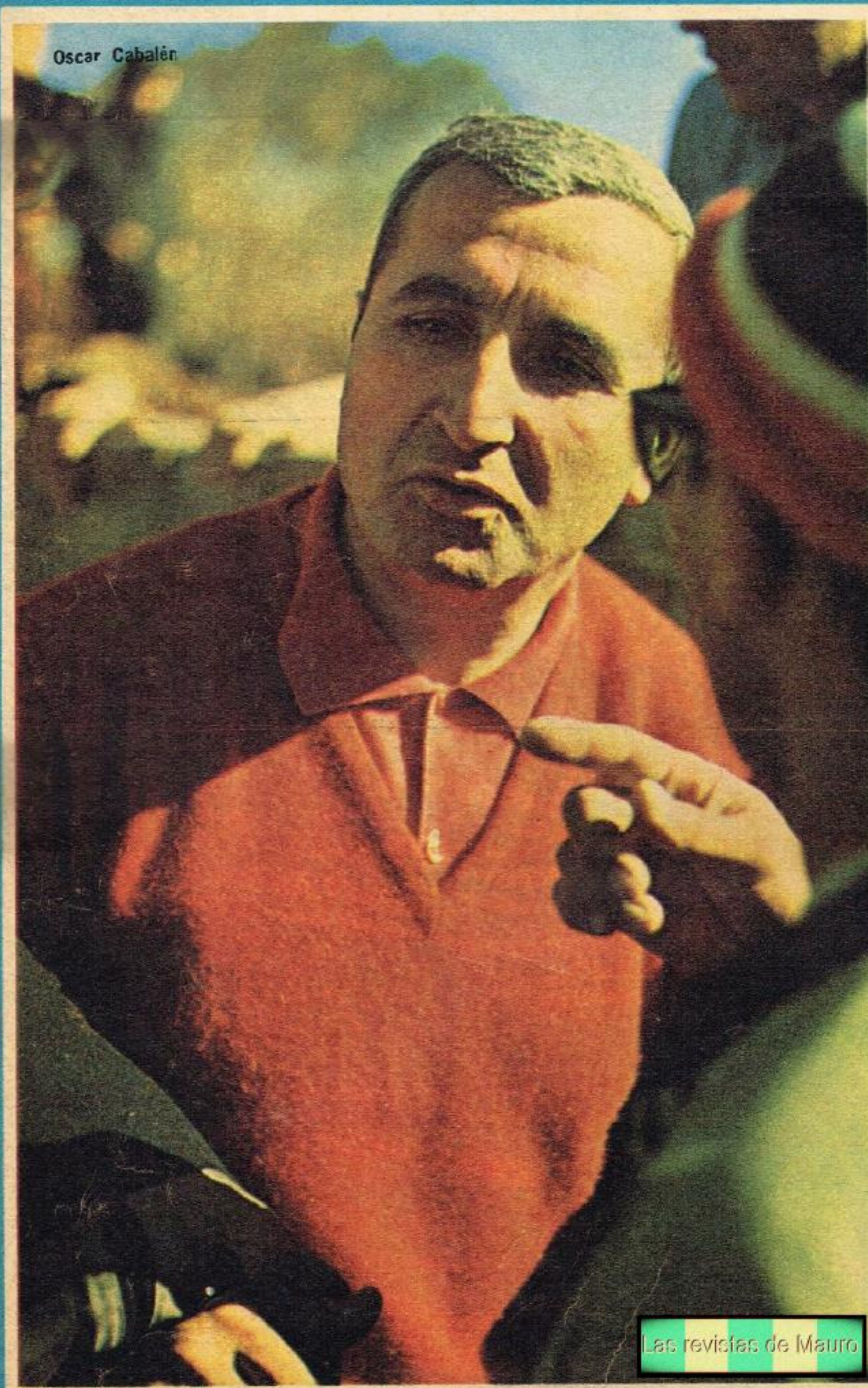




# Parabrisas **CORSA**



## GRAN PREMIO

**1966:**  
**SCARAMELLA**  
**BONAMICI**  
**LARRY**  
**CABALEN**

Las revistas de Mauro

### **CUPEIRO QUEBRO LA RACHA EN ARECO**

---

# ¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

---

El próximo domingo, desde las 7.30

## 500 MILLAS MERCEDINAS

---

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

### “Emoción en las Rutas”

---

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO -  
EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO  
CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL  
SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE  
- ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO  
RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO  
**libertad** Primera  
en toda manifestación  
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA “EMOCIÓN EN LAS RUTAS”  
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15



grupo de  
revistas



# Parabrisas

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

Edición  
semanal

**CORSA**

Secretario  
Técnico: GUILLERMO MARTIRE  
Jefe de  
Redacción: HORACIO SPERATTI  
Redactor  
Principal: CARLOS M. THIERY

Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPERNA, 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 STROCN  
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO  
Jefe  
Talleres: ROBERTO LEONE  
Jefe  
Diagramación: ROBERTO MERGOSA  
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

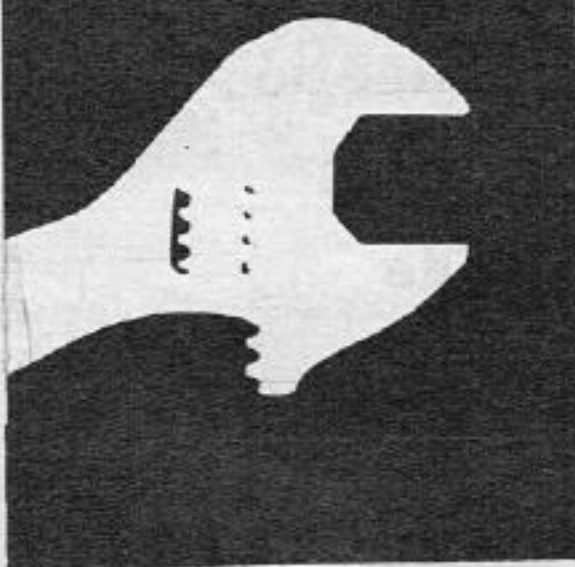
## Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros  
Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACURA, 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: Roca 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 Hnos. S.R.L. Solís 585, Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

## CALENDARIO



Finalizó la carrera más importante del año, el Gran Premio Internacional de Turismo. Como un cuerpo joven, vital, demostró una vez más su pervivencia y facilidad de crecimiento. Sin duda, sirvió para reafirmar la capacidad de los más asiduos pilotos de la categoría, para destacar algunas fallas de organización, para que se hable y discuta hasta el cansancio sobre la división de categorías, sobre los 20 minutos por etapa para reparaciones, sobre todo lo que el lector encontrará en esta edición de CORSA, en la de la semana pasada y en las próximas, donde el Gran Premio correrá como tema de batalla. Por sobre todo ello, la gran vibración nacional que significó esta extensa prueba, la gran labor humana de amistad y acercamiento desarrollada hasta los rincones más olvidados del país. Parabrisas CORSA salió a formar parte del buen ruido, con su misión periodística sobre los hombros, y ahora, ya de regreso, quiere agradecer la enorme atención que recibieron sus emisarios en cada pueblo que les tocó recalar así como la colaboración recibida en forma constante por los colegas de los diarios y las radios. Hablando de éstas, y como punto final del comentario, queremos felicitar sinceramente al equipo de Emoción en las Rutas por la gran eficiencia de su información, ágilmente complementada con las transmisiones filmadas del Canal 9. Los que nos quedamos en Buenos Aires les debemos un gran servicio.

R.H.B.

## COMPETENCIAS NACIONALES



**TURISMO CARRETERA** en MERCEDES (6 de noviembre): Buenos Aires continúa su actividad de TC con la disputa de carreras muy cerquita de la Capital Federal: San Antonio de Areco, disputada anteayer, queda a 117 km y Mercedes, a 97,7 km, será la próxima. Estas XIV Quinientas Millas Mercedinas organizadas por el Mercedes Automóvil Club, otorgará 9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente, a los cuatro mejores clasificados. Los competidores deberán dar cuatro vueltas a un circuito de 166,160 km para totalizar 664,64 km de carrera. La partida se efectuará de acuerdo al ranking de la Comisión Deportiva Automovilista en Mercedes sobre la Ruta Nacional 5, pasando por M. J. García hasta Suipacha para girar a la izquierda y tomar la tierra tocando los pueblos de J. J. Almeyra, Anasagasti, Navarro, G. Risos y llegar a Luján, donde se retomará el pavimento de la Ruta Nacional 5 y pasar por Jáuregui, Olivera, Gowland, llegando finalmente a Mercedes. En total, 62,06 km de pavimento y 104,108 km de tierra. Para clasificarse será necesario por lo menos haber recorrido tres vueltas. Como sucede domingo a domingo, LS 10 Radio Libertad irradiará las alternativas de la competencia a través del equipo de "Emoción en las Rutas". Así estarán presentes desde las 7.30 Rebagliati, Gafete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto, Roberto Bó, Rinaldi y el resto. Como siempre, recordamos a quienes no tengan como viajar hasta el lugar de la competencia que la empresa Trans-Carrera (foto) los lleva hasta el mejor lugar en la ruta y los trae de regreso; todo esto compartido entre charlas, copas y comidas. Trans-Carrera funciona en Diagramal Norte 616, 7º piso (TE 34-8781 y 34-6284).

**FOMENTO AUTOMOVILISTA** en RAUCH (6 de noviembre): Continuará en Rauch la disputa de los puntos por el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. Esta competencia, que será organizada por la Asociación de Volantes de Limitada 27 promete ser brillante por las características del circuito donde se correrá. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, respectivamente. En la foto, el campeón Abel Thomas.



**KARTING** en MONTE GRANDE (6 de noviembre): Los aficionados al más chiquito de los deportes motores podrán deleitarse viendo a lo más granado de la especialidad el próximo domingo en Monte Grande. La reunión será organizada por el Monte Grande

Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting. El escenario será el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria, de esa localidad. Se disputarán dos carreras con puntaje para el campeonato argentino, una reservada para Fórmula B y otra para la clase Stock. La reunión contará con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting. En la foto, Alfredo Picquart.



**MIDGET** en LOS TOLDOS (6 de noviembre): Será ésta la última carrera que otorgue puntos para el Campeonato Argentino de la especialidad correspondiente a 1966. Se correrán cuatro series, de las cuales se clasificarán dos corredores por cada una y dos repechajes de los que surgirán cuatro corredores, dos por cada uno. Los doce clasificados pasarán a disputar las semifinales que serán dos, en las que correrán seis pilotos en cada una. De estas dos semifinales surgirán los seis que disputarán la final. Como se puede apreciar, el programa promete mucho por lo extenso, y si a eso agregamos que estarán presentes los más calificados representantes de la categoría, podemos adelantar que será todo un éxito.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

**SPORT** en AFRICA DEL SUR (5 de noviembre): Con las Nueve Horas de Kyalami que organizará el South Africa Motor Racing Club quedará inaugurada la temporada en Africa, que finalizará el 2 de enero del año próximo con la disputa del Grand Prix de Africa del Sur, primera prueba puntuable para el Campeonato Mundial de Conductores.

**FUERZA LIMITADA** en URUGUAY (6 de noviembre): Muy cerquita nuestro, en Colonia, se disputará otra fecha por el Campeonato Nacional Uruguayo de Fuerza Limitada. Allí estarán presentes los mejores especialistas orientales: Muffolini y Bisio (Salto); Puchkartov, Bottino, Piffaretti y Arbiza (Payсандú); Zagalo Moreno, Alvarez, Ace-rito, González y Silva (Mercedes); Bianchi (Nueva Palmira); Tagliafico, Martorano y Saso (Dolores); Bonti (Fray Bentos); Questa (Real de San Carlos); Marne Gironés, Lagear y Fernández (Tarrariras) y Otero, Viana, Focone y Attias representando a la capital, Montevideo.

# GRAN PREMIO

**El Gran Premio de 1966  
con récord de inscriptos y  
récord de premios instituidos  
por particulares, prometió  
muchas cosas buenas  
para la edición de  
1967**

Textos de  
**CARLOS MARCELO  
THIERY y GERMAN  
SOPENA**

fotos de  
**CARLOS ARCURI,  
JUAN MESTICHELI  
y JORGE DIAZ**

Sobre los últimos ruidos del Gran Premio Internacional de Turismo, nacen inmediatamente los síntomas de su proyección. Aparte de la alegría que da vivirlo, correrlo, esperarlo, nos deja elementos muy importantes para el análisis hecho en función de las próximas ediciones.

Es muy significativo que a pesar de la abulia de la Comisión de Carreras del ACA, hayamos podido compartir el Gran Premio con tres embajadas extranjeras. Tanto Simca do Brasil que inscribió a su equipo oficial, como Renault de Francia que envió un modelo de 1.300 cm<sup>3</sup> para probarlo en la ruta (manejado fuera de competencia por Gastón Perkins) y la Ford de Alemania con sus alegres y objetivos observadoras. Llegaron naturalmente por casualidad, sin invitación oficial y sin responder a ningún mecanismo promocional, como hubiera sido deseable y correspondiente.

Brasil está cerca y busca dónde correr, ya que el Automóvil Club de ellos no usa su representación ante la F.I.A. y de paso no permite que nadie la tome. Evidentemente Simca pudo haber elegido Venezuela, o más aún Perú, que aparte de la Argentina son los países automovilísticamente fuertes de Sud América, pero eligieron nuestro Gran Premio Internacional.

Lo de Renault y de la Ford alemana, nos muestran que Europa no es sorda ni ajena a lo que pueda ofrecer nuestra gran carrera, a pesar de los heroicos esfuerzos de la Comisión de Carreras del ACA por silenciarlo. En 1967 tendremos casi seguramente a una y otra con sus equipos oficiales en la largada del Gran Premio, aunque es interesante tomar nota de la opinión de los alemanes, quienes se preocuparon por señalar

que "es muy extraño que todavía no haya nadie capaz de saber si el año que viene se correrá o no en este mismo recorrido". Por otra parte, ellos condicionan su viaje a que haya una categoría más, subdividiendo a la que este año fue "D", para poder competir con posibilidades con su modelo de dos litros.

Pero el ACA mal puede tener la sensibilidad suficiente como para interesar a los europeos con las clases que más le importan (1.800 ó 2.000 cm<sup>3</sup>) si aún no tiene la menor idea de lo que va a suceder el año próximo.

De todas maneras hay dos hechos alentadores, aparte de la misma presencia de los extranjeros: 1) En la Comisión de Carreras del ACA, la fracción joven que le dio nueva vida a la CDA —encabezada por los ingenieros Sierra y Díaz— está manejando los acontecimientos para darle otro ritmo a la institución. Antes del Gran Premio ofrecieron sus renuncias y aspiran revitalizar al cuerpo, por lo que puede esperarse una respuesta diferente de él. 2) Con este Gran Premio terminó prácticamente el boom de los equipos. Durante 1966 (categoría Turismo) se vivió una especie de epidemia por integrar escuderías oficiales o de fuertes concesionarios. Pero los equipos sólo ofrecen la ventaja relativa de gastar menos. Lo de "relativa" significa que mucha gente paga, colabora monetariamente u ofrece su automóvil particular para ser incluido en la escudería. En cambio restringen las posibilidades de los hombres consagrados y ganadores, porque necesariamente sólo uno de ellos puede ganar y entre ganadores se producen casi inevitablemente roces, escozores y luchas sordas que son mucho menos sanos siempre, que si esos hombres

se enfrentaran particularmente. De todo esto resulta que mucha gente pasó revista a sus conveniencias y en plan de amplias reestructuraciones, o bien correrán en 1967 con lo mejor que pueda ofrecerles la industria nacional o bien con excelentes aparatos importados.

A la vez, los equipos podrán proyectar nuevas figuras, que sería la derivación lógica de este problema. Por fin, la conclusión: que están dadas todas las condiciones necesarias como para pensar que el Gran Premio Internacional de Turismo podrá volver a lucir el brillo que merece por ser, a pesar de todo, la carrera más importante de Sudamérica.

La décima edición tuvo una característica singular: hubo lucha por los puestos, a veces por segundos o fracciones de segundo, como si en lugar de ser una competencia rutera de 4.200 kilómetros fuese una simple carrera de autódromo. La categoría B se definió angustiosamente en la última etapa, cuando Bonamicci, Gradassi y Carlos Ruesch escuchaban el tic-tac del cronómetro aun en sus ruidosas cabinas. La C tuvo de pie a todo el mundo, desde que "Larry" se detuvo en la quinta etapa y reguló su tren en la sexta desde el 11º lugar. Estos son ejemplos bastante individuales, pero las planillas de todo el Gran Premio demuestran que nunca como en 1966 los minutos y los segundos tuvieron tanto valor.

Todo esto tiene dos excepciones indiscutibles: Cabalén y Scaramella, que ganaron con comodidad sus respectivas categorías, la D y la A. En el caso de Cabalén, no fueron por cierto los 4,7 litros del Mustang la causa exclusiva del triunfo, como refulfuña el malevaje extrañado. Por cierto que hacer una categoría para

automóviles de más de 1.601 cm<sup>3</sup> en adelante es ridículo; pero Cabalén, lejos de correr solo, enfrentó sin ir más lejos al BMW de Ballbé y a los automóviles nacionales que aspiraban al triunfo absoluto de la clase, especulando con la ventaja que dan los automóviles importados que corren sin ejércitos de camiones de auxilio, personal especializado, radiotelefonos, etc. Pasa exactamente lo mismo en la clase C, por ejemplo, donde los Lotus-Cortina y el Alfa Giulia GTA fueron víctimas de la soledad.

Tanto en el caso de los Fiat 1500 como en el de los Peugeot 404, cada uno de los fabricantes ha conseguido la suficiente especialización de sus vehículos homologando cientos de variantes que automáticamente inhabilitan a los que arguyen la competencia contra automóviles de pura sangre. Fiat fue la desorganización y nuevamente esta vez se produjeron las batallas épicas entre concesionarios. Pero para evitar que suceda la tragedia del año pasado (cuando en la última etapa Lepro-Olmedo ganaron desde atrás) fueron lo suficientemente hábiles como para instituir 20 automóviles de premio (en distribución discutible para todo el mundo, menos para "Larry" que ganó 9), de modo que se fomente la participación masiva con el modelo de la marca. Con cantidad de automóviles se jugó la posibilidad de evitar la intercalación de intrusos pero, discutible o no, es un método sano para promocionar a la marca y al Gran Premio, ya que los premios de Fiat y del propio ACA ni siquiera se pueden comparar.

En cuanto a los Peugeot, están pagando el precio de que los franceses hayan proyectado un automóvil anti-deportivo cuando previeron un motor de muy pocos centímetros



cúbicos por encima del límite de la categoría (1.618 cm<sup>3</sup>). Lo de los 404 está muy bien al ganar la categoría nacional y además el partido particular con los 1.500, pero a partir del momento en que han conseguido homologar la caja "larga" (1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> 7 % más largas que las originales) y el equipo de frenos de disco y servo —que equiparán al modelo 1967— han aceptado el duelo deportivo y ahora tienen oportunidad de desarrollar, fabricar y homologar a un interesante prototipo que los tenía ocupados hace unos dos años y que mantiene todas las caracterís-

ticas originales excepto la cilindrada que ha sido reducida a algo así como 1.590 cm<sup>3</sup>.

Lo cierto es que estábamos con Cabalén y Scaramella. Ganaron cómodos por el estilo de correr el Gran Premio. Lo de Scaramella es un planteo que ya le dio sus jugosos frutos en 1964 y en 1965. Lo de Cabalén, un inteligente replanteo que merece nuestro mejor aplauso, así como otras veces el piloto cordobés recibió nuestros ácidos golpes. Uno y otro corrieron con el típico estilo de los corredores de Gran Premio: sin apurar donde no es necesario, sin querer

ganar la carrera en una curva, planificando orgánicamente la distribución de auxilios, manejando con el mismo ritmo desde la largada hasta la llegada... Estábamos también con que las reparaciones callejeras no daban resultado para ganar. Todas las que efectuó Cabalén en la primera etapa y su posterior triunfo parecerían demostrar que no son útiles para vencer, todo lo cual afirmaría que la carrera la ganó el Mustang y no el piloto. Pero, lejos de ello, en principio no se le pueden quitar méritos a Cabalén y luego, en último caso, la responsabilidad corresponde al que dis-

tribuye anacrónicamente las categorías.

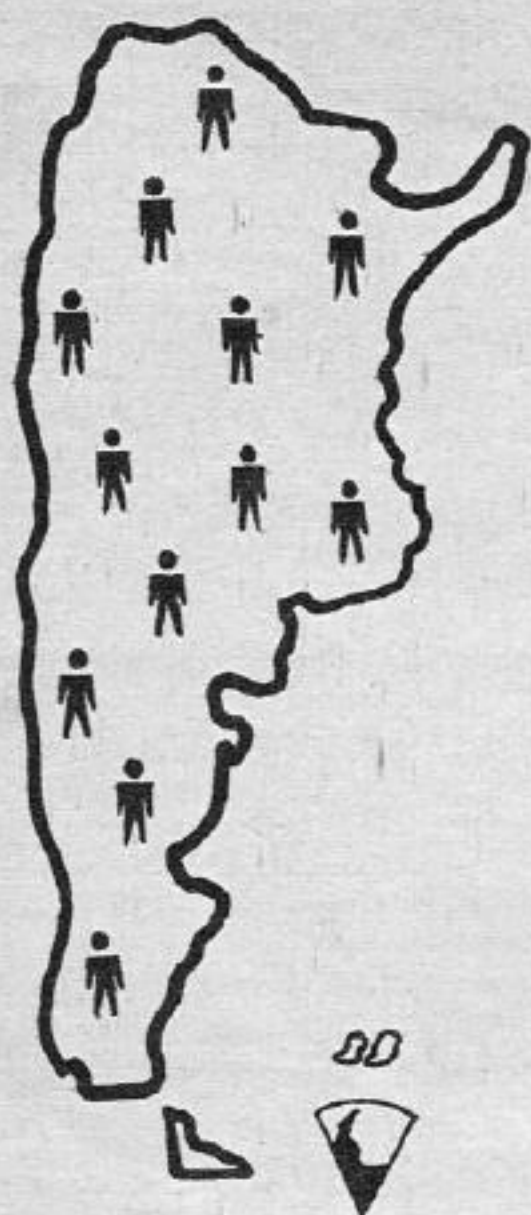
Este Gran Premio —a propósito— sirvió también para definir a los pilotos. Hay los que son especialistas en carreras largas como Scaramella, como Marín, como Stessel, como Delgado y Núñez, como Castañón. Pero a la vez se puede ubicar a los que pueden funcionar con todas las lámparas encendidas en cualquier parte: Copello, Canedo, "Larry", Gradassi, Cabalén, Reutemann, Estéfano: la lista es larga... Contrariamente, entre los conocidos es muy difícil encasillar a quienes no se iluminan ni se inspiran en la ruta, sencillamente porque exige menos que el circuito, pero también existen los grandes velocistas que no dan la vuelta, aunque ése es un problema más mecánico que humano, por lo menos mecánico en el sentido de la tendencia a correr con pequeños dragsters...

