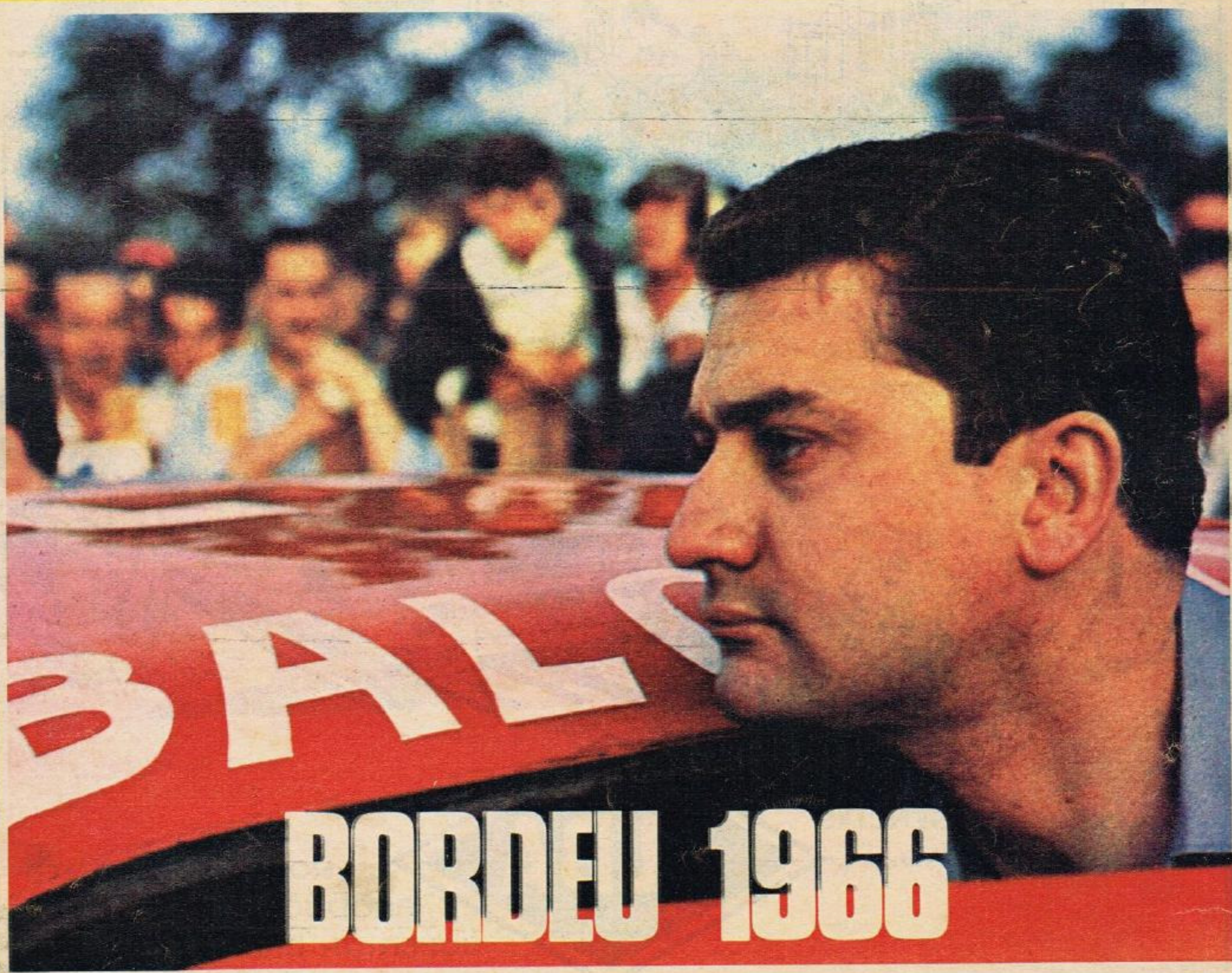




Parabrisas **CORSA**



BORDEU 1966

**AUTODROMO:
FIESTA PARA
ENTENDIDOS**

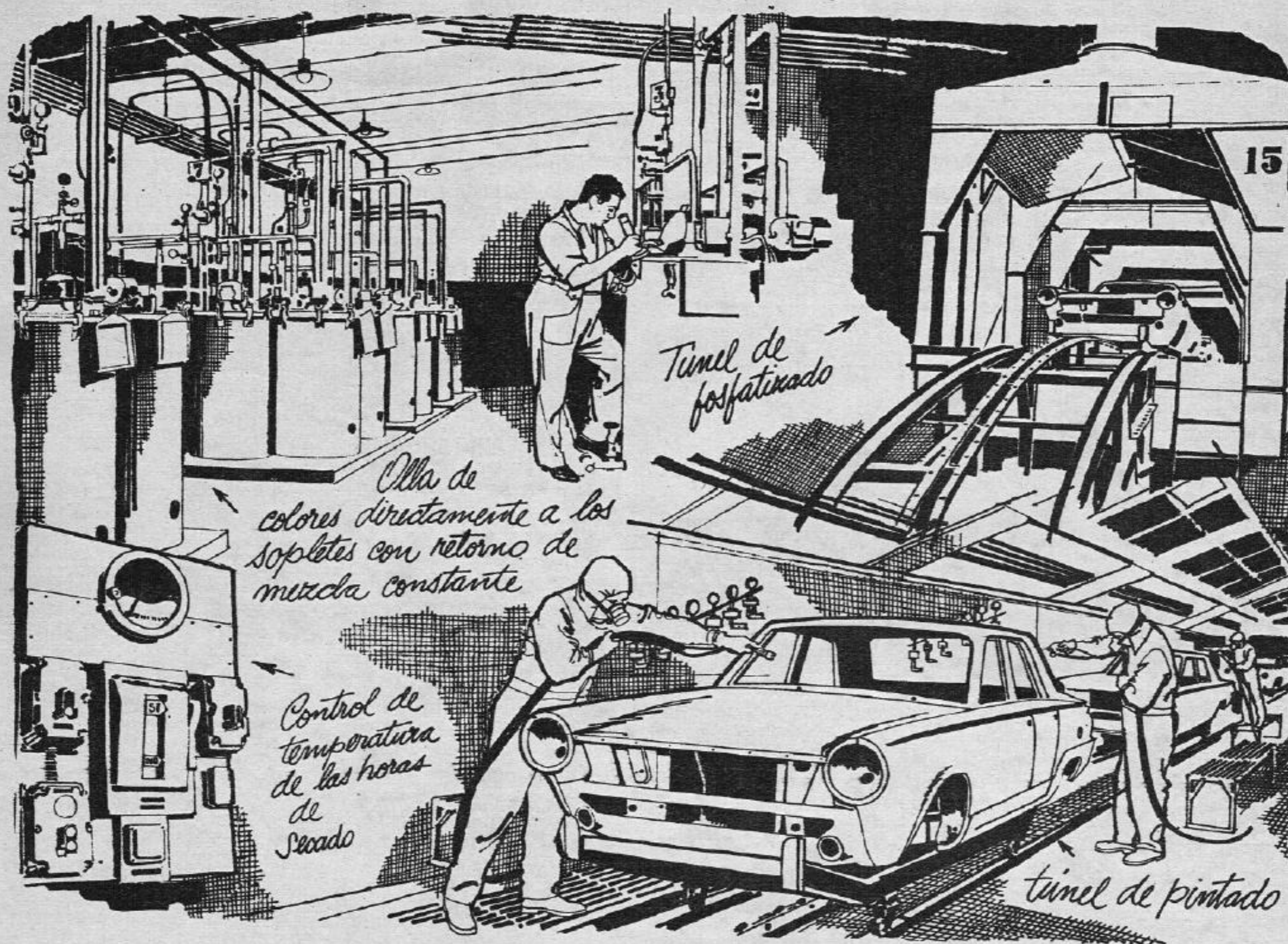
(pág. 23)

**MAR DEL PLATA:
KISSLING SIGUE
IMBATIBLE**

(pág. 8)

...en **CHRYSLER** también se pinta con

ALBA



PARA SATISFACER
LAS EXIGENCIAS
DE ALTA CALIDAD...

ALBA

PROVEE SOLAMENTE
PRODUCTOS DE
SUPERIOR CALIDAD...

Pinturas elaboradas y ajustadas a las más severas especificaciones exigidas por las fábricas de automotores.

ALBA las presenta en la calidad y los tonos requeridos para dar el "acabado perfecto" a toda unidad.

Pinturas ALBA —calidad que todos confirman— está presente en las más importantes marcas automotrices del país.

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

PINTURAS PARA AUTOMOTORES

LACALBA **ACRILALBA** **Nitralba**

Y PRODUCTOS ACCESORIOS

CALIDAD QUE TODOS CONFIRMAN

grupo de revistas



Parabrisas

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

Edición semanal **CORSA**

Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEG, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO, ENRIQUE T. MEINCKE, JULIO PEREZ BALBI.

Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), HANS TANNER (Filadelfia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E. F. E.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretarios: EMILIO R. DEL VALLE (n.) y GUILLERMO MARTIRE.
Técnicos: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.

Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).

Colaboradores: SANTIAGO TEREZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.

Servicios del exterior: PARIS-MATCH, CUATRO RODAS.

Departamento Comercial

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

Arte y Gráfica

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

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACURA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, JORGE DIAZ, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

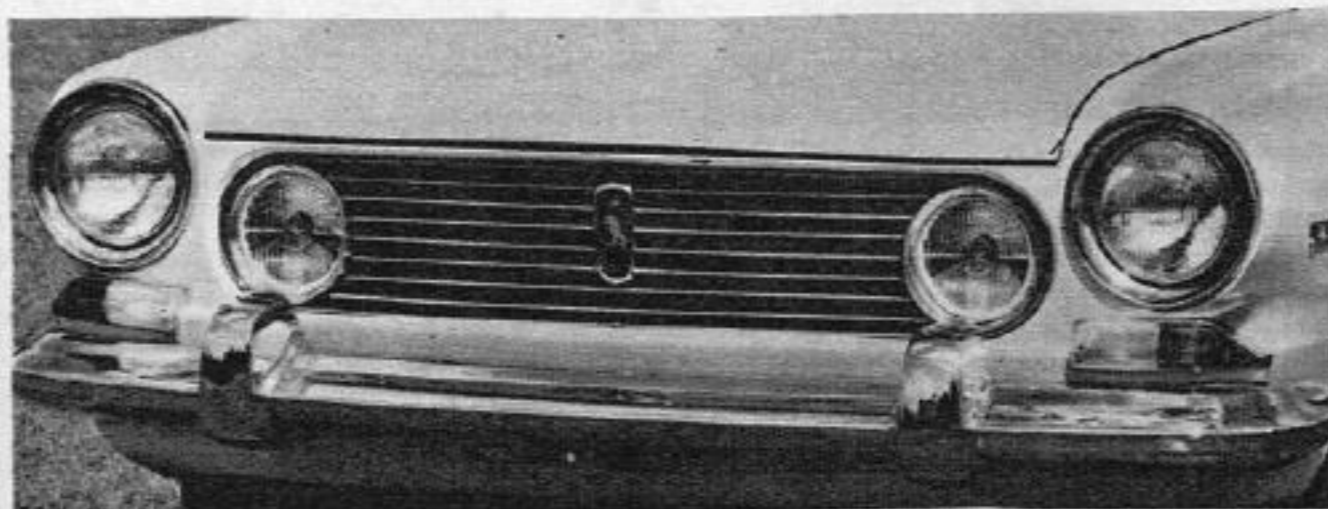
PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina, Registro de la propiedad intelectual N° 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general N° 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17°. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-3022.



Con un trineo más bajo y duro de suspensión, algunos ciervos más de polenta y un casco colorado en lugar del clásico gorro, llega el Papá Noel un poco más joven de CORSA. En la bolsa trae datos para todas las almitas tristes y desconsoladas que pasarán las fiestas sin la posibilidad de un retiro espiritual entre fierros en movimiento; además recomienda un coche sport flamante para gozarlo en la vidriera de cualquier agencia...

En Buenos Aires, entre otras cosas, hay una cantidad de boliches en donde se pueden encontrar caras conocidas y conversaciones para cuando la falta de carreras nos angustia en forma vital. Nuevos y clásicos, mersas y para "gente como uno", una gama variadísima para todos los gustos y medidas de bolsillos. Para empezar bien el año, una regia torta picando en "La Palangana" de la Costanera, post sandwich de mollejas con olor en los dedos en el Rancho "In" del Bebe Pedelaborde. Y si por una de esas cosas del destino no hay nadie del ambiente, saliendo del carrito 54, un poco más allá está la playita Saint-Tropez adonde se baña Cristina, la chica de la foto, pero pocas veces. De cualquier forma, si la angustia alcanza niveles compulsivos y no puede esperar hasta el domingo 1, todos los viernes a la noche, la "Mersa" se reúne en La Biela, el clásico de los clásicos. La Viridita de Nardi, Hansen, Kirbus, Saltzman, Burzaco cuando era niño, ayer, y tantos otros nombres claves dentro de nuestro automovilismo deportivo. Es el reduto de Humberto Evangelista "el delirante" y su récord de 130 kilómetros por hora para la curva de Quintana, toda la gente del C.A.M.U. (Club Argentino Morsos Unidos) que se dedica a poner aceite en la calle y esperar; de Errecale Allende, el Detective Millonario que arma y desarma motores en las mesas del fondo y se juega la vida en cada curva.

Siguiendo con la temática "Barrio Norte", para pirómanos resentidamente superados y espíritu navideño, nos encontramos con el más "bienudo" de tutti cuanti: "05" frente a la plaza Vi-



Un automóvil deportivo, lo más "in" para la recorrida de boliches tindañera.

cente López. Allí están todos, o casi todos y es muy raro no encontrar a ninguno: Alzaga, Casá, Graciela Borges, Anteo Pichetta, etc., etc., Todos fordistas menos dos, Bordeu y Pichetta que es Bugattista. Allí se puede tomar el desayuno a la americana a las once de la mañana, enseguida de levantarse de la cama, por 120 pesos, lo que lo coloca a la altura de cualquier bar proletario de la más rancia estirpe, como el bar "El Musgo" de la vuelta de la casa de mi novia o la milonga legítima del Atlético 25 de Mayo, en Venezuela y Castro Barros.

Pateando en contra de la barra de La Biela está El Parque, para los amigos. "El Barcito", en Florencio Balcarme y Rivadavia. De fija que cualquier día de la semana, a la tarde, estarán Rodríguez Canedo, Néstor Saleterno, el de la Maserati y los mame-



De pronto el verano: no hay carreras de automóviles...

cos y toda la gente de la A.A.A.S. Carmelo Capasso va al almacén de Manolo en Mercedes y Simbrón; en cambio Moraco va a 05 y pide chorizos cantimpalo con whisky nacional porque dice que es mu "in". El gordo Blanco, inventó el Sputnik que se puede pedir en La Biela: consiste en un vaso de Vascolet con crema...

En Vicente López está "Chicken's" y todos los martes a la noche Radio Libertad transmite desde allí su programa Emoción en las Rutas. A veces van corredores. Pagando quinientos pesos se puede comer un pollo con los dedos y verlo a cualquiera. En Belgrano "Si" está a la vanguardia del jazz porteño, suele tocar Jorge López Ruiz, autor de los temas "Autódromo" y "Enganchá la segunda, Negro, que nos vamos". En la cantina "La Gaviota"... en Suárez y Necochea, los miér-



Pierre Barouh, Anouk Aimée y Claude Lelouch: un hombre y una mujer; amor y competencias automovilísticas en buen lenguaje cinematográfico.

coles a la noche pasa más o menos lo mismo que los martes en Vicente López.

Presidida por el Ingeniero Sierra, de la Deportiva, la peña "La Idea Fija" se reúne en "Los Líricos" (abajo del puente), el rincón de los dramaturgos y los poetas. Con un inconveniente, las sesiones son privadas.

