

Parabrisas **CORSA**

GRAN PREMIO

COPELLO - GRADASSI - ii COPELLO!!



Las revistas de Mauro

**TM - 1a. VUELTA MAR DEL PLATA - MIRAMAR:
Ganaron Prandi-Parisi-Pedelaborde y Toby-Jack**

- SU SUERTE
- SUS POSIBILIDADES
- SU FUTURO
- SU HOROSCOPO DIA POR DIA
SIGNO POR SIGNO

Todo, ahora para usted en

ZODIACO

GUIA MENSUAL DE SUERTE Y FELICIDAD

Sus páginas, de apasionante contenido exclusivo, le darán oportunidad de conocerse mejor a sí mismo, aprovechando la influencia de los astros sobre su carácter y personalidad. Además: • Identiscope • Interpretación de los sueños • Proyección de la firma • ¿Quiere ganar a la lotería y a la ruleta? • Orientación humana y vocacional • Quirología • Numerología • La Botica Zodiacal • Grandes notas y cuentos • Predicciones

LEA CADA MES REVISTA

ZODIACO

RESERVE SU EJEMPLAR:
¡SE AGOTA!

\$ 100



Una publicación de Editorial Abril.



Parabrisas

Director: RONALD HANSEN.
Jefes de Redacción: GUILLERMO MARTIRE y EMILIO R. DEL VALLE (h).
Coordinador General: NORBERTO ALVAREZ OJEA.

Edición semanal **CORSA**

Redacción: GERMAN SOPEÑA, Y SERGIO CORREA.
Colaboradores: ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA, CARLOS FIGUERAS, JULIO PEREZ BALBI, ENRIQUE CARMONA Y RAFAEL FANFAN ARSEMENA.
Corresponsales: PEDRO HANDLER (Uruguay), LUIS RUESJAS (Tucumán), HECTOR ACOSTA (Córdoba), HECTOR JOSE MILANICH (Entre Ríos).
Servicios del exterior: AGENCIA E. F. E.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO.
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual: 931.009. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bx. As., Tel. 32-6388/65. Días de cierre: Boca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 31-1431, 32-6388/6849.



Lamentamos profundamente —y sabemos que nuestros lectores quedarán también tristes, cabizbundos y meditados— informarles que nuestra remaldiva y cada vez más acostumbrada falta de espacio nos corta la posibilidad (en este número de CORSA) de seguir con nuestras profundísimas disquisiciones acerca de la teoría del lama tibetano Naoh Yeq Toh sobre la posible inmortalidad del cangrejo.

Por dicha razón pasamos directamente a informar sobre: "las carreteras!"

COMPETENCIAS NACIONALES

Turismo en el Autódromo

El próximo domingo 17 de diciembre a partir de las 15 horas, la Asociación Argentina de Automóviles Sport realizará una carrera reservada para máquinas de Turismo Anexo "J" con participación de pilotos extranjeros, otra carrera para automóviles Sport y otra para los alumnos de la escuela de pilotos de la A.A.S. Todo reunido bajo el definitivo nombre de "Premio Clausura". Todas las pruebas, salvo la que disputarán los alumnos del Curso de Pilotos otorgarán puntos para el Campeonato Argentino de las distintas especialidades.

El programa a desarrollarse es el siguiente:

—En primer lugar una prueba reservada para los alumnos del Curso con automóviles de Turismo de Serie con preparación y cilindrada libres, originalmente se pensaba disputar sobre el circuito 10, pero como el Autódromo está en proceso de reparación, oportunamente se determinará el circuito a utilizarse en cada una de las carreras.

—Luego se disputará una prueba para autos de Turismo Anexo "J" hasta 1150 cm³.

—Luego para la misma especialidad pero limitados de 1151 hasta 2000 cm³.

—Antes de la categoría grande de Turismo se disputará la carrera para máquinas Sport.

—Finalmente habrá una prueba para automóviles de Turismo Anexo "J" de más de 2000 cm³.

En calidad de premios se distribuirá la suma de 1.140.000 pesos: 210.000 para los cinco mejores de Turismo hasta 1150 cm³; 310.000 para los cinco mejores de 1150 hasta 2000 cm³; pesos 310.000 para la categoría Sport y la misma suma para los cinco mejores de más de 2000 cm³ de la categoría Turismo Anexo "J".

Fórmula Uno en Santa Fe

La suspendida, postergada, postergada y vuelta a postergarse carrera de Maggiolo, parece que se hará no más el domingo que viene. Fiscalizará la Comisión Deportiva Automovilista, esta carrera para máquinas de Mecánica Argentina Fórmula Uno. El día 16 se cumplirán las pruebas de clasificación y el domingo se correrán dos series, repechaje y una final de 30 vueltas al circuito de 2.070 metros de tierra compactada. Las curvas son aperilladas y en todas se han colocado semáforos.

Vale la pena recordar que hace muchos años que no se organizan carreras de este tipo en un radio de 150 kilómetros.

La organización corre por cuenta del Club Atlético Maggiolo. Se distribuirán 1.300.000 pesos en premios además del alojamiento y los gastos pagos para los corredores y acompañantes. Esta prueba reviste singular trascendencia por ser la última de la temporada y por lo tanto definir el Campeonato Argentino de la especialidad...

Dos de Regularidad

En el calendario del Club Argentino de Regularidad figuran dos carreras para el próximo fin de semana. Una más larga de tres días de duración llamada "Fiesta de la gran familia Ford" y organizada por la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concessionarios Ford. La prueba es exclusiva para coches Ford Falcon. El recorrido parte de Buenos Aires y llega a Mar del Plata. Lugar y hora de largada: Autódromo Municipal a las 8 de la mañana del día 15, culminará el día 17.

La otra, más corta, está organizada por el Club Deportivo Morón para la tercera categoría. El recorrido incluye Morón, Lobos y regreso. El lugar de largada se ha fijado en Bartolomé Mitre 1421, Morón, a las 7 de la mañana.

Motonáutica en Palermo

En el mismísimo lago de Palermo el próximo domingo se cumplirá la última carrera de este año para la actual temporada. Organiza la Asociación Volantes Motonáuticos para las clases Argentina Turismo y las dos clases de velocidad que actualmente se disputan en nuestro país: Mojarrá e Hidroplanos de carrera clase Internacional OF.

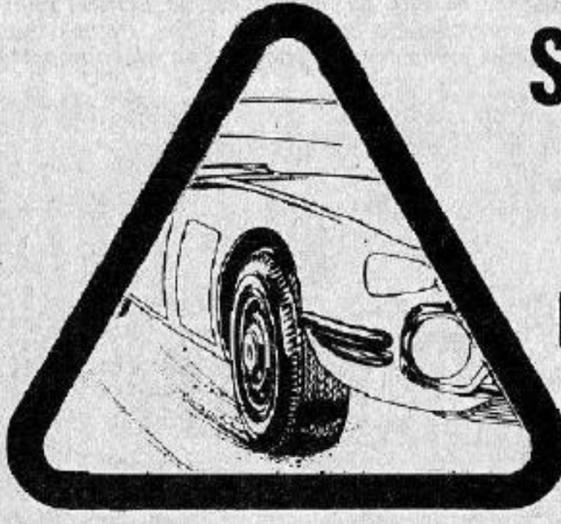
Las características son las mismas que para todas las carreras que otor-

gan puntos para el Campeonato. Dos mangas para cada Clase; cada manga es a 5 vueltas y la clasificación será computada en base a la suma de los puntos obtenidos por cada timonel en cada manga.

La largada se efectúa por medio de un reloj con un cuadrante mínimo de 1,80 m. y 4 discos giratorios sobre sí mismos blancos de un lado y negros del otro, numerados 2, 3, 4, 5. Cinco minutos antes de la partida se gira el disco 5 con la parte negra hacia los pilotos, cuatro minutos antes se gira el disco 4, tres minutos antes el 3, dos minutos antes el 2 y se pone en marcha el reloj que indica los últimos sesenta segundos previos a la partida. Los competidores no deben pasar frente al control antes de la bajada de la bandera que se hará simultáneamente al llegar el segundo al último segundo. Se clasifica ganador de la manga al primer competidor que cruce el control cumpliendo las vueltas fijadas, a los que le sigan se les bajará la bandera clasificándose cada uno con las vueltas recorridas hasta ese momento.

Nos acusan de ser "grasas", de qua hablamos un lenguaje demasiado chabacano, de que nos falta intelectualidad. Nada más errado. Nuestro idioma siempre ha sido de lo más elevado que se ha visto en cualquier revista de este tipo. Jugamos con la prosa galana, nuestras fotos siempre gozaron del privilegio de ser producto de artistas de elevados ideales, nuestra revista, en fin, fue una joya de refinamiento y exquisitez. Nada mejor, entonces, que esta primera página para abrir semana tras semana este compendio de buen gusto y cultura. De nuestro archivo hoy hemos elegido la foto de esta doncella. Núbil por cierto a pesar del cartel de "Coquette" que corona su dorada testa. Por su gusto para sentarse sobre el coche, por su postura señorial. Quién fuera Renault, Negra, para llevarte a la Shalada. ¡Mamiita!...





Si en el neumático dice **NYLON*** quiere decir seguridad.

Resisten allí donde se exige más.

* Marca Registrada de Ducilo para su fibra sintética poliamídica.

NYLON*



GRAN PREMIO

TC

por GERMAN SOPENA
y JULIO F. PEREZ BALBI
Fotos de JORGE DIAZ

SEGUNDA ETAPA

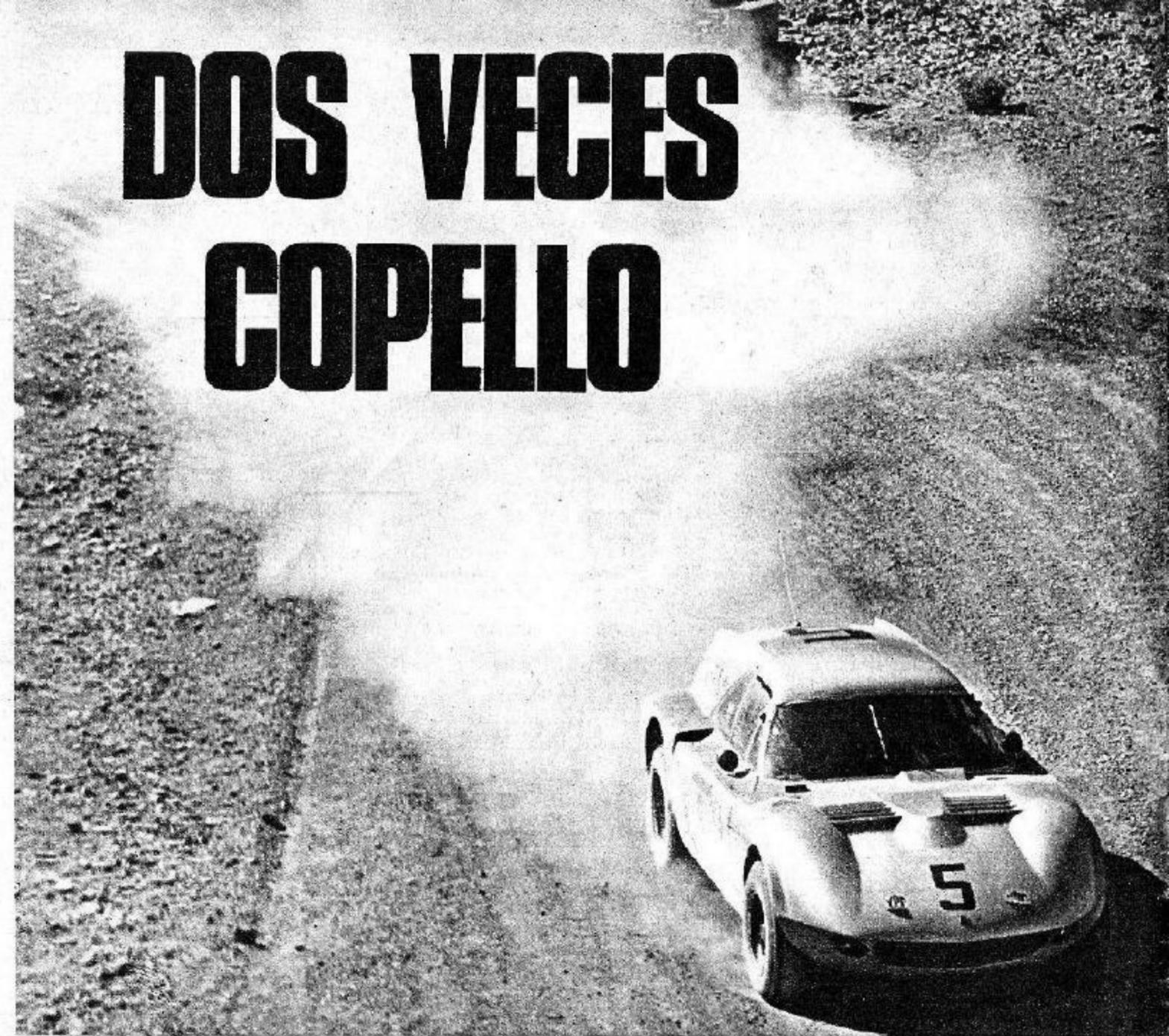
El piloto del Torino Liebre Mk II repitió su triunfo del primer tramo, demostrando la versatilidad de su medio mecánico

Segunda etapa, medio Gran Premio. Es cuando comienza el retorno a Buenos Aires y cuando la situación de la carrera está planteada ya en una forma bastante clara. En este caso fue repetición y afirmación de lo que pasó en el primer tramo, junto con la consagración de las Liebres en el piso donde faltaba probarlas, pero donde se preveía su sobresaliente actuación: la montaña.

Etapa difícil la segunda. Bastante más de lo que podían sugerir los escasos 519 km que tenía de desarrollo. Un comienzo muy veloz a la salida de San Rafael, camino de perfecto asfalto y cuyas únicas dificultades se podían resumir en unas pocas curvas y en algunos badenes que se tomaban de cualquier manera a fondo.

De ese camino, en suave pendiente de ascenso constante, se recorrieron algo más de 200 km. Luego, antes de entrar a Mendoza, se desviaba a la derecha y comenzaba el tramo montañoso con asfalto, ripio y zonas muy trabadas cuya parte más lenta la encontramos en la zona de Villavencio; ya en la bajada al camino llano otra vez, asfalto totalmente veloz que prácticamente en una sola recta llevaba a los corredores hasta el fin de la etapa en San Juan.

A veces los favoritos son tan demasiado favoritos que ya adquieren una aureola de seguridad ganadora verdaderamente notable. Más o menos



es lo que sucedía con Copello antes que los autos largaran de San Rafael rumbo a San Juan. Además de ser uno de los mejores pilotos y de conducir el mejor auto del Gran Premio, Copello unía su condición de sanjuanino-mendocino para completar todos los posibles factores que lo daban como el obligado ganador del segundo tramo para la opinión general, repitiendo lo de dos días antes. Por supuesto, era lógico que tomara el liderazgo en la ruta a los pocos kilómetros de largar, sobrepasando la línea de Casá, hasta ese momento el puntero en el camino desde Olavarría.

Copello ganó finalmente la segunda etapa afirmando así en forma muy notoria su posición en la general y sobre todo sus aspiraciones al campeonato lamentablemente la 3ª etapa cambiaría bastante el panorama, las mismas que conservaba Gradassi con idéntico o mayor ímpetu aún. Pero durante la disputa de la etapa, sobre todo en el primer tramo, las cosas no fueron tan fáciles para el puntero —en ese momento— del campeonato. Gradassi y Vianini fueron sus perseguidores implacables y lo llegaron a superar por tiempo neto. Pirín lo pasó en el camino y automáticamente lo aventajaba por tiempo neto. Pero resulta que en una bifurcación, los dos se equivocan de camino y al darse cuenta, ambos dan marcha atrás y vuelven al camino de la etapa. Copello, que venía atrás de Gradassi, quedó otra vez adelante en el camino, sacándole luego un poco más de ventaja en segundos, poco a poco. Mientras tanto Vianini también venía en procura de Copello. Lo superó por tiempo neto, lo estaba alcanzando en la ruta y en el momento culminante, en el instante de pasarlo se quedó con la palanca de cambios en la mano. Detención y pérdida de todo el excelente trabajo que estaba realizando. Después, más arriba, otro percance más: rotura del radia-



No fue sorpresa, pero sí una labor estupenda la de Eduardo Rodríguez Canedo. Todos sabemos que en lo difícil ERC es número puesto. Anduvo como los mejores y fue el mejor detrás de las Liebre II. Tercero en la general hasta San Juan.

José Manzano es otro de los del equipo Lutteral que anduvo entreverado con los de arriba. Rompió parabrisas (como se aprecia en la foto) y anduvo con algunos problemitas.





▲ *Martínez Boero fue casi una revelación. Entró 12º en la etapa y fue uno de los mejores "chivos" clasificados en la general hasta la 2ª etapa.*

◆ *La Liebre Mark II de Eduardo Copello lo dejó sin primera en la parte montañosa. Ahí es donde hay que usarla... y no la tenía. Gradassi descontó bastante en ese tramo, pero a aquél le alcanzó para ganar la etapa. Copello era cómodo puntero en la general.*

de aceite y obligación de parar a cargar lubricante en todo el trayecto que faltaba.

Después de los tres nombrados, otros tres pilotos desarrollaban una etapa magnífica: Rodríguez Canedo, Estéfano y Caldarella, los tres peleando entre sí y con Gradassi, Copello o Vianini en el segundo y tercer puesto por tiempo. Después Caldarella chocó con Ternengo, que retrocedía por habérselo equivocado también él de camino y tiene que abandonar, mientras Ternengo quedaba con la parte trasera del Torino deshecha y muchos minutos de atraso (en general toda la segunda etapa estaba mal marcada; la mejor referencia era la ubicación de la gente, pero muchos se equivocaron). Estéfano quedó tercero en la ruta en todo el tramo de montaña, apuró un poco el paso y estaba segundo por tiempo en la etapa detrás de Copello y delante de Gradassi. Hasta que 80 km antes de la llegada en el límite Mendoza-San Juan, una biela voladora terminó con la gran carrera que venía haciendo, lo mejor en un año de poca suerte para "el turco".

Canedo, lo más brillante. Rapidísimo en todas las zonas y en especial en la montaña, con una fineza de conducción magnífica, llegó a San Juan tan impecable como había salido de San Rafael. Lo único que lo imposibilitó de ganar la etapa fue la mayor velocidad y aptitud de las Liebres en todo terreno. Nunca habían andado en montaña, pero ora da proveer el resultado. En el camino recto de asfalto hacen prevalecer su velocidad, pero en lo trabado, subidas y bajadas, rinden aún mucho más, ya que tienen más estabilidad por la calidad de construcción de chasis y suspensión, aceleran y frenan mejor y ganan segundos escandalosamente. Como son livianos no cansan los frenos y pueden bajar tan rápido como suben.

El que se jugó su condición de localista obligado a caminar fuerte en

LA ODISEA DE MANOLO

Una Ford F-100 sale del parque cerrado arrastrando bufosamente a una cupé celeste metalizada con el número 1 en las puertas. Dentro de la "picap", a Manolo Rodríguez, preparador del coche de Casá, una duda le carcome el sistema nervioso: si la horca de la Cup F-100 está radicada en el pistón o más simplemente en una válvula.

Del parque cerrado al taller hay sólo 5 cuadras calcinadas por el sol sanjuanino. El coche entra, los curiosos se arremolinan. Empezan los primeros gritos, parecidos a los de las maestras de sexto grado. Levantan el capot, ante todo sacan la tapa de válvulas, intentando determinar si es algún elemento del sistema de distribución el que ocasiona la falla. Se da arranque, "es ésta" grita un mecánico señalando la válvula de escape del último cilindro de la hilera derecha. Manolo Rodríguez ouda, hace medir la compresión de los cilindros y la falla entonces está definida. El tercer cilindro de la fila izquierda no tiene nada de fuerza. "Pistón, pistón, a sacar la tapa", grita alguien por ahí, entonces los tornillos dejan de sujetarla vencidos por las llaves y el tercer pistón muestra vergonzosamente un agujero.