No se puede cerrar ningún balance del Gran Premio por más rápido que sea, sin mencionar el esfuerzo de la Comisión de Concesionarios General Motors, la que estableció un premio de 300.000 pesos para el Chevrolet mejor clasificado. En este caso, el beneficiado fue Médici, pero la importancia institucional del premio trasciende la alegría personal del pelirrojo tucumano, quien cumplió una excelentísima carrera.

Cuatrocientos trece inscriptos, record. Posibilidad de tener un Gran Premio verdaderamente internacional, óptimo. Equipos europeos interesados en la carrera, magnífico. Retomemos entonces un título de CORSA: "Al Gran Premio Argentino, ¡salud!"

C. M. T.





## DONDE ESTE, UN AMIGO

El Concesionario IKA está siempre alerta en todos los caminos, por cualquier eventualidad que le ocurra a su unidad. (Muy difícil, pero por cualquier cosa...)  
La organización más completa del país en su género, formada por más de 400 Concesionarios, la tiene IKA para servir mejor a Usted.

## INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Siempre tratando  
de hacer lo mejor

# GRAN PREMIO

A la altura de la cuarta etapa Marín era segundo en el parcial, segundo en la general; ya acumulaba varios Fiat de premio y reafirmaba su reputación de especialista rutero.



## 4ta. ETAPA

No en vano es la más corta de las seis y a la vez la que mayor tiempo requiere para ser cubierta. Entre los exigentes valles catamarqueños, la severa trepada al Abra del Infiernillo y el alegre descenso por la quebrada de Tafi (dos paradisíacas selvas verticales encuadradas por un sonoro río montañoso) se reparten la porción más intensa del Gran Premio. La primera etapa es un filtro, la segunda lo mismo, la tercera igual. Pero la cuarta es indiscutiblemente la más implacable de todas, porque se sube y se baja, se dobla y se franja, se cambia y se volantea ininterrumpidamente durante ocho horas en el caso de los punteros, y a veces durante diez o doce, considerando a los rezagados. Si los autos que van adelante levantando polvo tienen fundamental importancia en cualquier momento de la carrera, entre Catamarca y Tucumán la tienen más todavía, porque si habitualmente es muy difícil pasar a otro, en este tramo es casi imposible, teniendo en cuenta el ancho escaso del camino.

Técnicamente, las partes más expuestas del automóvil, las más propensas a romperse y a sufrir, son el cárter, los elementos de suspensión y el sector inferior de la estructura, en ese orden. Sucede que los panzazos, las piedras levantadas por las ruedas y los golpes bajos se reciben en cantidad infinitamente superior a las que pueden recibirse en cualquier otro sector de la carrera. Sin embargo son los frenos quienes reciben el castigo más implacable, y son muchos los que se quedan por fatiga de cintas, o los que deben andar por debajo de sus posibilidades a causa de los mil problemas que aparecen en el sistema cuando el uso es continuado.

Estamos en que es importante salir adelante, en que la etapa es larga y el estado físico fundamental. Estamos en que los golpes, los panzazos y las piedras se convierten en primeros actores (considerando de paso que nunca vienen por su cuenta, salvo rara, rarísima excepción), estamos en que hay que tener frenos impecables y saber cuidarlos y en que manejar con ritmo desde la sa-

lida hasta la llegada vale tanto como tener un automóvil muy potente. Entonces determinamos sin mayor dificultad por qué en una etapa donde aparentemente las posibilidades son más parejas que nunca, la caravana se estira, se alarga y languidece hasta que se hace de noche: quienes reúnen todas las condiciones, no sólo llegan enteros, sino que, además, ganan. De allí para abajo, las cosas van cambiando paulatinamente.

Se podría tomar a Cabalén como ejemplo, pero supongamos que Cabalén y su Mustang están en otra cosa, casi por encima de lo que fue hasta entonces la carrera en sí.

Elijámoslo a Scaramella, puntero en la categoría A, que excepto el privilegio de salir adelante sin tragar tierra tiene (en otra escala) todas las de Cabalén. Con sus 9h22m40s hubiera obtenido el quinto puesto en la categoría B, el 18° en la C y el 11° en la D, contabilizando de paso los 17 lugares que adelantó en el camino y la tranquilidad de su marcha, autorizada y confirmada por las dos horas que llevaba al salir de Catamarca, aumentadas a tres y fracción al llegar a Tucumán.

En el laberinto de causas y efectos, sin intención de imitar a Borges, no hay que olvidarse que el De Carlo cupé estaba hasta allí tal cual como había salido de Pilar y que su piloto manejaba con la misma fría indiferencia que al cruzar el Dique de los Molinos. Aldo Delgado y su Isard sólo perdieron algo más de media hora con respecto al primero, y con el abandono de Ratto se colocaron de paso segundos en la general. Pécora arrimó alegremente, con algo del brillo aquél de 1963, cuando corrió con el Lancia Fulvia, pero sin dar la idea de solidez que dio el automóvil de Scaramella o que diera en otras ocasiones su propio De Carlo.

Los 18 minutos de recargo que sufrió el joven Ruesch por excederse en el término de reparaciones para dejar su caja de velocidades en orden, significaron que Héctor Luis Gradassi se adjudicara la etapa. En la ruta, Ruesch ganó por once minutos. En los papeles, Gradassi venció por siete. Uno y otro figurarán, sin

duda, entre los mejores conductores del Gran Premio, pero suponiendo una lógica paridad en las muñecas el resultado da idea de lo dispar que es la confrontación entre los Renault realmente veloces y los Auto Union cordobeses, que es una manera de decir "los más perfeccionados del país". Bonamici (Renault), Vivo (SAAB) y Visintini (Auto Union) llenan los puestos siguientes en la etapa y la lista sigue: Peña, Riva, Bianchi, Antelo, Calcagno. Recién en el 11° puesto aparece el mendocino Julio César Castellani, a pesar de lo cual figura en el cuarto lugar en la clasificación general. Esto no es extraño; Castellani anda despacio pero siempre llega bien ubicado. En 1964 ganó el GP sin ganar ninguna etapa y cada vez que se dedica al GP repite aproximadamente su regular actuación de siempre. Aunque este año no será así. El Lancia Appia sigue en carrera y José María Bianchi no interrumpe su marcha feliz. Enrique Vivo mantiene alerta al SAAB mientras Tullic Riva se sobrepone a los centenares de inconvenientes que sufrió, desquitándose con un manejo muy fuerte en la montaña.

"Larry" repitió su brillante cuarta etapa del año pasado, manejando admirablemente su Fiat Maldonado, aun cuando salió de Catamarca con algunos problemas en los frenos. Junto con Rodríguez Canedo es el hombre que más impresiona en la montaña. Y posiblemente sean ellos dos los pilotos más completos de la categoría, dado que sus performances son tan brillantes en cualquier

"Larry" llegó a Tucumán ganando su cuarta etapa y su séptimo Fiat consecutivos. Su ventaja sobre el segundo era, a esta altura, tan grande, que a pesar de los problemas sufridos en las etapas siguientes, habría de mantener el primer puesto hasta el final.





# GRAN PREMIO

Con su triunfo en la quinta etapa, Rodríguez Canedo fue otra vez, uno de los mejores pilotos en una Clase altamente competitiva. Detrás de él el regularista Carranza; después de muchos problemas, su Fiat fue el primero en llegar a Pergamino.



## 5ta. ETAPA

A Cabalén le pasó exactamente lo mismo que le sucedió el domingo pasado cuando llegaba a Catamarca. Unos kilómetros antes de introducir al Mustang en La Falda, desbandó una cubierta. Si dos etapas atrás repuso al neumático apresuradamente porque Migliore y Juchet le pisaban los talones y porque su primer puesto en la general no estaba asegurado, esta vez se bajó sin prisa y junto a su acompañante Hugo Concordano abulonaron y desabulonaron a conciencia sin ningún tipo de apuro. Subieron al auto, trabaron los cinturones de seguridad y cubrieron los últimos kilómetros a un trote que, sin ser de paseo, más se pareció a una suave tiradita matinal.

De Tucumán a Santiago, una recta aburrida, perezosa, casi narcótica. Allí el Mustang funcionó a casi 180 de promedio, alejándose de los Peugeot y de los Fiat para entrar cómodamente en la tierra. Migliore y Juchet lo siguieron a la distancia, mientras unos kilómetros más atrás "Larry", Maneglia, Rodríguez Canedo y Marín formaban un trencito de Fiat 1500 digno de un Autódromo. Cuentan que doblaron juntos varias veces y que aún así los paragolpes no se despegaban. Marín fue el primero en perder rueda. Cuando vio que el asunto pasaba de las 6.200 rev/min dejó ir a los otros tres y resolvió esperar pacientemente que el cadáver de su enemigo pasase frente a su puerta. "Larry" y Maneglia le dieron la razón al detenerse. Uno, por la insólita rotura (por lo menos, nada habitual) de dos varillas de válvulas. Otro, por falta de presión de aceite, que aparentemente fue el gran mal de los Fiat en este Gran Premio. El que no capotó fue Rodríguez Canedo, al contrario. A medida que rodaba por la quinta etapa andaba cada vez más fuerte, como para no desmentir que estaba absolutamente decidido a tirarse con todo. En su reabastecimiento Marín supo que le llevaba casi siete minutos y entonces si apretó fuerte el acelerador, pero no lo suficiente como para ganar la etapa, aún a pesar de que Rodríguez Canedo se quedó con cero presión de aceite al golpear un cárter en un panzazo y bajó la sierra vecina a La Falda en punto muerto o con el motor detenido. Apenas en los repechos colocaba la cuarta o la quinta. Es interesante reflexionar sobre lo que pudo haber pasado si Rodríguez Canedo no hubiera sufrido tanto problema en las primeras etapas. Lo

cierto es que en La Falda ganó su primer Fiat. Marín, en cambio, ganó su cuarta unidad, aunque sin poder llegar al primer puesto en la general como quizá confió en poder hacer al ver detenido a "Larry". Las varillas afectadas (del 2° y 4° cilindros) fueron suministradas por un auxiliar del equipo Pedelaborde que asiste a Concaro y a Aguerre Reyes, y "Larry" pudo terminar la etapa angustiosamente, aunque sin perder el primer puesto en la clasificación general.

Maneglia se quedó. Y se quedó al promiscuo Arnoldt, que traía muy bien puesto el cuarto lugar. ¿Que las cosas se aclaran? Sí, pero la sexta etapa decide todo.

Cabalén, desde otra galaxia, contempla lo que sucede a su alrededor. Ya se había ido del Parque Cerrado cuando llegaron los Peugeot. Es decir, el Peugeot de Migliore, porque Juchet perdió el segundo puesto al rompersele en Recreo los bulones del manchón de dirección. Para cambiarlo consumió media hora y entonces si siguió viaje con el auto en perfectas condiciones, Migliore cambió tres gomas y viajó en la tierra de Médici hasta que el tucumano rompió la caja de velocidades y debió continuar solamente con la tercera, cosa que si no lo perjudicó mayormente en el llano, le hizo perder minutos de alta cotización en los últimos tramos de sierra. Para colmo, antes de llegar a La Falda se desprendió un soporte de la batería y el acumulador se cayó sobre el distribuidor fracturando la tapa de plástico que —naturalmente— debieron cambiar. El otro heroico Chevrolet, el de Castro, llegó tarde. Se encajó en un guadal al pasar San Antonio de la Paz y después de intentar extraer el auto con una pick-up F-100 rompiendo dos cadenas en el intento. Finalmente fue un tractor el afortunado príncipe azul, pero colaborando en sus esfuerzos el Chevrolet se recalentó lo suficiente como para disminuirse para el resto de la etapa. Blaquier sigue adelante con el Peugeot a inyección, pero esta vez luchando contra una junta juguetona que demandó más de 20 litros de aceite, mientras el novel y exitoso Musteros, junto a su coequipier Castañón siguen haciendo una excelente carrera.

Ante el retraso de Ruesch, Gradassi y Bonamici se acomodaron en la general. Todo parece predecir que

el asunto quedará entre los tres cordobeses, que se aprietan en seis minutos. Pero no en seis minutos así como así. En la general, Gradassi le llevaba sólo un segundo a Ruesch en La Falda, y Bonamici está a la expectativa. Enrique Vivo, después de poner cuatro al SAAB en Tucumán, ahora lo clasificó tercero y figuraba quinto en la general a casi una hora del regular y prolijo Osvado Peña, a pesar de que Vivo se quedó sin combustible apenas dos kilómetros antes de la llegada.

Desde 1963 los Isard no ganaban etapas. Esta vez ganó Aldo Delgado, mientras Scaramella se detuvo para solucionar problemas en su embrague. Segundo entró el De Carlo de Héctor Iglesias, tercero —ahora sí— Scaramella y cuarto el arrecifeño pri-

mo de Pairetti, "Espartaco". De todas maneras, el bragadense le lleva un año luz en la general a Degado y está a las puertas de ganar su tercer GP consecutivo.

En La Falda quedaban 85 automóviles, quince más que en 1965. Por lo tanto, fueron 17 los que no completaron el tramo desde Tucumán. Entre las deserciones más lamentables, las de Maneglia, Arnoldt, Tullio Riva y Castellani.

Hasta aquí, muchos se arriman pasando sobre los abandonos del prójimo, pero la gran final siempre se produce en la sexta etapa. El año pasado ganó Maneglia desde el séptimo puesto y Marín entró segundo desde el octavo. Y en 1966 la B y la C dan la impresión de no haber largado todavía.



Aldo Delgado ganó la quinta etapa con su Isard y terminó el GP segundo de Scaramella, que es casi lo mismo que ganarlo. Una carrera bien pensada, una de las mejores performances individuales en este GP.

Para "Los Corsas" la quinta etapa fue la más favorable. Estos son: a la izquierda Guillermo Martire, compañero de tareas en CORSA y a la derecha, Roberto Lustig, vicepresidente de la peña "La Idea Fija".







# GRAN PREMIO

"Larry" y Scaramella llegaron con toda tranquilidad, aun cuando tuvieron leves preocupaciones. El Fiat 1500 pistonaba en ciertos momentos y pararon para atrasarlo un poco, mientras Scaramella, que tenía el menor apuro del mundo, arribó en directa, con la caja rota. El segundo de la C, Alfonso Marín, pasó las de Caín en la última etapa para terminar una de las carreras mejor hechas de todos los que llegaron a Pergamino. Al largar, no más, en Cosquín, se cortaron las dos varillas de las válvulas del tercer cilindro. En Alta Gracia una goma y a sólo 8 km de Pergamino el diferencial lo preocuparon suficientemente. Pero llegó. Un aplauso.

El piloto del Pedelaborde Team, Aguerre Reyes, ganó la última etapa

en un alza constante y recorría eufórico el Parque Cerrado, contrastando con Rodríguez Canedo, quien tuvo que viajar desde el Dique con el tren trasero atado con alambre.

Mucho más tarde llegaron los de la A encabezados por "Espartaco", quien llegó envuelto en aceite después de cargar 17 litros en 12 paradas. Scaramella y tres Isard completaron la etapa en esos cinco primeros puestos.

Un Gran Premio más quedó atrás y comienza la discusión para el próximo. Pero el indiscutible triunfo de Cabalén actualiza el problema más urgente que debe resolver la comisión del ACA: crear la categoría 1600-2000 cm<sup>3</sup>. Así vendrían los extranjeros y el Gran Premio sería finalmente internacional.

## X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino - 29/X/66

SEXTA ETAPA: LA FALDA - PERGAMINO - 744,8 KM.

### CLASIFICACION

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

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	6h49m59s8
20	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	6h52m53s8
39	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	7h 5m38s6
49	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	7h13m 9s4
59	10	García, Plácido N.	Isard 700	7h18m52s4
69	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	7h24m58s4
79	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	7h41m12s4
89	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo Limousine	7h42m30s4
99	92	Rivieri, Alberto R.	De Carlo Limousine	8h34m22s4
109	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	9h23m50s
119	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	10h 8m
129	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	10h34m30s

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,996 km/h.

ABANDONARON: 80, Carlos Ferrea; 90, Juan de Dios González; 104, Jorge A. Dejezzie.

#### CLASE B (más de 700 a 1.150 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	332	Bonamicl, Danilo	Renault 1093	5h23m44s
29	312	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	5h32m40s8
39	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	5h35m24s6
49	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	5h47m56s2
59	421	"Grey Rock"	Austin Cooper	5h49m52s4
69	437	Bianchi, José María	Saab 96 Sport	5h55m31s6
79	318	Visintini, Rosmueldo	Auto Union	6h12m29s
89	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	6h17m40s6
99	390	Defelippo, Félix	Renault 1093	6h23m23s4
109	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	6h26m 8s8
119	370	Lhomy, Delfor	Auto Union	7h10m 3s8
129	440	Varela, Neldo G.	Auto Union	7h21m55s
139	346	Vivo, Enrique	Lancia Appia III	8h32m18s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,039 km/h.

ABANDONARON: 358, Dovidio Calcagno; 418, Juan R. Falchi; 406, Enrique Zunino.

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

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	5h25m27s2
29	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	5h26m42s
39	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	5h31m20s2
49	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	5h31m30s4
59	680	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	5h36m29s2
69	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	5h37m20s2
79	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	5h39m23s8
89	548	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	5h40m26s8
99	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	5h41m13s4
109	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	5h43m34s2
119	674	"Larry"	Fiat 1500 C	5h45m14s8
129	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	5h46m 4s4
139	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	5h46m20s4
149	582	Estebáñez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	5h47m 4s8
159	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	5h54m52s2
169	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	5h59m31s8
179	634	Sansón, Roberto Guillermo	Fiat 1500 C	6h 38s4
189	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	6h 1m 6s
199	610	Iribarne, Ral Héctor	Peugeot 403	6h 3m12s2
209	534	"El Gitano"	Peugeot 403	6h 6m58s8
219	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	6h 8m35s6
229	696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	6h43m26s6
239	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	7h 6m19s8
249	614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403	7h 9m30s6

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,310 km/h.

ABANDONARON: 570, Francisco S. Bonamico; 584, Gonzalo Araujo; 644, Antonio Saccomano; 658, Carlos J. Martín; 702, Esteban Fernández (h); 733, Juan Stessel.

#### CLASE D (más de 1.600 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	4h49m35s6
29	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	5h 9m38s6
39	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 68	5h12m15s6
49	888	Castañón, Norberto Daniel	Peugeot 404	5h14m43s2
59	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	5h16m32s6
69	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	5h19m48s2
79	852	Migliore, José	Peugeot 404	5h20m 2s4
89	924	Médici, Antonio	Chevrolet Super 66	5h22m 3s
99	848	"El Puma"	Peugeot 404	5h29m14s6
109	814	Lacava, Arturo	Vallant III	5h33m10s2
119	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	5h33m33s
129	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	5h36m56s2
139	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	5h54m51s4
149	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	5h54m57s2
159	930	Griguoli, César René	Peugeot 404	5h57m55s8
169	906	Nudetman, Seúl Mario	Peugeot 404	6h24m29s6
179	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	6h40m39s6
189	830	Mujica, Marcos Marín	Peugeot 404	6h41m44s
199	916	Huerta, Laureano Alberto	Vallant II	7h21m42s6
209	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	7h31m56s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,313 km/h.

ABANDONARON: 819, Juan J. Blaquier; 912, "Rendal-Aguirre"; 920, "Bioleta-Galanti".

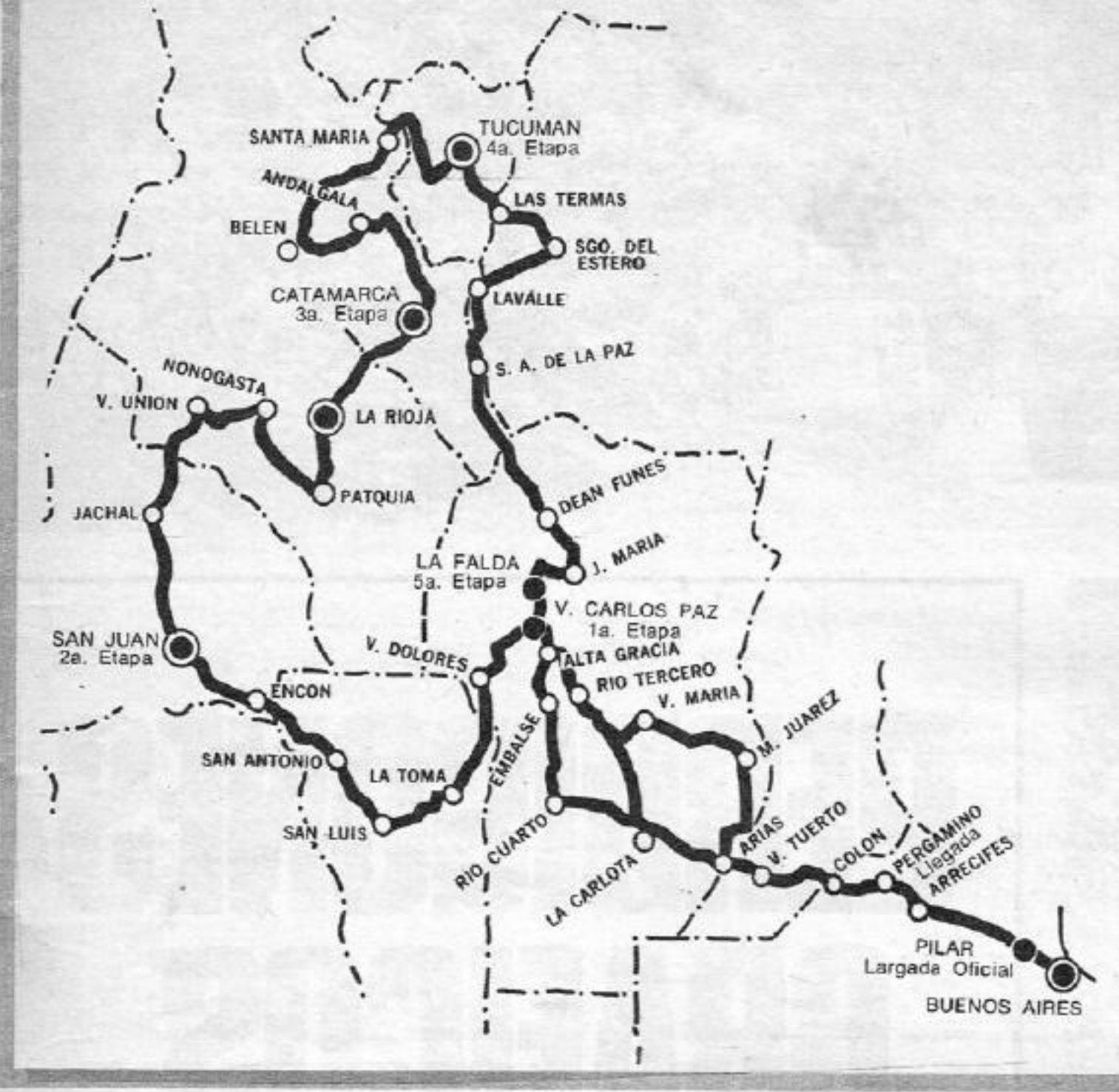


OSCAR RODRIGUEZ

Llega a Pilar algo retrasado en la etapa, pero conservando cómodamente el cuarto puesto en la general el tucumano Antonio Médici. Su Chevrolet Super 1966 fue el mejor colocado de la marca.