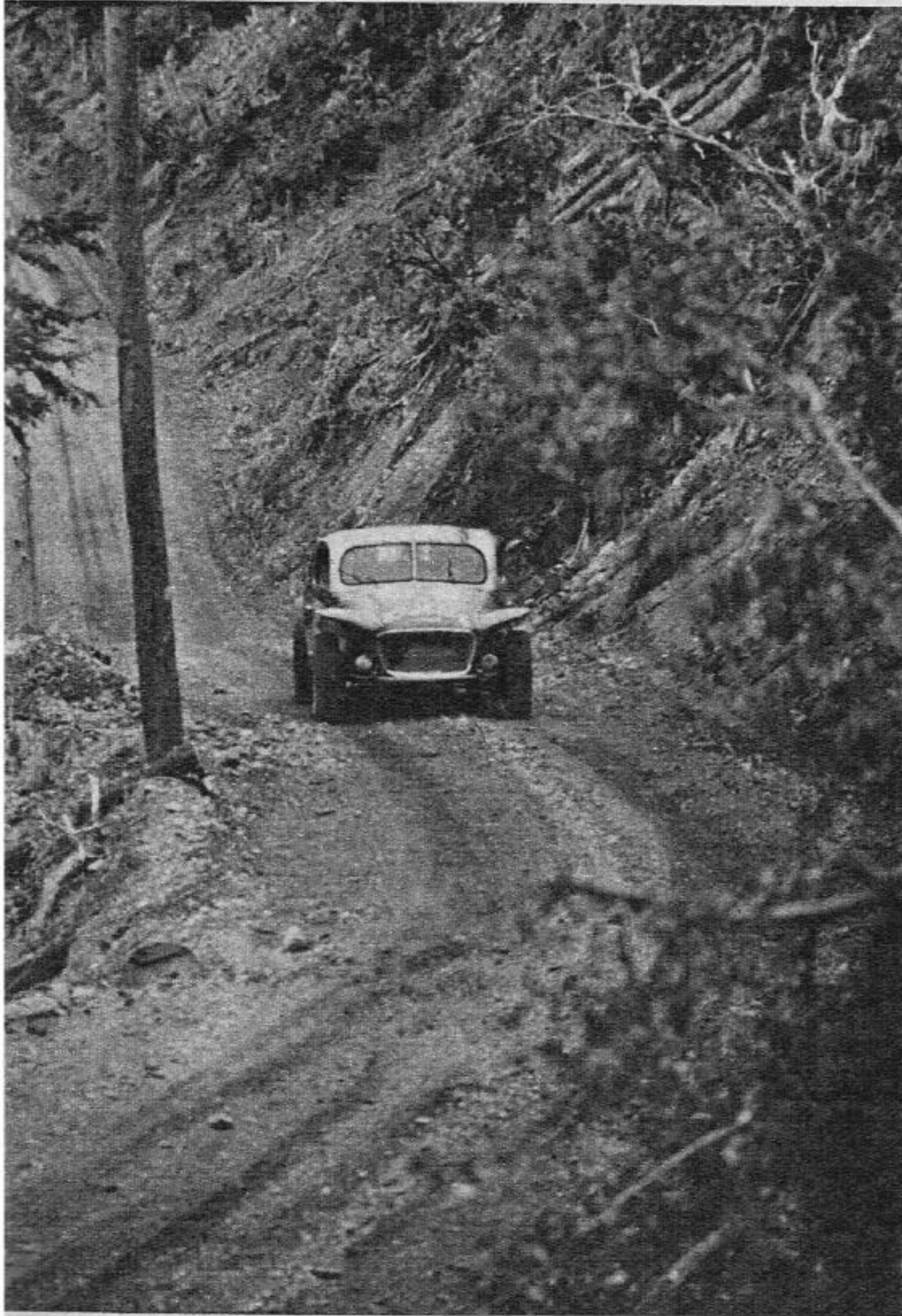
En Córdoba, la "dota", después de la picada de rigor en la recta del Dante, Papá Noel dice que se puede ir a chupar a Acapulco y para bailar CORSA a Cuore, en la salida a Villa Allende.

Los Tucumanos organizan sus soirées de fierros en la trepada al cerro San Javier, y pueden terminar la noche en un baile animado por Alberto Dahn.

Mendoza: un buen lugar es Scandal para ir después del Autódromo o el parque, tratando de no pasar por encima de las mil parejas dispersas por la zona... En Bariloche, el "Paspado" Bustos no tiene nada, pero nada que ver con los coches ni las carreras, pero a veces va a La Glorietta de Gambirinus con su novia Carmencita y se cuenta unos chistes de chilenos que son la verdad. En "La Ciudad Feliz" hay una cantidad de lugares en la avenida Constitución, ideales para quitar penas; además ellos tienen su fecha en la Temporada de Fórmula Tres, así que no pueden llorar.

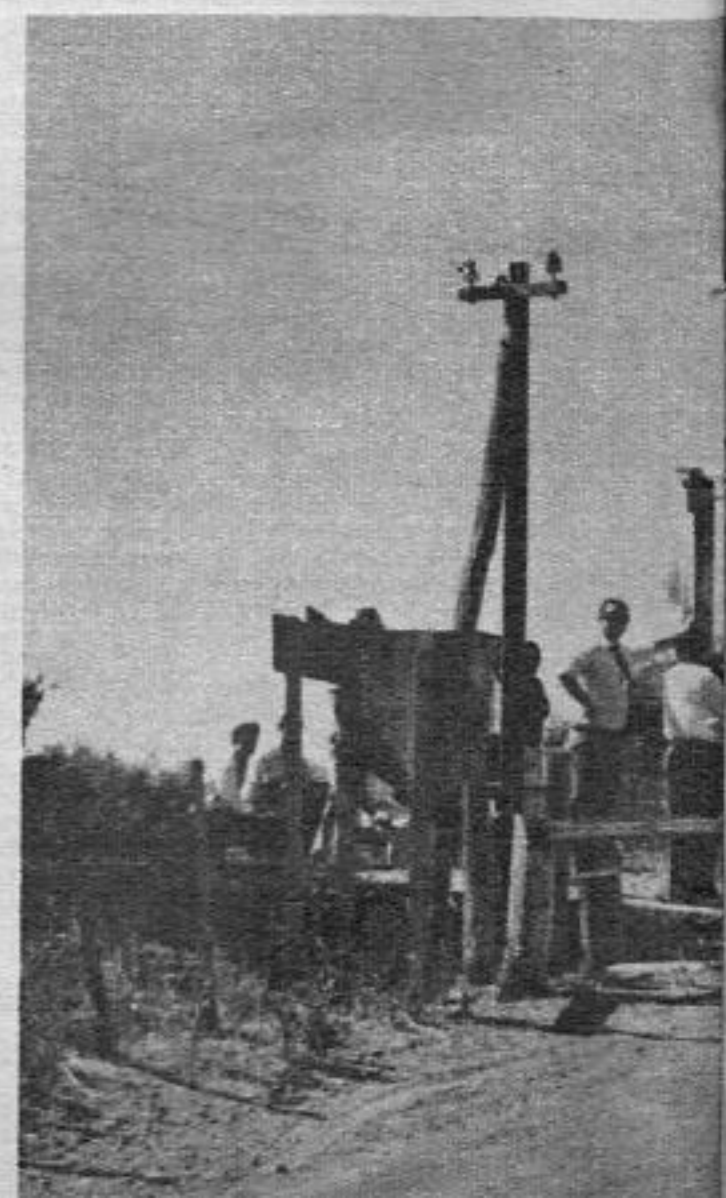
Para los enemigos de la noche también hay algo, de lo nuestro, lo mejor: "Un hombre y una mujer", en algún cine de la ciudad, la película del año con todo para todos, a esperar de la mano de Anouk Aimée y el Mustang de Jean Louis Trintignant que intervino en el verdadero Rally de Montecarlo para hacer el filme, y además se clasificó bien. Que el año 1967 les llegue a todos con "La Felicidad" que desde aquí CORSA les desea, en serio.

Y volviendo a la bolsa navideña, el próximo martes traerá un número anuario, dedicado a reseñar toda la actividad del TC y destacar los principales sucesos en la actividad, en el año que muere. Y recibiremos el nuevo año con la continuación del especial de CORSA, esta vez dedicado a Mecánica Nacional y a Turismo (Anexo J, por supuesto), y algunas cosas más, como de costumbre, que para eso tenemos a flacos y gordos haciendo zumbas las máquinas de escribir.



Erverto Rodríguez, llegador, como siempre. Al igual que el año pasado cuando se clasificó cuarto, este año lleva una alegría más a Balcarce. En la quinta etapa le correspondió una gran actuación: segundo de su coterráneo Bordeu. Y consagrado como especialista en Grandes Premios.

Veredicto del Gran Premio para el F-100 de Angel T. Rienzi: Muy veloz pero poco resistente. Seguramente el año próximo no le sucederá lo mismo. Abandonando también se aprende.



Y LOS SINTOMAS

por CARLOS
MARCELO THIERY
fotos de JORGE DIAZ

Un último vistazo al Gran Premio de TC nos muestra cómo habiendo sido una carrera pobre, se puede convertir en una fuente de experiencia para pilotos y preparadores. Un aplauso para el A.C.A.

Los automóviles tradicionales de TC no pueden andar fuerte en la montaña y por sus condiciones de estabilidad limitan a cualquier buen piloto. El Gran Premio es una inmensa escuela, que los perfecciona a sus pilotos y sus preparadores están dispuestos a aprender.

Rubén Fulco es un piloto de aspiraciones modestas, pero en el Gran Premio repitió lo que durante el año le significara el principio de su consagración: regularidad, sentido del límite para tratar a su robusto Ford, capacidad para clasificarse siempre.



Buena parte del triunfo de Pairetti se debe a la exquisita especialización de Rubén Aeld, su preparador y acompañante. Después de este triunfo, que debe hacerle mucho bien, terminó la promesa y se afeitó el bigote.

Cacho Matías, otra de las revelaciones. Con el Ford que alguna vez perteneciera al Mago Oscar Gálvez, realizó su mejor carrera a través de todo el Gran Premio, a pesar de tener que solucionar sobre la marcha varias docenas de inconvenientes. Pero eso también es un mérito. El auto es uno de los más lindos entre los tradicionales.

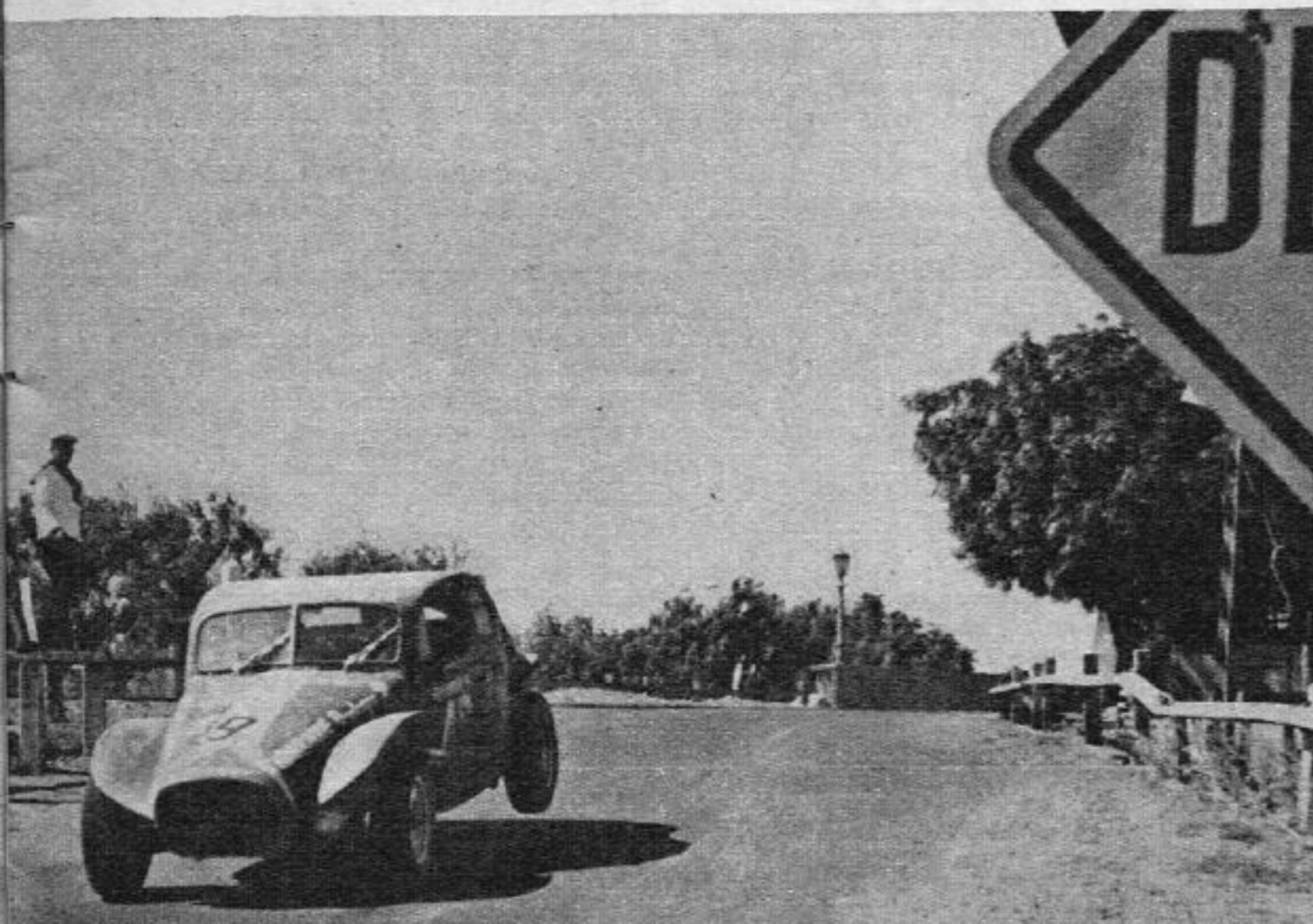
Con la paulatina desaparición del piloto-preparador-mecánico, se le va perdiendo al TC la raza de hombres que le dieron vida y espíritu, pero que poco a poco cierra su ciclo. Muchas veces se observan como fenómenos separados a la nueva generación de pilotos que sólo se ocupan de manejar al automóvil en carrera y al ciclo de evolución mecánica que se inició cuando los bancos de prueba aparecieron en el ambiente con la misma subrepticia ilegalidad con que aparecían los alambiques clandestinos en el sud de Estados Unidos.

No. Una cosa y otra están íntimamente ligadas. Sólo que parecen diferenciarse a partir del momento en que cada cual empieza a cumplir específicamente su función. Por ejemplo, lo que habitualmente se conoce hoy por "preparador" no es sino una especie de director de orquesta que ordena un trabajo a cada especialista y que después de recibirlos independientemente los arma como si armara un mecano gigante, dándole a la obra la orientación, la calidad y el sentido mecánico que le parecen convenientes. En dos palabras, es un especialista más. Así también trabajan exclusivamente en lo suyo el carroceros, el técnico en suspensiones, el que diseña y fabrica árboles de levas, o el rectificador, cuando hasta hace unos años el hombre-comodín se dedicaba a todo y apenas a regañadientes, como con bronca y junando, hacía una pasadita por el carburista o una visita al mago del encendido.

Por cierto que no en todos los automóviles de TC en actividad se cumple este proceso. Ni siquiera en la mayoría. Pero sí en los que tienen razón de ser, en los que funcionan perfectamente... o en los que ganan carreras.

Al no poder desmentir la era de la especialización en el TC, es casi innecesario contrastar las cosas negativas y las cosas positivas que sucedieron en el 44 Gran Premio de Turismo Carretera. Es cierto que por un lado hubieron muchos abandonos, muy pocos hombres habitualmente ganadores llegaron o se clasificaron bien, el standard de manejo fue bajísimo y todos los accidentes o los viajes al paisaje de la tercera etapa mostraron que los hombres y los autos de TC extrañan las largas rectas de la pradera. Y que por otra parte hubieron revelaciones, que Pairetti y Cabalén demostraron al mundo cómo se corre un Gran Premio mientras Bordeu y Casá despreciaron el vértigo tentador de la carrera en sí para dedicarse a vigilar sus posibilidades de ganar el Campeonato.

