



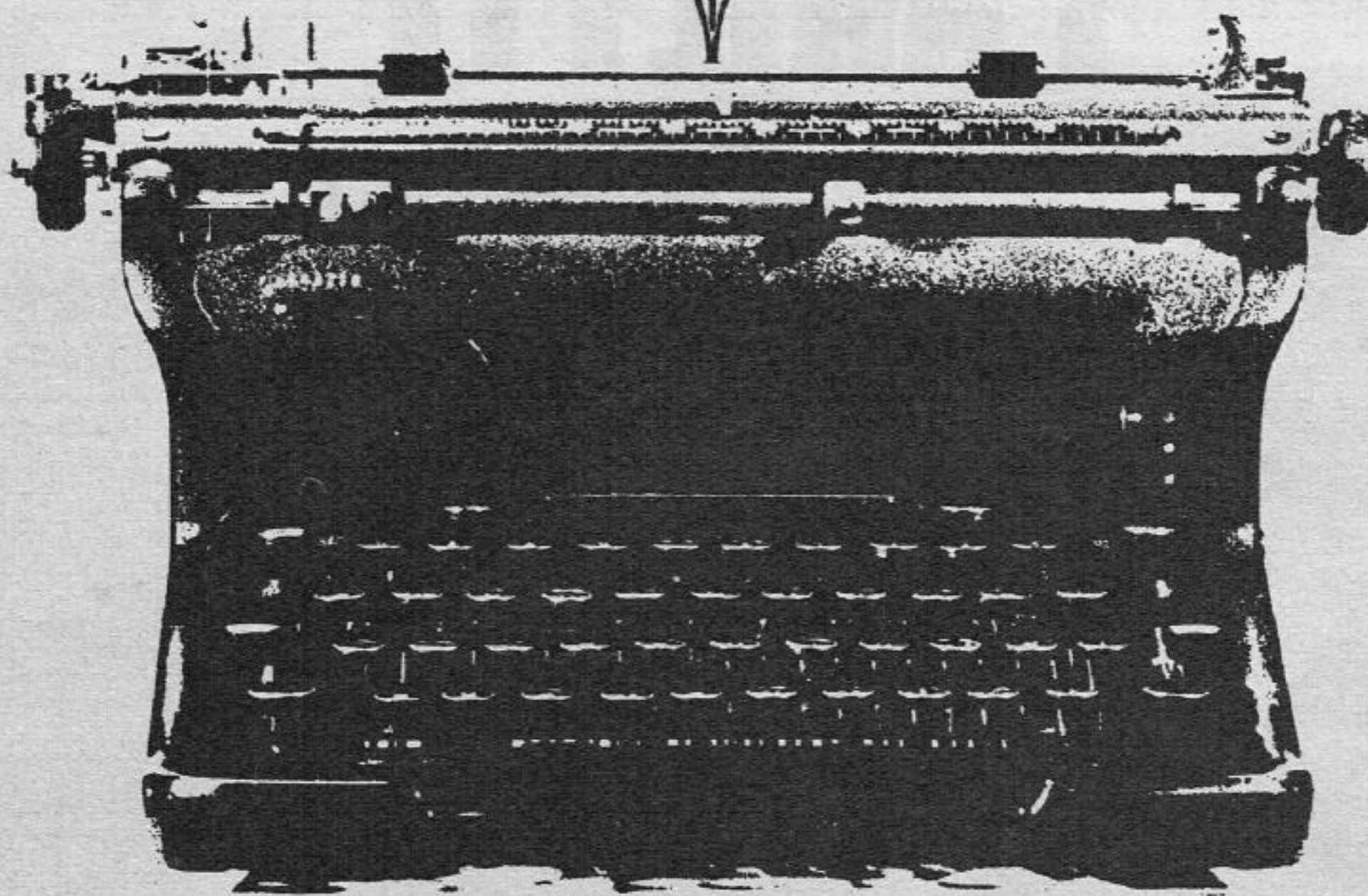
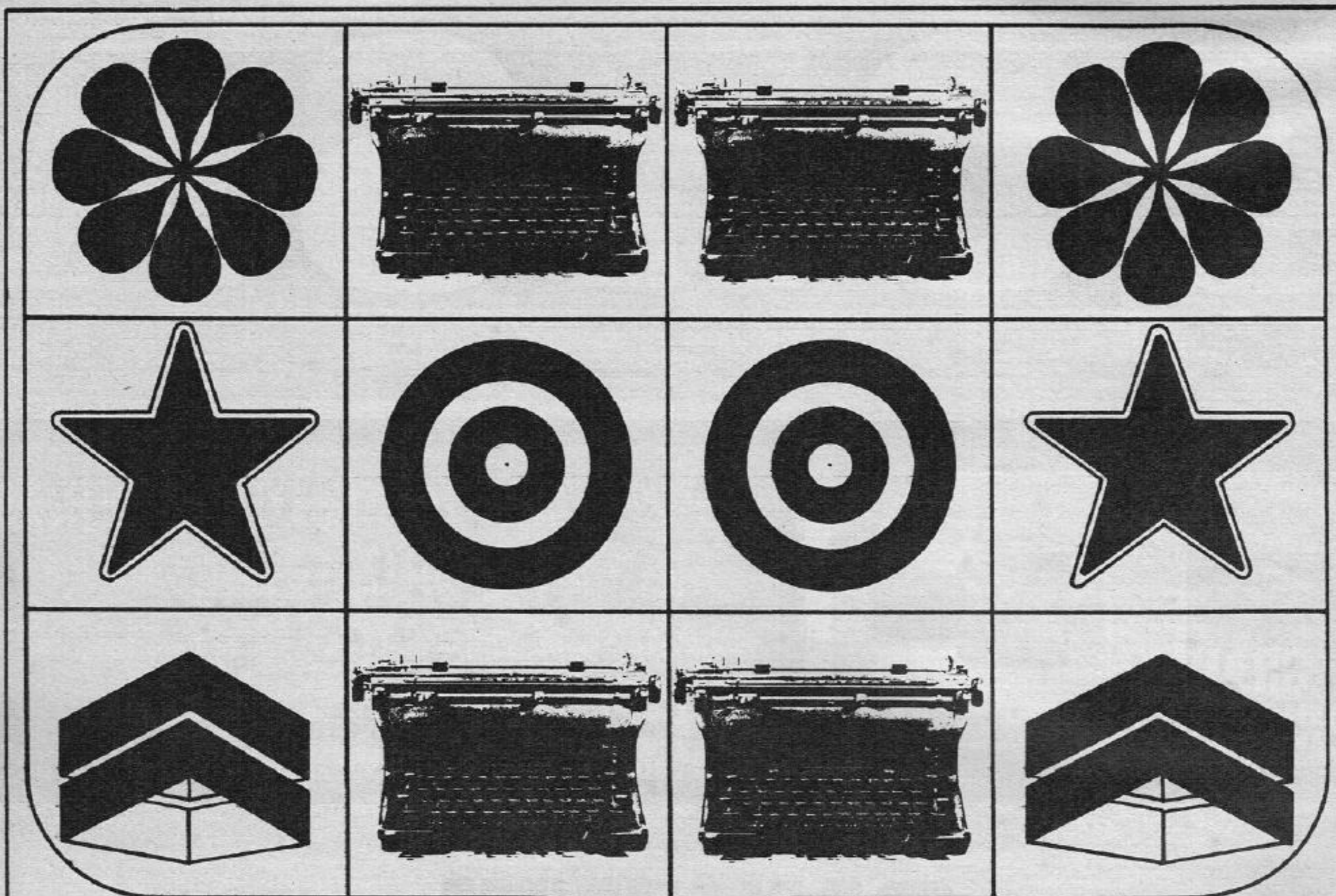
Parabrisas **CORSA**

TC
GRAN PREMIO

- . 4.250 km DE INFORMACION
- . ANALISIS EXHAUSTIVO
- . DESARROLLO GRAFICO
- . TECNICA DEL TC



JUAN M. BORDEU CAMPEON ARGENTINO



CONFIRMADO

el más alto nivel de información
en calidad de servicio



Parabrisas

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

Edición semanal



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

Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REYORED, GERMAN SOPENA, 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 (Certificaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TEREZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.

Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

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

Arte y Gráfica

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

Departamento Fotográfico

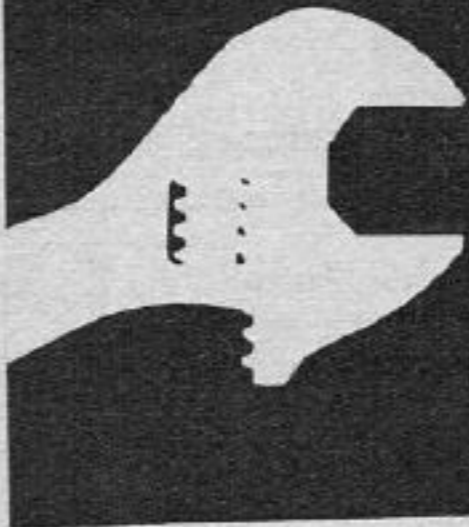
Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros

Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUNA, 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 toda y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida 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, Paris 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 considerados ilustrativos por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vacearo Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryelo SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO



COMPETENCIAS NACIONALES



TURISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (18 de diciembre): Una jornada de excepción hará disputar la "triple A, S" (Asociación Argentina de Automóviles Sport) con la intervención de automóviles de Turismo, Sport y Gran Turismo (junto a los tradicionales alternarían Torinos, Fiat 1500 Coupé, algunos Turismo tropo veloces como Giulias, BMW 1800, etc.) y Ford Falcon Standard. En fin, para todos los gustos. Las pruebas de clasificación se disputarán el sábado 17 a las 15.45. El domingo a las 15.45 comenzará la reunión con una competencia para la Clase A (hasta 700 cm³) sobre diez vueltas al Circuito N° 5 de 2,126 km para totalizar 21,261 km. A las 16.15 se disputará la segunda competencia para Ford Falcon Standard (¡jojo!, que va a ser standard en serio) sobre diez vueltas al Circuito N° 1 de 3,139 km para totalizar 31,395 km. A las 16.45 se disputará la Primera Serie para los Turismo: la Clase BC (701 a 1150 cm³) romperá el fuego en el Circuito N° 8 (toman el primer mixto y la horquilla corta) de 3,934 km donde rondarán por diez veces para cubrir 39,341 km. A las 17.15 le tocará el turno a una distorsionada Clase D (1150 a 2000 cm³) a la que le han puesto un rarísimo tope de cilindrada pero que afortunadamente permitirá correr al BMW 1800 TISA; lo que no podemos comprender es por qué se impidió la participación de máquinas de más de 2000 cm³, que a excepción de algún Mustang nada podrán hacer frente a los 1600. Clase D compone la Segunda Serie y se disputará también sobre diez vueltas al Circuito N° 8 para cubrir un total de 39,341 km. De haber por lo menos seis autos en la línea de largada en cada una de las cuatro Clases completas, A (hasta 700 cm³), B (701 a 850 cm³), C (851 a 1150 cm³) y D (1151 a 1600 cm³) los cuatro primeros clasificados en cada una obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos respectivamente para el Campeonato Argentino de Turismo que finalizará con esta competencia. Ya están clasificados campeones Rogelio Scaramella, Carlos Ruesch, Carlos Alberto Reutemann y Oscar Cabalén. Solo falta definirse la Clase C entre Rosaldo Visintini y Héctor Luis Gradassi. A las 17.45 le tocará el turno a la competencia que promete ser la más sabrosa del día: Sport y Gran Turismo sobre diez vueltas al Circuito N° 2 de 3,912 km para totalizar 39,121 km. Por último, a las 18.30 se disputará la final de

Ha terminado el XLIV Gran Premio Argentino de Carretera y con él culminó la actividad automovilística de este año que finaliza dentro de algo más de 15 días. En este número el equipo CORSA se esforzó para dar un exhaustivo panorama de los últimos tramos de carrera. El delirio periodístico del Gran Premio (pág. 4) empezó al finalizar el primer bostezo del domingo a la madrugada. Desde entonces las máquinas de escribir trabajaron hasta fundir los tipos y las de fotografiar hasta quemar el celuloide: aquí está el resultado. Pero ya mucho antes otros integrantes del equipo CORSA, los que no durmieron a la vera de la ruta, recoilaron todos los datos técnicos (pág. 12) de los 113 automóviles que largaron 4.250 kilómetros antes del último domingo: quedará en poder del lector corsa sacar las conclusiones... En la lámina central, a todo color, Carlos Pairetti digno vencedor de este GP.

Sin embargo el equipo CORSA, que parece no cansarse nunca, la seguirá con el TC el próximo número lo único que les podemos adelantar es algo que cae de su peso: la lámina color de las páginas centrales estará dedicada a Oscar Cabalén, el hombre que se tiró al doblete y se quedó a un Pairetti de hacerlo.

la Categoría Turismo. En ella intervendrán los treinta y dos mejores tiempos en las dos series para las clases B, C, D y E (esta última clase reducida, es decir, de 1601 a 2000 cm³). El espectáculo promete ser jugoso y no será cuestión de perderselo. Recordamos que todas las competencias de Turismo serán para automóviles de cualquier procedencia (Muy bien señores de la AAAS, volvemos por la buena senda). A los corsas que quieran llegarse hasta el Autódromo les damos una pequeña guía de colectivos que los acerca hasta la puerta, en Avenida General Paz y Roca. Las líneas 208 y 114 salen de Retiro y pasan por Constitución y Puente Uriburu (Alsina, que le dicen). La línea 21 recorre toda la General Paz, desde Avenida Maipú (Cabildo) en Vicente López hasta Puente La Noria. Para los sueños, desde Lomas de Zamora tienen la línea 6, denominada Colombres, que en quince minutos está en Puente La Noria, desde donde pueden tomar el 21.

FORMULA CUATRO en MAR DEL PLATA (18 de diciembre): La Asociación Marplatense de Volantes, juntamente con la Cooperadora Policial de Mar del Plata, han organizado para el próximo domingo una prueba de Mecánica Nacional Fórmula Cuatro. La misma se cumplirá en el circuito de Playa Grande, cuya extensión es de 2,100 km. Los participantes gozarán de una "prima de partenza" de 18.000 pesos y se ofrecen 350.000 en premios. La reunión dará comienzo a las 15 y constará de dos series a 10 vueltas y la final a 20.



MIDGET en FERRO CARRIL OESTE (18 de diciembre): La Asociación Argentina de Automóviles Midget continuará ofreciendo su interesantísimo espectáculo nocturno en la pista de Ferro Carril Oeste, sita en Martín de Gaínza 250, en Caballito, Capital Federal. Esta será la Cuarta reunión del Campeonato Nocturno Temporada 1966/67. Se desarrollarán cuatro eliminatorias en las cuales se clasificarán los dos primeros. Luego se disputarán dos repechajes con quienes se hayan clasificado, y cuyos ganadores pasarán a las dos semifinales que se disputarán seguidamente y de los cuales los tres primeros pasarán a la final. Las eliminatorias, repechajes y semifinales se disputarán a cinco vueltas, mientras que la final a seis. Estas competencias otorgan los siguientes puntos: los cuatro primeros clasificados en cada eliminatoria 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente; los dos primeros en los repechajes 1 y 0,5 respectivamente; los cuatro primeros en ambas semifinales 8, 5, 2 y 1 y los seis primeros clasificados en la final 13, 8,

5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. conjuntamente al Midget se disputarán las competencias de Speedway motociclístico, estructuradas en un esquema similar.

REGULARIDAD en REMEDIOS DE ESCALADA (18 de diciembre): El Centro de Rehabilitación de la Sordera organiza una prueba para las Categorías Segunda, Tercera y Debutantes bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad con recorrido entre Remedios de Escalada hasta Monte. A las 8.01 se largará desde Avenida Rosales 845 en Remedios de Escalada.

—en SAN MARTIN (18 de diciembre): La Escuela Técnica San José organiza una competencia para Tercera Categoría fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad desde San Martín hasta Pilar. A las 8.01 se largará de Estrada 747, San Martín.

MOTONAUTICA en PALERMO: Otra vez el ruido en el Lago Tres de Febrero, en los bosques de Palermo. La Asociación de Volantes Motonáuticos organizará una interesante reunión para todas las clases aprobadas por la Federación Motonáutica Argentina. Los que tengan ganas de pasar una tarde agradable, ya saben.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

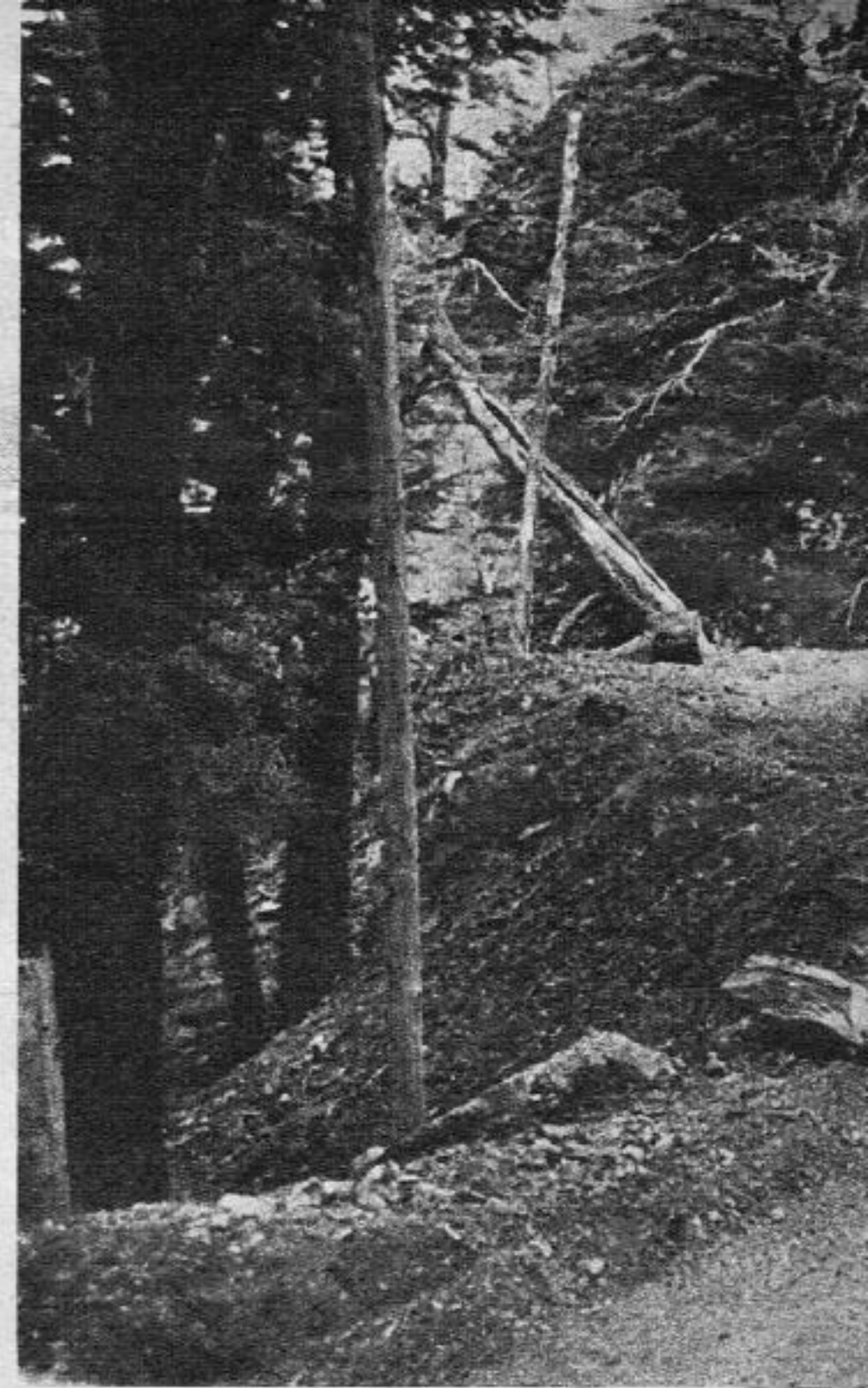
TURISMO en URUGUAY (18 de diciembre): La Asociación Uruguaya de Volantes organiza las Seis Horas Shell en el Circuito N° 2 del Autódromo Victor Borrat Fabini (El Pinar) que otorgará puntos para el Campeonato Nacional Uruguayo de Turismo Grupo Dos. Habrá cinco Clases: A (hasta 700 cm³), B (701 a 850 cm³), C (851 a 1150 cm³), D (1151 a 1600 cm³) y E (más de 1600 cm³). El número máximo de corredores admitidos será de 45. Para integrar las Clases será necesario que haya seis automóviles. La carrera se iniciará a las 14, con los motores detenidos y los automóviles alineados en ángulo de 45° con respecto al eje y sentido de la pista, sobre la cuerda interna y los corredores sobre la cuerda externa (Estilo Le Mans). Para clasificarse será necesario haber recorrido las dos terceras partes del recorrido. Para quienes vayan a roscar a "El Pinar": ¡jojo!, la pista es muy angosta; en el mixto si uno se va afuera y toca la arena con las ruedas cruzadas ¡zas!, de funyi allá te vás. Buena suerte a todos.



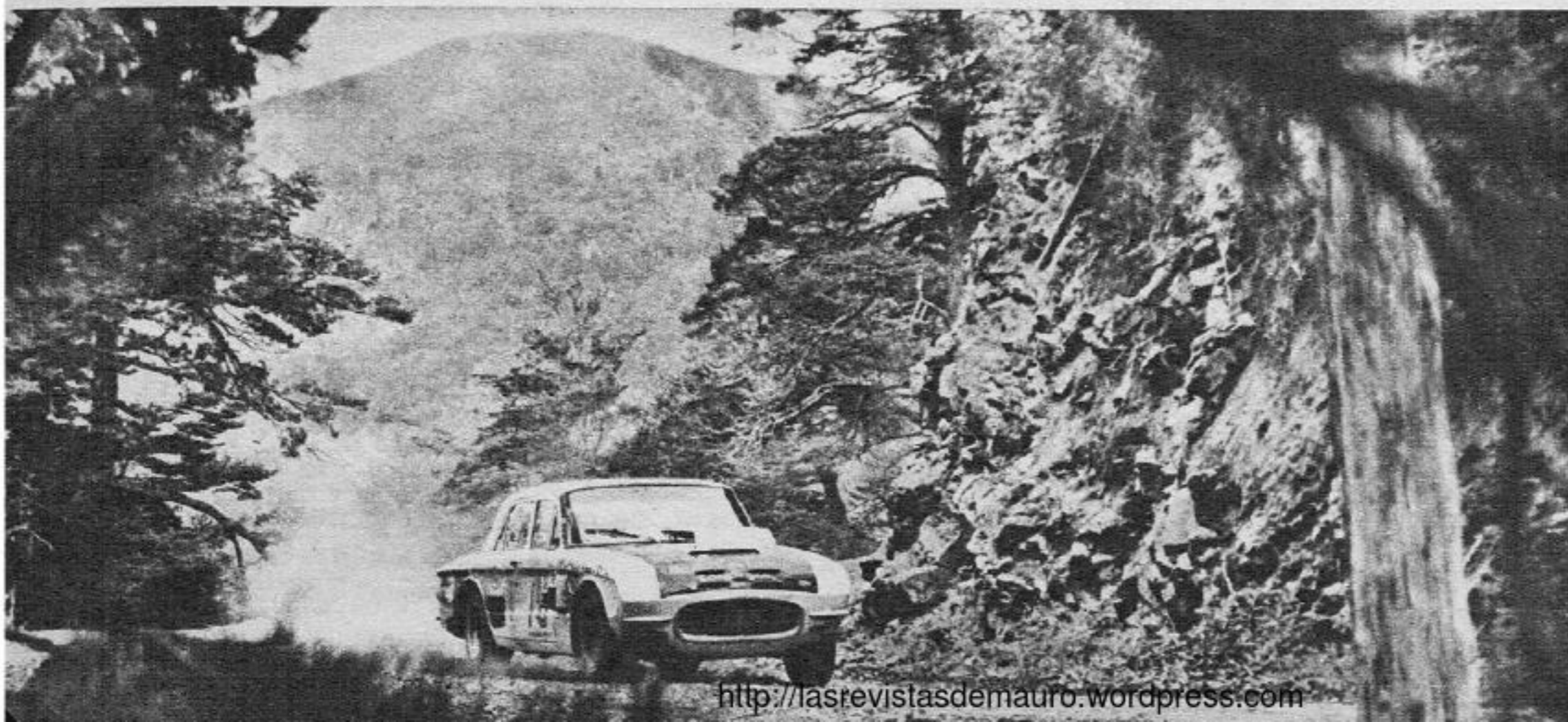
TS

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

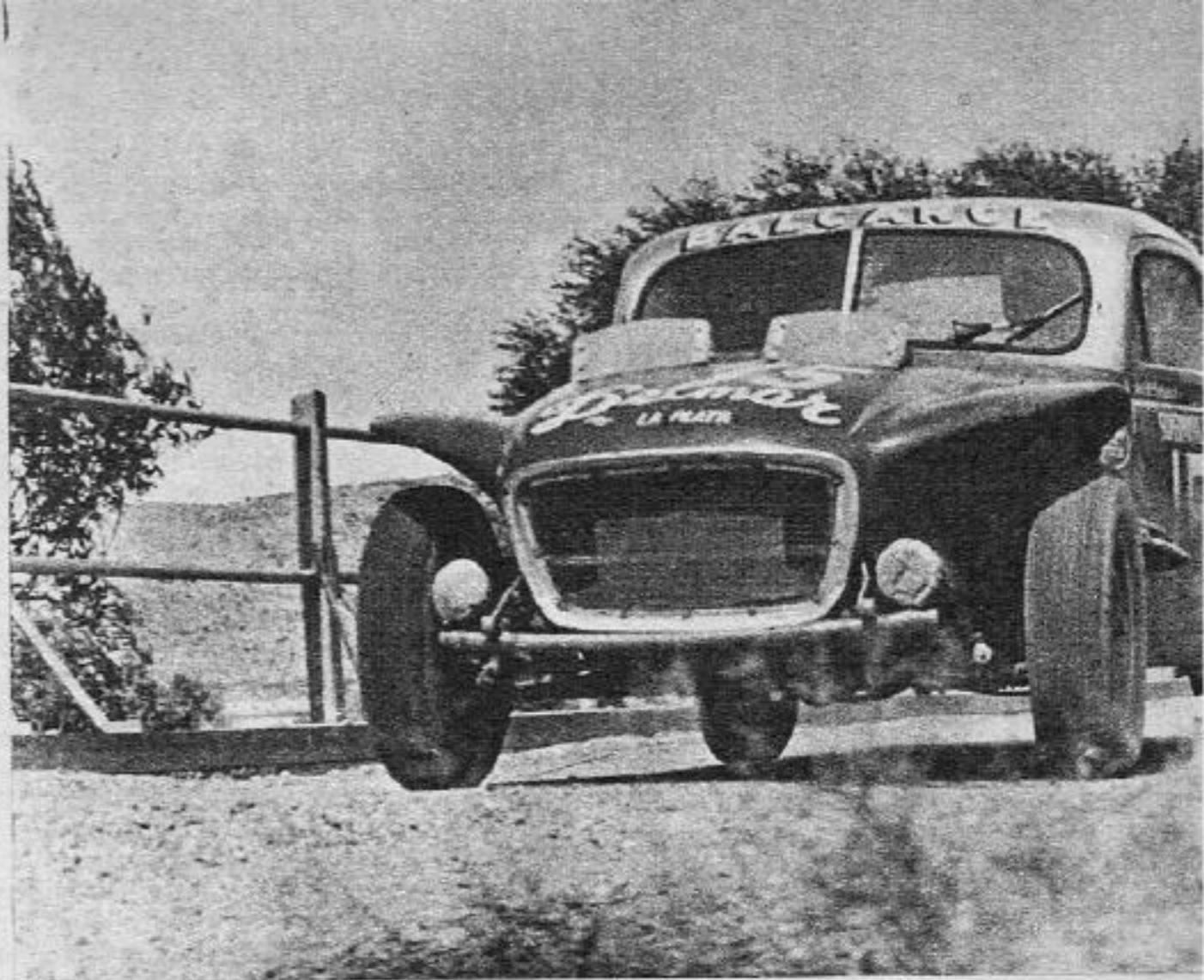
Fotos: JORGE DIAZ y
CARLOS ARCURI



Ya finalizó la sexta etapa. En Bahía Blanca los fordistas aún abrigaban esperanzas de campeones. Abandonan los cuatro chivos y ¡zas! Cabalén gana el Gran Premio y Casá es segundo y campeón. Con el recargo de Tarducci ya era uno menos. El segundo es Bordeu ya llegando a Olavarría (las malas lenguas aseguran que se quedó a reclamar su campeonato). Pero no fue ninguno más. Casá cuarto y meritorio ganador de la última etapa. De todos modos, es el subcampeón 1966 y realizó una carrera al nivel de los méritos mostrados en toda la temporada de TC.



