLOS MARCELO THIERY

fotos de CARLOS ARCURI



*Casá, como siempre, el más seguro de todos, arrojó un tercer puesto que estuvo por ser primero. A pesar del capuchón que luce el capot, debajo no hay nada: fue hecho para dar lugar a los nuevos Weber, que aún no fueron instalados.*

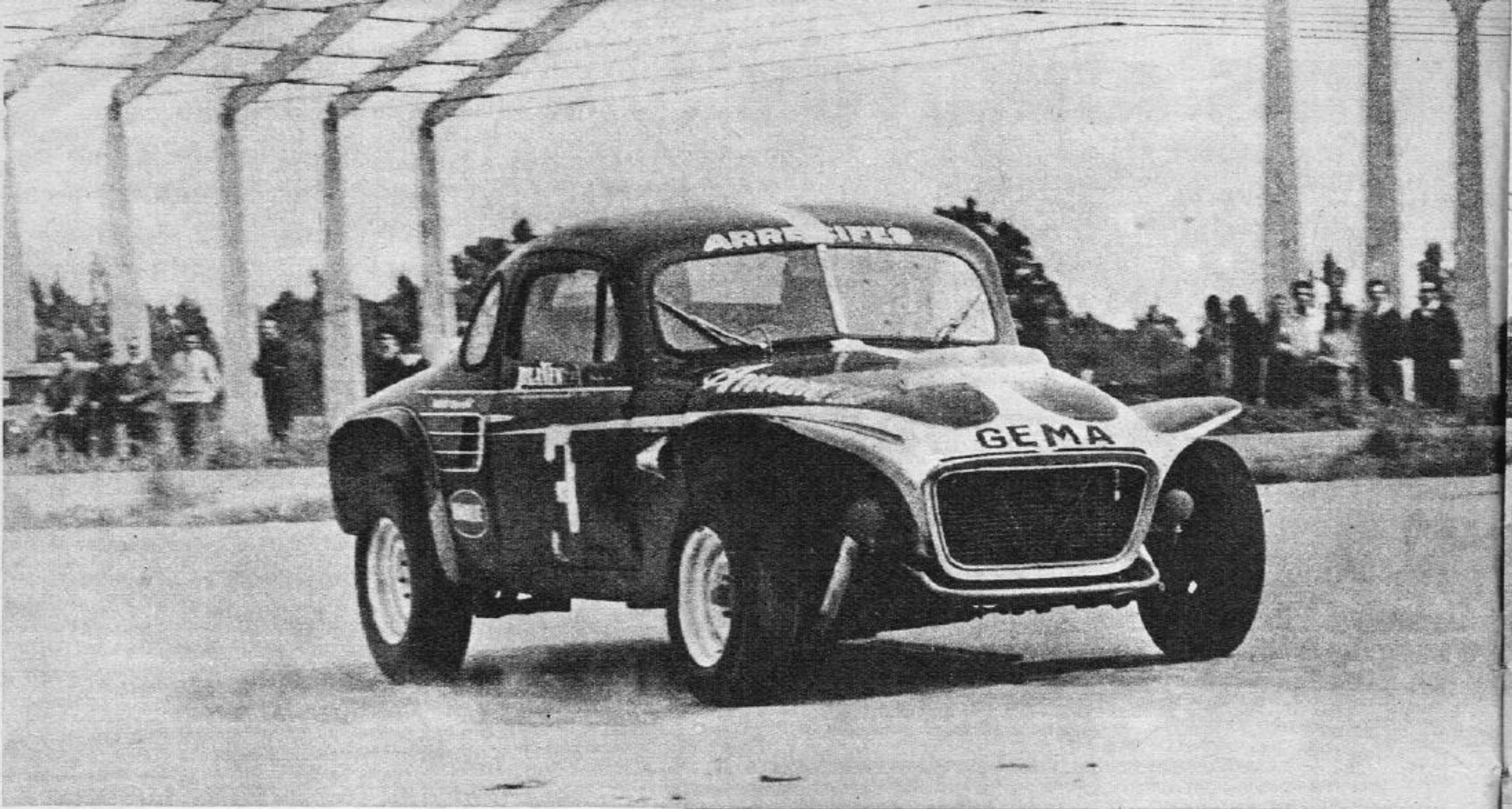
**Desde 1962 que no ganaba una carrera. Esta vez logró el triunfo sobre Pairetti en los últimos tramos. Casá llegó tercero y Faustino, cuarto**

Una martineta, una goma pinchada y una decisión que normalmente hubiera sido efectiva, le dieron a la décimo sexta vuelta de Tres Arroyos un final más digno de un autódromo que de las tradicionales competencias de TC.

Cuando faltaban correrse apenas 120 kilómetros, es decir la quinta parte de la prueba, Carlos Pairetti punteaba cómodamente con 4m40s3 de luz sobre Casá y Menditeguy que empataban el segundo puesto. Pero cuando todo hacía suponer que Pairetti administraría sus ventajas para evitar excesos peligrosos, sucedieron las cosas que no estaban en ningún libreto y Carlos Menditeguy se quedó con el primer puesto, prácticamente sobre la misma línea de llegada, después de una memorable arremetida. Desde la Mar y Sierras de 1962, Menditeguy no había vuelto a ganar una carrera.

Hasta la mitad de la prueba, Pairetti y Bordeu se habían alternado en la vanguardia. Sobre pavimento fue siempre Bordeu el más veloz. En la tierra Pairetti arriesgó más y le ganó casi indefectiblemente al balcarceño. Como habían largado a treinta segundos uno de otro, los competidores no entraron demasiado juntos en la zona de polvo suelto y favorecidos por el viento cruzado que se llevaba buena parte del colchón, la carrera no tuvo el trámite irregular que tiene generalmente cuando hay mucha tierra floja. A 50 kilómetros de la salida, Bordeu le llevaba a Pairetti tres segundos. Cuarenta y cinco kilómetros más adelante Pairetti no sólo había recuperado la ventaja sino que además descontó siete segundos a Bordeu. Esta lucha implacable los separó a los dos del resto del grupo y el tercer puesto de Menditeguy se ubicaba casi medio segundo atrás, mientras Casá, Galbato, Facchini y Calamante viajaban un tanto alejados del grupo puntero. Nuevamente sobre el asfalto Bordeu atrapó la punta y ganó la primera vuelta a más de 174 km/h de promedio, seguido por Pairetti, Casá, Calamante y Galbato.

Estratégicamente, la segunda pasada por la tierra era evidentemente la encargada de poner las cosas en orden. Porque si bien el piso estaba trabajado por Vialidad, correctamente señalado por el Club organizador y muy bien tratado por los 60 mm de lluvia en la última semana, el trecho se desmejoró lo suficiente como para que la calidad conductiva dejara bien claro quiénes iban a ser los punteros. Del balance Pairetti, Bordeu, Casá, Galbato, Menditeguy,



aparecen en ese orden como los más capaces de doblar fuerte sin pavimento bajo las ruedas. En esta segunda pasada puede ocurrir sistemáticamente que Pairetti marque los mejores parciales y se queda una vez más con la punta. Y que los cinco segundos que le llevaba Bordeu en el control, aumentados a nueve segundos en Bellocq — se inviertan en Copetonas donde el arrecifeño se había distanciado casi seis segundos del Chevrolet rojo. Subiendo a la Ruta 3 le tocaba nuevamente el turno a Bordeu, pero Bordeu se detuvo y abandonó sin llegar a completar su segundo paso por Tres Arroyos. Aquí Pairetti tomó la decisión que normalmente hubiera sido muy sabia: bajó en 500 rsv/min el régimen de marcha, cuando bajar 500 rev/min con puente trasero 3,16:1 y cubiertas de 6,50 x 15 significa andar a casi 20 km/h menos de lo que habían andado hasta ese momento, para dar idea de su comodidad en la punta. Hasta entonces, había abandonado Tempone por rotura del pedal de acelerador, continuando con la serie de pequeñas minucias que le impiden demostrar el verdadero valor de su Chevrolet 400, lo que recuerda las primeras épocas del Chevy. Había abandonado también Calamante, quien se detuvo para auxiliar a Facchini que había volcado presumiblemente en plena recta al desbandar un neumático delantero. Facchini no sufrió lastimaduras de importancia en tanto que su acompañante Héctor Morichetti tuvo lesiones de cierta gravedad. Y abandonaba también Carlos Marincovich después de haberse ubicado en el sexto puesto durante la segunda vuelta. Marincovich estrenó un automóvil absolutamente nuevo que con dos ruedas de auxilio y 150 litros de nafta, pesa 1.250 kg, lo cual es una linda oportunidad para el motor Tornado que le instalaron, puesto que el Tornado de Malnatti está acostumbrado a tirar 1800 kg. El chasis y la carrocería son de Chevrolet 38 con suspensión delantera mo-

delo 53, puente trasero de Rambler Ambassador, caja de velocidades ZF. El excelente trabajo realizado en Luján hubiera pasado a primer plano si en lugar de elegir una cupé convencional, hubieran preferido trabajar sobre un automóvil más moderno con mayores posibilidades de apoyar un movimiento proyectivo como el de IKA, aunque de todos modos es un auto muy lindo y muy bien hecho.

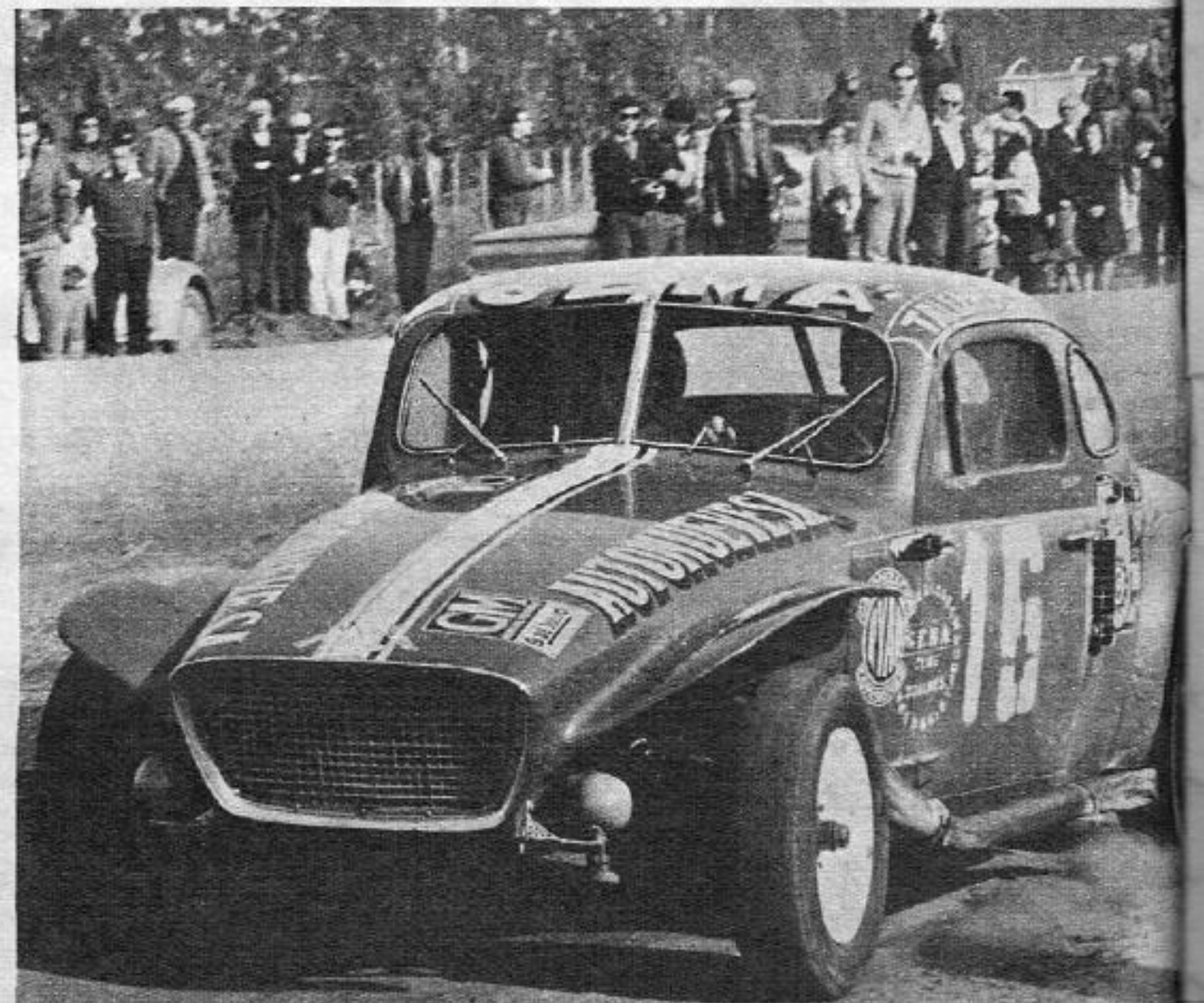
Estábamos en la tercera vuelta. Pairetti se había alejado 6m53s de Casá, 7m07s de Menditeguy. Al pasar por penúltima vez frente al control de llegada, Pairetti disparó un mensaje pidiendo nafta, cuando ya viajaba con 500 rev/min menos. Al terminar la carrera, su acompañante aseguró que no habían recibido envío, por lo que se supone que solicitaron combustible para disimular una posible detención que no se iba a producir. Lo cierto es que Pairetti le llevaba 4m40s a Casá y a Menditeguy al pasar por Bellocq y nada hacía suponer que una martineta de casi dos kilos rompería el parabrisas corsa derecho del automóvil puntero. Héctor Ríos se salvó del impacto cubriéndose el rostro con los antebrazos y se dedicó inmediatamente a romper la luneta trasera, ya que en la cabina se embolsaba el aire y esto frenaba mucho la marcha del Chevrolet. En este sentido hay otras teorías que aconsejan no romper la luneta porque en la cabina se forma un centro de presión lo suficientemente consistente como para reemplazar en parte al parabrisas, pero por lo visto a Pairetti le dio más resultado la práctica tradicional.

Andando en esas condiciones ya había lugar para arrepentirse de las 500 rev/min menos porque, para colmo, antes de subir al pavimento, Pairetti y Ríos tardaron bastante para reponer un neumático pinchado. Entonces le avisaron a Menditeguy que podría colocarse primero y el veterano automovilista casi marcó 217 km/h en el último tramo de asfalto, que sin duda le significaron la victoria de la última vuelta y de la ca-

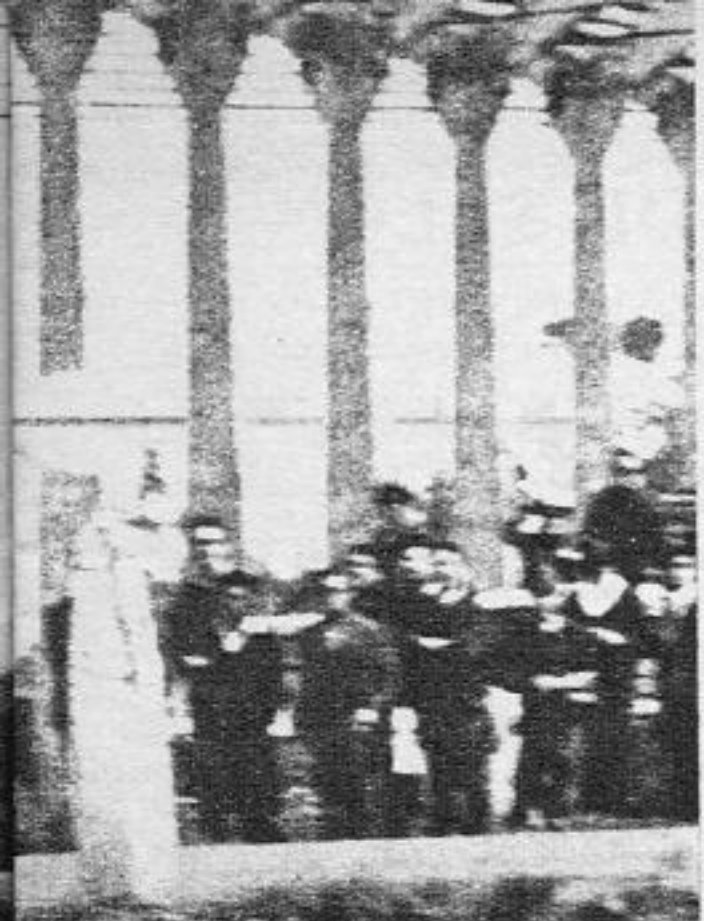
rrera. El ganador cambió dos gomas, paró varias veces para ajustar el capot que se había aflojado al saltar un lomo de burro.

Casá consiguió el tercer lugar llegando primero en el camino. Durante la semana habían instalado la esperada batería de carburadores Weber pero luego los retiraron como previsión ya que recalentaba una tapa de cilindros. Durante la carrera, la tapa de cilindros recalentó igual con los carburadores viejos, por lo que los Weber no tenían nada que ver —en apariencia— en el problema. También el aceite del robusto Ford levantó demasiada temperatura y aún así el puntero del campeonato llegó a andar muy fuerte con viento a favor, en la recta del control

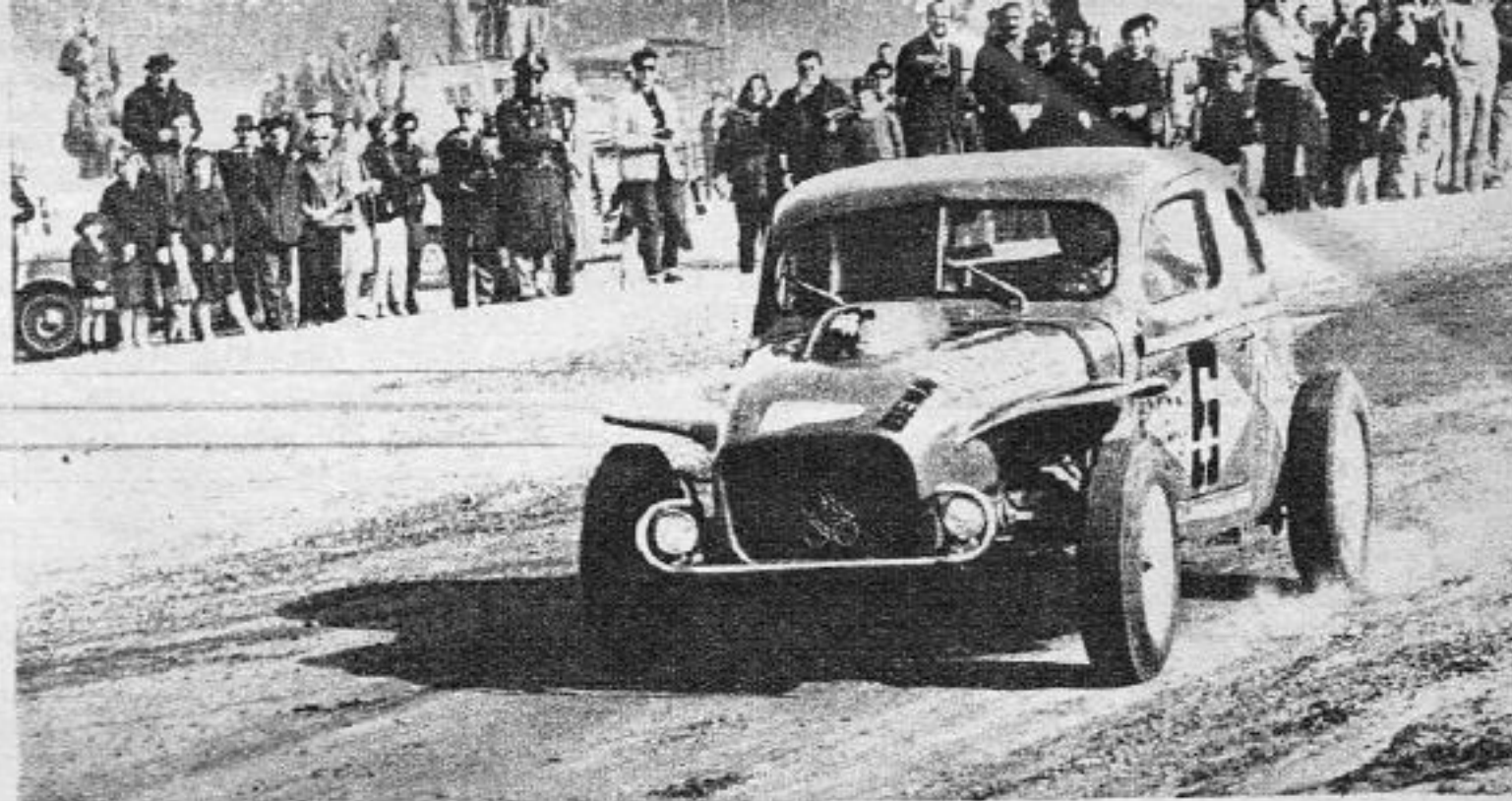
Julio Faustino confirmó con su cuarto puesto la presumible velocidad de su Chevrolet siete bancadas. Faustino, quien debutó en la Vuelta de Pehuajó en 1961, reprodujo su mejor actuación hasta el momento puesto que no pasó de las 5300-5400 rev/min con un puente de 3.30:1. Malnatti se volatilizó en pleno Parque Cerrado y no hubo manera de encontrarlo. Se rumorea que se lo llevó un gnomo, pero su Chevrolet Tornado llegó bañado en aceite. Sobre el tablero, llevaba una presencia sugestiva: el diagrama de cambios de una caja de cuatro marchas con dibujo similar al veloz Peugeot, vale decir el tradicional esquema americano más una cuarta arriba y a la derecha. Junto a la posición de la tercera, una "D" podría sig-



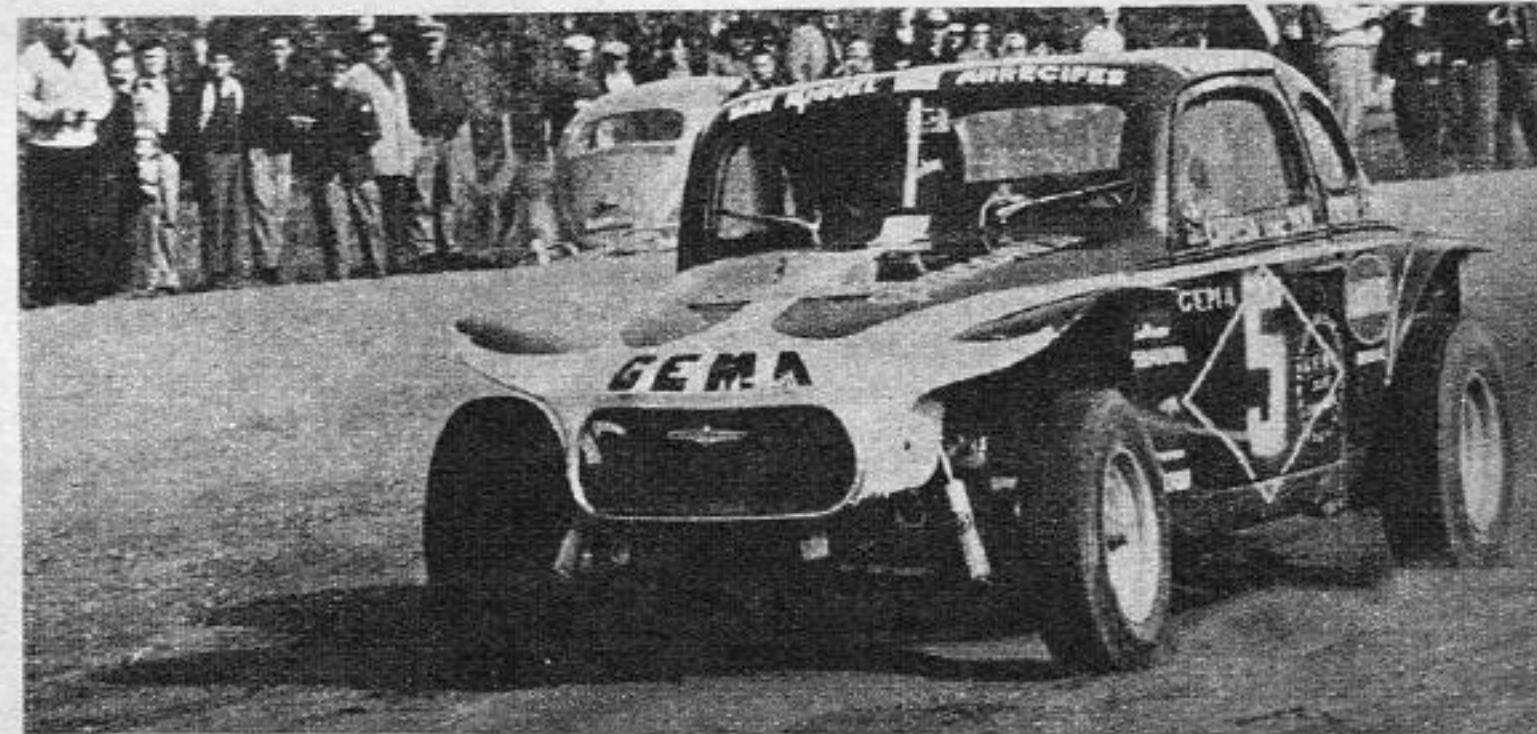




◀ A Pairetti se le escapó la carrera de las manos cuando ya había hecho suficientes méritos como para ganarla. Eso le pasa por no intervenir en la competencia "Corsa" para el cambio rápido de ruedas.



◀ Galbato suele desconcertar a los más entendidos: de pronto aparece con parciales rapidísimos, pero nunca encabeza el pelotón. Esta vez resultó sexto sin mayores tropiezos.

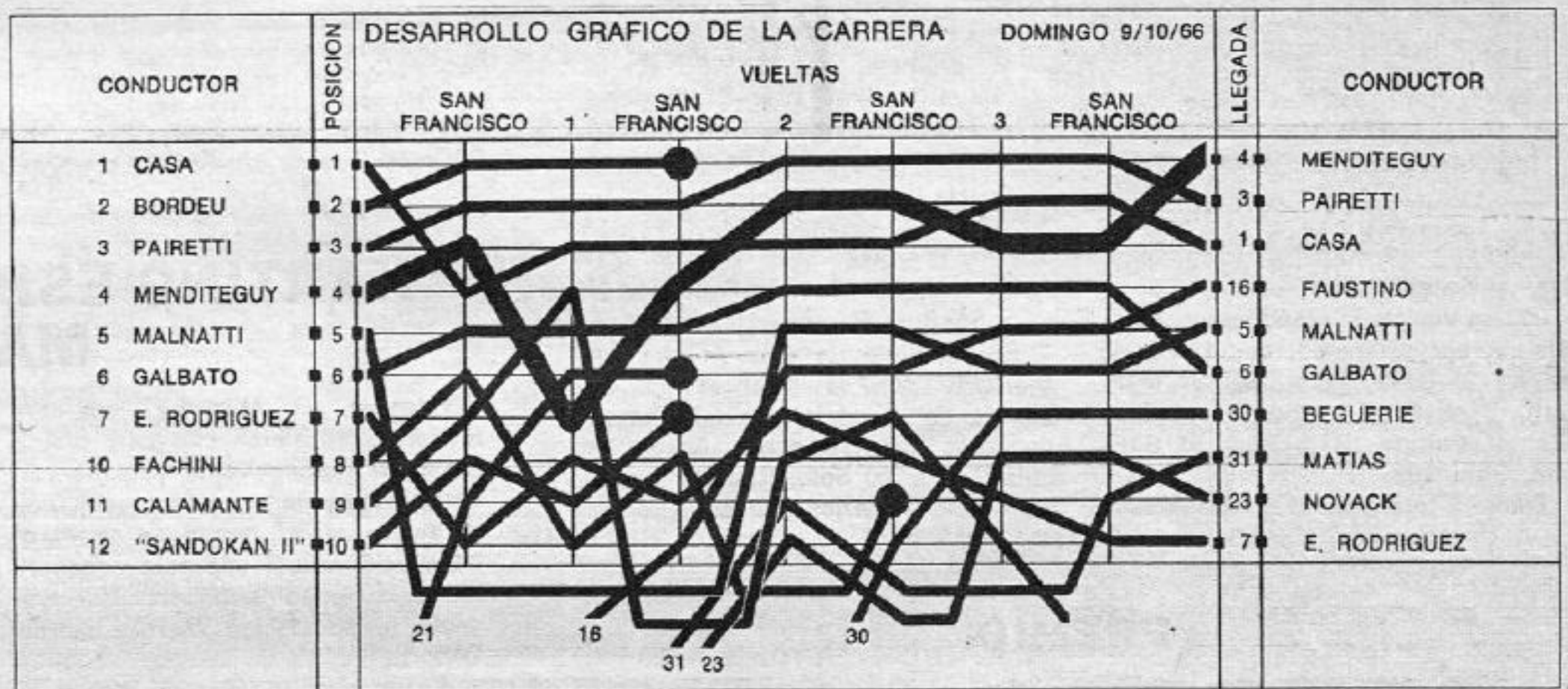


◀ Mainatti, como es su costumbre, le dio duro a la palanca de cambios, perdiendo preciosos minutos. Con todo, logró un quinto puesto que merece ser elogiado.

nificar directa y junto a la cuarta, una "S", bien podría indicar sobremarcha.

Sexto, Carmelo Galbato, con la caja de velocidades trabada en cuarta como le está sucediendo últimamente y después de haber cambiado cinco cubiertas.

Moraleja: triunfó uno de los Ford que está siempre listo para dar el zarpazo, como lo señalara insistentemente CORSA. Pero lo que más llama la atención es que cuando Pairetti también hace todo lo posible para darnos la razón y mostrarles a todos que madura y madura y madura, su prudente razonamiento le quita lo que pudo haber sido su mejor triunfo de TC. Y como dijo San Mateo: ya ni en los progresos de los Pairetti creo. 🐘



◀ Julio Faustino se apuntó un magnífico cuarto puesto y resultó el mejor de los no ganadores.

### CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º Casá, Eduardo	75	18º Peduzzi, Ricardo	6
2º Bordeu, Juan Manuel	63	19º Rodríguez, Raúl O.	6
3º Menditeguy, Carlos	38	23º Gimeno, Hugo A.	4,5
4º Pairetti, Carlos	36	24º Dana, Humberto	4
5º Emiliozzi, Dante	30	24º Estéfano, Nasif	4
6º Mainatti, César	27	24º Loeffel, Carlos	4
7º Galbato, Carmelo	21	27º Baldrés, Rafael	3
7º Tarducci, Mario	21	27º Conti, Héctor	3
9º Facchini, Pablo	13	27º de la Torre, Matías	3
10º Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º López Oribe, Domingo	3
11º de Alzaga, Rodolfo	12	27º Prandi, Nelson	3
11º Polinori, Norberto	12	27º Rodríguez, Erverto	3
13º Viale del Carril, Atilio	9,5	33º Ciani, Marcos	1
14º Calamante, Mariano	9	33º Cordonnier, Oscar	1
14º Cupelro, Jorge	9	33º Faustino, Julio	1
16º Galluzzo, Vicente	7	33º Fulco, Rubén	1
16º Rlenzi, Angel T.	7	33º Mantinián, Manuel	1
18º Figlioli, Héctor	6	33º Salto, Carlos L.	1
18º Luluaga, Juan F.	6	33º Sanmartino, H.	1
18º Marincovich, Carlos	6	33º Urruti, Federico	1
		41º Gulle, Pablo	0,5

NOTA: Eduardo Casá sumó 87 puntos en 16 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

### XVI VUELTA DE TRES ARROYOS CLUB QUILMES DE TRES ARROYOS, - 9/X/66. - 629,340 km

#### CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	3h47m21s6	4
2º	3	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	3h48m18s	4
3º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h48m23s2	4
4º	16	Faustino, Julio	Chevrolet Super	4h01m12s6	4
5º	5	Mainatti, César H.	Chevrolet Tornado	4h02m58s6	4
6º	6	Galbato, Carmelo	Ford F-100	4h07m38s6	4
7º	30	Beguerie, Alberto	Ford 59 AB	4h12m39s	4
8º	31	Matías, Eduardo	Ford F-100	4h21m27s6	4
9º	23	Novack, Juan Rubén	Ford 59 AB	4h21m44s2	4
10º	7	Rodríguez, Erverto	Chevrolet Apache	4h42m58s	4
11º	11	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	3h24m06s2	3
12º	34	Moscoso, José	Chevrolet Apache	3h55m54s4	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 166,081 km/h.

RECORD DE VUELTA: Juan Manuel Bordeu en la primera con 54m15s a un promedio de 174,011 km/h.

NO LARGARON: 8, Raúl Chabert; 9, Ruben Roux; 19, Nello Marsilli; 20, Remo Gamaiero; 22, Eduardo Usandizaga; 26, Eduardo Volpicina; 27, Ricardo Sauze; 28, Adriano Rinaldi; 32, "El Copetonense"; 36, Alberto Barragán; 37, Anteo Pichetta.

ABANDONARON: 2, Juan Manuel Bordeu; 10, Pablo Facchini; 12, "Sandokan II"; 13, Héctor Figlioli; 14, Antonio Oscar Tempone; 15, Domingo López Oribe; 17, Manuel Vizcay; 18, Matías de la Torre; 21, Héctor Plano; 24, Eloy González; 25, Bautista Larriestra; 28, Alberto Mazzuchini; 33, Héctor Bárcena; 35, Raúl García.

**LOS MEJORES EN CADA TRAMO**

Tramo mixto (11 km de pavimento y el resto de tierra) entre Tres Arroyos y San Francisco de Bellocq. Total 48,874 km.

**Primera Vuelta:** 1° Bordeu, 15m 30s, a un promedio de 189,189 km/h.; 2° Pairetti, 15m 33s; 3° Menditeguy, 15m 46s; 4° Casá, 15m 49s; 5° Galbato 16m 09s;

**Segunda Vuelta:** 1° Bordeu, 14m 51s a un promedio de 197,470 km/h.; 2° Pairetti, 14m 53s8; 3° Casá, 15m 23s8; 4° Menditeguy, 15m 25s8; 5° Malnatti, 15m 48s8.

**Tercera Vuelta:** 1° Casá, 15m 29s6 a un promedio de 189,271 km/h.; 2° Malnatti, 15m 43s8; 3° Galbato, 15m 59s; 4° Facchini, 16m 01s6; 5° Pairetti, 16m 08s4.

**Cuarta Vuelta:** 1° Casá, 15m 23s8 a un promedio de 190,459 km/h.; 2° Menditeguy, 15m 26s; 3° Faustino, 16m 06s2; 4° Malnatti, 16m 07s8; 5° Pairetti, 16m 51s.

Tramo de tierra entre San Francisco de Bellocq y empalme de ruta tres. (69,041 km.)

**Primera Vuelta:** 1° Pairetti, 27m 21s a un promedio de 151,460 km/h. (record); 2° Bordeu, 27m 31s; 3° Casá, 28m 39s; 4° Facchini, 28m 45s; 5° Calamante, 29m 08s.

**Segunda Vuelta:** 1° Pairetti, 27m 46s a un promedio de 149,187 km/h.; 2° Menditeguy, 28m 17s; 3° Malnatti, 29m 13s; 4° Galbato, 32m 02s; 5° Casá, 32m 36s.

**Tercera Vuelta:** 1° Pairetti, 29m 07s a un promedio de 144,756 km/h.; 2° Faustino, 29m 13s; 3° Menditeguy, 29m 25s; 4° Casá, 29m 37s; 5° Galbato, 32m 12s.

**Cuarta Vuelta:** 1° Menditeguy, 28m 20s a un promedio de 146,204 km/h.; 2° Casá, 28m 55s; 3° Malnatti, 31m 58s; 4° Faustino, 33m 07s; 5° Pairetti, 33m 36s; 5° Galbato, 35m 12s.

Tramo totalmente pavimentado

entre el empalme de la ruta tres y Tres Arroyos. (39,420 km.)

**Primera Vuelta:** 1° Menditeguy, 11m 13s2 a un promedio de 210,802 km/h; 2° Bordeu, 11m 14s; 3° Pairetti, 11m 26s2; 4° Galbato, 11m 41s2; 5° Casá, 11m 44s2.

**Segunda Vuelta:** 1° Menditeguy, 11m 21s8 a un promedio de 208,143 km/h; 2° Pairetti, 11m 49s; 3° Galbato, 11m 51c; 4° Casá, 11m 57s2; 5° Faustino, 11m 59s8.

**Tercera Vuelta:** 1° Menditeguy, 11m 17s a un promedio de 209,618 km/h; 2° Casá, 11m 49s2; 3° Malnatti, 11m 52s2; 4° Galbato, 11m 54s4; 5° Pairetti, 11m 57s6.

**Cuarta Vuelta:** 1° Menditeguy, 11m 10s6 a un promedio de 211,61 km/h; 2° Faustino, 11m 45s6; 3° Pairetti, 11m 48s; 4° Casá, 11m 52s2; 5° Malnatti, 12m 03s6.

**LOS MEJORES DE CADA VUELTA**

**Primera Vuelta:** 1° Bordeu, 54m 15s a un promedio de 174,011 km/h.; 2° Pairetti, 54m 20s2; 3° Casá, 56m 19s2; 4° Calamante, 57m 33s; 5° Galbato, 57m 35s2.

**Segunda Vuelta:** 1° Pairetti, 54m 29s4 a un promedio de 173,244 km/h; 2° Menditeguy, 55m 04s6; 3° Malnatti, 56m 57s2; 4° Casá, 59m 57s2; 5° Faustino, 58m 09s8.

**Tercera Vuelta:** 1° Casá, 55m 55s8 a un promedio de 168,486 km/h.; 2° Pairetti, 57m 13s; 3° Faustino, 57m 35s4; 4° Galbato, 1h 00m 05s4; 5° Malnatti, 1h 00m 16s.

**Cuarta Vuelta:** 1° Menditeguy, 54m 56s6 a un promedio de 171,815 km/h.; 2° Casá, 56m 11s; 3° Malnatti, 1h 00m 09s4; 4° Faustino, 1h 00m 58s8; 5° Pairetti, 1h 02m 14s4.

El planillaje de esta prueba fue realizado con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente de Luis García del Soto, Roberto B. Darío Rinaldi y Carlos Horacio Alfonso.

**PARIS: COUPES DU SALON**

El autódromo de Linas-Monthléry se engalanó para celebrar la inauguración del Salón del Automóvil de París. Las competencias disputadas anteayer, las famosas Coupes du Salon, tienen la particularidad de comenzar a las 7,30 y finalizar a las 17, cubriendo una intensa jornada con gran variedad de carreras, en pleno otoño parisino.

En Turismo hasta 1300 cm<sup>3</sup> ganó el austriaco Johann Ortner con un Fiat-Abarth 1000 Corsa empleando 30m 24s2 para los 53,6 km lo que dio un promedio de 105,215 km/h. Lo escoltaron dos franceses: Jean-Louis Marnat y B. Ponpanon con BMC-Cooper S.

En Sport, Sport-Prototipos y Gran Turismo Johann Ortner volvió a triunfar, pero esta vez para dar la sorpresa del día. El piloto oficial de Abarth cubrió los 67 km en 30m 46s1 a un promedio de 130,302 km/h. Segundo resultó el belga Lucien Bianchi con un Ferrari P2, tercero el francés Jean Guichet en un

Fiat-Abarth 1600 OT, cuarto a una vuelta el belga Mauro Bianchi en Alpine-Renault y quinto otro belga, Firmin Dauwe con Lotus Elan.

En Turismo para automóviles de más de 1300 cm<sup>3</sup> la lucha se centró entre los Alfa Romeo GTA: tres en punta. Ganó el francés Jean Éano quien cubrió los 53,6 km en 27m 41s4 a un promedio de 115,830 seguido de Lucien Bianchi y Bernard Conston.

Lo más sabroso del día fue la Fórmula Tres, donde cada una de las principales marcas estaba representada: Lotus (John Cardwell, Eric Offenstadt y Brian Hart), Matra (Jean Pierre Jaussaud, Henri Pescarolo y Jean Servoz-Gavin), Alpine (Mauro Bianchi y Roby Weber), Brabham (Cliff Haworth) y Cooper (Pierre Ryser y Trevor Blokdyk), por solo nombrar a los corredores más conocidos. La carrera resultó un completo dominio de las máquinas francesas. Solo el Lotus de Offenstadt se filtró al segundo puesto entre los automóviles azules.

**COUPES DU SALON**

Linas-Monthléry - 80,4 km - 9/X/66 Fórmula Tres.

**CLASIFICACION**

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo
1º	Jaussaud, Jean Pierre (F) ...	Matra-Cosworth	38m31s7
2º	Offenstadt, Eric (F) .....	Lotus 41-Cosworth	38m47s
3º	Pescarolo, Henri (F) .....	Matra-Cosworth	38m52s6
4º	Servoz-Gavin, Jean (F) .....	Matra-Cosworth	39m02s8
5º	Bianchi, Mauro (Bel) .....	Alpine-Renault	39m18s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 124,870 km/h.

**KARTING ESPECTACULO EN MARTINEZ**

Anteayer en Martínez, cuarenta máquinas se dieron cita para disputar el III Premio Santa Teresita con varios miles de espectadores y una kermesse en el medio de la Plaza Nueve de Julio. Todo esto a beneficio de la ciudad del deporte, que proyecta la Asociación Martinense del Deporte.

En un circuito veloz de 700 m de desarrollo se disputaron dos series para Fórmula Stock con una final y luego tres series y una final para Fórmula B.

La primera serie de Fórmula Stock la ganó Jorge Mejías (60,821 km/h) seguido de Raúl Mora, Miguel Tonelli y Ciangarelli. La segunda serie fue para Aldo Arlandi (63,030 km/h) seguido de Ricardo Damiani, Luis Galeazzi, Aldo Lopetegui y Der Chanessian. La final tuvo como ganador a Aldo Arlandi.

El plato fuerte del día fue la fórmula B. Allí se afilaron muy bien los dientes para disputarse los \$ 50.000 que otorgó la fábrica de fideos "El Volcán". La primera serie finalizó con el triunfo de Oscar Sobral

(65,116 km/h) seguido de Carlos Barillard y Luis Galeazzi. José Miguel Herceg demostró su capacidad al vencer en la segunda serie a un promedio de 64,45 km/h; segundo resultó Juan Bertolo y tercero Weigscheider. La tercera serie la ganó Jorge Mejías (65,795 km/h) seguido de Roberto del Campo y Pedro Camerieri.

El espectáculo estuvo a cargo de Sobral y Arlandi que giraban en tres ruedas, mientras el resto de la jauría se dedicaba a limar cordones y gastar pavimento. La final fue de Herceg de punta a punta. En la décima vuelta ya se había escapado cien metros del resto mientras su motor giraba en las rectas a 19.000 rev/min (algo así como 115 km/h). El segundo puesto fue de Jorge Mejías, luego de Pedro Camerieri y finalmente quedó en poder de Oscar Sobral.

Vitores para Arlandi y Herceg que pasearon la bandera a cuadros por el circuito, como es tradición en karting.

Gustavo Horacio Pereyra.

**III PREMIO SANTA TERESITA**

Asociación Martinense de Deportes -17,5 km - 9/X/66

**CLASIFICACION**

**FORMULA STOCK - Veinticinco vueltas**

Pos. Nº	Conductor	Tiempo
1º	Arlandi, Aldo	18m37s8
2º	Lopetegui, Aldo	18m47s
3º	Damiani, Ricardo	19m14s2
4º	"Charger"	19m22s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 58,333 km/h. RECORD DE VUELTA: Jorge Mejías en la quinta a un promedio de 64,815 km/h al emplear 39s.

**FORMULA B - Veinticinco vueltas**

1º	4 Herceg, José Miguel	15m56s
2º	8 Sobral, Oscar	16m02s2
3º	12 del Campo, Oscar	16m17s4
4º	16 Mazza, Carlos	16m57s2
5º	7 Galeazzi, Luis	17m01s6

PROMEDIO DEL GANADOR: 65,899 km/h. RECORD DE VUELTA: José Miguel Herceg en la segunda: 37s a un promedio de 68,108 km/h.

**PREMIO**

**CORSA - BAHCO**



Como ya es habitual en las competencias de Turismo de Carretera, el acompañante del ganador se hace merecedor de nuestro premio, consistente en una caja de herramientas BAHCO. En este caso resultó favorecido José Melfi, acompañante de Menditeguy, a quien vemos en la fotografía junto a nuestros inefables Thierry y Mártira. Como distinguirá hasta el lector menos detallista, la gente de CORSA siempre sobresale por lo moderado de la vestimenta (las pintas de la camisa de Carlos Marcelo son fosforescentes, por si no se nota en la fotografía).

# GRAN PREMIO



De San Juan a Catamarca con mucho polvo entre desiertos, pueblitos y viñas. Aquí pella seriamente la vida de los parabrissas.

## HOJA DE RUTA

### Hoy: TERCERA Y CUARTA ETAPAS

Este material fue confeccionado por nuestro equipo técnico sobre la base de informes facilitados por el señor Antonio Sergi.

Las Vialidades provinciales son físicamente increíbles. Viajando por el interior del país se pueden encontrar carteles amarillos que anuncian "Cuidado curva" en medio del camino más sinuoso del mundo, y en tren de descubrir cosas también se pueden ubicar otros carteles amarillos que previenen "Zona de badenes", exactamente en el centro de una recta que tiene hacia cada extremo dos millones de badenes. Hasta aquí, todo es muy simpático. Pero usando los carteles amarillos en función de Gran Premio, el que corre puede llevarse algunas sorpresas desagradables.

Atención, sobre todo, en la tercera etapa; hay docenas de letreros que anuncian los zigzag del camino, pero

muchas veces están colocados al revés, es decir, que presentan invertido el sentido de la primera curva. Esto quiere decir que los competidores no deben guiarse por las referencias de Vialidad, sino por lo que vean estrictamente. En este tercer tramo puede recrudescer la soledad del paisaje y por lo tanto las prevenciones que se deben tomar tienen que ser mucho más severas que en el primero y en el segundo.

Desde San Juan hasta Jachal hay aproximadamente unos 170 kms. de distancia. En Jachal se dispone de nafta, talleres y dos hoteles más que discretos para alojar a los auxilios que salgan a la ruta. El primer equipo de asistencia se puede ubicar en las vecindades de la Cuesta de Huaco, ubicada pocos kilómetros después de la ciudad, considerando que en la neutralización de La Rioja la ubicación de otro equipo es absolutamente ideal, sobre todo si hay que efectuar alguna reparación más o menos importante.

De la Cuesta de Huaco hasta la Cuesta de Miranda el camino es áspero, sembrado de badenes y de curvas imprevistas, donde el polvo que levantan los automóviles es el principal enemigo de la seguridad.

Pasando el control de Villa Unión, el camino es algo menos exigente, pero de todos modos conviene prevenir cualquier accidente.

Desde las cercanías de Patquia hasta Catamarca prácticamente es todo pavimento, excepto en algunos trechos breves entre Chumbicha y el final de la etapa. En la ciudad de Catamarca el alojamiento es algo problemático a pesar que los abandonos registrados hasta entonces dejan libres algunas camas, y a quien no lo haya hecho conviene reservar su lugar inmediatamente.

Esta etapa se corre en día domingo, y por lo tanto mucha gente (quizá más que lo habitual) sale a la ruta para ver la carrera. Esto interesa no sólo porque hay mayor cantidad de apostaderos para suministrar cualquier cosa necesaria, sino porque la gente no siempre es discreta y a veces se acerca a los autos en carrera más de lo recomendable.

### HOJA DE RUTA 3ra. Etapa

SAN JUAN — CATAMARCA  
Km 179 - Bifurcación, tomar a la izquierda.

Km 187 - Zigzag.

Al ver indicación "despacio" loma en subida y curva derecha. Los badenes son largos y se pueden tomar con velocidad.

Km 200 - Zigzag veloz.

Km 202 - Curva derecha, sigue lomo de burro y bajada.

Km 209 - Badén bueno indicado, en la mitad de una curva.

Km 222 - Cruce de vía y curva izquierda.

Al ver cartel de propaganda se encuentran dos bifurcaciones (entre las dos está la estación de Talacasto) mantenerse a la derecha.

Km 267 - Termina el asfalto y empieza camino de tierra con ripio y badenes.

Km 277 - Empieza asfalto.

Km 280 - Curva derecha cerrada.

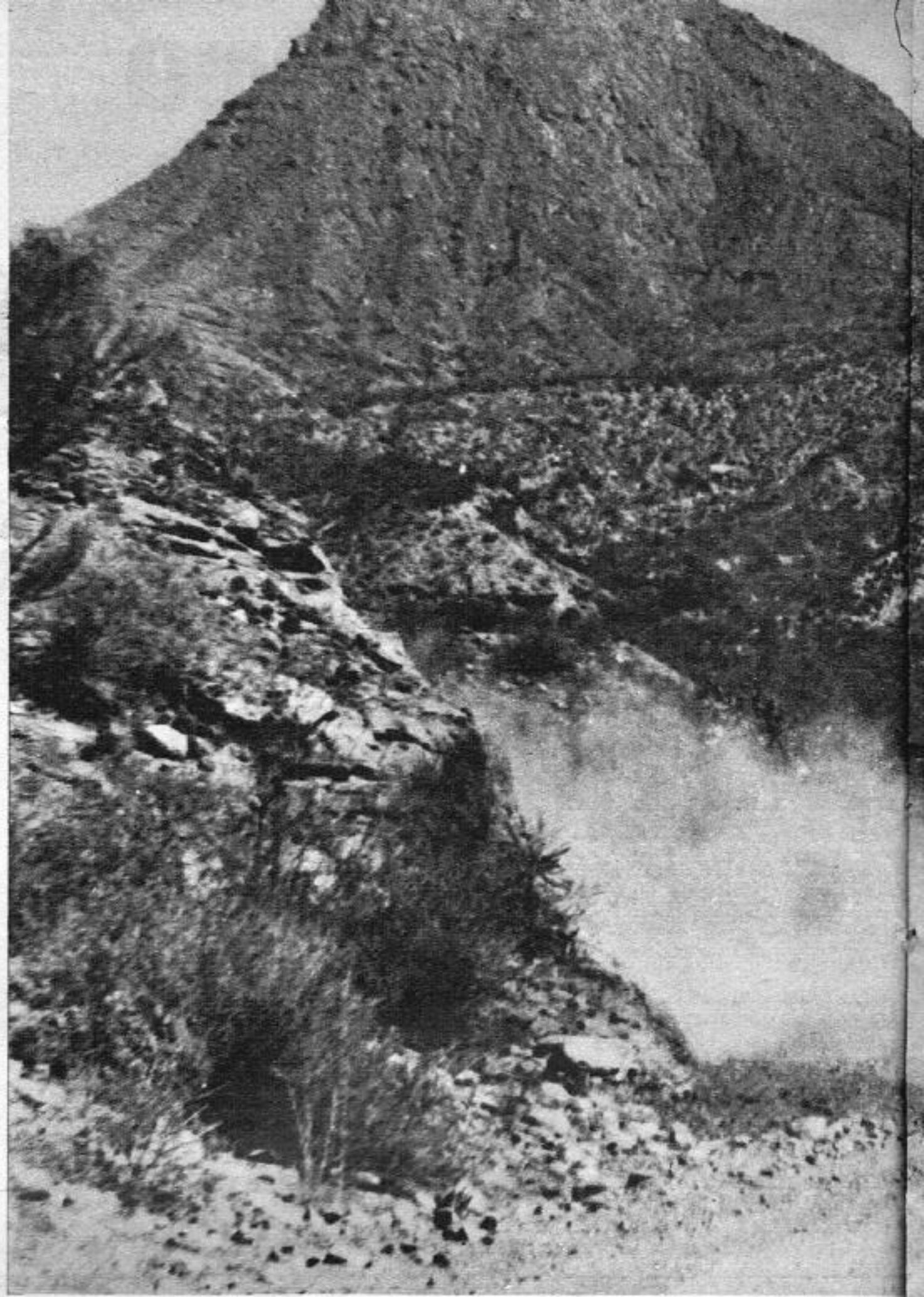
ESTACION DE TUCUNUCO - A 3 Km de la estación de Tucunuco ver señal en zigzag, curva derecha y curva izquierda cerradas.

Km 286 - Curva izquierda y curva derecha cerradas, 500 m después badén con cruce de río, hay agua y el camino está muy poceado.

Km 303 - Niquivil (132 Km de la largada). Nafta y taller, muchos

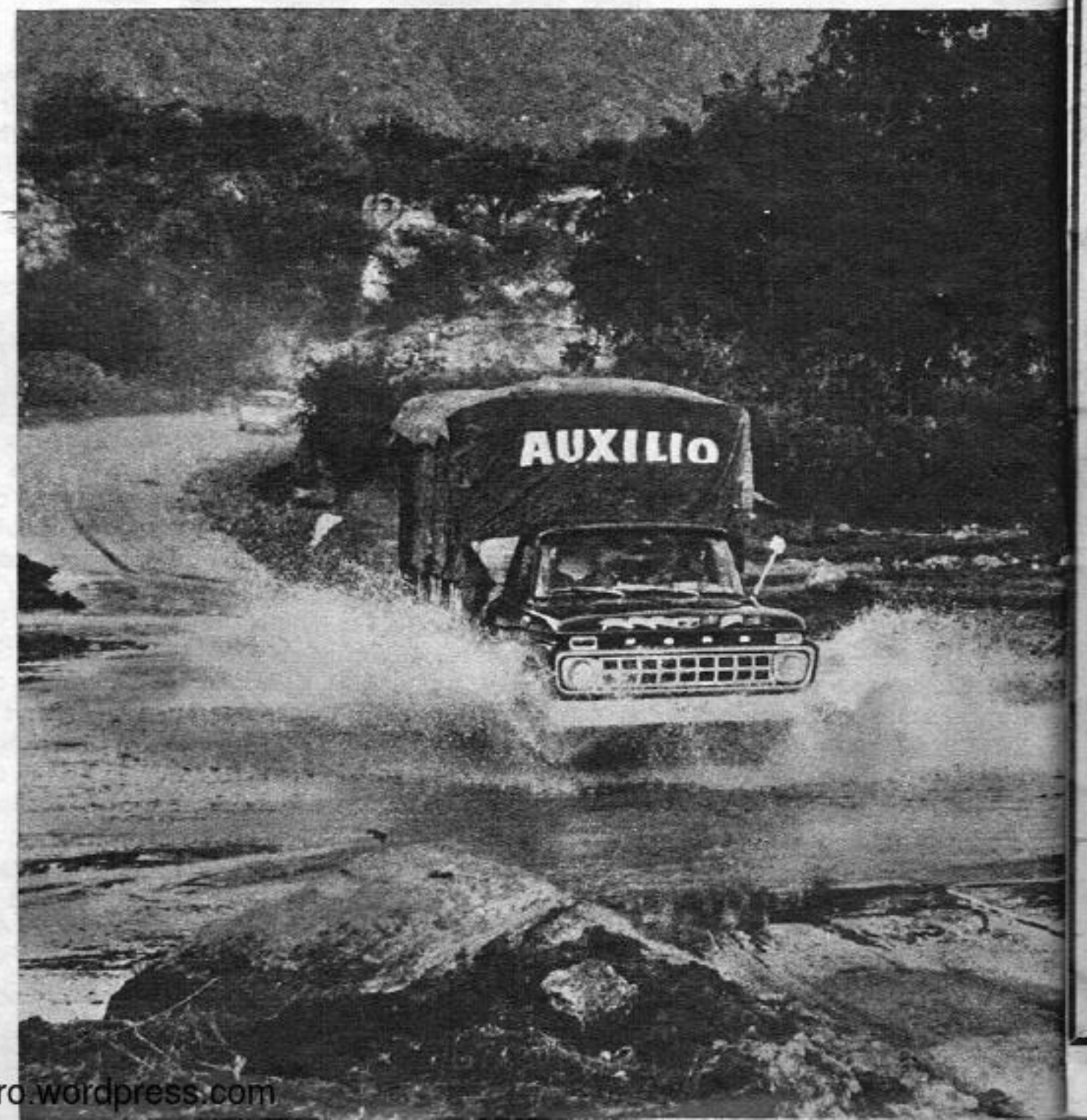
pozos y camino angosto, sigue camino ligeramente sinuoso.  
 Km 306 - A la salida de Niquivil curva a 90°, si hay desvío de Vialidad tomar la segunda curva a la derecha.  
**JACHAL** - Atención entrada a Jachal. Paso a nivel y curvas peligrosas. Al ver estación de YPF doblar curva derecha 90°.  
 3 Km de Jachal se dobla a la derecha y se toma camino de ripio. 10 Km de Jachal curva izquierda.  
 Km 340 - Al ver señal de badén, cuidado, toboganes y badenes peligrosos y seguidos.  
 Km 343 - Camino angosto y sinuoso con piedras grandes.  
 Km 348 - El camino de cornisa es muy angosto, en general, pasa un solo coche.  
 Túnel y curva derecha angosta, sigue camino muy sinuoso.  
**HUACO** - Comienza ruta con ripio y serrucho.  
 Km 365 - Hay dos badenes muy fuertes.  
 Km 389 - Curva izquierda.  
 Km 420,5 - Badén fuerte.  
 Km 433 - Santa Clara.  
 Km 434 - Badén seguido de curva derecha; siguen dos badenes más cortos y fuertes.  
 A 1 Km otro badén muy peligroso y muy profundo.  
 Llegando al desvío de Guandacol, doblar a la derecha, se llega al río Guandacol. Cuidado al primer badén.  
 Km 442,5 - Curva a la derecha.  
 Km 443 - Curva derecha.  
 Km 444 - Curva derecha y sigue camino sinuoso.  
 Km 445,5 - Curva izquierda a 90°. Empieza camino sinuoso.  
 Km 446 - Curva izquierda a 90°.  
 Km 447 - Camino angosto. Atención a carteles "Zanjón de la Viuda". Curvas en desnivel muy peligrosas.  
 Km 450 - Después del "Zanjón de la Viuda" curva izquierda peligrosa y en bajada. Sigue camino sinuoso con badenes.  
 Km 461 - Lomo de burro y curva izquierda. Sigue camino con badenes.  
 Al ver carteles de camino sinuoso curva izquierda y curva derecha, ambas peligrosas, sigue zigzag.  
 Km 468 - Zigzag izquierda-derecha indicado, cuidado: tiene un badén en el medio y salida muy mala.  
 Km 472 - Al ver indicación de camino sinuoso, ¡cuidado!, terreno muy arenoso.  
 Km 474 - Curva izquierda, a la salida lomo de burro con curva izquierda fuerte.  
**RIO BERMEJO** - Mucha agua y mucha arena con piedras sueltas. Después del río, al ver unas casitas, curva izquierda a 90°, camino estrecho.  
**LOS PALACIOS** - Pueblo con muchos pozos y badenes. A la salida zigzag derecha-izquierda con lomo de burro.  
 Km 487 - Curva derecha no indicada.  
 Km 490 - Curva izquierda con lomo de burro peligroso.  
**VILLA UNION** - A. C. A. Todas las curvas en el pueblo son de 90°. Cuidado a la curva izquierda a la salida del pueblo.  
 Km 492,5 - Se cruza el lecho de un río seco, en el centro hay fuertes badenes con piedras sueltas. Si-

gue indicación de camino sinuoso, varios zigzag y curvas peligrosas.  
 Km 495 - Badenes con ripio suelto.  
 Km 496,5 - Al ver una casita a la derecha hay curva izquierda peligrosa, se cruza la línea telefónica.  
 Km 502 - Curva izquierda, ripio suelto.  
 Km 516 - Al ver señal de desvío sigue zigzag.  
 Km 519 - Puerto Alegre, camino sinuoso con piedras sueltas.  
 Km 520,5 - Al ver cartel camino sinuoso, curva derecha peligrosa.  
 Km 523 - Curva izquierda muy peligrosa pasando puente, camino arenoso.  
 Km 527 - A 300 m del pueblo zigzag derecha-izquierda.  
**LOS TAMBILLOS** - Al ver cartel "Escuela" badén corto, fuerte y muy peligroso. Sigue curva derecha. Empieza el camino a la cuesta de la Miranda que se presenta muy bueno. Comienza subida a la cuesta.  
 Se cruza el río Miranda y se dobla a la derecha, pocos metros después lomo de burro.  
 A 1,5 Km después del río curva derecha no indicada y muy peligrosa, siguen unos zigzag fuertes y horquillas.  
 Muchas piedras, camino malo y estrecho.  
**MIRANDA** - A la salida del pueblo hay un desvío. Cuidado. Después de la escuela de Miranda, curva izquierda en bajada. Se cruza el río con dos badenes fuertes y se toma a la derecha.  
 El camino de Añogasta a Nonogasta es bueno.  
**NONOGASTA** - Después de cruzar las vías del ferrocarril se presentan dos salidas hacia la derecha, tomar la segunda.  
 Km 572,5 - Río Trinidad. Cuidado con los badenes.  
**VICHIGASTA** - Al cruzar vías del ferrocarril, curva derecha y curva izquierda, vías en sobrenivel.  
**LOS COLORADOS** - El camino ha sido mejorado y nivelado respecto al año anterior.  
 Km 1104 - Los Mogotes. A la unión de las dos rutas tomar a la izquierda, camino con badenes.  
 Km 1106 - 1108 - 1115 - 1117 - 1120 - Badenes cortos y fuertes. ¡Cuidado!  
 Km 1123 - Río Tagamuyal; al ver indicador de escuela, badén peligroso.  
 Km 1132 - Tres badenes seguidos.  
 Km 1151 - Al ver al frente cartel, lomo de burro peligroso. Neutralización desde Arco de entrada a La Rioja.  
**LA RIOJA** - A la salida se toma camino de pavimento angosto. Cuidado con la banquina.  
 Km 1203 - Curva derecha peligrosa.  
 Km 1228 - Cuidado. Curva izquierda, cruce ferrocarril y curva derecha.  
 Km 1238 - Zigzag, al ver escudo "Pcia. Catamarca", cuidado, 1 km después, badén profundo.  
 Km 1241 - Badén peligroso, empieza camino malo de tierra con muchos serruchos.  
**CHUMBICHA** - ¡Cuidado! es uno de los tramos más peligrosos; entrada al pueblo con vado, pequeña



Fuertes pendientes y grandes alturas a la vez que los únicos caminos realmente malos de todo el recorrido, hacen de la cuarta, la etapa más dura. Los motores hierven y se ahogan y los pilotos se agotan. Después de Tafi del Valle la felicidad vuelve a los espíritus y a los motores.