De todo eso y de las estadísticas se puede obtener un contraluz que bien podría desdibujar la verdadera importancia de este último Gran Premio. Quizá sea difícil entenderla a primera vista, pero CORSA insiste en que lo más importante que nos



dejó el GP de TC es la posibilidad de que tanto los especialistas en preparación como los especialistas en conducción hayan aprovechado las experiencias que deja una carrera larga de escenarios variados en el momento casi culminante de esta etapa de evolución. Depurando: si este Gran Premio fue útil o no, se sabrá en el Gran Premio del año que viene. Despreparar los motores, se los despreparó siempre, pero desde luego eso no es todo. La ciencia aerodinámica, la construcción de estructuras y elementos de seguridad, los frenos, las suspensiones y los neumáticos, la selección de relaciones para cajas y diferenciales serán perfeccionados en la medida en que

el TC no estrangule su especialización útil estacionándose en las largas rectas de la provincia de Buenos Aires. Del mismo modo, el contacto con el ripio, la montaña, los precipicios y las curvas ciegas enseñará a los pilotos de la categoría que necesitan aprenderlo, cómo usar todos esos elementos. Si no es un problema científico, al menos lo es de costumbre y aún así, menos peligroso que cruzar un lomo de burro a 200 km/h.

Vale la pena recalcar que si el Turismo Carretera es una categoría standard por origen, también es Gran Turismo por orientación y proyección. Entonces, si en el futuro llegamos a tener un Gran Premio de TC

con sabor y personalidad de Targa Florio, esta 44ª edición habrá sido útil.

Siempre y cuando algún acontecimiento imprevisto no altere la marcha progresiva de la categoría, como quizá pueda suceder si la CDA no neutraliza drásticamente el ridículo motín de la ACTC que recién ahora intenta rebelarse contra el nuevo reglamento, sin haber entendido que ni siquiera perjudica a los que hablan muchas veces y corren muy pocas, tienen que llegar la era del Gran Turismo. Estas dos palabras suelen producir molestias en los oídos de mucha gente pero de cualquier manera que se bautice al progreso, el progreso llega. Hay sínto-

mas inequívocos: durante el Gran Premio aparecieron los aviones talleres, que actualmente son algo así como un lujurioso perfeccionamiento del auxilio terrestre. Cuando los zumbidos de muchos aviones perforan el cielo, desaparecerá automáticamente la reparación grave que demora mucho por esperar a las camionetas y se abrirá una inmensa posibilidad de que abandonen menos y la lucha por los distintos puestos será más entretenida.

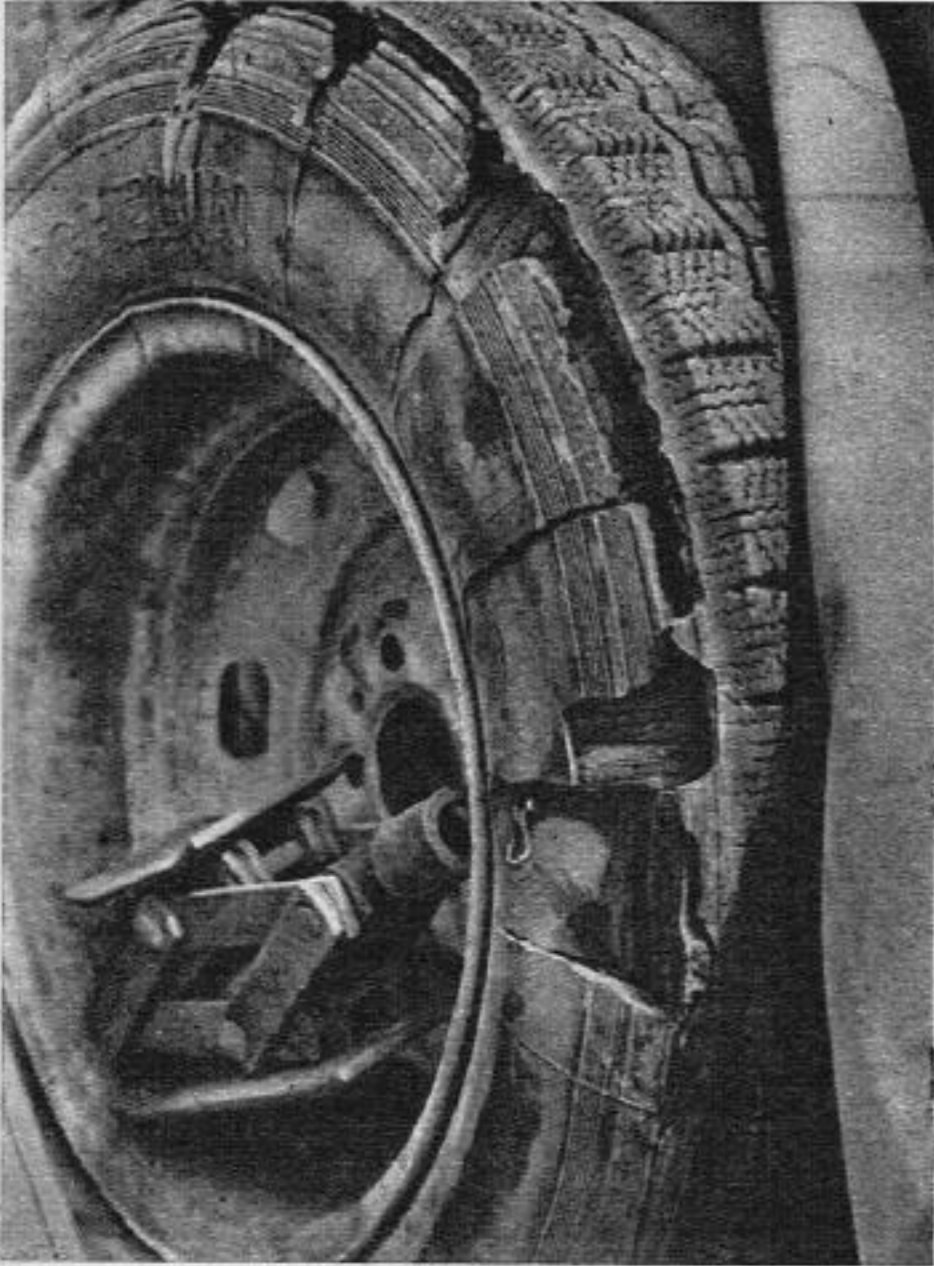
Los aviones-talleres son sólo un síntoma que en la historia del TC va a tener probablemente la misma importancia que el descubrimiento de las gomas patonas o el diferencial autoblocante.

Y así como hay promesas de evolución mecánica, las hay también de revelaciones humanas: Bautista Larriestra, Rubén Fulco, Eduardo Matias, Sergio Bocher... Hay hombres como Erverto Rodríguez o Crispulo Villanueva que ya son veteranos y generalmente en los Grandes Premios obtienen sus mejores clasificaciones, pero aquéllos, los nuevos, son quienes mejor conciben con el espíritu proyectivo del TC, por lo menos de acuerdo a lo que hicieron en estas seis fatigosas etapas.

Cuando la escena esté montada, sólo faltará que los geniales escenógrafos del A.C.A. monten un mecanismo lógico y sensato, sin hacer finales de etapa como el de Zapala donde la gente no tiene dónde dormir, pocos lugares para comer, y prácticamente ningún taller para arreglar los automóviles. Las versiones de pasillo aseguran que al A.C.A. le basta que cualquiera de sus filiales reúna en la localidad el dinero suficiente como para pagar los premios de la etapa que termina allí para otorgar el derecho. Si así fuera es lamentable desde todo punto de vista. Es cierto que el dinero tiene que salir de algún lado, pero sería preferible que surgiera de lugares turísticos donde abundan los hoteles y los centros urbanos puedan ofrecer todas las comodidades necesarias a la caravana, sobre todo porque son esos lugares los que siempre tienen apetito de promoción. Después, que las etapas sean largas o cortas, es un problema que pierde toda gravedad cuando esas etapas contribuyen a construir mejores automóviles y a ensayar elementos que después usará la industria.

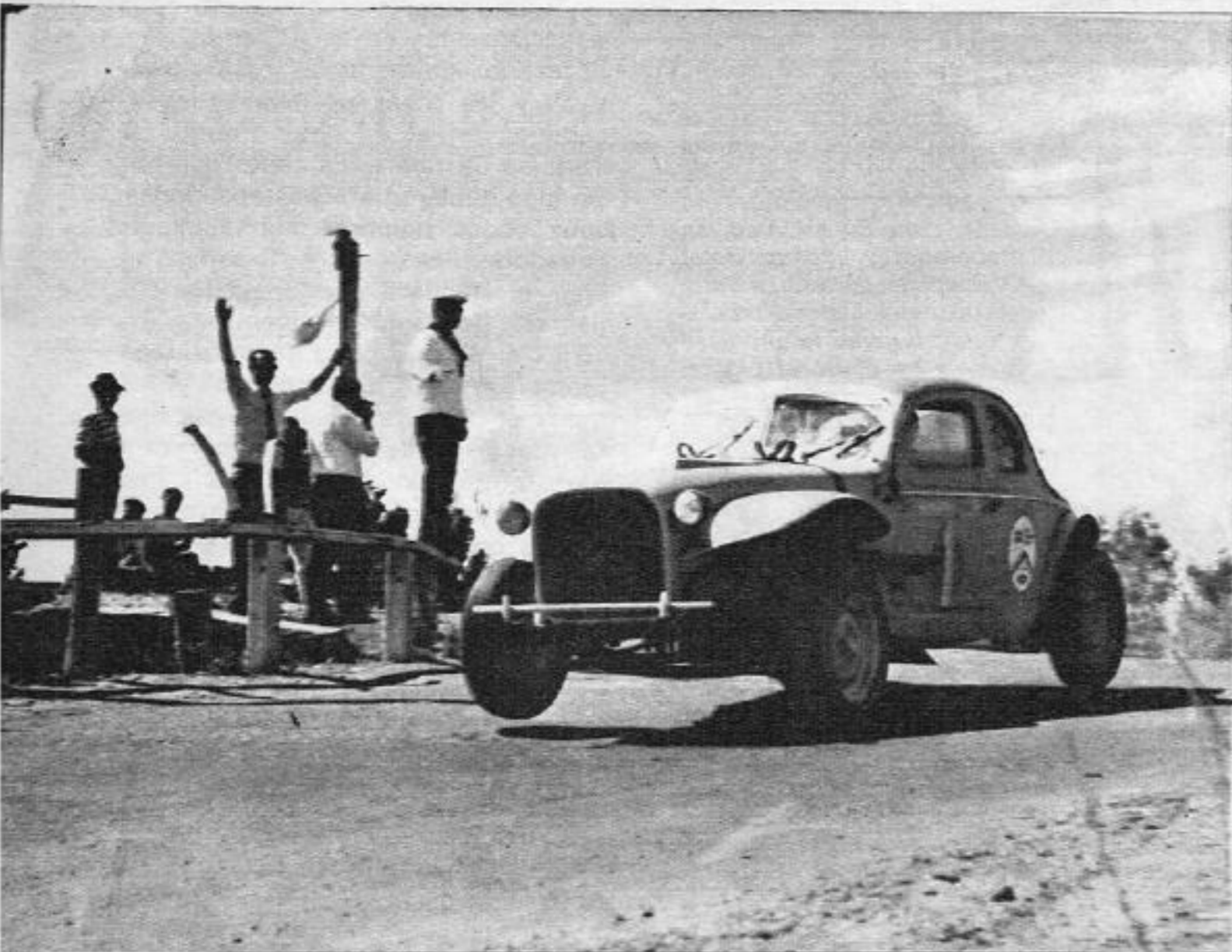
Recorriendo la ruta, el piloto desprevenido pudo usar las marcas rojas con que Bordeu marcó el camino. También había señales blancas y señales amarillas, aunque sus dueño no fueron ubicados. Todas ellas estaban perfectamente ubicadas y el que tuvo un poco de picardía para utilizarlas como referencia no pudo irse de largo en ninguna curva peligrosa. Pero insistiendo sobre el tema, es imposible dejar de aplaudir otra vez al A.C.A. por la colocación de sus señales, es decir, las tradicionales banderitas argentinas pintadas en las bifurcaciones, curvas ciegas, badenes peligrosos, o recodos imprevistos. Esa sí pareció una obra hecha con amor por gente que conoce el oficio. También ése es un síntoma.

El valor de la edición 44 lo dará la edición 45. Si entonces todavía se pueden usar las rutas para hacer carreras. Pero ser optimistas es para CORSA, una actitud vital.



Gomas destrozadas. Este año no hubo tantas como se creía antes de largar el Gran Premio, pero el ripio cobró su cuota. La que se ve en la foto es de Pepe Zanetta. Las carreras exhaustivas permiten experimentar. Por ejemplo, este año consagró a las Cinturato CN T2, que entre otros usó Pairetti.

José Manzano. Ganó la primera etapa espectacularmente, fue segundo de Pairetti hasta la tercera y abandonó en la cuarta. Sin embargo, según sus propias palabras, lo mejor que le dejó el GP fue la experiencia de viajar en un Torino al lado de Fangio. "Considero que allí empecé realmente a aprender a manejar". Modestia y grandeza.



Vuela Casá, pero encima suyo Manolo Rodríguez vuela en un avión-taller, síntoma inequívoco de progreso. Cuando rompió la dirección bastó un aterrizaje y un gaucho que cediera la plaza entera de su Ford particular, para que el sub-campeón haya podido seguir en carrera. De otro modo... kaput.



BORDEU: DE SIBARITA A CAMPEON

Y después de veinticinco años el Campeonato Argentino pudo volver a ser de Chevrolet, de Balcarce y de un Juan Manuel... Esa larga pausa comenzó a partir de 1941 cuando Juan Manuel Fangio lograra el campeonato por segundo año consecutivo. A partir de entonces sólo Oscar y Juan Gálvez, Rodolfo de Alzaga y Dante Emiliozzi pudieron obtener el máximo galardón nacional al que puede aspirar un piloto.

Juan Manuel Bordeu logra de esta manera el título que había esperado en los últimos tres años y que consideraba como su escalón máximo para pasar a competir en filas europeas. La semilla sembrada por Rubén "Toto" Fangio ha rendido su fruto. El motor de siete bancadas comenzó a funcionar desde su primera presentación en Venado Tuerto y de allí en más se convirtió en el más exitoso de teced.

Luego de un oscuro 1965 comenzado con el desgraciado incidente de las Dos Océanos, se comenzó a preparar el nuevo motor de siete bancadas con el cual se pensaba debutar en la Semana de la Velocidad en Carlos Paz en abril del corriente año. Pero La Coloradita no largó y su debut se produjo en Venado Tuerto un mes más tarde. Allí no alcanzó a completar los sesenta kilómetros de carrera cuando estaba colocado cuarto del Chevy II de "Sandoacán", Emiliozzi y Tarducci. Otro mes de paréntesis y reaparece en Bahía Blanca donde puntea hasta los últimos kilómetros cuando la dínamo falla y finaliza quinto en una carrera que parecía tenerla asegurada. Siete días después gana en Hughes una carrera de excepción en esa época, pues llegan todos los de punta. Atrás suyo se clasifican nada menos que Emiliozzi, Casá, Menditeguy, Malnatti, Manzano, Galbato, Polinori, Cordonnier y Ciani. Fue la afirmación definitiva del siete bancadas de Balcarce.