Cabalén fue el hombre del año. Sin duda. De las cuatro competencias más importantes (exceptuando la Temporada Internacional) fue el ganador de tres y llegó segundo en la restante. A saber: Ganó la San Juan-Coquimbo-San Juan, la Vuelta del Noroeste (luego fue desclasificado por estar su máquina fuera de reglamento), el Gran Premio Internacional de Turismo y fue segundo en el Gran Premio Argentino de Carreteras. Una hazaña sin precedentes.



Erverto Rodríguez cumplió como siempre: llegó entre los cinco primeros. El año pasado fue cuarto completado el trío de balcarceños. En los cuatro primeros puestos. Este año fue el mejor balcarceño y su tercer puesto confirma sus aptitudes de llegado.

Curva a la izquierda. Curva a la derecha. Cornisa. Arboles. Para el ganador solo fueron algunos de los escollos más difíciles que tuvo que enfrentar en una de las mejores carreras de su vida. Con un motor seguro y experimentado ganó por segunda vez el Gran Premio. Y esta vez Pairetti no se hizo el Pairetti.

Un ruido de muchos hombres y muchos motores cruzó las pampas, perforó el Valle del Río Negro, rodó por los faldeos de la precordillera, rebotó en el paisaje dibujado por Walt Disney en el sur, conmovió a la nieve más al sur todavía, bajó —travieso— por la meseta, y volvió a casa bordeando el mar. Un milagro geográfico, como quien diría... Pero los Grandes Premios son mágicos y por lo tanto, capaces por ejemplo, de llevar al TC a los lugares más insólitos, secuestrándolo casi sádicamente de las rectas llanas donde creció y se multiplicó.

Antes de largarse la maratón del año, CORSA había señalado que la carrera sorprendía a la categoría en su mejor etapa de evolución. Que los caminos difíciles podían atentar —así— contra la cantidad de automóviles que completarían la competencia, pero que a la vez, la novedad sería profundamente útil para desarrollar otros elementos que los habituales, ya sea en las máquinas como en los pilotos y sus equipos.

Está confirmado. El puñado que llegó a Necochea muestra estadísticamente que no era muy difícil acertar. Sin embargo la esencia más importante para exhibir y analizar, es la necesidad que mostro el TC de descubrir otras cosas para seguir dando pasos adelante. Vamos a ponernos de acuerdo: si entendemos por TC a las carreras elementales de todos los domingos, no hace falta agregar nada. Bienvenidos los pocos que llegaron y todos los que se quedaron en el camino. Pero la tradición, que es un arma tan determinante dentro de la categoría, nos indica que TC es también Gran Premio... y mucho. Prometemos formalmente no mencionar dos cosas: las lacrimógenas reflexiones tipo "el TC abre caminos, etc." (porque eso pertenece a otra época) y la comparación de promedios de este año con los de otros Grandes Premios (por la obvia diferencia del TC actual con el TC anterior a 1964). Cualquiera de las dos referencias pueden hacer confundir el valor de los elementos recogidos en las rutas del sur. Con los pasos hacia adelante dados en los dos últimos años, el Turismo Carretera ha asumido una responsabilidad y de acuerdo a ella, este Gran Premio ha sido su demostración más

pobre de 1966. Cualquiera de las carreras realizadas en autódromos cerrados, o la suma de las competencias dominicales le dejó a la categoría mucho más que la prueba más larga del calendario. Sin embargo, hay todavía una alternativa que puede salvar la plata: la capacidad que tengan los hombres del TC para asimilar las enseñanzas de la ruta cruel y exigente. Cuando predicamos la bondad de las carreras en circuitos cerrados podría entenderse que idealizamos una categoría exclusivamente pistera, pero dándole a la ruta tanta importancia como a los circuitos en su calidad de banco de experimentación, se justifica totalmente el sentido del TC, que es una categoría *standard* por origen y *Gran Turismo* por evolución y especialización. Cualquiera de las dos formas le permite al Turismo Carretera optar por escenarios indistintos. Entonces, la experiencia de carreras largas en escenarios no habituales puede ser tan o más esclarecedora que una serie de pruebas en circuito...

Pobre. Cuando se dice que una cosa es pobre, hay siempre una dolorosa violencia para el juez del problema, pero decirlo es una manera de tomar conciencia de lo que sucede. Antes de explicar porqué este Gran Premio lo fue, observemos que participaron en él dos clases muy diferenciadas de automóviles y pilotos que no por casualidad se mostraron totalmente integrados entre sí, dentro de cada grupo. Por un lado, los que enfrentaron al GP como una carrera de 4.000 kilómetros, manejando bien y con ritmo en cualquier tipo de caminos, con automóviles mecánicamente bien solucionados, con excelentes equipos de mecánicos y hombres-auxilio, con actividad planificada de antemano y claras ideas sobre el papel que les correspondía desarrollar en cada circunstancia. Por otra parte, los bohemios, los que corren con gomas comunes de Estanciera, los que juegan a embocarla o no, que además son los mismos que haciendo su promedio solamente en las rectas brindan la mejor imagen antigua del TC. Entre los que llegaron hay de los unos y de los otros, pero eso no importa mayormente en el balance. Ni siquiera las diferencias de tiempo en las planillas finales pueden dar una idea

más o menos completa de las distintas galaxias en que viven. De todos modos hay muchos automóviles deficientes que llegaron porque los motores rara vez giraron rápido. Pruebas: los Chevrolet punteros, que durante el año llegaron a insólitas 6.300 rev/min, viajaban comúnmente a 5.000, con cierto margen, claro. Los Ford, rara vez pasaron de las 5.300-5.400 según los promedios parciales excluyendo la primera etapa, con una reserva lógica de 600-700 rev./min.

Hay que explicar lo de las planillas. Generalmente sirven para dar una idea, pero también pueden condenar sin sentido a un hombre que anduvo y se retrasó en algunos tramos. Aparentemente, lo mejor es separar en grupos a los pilotos y estudiar el Gran Premio combinando lo que digan los diferentes casilleros.

Claro que la potencia o la velocidad de que dispone cada cual quiere decir mucho, pero a veces no. Por ejemplo Rienzí había anunciado de antemano que saldría con todo. Se quedó en la primera etapa, como habiendo confiado demasiado en el automóvil. Emiliózzi también salió al frente, para capitalizar ventajas. Se quedó en la segunda. El Chevrolet de Manzano empezó a aflojar en la tercera y se rompió definitivamente en la cuarta. De ahí en adelante los quedos tienen menos valor histórico. Pero los tres hombres que tomamos como ejemplos aislados nos muestran cómo se puede actuar en un GP a puro automóvil, o por lo menos con un gran porcentaje de automóvil.

Hay otra manera de hacerlo: preparando motores y elementos mecánicos muy robustos, para dar la vuelta en la mejor colocación posible y para compensar en cierto modo la falta de exquisitez conductiva. De este grupo surgen por lo general los tapados, como Mabellini en 1962, como Mantinián varias veces, como el mismo Manzano hasta el año pasado y como Erverto Rodríguez, Rubén Fulco, Crispulo Villanueva, Manuel Vizcay, Eduardo Matías y Oscar Tomietto en este Gran Premio.

La tercera variante es la más exitosa, al parecer. Menos velocidad que los supersónicos y más que los "irrompibles", pero en ambos casos mayor

capacidad para manejar realmente bien en cualquier parte. Aquí se alistan Pairetti, Casá, Bordeu, Cabalén, Alzaga, Viale, Menditegui... No es raro que toda esta gente (que siempre dispone de una manera u otra del apoyo oficial, al fin y al cabo por méritos propios) sea la más organizada. Pairetti es el caso típico, como también lo anunciara CORSA al intentar predecir el GP. Sus auxilios, capiteneados por el inefable Zavaleta, le permitieron —verbigracia— parar sólo 7 segundos a lo largo de la cuarta etapa para reaprovisionarse. Casá y Bordeu, también disponen de gente adiestrada, a pesar de que Casá perdió casi una hora y media por fallas en la magneto saliendo de Esquel, pero esto por que las camionetas con repuestos no podían razonablemente entrar en la ruta contra la carrera. Cabalén tiene una hoja de ruta perfecta que le asegura prácticamente la seguridad de no equivocarse. Aparte, su nueva mentalidad (el cambio de frente es tan emocionante como el de Pairetti) puesta ya de manifiesto en el GP de Turismo, siempre lo va a ayudar a llegar lo más lejos posible. El equipo Ford dispone de inmensos medios, por lo menos en comparación a los demás, etcétera.

Otro estilo: el de la riqueza mecánica bien atendida y adecuada al GP, pero conducida por gente demasiado habituada a la llanura, como Tarducci, Cordonnier, Ermelindo Rienzí. Y la inversa, hombres que manejan fuerte, casi perfectamente bien, pero que en cambio no tiene grandes tropillas bajo el pie derecho, o sufren la falta de una marcha más en la caja, o que trabajó solamente en el motor, caso Cottel, Bautista Larriestra, etc.

Por último, un repaso a la intrépida raza que intentó el GP de Turismo Carretera con automóviles de inspiración europea, o directamente en orden de "Anexo J". Solidarios con sus preferencias por los vehículos que *doblan y frenan de fábrica*, manejan todos como los dioses que hacen punta y taco, y solamente se ven limitados por la falta de potencia y de velocidad. Así y todo dejan su lección, aunque más no sea con lo que le mostraron a la gente que vio el GP en la montaña o en el camino sinuoso... Este trío se llamó Urruti, Zanetta, Castañón.

TC GRAN PREMIO

Balanceando lo visto en la montaña, es fácil determinar que este Gran Premio, si es que dejó alguna enseñanza, no la dejará solamente a los preparadores. Un alto porcentaje de pilotos mostró con mucha convicción que sus problemas son demasiado graves cuando deán usar los tres pedales, la palanca de cambios y el volante a la vez. Fuera de las rectas, se anduvo soberanamente despacio. En realidad es cierto que las condiciones de tenida de los automóviles TC son capaces de limitar a cualquier piloto, pero vale la insistencia con una aclaración: se anduvo no solo despacio, sino a la vez muy por debajo del límite, aun contando que llovió en casi todo el tramo sinuoso.

Cornisa, precipicio, curva ciega, son novedades insólitas para el TC. Pero no sólo en la montaña hubo déficit de conducción, también en el rípio, también en los faldeos veloces, pero no —por ejemplo— en la tierra suelta. Conclusión: manejar bien es un problema de costumbre. Las excepciones humanas responden generalmente identificándose con las excepciones mecánicas. Los que manejan bien tienen buenos autos, aunque sean tradicionales. La lista de buenos pilotos en la montaña, en el camino difícil, empieza naturalmente con Alzaga y Cabalén, sigue con Viale, Pairetti, Casá, Bordeu, se prolonga hacia Larriestra, Urruti, Zanetta, y SE TERMINA. Un detalle típico de la categoría: cualquier carrera del año puede consagrar a un hombre espectacular, lo cual no quiere decir hombre sino, prolijo y veloz. Pero en el GP, cuando las condiciones son totalmente otras que las de tener mucho público alrededor de una curva lenta y aparecen los accidentes topográficos ajenos a la categoría, desaparecen los heroes y todo el mundo usca su ritmo desde abajo, desde demasiado abajo.

Como no podía ser de otra manera,

en las etapas veloces se rompieron los motores. La primera y la segunda fueron el caso típico, porque filtraron a los motores demasiado exprimidos. La tercera —montaña, curvas, subidas y bajadas— castigó a los frenos, a las cajas de velocidades y a los elementos de suspensión. La cuarta, quinta y sexta, aparte de desintegrar más motores, cobraron el precio de la distancia recorrida hasta entonces, pusieron de moda los radiadores de aceite, los diferenciales o los sistemas de dirección y la integridad estructural de los automóviles.

Suponiendo que todo esto sea una cosa natural tratándose de una competencia exhaustiva, es necesario aclarar que a partir de la primera etapa las cosas se dieron muy lentamente, sin ritmo, sin emoción, sin la sanguínea vitalidad que los redactores radiales vociferaban con su mejor entusiasmo. Independientemente de que en un GP se ve pasar a los automóviles una sola vez por etapa y en esta oportunidad se los vio en poca cantidad reptando dócilmente, fue mucho más interesante pasar la mañana con un cronómetro en la mano y respirando la lucha Bordeu-Casá que viendo la carrera en sí. Ya desde la tercera etapa se tenía la sensación de que sólo un gran infortunio podría arrebatarse a Pairetti el triunfo más consagratorio del año. Desde el cuarto tramo en adelante cada cual se dedicó en apariencia a conservar su colocación o a mejorarla aprovechando el hueco de los que abandonaron. En Bahía Blanca quedaba nada más que la incógnita sobre el tercer puesto que Erveto Rodríguez le quitaba por siete minutos al maltrecho Chevrolet de Tarducci y un callado temor al pecado mortal de que alguien naborandose en la última etapa. Ni siquiera hubo lucha por la anteúltima, ya que los veintisiete minutos recargados a Cabalén en Trelew le impidieron discutirle

a Bordeu el triunfo parcial, mientras Pairetti contemplaba cómo aumentaba su ventaja sobre el cordobés. No largó el equipo Ford, abandonaron Cottet, Larriestra, Musso, Zanetta, Eraso.

La última etapa fue un capítulo dramático, característico por los abandonos. Juan Manuel Bordeu quedó lamentando su deserción en una banquina triste, aunque con el consuelo de tener que celebrar tan justamente allí su consagración como campeón argentino del TC. Para eso bastó que Eduardo Casá no alcanzara el segundo puesto en la clasificación general, perdido en la cuarta etapa cuando se le empapó el magneto, en la quinta al rompersele la dirección cerca del Río Colorado. La primer detención de Casá fue el equivalente a la primera de Bordeu, en la segunda etapa, cuando cambió el embrague: exactamente 1h20min. La segunda fue un automático crédito para el Chevrolet colorado, que ganando el quinto tramo sumó tres puntos tranquilizadores a su haber. Ese triunfo parcial de Bordeu, al que contribuyeron indirectamente la tranquilidad de Pairetti y los 27 minutos de recargo que sufriera Cabalén en Trelew, parecía una exigencia demasiado drástica del conductor, pero quizá esa exigencia confirme algunos rumores que circularon en Chubut asegurando que "La Coloradita" no estaba en perfectas condiciones y podía romperse en cualquier momento. Por lo tanto recibía cantidades exportables del acelerador. CORSA no sabe si es cierto o no, pero el vigoroso estilo de Bordeu entre Trelew y Bahía Blanca y después su ímpetu de la sexta etapa cuando los 25 minutos que le llevaba a Casá en la general le aconsejaban un estilo blando como el de Pairetti, parecen confirmarlo. Casá viajó a fondo en el último tramo, ganó la etapa, pero con su cuarto puesto en la general a casi 2h20min. del segundo puesto que necesitaba para ser Cam-

Rubén Fulco peleó el séptimo puesto hasta el último segundo es decir, hasta los últimos 43 segundos por los cuales le ganaría al promisorio "Cacho" Matías. Matías le aventaja por tres minutos en Bahía Blanca y venía con todo peleando el segundo lugar en la etapa con Cabalén, pero finalmente se retrasó. Ambos, debutantes en el Gran Premio. Ambos con el sabor de la gloria. Septimotavo.



Parque Cerrado síntesis del Gran Premio: barro y pocos autos. Afuera los abandonos... Este es el de Esquel.

Santiago Julio González finalizó decimocuarto luego de una regular carrera. Sin duda, su mejor satisfacción desde que compite en tccé. Antes era más romántico: corría en Sport.





➤ Villanueva reapareció con un éxito. Las esperanzas quedan prometidas para 1967. Lanús contenta con su idolo.

➤ Mario Tarducci o la desesperación por Aceite SAE 40. Luego de una regular actuación hasta la cuarta etapa tuvo un retraso en la quinta, un recargo de una hora y media en Bahía Blanca y otro retraso más en la sexta etapa.



➤ Ermindo abraza a Angel. Los Rienzi felices al arribo en Necochea de Ermindo que terminó con éxito su primer Gran Premio. Salió con todo de Mercedes y le duró poco.



➤ Sergio Bocher va serpenteando por Bariloche. Bocher finalizó el Gran Premio en el décimosexto lugar; hizo una carrera regular.

peón, demostró que su irrompible motor podía quizá haber corrido inmediatamente otro GP sin sufrir. Clasificar a Bordeu y a Casá como Campeón y Subcampeón es un poco como pegarle un rótulo o una estampilla. Para dos hombres que como ellos corren por el placer de correr, la ambición del título no fue en apariencia el combustible necesario para entablar una lucha que bien pudo haber sido sordida. Quizá haya sido más bien un aliento individual para llegar más lejos, para seguir en carrera aún sufriendo inconvenientes serios o gruesas pérdidas de tiempo. Cuando Bordeu perdió su hora y veinte estaba demasiado alejado del batallón puntero y Casá tenía bastantes posibilidades de salir segundo. Pero viéndolo manejar no cabía duda que lo hacía con una fe inmensa. Entonces recuperó el tiempo perdido, pasó casi treinta autos en la montaña y llegó a ganar una etapa. Lo mismo Casá. El pudo haber bajado los brazos dos veces, pero repitió el proceso: corrió fuerte para recuperar, pasó a diecisiete automóviles, evitó admirablemente el vuelco cuando se le rompió la dirección y ganó la última etapa. Algo más; en varios tramos parciales de la carrera, tanto Bordeu como Casá marcaron los mismos tiempos. Está bien, Campeón y Subcampeón, pero más que eso fueron indiscutiblemente los dos hombres del año, como para satisfacer a los simpatizantes de sus dos marcas antagónicas, sus dos estilos diferentes, sus dos caracteres distintos.

Si es cierto que ganar el Gran Premio equivale a consagrarse Campeón, Carlos Pairetti también cubrirá su raleada cabellera con una corona. Este año se habló mucho de su nuevo y razonable estilo, aunque entre sus valijas haya traído desde Europa el apodo de "il matto", pero su maduro carrerón pareció querer demostrar que el sobrenombre le llegó a destiempo. Pairetti no quería ganar la cuarta etapa. Largó de Esquel con el mismo ritmo que conservaría hasta Trelew y ganó en el tramo mientras Alzaga, Casá, Bordeu y Cabalén que habían punteado se atrasaban y abandonaban Manzano y Roux. También pudo haberlo tentado la posibilidad de ser primer piloto que ganase cuatro etapas consecutivas, pero no lo cegó la gula y en la sexta etapa llegó a estar colocado décimo. Durante la carrera, el espectador siente a veces demasiado respeto por su infalibilidad y no arriesga pronóstico pero ahora que terminó el Gran Premio, Carlos Pairetti se convirtió en el tercer rey de 1966 y está muy claro que ya navegaba con la seguridad de los triunfadores rumbo a Trelew, así como lo hizo en las tortuosidades de la tercera etapa y mucho más allá controlando serenamente el tren de Manzano en la segunda.

Varias veces mencionamos como una causa de su triunfo a su diestro y disciplinado equipo de auxilio. Mencionémoslo nuevamente. Durante las dos últimas etapas voló sobre el ganador del Gran Premio un avión donde viajaban dos mecánicos y todos los elementos necesarios para remediar inclusive los defectos de una eventual biela voladora. En efecto, aparte de biela nueva completaban el conjunto pistón, aros, perno y camisa, todo ablandado y sobredimensionado para calzarlo directamente en el block. Nada perturbó a Pairetti. Ni Manzano, ni los triunfos parciales, ni la gloria menor de ser el primero de ganar cuatro etapas seguidas, ni el discutible honor de conservar la vanguardia en el camino. Sólo anduvo fuerte en la tercera etapa y allí ganó el Gran Premio.

También había ganado en 1963, cuando el puntero Menditeguy se quedó a 17 kilómetros de la llegada. Ne-



VEINTICINCO AÑOS DESPUES

Exactamente cuando se cumplía un cuarto de siglo de haber obtenido Chevrolet su último Campeonato Argentino de Turismo Carretera, otro Juan Manuel le da la satisfacción a las "chivistas". Fangio había sido el único que había obtenido un campeonato para la marca, en 1940 y 1941.

Asimismo resultó el Gran Premio más exitoso para Chevrolet; la marca nunca pudo ganar más etapas que Ford. Este año se despachó con un 5 a 1 rotundo. En cuanto a las carreras del año, la hegemonía Chevrolet comenzó en 1965 donde se impuso por 19 a 12. Este año fue más abultada: 21 a 12.

Y todo esto acontece cuando los dueños de los cuatro bancadas sueñan en los Tornado y en los Torino. Los siete bancadistas piensan y dudan. Los rumores circulan. Pairetti, Roux, Bordeu, Polinori, etc., hablan de Torinos Tornados. Algunos fieles hablan de Torinos con motor Chevrolet Super de siete bancadas.

Pero por ahora la barra sigue cantando: "Y ya lo vé, y ya lo vé; es el año Chevrolet...".

TC GRAN PREMIO

cesariamente, este Gran Premio le gustó más.

Oscar Gaalén lo escoltó convirtiéndose así en el automovilista del año: primero en la categoría mayor del Gran Premio de Turismo, segundo en el de TC. También estas son cifras que clasifican al hombre, pero en su espíritu este es un Cabalén distinto al del año pasado, al que pasó casi un año y medio sin terminar una carrera. Que si entonces fue ametrallado por quienes considerábamos como un error a su estilo sanguíneo, hoy merece nuestro mejor aplauso. Un GP quizá puede ganarse porque sí, pero terminar dos casi seguidos en las mejores posiciones es el fruto de razones mucho más subjetivas que la casualidad. A lo largo de toda la ruta no hubo gran despliegue de auxilio de Cabalén, pero en cambio su acompañante viajaba leyendo una hoja de ruta muy completa que apoyaba con logística las virtudes del piloto como piloto.

Erverto Rodríguez fue tercero, montando un superado motor Chevrolet de cuatro apoyos y repitiendo su exitosa acción del año pasado también en el Gran Premio. Básicamente no es un piloto capaz de erizarle la pelambre a la muchedumbre durante sus esporádicas apariciones dominicales. Tampoco, a pesar de ser balcarceño, transmite la pasión de sus coterráneos y no parece integrado al grupo de pilotos zonales. Pero con su Chevrolet Bauffer, gemelo al de Pairetti, fue ganando lentamente posiciones sobre los metales fatigados de sus rivales y se confirmó como otro de los especialistas en Grandes Premios.

El extraño Ford 53 de Crispulo Villanueva, se colocó en el quinto puesto, detrás de Casá. La receta fue simple: poca velocidad, no parar sino cuando fuera estrictamente necesario sin esperar que los demás abandonen. Tarducci en cambio bajó al sexto lugar desde el tercero, en la última etapa.

Adrián Antonio Villegas llevó hasta la bandera a cuadros de Necochea al único Tornado que llegó. Largaron dos y el de Cordonnier, abandonó en la última etapa, muy cerquita de la llegada, con fallas en la caja de velocidades. Buena actuación de ambos corredores con el motor de IKA.

Con su Chevrolet seriamente averiado, consumiendo ríos de aceite, obligado a no pasar de las 3500 rev/min, el sólo hecho de haber llegado debe haberle ofrecido una de las mayores satisfacciones desde que eligió el TC como hobby. En realidad, todos los que terminan un GP tienen algo de héroes, a pesar de que nos pasemos el año diferenciando las imágenes de las realidades. En los Parques Cerrados de cada semana, se vive exactamente lo mismo cada siete días. En el Parque Cerrado del Gran Premio hay reencontros, emociones auténticas y profundas y el adiós a las armas marchando del brazo con el volver a vivir. Por eso el mérito es similar para todos los que dieron la vuelta. Se llamen Fulco, Matías, Ermelindo Rienzi, Villa, Gilli, Pourciel, Villegas...

Miremos al Gran Premio sobre el hombre. Sobre el vistazo rápido entrega una serie de elementos muy sabrosos para el análisis: (1º) la gran cantidad de abandonos y el escaso número de clasificados en relación a los que largaron. (2º) la ausencia de la mayoría de los ídolos en los puestos de privilegio y consecuentemente el resultado que da salir al Gran Premio con auto poco veloz pero seguro aunque ello determine después un bajo promedio de conducción y falta de lucha por los puestos. (3º) la lección que los hombres aprenden (divirtiéndose o no) durante una carrera larga diferenciando con toda claridad que las carreras cortas especializan a los pilotos de automóviles y a los automóviles en un solo sentido.

Un ruido de hombres y un ruido de motores se evaporó en Necochea. Ni siquiera la lluvia constante que duró todo el Gran Premio como si una inmensa nube hubiera viajado encima suyo, alcanzó para bajar la temperatura de los metales calientes. Hacía falta tanta agua para apagar tanto fuego.

FANGIO EN ESQUEL

Apretado entre el suelo lleno de grasa y una gorra de estilo inglés, Juan Manuel atestiguaba serenamente la reparación del Chevrolet de Manzano en la concesionaria General Motors de Esquel. Cualquiera que hubiese cosechado sus laureles y su prestigio, bien podía haber preferido los burgueses placeres de cualquier playa europea de moda, en lugar de llenarse el cuerpo de tierra y las uñas de grasa entre el tráfico incesante del Gran Premio.

Ser una especie de "jefe de equipo" para Juan Manuel Bordeu es la magnífica excusa que encontró Fangio para reverdecir las emociones que sentía cuando él mismo corría el Gran Premio en aquella época de los históricos duelos con los Gálvez. Apenas alcanzó a sonreír cuando alguien le insinuó que seguramente había cubierto la fatigosa tercera etapa en menos tiempo que los punteros a bordo de su Torino gris metalizado. Sobre la distancia y la topografía del tercer tramo fue muy claro: "Algunos de los muchachos se quejan, pero la etapa duró tanto por la lluvia y nada más que por eso, de otro modo hubieran necesitado una hora menos. Pero el Gran Premio tiene que ser así y más exigente todavía. En 1942 (¡glorioso año!) nosotros recorrimos estos mismos caminos y llegamos acá mismo, a Esquel, sólo que en vez de Zapala veníamos de Fuerte General Roca. Y desde aquí tiramos hasta Río Gallegos..."

A Fangio se le atribuyen —y no en vano— cualidades de intuitivo supremo. Miles de anécdotas le ator-

OSCAR GALVEZ

Hay un hombre que sigue siendo ídolo y figura ultra conocida en cuanto lugar esté, adonde indefectiblemente llega a los comandos de un automóvil Ford ya sea una camioneta, un Falcon de calle, uno de competición o un camión de auxilio. Por supuesto se trata del mago, Oscar Gálvez, la máxima leyenda viviente aportada por el TC, quien lógicamente no podía dejar pasar un Gran Premio sin salir a la ruta. A engrasarse, a llenarse de tierra, a angustiarse por sus "protegidos", todo con el mismo regocijo con que ganó tantos Grandes Premios.