Oscar Rodríguez clasificó 99 un SAAB; Enrique Vivo colocó 89 el otro dos tiempos sueco en una carrera más irregular pero con parciales más destacados. Poca suerte para los uruguayos en 1966.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 1966



Historia para ser contada: el Valiant II de Laureano Huerta vuela una biela y clava el motor unos metros antes de la largada, después de 4.200 km! El piloto fuma dentro del auto, los parientes lloran y los amigos trabajan en el suelo tratando de destrabar y eliminar un cilindro. Finalmente sale "tras la huella del dolor" y poco después un millón de voluntarios los empuja hasta el Parque Cerrado.



X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino - 29/X/66

Pilar - Pergamino: 4.212,6 kms

CLASIFICACION GENERAL FINAL

CLASE A (hasta 700 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupe	43h26m33s
2º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	46h28m14s
3º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	47h20m14s
4º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	47h50m27s
5º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	48h 6m53s
6º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	52h 6m15s
7º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo Limousine	52h15m48s
8º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	53h37m12s
9º	10	García, Plácido N.	Isard 700	54h 5m 6s
10º	92	Rivière, Alberto R.	De Carlo Limousine	56h16m23s
11º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	58h56m47s
12º	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	62h45m35s

PROMEDIO DEL GANADOR: 96.968 km/h.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	332	Bonamicci, Danilo	Renault 1093	37h46m 9s
2º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	37h48m47s
3º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	37h51m32s
4º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	41h46m 6s
5º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	42h38m17s
6º	437	Bianchi, José María	Saab 96 Sport	42h43m29s
7º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper	44h27m15s
8º	345	Vivo, Enrique	Lancia Appia III	44h40m11s
9º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	64h 5m18s
10º	390	Defelippo, Félix	Renault 1093	45h52m17s
11º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	46h24m29s
12º	440	Varela, Nélido G.	Auto Union	46h53m11s
13º	370	Lhomy, Delfor	Auto Union	47h37m17s

PROMEDIO DEL GANADOR: 111.533 km/h.

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	36h 4m 7s
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	36h33m53s
3º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	36h46m39s
4º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	38h 5m 1s
5º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	38h27m12s
6º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	38h30m35s
7º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	38h54m37s
8º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	39h50m13s
9º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	39h55m19s
10º	582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	40h 4m 5s
11º	614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403	40h 6m25s
12º	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	40h10m40s
13º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	40h25m12s
14º	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	40h30m34s
15º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	40h42m19s
16º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	40h52 m22s
17º	634	Sansón, Roberto Guillermo	Fiat 1500 C	41h13m39s
18º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	41h46m33s
19º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	42h46m 22s
20º	610	Iribarne, Raúl Héctor	Peugeot 403	42h52 m52s
21º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	42h59m 8s
22º	696	Pacheco, Roberto Luis	Fiat 1500	43h26m45s
23º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	45h52m 7s
24º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	48h18m49s

PROMEDIO DEL GANADOR: 116.793 km/h.

CLASE D (más de 1.600 cm<sup>3</sup>)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabelén, Oscar	Ford Mustang 64	33h43m22s
2º	852	Migliore, José	Peugeot 404	34h27m53s
3º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	34h53m40s
4º	924	Médici, Antonio	Chevrolet Super 66	36h19m 8s
5º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 66	36h45m 6s
6º	888	Castañón, Norberto Daniel	Peugeot 404	36h45m16s
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	37h12m 2
8º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	37h23m38s
9º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	38h55m48s
10º	930	Griguoli, César René	Peugeot 404	40h 10s
11º	848	"El Puma"	Peugeot 404	40h 45s
12º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	40h57m 7s
13º	830	Mujica, Marcos Martín	Peugeot 404	41h14m50s
14º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	41h18m39s
15º	906	Nudeiman, Saúl Mario	Peugeot 404	42h 2m19s
16º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	42h 4m22s
17º	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	43h16m 3s
18º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	44h25m 6
19º	916	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	45h58m44s
20º	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	47h55m45s

PROMEDIO DEL GANADOR: 124.818 km/h.

Hay gente que se aburre durante todo el año y aguanta a los chicos que gritan, los cobradores que reclaman y las protestas de la señora. Pero alguna vez al año se consiguen un brazalete —el del Automóvil Club de Pergamino, como en el ejemplo de la fotografía— y gritan, ofenden, alientan a la policía a que haga lo que no debe hacer, molestan. Pero gente como ésta, hace falta, aunque más no sea para resizar la calidad, la determinación y la educación de un Comisario Deportivo como don Mauricio Gallo, responsable del Parque Cerrado en Pergamino.





# PERDIGONES GRAFICOS



Migliore anduvo siempre, junto a Juchet, a ritmo de ganador. Cuando el platense se demoró por problemas mecánicos, Migliore pasó al frente. Solo el Mustang era inalcanzable.

Al bajar la Quebrada de Tall, "Larry" sigue ganando para Maldonado la guerra entre concesionarios y se convierte —gracias a los premios ofrecidos por Fiat— en el hombre que más dinero haya obtenido en un GP.

Los Chevrolet tuvieron actuaciones parciales destacadas, pero poco a poco se fueron retrasando. Antonio Castro llevó el suyo con sorprendente seguridad por las rutas del interior.



Vuelta a la derecha, vuelta a la izquierda, el cuidado 810 de "Los Corsas" avanza en el bosque tropical a ritmo de zamba. Mértire y Lustig demuestran una vieja teoría: un automóvil prácticamente standard es excelente solución para quien sólo quiera dar la vuelta y vivir el GP desde adentro.



El marplatense Alfonso Marín, especialista rutero, también colecciona Fiat de premio. En la materia GP, aprobado con sobresaliente.

Gradassi no necesitaba este GP para consagrarse, pero quizá sí para mostrar que uno de los mejores pilotos argentinos puede ser también uno de los más brillantes especialistas del GP. Córdoba sigue siendo la Capital del Turismo.

El Mustang de Cabalen baja con decisión por los caminos tucumanos, elaborando una pequeña ventaja sobre Migliore, que lo coloca finalmente en el primer puesto de la clasificación general. El Cabalón de este año no tiene nada que ver con el desafortunado que el año pasado trituraba diferenciales. Muchas veces le pegamos; ahora corresponde aplaudirlo.



Simca do Brasil: una esperanza perdida, una experiencia ganada. Este, el que llegó más lejos, lo condujo Humberto Evangelista. Los esperamos en 1967.



Peleando siempre entre los primeros, Norberto Castañón siempre fue el 404 mejor colocado detrás de los del equipo oficial conducidos por Juchet y Migliore. Veterano del GP, fiel de Peugeot, Castañón es un nombre para recordar.



Con escasa diferencia Ruesch, Gradassi y Bonamicci pelearon todo el GP como si fuera una carrera de circuito. Recién al final de la quinta etapa Ruesch perdió el primer puesto en la general ¡por un segundo!

El "protegido" de CORSA, Daniel M. Arnoldt, a pesar de su escasa edad hizo una de las carreras más duras que mostró este GP. Clasificado entre vigesimoprimeros y sexto, estaba sin embargo cuarto en la general, al terminar la cuarta etapa. Lamentablemente problemas mecánicos lo relegaron en la quinta. Aquí lo pasa Miguel A. Galluzzi.

Tres cordobeses peleando metro a metro el primer puesto de la B. De Ruesch y Gradassi no podía esperarse otra cosa, pero Danilo Bonamicci fue la gran revelación.



# ANECDOTARIO

Notable lo de Larry hasta la cuarta etapa y una larga detención en la quinta. O sea muy similar a lo del año pasado aunque en aquella oportunidad la parada fue decisiva para el piloto de Maldonado.

Pero Larry, que incursionara fugazmente en Turismo Carretera, además de con el 1500 del equipo Maldonado, tiene ya en vista un auto con más potencia en el pedal derecho. Se trata nada menos que del futuro Rambler Torino Pininfarina que será presentado en competencia formando un equipo oficial para Turismo Carretera en el cual entraría Larry. Sin duda un excelente miembro para integrar un equipo.

Oscar Cabalén entró en La Falda realizando los sucesivos rebajes para ayudar al frenado que denunciaban la comodidad con que venía actuando. Y entró al parque cerrado tocando insistentemente la particular bocina de su Mustang que aunque no es una "il sorpasso", tiene un sonido bastante particular que la caracteriza fácilmente. Por tal razón nunca falta alguien en los parques cerrados que le pide al "califa" que haga sonar nuevamente la bocina. De todas maneras es inexacta la versión que aseguraba que un fotógrafo quería registrar el sonido de la misma sacándole una foto.

En el Gran Premio suele ser común que los que vienen atrás viajan más fuerte o se cuiden menos que los que pasaron en los primeros puestos, porque tratan de recuperar el tiempo perdido. Y si es bastante lógico que nadie se detenga por no matar a un perro que se cruza en el camino, resulta más lógico todavía que no lo haga un retrasado que viene a todo trapo. Sin embargo, eso es lo que vimos hacer al piloto del Renault n° 418, Juan Falchi llegando ya a Tucumán. En ese tramo final de asfalto que une Acherai con Tucumán, cuando habían pasado casi todos los autos, todo se reducía a esperar el paso de los rezagados para habilitar nuevamente la ruta. Un auto más devorando los últimos kilómetros no era novedad y el Renault 418 que venía "a todo pedal" se encontró inoportunamente con un perro cruzando la ruta. Realizó entonces una fuerte frenada mientras el "mejor amigo" llegaba tranquilamente al otro costado del camino.

Falchi perdió algunos segundos pero su actitud los valía y más.

Dos presencias sumamente interesantes en nuestra prueba máxima. La de directivos de Renault de Francia y la de sus similares de Ford de Alemania. Ambas con proyección a futuras intervenciones en el Gran Premio.

Pero más interesante todavía fue lo que dijo Herr Emil Brezing, uno de los integrantes de la "Ecurie Ford" que estudia el Gran Premio. (Lo de Ecurie Ford —escudería Ford— es porque así reza en sus camperas uniformes.)

El simpático Herr Brezing nos explicó los motivos de su presencia, y comentó las posibilidades de venir el año que viene al Gran Premio con un equipo de Taunus 20 M. Pero estableció tres condiciones principales que determinarán la decisión final. En orden de importancia las situó de la siguiente

manera: 1º: que los altos ejecutivos de Alemania aprueben la mentada intervención. 2º: debe existir, por supuesto, la Clase 1600 a 2000 cm<sup>3</sup>, posición que siempre sostuvimos desde Parabras y CORSA, porque es la categoría más atractiva para el grupo fuerte europeo. 3º: necesitan, aunque sea aproximadamente, que se mantenga la misma ruta, o sea por los caminos del Norte que ellos recorrieron este año.

Como se ve sólo la primera condición corresponde en cierta medida a los altos niveles de origen. Lo demás es consecuencia directa de la lamentable política que viene arrastrando la comisión de carreras del ACA; porque la categoría hasta dos litros puede ser el gran "boom" para el gran premio, internacionalmente hablando y porque sigue siendo insensato hacer correr autos de 1600 ó 1800 cm<sup>3</sup> con otros de cinco litros o eventualmente más.

En cuanto al tercer punto, insistimos en la necesidad de planificar con la necesaria antelación para que la DIA incluya nuestra competencia en el Calendario Internacional. Como están las cosas nadie sabe por dónde se correrá el Gran Premio el año que viene y probablemente ni la comisión de carreras lo sepa.

Si con todo esto hay todavía equipos extranjeros que piensan intervenir, podemos deducir el inmenso atractivo de una carrera que, en nuestra opinión, sigue siendo la más interesante de la Argentina, aun tal como está.

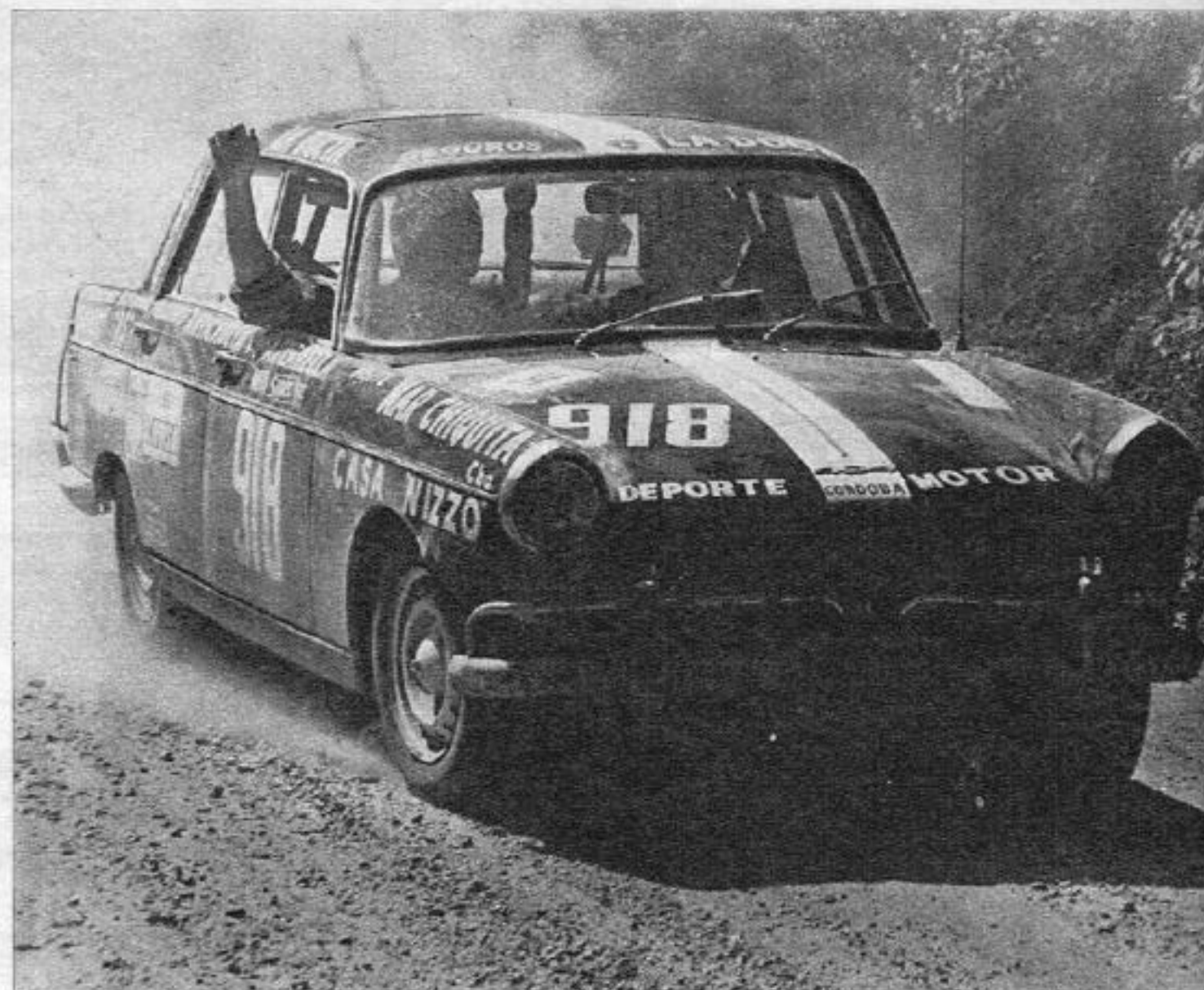
Un problema bastante particular es el de Hugo Sala, el mejor de los representantes del Peugeot 403 desde que Alberto Gómez dejara ese modelo. Sucede que el hombre de Lobos tiene una propuesta para correr con el equipo oficial Peugeot o de correr al menos un 404 cedido por fábrica, pero Sala es, en Lobos, concesionario Ford, lo que impide en cierta forma las actuaciones oficiales o semificiales.

De cualquier manera Sala nos confirmó que este Gran Premio es la última carrera que corre con el 403 y que incluso estuvo cerca de intervenir con un 404 en forma particular.

Pero por cierto que el 403 de Sala —seudónimo "El Gitano"— viaja estupendamente aunque sea un auto ya superado para competir.

José Migliore fue el segundo en arribar al parque cerrado en La Falda, al término de la quinta etapa. Se desabrochó el cinturón, se quitó el casco, guardó las cosas y luego se ajustó alrededor de la cintura una campera que le tapara una portentosa rotura en los fondillos del pantalón, situación que todos, con el mismo Migliore, festejaban graciosamente. Con esporádicos lamentos por el retraso de Juchet.

En ningún lugar, en todo el recorrido del Gran Premio, se corrieron tantas versiones falsas como en Catamarca, donde las mentiras estuvieron a la orden del día. Pero hubo dos que fueron directamente desopilantes. Sobre todo la relacionada con Oscar Cabalén, que sucedió de la siguiente forma: En la sala del hotel Ancasti en Catamarca comenzó a circular insistentemente el anuncio que Cabalén había sufrido un ataque cardíaco. De inmediato todo fue consultas entre los periodistas, oficiosos informantes locales,



El cordobés Arturo Sales es amigo del eficiente equipo radial de Deporte Motor y es también entusiasta amigo de CORSA. Hizo una carrera regular, terminando noveno.

etc., y tras ubicar dónde se hospedaba el conductor del Mustang, una delegación de periodistas que más bien parecía una manifestación (vamos, no exageremos) invadió el hotel encontrando a un sanísimo Cabalén que descansaba tranquilamente y que se sorprendió más que nadie al saber la noticia de su ataque. Además ese día se comentaba que en el parque cerrado se estaba quemando el Mustang, cosa totalmente inexacta porque si bien el auto de Cabalén es color naranja fuerte y esa mañana el sol apretaba con todo, no es cierto que el auto estaba al rojo blanco.

Por otra parte como en la etapa a Catamarca abandonó Ballbée con el famoso BMW 1300 (¡qué auto!), en la llegada se tejieron numerosos comentarios sobre la causa de la deserción. Uno de ellos aseguraba que se debía a sustracción —a propósito— del tapón del cárter, cosa que luego se comprobó era completamente falsa.

Otro aspecto interesante que surgió de la recorrida de los alemanes de Ford Werke es la conversación que sostuvieron con el representante de Daher-Boge que siguió el GP.

El Taunus de competición, como todo producto europeo que se precie, utiliza en amortiguación los afamadísimos elementos tubulares de marca Koni que se fabrican, precisamente, en Alemania. Y dicha conversación giró sobre la posibilidad que Daher-Boge fabricara, con las especificaciones de la fábrica original, una determinada cantidad de amortiguadores para utilizarlos en los Taunus que vendrían al Gran Premio. En esa forma el equipo técnico de Daher-Boge que habitualmente sale a la ruta con el GP podría

atenderlos con todo conocimiento y suplir los necesarios. Existe también la ventaja que la fábrica madre Boge está radicada en Alemania, por lo que los correspondientes contactos se pueden realizar directamente.

No hay duda que con el esfuerzo de todos el GP llegará a ser realmente internacional con todas las ventajas que ello trae. Lo de Daher-Boge, aun cuando es todavía muy rudimentario, lo demuestra perfectamente.

Darse la piña en el GP y en toda carrera es uno de los riesgos bastante posibles al cual está expuesto el piloto y su acompañante desde el momento en que se anotan en una competencia.

Pero romper el auto en un choque después de haber terminado la carrera es, lógicamente, mucho más triste. Por eso se justificaba en Tucumán el casi llanto de Jorge Dambolena, que chocó con su 403 n° 688, en el trayecto entre la llegada y el parque cerrado, con una inconsciente camioneta que se cruzó en la calle de acceso al parque cerrado.

Todo el esfuerzo de cuatro etapas echado por la borda por culpa de un absurdo accidente callejero.

Un agradecimiento de CORSA corresponde a los talleres y a la concesionaria Renault en Tucumán, Buffo Hnos., que realizó un rapidísimo y eficiente trabajo en la aguantadora Renoleta con que viajó CORSA. La amable colaboración merece ser destacada, especialmente cuando idéntica aten-

ción e idéntica hospitalidad brindaron al vehículo utilizado por Parabrisas en el GP de 1965.

**SE BUSCA.** Al propietario de un Ford Falcon con chapa de Buenos Aires, color verde claro, que a la media tarde se dedicaba a correr carreras alrededor de la plaza central de Santiago del Estero y que cobró su ansiado trofeo volcando al Renault 4L de CORSA, huyendo luego muy caballerosamente.

Un equipo que aparentemente se disuelve luego de este Gran Premio es el de Fiat Sergi cuya suerte nunca fue muy brillante pese a los esfuerzos realizados. Lo que sí es concreto y seguro es que Francisco Mayorga no piensa seguir corriendo en Sergi ni en ningún equipo sino que lo hará en forma particular aunque no sabe todavía si preparará un Fiat 1500 cupé o introduce directamente un auto importado. Podría ser un Alfa Giulia GTA.

La breve estadia en La Falda también permitió husmear cosas interesantes relacionadas con el crédito local Juan Pedro García que abandonó en la primera etapa pero que sigue en el candelerero. Ahora por virtud de su posible paso a las filas del TC, donde piensa incursionar con el novísimo Rambler Torino PF mientras el tradicional Renault 1093 seguirá en carrera en las manos del hijo de Don Pedro.

Gastón Perkins siguió todo el Gran Premio con un Renault R8 de 1300 cm<sup>3</sup> de prueba de la casa francesa. Es la versión standard de dicho modelo pero que incorpora de todas maneras soluciones directamente de competición tales como cinco marchas, dos carburadores Solex dobles y frenos de disco en las cuatro ruedas. Sin embargo manifiesta Perkins que es bastante difícil de manejar porque tiene quizás demasiada potencia y velocidad para la carrocería que posee. En velocidad anda con tranquilidad en los 180 km/h lo que por cierto es bastante.