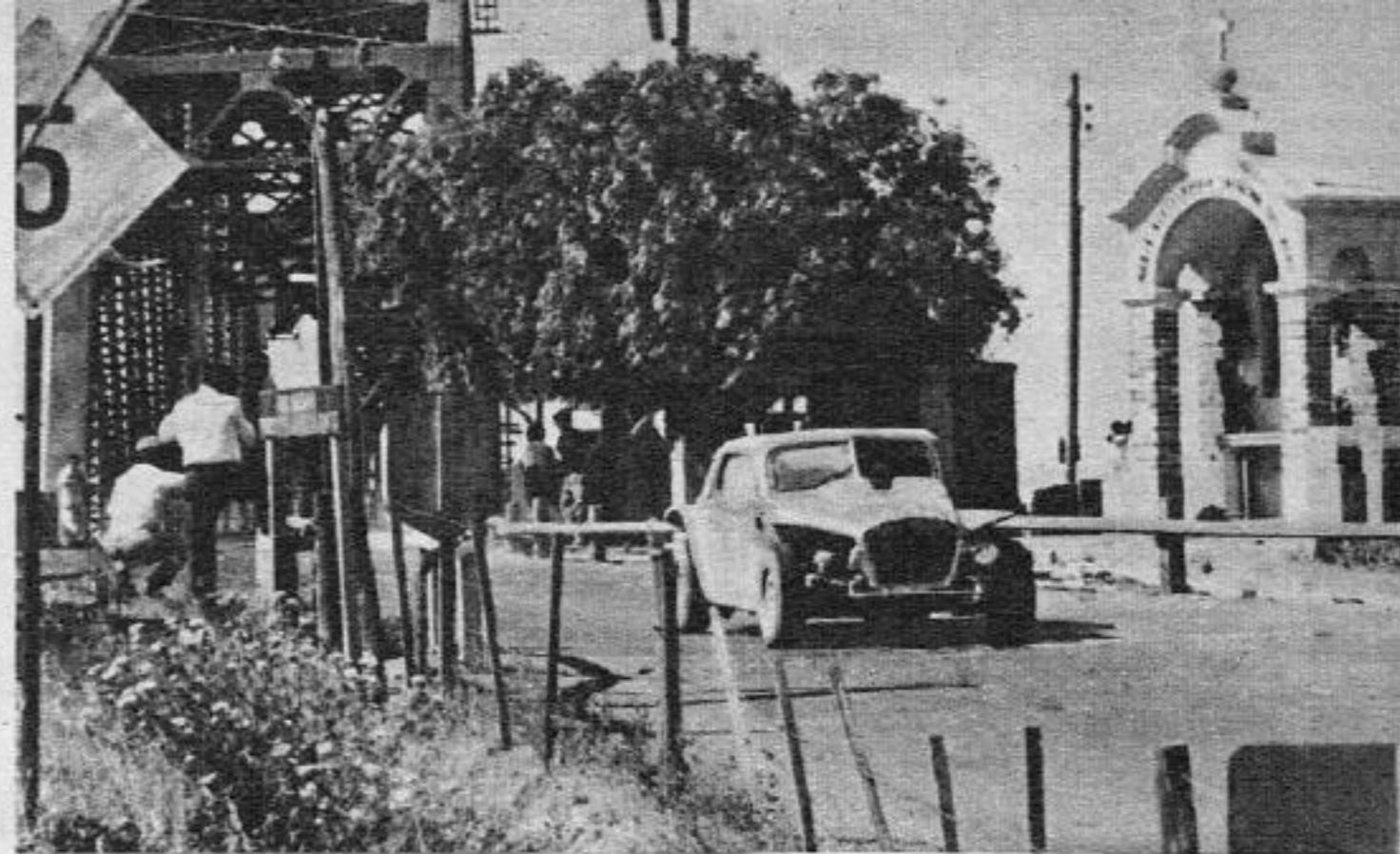
La Coloradita ya había dado su imagen de candidato seguro al triunfo cuando aún ni el mismo Bordeu estaba convencido. En Arrecifes abandonó con problemas en la bomba de aceite cuando iba tercero en la segunda

vuelta. Seis días después Bordeu hizo brillar todas sus posibilidades como conductor ganando en el Autódromo en su debut en la pista porteña sobre un TC. Gana el Campeonato de la ACTC y comienza la gran racha.

Se impone en General Pico, Chacabuco, Carlos Casares. La racha se corta en Rojas, pero la semana siguiente se toma el desquite ganando las dos etapas y la Doble Vuelta de Mar del Plata. Eso le bastó para colocarse a cinco puntos de Casá en el campeonato.

En el Triángulo del Oeste Bordeu muestra un Bordeu desdibujado en una lucha sin sentido. "Bamse" lo apura en una lucha de la cual ambos salen con los motores hechos trizas. Por esa causa no puede terminar su motor para correr en San Nicolás y su reencuentro con la madurez se produce siete días más tarde cuando derrota a Pairetti en gran forma en Olavarría. En Pergamino abandona en la cuarta vuelta. En Pehuajó se retrasa al finalizar la primera vuelta hasta los últimos puestos y recién aparece en la quinta, en el tercer lugar por tiempo neto. Pero la alegría duro poco y se vuelve a retrasar en la sexta vuelta para abandonar en la séptima. En Tres Arroyos abandonó en el transcurso de la segunda vuelta cuando iba peleando la punta con Pairetti. En Junín gana matando.

En Rafaela sufrió un vuelco que le destruyó completamente el automóvil. Siete días después no puede largar en Areco al llegar media hora tarde a las pruebas de clasificaciones. Todo eso luego del trabajo infernal de una semana para reacondicionar el auto. En Tandil es segundo del más veloz Roux y gana en Mercedes una carrera imposible desde atrás, luego de irse de la ruta al realizar un trompo en la zona de tierra en la cual estaba comenzando a llover. En esta última carrera decidió sus probabilidades para lograr el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. No es que simplemente haya logrado los puntos que necesitaba, sino que con esta victoria colocaba a Casá en posición muy difícil frente al Gran



Corre sólo por el placer de sentirse vibrando dentro de un auto de carrera. Pero esforzándose hasta conseguir el título, justificó el sentido que tiene competir

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

Premio. En el Gran Premio para Bordeu los problemas surgieron a partir de la segunda etapa con el embrague y la punta de eje. Sin embargo ganó la quinta etapa, para abandonar en la sexta etapa.

Este Bordeu del Turismo Carretera 1966 fue el mentalmente más aplomado

de los últimos cuatro años. Incluso más que aquel de 1964 cuando ganara el Gran Premio y estuviera a punto de quitarle el campeonato a Emiliozzi.

Bordeu ha progresado, ha encontrado respuestas, produjo resultados. En el más amplio sentido, Bordeu es el Campeón...

ACTUACION DE BORDEU EN 1966

20/II	Firmat	No corrió
27/II	Lobos	No corrió
6/III	Colón	No corrió
13/III	BAMC (Autódromo)	No corrió
27/III	San Francisco	No corrió
3/IV	Necochea	No corrió
10/IV	Río Cuarto	No corrió
17/IV	General Pico	No corrió
24/IV	Carlos Paz	No largó
30/IV	VLAC (Autódromo)	No corrió
8/V	CAE (Autódromo)	No corrió
15/V	Venado Tuerto	Abandonó en la 1ª vuelta
22/V	Mendoza	No corrió
12/VI	Salto	No corrió
19/VI	Bahía Blanca	Quinto
26/VI	Hughes	Primero
3/VII	Arrecifes	Abandonó en la 3ª vuelta
9/VII	ACTC (Autódromo)	Primero
10/VII	ACTC (Autódromo)	Tercero
9-10/VII	Campeonato ACTC	Primero
17/VII	La Pampa	Primero
24/VII	Chacabuco	Primero
7/VIII	Carlos Casares	Primero
21/VIII	Rojas	Abandonó en la 2ª vuelta
28/VIII	Mar del Plata	Primero
4/IX	Triángulo del Oeste	Abandonó en la 1ª vuelta
11/IX	San Nicolás	No largó
18/IX	Olavarría	Primero
25/IX	Pergamino	Abandonó en la 4ª vuelta
2/X	Pehuajó	Decimoséptimo
9/X	Tres Arroyos	Abandonó en la 2ª vuelta
16/X	Junín	Primero
23/X	Rafaela	Abandonó en la 63ª vuelta
30/X	San Antonio de Areco	No se clasificó
15/XI	Tandil	Segundo
20/XI	Mercedes	Primero
2-12/XII	Gran Premio	Abandonó en la sexta etapa

SINTESIS: Nueve veces primero, una segundo, una quinto, una decimoséptimo, ocho veces abandonó, dos no largó, una no pudo clasificarse y en doce no corrió.

MAR DEL PLATA

KISSLING, también con agua

Jorge Kissling volvió a dominar en una competencia de Fórmula Cuatro. Ganó su serie y la final corrida bajo fuerte lluvia en el atractivo circuito de Playa Grande

por PEDRO ANIBAL REVOREDO
fotos de JORGE H. DIAZ

Aunque con mucho menos público que el que podría aportar en su mejor época turística, Mar del Plata siempre es un lugar donde las recaudaciones son jugosas. Por ello, cualquier competencia automovilística en algún circuito costanero es una buena carnada para cualquier entidad. Así lo pensó la Cooperadora Policial Marplatense que necesitaba un cuartel para albergar a trescientos efectivos del Cuerpo de Infantería y recurrió a la Asociación Marplatense de Volantes para realizar una corsa en un circuito de 2,2 km en Playa Grande, incluyendo la Curva de Golf y el túnel del ACA.

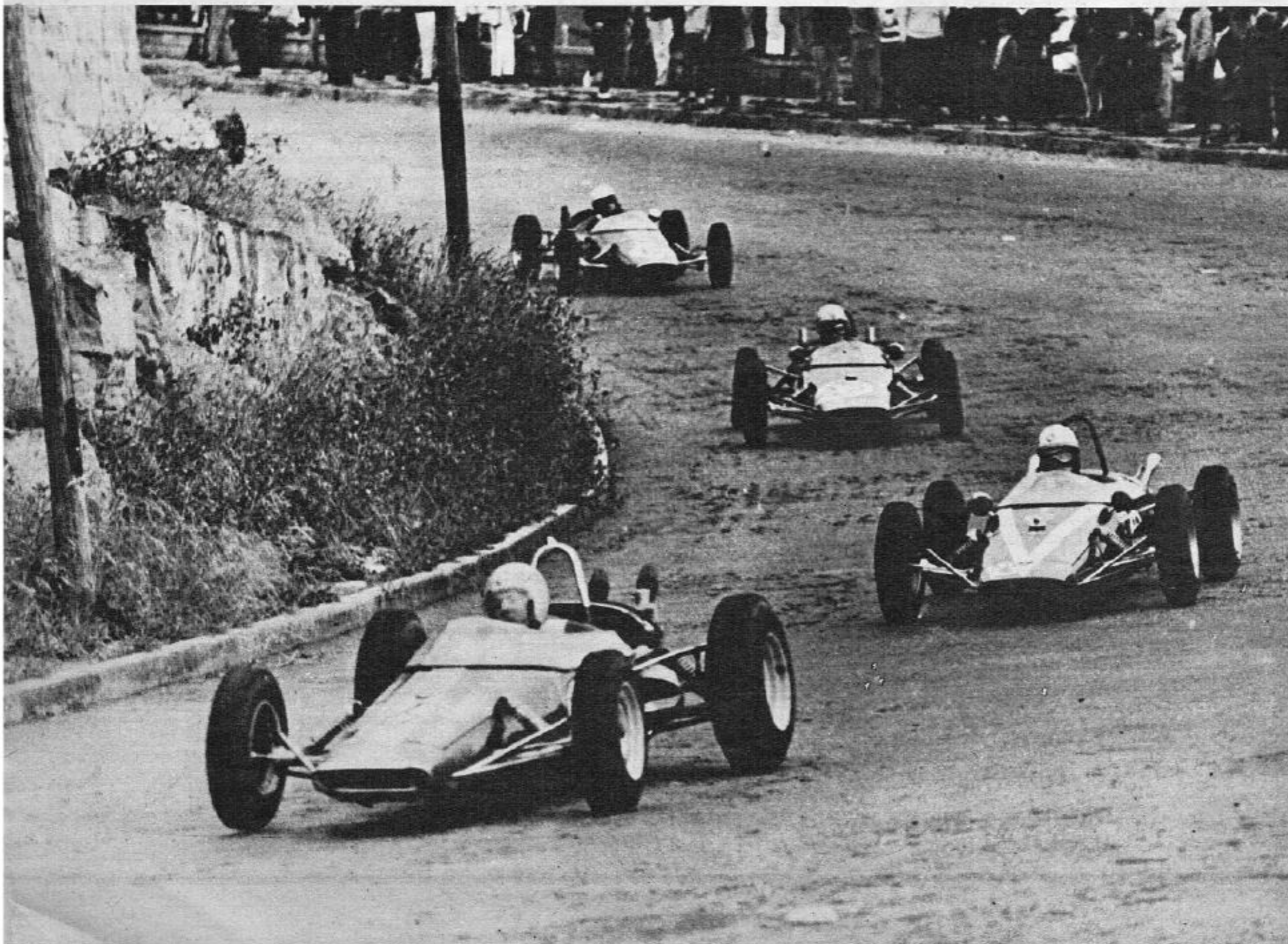
Un decreto-ley que empezó a regir hace algunos años impedía la realización de carreras de automóviles en las calles de Mar del Plata, pero perdió su vigencia al realizarse la Temporada Internacional. Claro, era la Temporada Internacional... y esta vez era a beneficio de la policía... Mejor así.

Lo realmente importante es que con estas dos carreras y la próxima de la Temporada Internacional se ha demostrado que tanto los Fórmula Tres como los Fórmula Cuatro se adaptan magníficamente a un circuito costanero incluso, como el domingo, bajo la lluvia ya que estos circuitos ofrecen tribunas naturales capaces de ofrecer seguridad y comodidad al público. Con ello se logrará

despertar, en un futuro no muy lejano, el auge de carreras en Mar del Plata, donde los Fórmula Cuatro pueden convertirse en el espectáculo ideal.

Los trescientos mil pesos de premios se cubren fácilmente con mil entradas (a trescientos per capita) y teniendo en cuenta que hubo presentes casi diez mil personas son razonables los deseos de Tulio Crespi de conseguir más dinero para premios (opina que en enero o febrero, realizando una carrera con buena promoción —y buen tiempo— podrían entregarse hasta un millón de pesos para premios).

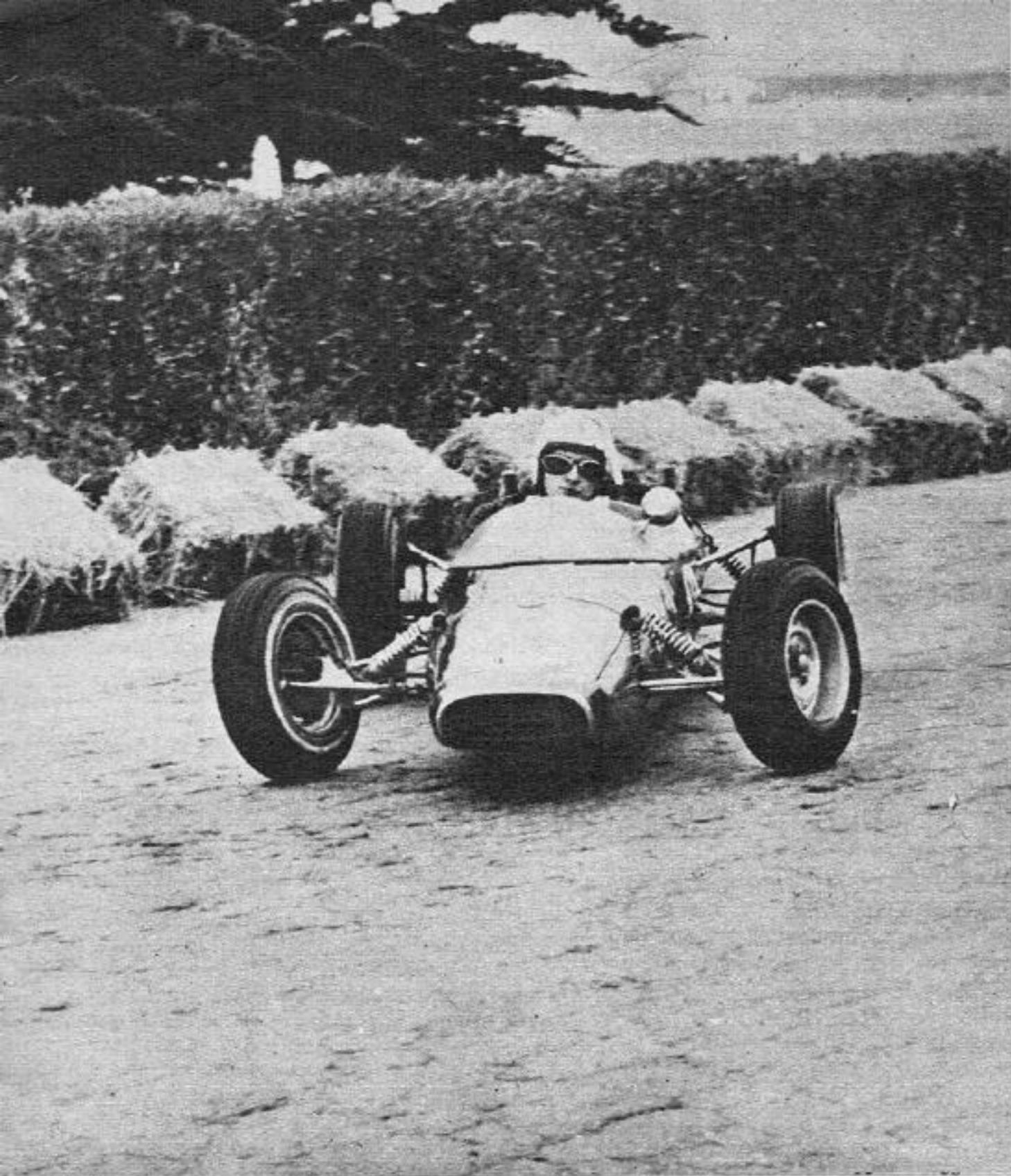
Sin embargo, la organización tuvo sus pro y sus contra: La Asociación Marplatense de Volantes puede hacer las cosas bien pero no las hizo. Hubo poca promoción de la carrera (aun teniendo en cuenta que la idea de realizarse nació el 22 de noviembre). Y si la AMV no hizo las cosas bien es porque no le interesaba en forma directa. Los cronometristas de la subcomisión de regularidad del Mar del Plata Automóvil Club se comportaron a las mil maravillas. Los dirigentes de la AMV cumplieron una labor eficaz salvo con la lógica excepción, esta vez a cargo del señor Leonardo Lázaro, quien se dedicó con paternal y avinagrado estilo a no dejar trabajar al periodismo y a filmar en lugar de cumplir su función de personal téc-