Desde que se inició el Gran Premio todo el mundo, sobre todo quienes hacía cuatro años que no veían pasar el Gran Premio de TC, lo esperan como a otro corredor más, se arremolinan alrededor de él, sin falta le preguntan si volverá a correr...

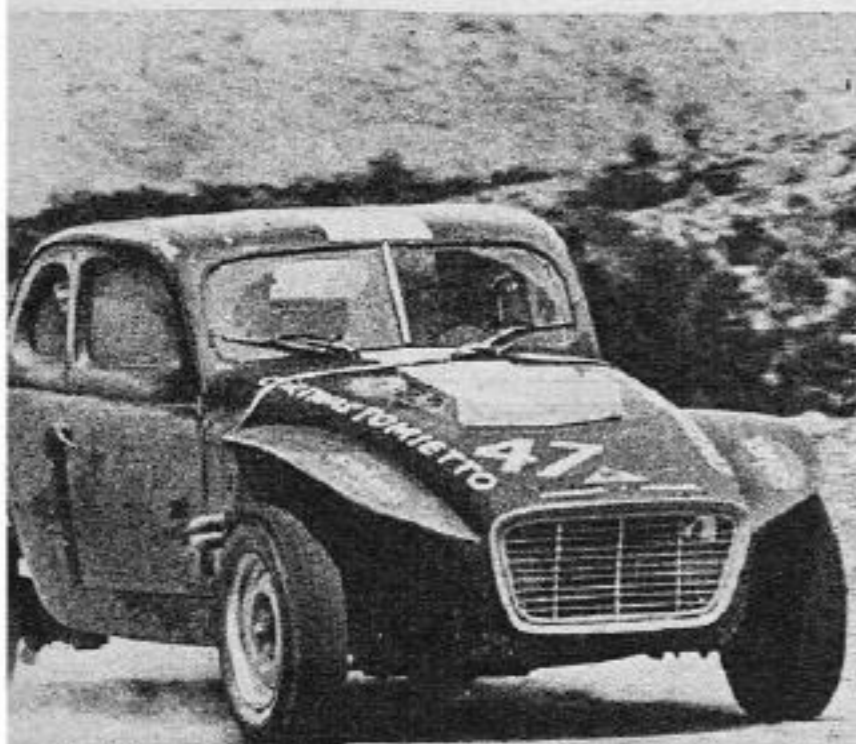
En Neuquén hasta se difundía con seriedad el rumor siguiente: Oscar venía de acompañante en uno de los autos del equipo Ford. Era obvio que si Oscar venía en un auto de carrera no podía venir de otra forma que manejando. Dos días después, en Esquel, con lluvia incesante y un frío molestísimo, entraba al Parque Cerrado luego del plazo de reparaciones. Con su maestría habitual "el mago" lo acomodaba estacionando de costado aprovechando el barro formado en el parque. Se bajó y comentó las divertidas incidencias de recorrer el tramo de la tercera etapa posteriormente a la carrera cuando cayó una nevada y una lluvia que dejó el camino casi imposible. Como es de suponer Oscar venía haciendo el mismo promedio que los coches en carrera. Un elogio a los Falcon, algunos gestos y explicaciones y se metió nuevamente en otro Falcon, éste de calle, para seguir a la Ford local tra bajando sin cesar. El Gran Premio de TC es un poco Oscar Gálvez.



Los indios saludan al Campeón. Aclaremos que en el sur no hay indios (el que saluda es Thiery). Bordeu se clasificó campeón con 90,5 puntos contra 77 de Casá y 66 del tercero Pairetti.

Viale: como de costumbre con calidad. Desde hace dos años es siempre quien salva los platos rotos de Ford. También en este Gran Premio era el mejor clasificado hasta que se retiró el equipo FMA, a causa del accidente mortal de Claudio Wieland.

Oscar Tomietto ya tiene varias historias dentro de los grandes premios. No es el primero en el que llega a destacarse. Muchas veces ya había llegado. Lástima un retraso en la última etapa.



nillaron definitivamente la fama de mago, aunque sí era necesario el OK final para corroborarlo, en Esquel no dejó lugar a dudas. Mientras un enjambre de mecánicos cubría totalmente el auto de Manzano, la voz delgada y metálica del quintuple sentenció: "Si van a soldar en la fosa, busquen un extinguidor porque puede haber un principio de incendio". Buscaron un extinguidor y tuvieron que usarlo. Allí dentro había 150 personas, pero a nadie se le había ocurrido.

"Por ley de compensación, Casá tendría que parar". Casá paró al día siguiente. "Mañana se van a romper muchos autos. Es en las rectas donde sufren y no en la montaña". Durante la cuarta etapa quedó el tendal, aunque muchos de los damnificados siguieron en carrera. "Qué buenos son estos pistones", entonces apareció por allí un super experto en pistones y confirmó que era lo mejor que podía conseguirse en el país.

En la práctica, Fangio sólo miraba. En espíritu, era algo así como un sacerdote admirado casi temerosamente por el puñado de espectadores y la pequeña legión de mecánicos que trabajaba corriendo contra el reloj. Cualquiera podía consultarle cualquier cosa. Alguien se le acercó para preguntarle qué tal eran los hoteles en un perdido pueblito de la meseta, y Fangio —después de entrecerrar alegremente sus ojos azules— le pasó el informe: "Andá y dormí tranquilo allí. En las camas no hay pulgas..."

El hombre se retiró satisfecho, y el Maestro terminó su frase: "... Por que se las comieron las chinches..."



CONDUCTOR		POSICION	TERCERA ETAPA ZAPALA-ESQUEL 5/XII/66					LLEGADA	CONDUCTOR	
			CATAN LIL	P. CORDOBA	S. M. de los ANDES	BARILOCHE	L. MASCARDI			
5	PAIRETTI	1	[Line]					5	PAIRETTI	
17	MANZANO	2	[Line]					1	CASA	
3	BORDEU	3	[Line]					9	ALZAGA	
6	MENDITEGUI	4	[Line]					70	CABALEN	
1	CASA	5	[Line]					3	BORDEU	
8	TARDUCCI	6	[Line]					21	VIALE	
70	CABALEN	7	[Line]					12	ROUX	
21	VIALE	8	[Line]					19	COTTET	
9	ALZAGA	9	[Line]					8	TARDUCCI	
19	COTTET	10	[Line]					55	LARRIERA	

CONDUCTOR		POSICION	CUARTA ETAPA ESQUEL-TRELEW 7/XII/66			LLEGADA	CONDUCTOR	
			COLAN CONHUE	P. DE INDIOS	LAS PLUMAS			
3	BORDEU	1	[Line]			5	PAIRETTI	
9	ALZAGA	2	[Line]			21	VIALE	
70	CABALEN	3	[Line]			8	TARDUCCI	
5	PAIRETTI	4	[Line]			3	BORDEU	
21	VIALE	5	[Line]			15	RODRIGUEZ	
8	TARDUCCI	6	[Line]			70	CABALEN	
15	RODRIGUEZ	7	[Line]			55	LARRIERA	
104	URRUTI	8	[Line]			104	URRUTI	
55	LARRIERA	9	[Line]			40	VILLANUEVA	
49	MATIAS	10	[Line]			77	RIENZI E.	

CONDUCTOR		POSICION	QUINTA ETAPA TRELEW-BAHIA BLANCA 9/XII/66			LLEGADA	CONDUCTOR	
			S. A. OESTE	Z. OYUELA	VIEDMA			
70	CABALEN	1	[Line]			70	CABALEN	
15	RODRIGUEZ	2	[Line]			3	BORDEU	
3	BORDEU	3	[Line]			15	RODRIGUEZ	
1	CASA	4	[Line]			40	VILLANUEVA	
19	COTTET	5	[Line]			5	PAIRETTI	
40	VILLANUEVA	6	[Line]			49	MATIAS	
5	PAIRETTI	7	[Line]			8	TARDUCCI	
77	RIENZI E.	8	[Line]			31	VIZCAY	
55	LARRIERA	9	[Line]			7	CORDONNIER	
49	MATIAS	10	[Line]			1	CASA	

ACLARACION: En los desarrollos gráficos no se han tenido en cuenta los recargos.

CONDUCTOR		POSICION	SEXTA ETAPA BAHIA BLANCA-NECOCHEA 11-XII-66				LLEGADA	CONDUCTOR	
			S. DE LA VENTANA	CNEL. PRINGLES	AZUL	TANDIL		JUAREZ	
1	CASA	1	[Line]				1	CASA	
70	CABALEN	2	[Line]				70	CABALEN	
49	MATIAS	3	[Line]				40	VILLANUEVA	
3	BORDEU	4	[Line]				15	RODRIGUEZ	
15	RODRIGUEZ	5	[Line]				30	FULCO	
7	CORDONNIER	6	[Line]				49	MATIAS	
40	VILLANUEVA	7	[Line]				5	PAIRETTI	
5	PAIRETTI	8	[Line]				32	VILLA	
30	FULCO	9	[Line]				77	RIENZI E.	
104	URRUTI	10	[Line]				8	TARDUCCI	

ANECDOTARIO

Detrás de unos ventanales rotos por el entusiasmo, la muchedumbre miraba como podía lo que pasaba en el Parque Cerrado. Por cualquier agujero trataban de asomar carteles donde se veían claramente las preferencias chevroletistas.

Previamente la improvisada murga se paseó frente a los palcos de radios y controles con un cabrito pintado de rojo con el número 3 (se dice que lo mufaron a Bordeu). Luego cuando llegó Cabalén, en seguida Casá, más tarde Villanueva, los muchachos se quedaron bien fríos. Pero cuando llegó Pairetti fue como la entrada de los leones al circo romano. Gritos, apretujones, aplausos, cualquier cosa. Entre tanta baraúnda uno pedía un peine para que Pairetti se arreglara ante las cámaras. El pobre ganador a todo esto estaba sepultado bajo una corona de laureles y de abrazos.

Mientras tanto un purrete que se había colado en el Parque Cerrado encontraba sumo gusto en pegarle revistazos a las manos aferradas al marco de la ventana de los que miraban desde afuera.

CORSA sonrió con inmensa felicidad interior cuando en un paso perdido de la tercera etapa un observador lugareño afirmaba: "Uno de los que pasó bien fuerte era el Fiat TC, ¡caray!". Se refería al coche de Zanetta cuya marca conocía por la lista de inscriptos que tenía estudiada. Sonreímos porque aunque en la mayoría de las radios todos se ocupan de los primeros, hay siempre gente

que sabe diferenciar y establecer calidades por lo que ve y no por lo que se pueda suponer al oír un comentario. Porque además eran muy pocos los que andaban fuerte en la tercera etapa y Zanetta andaba sin duda entre ellos, aún cuando su auto no tiene ni de lejos la imagen de un auto de Tradicional de TC (por suerte).

El amable Fulco recalcó que el Gran Premio le agradó muchísimo (era su primera vez) pero que le gusta más la carrera dominguera porque por lo corto del recorrido se arriesga mucho más, no se cuida el motor como en los 4000 Km de carrera.

Ermelindo Rienzo terminó por primera vez un Gran Premio y al bajarse en Necochea recibió lógicamente el abrazo de su hermano Angel, tan contento como él de haber terminado la carrera. Ermelindo decía que vino tranquilo en la última etapa, y Angel replicaba "le hubieras dado sin miedo".

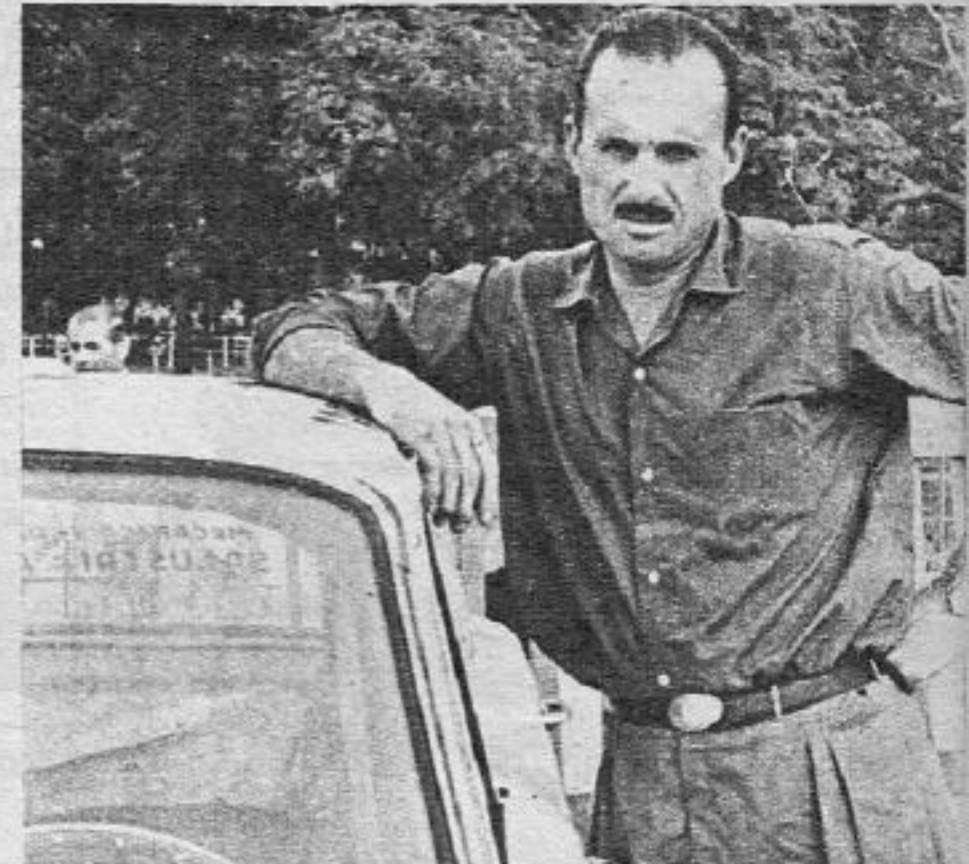
Al llegar al Parque Cerrado de Necochea una frase muy poco original nos vino a la cabeza: "Es un verdadero día de fiesta". Impresionante, mis amigos. Las mesas del almuerzo tendidas como para satisfacer las necesidades gástricas de los corredores, acompañantes y adláteres de aquí hasta la cuarta generación. La proximidad del mar pre-

sente en nuestros inconcientes, el día verdaderamente periodista para facilitarnos las tareas, la perfecta organización por parte de la gente del Necochea Automóvil Club y la presencia de un grupo de estupendas representantes femeninas de este balneario repartiendo claveles blancos y rojos, pusieron la nota de felicidad como final a esta difícil y sufrida versión del Gran Premio TC.

Cabalén le contaba a Andolfato de Pirelli que en Necochea había pinchado una sola cubierta en todo el GP mientras éste miraba con ojos críticos el desgaste de los zapatos del Falcon. Un alma maldita le preguntó: "¿usaba cuatro Pirelli?" Saltó Andolfato, para ponerse a la altura de la circunstancia: "¿qué otra cosa?".

Era interesante saber la opinión del hombre que en menos de dos meses llegó al frente de las dos carreras más importantes de nuestro automovilismo, en la del Norte como vencedor, y en esta del Sur, asegurándose el segundo puesto: "Me gusta más esta carrera, es todo trabajo nuestro, el otro es importado, además creo que en esto me siento en mi elemento. Esta colocación se la debo puramente al coche, sólo en la segunda etapa me hizo sufrir un poco cuando corté un caño de aceite y pensé que iba a fundir, creí que allí se terminaba la carrera para mí." Pero no fue así, Cabalén siguió para hacer una de las carreras más brillantes de todas cuantas terminaron en Necochea.

El Volvo de Urruti de dos litros de ventaja pero es duro de pelear. Por ejemplo en la cuarta etapa fue octavo, con la caja rota. Muchos problemas mecánicos lo fueron relegando y para dolor de los "europeístas" abandonó en la última.



El veterano Daniel Musso llevó su cafetera y su inagotable entusiasmo al último GP. Abandonó en la quinta etapa, cuando estaba vigésimo en la General.

"Lionetti" cambió a "Vila" por "Luna" y esta vez no pudo llegar. Un auto imposible para GP y un corredor a prueba de autos imposibles. O un <http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



La "palangana" que se observa sobre el baúl está bien justificada: así siempre se aguanta una desbandada más. Esta es la que lució a lo largo de todo el GP el automóvil de Luis J. Villa, décimo en la clasificación final.



CLAUDIO WIELAND

Nunca había corrido en TC, no era figura conocida y al aparecer un poco inesperadamente en el equipo Ford se constituyó en la incógnita del Gran Premio. Corría de atrás con el Falcon seis cilindros haciendo las veces de auxilio en carrera pero con verlo pasar se podía afirmar que Wieland podía correr a ganar como Alzaga, Nasif Estéfano a Viale.

En Alemania trabajó en Ford-Köhl y participó en varias carreras. Luego, de vuelta a Misiones, donde vivía, hizo lo propio en competencias locales. Ingresó hace poco en Ford Argentina y allí se concretó su intervención en el Gran Premio. Tuvo varios problemas pero conductivamente era de los que andaban en un Gran Premio donde abundan los campeones de las rectas.

En la cuarta etapa también tuvo, como Alzaga, problemas con el diferencial y la reparación le llevó mucho tiempo. Al pasar por el auxilio Ford en las Plumas entró y salió del puente sobre el río Chubut andando al límite y corrigiendo con precisión. Le hicieron señas para que se detuviera porque llegaría fuera de hora al control. Siguió viaje con todo para sufrir poco después el lamentable accidente que le costó la vida a él y dos ocupantes de la camioneta de auxilio con la cual chocó. Esta una rural Rambler, se dirigía en sentido contrario al de la carrera, probablemente a buscar a Pozueta que estaba detenido muy atrás. Aparentemente con la ruta ya semi abierta Wieland se dispuso a pasar otro vehículo y se encontró de frente con la camioneta. La polvareda levantada por los tres autos debe haber impedido la visibilidad porque el lugar, denominado Laguna Grande, era una recta muy larga. Wieland fue llevado en avión al Dique Ameghino pero falleció, desgraciadamente, en el camino. El acompañante lesionado, los dos autos destrozados. Luego se escribirán páginas, se lamentarán todos, pero siempre siguen los autos que se meten en la ruta cuando todavía no terminó la carrera. Y si terminó es obligación ineludible detener la marcha de cualquier competidor que, retrasado, no sabe que ya está fuera de hora. Como en el caso de Wieland, una actuación promisoría cortada por un accidente sin sentido.

Bautista Larriestra conduce un Falcon con motor Falcon. Abandonó repetidamente a lo largo del año pero en el GP llegó hasta la quinta etapa, con un quinto puesto asegurado en la final. Abandonó, pero evidenció calidad conductiva.

PREMIO

CORSA-BAHCO

Herramientas BAHCO y Parabrisas CORSA también estuvieron presentes en este XLIV Gran Premio Argentino de Carretera con su tradicional premio a los copilotos ganadores, como mérito a su ardua labor en toda competencia.

En esta oportunidad se instituyeron un juego de llaves combinadas a los copilotos de los ganadores de cada una de las seis etapas. Además de una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios al copiloto del ganador del Gran Premio y al copiloto del mejor colocado en la Clasificación General que nunca haya ganado el premio CORSA-BAHCO.

LOS GANADORES

Rubén Aeid, copiloto de Pairetti, se hizo acreedor a una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios y tres juegos de llaves combinadas.

Héctor González, copiloto de Cabalén, ganó una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios.

Adolfo Marelló, Hugo Sánchez y Raúl Casarín, copilotos de Manzano, Bordeu y Casá, respectivamente, ganaron un juego de llaves combinadas cada uno.

Un amigo de repuesto...

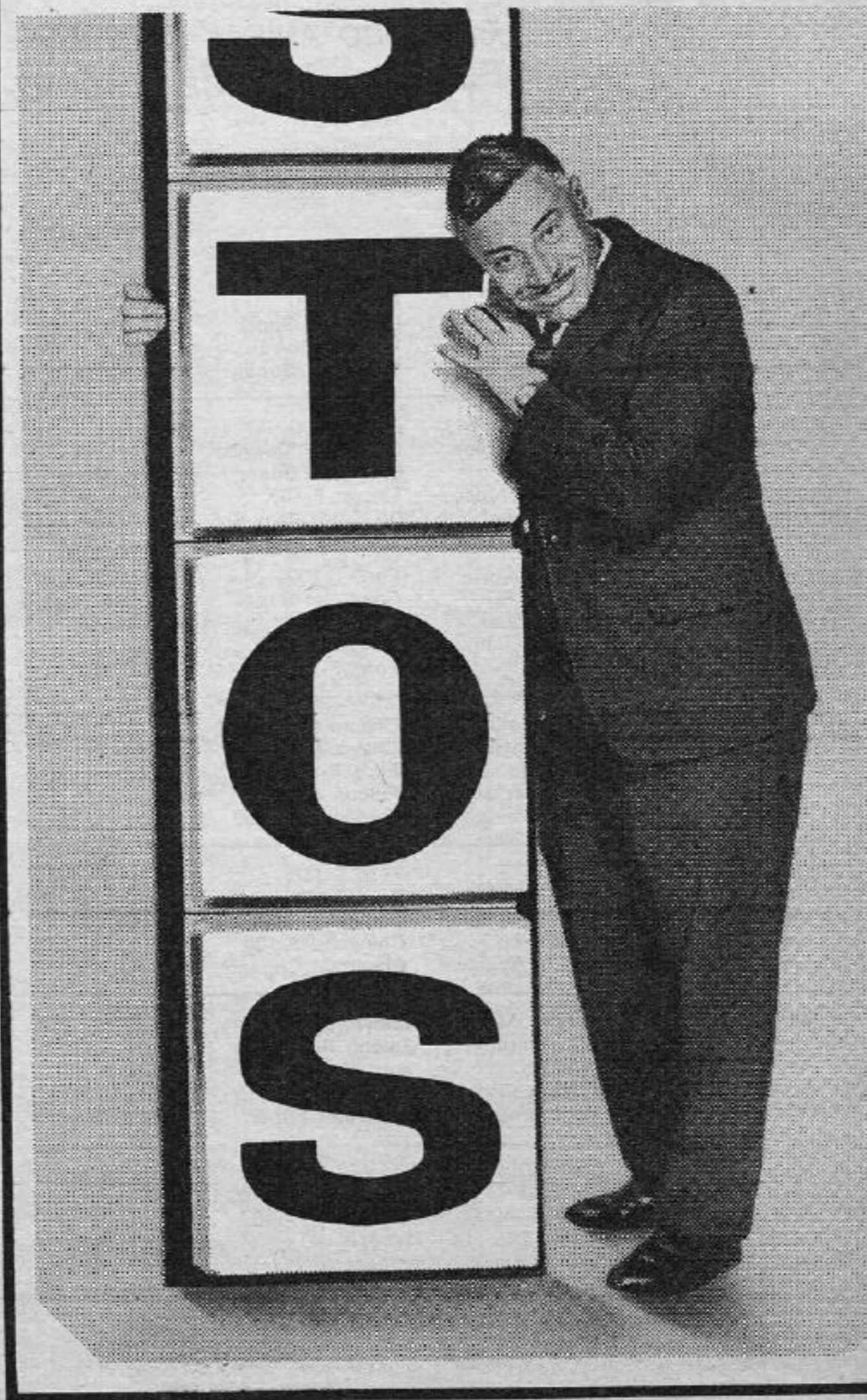
Aquí se encuentra su casa amiga. Aquí y en otros 21 lugares "claves" de la República la DISTRIBUIDORA DE REPUESTOS LEGITIMOS IKA, provee a los Concesionarios

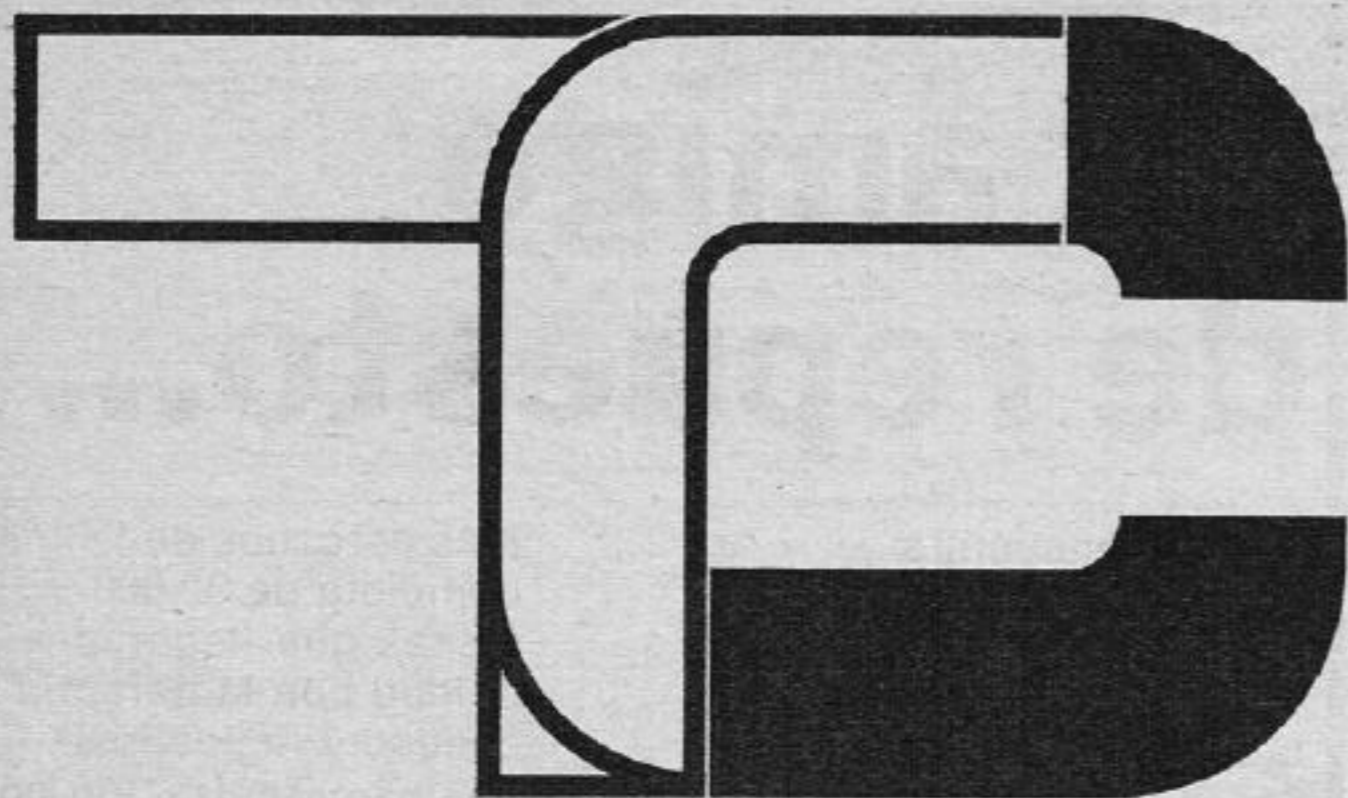
más cercanos de la línea completa de 32.000 piezas que llegarán a su unidad con la garantía de calidad y legitimidad de una organización única en su género en el país y al precio más razonable

EN EL DISTRIBUIDOR AUTORIZADO IKA Ud. ENCONTRARA REPUESTOS LEGITIMOS, QUE VIENEN EN CAJAS ESPECIALES O EN BOLSAS DE POLIETILENO y con la leyenda estampada:

"REPUESTOS LEGITIMOS" para las líneas

Jeep RAMBLER RENAULT  





TECNICA 1966:

Un largo y dificultoso trabajo de investigación, realizado en los días previos a la largada del GP, nos permitió trazar este panorama de soluciones técnicas que usa el TC en 1966. Se han incluido todos los automóviles que largaron de Mercedes, especificándose los nombres de piloto y copiloto, ciudad de origen, especificación de marca de acuerdo al sistema utilizado en CORSA, el origen del bastidor y de la carrocería, así como el nombre del chapista o firma especializada que modificó o realizó la carrocería; marca y tipo de motor y sistema de carburación; origen de caja y diferencial así como el número de relaciones; tipos y marcas de frenos; sistemas de suspensión.