El F-100 tiene la virtud de que puede mudar pistones, pernos y otras yerbas, sin necesidad de sacar la tapa de cilindros. Esta gente lo hizo solamente para ver el pistón y de paso echarle una ojeada a las válvulas, cambiar junta y qué sé yo.

Mientras a Manolo Rodríguez el sudor le corre por la cara, llega Oscar Gálvez, mira el pistón, Manolo se pelea con un perno rebelde que no quiere entrar, al fin puede más el martillo, la biela ya está esperando impaciente a la nueva pieza, empalman los dos elementos.

Al rato el F-100 gorgotea alegremente, Casá lo lleva al parque cerrado, hay más curiosos, aulazos.

su zona, fue José Manzano. Entusiasmado, anduvo rápido en la montaña para satisfacción de los mendocinos y produjo un relevante cuarto puesto, pese a que parió de atrás y tuvo que andar con el parabrisas roto.

Se colocó bien Mainatti, tranquilo, pero llegador seguro Larry y Gastón Perkins discutieron un sexto puesto, que se decidió por segundos a favor del piloto de Luteral, cuando Perkins lo venía alcanzando después de su pequeño montañazo. Urruti y Martínez tuvieron una actuación destacada en la etapa. Calamante se mantuvo como en la primera, y Casá y Bordeu se atrasaron un poco, sobre todo Casá, que perdió dos puestos en la general a manos de Gradassi y Canedo.

Una invasión de Torinos dominando la etapa y el Gran Premio y una situación bastante definida hasta ese momento: las Liebres cómodas adelante y un promedio general record para un Gran Premio: 192,884 km/h.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

Adelante venía Bordeu todo rodeado de su "Coloradita", atrás Gastón Perkins tragando polvo. El longiflneo de Kaiser intentó pasarlo en plena montaña. "Mirá, me dije a mí mismo, ahora o nunca... Casi fue nunca". Lo del "casi nunca" fue por el epílogo de la maniobra; el montañazo que se dio Gastón y que lo hizo detenerse por algunos segundos. Después pudo pasarlo sin montañazos en contra.

Al día siguiente cambió la tapa de cilindros, gastó 20 minutos que sumados a los de la primera etapa totalizaron una hora exacta. A esta altura del partido ya se le había pasado el enojo de la primera etapa.

Eduardo Rodríguez Canedo fue la figura máxima de la segunda etapa. Cuando venía detrás de Casá, a mil metros más o menos, por mirarlo in-

sistentemente no vio un badén bastante profundo para los 220 km/h a que venía. "¡Huy, hay, huy, huy, huy! ¡un badén!", gritó su acompañante, pero igual se metieron como venían. No tuvieron tiempo para nada de nada. Los amortiguadores quedaron mal y el caño de escape peor.

En los últimos tramos de la bajada de Villavicencio, en la zona asfaltada que va hasta el hotel termal, Alberto Beguerie o "Santos Vega", que es lo mismo, se dio un montañazo bastante fuerte y quedó medio colgado al borde del camino. No hubo consecuencias, pero tuvo que abandonar.

En San Rafael Fangio estaba en un camión, aparentemente de la fábrica GM o sea Chevrolet. Después nos enteramos que su hijo Cacho lleva en su cupé un motor experimental de fábrica. ¿Entrará oficialmente la fábrica en las competiciones deportivas? ¿O solamente prueban algunas reformas a los 7 bancadas? Chi lo sa?

En la segunda etapa abandonó Carlos Tartara. Su Torino fue uno de los mejores coches ubicados en la primera. Las causas del abandono nos son desconocidas.

Luis Di Palma paró en plena montaña porque no tenía frenos. Pasó por el motel de Villavicencio, pero no llegó a San Juan.

Juan Manuel Bordeu reguló frenos, cambió bujías y solucionó el problema del diferencial de la manera más práctica: por cambio total. El miércoles en San Juan.

ATRASOS

ANDREA VIANINI: Entró a la zona montañosa sin palanca de cambios. Por la misma zona rompió el radiador de aceite y tuvo que cargar constan-

GRAN PREMIO

TG



Juan Manuel Bordeu, al igual que "Tuki" Casá, no anduvo como se esperaba en la segunda etapa. Ambos se retrasaron bastante y claudicaron puestos en la general. Hasta San Juan, Juan Manuel Bordeu, sexto.



Andrea Vianini estableció promedios escalofriantes en los tramos rectos. Después se quedó con la palanca de cambios en la mano. Siguió, pero ya sin mayores posibilidades. Última grande. En la foto lo pase Ermelindo Rienzli.

6 © CORSA

VILLAVICENSO:

Durante toda la noche del martes, el paso de pick-ups de auxilio y autos de los entusiastas que subían la montaña haciendo chillar las gomas en las cerradas curvas que llevan el camino hasta Villavicencio, Uspatata y más arriba, perturbaban el silencio de la noche en la ruta. Nos quedamos en Villavicencio toda la noche y a las siete de la mañana estaba todo el mundo ubicado. Incluso los auxilios de Casá y Bordeu esperando a los dos representantes de las marcas antagónicas.

Se escuchaban las radios permanentemente. Y alrededor de las nueve y media de la mañana los primeros aviones aparecieron revoloteando tras los cerros y la expectativa alcanzó su gran punto. Como un gigantesco caracol (así se llama la zona) el camino permite ver la aparición de los autos casi unos diez minutos antes que pasen delante de uno.

Una polvareda allá arriba y se alcanza a ver por primera vez un pedacito de metal brillante que reflejaba el sol y que se movía apareciendo y desapareciendo tras los recodos. Era Copello. Mientras el puntero seguía bajando, apareció también Gradassi en la lejanía. Y en seguida, Nasif Estéfano.

Frente al hotel Las Termas el ripio se cambia por el asfalto y prosigue la bajada, ahora cada vez con curvas más suaves. Llega Copello, leves movimientos de corrección con volante y acelerador sobre la tierrita suelta, entra al asfalto con el auto bajo pleno control y se va rumbo a San Juan, dejando una impresión para mu-



Héctor "Pirin" Gradassi siguió como escolta de su coequiper Eduardo Copello. Siete minutos era la diferencia hasta San Juan. El campeonato se escapaba de las manos, pero no del todo, como luego se vio.

Federico Urruti se cansó de pasar autos en la segunda etapa. Su Torino respondió como debía. En las siguientes, si el coche continúa como hasta ahora, seguirá escoltando posiciones.



MIRADOR OBLIGADO

cha gente que la veía por primera vez: "Qué bonitas que son las Liebres". En seguida Gradassi: mucho más fuerte. El cordobés quiere ganar el campeonato a todas formas y lucha con algunos caballitos menos, aparentemente, que los que tiene Copello. Gran ruido de gomas, el auto al límite y regalo para la vista de los observadores. Después Nasif, gran montañista y después Eduardo Rodríguez Canelo: bárbaro. Nos hizo vibrar de alegría de verlo nada más. A mayor velocidad que todos y con los movimientos exactísimos de volante, anticipando las ganas de irse de costado del auto, en el límite de adherencia sobre el ripio y el asfalto. Con él y con Copello, Gradassi, G. Perkins y Andrea Vianini se completó el quinteto de los que mejor pasaron y que a la vez, se puede arriesgar como el mejor quinteto de pilotos del país.

Al rato Casá, despacio y parando en el auxilio a cargar dos bidones. Tras él, Larry, un poco lento porque venía sin amortiguación. Malnatti y Tarducci sin asombrar, pero con seguridad. Al rato los aplausos y saludos para Manzano, con todo. Bordeu también aprovisionándose y en seguida Perkins, Cordonnier, Calamante, M. Boero y Tullio Riva (los dos muy bien), Urruti, Migliore, Rondelli, Galluzzo, Di Palma, etc., etc.

A las dos de la tarde, la policía abrió la ruta y todos los particulares salieron corriendo remediando lo que habían visto durante la mañana. Todavía siguieron pasando algunos rezagados.

temente lubricante en cuanto auxilio veía a su costado.

"LARRY": Después de la primera etapa, el auto quedó flojo de suspensión. No pudieron arreglar y se largaron a la segunda tal cual.

NASIF STEFANO: Cuando tenía el segundo puesto casi asegurado, en su mejor actuación del año, abandonó a 60 kilómetros de la llegada por rotura de biela. El coche armado por Carbajal, con elementos y asesoría de Gradassi, era el particular —"no Berta"— mejor clasificado.

BENEDICTO CALDARELLA: "Piña" con Ternengo y falsa ruta. Abandonó.

JORGE TERNENGO: "Piña" con Caldarella.

GASTON PERKINS: Corriendo en el polvo de Bordeu, en pleno ripio, Perkins gastó la intentona del Sorpasso. Un montañazo fue el saldo inmediato. Posteriormente lo pasó sin ningún inconveniente. Al día siguiente cambió tapa de cilindros.

JUAN MANUEL BORDEU: Zumbaba el diferencial. Lo obligó a un magro noveno puesto en la etapa que es el antónimo de la calidad del ahijado deportivo de nuestro bien promocionado quintuple.

EDUARDO CASA: Un pistón roto a 40 kilómetros de la llegada sanjuanina hizo que el mejor *efashi* se retrasase, aunque no mucho.

JOSE MANZANO: Parabrisas roto. Por Villavicencio pasó con todas las lamparitas encendidas.

EDUARDO COPELLO Y HECTOR GRADASSI: Equivocaron camino.

ROGELIO SCARAMELLA: Por culpa del diferencial tuvieron que anular los frenos traseros. Por supuesto los delanteros, sometidos a mayor esfuerzo, dejaron de funcionar en Villavicencio. Sufrió también una falla común en los Torino: filtro de aceite roventado.

ADOLFO SOGOLO: Embrague y bomba de aceite. Los cambiaron al día siguiente usando parte de las cinco horas repartidas de que disponen los corredores.

CRISPULO VILLANUEVA: Bobina quemada.

CUANDO NECESITE

REPUESTOS



DISTRIBUIDORA BERLINGIERI

Repuestos legítimos para talleristas-concesionarios-público.

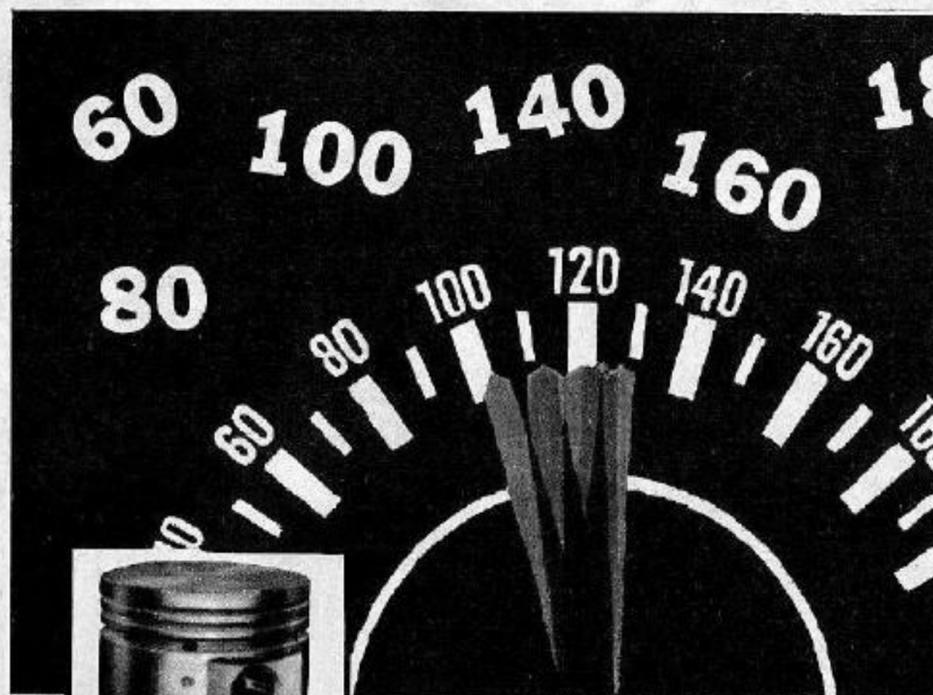
También la línea más completa en chapa y accesorios.

Solicite entregas en el día... en la dirección que Ud. indique.

ROBERTO BERLINGIERI S.A.

Avellaneda 1853 - Tel. 63-0014

...y sin problemas para estacionar.



Al aumentar la velocidad del automotor, el rendimiento de los pistones MAHLE es excelente, pese a tener que soportar una mayor temperatura y una presión adicional.

La capacidad vital de los pistones MAHLE permite a los más modernos motores trabajar con economía de consumo, suavidad de marcha, rendimiento y larga vida.

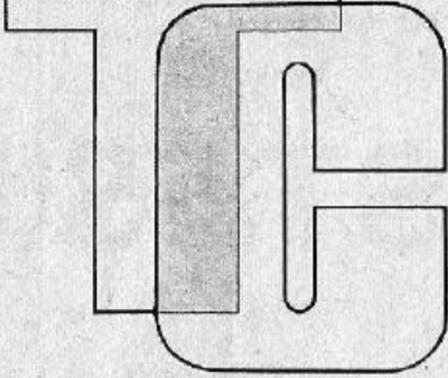
MAHLE

el pistón de mayor venta en la Argentina y en el mundo entero

Fabricantes y Distribuidores Exclusivos **BUXTON S.A.**

Posadas 1257 - Tel. 42-0091/7 - Buenos Aires

GRAN PREMIO



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL"
Y.P.F. 1967 SEGUNDA ETAPA
- 5/XII/67 - SAN RAFAEL - SAN JUAN (561, 4 KMTS.)

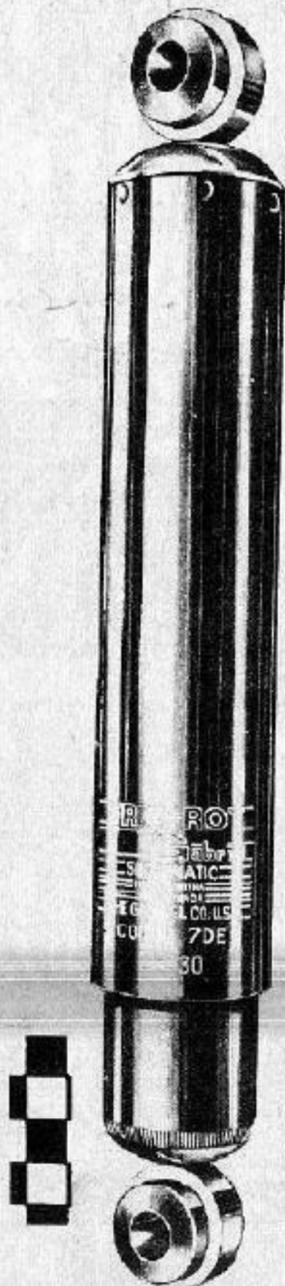
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	6	Copello, Eduardo	Torino Liebre Mk II	3h29m28s
2º	3	Gradassi, Héctor L.	Torino Liebre Mk II	3h32m26s
3º	42	Rodríguez Canedo, Eduardo	Torino 380 W	3h36m16s
4º	20	Manzano, José	Torino 380 W	3h39m07s
5º	7	Malnati, César	Torino 380 W	3h42m22s
6º	22	"Larry"	Torino 380 W	3h43m38s
7º	10	Perkins, Gastón	Torino 380 W	3h43m55s
8º	117	Urruti, Federico	Torino 380 W	3h48m24s
9º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h48m37s
10º	2	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	3h48m53s
11º	21	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	3h50m11s
12º	63	Martínez Boero, Jorge E.	Chevrolet Super	3h50m20s
13º	33	Cordonnier, Oscar	Torino 380 W	3h50m44s
14º	11	Tarducci, Mario	Torino 380 W	3h51m28s
15º	150	Riva, Tulio	Torino 380 W	3h53m15s
16º	97	Migliore, José	Torino Liebre I	3h53m43s
17º	84	Rondelli, Norberto	Torino 380 W	3h58m16s
18º	147	Ballario, Néstor	Torino 380 W	4h02m02s
19º	141	"Cacho"	Chevrolet Super	4h04m19s

20º	43	Villegas, Adrián	Torino 380 W	4h05m50s
21º	17	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	4h07m38s
22º	35	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	4h08m16s
23º	129	Faraoni, José M.	Torino 380 W	4h09m09s
24º	54	Rienzi, Ermelindo	Ford F-100	4h10m43s
25º	32	Sogoló, Adolfo	Ford F-100	4h11m26s
26º	8	Rienzi, Angel T.	Ford F-100	4h14m49s
27º	142	Cruciani, Julio E.	Torino 380 W	4h15m40s
28º	53	Feijoo, Marcial	Ford F-100	4h18m20s
29º	38	Vianini, Andrea	Chevrolet-Bell. Super	4h19m34s
30º	39	Conti, Héctor C.	Ford F-100	4h22m51s
31º	49	Sauze, Ricardo	Ford F-100	4h24m52s
32º	75	Santoro, Aurelio	Ford F-100	4h25m19s
33º	50	Gilli, Heraldo	Chevrolet Super	4h28m37s
34º	93	Brown, Héctor J.	Torino 380 W	4h30m00s
35º	86	Grimoldi, Jorge F.	Ford F-100	4h31m35s
36º	113	Cuesta, Perfecto	Ford F-100	4h35m45s
37º	145	Bonamicci, Danilo	Torino 380 W	4h36m35s
38º	9	Ternengo, Jorge	Torino 380 W	4h36m50s
39º	148	Pérez, Anselmo B.	Vallant Slant Six	4h38m01s
40º	82	González, Santiago J.	Ford F-100	4h40m02s
41º	132	Milanesio, Héctor A.	Ford 59 AB	4h41m49s
42º	92	Tosti, Osvaldo L.	Ford F-100	4h43m40s
43º	146	Scaramella, Rogelio	Torino 380 W	4h44m15s
44º	73	Mabellini, Félix N.	Ford F-100	4h44m59s
45º	131	Savino, Eduardo	Chevrolet Super	4h58m15s
46º	58	Laborito, Roque	Ford F-100	5m01m17s
47º	140	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	5h01m46s
48º	149	Cumba, Clemente	Ford Falcon F-100	5h08m49s
49º	25	Galluzzo, Vicente	Ford F-100	5h17m52s
50º	83	"Hermanos Suárez"	Ford F-100	5h23m18s
51º	152	Cacuri, Angel A.	Torino 380 W	5h29m13s
52º	121	Saccani, Daniel	Chevrolet A IA	5h34m50s

Promedio del ganador: 160.808 km/h.

Abandonaron: 13, Luis R. Di Palma; 16, Nasif Estéfano; 31, Benedicto H. Caldarella; 48, Carlos J. Tártara; 51, Héctor Rey; 59, Nello Marcilii; 61, Vicente Conejero; 64, Bautista M. Larriestra; 68, "Santos Vega"; 69, Antonio Marlorell; 90, Mario Silvani; 94, Carlos R. Ruesch; 99, José Rodríguez Larquin; 104, Pedro Pérez; 130, Alberto Oscar Sarno.
 Llegó fuera de término: 29, Héctor Figlioli.



PODEROSOS! EFICACES!
 amortiguadores
FRIC ROT/Gabriel
 nuevamente demostrando su extraordinaria calidad!!.



GRAN PREMIO

TGC

fotos de JORGE DIAZ

TERCERA ETAPA



Al quedarse Copello en un vado, Héctor Gradassi no tuvo mayores problemas en ganar el tercer tramo. En la general pasó a la punta, con una luz sobre la Liebre de Copello de más de 18 minutos.

TODO QUEDA ENTRE LIEBRES

TERCERA ETAPA

**El atraso de Copello facilitó
el paso de su coequipier Gradassi al primer puesto
en la etapa y en la general**

La mejor actuación de Juan Manuel Bordou en lo que iba del Gran Premio fue su segundo puesto en la etapa. Terminó no muy lejos de Gradassi y trepaba en los tiempos totales.