Un camión de auxilio puede darse el lujo de cruzar así los ríos: para el que está en carrera es un riesgo inútil.





subida y enseguida curva derecha muy peligrosa; camino angosto; mucha tierra suelta.

A la salida de Chumbicha hay cruce de ferrocarril con curvas de 90° muy peligrosas.

Desde allí a Catamarca hay tramos de pavimento y tramos de ripio. Ojo. Puede haber desvíos de Vialidad y la tierra es floja y blanda.

Dejando atrás el Aeropuerto de Catamarca hay cruce de paso a nivel en zigzag izquierda-derecha muy corto.

Llegada a **Catamarca**.

### CUARTA ETAPA

Los pilotos que se han propuesto firmemente ganar o terminar el Gran Premio, gustan decir: "La carrera empieza en Catamarca". Esta cuarta etapa es la más dificultosa de las seis, porque se corre casi exclusivamente en caminos de cornisa o en faldeos desiertos.

Para los auxilios que se adelanten a la carrera, los lugares más indicados para "hacer noche" son Andalgalá, Belén, Santa María, Amaicha y Tafí del Valle. Es muy recomendable salir de Belén con tanque lleno y paraguas abierto, porque inmediatamente sigue una planicie desierta donde es muy difícil conseguir nafta y, por supuesto, cualquier otra cosa menos elemental.

Para ver la carrera, el mejor lugar es la Quebrada de Tafí, ya que aparte de su belleza natural está lo suficientemente cercana a Tucumán como para llegar rápida y cómodamente al final de etapa.

### HOJA DE RUTA 4ta. etapa

#### CATAMARCA - TUCUMAN

A la salida de Catamarca camino de asfalto con curvas y contracurvas bien señaladas. Ojo: árboles muy cercanos al camino.

#### Fray MAMERTO ESQUIU

El camino de tierra es muy estrecho y presenta alcantarillas angostas.

Zigzag y lomo de burro en el medio del pueblo.

(Lo dicho vale también para Villa Dolores, San Antonio, San José y La Puerta.)

Km 1346 - Bajada dique Las Piriquitas, camino sinuoso de cornisa con curvas y contracurvas muy cerradas.

Km 1355 - Bajada muy peligrosa, lomo de burro y curva izquierda muy cerrada, sigue camino sinuoso.

En las entradas de los pueblos y en el cruce de los mismos cuidado, el camino es siempre peor y más angosto que en la ruta abierta.

**RIO PUCARA** - A la entrada del río puede haber un desvío hacia la izquierda, mucho ripio y arena. Después del río sigue camino de tierra ancho y firme.

Cuidado. Hasta Andalgalá pueden haber animales sueltos.

Km 1461 - Empieza camino sinuoso con vados y piedra suelta.

2 km después de Agua de las Palomas el camino presenta badenes y lomos de burro peligrosos.

**LA CHILCA** - Camino sinuoso de cornisa con lomos de burro pronunciados. Cuidado con las piedras que se desprenden de la montaña.

**RIO CHANARITO** - Al cruzar el río, camino sinuoso con badenes peligrosos y muchas piedras sueltas.

**ANDALGALA** - A la salida del pueblo se toma a la izquierda, se presenta una recta muy buena, larga de 20 km, al final de la recta curva derecha.

Km 1528,5 - Curva izquierda.

Km 1530 - Curva izquierda con badén en el medio.

Km 1534,5 - Vialidad Nacional, enseguida curva derecha, un km después zigzag cerrado.

Km 1537 - Al ver cartel "toque bocina" curva izquierda con badén peligroso.

Km 1543 - Al ver casita, curva derecha.

Km 1547 - Curva derecha.

Km 1551,5 - Curva izquierda con badén.

Al ver cartel "Cuesta de Belén" empieza camino sinuoso en subida con ripio y piedras. Cornisa.

Km 1560 - Fin camino sinuoso.

**BELEN** - A la salida del pueblo, al cruzar Río Molino, fuerte badén y curva a la derecha que no se ve. Muy peligrosa.

Sigue camino sinuoso.

Km 845,5 - Al cruzar el río, ¡cuidado!, hay badenes con agua.

A 45 km de Belén al ver casa con cartel "Coca-Cola" curva a la derecha y badén.

Al ver cartel "Cuesta de San Fernando" camino sinuoso con fondo muy malo

Km 872 - Se entra en el lecho del río. Cuidado, hay varios badenes con agua y piedras, peligrosos.

Km 878 - Se sale del río y comienza camino sinuoso en subida.

Km 884 - Después de la cuesta, al ver un poblado, cuidado, fuerte lomo de burro y badén en el medio de curva izquierda.

Km 890 - Cruce del río con badenes con agua y piedras peligrosos.

Km 897,5 - Zigzag peligroso con badén.

Km 898 - Otro zigzag con badén, sigue camino sinuoso con badén y agua.

Km 951 - Al ver cartel "Cuesta del Médano" y casitas, ¡cuidado!, zigzag en bajada y sigue camino sinuoso.

Después de "El Desmonte" se encuentran pequeñas poblaciones que presentan todas badenes a la entrada y a las salidas del pueblo.

**SAN JOSE** - A la salida del pueblo curva derecha a 90°.

**SANTA MARIA** - Todas las curvas en el pueblo son a 90°.

Km 5 - Badén peligroso seguido a 800 m por otro más fuerte.

Km 6,5 - Curva derecha y comienza camino sinuoso.

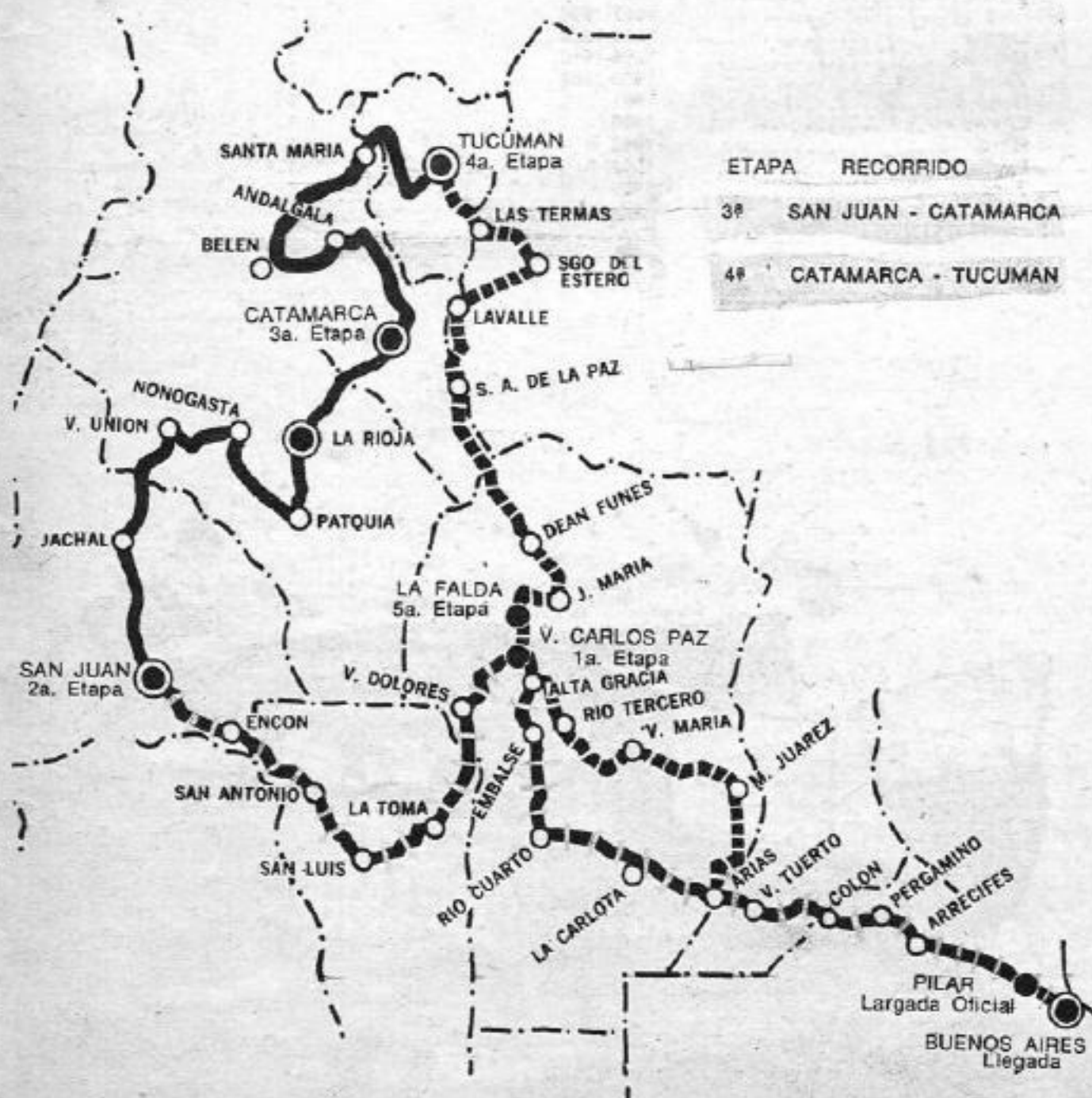
Sigue hasta "El Infiernillo" un camino en subida con mucho ripio y huella alta. En este tramo de camino los autos dan normalmente una sensación de apunamiento, el hecho es debido al fondo del camino y la subida constante del mismo; se aconseja no modificar la carburación.

Desde "El Infiernillo" camino en bajada sinuoso y de cornisa hasta llegar a Acherá, fondo bueno con tiempo seco; cuidado a la bajada si el día está lluvioso.

Al empalmar el camino de asfalto para Tucumán, cuidado con los pasos a nivel que presentan discretos lomos de burro.

**TUCUMAN.**

### X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 1966



# ESTADISTICAS DEL GRAN PREMIO

## HISTORIAL DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

CATEGORIA	RECORRIDO	GANADOR	SEGUNDO	TERCERO	PROMEDIO	
1957 A (hasta 1500 cm <sup>3</sup> ) .. B (1501 a 2000 cm <sup>3</sup> ) .. C (más de 2000 cm <sup>3</sup> ) ..	4058,550 km	"Larry" (Peugeot 403) .. Dalmas Bonjour, Ledo (Alfa Romeo 1900) .. Altamura, Humberto (Ford Fairlane 1957) ..	Rodrigo Daly, Jorge (Volkswagen) .. Saccomano, Antonio (Ford 1947) ..	Pérez de Villa, Carlos (Borgward) .. Salvati, Carlos A. (Mercury 1946) ..	104,642 km/h .. 107,883 km/h .. 99,258 km/h ..	
1958 A (hasta 1200 cm <sup>3</sup> ) .. B (1201 a 1500 cm <sup>3</sup> ) .. C (más de 1500 cm <sup>3</sup> ) ..	5491,700 km	Constanzi, Danilo (Lancia Appia) .. Lombardi, Domingo (Mercury 1946) .. Altamura, Humberto (Ford Fairlane 1957) ..	Bordeu, Juan Manuel (Volkswagen) .. Diez, Juan Angel (Borgward) ..	Franco, Mauricio (Volkswagen) .. Spada, José Mario (Ford 1946) ..	101,262 km/h .. 105,887 km/h .. 109,052 km/h ..	
1959 A (hasta 750 cm <sup>3</sup> ) .. B (751 a 1200 cm <sup>3</sup> ) .. C (1201 a 1500 cm <sup>3</sup> ) .. D (más de 1500 cm <sup>3</sup> ) ..	3950,000 km	Bordeu, Juan Manuel (NSU Prinz) .. Constanzi, Danilo (Lancia Appia) .. "Larry" (Peugeot 403) .. Aguilar, Hayle (Simca) ..	Barth, Edgar (NSU Prinz) .. Cook, Federico (Auto-Union) .. Marcolongo, Oscar (Borgward) .. Sancha, Pedro (Mercury 1956) ..	Von Dory, Pedro (NSU Prinz) .. Franco, Mauricio (Volkswagen) .. Lostaló, Carlos (Borgward) .. "Gulmarey" (Alfa Romeo 1900) ..	91,255 km/h .. 97,281 km/h .. 108,632 km/h .. 92,013 km/h ..	
1960 A (hasta 600 cm <sup>3</sup> ) .. B (601 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. C (1151 a 1300 cm <sup>3</sup> ) .. D (1301 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. E (más de 1600 cm <sup>3</sup> ) ..	4617,300 km	Dolce, Gian Marco (NSU Prinz) .. Castellani, Julio César (Auto Union) .. Perkins, Gastón (Alfa Romeo Giulietta) .. Andersson, Gunnar (Volvo PV 544) .. Sancha, Pedro (Mercury 1956) ..	Bohnen, Heriberto (NSU Prinz) .. Piersanti, Fernando (Auto-Union) .. Cozzarin, Arturo (Volkswagen) .. Cruz Varela, Juan (Volvo PV 544) .. Peirano, Alfredo J. (Chevrolet 1955) ..	Von Dory, Antonio (NSU Prinz) .. Caselli, Dante (Fiat 1100) ..	94,580 km/h .. 98,364 km/h .. 111,790 km/h .. 115,846 km/h .. 104,015 km/h ..	
1961 A (hasta 700 cm <sup>3</sup> ) .. B (701 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. C (1151 a 1300 cm <sup>3</sup> ) .. D (1301 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. E (más de 1600 cm <sup>3</sup> ) ..	4437,800 km	Bohnen, Heriberto (NSU Prinz) .. Bellini, Carlos (Auto Union) .. Cabalén, Oscar (Alfa Romeo Giulietta) .. Perkins, Gastón (Borgward) .. Schock, Walter (Mercedes-Benz 220 SE) ..	Taddia, Osvaldo (NSU Prinz) .. Quincke, Ernesto W. (Auto-Union) .. Cupeiro, Jorge (Alfa Romeo Giulietta) .. Lamela Díaz, Roberto (Borgward) .. Herrmann, Hans (Mercedes-Benz 220 SE) ..	Vidriales, Alberto O. (NSU Sport) .. Zuntini, Bruno P. (Renault Gordini) .. Frasca, Alfonso (h) (Auto-Union) .. Finochietto, Pablo (Alfa Romeo) .. Von Dory, Antonio (Volvo PV 544) .. Viale del Carril, Atilio (olvo 122) .. Borchardt, Carlos Morales (Jaguar 3,8) ..	Raitzin, Marcelo A. (BMW 700) ..	91,843 km/h .. 92,984 km/h .. 89,177 km/h .. 103,429 km/h .. 111,586 km/h .. 116,385 km/h .. 126,872 km/h ..
1962 A (hasta 700 cm <sup>3</sup> ) .. B (701 a 850 cm <sup>3</sup> ) .. C (851 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. D (1151 a 1300 cm <sup>3</sup> ) .. E (1301 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. F (1601 a 2000 cm <sup>3</sup> ) .. G (más de 2000 cm <sup>3</sup> ) ..	4421,600 km	Caldara, Remigio (Isard 700) .. Balcarcel, Ramiro (Panhard PL 16) .. Quincke, Ernesto W. (Auto-Union) .. Sauze, Ricardo P. (Alfa Romeo Giulietta) .. Migliore, José (Peugeot 403) .. Garafalic Stipicic, Boris (Volvo 122S) .. Rosqvist, Ewy (Mercedes-Benz 220 SE) ..	Miller, Eduardo (NSU Sport) .. Von Dory, Antonio (Renault 1093) .. Calviño, Manuel (Auto-Union) .. Suárez Noya, Eduardo (Alfa Romeo Giulietta) .. Bordeu, Teófilo S. (Peugeot 403) .. Glemser, Dieter (Mercedes-Benz 300 SE) ..	Paillet, Luis María (Isard 700) .. Weiss, Federico (Renault 1093) .. Castellani, Julio César (Auto-Union) .. Paulino, Pascual (Volkswagen) .. Bohnen, Heriberto (Peugeot 403) .. Rosqvist, Ewy (Mercedes-Benz 220 SE) ..	91,354 km/h .. 106,679 km/h .. 105,038 km/h .. 100,209 km/h .. 112,850 km/h .. 131,936 km/h ..	
1963 A (hasta 700 cm <sup>3</sup> ) .. B (701 a 850 cm <sup>3</sup> ) .. C (851 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. D (1151 a 1300 cm <sup>3</sup> ) .. E (1301 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. F (más de 1600 cm <sup>3</sup> ) ..	4624,100 km	López Oribe, Domingo (NSU Sport) .. Perkins, Gastón (Renault 1093) .. Formisano, Vicente (Auto-Union) .. Lepro, Carlos (Alfa Romeo Giulietta) .. Santamarina, Ernesto (Peugeot 403) .. Böhringer, Eugen (Mercedes-Benz 300 SE) ..	Boer, Jorge (NSU Sport) .. Gulmarey, Carlos (Renault 1093) .. Bellini, Ricardo (Auto-Union) .. Mayorga, Francisco (Alfa Romeo Giulia TI) .. Glemser, Dieter (Mercedes-Benz 300 SE) ..	Roth, Norberto (NSU Sport) .. García, Juan P. (Renault 1093) .. Visintini, Rosmualdo (Auto-Union) .. Bohnen, Heriberto (Fiat 1500) .. Rosqvist, Ewy (Mercedes-Benz 300 SE) ..	99,494 km/h .. 113,262 km/h .. 108,645 km/h .. 121,449 km/h .. 138,053 km/h ..	
1964 A (hasta 700 cm <sup>3</sup> ) .. B (701 a 850 cm <sup>3</sup> ) .. C (851 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. D (1151 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. E (más de 1600 cm <sup>3</sup> ) ..	4618,700 km	Scaramella, Rogelio (De Carlo 700) .. Perkins, Gastón (Renault 1093) .. Castellani, Julio César (Auto-Union) .. Rodríguez Canedo, Eduardo (Fiat 1500) .. Böhringer, Eugen (Mercedes-Benz 300 SE) ..	Petrabissi, Alberto (Isard 700) .. González, Oscar Mario (Renault 1093) .. Maneglia, Humberto (Fiat 1500) .. Otamendi, Julio R. (Peugeot 404) .. "Villa-Lionetti" (Valiant III) ..	"Cardo" (De Carlo 700) .. Visintini, Rosmualdo (Auto-Union) .. Marín, Alfonso (Fiat 1500) .. Migliore, José (Peugeot 404) .. Grieco, José A. (Chevrolet Super) ..	100,296 km/h .. 111,061 km/h .. 115,657 km/h .. 119,883 km/h .. 107,160 km/h ..	
1965 A (hasta 700 cm <sup>3</sup> ) .. B (701 a 1150 cm <sup>3</sup> ) .. C (1151 a 1600 cm <sup>3</sup> ) .. D (1601 a 2000 cm <sup>3</sup> ) .. E (más de 2000 cm <sup>3</sup> ) ..	4236,900 km	Scaramella, Rogelio (De Carlo 700) .. Perkins, Gastón (Renault 1093) .. Lepro, Carlos (Alfa Romeo Giulia GTA) .. Santamarina, Ernesto (Peugeot 404) .. Sancha, Andrés (Chevrolet 400) ..				

### LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Conductor	Marca	
Perkins, Gastón	Alfa Romeo (1960)	
	Borgward (1961)	
	Renault (1963-1964-1965)	5
Altamura, Humberto	Ford (1957-1958)	2
Böhringer, Eugen	Mercedes-Benz (1963-1964)	2
Castellani, Julio César	Auto Union (1960-1964)	2
Constanzi, Danilo (1)	Lancia (1958-1959)	2
"Larry"	Peugeot (1957-1959)	2
Lepro, Carlos (2)	Alfa Romeo (1963-1965)	2
Santamarina, Ernesto	Peugeot (1963-1965)	2
Scaramella, Rogelio	De Carlo (1964-1965)	2
Aguilar, Bayle	Simca (1959)	1
Anderson, Gunnar	Volvo (1960)	1
Balcarcel, Ramiro	Panhard (1962)	1
Bellini, Carlos	Auto Union (1961)	1
Bohnen, Heriberto	NSU (1961)	1
Bordeu, Juan Manuel	NSU (1959)	1
Cabalén, Oscar	Alfa Romeo (1961)	1
Caldara, Remigio	Isard (1962)	1
Dalmas Bonjour, Ledo	Alfa Romeo (1957)	1
Dolce, Gian Marco	NSU (1960)	1
Formisano, Vicente	Auto Union (1963)	1
Garafalic Stipicic, Boris	Volvo (1962)	1
Lombardi, Domingo B.	Mercury (1958)	1
López Oribe, Domingo	NSU (1963)	1
Migliore, José	Peugeot (1962)	1
Quincke, Ernesto W.	Auto Union (1962)	1
Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat (1964)	1
Rosqvist, Ewy	Mercedes-Benz (1962)	1
Sancha, Andrés	Chevrolet (1965)	1
Sancha, Pedro	Mercury (1960)	1
Sauze, Ricardo P.	Alfa Romeo (1962)	1
Schock, Walter	Mercedes-Benz (1961)	1

#### NOTAS:

(1) Danilo Constanzi corrió en 1958 con el seudónimo de "Dany" estando la conducción totalmente a su cargo. En 1959 compartió el manejo de su Lancia con el ingeniero Enzo Tasco ("Postman") y ambos corrieron con el seudónimo de "Postmandany".

(2) Carlos Lepro se impuso en 1963 bajo su conducción en todo el recorrido. En 1965 compartió la conducción con su compatriota Olmedo. La pareja corrió con el seudónimo "Lepro-Olmedo".

### MARCAS GANADORAS DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Marca	Años	Total
Alfa Romeo	1957-1960-1961-1962-1963-1965	6
Auto-Union	1960-1961-1962-1963-1964	5
Peugeot	1957-1959-1962-1963-1965	5
Mercedes-Benz	1961-1962-1963-1964	4
NSU	1959-1960-1961-1963	4
Renault	1963-1964-1965	3
De Carlo-BMW	1964-1965	2
Ford	1957-1958	2
Lancia	1958-1959	2
Mercury	1958-1960	2
Volvo	1960-1962	2
Borgward	1961	1
Chevrolet	1965	1
Isard	1962	1
Panhard	1962	1
Simca	1959	1



### MARCAS GANADORAS DE ETAPAS

Pos.	Marca	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Total
19	Alfa Romeo	5	—	1	6	6	7	10	5	3	43
29	Mercedes-Benz	—	—	—	—	6	6	6	6	—	24
39	Auto-Union	—	1	2	2	3	4	6	5	—	23
49	NSU	—	—	5	6	4	2	3	1	1	22
59	Ford	6	7	2	1	—	—	—	—	3	19
59	Renault	—	—	—	—	—	3	6	6	4	19
79	Peugeot	2	2	3	—	1	2	—	—	6	16
89	Volvo	—	—	1	6	—	8	—	—	—	15
99	Mercury	1	4	2	5	—	—	—	—	—	12
109	Borgward	4	1	1	—	5	—	—	—	—	11
119	De Carlo BMW	—	—	—	—	1	1	—	3	5	10
119	Fiat	—	1	—	1	3	—	1	1	3	10
119	Lancia	—	5	2	—	—	2	1	—	—	10
149	Isard	—	—	—	—	1	3	3	2	—	9
159	Panhard	—	—	—	3	—	3	—	—	—	6
169	Chevrolet	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
169	Saab	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
189	Austin Cooper	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
189	Jaguar	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
189	Simca	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
189	Volkswagen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1

### LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO DE TURISMO POR PAISES

Conductores	Marcas
Argentina . 29	Argentina . 17
Uruguay .. 7	Italia ..... 8
Alemania . 3	Alemania . 7
Suecia ... 2	EE. UU. ... 4
Chile ..... 1	Francia ... 4
	Suecia ... 2

### LAS ETAPAS DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO POR PAISES

Conductores	Marcas
Argentina . 192	Argentina . 102
Uruguay .. 22	Italia ..... 53
Alemania . 18	Alemania . 38
	E. Unidos 31
Suecia ... 14	Suecia ... 17
Italia .... 6	Francia .. 14
Chile .... 2	G. Bretaña 2
Francia .. 2	
Perú ..... 1	

*Este Fiat fue el más dañado de los autos que se accidentaron en el mismo lugar en 1965. Es en la tercera etapa, en Los Colorados, provincia de La Rioja, muy cerca de la Cueva del Chacho. Es solo una pequeña inflexión en S en un camino muy veloz con subidas y bajadas y banquinas muy flojas.*

### LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Perkins, Gastón	17
Altamura, Humberto	13
Constanzi, Danilo (1)	9
"Larry"	8
Rosqvist, Ewy	8
Cabalén, Oscar	7
Lepro, Carlos (2)	7
Sancha, Pedro	7
Scaramella, Rogelio	7
Anderson, Gunnar	6
Dalmas Bonjour, Ledo	5
Sauze, Ricardo P.	5
Bohnen, Heriberto	4
Böhringer, Eugen	4
Bordeu, Juan Manuel	4
Facetti, Carlo	4
Formisano, Vicente	4
Lombardi, Domingo B.	4
Paillet, Luis María	4
Santamarina, Ernesto	4

GANARON TRES ETAPAS: Edgar Barth, Remigio Caldara, Federico J. Cook, Rodolfo de Alzaga, Julio Guimarey, Hans Herrmann, Roberto Mieres, José Migliore, Walter Schock y Antonio Von Dory.

GANARON DOS ETAPAS: Carlos Alberto Bellini, Edgardo Boschi, Manuel Calviño, Jorge Cupeiro, Carlos Dávila, Juan Angel Diez, Nasif Estéfano, Guillermo Gainza Paz, Miguel Angel Galluzzi, Boris Garafulic Stipicic, Dieter Glemser, Carlos Lostaló, Oscar Marcolongo, Francisco Mayorga, Eduardo Miller, Jean Pasture, Carlos Pérez de Villa, Eduardo Rodríguez Canedo, Andrés Sancha, Eduardo Suárez Noya, Atilio Viale del Carril y Rosmualdo Visintini.

GANARON UNA ETAPA: Jorge Arrieta, Ramiro Balcarcel, Ricardo Belliti, José María Bianchi, Jorge Boer, Carlos Marcelo Borchardt, Henry Broadley, "Cacho", Osvaldo Carvallido, Dante Caselli, Julio César Castellani, Julio E. Cruciani, Santiago de Alzaga, Julio De Tomasi, Gian Marco Dolce, "Don Segundo Sombra", Alberto Fernández, Paul Frère, Héctor Marcial Fojo, Juan Pedro García, Hugo Armando Gimeno, Oscar Mario González, Héctor Luis Gradassi, Carlos Guimarey, Roberto Larguero Obiol, Pedro J. Llano, Domingo López Oribe, Carlos Alberto Menditeguy, Héctor Luis Ninona, Julio R. Otamendi, Miguel Padilla Galeano, "Pécora", Roberto J. Pedelaborde, "Pepe Zanetta", Antonio Pianella, Ernesto Quincke, Ernesto Quintela, Rodolfo Raba, Armando José Ríos, Pablo Rodríguez Larreta, Norberto G. Roth, Antonio Saccomano, Osvaldo Taddía, "Tony NTN", J. M. Varela Zarranz, Andrea Vianini, Alberto Vidriales, Ruben Vila, Enrique Vivo, Pedro Von Dory, Federico Weiss y Hugo Zubiri.