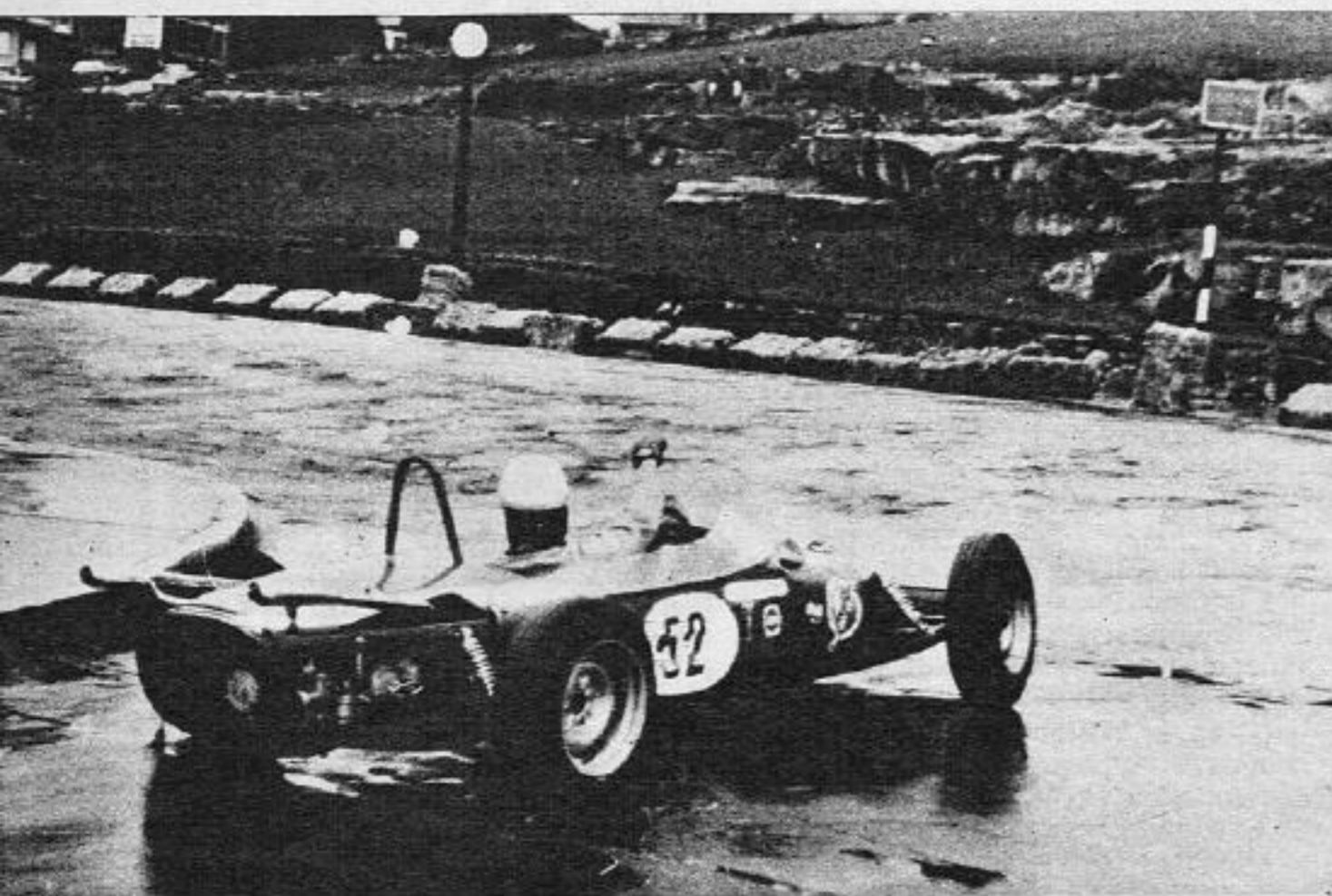
La curva del Golf. Andreatta, Kissling, "Klear" y Humberto Crespi. Primera vuelta de la Primera Serie. Los Fórmula Cuatro brindaron un buen espectáculo. Que se repita seguido.

Kissling: Sigue imbatible y está todo dicho. También fue rey del Atlántico.

"Klear" condujo su Crespi impulsado por el motor BMW Anexo J de su Coupé De Carlo. Con fallas en la carburación logró meritorio cuarto puesto.



Humberto Crespi en un derrape bajo la lluvia. Siempre conduciendo finamente, aunque sin ser de los más ligeros. Su motor esté por debajo del rendimiento de la mayoría.



nico en los boxes (como lo indicaba su credencial).

LA CARRERA

El equipo de Crespi llenó veinticuatro registros de inscripciones, incluyendo a nuestro bigotudo dibujante Mario Bertolini y los midgistas (¡el sábado corrieron en Ferro!) Juan Carlos Salatino y Raúl Sarda, pero solo quince se hicieron presentes.

La largada se efectuaba sobre el Boulevard Marítimo y se llegaba hasta la curva del Golf (en bajada con fuerte pendiente) y, aun bajando, los volantes debían frenar fuerte para poder girar lentamente hacia la izquierda y entrar en la parte baja. Luego viene el camino hacia el túnel con rápidas contracurvas, pasar por el túnel del ACA y tomar una curva a la derecha y comenzar una subida al lado del mar. Al finalizar el ascenso hay una lenta curva a la izquierda que indica el comienzo de la parte alta. De allí el regreso al punto de largada. El pavimento tenía varios desniveles en los cuales algunos pilotos —especialmente Grígolo con su auto de poco despeje— se dedicaban a dar panzazos. Por otra parte, el pavimento pococeado exigía un enorme esfuerzo a las suspensiones y a las direcciones.

Con la amenaza de lluvia se realizaron las pruebas de clasificación el

mismo domingo a las 14.30. A las 16 comenzó la Primera Serie con Salatino picando al frente seguido de Andreatta, Kissling, "Klear", Crespi, Orabona y Varela. En la tercera vuelta Kissling pasó al segundo lugar y una vuelta más tarde ya estaba comandando el lote al tiempo que "Klear" rompía el machón de cardan izquierdo en la curva del Golf. Crespi aprovechó para pasarlo, mientras que Salatino pinchaba un pistón y todos adelantaban un puesto, excepto el puntero Kissling y el último Luis Varela.

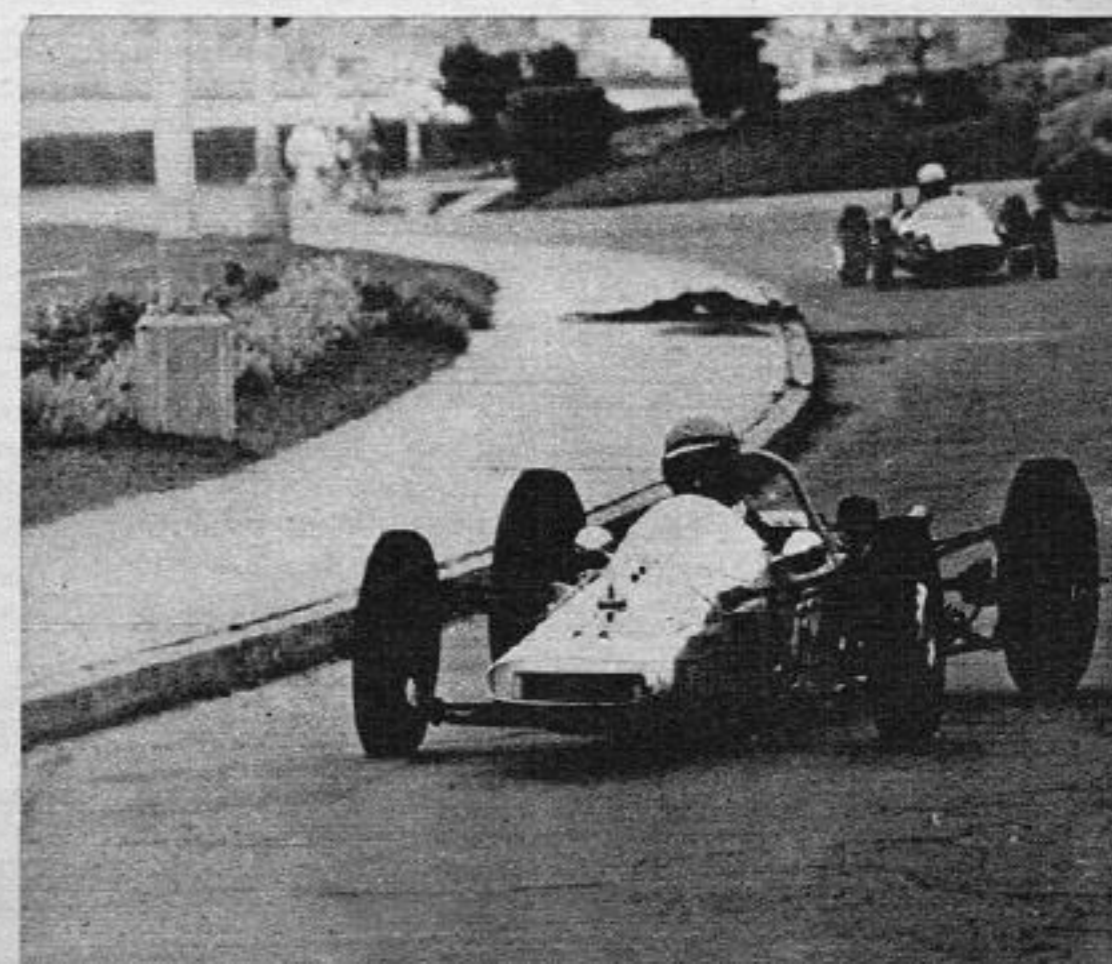
Carlos Ragno tomó la punta desde el vamos en la Segunda Serie, confirmando lo mucho que camina su BMW. Ganó cómodo. Lo seguían Bucci, Galluzzi, Grígolo, Sarda, el marplatense Lorenzani, Niveiros y Guerrero. Se andaba mucho más lento que en la Primera Serie. En la segunda pasada se quedó Bucci. Grígolo tuvo problemas y perdió una vuelta, mientras Sarda y Niveiros se colocaban segundos y terceros antes de finalizar, cuando ya había comenzado definitivamente a llover.

Se produjo un paréntesis de media hora en el espectáculo mientras los corredores reparaban sus automóviles en los boxes. Muchos bajaban la presión de las gomas por la lluvia; algunos revisaban las exigidas suspensiones; Galluzzi trataba de solucionar el problema de válvulas que lo



Carlos Andreatta: manejo y calidad. La mejor promesa 1966. Tercero.

La cámara capta a Grígolo cuando toma bien la entrada al túnel. Sobre la izquierda había un bache-cuneta que le hacía dar fuertes panzazos a su automóvil de poco despeje.



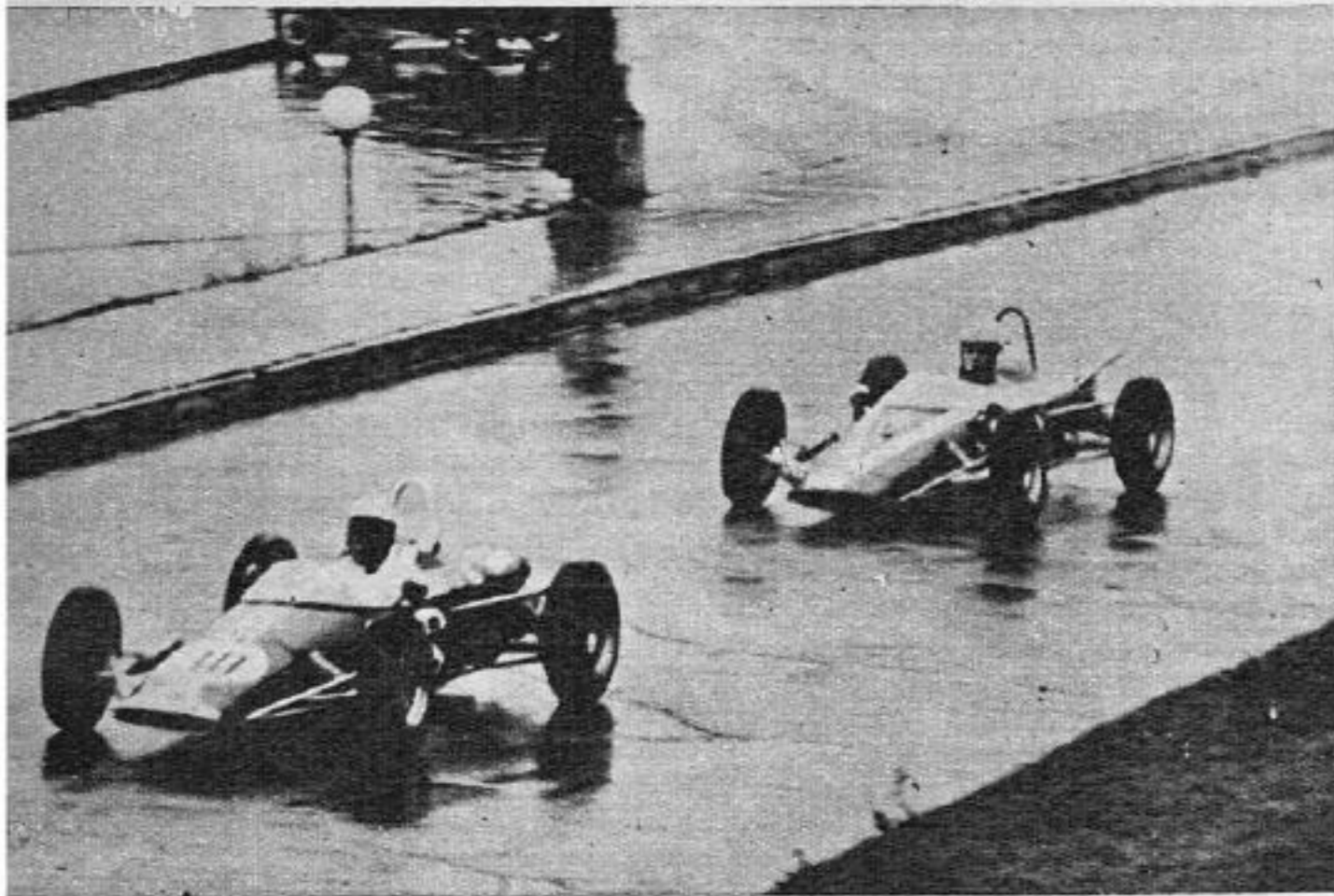
había obligado a abandonar en su serie; Crespi cambiaba neumáticos. Mucho trabajo y rápido.