La "marca CORSA" está compuesta por la marca de origen del vehículo, seguido inmediatamente de la marca y tipo de motor. En este último caso quizá quepa aclarar una vez más que el viejo Ford de válvulas laterales es denominado 59 AB y que los Chevrolet de cuatro bancadas son llamados Thrifmaster en el caso del viejo motor de camión y 4 IA en el caso del motor similar entregado por General Motors Argentina en las camionetas de industria nacional, antes de la adopción del motor Super de siete bancadas.

por PEDRO ANIBAL REVOREDO
y DANIEL PELLICER LADOUX

Nº Conductor/Copiloto	Marca CORSA	Ciudad	Carrocería/Carroceros/Bastidor	Motor/Carburación
1 Casá, Eduardo/Casarin, Raúl ...	Ford F-100	Balcarce	Ford 39/Pato Lozada/Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
2 Emiliozzi, Dante/Emiliozzi, T.	Ford F-100	Olavarría	Ford 53/Baufer/Ford 53	Ford 272 F-100/4 Weber V
3 Bordeu, Juan M./Sánchez, Hugo ..	Chevrolet Super	Balcarce	Chevrolet 38/Bruno/Chevrolet 47	Chevrolet Super/3 Weber V
4 Rienzi, Angel/Andrade, Urbano ..	Ford F-100	Ollvos	Ford 40/Vázquez/Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
5 Piretti, Carlos/Aeid, Rubén	Chevrolet Super	Arrecifes	Chevrolet 39/Baufer/Chevrolet 47	Chevrolet Super/3 Weber H
6 Menditeguy, Carlos/Melfi, José M.	Ford F-100	Parque Chas	Ford 39/Los Incas/Ford 53	Ford 272 F-100/3 Holley V
7 Cordonnier, Oscar/Sestono, Felipe	Chevrolet Tornado	Ayacucho	Chevrolet 39/Scafoglio/Chevrolet 39	IKA Tornado Jet 380/3 Weber H
8 Tarducci, Mario/Pajón, Miguel ...	Chevrolet Super	Villa María	Chevrolet 39/Baufer/Meunier Special	Chevrolet Super/3 Weber V
9 de Alzaga, Rodolfo/Viniegra, José	Falcon F-100	Palermo	Falcon 65/FMA/Autoport. Reforz.	Ford 272 F-100/4 Weber H
10 Gimeno, Hugo A./Martín, Miguel ..	De Soto Slant Six	Mendoza	De Soto 38/Cnel. Plaza/De Soto 39	Slant Six/3 Weber H
11 Galbato, Carmelo/Agüera, Juan ..	Ford F-100	Villa Crespo	Ford 38/Naranjita/Ford 46	Ford 272 F-100/Weber V
12 Roux, Rubén J./Fernández, R. ...	Chevrolet Super	Monte Grande	Chevrolet 37/Baufer/Meunier Special	Chevrolet Super/3 Weber V
14 Di Palma, Luis/Lombardo, Juan ...	Chevrolet Slant Six	Arrecifes	Chevrolet 38/José Najle/Chevrolet 47	Chrysler Slant Six/3 Weber H
15 Rodríguez, Erveto/Dimarco, Juan	Chevrolet 4IA	Balcarce	Chevrolet 38/Baufer/Chevrolet 46	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V
16 Chabert, Raúl/Chabert, César	Ford F-100	Mar del Plata	Ford 49/Pérez Hnos./Ford 53	Ford 272 F-100/3 Holley V
17 Manzano, José/Marello, Adolfo ...	Chevrolet Super	Gral. Alvear	Chevrolet 38/Manzano/Meunier Spec.	Chevrolet Super/3 Weber H
18 Ríos, Armando/Silvetti, Octavio ..	Chevrolet Super	Necochea	Chevrolet 37/Ríos/Chevrolet 47	Chevrolet Super/3 Weber H
19 Cottet, Raúl/Metral, Rodolfo	Ford F-100	Flores	Ford 40/Cottet/Ford 47	Ford 272 F-100/2 Cuadrille V
20 Estéfano, Nasif M./Giménez, José	Falcon F-100	Tucumán	Falcon 65/FMA/Autoport. Reforz.	Ford 272 F-100/4 Weber H
21 Viale, Atilio/Pemín, Néstor	Falcon Seis 200	Palermo	Falcon 65/FMA/Autoport. Reforz.	Ford Seis 200/3 Weber H
22 Rey Héctor/Lepera, Nelson	Ford F-100	Avellaneda	Ford 37/Pato y Lozada/Ford 37	Ford 272 F-100/4 Weber V
23 Bertoloto, Antonio/Savornien, Aldo	Ford F-100	Jesús María	Ford 40/Vázquez/Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
24 Calamante Mariano/Baudo, Omar	Chevrolet Super	Balcarce	Chevrolet 37/Pedrazza/Chevrolet 47	Chevrolet Super/3 Weber H
25 Galluzzo, Vicente/Fattora, Fco. ..	Chevrolet F-100	Villa Luro	Chevrolet 39/Baufer/Chevrolet 46	Ford 272 F-100/4 Weber H
27 Figlioli, Héctor/Dangelo Osvaldo	Chevrolet Super	Lanús	Chevrolet 39/Pato y Lozada/Chevr. 39	Chevrolet Super/3 Weber H
28 Mantinián, Manuel/Trincheró, M. ...	Chevrolet 4IA	Clorinda	Chevrolet 40/Guazasco/Chevrolet 40	Chevrolet 4IA/3 Weber H
29 López Oribe, D./Concetto, Cardo ..	Falcon F-100	Río Negro	Falcon 65/Viola/Autoport. Reforz.	Ford 272 F-100/4 Weber H
30 Fulco, Rubén/Prandi, Nelson	Ford F-100	Carmen de Areco	Ford 39/Alonso/Ford 39	Ford 272 F-100/3 Holley V
31 Vizcay, Manuel/Solís, José	Chevrolet 4IA	Mar del Plata	Chevrolet 40/Rabbione/Chevrolet 47	Chevrolet 4IA/3 Weber H
32 Villa, Luis J./Villa, Norberto	Chevrolet Super	Los Toldos	Chevrolet 37/Requejo/Meunier 47	Chevrolet Super/3 Weber H
33 de la Torre, Matías/Conti, Tito ...	Chevrolet F-100	Bahía Blanca	Chevrolet 37/Baufer/Chevrolet 38	Ford 272 F-100/3 Stromberg V
35 Marsilli, Nello/Daloia, Roque	Ford F-100	Floresta	Ford 40/Lazarino/Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
36 Bonanno, Ricardo/Lupachini, A. ...	Chevrolet F-100	Barracas	Chevrolet 47/Baufer/Meunier 46	Ford 272 F-100/4 Weber V
37 Feijóo, Marcial/Nardini, Roberto ..	Ford F-100	Tigre	Ford 37/Mario/Ford 37	Ford 272 F-100/3 Holley V
38 Depaoli, Ricardo/Bordas, Egidio ...	Vallant III Stant Six	Villa María	Vallant III 65/Pronello/Autoport. Ref.	Slant Six/3 Weber H
40 Villanueva, Crispulo/Torre, N. ...	Ford F-100	Lanús	Ford 53/Pato y Lozada/Ford 53	Ford 272 F-100/3 Holley V
41 Marcellino, Héctor/Dacal, Roberto	Ford F-100	Burzaco	Ford 40/—/Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
42 Novack, Juan R./Schell, Miguel ..	Ford F-100	General Acha	Ford 40/Novack/Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
43 Melino, Andrés F./Caleana	Ford F-100	San Isidro	Ford 40/Melino/Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
45 Bocher, Sergio/Orgueira, Alberto ..	Chevrolet 4IA	Villa Real	Chevrolet 47/Sanabria/Chevrolet 46	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V


LOS 113 QUE LARGARON

En materia de carburación la columna correspondiente especifica cantidad, marca y tipo, donde H es horizontal y V, vertical.

En las especificaciones correspondientes a frenos, se ha considerado que lo normal en 1966 es utilizar discos y por ello se aclara específicamente cuando se trata del sistema común de campanas y cintas de expansión interna.

En la suspensión delantera, sin excepciones se utilizan ballestas junto a los ejes rígidos (una ballesta transversal en los ejes Ford) y resortes helicoidales en las suspensiones independientes. Las excepciones a esta regla, son realmente excepciones: un Valiant que utiliza barras de torsión, el Cooper que utiliza elementos Hydro-lastic. Nuevamente el Cooper es el único con suspensión trasera independiente; todos los demás —incluso los de origen europeo— utilizan atrás eje rígido suspendido mediante una ballesta transversal, dos ballestas longitudinales o resortes helicoidales en el caso de los Peugeot. En cuanto a los amortiguadores se especifica cantidad por eje, tipo y marca: "rot" son los viejos amortiguadores rotativos a palanca tipo Houdaille, generalmente

de origen Ford; "tub" son los actuales amortiguadores hidráulicos tubulares. En muchos casos los pilotos o mecánicos no quisieron declarar la marca de los amortiguadores que utilizan; en los casos en que lo hicieron, abreviamos DB por Daher-Boge, DC por De Carbón, FR por Fric-Rot y SF por Superflex.

A los ojos de un técnico, estas tablas muestran muchas cosas acerca del proceso de evolución mecánica que sufre el TC y es fácil observar que los automóviles de número más bajo en el ranking —con las debidas excepciones— se diferencian técnicamente de los vehículos del montón. Y un rápido vistazo a la categoría desde estas tablas permite extraer dos conclusiones básicas: a) estadísticamente el TC tiene aún mucho que avanzar en la adopción de soluciones técnicas actuales, son pocos los vehículos que están "al día"; b) el TC requiere, en algunos campos, soluciones técnicas muy particulares impuestas por el tipo de circuitos que se utilizan, por las limitaciones reglamentarias, por los elementos mecánicos de que se dispone en la actualidad para construir estos automóviles de carrera altamente especializados. 

Caja/Diferencial	Frenos: Delanteros/Traseros	Suspensión Delantera	Suspensión Trasera	
Galaxie 4/F-100 Galaxie 4/F-100 Autobl. Corvette 4/Impala 55 Mustang 4/F-100 Corvette 4/Eaton	Tem-Lucas/Tem-Lucas Discofren/Discofren Dunlop/Dunlop Discofren/Camp. F-100 Tem-Lucas/Tem-Lucas	Rígida Ford, 4 rot. Indep. Ford, 2 rot., 2 tub. Indep. Chevrolet, 2 rot., 4 tub. DC Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 tub. FR	Ballestas long., 4 tub. Monroe Ballestas long., 2 rot., 4 tub. Ballestas long., 4 rot., 2 tub. DC Ballestas long., 4 rot. Ballestas long., 4 tub. FR	1 2 3 4 5
Galaxie 4/F-100 Gransella 4/Apache Corvette 4/Impala 60 Mustang 4/Galaxie Autobl. Daytona 4/Pontiac 47	Kelsey-Hayes/Camp. Ford F-100 Discofren/Camp. Chevrolet Discofren/Discofren Tem-Lucas/Camp. Falcon Discofren/Discofren	Indep. Mercury, 4 tub. Superflex Indep. Chevrolet, 4 rot. 2 tub. FR Indep. Chevrolet, 4 tub. FR Indep. Falcon, 6 tub. FR Indep. De Soto, 2 rot. 2 tub.	Ballestas long., 4 tub. Superflex Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 2 rot., 2 tub.	6 7 8 9 10
Galaxie 4/Pontiac Catalina Corvette 4/Impala 57 Daytona 4/Pontiac 47 Corvette 4/Impala 60 Cobra 4/F-100	Rousan/Rousan Discofren/Discofren Discofren/Discofren Discofren/Discofren Cobra/Camp. Bendix	Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 2 tub. FR Indep. Chevrolet, 2 tub. FR Indep. Chevrolet, 2 tub. Indep. Ford, 2 tub.	Ballestas long., 4 rot., 2 tub. DC Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. Ballestas long., 4 tub.	11 12 14 15 16
Corvette 4/Impala 57 Corvette 4/Apache 60 Sainz 3/Ford 47 Mustang 4/Galaxie Autobl. Mustang 4/Falcon	Tem-Lucas/Tem-Lucas Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Discofren Tem-Lucas/Camp. Falcon Tem-Lucas/Tem-Lucas	Indep. Chevrolet 6 rot. tub. Indep. Chevrolet, 2 tub. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Falcon, 6 tub. FR Indep. Falcon, 6 tub. DB	Ballestas long., 2 rot., 2 tub. Ballestas long., 4 tub. Ballestas trans., 4 rot. Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. DB	17 18 19 20 21
Gadena 4/Ford 46 Galaxie 4/F-100 Corvette 4/Impala 57 Galaxie 4/Impala 57 Corvette 4/Dodge 55	Discofren/Discofren Discofren/Discofren Discofren/Discofren Discofren/Discofren Rousan/Rousan	Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 tub. DC Indep. Chevrolet, 2 tub. DB Indep. Chevrolet, 2 rot.	Ballestas trans., 2 rot. Ballestas long., 4 tub. Monroe Ballestas long., 4 rot., 2 tub. DC Ballestas long., 4 tub. DB Ballestas long., 4 rot.	22 23 24 25 27
Sainz 3+S/Chevrolet 54 Galaxie 4/Eaton Cobra 4/F-100 Galaxie 4/Impala 63 Corvette 4/Apache Autobl.	Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem-Lucas/Camp. Falcon Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Chevrolet	Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Falcon, 4 tub. DB Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Chevrolet, 2 rot. 1 tub. FR	Ballestas long., 6 rot. Ballestas long., 4 tub. DB Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. DC Ballestas long., 4 tub. FR	28 29 30 31 32
Jaguar 4/Impala 58 Ford 46 3/Ford 46 ZF 4/Impala 56 Sainz 3/Ford 37 Corvette 4/Valiant 65	Discofren/Discofren Camp. Bendix/Camp. Ford Tem-Lucas/Tem-Lucas Discofren/Discofren Discofren/Camp. Valiant	Indep. Chevrolet, 4 tub. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 2 tub. DB Rígida Ford, 4 rot. Indep. Valiant, 2 tub. FR	Ballestas long., 4 tub. Ballestas trans., 4 rot. Ballestas long., 4 tub. DB Ballesta trans., 4 rot. Ballestas long., 2 tub. FR	33 35 36 37 38
Ford 53 3/Courier 60 Sainz 3/Ford 40 Ford 3/F-100 3 +SM/F-100 Autb. Gransella 4/Chevrolet 46	Rousan/Rousan Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Camp. Bendix	Indep. Ford, 2 rot. 2 tub. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 2 rot.	Ballestas trans., 2 rot., 2 tub. Ballesta trans., 4 rot., 2 tub. Ballestas long., 4 rot. Ballestas long., 4 tub. FR Ballestas long., 4 tub. DB	40 41 42 43 45

Nº Conductor/Copiloto	Marca CORSA	Ciudad	Carrocería/Carroceros/Bastidor	Motor/Carburación
46 Salto, Carlos/Breneff, Néstor	Ford F-100	Moreno	Ford 39/Páez/Ford 46	Ford 272 F-100/2 Carter V
47 Tomiello, Oscar/Tozzella, A.	Ford F-100	Capital Federal	Ford 46/Maciolan Hnos./Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
48 Exertier, Alberto/Barra, Rubén	Falcon F-100	Capitán Sarmiento	Falcon 64/Manfrida/Ford 53	Ford 272 F-100/3 Holley V
49 Matías, Eduardo/Mendiá, Esteban	Ford F-100	Tigre	Ford 40/Iberá/Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
50 Ferraris, Luis A./Callegari, Emilio	Ford F-100	Vicente López	Ford 40/Vázquez/Ford 39	Ford 272 F-100/3 Stromberg V
51 "Bamse"/Cabrera, Juan	Ford F-100 I	Vicente López	Ford 40/Vázquez/Ford 46	Ford 272 F-100/inyección Indirecta
53 Villegas, Adrián/Nacuccio, Miguel	Ford Tornado	Canals	Ford 36/Castro/Ford 48	IKA Tornado 380/3 Holley V
54 Musso, Daniel/Cáceres, Gervasio	Ford F-100	Luján	Ford 47/Nassinbens/Ford 47	Ford 272 F-100/3 Bendix H
55 Larriestra, Bautista/Delgiorgio, A.	Falcon Seis 200	Tres Arroyos	Falcon 65/—/Autoport. Reforz.	Ford Seis 200/3 Solex V
56 Tintorelli, Ovidio/Viola, Germán	Ford Chevrolet 4IA	Pergamino	Ford 53/Cianci/Ford 53	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V
57 Santoro, Aurelio/Acevedo, D.	Ford 59 AB	La Pampa	Ford 40/Flaquer/Ford 40	Ford 59 AB/9 Holley V
58 Pozueta, Héctor/Terlicher, O.	Chevrolet 4IA	Lomas del Mirador	Chevrolet 36/Maneiro/Chevrolet 51	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V
59 Maquirrián, Eulogio/Campos, E.	Dodge Slant Six	Villa del Parque	Dodge 39/Bedoya/Dodge 53	Slant Six/3 Weber H
60 Bertello, Adolfo/Castelli, Carlos	Ford 59 AB	San Fernando	Ford 40/Bertello/Ford 40	Ford 59 AB/3 Holley V
62 Morán, José/Arozena, Miguel	Chevrolet 4IA	Hufino	Chevrolet 38/Morán/Meuner Special	Chevrolet 4IA/3 Weber H
63 Ferraro, Arnoldo/Frontera, Hugo	Ford F-100	Chacabuco	Ford 38/Acosta/Ford 38	Ford 272 F-100/4 Holley V
64 Castaño, Cesáreo/Gorriani, Carlos	Chevrolet Super	General Pico	Chevrolet 38/GM Pico/Menuer Sp.	Chevrolet Super/3 Weber H
67 Mabellini, Félix/Landaburu, Oscar	Ford 59 AB	Cipoletti	Ford 40/Mabellini/Ford 40	Ford 59 AB/4 Holley V
69 Taddia, Tadeo/Cosimano, C.	Chevrolet 4IA	Almagro	Chevrolet 39/Taddia/Chevrolet 46	Chevrolet 4IA/3 Rochester V
70 Cabalén, Oscar/González, Héctor	Falcon F-100	Córdoba	Falcon/Autocamiones/Autoport. Reforz.	Ford 272 F-100/4 Weber V
71 Domínguez, Ricardo/Souza, Angel	Chevrolet Super	Villa Devoto	Chevrolet 39/Finza/Chevrolet 39	Chevrolet Super/3 Weber V
72 Sogoló, Adolfo/Fernández, Carlos	Chevrolet F-100	Liniers	Chevrolet 38/Sogoló/Chevrolet 38	Ford 272 F-100/4 Weber V
73 Castro, Obdulio/Mercado, Angel	Chevrolet 4IA	Junin	Chevrolet 38/Casler/Chevrolet 38	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V
73 Rodríguez Larquín, J./Galice, R.	Ford F-100	Liniers	Ford 40/Bianco/Ford 46	Ford 272 F-100/3 Holley V
74 Sauze, Ricardo/Maimone, Carlos	Ford F-100	América	Ford 40/Junin/Ford 38	Ford 272 F-100/3 Holley V
75 Tosti, Osvaldo/Genua, Julio A.	Ford F-100	Pehuajó	Ford 38/Precapio Hnos./Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
76 González S. J./González, Juan E.	Ford F-100	Lanús	Ford 40/Pato Lozada/Ford 40	Ford 272 F-100/2 Carter V
77 Ríenzi, Ermelindo/Colaciopo, A.	Ford F-100	Gral. Pacheco	Ford 40/Vázquez/Ford 40	Ford 272 F-100/3 Holley V
78 Grimoldi, Jorge/Rodríguez, José	Ford 59 AB	Ramos Mejía	Ford 37/Belgrano/Ford 37	Ford 59 AB/4 Holley V
79 Suárez, Octavio/Suárez, Pedro	Ford F-100	Bánfield	Ford 39/Diéguez/Ford 47	Ford 272 F-100/4 Solex V
80 Meretta, Luis/Raboni, Horacio	Ford F-100	S. Andrés de Giles	Ford 38/Meretta/Ford 38	Ford 272 F-100/3 Holley V
81 Gaitero, Rafael/Rognoni, N.	Mercury 59 AB	Ciudadela	Mercury 39/Real/Mercury 39	Ford 59 AB/3 Holley V
82 "Catacho"/Zafaroni, Antonio	Dodge Slant Six	Lanús	Dodge 38/Catacho/Dodge 38	Slant Six/3 Weber V
83 García, Roberto/Flores, Rubén	Ford 59 AB	Avellaneda	Ford 40/Tórterolo/Ford 40	Ford 59 AB/3 Holley V
84 Eraso, Sergio A./Salinas, José	Chevrolet 4IA	San Rafael	Chevrolet 37/Eraso/Meunier Special	Chevrolet 4IA/3 Holley V
86 "Pepe Zanetta"/Santinatti, Raúl	Fiat 2300	Cañada de Gómez	Fiat 2300/Bilardinelli/Autoportante	Fiat 2300/2 Weber V
87 Cámara, Antonio/Rodríguez, José	Falcon Seis 200	La Paternal	Falcon 64/—/Autoport. Reforz.	Ford Seis 200/3 Stromberg V
88 Castagnola, Carlos/Cherman, Jorge	Ford F-100	Olivos	Ford 40/Castagnola/Ford 47	Ford 272 F-100/3 Solex V
89 Castañón, Norberto/Díaz, Roberto	Peugeot 404	Lanús	Peugeot 404/—/Autoportante	Peugeot/1 Solex V
90 Corti, Osvaldo/Bartolotti, Pablo	Chevrolet 4IA	Villa Madero	Chevrolet 39/Corti/Chevrolet 39	Chevrolet 4IA/3 Weber H
91 Gil, José/San Emeterio, Antonio	Ford F-100	Mendoza	Ford 34/Ferrone/Ford 39	Ford 272 F-100/1 Holley V
92 Irazusta, Miguel/Hillcoat, Ernesto	Falcon Seis 200	América	Falcon 63/—/Autoport. Reforz.	Ford Seis 200/3 Holley V
94 Spano, Vicente/Betelú, Roberto	Chevrolet 4IA	Berazategui	Chevrolet 38/Pato Lozada/Meunier Sp.	Chevrolet 4IA/3 Weber V
96 Calandra, Oscar/Veloz, Jesús	Peugeot 404	Martínez	Peugeot 404/—/Autoport. Reforz.	Peugeot 404/2 Weber H
97 Schenone, Carlos/Bianco, Héctor	Chevrolet Thrifmaster	Flores	Chevrolet 39/Tomasoni y Pipa/ Ch. 39	Chevrolet Thrifmaster/3 Carter V
98 Pourciel, Ulises (h)/Michellini, H.	Ford 59 AB	Floresta	Ford 39/Bildosa/Ford 39	Ford 59 AB/3 Holley V
100 Melén, Rafael/Forestieri, Rafael	Ford 59 AB		Ford 39/Melén/Ford 39	Ford 59 AB/3 Holley V
101 Grosso, Miguel/Hortal, Gumersindo	Chevrolet Super	Salto	Chevrolet 40/Baufer/Meunier 55	Chevrolet Super/3 Weber H
102 Arias Urriburu, N./Brizuela, Ismael	Ford F-100	Salta	Ford 46/Arias Urriburu/Ford 46	Ford F100/3 Holley V
103 Formisano, V./de Las Heras, L.	Barracuda Slant Six	Palermo	Barracuda/Iberá/Autoport. Reforz.	Slant Six 170/3 Weber H
104 Urruti, Federico/Núñez, Lorenzo	Volvo 122 S	La Colina	Volvo 122/Baufer/Autoport. Reforz.	Volvo 122 S/2 Weber H
105 Soulet, Alberto/Tellado, Eduardo	Ford 59 AB	Villa Lugano	Ford 39/Goulet/Ford 39	Ford 59 AB/4 Holley V
106 Oberante, José/Bellezze, Jorge	Ford 59 AB	General Pico	Ford 40/Oberante/Ford 40	Ford 59 AB/4 Stromberg H
107 Speranza, Rodolfo/Crespo, M.	Ford F-100	Lanús	Ford 35/Beteluz/Ford 47 Special	Ford F-100/3 Stromberg H
109 Montero, Osvaldo/Mendoza, Daniel	Ford 59 AB	Formosa	Ford 39/Montero/Ford 46	Ford 59 AB/4 Stromberg H
110 Biglieri, Nobel/Calzado, Oscar	Chevrolet 4IA	Lanús	Chevrolet 39/Boglietti/Chevrolet 39	Chevrolet/3 StrombergV
113 "Luna-Lionetti"/"Lionetti-Luna"	Valiant III Slant Six	Moreno-Pergamino	Valiant III 65/Lugulo/Autoport. Ref.	Slant Six/2 Stromberg V
114 Sarno, Alberto/Cassano, Osvaldo	Chevrolet 4IA		Chevrolet 38/Carrasco/Meunier 47	Chevrolet/3 Weber H
116 "Grey-Rock"/Merlo, Alfredo	Austin Cooper 275 S		BMC Mini/Requejo/Autoportante	BMC-Cooper 1275 S/1 SU s/inv.
119 Fernández, Juan C./Malsenido, M.	Ford F-100	Las Flores	Ford 39/Semanesi/Ford 39	Ford 272 F-100/3 Holley V
120 Boubée, Máximo/Emiliozzi, R.	Peugeot 404	Olavarría	Peugeot 404 66/—/Autoportante	Peugeot 404/1 Holley V
122 Zanetta, José/Boero, José	Fiat 1500 C	Villa Eloísa	Fiat 1500 C 65/—/Autoportante	Fiat 1500/1 Weber
125 Galimberti, César/Peña, Rodolfo	Fiat 1500	Villa Devoto	Fiat 1500 C/—/Autoportante	Fiat 1500/2 Holley V
127 "Nito"/Allende, Lito	Ford 59 AB	Parque Chacabuco	Ford 40/Benjamín/Ford 40	Ford 59 AB/3 Holley V
128 Wieland, Claudio/Bufetti, Delvy	Falcon Seis 200	Puerto Esperanza	Falcon 65/Biglia/Meunier	Ford Seis 200/3 Holley V
130 Delaney, Mario/Gutiérrez, Américo	Chevrolet 4IA	Teodolina	Chevrolet 39/Cáceres/Meunier	Chevrolet 4IA/3 Bendix V
133 Capasso, Carmelo/Torres, Lucho	Falcon Seis 200	Parque Patricios	Falcon 65/—/Autoport. Reforz.	Ford Seis 200 3 Weber H
134 De Maio, Antonio/Iacobone, A.	Chevrolet 4IA	Venado Tuerto	Chevrolet 38/Biglia/Meunier	Chevrolet 4IA/3 Weber H
135 "Azurm.-Loiác"/"Loiác-Azurm."	Ford 59 AB	Ramos Mejía	Ford 38/Facín/Meunier	Ford 59 AB/3 Holley V
136 Milanesio, Héctor/Lirosa, Fco.	Ford 59 AB	Pompeya	Ford 39/—/Ford 39	Ford 59 AB/3 Holley V
138 Gilli, Heraldo/Pueblas, Walter	Chevrolet 4IA	Chañar Ladeado	Chevrolet 38/Gilli/Chevrolet 46	Chevrolet 4IA/3 Weber V
142 Damín, Arturo/Defeo, Alberto	Chevrolet 4IA	Palomar	Chevrolet 46/—/Chevrolet 46	Chevrolet 4IA/3 Stromberg H
143 Gayero, Ernesto/Mineff, Cirilo	Chevrolet 4IA	General Rodríguez	Chevrolet 39/—/Chevrolet 39	Chevrolet 4IA/3 Stromberg V