Ver notas de la página anterior para Danilo Constanzi (1) y Carlo Lepro (2).

# BRD\*

## TACOMETRO ELECTRONICO



A



B

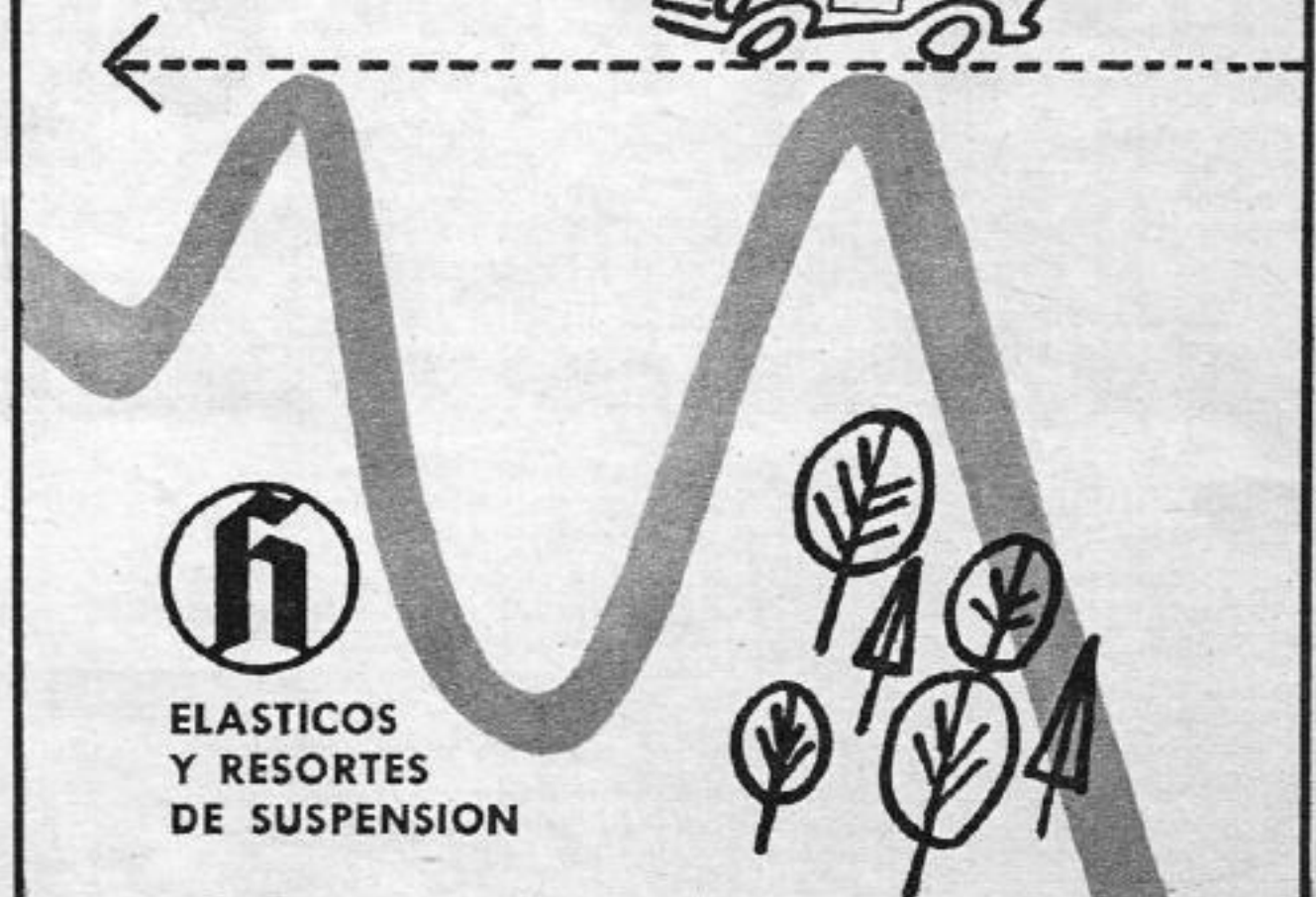
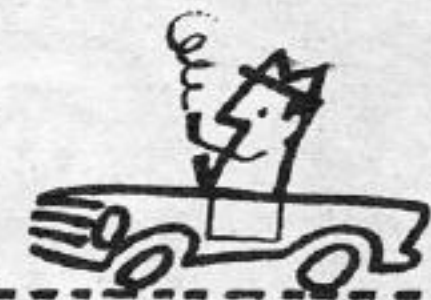
A ~ PARA TABLERO ORIGINAL O DEPORTIVO  
B ~ PARA FIJAR SOBRE EL TABLERO



★ MARCA REG. POR COMIND S.R.L. PARA SUS TACOMETROS ELECTRONICOS

AV. CORDOBA 1513 - TEL. 41-7448 - BS. AS.

## MAYOR CONFORT MAYOR VIDA UTIL



ELASTICOS  
Y RESORTES  
DE SUSPENSION

# HOESCH

PRESTIGIO EN SUSPENSION



# EL F-100 DE CASÁ





## ¿PARA QUE MAS?

**Solo en seguridad  
mecánica sobresale  
el automóvil  
que prepara Manolo  
Rodríguez y  
que resume las  
claves  
para el triunfo  
de 1966**

*por HORACIO SPERATTI  
fotocolor de CARLOS ARCURI*

Una sola razón aparente destaca al automóvil TC que conduce Eduardo Casá, del de la mayoría de sus competidores: lleva el número uno en el ranking, gracias a haber cruzado en uno de los cuatro primeros lugares en 15 de las 17 competencias en que intervino en 1966. Cuatro de esas llegadas lo clasificaron en primer lugar (San Francisco, Arrecifes, San Nicolás y Pehuajó). El único abandono fue en Carlos Casares, en la primera vuelta, cuando se cortó una biela, y en la carrera del Vicente López Automóvil Club terminó sexto.

Ese primer puesto en el ranking fue alcanzado con la evidencia de una sorprendente seguridad mecánica cuando los parciales de carreras demuestran que su velocidad máxima es sensiblemente menor que la de muchos de los hombres que habitualmente disputan las posiciones de punta y que generalmente tienen menos éxito que Casá.

La medida del éxito quizá pueda establecerse precisamente en que el automóvil de Casá parece haber encontrado el justo equilibrio entre seguridad mecánica y velocidad máxima en un momento del desarrollo técnico de los motores de TC en el cual los más veloces son indudablemente los más frágiles, dejando fuera de esta definición, por supuesto, a aquellos automóviles que se rompen porque están de mal humor.

Hace diez años que Manolo Rodríguez sintió la necesidad de exigirse a sí mismo algo más trascendente que meter las manos en un automóvil distinto todos los días y se lanzó a trabajar en automóviles de competición. En 1962 comenzó a preparar el automóvil de Casá, entonces con un motor Ford 59AB. El automóvil debutó en Rufino ese año, clasificándose quinto. El año pasado le fue cambiado el motor por el F-100, con el cual Casá corrió por primera vez en Olavarría, clasificándose séptimo. La performance más destacada en toda su historia, fue por supuesto el triunfo en el Gran Premio último, el más justo premio a un automóvil que

tiene, como principal mérito, la seguridad mecánica.

## LOS ELEMENTOS

Un chasis Ford 1947, un motor F-100, una caja Mustang y un diferencial F-100 integran, básicamente, el automóvil de Eduardo Casá.

El block es trabajado por Padovani; encamisado a 85,7 mm de diámetro conservando, por supuesto, la carrera original de 82,55 mm. Las tapas de cilindros son F-100 con válvulas

de 45 mm de diámetro en la admisión y de 38 mm en el escape. Se utilizan las bielas originales de fábrica con metales también standard; los pistones montan dos aros de compresión y un rasca-aceite, todos ellos extrafinos. El cigüeñal es nitrurado.

Hasta ahora se utilizaba un múltiple de admisión Edelbrock con tres carburadores Ford F-100, pero al fin de la semana pasada se completó la instalación de una batería de cuatro

flamantes Weber verticales dobles de 46 mm de garganta. Se construyeron tubos de admisión largos calculados por Jackie Greene y realizados individuales, todos de igual longitud por Hugo Curatti. Los escapes son y salen hacia los lados, descargando directamente en el aire.

El árbol de levas y los botadores son norteamericanos, construidos por Iskenderian. El encendido se realiza mediante un magneto Scintilla-Vertex y se monta una bobina para

caso de emergencia. Dos bombas eléctricas en paralelo —una Stewart-Warner, colocada entre los asientos, una Bendix ubicada debajo del tablero— alimentan los carburadores desde los tanque Baufer capaces de contener 250 litros.

La lubricación es de cárter seco; la bomba original del F-100 provee la presión y una bomba adicional exterior actúa como recuperadora. De esta última el aceite vuelve al depósito —también Baufer— de 18 litros, pasando en el camino por un radiador. Se utiliza aceite Supermóvil SAE30.

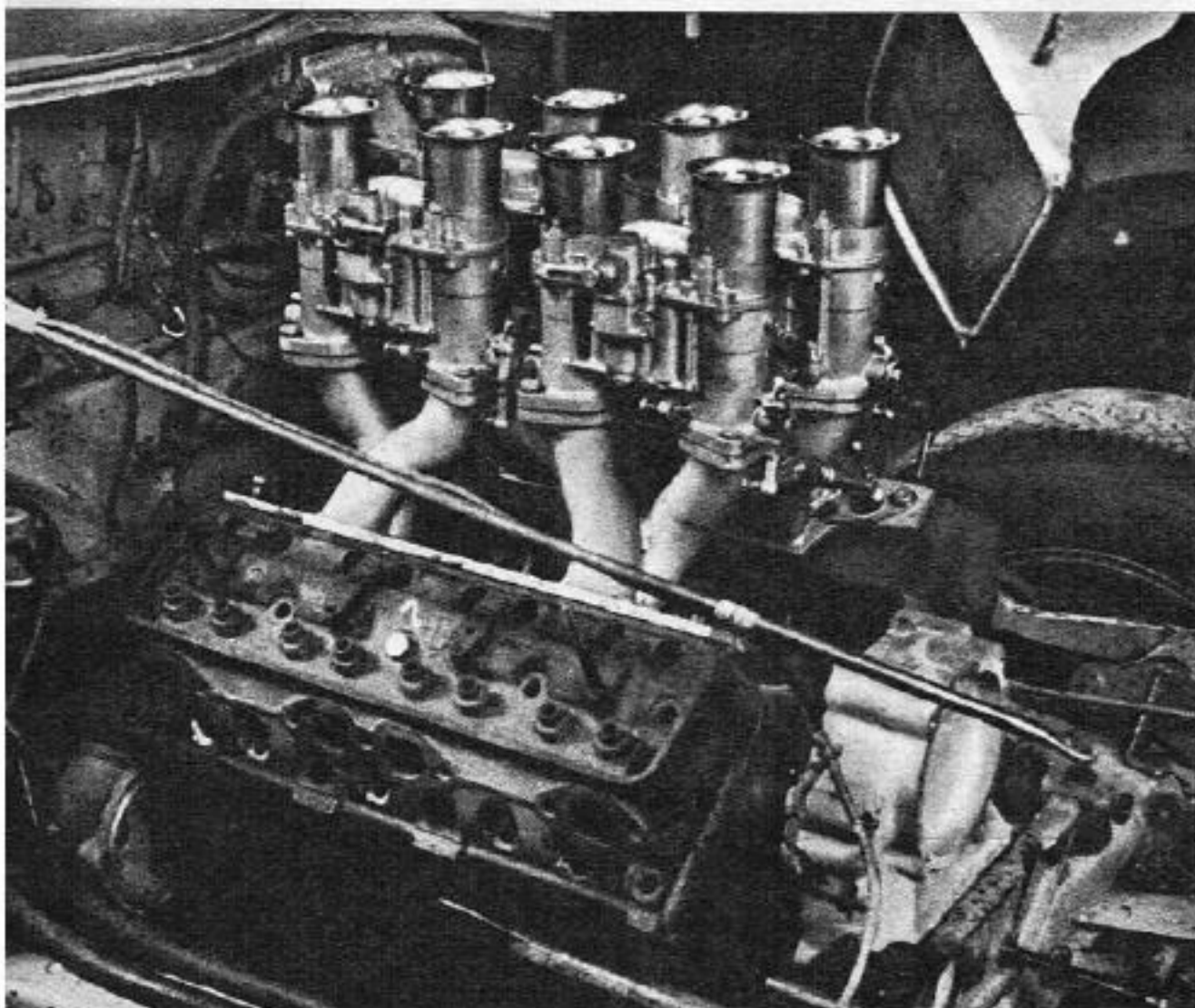
La caja de velocidades es Mustang de cuatro relaciones con palanca central Hurst, utilizándose los engranajes y relaciones originales de fábrica. El diferencial es de camioneta F-100 con la relación más larga llevada a 3,50:1. Cuatro frenos Discofren de ocho pulgadas equipan las ruedas, activadas con una bomba Rosli, sin servo. Las ruedas son Cimetal de viejo modelo de 6 x 15 pulgadas adelante y 7 x 15 pulgadas atrás. Calzan cubiertas Cinturato HS 185HR15 adelante y 205VR15 en las ruedas traseras.

Las suspensiones son a ejes rígidos con una ballesta transversal de once hojas y reactores Ford adelante y dos ballestas longitudinales —también de once hojas cada una— en el eje trasero. Cada rueda delantera está controlada por dos amortiguadores rotativos tipo Houdaille y el conjunto se completa con una barra antirrolido. Atrás hay tres amortiguadores por rueda, dos tipo Houdaille y uno telescópico Monroe.

Un gran cuentavueeltas Jaeger domina el tablero de instrumentos; un volante Quillery mueve la caja de dirección Ford original. El interior luce todo el juego de depósitos y las butacas realizadas por Baufer. La carrocería Ford modificada es de chapa de hierro con trompa y tapa de baúl realizados en aluminio. La distancia entre ejes es de 2,90 m y la trocha de 1,50 m, aproximadamente. Pesa, vacío, unos 1.450 kg.

## EXPLICANDO LO INEXPLICABLE

La descripción técnica del automóvil de Casá muestra que está construido con elementos de cierta calidad (no en todos los casos) y por demás convencionales. Un panorama general de "mediocridad" técnica muestra que el automóvil que construye Manolo Rodríguez no es el más moderno ni el más atrasado técnicamente; está muy bien construido pero los hay mejores; no es de líneas modernas pero tampoco es de lo más antiguo. En un solo aspecto es sobresaliente y es en el hecho de que Manolo Rodríguez parece haber encontrado en esta búsqueda del "término medio" la fórmula exacta para un automóvil triunfador que requiere una inversión relativamente pequeña en pesos moneda nacional y en trabajo personal. El motor se desarma después de cada carrera, se revisa todo, se cambian aros y se vuelve a armar todo como estaba. Tampoco hay aquí largas horas de investigación, de hacer y de rehacer en la búsqueda de caballos perdidos o de km/h faltantes. El auto no se rompe, gana, paga dividendos... ¿para qué más? ■



Esta es la batería de flamantes Weber verticales, montados sobre largos tubos de admisión que reemplazaron a los carburadores Ford a partir del domingo pasado.

Imperturbable y sin apuro, Manolo Rodríguez hace su habitual trabajo semanal sobre el F-100 de Casá. Todo su tiempo de trabajo está dedicado a este automóvil



La trompa creció hacia arriba con un agregado de chapa de aluminio que permite ubicar las altas bocas de los Weber bajo ella.

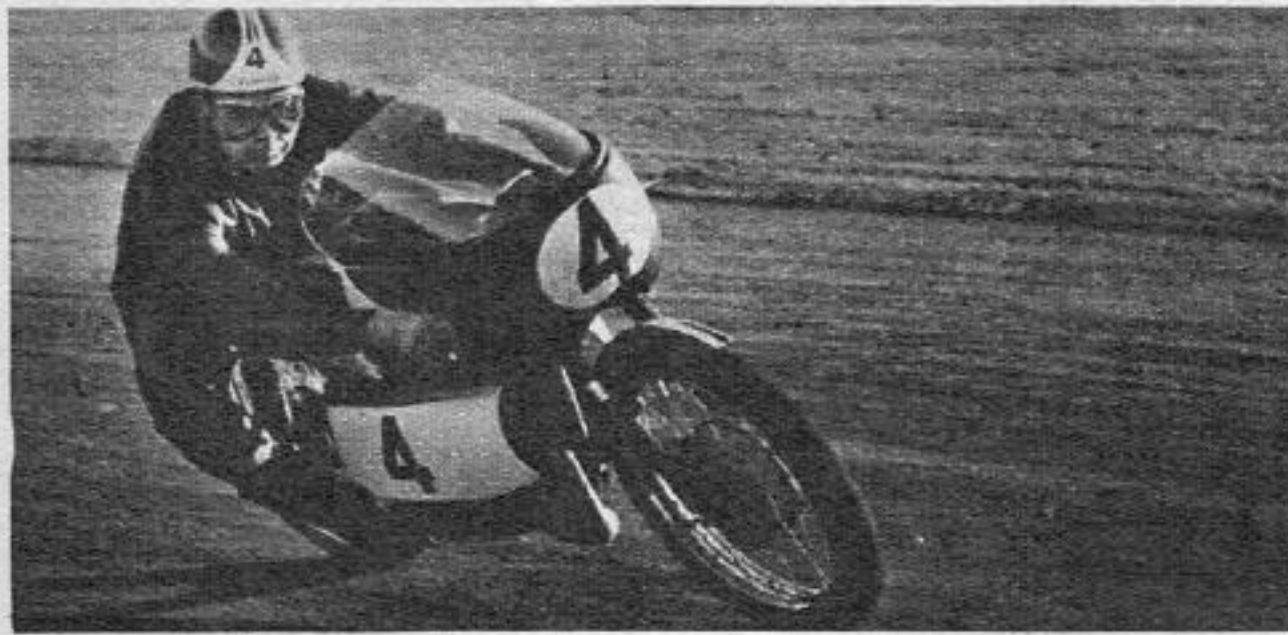


## ACTUACION DE CASA HASTA EL 2/X/66

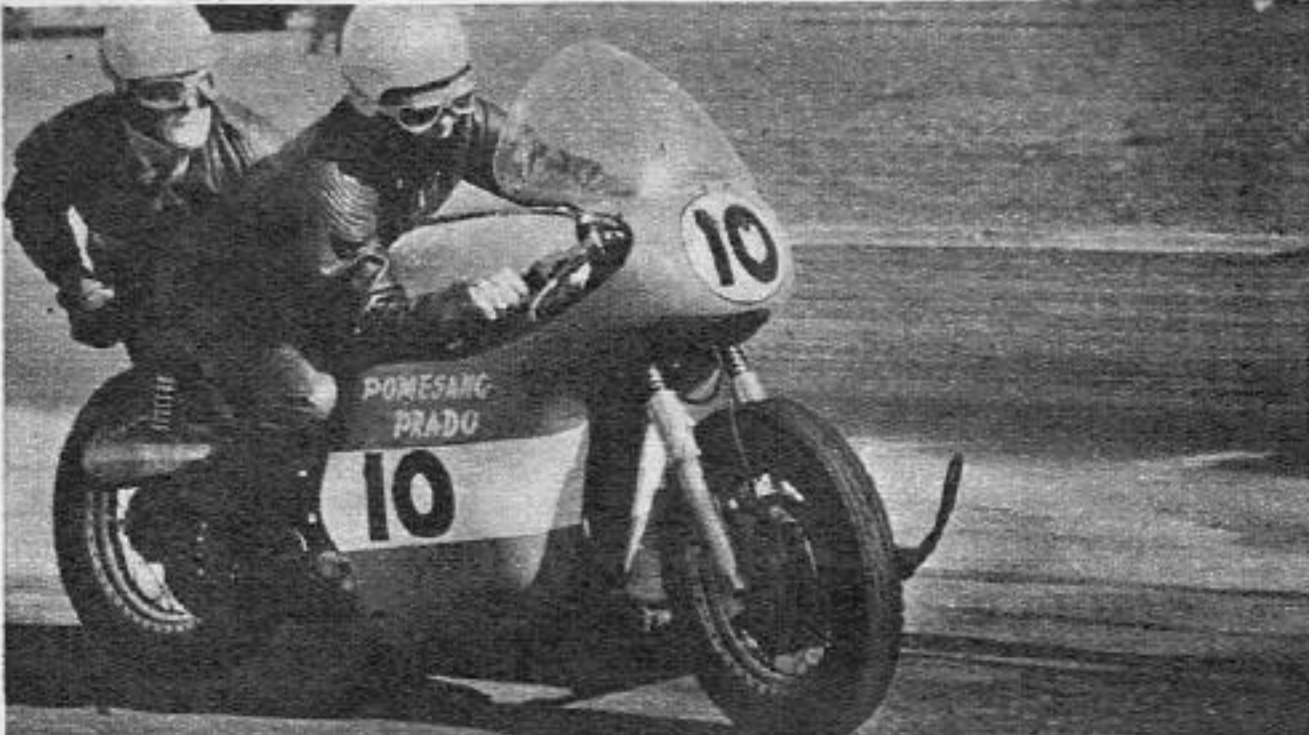
20/II	Firmat	No corrió
27/II	Lobos	No corrió
6/III	Colón	No corrió
13/III	Buenos Aires Moto Club	No corrió
27/III	San Francisco	Primero
3/IV	Necochea	Tercero
17/IV	General Pico	Segundo
24/IV	Carlos Paz	Tercero
30/IV	Vicente López Automóvil Club	Sexto
8/V	Club Alumni Ensenadense	No largó
15/V	Venado Tuerto	No corrió
22/V	Mendoza	No corrió
12/VI	Salto	Segundo
19/VI	Bahía Blanca	Tercero
26/VI	Hughes	Primero
3/VII	Arrecifes	No corrió
9/VII	ACTC	No corrió
10/VII	ACTC	Cuarto
17/VII	LA Pampa	Cuarto
24/VIII	Chacabuco	Abandonó en la primera vuelta
7/VIII	Carlos Casares	Segundo
21/VIII	Rojas	Segundo
28/VIII	Mar del Plata	Segundo
4/IX	Triángulo del Oeste	Segundo
11/IX	San Nicolás	Primero
18/IX	Olavarría	Cuarto
25/IX	Pergamino	No corrió
2/X	Pehuajó	Primero

Performance: Cuatro veces primero, cinco segundo, tres tercero, tres cuarto, una sexto, una vez abandonó, dos no largó y en nueve no corrió.

# CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO



Aldo Caldarella, puntero del Campeonato de 175 cm<sup>3</sup> según fórmula internacional.



Alberto Pomesano —hijo de Amleto— encabeza la tabla de sidecars. Lo acompaña Alberto Prado.

Hasta la semana pasada, ésta era la posición de los diferentes Campeonatos Nacionales de Motociclismo, en las diferentes categorías standard e internacionales:

2º	Plastrellini, Mario	11
2º	Kissling, Raúl	11
4º	Lomene, Luis	8
4º	Belverino, José	8
6º	Gómez, Alberto	7

### CLASE 50 cm<sup>3</sup> FORMULA INTERNACIONAL

1º	Ubieta, Raúl	24
2º	Szalay, Ladislao	15
3º	"Poly"	9
4º	Saori, José	6
5º	Rodríguez, Andrés	3

### CLASE 100 cm<sup>3</sup> FORMULA INTERNACIONAL

1º	Urruchi, Jorge	16
2º	Gómez, Alberto	13
2º	Redelico, Domingo	13
4º	Médici, Roberto	11
5º	Szalay, Santos	8

### CLASE 125 cm<sup>3</sup> FORMULA INTERNACIONAL

1º	Arnáiz, Guillermo	16
----	-------------------	----

### CLASE 175 cm<sup>3</sup> FORMULA INTERNACIONAL

1º	Caldarella, Aldo	24
2º	Arnáiz, Guillermo	13
2º	Gentile, Héctor	13
4º	Vivacqua, Armando	10
5º	Kissling, Raúl	8
6º	Belverino, José	7
6º	Bianchi, Mario	7

### SIDECAR

1º	Pomesano, Alberto	32
2º	Rodríguez, Marcos	28
3º	Pomesano, Amleto	25
4º	Grezzi, Enrique	11
5º	Lepiani, Horacio	6

## RANKING DE TC

Esta es la posición del Ranking de la largada de la Comisión Deportiva Automovilista hasta la carrera de Pehuajó.

Nº	Piloto	Pts.
1	Casá, Eduardo	198
2	Emillozzi, Dante	141,6
3	Cupéira, Jorge	128,4
4	Bordeu, Juan Manuel	108,4
5	Rienzi, Angel T.	96,8
6	Loeffel, Carlos W.	87,9
7	Pairetti, Carlos	83,5
8	Cordonnier, Oscar	56,9
9	Alzaga, Rodolfo	49,8
10	Tarducci, Mario	48
11	Menditeguy, Carlos	46,1
12	Malnatty, César	45,6
13	Polinori, Norberto	43,9
14	Galbato, Carmelo	43,6
15	Gimeno, Hugo	42,9
16	Rodríguez, Raúl	35
17	Di Palma, Luis	33,8
18	Chabert, Raúl	33,2
19	Manzano, José	30,5
20	Ríos, Armando	30,5



Eduardo Casá: Nº 1 en la ruta y en los números.

# GUIA CORSA

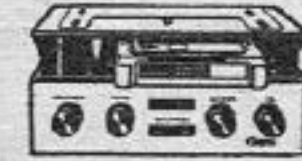
REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

RADIO-AUTO "WILLI"  
VENTA, COLOCACION y SERVICE de



Antenas Automáticas NIPON  
FACILIDADES DE PAGO  
Casa adherida a Crédito Lima



Agente autorizado  
MOTOROLA - ALFIDE  
TRAN - S.Y.C.A.

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

ZAMPA y PANELO CHILE 1145 - T. E. 38-2257  
Bs. As.



PRECISION en INSTRUMENTAL



Limpiaparabrisas - Velocímetros  
Cuenta vueltas - Marcadores temperatura - Manómetro de aceite  
Calefactores - Encendedores - Tableros tipo competición - Auto radio.

ENVIOS AL INTERIOR  
AVELLANEDA 1770 TE. 66-3152

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO

Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.

ASAMBLEA 506 - 512  
TEL. 921-4514

GESTORIA CONGRESO

Transferencias, patentamientos, bajas, devolución de chapas, libre prenda Capital y Provincia. Ejecuciones prenda. Secuestros, localizaciones. Inscripción de Prenda con y sin nº de Acreedor

GESTIONES DIRECTAS EN TODO EL PAIS

Seriedad Rapidez Economía

RIVADAVIA 1575 - 2º piso  
Tel. 37-0850

REPUESTOS

para



CITROEN

MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA y VENTA

RIO de JANEIRO 781/793

Tel. 88-6145/7224

Bs. As.

Sucursal La Plata

Calle 60 N° 1830 Tel. 59598



FUNDA CUBRE-COCHÉ SU GARAGE PORTATIL

ENVIOS AL INTERIOR ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS.

PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6801 - Tel. 69-6065 - Bs. Aires

FUNDA CUBRE-COCHÉ

(SUPER FUNDA y FUNDA SANITIZADA)

Para todas marcas y modelos de coches; cosida y soldada, 100x100 impermeable, plastificada y afelpada, ventilación, no raya ni se pega con el calor.

"EL NEGRO"

SILENCIADORES

CAÑOS DE ESCAPE

Rojas 2246

Tel. 58 - 5585 Cap.

MAS POTENCIA y MENOS CONSUMO en su AUTOMOTOR con EPOTEN



MAS POTENCIA, menos NAFTA, para su vehículo con potenciador EPOTEN. Arranque inmediato con cualquier temperatura. Estabiliza la chispa de las bujías y les da alta frecuencia. Lo coloca Ud mismo en el distribuidor o bobina. En segunda compruebe 10 más pique y ahorro de nafta hasta un 25%. SE ENVIA A PRUEBA POR 10 DIAS (DEVOLVEMOS EL IMPORTE). Garantía por 3 años o 100.000 Km. Su precio \$ 890.- Bajo licencia Electrical Car CO - Chicago. Envíe cheque o giro bancario a pagar en su domicilio con contrarrembolso. NORCA S. R. L. Rincón 244, Bs. Aires, 41-4588

También en venta Auto-Electric, Nafta 1524, Cap. Gentile Encendido, Alvaroz Jorja 4526, Cap. Giordano Encendido, Santa Fe 5375, Cap. En Córdoba: R. Vidal, Igualdad 2181 Tel. 87132

TERMINE CON LAS VIBRACIONES

No viaje sin BALANCEAR sus neumáticos

Estática y Dinámicamente

CASA SALA

Venta de neumáticos al más bajo precio. Correas, caños y accesorios.

CANNING 1676 - Tel. 72-4624

Distribuidores BATERIAS "DELCO" GM BUJIAS "AC" ARGENTINA

REPUESTOS Y ACCESORIOS



SIMCA

ARONDE - ARIANE - VDT. PEUGEOT 403-404.

FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

ANTONIO PEREZ FANDEO

CERVIÑO 3802/04

esquina Malabia

Tel. 72-4817 - Bs. As.