La final se largó con Ragno picando al frente, seguido de Kissling, Andreatta, Sarda, "Klear", Galluzzi, Niveiros, Crespi, Varela y Bucci, mientras que el local Lorenzani se quedaba en la largada y abandonaría después de dar una vuelta. Sarda se fue contra los fardos en la curva de subida, aprovechando "Klear" para sorpassarlo. Ya muchos pilotos debían tantear los frenos para no patinar y Sarda seguía perdiendo tiempo con problemas de tenuta. Kissling pasó al frente en la tercera vuelta y ya no se

habrían de producir variantes en la clasificación hasta el final. Cuando se cumplía la décima de las veinte vueltas estipuladas previamente, el comisario deportivo decidió acertadamente suspender la competencia pues se estaba inundando el túnel, es decir, la parte más baja del circuito, hacia donde confluyen los desagües de las calles de la zona.

Pero Kissling era de todas maneras imbatible y las posiciones se habían estabilizado hasta ese momento. Solo defectos mecánicos podrían haberlos cambiado en la llegada.

También Mar del Plata vivió su fiesta bajo la lluvia...



Ragno y Kissling: Los dos son quienes poseen más potencia. Siempre favoritos, acá se los ve cuando el segundo, estaba primero.

CÍRCULO DE PLAYA GRANDE - FORMULA CUATRO M2
Asociación Marplatense de Volantes - 18/XII/66 - 2,2 km.

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	11m 40s4	10
2º	6	Andreatta, Carlos	Crespi-BMW	12m 05s	10
3º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	12m 44s1	10
4º	63	"Klear"	Crespi-BMW	12m 57s4	10
5º	33	Salatino, Juan C.	Crespi-BMW	12m 58s3	10
6º	19	Varela, Luis	Crespi-NSU	11m 50s8	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 113,075 km/h.

RECORD DE VUELTA: 52, Jorge Kissling en la sexta: 1m 07s8 a un promedio de 116,814 km/h.

ABANDONARON: 4, Donato Márquez Orabona en la segunda.

SEGUNDA SERIE

1º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	12m 11s7	10
2º	16	Sarda, Raúl	Crespi-BMW	12m 43s	10
3º	21	Niveiros, Rafael	Crespi-NSU	13m 18s	10
4º	56	Grigolo, Oscar	Grigolo-BMW	12m 50s9	9
5º	1	Guerrero, Jorge	Crespi-BMW	12m 56s4	9
6º	66	Lorenzani, Antonio	Crespi-BMW	12m 56s9	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,241 km/h.

RECORD DE VUELTA: 30, Carlos Ragno en la octava: 1m 12s5 a un promedio de 109,543 km/h.

ABANDONARON: 22, Eduardo Bucci en la tercera; 18, Roberto Galluzzi en la tercera.

FINAL

1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	12m 55s6	10
2º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	13m 08s8	10
3º	6	Andreatta, Carlos	Crespi-BMW	13m 13s3	10
4º	63	"Klear"	Crespi-BMW	13m 50s2	10
5º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	13m 51s7	10
6º	18	Galluzzi, Roberto	Crespi-Fiat	13m 59s4	10
7º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-BMW	14m 05s7	10
8º	21	Niveiros, Rafael	Crespi-NSU	14m 55s5	10
9º	16	Sarda, Raúl	Crespi-BMW	13m 25s8	1
10º	19	Varela, Luis	Crespi-NSU	14m 01s	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 102,114 km/h.

RECORD DE VUELTA: 52, Jorge Kissling en la quinta: 1m 16s a un promedio de 104,210 km/h.

ABANDONARON: 66, Antonio Lorenzani en la primera.

NO LARGARON: 2, Juan Faya; 5, Carlos Marinelli; 11, Carlos J. Martín; 14, Jorge Perrone; 42, Morris Malamute; 77, Juan C. Borgognoni; 69, Marlo Bertolini; Jorge Avale.

UN CONGRESO Y POCOS CONGRESALES

Con el Triángulo del Oeste se inauguró un nuevo método que puede llegar a ser solución si las carreras de TC siguen en este auge imparable. Ahora, nuevamente por intermedio de uno de los tres clubes que componen el triángulo, el Automoto Club Los Toldos, se tomó otra actitud original de indudable proyección para la categoría. La de realizar un primer congreso dedicado a discutir temas de TC, orientado en este caso en el plano organizativo o sea desde el aspecto concerniente a los clubes que organizan carreras de TC, ya que las cuestiones reglamentarias de la categoría son discutidas y autorizadas en la asamblea anual de la CDA.

Fueron invitados, en consecuencia, todos los clubes que de alguna manera u otra están ligados a la organización de "las carreras para el pueblo". Pero asistieron pocos. Apenas catorce, lo que es en verdad lamentable considerando que más importante que los puntos es el del temario lo son los hechos que motivan actualmente el tratar esos temas.

Se habla mucho de dificultades para efectuar carreras en ruta a partir del año próximo por el problema de obtener los permisos legales necesarios. En el aspecto ingresos monetarios del club la duda es si realizar, o bien pruebas de clasificación cobrando entrada o bien cobrar entrada en la ruta el domingo o bien las dos cosas o también ninguna de las dos; o sea hacer la carrera en forma gratuita el domingo y no hacer prueba alguna el día anterior que es, en cierta forma el criterio tradicional. Todo ello es motivo de una inquietud progresista en el club de Los Toldos que por medio de este congreso propugnó la creación de una comisión permanente, formada por los delegados de clubes, para el estudio y resolución de estos problemas. Sin du-

da están de moda las comisiones: hay de concesionarios, ahora de clubes...

Lógicamente entonces la primera medida fue formar dicha comisión. Roberto Bó, delegado por Olavarría, gozó de una inesperada popularidad entre sus ocasionales colegas y fue rápidamente propuesto y aceptado por todos. La lista se completó con cuatro delegados más; los correspondientes a Salto y Jorge Newbery de Venado Tuerto, Lenz y Vaschetto respectivamente (éste último ausente).

Y de inmediato las resoluciones o discusiones. Tres eran los puntos que figuraban en el temario ideado por la gente de Los Toldos. El primero y más extenso se refería al organigrama tipo de una competencia de TC subdividiéndolo en tres partes: circuito a utilizar, programación y prueba de clasificación. Por supuesto fue el tema más largamente debatido pero hubo de todas formas coincidencias bastante interesantes además de posiciones muy lógicas. Luego el punto siguiente tocaba el tema cobro de entradas pero fue rápidamente finiquitado por la afinidad de conclusiones ya obtenidas al discutir las pruebas de clasificación como medios de ingresos.

Y finalmente, como inquietud realmente notable aunque considerada por algunos presentes como fuera de lugar en este tipo de congreso, el tercer tema habló de patrocinar a partir de los clubes la intervención de un corredor en Fórmula Uno. El entusiasmo loable con que se refirió a esta posibilidad el presidente del Automoto Club Los Toldos no encontró sin embargo un eco resonante entre los demás delegados. Pero esto, como los temas anteriores, como una particular y consciente discusión de un delegado con representantes de la prensa oral merece ser tratado en la próxima semana con más lugar y más tiempo.

G. R. S.

SEIS HORAS SHELL EN EL PINAR

Se sumaron los contratiempos sobre la organización de las ya clásicas Seis Horas Shell que debían disputarse el domingo último en el autódromo Víctor Borral Fabini (El Pinar), en la República Oriental del Uruguay. La Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO), organizadora de la competencia, no logró obtener el concurso de pilotos argentinos y, ante la falta de suficiente número de inscriptos, decidieron suspender la competencia, que se disputaría, ahora, a mediados de enero.

Posiblemente los contactos con los posibles interesados argentinos no hayan sido realizados con la suficiente anticipación, a lo que debe sumarse la coincidencia de fecha con la carrera organizada por la AAAS en nuestro autódromo bonaerense. La huelga portuaria contribuyó, además, a complicar este problema.

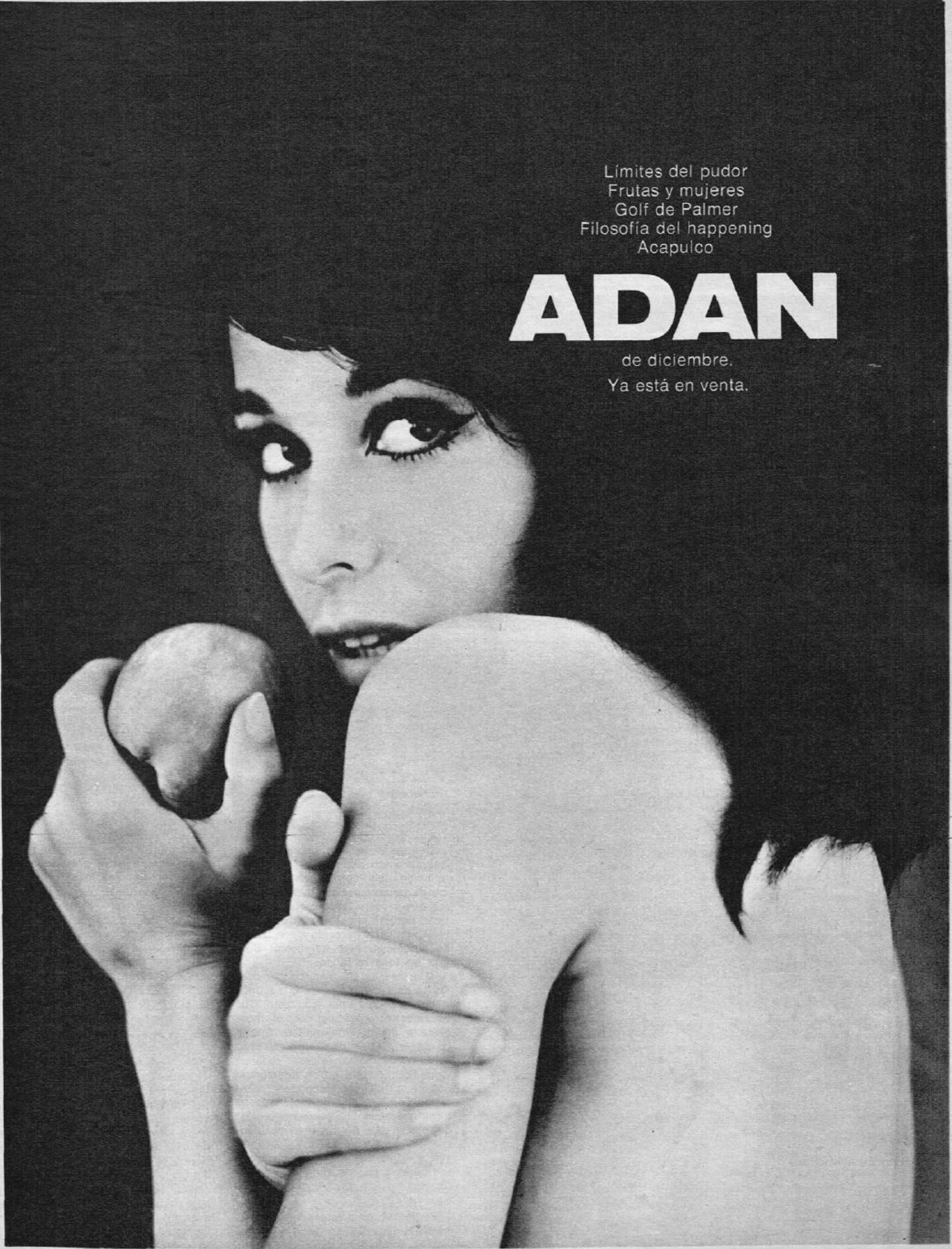
Los uruguayos esperaban también la participación de algunos pilotos brasileños de la zona fronteriza, pero las lluvias e inundaciones dificultaron también los desplazamientos por ruta desde esa zona.

Con relación a los pilotos locales también se presentó un problema que limitó el número de posibles

participantes. La Comisión Deportiva Automovilista uruguaya decidió exigir, a partir de esta carrera, la revisión médica. Esta exigencia, condición indispensable en cualquier otro lugar del mundo, no se realizaba en Uruguay y la CDA quiso poner, a partir de ahora, las cosas en orden. No faltó entonces el exponente periodístico del "machismo" criollo, quien desde las páginas de un diario de gran tiraje acusó a la CDA de "acomplejados" porque pretendían exigir comprobantes de buena salud a los corredores automovilísticos. Si bien la CDA supo mantener su posición contra los enfermos de antiprogreso, este entredicho también contribuyó a trabar y demorar la organización de esta importante competencia.

Será entonces hasta mediados de enero, con revisión médica, sin huelgas ni inundaciones y con un trabajo mejor coordinado por parte de la AUVO, cuyos dirigentes pidieron a CORSA que haga pública la invitación a equipos y corredores argentinos, para que contribuyan a llenar de ruido y clima el atractivo verano uruguayo.