Caja/Diferencial

Frenos: Delanteros/Traseros

Suspensión Delantera

Suspensión Trasera

Bamse 4/Pontiac Catalina Ford 3/Ford 46 Cobra 4/F-100 Galaxie 4/F-100 Bamse 4/F-100	Discofren/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Mustang/Camp. Bendix Discofren/Discofren Discofren/Discofren	Rígida Ford, 4 tub. DC Rígida Ford, 4 rot. Indep. Mercury, 4 tub. FR Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot.	Ballesta trans., 6 tub. DC 46 Ballestas long., 2 rot., 2 tub. DB 47 Ballestas long., 4 tub. FR 48 Ballestas long., 4 rot., 2 tub. 49 Ballestas long., 4 rot. 50
Bamse 4/F-100 Autobl. Sainz 3/Ford 40 Mustang 4/Ford 47 Galaxie Saenz 4/Falcon Chivilicoy 4/Ford 53	Discofren/Discofren Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Camp. Falcon Discofren/Discofren	Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Falcon, 6 tub. DB Indep. Ford, 4 tub. DC	Ballestas long., 4 rot. 51 Ballesta trans., 4 rot., 2 tub. 53 Ballesta trans., 4 rot. 54 Ballestas long., 4 tub. DB 55 Ballestas long., 4 tub., DC 56
Chivilicoy 3/Ford 40 Chevrolet 3/Impala 62 Daytona 4/Dodge 63 Sainz 3/Ford 40 Chevrolet 3/Apache	Camp. Bendix/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix Rousan/Rousan Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix	Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Dodge, 4 rot. Rígida Ford, 4 tub. RF Indep. Chevrolet, 2 rot.	Ballesta trans., 4 rot. 57 Ballestas long., 4 rot. 58 Ballestas long., 4 rot. 59 Ballesta trans., 4 tub. FR 60 Ballestas long., 2 rot., 2 tub. DC 62
Ford 39 3/F-100 Corvette 4/Apache 60 Ford 3/Ford Chevrolet 3/Chevrolet 39 Mustang 4/F-100 Autobl.	Discofren/Discofren Tem Lucas/Tem Lucas Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem Lucas/Camp. Bendix	Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 2 rot., 2 tub. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Falcon, 6 tub. FR	Ballestas long., 4 rot. 63 Ballestas long., 4 tub. FR 64 Ballesta trans., 2 rot., 2 tub. 67 Ballestas long., 4 rot. 69 Ballestas long., 4 tub. FR 70
Bamse 4/Apache 63 Corvette 4/Impala 60 Chevrolet 4/Chevrolet 51 Ford 46 3/Impala 62 Galaxie 4/F-100	Discofren/Discofren Tem Lucas/Tem Lucas Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix	Indep. Chevrolet, 2 rot. Indep. Chevrolet, 2 tub. FR Indep. Chevrolet, 2 tub. FR Rígida Ford, 4 tub. FR Rígida Ford, 2 rot.	Ballestas long., 2 rot., 2 tub. FR 71 Ballestas long., 4 tub. FR 72 Ballestas long., 4 tub. FR 34 Ballestas long., 4 rot. 73 Ballestas long., 2 rot., 2 tub. DB 74
Ford 46 3/Ford 46 Sainz 3/Ford 40 Ford 46 3/F-100 Sainz 3/Ford 40 Sainz 3/Eaton	Discofren/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix Tem Lucas/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix	Rígida Ford, 2 rot., 2 tub. Rígida Ford, 2 rot., 2 tub. Rígida Ford, 2 rot. Rígida Ford, 2 rot. Rígida Ford, 2 tub. FR	Ballesta trans., 4 rot., 4 tub. DC 75 Ballesta trans., 4 rot., 2 tub. 76 Ballestas long., 4 rot., 2 tub. 77 Ballesta trans., 4 rot. 78 Ballestas long., 4 tub. FR 79
Ford 40 3/Ford 46 Sainz 3/Ford 46 Dodge 3/Dodge Ford 3/Ford 46 Corvette 4/Apache 60	Tem Lucas/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Discofren	Rígida Ford, 2 rot. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Dodge, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Indep. Chevrolet, 6 rot.	Ballesta trans., 2 rot. 80 Ballesta trans., 4 rot. 81 Ballestas long., 4 rot. 82 Ballesta trans., 4 rot. 83 Ballestas long., 2 rot., 2 tub. DC 84
Fiat 4/Fiat 2300 Galaxie 4/Falcon Sainz 3 + SM/F-100 Peugeot 4/Peugeot 4 y SM/Chevrolet 39	Girling/Girling Discofren/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem-Lucas/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix	Indep. Falcon, 6 tub. FR Rígida Ford, 2 rot., 2 tub. Indep. Peugeot, 4 tub. FR Indep. Chevrolet, 4 tub. DB Rígida Ford, 2 rot., 2 tub.	Ballesta trans., 2 tub. FR 86 Ballestas long., 4 tub. FR 87 Ballestas long., 4 tub. FR 88 Helicoidales, 2 tub. FR 89 Ballestas long., 4 rot., 2 tub. DB 90
Ford F-100 3/Pontiac 54 Jaguar 4/Falcon 66 Corvette 4/Impala 65 Peugeot 4/Peugeot 404 Chevrolet 3/Chevrolet 39	Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Camp. Bendix Tem-Lucas/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix	Indep. Falcon, 6 tub. FR Indep. Chevrolet, 2 rot., 2 tub. Indep. Peugeot, 2 rot., tub. Soymo Indep. Chevrolet, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot.	Ballestas long., 2 rot., 2 tub. 91 Ballestas long., 4 tub. FR 92 Ballestas long., 4 tub. 94 Helicoidales, 4 tub. Soymo 96 Ballestas longit., 4 rot. 97
Ford 3/Ford 46 Ford 3/Ford Corvette 4/Impala 60 Nacional 3/F-100 Sainz 4/Valiant III	Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Discofren Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem-Lucas/Tem-Lucas	Rígida Ford, 4 rot. Indep. Fiat 2300, 2 tub. FR Indep. Chevrolet, 4 tub. FR Rígida Ford, 4 rot. Indep. Valiant, 4 tub. FR	Ballesta trans., 4 rot. 98 Ballesta trans., 4 rot. 100 Ballestas long., 4 tub. FR 101 Ballesta trans., 4 rot. 102 Ballestas long., 4 tub. FR 103
Volvo 4/Volvo Lincoln 3/Ford 39 Lincoln 3/Ford 46 Ford 3/Ford 64 Ford 3/Ford	Tem-Lucas/camp. Volvo Camp. Bendix/Camp. Bendix Discofren/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Rousan/Rousan	Indep. Volvo, 2 rot., 2 tub. FR Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot.	Helicoidales, 4 tub. FR 104 Ballesta trans., 4 rot. 105 Ballesta trans., 4 rot., 2 tub. FR 106 Ballestas trans., 2 rot., 2 tub. DB 107 Ballestas long., 4 tub. DC 109
Chevrolet 4/Chevrolet 39 Chrysler 4/Valiant III Sainz 3/Impala autobl. BMC 4/BMC indep. Ford 3/Ford 51	Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem-Lucas/Camp. Valiant Tem-Lucas/Camp. Bendix Lockheed/camp. Lockheed Discofren/Discofren	Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Valiant, 2 tub. DC Indep. Chevrolet, 4 tub. FR Indep. BMC, 2 tub. FR Rígida Ford, 4 rot.	Ballestas long., 4 rot. 110 Ballestas trans., 4 tub. DC 113 Ballestas long., 4 tub. FR 114 Independiente, 2 tub. FR 116 Ballestas long., 4 rot. 119
Peugeot 4/Peugeot. Fiat 5/Fiat Fiat 4/Fiat Lincoln 3/Ford 46 Mustang 4/Falcon	Tem-Lucas/Camp. Peugeot Fiat/Camp. Fiat Fiat/Camp. Fiat Camp. Bendix/Camp. Bendix Tem-Lucas/Camp. Bendix	Indep. Peugeot, 2 tub. DB Indep. Fiat 1500 C, 2 tub. FR Indep. Fiat 1500 C, 2 tub. DB Rígida Ford, 4 rot. Indep. Falcon, 4 tub. DB	Helicoidales, 2 tub. DB 120 Ballestas long., 2 tub. FR 122 Ballestas long., 2 tub. DB 125 Ballesta trans., 4 rot. 127 Ballestas long., 4 tub. DB 128
Sainz 3/Apache 57 Falcon 3/Falcon Chevrolet 3/Chevrolet 47 Chivilicoy 3/Ford 46 Ford 3/Ford 39	Camp. Volpi/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix Camp. Bendix/Camp. Bendix	Indep. Buick, 4 rot. Indep. Falcon, 6 tub. DB Indep. Chevrolet, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot. Rígida Ford, 4 rot.	Ballestas long., 4 tub. DC 130 Ballestas long., 4 tub. DB 133 Ballestas long., 4 tub. SF 134 Ballesta trans., 2 rot. 135 Ballesta trans., 2 rot. 136
Chevrolet 3/Impala 58 Corvette 4/Chevrolet 59 F-100 3/Chevrolet 46	Discofren/Camp. Bendix Rousan/Camp. Bendix Camp. F-100/Camp. F-100	Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Chevrolet, 4 rot. Indep. Chevrolet 2 rot., 2 tub.	Ballestas long., 2 rot., 2 tub. FR 138 Ballestas long., 4 rot. 142 Ballestas long., 2 rot., 2 tub. 143



TC


GRAN PREMIO

Carlos A. Pairetti culminó con éste, su segundo triunfo en un GP, en el que bien puede ser el mejor año de su vida. Comenzó con una performance mediocre en la Temporada Argentina de Fórmula Tres. Luego el viaje a Europa y la consagración internacional. En agosto, en Rojas, se reencontró con el triunfo en TC y finalmente el triunfo del último domingo. CORSA siguió de cerca este proceso, exactamente desde su número cero, en vísperas del viaje de Pairetti a Europa. Luego, después de Rojas, redescubrió al nuevo Pairetti, pulido, controlado, de conducción a la vez fuerte y refinada (Nº 24).

El automóvil preparado por Rubén Aeid colaboró eficazmente en la última etapa de ese proceso brindando a su conductor considerable velocidad tope (227,8 km/h, según la comprobación hecha por CORSA en la largada del GP) y buena seguridad mecánica.

Una carrocería originaria de Chevrolet 1939, un bastidor con suspensión delantera independiente de Chevrolet 1942 y un motor Super de siete bancadas son los principales elementos que integran este automóvil. La combinación fue realizada originalmente por Héctor Conti, por encargo de "Larry", quien lo corrió en 1964. La carrocería fue realizada por Bauffer sobre líneas similares a los automóviles que son actualmente de Faustino, Rodríguez y Conti de la Torre. Después de aquella "Semana de la Velocidad" en la que Pairetti se impusiera dos veces consecutivas (1965), una con el Volvo 122 S que ahora es de Urruti, la otra con su propio automóvil de TC, compró el auto a "Larry" . . . y no volvió a ganar una sola carrera más. Hasta el 21 de agosto de este año, en Rojas.

El Chevrolet número cinco pertenece al grupo de los más evolucionados técnicamente entre los tradicionales del TC: su motor está alimentado por tres carburadores Weber horizontales, utiliza una caja Corvette de cuatro velocidades y un puente trasero Eaton, anchas ruedas y modernas cubiertas frenadas por frenos de disco Tem-Lucas en las cuatro ruedas. La suspensión delantera es la independiente correspondiente al Chevrolet, con resortes helicoidales y dos amortiguadores por rueda. El eje trasero está suspendido y guiado mediante dos ballestas longitudinales y dos amortiguadores por rueda. En todos los casos se utilizan amortiguadores hidráulicos telescópicos Fric-Rot. En un repaso a todos estos mecanismos se pone en evidencia que Aeid no es de los preparadores que permanecen fieles a viejos esquemas técnicos por razones sentimentales, sino más bien de los que se ciñen a la más estricta lógica.

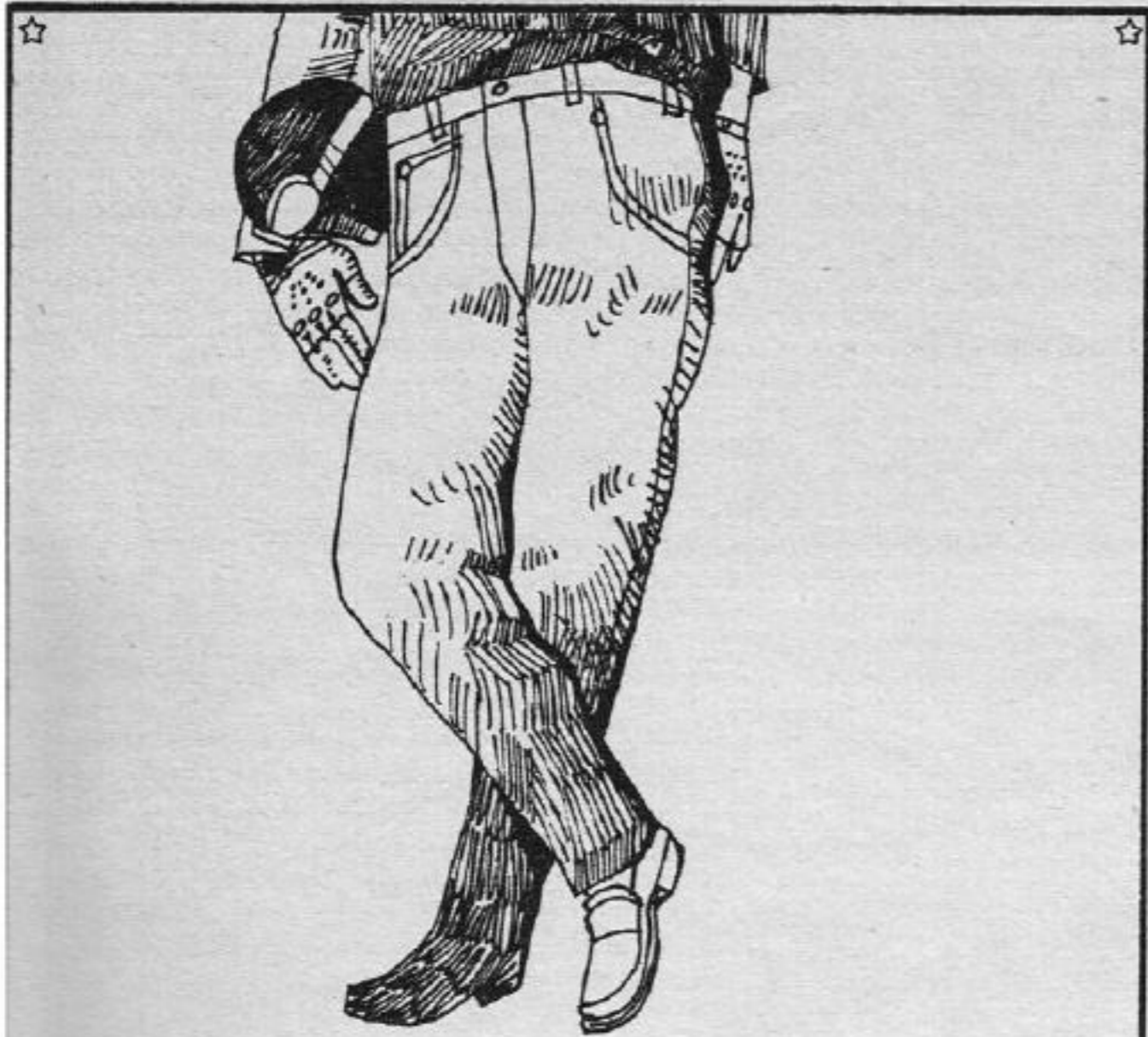
Aeid necesitaba y merecía el halago de un triunfo como éste. También lo merecía el afiatado y entusiasta equipo de auxilios que realiza su tarea con particular idoneidad. Carlos A. Pairetti supo alcanzarlo no solo con su habilidad física sino también con el mérito de su madurez mental. 



CARLOS A. PAIRETTI



R. Couso



para estar brutal con el Yeyo!...

Fierro a fondo. En todo. Ponerle su sello a las cosas, para que sean usted. Elegir todo para esa "vida especial" a la que usted le encajó volante. Amigos. Lugares para estar. Ropa. Ese pantalón de cowboy, el "FAR WEST® Super", de nuevo diseño importado. Bestial. Se consigue sólo en los sitios donde usted se viste siempre. Es caro, pero...



© Marca Registrada - Puro algodón - Industria Argentina

ESCUCHE TODOS LOS MARTES Y VIERNES

A LAS 22.05 HORAS POR LRS RADIO EXCELSIOR "RECORDS PARA F.W. SUPER"



GRAN PREMIO

CLA

Las clasificaciones de la primera y segunda etapas de este Gran Premio fueron publicadas en las páginas 10 y 11.

TERCERA ETAPA ZAPALA - ESQUEL - 6/XII/66 - 697,9 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	6h 45m 12s
2º	1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	6h 57m 27s
3º	9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	7h 04m 27s
4º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	7h 04m 53s
5º	3	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	7h 26m 04s
6º	21	Viale, Atilio	Falcon Seis 200	7h 26m 25s
7º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	7h 36m 38s
8º	19	Cottet, Raúl	Ford F-100	7h 41m 36s
9º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	7h 44m 52s
10º	55	Larriestra, Bautista	Falcon Seis 200	7h 53m 09s
11º	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	7h 59m 04s
12º	15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	8h 04m 39s
13º	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	8h 11m 55s
14º	86	"Pepe Zanetta"	Ford F-100	8h 12m 34s
15º	17	Manzano, José	Chevrolet Super	8h 13m 33s
16º	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	8h 24m 39s
17º	126	Wieland, Claudio	Falcon Seis 200	8h 24m 57s
18º	23	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	8h 32m 21s
19º	113	"Luna-Lionetti"	Valiant III Slant Six	8h 36m 42s
20º	40	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	8h 38m 25s
21º	101	Grosso, Miguel E.	Chevrolet Super	8h 56m 52s
22º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	8h 57m 00s
23º	54	Musso, Daniel	Ford F-100	8h 57m 31s
24º	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	8h 58m 33s
25º	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	9h 03m 55s
26º	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	9h 06m 51s
27º	138	Gilli, Herald	Chevrolet 4 IA	9h 08m 42s
28º	84	Eraso, Sergio	Chevrolet 4 IA	9h 10m 38s
29º	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	9h 11m 35s
30º	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	9h 18m 44s
31º	58	Pozueta, Héctor	Chevrolet 4 IA	9h 27m 28s
32º	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	9h 30m 00s
33º	7	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Tornado 380	9h 41m 27s
34º	49	Matias, Eduardo	Ford F-100	9h 42m 10s
35º	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	10h 31m 25s
36º	76	González, Santiago	Ford F-100	10h 46m 40s

Promedio del ganador: 103,341 km/h.

Abandonaron: 6, Carlos Alberto Menditeguy; 24, Mariano Calamante; 34, Obdulio Castro; 35, Nello Marsilli; 42, Juan Rubén Novack; 50, Luis A. Ferraris; 67, Félix Mabelini; 78, Jorge Grimoldi; 80, Luis Angel Meretta; 89, Norberto Castañón; 92, Miguel Irazusta; 100, Rafael Melén; 105, Alberto Soulet; 130, Mario Hugo Delaney; 134, Antonio De Maio.

VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

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

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

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

ALVARADO

CUARTA ETAPA: ESQUEL-TRELEW - 7/XII/66 - 605,4 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	4h 14m 43s
2º	21	Viale, Atilio	Falcon Seis 200	4h 24m 52s
3º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	4h 27m 46s
4º	3	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	4h 28m 30s
5º	15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	4h 34m 47s
6º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	4h 37m 44s
7º	55	Larriestra, Bautista	Falcon Seis 200	4h 46m 30s
8º	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	4h 48m 34s
9º	40	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	4h 53m 18s
10º	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	4h 53m 52s
11º	84	Eraso, Sergio	Chevrolet 4 IA	4h 56m 08s
12º	7	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Tornado	4h 59m 25s
13º	49	Matias, Eduardo	Ford F-100	4h 59m 45s
14º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	5h 00m 03s
15º	19	Cottet, Raúl	Ford F-100	5h 02m 40s
16º	138	Gilli, Herald	Chevrolet 4 IA	5h 11m 46s
17º	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	5h 15m 45s
18º	76	González, Santiago	Ford F-100	5h 20m 39s
19º	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	5h 21m 53s
20º	54	Musso, Daniel	Ford F-100	5h 23m 20s
21º	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	5h 27 m44s
22º	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	5h 36m 28s
23º	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	5h 40m 51s
24º	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	5h 52m 11s
25º	1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	6h 01m 42s
26º	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	6h 10m 07s
27º	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	6h 18m 13s
28º	9	de Alzaga, Rodolfo	Falcon F-100	6h 44m 06s
29º	86	"Pepe Zanetta"	Fiat 2300	7h 00m 51s

ABANDONARON: 12, Ruben J. J. Roux; 17, José Manzano; 23, Antonio Bertolotto; 58, Héctor V. Pozueta; 101, Miguel E. Grosso; 113, "Luna-Lionetti"; 126, Claudio Wieland.

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,605 km/h.

QUINTA ETAPA RAWSON - BAHIA BLANCA - 9/XII/66 - 776,5 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	3	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	4h 23m 56s
2º	15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	4h 32m 54s
3º	40	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	4h 40m 05s
4º	5	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	4h 42m 00s
5º	49	Matias, Eduardo	Ford F-100	4h 49m 26s
6º	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	4h 50m 26s
7º	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	4h 56m 30s
8º	31	Vizcay, Manuel	Chevrolet 4 IA	4h 57m 30s
9º	7	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Tornado	4h 58m 58s

SIFICACIONES

...das en la página 10 del número 33 de CORSA.

109	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	5h 04m 57s
119	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	5h 17m 28s
129	76	González, Santiago	Ford F-100	5h 18m 28s
139	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	5h 27m 40s
149	47	Tomietto, Oscar	Ford F-100	5h 30m 15s
159	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	5h 31m 45s
169	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	5h 38m 37s
179	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	5h 40m 29s
189	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	5h 46m 37s
199	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	6h 13m 55s
209	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	6h 36m 27s
219	104	Urruti, Federico	Volvo 122 S	6h 50m 30s
229	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	6h 53m 30s

NO LARGARON: 9, Rodolfo Alzaga; 1, Atilio Viale; 54, Daniel Musso.

ABANDONARON: 19, Raul Cottet; 55, Bautista Larriestra; 84, Sergio Eraso; 86, "Pepe Zanetta".

PROMEDIO DEL GANADOR: 176,522 km/h.

SEXTA ETAPA: BAHIA BLANCA-NECOCHEA 11/XII/66

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	3h 41m 47s2
29	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	3h 47m 28s2
39	40	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	3h 48m 43s8
49	15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	3h 53m 03s4
59	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	3h 53m 48s4
69	49	Matías, Eduardo	Ford F-100	3h 57m 44s
79	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	4h 07m 05s8
89	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	4h 14m 01s8
99	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	4h 15m 12s2
109	53	Villegas, Adrián	Ford Tornado	4h 29m 12s
119	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	4h 38m 02s
129	76	González, Santiago	Ford F-100	4h 50m 51s
139	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	5h 02m 52s
149	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	5h 08m 24s2
159	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	5h 14m 24s
169	98	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	5h 18m 41s2
179	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	5h 52m 40s

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,292 km/h.

ABANDONARON: 3, Juan Manuel Bordeu; 7, Oscar Eric Cordonnier; 31, Manuel Vizoay; 47, Oscar Tomietto; 104, Federico Urruti.

CLASIFICACION GENERAL MERCEDES - NECOCHEA - 4.187,900 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
19	5	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet Super	27h 13m 41s4
29	70	Cabalén, Oscar	Falcon F-100	28h 08m 23s1
39	15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	29h 00m 15s2
49	1	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	29h 32m 28s1
59	40	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	30h 12m 34s4
69	8	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	31h 07m 10s4
79	30	Fulco, Rubén	Ford F-100	31h 18m 59s2
89	49	Matías, Eduardo	Ford F-100	31h 19m 43s
99	77	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	33h 20m 57s1
109	32	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	33h 41m 21s4
119	138	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4 IA	34h 22m 53s2
129	98	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	34h 35m 26s1
139	53	Villegas Antonio A.	Ford Tornado 380	34h 58m 14s
149	76	González, Santiago J.	Ford F-100	35h 05m 06s
159	63	Ferraro, Arnoldo	Ford F-100	35h 39m 38s
169	45	Bocher, Sergio	Chevrolet 4 IA	35h 39m 43s2
179	109	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	38 h25m 26s

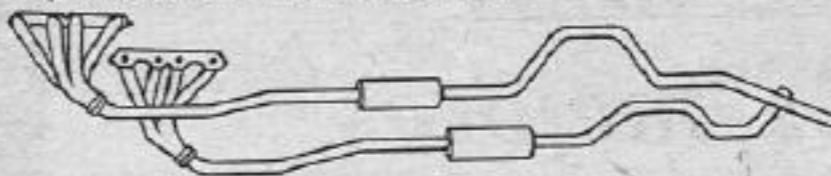
PROMEDIO GENERAL DEL GANADOR: 153,807 km/h.

GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE



SUPERFAST
SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE



COLOCACION Y VENTA
Sábado todo el día
CORDOBA 5518
Tel. 772-9636

SERVICIO



DONATO MARIO M. DRABONA
FINANCIAMOS LAS REPARACIONES
IBERA 1581
Tel. 701-5287 - Capital
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900



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



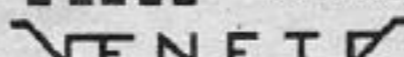
No cerramos
al mediodía

OFERTA DE LA SEMANA

Tablero integral, compuesto de
AMPERIMETRO, MANOMETRO Y TERMOMETRO

Precio \$5.500 para SIMCA o FIAT

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fé 3260
Tel. 83-2963 - Buenos Aires



AJUSTE DE MOTORES

Afinación, Puesta a Punto, Di-
namos, Arranques, Dirección,
Suspensión, Frenos y Balanceo.

EQUIPO DE COMPETICION

Los trabajos son realizados
con la mayor Seriedad, Garan-
tía y Rapidez. ATENDIDO POR
SUS PROPIOS DUEÑOS. SE
PREPARAN MOTORES DEPOR-
TIVOS.



PRECISION en INSTRUMENTAL



Limpiaparabrisas - Velocímetros
Cuenta vueltas - Marcadores tem-
peratura - Manómetro de aceite
Calefactores - Encendedores - Ta-
bleros tipo competición - Auto
radio.

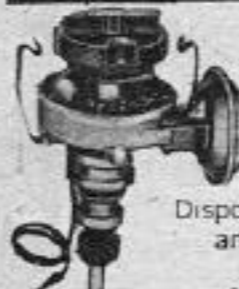
ENVIOS AL INTERIOR
AVELLANEDA 1770 TE. 66-3152

MARIO

ALINEACION DE
DIRECCIONES Y
BALANCEO ELECTRONICO
DE RUEDAS

UNICAMENTE
Amplia responsabilidad

Gral. César Díaz 5521
Buenos Aires
(Altura J. B. Justo 8200)



CASA
DACAR

Dispone de las más
amplia línea de
Distribuidores,
Carburadores y

Bombas de Nafta para todas las
marcas y modelos de vehículos.

También LEVAS CON DISEÑO
ESPECIAL Y CARBURADORES
WEBER PARA USO
DEPORTIVO O COMPETICION.

Repuestos del encendido para
coches Americanos y Europeos.

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

RUEDAS DEPORTIVAS



Para todas las marcas y modelos
"NEW YORK
RUEDAS"

Casa Central
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
Tel. 54-7322 y 54-0902

Aceptamos como parte de pago
las ruedas en desuso de su auto

RADIO AUTO "WILLI"

VENTA, COLOCACION y SERVICE de

Cintaphon



Patrick-Pak

Reproductor Musical para su Automóvil

Antenas Automáticas NIPON
FACILIDADES DE PAGO
Casa adherida a Crédito Lima

Agente autorizado
AUTO-STEREO 3000
MOTOROLA - ALFIDE
TRAN - S.Y.C.A.