Desde el último diluvio universal San Juan, La Rioja y norte de San Luis constituyen una zona donde jamás llueve. El día antes de la tercera etapa llovió y el jueves a mediodía, en San Luis, el panorama de todo el Gran Premio había variado fundamentalmente debido en gran parte al tental que se quedó varado o perdiendo muchos minutos en un vado particularmente traicionero por el agua que había dejado la lluvia. Allí Copello perdió las posibilidades en la etapa y el primer puesto en la general obtenido entonces por Gradassi. Allí también Manzano, que venía repitiendo su gran segunda etapa, lo estaba alcanzando a Copello, cuando éste se quedó, Manzano se detuvo caballerescamente a empujarlo y se quedó él también con un cortocircuito que le hizo perder casi una hora y media y mucho de su chance para un buen puesto en el Gran Premio. En ese vado maldito llegó a haber siete autos detenidos, algunos con el agua hasta el piso.

Pero además de esa dificultad en particular, toda la tercera etapa se convirtió en el gran colador de este Gran Premio. Corta pero extenuante y a la vez la más importante de todas, por los cambios que produjo; por ejemplo: retraso de Copello y paso al frente de Gradassi, abandono de Rodríguez Canedo (que era el mejor Torino-Torino hasta ese momento y que con el retraso de Copello podía haber obtenido el segundo puesto general), la quedada de Vianini a 180 km de la llegada en San Luis cuando venía pun-



Mario Tarducci también mostró su Torino Nº 11 en los primeros puestos. Poco a poco le fue tomando la mano y sólo unos pocos segundos lo separaron del Chevrolet de Bordeu. Hasta San Luis, tercero en ambas clasificaciones.



Gastón Perkins por supuesto tuvo que luchar con algunos problemitas. En un momento estaba cerca de Gradassi, luego se retrasó un poco y fue cuarto en el tramo. En la suma de tiempos seguía su ascenso.

TERCERA ETAPA

tero por tiempo y en la ruta. La fuerte "piña" que se dio Jorge Ternengo, que se tragó una curva en la tierra de otro auto, y no pudo sacar el coche con acelerador porque no tenía segunda y volcó violentamente, por suerte sin grandes contusiones; el abandono de Martínez Boero, uno de los nuevos del año que apareció llamando la atención en Tres Arroyos y en el Gran Premio se destacó en todos los terrenos. Y así, etc., etc.

Muchos no abandonaron, pero llegaron con los últimos alientos a San Luis y necesitando todo el resto del plazo que les queda de las cinco originales para poder llegar a 9 de Julio. Caso de Mangano, Migliore, Villanueva y la mayoría.

Ciara que la desazón no fue para todos aunque el tramo fue bravo. Gastón Perkins por ejemplo tuvo su mejor día en el Gran Premio y llegó tan contento como enojado había arribado el domingo anterior en San Rafael. Bordeu también se recuperó notoriamente y adelantó lugares en la ruta para llegar pegado a la cola de Gastón Perkins en la ruta, con sólo Gradassi adelante, y obteniendo el segundo puesto por tiempo en la etapa. Tarducci llegó instantes después que los tres pilotos, pero le robó por tiempo el tercer lugar a Gastón confirmando sus buenas clasificaciones de las etapas anteriores y el eficiente plan para correr un Gran Premio que ya le rindió también sus frutos en el GP de Turismo con un Torino anexo "J". En forma más o menos similar César Malnatti colocó a su Torino en un lugar destacado en el parque cerrado en todas las etapas, aunque no ofreció parciales estrepitosos o impresionó en forma brillante a los observadores de los tramos difíciles; pero siempre está cerca. Se cumple así en cierta forma el denominador común de este Gran Premio en cada una de sus etapas: que se pueda dividir el comentario de ellas en protagonistas y llegadores.

Durante el transcurso, los protagonistas principales son ciertos pilotos, pero al terminar y leer la clasificación,

muchos de los que ocupan los primeros puestos son otros. Protagonistas fueron, por ejemplo, Emiliozzi y Pirelli en la primera etapa o Larry, que venía punteando y después se retrasó; Nasif Estéfano en la segunda, cuando venía atrás de Copello por tiempo y abandonó antes de San Juan. Vianini en la segunda y la tercera, las dos veces punteando y las dos veces quedándose sin poder terminar con suerte una actuación signada por el manejo brillante, agresivo y repidísimo. En cambio, Malnatti, Calamanta, Cordnier no andan tan rápido pero se clasifican casi siempre bien. También es un premio a la velocidad regulada.

Un término medio entre esas dos posiciones es Federico Urruti, muy bien ubicado en la tercera etapa. El año pasado corrió el Gran Premio de TC con un Volvo modificado y se destacó en los tramos más trabados, aprovechando bien sus condiciones conductivas, las aptitudes del auto y respetando asimismo sus limitaciones, sin exigir lo imposible. Ahora repite también esa forma de actuar y corriendo contra la desventaja de haber salido con el número 117 desde Olavarría, está ubicado en San Luis en el octavo lugar en la ruta, detrás de Casá. Una de las buenas actuaciones de este Gran Premio.

Sin embargo, lo decisivo de esta tercera etapa radica en una cosa más importante que el Gran Premio en sí: el campeonato, acariciado por igual por Copello y Gradassi, que venía resolviéndose en forma favorable a Copello, como en apariencia lo tiene designado IKA y que se dio vuelta en beneficio de Gradassi, incansable e implacable perseguidor, a la vez que compañero de equipo de Copello.

Puede atribuirse parte de la culpa del cambio operado a la misma actitud de Copello, que siguió corriendo con toda su alma como se lo manda él mismo, cuando podía haber transitado con un poco más de tranquilidad.

La vehemencia le costó minutos más que preciosos en el vado del río Bermejo.



ANTES, DURANTE Y DESPUES

Perfecto Cuesta fue una de las figuras de la jornada. Por la acción humanitaria que le cupo con Jorge Grimoldi, después del vuelco de este último. Llevó infinidad de kilómetros a Grimoldi, que tenía un fuerte golpe en las costillas e insistía tenazmente en proseguir la carrera. A pesar de las señas que hacía el acompañante de Cuesta, los aviones radiales ni imaginaron que llevaban al piloto accidentado. Esto hizo que Cuesta descendiese muy enojado del auto y despotricando acaloradamente contra las emisoras.

Hablando de vuelcos, esta fue la etapa con campo y ánimos propicios para ello. Jorge Ternengo, Roque Laborito y Jorge Grimoldi sufrieron las consecuencias de los tumbos. Ternengo y Grimoldi resultaron heridos pero no de gravedad, afortunadamente. Laborito llegó y con el coche bastante entero.

Los coches del Litteral *reising* cambiaron los cuentavuelts mecánicos importados que trae originalmente el Torino, por los BRD eléctricos de aguja central, que son tan criollos como el mate. La mutación se originó en la falla de medición que los mecánicos importados adolecían: ocasionalmente llegaron a "mentir" en 800 rpm. Manzanó lleva los dos.

Jorge Ternengo volcó. Víctima de su propio estilo fue su segundo accidente del GP y octavo del año. No dudamos de ninguna manera de la capacidad de conducción del piloto rafaelino. Por algo ganó las dos carreras que ganó, simplemente nos parece equivocada su manera de plantear este mini-GP. La

pierna rota y el abandono absurdo fueron las dos consecuencias pasajeras.

El Gran Premio debe de haber sido sumamente productivo para Oreste Berta. Las experiencias que aprovechará serán muchas, en los Torinos preparados por él oficialmente (Copello, Gradassi, Ternengo y Perkins) y los extraoficiales (Malnatti, Tarducci, entre otros); se rompieron algunas cosas que ni se imaginaban y aguantaron otras que se dudaban. El Gran Premio da para todo. Por ejemplo, en las cajas ZF de cinco velocidades, por el hecho de tener la primera anulada, se crearon algunos problemas de lubricación que originaron algún atraso. Como, por ejemplo, el de Copello en la primera etapa, cuando tuvo que recorrer los últimos kilómetros sin segunda ni tercera velocidad.

Andrea Vianini: nuevamente se retrasó por la bomba de aceite. El Patito de los hermanos Belavigna se quedó en la tercera y penúltima etapa. La intención del equipo era simplemente llegar, demostrar que un buen TC, en este caso mal llamado prototipo, puede ponerse a la par y ganarle a las antediluvianas cupés. Entró en la clasificación 49, segundos antes de cerrarse el control.

Eduardo Rodríguez Canedo había sido figura, era la estrella del equipo Lateral mejor clasificado hasta la mitad del GP. La tapa de cilindros lo obligó a hacerle las clásicas señas al avión del "no va más". La cadena de distribución rota fue la causa.

ATRASOS

EDUARDO COPELLO: El atraso más importante de la mañana y del Gran



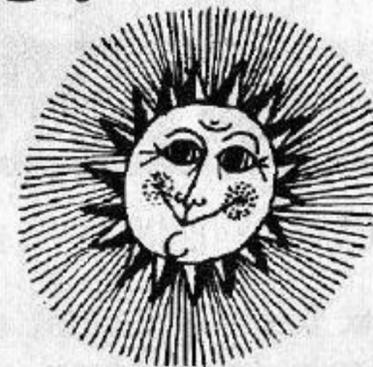
Federico Urruti no asombró, simplemente refirmó su calidad. Fue sexto en la etapa a San Luis y décimo en la general. Su Torino-Donati estaba entero y el final del GP estaba cerca.

◀ Eduardo Copello perdió mucho tiempo en un vado. Después rompió parabrisas. Apuró, pero sólo le alcanzó para ser decimoprimer en la etapa. De todos modos en la progresiva seguía segundo aunque bastante lejos.

Tullio Riva demostró algo muy importante en lo que iba del GP. Manejo excelente y una regularidad impresionante. En 9 de Julio estará entre los de punta. ▶



Por qué pasar "un verano" así?



Viendo desfilan a otros automóviles... mientras usted espera por auxilio. Con toda la familia adentro. Y el sol cayendo a pico. Todo, por un repuesto ilegítimo. Que parecía no tener importancia. Y encima dejaba unos pesos de diferencia "a favor"... Al final, la diferencia es ésta: Pasar "un verano" así...

También en repuestos, la diferencia a favor, se hace con lo legítimo





CUÁNTO
VALE UNA
ESPERANZA?...

Bastan unas monedas para que su llama viva no se apague... la contribución que usted entrega a ALPI responde con visibles realidades a las esperanzas de miles de niños y adultos lisiados. Eso hace

ALPI... y lo hace gracias a usted! Porque usted y ALPI han librado una gran batalla de amor y solidaridad, hoy miles de seres pueden sonreírle al mañana. Pero... la batalla no ha terminado! ALPI necesita de usted,

porque los inválidos del aparato motor, niños y adultos, necesitan de ALPI. Ayúdenos a devolver salud, movimiento y alegría de vivir a quienes creen haber perdido toda esperanza!

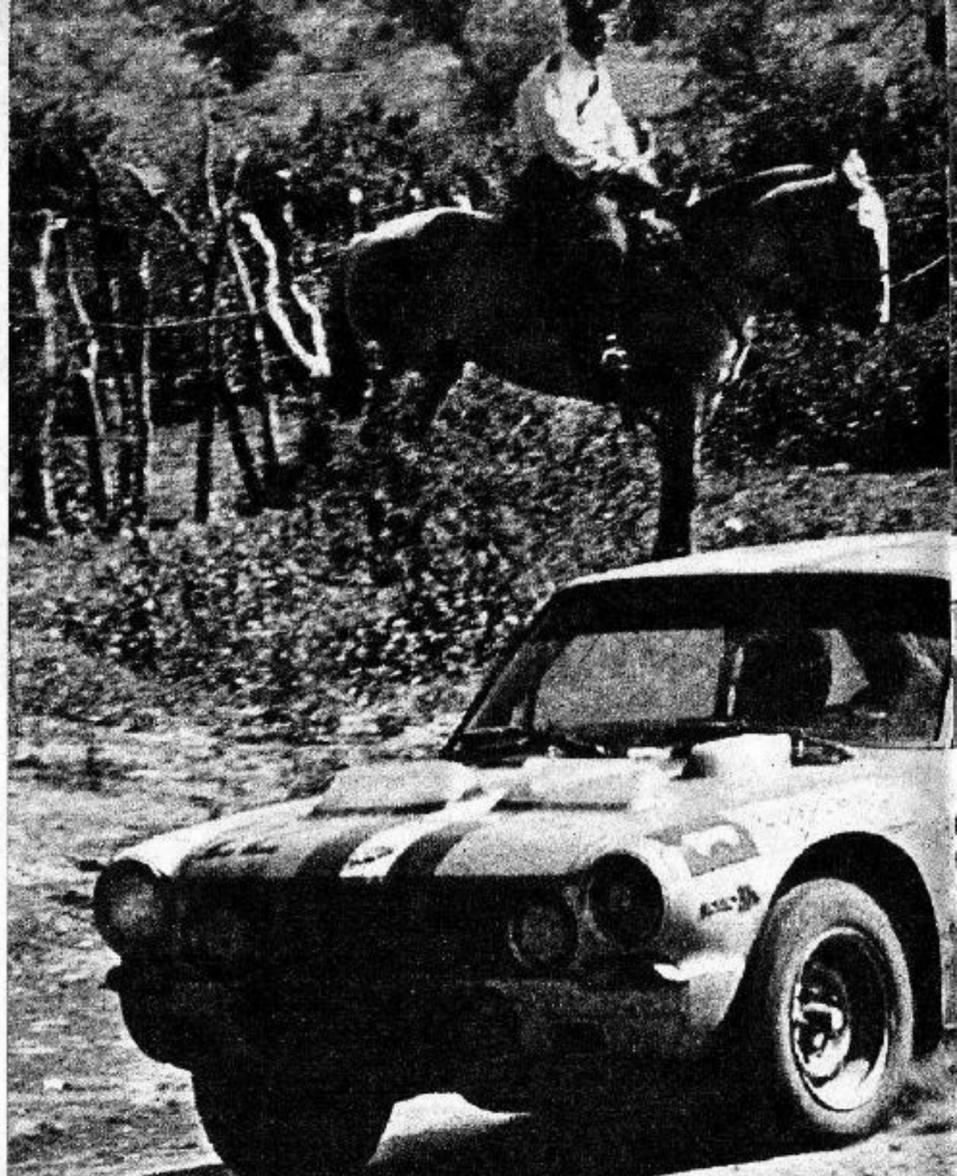
Alpi es
esperanza!



Billinghurst 2612 - T. C. 84-1935 - Buenos Aires

¡ES MUCHO LO REALIZADO... PERO... MUCHO MAS QUEDA POR REALIZAR!

TERCERA ETAPA



"Larry" es otro de los perseguidos por la mala suerte. En un momento punteaba y después un inconveniente con el aceite le hizo pensar que faltaba



Premio todo. Un vado del río Bermejo dejó a la Liebre II estática, con Copello y Paredes con el agua por las rodillas. Mientras el avión de Kaiser con Berta y el "Mono" Villa revoloteaba nerviosamente alrededor del coche número cinco. Gradassi frenaba profundamente y pasaba por un costado, encabezando el Gran Premio hasta entonces. Copello perdió 19 minutos en esa ocasión y para colmo de males después rompió el parabrisas.

JOSE MIGLIORE: Primero desbandó una goma, al poco tiempo el embrague comenzó a patinar si el motor giraba a más de 2.500 revoluciones en un minuto. El ruptor del distribuidor se rompió dos veces por vibraciones.

JULIO CRUCIANI: Reventó una goma y anduvo peludeando en el vado.

ANGEL CACURI: Pinchó un neumático y la batería se le alojó en dos ocasiones. El ex *borgwardista* también se peleó con el vado.

OSCAR CORDONNIER: Se le trabó la

caja al empujar a otro automóvil que estaba detenido en el vado. Y van...

EDUARDO CASA: En la segunda etapa agujereó el tercer pistón de la fila izquierda. En la tercera etapa agujereó el pistón izquierdo de la fila tercera.

JOSE MANZANO: Se detuvo para ayudarlo a Copello hasta que lo sacó del apuro. Venía entre los primeros de la etapa. También rompió el parabrisas. Al llegar al parque cerrado quería saber si estaba clasificado. Atrás, pero estaba: eso es lo más importante.

PERFECTO CUESTA: Lo ayudó al accidentado Grimoldi después del vuelco llevándolo a un hospital.

SANTIAGO GONZALEZ: Le pasó de todo. Lo último fue un trompo por culpa del público en la última curva y un rulemán de la rueda delantera derecha se rompió del golpe contra la banquina. La rueda llegó totalmente abierta.

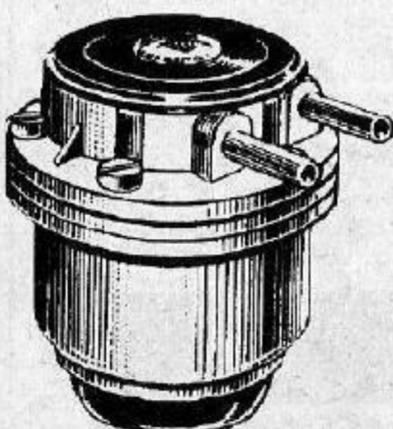
TORINO

e

INDIANAPOLIS

MARCAS QUE TRIUNFAN EN TODAS LAS RUTAS!!

El Dpto. Desarrollo de Vehiculos Avanzados de I.K.A. confió en las Bombas Eléctricas para nafta INDIANAPOLIS, equipando sus unidades de competencia con un elemento de tan probado rendimiento.



Confíe Ud. también. instalando una Bomba Eléctrica INDIANAPOLIS en su vehículo. Le ahorrará muchos inconvenientes de combustible que a diario se producen.

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



ese vital líquido... pero no! Inundó en cárter. Quinto en la etapa y séptimo en la general, con su Torino fastback-Lutteral.

**XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA
"SUPERMOVIL" YPF 1967 - Automóvil Club Argentino -
Tercera etapa - 7/XII/67 - San Juan-San Luis 533,3 kms.**

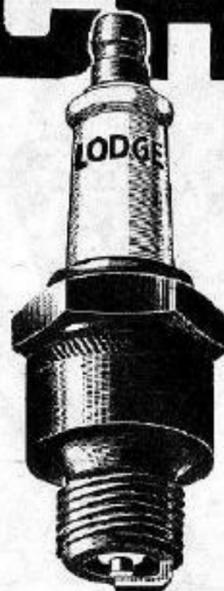
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	3	Gradassi, Héctor L.	Torino Liebre Mk II	3h07m20s
2º	2	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super ..	3h11m06s
3º	11	Tarducci, Mario	Torino 380 W	3h11m38s
4º	10	Perkins, Gastón	Torino 380 W	3h13m55s
5º	22	"Larry"	Torino 380 W	3h16m40s
6º	117	Urruti, Federico	Torino 380 W	3h18m02s
7º	150	Riva, Tullio	Torino 380 W	3h18m03s
8º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h22m40s
9º	7	Malnatti, César	Torino 380 W	3h23m26s
10º	21	Calamante, Mariano	Chevrolet Super ..	3h27m29s
11º	5	Copello, Eduardo	Torino Liebre Mk II	3h33m17s
12º	141	"Cacho"	Chevrolet Super ..	3h37m55s
13º	53	Feijóo, Marcial	Ford F-100	3h38m44s
14º	39	Conti, Héctor	Ford F-100	3h38m51s
15º	84	Rondelli, Norberto	Torino 380 W	3h39m41s
16º	92	Tosti, Osvaldo L.	Ford F-100	3h40m01s
17º	17	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super ..	3h40m51s
18º	75	Santoro, Aurelio	Ford F-100	3h40m59s
19º	145	Bonamicci, Danilo	Torino 380 W	3h41m05s
20º	73	Mabellini, Félix	Ford F-100	3h41m21s
21º	49	Sauze, Ricardo	Ford F-100	3h42m12s
22º	43	Villegas, Adrián	Torino 380 W	3h47m33s
23º	152	Cacuri, Angel	Torino 380 W	3h51m38s
24º	132	Milanesio, Héctor	Ford 59 AB	3h52m47s
25º	129	Faraoni, José	Torino 380 W	3h54m08s
26º	58	Laborito, Roque	Ford F-100	3h55m17s
27º	121	Saccani, Daniel	Chevrolet 41A	4h02m50s
28º	113	Cuesta, Perfecto	Ford Falcon F-100	4h06m38s
29º	83	"Hermanos Suárez"	Ford F-100	4h08m05s
30º	82	González, Santiago J.	Ford Falcon F-100	4h08m13s
31º	148	Pérez, Anselmo B.	Valiant IV	4h08m57s
32º	147	Ballario, Néstor	Torino 380 W	4h10m09s
33º	149	Cumba, Clemente	Ford Falcon F-100	4h14m11s
34º	35	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	4h15m20s
35º	142	Cruclani, Julio E.	Torino 380 W	4h20m58s
36º	97	Migliore, José	Torino 380 W	4h21m12s
37º	33	Cordonnier, Oscar	Torino 380 W	4h26m47s
38º	140	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	4h28m54s
39º	93	Brown, Héctor	Torino 380 W	4h34m34s
40º	20	Manzano, José	Torino 380 W	4h52m08s
41º	38	Vianini, Andrea	Chevrolet Bellbv.	4h58m55s

Promedio del ganador: 170,807 Kph.