Por su parte, también Perkins fue motivo de conjeturas por causa de un pequeño accidente que tuvo en el camino de la cuarta etapa, el día antes de correrse la misma. El asunto se magnificó y se habló de una piña espectacular y cosas por el estilo.

Sin embargo, todo terminó con un guardabarros abollado.

Una más de Bressano: Después de abandonar en la tercer etapa, llegó remolcado hasta Catamarca con su compinche Figueras y dijo: "Para no dejar sentado el presidente de este abandono, el año próximo tomaremos todas las recaudaciones del caso".

De la cantidad industrial de autos que lanzó al Gran Premio el equipo Fiat-Sergi, sólo uno logró cubrir el recorrido completo, el de Rodolfo D'Apice, ya que en la última etapa abandonó Antonio Saccomano. La causa del abandono de don Antonio es realmente in-

creible. Cuando estaba a la altura de Río Tercero el cardán del Fiat se zafó y se introdujo en el habitáculo de la máquina luego de hacer un hermoso boquete en el piso. Saccomano sólo sufrió una herida cortante en la pierna izquierda además del disgusto de quedarse en el último tramo de la prueba.

En la quinta etapa Concaro se quedó con el diferencial hecho trizas. Ya estaba por abandonar, cuando apareció "la samaritana" Germán Pesca con su Fiat 1500 N° 600 que había quedado fuera de carrera en la segunda etapa, y le cedió el de su máquina. Así Concaro pudo arribar a La Falda, último en su categoría, pero llegó.

Otra de Concaro. Luego de haber subsanado algunos inconvenientes, en la sexta etapa salió con la idea de arrasar con todo y ganar el tramo final. Todo iba perfecto hasta que en un paso a nivel un tren carguero le cortó la inspiración y lo hizo esperar siete minutos. Y por si esto fuera poco, kilómetros más adelante se le voló el capot. Por supuesto que lo que más lamentaba el "grueso" Jean Paul, además del halago del triunfo fue el Fiat 800 que se le escapó de las manos, aunque lo ganó su coequipier José María Aguerre Reyes, también del equipo de Pedelaborde.

La última del equipo Sergi. En Catamarca parece que Mario Marcar "Muleto" se cansó del Gran Premio y sin previo aviso retiró el auto del parque cerrado y se volvió a Buenos Aires. La mayoría buscó una explicación por tan extraña determinación pero nadie encontró una respuesta lógica. Quizás la gente del equipo Sergi pueda.

Lo más triste del Gran Premio fue lo ocurrido en la última etapa al Vallant II de Laureano Huerta, al que faltando pocos metros para arribar se le engranó el motor, quedando detenido a 20 metros de la línea de llegada. Familiares y amigos lloraban desconsoladamente mientras piloto y copiloto trataban de sacar la biela del descalabro. Por fin se pudo clasificar.

Glauco Vázquez, el rosarino que corrió el Studebaker Lark V8, uno de los autos que fuera del equipo que vino en 1962, corrió la última etapa con una de las tapas de cilindros rajada pero pese a ello logró llegar a Pergamino con evidentes fallas.

Hacia tres años que un Isard 700 no ganaba una etapa en forma reglamentaria, ya que Paillot en 1964 ganó etapas y el Gran Premio pero fue descalificado. Este año Aldo Fernando Delgado con el auto ex-Paillot logró el triunfo absoluto en la quinta etapa y logró clasificarse segundo en la general. Realmente muy buena le performance de este muchacho de Olivos y también la de su coequipier Félix Núñez que entró cuarto. No tuvo la misma suerte el otro compañero, Diego Riera (Isard 1204 TS) quien aunque clasificó su máquina entró último en la categoría perseguido por innumerables problemas.

## LOS AMIGOS DE CORSA

Veinticuatro automóviles partieron de Pilar luciendo la inscripción de CORSA; ocho de ellos llegaron a Pergamino. Los más destacados en la clasificación final fueron Antonio Médici y Héctor Ninona, ambos cuartos en sus respectivas categorías. Destacamos también la actuación de Alberto Taruselli que ganó la primera etapa e iba primero cuando abandonó y del arreficense "Espartaco", ganador de la última etapa. Agradecemos a todos. La nómina completa de ellos y sus actuaciones en el décimo GP:

Nº	Piloto	Copiloto	Marca	Posición final
22	Maggi, Jorge A. ....	Figueras, Rodolfo ...	De Carlo .....	Séptimo
28	Mayr, Antonio J. ....	Tortorelli, Aldo P. ...	Isard 700 .....	Ab. en la 3ª
38	Moisés, Jorge A. ....	Ciancio, Oscar .....	Isard 700 .....	Sexto
56	Roda, Ramón I. ....	Lema, Enrique A. ....	Isard 700 .....	Ab. en la 1ª
78	Morganti, Jorge O. ...	Pando, Angel A. ....	De Carlo Coupé ..	Ab. en la 2ª
116	Bressano, Norberto ..	Figueras, Carlos ....	Isard 700 .....	Ab. en la 3ª
126	Elliott, Ricardo .....	Ibáñez, Juan .....	De Carlo Coupé ..	Ab. en la 1ª
136	Taruselli, Alberto ...	Garavaglia, E. L. ...	De Carlo Coupé ..	Ab. en la 2ª
153	Repetto, Carlos A. ...	Rosales, Vicente .....	NSU SP .....	Ab. en la 3ª
180	"Espartaco" .....	Marillet, Luis A. ....	De Carlo Coupé ..	Quinto
316	Tannure, Abel E. ....	Parra, Angel .....	Renault 1093 .....	Ab. en la 4ª
348	Di Bernardino, Héctor .	Rao, Antonino .....	Renault 1093 .....	Ab. en la 2ª
533	"Pitty Block" .....	Fonseca, Rodolfo ...	Cortina Lotus .....	Ab. en la 1ª
546	Ninona, Héctor .....	Cadierno, Velardo ..	Fiat 1500 C .....	Cuarto
554	Arnoldt, Daniel M. ...	Colasanto, Mario ....	Fiat 1500 C .....	Ab. en la 5ª
586	Conti, Osvaldo .....	Boscacci, Pocho ....	Fiat 1500 .....	Ab. en la 1ª
598	"Bocho Colloca" .....	Lobatto, Reynaldo J. .	Fiat 1500 .....	Ab. en la 2ª
617	Boschi, Edgardo .....	Papini, Rubén A. ...	Morris-Cooper S8 ..	Ab. en la 2ª
632	Carranza, Ricardo ...	Gospodnetich, Mateo .	Fiat 1500 C .....	Noveno
650	Scarsini, Julio C. ...	Raffellini, Mario F. ...	Fiat 1500 .....	Ab. en la 2ª
666	Pascual, Oscar A. ...	Deslarmes, Jorge ....	Fiat 1500 .....	Ab. en la 1ª
810	Lustig, Roberto .....	Mártire, Guillermo ...	Peugeot 404 .....	Decimosexto
918	Sales, Antonio J. ....	Estévez, Miguel A. ...	Peugeot 404 .....	Npveno
924	Médici, Antonio .....	Berral, Antonio .....	Chevrolet Super ...	Cuarto



A Héctor Ninona, como a la mayoría, le cuesta reencontrarse con la realidad de todos los días, después de once días de carrera. Como en otros GP que corriera con Isard, supo estar siempre cerca de los primeros y llevó el nombre de CORSA hasta el cuarto puesto en la final.

# GRAN PREMIO

Fiat Maldonado ganó la carrera de concesionarios con el automóvil conducido por Alberto Rodríguez Larreta, un piloto cuya experiencia se remonta hasta el primer GP, en 1957, donde ganó con un Peugeot 403. Con idéntico automóvil ganó en 1959 y en su tercer triunfo no permitió a ningún competidor acercarse a su Fiat 1500 C. Ganó las primeras cuatro etapas y elaboró una ventaja que le permitió andar despacio y reparar con comodidad en las dos últimas.

## LOS GANADORES



Una sonrisa de encendida alegría baja de una cupé De Carlo blanca. En un instante la cubren micrófonos, cámaras fotográficas y preguntas; Rogelio Scaramella tiene una sola respuesta: "Me gustaría que el Gran Premio se corriera por lo menos dos veces por año". —¿Para ganarlo dos veces? "No, simplemente porque me gusta mucho". Este es el mismo Scaramella y la misma cupé que llegaron impecables al triunfo, igual que ahora, en 1964 y 1965.



Oscar Cabalén —otro cordobés— se compró un Mustang en 1965 y lo rompió. Estuvo un año pensando y en 1966 con el mismo auto, se dedicó a ganar la que fue quizá la mejor carrera de su vida. Algunos se sienten molestos por el triunfo de un automóvil de gran cilindrada. Pero la culpa no la tiene Cabalén, porque ni siquiera puede discutirse su innegable calidad conductiva.



Danilo Bonamici firma su triunfo en el GP 1966. Pero todavía no lo sabe y seguirá mirando cronómetros hasta que lleguen sus coterráneos Gradassi y Ruesch. La mejor ayuda para el cordobés de Alta Gracia fue el reloj, la segunda, un velocímetro Renault 1093. Bonamici salió de Pilar decidido a ganar el GP y a demostrar que Córdoba es una fuente inagotable de conductores de calidad.







# MOTOS EN EL AUTODROMO

por JULIO PEREZ BALBI

Con una internacionalidad escasa, ya que contaba con solamente cuatro pilotos uruguayos inscriptos, y rodadas que estuvieron a la orden del día, se desarrolló en el Autódromo el Primer Premio Primavera.

La primera competencia fue la reservada para "las 50", internacional y standard, que no deparó mayores emociones, ya que Raúl Ubieta monopolizó la competencia nuevamente, a pesar de haber viajado "a medio puño" según propias declaraciones.

Lo que despertó mayor interés en esta clase, fue la Suzuki del uruguayo Martínez Agresta a la que fallas en la batería provocaron un encendido defectuoso y no le permitieron demostrar su mayor potencia. Segundo resultó ser Saorín quien últimamente tenía la costumbre de ser cuarto, y tercero "Poly".

Alberto Gómez se encargó de la 100 cm, desoe el vamos. Su Tehuelche le permitió un triunfo relativamente seguro ya que tuvo bien controlado a Radelico. En esta competencia ocurrió la primera rodada de la tarde; protagonista: Roberto Médici, por culpa de un embrague que no funcionó y un tercer puesto que se veía muy cerca...

La clase 125 cm resultó muy interesante. Primera razón: la Bultaco del uruguayo Eglis Sagrera. Este modelo del cual sólo se fabricaron 180 unidades, fue traído de España no hace mucho tiempo y debutó en el Uruguay, abandonando a las pocas vueltas. La

refrigeración es por agua y tiene seis relaciones de caja a las que el motor entrega algo así como 27 CV, siete más que nuestras RK. Segunda razón: Alfredo Diéguez. Con una RK y sin mayores antecedentes, obtuvo un notable segundo puesto, después de haber realizado una estupenda largada y mantener estoicamente el primer puesto ante el asedio del campeón Aldo Caldarella.

Ya por la quinta vuelta, con Caldarella en el liderazgo, Arnáiz rompía el motor y comenzaba una nueva lucha por el tercer puesto ya vacante entre Gómez y el uruguayo Sagrera. Todo terminó para la Clase cuando al cabo de 20 vueltas le bajaban la bandera a Caldarella, seguido por el exitoso Diéguez y Juan Carlos Fernández.

La Clase 175 cm, a excepción de la actuación del tucumano Camilo Ferrone (Ducati), no demostró nada nuevo. La escapada de Arnáiz al comienzo, que finalizó con una rodada en la "viborita", era perfectamente controlada por el vencedor a la sazón, Caldarella. Ferrone demostró que en el interior del país se hace motociclismo del bueno y alcanzó con su Ducati un merecido tercer puesto. Alberto Far ganó la clase standard, con la clavícula rota y todo.

Los sidecars cerraron la jornada, logrando el triunfo uno de los clásicos binomios familiares; esta vez el de los hermanos Fava.



## ASOCIACION CORREDORES DE MOTOCICLETAS

### PRIMER PREMIO PRIMAVERA

Autódromo Municipal — Circuito N° 5 — 30/X/66

#### CLASE 50 cm<sup>3</sup> - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	28	Ubieta, Raúl	Itom	15m15s4	10
2º	52	Saorín, José	Itom	15m35s	10
3º	178	"Poly"	Suzuky	16m03s	10

PROMEDIO: 83,600 km/h.

#### CLASE 100 cm<sup>3</sup> - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	116	Gómez, Alberto	Tehuelche	16m18s	12
2º	66	Redelico, Domingo	Zanella RK	16m30s	12
3º	33	Belverino, José	Tehuelche	16m52s	12

PROMEDIO: 105,430 km/h.

#### CLASE 125 cm<sup>3</sup> - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m52s	20
2º	37	Diéguez, Alfredo	Zanella RK	24m59s	20
3º	31	Fernández, Juan C.	Zanella RK	25m10s	20

PROMEDIO: km/h.

#### CLASE 175 cm<sup>3</sup> - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m36s	20
2º	2	Vivacqua, Armando	Zanella RK	24m40s	20
3º	3	Ferrone, Camilo	Ducati	25m00s	20

PROMEDIO: 105,700 km/h.

#### SIDECARS 500 cm<sup>3</sup> - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	13	Fava, J.-Fava, R.	Norton	15m40s2	10
2º	2	Pomesano-Cuaremba	Norton	15m58s	10
3º	61	Rodríguez-Agusti	Triumph	16m00s	10

PROMEDIO: 100,500 km/h.

# RIO CUARTO MN

En el coqueto autódromo de Río IV, rugieron los bombarderos pesados de la Categoría Mecánica Nacional, intercalados con una alegre escuadrilla de cazas de apoyo. Fórmula 1, y Fórmula 4 bajo la misma tarde, como si fueran dos siglos que se dan la mano. En una palabra, para todos los gustos.

El piloto local Domingo Di Santo, una vez ganador de las 500 Millas Argentinas, fue el hombre más aplaudido de la sesión, después de ganar la final con 3 segundos y siete décimas de ventaja sobre el mendocino Héctor Sanmartino. En las series se impusieron José Varisco con la unidad de

Montalenti y Campetelli y Víctor Rissatti, mientras que Vicente Cipollati consiguió el derecho de intervenir en la carrera grande venciendo en el repechaje. Detrás de Di Santo y Sanmartino, se clasificaron Oscar Almeida, Felipe Lehmann y Vicente Cipollati.

Corrieron los ex-minis y... ¿Hace falta decir que ganó Kissling? Por lo visto sigue siendo el propietario de la máquina más veloz y aplicando a conciencia sus dotes de piloto fino, fino como solo puede ser alguien que proviene del motociclismo. Segundo fue el beatnik Eduardo Bucci, seguido por Carlos Andreatta, Jorge Guerrero y Roberto Galluzzi. Enhorabuena.

## IV PREMIO FORMULA UNO

Automóvil Club Río Cuarto -  
Autodromo Ciudad de Río Cuarto - 30/X/66

### CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Di Santo, Domingo	Chevrolet Super	35m33s	30
2º	4	Sanmartino, Héctor	Chevrolet Apache	35m36s7	30
3º		Almeida, Oscar		35m46s6	30
4º	45	Lehmann, Felipe	Chevrolet Apache	35m40s3	29
5º	5	Cipollati, Vicente	Chevrolet Apache	36m58s	29

PROMEDIO DEL GANADOR: 121,646 km/h.

### MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	18m14s5	15
2º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-BMW	18m35s5	15
3º	6	Andreatta, Carlos	Crespi-BMW	19m03s1	15
4º	1	Guerrero, Jorge	Crespi-BMW	18m27s7	14
5º	18	Galluzzi, Roberto	Crespi-Fiat	18m28s1	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,333 km/h.

# TALLER DE RECTIFICACIONES

## RIVELLI Y KISSLING

ESPECIALIDAD EN



DE CARLO 700



CITROEN 2CV



ISARD

MICROCUPES Y MOTOS

GARANTIA DE TRABAJO Y PRECISION



DORREGO 2030 - OLIVOS  
Tel. 791-2722



# STUDIO UNO 66

NUEVO  
CICLO

*Este año con la conducción estelar de* **SANDRA MILO** ★ **ORNELLA VANO-**  
**NI** ★ **RITA PAVONE** ★ **LELIO LUTAZZI**. *Y como artistas invitados:*  
**MONICA VITTI** ★ **NANCY SINATRA** ★ **ALAIN BARRIERE** ★ **JOHNNY**  
**HALLYDAY** ★ **GIGLIOLA CINQUETTI** ★ **MILVA** ★ **ROMINA POWER**  
★ **BARRIE CHASE** ★ **FRED BONGUSTO** ★ **THE SWINGLE SINGERS**  
★ **CATERINA CASELLI** ★ **GINO PAOLI** ★ **MICHELE** ★ **LES DOUBLE SIX**  
*y 100 figuras más!!!! Orquesta:* **BRUNO CANFORA** - *Ballet:* **HERMES PAN**

**LUNES 22.00**  
**TELEONCE**



# FIN DEL AÑO UNO

"Todo ha sido grande hoy", declaraba sudoroso aunque sonriente John Surtees hace diez días, al ganar el Grand Prix de México, mientras se dedicaba a besar a la estrella cinematográfica azteca Rosa María Vázquez (¡cuando no!) y a la reina de la Asociación de Carreras de México, Margarita del Castillo.

Para Surtees todas sus actuaciones son "a lo grande", pero no acaba para todo. En México supo resistir a la acción del sensacional Honda de Ginther y al Campeón Mundial Brabham y finalmente para él fueron las glorias del fin de la temporada: su victoria le significó el subcampeonato mundial y le entregó el homenaje de un triunfo a Maserati y Cooper, dos firmas que no lo paladearon por mucho tiempo.

Hubo varios hechos en el Autódromo de la Ciudad Deportiva de Magdalena-Mixhuca que dan la imagen de cómo caminan actualmente los automóviles de Fórmula Uno con sus motores de tres litros de cilindrada. Ocho automóviles superaron el récord de vuelta que estableciera el año pasado Jim Clark en los entrenamientos; si bien el doble de cilindrada parecería debilitar el hecho, lo cierto es que ocurre por primera vez en un circuito de relativamente bajo promedio; por otra parte no olvidemos que los actuales Fórmula Uno tienen tres problemas bastante definidos en comparación con los bólidos de un año atrás: mayor peso, mayor área frontal y dificultades en la transmisión de toda la potencia disponible que habían hecho muy difícil superar los récords en muchas carreras disputadas durante el presente año. Los automóviles que bajaron el récord fueron Cooper-Maserati V 12, Brabham-Repco V 8, Lotus-BRM H 16, Lotus-Climax V 8, American Eagle-Weslake V 12 y Honda V 12.

Richie Ginther largó en punta, lo

que ya es bastante para un auto que apenas ha corrido tres carreras como el Honda V 12. Así se mantuvo durante una vuelta hasta que Brabham se apoderó de la delantera mientras que Surtees iba quinto. Para demostrar lo que camina el Cooper-Maserati V-12 a Surtees le bastó con desplazar a Brabham en solo cuatro vueltas.

Hulme, Ginther y Rodríguez anduvieron varias veces trenzados en procura del tercer lugar. Al quedarse Rodríguez por fallas mecánicas decayeron los ánimos de los ciento veinticinco mil espectadores que habían visto realizar una excelente carrera a su compatriota, en un automóvil que otorgaba un litro de cilindrada de ventaja. Allí comenzó una desesperada lucha de Ginther por dar alcance a Hulme, pero si bien Hulme ganó el reto por poco más de tres segundos, el apuro sirvió para demostrar lo que anda el Honda: obtuvo el récord de vuelta.

Haciendo un resumen de la actividad 1966 en F.I encontramos varias sorpresas. Brabham se clasifica campeón mundial por tercera vez cuando ya muchos no esperaban del viejo Jack tal demostración de poderío. A su lado trabajó una de las revelaciones que a menudo ofrece Nueva Zelanda, Denis Hulme, quien el año próximo pasará a la American Eagle, el equipo de Dan Gurney. Y de paso seguimos hablando de neozelandeses. Chris Amcn dejaría a su compatriota Mc Laren para concretar una jugosa oferta llamada Ferrari. Sus veintitrés años son la mejor carta de presentación del último ganador de Le Mans.