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

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

Alfa Romeo



REPUESTOS
ORIGINALES

JUAN ANGEL DIEZ
Y CIA. S. A.

AV. PUEYRREDON 880
TEL. 89-6290 y 87-8471

SU **FIAT** 600
750
1100
1500

Con más pique, economía, du-
ración, menos recalentamiento,
aplicando CAÑOS DE ESCAPE
Y SILENCIADORES.

H. BRAVO

Fábrica: Laguarda y Tres
Espeleta Bs. As. (Pdo. Quilmes)
Representante C. Fed. J. C. Zuppiroli
S. R. L. - Guatemala 4416

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
LEGITIMOS
PEUGEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO
S. C. A.

FAROS
"FANTASTIC"

S.E.V. MARCHAL

BOCINAS MARCHAL

CABILDO 4112

T. E. 701-5798-5846
Buenos Aires



GUATEMALA 4416
Tel. 71-5862
(altura Canning al 1900)
Dtos. Especiales a Talleres
ENVIOS AL INTERIOR

AREVALO AREVALO AREVALO

AREVALO!..AREVALO!..AREVALO!..

*Siempre
los mejores
radiadores*



1º CARLOS PAIRETTI

Brillante ganador del "44º Gran Premio Argentino de Carretera 1966" quién como muchos otros pilotos de T.C. confió en "RADIADORES AREVALO"

Y también saludamos a todos nuestros favorecedores y a las grandes empresas de automotores, usuarios permanentes de "RADIADORES AREVALO" con motivo de la finalización del año.



M. R.

Fábrica, Administración y Ventas, Arévalo 1445, Bs. As.
T. E. 772-9730 - Service zona centro Av. Independencia 1776 - Bs. As. - T. E. 38-7299 - Filial Caryl - Laminación y Fundición de metales - J. Azurduy 653 - Caseros - Filial Carlye - Planta de Estampado y Matricería - Est. Merlo 1835 - CASEROS

PROXIMAMENTE
NUEVO EDIFICIO CASA CENTRAL - CORDOBA 5775-79-85
DEPOSITO Y EXPEDICION J. CARRANZA 1335-37
CONCESIONARIOS EN TODO EL PAIS

AREVALO AREVALO AREVALO

RALLY: CON BARRO

texto y fotos: JULIO PEREZ BALBI

El barro, producto de una lluvia, de esas de quichientos milímetros, que comenzó junto con la competencia se encargó de arruinar un rally que prometía ser interesantísimo. Lo prometía por varios motivos: una organización que rayaba en lo magistral, los inscriptos, que aunque pocos, reunía lo más ilustre de la categoría y finalmente por un recorrido realmente atractivo con el marco majestuoso de Sierra de los Padres. Así se fomenta el turismo.

Se arruinó (aunque no todo), porque a Sierra de los Padres llegaron algo así como 10 coches de los 23 que largaron y ese lugar originalmente debía ser la mitad de la competencia. La gran mayoría de estos ausentes sin aviso se quedaron encajados en el barro pasando Etcheverry, o más adelante de el Camino de la Costa. Por supuesto para no seguir diezmando el famélico pelotón, ya que volver era prácticamente imposible, en la Sierra se dio por finalizado el Rally, con la prueba de circuito que estaba de turno.

Anduvieron por Adrogué, La Plata, Punta Indio, General Conessa, Las Armas, Tandil, Balcarce y qué se yo cuantos lugares más, con solamente un V. L. (velocidad libre), en pleno campo tandiliense.

La primera emoción que tuvimos nosotros fue por Etcheverry cuando un pelotón de tres coches que traían un considerable atraso, venían lanzados a más de 130 km/h en un camino de una sola mano. Uno de estos venía por la banquina embarrada de un lado para el otro y no muy derecho que digamos. Lo de la emoción (Ahora le llaman emoción) viene porque en la banquina estaba estacionado el Peugeot que nos transportaba y dentro nosotros, oficiando de controles. Todo eso a la una de la madrugada (se largó a las 0). No pasó nada.

De ahí en adelante comenzaron las angustias y desazones de los participantes. Imperaba el barro que produjo el anquilosamiento de la competencia. La gran mayoría traía atraso y para no atrasarse más quisieron apurar en el barro.

Las intenciones por más buenas que sean, en un rally no dan puntos a favor pero la consiguiente acción si está equivocada, puede costar muy caro, y esto, fue lo que le pasó a casi todos. Entraron al barro muy fuerte, más de lo debido, y muchas encajadas fueron prácticamente imposibles de salvar sin llegar ya fuera de hora al siguiente control. En un rally se debe estar preparado para todo... pero las cadenas brillaron por su ausencia.

Se siguió a marcha de rally algo así como un promedio impuesto de acuerdo con las vigentes reglamentaciones de tránsito, 72, 80 ó 40 km/h si es zona urbanizada, hasta Ayacucho donde tuvieron un tramo de velocidad libre y allí los muchachos se pudieron despachar a gusto. El primero en pasar por aquí fue el vencedor del rally, el binomio Fineschi-Santos con un Falcon doblando en forma muy segura y precisa, haciendo suyo el tramo para la categoría. Segundos resultaron Yebra-Yebra con una Vallant II, doblando más rápido que los anteriores, muy prolijos también.

El 1500 de Fiat perteneciente al binomio Ramírez-Testa, los vencedores en su clase, fueron también los únicos que pasaron por este control, y detrás de ellos venía el pelotón de los chicos. Entre estos queriendo hacer suyo el tramo iba Antonio Girádez con su 750, damos fe que no está standard) quien viajaba en la tierra de un Gordini que le precedía. Lo logró, con la escasa diferencia de 5 segundos con respecto al 107 de delirante de los contact, B. R.D. San Sebastián, que corrió sin la remera promocional.

Dos o tres kilómetros más adelante hubo un accidente, entre Girádez y el Gordini anteriormente nombrado, pero el rally también penaliza esto ya que



Ricardo San Sebastián llevando como navegante a Ricupero, se adjudicó en brillante performance la Clase A. Digamos también que San Sebastián va primero en el campeonato paralelo de Delirantes Corsa.



POR LA COSTA

se dan puntos en contra por faroles rotos, chapa torcida, etc., a semejanza de los organizados en el viejo mundo.

Se seguía también a marcha de rally, hasta Sierra de los Padres, donde los pilotos después de un almuerzo liviano debieron realizar la prueba de conducción pura en un circuito sencillamente estupendo. Poseía curvas de todo tipo y modelo, subiendo, bajando. Se divirtieron todos incluso los personajes del domingo que iban a pasar la tarde con la patrona y el mate.

Las recomendaciones de prudencia y explicaciones del original hándicap fueron dadas por el Doctor-piloto Ricardo Carranza, quien también se veía comprometido en la organización de este rally. Se largó tipo Le Mans con los coches de la categoría A alineados, delante de las categorías mayores y largando la B, 20 s después y la mayor 40 segundos más tarde.

Con este sistema se logró uniformar el grupo de competidores, ya que a los mayores les costó sudar tinta para poder alcanzar a los menores.

"Pico Rojo" Paviolo fue el encargado de fiscalizar que los competidores se pusiesen en el apuro el cinturón de seguridad, y largaron... Giráldez primero entre los pequeños, quien al cumplirse la primera vuelta le llevaba considerable ventaja a San Sebastián y a pe-

sar de tener un amortiguador del Fiat 750 completamente descargado, logró estar primero en el camino hasta el tercer circuito (eran 5), donde lo alcanzó el primero y único de la clase B, el Fiat 1500 de Ramírez-Testa que largó junto con los mayores de la C (acertada decisión). A todo esto el Valiant II, de Yebra-Yebra buscaba el liderazgo de la prueba especial, jugándose el todo por el todo con los anteriormente nombrados, durante las tres últimas vueltas. De manejo muy fuerte y decidido Yebra se impuso sobre la última curva, favorecido quizá por sus neumáticos Pirelli Cinturato, prácticamente nuevos, mientras que Ramírez-Testa llevaban G8 que denotaban mucho uso. Estos últimos no fueron vencedores de la categoría por ser los únicos en arribar a Sierra de los Padres, sino por haber salido a correr un rally teniendo plena conciencia del mismo, con seriedad. El copiloto poseía un escritorio rebatible con luz artificial para los tramos nocturnos, los cronómetros insertados en la tabla, todo muy cómodo y al alcance de la mano.

Lo de Giráldez duró poco, mejor dicho su motor fue el que duró poco; en la tercera vuelta, se engranó.

San Sebastián fue el vencedor de la prueba de circuito en su clase, debido a un andar tranquilo y sin mayores altibajos (entiéndase adelantos o atrasos por los controles) y si vemos su puntaje nos damos cuenta que si hubiese habido una clasificación general, serían segundos detrás del Falcon vencedor, demostrando la igualdad de posibilidades para cualquier coche sin distinción de cilindradas. Todo muy democrático.

Los vencedores, muy bien, ganaron con su Falcon 30L, el V.L. de Tandil, ubicándose segundos en la de circuito. Menos de 400 puntos los separaron de Yebra-Yebra, lo que después de casi 1.000 km de recorrido es relativamente poco. Así fue el último rally del año (lo iban a llamar "Clausura"). Son más que lindos, muy interesantes, aun muy poco promocionados y con pocos participantes ya que la mayoría es gente del CAR y de la AAAS. Se rumorea una Federación Argentina de Rallyes, que tendría por objeto combatir la indiferencia de entidades mayores de nuestro automovilismo; se dice asimismo que en el Uruguay están organizando un rally entre Brasil, Uruguay, Chile, y Argentina; se empiezan a ver equipos Halda y Heuer, traídos al país por los primeros entusiastas; la cosa se pone cada vez más difícil, la organización cada vez mejor. El rally ya dejó de ser potencia; existe, tiene razón de ser, ya no es una utopía.

El 301 pilotado por O. Fineschi/A. Santos se adjudicó la Clase C y fue primero absoluto. La lluvia malogró una jornada que prometía mucho; el rally debió acortarse por imposibilidad de los caminos.



RALLY VEINTICUATRO HORAS

Asociación Argentina de Automóviles Sport - 4/XII/66

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 800 cm³)

Pos. Nº	Conductor/Navegante	Marca	Pts.
1º	107 R. San Sebastián/A. Ricupero	Fiat 600 E	1485
2º	103 V. Intermicola/R. Burdín	Renault 4L	2349
3º	105 A. Giráldez/A. Rodríguez	Fiat 600 E	3848
4º	102 J. Stegny/J. Vidal	Renault 1093	6997

ABANDONARON: 101, R. Innaco/E. Nordenstahl (Fiat 600 E); 104, E. Eichberg/M. Duberti (Renault Gordini); 106, E. Ershaw/E. Erdwing (Renault 4L); 108, J. Milanova/Rivarola (Fiat 600 E); 109, C. Isersky/C. Rianza (Fiat 600 E); 110, J. Gallichio/C. Viglione (Renault 4L).

CLASE B (hasta 1650)

1º	206 J. Ramírez/V. Testa	Fiat 1500	1711
----	-------------------------	-----------	------

ABANDONARON: 201, S. Marceca/S. Marceca (Fiat 1500); 202, R. Crespo/J. Pérez Moreno (Auto Union); 203, J. Casaroli/M. Acuña (Peugeot 404); 204, H. Senet/R. Larzábal (Peugeot 403); 205, H. Javes/H. Matas (Peugeot 404); 207, A. Bolano/H. Castro (Fiat 1500); 208, R. Pozzoni/J. Ameal (Fiat 1500).

CLASE C (más de 1650 cm³)

1º	301 O. Fineschi/A. Santos	Ford Falcon	1275
2º	306 A. Yebra/J. Yebra	Valiant II	1621

ABANDONARON: 302, S. Vera/B. Moreira (Rambler Tornado); 303, I. Babenco/F. Babenco (Chevrolet 400); 304, M. Portella/E. Wolf (Ford Falcon); 305, F. Barbot/F. Algarafas (Valiant II); 307, D. Romero/C. Leo (Falcon Futura); 308, E. Linares/J. Firpo (Valiant IV).

TALLER DE RECTIFICACIONES

RIVELLI Y KISSLING

ESPECIALIDAD EN



DE CARLO 700



CITROEN 2CV



ISARD

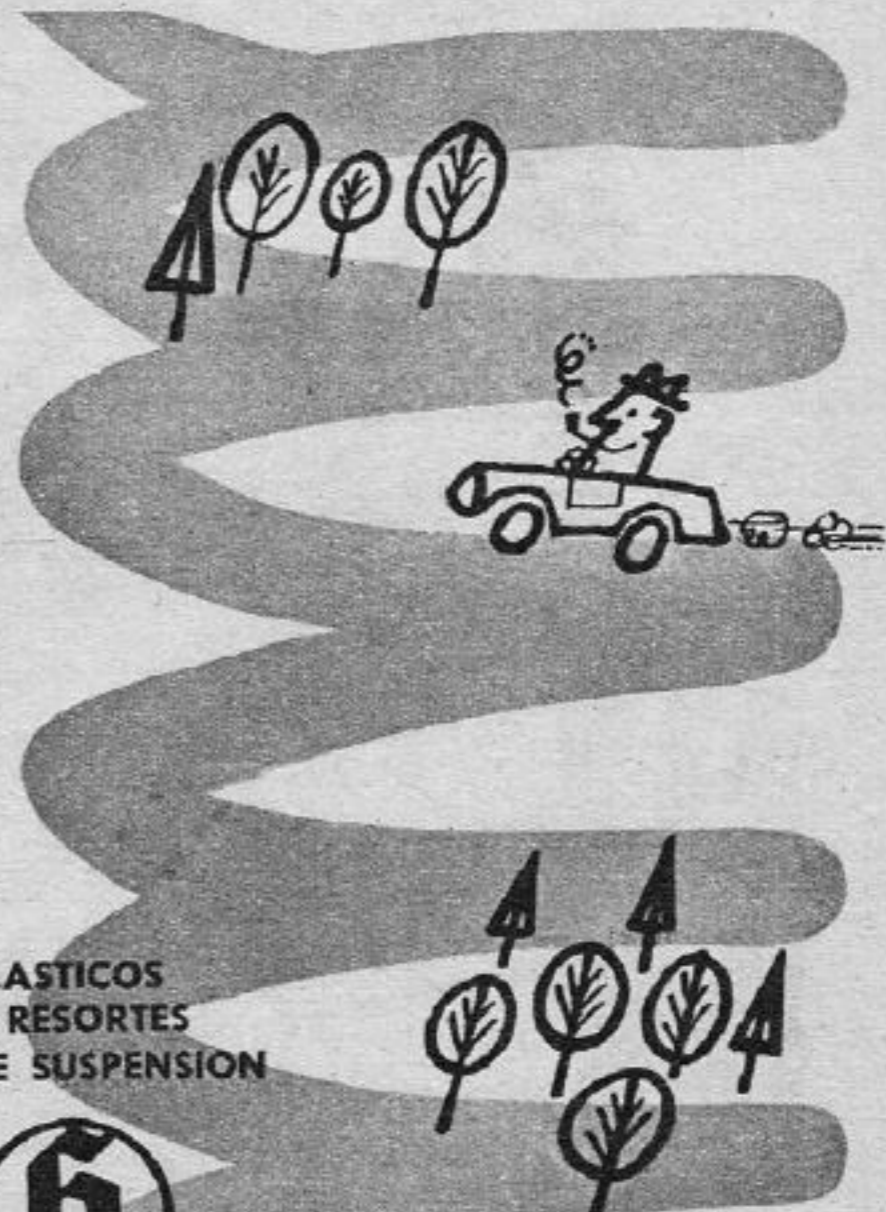
MICROCUPES Y MOTOS

GARANTIA DE TRABAJO Y PRECISION



DORREGO 2030 - OLIVOS
Tel. 791-2722

NO DE MAS VUELTAS



ELASTICOS
Y RESORTES
DE SUSPENSION



HOESCH

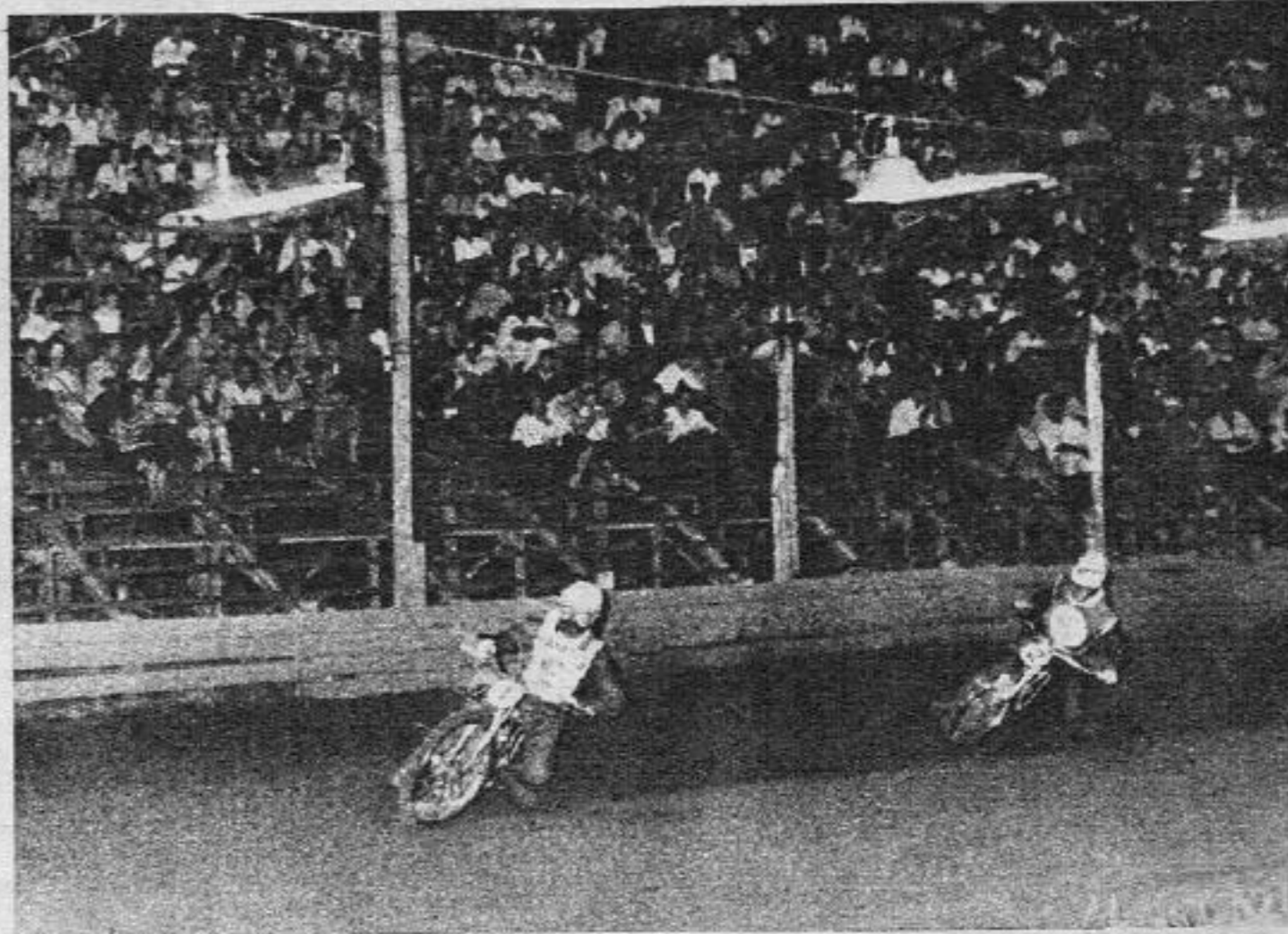
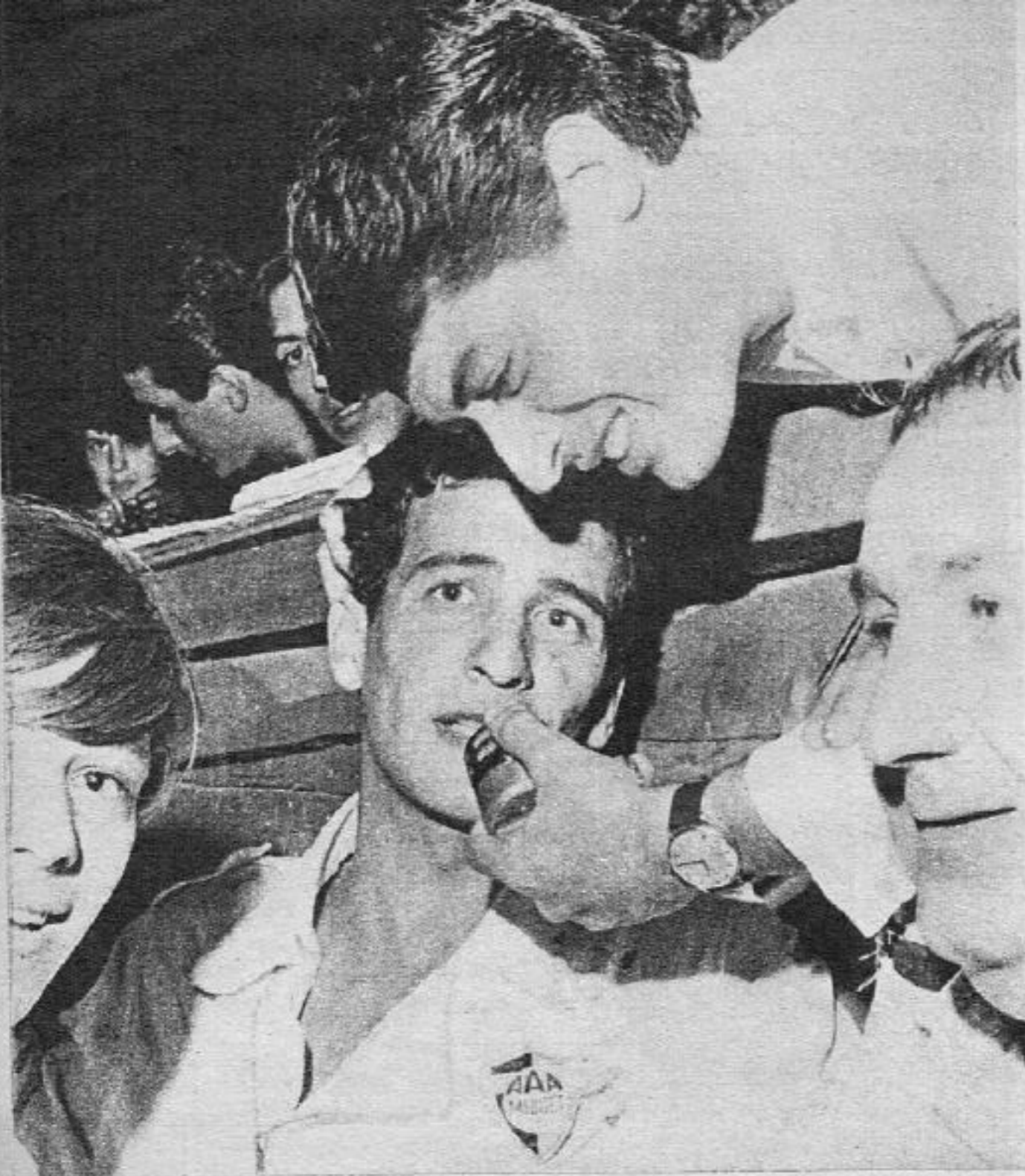
PRESTIGIO EN SUSPENSION



**todos los domingos
todos los deportes**

CANAL 2 22.00





Los hermanos Sardá son prácticamente imbatibles. El sábado lo demostraron como para que no quedaran dudas. Esta vez le tocó a Raúl, quedando su hermano Salvador en el segundo puesto... pero ahí nomás.

La cara de Massimilia, lo dice todo: no lo puede creer, después de haber alcanzado en primer lugar la bandera a cuadros al cabo de las 4 vueltas de la prueba final. Justo triunfo para un buen piloto.

FCO: JUGUEMOS A LA GUERRA

por CARLOS FIGUERAS

fotos. JUAN MESTICHELLI

COMO viene sucediendo, sábado tras sábado, la pista roja de Ferro se inunda de gente ansiosa por presenciar un espectáculo que, evidentemente, hay que ver. Si el speedway es más emocionante que el midget, va en gustos, pero lo que es evidente es que ambas categorías dejan constancia del alto nivel conductivo de casi todos los participantes, además de una elevadísima dosis de arrojo que no se alcanza a ver en otro tipo de competencia. Esto no significa que el speedway o el midget sea más o menos interesante que el automovilismo o el motociclismo, solamente es... diferente.

Una de las cosas que debemos destacar de la gente que organiza estas carreras, es la puntualidad con que se largan las pruebas, ya que a más tardar con diferencia de 5 o 10 minutos se ponen los motores en marcha y se larga la primera serie. No podemos felicitar de la misma manera a los dirigentes de midget que, pese a que hacen bien las cosas, no pueden dar los cómputos finales con el puntaje del campeonato, porque no tienen los datos de las reuniones anteriores, de allí que podamos brindar el campeonato de speedway y no el de midget.

Por otra parte, debemos decir que los hombres del automovilismo se vuelcan en mayor cantidad a estas reuniones sabatinas. El sábado anterior se hizo presente Galbato; en esta última reunión volvió a estar, pero acompañado por otro fordista: Raúl Cottet, lo que puso muy contentos a los presentes fordistas, en alto porcentaje, cosa que quedó en evidencia, por la ovación que le brindaron a ambos pilotos cuando entraron a la pista.

La promoción va en aumento: a partir de la próxima reunión, las cámaras de Canal 7 llevarán speedway y midget a la casa de todos.

Después de haber "delirado" un

poco, vayamos directamente a las carreras. En las series de speedway no hubo mayormente lucha, así que quedamos esperando lo que acontecería en la final. Raúl Sardá, Salatino, Salvador Sardá (cuando no) y Vallones se llevaron los laureles en sus respectivas series. El primer repechaje fue ganado por Monkey que corrió con otra máquina por haber pinchado un pistón durante su serie. El segundo se lo adjudicó Néstor Corvalán sin mayores apremios. En la primera semifinal volvió a triunfar Corvalán y en la segunda Salvador Sardá sobre su hermano Raúl. En la final de perdedores Vallones tomó la delantera en la segunda vuelta y no la dejó hasta recibir el banderazo.

Y llegamos a lo que todos esperábamos. La final prometía lucha y no nos equivocamos, la hubo y para todos los gustos. Tomaron posiciones en la largada los hermanos Sardá, Meabe (p.), Santostéfano, Corvalán y Saracco. Apenas largaron la cinta, tomó la delantera Raúl Sardá seguido por Corvalán y más atrás Salvador Sardá, quien apenas llegó a la curva de Avellaneda se adelantó a Corvalán y allí comenzó la persecución incontrolada para alcanzar a su hermano Raúl. El espectáculo comenzó recién allí, entrando al límite en todas las curvas y por el lado de la cuerda. A veces parecía que Salvador se "mandaba" por adentro, pero nunca llegó a concretarse, finalizando las cuatro vueltas con Raúl al frente, quedando relegado al segundo puesto Salvador —el representante de CORSA— seguidos más allá por Meabe (p) y Santostéfano. El tiempo para las 4 vueltas es elocuente: 1 minuto 19 segundos 6 décimas. Lo importante es que hasta el momento los hermanos se reparten los triunfos en speedway estableciendo una monarquía muy pocas veces igualada.