Abandonaron: 8, Angel T. Rienzi; 9, Jorge Ternengo; 25, Vicente Galluzzo; 32, Adolfo Sogolo; 42, Eduardo Rodríguez Canedo; 54, Ermelindo Rienzi; 86, Jorge F. Grimoldi; 131, Eduardo Savino; 146, Rogelio Scaramella.
Llegó fuera de término: 63, Martínez Boero, Jorge Enrique.

BUENA CHISPA



EN LOS MATERIALES DE SU AISLACION, ESTRIBA LA SUPERIORIDAD DE LAS BUJIAS LODGE.

Unicas con aislador "SINTOX".

- Mayor resistencia a las variaciones de temperatura.
- Mayor y más rápida disipación del calor.
- Mejor aislación, y por ello más vida.

Ahora en la Argentina

BUJIAS

LODGE

(Con licencia de Smiths Industries Ltd., Inglaterra.)

Desde 1915, la marca de calidad, de fama mundial.

Pídala a su mecánico o a su proveedor habitual.

REPRESENTANTES: ARTHUR E. JONES y CIA. SRL.

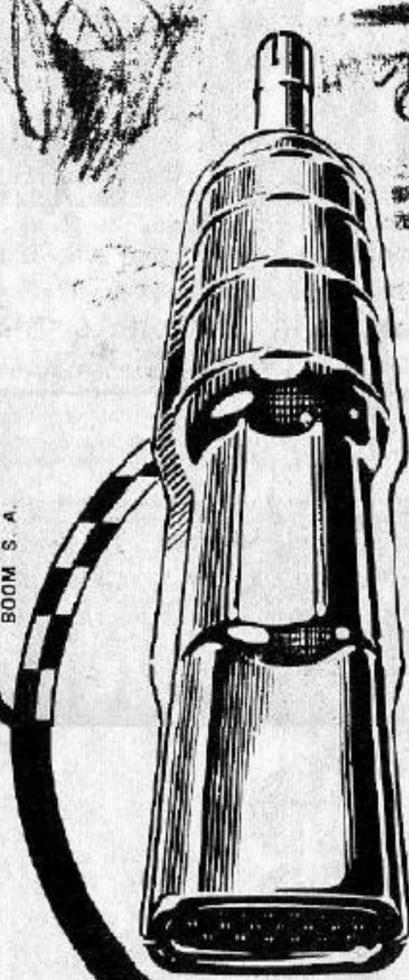
Brasil 177 - Tel. 30-7687 - Buenos Aires

SALGA A MATAR...

con **bala**®



BOOM S. A.



**UNICO
EN EL
MUNDO!**

**silenciador de
acero inoxidable**

bala® con sonido **BRRRONCO**

Diseñado y realizado como los silenciadores de los automóviles de competición, pero íntegramente en acero inoxidable, lo que asegura duración inimitada y óptimo resultado bajo cualquier exigencia.

Especiales para Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Chevrolet, Peugeot, Fiat, Etc.

Fabricado y diseñado por F.A.S. Pepa Hnos. S.A. principal proveedor de caños de escape y silenciadores para las fábricas de automotores

Pedidos e informes

Av. Garibaldi 1415 Lomas de Zamora Tel. 40-2678 243-5846 3779

de
duración
inimitada



F.A.S. PEPA HNOS. S.A.

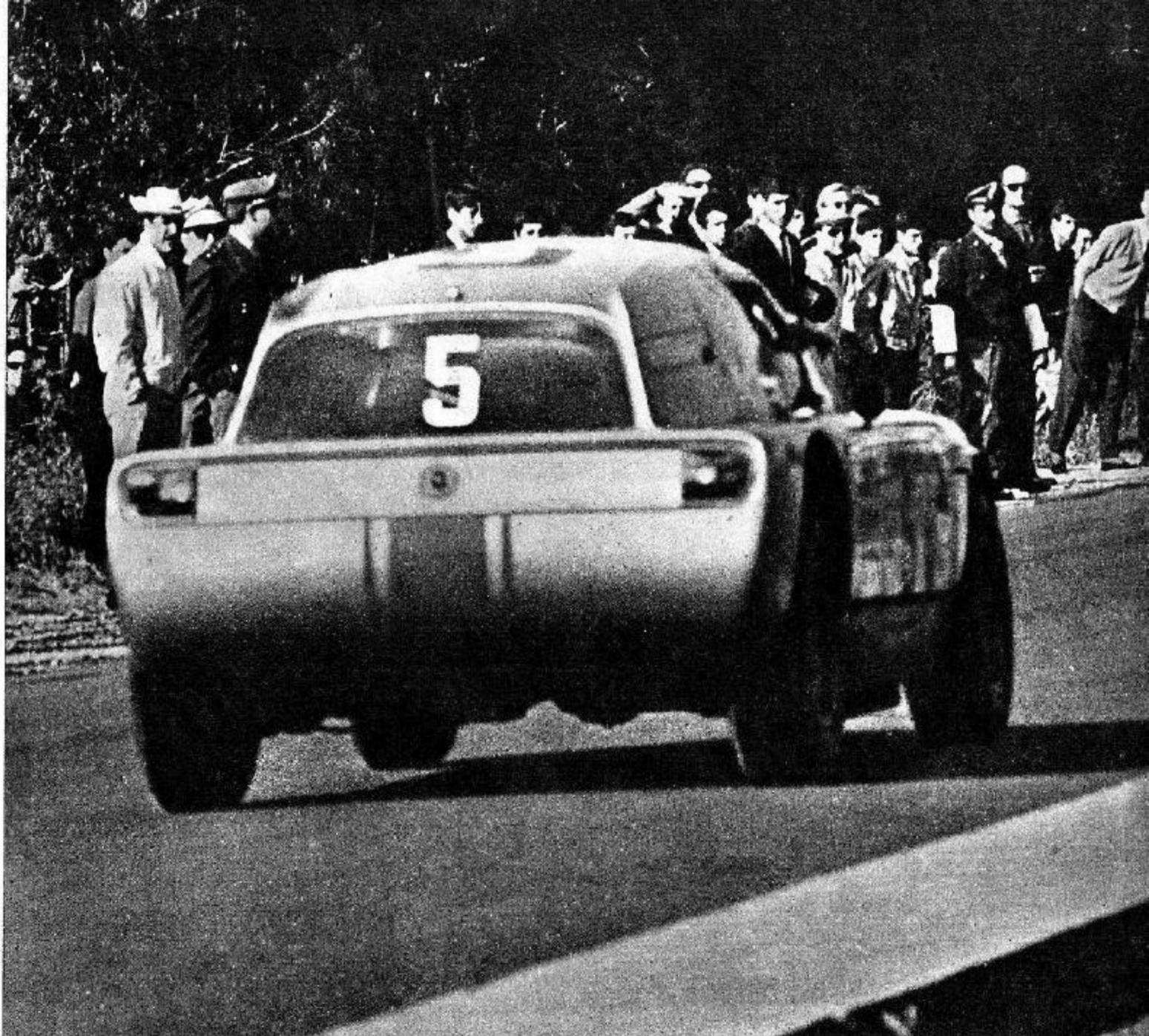
TAMBIEN DISPONEMOS LA LINEA CLASICA EN CHAPA D.D.

GRAN PREMIO

TC

por
GERMAN R. SOPERA
y JULIO F. PEREZ BALBI

fotos de
JORGE DIAZ



La zona más visible de la liebre para el resto de los competidores. Excepto en la tercera etapa. Pero Copello siguió y ganó.

CUARTA
ETAPA

ACTO FINAL: ¡COPELLO!

Cualquier cosa podía pasar en la última etapa y en cierta forma se preveía un desenlace sorpresivo antes de que los coches largaran en San Luis, el último tramo de un Gran Premio que parecía muy preparado y perfectamente cumplido según los planes lógicos del equipo favorito, y que en un cambio súbito, se transformó en un final imprevisible y en un pequeño desorden interno también difícil de conocer en toda su importancia.

Copello tenía que ser el ganador. Todo el año cumplió esa función y él y Gradassi lo sabían. Derechos y deberes de correr en un equipo donde romper descuidadamente un auto significa una reprimenda y donde ganar o tratar de hacerlo cuando esas no son las órdenes también puede significar lo mismo.

Gradassi estaba un poco obligado a salir segundo pero aún sabiéndolo (y aclarando a todos que los cuatro salían a ganar) quería ser campeón argentino con toda la fuerza y el temperamento que pone en cada carrera, en cada frenada o en cada curva. Paradójicamente esa cualidad tantas veces ganadora, esta vez le costó el Gran Premio y el campeonato.

En la tercera etapa, de golpe Gradassi lo pasa a Copello, detenido por el agua y sabe que automáticamente está ganando la carrera y el título. Llegan a San Luis y Gradassi obtiene 18 minutos de ventaja tan decisivos en el cómputo final que aún viajando

Cuando parecía que Gradassi iba a ser el ganador del GP, consagrándose paralelamente campeón 1967, un fuoripista volvió a cambiar el panorama. Copello copó la situación: etapa, Gran Premio y Campeonato.

Tarducci renovado y con gran resultado. Segundo en la general con el Torino que fue de Copello.



con toda la parsimonia desde San Luis a 9 de Julio el triunfo era de él aunque Copello matase en la etapa.

Pero Pirin Gradassi no puede correr así. A su vez Copello saldría decidido a jugarse el todo por el todo y viajar a fondo como nunca, para especular con cualquier detención del cordobés y compañero de equipo. ¿Y qué pasaba si en esa puja personal de último momento los dos autos sufrían las consecuencias del esfuerzo y ganaba por ejemplo Tarducci o lo que era más importante aún el mismo Eduardo Casá? Como estaban planteadas las cosas en San Luis eso no era de ninguna manera una posibilidad ilógica.

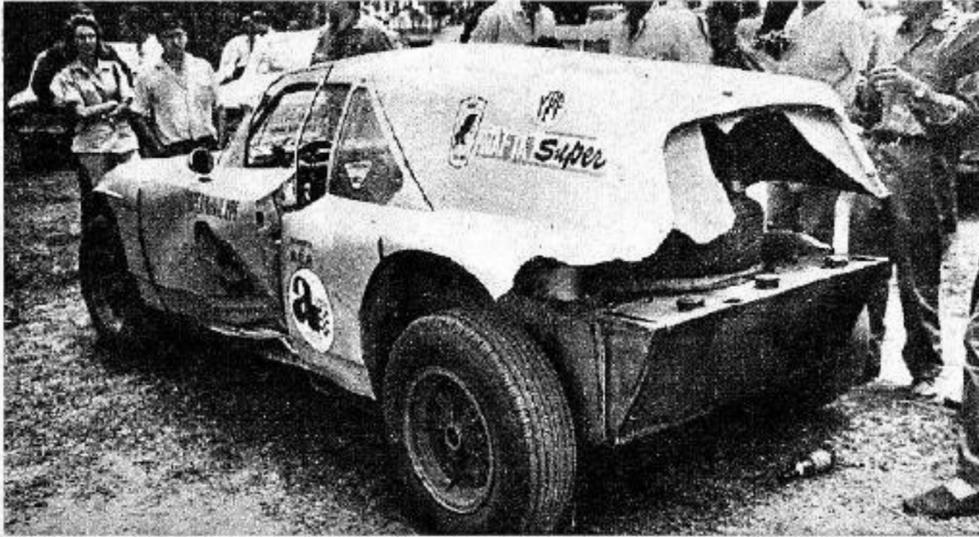
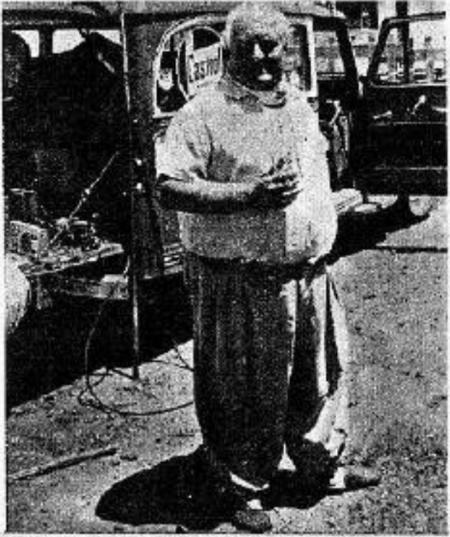
El resultado final tampoco indica por cierto que se cumplió lo más lógico (palabra de moda) porque si Copello ganó indiscutiblemente el Gran Premio y el campeonato, también es cierto que lo perdió un poco Gradassi viajando al límite cuando podía andar despacio y perdiendo en un momento de vehemencia todo lo hecho hasta entonces. Claro que se podía alegar que una etapa antes había sucedido algo similar pero a la inversa con Copello. Pero no fue del todo igual, si exceptuamos el hecho de que en las dos ocasiones fue el agua el factor determinante. En la tercera etapa Copello se quedó al mojarse demasiado el auto por pasar demasiado rápido un vado lleno de agua. Pero la explicación de Copello justifica la forma de pasar y tapa las críticas, que también se le hicieron, de no tener

GRAN PREMIO

TC

El mejor F-100 del Gran Premio arrastró un serio problema en todo el recorrido: los pistones agujereados. De todas maneras Casá siempre bien. ¿Será la despedida del tractor?

El insólito y personajesco Ricardo Sauze. Bombachas, alpargatas y un auto viejo dieron este año muy buen resultado. Segundo F-100 mejor clasificado. Pero es la última con este auto —dijo Sauze. No sabemos qué será, pero el año que viene tendremos otra cosa.



necesidad de andar tan alocadamente en el puesto en que estaba. "No sabía cuánta agua había y me tiré con todo para pasar aunque fuera con el impulso. Había más profundidad y me quedé." En cambio Gradassi, que por el piso mojado derrapó en una curva, cruzó de costado un paso a nivel y se dio un golpe muy fuerte contra un montecito de tierra, perdió sus esperanzas más que todo por su propia culpa. Eso no le quita méritos a Copello. Por supuesto tampoco se los agrega a Gradassi. Y de lo que no se puede dudar es que el agua destruyó e hizo renacer sucesivamente las ilusiones de Copello y viceversa con las de Gradassi. Ya que esta vez el Gran Premio era corto y sin muchas dificultades topográficas, tuvo que intervenir la lluvia para complicar las cosas.

En definitiva el Gran Premio consagró lo que parecía más razonable antes de la largada. O sea que como las Liebres eran favoritas no hubieran pagado más de tres pesos si se permitieran apuestas turfísticas. Y los Torino en general dominaron ampliamente todo el Gran Premio con la única interferencia de Eduardo Casá, Calamante y "Cacho" en los diez primeros lugares. En general en todo el Gran Premio el único piloto que con marca distinta pudo quitarle este galardón final al auto del año 67, fue Andrea Vianini. En todas las etapas "el tano" estuvo primero por tiempo en algún momento pero siempre le pasó algo. En parte un poco de mala fortuna se puede considerar como aliada de Vianini pero en gran parte también se debe a que sale a correr un Gran Premio como si fuera una carrera de pista de tres horas de duración y entonces siempre hay un elemento que

Tullio Riva

Desde el lunes que en Carlos Paz lo deben estar festejando. La peña La Piña, la que hizo que Tullio Riva se montase a un Torino TC siempre se caracterizó por sus festejos. O por lo menos sus miembros. El caso es que el segundo puesto en la última etapa y al quinto en la general de un debutante cordobés en TC hace que los que lo ayudaron de cualquier manera se sientan íntimamente ligados a ese casi triunfo.

"Lo que más me alegra es Tullio Riva", dijo alguien por el parque cerrado de 9 de Julio. Porque el buen cordobés se merecía la popularidad ya ganada que brinda el TC. Porque el buen cordobés es uno de esos excelentes pilotos de extracción Turismo que elevan considerablemente el nivel conductivo de la categoría más folklórica que tenemos, y que dan gusto verlos bajar Villavicencio o zambullirse dentro de una de esas curvas de tercera a fondo que pululan en los caminos de este GP finiquitado.

Pocas veces se detuvo para arreglar cualquiera de esas cosas que siempre se rompen o dejan de andar bien. Lo que permite pensar en un planteo acertadísimo del Gran Premio, que aunque era corto existían las rectas ideales para hacer volar una biela o para que la presión de aceite baje y aumente por consiguiente la posibilidad de quedar de a pie.

El quinto puesto de Tullio Riva lo dice todo.



termina por resentirse. Por algo los Bellavigna desacomprimieron el motor, le sacaron vueltas, hicieron de todo para prevenir roturas. Y en cambio el motor 230 les jugó una ironía maldita. 80 km antes de llegar y ganando la etapa como satisfacción final, el cigüeñal no quiso seguir entero y se partió. Vianini por primera vez en su vida iba a terminar un Gran Premio pero tampoco pudo. Ahora... que maneja, maneja. ¡Caray!

Este año hubo más pilotos que nunca que podían aspirar a los primeros puestos en igualdad de condiciones, muchos también por correr con un auto similar; el Torino. Vale decir que el Gran Premio confirmó el gran progreso del nivel conductivo que se manifestó durante todo el año. Hubo muchos años en los cuales cualquier arribista corría un Gran Premio y por ahí con suerte enganchaban un tercer o cuarto puesto. Este año no hubo caso. Muchos se quedaron, pero todos los que llegaron en los primeros lugares justifican conductivamente su performance. Varios de ellos repitieron en el GP de TC lo hecho en el de Turismo. Por ejemplo Malnatti, Tarducci o Cacho. Y por supuesto Canedo que después de todo lo sucedido con Copello y Gradassi pudo ser tranquilamente el ganador del GP. "Era demasiado. En verdad me puedo conformar muy bien con el de Turismo. Los dos Grandes Premios era mucha suerte" — reflexionaba serenamente Canedo en San Luis.

Más amargamente todavía fue lo que le sucedió a Federico Urruti. Salió con el número 117 y estaba consiguiendo la enorme satisfacción de llegar en primer lugar en la ruta y ganando la última etapa cuando tuvo que abandonar a 150 km. Sin duda uno de los mo-



mentos más tristes e importantes de la vida de un corredor, mucho más después de cumplir un excelente Gran Premio como el de Urruti.

De la paridad de fuerzas de que habíamos la mejor pauta la da el hecho de encontrar a tres pilotos que decidieron el tercer puesto con una diferencia entre sí de un minuto y entre Casá y Larry, tercero y cuarto, tan sólo dos segundos. Una vacilación al entrar en una curva, un error al meter un cambio, la cosa más mínima, significa en este caso perder un puesto para Larry o ganarlo para Casá. Tullio Riva, extraordinario. Debutante en TC, con el inconveniente de un número 150 sobre sí pero con la base reconocidamente capaz de ser cordobés y haber competido con éxito en TM. Muchos triunfos con DKW no le dieron la popularidad que un Gran Premio de TC brillante le otorga en buena hora. Gran candidato para el año que viene.

Por su parte Tarducci —otro cordobés— reivindicó en la última carrera de TC todo lo que no pudo hacer en el año donde no pudo terminar ni siquiera una carrera. Debut con un auto que fue de Copello y segundo puesto detrás del campeón. Es justo su agradecimiento a la nueva marca que usa.