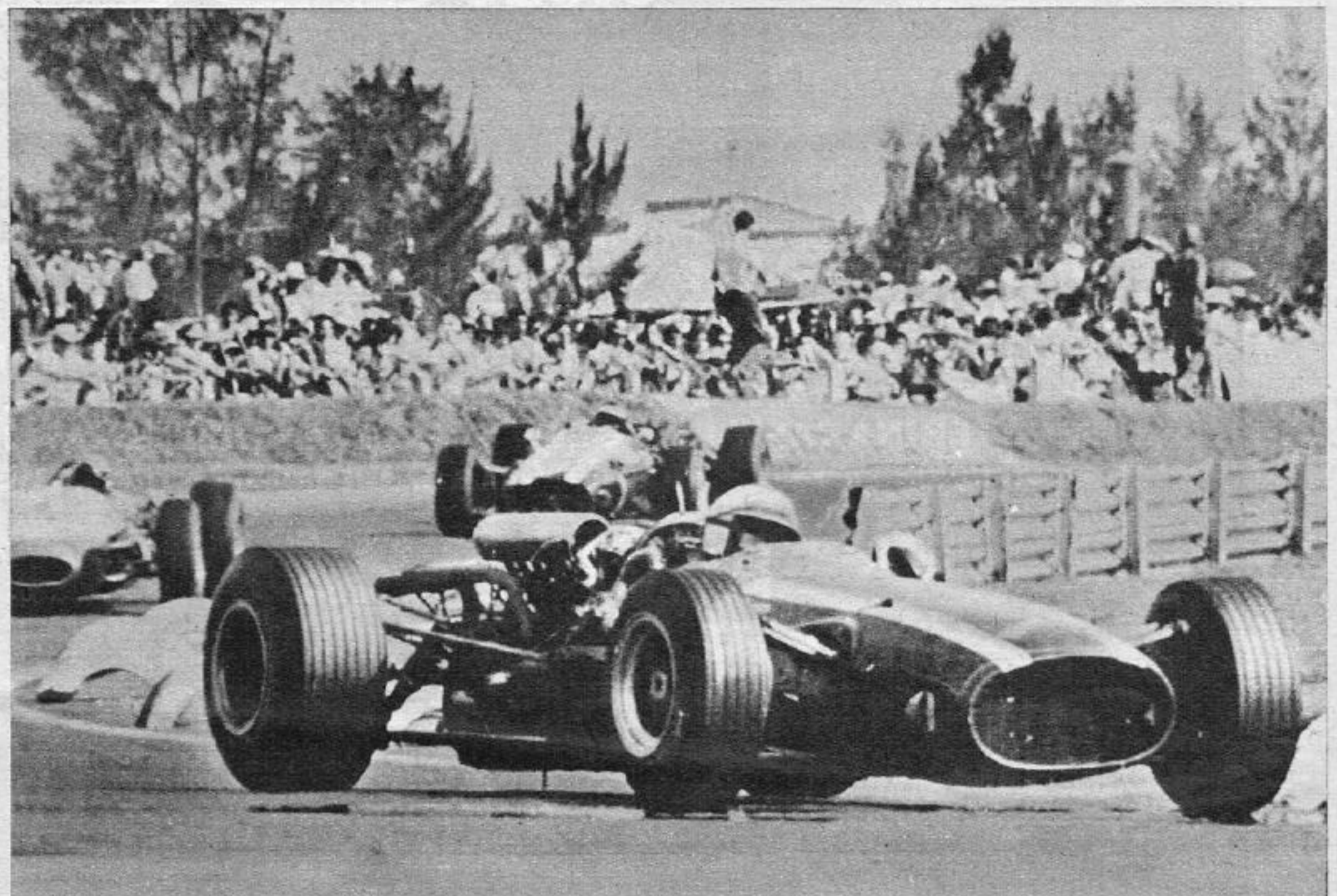
La mayor revelación de 1966 fue el austriaco Jochen Rindt quien al comando de un Cooper-Maserati logró el tercer puesto en el campeonato y se dio el gusto de despreciar una oferta de Ferrari para ingresar en su equipo el año que viene. Bob Anderson continuó tirando libras es-

terlinas de su bolsillo con tal de darse el gusto y de paso tuvo una destacada actuación en Monza. Arundell estuvo muy flojo este año, una destacada actuación en Monza. Arundell estuvo muy flojo este año, después de volver a las pistas tras un año de inactividad desde su recordado accidente en tierra francesa. Chapman ya ha pensado en sustituirlo para el año próximo: Piers Courage y Jacky Ickx son sus objetivos, quienes también estarán en el equipo Lotus de Fórmula Dos, desde 1967 con tope de cilindrada de 1600 cm<sup>3</sup>. Bondurant, Bonnier, Spence y Siffert no pasaron de un plano discreto corriendo para escuderías particulares. Parkes y Scarfiotti le brindaron las mejores alegrías a Ferrari pero solo en un par de carreras. Scarfiotti hizo una actuación realmente buena si se tiene en cuenta que solo actuó en dos carreras: abandonó en Alemania y ganó en Italia. Ligier y John Taylor tuvieron una destacada actuación al clasificarse en tres competencias, pero ambos se accidentaron en Nürburgring falleciendo John Taylor en el único accidente fatal en Fórmula Uno, desde la muerte de Carel Godin de Beaufort.

Los tiempos realizados durante el año no alcanzaron los valores que prometían en comparación a los del año anterior con los automóviles de litro y medio. Esto es debido a tres causas fundamentales. Primero: el factor peso de gran influencia en la frenada y la tenuta. Mientras en la ctra Fórmula los automóviles tenían 400 kg, ahora el Brabham-Repco —que es el menos pesado— llega a los 540 kg mientras que el Lotus-BRM H 16 pesa 590 kg y el Cooper-Maserati 610 kg.

Segundo: no es posible disponer de los 400 CV que erogan los motores actuales, a través de las dos cubiertas traseras. Se harán finalmente necesarios sistemas de trans-

**El primer año de la nueva fórmula de tres litros consagró campeones a Brabham y a su automóvil. Surtees ganó para Cooper y Maserati la última carrera del año**



A poco de comenzar la carrera, John Surtees toma la punta perseguido por Jack Brabham y Jochen Rindt. La lucha entre el Cooper-Maserati y el Brabham del Campeón Mundial duró toda la carrera, para terminar con el triunfo del primero.

misión en las cuatro ruedas o motores de diferentes cilindradas que propulsarán adelante y atrás (Maserati tuvo en algún tiempo la idea de colocar un motor trasero de 1700 cm<sup>3</sup> y uno delantero de 1.300 cm<sup>3</sup>, cada cual transmitiendo la potencia a las ruedas traseras y delanteras respectivamente y por separado).

Tercero: la aerodinámica no es tan eficiente. Los motores más anchos, más largos, los neumáticos más anchos, los tanques de más capacidad aumentaron el área frontal de los automóviles de Fórmula. Para los vehículos de un litro y medio la superficie frontal media oscilaba en 0,59 m<sup>2</sup> incluyendo los neumáticos, mientras que para los actuales Fórmula Uno orilla los 0,71 m<sup>2</sup>.

El panorama para el año próximo se presenta bastante promisorio, en sus aspectos técnicos y agonísticos. Brabham-Repco salió campeón dominando y está todo dicho.

Ferrari ganó el Grand Prix de Italia con el nuevo motor de treinta y seis válvulas y allí terminó su actuación en 1966, quedando los italianos con la apreciable seguridad de poseer un auto ganador para el año próximo. Por su parte el Cooper-Maserati ganó en México como demostración de que ya ha empezado a andar fuerte, a pesar de que se habla de un divorcio entre ambas firmas. El motor BRM H16 ganó su primera carrera destrozando todos los pronósticos de los increíbles. El Honda V12 y el American Eagle-Weslake V12 demostraron caminar mucho y bien. Cosworth sigue abocado en la preparación del V12 para Ford que será insertado en el chasis Lotus de la escudería oficial. Como vemos todos en situación de pelear en igualdad de condiciones. Sudáfrica el próximo 2 de enero, será el comienzo de Temporada 1967.

Para los Fórmula Uno 1966, la función ha terminado.

### POSICIONES FINALES CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack	42
2º	Surtees, John	28
3º	Rindt, Jochen	22
4º	Hulme, Denis	18
5º	Hill, Graham	17
6º	Clark, Jim	16
7º	Stewart, Jackie	14
8º	Bandini, Lorenzo	12
8º	Parkes, Mike	12
10º	Scarfiotti, Ludovico	9
11º	Ginther, Richie	5
12º	Gurney, Dan	4
12º	Spence, Mike	4
14º	Bondurant, Bob	3
14º	McLaren, Bruce	3
14º	Siffert, Joseph	3
17º	Anderson, Bob	1
17º	Arundell, Peter	1
17º	Bonnier Joaquim	1
17º	Taylor, John	1

### COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Brabham-Repco	42
2º	Ferrari	31
3º	Cooper-Maserati	30
4º	BRM	22
5º	Lotus-BRM	13
6º	Lotus-Climax	7
7º	Honda	3
8º	American Eagle-Climax	2
8º	American Eagle-Weslake	2
8º	McLaren-Ford	2
11º	Brabham-BRM	1
11º	Brabham-Climax	1
11º	McLaren-Serenissima	1

### V GRAND PRIX DE MEXICO Magdalena - Mixhuca - 23/X/66 - 325 km CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	Surtees, John	G. Bretaña	Cooper-Maserati V12	2h08m05s34	65
2º	5	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Repco V8	2h06m43s22	65
3º	6	Hulme, Denis	N. Zelandia	Brabham-Repco V8	2h06m43s47	64
4º	12	Ginther, Richie	E. Unidos	Honda V12	2h06m47s26	64
5º	15	Gurney, Dan	E. Unidos	Eagle-Weslake V12	2h08m03s15	64
6º	22	Bonnier, Joaquim	Suecia	Cooper-Maserati V12	2h07m52s50	63
7º	2	Arundell, Peter	G. Bretaña	Lotus-BRM H16	2h08m29s01	61
8º	14	Bucknum, Ronnie	E. Unidos	Honda V12	2h07m58s96	60
9º	11	Rodríguez, P.	México	Lotus-BRM V8	1h37m00s	49

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,042 km/h.

RECORD DE VUELTA: Richie Ginther en la sexagésima y en la sexagésimosegunda: 1m53s75, a un promedio de 158,241 km/h.

ABANDONARON: 1, Jim Clark (GB), Lotus-BRM H16; 3, Graham Hill (GB), BRM H16; 4, Jackie Stewart (GB), BRM H16; 8, Jochen Rindt (Aus.), Cooper-Maserati V12; 10, Mike Spence (GB), Lotus-BRM V8; 16, Bob Bondurant (EU), American Eagle-Weslake V12; 17, Bruce McLaren (NZ), McLaren-Ford; 19, Moisés Solana (Méx), Cooper-Maserati V12; 20, Innes Ireland (Irl), BRM V8; 21, Joseph Siffert (Svz), Cooper-Maserati V12.

# GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

## MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

### "EL NEGRO"

SILENCIADORES

CAÑOS  
DE ESCAPE

Rojas 2246  
Tel. 58 - 5585 Cap.

### DINOS S.R.L.

La más completa organización de Buenos Aires para la atención integral de su NSU Prinz

MECANICA altamente especializada  
Chapa - Pintura  
Cerrajería - Electricidad

REPUESTOS: La línea completa tanto en original alemán como de fabricación nacional

Venta y colocación de 

ENVIOS AL INTERIOR  
ALSINA 2114/28  
Tel. 47-1426, Bs. As.

### WARNES MICROCOUPES

Línea completa de Repuestos y Accesorios legítimos para

PEUGEOT - NSU  
DE CARLO e ISARD

Fabricantes de Capot y Guardabarros De Carlo e Isard

PALIQUE 482, Capital  
entre Warnes y Parral  
TEL. 55-3845



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

### 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

### REPUESTOS Y ACCESORIOS



### SIMCA

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

ANTONIO PEREZ FANDINO  
CERVINO 3802/04  
esquina Malabía  
Tel. 72-4817 - Bs. As.

### 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"   
BUJIAS "AC" ARGENTINA

### TALLERES SCHMITZ

S. R. L.  
UNICO SERVICE



DESDE 1935

Recondicionamos  
motores con  
garantía escrita

J. A. CABRERA 4366  
TEL. 773-2866 Bs. As.

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

### VENETA

AJUSTE DE MOTORES

Afinación, Puesta a Punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo.

EQUIPO DE COMPETICION

Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS. SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS.

### ARONDE VDT



## FELICITACIONES!

a los integrantes de la

ESCUDERIA



Que tuvieron destacado desempeño

en el Gran Premio Internacional de Turismo 1966

E. BECERRA FANDINO e Hijos - Guise 2093 - Cap.

### GESTORIA CONGRESO

Transferencias, patentamientos, bajas, devolución de chapas, libre prenda Capital y Provincia. Ejecuciones prendarias 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

### 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

### ATENCIÓN CASA DACAR

El centro del DISTRIBUIDOR EL CARBURADOR Y LA BOMBA DE NAFTA

Ofrece LEVAS CON DISEÑO ESPECIAL Y CARBURADORES WEBER HORIZONTALES PARA COMPETICION

Repuestos del encendido para coches Americanos y Europeos.

ENVIOS AL INTERIOR  
FITZ ROY 71 - T. E. 54-8428  
Suc. J. B. Justo 3088 - Bs. As.

# LOS MECANICOS OLVIDADOS

por Stirling Moss exclusivo para CORSA

Desfilaba el ganador, John Surtees, con sus mecánicos, y la rubia miraba y aplaudía. Juntos, Surtees y los mecánicos recibían los vitores de los espectadores.

"¡Qué bueno que es John!", dijo emocionada la rubia. "¡Está compartiendo el triunfo con ellos!"

Suavemente, intenté explicarle que, después de todo, estaban todos en el mismo equipo.

"De acuerdo", me contestó. "Pero es John el que hace una hora que está arriesgándose, andando al límite..."

Yo no insistí. Por desgracia la ma-

yoría de los aficionados a las carreras piensan lo mismo. Los mecánicos de autos de competición son la gente más incomprendida, peor paga, menos interpretada que yo conozco.

Son un poco como enfermeras, porque tienen un alto grado de ética, están dedicados por entero a su profesión, trabajan furiosamente y, sin embargo, saben perfectamente que nunca se harán ricos. Me acuerdo cuando logré persuadir a John Heath (jefe del equipo "Alta" de esa época) que le diera el diez por ciento a los "manya-grasa". Pasó en la década del 50, y

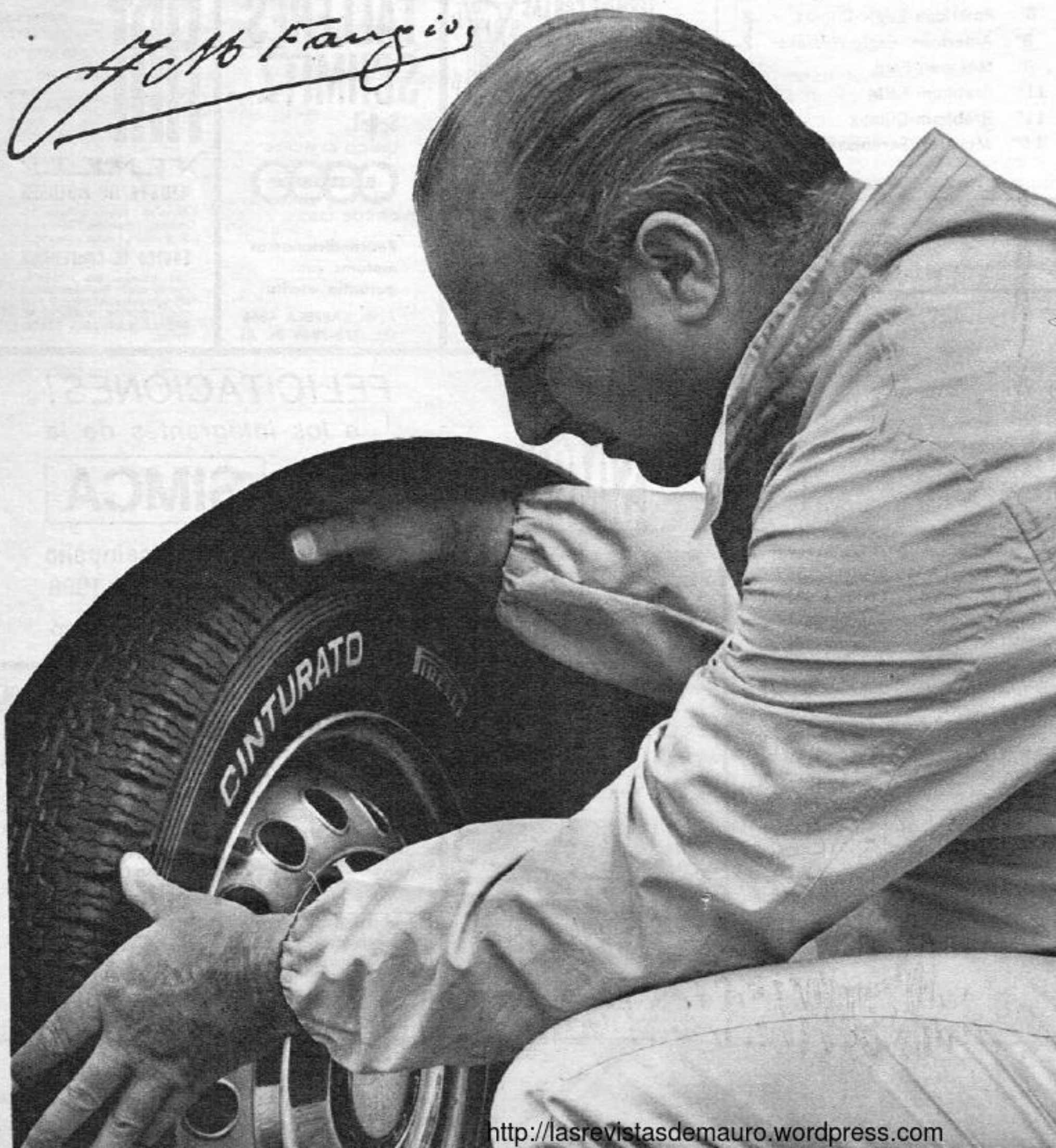
para ese momento fue una revolución.

Claro, un mecánico puede perderle una carrera con un giro de la muñeca mientras trabaja de noche. Pero yo nunca supe que hicieran eso... salvo en las películas de Hollywood.

Para mí Alf Francis resume lo que es el mecánico de carreras. Alf nació en Polonia pero se naturalizó inglés. Es el mejor mecánico de autos deportivos que yo conozco. Temperamental a más no poder; si usted entraba en su box y decía algo que no le gustaba, las herramientas volaban por el aire y Alf se iba furioso del circuito para no

## Cinturato PIRELLI Extraordinario

*Alf Francis*



volver. Para no volver por media hora, se entiende. Alf se iba furioso, fumaba un cigarrillo, tomaba un café, se serenaba y acto seguido renegaba de su renuncia verbal y recomenzaba el trabajo.

Las peleas que tuvimos Alf y yo fueron increíbles, pero aunque Alf me decía de todo, yo nunca vacilé en salir a correr con los autos preparados por él. ¡Y cómo vivía para su profesión! Yo siempre me tomé las cosas bastante en serio, pero Alf me ganaba.

Cuando estábamos los dos en H.W.M., que era un equipo bastante pobreton, Alf salía con el camión, que estaba a la miseria, llevando los autos de carrera, y después se iba a Monza o algún lugar así, manejando sin parar por encima de los Alpes o donde fuera. Sin parar mientras no se rompiera el camión, se entiende... ¡Y cómo se rompía!

Alf llegaba, descargaba los autos, y no era difícil que empezara *ipso facto* a desarmar alguno de los motores. A veces se pasaba dos días sin dormir, o tres con apenas algún par de horas de sueño, exhausto. De esa forma, yo siempre opiné que si Alf era temperamental, se había ganado el derecho de serlo.

Me hace acordar el cuento del hombre que era tan canalla, tan inescrupuloso —le robaba a los ciegos y pateaba a viejitas, y cosas así— que cuando murió nadie podía pensar nada bueno que decir en el entierro. Todos se quedaron mudos alrededor del cajón, pensando qué podían decir. Al final, uno dijo tímidamente: "Yo fui al colegio con él. Tenía una letra hermosa..."

Yo creo que el hombre que habló podría haber sido Alf.

Cuando habla mal de alguno, dice todo lo que tiene que decir. Incluso si hay alguna cosa buena, por menor que sea, la dice también.

Si vamos al equipo grande y superorganizado, tenemos que referirnos obligatoriamente a Mercedes. Empezaban por una base muy buena: tenían mecánicos de sobra, y eso es muy, muy importante. A la Targa Florio, por ejemplo, fuimos con tres autos y cincuenta mecánicos! Además, había una brillante dirección a dos puntas, Neubauer como jefe de equipo y Uhlenhaut como jefe técnico.

Con Alfred Neubauer, usted no se equivocaba. Los que se equivocaban desaparecían.

Era una cosa increíble. Una vez corrí una Mercedes en Monza y una piedra rompió el parabrisas. Entonces el viento me daba en la cara y levantaba el casco haciendo presión de viento debajo de la visera. Me vi obligado a usar una mano para mantener el casco, de lo contrario creo que la presión me hubiera fracturado el cuello.

Tuve que decidirme a parar en los boxes. Ahora bien, Neubauer no sabía lo que había pasado, y evidentemente no pudo haber visto el parabrisas roto hasta que el coche mío estuviera a 30 ó 40 metros del box.

Y sin embargo en menos de 60 segundos estaba corriendo otra vez y con un parabrisas nuevo.

Bastante hazaña era tener un repuesto, ya que normalmente un parabrisas no se rompe nunca. Y no solamente tenía repuesto, sino que los mecánicos podían cambiarlo en menos de un minuto.

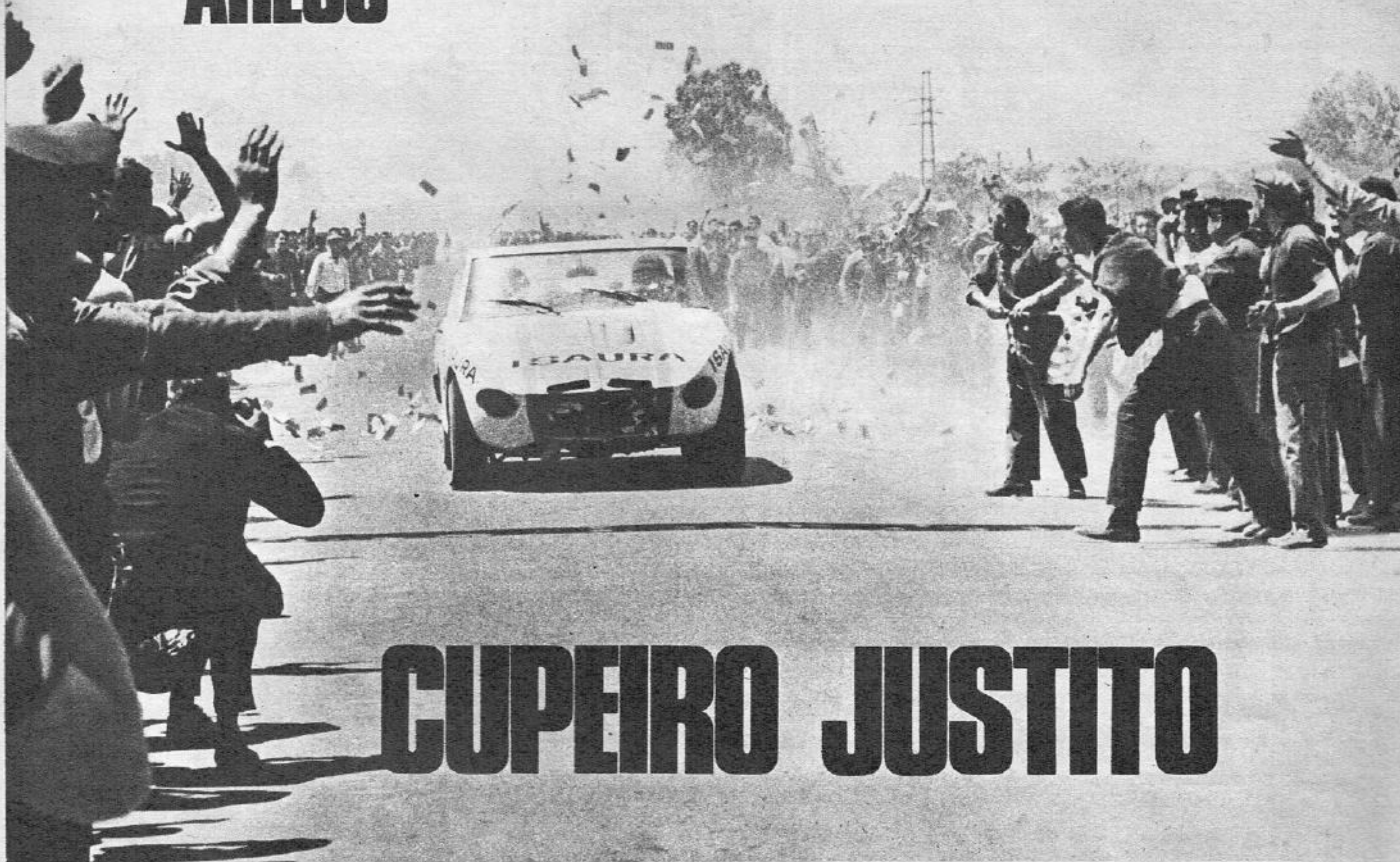
Otra vez en que debí mi victoria a un mecánico de primera línea fue en el Gran Premio de Monte Carlo de 1961. Un rato antes de largar me percaté de una rajadura en el chasis del coche. Para peor, la rajadura estaba al lado del tanque de nafta.