P. H.

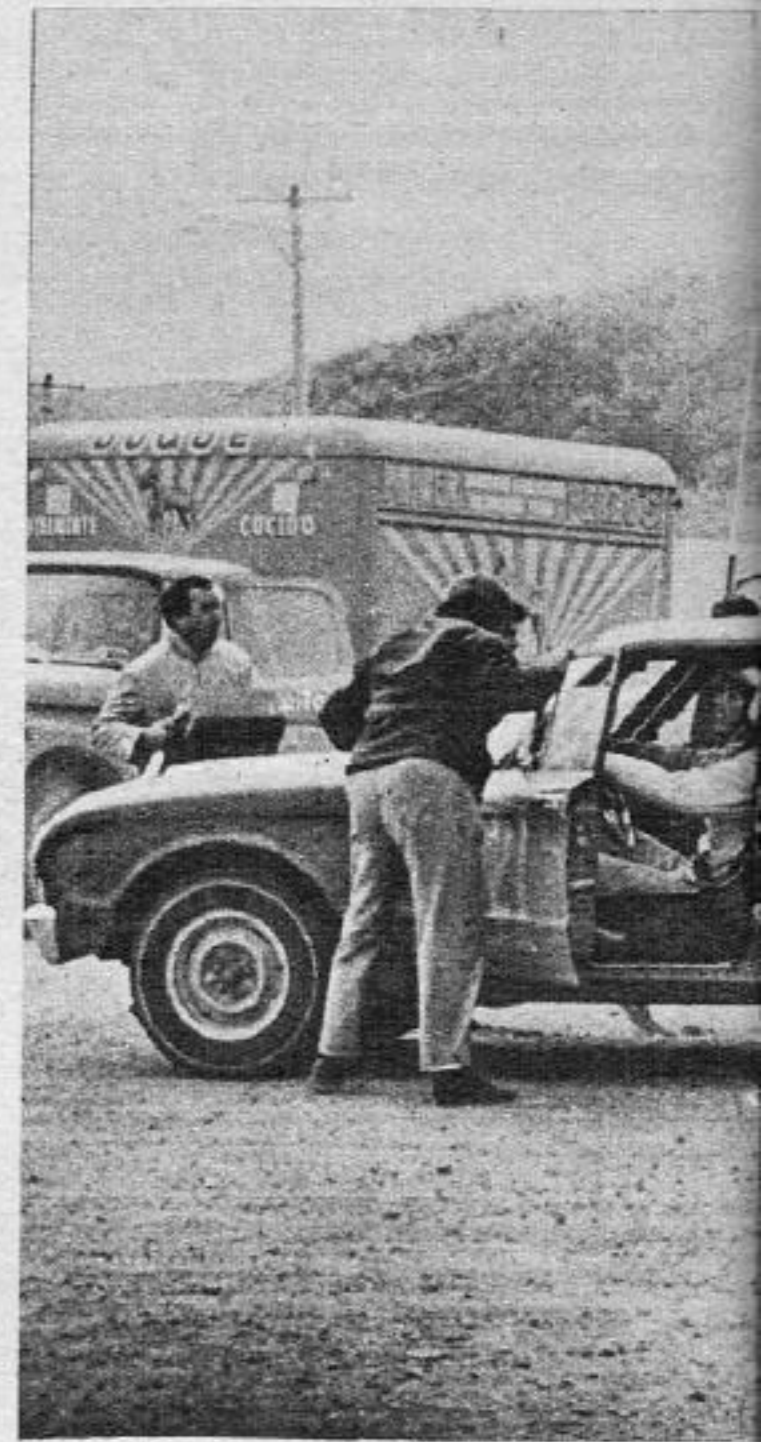
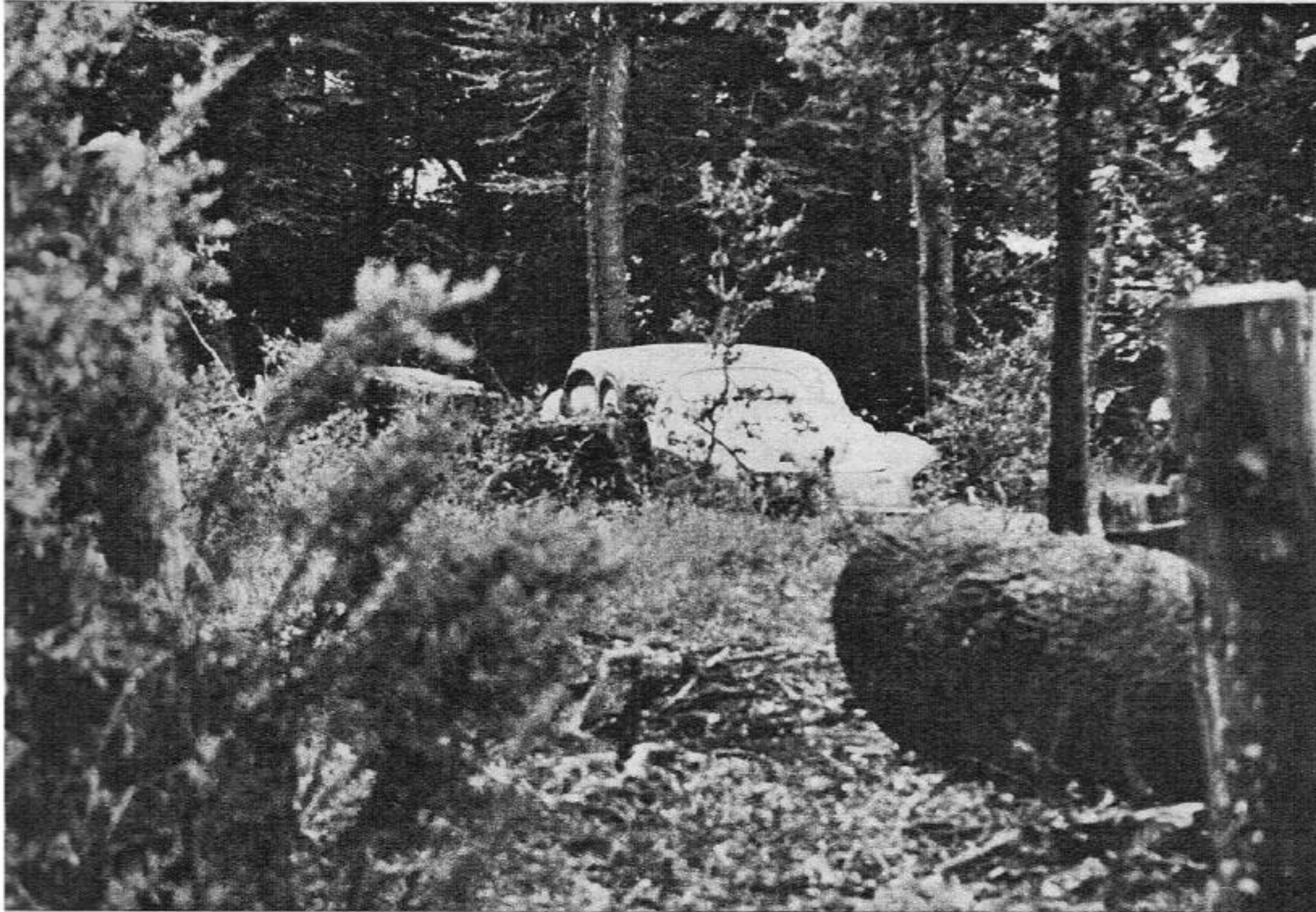


Límites del pudor
Frutas y mujeres
Golf de Palmer
Filosofía del happening
Acapulco

ADAN

de diciembre.
Ya está en venta.

LE GRAND PRIX DE TC, DESDE AFUERA



♦ Paisaje, aventura, naturaleza agreste en uno de los lugares más lindos del mundo: también esto es un GP.



♦ *Días de reparación: mucha gente trabajando en cada automóvil, con frío a veces, con incomodidad generalmente; un capital invertido en piezas de repuesto para alimentar estas reparaciones.*

Seguramente muchos de ustedes habrán visto alguna vez un dibujo animado del "correcaminos", especie de pajarraco exageradamente veloz que recorre las mesetas desérticas norteamericanas con un grito muy peculiar y parecido a una bocina de automóvil. Algo así como: Bip!-Bip! en tono metálico.

Mientras los TC recorrían veloces los tramos meséticos de la segunda y cuarta etapa, por supuesto, fue de rigor compararlos con el mencionado bicho. Una manera quizás de pasar el tiempo en broma. Pero sólo una de tantas de pasar todo un Gran Premio, que no se interrumpe con cada final de etapa para reiniciarse con la siguiente, sino que se torna una absorción permanente desde que se sale del lugar de residencia de cada uno hasta la ansiada vuelta. ¿Qué hacen, cómo viven en ese período de casi quince días, los corredores, los mecánicos, auxilios, periodistas?

Se descubren paisajes, se duerme en cualquier lado, se juega al fútbol con la infaltable pelota de goma.

se miran mujeres y corre también la mala sangre entre problemas mecánicos, comunicaciones telefónicas y mil cosas más. Lógicamente al fin del Gran Premio nadie se extraña cuando se entera de un paro de transportes o que en Vietnam se agudizó la crisis porque en esas dos semanas el aislamiento con el mundo extra-TC es casi total.

LA COMPAÑERA DE TODO MOMENTO

Hubo un personaje que siguió a la carrera con el entusiasmo más fiel: la lluvia. Pero también tuvo su virtud; en Bariloche se convirtió en nieve, verdadera nieve de diciembre, de copos suavécitos. Algunos corredores, sobre todo los debutantes en el Gran Premio, contaron alborozados cómo al detenerse fugazmente para reparar, trabajaban en el auto mientras los hombros recibían nieve. En este pedazo la alusión obligadísima era referirse al Rally de Mon-

EN LA RUTA DEL GP



Para el piloto oficial de un equipo la tarea puede ser mucho más fácil: sólo tiene que llegar, lo demás ya está solucionado de antemano. Pero si razones políticas deciden a la empresa a retirar el equipo, el conductor queda impotente, con el esfuerzo gastado entre los dientes...

tecarlo aun cuando los caminos no se habían cubierto con una capa de hielo, ni los TC entraban y salían de las curvas con el coche cruzado. Está bien: la "verdad verdadera" de cualquier Gran Premio es correrlo pero en este caso ¿quién les quita a los auxilios o a nosotros el privilegio de pararse en algún lugar para sacar las fotos de locura o para jugar con la nieve, cosa que los corredores no pudieron hacer? También es un consuelo por no correr. Luego por Esquel la lluvia se tornó insostenible formando un barro que parecía crema. Si no que lo digan Casá y su magneto.

MIL COSAS POR DESCUBRIR


Entre los millones de cosas que se pueden encontrar en un viaje de cuatro mil kilómetros, en dos ocasiones el ¡mirá! fue simultáneo entre los ocupantes del auto. Primero: cuando recorriendo la veloz zona mesética, llegando a Zapala, de gol-

pe al traspasar una curva aparece por primera vez la cadena de picos con nieves externas (como diría Bressano). La segunda fue volver a ver el mar que apareció también detrás de una curva poco antes de entrar a Puerto Madryn. En el auto de CORSA un aplauso. Y además por supuesto la imaginación personal que tuvo oportunidad de distraerse a lo largo de todo el Gran Premio. Un auxilio nos mostró con auténtica satisfacción los vegetales petrificados que consiguió trabajosamente explorando zonas de la cuarta etapa. Claro que también están los que no encuentran ni tratan de encontrar nada y que sólo pueden hablar de vueltas, kilómetros y promedios; lo que está muy bien pero no es lo único digno de una carrera como el Gran Premio.

Una curva aguda en el camino de montaña entre San Martín de los Andes y Bariloche: siempre mirando al frente se ve alternativamente la cadena de picos nevados y al dar la vuelta un lago. O con sólo girar la cabeza nubarrones oscuros y el cielo azul. Y como esas mil más. ¿Y los lugares para dormir? En Zapala puede ser un frío cuartel, en Paso de Indios entre Esquel y Trelew puede ser el auto la posibilidad más cómoda, en Bariloche un hotel confortable y confiterías con masas suizas, etc., etc. Pero estas cosas nadie las conoce tan bien como los auxilios que deben esperar la carrera eligiendo la curva lenta y no la posibilidad de dormir más o menos bien. El Gran Premio también se debe a ellos.

EL CAMBIO DE FRENTE

Al terminar la tercera etapa automáticamente uno ya se considera volviendo y desde Rawson en adelante los días se hacen largos y parece que se está en el fin del mundo. Paradójicamente la imagen mental de los kilómetros a correr se mide en forma distinta cuando se está lejos en zonas tan diferentes a las habituales del TC. Cuatrocientos kilómetros hechos en la ruta 25 por ejemplo (entre Esquel y Trelew) no parecen tantos como los cuatrocientos de Buenos Aires a Mar del Plata. ¿El apuro por llegar? ¿Las cosas diferentes...?

Como ésta, muchas cosas no son muy explicables pero hacer un Gran Premio en forma paralela a la carrera tiene casi tanto encanto como correrlo. Este año fue al sur, pero por el norte pasó el de Turismo con ambiente similar; quizás el año que viene el de TC vaya al norte. En años muy anteriores llegó hasta Santa Cruz. Pero aún cuando fuera siempre al mismo lugar cada Gran Premio tiene una personalidad indiscutible y cada uno es diferente al anterior. Hasta octubre que viene el año pasará pronto. Porque en el próximo nos anotamos. 

LA FABRICA DE IDOLOS

por ENRIQUE S: SANCHEZ ORTEGA




Las radios transmiten entusiasmo a sus oyentes. El verdadero GP es mucho más frío, con pocos automóviles en la ruta, sin pelea, muy espaciados.

Sería tonto enumerar en una larguísima lista las características que diferencian a nuestro TC de cualquier otra de las tantas categorías que existen dentro del automovilismo deportivo. Pero si podemos hablar de una mentalidad también distinta, especial e irreversible que envuelve como un denso halo a todos cuantos asoman sus cabezas por estas tantas veces llamadas "categoría nuestra". Corredores, acompañantes, mecánicos, auxilios, público, periodistas y promotores provenientes de cualquiera de los polvorientos caminos que conducen al TC, se ven fascinados, enceguados y ensordecidos como si fuera un verdadero canto de sirenas. Entre toda esta élite popular, hay un personaje que paga la consecuencia lógica de un invento interesado: es el público. Cualquiera de nosotros encendió —en esos días que vivimos "la vibrante emoción del Gran Premio"— la transistorizada y escuchó a una voz aguda, metálica y penetrante que desde 3.000 kilómetros de distancia y a una altura de trescientos metros intentaba crear una sensación que en el escenario en que se desarrollaba y a nivel del suelo no existía, condimentando esa gran olla de donde sólo surgen hombres. Nuestra categoría de Ford y Chevrolet crea nombres, es una carrera de hombres y no de máquinas, pero en el sentido falso. Como una gran troupe que es y como en el

caso de todas las troupes, sean de lo que sean, dibuja caracteres, pero lejos de pintarlos como debería hacerlo, íntimamente relacionados con una profesión vital, les da esa característica de malos y buenos, galanes y ogros, Carnera y San Martín. No es la causa lo que se aplaude domingo tras domingo sino que se goza el efecto. Y se lo fomenta.

La debilidad humana encuentra aquí terreno más que fértil para su expresión. No hay vuelta que darle, es mil veces preferible ser el muchachito encima de un auto que corre sin las características de un coche de carrera, que ganar un Gran Premio de Turismo Mejorado y no ver en los quioscos de Retiro su cara estampada en un banderín de treinta pesos.

Nuestro atavismo latino nos exige ídolos que reúnan una serie de características como por ejemplo la indispensable del "machismo". Y andar a más de doscientos kilómetros por hora en una recta aunque en la curva o en la montaña se baje a sesenta, impresiona como para colmar plenamente el requisito indispensable.

Los valores humanos están en juego y si un día un señor de Balcarce se fue a correr adonde no lo conocía ni el que organizaba la carrera y se trajo de vuelta cinco campeonatos del mundo, no hay que descartar la posibilidad de que "la locura se repita". 

El GP no terminó en Necochea; homenajes y entregas de premios se suceden sin solución de continuidad. Particular brillo tuvo la realizada por "Emoción en las Rutas", donde Pairetti cargó un camión de regalos

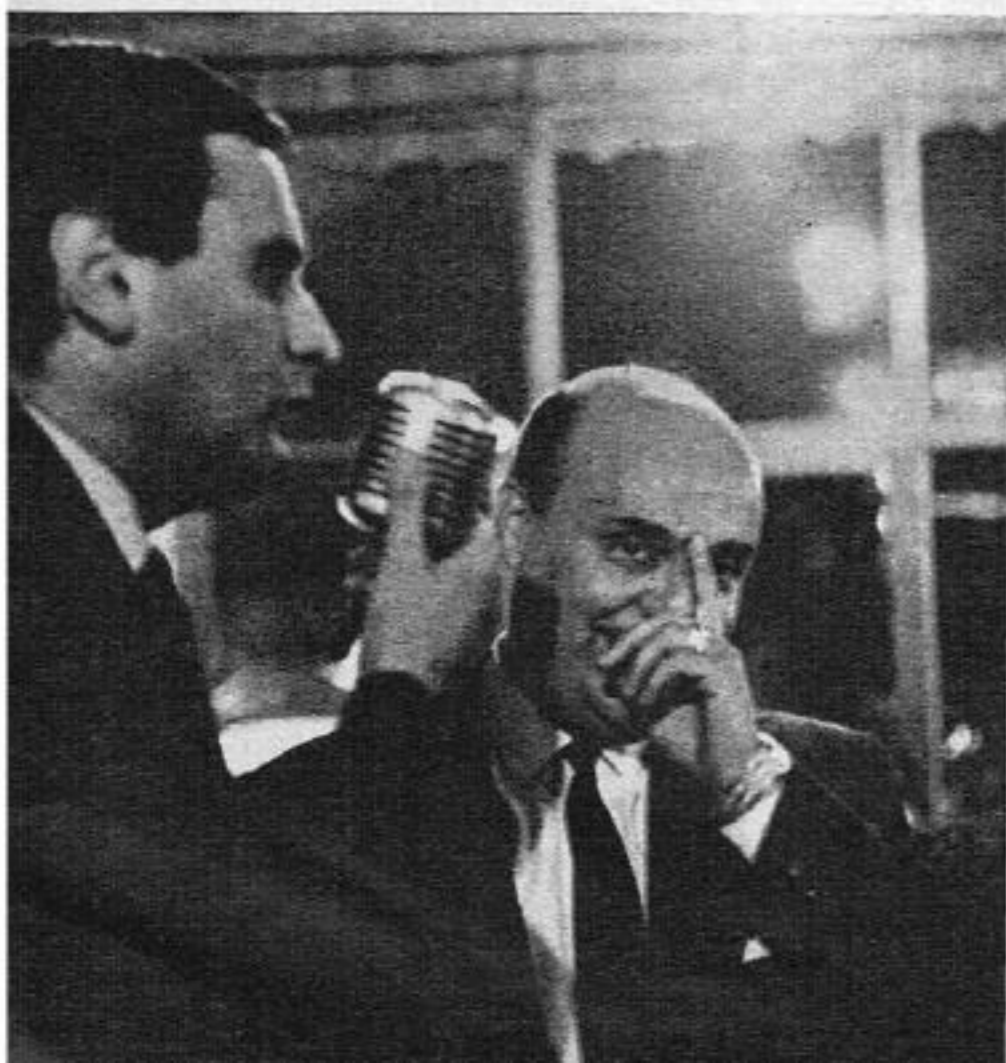
Entrega de premios provenientes de firmas comerciales y fin de actividades en 1966 para "Emoción en las Rutas". Todo el mundo a festejarlo en Chicken's: de este lado Cabalén, Pairetti, Fangio, Graciela Borges, Bordeu, Galbato, Rienzi; enfrente Manzano; la lista sigue. Estuvieron también Aeid, Merello, Casá, Villegas, Malnatti, Galluzzi, Manolo Rodríguez, Santiago González, Matias, Crispulo Villanueva.