Finalizado el espectáculo de las dos ruedas comenzó el de las cuatro con la silbatina acostumbrada a Jorge López, el "villano" hereditario que compete con el auto de Luis Ulivi, el verdadero "villano". Pero pese a la silbatina y para desagrado del público el coche anda muy fuerte y el piloto forma una buena pareja con él. Ganó sin problemas la primera serie y quedó de esta manera clasificado para la final. La segunda serie la ganó A. Corvalán, la tercera el "muchachito" Efrén Chemolli y la cuarta Marcelo Fernández. Los repechajes vieron como ganador a Roberto y Blazón. En las semifinales nuevamente Jorge López se impuso sin problemas sobre el resto de los competidores y la otra se la adjudicó Efrén Schemolli. La final, evidentemente, prometía mucho. Alrededor de las 12 de la noche se alistaron los finalistas en la cinta; por fin se encontraban en un cabeza a cabeza el "muchachito" Chemolli y el "villano" López y junto a ellos se ubicaban Fernández Pardo, Cantó, Massimilia y Rey. Se largó la prueba final y tomaron la delantera decididamente Chemolli y López, pero "el indio" de ambos pudo más que la medida, encontrándose los dos bailando valeses por el pasto de la cancha de fútbol mientras sus rivales pasaban a gran velocidad. Reanudaron la marcha ubicándose en los últimos puestos, pero siempre tirándose con todo. De esa forma Massimilia se encontró —en el buen sentido de la palabra— con el primer puesto, seguido por Rey y Fernández Pardo. Pero los niñitos López y Chemolli seguían haciendo de las suyas y Chemolli volvió a hacer un trompo apareciendo otra vez en la cancha de fútbol. Ya a esa altura Chemolli aflojó el tren de marcha puesto que no podía alcanzar a López y éste, por su parte, tampoco podía con el resto.

Así, sin mayores apremios por parte de sus rivales, Massimilia ganó una carrera que tuvo de todo un poco. López y Chemolli habrán aprendido que "indiando" no se llega a ningún lado y que es mucho más eficaz correr dentro del límite de cada auto y de cada uno de ellos.

Lo importante de esta reunión es que hay elementos mecánicos en muy buenas condiciones y que hay gente que progresa y pasa a categorías superiores o por lo menos distintas.

Raúl Sardá, el ganador de speedway, corre el próximo domingo en Mar del Plata con un minijuniors que le hizo "Klear" y que por supuesto llevará motor BMW, por lo que es muy difícil que se presente el sábado próximo. Así pasó otro sábado de Ferro con más derrapes, trompos y motores que de costumbre.

Campeonato SPEEDWAY

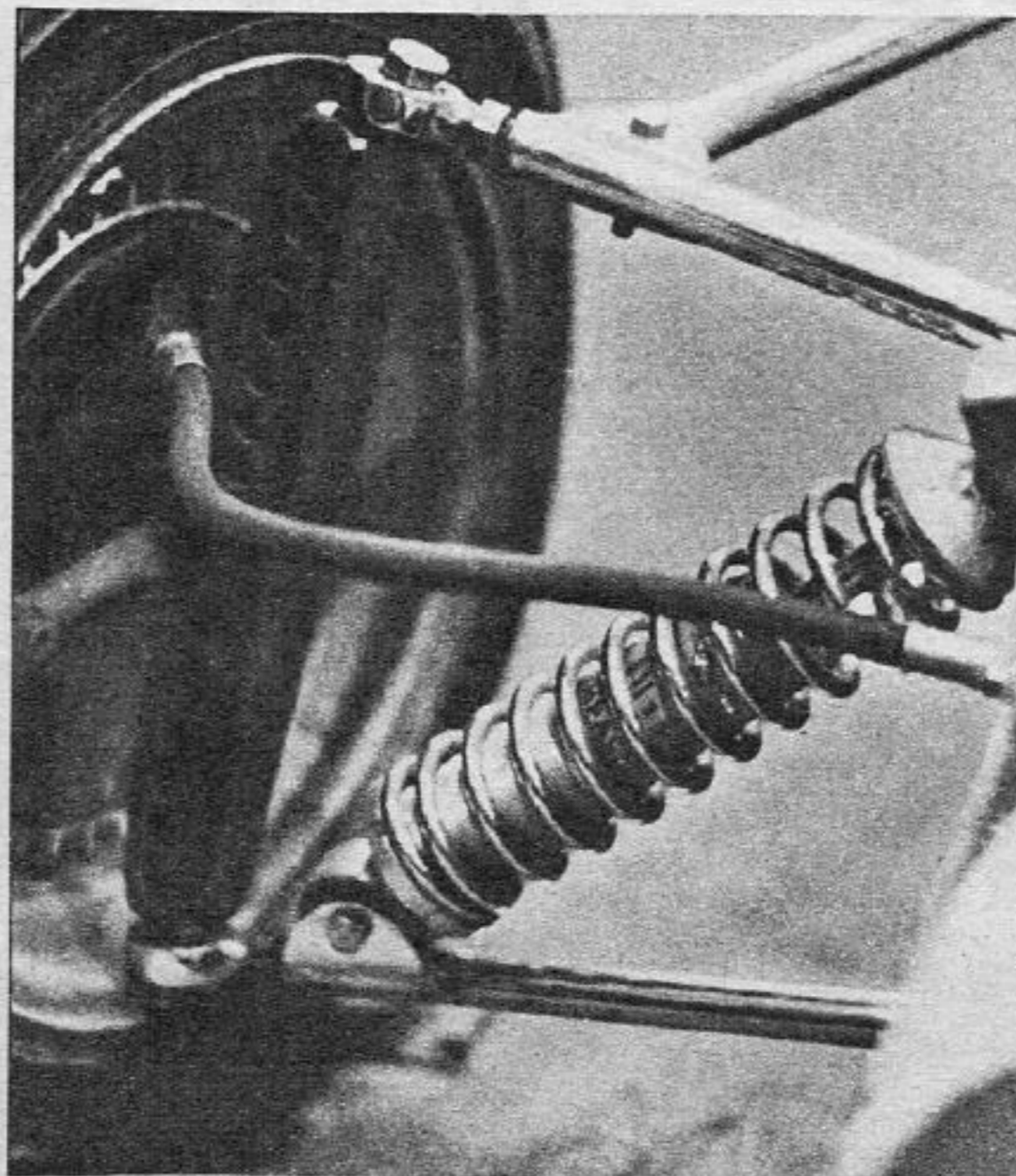
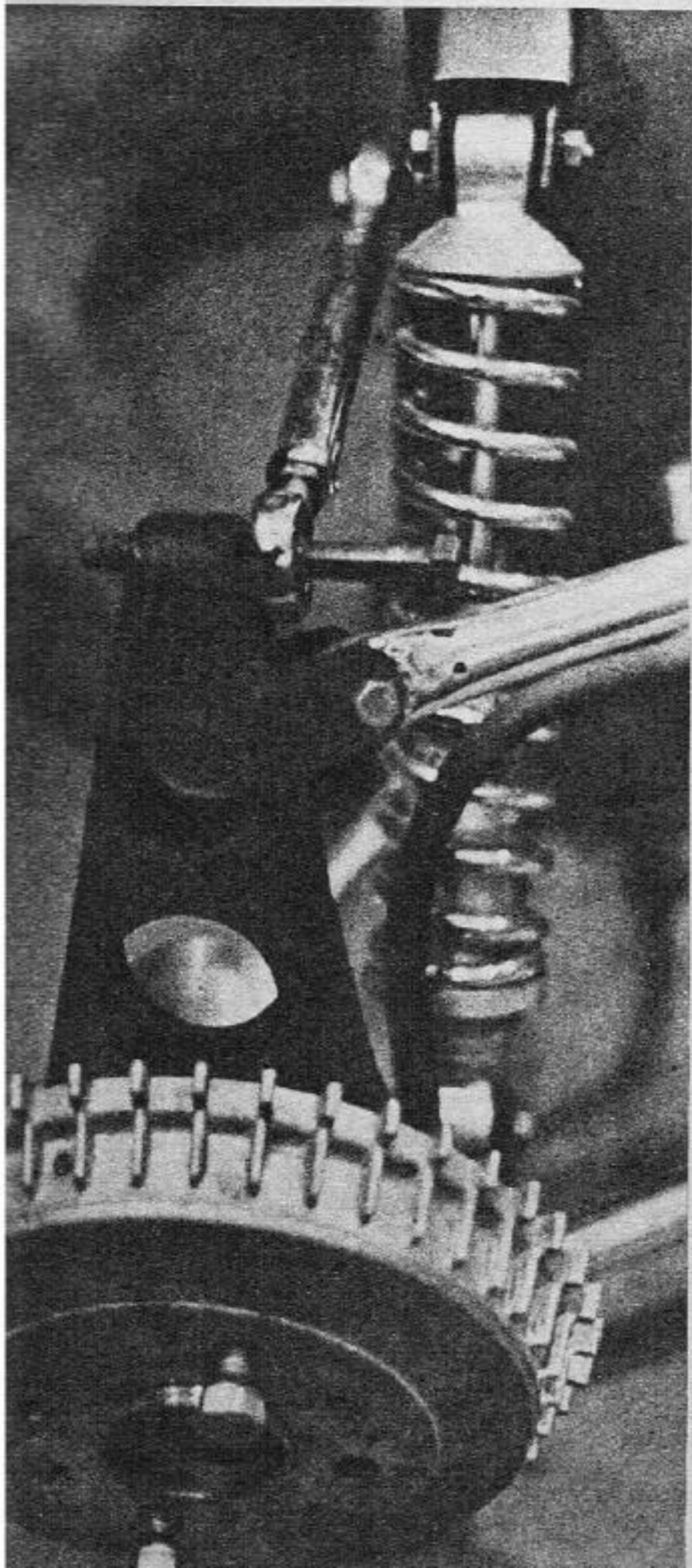
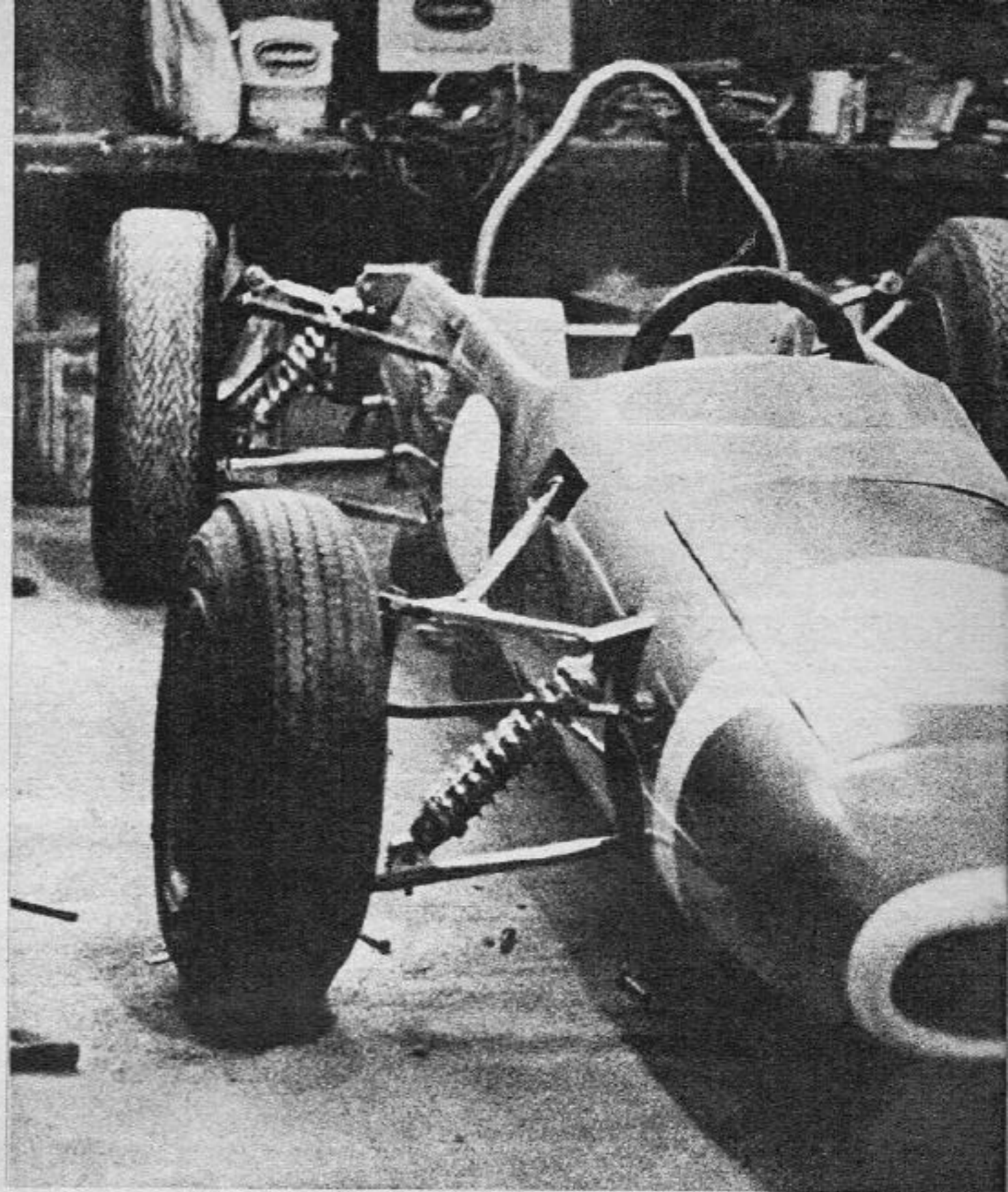
Sardá, S.	83
Sardá, R.	73
Vallone, J.	60
Meabe (p), R.	51
Salatino, E.	47
Marotti, E.	34
Santostéfano, O.	28
Invernizzi, G.	27
Corvalán, N.	26
Saracco, J.	26
Chemolli, E.	28
Fernández	24
Cané	20

NOTA: El puntaje de los tres primeros del campeonato de Midget es hasta el 3 de diciembre, o sea que no está incluida la última carrera. El planillaje y la posición del campeonato fue hecho en colaboración con el equipo de "Emoción en las Rutas": Colombo, Gravano y Gañete Blasco

TULLIO CRESPI Y SUS 40 ENANITOS

Casi 40 automóviles monocasco salieron ya del taller de Crespi, para la floreciente Fórmula Cuatro de MN. Un nuevo modelo, con suspensiones modernas

por CARLOS FIGUERAS
fotos: CARLOS ARCURI

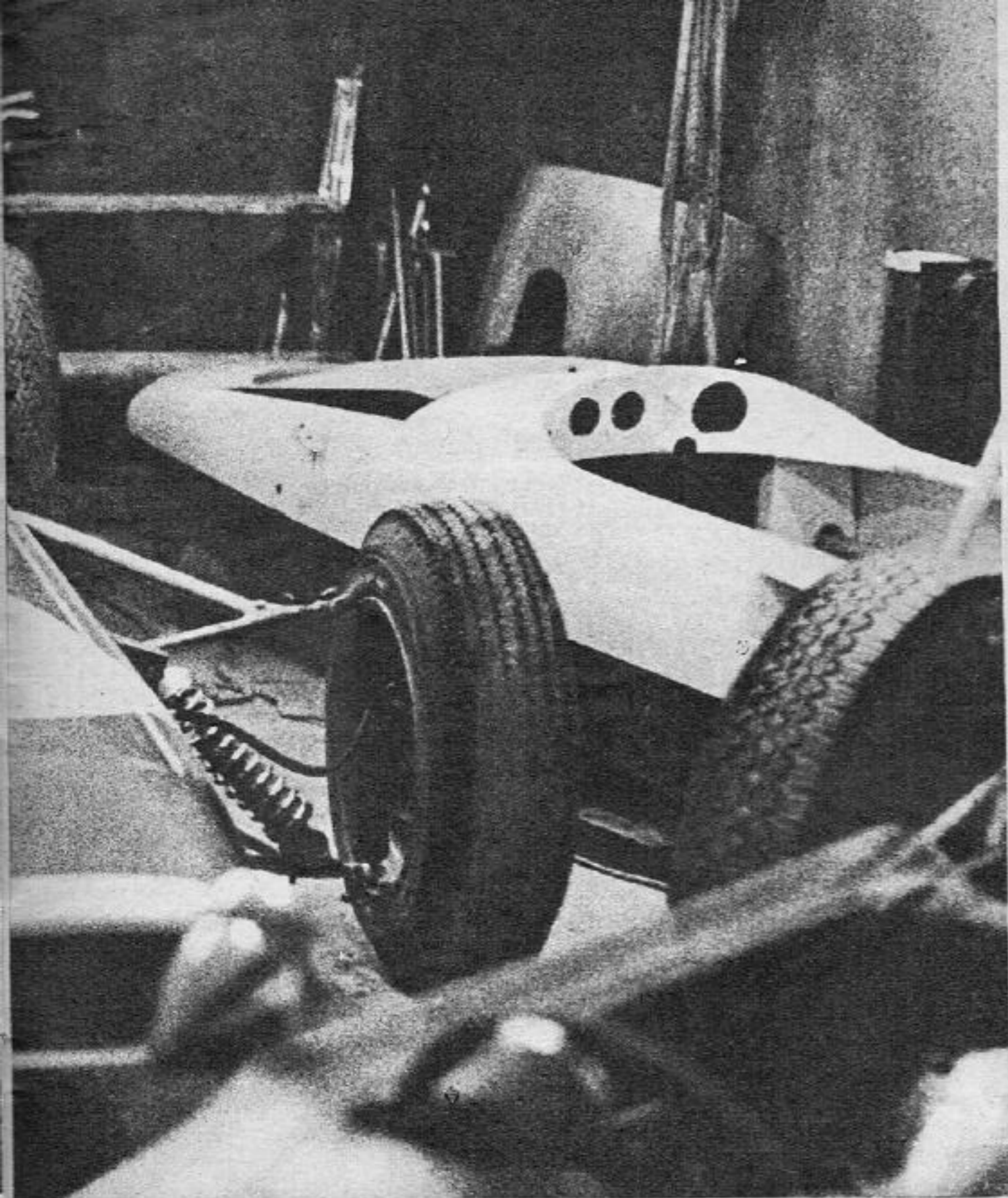


Suspensión trasera a la Lotus, con portamazas de chapa soldada. Estas suspensiones pertenecen al último modelo de F.4 Crespi, propiedad de Guillermo Lagos: montará un motor Fiat 750.

Trapecio construido con dos triángulos de base ancha, muy necesarios en el monocasco para distribuir las cargas en la estructura. Construcción eficiente, buena geometría, juntas Helms. Los semiejes oscilantes quedaron atrás.

Ir al taller que Tulio Crespi tiene en Chacarita es exactamente lo mismo que asistir a la maternidad de los F-4. Crespi vio nacer, crecer y transformarse paulatinamente a esos autitos que tantas satisfacciones le dieron y le seguirán dando. Quienes hayan visto los primeros minijuniors, de hace un par de años y ven las actuales máquinas, se darán cuenta del cambio sustancial que se ha producido en suspensiones, carrocerías, etc. Pero, parece que en el taller de Crespi nadie se queda quieto y es así como se modeló una nueva estructura monocasco para los F-4 con los más avanzados alardes de la técnica, suspensión delantera de trapecio con doble tensor, chasis más reforzado, y además hecho a medida, porque el auto fue encargado por Guillermo "Mito" Lagos y como su estatura no tiene mucho que envidiarle a la de Gastón Perkins hubo que hacérselo especialmente. El aspecto general de la máquina es más parecido al de un F-3 que al de un F-4, la terminación tanto interior como exterior es superior a la de los anteriores y su color celeste metalizado con la trompa pintada de blanco lo hace aún más agresivo.

En estos momentos están trabajando duro y parejo, ya que tienen encargados cinco "minis" y están terminando un auto con carrocería sport diseñada por ellos mismos a la que no saben aun qué motor colocarán, aunque posiblemente sea un Fiat 1500. Además del coche de Lagos, Bucci encargó un nuevo auto al que pondrá motor Renault Gordini reducido a la cilindrada que permite el reglamento y otro para Raúl Kissling, hermano de Jorge, al que colocará un motor BMW. Por su parte Lagos utilizará un conjunto motor Fiat 750. "El motor del Fiat 750 camina bastante bien, pero hasta



El nuevo Crespi F.4 con modernas suspensiones de trapecio ya está casi terminado. El triunfo de Martín en Bahía Blanca ya demostró la bondad de los nuevos mecanismos.



Tulio Crespi: un mecánico que sabe escuchar y aprender; un éxito merecido.

ahora el único motor que está probado y que camina fuerte es el BMW. Kissling probando el auto llegó a andar a 190 kilómetros por hora" (?), nos dijo Crespi. Otro de los pilotos que encargó un F-4 a Crespi es el kartista Salmún Feijóo, que al igual que Bucci pondrá motor Gordini a la unidad. Los trabajos de todos estos automóviles están bastante adelantados pese a que el primero en terminarse será el de Lagos, que estará listo para fines de diciembre aproximadamente.

Entre los automóviles "depositados" en el taller está el F-1 Falcon de Nasif Estéfano y el Fiat 1500 de Carlos Martín, reciente ganador en el autódromo de Bahía Blanca. Crespi mira los autos sonriendo y nos dice: "El coche de Nasif, en Rafaela estaba como para matar; el día de entrenamientos en las rectas levantaba tranquilamente los 240 y doblaba a 200 sin problemas, pero... la transmisión no aguantó. ¡Sabés cómo andaba! El de Martín también anda fuerte, pero hay mucha diferencia entre el motor de un Falcon y de un Fiat 1500. Ahora Maldonado me va a dar un motor preparado con todo y un Weber doble de tiro horizontal, con ése sí que va a caminar. Ahora el motor está Anexo J, la velocidad en circuito sale de la gran diferencia de peso que existe entre un Fiat 1500 y un F-1 tradicional. Entre los proyectos que tenemos está el de comprar una partida de gomas importadas de F-3 para utilizarlas en el coche de Martín".

Conversando con Crespi sobre la próxima Temporada Internacional de Fórmula 3 nos informó acerca de la posibilidad de que le den un auto al mejor piloto de F-4: "Es muy difícil decidir cuál es el mejor, hay muchos muchachos que manejan, está Kissling, Lagos, Bucci... que

yo sé que hay mucha gente con posibilidades. Fangio me dijo que empezaremos a buscar un piloto porque hay un auto seguro".

Coincidimos en que sería una hermosa experiencia para la gente de los minis ya que andar en un Brabham es una exquisitez que muy pocos soñaron con lograr; por lo que asoma, uno de los "chics" se va a poder divertir en grande y podrá codearse con los mejores pilotos extranjeros en actividad.

Pese a todos los proyectos que existen para el futuro, no se excluye la posibilidad de diseñar un TC de corte típicamente GT, se trabaja firme y sin olvidar el presente. "Hace unos años yo no hubiese pensado que llegaríamos a fabricar tantos autos y que progresaríamos tanto en los diseños. Cuando hay que hacer un auto nuevo nos juntamos todos frente al pizarrón y empezamos a dar nuestras ideas... y casi siempre sale algo bueno. Cuando miro las fotos de los primeros mini, te puedo asegurar que no lo puedo creer. Poco a poco uno se moderniza y se llega al perfeccionamiento gradual. Ya tenemos 32 autos que salieron de aquí y para dentro de tres o cuatro meses van a ser más de 40 los que estén en actividad".

Las cosas se hacen bien, con conciencia y sin apuro, de allí ese detalle personal que tienen todos los autos salidos del taller de la calle Santos Dumont, ese taller que para quien no lo conoce pasa inadvertido y que sin embargo vio nacer, crecer y progresar a una categoría de nuestro automovilismo: la F-4.

Son muchas las máquinas que están haciendo y muchas más las que tendrán que hacer, porque la categoría está en pleno auge. Tulio Crespi y Fórmula 4 están en marcha!

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE PARA FALCON



TAPAS DE CILINDRO / ESCAPES
ARBOLES DE LEVA / AFINACION

ALINEACION DE DIRECCIONES - BANCO DE PRUEBA
Y ABLANDE DE MOTORES HASTA 350 HP / 7500 RPM

BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS

CUENTA VUELTAS MECANICO Y ELECTRONICO - INSTRUMENTAL Y
TABLEROS - VOLANTES Y LLANTAS DEPORTIVAS - SERVO FRENO Y
BOMBA DOBLE CIRCUITO - AMORTIGUADORES - CUBIERTAS "CONTI-
NENTAL" - BATERIAS - FILTROS DE AIRE.



EDUARDO MARTINS e HIJO

Av. HONORIO PUEYRREDON y GALICIA
TRES ARROYOS 547 • TEL. 59-3237
ESCUDERIA MARCONI



Los Grezzi con ostentoso escudo de Matchless en la trompa del carenado y ya repuestos del accidente de la reunión de hace un mes. Ganaron; hacia rato que no lo lograban. Muy bien 10.

Herceg y Josefides, dos pilotos con muchas hectáreas en el campo de la habilidad. Venció la industria criolla. ¡Vivan las confrontaciones internacionales!

RIOPLATENSE DE KARTING

HERCEG Y MAS HERCEG

texto y fotos: JULIO PEREZ BALBI



Triunfo argentino, en las series y en el campeonato. Triunfo de la INDUSTRIA ARGENTINA, sobre los mejores productos del mundo que pueden importar del otro lado del charco. Triunfo de un hombre menudito, de aspecto sajón que supo hacer las cosas bien, cosa que no es muy fácil.

Miguel Herceg venció en las dos series de la última competencia de este campeonato (la otra fue Montevideo), demostró aquí como en el Uruguay que es la mejor conjunción hombre-máquina del Río de la Plata; conoce perfectamente el medio mecánico que conduce, es todo un kartista profesional.

Después de hacer las pruebas de clasificación y encontrarse con que la relación final estaba errada, por haberla decidido el día anterior con viento en sentido contrario al del domingo, largó la primera serie.

Se hizo en el más puro estilo Indianápolis, con un exquisitísimo Porsche Carrera dos litros que buenas lenguas aseguran que alguna vez fue de don Anteo Pichetta, adueñándose de la punta Herceg, con el uruguayo Josefides muy cerca y nuestro Mejías era el tercero en discordia.

Todo preveía un triunfo argentino en la primera serie, por el juego de equipo entre los argentinos, por la seguridad de Herceg. Y lo fue a pesar de que Mejías tuvo problemas con el encendido, clasificándose 4° con 8 vueltas menos. El campeón uruguayo Jorge Solex fue tercero.

La segunda serie dio para todo, ya que entre el segundo, tercero y cuarto hubo tan sólo dos décimas de segundo, hecho que da una pauta de la paridad casi total del lote de competidores. Por esta causa, las trayectorias ideales, eran precisamente eso, ideales e imaginarias, porque los pilotos, uno muy pero muy cerca del otro, no podían elegir el camino más rápido sino que se dedicaban a infiltrarse en cuanto espacio libre dejase el competidor que viajaba adelante.

Herceg largó y duró dos vueltas en el primer puesto, hasta que el uruguayo Josefides lo desplazó en la tercera vuelta, con Mejías en el tercer puesto, Casaroli cuarto y en la quinta posición Oscar Del Campo.

Siguió la cosa, pero nuevamente Herceg primero y empezaba a escaparse dando la impresión de que todo lo que había ocurrido estaba dentro de sus planes. Mejías se retrasaba nuevamente y Casaroli con su Kart Fox propulsado por un Mc Culloch MC20 venía tercero, con Del Campo detrás. La serie con Herceg primero, el uruguayo segundo y Del Campo y Casaroli invirtiendo puestos.

Argentina logró en el Uruguay 101 puntos contra 105 de los orientales y aquí fueron los nuestros los que juntaron más puntos, los necesarios para equiparar y después poder hacer diferencia. En síntesis ganaron nuestros connacionales por 214 a 198. Las series fueron siempre ganadas por pilotos locales.

Después se disputaron las 50 millas que no tenían absolutamente nada que ver con el rioplatense, en las que venció el uruguayo César Brina, después de luchar casi toda la carrera con Casaroli, manteniendo un ritmo muy acertado con su Mc Culloch, durante las 38 vueltas al circuito N° 5. Segundo fue el inefable Herceg, muy tranquilo, muy prolijo y tercero otro alto exponente del karting uruguayo: Jorge Solex.