Layrri

S. A. C. I. F. A.

- SUPER SERVICE! EN SU TALLER DE 2.000 m<sup>2</sup>
- PLANES SIN COMPETENCIA



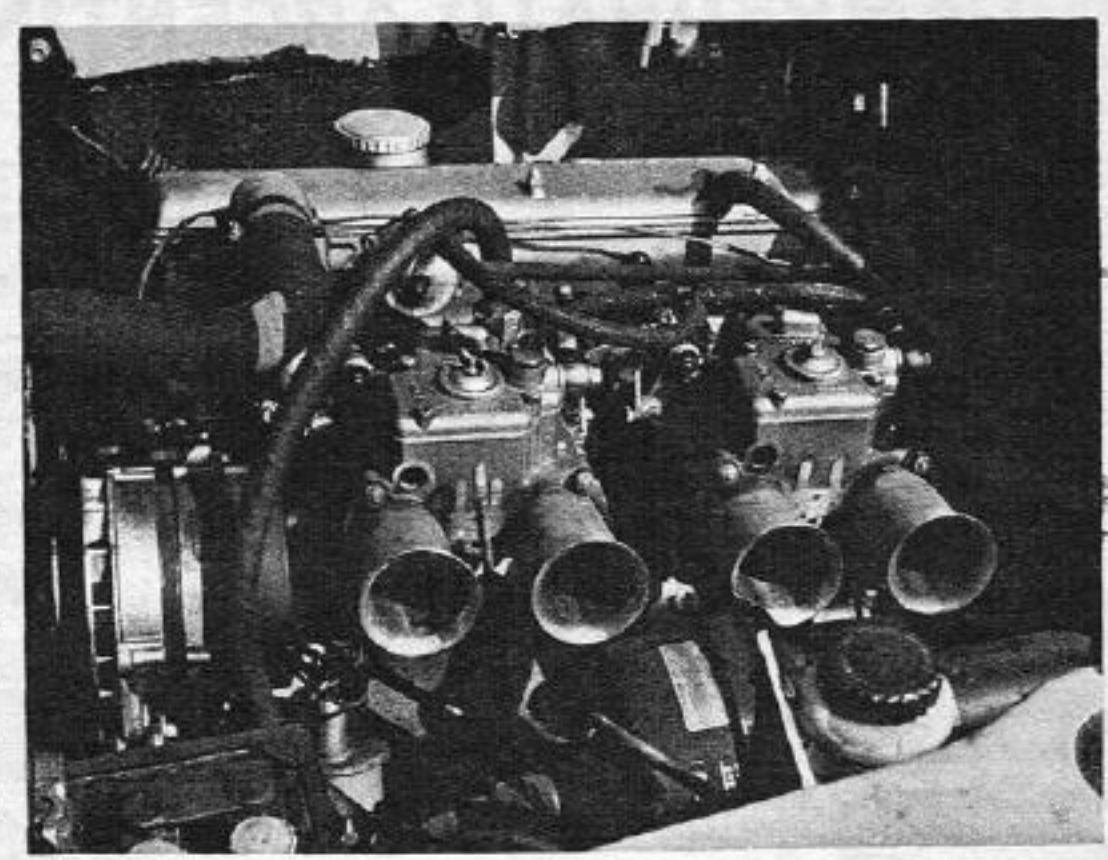
DKW AUTO UNION

¡VALE LA PENA LLEGARSE A SAN MARTIN!  
LIB. GRAL. SAN MARTIN 241 - San Martín - Tel. 755-0288

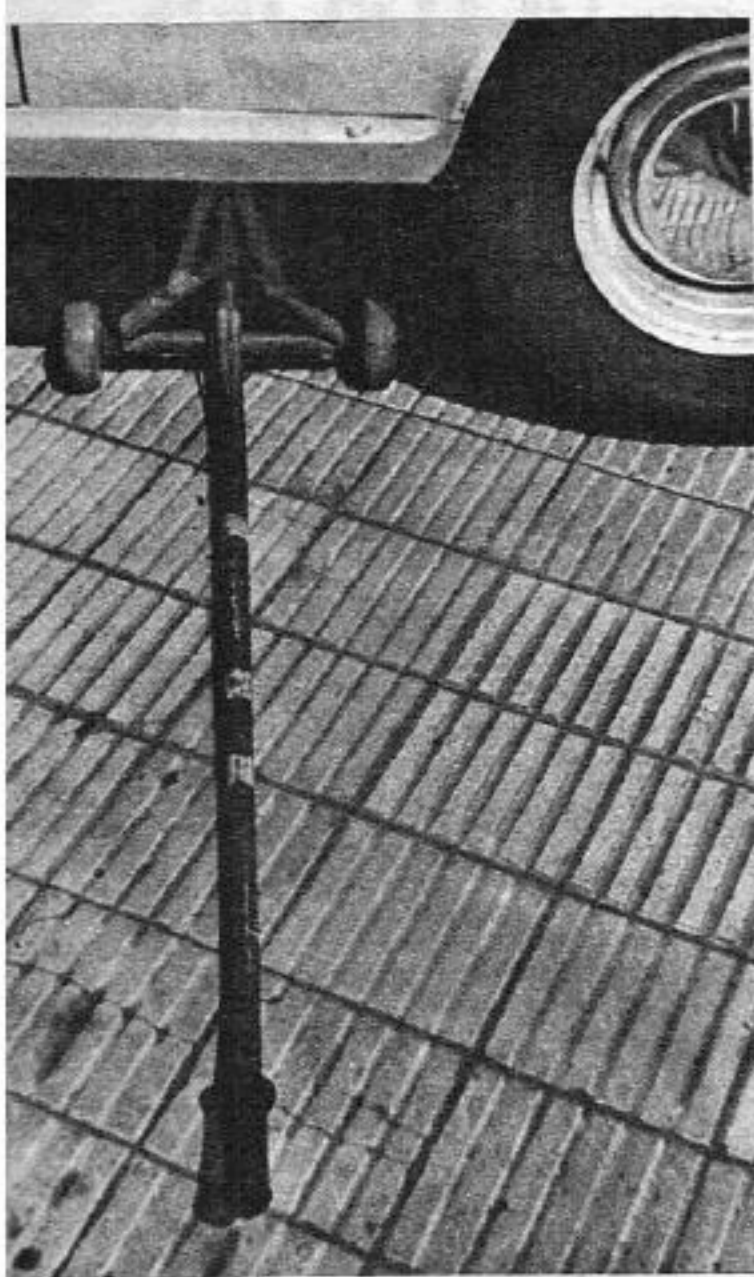


El aspecto del BMW 1.800 TISA es plácido y apacible. Pero detrás de su inocencia y su silenciador, se esconden nada menos que 210 km/h.

Apunten... ¡Weber! Claro que aquí falta un filtro de aire para largar el Gran Premio, pero el aspecto de esta batería habla bien claro de lo que se puede esperar del BMW TISA.



# PARA SACARSE EL SOMBRERO



**CORSA conoció a dos de los personajes más importantes del Gran Premio: el Ford Cortina Lotus de Pity Block y el BMW 1.800 Tisa de Carlos Balbée**

"Además hemos traído una gata maravillosa —proclamó Pity Block— tráeme la gata..." Y cuando todos esperábamos escuchar los mimosos ronroneos de una peluda micifuzza, el barnizado mecánico Patorro apareció con un crique de palanca similar a los que se usan en los automóviles de Fórmula.

La gata de Pity Block reemplazará convenientemente a los tradicionales elementos de rosca o de tijera. Con el nuevo aparato se puede levantar un automóvil en poco más de tres segundos con la sola exigencia de tenerlo más o menos nivelado. ¿Pero qué va a levantar Pity Block con su gata maravillosa? Nada menos que un Ford Lotus Cortina con derivación Cosworth, que compró especialmente para correr el Gran Premio Internacional de Turismo. Aterrizó en Londres y dijo: "lo quiero preparado como para correr el East African Safari", a lo cual Chapman le respondió: "hace usted muy bien". De modo que Pity Block mandó a la Argentina su Cortina-Lotus-Cosworth preparado como para correr el East African Safari.

De más está decir que hasta el más pequeño detalle del automóvil revela una calidad artesanal casi sorprendente, pero tiene cosas para dejarle la boca abierta a cualquiera, como por ejemplo sus amortiguadores con 22 puntos de regulación, que permiten seleccionar cómodamente la dureza necesaria. Block resolvió correr nuestro Gran Premio a último momento y su decisión obligó al Automóvil Club de Perú a postergar una semana su máxima competencia para poder contarle en la línea de largada. A juicio de CORSA, el Lotus Cortina es un poco bajo para el Gran Premio —aun con la preparación "África"— y es posible que el piloto peruano tenga algunos problemas en las zonas de badenes o de piedras sueltas. La respuesta a esta consideración es su metódica voluntad de dar la vuelta y de no entusiasmarse demasiado en los primeros tramos, porque aparte de querer ganar la última etapa y no la primera, conoce la ruta lo suficiente como para no hacer ninguna locura. Poder llegar casi a los 200 km/h con un automóvil que compete en la clase de los Fiat 1.500 (en tercera llega a los 165 km/h), asegura en cierto modo la posibilidad de darse buen margen durante toda la carrera, con lo cual Block confía en tener que salir disparando desde Arrecifes a Ezeiza para largar el Gran Premio de Perú 20 horas después de completar el Gran Premio Argentino.

CORSA probó el Lotus-Cortina. La aceleración es realmente excepcional (el ruido es exclusivo para sibaritas) y en las dos primeras marchas es muy fácil llevar la aguja del taquímetro más allá de la marca peligrosa, instalada en las 6.500 rev/min. Antes de asimilar todas las sensaciones que da el Cor-

tina, sensaciones que difícilmente nos pueden entregar los automóviles que se producen en el país, el conductor debe habituarse al volante a la derecha y a la tarea inusual de hacer los cambios con la mano izquierda. Pero aun así, a los pocos minutos de estarse en las cómodas butacas, se puede llevar al Cortina hasta alguno de sus límites. Indudablemente se trata de un auto de los que habitualmente denominamos "celosos", ya que todos sus controles son de accionamiento rápido y sorpresivo, pero vale la insistencia: es tan franco y tan sincero que muy rápidamente se consigue —por ejemplo— doblar fuerte. Hacerlo es llegar a las cercanías del placer supremo. Es sobrevirante y levanta efectivamente la rueda delantera del lado interno de la curva, pero cuando saca la cola afuera basta un leve llamado del volante para que el tren trasero vuelva a su posición normal.

En suma: algo para no tenerlo y amargarse durante toda la vida.

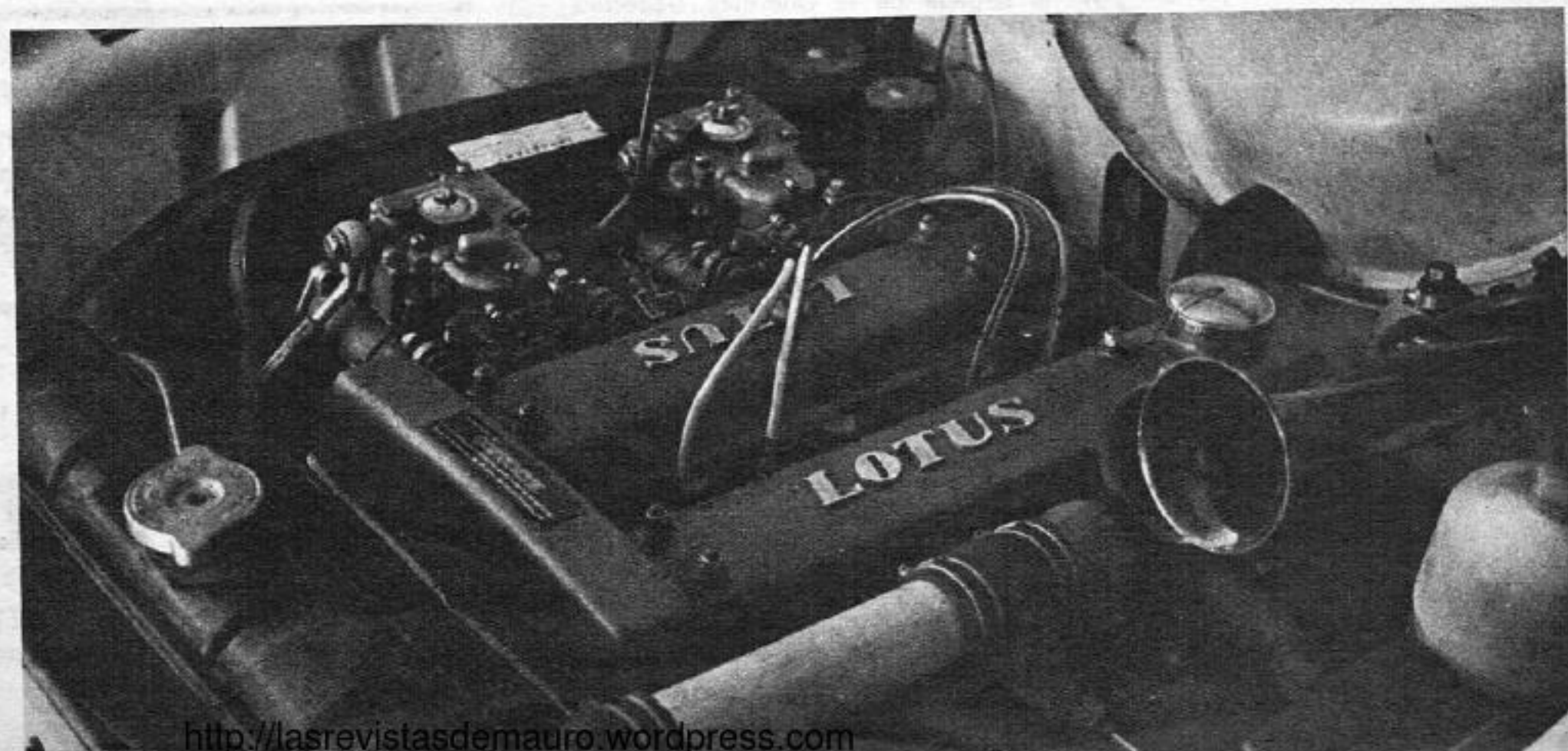
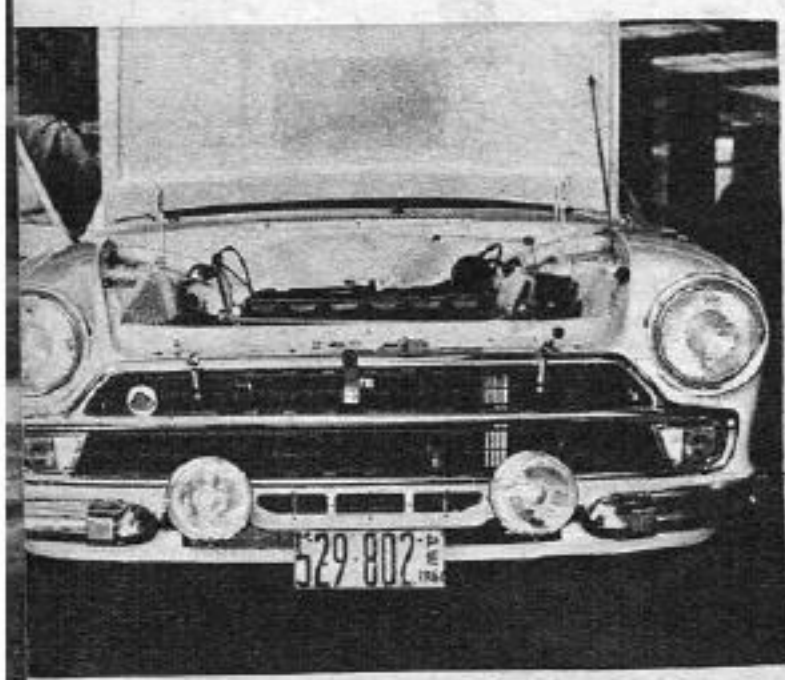
Junto al Cortina de Block, reposaba en un garage el BMW 1.800 TISA, que correrá el platense Balbée. Este automóvil es más potente y más veloz (210 km/h) que el Lotus, pero a juicio de Federico Block, quizá acelere un poco menos. El aspecto del BMW es menos ofensivo que el del Cortina y en la calle llamó menos la atención, no sólo por su pacífico color gris y sus formas discretas, sino porque todavía conservaba el silenciador de fábrica. Indudablemente, este es un automóvil ganador, y Balbée tendrá oportunidad de intentar su primer triunfo de resonancia.

Todo sea para bien del Gran Premio.

C. M. T.

La gata maravillosa de Pity Block. No ronronea, pero levanta al automóvil en poco más de tres segundos.

"Powered by Cosworth". Está todo dicho El Cortina de Pity Block pasa con comodidad los 190 km/h.



# NOVEDADES CORSA

Realización EDDIE publicitaria - 32-7989 - 1424



ACABA DE APARECER: EDICION 1966  
El Manual Completo y autorizado de  
**SERVICIO MECANICO**  
del DI TELLA 1500.

Constitución - Funcionamiento  
Mantenimiento - Reparaciones.  
385 páginas con 231 ilustraciones  
Precio del ejemplar \$ 1.000.-

**EDITORIAL  
COSMOPOLITA**

Tucumán 413, Bs. Aires y Quiosco Galería Güemes, San Martín 170, Bs. Aires.

También en venta Manuales de Reparación y Ajuste de Automóviles, marcas diversas. Pida lista de precios.

## "BUJILIMP"

EL MARAVILLOSO Y PRACTICO  
LIMPIABUJIAS MANUAL.

AHORRARA DINERO Y TIEMPO en el taller, logrando arranque instantáneo, potencia y pique, ya que manteniendo la porcelana (alma aislante) libre de impurezas y en su estado de origen, la corriente de alta tensión del encendido llega sin pérdidas ni resistencias a la cámara de explosión. El limpia bujías de los "Tuercas". "BUJILIMP" no debe faltar en ningún automóvil ni motoneta. Su precio \$ 690.-

Fabrican y Distribuyen:

**MECCIA, LATERRA & Cia.,**  
Av. Chiclana 3966, Cap., T. E. 922-4857

Demostración y Venta en nuestra casa y en Viamonte 1616.  
A comerciantes y revendedores precios especiales.

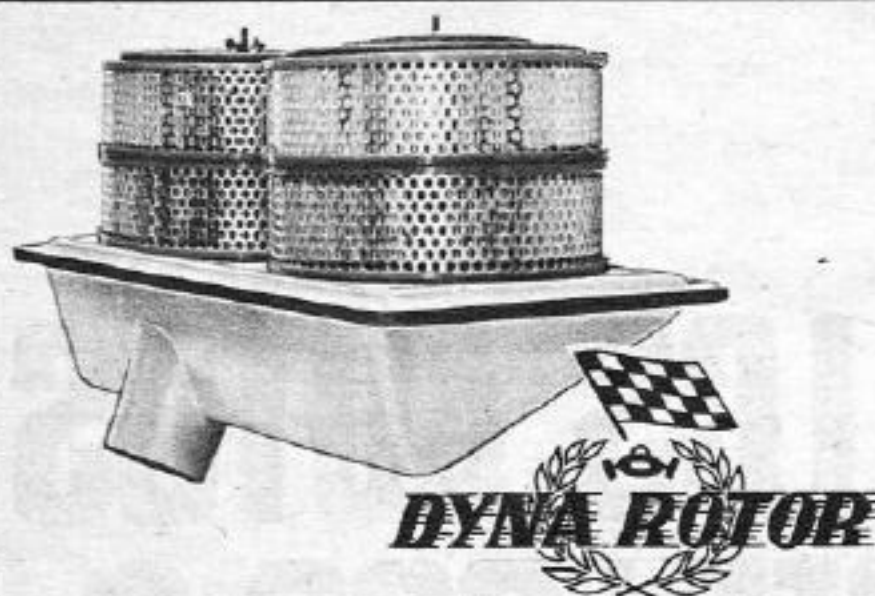


## SIMCA ARONDE Y ARIANE

Fiat 600-700  
1100-1500  
REPUESTOS Y  
ACCESORIOS  
LEGITIMOS Y  
NACIONALES  
Instrumental  
Deportivo y  
Accesorios  
Especiales



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



**DYNAROTOR**

PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO. JARAMILLO 2324 (a 50 metros de Cabildo 3800), TEL. 70-5731, CAPITAL FEDERAL.

OFRECE PARA SU GORDINI Y "1093"

Múltiple '1093', Carburador doble boca, Comando Carburador, Distribuidor SEV c/toma mecánica, Levas, Distribuidor Especial, Engranajes dirección corta, Radiador Aceite, Bobinas de Competición, Cuentarrevoluciones, Instrumental de Tablero, etc.

VISITENOS: PONEMOS A SU DISPOSICION LA CASA MAS IMPORTANTE ESPECIALIZADA EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO EN LA REPUBLICA ARGENTINA.

NUESTROS PRODUCTOS TAMBIEN SE VENDEN EN:

CONCORDIA (Entre Ríos): AUTO SPORT, Entre Ríos 450.  
CORDOBA: BOUTIQUE del AUTOMOVIL, Av. Gral. Paz 185.  
SALTO ARGTN.: La CASA del DEPORTISTA, Prof. Montes 138.  
SANTA FE: P. BONACCI & CIA., L. de la Torre 2847.

## CRISTALICE SU COCHE!

con CRIST-SIL con Siliconas sin cera

- No altera la pintura, mantiene el color.
- Repele polvo, agua y suciedad.
- Protege pintura y cromados.
- Evita la corrosión.
- Da un lustre cristalino y duradero.

**Crist-Sil**  
CON SILICONAS



Pídale en  
Ferreterías,  
Pinturerías  
y demás  
comercios  
del ramo.

Bernardo de Irigoyen 515 - Tel. 38-3362 Cap. Fed.

Ponga a "punto" su FORD FALCON con la reforma especial del distribuidor con avance centrífugo y levas especiales. Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo. Cinturones de Seguridad, Cuenta Revoluciones, Tableros especiales, Electricidad del automóvil.



Además levas especiales para competición y standard de todo tipo de automotor. Visite a

**ALFONSO VEGA, Teodoro García**  
2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.



Primer silenciador de cola de aplicación universal.

## "MARLIT"

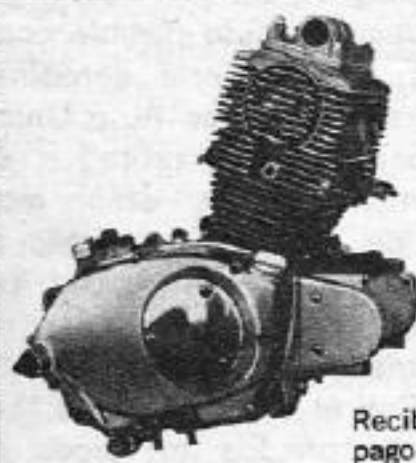
EQUIPOS ESPECIALES  
"TRONADOR"

Para PEUGEOT 403-404,  
FIAT 600 - 1100 - 1500,  
FORD FALCON, CHEVROLET,  
VALIANT, RENAULT, etc.

**MARCOS LITVAK e HIJOS S.R.L.**

PALIQUE 436, tel. 54-0303 Cap.  
CERVINO 3767, 72-9515 Cap.  
HERRERA 582, 21-4075, Cap.

Solicite lista de distribuidores en el interior

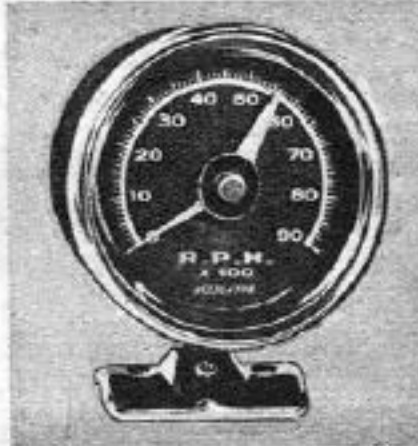


**A. PAROLO  
Y Cia.  
S. R. L.**

Distribuidores  
Exclusivos de  
MOTOCICLETAS "HONDA"

Recibimos su viejo motor, como parte de pago por uno 0 Km. 125 o 150 cc.

Service Mecánico - Repuestos Legítimos - Banco de Pruebas.  
Ing. Pereyra 48 (Alt. Av. Rivadavia 11900) T. E. 653-3856, Ciudadela



TAQUIMETRO electrónico ALLIGATOR, de aguja central con preselector y cuadrante de diseño funcional para lecturas rápidas y precisas, con iluminación interior y presentación de gran lujo.

ALLIGATOR encendido a transistores provee el voltaje necesario en automóviles modernos aún en los más altos regímenes, Duración ilimitada de los platinos.

Fabricación y Venta: **BIM S. R. L.**  
Bonpland 1477, Capital, Tel. 771-4605.

En venta en las buenas casas del ramo y en:

**CRYPSA S.R.L.**, Cangallo 3481, Capital.  
**NELSON M. TIBERI**, Calle 27 N° 28, 25 de Mayo (Pcia. de Bs. As.)  
Solicite Folletos. Se atienden pedidos del Interior.

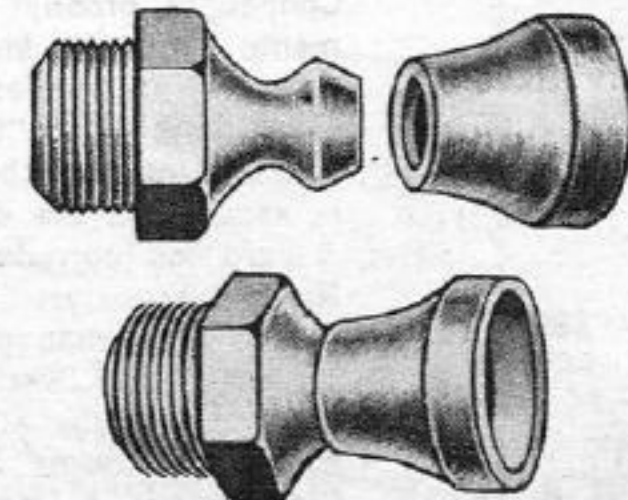


## IGNICION A TRANSISTORES



**VITIS**

Presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cia. S. R. L.** Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700, Tel. 59-2026, Bs. Aires. Solicite GRATIS folleto.



NOVEDOSO Y PRACTICO ARTICULO PARA EL AUTOMOTOR: Ha sido lanzado recientemente a plaza un eficaz elemento "TAPIX" PROTECTOR DE ALEMITES O GRASERAS A MUNICION, consistente en un pequeño capuchón de plástico, diseño especial adaptable, MUY ECONOMICO Y DE FACIL APLICACION. Este sencillo accesorio ofrece las siguientes ventajas: a) Evita el frecuente cambio o reposición de graseras a munición (alemites), b) Evita que la suciedad y elementos exteriores se introduzcan en los organos en movimiento, produciendo desgastes prematuros, engranaduras, etc. y garantiza la perfecta lubricación de los mismos, c) Evita que el barro, la tierra, el agua, etc., cumplan su acción corrosiva sobre las graseras a munición (alemites) y anulen la efectividad del engrase. "TAPIX" PROTEGE EL ALEMITE Y LA ECONOMIA DEL USUARIO CON SOLO LA INVERSION DEL 2% DEL IMPORTE DE SU ENGRASE.

Solicite a su engrasador la colocación de "TAPIX" y compruebe su eficacia.  
FABRICA: **F.A.D.M.Y.M.E.S.**  
DISTRIBUYE: **CARLOS Y HECTOR RAMPI**, Avda. 9 de Julio 1985, Tel. 241-1905, Lanús Este, Prov. de Bs. Aires.



**PIACQUADIO EN AUTOMOVIL**

1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573/9971, Cap.

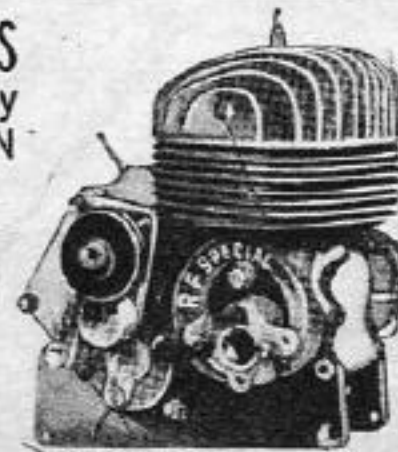
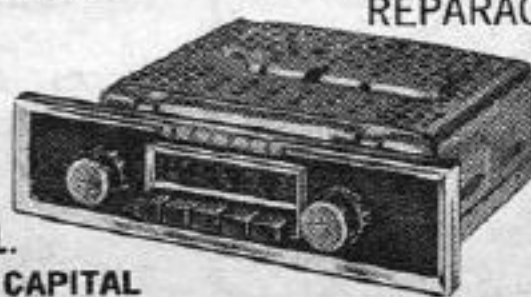
Tacómetro FRARNO colocado \$ 7.500.- Instrumental - Fundas Anatómicas - Volantes Deportivos - Cinturones de Seguridad "Cuidex" - Bujías - Platinos - Cintas de Freno (colocación) Coronas - Piñones - Amortiguadores - Juntas - Espirales - Herramientas Importadas en general.

OFERTA ESPECIAL  
INSTALADA \$ 5.200.-

con un año de garantía escrita. Además, cualquier tipo de Auto Radio.

**TAMECA S.R.L.**  
CHICLANA 3808, CAPITAL

RADIOS PARA AUTOS  
INSTALACION Y  
REPARACION



SEA DE LOS PRIMEROS EN RENOVAR SU VIEJO MOTOR.  
REPRESENTANTES Motor R.F. Special - CREDITOS.  
CARACTERISTICAS: Motor 100 cc. a válvula rotativa diseñado para moto o karting, directo o caja velocidad especial.