El Gran Premio más veloz de la historia de nuestro TC terminó y podrá o no discutirse pero dejó otra cosa

poco comentada pero de gran valor anecdótico. Por primera vez en muchos años un auto que no es ni Ford ni Chevrolet gana el Gran Premio y el Campeonato. Y que un piloto debutante en el año en esa categoría alcanzó idéntico halago. Un plan iniciado en San Pedro terminó exitosamente todos sus puntos. Muchas de estas reflexiones deben haber influido para que una salva de aplausos populares recibiera a Copello en 9 de Julio. Muy merecido.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

“Te acordás del Gran Gremio del 67, ése de los pistones de Casá?” Esta podrá ser quizá la manera más rápida para refrescar la memoria y acordarse consecuentemente de este *gepé*. Los cinco pistones rotos, que fueron reparados en tres de las cuatro etapas hicieron del tractor un coche sumamente lento en los tramos finales de cada etapa.

La causa de las roturas, hasta 9 de Julio todavía estaban sin determinar, probablemente la culpable sea la tapa de cilindros de la hilera izquierda. Eso era lo que se sospechaba ya que fueron siempre pistones del lado izquierdo.

Héctor Conti se quedó en la última etapa por rotura de cigüeñal. El piloto de Bahía Blanca e Isaura no anduvo de parabienes ni con la velocidad a que nos tiene acostumbrados.

Federico Urruti fue la gran figura de la etapa. El ex *volvista* se quedó sin poder terminar el Gran Premio por el distribuidor y alguna otra cosa más importante. A pesar de que Tarducci paró y le dio uno, Urruti no pudo seguir. Venía primero en el camino y segundo en la etapa por tiempo. Llegar primero en el camino al final de un Gran Premio de Turismo de Carretera debe ser una de las satisfacciones más grandes que puede tener un piloto,

lo, pero a Urruti se le escapó la oportunidad de las manos...

Sobre el motor experimental de la General Motors que empujaba el coche de Fangio hijo, se pudo averiguar poco y nada. Un dilecto amigo de la marca de la competencia nos dijo que era un motor que aparentemente andaba “poco” y que la idea no era hacer un motor muy potente sino que probablemente probaban algunas piezas *muy especiales*. A lo mejor dentro de muy poco hay novedades dentro de la marca.

ATRASOS

MARIO TARDUCCI: el piloto particular mejor clasificado desbandó una goma a 30 kilómetros de la llegada. Y llegó con la otra desinflada al parque cerrado. Un claro ejemplo de que no hay neumáticos en el mundo que resistan un auto de más de 1200 kilos a 200 y pico de km/h por rutas que aunque sean asfaltadas siempre tienen desniveles que a esa velocidad son contundentes para cualquier banda de rodamiento.

ADRIAN VILLEGAS: volcó debido al público en Junín. No hubo heridos ni dentro ni fuera del auto. Llegó igualmente a 9 de Julio y con el auto todo golpeado, que es la manera más “in” de terminar un GP.

EDUARDO CASA: otra vez los pistones. En esta ocasión fueron tres, en Realicó el primero y después dos más.

RICARDO SAUZE: el corredor de Villa Sauze y América solamente se las vio un poco mal cuando en la lluvia tuvo que andar sin limpiaparabrisas.

“LARRY”: en las inmediaciones de Lincoln se le tapó el filtro de nafta. El inefable García Hermo, que es él que va al lado de Larry en el Torino, agujereó el filtro y llegaron sin novedades a 4.800 o 5.000 vueltas.

♦ Andrea Vianini se va con la valija del parque cerrado donde su auto descansa con el cigüeñal roto. ¿Será la valija para ir a correr a Europa como lo afirmó en Nueve de Julio? Ojalá.

♦ La pña que decidió un Gran Premio y un campeonato. Gradassi se fue de largo en una curva, pasó cruzado un paso a nivel y se dio contra un montículo de tierra. Tren delantero y destrozos generales. Y el triunfo para Copello.

TARDUCCI

Los hinchas de Ford o Chevrolet o Ferrari o Porsche tienen que terminar por creer o reventar. Cualquier piloto tiene todo el derecho de correr con la marca que crea conveniente o simplemente la que más le convenga. El caso de Tarducci es uno de ellos. Con su anterior coche no tenía últimamente muy buenas actuaciones que digamos, apenas tuvo entonces la posibilidad de subirse a un Torino Bertta-Berta dejó la cupé y se largó con el autoportante de IKA-Renault.

El resultado no le pudo haber sido mejor. Segundo. Y segundo detrás de la mejor Liebre de Berta.

XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL YPF" 1967 - Automóvil Club Argentino - Cuarta Etapa - 9/XII/67 - San Luis - 9 de Julio (831,4 km)

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Copello, Eduardo	Torino Liebre Mk II	3h54m33s
2º	150	Riva, Tullio	Torino 380 W	3h56m36s
3º	33	Cordonnier, Oscar	Torino 380 W	3h57m18s
4º	20	Manzano, José	Torino 380 W	3h57m51s
5º	7	Malnatti, César	Torino 380 W	3h58m35s
6º	11	Tarducci, Mario	Torino 380 W	3h59m01s
7º	141	"Cacho"	Chevrolet Super	4h00m09s
8º	17	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	4h02m12s
9º	22	"Larry"	Torino 380 W	4h02m43s
10.	147	Ballario, Néstor	Torino 380 W	4h04m42s
11.	49	Sauze, Ricardo	Ford F-100	4h08m37s
12.	1	Casá Eduardo	Ford F-100	4h08m45s
13.	93	Brown, Héctor	Torino 380 W	4h09m26s
14.	35	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	4h09m55s
15.	43	Villegas, Adrián	Torino 380 W	4h17m17s
16.	10	Perkins, Gastón	Torino 380 W	4h17m54s
17.	53	Feijóo, Marcial	Ford F-100	4h24m42s
18.	21	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	4h28m23s
19.	58	Laborito, Roque	Ford F-100	4h31m18s
20.	142	Cruciani, Julio	Torino 380 W	4h41m47s
21.	149	Cuneba, Clemente	Ford Falcon F-100	4h48m35s
22.	148	Pérez, Anselmo B.	Valiant IV	4h55m28s
23.	73	Mabellini, Félix	Ford F-100	4h56m04s
24.	84	Rondelli, Norberto	Torino 380 W	4h56m16s
25.	83	"Hermanos Suárez"	Ford F-100	4h57m11s
26.	140	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	5h21m22s
27.	3	Gradassi, Héctor L.	Torino Liebre Mk II	5h29m18s
28.	75	Santoro, Aurelio	Ford F-100	5h58m45s
29.	92	Tosti, Osvaldo L.	Ford F-100	6h08m05s

Promedio del ganador: 212,679 km/h.

Abandonaron: 2. Juan M. Borden; 38. Andrea Vianini; 39. Héctor Conti; 113. Perfecto Cuesta; 117. Federico Urruti; 121. Daniel Saccani; 129. José Faraone; 132. Héctor Milanés; 145. Danilo Bonamici; 152. Ángel Caccuri.

No largaron en la 4a. Etapa: 97. José Migliore y 82. Santiago J. González.

XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1967 Olavarría - 9 de Julio (3044,400 km)

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Copello, Eduardo	Torino Liebre Mk II	16h10m20s
2º	11	Tarducci Mario	Torino 380 W	16h21m23s
3º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	16h34m27s
4º	22	"Larry"	Torino 380 W	16h34m29s
5º	150	Riva, Tullio	Torino 380 W	16h35m31s
6º	7	Malnatti, César H.	Torino 380 W	16h37m57s
7º	10	Perkins, Gastón	Torino 380 W	16h48m13s
8º	141	"Cacho"	Chevrolet Super	17h13m34s
9º	21	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	17h20m23s
10.	3	Gradassi, Héctor L.	Torino Liebre Mk II	17h26m18s
11.	33	Cordonnier, Oscar	Torino 380 W	17h48m25s
12.	49	Sauze, Ricardo	Ford F-100	17h55m53s
13.	147	Ballario, Néstor	Torino 380 W	18h01m00s
14.	43	Villegas, Adrián	Torino 380 W	18h01m32s
15.	84	Rondelli, Norberto	Torino 380 W	18h07m08s
16.	35	Villanueva, Crispulo	Ford F-100	18h12m51s
17.	17	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	18h45m51s
18.	53	Feijóo, Marcial	Ford F-100	18h47m38s
19.	20	Manzano, José	Torino 380 W	18h59m56s
20.	93	Brown, Héctor	Torino 380 W	19h13m51s
21.	142	Cruciani, Julio	Torino 380 W	19h18m50s
22.	58	Laborito Roque	Ford F-100	19h33m06s
23.	73	Mabellini, Félix	Ford F-100	19h46m34s
24.	148	Pérez, Anselmo	Valiant IV	20h02m36s
25.	75	Santoro, Aurelio	Ford F-100	20h27m16s
26.	92	Tosti, Osvaldo	Ford F-100	20h40m48s
27.	149	Cuneba, Clemente	Ford Falcon F-100	21h11m00s
28.	83	"Hermanos Suárez"	Ford F-100	21h33m45s
29.	140	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	22h28m09s

Promedio del ganador: 188,248 km/h.

GRAN PREMIO

TODOS

NESTOR BALLARIO: tuvo que cargar 15 litros de aceite. A fondo su Torino no pasaba de las 5.000 vueltas. La gente le avisó del peligro latente que era el lomo de burro donde se accidentó Gradassi.

HECTOR GRADASSI: perdió el partido en la última mano. Un lomo de burro que detrás tenía agua hizo que la Liebre Dos se descolocase y terminara en la banquina con el tren delantero roto y algo golpeada la carrocería. Gradassi venía administrando sabiamente la diferencia de 18 minutos que le llevaba a Copello antes de largar la última etapa. En el lugar del accidente nunca había agua...

JULIO CRUCIANI: corrió la mitad de la etapa con una válvula rota. Fue el tercero y último en arribar del equipo Lutteral.

MARIANO CALAMANTE: problemas con un pistón.



La gran actuación de la última etapa y una de las muy buenas del Gran Premio se vio truncada a pocos kilómetros de la llegada cuando venía punteando. De todas maneras Federico Urruti se hizo conocer por todos.



GANADOR!
DEL GRAN PREMIO!

Hoy como siempre, primero en potencia y primero en "dar una manito" para llegar con "todo"

AROS PARA PISTON

RAMCO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

NO CREA EN LA FRASE "ES LO MISMO"

UNICAMENTE

RAMCO ES RAMCO

AGENTES EN TODO EL PAIS

**PREMIO
CORSA-BHACO**



El acompañante no ganador anteriormente del trofeo Bahco fue Miguel Pajón, acompañante de Mario Tarducci segundo en la general.



El ganador del Gran Premio fue Copello. Su acompañante, Héctor Paredes, se llevó así otra caja Bahco además de la que ya había ganado en el año.

**GANADORES DE
ETAPAS**

Los estuches BAHCO para los acompañantes ganadores de etapas fueron entregados a: Osvaldo Piazza (2º), Hugo Sánchez (3º) y Osvaldo Bruera (4º).

2000

km.

por

hora!



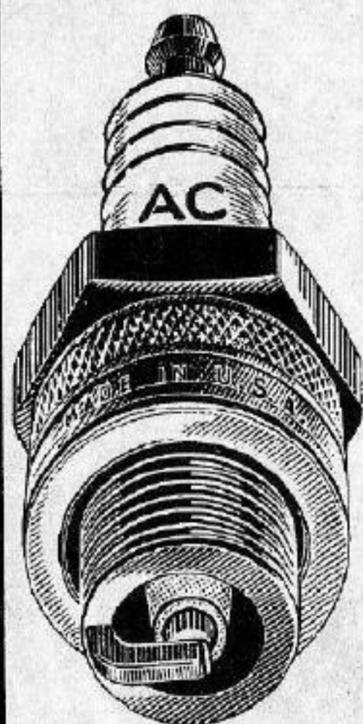
fate TM

Neumático argentino
diseñado especialmente
para alta velocidad*

* los neumáticos de alta velocidad
se caracterizan por un círculo rojo.

fate O
el neumático argentino

arranque
fácil...



BUJIAS



¡chispa
pura!

Totalmente
importadas,
garantizan máximo
rendimiento.

Por el ajuste
perfecto
de su diseño

**HAY UNA BUJIA AC
PARA CADA MARCA
DE AUTOMOVIL!**

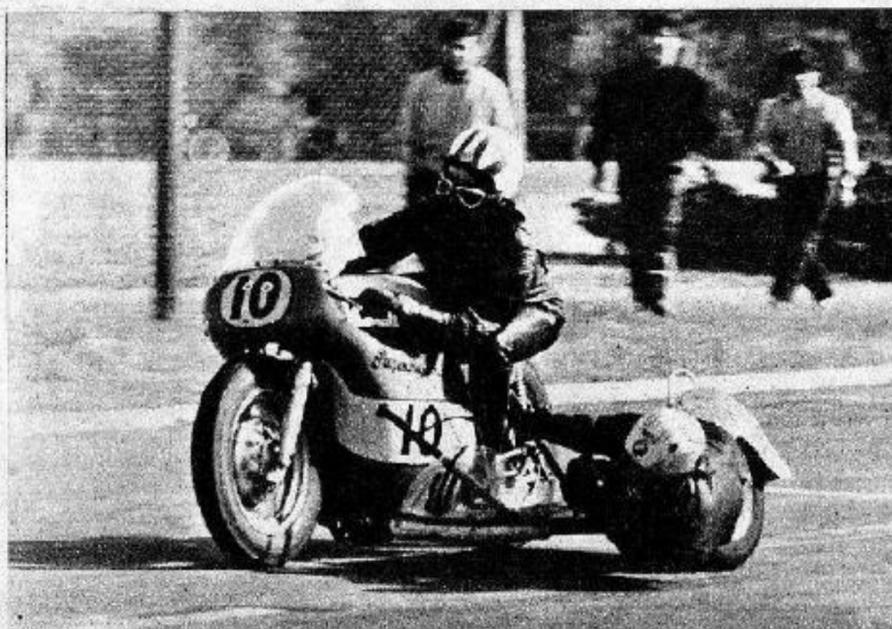


ASEGURA SU CALIDAD

MOTOCICLISMO

ALGO INTERNACIONAL

**El uruguayo Roberto Fernández
y los argentinos Ubieta,
Vivacqua y Pomesano - Prado ganaron
en el Autódromo**



PREMIO INTERNACIONAL MOTOCICLETAS NORTON Buenos Aires Moto Club y F.M.A. - Autódromo Parque Alte. Brown - 3/XII/67

CLASE 125 cm³. Fórmula Internacional (20 vueltas al circuito N° 5).

1º Ubieta, Raúl	Zanella RK4	24m50s6	20
2º Pochettino, Héctor	Bultaco	24m55s8	20
3º Moreira, Limberg	Bultaco	25m25s	20
4º Redelico, Domingo	Zanella RK4	25m55s8	20
5º Diéguez, Alfredo	Zanella RK4	25m32s	19
6º Catania, Pancracio	Zanella RK4		15
7º González, Amado	Zanella RK4		9

Promedio del ganador: 103,228 km/h.

CLASE 175 cm³. Fórmula Internacional (20 vueltas al circuito N° 5)

1º Vivacqua, Armando	Zanella RK6	24m34s7	20
2º Pochettino, Héctor	Bultaco	24m34s9	20
3º Ubieta, Raúl	Zanella RK6	25m17s4	20
4º Horta, Kurt	Morini	25m43s2	20
5º Redelico, Domingo	Zanella RK6	25m44s1	20
6º Moreira, Limberg	Bultaco	24m42s	19
7º Conti, Fernando	FMH	25m23s4	18
8º Regula, José	DKW		9

Promedio del ganador: 104,775 km/h.

CLASE SIDECARS 500 cm³. Fórmula Internacional (15 vueltas al circuito N° 10)

1º Pomesano, Alberto - Prado, Oscar	Norton	25m20s2	15
2º Gazalla, Jesús - De Nicola, A.	Brugh S.	26m30s	14
3º Di Meo, Domingo - González, J.	HRD	25m44s1	13
4º Grezzi, Adolfo - Chialvo, C.	Matchless	25m45s2	13
5º Cristaldi, Alberto - Agula, J. A.	Norton	26m34s	13

Promedio del ganador: 93,564 km/h.

CLASE 500 cm³. Fórmula Internacional (25 vueltas al circuito N° 10)

1º Fernández, Roberto	Matchless	35m35s4	25
2º Fava, Juan	Norton	35m37s4	25
3º Castro, Eulogio	BSA	35m55s	25
4º Ferraro, Alfredo	BSA	36m05s	25
5º Crespo, Oscar	BSA	36m50s	25
6º Amoroso, Víctor	Norton		22
7º Villeveiran, Ariel	Norton		22
8º Rosich, Evaristo	Norton		3

Promedio del ganador: 111,188 km/h.

Desde hacia mucho tiempo no teníamos oportunidad de presenciar una competencia internacional de motociclismo. El domingo 3 pasado, en el Autódromo del Parque Almirante Brown, el Buenos Aires Moto Club realizó una carrera con participación de pilotos uruguayos y chilenos, que dio el toque internacional.

La primera prueba estaba reservada para máquinas de 125 cm³ fórmula internacional. Raúl Ubieta tomó la punta en los primeros circuitos y fue asediado constantemente por Héctor Pochettino que volvió a las pistas), que a su vez luchó con el popular Tatún. En los últimos giros, Ubieta fue tomando más distancia y finalmente obtuvo un triunfo bastante holgado en lo que a diferencia métrica se refiere, lo que hace suponer que reguló su tren de marcha hasta la mitad de la carrera. No podemos dejar de lado ni ignorar lo realizado por Luciano Fernández, propietario y preparador de la máquina que corre Raúl Ubieta. Fernández, en base a un minucioso trabajo en busca de potencia, ha logrado un resultado digno de elogios, sobre todo teniendo en cuenta que sus rivales eran nada menos que dos Bultacos (las de Pochettino y Moreira). Es decir, dos poderosas Bultaco contra una Zanella RK de 4 marchas, modificada por el mismo Fernández.

La reparación de Pochettino en su mejor forma —aunque le faltaba algo de entrenamiento— trajo conjuntamente el retorno a los boxes del Autódromo de su inseparable mecánico Beto Bragantini, otro de los "duetiempistas" que tuvo a su cargo la preparación de las motos de "Tatún" y del uruguayo. Lindberg Moreira, el tercer clasificado, corrió con la fabulosa Bultaco de seis marchas y refrigerada por agua, que según se comenta, arroja una cifra de 28 HP a la rueda trasera. No tuvo mayor éxito por un problema de carburación que no pudo superar.

Desde la largada fue una carrera para verla "parado". Héctor Pochettino y Armando Vivacqua fueron los encargados de no dejar sentar a nadie. Era un duelo doble, ya que además estaba de por medio la lucha de marcas: Zanella-Bultaco. Varias veces bajaron el tobogán en una misma línea sin sacarse centímetro. Más atrás, venían Redelico y Ubieta, ambos con RK6; "conversaban" por su cuenta, es-

Un binomio ganador, bastante repetido. Alberto Pomesano y Oscar Prado (equipo CORSA) ganaron sin discusión en la clase 500 cm³ Sidecars. Aquí su coequiper Prado en pleno "movimiento de esqueleto".



tableciendo otro duelo particular. Ubieta logra colocarse tercero detrás de Vivacqua y Pochettino, quedando sólo quinto Redelico, que rompió el cono de retención del caño de escape y, por la consiguiente pérdida de potencia, debió contentarse con esa posición final. Cuarto quedó el chileno Kurt Horta, conduciendo una Morini. Sexto quedó el uruguayo Limberg Moreira con su Bultaco, luego de sufrir un fuorí pista.

La tercera prueba estuvo a cargo de los sidecars. Los sidecars siempre serán plato fuerte, viéndolos en las curvas, las que toman con precisión y también con arrojo innegable. Todo esto sumado a que en el mundo no hay más de 100 sidecaristas en actividad —por los excesivos riesgos que se corren—. La Argentina es única en Sudamérica en materia de sidecars, ya que en ningún otro lugar de este continente se practica esta especialidad del motociclismo.