Nuestro karting es de los mejores. Lo son la mayoría de los motores de fabricación nacional, los carburadores, los neumáticos (Galgo). Hay varios aparatos 100% argentinos, buenos pilotos, varias pequeñas industrias subsidiarias y es además un deporte mecánico relativamente bien pago, que lleva mucha gente todos los domingos, hace ruido, llena los ojos del profano, ¿para qué más?

Conjuntamente con la F.A.K., el Moto Club Portefío hizo disputar el "Premio Clausura" para 50 cm³ abierta Fórmula Internacional, 100 y 125 standard y para los infaltables sidecars.

En 50 cm³ ganó Ubieta, piloto que gana carreras de la clase como mi abuela Trinidad zurce calcetines. Se clasificó Campeón Argentino, de paso no más.

En 100 cm³ la cosa estuvo más disputada, después de que Alberto Gómez (el motociclista), dominara la carrera hasta las últimas vueltas, ganó Redelico con la única Zanella inscripta.

En 125 cm³ que se corrió junto con la anterior, ganó el "nuevo" Alberto Diéguez frente a José Belverino.

En sidecars, vencieron los Grezzi y Alberto Pomesano con Oscar Prado son los nuevos campeones argentinos de la especialidad.

Muy linda tarde con quizá demasiadas carreras. En las dos especialidades, acertada organización.

FEDERACION ARGENTINA
DE KARTING
TROFEO RIO DE LA
PLATA-AUTODROMO MUNICIPAL
DE BUENOS AIRES
CIRCUITO N° 5
11/XII/66

PRIMERA SERIE

Pos. N°	Conductor	Tiempo
1° 2	Herceg J.	8m 53s2
2° 3	Josefides E.	8m 53s3
3° 1	Soler J.	8m 56s
4° 20	Mejías J.	8m 56s1

PROMEDIO DEL GANADOR:
100,998 km/h.

SEGUNDA SERIE

1° 2	Herceg J.	8m 51s4
2° 3	Josefides E.	8m 54s
3° 12	Del Campo O.	8m 54s1
4° 14	Casaroli J.	8m 54s2

PROMEDIO DEL GANADOR:
101,378 km/h.



CONFIDENCIAL

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.

Un grupo de entusiastas ha fundado, en Remedios de Escalada, la peña El Empujón. La misma funciona en la calle Uriarte 801 y allí se reúnen para charlar y planear sobre los fierros que defenderán en un futuro próximo los colores del nuevo "Stud". Si bien ya cuentan con una crecida cantidad de asociados, la peña precisa muchos más para los ambiciosos planes en vista y por eso invitan a todos los corsas de la zona a engrosar sus filas para que así, se acorten los plazos del debut en las competencias de los amigos de El Empujón.

Braham Hill y Jim Clark correrán en 1967 en el mismo equipo, de Fórmula Uno, contratados por el departamento de Competición de Ford Daghnam. Se trata del equipo Lotus, dirigido por Colin Chapman, que utilizará a partir del año próximo los motores Ford desarrollados por la empresa inglesa en colaboración con Cosworth Engineering con la especial intervención de Keith Duckworth.

Cosworth espera tener terminados y a punto los motores para competir en la próxima Temporada europea desde la primera carrera a realizarse en Mónaco.

Como viene ocurriendo desde el año 1963, la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford ha organizado para el 16 del corriente, una prueba de regularidad, que abarcará el recorrido Buenos Aires-Dolores-Mar del Plata y será fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad.

La carrera está reservada exclusivamente a regularistas de 3ª categoría y novicios que sean usuarios de automóviles Falcon y Futura y se ha limitado la inscripción a 250 participantes. La largada se efectuará desde el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires en el día ya mencionado a partir de las 9.

A pedido de Buxton S.A.C.I.F.I. y a propósito de la nota aparecida en CORSA N° 22 titulada "Cómo preparar un Falcon" aclaramos que los pistones que se utilizaron y se utilizan en la preparación de los Ford Falcon del equipo oficial de la Ford Motor Argentina (Categoría TC) son marca Mahle.

Como se recordará, en la nota en cuestión se daban datos técnicos sobre la preparación tipo Turismo Anexo J del Ford Falcon, basado en la información suministrada por el conocido especialista Eduardo Martins.

En los ambientes corsas se rumorea, cada vez con más insistencia, que Oreste Berta, el preparador de los "Renault blancos" que tantas veces

llevaron al triunfo Copello y Ruesch, se desvincularía a fin de año de IKA. El rumor va más lejos aún. Se dice que Berta tiene ya listas las valijas para marcharse a Italia, donde trabajaría en la afamada fábrica de carburadores Weber.

El italiano Leopoldo Casanova estableció un nuevo récord mundial para el kilómetro de lanchas de la clase de 350 kilogramos. Alcanzó una velocidad promedio de 186,077 km/h superando en algo más de trece kilómetros el antiguo

récord que pertenecía a Liborio Guidotti.

La lancha conducida por Casanova ("Molinari") esta equipada con un motor Alfa Romeo de 1600 cm³.

El récord de Guidotti fue batido anteriormente en nuestro país por "Tito Quevedo", pero no tuvo la correspondiente homologación por no haber sido superado en la medida que establece el reglamento de la materia.

Las peñas siguen brotando por doquier. En la localidad de Angélica, Pro-

vincia de Santa Fe, el 16 de noviembre próximo pasado quedó constituida la que lleva el nombre de "Juan Manuel Bordeu" la que, como es obvio aclarar, tiene por fin apoyar las actuaciones del balcarceño en las competencias automovilísticas. Por aclamación fueron declarados presidentes honorarios Juan Manuel y Rubén "Todo" Fangio y como madrina Graciela Borges. La peña recientemente fundada cuenta ya con más de 200 adherentes. Nos imaginamos la alegría de los muchachos de Angélica, ya que su "pollo" es ahora Campeón Argentino.

PHILIPS 

símbolo universal de confianza

Viajando en alegre compañía



Larí, lará... Voy contento con mi AUTO-RADIO PHILIPS!
Tengo noticias, escucho deportes, viajo con música...

PHILIPS
 AUTORADIO

- Totalmente transistorizado • Compacto • Mínimo consumo; máxima potencia • Encendido instantáneo • Mayor alcance en cualquier zona • Mejor selectividad • Control de tono de 3 posiciones (grave, medio y agudo) • Equipado con capacitores para eliminar las interferencias • Pre-sintonía a botonera • Con antena telescópica.



Convenga con Philips Service la instalación garantizada de su Auto-Radio en el lugar que usted indique.



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

AUTOS QUE DURAN

de Juan Rebosio, J. Irigoin 1484, San Miguel, Bs. As.

1) Ofrezco, por su intermedio, una colección completa de la revista, del N° 0 al 29.

2) Poseo un Durant 1928 y quisiera datos acerca de este coche. Es un seis cilindro. Tiene un carburador Carburetor descendente, ¿es original o adaptado?

R — 1) Los lectores interesados, por favor, diríjase al Sr. Rebosio.

2) No tenemos información acerca de los Durant 1928 seis cilindros. Lo más que nos podemos remontar en la historia del Durant es hasta 1931; en ese año se ofrecían dos modelos de

seis cilindros: el "614" tenía cilindros de 3-1/4 x 4" (82,55 x 101,6 mm) y 199 cu. in. de desplazamiento (3.563,6 cm³) y con una compresión de 5,3 a 1 entregaba 58 HP a 3100 rev/min. La luz de válvulas era: admisión .012"; escape .008". Platinos 0.020". Bujías Champion 3X (luz: .025"). Caja de tres velocidades de avance y retroceso, cubiertas 5.00 x 19". El otro modelo era el "617", tenía un seis de 3-3/8 x 4-5/8" (85,725 x 117,475 mm) con un desplazamiento de 248 cu.in. (4.067,2 cm³). Se trataba de un siete bancadas que, con 5,06 a 1 de compresión entregaba 70 HP a 3000 vueltas. La luz de válvulas se regulaba en .006" para las de admisión y .004" las de escape. Platinos a .020" y bujías Champion C7 con .025 de luz de electrodos. La caja era de cuatro velocidades de avance y retroceso y el rodado era 5.50 x 19".

Esperamos que estos datos le sean de utilidad.

PARA EL AÑO 2000

de Enrique H. Villalba, Tronador 270, Capital.

1) Soy simpatizante fanático de Juan Manuel Fangio y como tengo sólo 20 años no conozco la campaña completa del gran "chueco". Les ruego publiquen la serie de carreras en que intervino, puestos obtenidos, etc.

2) ¿Qué marca fue llevada a la victoria más veces en el GP de TC? He hecho una apuesta en favor del Ford.

3) ¿Cuál es el automóvil más veloz que intervino en 1966?

... esperando me contesten antes del año 2000, me despido.

R — 1) El historial deportivo de J. M. Fangio llevaría mucho más espacio que el disponible en esta sección. Quedamos en deuda con usted en lo referente al quintuple Campeón Mundial.

2) Ganó la apuesta. En CORSA N° 32, páginas 20 y 21, encontrará mucho más de lo que pide para fundamentar su discusión.

3) Siempre retirándonos a TC, en las pruebas de este año el más veloz fue el Chevy II de González-Cupeiro.

... y le contestamos en 1966, justito.

COPILOTOS Y BIELAS

de Horacio Bué Roca, Capital.

1) Si un corredor larga una carrera en perfectas condiciones de manejar y por circunstancias de fuerza mayor el auto cruza la línea de llegada manejado por el copiloto, con el piloto primitivo como acompañante, ¿es descalificado o se lo declara ganador?

2) ¿Es verdad que hay coches de TC con motor F-100 que usan bielas de Mercedes Benz 1112? Si es así, ¿qué corredores las usan y por qué no emplean las bielas originales Ford?

3) Desearía me informasen dónde puedo conseguir el distintivo de la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors.

R — 1) El tema fue tratado no hace mucho en Correo CORSA. Si se anotó como copiloto puede conducir en carrera, si se anotó como acompañante, no. El copiloto tiene razón de ser en carreras largas.

2) No tenemos noticias de que se usen bielas de 1112 en motores Ford "292" y no nos parece probable que así sea. La biela del 1112 es más larga que la del Ford.

3) Diríjase a la sede de la Comisión, Avda. de Mayo 570, 1er. piso (33-0729/34-7978) pero no deje pasar mucho tiempo, pues tenemos entendido que se mudan dentro de poco.

GRAN PREMIO

de "Futuro Renault de GP".

1) Para correr el GP de Turismo, ¿hace falta carnet de corredor?

2) ¿Cómo hay que hacer para se-

Cinturato PIRELLI Extraordinario

Juan Manuel Fangio





carlo, sin anotarme en la AAAS y teniendo en cuenta que me domicilio en Rosario?

3) ¿Cuáles son las RPM máximas ideales con que se debe ir a un Gran Premio Turismo para el Renault 1093 y cuál es la compresión indicada?

R — 1) Hace falta la licencia habilitante extendida por la Comisión Deportiva Automovilista.

2) La AAAS es una institución privada como podría serlo la AAV o uno de los tantos Auto Clubs que hay. En Rosario debe usted dirigirse a la Asociación de Automovilistas de Rosario (ADA) en 3 de Febrero 1366 o al Club de Regularidad del Interior, que son las instituciones afiliadas a la Deportiva en esa ciudad.

3) Depende del grado de prepara-

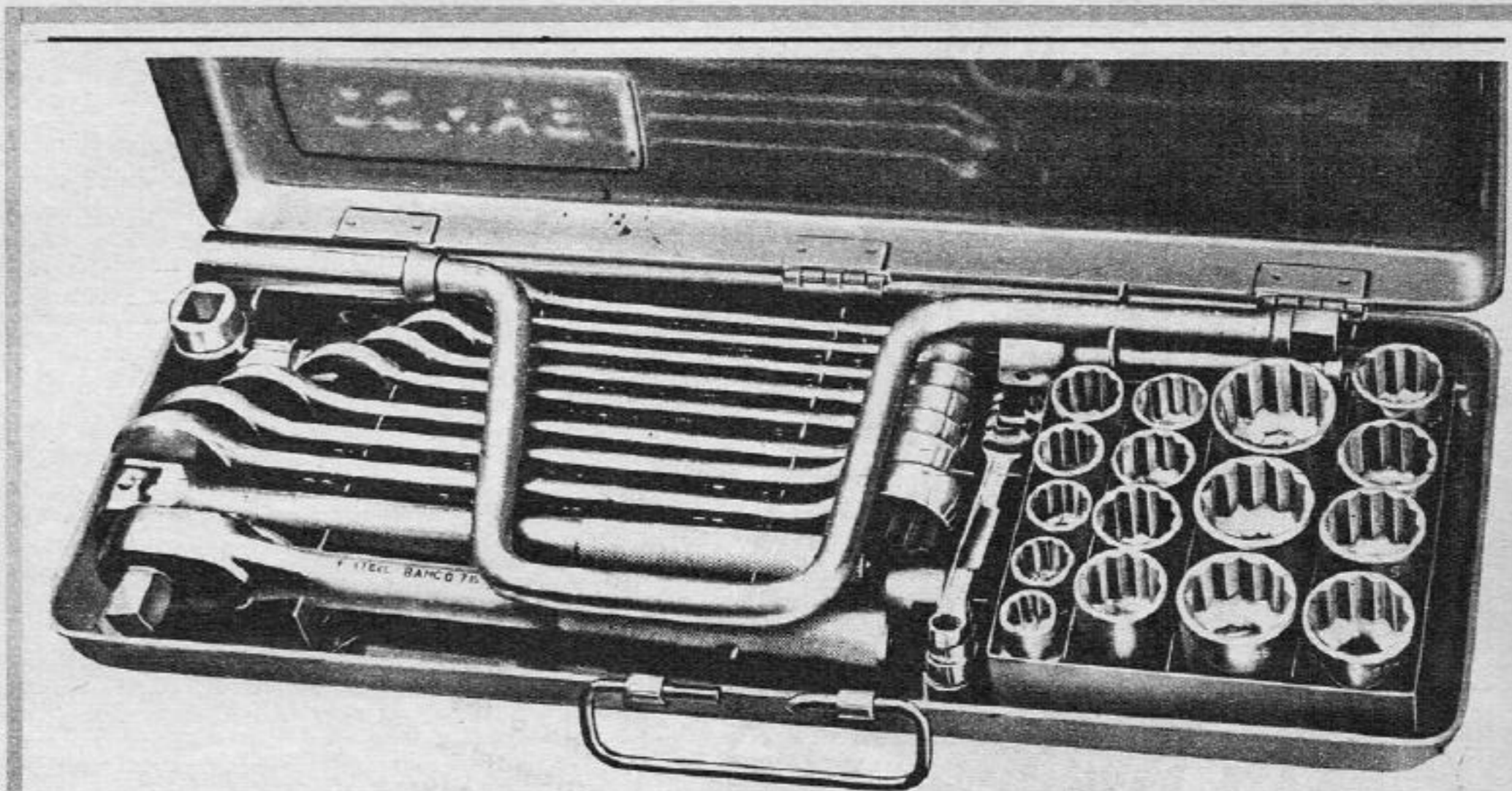
ción del auto, presupuesto disponible, etc. Indefectiblemente deberá usted consultar un preparador experto en la marca, pero si quiere ir en serio piense en tirar arriba de 7.000 rev/min en las relaciones intermedias de caja.

JUVENTUD DIVINO TESORO

de Jorge y Tigran, Mar del Plata.

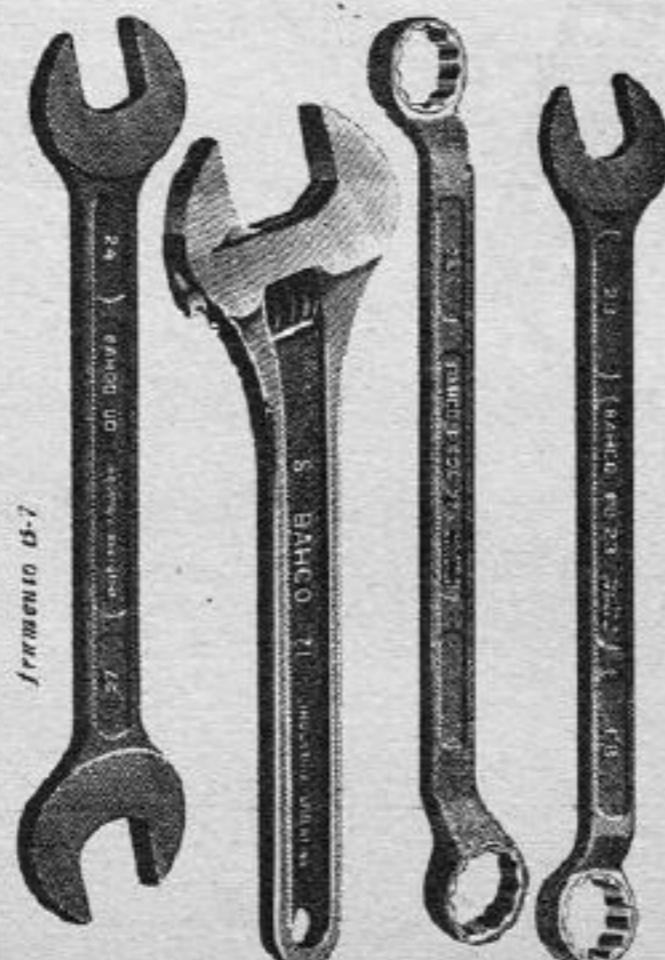
Quisiéramos intervenir en el próximo GP de Turismo; no tenemos muchos recursos ni experiencia. El piloto es Jorge Díaz, 23 años, mecánico, corrió en motos y kart y posee un NSU Prinz que prepara él mismo. Los auxilios son amigos. El acompañante es Tigran Duby, 20 años, estudiante; piensa trabajar durante el verano y reunir 60 o 70 mil pesos para invertir en el auto. ¿Ustedes creen que es posible que, si preparamos el coche y tenemos alrededor de 70.000 pesos para gastos generales y auxilios gratis, podamos intervenir en la Gran Carrera? No buscamos solo figurar, llevamos las carreras muy adentro y pensamos en el futuro.

R — No nos parece que el Gran Premio sea la carrera adecuada para debutar en la categoría ya que, si bien comparativamente sale más barato correr en Turismo que en TC, de todas maneras se necesita más plata que para practicar karting, por ejemplo. Ustedes no tienen en cuenta que la "Gran Carrera" como la llaman, dura cinco mil kilómetros, casi doce días o más, que exige una serie de gastos que exceden de la simple preparación del coche. Los auxilios necesitan vehículos y todos los elementos, repuestos y cubiertas que el auto va a precisar a través del bravo recorrido. No pretendemos desanimarlos pero un Prinz no puede, en estos momentos tener un rendimiento aceptable (y por esto entendemos "dar la vuelta") sino ha sido cuidadosamente preparado y eso cuesta plata. ¿Tuvieron en cuenta casi dos semanas de alojamiento para todos los que vayan? Van a decir que somos contrarios al entusiasmo y al espíritu deportivo que ustedes evidencian, pero en realidad queremos asegurarnos que no dejan nada en el tintero, que ya lo han otras categorías. Los pequeños monosión; si deciden correr, corran y buena suerte, pero antes habrán pensado en todos los pro y los contra. ¿Por qué no empiezan compitiendo en carreras de Turismo de corta distancia, más baratas y con menos riesgos de romper lejos de casa? Un remolque es siempre un problema. Piensen, incluso, en otras categorías. Los pequeños monosión de las fórmulas mínimas son tan divertidos como cualquier NSU y no salen muy caros. Con el esfuerzo de todos y quizás con el motor que tienen, pueden elaborar una sorpresa para todo el mundo. De todas formas, hagan



Llaves BAHCO

Cómprelas ahora y úselas toda una vida!



Forjadas en acero sueco y tratadas térmicamente, las llaves BAHCO están hechas para durar y durar. Soportan largos años de intenso trabajo con sus quijadas y estrías inalterables. Son niqueladas y cromadas por el más avanzado sistema de galvanoplastia y todas tienen medidas exactas.

Equipe su taller con la línea completa de llaves BAHCO: fijas, estriadas, combinadas, ajustables, para caños, bocallaves, accesorios, etc.

Compre hoy las primeras, úselas y sentirá en su mano que son livianas, flexibles y de una poderosa resistencia.

Los ingenieros de BAHCO han logrado el diseño ideal para cada una de ellas luego de constantes pruebas en fábricas y talleres; resultan así técnicamente perfectas en los trabajos de motores e industrias modernas.

Las herramientas BAHCO son usadas por los mecánicos profesionales de 120 países... y desde ahora también por Usted!

Si no encuentra las medidas que necesita, consúltenos y le indicaremos la dirección del Distribuidor BAHCO más próximo a su domicilio.

BAHCO

SUDAMERICANA S.A.C.I.

Avenida del Libertador 6791 Buenos Aires
Teléfonos 701-8272 y 8378



lo que hagan, CORSA los alienta y les desea buena suerte.

LA PICUSITA

de Carlos Armendariz, Gral. Lavalle, Córdoba.

1) ¿Existe todavía la fábrica Studebaker? ¿Dónde está?

2) ¿Dónde puedo conseguir repuestos para una pick-up Champ 1961?

3) Agradeceré también me digan en cuánto estiman la velocidad máxima de esa camioneta y qué "chance" tendría en carrera o picada contra la F-100 y las Chevrolet, aun modelo 1966.

4) Agradezco desde ya que me contesten en el N° 32.

R — 1) La fábrica Studebaker en EE. UU. se trasladó a Canadá y luego suspendió las actividades hace algo

más de un año. En nuestro país, las Studebaker eran fabricadas por Los Cedros S. A. (fabricantes del Heinkel), que luego se fusionó con ISARD Argentina. Las dos plantas industriales estaban ubicadas en Gral. Pacheco, B. A. lo que favoreció las negociaciones para la unificación de ambas fábricas bajo el rubro Isard. Luego, desgraciadamente, ésta también cesó sus actividades hace un año aproximadamente. Si no consigue repuestos en las casas de la calle Viamonte o en Warnes, consulte a algún agente Isard (quedan varios). Es posible que tengan algo en Ditlevsen Ltda., Cochabamba 54, 33-8011.

3) No podemos contestar con precisión ya que no hemos testeado una de esas unidades, pero a ciencia cierta que son muy veloces. Parabrisas realizó la prueba de una "7E7" en 1963 y obtuvo los siguientes valores: velocidad máxima 141,4 km/h (promedio de varias corridas en sentidos opuestos); aceleración: de 0 a 20 en 2s 3/5; de 0 a 60 en 8s; de 0 a 100 en 24s 4/5 y de 0 a 120 en 29s 2/5. La fábrica declaró que la "7E9", con otra relación de puente trasero y tren delantero independiente alcanzaba los 180 km/h. No nos hacemos responsables por esta última afirmación, de todos modos depende del estado general del vehículo a que usted se refiere y del tipo de conducción. Pero con un V-8 de 4,2 litros y 170 HP (a 4200 rev/min, 7 a 1 de compresión) se puede pretender algo.

4) Lamentamos decepcionarlos, a usted y a los cientos de lectores que nos escriben no bien sale CORSA a la calle pidiendo contestemos en el número siguiente. Materialmente no tenemos tiempo de hacerlo y a veces llevamos dos y tres meses de atraso en las respuestas de Correo CORSA a causa de que los lectores no dan respiro. Haría falta disponer la revista íntegra para contestar cartas y entonces llegarían más cartas quejándose porque no hacemos el resto de la revista.

EL GATO MAMAO

de Escudería El Gato Mamao, Lanús.

Somos de la corsa y por supuesto de los Chivos. Tenemos en nuestra escudería aparte de otros vehículos (nunca Ford) un poderoso Chevy IV modelo 26 (ponemos IV porque sabemos que el señor Pepe González y el Gorosito Cupeiro sacaron un revolucionario TC que será el Chevy III). Esperamos que por nuestro intermedio "Correo CORSA" nos conteste las siguientes preguntas:

1) Quisiéramos saber ¿en qué número publicarán el gallinero de Peduzzi?

2) ¿Cómo podríamos hacer para obtener calcomanías "Lea CORSA" y la de "C D C General Motors"?

3) Si es posible y está a nuestro alcance nos informaran sobre el Chevy IV modelo 26 (luz de válvulas, etc.)

Queremos hacer llegar nuestro aliento a los representantes de Lanús que corren el Gran Premio, y a todos los chivos en general. A la espera que este año el campeón de TC se llame Maneco y sin otro propósito agradecemos mucho su gentileza y el lugar que ocupamos en este número.

R — 1) Tenemos programado publicarla en el número 343.

2) Vea respuesta en "Copilotos y bielas" de esta misma página. Las calcomanías de CORSA están aun en prensa por lo que no podemos obsequiarle ninguna.

3) Las características generales del Chevrolet 1926 son las siguientes: cuatro cilindros en línea, el diámetro de cilindros 11/16" que multiplicado por las 4" de carrera le da los 2,8 litros de cilindrada; alcanza una potencia de 25 HP a 2000 rev/min; tiene válvulas en la cabeza y la luz de las mismas es de .007" para admisión y escape, utiliza bujías Champion C4, está alimentado por un carburador Zenith-Holley 14x0, calza rodado 450 x 20 y el sistema eléctrico es de 6 volts.

44°
GRAN
PREMIO
ARGENTINO
DE
CARRETERA
1966
SUPERMOVIL
YPF

Yacimientos
Petrolíferos
Fiscales,
en un nuevo
descubrimiento del
petróleo argentino,
saluda a los
participantes del
Gran Premio,
sintetizando en
este saludo su
permanente objetivo:
PRODUCIR MEJORES
PRODUCTOS.



GRACIAS A UD.

ABLINCO S. A.	FIDEOS "EL VOLCAN"
ABRASIVOS ARGENTINOS S. A.	FORD CASTELLAZZI S. A. (Junín)
ACYTRA S. A.	GUILLERMO PADILLA Ltda. S. A.
ALBA S. A.	GOFFRE CARBONE y Cía. S. A.
ALEGORIA S. A.	GREY ROCK S. R. L.
AREVALO S. A.	HELIODINO S. A.
ASOC. DE CONCESIONARIOS "FORD"	JUNTAS MEYRO
ATMA S. A.	JUPITER, Cía. DE SEGUROS S. A.
ATOLL S. A.	LA GANADERA DE VIÑA S. R. L. (Arrecifes)
AUTOGOMA S. R. L.	MARCAR S. A.
BENDIX ARG. S. A.	OSVALDO RIGAMONTI S. A.
CARIRI Y DEMARTINI S. A. (Tren- que Lauquen)	PARABRISAS CORSA
CASA MUÑOZ	PERETTI S. A.
CERRELLA Hnos. S. A.	PERKINS
CONCESIONARIOS "GENERAL MOTORS"	PORMAR S. A.
COELHO S. A.	PROMESA S. A.
DECARBON ARGENTINA S. A.	RAFAEL BRUZZESE E HIJOS S. A.
DISTARG (SALVADOR TODARO y Cía.)	RECTIFICACIONES ANTARTIDA
DONATTI Hnos. S. A.	SAFRAR S. A. "PEUGEOT"
DUBARRY S. A.	VALVULAS TRES "BBB"
ERGONEX (SUPER ADITIVO)	VINOS LEON
FILTROS OTEA	WOBRON S. A.
	YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES

Gracias a Ud., a ESTE generoso aporte publicitario, el público argentino se benefició con la brillante transmisión, RUEDA A RUEDA, del 44º GRAN PREMIO DE TURISMO DE CARRETERA realizada por el triunfante equipo de 'EMOCION EN LAS RUTAS' El esfuerzo se tradujo en:

**MAS AVIONES
MAS EQUIPOS MOVILES
MAS INFORMACION VERAZ**

Y EN CONSECUENCIA

MAS AUDIENCIA

NUEVAMENTE, GRACIAS

L.S.10 RADIO LIBERTAD

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

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

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

Lea: "Teoría y práctica de la financiación de automotores"

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

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

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

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

Parabrisas

Ya está en venta.