¿Problema? Ninguno. Con un soplete y unos trapos mojados, Alf arregló el desperfecto y cuando ya estaban los otros coches alineados, llegué yo. Y gané.

Así que si digo que los mecánicos merecen su parte de gloria, por algo es.



# ARECO



## CUPEIRO JUSTITO

**Con 9 segundos de ventaja y una goma que se le desinflaba, Cupeiro le ganó a Rubén Roux la dura batalla de San Antonio de Areco. Tercero llegó Casá y cuarto Araquistain. Emiliozzi rompió embrague, cuando parecía que se habían solucionado todos sus problemas**

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

fotos de JORGE DIAZ

*Rubén Roux sorprendió con la potencia de su motor. Dominó la carrera hasta que dos pinchaduras lo relegaron en el mismo momento que se quedaba sin frenos. Lástima porque había hecho méritos para el triunfo.*



Los corredores estaban entusiasmados acerca del circuito y la competencia de San Antonio de Areco. Esa misma sensación era resumida en la opinión de que "después de Carlos Paz éste es el circuito más lindo". Por otra parte, la IV Vuelta de San Antonio de Areco reunió a todos los corredores de punta excepto Bordeu y brindó la emoción de una lucha que sólo se definió en el mismo instante de la bajada de bandera.

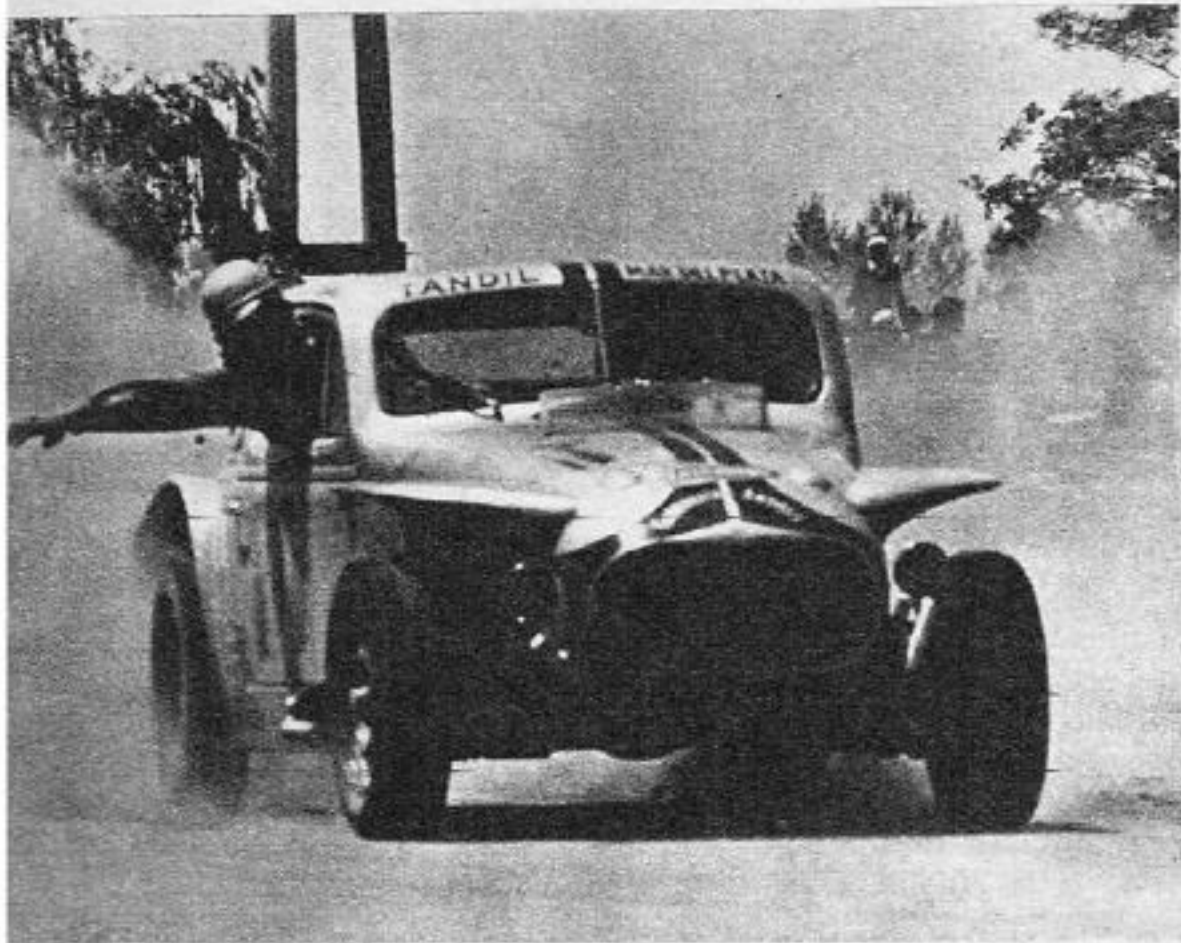
Cuando se detuvieron los cronómetros la diferencia a favor de Cupeiro alcanzaba a sólo nueve segundos y cuatro décimas, mucho menos tiempo del que había necesitado Roux para cambiar dos gomas, y cortar lejos en cada curva al quedarse sin frenos a partir de la quinta vuelta. Confirmando que el Chevy II estaba dispuesto a llegar, en el Parque Cerrado mostró su goma delantera derecha desinflada. Pero este reencuentro con la victoria tiene el sabor de haberse producido en un circuito donde el promedio fue relativamente bajo comparado con el de la generalidad de las competencias de TC. Sin embargo el Chevy II no hizo muestras de su velocidad en una recta de pavimento de veintidós kilómetros: una sola vez ganó ese tramo y fue cuando se adjudicó la sexta vuelta, aunque lejos de los mejores tiempos de la mañana. Quizás a ello se haya debido... su arribo a la opinión general, los únicos que se quejaron del circuito fueron Cupeiro y Pairetti. Cupeiro alega que cuando uno gasta millones de pesos para hacer un automóvil de altas velocidades no puede ir para disponer sólo de una parte de la potencia a causa del polvo que se levanta. Por vía de su acompa-

ñante Duplán recibimos una queja contra un corredor que no los dejó pasar durante una vuelta, un hecho que se repitió en perjuicio de Casá y algún otro. Entre ellos el más disgustado fue Pairetti, convencido de que no se podía pasar a nadie.

Las pruebas de clasificación disputadas el sábado sirvieron para demostrar el alto grado de calidad en la conducción de Rubén Roux y la magnífica estabilidad de "La Negrita", que obtuvieron el mejor tiempo. Por otra parte, el reglamento fijaba en 45 el número máximo de participantes, entre 69 inscriptos. Muchos de ellos quedaron afuera el mismo sábado: Bordeu llegó una hora tarde al circuito con "la coloradita" totalmente íntegra, disimulando muy bien el accidente de Rafaela. Pero el entusiasmo que puso Toto Fangio durante la semana no tuvo su premio, pues Bordeu iría a sorteo al no llegar a tiempo a las pruebas de clasificación. Entonces Bordeu no largó por tener número alto. Algo similar le ocurrió a Anteo Pichetta, que para ablandar su nuevo motor recién rectificado se fue el sábado a Pergamino a ver la llegada del Gran Premio Internacional de Turismo. El auto andaba muy bien, según nos demostró cuando nos pasó en la curva de Todd, pero al llegar a Arrecifes lo vimos detenido tratando de reparar la cortina deslizante del sistema de inyección indirecta que se le había trabado. Pichetta llegó tarde y, como Bordeu, fue a sorteo. Sin embargo, Pichetta esperaba ansioso que a la mañana siguiente faltaran algunos autos a la cita y pudiera largar, pues en el sorteo le tocó su número favorito, el 69. Por su parte, "Bamsé" sufrió un vuelco sin consecuencias



El espectáculo estuvo a cargo de Cottet. Entraba muy fuerte en las curvas, jugándose. Su auto no es estable. Problema: neumáticos; la solución muy pronto. Fue sexto luego de estar cuarto dos vueltas antes del final.



Araquistain logró un buen cuarto puesto con la máquina que fuera de Juan Oscar Facchini. El premio para una buena regularidad. En Tandil tendrá oportunidad de demostrar sus virtudes en sus pagos.



Manuel Mantinián anda fuerte. Resultó quinto con su viejo Chevrolet Apache. El hombre de Palermo ya tiene en vista una nueva máquina.

personales mientras realizaba las pruebas de clasificación. Habrá que reparar mucha chapa y el tren delantero completo. Pairetti rompió la placa del volante de embrague y fundió una bancada: diez personas tuvieron que trabajar en el automóvil hasta las seis y media de la madrugada, para terminar de repararlo.

## LA CARRERA

Estuvimos en la tierra, a unos quince kilómetros antes de la llegada. Roux abrió la ruta con la seguridad que le daba no tener nadie adelante. Luego llegó Malnatti bastante alejado y luciendo su nueva trompa aerodinámica diseñada y construida en Bauer en sólo dos días, a sugerencia de la gente de Kaiser. Los siguieron: Di Palma, Rienzi, Tarducci, Pairetti, Galluzzo, Casá, Menditeguy, Emiliozzi, Araquistain (con la máquina que perteneciera a Juan Oscar Facchini) Fulco, Cupeiro y Luluaga. Entre éstos se iba a plantear la carrera. El motor de Luluaga pasó con fallas en baja, pero al tomar el pavimento hizo el mejor promedio del día, demostrando su gran velocidad máxima. Del resto, Gimeno andaba despacio: el motor apenas llegaba a

las 4500 rev/min y no tenía frenos (problema que acusaron muchos); Tempone pasó una vez con su Chevrolet 400 y luego desapareció; Cottet entraba muy fuerte en las curvas pero evidenciando problemas de tenida que eran ocasionados por los neumáticos traseros poco aptos para su automóvil. Finalmente tuvo que parar dos veces para reponer los neumáticos inadecuados.

Roux era puntero al finalizar la primera vuelta con más de un minuto de ventaja sobre Di Palma, Rienzi, Tarducci, Pairetti y Cupeiro. Cuando volvió a pasar Roux en la segunda vuelta ya llevaba tres minutos de ventaja en el camino y empezaron a sucederse los abandonos. Menditeguy anunció rotura del árbol de levas. Malnatti habría quemado junta de tapa de cilindros. Emiliozzi comenzó a reducir su marcha al quedarse sin embrague: abandonaría al llegar al control por segunda vez; Rienzi por un problema mecánicamente certero trabajó la caja de velocidades.

A todo esto Roux aumentó su ventaja sobre el segundo, ahora Tarducci, ya que Di Palma había abandonado al romper el cárter con una piedra. Atrás venían Pairetti, Casá, Faustino, Cupeiro y Fulco. Roux se detiene para cambiar un neumático

y Pairetti gana la tercera vuelta y pasa al frente en la clasificación con Roux, Tarducci, Casá y Cupeiro atrás. Pero la alegría le duraría poco al arrefriarse, que se tendría que detener junto con Casá porque un tractor cruzó el camino, y luego abandonaría al sentir vibraciones en el motor. Roux volvía a tomar la delantera en tiempo (en el camino la ocupó de punta a punta). Casá ya había tomado ritmo y era segundo, tercero Cupeiro y cuarto Faustino.

En la quinta vuelta continúa Roux al frente con Cupeiro segundo y Casá tercero, ya que no le entraban los cambios, le hervía el motor y se quedó sin frenos. Fulco ya estaba cuarto y Cottet, en gran actuación, quinto. Para entonces ya se había retrasado Tarducci con problemas en el motor.

Roux se detiene a cambiar su segundo neumático y ya comienzan a fallar los frenos. Según él, "las dos últimas vueltas fueron el sacrificio". Cupeiro se colocó en la delantera por tiempo y ahora el segundo es Casá. Roux, separado por escasos segundos, no se desahoga de la posibilidad del triunfo y gana la última vuelta. Por nueve segundos no se le da. Pero sus lágrimas de emoción en el Parque Cerrado fueron justificadas. Muy bien por Roux.

Casá con su tercer puesto se per-

dió la oportunidad de alejarse lo suficiente en el campeonato. De haber ganado se podría haber alejado de manera que obligaría a Bordeu a salir tercero y no le daría chance de ganar el del Chevrolet y que saliera segundo Casá. Claro que estas especulaciones se pueden variar con los resultados de las dos últimas carreras, Mercedes y Tandil. A todo esto su navegante Travers da su opinión: "Los puntos que necesitamos los vamos a obtener en el Gran Premio".

Cuarto resultó Araquistain en carrera regularizada. Manuel Mantinián continúa llegando con su Chevrolet Apache mientras espera la renovación: quinto. Sexto Cottet que caminó muy fuerte. Luego Tarducci con sus problemas mecánicos. Octavo un debutante, Merino, representante de San Isidro y de la agencia Cohelo de San Fernando.

En cuanto a los pilotos locales el más destacado fue Pazzaglia, que como muchos se quedó sin frenos, primero, y luego sin embrague. Marchado abandonó apenas después de dar una vuelta.

En Mercedes continuará la lucha por los puntos para el campeonato. Volvemos en siete días. ¡Hasta entonces!



**IV VUELTA DE SAN ANTONIO DE ARECO  
CLASIFICACION**

**SAN ANTONIO DE ARECO AUTOMOVIL CLUB — 30/X/66 — 526 km**

Pos. N°	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	19 Cupeiro, Jorge	Chevy II Super	3h20m21s4	8
2º	1 Roux, Rubén	Chevrolet Super	3h20m31s2	8
3º	7 Casá, Eduardo	Ford F-100	3h22m45s	8
4º	14 Araquistain, Dionisio	Chevrolet Super	3h30m15s	8
5º	20 Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	3h30m22s8	8
6º	35 Cottet, Raúl	Ford F-100	3h31m01s8	8
7º	5 Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h41m41s6	8
8º	41 Melino, A.	Ford	3h12m38s	7
9º	45 Bengoechea, M.	Chevrolet Super	3h19m48s8	7
10º	42 de Dios, Julio	Chevrolet Apache	3h20m47s8	7
11º	23 Pazaglia, Héctor	Ford 59 AB	3h20m48s4	7
12º	8 Faustino, Julio R.	Chevrolet Super	3h22m10s	7
13º	46 Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	3h23m44s	7
14º	24 Gimeno, Hugo	De Soto Slant Six	3h25m41s	7
15º	38 González, Santiago	Ford F-100	3h30m00s	7
16º	47 Fofano, Rogelio	Ford 59 AB	3h18m40s6	6

**PROMEDIO DEL GANADOR: 157,519 km/h.**

**RECORD DE VUELTA:** Pairetti en la tercera, empleó 23m19s6 a un promedio de 169,121 km/h.

**NO LARGARON:** 17, "Bamse"; 34, Antonio Del Vitto; 37, Ricardo Sauze.

**ABANDONARON:** 2, César Mainatti; 3, Angel Teodoro Rienzi; 4, Luis Di Palma; 6, Carlos Pairetti; 9, Vicente Galluzzo; 10, Carlos Menditeguy; 11, Carmelo Galbato; 12, Dante Emiliozzi; 13, Félix Luluaga; 15, Alberto Beguerie; 16, Rubén Fulco; 18, Juan Rubén Machado; 21, Armando José Ríos; 22, Eduardo Matias; 25, Cesáreo Castaño; 26, Gerardo Gritti; 27, Antonio Tempone; 28, Antonio Cámara; 29, Remo Gamalero; 30, Miguel Bahillo; 31, Eloy González; 32, Fermín Maseratesi; 33, Humberto Dana; 36, Felipe D'Alesio; 39, Nello Marsilli; 40, Luis A. Ferraris; 43, Norberto Polinori; 44, Adrián Villegas; 48, Marcial Fejoo.

**LOS MEJORES DE CADA VUELTA**

**Primera vuelta:** 1º Roux, 23m26s2 a un promedio de 168,301 km/h; 2º Di Palma, 24m39s1; 3º Rienzi, 24m53s4; 4º Pairetti, 25m06s2.

**Segunda vuelta:** 1º Roux, 23m22s1 a un promedio de 167,610 km/h; 2º Tarducci, 24m40s2; 3º Pairetti, 24m54s2; 4º Casá, 25m00s2.

**Tercera vuelta:** 1º Pairetti, 23m19s3 (récord) a un promedio de 169,921 km/h; 2º Faustino, 25m20s3; 3º Roux, 26m28s1; 4º Cupeiro, 26m52s4.

**Cuarta vuelta:** 1º Casá, 24m41s2 a un promedio de 159,781 km/h; 2º Faustino, 24m53s2; 3º Roux, 24m53s4; 4º Cupeiro, 25m04s1.

**Quinta vuelta:** 1º Roux, 23m48s a un promedio de 165,755 km/h; 2º Cupeiro, 24m26s2; 3º Araquistain, 25m04s1; 4º Casá, 25m07s.

**Sexta vuelta:** 1º Cupeiro, 24m33s4 a un promedio de 160,666 km/h; 2º Tarducci, 25m10s2; 3º Casá, 25m58s1; 4º Araquistain, 25m58s1; 5º Mantinián, 26m18s1.

**Séptima vuelta:** 1º Tarducci, 24m10s2 a un promedio de 158,817 km/h; 2º Roux, 24m53s1; 3º Cupeiro, 25m04s3; 4º Casá, 25m41s1; 5º Araquistain, 26m19s3.

**Octava vuelta:** 1º Roux, 24m03s1 a un promedio de 164,010 km/h; 2º Cupeiro, 24m53s2; 3º Mantinián, 25m33s; 4º Cottet, 25m39s; 5º Casá, 25m39s2.

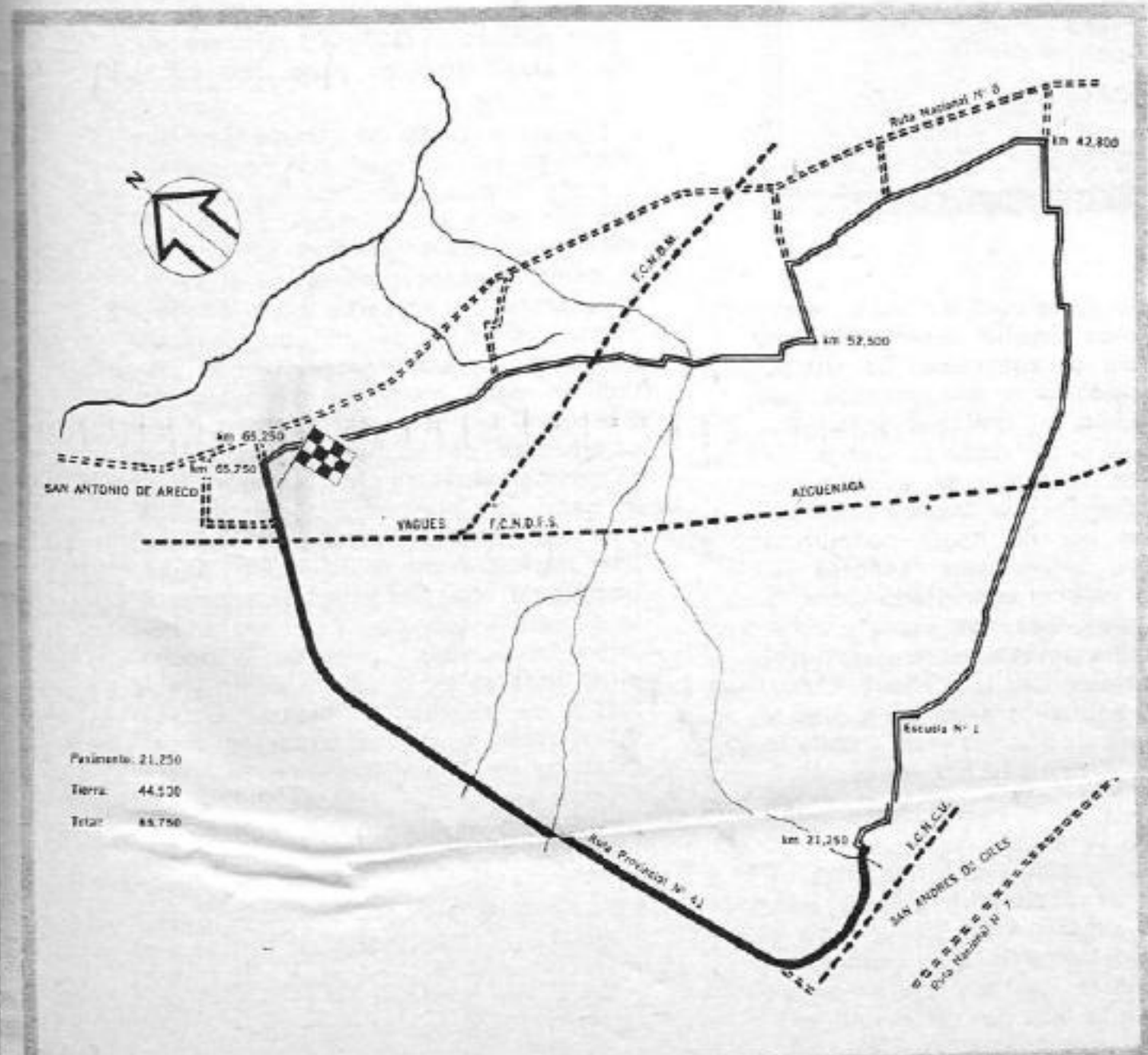
**NOTA:** El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad especialmente con Luis García del Soto, Roberto Bó y Dario Rinaldi.



El Chevy quebró la racha que ya alcanzaba a 28 semanas, exactamente igual que la edad de CORSA. Había sido en General Pico. En Areco ganó, pero sin utilizar la velocidad disponible. En las pruebas de clasificación el motor no tiraba nada. El Chevy sigue en el escalón más alto, pero pronto se modificará. Esta fue su antepenúltima competencia. Le faltan Mercedes y Tandil. No estará presente en el Gran Premio.



Casá continúa al frente del campeonato, pero no suma puntos. Esta vez tuvo muchos problemas: frenos, caja y temperatura.