**F.A.I.O.**, Motos y Motonetas, de Avda. Juan B. Justo 6197, Teléf. 67-5581 (ABIERTO TODA LA SEMANA). Líneas completas TEHUELCHÉ LEGNANO - ISO - SIAM - GILERA PUMA - DKW - GARELLI.

# GRAN PREMIO! CORSA BAHCO

UNA CAJA DE LLAVES COMBINADAS,  
BOCALLAVES Y ACCESORIOS BAHCO  
PARA LOS  
COPILOTOS

ganadores en cada una de las  
carreras de TC que restan disputar  
en esta temporada

35 HERRAMIENTAS FORJADAS  
EN ACERO SUECO  
BAHCO ESPECIAL!

ESTE ES OTRO SERVICIO MAS  
DE PARABRISAS CORSA  
EN LA RUTA CON EL  
DECIDIDO APOYO DE BAHCO



SON  
DE ACERO  
SUECO



TIEMPO DE HISTORIA



## ¿Y LOS AUTOS CARENADOS?

por RONALD HANSEN

De pronto, de todos lados empezaron a surgir autos carenados. En 1954, la escuadra Mercedes-Benz apareció en el Gran Premio de Francia con autos de carrera recubiertos de carrocería aerodinámica.

Los técnicos con recuerdos empezaron a evocar ejemplos de racers carenados como Auto Union en Rheims 1938, Auto Union y Mercedes en AVUS 1937, Bugatti en el Grand Prix de France 1923, Voisin en la misma carrera, Bugatti nuevamente en Le Mans en 1939, etcétera.

Por algún tiempo, todo fue frenesí y carenado aerodinámico. Mediante eruditos cálculos, se demostró que un auto de carrera podía andar 23, o 45, o 79 kilómetros por hora más con carenado que sin él. La firma Connaught produjo un auto enteramente carenado; Maserati y Gordini carenaron las ruedas delanteras. Maserati también un "techo cupé" para su 250F, que le daba al coche un raro aspecto de ave de rapiña.

Pero los corredores protestaban. Nunca les gustaron los coches carenados. Eran más pesados, gemían, no se pueden ver las ruedas, no podemos calcular al centímetro, además los frenos no se enfrían. En un Gran Premio de Inglaterra, hasta el mismo JMF estuvo volteando tambores de aceite con su Mercedes carenado, que después de diez vueltas de carrera parecía un Dauphine de escuela de choferes, por todos los "bollitos" que tenía.

Así que para el Gran Premio de Alemania las Mercedes aparecieron en otra edición, sin carenar, y los corredores esbozaban entonces grandes sonrisas y decían, esto sí que camina.

Y poco a poco el entusiasmo por las carrocerías envolventes fue decayendo, con lo que para fines del 55 ya todos los autos de carrera habían vuelto a su formato normal.

Y, seguramente, no volverán a carenarse. Nunca ha sido posible comprobar que la carrocería aerodinámica fuese superior. Los Auto Union de 1938 debieron ser retirados en entrenamientos porque eran muy peligrosos de manejar con viento cruzado. Los experimentos con carenados de ruedas delanteras no producían más que recalentamiento de frenos. Con el techo cupé de Maserati los infortunados intrépidos se morían de calor. El único Connaught producido se fue a Australia, donde vive aún.

Y los coches de carrera volvieron a su forma de siempre. ¿Algún día veremos algo realmente nuevo? Ahora todos tienen el motor atrás, pero básicamente es la misma menesunda de antes. No hay aún transmisiones automáticas, se sigue usando el volante de siempre, no hay "flaps" para frenar, no hay motores rotativos. A nadie se le ocurrió que a lo mejor el neumático no es la solución definitiva.

¿Qué pasaría si se eliminaran los corredores y los coches corrieran por control remoto? Mucha gente tendría entonces una oportunidad menos para romperse el alma, pero ya nadie podría decir que las carreras son peligrosas. Y presumiblemente se necesitaría la misma habilidad de siempre para guiar los coches en la pista sin que se descontrolen.

Por supuesto, son conjeturas no más. A tanto nunca se llegará.

# AUTODROMO



## DI SANTO Y KISSLING

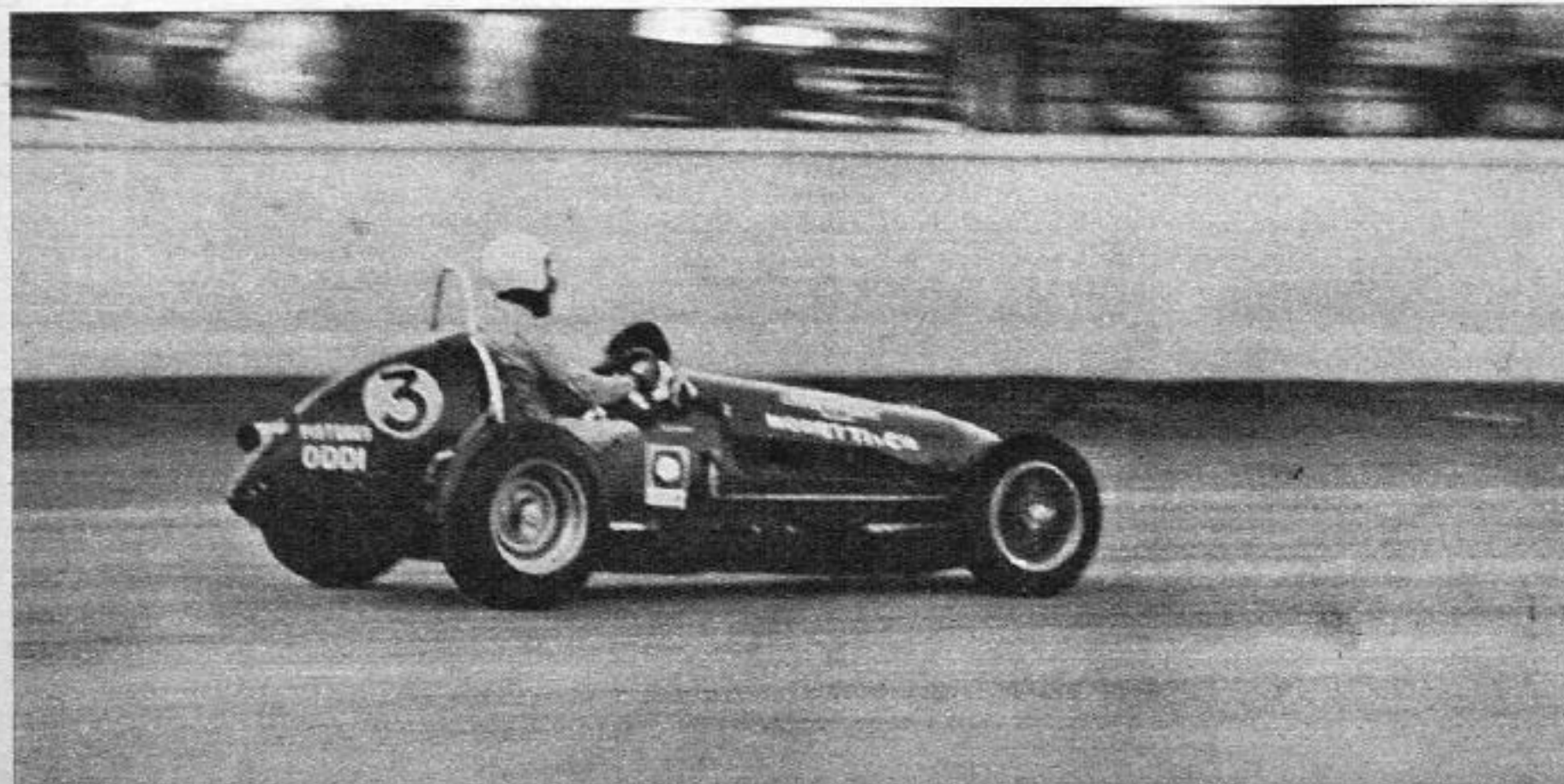
**En la prueba de F 1, Di Santo impuso su constancia contra los muchos abandonos. Por su parte, Kissling triunfó en F.4 con mejor promedio que los más grandes**

por GERMAN SOPENA fotos R. H. B.



*Jorge Kissling sigue siendo el dueño de la punta en el Autódromo. No en vano acumuló allí varios campeonatos de motociclismo antes de subirse a las cuatro ruedas.*

*Di Santo, cabecilla de la vieja ola de nuestra Mecánica Nacional, ganó bien tras correr gran parte de la prueba en el tercer lugar. Tuvo problemas en la caja y llegó sin nafta a la meta. Sabemos que Requejo le prepara un nuevo coche con motor atrás.*



Un murmullo de evidente aprobación con cierta mezcla de asombro se alzó en las tribunas bastante pobladas del Autódromo cuando el agradable Crespi-Fiat, que conduce Carlos Martín, se colocó al frente en la primera serie, al abandonar Destéfano, quien hasta ese momento dominaba con comodidad. Y muy probablemente esa demostración de apoyo a la máquina con motor trasero que mejor anduvo el domingo, constituyó lo más positivo de una jornada escasa en el número de autos. Fue lo más positivo porque luego de dos años sin ver carreras de MN en el Autódromo nadie se extrañó y todos encontraron perfectamente lógico que pese a los dos litros y medio de ventaja que concedía Martín, su auto fuera visiblemente más rápido en el mixto, donde sin necesidad de observar con detenimiento, se ve la infinita diferencia que lo separa de la mayoría de autos tradicionales que dominaron finalmente la competencia.

Hubo varios planes que se alteraron antes de la carrera. Cupeiro-F. González-Bellavigna el sábado carrera. Cupeiro-F. González-Bellavigna el sábado tuvieron el auto más veloz y el domingo no pudieron al cual se le ocurrió engranarse. El Crespi-Falcon de Nasif Estéfano, en cambio, vio terminada su chance el mismo sábado con la rotura del volante del motor. Requejo, por su parte, decidió cambiar el rodado, utilizando las Firestone Indy de 5.40/9.80 x 15 pulgadas o sea en lenguaje de TC, las "patonas". El sábado para la clasificación usó Cinturato 205 x 15 cuya banda de rodamiento era de todas formas angosta para el debutante Chevrolet F. 1. Además problemas con la caja lo obligaron a anular la segunda ante la imposibilidad de arreglar a tiempo.

"Bamse" que esta vez como al principio prefirió estar con la MN, declara que el F-100 que le preparó a Destéfano orilla los 285 CV, cifra que lo ubica como el motor más potente entre los monoplazas y en consecuencia colocaba a Destéfano como uno de los favoritos. Largó en la primera serie y confirmó ampliamente la diferencia de potencia que lo favorecía, distanciándose con comodidad desde la largada, en la cual picó en punta. Llegó a alejarse lo suficiente como para desviar la atención de todos en la lucha que sostenían Di Santo y Martín. Este sacaba sus segundos manejando con estilo depurado y aprovechando al máximo las muy superiores condiciones de su auto en la zona del mixto y en el exigente frenaje de la horquilla. En la séptima vuelta Destéfano se quedó sin embrague y su detención definitiva colocó automáticamente a Martín en el primer puesto pues el piloto del Crespi había sobrepasado a Di Santo que a esta altura ya viajaba exclusivamente en directa. Aunque parcial, el pri-

mer triunfo de un auto con el motor atrás en el hasta hace poco, recalcitrante reducto del obsoleto, acentúa el esperado progreso, no concretado todavía en alguna carrera pero evidente en todo proyecto actual.

En la segunda serie salía en debut la comentadísima máquina de Requejo y era sin duda el punto de mira obligado, pero con el embrague patinando sólo alcanzó a dar dos vueltas sin deslumbrar. En tanto un buen auto con motor delantero, como lo es el Campetelli y Montalenti se adueñó del primer puesto desde el principio con el debutante de Rafaela José Varisco, cuya mayor dificultad residió en esperar la bajada de bandera pues nadie lo amenazó seriamente como para dar al menos cierto brillo a la disputa. Orlando Sotro con su Studebaker de extrañísima estética alcanzó por muy poco el segundo puesto aunque para lograrlo debió recurrir a trompos en el mixto y constantes correcciones de volante en cada curva. Un buen auto que debutó también en esta serie es el Valaco, construido en Salto e impulsado por un motor Auto-Union sobre un chasis proflijamente reticulado. Aunque el motor estaba casi standard, el quinto puesto y más que eso la buena performance en el mixto habla del buen rendimiento del monoplaça que manejó sin la suficiente soltura, el kartista Favergioti.


Pero lo mejor estaba reservado para el intervalo entre las series y la final donde los Minijunior o F. 4 dieron por lejos un espectáculo más interesante, básicamente por el mayor número de autos que ocupaba la pista y como consecuencia lógica además de la paridad existente entre todos los autos de la pujante categoría. El hecho que mejor demuestra la superior calidad de la prueba de Fórmula Cuatro reside en el promedio obtenido, superior en dos km/h al de la final de F. 1. Lo que aparentemente resulta paradójico es en cambio plenamente lógico si observamos el desarrollo de la carrera: la lucha que se produce por el primer puesto no es resultado de los sucesivos abandonos sino de las diferentes capacidades individuales sobre máquinas de posibilidades muy parejas. Ello deriva por supuesto en el ritmo constante que deben sostener los punteros, que los obliga a viajar siempre al límite con el consecuente atractivo para el observador. Se explica entonces la similitud que existe entre el promedio total y el record de vuelta. Así el acostumbrado ganador Kissling obtiene un promedio de casi 120 km/h para la carrera y en su mejor vuelta establece un record de 121,569 km/h. Lo que no explica esta referencia horaria es que Kissling tuvo que andar fuerte sin pausa por la incesante persecución de Carlos Ragno. Este había conseguido el primer lugar en la partida, quedando Kissling segundo pero ello tan solo por una vuelta. Durante la siguiente ya Kissling comandaba el lote cumpliendo las ocho vueltas con el ritmo regular que constituye la gran cualidad de los buenos pilotos. O sea lo que les permite descontar sin pausas cuando están atrás o alejarse constantemente cuando pasan al frente. Exactamente lo que sucedió el domingo. Ragno hizo también una buena carrera clasificando otro BMW delante del Crespí Fiat de Juan Carlos "autazo" Carro, un auto que suena distinto por obra de los cuatro cilindros del Fiat 750.

Al entrar las Minis en los boxes se comentaron con el entusiasmo del caso las alternativas del triunfo de Kissling pero lo que más revuelo causó

fue la insólita aparición de Anteo Pichetta circulando sigilosamente por los boxes. Descubierta su presencia por algunos habitues del TC se escapó por las ramas rumoreando excusas pero luego supimos lo que en realidad sucedió. Como se descompuso un avión particular que lo traería de Tres Arroyos a Buenos Aires una vez terminada la competencia de TC, decidió no largar en Tres Arroyos y volverse con el auto de carrera directamente desde allí. Le interesaba sobremanera palpar el ambiente de la MN porque se comenta que la peña "La Idea Fija", según criterio del ingeniero que la preside piensa patrocinar a Anteo construyéndole un fabuloso y totalmente nuevo MN F1 que dicen, causará sensación. Veremos...

La final de MN agrupaba a todos pues el escaso número de participantes permitió prescindir del repechaje y en tal forma todo se redujo a reparar los daños de las series como en el caso de Requejo que sustituyó el embrague que patinaba en la primera serie. Pero de poco le sirvió el trabajo porque en la línea de largada se deshizo el segundo. Los boxes recibieron nuevamente y ahora en forma definitiva, en este su debut al prometedor monoplaça Chevrolet. Este abandono y el de Destéfano en la primera serie dejaban, en apariencia, muy libre el camino a José Varisco quien, en efecto, no tuvo mayor problema en tomar la primera colocación amenazando con obtener ventajas escandalosas. Además de conseguir el record de vuelta absoluto del día (en la segunda vuelta) era el auto con motor delantero que recorría más velozmente el mixto. Lo cubría en los alrededores de los 40 segundos mientras Di Santo tardaba aproximadamente dos segundos más. En cambio el Fiat de Martín era un espectáculo descontando espacio en las curvas y ganando metros por vuelta en su lucha por el segundo puesto con Di Santo. Cuando finalmente superó a Di Santo la punta de eje trasera izquierda lo dejó en tres ruedas al borde de la pista. Mientras duró fue lo más interesante. Varisco completamente tranquilo giraba sin apuro y la carrera languidecía cuando repentinamente el puntero entra a los boxes y automáticamente queda Di Santo primero y Cipolatti segundo. El Campetelli y Montalenti, cuyo radiador había sido reparado antes de largar su serie, sufría ahora la pérdida de una de las mangueras de agua. Reanudaron con rapidez pero en el regreso del mixto un trompo provocado por el apuro que llevaba lo retardó más. Mientras sus mecánicos esperaban el record de vuelta más espectacular del día, confiando en la velocidad de la máquina con la exigencia que llevaba, el radiador explotando terminó con todo. Varisco tuvo que resignarse a ver desde el suelo las tres últimas vueltas y como Di Santo le ganaba angustiosamente a Cipolatti pues en los últimos tramos el auto número tres se quedó sin nafta.

Felipe Lehmann, quien sostuvo lucha con Rolando Sotro, obtuvo finalmente el tercer lugar con un buen auto al cual Lehmann no le saca todo el provecho que podría. Sotro abandonó por rotura de caja y diferencial. Y el auto con motor Jeep atrás abandonó en la última vuelta cuando su piloto Silvestre Orteni sufrió quemaduras en una pierna.

En resumen, alternativas por deserciones determinaron básicamente este retorno al Autódromo de la MN que puede sin embargo brindar espectáculos decididamente brillantes con algunos autos más de los muchos que hay en construcción. 

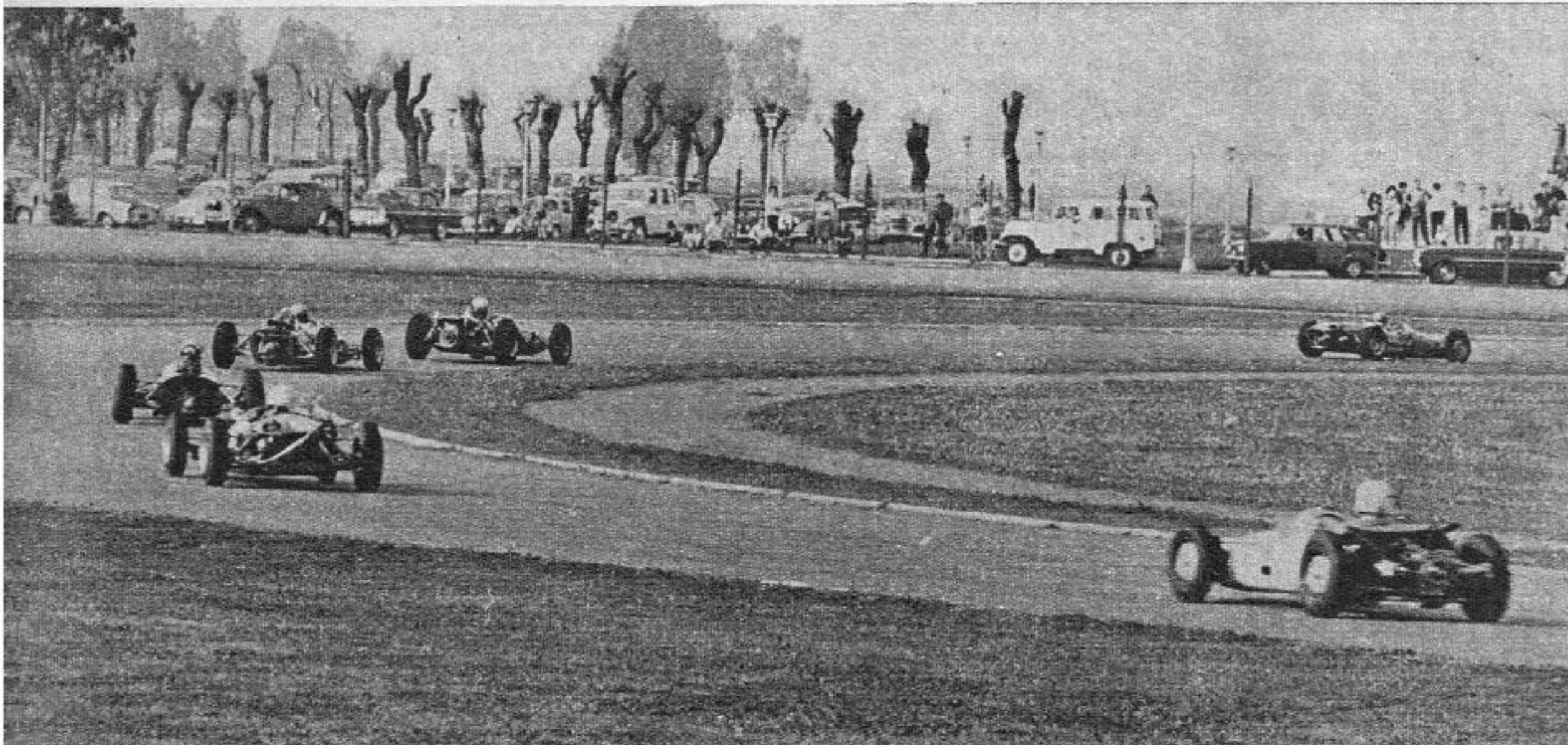
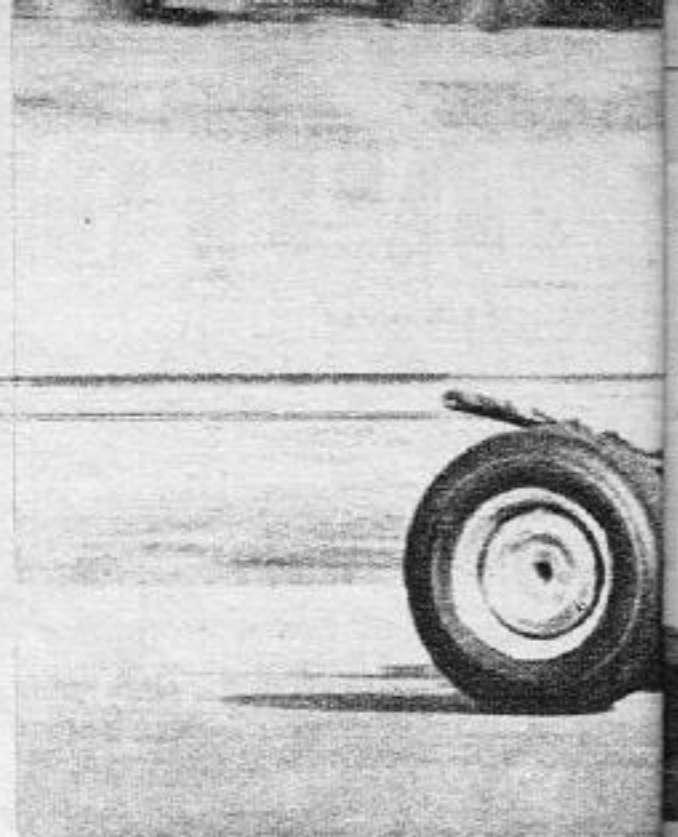
*Carlos Martín, vencedor de la primera serie, cortó palier cuando le disputaba la delantera a Varisco en la final. La suya fue una de las máquinas mejor presentadas y también la más veloz en las curvas.*

*José Varisco anduvo bien y fuerte y si bien no ganó la competencia que punteó en su mayor parte, merece el mejor de los elogios. Su coche, impecable, como corresponde al Campetelli y Montalenti".*

*Orlando Sotro dio bastante espectáculo con el nuevo coche: trompos, peleas por la punta, abandonos y reingresos sorprendidos, todo con mucha vitalidad. El coche, flojo de atrás y mal calzado delante.*

*Don Vicente Cipolatti arrimó un valioso segundo puesto con su autito de nariz porcina. De la vieja escuela.*

*Casi 20 Minijunior (F. 4) demostraron una vez más que son lo mejor y más parejo que ha producido nuestra Mecánica Nacional. Dieron color a la fiesta.*





**"PREMIO DE LA HERMANDAD DEPORTIVA"  
AUTODROMO MUNICIPAL**

Moto Club Argentino - 9/X/66 - Circuito N° 3 - 3.934,11 m.

**CLASIFICACION**

**PRIMERA SERIE - 31,572 km.**

Pos. N°	Conductor	Marca	Tiempo Vtas.
1º 38	Martín, Carlos J. ....	Crespi-Flat 1500 .....	15m16s7 8
2º 3	Di Santo, Domingo .....	Chevrolet Super .....	15m27s1 8
3º 59	Cancellieri, Alberto .....	Cancellieri-Auto-Union ..	16m47s4 8
4º 24	Sotro, Rolando .....	Ford T .....	16m58s6 8
5º 58	Ortensi, Silvestre .....	Jeep IKA .....	17m18s2 8
6º 10	Destéfano, Carlos .....	Ford F-100 .....	13m18s8 7

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,641 km/h.

RECORD DE VUELTA: 38, Carlos J. Martín en la séptima: 1m51s, a un promedio de 127,592 km/h.

**SEGUNDA SERIE - 31,572 km.**

1º 48	Varisco, José .....	C y M-Chevrolet Apache	15m43s4 8
2º 9	Sotro, Orlando .....	Studebaker seis .....	16m40s 8
3º 45	Lehmann, Felipe .....	Chevrolet Apache .....	16m41s 8
4º 25	Peral, Francisco .....	Plymouth .....	16m57s5 8
5º 60	Faverglotti, Fernando .....	Valaco-Auto-Union .....	15m12s6 6
6º 2	Requejo, Ramón .....	Requejo-Chevrolet Super .	3m55s6 2
7º 56	Castellani, Severino .....	Chevrolet Apache .....	16m42s5 2

PROMEDIO DEL GANADOR: 120,100 km/h.

RECORD DE VUELTA: 48, José Varisco en la segunda: 1m50s9 a un promedio de 127,707 km/h.

ABANDONO: 5, Vicente Cipolatti, en la primera vuelta.

**FINAL - 78,682 km.**

1º 3	Di Santo, Domingo .....	Chevrolet Super .....	39m47s8 20
2º 5	Cipolatti, Vicente .....	Chevrolet Apache .....	39m50s9 20
3º 45	Lehmann, Felipe .....	Chevrolet Apache .....	41m38s8 20
4º 25	Peral, Francisco .....	Plymouth .....	41m44s3 18
5º 48	Varisco, José .....	C y M-Chevrolet Apache .	34m00s5 17
6º 58	Ortensi, Silvestre .....	Jeep IKA .....	36m52s9 17

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,627 km/h.

RECORD DE VUELTA: 48, José Varisco en la segunda: 1m49s7 a un promedio de 129,104 km/h.

ABANDONARON: 2, Ramón Requejo en la primera vuelta; 38, Carlos J. Martín en la sexta; 59, Alberto Cancellieri en la séptima; 24, Rolando Sotro en la octava; 56, Severino Castellani en la undécima; 9, Orlando Sotro en la duodécima.