Apenas largada la prueba, Alberto Pomesano en un "rush" violento se hizo cargo de la delantera, seguido por su padre Amleto que, arrancando desde muy atrás, se colocó segundo en el tercer circuito. El magneto de la máquina de Amleto dijo basta y lo que se suponía sería un duelo familiar entre padre e hijo no se llevó a cabo. Los hermanos Grezzi no estuvieron en su día y el segundo puesto se lo llevó el veterano Jesús Gazalla, con su no menos veterana Brough Superior modelo 1938. Cuando llevaba la moto al Autódromo fue chocada y se vio obligado a cambiar la horquilla y la rueda delantera. La que puso era de otra moto y comprobamos que tenía un juego lateral de 10 centímetros a la altura del puente de la horquilla, por desgaste de los suplementos de adaptación. Para el coequipo de Gazalla van las más calurosas felicitaciones, y también un consejito: no haga tantas acrobacias... es peligroso. Di Meo, con su extraña HRD 500 monocilíndrica, logró un merecido tercer puesto.

Varios años de ausencia y, podríamos decir, la casi ignorada clase 500 nos habían hecho olvidar del gran ruido del motociclismo. Nuestro Autódromo les queda un poco chico, ya que una moto de 160 kilos o más y con 50 ó 54 HP es prácticamente inmanejable en nuestro trazado porteño.

Así corrieron muchas vueltas, mejor dicho, casi todas. Fava adelante, con la Norton, y el uruguayo Fernández detrás, con la Matchless. Luego un problema de tenida lo retrasó al argentino y el uruguayo se alzó con el triunfo.

Cuando a la mañana se entrenaban los uruguayos, quiso salir a la pista Vivacqua con la 175 RK6, pero no lo dejaron por una cuestión reglamentaria. Vivacqua alegaba con criterio real y lógico que: "Yo hago 1m 25s en el circuito 10 y estas motos andan en 1m 27s por más 500 que sean". Alguien a su lado murmuró: "Mejor que no salgas, así no los hacés pasar calor".

La lucha se planteó entre Juan Fava (el mismo del sidecar, esta vez sin la tercera rueda) y el uruguayo Roberto Fernández, del Karting Moto Club de Montevideo. La punta cambió de mano

8 veces, avanzando en oportunidades los dos en una misma línea hasta que en la vuelta 22 Fava, haciendo uso de su poderosa tercera, hizo que la aguja llegara a marcar 7.600 vueltas. Pero imprevistamente una pérdida de aceite del motor de la moto de Fava, hizo que la rueda trasera fuera la encargada de recibir el aceite derramado y ésta perdiera adherencia. De esta manera, Fernández tenía asegurada su primera posición. Lo de Fava, fue excepcional, demostrando que anda tan bien en las dos como en las tres ruedas. Del resto de los pilotos de la delegación uruguaya, im-

presionaron por su buen manejo Elogio Castro, clasificado tercero, y Alfredo Ferraro, que con una BSA Goldstar modelo 1959 a varilla y balancines, logró un meritorio cuarto puesto. El resto pasó casi desapercibido.

Como detalle interesante, señalaremos que la Matchless de Fernández se "desintegró" apenas cruzó la línea de llegada en la última vuelta, quedándose tirado sin poder cumplir la vuelta suplementaria para entrar en boxes. Así se cumplió una jornada internacional, una de esas que desde hacía mucho, mucho tiempo no teníamos posibilidad de ver y analizar.



La vida es maravillosa.
Cáptela para siempre con una
CAMARA KODAK
BROWNIE
fiesta

Ahora se fabrica en Argentina

Es la cámara mas vendida en el mundo. Pequeña, sencilla, fácil de usar. Toma magnificas fotos en color y blanco y negro. También es soberbia para vividas transparencias. Ya sea al aire libre o en interiores, acoplándole el portaflash. Todos pueden hacerlo. Hasta los más chiquitos. Porque tiene esa perfecta simplicidad que pone KODAK en todos sus productos. Pocas veces se consigue tanto por solo \$ 1.990. Siempre es una fiesta, una CAMARA BROWNIE FIESTA. Visite a su proveedor KODAK. Y felices clicks.

La fiesta de nunca acabar
BROWNIE FIESTA
la cámara para todos.



Escuche "Imágenes Sonoras KODAK" todos los domingos, a las 13.5 por Radio El Mundo.



¡VERTIGO!

Corsa a 33 rpm

Por primera vez en nuestro medio, fue lanzado al mercado un disco fonográfico corsa. Voces de corredores famosos y el rugir de los motores más representativos del T. C.

Desde hace unos cuantos años, quienes todos los meses se van hasta los quioscos del centro a comprar las revistas extranjeras de automovilismo, habrán visto anunciados unos discos tan desconocidos como interesantes. Se trata de grabaciones de larga duración en las que pacientemente se han registrado las principales carreras internacionales y los sonidos de motores

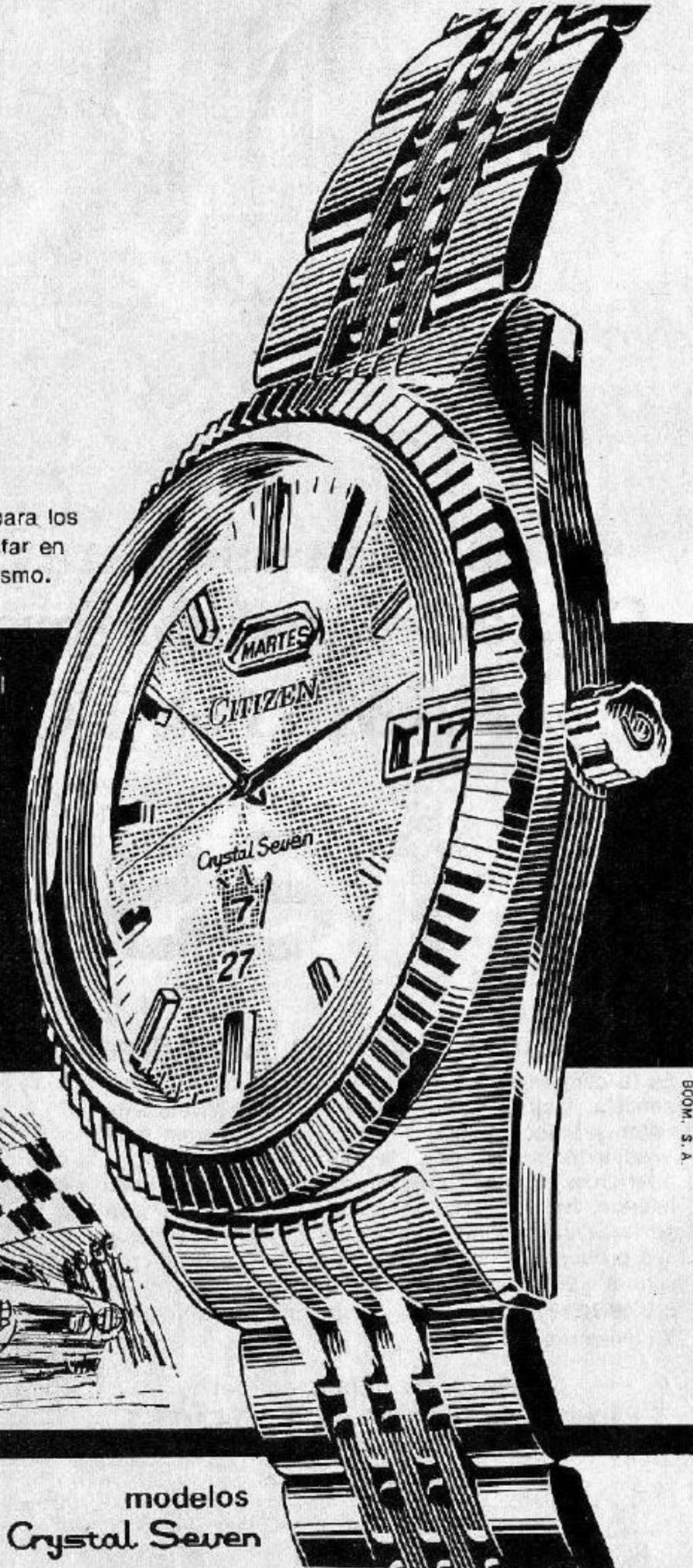
de competición clásicos y de primera línea. Esporádicamente algunos ejemplares llegaron a nuestro país en forma particular, y se chimenta que más de un personaje sensible ante el sonido del rebaje de quinta a cuarta de un Alfa cualquiera o cuando el piloto empieza a recorrer la línea de cambios de arriba hacia abajo al final de la recta de Mulsanne en Le Mans, no pudo



Los fabulosos relojes Citizen son para los que tienen muñeca para triunfar en automovilismo.

Por eso Citizen premia a los ganadores de cada competencia con el mejor reloj de todos los tiempos:
CITIZEN.

Si...
Si...
CITIZEN



modelos
Crystal Seven

ocultar una lágrima traviesa producto de su íntima emoción estética.

Pero a cualquiera de esas grabaciones extranjeras les faltaba un elemento muy importante como para satisfacer al gran público argentino: vigencia local.

¡A quién no le gustaría tener en la casa el rugir del "Tractor" de Casá calentando en los boxes, o el Chevy acelerando, o cerrar los ojos apollornado cómodamente en el living, trasladarse al interior del habitáculo de la Liebre II de Copello!

Bueno, hoy todo eso es posible gracias a Industrias Eléctricas y Musicales Odeón que acaba de editar y poner a la venta un larga duración de gran valor para todos los interesados en el automovilismo. Esta serie de grabaciones fueron ejecutadas bajo el asesoramiento de la revista Parabrisas CORSA.

En esta placa se puede "presenciar" tranquilamente una carrera de TC sin necesidad de moverse del lado del tocadiscos. El trabajo febril de los boxes, los preparativos y la largada, el calentamiento de los motores, la llegada y el parque cerrado.

En el climax de una banda, la grabación lo introduce dentro de la cabina del prototipo Liebre II de Copello a girar al máximo de revoluciones por el Autódromo Municipal de Buenos Aires. Esta debe ser una de las secuencias mejor logradas de toda la grabación.

Tristemente también reviste particular interés el reportaje hecho a Oscar Cabalén poco antes de su fatal accidente en San Nicolás, una de las últimas declaraciones hechas por el gran piloto. Continuando con los reportajes, se pueden escuchar las voces de Casá, Copello, Gastón Perkins, comentando la preparación de un TC y Bordeu quien habla de las reformas del TC para 1969 y los prototipos.

Los relatos en este disco titulado ¡VERTIGO! fueron magníficamente hechos por Alberto Hugo Cando quien cuenta con una gran experiencia en el ambiente automovilístico. Completan el disco grabaciones de carreras en las que intervienen figuras de primera magnitud de nuestro TC.

Por ser la primera vez que se hace un disco de estas características en la Argentina, tiene un valor inestimable. El ruido en detalle de los automóviles admirados por el público, son prácticamente desconocidos incluso para los admiradores de cada uno de ellos. Nunca hasta ahora se había registrado la emoción de los autos corriendo a más de 200 kilómetros por hora, los miles de detalles que rodean a una carrera, las voces y los sentimientos de los pilotos más populares.

MOTONAUTICA

DOS HORAS DEL NAUTICO BELGRANO

Mucho viento y fuerte marejada. Abandonos al por mayor

El Club Náutico Belgrano parece no tener suerte con el tiempo. Su segunda competencia —la primera fue el año pasado y llovió durante su transcurso— también fue adornada con una dosis "machaza" de Eola y marejada de primera categoría. Esto determinaba un panorama poco propicio para andar fuerte sobre el agua y muchos pilotos opinaron antes y después de la carrera que era mejor no largar.

La cuestión es que se largó y de los 29 inscriptos llegaron al final sólo 19 afortunados, los restantes ¡kaputt! Desde ya que se sucedieron los porrazos: Viotti con golpes sobre su físico y Guillermo Bordiga y acompañante, de cabeza al agua. Ganaron sus clases Alberto Regnicoli, Roberto Frogley, Santiago Bretón, Germán Barbot, Invernizzi, Néstor Sarthou y González García. Como se terminó el espacio nos despedimos hasta la próxima. Stop.

PREMIO CORSA - BAHCO

El tradicional premio de la magnífica caja de herramientas de 36 piezas BAHCO tiene también ganadores náuticos. Esta vez en la competencia del Náutico Belgrano fue otorgado al ganador del sorteo realizado entre los acompañantes de los vencedores de clase.

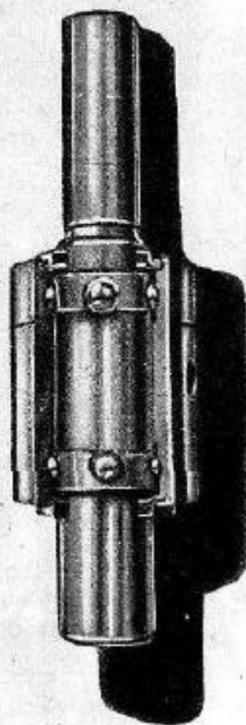
El afortunado fue Jorge Rodríguez Gauna, copiloto de Roberto Frogley (ganadores de la CT) quien recibe el premio con una mirada de estupor ante la fealdad inusitada del jefe de redacción de CORSA. Modestamente asiste al acto de entrega del premio Carlitos Fresco, un espíritu inquieto que existe y respira.



DOS HORAS DEL NAUTICO BELGRANO
Club Náutico Belgrano — 3/XII/67 — Circuito en aguas de San Fernando

CLASIFICACION

FUERA LIBRE (2 vueltas)					
Pos.	Timonel	Embarcación	Motor	Tiempo	Vías.
1º	Regnicoli, Alberto	Feticho III	Mercury 2x110	12m	2
2º	Matthaeus, Alfredo	Estrellita II	Ford	12m36s	2
CLASE TURISMO CT (fuera de borda, más de 400 hasta 500 cm ³)					
1º	Frogley, Roberto	Falopa	Carniti 30	2h06m29s	13
2º	Corrales, Miguel	Miss Della M.	Mercury 35	2h08m49s	12
3º	Costa Maroni, Emilio	Wendy	Mercury 35	2h08m06s	11
CLASE TURISMO DT (fuera de borda, más de 500 hasta 600 cm ³)					
1º	Bretón, Santiago	M. Della Marine	Chrysler 45	2h06m30s	14
CLASE TURISMO ET (fuera de borda, más de 600 hasta 850 cm ³)					
1º	Barbot, Germán	Chita 505	Carniti 50	2h07m39s	16
2º	De Armas, Héctor	C. Alejandra	Carniti 50	2h00m10s	15
3º	Zucati, Carlos	Galleta	Mercury 50	2h04m29s	15
4º	Arduino, Ricardo	Skua	Mercury 50	2h02m24s	14
CLASE TURISMO FT (fuera de borda, más de 850 hasta 1000 cm ³)					
1º	Méndez Casariego, C.	Medusa	Mercury 65	2h02m12s	14
CLASE TURISMO HT (fuera de borda, más de 1150 hasta 1350 cm ³)					
1º	Invernizzi, Ansel	The Hot Landers	Evinrude 60	2h05m04s	12
CLASE TURISMO IT (fuera de borda, más de 1350 hasta 1500 cm ³)					
1º	Sarthou, Néstor	Comodin 231	Mercury 95	2h05m31s	18
CLASE TURISMO JT (fuera de borda, más de 1500 hasta 1650 cm ³)					
1º	González García, J.	Comodin 187	Mercury 110	2h09m05s	18
2º	Colloca, Guillermo	Andrea II	Mercury 110	2h03m40s	17



Se puede pedir algo más para un buen armado ?...

El eje de bomba de agua **SKF** para automotores, es simple, de gran precisión y de fácil mantenimiento.

COMPRUEBE LAS VENTAJAS DEL EJE DE BOMBA DE AGUA

SKF

MAR, AHORA SIN SIERRAS

Luis Prandi, Emilio Parisi, Roberto Pedelaborde y "Toby-Jack" ganaron sus respectivas categorías. Elevados promedios.

fotos de
CARLOS ABRAS

por
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Hasta el año pasado se llamaba Mar y Sierras. Y la carrera tenía mar y tenía sierras. Esta vez, bajo el nombre de "PRIMERA VUELTA MAR DEL PLATA-MIRAMAR" la clásica carrera del mes de diciembre reunió a más de doscientos sesenta inscriptos, mar, ripio, tierra y nada de sierras.

Pero las bellezas particulares del camino que une por la costa Mar del Plata con Miramar, vinieron a reemplazar más que sobradamente las características que hicieron interesante al circuito con faldeos veloces. Esta versión de la "Mar y Sierras" se desarrolló sobre un circuito de 91 kilómetros con cuatro curvas que formaban el cuadrado casi perfecto de su perímetro, una serie de esas un poco trabadas en el opuesto al mar y un recorrido total muy veloz y de "pata a fondo". Prueba de ello es el promedio de 164 kilómetros y fracción establecido por los dos de la categoría mayor.

La largada y llegada se había colocado frente a los hoteles de la Dirección Provincial de Turismo en la Colonia Chapadmalal, en medio de la recta principal paralela al mar. En un principio los organizadores quisieron hacer una sola carrera única largando a todas las categorías juntas. Pero luego, la enorme cantidad de inscriptos los obligó a dividir la prueba en dos scarreras: una para las clases "A" hasta 700 cm³ y "B" de 701 a 1150 cm³ y la otra para los más grandes de 1151 a 1600 cm³ y de 1600 cm³ en adelante. También se cambió el número de vueltas a correr. En un principio se pensó en cinco vueltas, cuando no se habían separado en dos las categorías; después se cambió por cuatro vueltas al circuito para los gran-

des y tres los chicos, por último, se dejó en tres vueltas nomás para las dos carreras.

Muy temprano, tempranísimo para los que dormíamos en los hoteles de Chapadmalal, comenzó el arribo de máquinas desde Mar del Plata y Miramar. Inexplicablemente, ningún corredor ni equipo pernoctó justamente en la línea de largada. Parte de la culpa puede haber sido de los organizadores, quienes no programaron la posibilidad de ofrecer alojamiento (gastos a cargo de los corredores, claro está) en los enormes hoteles de turismo con capacidad para quinientas personas en esta parte de la temporada. De cualquier forma es un problema que no le atañe directamente a quienes hicieron la carrera. Solamente que hubiera sido muy lindo tener reunidos a todos, pilotos, acompañantes y mecánicos en un mismo hotel para tener un fin de semana bien corsa.

Y a las ocho de la mañana "La Dinámica" de Shell, toda plateadita ella, se dio el lujo de bajar la bandera al primer par de coches de la dos primeras categorías. Par de coches que no fue tal, ya que Bonamicci no estuvo en la largada y Parisi debió salir solo rumbo a Miramar. En tercera fila el sonido zumbón del "Deka" de "Transfer" esperaba impaciente su correspondiente banderazo dinámico. Cuando le llegó el turno salió bastante apurado, lo suficiente como para establecer el récord de vuelta a 148,645 kilómetros a la hora. ¡Y con partida detenida! Cien coches más atrás y toda la primera carrera estaba en movimiento para girar tres veces. Las dos primeras vueltas lo tuvieron a "Transfer" de líder, y con una ventaja bien notable sobre el resto. Solo adelan-



te en el camino, y detrás de él Parisi buscando en cada subida del camino la cola del dos tiempos. En Miramar, los más chiquititos buscaban emparejarse para viajar en tandem. Luis Prandi, nombre poco oído en la "A", detrás de Cozzarin "Junior". Finalmente, Prandi cubriría las tres vueltas en el menor tiempo, y Cozzarin, el valor de Vicente López, pasaría de largo a sus auxilios y cargar nafta en la Shell de Miramar lo relegó al quinto puesto en la clasificación final. El desarrollo final de la "B" parecía al promediar la segunda vuelta no encerrar ningún misterio, pero una bujía lo traicionó al piloto del D.K.W. y pocos metros antes de cumplir la segunda, Parisi tomó la punta por escasas décimas y así terminaron las cosas. "Transfer" segundo por pésima suerte y enésima vez.

"Larry", Canedo, Castañón, Maneglia, Boubee, reaparecido, Ballbé con un Peugeot que nos pareció el que corriera Juchet en Alberti, una larga lista de inscriptos y el equipo oficial Fiat con Pedelaborde, Galuzzi, Reutemann y Arana sazonaron lo suficiente como para considerar a la carrera "grande" como tal.