**DOS PREMIOS**

**CORSA-BAHCO**



Al término de la carrera de San Antonio de Areco, nuestros enviados (P. A. Revoredo y H. Granato) entregaron sendos premios CORSA-BAHCO a los acompañantes de Cupeiro y de Rienzi. Enrique Duplán (foto superior) recibió la caja de herramientas por su victoria del domingo en Areco. La otra caja Bahco era una deuda contraída en Rafaela con la victoria de Rienzi; la recibió Héctor Palma con notable satisfacción tras la semana de espera.

## PARQUE CERRADO

La mayoría de los corredores quedó encantada con el nuevo trazado del circuito en el cual se disputó la Cuarta Vuelta de San Antonio de Areco. Muchos dijeron que después del de Carlos Paz, es el mejor. Nosotros no somos tan categóricos, pero si decimos que el circuito de Areco no tiene que envidiar a ningún otro.

Y Dante Emiliozzi habló. El as de Olavarría ha sentado fama de ser muy parco en hacer declaraciones, pero esta vez dijo la causa de su abandono: "Ahora que el auto andaba como nosotros queríamos, me viene a fallar el embrague. Es como para no creerlo". La voz de Dante expresó la amargura que lo embargaba, pero dejó entrever, para sus numerosos simpatizantes, que muy pronto vendrán días mejores.

Carlos Travers, el acompañante de Casá, estaba enojado: "Hoy nos pasó de todo; la caja se trababa y los cambios no entraban; además nos quedamos sin frenos, pero eso no es todo. Hay cosas que no pueden ser. En esta profesión todos somos amigos porque sabemos lo que arriesgamos, pero al parecer hay algunos a quienes esto no parece importarles. Especialmente uno. No me pidas el nombre porque no te lo voy a decir, pero sí te voy a decir que durante mucho tiempo no nos dejó pasar, taponándonos completamente, cerrándonos en las curvas y sabiendo que nos jugábamos el primer puesto no titubeó en entrar primero que nosotros en la tierra, no quedándonos más recurso que seguirlo y tener que jugarlos el todo para poder pasarlo".

Raúl Cottet estaba contento: "El auto responde. Vine para probarlo a ver cómo andaba, con vistas al Gran Premio. Estoy satisfecho. Creo que voy a correrlo. Pero debo ponerle gomas más anchas. El auto tenía poca estabilidad por ese motivo y si no, fíjense". El efecto, así era. Las 650 x 15 demostraban que tenía razón al estar completamente lisas.

Jorge Cupeiro estaba contento pero no eufórico. Los que lo conocemos bien sabemos de su responsabilidad y por eso no nos extraña su modo de ser. Fue uno de los pocos disformes por el circuito, pero su discrepancia no se refería al trazado del mismo sino a lo que él entiende que debe superarse. "En el año 66 no se debe seguir corriendo como 20 años atrás. Los autos son mucho más veloces y modernos y necesitan circuitos veloces y modernos. No me considero un vanguardista, pero creo que debemos andar al ritmo de la época. Los autos sufren mucho y uno arriesga un capital, le quita horas al sueño y trata de hacer las cosas cada vez mejor para superarnos y mostrar ante propios y extraños que sabemos construir autos acordes con la tecnología que hemos alcanzado. El Chevy ha demostrado, aunque hoy no anduvo tan veloz como otras veces, que también puede correr y ganar como cualquier otro en la tierra, pero yo insisto en que debemos superarnos e ir, progresivamente, a circuitos de velocidad pura. No pienso correr el Gran Premio. El tiempo lo dedicaremos a construir un nuevo auto para el año próximo."

Héctor Granato.

## KARTING: RETORNO AL VELODROMO

Finalmente y después de haber logrado la Federación Argentina de Karting que fuera reacondicionada la pista interna del Velódromo Municipal, se hizo posible la realización de dos competencias para Fórmula Stock y Fórmula A Internacional. Casi cuarenta máquinas se citaron la tarde del domingo para disputarse la gloria y el borde-reaux sobre un circuito que si bien no dejó del todo alegres a los corredores, tiene un desarrollo bastante entretenido.

Se inició la primera serie de Stock, que fue de Aldo Lopetegui, con un tiempo de 7m29s6, sin mayores alternativas. En segundo término colocó su máquina Aldo Arlandi con 7m32s. La segunda serie ganó en emoción al tomar la delantera Aldo Arlandi quien logró imponerse finalmente mejorando su tiempo anterior en 2s. Su competidor más inmediato fue Julio Ruiz con 7m35s, mientras que Aldo Lopetegui llegó en la quinta posición. La clasificación final que se hizo por suma de puntos dio por vencedor a Aldo Arlandi y segundo a Aldo Lopetegui.

En Fórmula A se realizaron dos series y un repechaje, clasificándose cuatro competidores por serie y dos en el repechaje.

En la primera serie se impuso Jorge Mejías quien se vio perma-

nentemente acosado por Virgilio Capaccione que resultó segundo. La segunda serie fue de Pedro Camerieri que obtuvo el primer puesto al quedarse en llanta la máquina de Oscar Sobral. Lograron clasificarse Oscar del Campo, Juan Bertolo y Aldo Arlandi, juntamente con Roberto del Campo, Oscar Sobral y Horacio Turner que se clasificaron en el repechaje. La primera vuelta de la Final vio en el primer lugar a Jorge Mejías, seguido por Capaccioni, Camerieri y Sobral. En el siguiente giro Mejías perdió la rueda delantera derecha, dejando la primera colocación en poder de Capaccioni que ya no la abandonaría, a pesar del ataque continuo de Pedro Camerieri. Sobral que venía haciendo una excelente carrera colocándose tercero, tocó la tierra que bordea la pista sufriendo un fuera de pista felizmente sin consecuencias. Meritoria actuación le cupo a Roberto del Campo con su tímido Dart Kart equipado con frenos de disco en las cuatro ruedas y doble circuito independiente de frenos, que obtuvo el segundo puesto en la última vuelta.

Felicitaciones a la organización; no hubo quejas contra la policía ya que no había y fue un buen espectáculo. Que se repita.

GUSTAVO H. PEREYRA

## FUTBOL- TRONCO

El día 12 de Octubre un grupo de corredores con aspiraciones seudo-futbolísticas se reunió en horas de la tarde en el campo de deportes de YPF con la intención de practicar unas horas algo que según lejanas referencias sería un partido de fútbol (vulgo "picado") para comprobar el estado calamitoso de algunos de los integrantes de algo pomposamente llamado "Equipo de Corredores". Esta práctica, que tendría carácter de ensayo general, se refería pura y exclusivamente a inaugurar planes secretos, táctica y estrategia a emplear en la práctica con el Glorioso equipo de Periodistas Especializados en Automovilismo; revancha que los señores corredores han esquivado metódicamente para no darnos satisfacciones, luego de la nefasta noche en la que por medio de prácticas hechas totalmente con la ética deportiva, nos vencieran injustamente por el



ajustado score de 8 a 1. Al parecer, la práctica resultó desastrosa para varios de los integrantes del equipo de corredores y encabezados por su Capitán, el inefable señor Cupeiro, se han dado a llenar de infundios el ambiente automovilístico diciendo que éramos unos informales por no haber concurrido a la cita. Según estos "señores" el partido estaba concertado para la fecha nombrada "ut supra". Juramos solemnemente, como dice nuestro glorioso Capitán Thierry (foto), que no sabíamos nada del evento y para destruir una vez más la mala fe de estos señores es que les decimos: Estábamos en la cancha de YPF, firmes como un solo periodista a las 21 horas para demostrarles que una cosa es apretar el acelerador y otra muy distinta practicar un fútbol puro y depurado como el que expone en cada una de sus actuaciones el extraordinario equipo de periodistas.



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.

Aunque no todas las que quisiéramos para avalar la importancia de nuestro Gran Premio, la presencia de extranjeros en la más importante carrera argentina alcanza para justificar su título de Internacional. Así es que, este año nos visitó la habitual horda de amigos uruguayos, un peruano y un equipo brasileño. La presencia de este último tiene destacada importancia porque se trata del equipo oficial de competición de Simca do Brasil, con automóviles construidos en ese país.

Lamentablemente, y tal como sucedió otros años a todos los equipos extranjeros organizados en el exterior para correr el GP —con la única excepción de Mercedes-Benz—, pagaron el precio de la inexperiencia; debieron luchar contra el reloj en los días y en las horas anteriores a la largada y, ya en carrera, los automóviles mostraron problemas que nunca habían aparecido con anterioridad en las competencias en las cuales participan habitualmente en el Brasil.

Para hablar de todo esto, recibimos la visita de los pilotos oficiales de Simca: Cyro Cayres (quien participara hace años en nuestro país en competencias de MN), Jayme Silva y Fernando Martins, así como el compatriota Humberto Evangelista, capitaneados por el jefe del equipo "Chico" Landi. Vinieron para hablar de la actuación del equipo Simca y, principalmente, para desmentir, con pruebas en la mano, las afirmaciones publicadas en el último número de CORSA acerca de posibles desavenencias y de inconducta en el equipo.

Los automóviles de carrera, dos automóviles similares de auxilio, camionetas y demás elementos fueron traídos por tierra —2.300 km— desde San Pablo. Algunas dificultades sufridas en el camino, especialmente en el reiterado cruce de fronteras y los normalmente lentos procesos burocráticos que originan, acortaron el tiempo disponible para preparar los autos en Buenos Aires, hasta tal punto que las camionetas de auxilio recibieron los repuestos necesarios y pudieron partir hacia sus puestos predeterminados sólo seis horas antes de la largada. Esto implica, como CORSA pudo ahora comprobar, que los días anteriores a la carrera mecánicos y pilotos trabajaron hasta altas horas de la noche en la reparación, puesta a punto y solución de diversos problemas en los automóviles y en los aspectos organizativos de la participación.

"Por eso lo que ustedes publicaron no sólo no es cierto sino que es injusto con un equipo de gente que tenía conciencia de que estaba en algo muy serio y que se comportó en consecuencia", afirman con vehemencia los brasileños, aceptando que, si hubo errores, los hubo en la programación original, donde no se consideraron al-



# CONFIDENCIAL

gunos feriados y la posibilidad de demoras burocráticas que determinaron luego todos los atrasos.

En cuanto al comportamiento de los automóviles, bien que su permanencia en carrera fue corta, dejó una valiosa experiencia. Los Simca Emi-Sul tuvieron problemas en el embrague debido a fatiga de materiales causada por vibraciones parásitas que aparecieron a altos regímenes de rotación y que sólo se hicieron evidentes después de horas de mantener esos regímenes a lo largo de caminos llanos y rectos. Sólo el automóvil de Evangelista tuvo problemas diferentes: por causas no explicadas se saltó el cambio cuando andaba a fondo y el motor se embolsó, cortándose el cigüeñal.

Y ahora la aclaración: CORSA publicó la semana pasada un confidencial que lamentablemente vino a dañar la imagen del equipo Simca que nos visitó. La información la obtuvimos de un colega que hasta ayer teníamos por serio y veraz, y, como tal, dimos fe a su comentario y lo publicamos. Ahora, no sólo por la protesta del grupo de corredores Simca, sino con el testimonio ofrecido por nuestros propios redactores que siguieron la carrera, reconocemos que la información era completamente falsa y que en ningún momento hubo desavenencias entre los pilotos del equipo brasileño y mucho menos fallas de conducta como se hubiera podido deducir por nuestra anterior información. Nobleza obliga: pedimos perdón a los amigos del Brasil y les deseamos que en su próxima visita las cosas marchen mucho mejor para sus máquinas.

Cuando la empresa Ford publicó el triunfo de sus Falcon en las etapas de montaña de la Dos Océanos, la retorcida mente de algún ejecutivo de GM contestó con otro aviso en los diarios que decía: "La carrera de todos los días la gana usted", haciendo una crítica directa al ensayo de automóviles de serie en competencias deportivas.

La flamante Comisión Deportiva de Concesionarios GM parece muy dispuesta a cambiar esta imagen y no

sólo alienta por diversos medios la participación de los Chevrolet en Turismo y Turismo Carretera sino que, en un aviso radial propalado durante la transmisión del Gran Premio Internacional, invitaron a los concesionarios de todas las marcas a integrar comisiones dirigidas a favorecer la participación deportiva de los automóviles de industria nacional.

Esta es una actitud verdaderamente proyectiva y un gesto *deportivo* en el más exclusivo sentido de la palabra.

Un viaje de 85.000 km alrededor del mundo es un paseo que requiere verdadera alma de deportista. Esto lo puede comprobar cualquier lector de CORSA, muchos de los cuales, como muchos de nosotros, habrán vivido la fantasía de hacer algo parecido. Pero los 85.000 km recorridos por Ricardo Núñez Saavedra en 1.285 días a través de 53 países de cinco continentes tienen una particularidad especial: fueron hechos pedaleando arriba de una bicicleta, que por lo menos tiene dos ruedas y dos cilindros menos que el Citroën 2 CV de los canadienses que están de paso por aquí en estos días, en una aventura parecida.

Núñez Saavedra, 38 años, partió de Buenos Aires el 11 de marzo de 1963 y volvió al kilómetro cero argentino el viernes 21 de octubre próximo pasado.

Ya se está inscribiendo gente en Díaz Vélez 2335, Buenos Aires, para la carrera de regularidad (debutantes y categorías segunda y tercera) que organiza el Club Argentino de Regularidad para Talleres Fehling S.R.L. Promovida por ese taller de service Auto Union para sus amigos, pero abierta a toda marca de automóvil, se realizará el 5 y 6 de noviembre sobre un recorrido entre Capital Federal y San Clemente del Tuyú (conocido por los pescadores como el paraíso de la corvina negra). Habrá, por otra parte, un gran baile para todos los competidores en el Club Social de San Clemente del Tuyú.

Si van a Díaz Vélez para anotarse, pregunten por Luis.

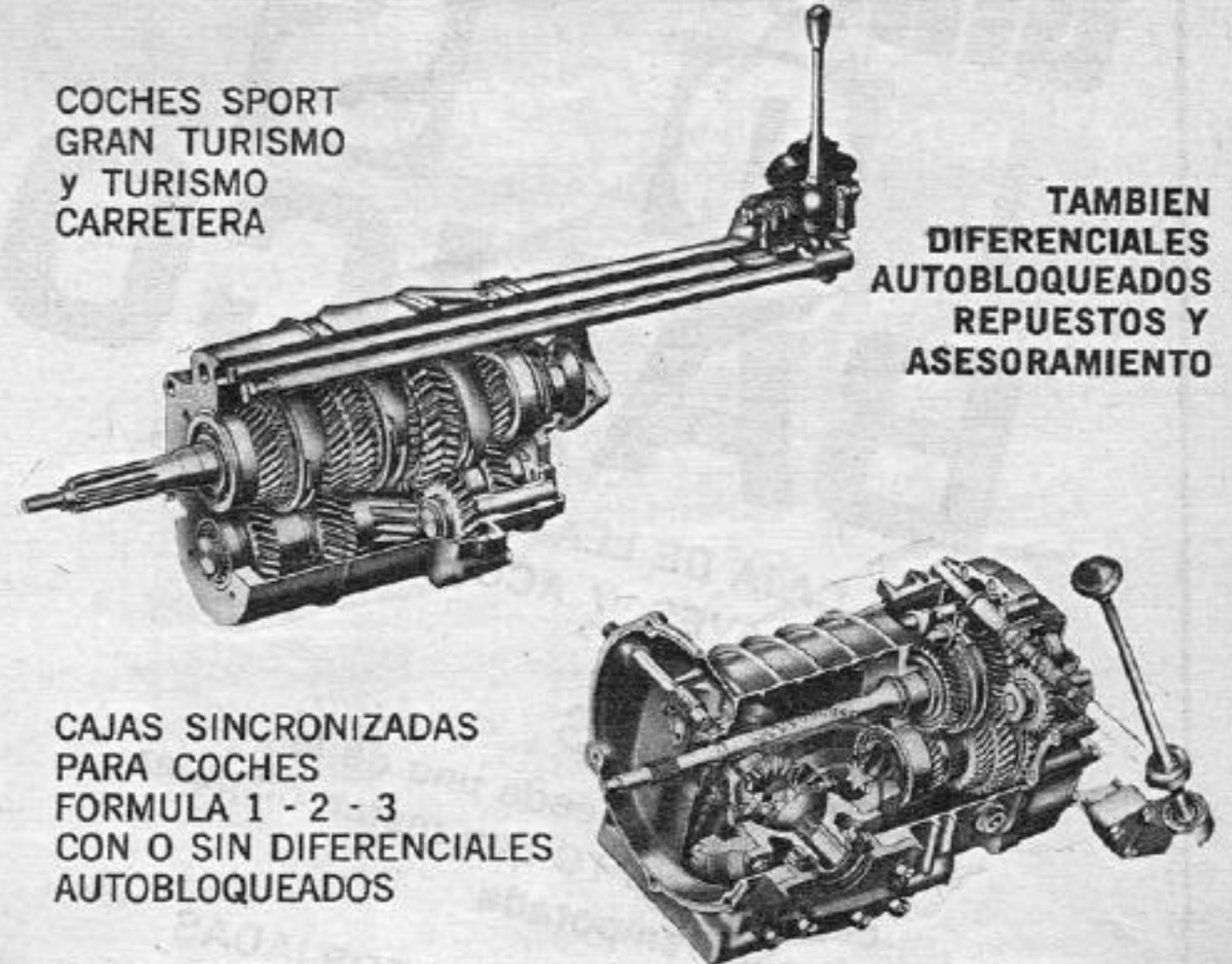
Nuevamente el piloto inglés Jonathan Williams se impuso en una competencia de Fórmula Tres al mando de un De Sanctis. Su victoria tuvo lugar el pasado domingo 16 en el autódromo de Imola, donde se disputó la Copa de Bologna. Williams, como ya lo había hecho en Monza en junio, sobre el circuito carretero, corriendo el Grand Prix de la Lotería, o en septiembre último, disputando la XIV Copa de Monza de Fórmula Tres, reafirmó

su poderío conductivo en la pista de Imola. Recorrió las 25 vueltas al circuito en 48m58s9, totalizando 125,425 kilómetros de recorrido, a un promedio de 153,639 km/h, siendo éste inferior al de sus últimas dos competencias. Segundo finalizó Giovanni Brambilla, conduciendo un Brabham, a amplios 9 segundos del puntero. En la fotografía, el chiquito Williams y el italiano Brambilla saludan el triunfo.



## CAJAS DE VELOCIDADES SINCRONIZADAS ESPECIALES

COCHES SPORT  
GRAN TURISMO  
y TURISMO  
CARRETERA



TAMBIEN  
DIFERENCIALES  
AUTOBLOQUEADOS  
REPUESTOS Y  
ASESORAMIENTO

CAJAS SINCRONIZADAS  
PARA COCHES  
FORMULA 1 - 2 - 3  
CON O SIN DIFERENCIALES  
AUTOBLOQUEADOS

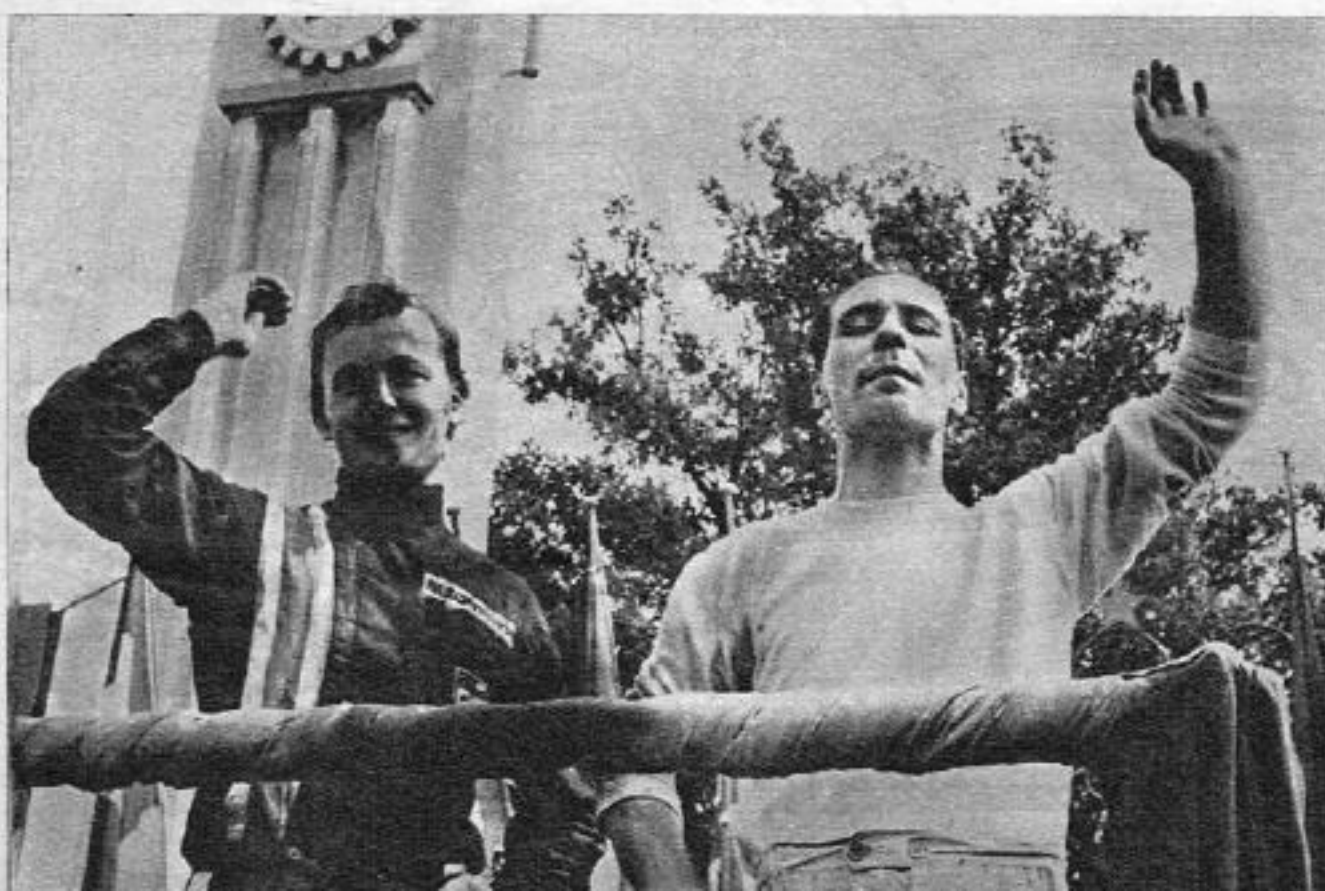
**REHM**  
S. C. P. A.