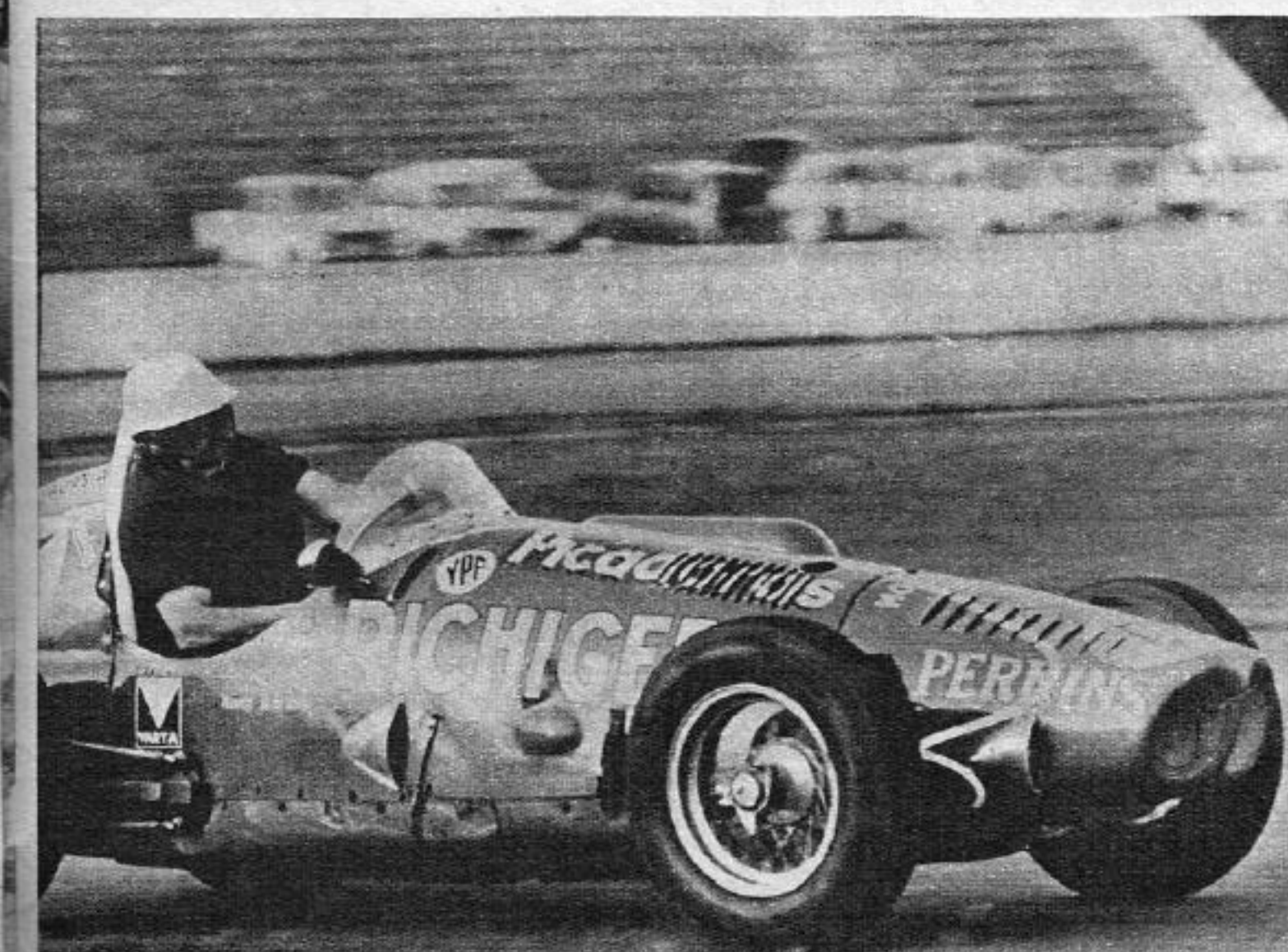
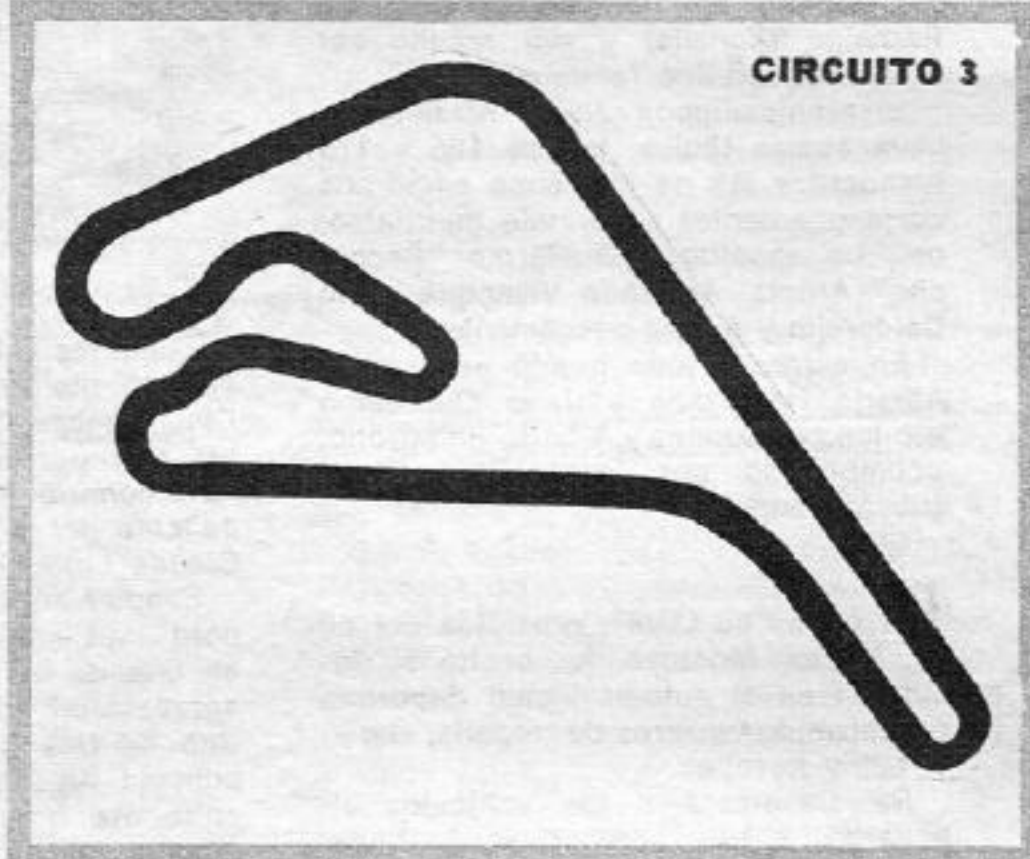
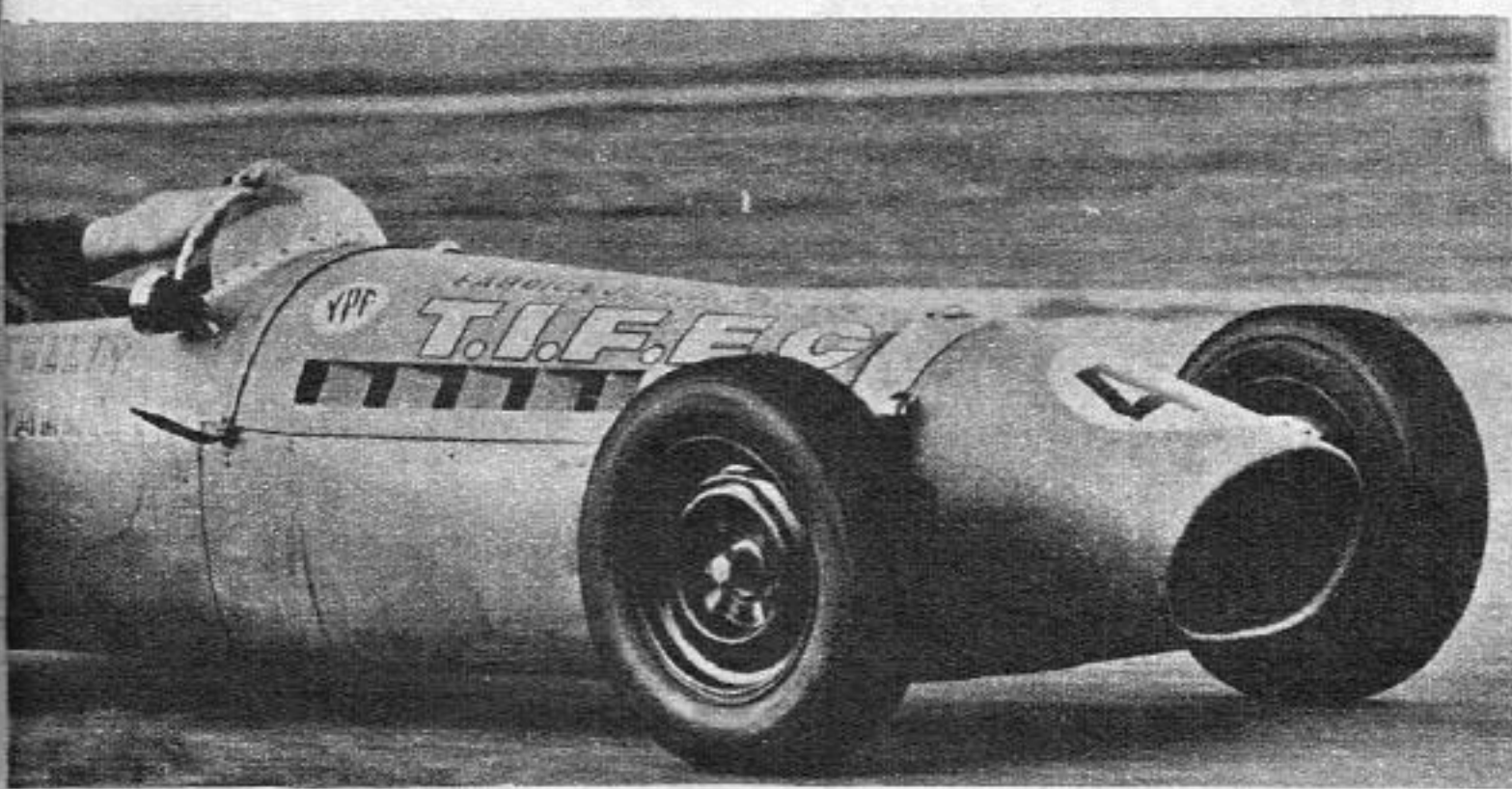
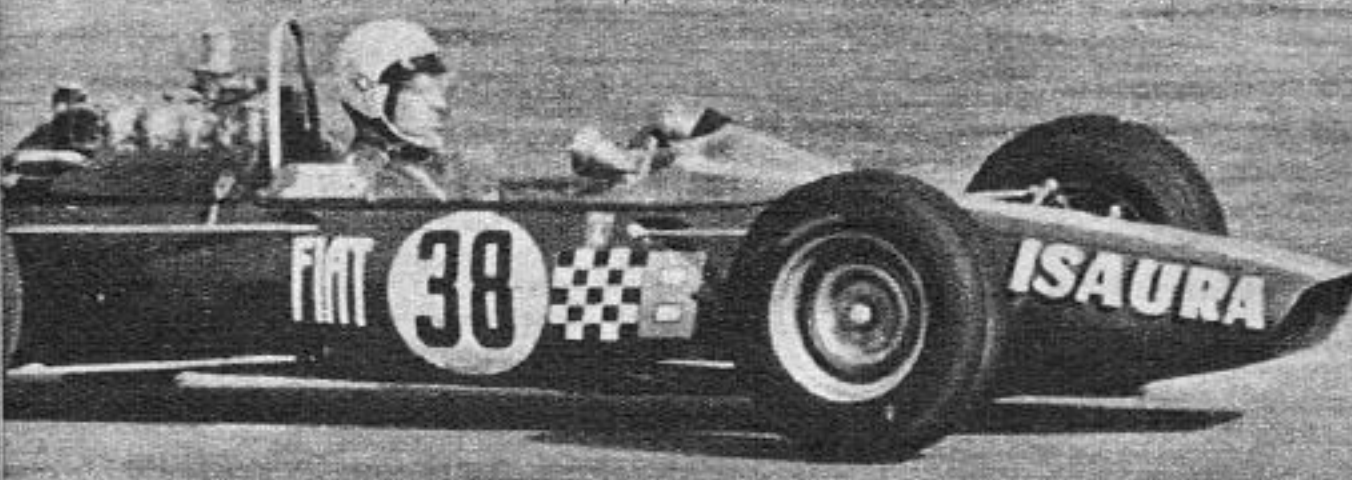
**MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO**

Pos. N°	Conductor	Marca	Tiempo Vtas.
1º 52	Kissling, Jorge .....	Crespi-BMW .....	19m40s4 10
2º 30	Ragno, Carlos .....	Crespi-BMW .....	19m55s5 10
3º 26	Carró, Juan Carlos .....	Crespi-Fiat .....	21m14s 10
4º 16	Sardá, Raúl Oscar .....	Crespi-BMW .....	19m16s8 9
5º 1	Guerrero, Jorge C. ....	Crespi-BMW .....	20m27s6 9
6º 21	Niveiro, Rafael A. ....	Crespi-NSU .....	21m05s4 9
7º 19	Varela, Luis Manuel .....	Crespi-NSU .....	21m52s4 9
8º 12	Crespi, Humberto .....	Crespi-BMW .....	16m20s3 7
9º 33	Salatino, Juan Carlos .....	Crespi-BMW .....	12m42s8 5
10º 4	Márquez Orabona, Donato .	Delfosse-BMW .....	6m42s8 3
11º 18	Galluzzi, Roberto .....	Crespi-Fiat .....	6m51s6 3
12º 11	Martín, Carlos J. ....	Crespi-BMW .....	4m32s9 2
13º 42	Malamute, Morris G. ....	Crespi-Fiat .....	2m26s1 1

PROMEDIO DEL GANADOR: 119,983 km/h.

RECORD DE VUELTA: 52, Jorge Kissling en la novena: 1m56s5 a un promedio de 121,569 km/h.

ABANDONO: 6, José Luis Luizzi en la primera.



## PATIO DE BOXES

Anduvimos cronómetro en mano para ver quien andaba más fuerte en el mixto o en la horquilla. Martín fue el indiscutible héroe del día con su Crespi-Fiat 1500. En el mixto (desde la entrada al curvón chico hasta la salida del curvón grande) se despachó con 33s, mientras que Sotro empleaba 34s2, Destéfano 34s6, Raquejo 34s9, Varisco 35s2 y Di Santo 36s. En la horquilla Martín se pasó: compartió el mejor tiempo de 12,9 segundos con José Varisco. Pero en la sexta vuelta Martín se tiró con todo y logró pasar a Di Santo por afuera; a la salida de la horquilla dió un cordonazo a la rueda trasera izquierda terminando de romper la punta del palier y recorrió los cien metros restantes (en la horquilla siempre cronometramos desde los cien metros antes hasta los cien metros de salida) en tres ruedas pese a lo cual repitió su mejor tiempo de 12,9 segundos!

El Crespi-Fiat siguió andando otros doscientos metros más mientras la rueda llegó a la curva de los boxes. Los problemas con palieres se repiten en los Crespi, como ya sucediera a Estéfano en Rafaela. Los Crespi usan palieres Fiat importados, iguales a los de Fórmula Tres, que parecen no tener suficiente resistencia. Los muchachos de Crespi ya buscan la solución. Volviendo a los tiempos de la horquilla: Martín y Varisco emplearon 12s9, Sotro 13s, Di Santo 13s9, Cancellieri 14s3, Cipóllatti 14s7 y Ortensi 14s9.

Hubo una magnífica demostración de los nuevos Fiat 1500 Vignale Coupé al comando de Juan Manuel Fangio (color gris), el ingeniero Sierra (color rojo que mataba) y Alberto Asad (color blanco). Anduvieron muy fuerte los tres. Nos acercamos en la horquilla para ver manejar al quintuple. Llegaron bien prendidos Sierra y Fangio. Fangio tomó la cuerda algo cruzado luego de frenar después que Sierra, pero éste intentó pasarlo con habilidad por el lado de afuera debiendo rebajar sus ánimos para no darle un autazo (desde atrás, se entiende) a Fangio. Diez puntos para los tres.

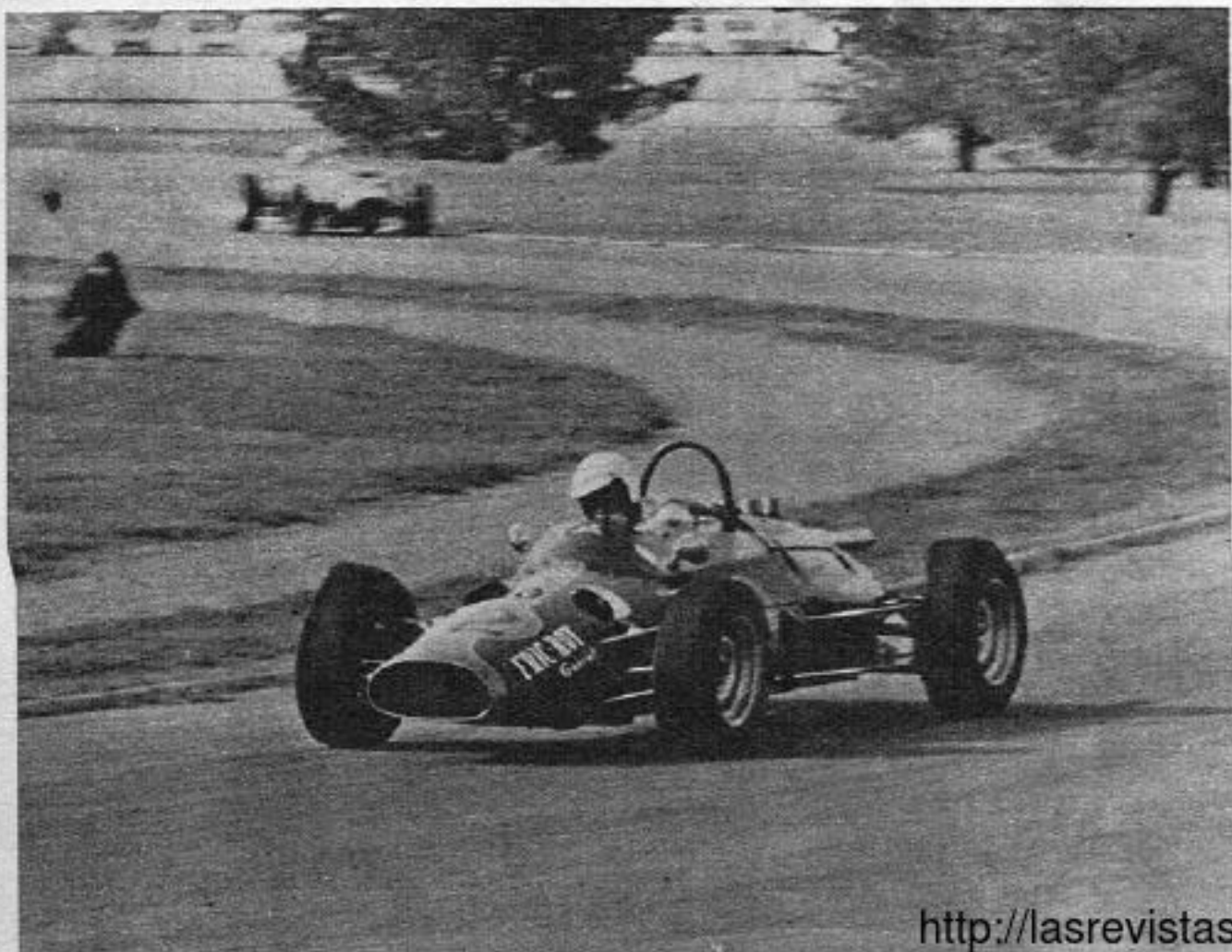
Juan Manuel Fangio quiso recordar sus tiempos de Mecánica Nacional y fue al patio de boxes a charlar con los muchachos. El balcarceño

con esa tonada que lo caracteriza, pontificó de esta manera: "Ahora todos son unos flojones. Antes para tener un auto ganador en MN había que pelear duro, parejo y mucho. Ahora se gana una carrera y ya se creen consagrados". Luego de emitir estos juicios, el quintuple se acomodó en el pescante del auto N° 56 perteneciente a Severino Castellani y dió una vuelta bastante rápida por el patio; cerca ya del alambre del fondo intentó frenar, pero le erró al pedal y el auto aceleró más aún. Luego dió un golpe al volante y frenó a escasos centímetros del cerco. Una cleada de sorpresa envolvió a llugar, que se desvaneció cuando el quintuple exclamó: "No pensaba que estaba falto de entrenamiento. En vez de apretar el freno, apreté el acelerador y casi me la doy".

Visto el escaso número de máquinas en buenas condiciones para largar la final, las autoridades de la prueba resolvieron con muy buen criterio acortar la misma a 20 vueltas en lugar de 25 como estaba previsto. Doble acertada resultó la medida ya que solamente 3 máquinas pudieron cumplir el recorrido total y como si eso fuera poco, las primeras sombras de la noche ya se hacían presentes, cuando se anunciaba la clasificación de la carrera.

Diez puntos para el Moto Club Argentino en materia de organización. Los periodistas trabajamos como siempre tendríamos que hacerlo, es decir con total libertad de acción. Digno es de destacar también que la policía esta vez cumplió con su deber de cuidar el orden y se mostró más tranquila y menos belicista que de costumbre, configurando así un espectáculo grato sin ningún lunar que lo afeara y un orden que no se alteró en momento alguno. Pruebas al canto: en la torre de control, donde los periodistas montan guardia para tener los tiempos oficiales de la carrera, había un grupito de gente apostada, en especial del bello sexo, que llevados por su entusiasmo dificultaban nuestra labor, aún sin quererlo. Un agente del orden los invitó, entonces, cordialmente, a retirarse para facilitar nuestro trabajo. Así se hizo y "tutti contenti" como diría el irlandés Mártire. ¿Estamos aprendiendo al fin?

Ramón Requejo tiene un buen automóvil. Sufrió algunos desperfectos propios del estreno, pero lo poco que anduvo demostró que tanto él como el coche darán bastante que hablar en el futuro.



**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.**

El sábado 22 del corriente se entregarán los títulos de campeones argentinos de motociclismo del año pasado. (Más vale tarde...)

Se servirá una cena en el autódromo municipal, en la que se realizará el obligado acto de entrega y también se deglutirá, seguramente a rolete.

Serán los homenajeados Raúl Ubieta y José Saorín, campeón y subcampeón, respectivamente, en 50 cm<sup>3</sup> FI (ambos lograron los puntos con sendas Itom).

Campeón en 100 cm<sup>3</sup> es Domingo Redelico (Zanella) y sub resultó ser A. Gómez con una Tehuelche.

El archicampeón Jorge Kissling se lleva cuatro títulos, las de 125 y 175 standard y las de la misma cilindrada correspondientes a Fórmula Internacional. Lo escoltaron Guillermo "Pachacho" Arnaiz, Armando Vivacqua, Aldo Caldarella y Arnaiz nuevamente.

En sidecars todo quedó en familia: Alberto Pomesano y Julio Quaremba son los campeones y Alberto Pomesano, acompañado por Jorge Prado, son subcampeones.

La peña "La Leva", presidida por el Dr. Héctor Montoya, ha hecho su incursión en el automovilismo deportivo organizando carreras de trepada, según el estilo europeo.

Se clasificará a los vehículos de acuerdo a tres categorías: A, hasta 800 cm<sup>3</sup>; B, de 800 a 1150, y C, de 1150 en adelante, y utilizarán el cerro El Cuadrado, ubicando la llegada en la cumbre del mismo. Al finalizar la carrera y tras previa entrega de numerosos premios en cada oportunidad, se agasajará a los corredores con un succulento asado.

Desde ya deseamos a esta novel peña "La Leva" el mayor de los éxitos en la realización de estas útiles carreras.

Otra peña más se suma a las muchas que han aflorado últimamente. Se trata de "La Arandela", que se ha constituido en Olivos y fijó su sede provisoria en la calle Caseros 3554. El propósito de la misma es poder en el futuro adquirir un coche de la categoría Turismo Carretera.

La comisión directiva ha quedado constituida con Dante A. Aloé, como presidente; Jorge Farah, como secretario, y Arturo Termurcuoglu, como tesorero.

Entre los socios fundadores se encuentran, entre otros, los señores Raúl Baragano, Horacio Azzolini, Rodolfo Zelinski, Carlos H. Alfonso y Omar Alvarez.

Una nueva embarcación ha visto la luz primera en nuestro medio: Esta es una lancha de 5,20 m de eslora, construida por

los astilleros RAAL Fernández Hnos. S. A. C. I. y F. y, por supuesto, íntegramente realizada en plástico reforzado.

La Fury tiene fondo en "V" profunda (tipo Hunt), lo que la hace muy apta para la navegación con marejadas bravas —mar abierto o ríos picados—. Sus características principales son: 5,20 m de eslora; 2,10 m de manga y un metro de puntal; pueden ser equipadas con 1 o 2 motores fuera de borda Chrysler 105 HP. La presentación de la lancha de RAAL Fernández Hnos. dió ocasión para que los directivos de la empresa, reunieran en el elegante "Bocaccio" (un boliche de lo más "in") en la localidad de Martínez, a un grupo de fanáticos motonautas, periodistas, y además gente perfectamente normal, entre los que se contaron autoridades de la Prefectura Nacional Marítima, empresarios de la industria naval, y un señor de mediana edad que dijo domiciliarse en Temperley, pero que nadie lo conocía.



El martes estuvimos en el Libertador, cuando dió comienzo la Semana del Cine Francés. Como aficionados cineastas nos fuimos a ver la primicia de "Un hombre y una mujer", la última película del talentoso ex niño prodigio Claude Lelouch.

Simplemente fuimos a ver buen cine, pero linda sorpresa nos dimos, cuando en una de las fotos sobre la película aparecía un Ford GT-40 y un Fórmula Uno de tres litros. La temática de la película se desarrolla, por supuesto, entre ese hombre y esa mujer, pero resulta que el hombre es corredor de automóviles, del equipo Ford France. En la película se ven partes donde aparecen los entrenamientos del equipo en el famoso circuito parisino de Linas-Monthléry con un Ford GT-40 y un Eagle de Fórmula Uno. Luego se ve gran parte de las Veinticuatro Horas de Le Mans de 1965 y del Rallye de Montecarlo de 1966, en el cual aparecen los datos de la desclasificación de Mäkinen (BMC-Cooper) y la posterior victoria de Toivonen (Citroën DS 21). Para más datos "el hombre" posee un Ford Mustang. La fotografía de la película es sensacional, como habitualmente corresponde a las películas de Lelouch (en "Con el corazón en la boca" hay una trenzada entre un Peugeot 404 y un Citroën DS 21 con la lógica victoria del propietario del Citroën). La película es brillante y sus galardones lo afirman: premio en el Festival de Cannes de 1966. A recordar el hombre: "Un hombre y una mujer".

Rubén Fulco y Nelson Prandi, el binomio que se alterna al volante del Ford F-100 todos los domingos, han conseguido llamativas satisfacciones desde que debutaron, cosa no común en la categoría TC, donde hay tantos abandonos y donde la presentación de un nuevo auto equivale a varias carreras de experimentación. Con un coche no muy moderno los dos andan bastante fuerte, pese a la todavía poca expe-

# CONFIDENCIAL

riencia en el manejo de los "bóldos de acero".

Quizás esa relativamente escasa experiencia tuvo un poco la culpa de un hecho bastante gracioso, que les sucedió durante la vuelta de Olavarría. Llegaron fuerte a una curva en ángulo de noventa grados y el auto derrapó, sacando la cola bien afuera, mientras Fulco corregía apresuradamente. Pero a los pocos metros paró. Nadie sabía si estaban asustados, si el auto presentó una repentina falla o qué, pero aparentemente no se observaba nada raro desde afuera. Piloto y acompañante descendieron velozmente, dieron una vuelta completa alrededor del auto,

revisaron las cuatro cubiertas y luego subieron nuevamente, saliendo como alma que lleva el diablo, para usar frases originales. Todos se miraban, reían y nadie entendía nada, y creemos que Fulco y Prandi estaban en la misma situación, pues bajaron como para cambiar una goma y se encontraron con que las cuatro estaban en perfecto estado.

Los argentinos no imaginan el enorme entusiasmo que mueve a los uruguayos en ocasión de nuestro Gran Premio Internacional de Turismo. La habitualmente nutrida presencia de orientales en esta carrera, se justifica

no sólo por su natural atractivo, sino también por el hecho de que, desde hace muchos años, en Uruguay están prohibidas las competencias en ruta abierta. De hecho, los diarios uruguayos dedican mucho más espacio al GP que los diarios porteños.

Para participar en la próxima edición ya se han anotado dos hombres que frecuentan en nuestras carreras rurales: Héctor Morás, con Renault R-8 Gordini y Héctor Marcial Fojo, esta vez formando parte del equipo oficial Simca. Anibal Olmedo traerá tres automóviles de su propiedad: el Alfa-Romeo Giulia GTA, ganador en 1965, nueva-

mente conducido por Carlos Lepro; un R-8 Gordini, que conduciría Horacio Luchetti y un Saab Sport, que sería confiado al campeón uruguayo de Fuerza Limitada, Marne Gironés. También Enrique Vivo y Sagalo Moreno participarían con Saab. Pero la presencia más llamativa sería la de otro amigo nuestro, Osvaldo Carvallido, quien traería nada menos que uno de los novísimos Citroën DS27. Sería la primera vez que participe en el GP un Citroën grande, automóvil que, teniendo en cuenta sus actuaciones en rallies europeos, podría resultar particularmente adecuado para una competencia como la nuestra.

## GRAN PREMIO A LA VISTA

El tucumano José Gettas prometió inscribirse en el Gran Premio Internacional y prometió también que el Gran Premio será su última carrera dentro de la categoría Turismo. De allí

en adelante intervendrá en TC, con un motor Ford T-100, cuya compra ya estaría concretada.

Hemos oído decir que la firma Fasfilter, fabricante de los filtros de aire, que tanta difusión han alcanzado en nuestro medio, para el Gran Premio Internacional de Turismo, va a poner en

la ruta dos puestos móviles para la atención y service de los coches que estén equipados con unidades de su fabricación.

Fiat Riviera también estará representada en el Gran Premio por intermedio del joven piloto De Martino, que

corre bajo el seudónimo de "Mingo". La máquina que conducirá será el Fiat 1500 corto, que corriera en Mar y Sierras con muy poca suerte, pues cuando venía en muy buena posición tuvo que contentarse con andar a 5000 vueltas, pues la aguja del carburador no permitía un llenado correcto. Manteniendo ese régimen llegó a clasificarse en el 14º lugar.