Trascurrida la primera vuelta, las cosas no resultaron como hubieran querido Lutteral: primero por tiempo y en el camino, el Torino de Humberto Maneglia y detrás de él Castelli con otro Torino, los del equipo de Constitución completamente retrasados. Canedo —anunciaba el avión que seguía a los punteros— estaba detenido sobre una loma, a Larry una correa del ventilador rota no le permitía cortar la mala racha que lo relegó al cuarto puesto en el Gran Premio. Mezclados entre todos ellos, el Peugeot de Bubee y los

cupé Fiat del Bebe Pedelaborde y Reutemann. Un Torino desconocido, local y baqueano en la zona, empujaba de atrás. "Toby-Jack" quien con la deserción de Maneglia finalmente hizo suya la última carrera del domingo. El volante marplatense supo ganar en buena ley. Esta carrera puede ser su consagración. El equipo Fiat excelente, ubicando a Pedelaborde en tercera posición en la general de la "C" y la "D", Scamuffo cuarto, Reutemann quinto y Franco, con una berlina particular, sexto. Otro Torino, el de Castelli, entró segundo, y de los Peugeot el mejor puesto lo logró Martore, en sexta posición para su categoría.

Mar y Sierras ahora se llama Vuelta Mar del Plata Miramar pero si se repite lo de este año, seguirá siendo la clásica carrera de diciembre, suplemento del Gran Premio.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

"Transfer", como de costumbre, mató y con todo. Récord de vuelta en la primera, cuando se computa la partida parada. Una bujía lo retrasó y le hizo perder una carrera que ya era suya con justicia. A esperar que en 1968 soplen mejores vientos.

Ernesto Ranno, del equipo Fiat-Quilmes, pasó en la segunda vuelta con un problema típico de TC: no tenía capó (???)

Otra de las sensaciones fue sin duda "la chica dinámica" de Shell.



✦ *Emilio Parisi no pudo ganar en 25 de Mayo, su ciudad, pero se desquitó con un promedio extraordinario en Mar del Plata: 145 y pico.*

✦ *Gran ambiente corsa en Mar del Plata, frente a Chapadmalal. Todo el mundo revoloteando, instantes antes de la largada.*

No era para menos. Muy bien por la chica y por Shell, también patrocinando competencias deportivas. Otr oejemplo digno de emular.

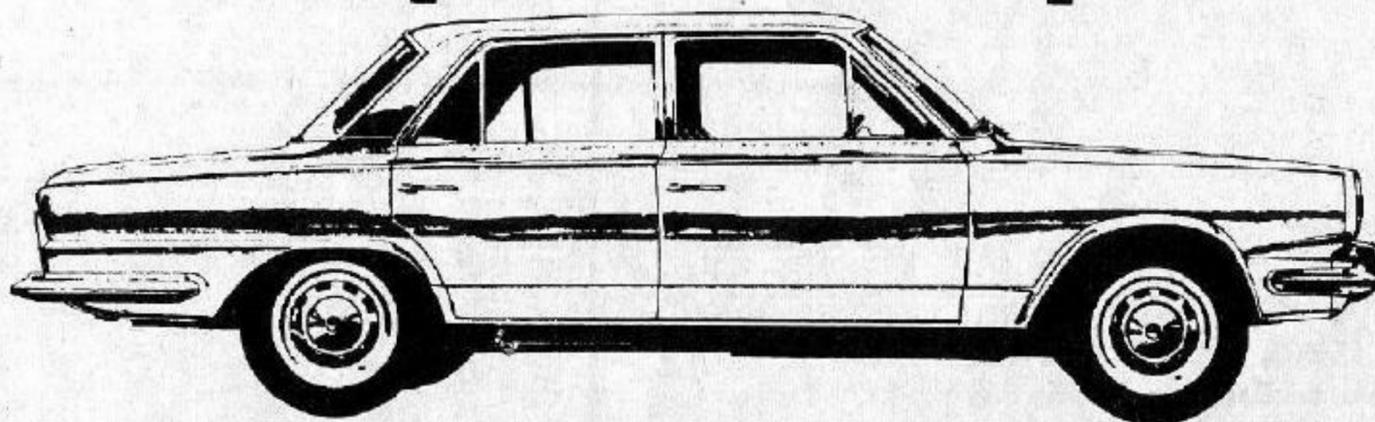
El comentario general de los marplatenses acerca de la performance de Jorge Moskosky ("Toby-Jack") ganador de la mayor fue: "Mirá, si éste gana la carrera no hay quien lo aguante." No sabemos por qué, pero lo imaginamos.

hubo dos piñas furibundas y muy lamentables. Una fue la de "Cisco" (De Carlo), pasando Chapadmalal. Tanto el piloto como el acompañante quedaron internados en Miramar. La otra, la de Roberto Pachelo, con una cupé Fiat 1500. El coche destrozado, los ocupantes sin lesiones de importancia.

"Larry" estaba perseguido. En el GP de TC perdió el tercer puesto por dos segundos y en Mar del Plata apenas si pudo cumplir una vuelta. Don Juan Carlos Lutteral volaba, ya que R. Canedo también quedó a

Antes de la carrera, el sábado,

Los que ganan son iguales a los que Ud. compra!



Porque nuestros Torino están fabricados con la misma calidad de los consagrados en Grandes Premios. Y los puede adquirir con un pequeño contado. Queda descontado que se lleva el mejor automóvil en su tipo. Lo demás es fácil. Paga por mes y saca a relucir cualquiera de sus modelos.

TORINO

Torino 300 - Torino 300 S (Sedán 4 puertas)

Torino 380 - Torino 380 H (Hardtop 2 puertas)

ROBERTO BERLINGIERI S.A.

Exposición y Ventas: Hipólito Yrigoyen 1620 - Tel. 45-9801
Talleres y repuestos: Bulnes 2730 - tel. 72-3001

la vera del camino en el primer circuito.

Norberto Castañón no tuvo la suerte que merecía en Mar del Plata. En la vuelta inicial nomás le bajó la presión de aceite en su 4-4 y... a otra cosa. Llegó lentamente y con mucho humo, en tanto su señora (que hizo de acompañante) se quedaba con las ganas de acompañar a su esposo en carrera. ¡Otra vez será!

Beto Maneglia venía "matando". Más de tres minutos lo separaban

del segundo. De pronto la bomba de nafta dijo basta... y se acabó. Antes de la carrera nos decía: "El auto anda bien, pero no como en el GFP. Tengo algunas vueltas menos." Nosotros aseguramos que en la primera pasada "volaba bajito".

Nos enteramos del porqué de la no participación de Paco Mayorga. Alguien nos dijo: "No corre más con el equipo. Hubo un problema serio con la repartición de los premios de Fiat (autos) y quedó afuera. Punto y aparte.



Estos son auxilios: Parar resulta un placer con un jefe de auxilio (a la derecha) que no se parece en nada a Manolo Rodríguez —nos referimos a su indumentaria— Transfer pierde aquí una carrera segura.



"Toby-Jack" ganador de la clase grande con un Torino TM. Tobí sabe ganar carreras además de ser amigo de la pequeña Lulú.



El equipo Fiat ganó esta vez con una cupé, la correspondiente a Roberto Pedelaborde que hacía rato no encontraba el camino del éxito. Enhorabuena.

MOTOCICLISMO EN EL AUTODROMO PREMIO GUILLERMO LUIS ARNAIZ

Adelantamos a nuestros lectores los resultados sintéticos de la reunión que la Asociación Corredores de Motos hizo disputar el domingo pasado en el Autódromo del Parque Almirante Brown. En el próximo número daremos una amplia crónica de lo allí acontecido.

Categoría 50 cc³ — Fórmula Internacional
1° Raúl Ubieta (Itom)

Categoría 50 cc³ — Standard
1° Germán Rimassa (Demm)

Categoría 100 cc³ — Fórmula Internacional
1° Roberto Médici (RF Special)

Categoría 125 cc³ — Fórmula Internacional
1° Armando Vivacqua (Zanella RK)

Categoría 175 cc³ — Fórmula Internacional
1° Domingo Redelico (Zanella RK6)

Sidecar — 500 cc³
1° Eduardo Gressi-Arturo Fariñas (Triumph)

PRIMERA VUELTA MAR DEL PLATA-MIRAMAR Mar del Plata Automóvil Club y Moto Club Miramar — 10/VII/67

CLASIFICACION

CATEGORIA "A" (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vias.
1º	94	Prandi, Luis	De Carlo	2h06m38s	3
2º	119	"Bonanza"	De Carlo	2h07m02s	3
3º	68	Ferrea, Carlos	De Carlo	2h08m22s	3
4º	76	Grossi, Carlos	De Carlo	2h10m25s	3
5º	79	Cozzarin, Arturo	De Carlo	2h11m19s	3
6º	71	Espartaco	De Carlo	2h11m42s	3
7º	129	Sukarno Eulogio	De Carlo	2h15m14s	3
8º	78	"El Capitán"	De Carlo	2h15m57s	3
9º	84	Cratzmar, Mario	N.S.U.	2h16m03s	3
10.	116	Regini, Luis V.	De Carlo	2h16m33s	3
11.	85	Míguez, Ariel	De Carlo	2h17m58s	3
12.	80	Colombo, Juan	De Carlo	2h18m07s	3
13.	88	Marcozzi, Héctor	De Carlo	2h18m18s	3
14.	65	Sampayo, Juan	De Carlo	2h20m24s	3
15.	110	Molina, Roberto	De Carlo	2h23m24s	3

Promedio del ganador: 129,584 km/h.

CATEGORIA "B" (hasta 1150 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	2	Parisi, Emilio	Renault 1093	1h53m01s
2º	6	"Transfer"	Auto Union	1h53m55s
3º	4	Gastién, Horacio	Auto Union	1h53m05s
4º	44	Stessel, Juan	Renault 1093	1h53m22s
5º	15	Roggero, Alberto	Renault 1093	1h59m12s
6º	26	Casanova, Roberto	Auto Union	2h00m42s
7º	43	Surchi, Mario	Renault 1093	2h01m13s
8º	59	Tinti, Jorge	Renault 1093	2h01m44s
9º	126	Aceves, Rodolfo	Renault 1093	2h02m15s
10.	128	Cobo, Eduardo	Renault 1093	2h04m26s
11.	48	"Pécora"	Renault 1093	2h04m29s
12.	57	Vázquez, Elías	Renault 1093	2h08m27s
13.	18	Cangaro Raúl	Auto Union	2h08m30s
14.	5	Queheille, Juan	Auto Union	2h12m29s
15.	60	Marielli-Atencio	Renault 1093	2h13m00s

Promedio del ganador: 145,199 km/h.

CATEGORIA "C" (hasta 1500 cm³)

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	58	Pedelaborde, Roberto	Fiat 1500	1h42m04s
2º	66	Scamuffo, Jorge	Fiat 1500	1h42m31s
3º	56	Reutemann, Carlos	Fiat 1500	1h42m55s
4º	57	Franco, Oscar M.	Fiat 1500	1h44m20s
5º	61	Vessuri, Mario	Fiat 1500	1h45m41s
6º	105	Barth, Vicente	Fiat 1500	1h48m14s
7º	64	Di Nezio, Angel	Fiat 1500	1h47m26s
8º	71	Diguero, Carlos	Fiat 1500	1h47m37s
9º	79	Calvo, Benito	Fiat 1500	1h49m01s
10.	60	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500	1h49m25s
11.	72	Ranno, Ernesto	Fiat 1500	1h50m09s
12.	96	Luchessi, Gastón	Fiat 1500	1h50m43s
13.	128	Verdi, Aureliano	Fiat 1500	1h51m21s
14.	115	Sánchez, Héctor	Fiat 1500	1h51m49s
15.	65	Geri Fernando	Fiat 1500	1h52m01s

Promedio del ganador: 160,789 km/h.

CATEGORIA "D" (más de 1600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	35	"Toby-Jack"	Torino 380	1h39m55s
2º	19	Castelli, Luis	Torino 380	1h40m16s
3º	35	Martore, Fernando	Peugeot 404	1h45m59s
4º	6	Boubée, Máximo	Peugeot 404	1h46m17s
5º	18	"Chiquito"	Torino 380	1h47m16s
6º	42	"El Gitano"	Peugeot 404	1h48m07s
7º	13	Scardigno, Miguel	Chevrolet Super	1h48m16s
8º	27	Rondinoni, Marcelo	Peugeot 404	1h48m21s
9º	48	Moura(Roberto	Chevrolet Super	1h48m59s
10.	22	Cansado, Eduardo	Peugeot 404	1h50m02s
11.	21	Castellano, Edgar	Peugeot 404	1h51m09s
12.	38	N. C.	Chevrolet Super	1h51m45s
13.	34	Vallasciani, Juan	Peugeot 404	1h53m45s
14.	47	Paredi, Johnny	Valiant IV	1h55m02s
15.	37	Huearte, Guillermo	Peugeot 404	1h56m18s

Promedio del ganador: 164,241 km/h.

NOTICIAS DE ULTIMO MOMENTO

SUSPENSION DE UNA CARRERA

Por un orden de diagramación, el Calendario Corsa que siempre figura en la página tres de nuestra revista, generalmente se imprime a principios de semana. O sea que las carreras, en nuestro orden interno, se anuncian con una semana de anticipación. Por eso no es posible eliminar del programa carreras que son anuladas pocos días antes de la fecha en que debían realizarse.

En este número anunciamos en la página del Calendario una carrera a disputarse en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires reservada para automóviles de Turismo y Sport. A último momento llegó a nuestra re-

dacción una carta de la Comisión Directiva de la Asociación Argentina de Automóviles Sport diciendo que ha dispuesto suspender las competencias reservadas para esa fecha. La razón es el haberse demorado el correspondiente permiso de utilización del Autódromo por parte de la Dirección General de Acción Social, Educación Física y Deportes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Permiso que había sido solicitado por la A. A. S. en tiempo y forma.

A requerimiento de ellos mismos con posterioridad fue revocada esa medida permitiéndose el uso del Autódromo en otras condiciones que las solicitadas. Ante tal circunstancia la Comisión Directiva resolvió, por razones de seguridad (negativa de correr el Parque Almirante Brown y no permitir utilizar

los circuitos utilizados) suspender la reunión programada.

¿QUE PASO CON EL ROLLS-TC?

Días antes de largarse el Gran Premio de Turismo de Carretera, y conocida ya la lista de inscriptos, se creó gran expectativa en el ambiente automovilístico a raíz de la inscripción de un coche Rolls Royce.

Dicha inscripción corrió a cargo de Alejandro Talbot Guinazú, quien desde tiempo atrás tenía idea de importar una máquina de ese tipo para intervenir en este tipo de competencias. Finalmente introdujo al país una carrocería y cha-

sis Rolls Royce del modelo Silver Shadow 1966. Supimos que en Munro Ernesto Robado, el especialista en chasis europeos se encargó de la adaptación de un motor F-100 al coche. Por último, conocida ya la lista de inscriptos leímos que el nombre de este piloto figuraba entre los que partirían en busca de las cuatro etapas. Pero no fue así. La Comisión de Carreras del Automóvil Club se negó a sellar la máquina por estar fuera de reglamento. Para que así lo fuera, es necesario que se hayan construido como mínimo 1000 unidades del modelo inscripto, y aunque la casa Rolls lanza al mercado aproximadamente 1000-1200 unidades anuales (y así lo pensó Talbot Guinazú) de este modelo sólo se construyeron 900 unidades, negándosele así la participación en este Gran Premio.

NOVEDADES CORSA

INIMITABLES!..
DAVID RUTERO 777
PROVISTOS CON LAMPARAS DE IODO
Auténticos Extrapotentes

Fabrica y distribuye:
CASA DAVID S.A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

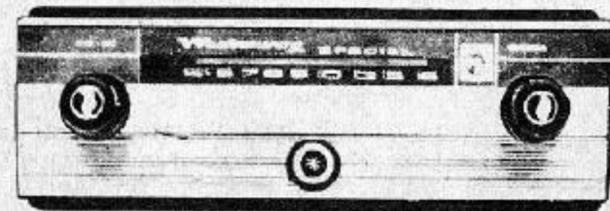
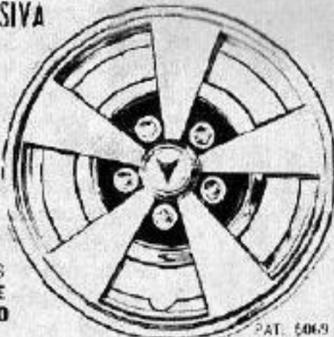


PRESENTAMOS LA EXCLUSIVA
SUPER TAZA
DEPORTIVA T.1
para Chevrolet - Ford - Valiant
CROMADAS Y COMBINADAS
COLOCAMOS EN EL ACTO
ACCESORIOS PARA
AUTOMOVILES

VENTA DE MAGAZINES
EQUIPOS DE AIRE
ACONDICIONADO

Yucón sa FACIL ESTACIONAMIENTO
SABADOS ABIERTO
TODO EL DIA

AV. CABILDO 4200
Bs. As. - Tel. 701-3856
PRECIOS ESPECIALES PARA AGENCIAS Y REVENDADORES



MOTORVOX
Moderna Autorradio, de línea funcional y elegante diseño posee como novedoso detalle, rubí iluminado que realza la categoría de su tablero automotor.

Es una creación de **DIALTECNIA S.C.A.**, que presenta también sus nuevos modelos **BLACVOZ** a permeabilidad manual y botonera.

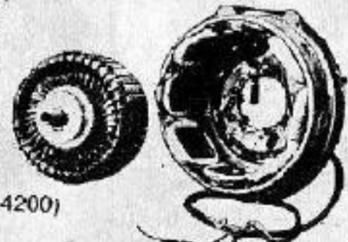
Estos productos de calidad confirmada se ofrecen con service y garantía total.

DIALTECNIA S.C.A.
Vieytes 1433/37, Tel. 21-5878 y 21-7932, CAPITAL FEDERAL.

REPUESTOS
GRACIELA - GW - INSTITEC
ESPECIALISTAS EN
RECAMBIO DE CIGUEÑALES

CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 y 3288
NUEVO TELEFONO 72-3264 y 71-9751 - BS, AIRES

BOBINAJES "EL RAPIDO"
Dinamo y arranque del microcoupe. Cambios en el acto. Unicos rebobinados igual al original.
NSU - De Carlo - Isard
Isetta - Bambi - Heinkel.
Nicasio Oroño 1656
(alt. Avda. J. B. Justo 4200)
Capital, Tel. 59-3546



CASA DACAR Dispone de la más amplia línea de **DISTRIBUIDORES Y BOMBA 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. Repuestos del carburador y bomba de nafta de todos los tipos. Venta por mayor y menor. Envíos al interior en el día.

Casa Central: Fitz Roy 71, T. E. 54-8428.
Sucursal: J. B. Justo 3088, Buenos Aires.

UN BRILLANTE ENFOQUE!..
con faros

AL-RO

CALIDAD EN ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES

Linea completa de unidades ópticas según originales.

Mod. 1066 para retroceso

Mod. 1080

Mod. 666 Especial para competición, con lámpara de iodo.

Mod. 225

Mod. 160, Espejo deportivo.

PIDALOS CON TODA CLARIDAD. Rechace imitaciones

Fabricantes y distribuidores:
AL-RO S. R. L.
Pje. Luis Braille 5620
(alt. Arregui 5600)
T. E. 64-6006 - CAPITAL



PAT. A. 200.032. **LLEGO LA NOVEDAD!**
Escape libre Servo - Automático
"BERTETTA"
Accionado desde el tablero, es fácil de colocar y de manejar. Indispensable para que su coche respire mejor.

Directorio 1396 - Capital - T. E. 83-6539.
Distribuidor en La Plata: Calle 67 y 11, T. E. 50793.

BOLETAS MAL HECHAS? DEFIENDASE!
Dres. ORTIZ Abogados
PARANA 26 - 2º B de 15 a 19 hs.

NUEVA LINEA DE INSTRUMENTAL

ida UNICO MARCADOR CON PUNTO DE FIJACION
Distribuye **CASA**

cadi S.A.C.I.
Warnes 1055 - Tel. 55-3832
Bs. As.