AVDA. MAIPU 3146  
OLIVOS

## MAYOR CONFORT MAYOR VIDA UTIL

ELASTICOS  
Y RESORTES  
DE SUSPENSION

**HOESCH**  
PRESTIGIO EN SUSPENSION



# GRAN PREMIO! CORSA BAHCO

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

## COPILOTOS

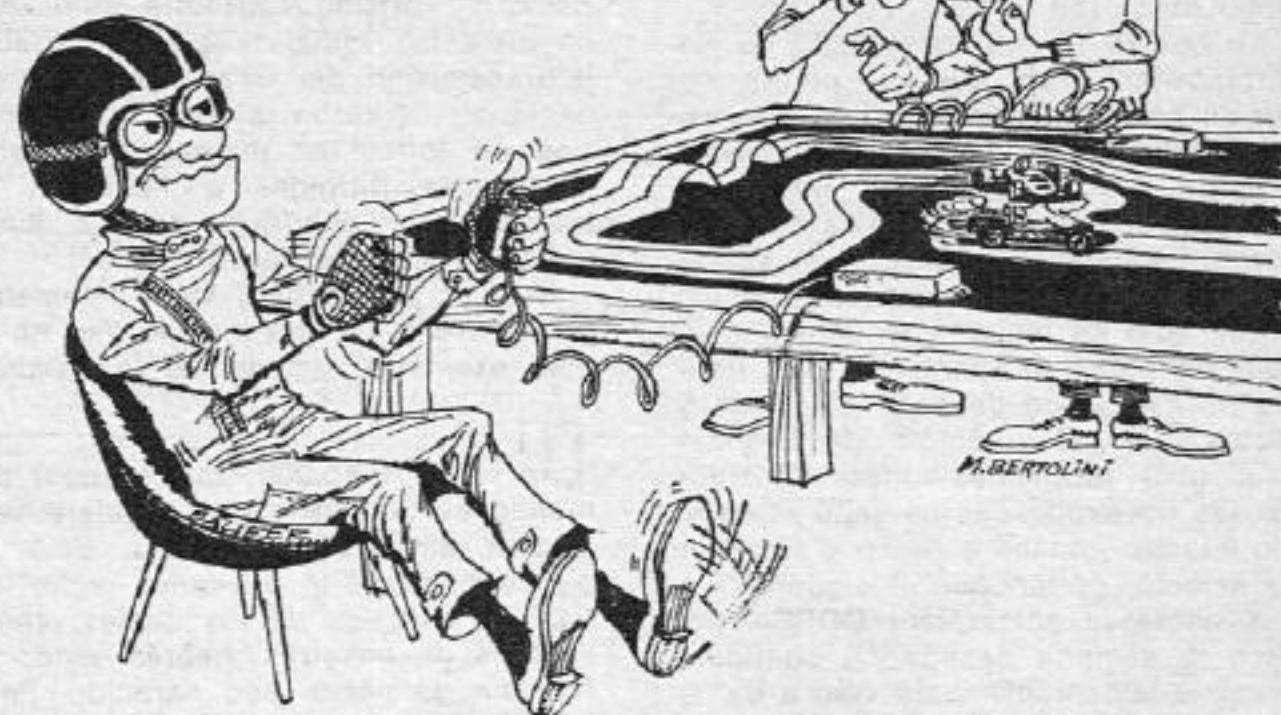
ganadores en cada una de las  
carreras de TC que restan disputar  
en esta temporada

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



DESDE QUE SE MANDO'  
HACER UN F.4 EN LO DE  
CRESPI, VIENE TODOS LOS  
DIAS A ENTRENARSE



¿ASI QUE EN 200Km.  
A LA REDONDA, NO HAY  
NADA ? Y...DIFICIL  
QUE PASEN CAMIONES ?

NO TE PREOCUPES,  
EN EL PROXIMO GRAN  
PREMIO PONDREMOS UN  
AUXILIO AQUI Y  
LISTO



HACÉ QUE NO LO VES...SE  
ENGRUPIO, Y CREE QUE TODO EL  
MUNDO LO MIRA DESDE NO  
SE QUÉ DEPORTE PRACTICA

CAPITAL 16 ▶  
OLIVOS 3 ▶





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

## FANATICO VALIANT

de Luis Antelo - Paraná, Entre Ríos

1º) ¿Se puede correr en TC con chasis Valiant IV y motor F-100 o Chevrolet? ¿Sería ventajoso si se pudiera o habría muchas dificultades mecánicas?

2º) ¿Por qué no es más utilizado en TC el motor Valiant? ¿Es difícil prepararlo?

3º) ¿Cuáles son las velocidades topes de los motores Valiant IV, Coronado y GT?

4º) ¿Algún otro motor ha intervenido en TC, además de los Ford, Chevrolet, Tornado y Valiant?

5º) ¿Qué motor es el de Luis Di Palma? ¿Valiant o Dodge-Valiant? Si es este último, ¿por qué se lo denomina con dos marcas diferentes?

6º) ¿Dónde puedo conseguir números atrasados de CORSA?

R.: 1 - Sí, se puede hacer cualquier combinación de chasis y motor siempre que la cilindrada del motor no sea mayor en 20% a la del motor original correspondiente al chasis que se utiliza. Para montar cualquier motor sobre la estructura Valiant no habría más dificultades que las que presenta cualquier adaptación de este tipo. El casco Valiant IV presenta a priori dos desventajas para su uso en TC: una resistencia estructural inicial inferior a la de otros modelos y una gran distancia entre ejes.

2 - El motor Valiant ha tenido pocas actuaciones destacadas en TC aunque quizá esto se deba a que muy pocos lo usan. Vicente Formisano hace mucho tiempo que trabaja sobre una unidad de este tipo y no ha logrado resolver del todo los problemas originados en el alto rendimiento de su motor.

3 - Imaginamos que se refiere usted a la velocidad máxima de estos modelos. El Valiant IV y el Coronado arriban los 160 km/h; el GT es unos 10 km/h más veloz.

4 - En los últimos años, además de los motores que Ud. cita ha habido esporádicas presentaciones de otros motores y otros automóviles en alguna que otra carrera de TC, Fórmula B. Un par de veces han corrido Rambler con motor 6-L; Richardson corrió una vez en Carlos Paz con un Bergantin 6, realizado especialmente con frenos Alfa y motor inclinado, con diversos equipos especiales. Más frecuentes fueron las intervenciones de los Volvo, especialmente el que tenía Federico Urruti. En algunas carreras de autódromos estuvieron peleando los Renault Gordini del equipo IKA (Perkins) y de Berta (Copello). El primero utilizó alguna vez un motor R-8 de cinco bancadas; el segundo

utilizó motores Gordini argentinos, llevados a un litro de cilindrada.

5 - Di Palma utiliza un motor Valiant; la primera denominación se refiere al origen del chasis.

6 - Escriba a Ryela, Piedras Nº 113, Buenos Aires.

## BARRERA DE LOS 200

de Miguel Angel Milau - Quilmes

El que suscribe, ferviente lector de CORSA, se dirige a ustedes para que por intermedio de su "Correo Corsa" me saquen de la duda y me contesten, siempre que les sea posible, las siguientes preguntas:

1) En el Nº 16, página 7, en el comentario de la carrera de Carlos Casares, dicen que con ésta, Bordeu conquistó su quinta victoria consecutiva, contando el pequeño campeonato del Autódromo. Estas serían Hughes, Autódromo, La Pampa, Chacabuco y Carlos Casares. Según mis informaciones, entre Hughes y el Autódromo, estuvo la competencia de Arrecifes que fue ganada por Casá. Por lo tanto son cuatro las carreras ganadas al hilo por Bordeu. ¿Estoy en lo cierto?

2) En mi ciudad he visto un Auto Union de dos puertas, el cual fue el único que vi. Por eso pregunto: ¿se fabricó en nuestro país alguna serie de este automóvil, o es importado? Les puedo decir que tiene la misma forma que los demás.

3) ¿Quién fue el primer corredor de Turismo Carretera que superó los 200 km/h y en qué competencia?

4) Según los kilómetros de las competencias, ¿cuáles son los puntos que se obtienen para el Campeonato de T.C. y cuáles para el ranking de largada?

5) Es verdad que el coche de los Emiliozzi en la competencia de Carlos Casares, le dio en un tramo algo así como 255 km/h?

R.: 1) Está usted en lo cierto.  
2) El automóvil a que usted hace referencia es importado. Nunca se fabricó en nuestro país ese modelo.

3) El primer corredor que superó los 200 km/h de promedio en Turismo Carretera fue Dante Emiliozzi, que en la Vuelta de Necochea del año 1963, alcanzó 203,526 km/h de media.

4) El reglamento establece que se otorgará la escala de 9, 6, 3 y 1 en las carreras de hasta 1500 km de recorrido, con o sin etapas. En las carreras de recorrido superior a los 1500 km en una sola etapa, la escala de puntos a otorgarse será de 12, 8, 4 y 2 puntos.

En carreras de más de 1500 km y de varias etapas se otor-



**UNA SOLA MANO**  
basta para brindar  
total seguridad!



**CINTURON DE SEGURIDAD**

**viking**

Conexión con una mano  
Bandas de Terylene  
Parte metálica lejos del cuerpo  
Fabricado bajo licencia Sueca

Adquiéralo en:

SIMCA FIAR  
Guise 2093 - Capital  
RENCA S.C.A.  
Cangallo 2740 - Capital  
PEDRO RULLO S.A.  
Av. H. Yrigoyen 8302 -  
L. de Zamora

**BALTICO**  
**RIO DE LA PLATA S.R.L.**  
TUCUMAN 644 - 3º P.C - BS. AS.

## 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

**CUIDE  
SU  
VIDA  
CON...**



**GUIDEX®**

**único cinturón retráctil de seguridad con  
GARANTIA PERPETUA**

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

Hebilla exclusiva - Cierre y apertura instantáneos  
MODELOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES FIAT

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros service autorizados: en Capital Huergo: Av. Libertador 7402; Osvaldo S.R.L.: El Cano 2922; Funtap: Forest 774; Simla S.A.: Av. Rivadavia 10663; Ludueña: México 1059; Luce: J. B. Justo 3500; Piacquadro: Camarones 1500; Samuel Lust e Hijo Cabildo 474 Vicente Lopez; Sebring Motors: Av. Maipú 560 Lanús; Servi Sud: H. Yrigoyen 4877; La Plata: Ditta S.A.: 41 N° 1055; Córdoba: Firecor: Humberto 1° 836; Mar del Plata: (Mar y Sierra) E. Polverino y Hno.: Belgrano 3453; Alberto Benivegna: Jara 945

## CORREO CORSA

garán, por cada etapa, al primero 3 puntos, al segundo 2 puntos, al tercero 1 y al cuarto 0,50 puntos. En la general, al primero 12 puntos, al segundo 8 puntos, al tercero 4 puntos y al cuarto 2 puntos.

Al 1°, 2°, 3° y 4° de la Clasificación General se les adjudicará además del puntaje mencionado precedentemente: 3, 2, 1 y 0,50 puntos respectivamente, por cada una de las etapas que tenga la competencia.

Para las carreras de hasta 500 km en circuitos pavimentados o semipavimentados, o en pistas, se adjudicarán 3, 2, 1 y 0,50 puntos a los cuatro primeros.

Si la prueba fuera de importancia, a juicio de la C.D.A., ésta, antes de realizarse la carrera, podrá asignar mayor cantidad de puntos.

5) No tenemos conocimiento de lo que usted hace referencia.

## ORGANIZACION Y ARTESANIA

De Hlpólto S. Monutti - Laguna Paiva

Antes de ir al motivo central de mi nota, quiero decirle al periodista que le contestó al "Anticasta" en el N° 17 del pasado agosto, que no es ganando puntos como lo está haciendo Casá actualmente, como se gana un Campeonato. Podrá ganar dinero y posición en el ranking, pero solamente el Gran Premio lo puede hacer Campeón, salvo que gane varias de las llamadas "chicas".

El motivo de mi nota, es lo que considero "El Problema Ford". Tendría que extenderme en el historial del T.C. Tener en cuenta que esta categoría tan particular y actualmente tan exigente, es creación exclusiva de mecánicos talleristas argentinos. Es obra de una puja sin cuartel entre Ford y Chevrolet, las dos marcas que quiso el destino (o la industria norteamericana) nos pusiera en manos de esta inmensa colectividad italiana en nuestro país, tan "tuercas" ellos y amantes de lo competitivo sobre cuatro ruedas.

Con el fin de no ser muy extenso, opino que para una fábrica meterse en TC es ir al muere. Me refiero a fábricas de automóviles de los que menciono, o sea de paseo. El TC es obra de talleristas que a través de tantos años de disputa hizo que se perfeccionara de tal modo que una competencia no admite las fallas más mínimas si se quiere buscar el triunfo. Es por ello que Ford con su departamento de competición, tiene más que eso y por lo menos actualmente, y ante el público un "departamento de publicidad". No creo y estoy seguro que Ford tampoco cree que un Falcon sirve para el TC. He notado que solamente los Falcon del equipo oficial participan en competencias de circuitos o de bajos promedios. En competencias de promedios altos no tienen nada que hacer, eso lo saben todos. Los propios Alzaga y Estéfano, hombres que en verdad no me explico cómo pueden competir con esas posibilidades, tan luego estos dos que siempre les gustó estar en la punta o porfiar por ella, y actualmente corriendo sin posibilidades. Ganaron 3 carreras (bastantes), pero para ello tuvieron

circuitos de bajo promedio (Carlos Paz) o bien se quedaron los F-100, 7 bancadas y hasta los 4 bancadas.

¿Es propaganda productiva, ésa? ¿Es buena publicidad mendigar la inclusión de un Falcon como piloto en la carrera de Rafaela, pagar un millón de pesos para ello y detrás compitiendo nada menos que 20 y pico de Chevrolet y otros coches de menor cilindrada?

Estimo que así como Ford entró en TC con tanta alharaca y tanto ruido, sin ruido se tendrá que alejar. No se puede hacer lo que actualmente hace Ford en este TC tan exigente. La mejor propaganda y de la buena, se llamó Oscar y Juan Gálvez (no el Oscar actual, porfiando sobre lo que él sabe no tiene remedio); se llaman hermanos Emilozzi. ¿Cuántos autos Ford habrá hecho vender Dante? Si no lo defienden a Ford los Emilozzi, los Agüero, los Manolo Rodríguez, etc., ¿los salvará el Departamento de Competición? Actualmente un simple artesano de Balcarce llamado Toto Fango está haciendo un verdadero desquicio con todo ese ruido. En Mar del Plata prácticamente fue el único 7 bancadas que largó, y sin embargo no hubo con qué seguirlo.

Un cambio de rumbo en Ford, o incansables horas de taller de toda esa gente que edifica el TC, pueden mantener o lograr en los F-100 la velocidad y paridad que actualmente están logrando "los de enfrente"; lo demás no sirve, a no engañarse.

Todo esto lo digo, pues desde 1939 no he dejado de seguir en todas sus expresiones a este deporte de hombres.

R.: En primer lugar le decimos que los campeonatos se ganan sencillamente obteniendo el mayor número de puntos posibles, ya sea ganando algunas carreras y abandonando en otras o, como lo está haciendo Casá, cosechando puntos mediante una actuación pareja y regular.

En segundo lugar, somos firmes creyentes que tanto los esfuerzos casi "personales" de nuestros artesanos mecánicos, como la orgánica y racional intervención de los "Departamentos de Competición" de las fábricas dan frutos de valor para el deporte mecánico y para el avance de la técnica automotriz.

Fijese cómo será de productiva la promoción derivada de la intervención en carreras de las fábricas de autos, que la Ford Motor Co. de los EE. UU. (una de las dos fábricas de autos de mayor envergadura en el mundo) se dedicó a pleno gastando sumas astronómicas para intervenir en el campeonato mundial de marcas y específicamente batir al artesano Ferrari. ¿O usted supone que lo han hecho por simple capricho?

Y como dato al margen, la General Motors de los EE. UU. también está colaborando activamente en el desarrollo y la campaña de los Chaparral.

No se puede pretender que de entrada —aún los equipos de fábrica— salgan ganando. Recuerde el precitado caso de Ford en Europa y los EE. UU. y en nuestro país el caso del equipo IKA-Renault 1093 que fracasó en su primer Gran Premio y después dominaron cómodamente su Clase y aun la de cilindrada superior.

Déles a todos un poquito de tiempo y verá cómo la organización triunfa, y los automóviles técnicamente modernos también.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



CREADOS PARA  
TRIUNFAR...!



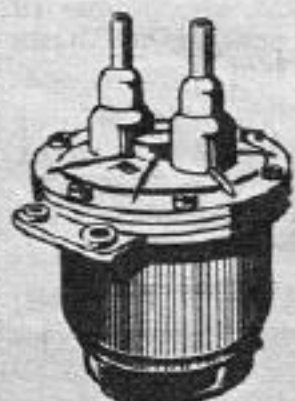
**2 en 1**  
BICROMATIC

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

# VELADAS DE CONCIERTO

El programa laureado con el MARTIN FIERRO 1965 donde los más grandes intérpretes y la música más selecta se conjugan para ofrecer un espectáculo de excepcional jerarquía.

Producción y Comentarios: OMAR CERRUTTI.



JUEVES 22.45

## ACTUARAN EN ESTE CICLO

### CONJUNTOS DE CAMARA:

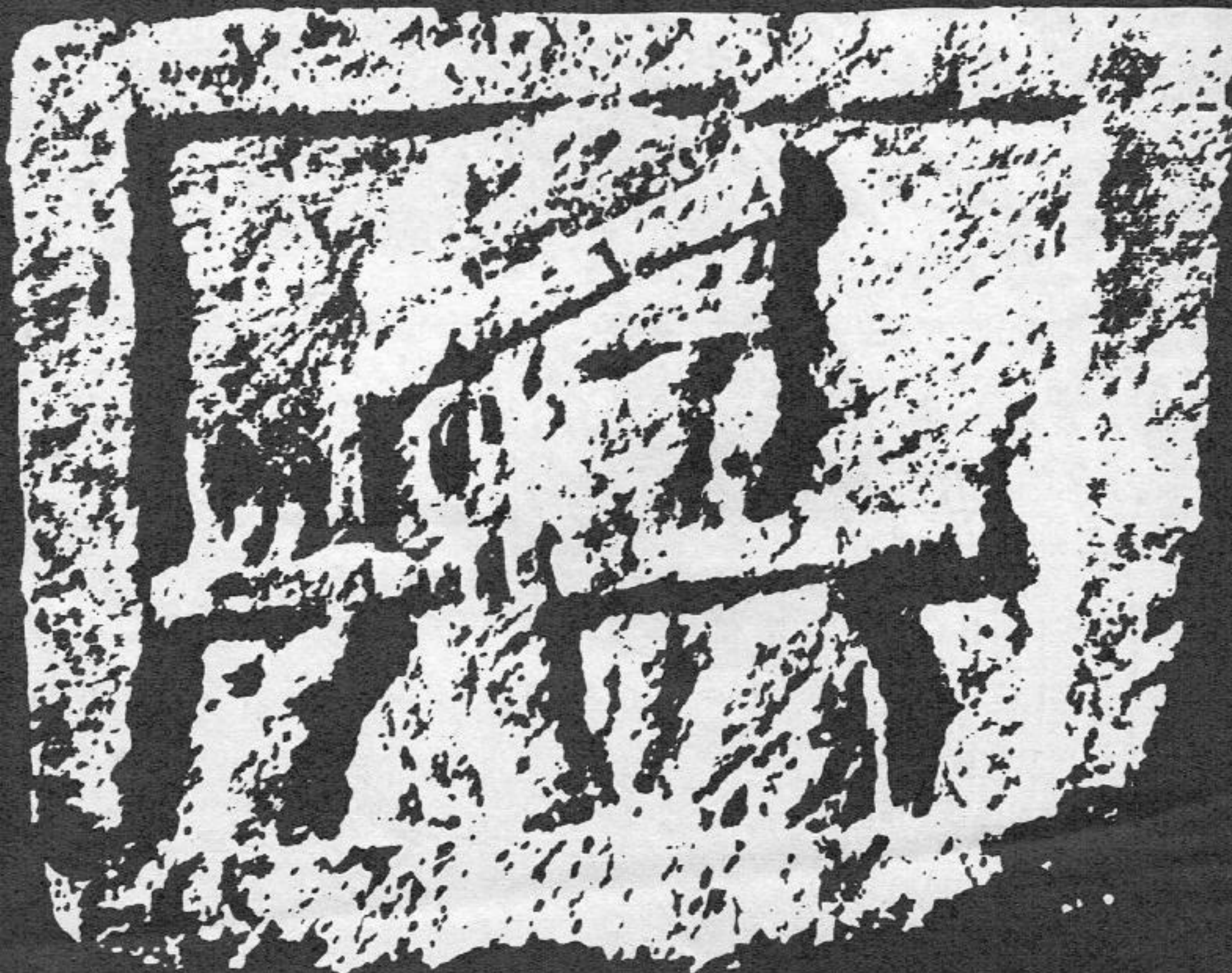
- Cuarteto Acedo
- Los Solistas de Zagreb
- Virtú Maragno y conjunto instrumental
- Orquesta Bach de Leipzig
- Orquesta de Cámara de Hamburgo
- Orquesta de Cámara de Versalles
- Quinteto Chigiano
- Trio Barroco (clave, flauta y oboe)
- Trio Estable de Rosario (piano, violín y violoncelo)

### DANZA:

- Olga Ferri  
Enrique Lommi
- Paulina Ossona y su  
Conjunto Nueva Danza

### SOLISTAS:

- Anahí Carfi (violín)
- Washington Castro (violoncelo)
- Lía Cimaglia - Espinosa (piano)
- Víctor de Narké (canto)
- Jorge Fontenla (piano)
- Nelson Freire (piano)
- Robert Gerle (violín)
- Brunilda Gianneo (violín)
- Alicia de Larrocha (piano)
- Tila y John Montés (piano)
- Martha Noguera (piano)
- Flora Nudelman (piano)
- Pomponio - Zárata (guitarras)
- Karl Richter (clave y órgano)
- Pía Sebastiani (piano)
- Jorge Zulueta (piano)



Infórmese más . . . !  
Infórmese mejor . . . !  
Infórmese en "Parabrisas"  
que su edición de noviembre publica:  
• Motonáutica: Una gran nota sobre  
embarcaciones, lagunas,  
paseos, deportes, etc.

• Test del Falcón Futura  
• Los plásticos en el automóvil  
y dos formidables artículos técnicos:  
Carburación y Frenos a disco.  
Y como siempre: novedades, correo,  
precios de autos y camiones,  
humor y muchas secciones más.

Compre ya su ejemplar de

# Parabrisas

de noviembre. Está en venta...!