## INSCRIPTOS EN EL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

A 228 ascienden los inscriptos para el X Gran Premio de Turismo. El número es muy halagador, teniendo en cuenta que aún restaban dos días para el cierre del registro y por lo general todos los años el cuarenta por ciento se inscribe el último día. Estos son los que se inscribieron entre el viernes 30 y el jueves 6:

### CATEGORIA "A" (hasta 700 cm<sup>3</sup>)

Conductor	Marca	Proc.
Labayén, Normando Juan	Isard 700	Nacional
Rivière, Alberto R.	De Carlo Limousine	Nacional
Wulfman, Humberto	De Carlo Cupé	Nacional
Bravi, Enrique	De Carlo Cupé	Nacional
"Balsa-Sorrentino"	Isard 700	Nacional
"Perry-Mason"	De Carlo 700	Nacional
"T. I. N."	Isard 700	Nacional
Siro, Luis Armando	Isard 700	Nacional
Terrizzano, Jorge Arturo	Citroën 2CV	Nacional
Petrabissi, Abelardo	Isard 700	Nacional
Petrabissi, Ismael	Isard 700	Nacional
"El Santo"	Isard 700	Nacional
Maggi, Jorge	De Carlo	Nacional
Solveyra, Ernesto Martin	De Carlo	Nacional
Piccolo, Horacio H.	De Carlo	Nacional
García, Plácido N.	Isard 700	Nacional
Schneider Plini, Rodolfo	De Carlo	Nacional
Repetto, Carlos Alberto	N. S. U. Sport	Nacional
Iglesias, Héctor	De Carlo	Nacional
Pelusso, M. J. C.	De Carlo	Nacional
Rodríguez Rivas	Isard 700	Nacional
Díaz Escobar, José	Isard 700	Nacional
Caramella, Calixto	N. S. U. Prinz	Nacional
"Romano-Marroco"	N. S. U. Prinz	Nacional
Morganti, Jorge	De Carlo	Nacional
Vives, José Miguel	De Carlo Cupé	Nacional
Dellegrazie	Citroën 2CV	Nacional
Cosentino, Rafael	Isard 700	Nacional

### CATEGORIA "B" (de 701 a 1.150 cm<sup>3</sup>)

García, Juan Pedro	Renault 1093	Nacional
Zanini, Enrique	Renault 1093	Nacional
Bonamici, Danilo	Renault 1093	Nacional
Antelo, Osvaldo	Renault 1093	Nacional
Arias Uriburu, Nicolás	Renault 1093	Nacional
Gordo, Néstor	Renault 1093	Nacional
Molinas, Nicanor	Renault 1093	Nacional
"Laredo"	Auto-Union	Nacional
Zunino, Enrique	Auto-Union	Nacional
Vallove, Nicolás	Renault 1093	Nacional
Brané, Héctor	Renault 1093	Nacional
Zavaro, Alberto	Renault 1093	Nacional
Caporaletto, Ciriaco	Renault 1093	Nacional
Riva, Tullio	Auto-Union	Nacional
Gradassi, Héctor Luis	Auto-Union	Nacional
Noves, Antonio	Auto-Union	Nacional
Ruesch, Carlos	Renault 1093	Nacional
Gimeno, César	Renault 1093	Nacional
"El Gaucho"	Auto-Union	Nacional
Gastien, Horacio	Auto-Union	Nacional
Pernas, José	Renault 1093	Nacional
Papadopolus, Leónidas	Auto-Union	Nacional

### CATEGORIA "C" (de 1.151 a 1.600 cm<sup>3</sup>)

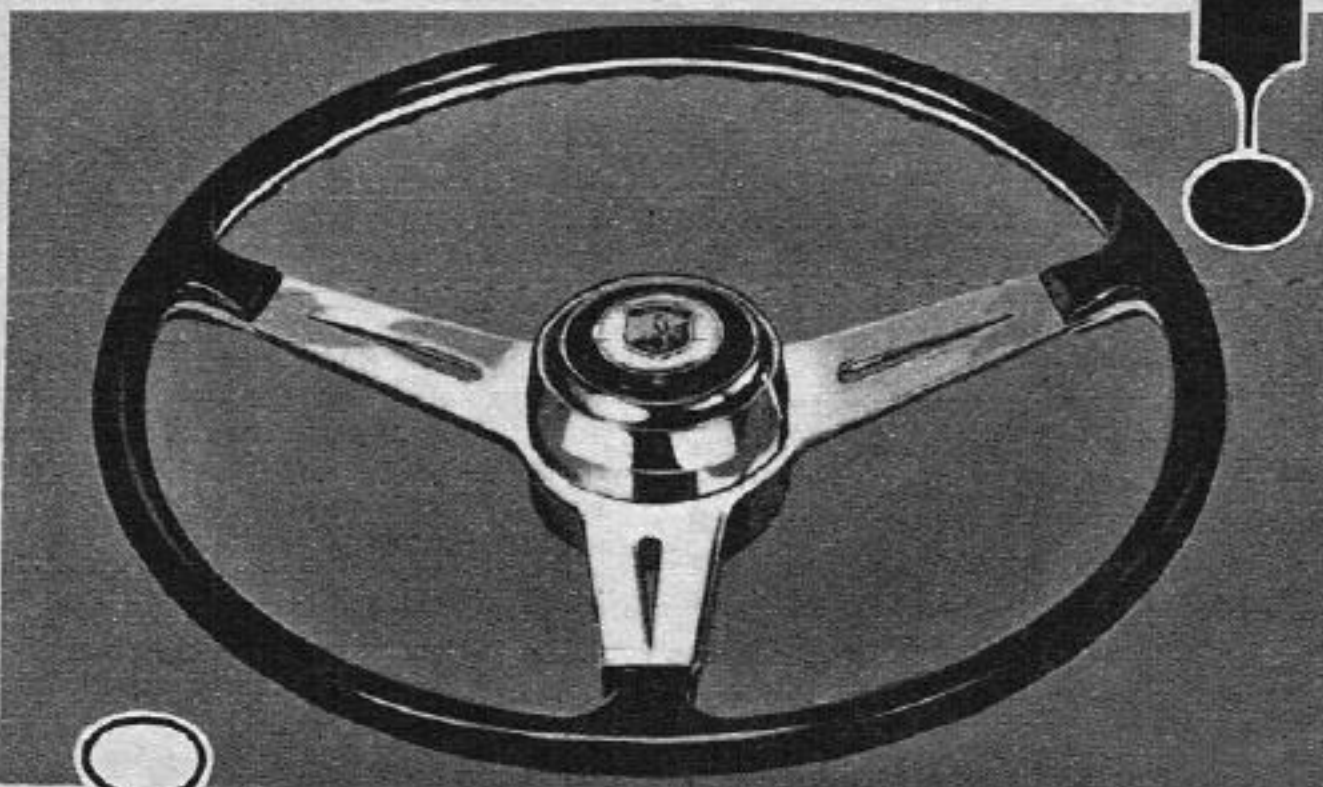
Yanizzotto, Benjamín	Fiat 1500	Nacional
Sosa, Juan Raúl	Fiat 1500C	Nacional
Francia, Carlos R.	Peugeot 403	Nacional

Sanson, Norberto G.	Fiat 1500C	Nacional
Donzino, Leo	Peugeot 403	Nacional
"Conti-Boscacci"	Fiat 1500	Nacional
Kesem, Selim	Fiat 1500C	Nacional
Ramos, Angel M.	Fiat 1500	Nacional
"Boby Hills"	Alfa Romeo Giulia	Import.
Muchenic, Eduardo Daniel	Peugeot 403	Nacional
Ranno, Ernesto	Fiat 1500C	Import.
Boschi, Edgardo	Morris Mini Cooper 1275	Nacional
Doria, César	Fiat 1500	Nacional
"Héctor Mera-Don Simón"	Alfa Rom. Giul. T.I. Super	Import.
Rodríguez, Marcos	Fiat 1500	Nacional
Scamuffo, Jorge	Fiat 1500	Nacional
Mesena, Emilio	Fiat 1500	Nacional
Dambolena, Jorge Omar	Peugeot 403	Nacional
Bellitti, Ricardo	Fiat 1500	Nacional
Maneglia, Humberto	Fiat 1500	Nacional
Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	Nacional
Block, Federico "Pitty"	Ford Cortina Lotus	Import.
Besio, Norberto	Fiat 1500	Nacional
Carranza, Ricardo	Fiat 1500C	Nacional
Ahumada, Jorge	Fiat 1500C	Nacional
Costilla, Héctor	Fiat 1500	Nacional
Friberne, Raúl	Peugeot 403	Nacional
Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	Nacional
Azzinari, Jorge Alberto	Fiat 1500C	Nacional
Baudrix, Juan A.	Fiat 1500C	Nacional
"Varela-Capacio"	Fiat 1500C	Nacional
"Larry"	Fiat 1500C	Nacional
Ninona, Héctor	Fiat 1500C	Nacional
Marín, Alfonso	Fiat 1500	Nacional
Pascual, Oscar	Fiat 1500	Nacional
Sobokaosky, Rodolfo	Peugeot 403	Nacional
"Napoleón-Soco"	Fiat 1500C	Nacional
Apkarian, Abby	Peugeot 403	Nacional
Borges, Jorge	Fiat 1500	Nacional
Baudrix, Diego	Fiat 1500C	Nacional
"Lepro-Olmedo"	Alfa Romeo Giul. G. T. A.	Import.
Bellmore, Duanne	Ford Cortina Lotus	Import.

### CATEGORIA "D" (de 1.601 en adelante)

"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	Nacional
Rodríguez, Roberto	Peugeot 404	Nacional
Bastida, Carlos	Peugeot 404	Nacional
Hovhanness, Chabalian	Valiant III	Nacional
Ballbé, Carlos	B. M. W. 1800 T. I.	Import.
"El Puma"	Peugeot 404	Nacional
Randinoni, Marcelo	Peugeot 404	Nacional
Gastaldi, Ricardo	Peugeot 404	Nacional
Fiore, Miguel	Peugeot 404	Nacional
Harris, Raúl Enrique	Peugeot 404	Nacional
Vázquez, Glauco Aldo	Studebaker Lark	Import.
Garibotti, Hugo	Peugeot 404	Nacional
Cabalén, Oscar	N. N.	Nacional
Bosch, Anibal	Peugeot 404	Nacional
Vilvar, Ricardo	Peugeot 404	Nacional
Nathan, Jurgen	Peugeot 404	Nacional
Manzano, Tirso	Chevrolet Super 1965	Nacional

# Nuevo



volante  
INDIANAPOLIS



Fabricante  
BORSAN S.C.A.

Distribuyen:  
Roberto S. TORTORELLI  
Rivadavia 6091 Cap. 66-1528  
DIVOL S.C.A.  
Ladines 3808 Cap. 50-7572

CON CALIDAD  
INTERNACIONAL

- SEGURIDAD EN ACCIDENTES
- NUEVOS MATERIALES
- UN MODELO PARA CADA MARCA

CREADOS PARA  
TRIUNFAR...!



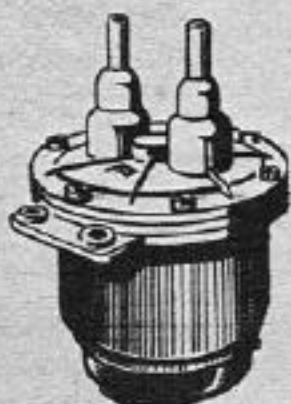
2 en 1  
BICROMATIC



AROS DE PISTON  
**BURD**

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

## INDIANAPOLIS



6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES

Probada y aprobada por  
taxis en todo el país

**RONCHETTI, RAZZETTI & Cía. S.A.**  
ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN



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

### TC REGLAMENTARIO

de Pascual Sánchez-Plaza Huin-cul-Neuquén.

1) ¿Puede un automóvil de TC llevar el grupo motor en su parte posterior? De ser así, yo creo que se podría estilizar su parte anterior para que de esta manera oponga menos resistencia al aire y pueda obtenerse más velocidad.

2) ¿Las cajas de velocidades de TC, cuántas marchas tienen, 3 ó 4?

3) Si se emplean los motores de pick-up Chevrolet, Ford y Dodge en TC, ¿por qué no se permite el de Studebaker?

He visto un TC con líneas muy aerodinámicas, pero sin embargo su parabrisas era de dos vidrios individuales, ¿no podría usarse el parabrisas enterizo, ya sea de Estanciera 61, 62 ó 65, así estaría más de acuerdo con sus líneas?

R.: Si el coche es de paseo de gran serie y viene originalmente con el motor ubicado posteriormente, puede. Ese es el caso —por ejemplo— del coche de Copello, el Renault Gordini.

Pero en los restantes casos, el reglamento especifica taxativamente que la colocación del núcleo motor-caja de velocidad debe hacerse sobre el bastidor de tal forma que la ubicación de la cara posterior del block del motor (con respecto al puente trasero) sea la original de fábrica del bastidor, permitiéndose su desplazamiento con una tolerancia máxima de quince centi-

metros en cualquier sentido.

2). Algunos coches de TC todavía tienen cajas de tres velocidades, pero la mayoría ya está equipada con cajas de cuatro marchas.

3). Su pregunta es interesante, ya que el problema de la no aceptación de ese motor en las carreras de TC conforman una situación un tanto oscura.

En una de las carreras disputadas este año en el Autodromo porteño, se hizo presente un TC Studebaker (Nobel Biglieri) que no fue autorizado por la Comisión Deportiva Automovilista para participar por tener motor Studebaker V-8 importado pero similar al que llevan las pick-ups fabricadas en nuestro país por la empresa Los Cedros.

La CDA se habla dirigido con anterioridad a la firma responsable ante un caso similar: la respuesta fue que el motor nunca se armó en el país por lo cual el coche de Biglieri no se podía cobijar sobre lo que al respecto establece el reglamento (block de fabricación nacional o similar importado).

El motor tampoco entraba en la anterior reglamentación por ser un V-8 con válvulas a la cabeza.

En su oportunidad Biglieri manifestó que no estaba de acuerdo con la CDA ya que las pick-up Studebaker 7E-9 tenían certificado de fabricación nacional expedido por la Secretaría de Industria y Minería.

3) Podrían usarse, pero deben mantener —reglamentariamente— las medidas y formas del modelo declarado

### QUINCE ABRILES CON ISARD

de NN. sin dirección.

Tengo 15 años y manejo el Isard de mi madre, después de este breve prólogo les voy a formular las siguientes preguntas:

1) ¿Cuál es la velocidad máxima a que se puede viajar en un Isard 700? (en perfecto estado, ya que hacemos solamente 3 ó 4 viajes de 400 km por año).

2) ¿Que posibilidades tengo

con el Isard 700 en una carrera de 75 km contra un Fiat 600 D?

3) La cuarta velocidad la pongo recién a 70 km/h porque noto que a 60 km/h vibra un poco ¿está bien?

4) ¿Cuál es el Isard 700 más veloz en turismo mejorado y cuál es su velocidad máxima?

R.: 1) La velocidad de cruceo del Isard 700 (en buen estado) es de 100 km/h aproximadamente.



2) Tiene posibilidades de esperar a cumplir 18 años, tener registro de conductor, autorización de su madre y que se organice —como se debe— la carrera.

3) Está muy bien.

4) Algunos dicen que es el de Petrabissi, otros el de Aldo F. Delgado (ex-Paillot) y otros el de Alberto Marcos O'Connor. La velocidad máxima de los sudichos es aproximadamente 140/145 km/h.

## EL VUELCO DE DE PAOLI

de Aldo Balsamello, Punta Alta.

Desearía saber cómo fue el vuelco de De Paoli, ya que el auto figura en la lista de llegada, y según dicen ustedes el auto tuvo tres vuelcos, y yo estando en el parque cerrado no le vela al auto ni el menor rasguño en su carrocería.

Ahora ustedes dicen que se fue contra un Rastrojero, sí, es cierto pero se fue por derrapar en una curva.

R.: El corredor De Paoli volcó en la 7ª vuelta de la carrera (cuyo total era 8 vueltas), como quedaban clasificados todos los que recorrían seis, el mencionado piloto figuró en la clasificación.

Efectivamente el coche sufrió un vuelco que le hizo dar tres vueltas en el aire (al decir de De Paoli), pero no fue al derrapar en una curva sino en la recta de la ruta 226 al tratar de evitar un choque con el apócrifo auxiliar del coche N° 5 —después se supo que el imprudente que intentó cruzar el circuito no tenía nada que ver con los auxilios de Bordeu.

Lo que nos extraña es que usted afirma no haberle visto al coche ningún rasguño en la carrocería, ya que el auto de De Paoli quedó bastante averiado y con señas bien visibles. ¿No se habrá confundido de coche?

## PEÑA DEL 6 EN LINEA

de la Peña "Pondor" - Moquehue, Pcia. de Buenos Aires.

Me dirijo a ustedes en nombre de esta pequeña "Pondor", para que me contesten si es posible lo siguiente:

1) ¿Cuántas bancadas tiene el motor Vallant (Slant Six)?

2) El primer Chevrolet 400 que salió a la venta ¿tenía motor de 4 o 7 bancadas?

3) ¿Qué altura total tiene el Chevitú, del piso al techo del coche?

R.: 1) El Vallant Slant Six tiene 4 bancadas.

2) Todos los Chevrolet 400 tenían 7 bancadas.

3) La altura máxima del Chevitú de Frollán González es de 1m 37cm.

## UNA DUDA CRUEL ME AQUEJA

de Carlos Oscar Perriello, Capital Federal.

En el N° 21 de la revista Parabras CORSA leí en la sección Correo una carta a la que ustedes denominan "Chivito Lindo" escrita por un tal NN (en algún lugar de la tierra) quisiera decirle a este señor por su intermedio, que tuviera un poco más de respeto al hablar de Don Eduardo Casá puesto que a pesar de sus pocas vueltas (en el

motor) lleva el N° 1 en el ranking, y va primero en el campeonato argentino de TC, y se ha dado el gusto de hacerle romper el motor al fabuloso Chevitú, aunque decía que era poco menos que imposible que el F-100 de Don Eduardo Casá le ganara a esa cucaracha que es el Chevitú.

¿Se imagina si tuviera solamente 20 vueltas más? ¿Quién lo para?

R.: En lugar de respuesta, le queremos hacer una pregunta, pues una duda cruel nos aqueja: aquí en la redacción de CORSA hay quienes sospechan que usted es aficionado a la marca de automóviles Ford. ¿Es cierto eso, o se hallan en un lamentable error?

## PRECIOS Y VELOCIDADES

de Juan Carlos Picatto, Carrilobo.

Me dirijo a ustedes para hacerles algunas consultas, ya que me interesa mucho el automovilismo deportivo:

1) Quisiera saber cuánto cuesta aproximadamente la preparación de una máquina de MN con cualquier motor, ya sea Chevrolet 7 bancadas o Tornado Jet y también el costo aproximado de un Fiat 1500 TM.

2) Que motor será más veloz y mejor, sea para el TC o para MN: el 7 bancadas, Tornado, Falcón o Slant Six.

3) Se puede preparar un F-100 para MN (el motor).

4) Quisiera saber quiénes fueron los ganadores de los Grandes Premios de TM de las distintas categorías.

R.: 1) Su pregunta es muy indefinida, ya que una cosa es preparar y otra cosa es proyectar y construir un coche de MN (F1, F2, F3 o F4). En el caso de construir, el precio varía también enormemente de acuerdo con los materiales, planta motriz, transmisión, bastidor, carrocería y accesorios que se utilicen para cada caso. Lo que podemos decirle es que un Fiat 1500 TM puede estar en los 2.000.000 de pesos.

2) Tampoco le podemos contestar, cada uno tiene sus costillas... →



### defensa contra los repuestos piratas



# ¿A usted también le gusta perder plata?

Oímos el coro de respuestas. Sin embargo, los dueños de unidades Ford que no se preocupan por la marca de sus repuestos... van a pura pérdida. Su Ford deja de funcionar como un Ford, el repuesto debe ser reemplazado nuevamente al poco tiempo, y el gasto es doble. Hay una manera fácil de evitar todo esto: exigir que los repuestos para su Ford sean exclusivamente repuestos legítimos FoMoCo.\* Son los únicos respaldados por una garantía que cubre ampliamente su calidad, y los únicos que funcionan tan bien como la pieza original. ¡Exija siempre repuestos legítimos FoMoCo, y complete su seguridad utilizando el Servicio Ford, el más eficiente del país!

## repuestos legítimos FoMoCo

### garantía de larga vida para su FORD

\* Los repuestos legítimos FoMoCo se venden únicamente en su conocido envase internacional. En todas las Concesionarias Ford hay stocks permanentes y completos de repuestos legítimos FoMoCo.

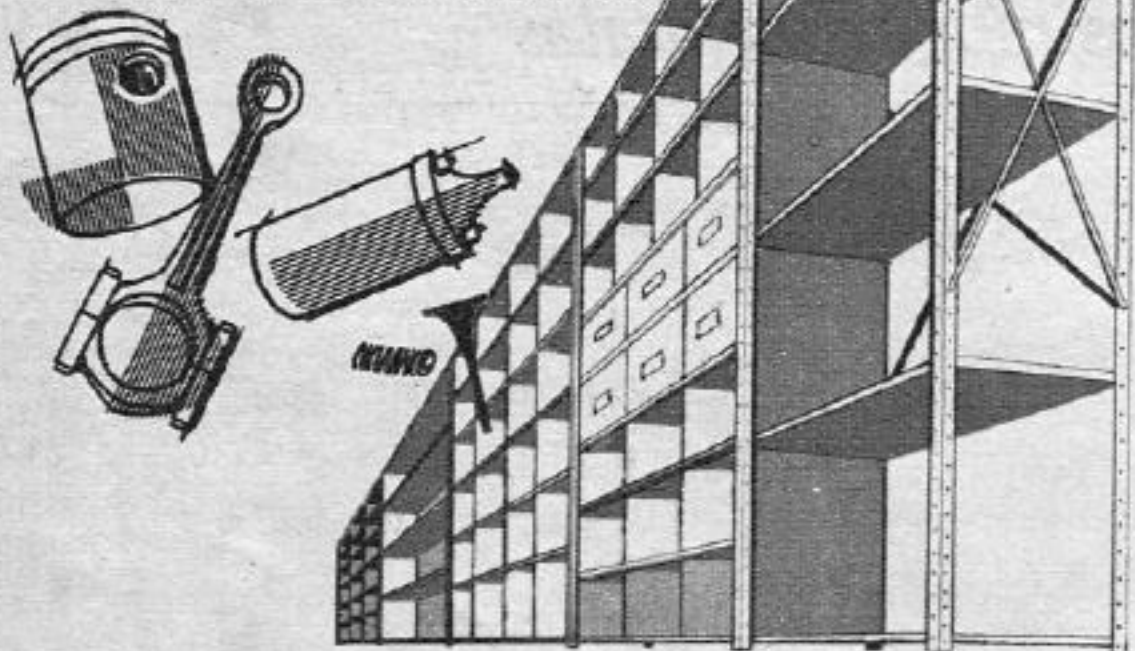


# Estanterías de hierro\* para todo repuesto!

## ROLSTORE\*

Resistentes, especialmente aptas para repuestos de automotores. Adaptables a todo espacio y necesidad, las estanterías metálicas ROLSTORE - fijas y móviles - solucionan cualquier problema de ubicación en su negocio, porque son realmente funcionales:

- Totalmente desarmables.
- Ahorran espacios. • Regulables.
- Se arman y desarman en minutos.
- Permiten múltiples combinaciones.



Solicite información y asesoramiento técnico a:  
AZOPARDO 1320 - 24 - TEL. 30-3180 - 9730 -  
33-4903 - BS. AS.

y 17 sucursales en el interior del país.

**ACROW** ARGENTINA S. A.

Publica Internacional

## CORREO CORSA

3) Perfectamente, aunque es un tanto pesado.

4) En este mismo número encontrará usted la nómina de los ganadores de los grandes premios de Turismo disputados hasta ahora y otros datos que le pueden resultar de interés.

equipaba originariamente al vehículo en más de un 20% ni exceder el límite máximo de 4000 cm<sup>3</sup>.

### EL F-100 DE CABALEN

de Rubén D. Milanésio, Córdoba.

Quisiera que me contestaran dos preguntas:

1) Soy un hinchado a muerte de Oscar Cabalén y quisiera saber cuándo va a terminar de preparar el F-100 y largar, porque en realidad esto va para muy largo, ¿no creen ustedes?

2) ¿Qué es el diferencial autoblocante?

R.: 1) El famoso coche de su paisano Cabalén ya está terminado y listo para largar; la prueba es que se anotó en la carrera de Pergamino.

2) El diferencial autoblocante es un dispositivo que se comporta como diferencial común bajo circunstancias normales, pero cuando una de las ruedas pierde adherencia (por ejemplo por patinar en una mancha de aceite) un mecanismo hace solidarias a ambas ruedas impidiendo que toda la potencia se transmita a la rueda que está patinando.

Este mecanismo puede ser a embragues múltiples (tipo norteamericano Non Slip, etc.), por empuje axil o pistas onduladas (tipo ZF).

### REGLAMENTARIAS

de Osvaldo Rottenschweiler, Río Tala.

Tengo una duda y he decidido escribirles a ustedes para que me la aclaren:

Según tengo entendido el reglamento de Turismo de Carreteras prohíbe colocar un motor de marca diferente del chasis que posea más del 20% de potencia que el motor que equipaba al chasis de fábrica. Siendo así, creo que hay coches fuera de reglamento, como podrían ser: Matías de la Torre y Vicente Galluzzo que tienen chasis Chevrolet con motor Ford F-100 (motor que tiene 160 HP y no creo que el chasis vendría equipado con un motor de más de 130 HP. También podría ocurrir lo mismo con los motores Tornado.

R.: Usted se encuentra en un error, el reglamento de TC actualmente en vigencia dice textualmente: "en el caso de que en un coche se sustituya el motor original por otro de diferente marca, éste no podrá tener una cilindrada que sobrepase al que

### FELICITACIONES A BAMSE

de Asociación de Estudiantes Patagónicos, Capital.

Me dirijo a ustedes, como representante de la Asociación Estudiantes Patagónicos, para solicitarle tenga a bien hacer llegar nuestras más sinceras felicitaciones al corredor de TC Sr. Basse Knudsen, más conocido por Bamse, quien es oriun-

do de Comodoro Rivadavia, por sus magníficas actuaciones en el presente año, sobre todo en las competencias del Triángulo del Oeste y San Nicolás.

Fdo. Héctor Fabbri Rojas - Secretario.

R.: Transmitimos a Bamse las felicitaciones de sus paisanos.



## VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

### CON RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS  
DE FORMULA JAPONESA

- Si Ud. aprecia el aspecto de su coche, "RENOVAGOM" es un producto indispensable en su baúl. Otorga a las cubiertas el brillo característico de las nuevas, dándole al mismo tiempo, resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de las gomas y prolongando su vida útil.
- "RENOVAGOM" impregna el caucho y cubre todo tipo de recauchutajes, contribuyendo así a completar la presentación de su coche, e indirectamente, a su valorización.
- Es también ideal para renovar el aspecto de alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc., siendo su aplicación tan sencilla que hasta un niño puede hacerla.
- "RENOVAGOM" viene en envases de 750 c.c. (suficiente para actuar sobre 6 cubiertas y un juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

"ORGANIZACION RIVADAVIA"

LAVALLE 2016, Piso 9 • Buenos Aires • Tel. 45-8549

Correos Argentinos Central B  
TARIFA REDUCIDA  
Concesión N° 7970

Registro de la propiedad intelectual  
N° 856.913



**CUBRA TODO EL PAIS**  
CON  
**LIBERTAD**  
EN EL  
**GRAN PREMIO TURISMO MEJORADO**

4 EMISORAS  
1 CANAL DE TV  
50 PERIODISTAS  
6 EQUIPOS MOVILES  
3 AVIONES

LS10 RADIO LIBERTAD  
LU6 RADIO NIHUIL (MENDOZA)  
CX8 RADIO SARANDI (R.O.U.)  
CB10 RADIO MINERIA (CHILE)  
LS83 CANAL 9 LIBERTAD

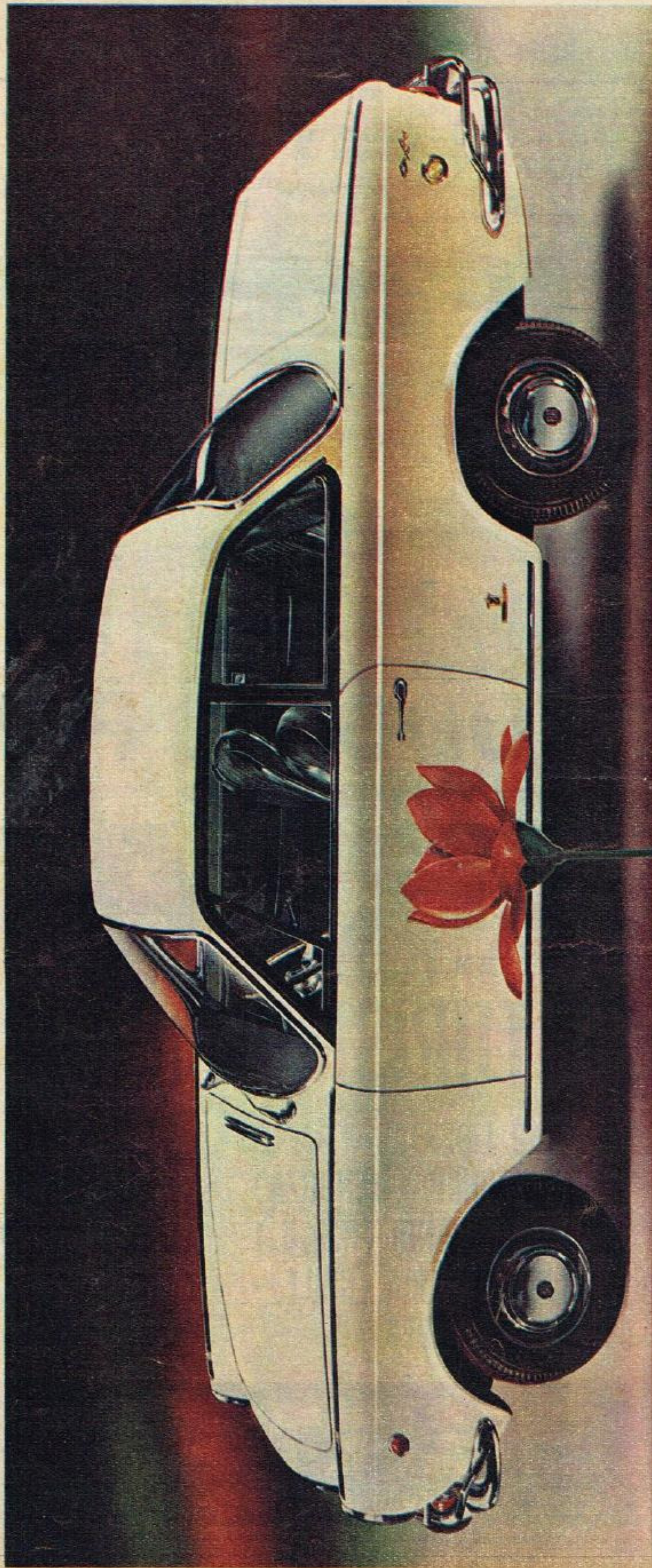
con el consagrado equipo de

**EMOCION  
EN LAS RUTAS**

**DEL 19 AL 30  
DE OCTUBRE**

RADIO **LIBERTAD**  
PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

**único..!**



**FIAT**  
**1500 COUPÉ**

**Diseño Vignale - Torino 1967**