Linea completa en accesorios deportivos y limpiaparabrisas
ENVIOS AL INTERIOR

Para las fiestas, regale Instrumental **JAEGER**

- Amperímetros
- Voltímetros
- Manómetros
- Temperatura agua y aceite
- Velocímetros
- Tacómetros electrónicos y mecánicos
- Relojes de hora
- Nivel de combustible
- Gran surtido de accesorios deportivos

ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
Paraná 734 - CAPITAL

AUTO RADIO SUPER-KAR

Para cualquier modelo de coche o camión. Totalmente transistorizada. Calidad inmejorable.

AUTO RADIO SUPER ECONOMICA
Colocada \$ 6.900.-

Exhibición, Venta y Colocación
Comind
AUTOMOTOR S.R.L.
Córdoba 1770.
T. E. 42-2651

CORSA BAHCO EN EL GRAN PREMIO

UN JUEGO DE LLAVES COMBINADAS

PARA LOS
COPILOTOS
GANADORES DE CADA UNA DE
LAS ETAPAS

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



SON DE
ACERO
SUECO



PANORAMA EUROPEO

Se rumorea que las compañías petroleras habrían impuesto condiciones muy severas a los corredores europeos. Estas condiciones harían que Jochen Rindt, por ejemplo, no podría dejar a Cooper-Maserati y el actual campeón mundial Denny Hulme tendría que seguir en las filas de Brabham. Por otra parte, y para evitar quívocos o infundios actualmente muy divulgados, los técnicos de la Good Year han manifestado que no obstante sus 42 joviales años, el "viejo" Jack Brabham seguirá corriendo en la próxima temporada.

Y hablando de marcas de neumáticos, la Dunlop ha confirmado que tiene en etapa de experimentación para el próximo año un nuevo neumático para F-3 de diseño totalmente distinto y de perfil muy bajo.

Para la próxima disputa de la Copa Tasmania (en enero próximo) se anuncian algunas noticias bombas. Se supo que participarán un par de Lotus 49 oficiales para Jim Clark y Graham Hill, con versiones de 2,5 litros y 330 HP de su simpático motorcito Cosworth V8 (esto, además confirma que G. Hill no inadmás, confirma que G. Hill no imman). Aparecerán también dos BRM oficiales con los nuevos V-12 y chasis diseñados por Len Terry, una de las cuales pilotará Bruce MacLaren y la restante fue ofrecida a John Surtees.

Nuestro antiguo visitante Piers Courage pilotará su Mc Laren de F-2. No se ha hablado nada de Brabham oficiales pero Denny Hulme correrá una Brabham patrocinado en Suiza, mientras que Frank Gardner lo hará con un coche un tanto insólito: chasis Brabham y motor Alfa Romeo 33. Chris Amon dispondrá de una Ferrari V6.

Ludovico Scarfiotti ya ha comenzado a tomar contacto directo con su nueva escudería. Sobre el circuito de Nurburgring ha girado hace unas semanas juntamente con Hans Hermann, en el Porsche prototipo de 2.2 litros y con el 2 litros grupo 7 especialmente construido para el Campeonato Europeo de Montaña. Como se sabe, el piloto italiano ex Ferrari es el nuevo integrante de la escuadra alemana Porsche.

Noticias de la Maserati. Parece que la casa francesa Citroën ha encargado la construcción de un motor 2 litros de seis cilindros a la fábrica del tridente. Este motor equipará a un nuevo modelo de alta clase de la casa francesa. Los directivos de la Maserati manifestaron que no tomaron ninguna deci-

sión acerca de su colaboración con Cooper en lo referente a F-1 para este año, aunque todo parecería indicar que esta mezcla angloitaliana va a seguir practicándose.

El año próximo "Big John" Surtees correrá por primera vez en las 500 Millas de Indianápolis preparado por George Bignotti. Surtees ya ha efectuado algunas pruebas girando a velocidades de alrededor de los 250 kilómetros por hora. La semana pasada volvió a probar el Lola-Ford con suspensión asimétrica especial para Indy en el circuito de Riverside. Al preguntársele la impresión recibida por el nuevo auto respondió: "Diversas". Agregó que para él lo más importante es seguir compitiendo en F-1 luego en orden de importancia Indianápolis y la Copa Can-Am. Aunque no se sabe aún definitivamente, se comenta insistentemente que Surtees seguirá conduciendo máquinas japonesas Honda en 1968.

La British Racing Motor debe resolver el problema de los pilotos para F-1. Mike Spence no ha firmado todavía para la temporada 1968 y la casa prácticamente no dispone de ningún piloto para el 68. Tal vez a los organizadores de la Copa Tasmania no les desagradaría ver a Paul Hawkins vencedor de la Targa Florio 67 al volante de uno de los BRM y sería interesante saber qué cosa piensan sobre ello los constructores. Allá en Tasmania no hay circuitos pegados junto al mar, por lo tanto está excluida la posibilidad que Paul saiga fuera de pista y se de un baño en el mar con su BRM (¿recuerdan Montecarlo, hace unos años?).

Frank Gardner venció en el campeonato inglés para automóviles de Turismo con el Ford Falcon Sprint de la Escudería de Alan Mann. Muchos no recordarán que el Falcon de Gardner, lo mismo que los de Pierpoint y de Brian Muir formaron parte del grupo de 14 Falcon oficiales que fueron enviados en barcos desde los Estados Unidos para el Rally de Montecarlo de 1964. Este Rally representó el primer contacto de Alan Mann con la Ford Motor Company y que luego se convirtió en una intensa cooperación: participación del Ford Mustang en los rallies europeos, del Cortina Lotus a las carreras de Turismo, construcción del Honker 2 para la Copa Can-Am que corrieron Holman y Moody. La Escudería de Alan Mann dispone de modernos y grandes establecimientos en Byfleet, cerca de Surrey y de Londres pegados a la Cooper. Una veintena de mecánicos preparan a las máquinas que corren para la escudería y trabajan en secreto para la realización de varios proyectos.

TARIFA REDUCIDA

Registro de la Propiedad Intelectual N° 931.009.

NOTICORSA

EUROMEC

La conocida firma especializada en coches alemanes EUROMEC de la calle Luis María Campos 273, ha puesto en movimiento una verdadera novedad: la última palabra en electrónica aplicada al balanceo de ruedas. Esta máquina denominada Hofmann Modelo ER-2 balancea en forma simultánea estática y dinámicamente cualquier tipo de ruedas. Hasta aquí, el balanceo se hacía primero estáticamente y luego se ponía a girar la rueda a contrapesar y se efectuaba el balanceo dinámico.

Balancea ruedas cuyo diámetro vaya desde 10" hasta 16". También dicha empresa tiene en venta dos modelos más de balanceadoras Hofmann, la ERP y la ER950.

LIMPIA MOTORES DOLPH

DOLPH ARGENTINA S. A. ha lanzado al mercado un nuevo producto que resultará sumamente práctico y útil para todos aquellos que tengan algo que ver con los automóviles.

Dicha firma ha puesto a la venta un elemento más de la línea de LACAS DOLPH, y que como ellas, tendrá la misma acogida por el público.

Se trata de un limpiamotores DOLPH en aerosol. Limpia en seco el motor del automóvil de la manera más sencilla. Se aplica a las partes sucias; se deja ablandar unos minutos, se hace una nueva aplicación... y listo.

Y lo que es más importante, el limpiamotores DOLPH, lejos de lo que cualquier pesimista pueda pensar, resultará accesible a todos los bolsillos.

SILENCIADORES BALA

F.A.S. Pepa Hnos. S.A., principal proveedor de caños de escape y silenciadores para todas las fábricas de automóviles del país, ha lanzado al mercado un nuevo producto único en el mundo: El primer silenciador realizado íntegramente en acero inoxidable, marca BALA. Este silenciador fue diseñado y realizado como los silenciadores de los automóviles de competición, pero íntegramente de acero inoxidable, lo que asegura ilimitada duración y óptimo resultado bajo cualquier exigencia. Los modelos fabricados incluyen escapes para Torino, Rambler, Valiant, Chevrolet, Falcon, Peugeot, Fiat, etc.

De esta manera nuevamente F.A.S. PEPA HNOS. S.A. de avenida Garibaldi 1415, pone en el mercado automotriz un nuevo e importante producto.

CONTRA LA LEY

¿Usted estuvo el 1º de diciembre en la esquina de Corrientes y Suipacha a la noche? Entonces habrá visto el Citroën 2 CV que a las 20 horas comenzó a girar, suspendido en el aire a varios metros de altura como desafiando la ley de gravedad.

Detrás de todo este impacto publicitario se movilaron técnicos y operarios especializados. El vehículo, al que le quitaron el motor y los amortiguadores, está sustentado por un eje vertical que soporta su peso. Quienes no estuvieron el 1º de diciembre a la noche en la portañísima esquina, vale la pena que recuerden la dirección y que el asunto seguirá iluminado entre las 8 y las 24 todos los días por varios años más.

ASOCIACION DE PILOTOS F.4

El pasado 24 de noviembre casi la totalidad de los pilotos agrupados en la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro se reunieron para votar ciertos tópicos claves para el desarrollo de la categoría.

Se resolvió elevar los premios a 400.000 pesos, dado que los costos de los repuestos y gastos en general aumentaron en gran porcentaje respecto a los años anteriores, como asimismo la cantidad de participantes por reunión.

Adoptar como obligatorio el doble circuito de freno, ya que este sistema es un importante elemento de seguridad.

No permitir el uso del doble encendido, ya que esto encarece la preparación de los motores y solo puede ser utilizado con real beneficio por una sola marca de los existentes en la categoría.

Nombrar tres vocales que colaborarán en el futuro con la comisión que son los señores Mario Bertolini, Jorge Perrone y Humberto Crespi.

"EL CHIVO"

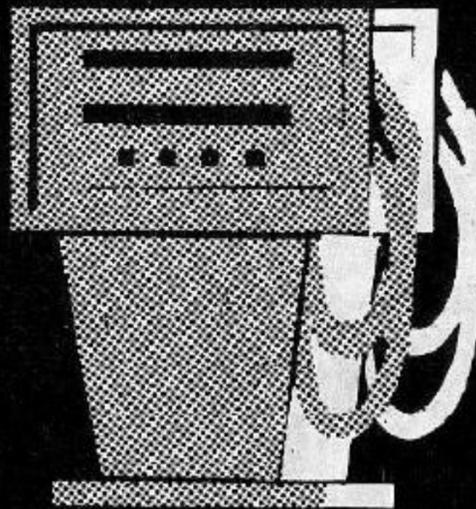
En Bahía Blanca existe una peña automovilística que ya ha logrado renombre en el ambiente local. Apoya al piloto Héctor Plano que tuviera destacada actuación en la carrera de Rufino T.C.

Justamente esta peña "El Chivo" cumple el próximo 16, su tercer año de existencia y con tal motivo servirá una cena a las 21 horas en las instalaciones del Club Sportivo Noroeste en la calle Brasil 1450.

FIN DE CURSO

Hoy a las 19 horas en la Escuela de Mecánica, ubicada en la avenida Vélez Sársfield 850, Capital, el Automóvil Club Argentino celebrará la promoción de los alumnos egresados de los cursos de Mecánica Ligera dictados en dicha escuela.

A esa hora se entregarán los certificados correspondientes.



¿Por qué...

...de cada 100 litros de nafta que se venden en el país, 57 se expenden en estaciones de servicio

YPF?

Sabemos su respuesta: **CONFIANZA**

CONFIANZA en la sigla YPF y **CONFIANZA** en la **CALIDAD** de sus naftas, lo cual significa:

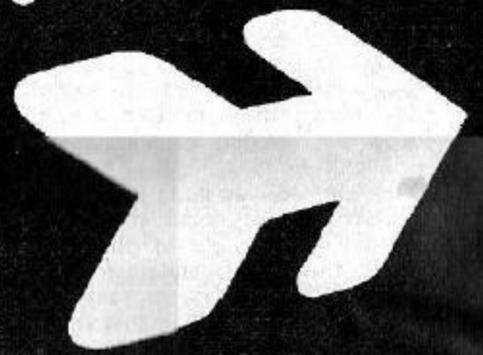


óptima pureza - mayor pique - mayor potencia
combustión perfecta - mayor kilometraje por litro

Agradecemos su **CONFIANZA** y amablemente lo invitamos a aumentar las cifras de 57 de cada 100

**Todavía
no tiene esta
colección?**

Tango y Folklore





DISCOS CBS
LE OFRECE

UN ALBUM MUSICAL DE ALTA JERARQUIA ARTISTICA



CONSULTE EL
CUPÓN ADJUNTO
Y REMITALO HOY
MISMO.

Tango y Folklore

destinado a satisfacer plenamente las exigencias del que sólo disfruta escuchando lo mejor!

8 DISCOS LONG PLAY - LARGA DURACION
96 TEMAS GRABADOS: 48 tangos inolvidables
y 48 joyas folklóricas que constituyen un valioso
itinerario de la evolución de las dos máximas expresiones de nuestra música.

IMPRESO EN EL MEJOR MATERIAL VINILICO IMPORTADO
GRABADOS CON LOS NOVISIMOS SISTEMAS DE ALTA
FIDELIDAD QUE HACEN INSUPERABLE SU CALIDAD SONORA
PRESENTADOS EN UN NOVEDOSO Y FUNCIONAL ESTUCHE-
DISCOTECA CON INDICE VOLCABLE ACOMPAÑADOS POR UN LIBRO
DE SINGULAR VALIA QUE FIRMAN LOS PRESTIGIOSOS AUTORES:
FRANCISCO GARCIA GIMENEZ (tango) Y LEON BENAROS
(folklore), ELEGANTEMENTE PRESENTADO
Y CON MAGNIFICAS ILUSTRACIONES

**Usted
debe poseer
esta JOYA!**

tango

DISCO I

EL ENTREERRIANO - DON JUAN - EL CHOCHO - LA MOROCHA - EL ESQUINAZO - FELICIA - EL IRRESISTIBLE - BAR EXPOSICION - RODRIGUEZ PEÑA - EL CABURE - EL AMANEGER - GRAN HOTEL VICTORIA.

DISCO II

9 PUNTOS - DERECHO VIEJO - 9 DE JULIO - LA CUMPARSITA - LA PAYANCA - ZORRO GRIS - EL PAÑUELO - EL RECODO - LOS NAREADOS - A LA GRAN MUÑECA - SOLLOZOS - BUENOS AIRES.

DISCO III

SENTIMIENTO GAUCHO - ORGANITO DE LA TARDE - CANARO EN PARIS - JULIAN - PURO APRONTE - CAMINITO - EL CIRUJA - EL PENSAMIENTO - NIÑO BIEN - ROYAL PIGALL - EL CARRERITO - NILONGUERO VIEJO.

DISCO IV

CONFESION - BESOS BRUJOS - VOLVER - NOSTALGIAS - MADRESELVAS - SALUDOS - UNO - CAFE DE LOS ANGELES - TAQUITO MILITAR - LA TRAMPERA - PA' QUE SIENTAS LO QUE SIENTO - POR QUE LA QUISE TANTO.

INTERPRETES:

HECTOR VARELA - ASTOR PIAZZOLLA - RODOLFO BIAGI - JULIO SOSA - ARMANDO PONTIER - JUAN SANCHEZ GORIO - LOS SEÑORES DEL TANGO - QUINTETO REAL.

folklore

DISCO I

ZAMBA DE VARGAS - EL COCHERITO - ZAMBA DE ANTA - EL HUACHITO - LOS INUNDADOS - II DRANDO ESTOY - VIDALA DEL NOMBRODOR - TATA JUANCHO - RECUERDO SALTEÑO - REGALITO - CHACARERA DEL VIOLIN - VIVA JUJUY.

DISCO II

LA LOPEZ PEREYRA - TIERRA QUERIDA - CANCION DEL JANGADERO - VIDALA DE LA COPLA - ANOCHECIENDO ZAMBAS - EL HUMAHUAQUEÑO - LA FELIPE VARELA - JUGUETEANDO - TU QUE PUEDES VUELVETE - LA NOCHERA - DEL TIEMPO I MAMA - PALA PALA PULPERO.

DISCO III

NOSTALGIAS SANTIAGUEÑAS - LA SANLORENCEÑA - PANZA VERDE - SAPO CANCIONERO - CUANDO YO ME MUERA - VIDALA PARA MI SOMBRA - EL INDIU MUERTO - NOCHES DE CATAMARCA - GUITARRA TRASNOCADA - PAISAJE DE CATAMARCA - ANGELICA - EL TUNANTE.

DISCO IV

PAJARO CAMPANA - RIO DE LOS PAJAROS - GALOPERA - MISIONERA - ACUARELA DEL RIO - LAS COLONDRINAS - ZAMBADE MI ESPERANZA - LA ATARDECIDA - JOTA CORDOBESA - PONGALE POR LAS HILERAS - NOCHES ISLEÑAS - RECUERDOS DE IPACARAI.

INTERPRETES:

WALDO DE LOS RIOS - LAS VOCES DEL HUAYRA - MIGUEL SARAVIA - FELIX PEREZ CARDOZO - AMADEO MONGES - CLAUDIO MONTERRIO - LOS GAUCHOS DE GUENES - TOMAS CAMPOS, etc.

8 DISCOS LONG PLAY
96 TEMAS GRABADOS

48 tangos inolvidables
48 joyas folklóricas

POR SOLO

\$ 6.200.-

SU VALOR REAL

\$ 11.320.-

USTED AHORRA

\$ 5.120.-

PRESENTADOS EN UN NOVEDOSO
Y FUNCIONAL ESTUCHE DISCOTECA
ACOMPAÑADOS POR UN LIBRO DE
SINGULAR VALIA.

*** Y ALGO MUY
IMPORTANTE...**

Si Ud. lo prefiere puede
adquirir este álbum
excepcional en

COMODOS PAGOS MENSUALES

DE **\$ 1.150**

CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

SOLO
\$ 6.200

Háganos llegar su pedido hoy mismo. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para poseer la extraordinaria colección

AHORRA
\$ 5.120

TANGO y FOLKLORE

Proceda de la siguiente manera:

- 1 - Marque el cuadrado correspondiente al plan de pago elegido y firme al pie de este cupón.
- 2 - Corte este cupón, colóquelo en un sobre y hágalo llegar por correo a DISCOS CBS, Casilla Correo 2000 - Correo Central. Si lo desea puede traerlo personalmente a nuestras oficinas.

RUEGO A UDS. ME ENVIEN LA COLECCION TANGO Y FOLKLORE

**NO INCLUYA
DINERO!**

Nosotros le
enviaremos la
colección in-
mediatamente.

**UD. ABONA
AL RECIBIRLA
REMITA EL
CERTIFICADO
POR CORREO
HOY MISMO**

DESEO ABONAR AL CONTADO. En el momento de recibir la colección me comprometo a pagar \$ 6.200.- más un pequeño cargo por gastos de envío*.

ABONARE LA COLECCION EN CUOTAS. Al recibirla, me comprometo a pagar la suma de \$ 1.150.- más un pequeño cargo por gastos de envío*. El saldo lo abonaré en cinco cuotas de \$ 1.150.- c/u.

*GASTOS DE ENVIO: Cap. Fed. \$ 115.- Gran Bs. As. \$ 135.- Interior \$ 160.-

Reservado para uso oficina

CO3

Nombre

Calle..... N°..... Piso..... Dpto.....

Localidad..... Teléfono.....

FIRMA

Si Ud. es menor de edad, su padre o tutor debe firmar aquí.

1R

DISCOS CBS - Departamento Productos Especiales - Sarmiento 767, Pta. Baja - Buenos Aires

Creado para ganar!

Así, tal cual usted lo ve desplazarse pujante y veloz por rutas y circuitos durante las carreras de TC. Así, con igual potencia y rendimiento, con la misma velocidad y precisión. Así, con el motor Tornadó Interceptor, la caja 7^ª y la suspensión Link Bar, es el mismo TORINO que usted encontrará en cualquiera de nuestros Concesionarios. Recuerde que TORINO fue creado para ganar.



TORINO

380 - 380 W



Es un producto