CIERRE DE TRANSMISION



Campeón Argentino y señora: una alegría compartida en todos lados, también en Chicken's.



Las voces son conocidas; éstas son las caras: Gañete Blasco y Pérez Trigás (el micrófono le causa gracia, siempre) de "Emoción en las Rutas" por Radio Libertad. Descanso hasta la próxima Temporada.

Galbato, Emiliozzi, Pairetti, Fangio, Bordeu, Casá, muchos corredores más y una gran cantidad de gente de todo el ambiente se dedicaron el miércoles pasado a comer pollo con papas fritas en la semanal comida de Radio Libertad en Chicken's. Noche agradable, muchas mesas y muchos reflectores de Canal 9, que televisó esta especie de cierre de temporada, fueron el marco adecuado para la entrega de todos los premios otorgados por Radio Libertad o, mejor dicho, por sus avisadores.

La playa de estacionamiento estaba mucho más completa que de costumbre y junto a los TC de Santiago González, "Cacho" Matias, Adrián Villegas y Crispulo Villanueva alternaban los cromados Impalas de numerosos y robustos ejecutivos de empresas y agentes publicitarios que trabajaron durante el año con Radio Libertad. En las mesas todo el mundo y en un rincón los premios a distribuir, de los cuales una cantidad enorme se la llevó Pairetti. Se comenta que alquiló un camión porque la camioneta de auxilio no le alcanzaba para llevar todo. Algunas de las cosas como ejemplo: 28 trofeos, radiador de oro, filtro de oro, frascos de kilo de gomina, dos paquetes de fideos moñitos verdes, yerba para varios años, un sachet de aditivo para el aceite, un ejemplar del último CORSA, un equipo de servo para freno, una biblia y un calefón. Además en todo el Gran Premio llevó un acompañante de oro.

Como se ve premios de cualquier magnitud y utilidad que alcanzaron a cuanto corredor estuvo presente, y a cuanto presente hubo, aunque no fuera corredor.

Después hablaron todos. Pairetti, por supuesto, tuvo que contar cosas

del Gran Premio. Fangio comentó que le hubiera gustado que ganara Bordeu pero que de cualquier manera el Gran Premio no podía estar en mejores manos. Roux y Rienzi se constituyeron en la voz oficial de la ACTC y éste último, haciendo un pequeño y rápido análisis del año 66, lo encontró como el más útil y proyectivo de toda la historia del TC cosa en la que estamos totalmente de acuerdo. Villanueva fue el relator de uno que volvió tras un paréntesis largo y alcanzó un excelente puesto en la carrera más importante del TC. Galbato se refirió a su carrocerero "Naranjita", Manzano sigue admirado de la maestría de Fangio quien lo llevó hasta el final de la cuarta etapa. Y así todos en los micrófonos de Aliaga, Cazón Calabrese y demás.

Por ahí, explotaron y se prendieron fuego unos cuantos globos para asustar a cierto sector de una mesa. En respuesta, al rato se vio como otros tantos globos eran desprendidos subrepticamente y como estaban inflados con gas se elevaron rápidamente llevando a modo de barcaza una panera de plástico...

El ambiente era sin duda de alegría y se matizó sobre todo con las canciones de una exuberante actriz. La peña "La Idea Fija" piensa contratarla a la brevedad, según escuchamos confidencialmente, para la gran fiesta que prepara. Como digno final la gente salió muy contenta y hasta vimos un burgués Oldsmobile 65 dos puertas partir acelerando fuertemente y con ruido de escape. Pero a no pensar demasiado bien. Tenía caja automática. Luego en la Avenida G. Paz nos pasaría un TC de los que estaban en Chicken's a unos 160 km/h. Y bueno, como los muchachos no se pueden dar el gusto hasta el año que viene...

G. R. S.

MIDGET: EMPALIZADAS AL DIA

por CARLOS FIGUERAS

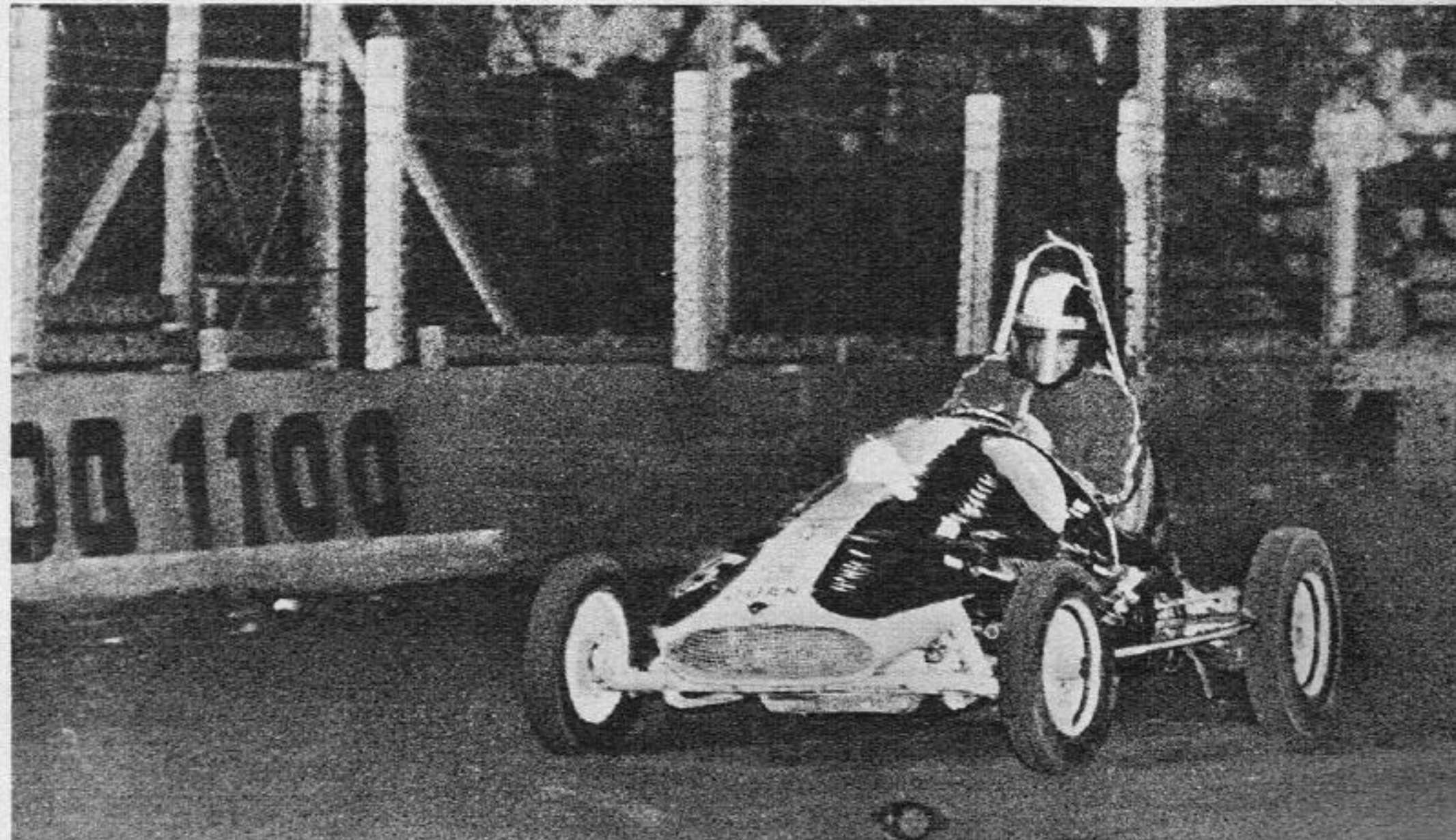
fotos: CARLOS ARCURI

Otro sábado más con speedway y midget, y el último de este mes ya que hasta el próximo año no habrá más competencias para estas categorías. Las fiestas de fin de año darán un descanso a los muchachos, para que luego tengan oportunidad de volver con más ganas. La última reunión se caracterizó principalmente por la gran cantidad de revolcones, derrapes, trompos, topetazos y hasta un vuelco —por suerte sin consecuencias aparentes— para el piloto del auto N° 8, Massimilia, ganador de la prueba del sábado anterior. Pese a que ya no se ven los combates pugilísticos de hace algunos años atrás, los muchachos siguen "cargándose" amistosamente y desafiándose antes de cada serie. Hay algunos pilotos que no están todavía en actividad regular y entre ellos se destaca el subcampeón de midget, Rubén Cané, quien por problemas familiares (y nada más que por eso) no se pudo anotar en las últimas reuniones. Prometió a CORSA que casi seguro estará en la próxima. Esperemos que así sea.

En speedway también hubo de todo. Revolcones a granel, a tal punto que en una serie siguió girando un solo competidor porque los otros tres estaban con la cara enterrada en la tierra roja de la pista de FCO. "Monkey", una figura de importancia dentro de la categoría, no fue de la partida en esta presentación porque sigue agujereando pistones en forma alarmante, pese a la desesperación de su mecánico Jorge Baló que hace lo posible y lo imposible por solucionar los problemas en su máquina. Otra vez será. Un nuevo representante desinteresado de CORSA, tomó su lugar en la largada: Oven Suahr que no pudo clasificarse porque fue uno de los tres que aterrizaron con moto y todo. Para la próxima, mejor suerte.

Vayamos, por fin, a las carreras propiamente dichas. La primera serie, como siempre, la ganó Raúl Sarda, uno de los hermanos invencibles. La segunda se la adjudicó Salvador Sarda (piloto de CORSA); la tercera Jorge Saracco y la cuarta Ricardo Meabe (p). Los repechajes los ganaron Chela, que fue quien llegó solo, y Guido Invernizzi. La primera semifinal vio como ganador cómodo a Raúl Sarda (hasta cuándo) seguido por Vallone y Corvalán. J. Saracco venía tercero pero encontró un paredón lateral que estaba un poco corrido y trató de ponerlo en su lugar, cosa que no consiguió y fue a dar por tierra con su motocicleta encima. La segunda semifinal fue una demostración cabal de lo que puede llegar a realizar, cuando se lo propone, Salvador Sarda. De movida tomó la punta Invernizzi, detrás Marotti, Meabe (p) y Santostéfano. Último, cómodo, estaba Salvador. En la primera vuelta ya había pasado a Santostéfano. En la segunda y en la tercera se mantuvieron las posiciones y en la cuarta, ante el delirio del público que colmaba las tribunas, quedó segundo pasándolos a todos por cualquier lado y hasta casi pasa al frente en la última curva y se adelanta a su hermano que ganó esa semifinal.

Luego de la final de perdedores, que ganó Marotti, pasamos a la final de finales. Se alistaron los participantes en la línea de largada y Salvador Sarda tomó la punta, decididamente, con su hermano Raúl en el segundo puesto. Las posiciones no cambiaron en ningún momento y Salvador logró adjudicarse la final con toda la recta principal de ventaja. En speedway la única incógnita que hay antes de cada carrera es: ¿Raúl o Salvador? El sábado pasado le tocó a Raúl, en esta oportunidad Salvador se tomó la revancha. Excelente



Ramírez se llevó los aplausos por haberle ganado a Jorge López ("El Villano"). Se impuso en forma clara aunque sólo se disputaron tres vueltas. Hay que tenerlo en cuenta para el año próximo.

manejo y mucha calidad. Felicitaciones, hermanitos.

La Asociación Argentina de Midget, se reivindicó con CORSA —estamos muy contentos— porque nos entregó el puntaje completo del campeonato en una hoja muy prolija y escrito a máquina por duplicado, por lo que consideramos que quedan libres de culpa y cargo por no habernos dado el puntaje en la reunión anterior. Las series fueron ganadas por Jorge López (auto ex Ulivi), Rey, con Chemolli detrás, al que la gente ovacionó cuando trató de mandarse por adentro en la última curva, pero no pudo lograr su cometido; Ramírez con muy buen manejo y excelente medio mecánico y la cuarta por Rubén Cané. En esta última serie punteaba Bocazzi pero en la segunda vuelta, a la salida de la curva de Avellaneda, su coche derrapó más de lo esperado y dio de lleno contra el paredón torciendo la maza trasera derecha. En los repechajes se impusieron Fernández y Aquiles Corvalán. En este repechaje también besó el paredón el auto de García. En la primera semifinal Jorge López dio cuenta del resto sin mayores inconvenientes entrando segundo "el muchachito" Chemolli, quien se enloqueció nuevamente y sacó as-

tillas de la empalizada elevándose un metro y cayendo sobre las cuatro ruedas. Allí se le acabó la carrera y no pudo clasificarse para la final. La segunda semifinal fue ganada por Ramírez, con mucha calidad y buena ventaja sobre su perseguidor Massimilia. Corvalán, que venía cuarto, se encontró con que su auto andaba en tres ruedas a la salida de la curva de Martín de Gainza y no tuvo la satisfacción de ir a pelear los puntos.

En la prueba final pasó de todo. Para abreviar, habría que preguntar qué fue lo que no pasó y entonces la respuesta se haría más fácil. Apenas largada tomó el comando del pelotón el coche de Ramírez (que evidentemente estaba en su día) seguido por López (con el motor fallando), Massimilia y Fernández Pardo. Las posiciones se siguieron manteniendo hasta que en la tercera vuelta, cuando Massimilia trataba de pasar por cualquier lado a López, su auto dio contra la empalizada, se elevó como un metro y medio, dio una vuelta de campana entre el grito de terror del público y cayó con las ruedas mirando el nublado cielo. La gente de la pista corrió despavorida para auxiliar a Massimilia pensando que habría sido un accidente

grave, pero por suerte Massimilia estaba consciente y sólo algo dolorido. Entretanto en la pista seguían girando los autos, manteniendo sus posiciones y a velocidad reducida —como en Indianápolis— hasta cumplir las vueltas que faltaban. Lógicamente Ramírez se alzó con el triunfo demostrando estar sumamente emocionado, seguido por López, Cantó y Fernández Pardo. Pasó así, entre empalizadas y vuelcos, un nuevo sábado de speedway y midget en la pista de FCO. Ahora, sí, podemos decir y con seguridad... ¡Hasta el año que viene!

Parece que se está cayendo, pero está doblando... Este es el ganador Salvador Sarda, qu por el momento es imbatible. (¿Hasta cuando?).



CAMPEONATO SPEEDWAY

1º	S. Sarda	110
2º	R. Sarda	100
3º	Vallone	81
4º	Meabe (p)	70
5º	Salatino	49
6º	Invernizzi	47
7º	Marotti	46
8º	Corvalán	40
9º	Santostéfano	37
10º	Saracco	35

CAMPEONATO MIDGET

1º	Chemolli	45
2º	López	41
3º	Massimilia	36
4º	Fernández	33
5º	Fernández Pardo	31
6º	Ramírez	28
7º	Cané	24
8º	Rey	23
9º	Cantó	21
10º	Pantuso	13
10º	García	13

Nota: El Campeonato de speedway fue realizado por los señores Sánchez y Rodríguez Lozano (Encargado de Relaciones Públicas y Prensa de la Asociación de Speedway; el campeonato de midget, por los dirigentes de la Asociación Argentina de Midget y el planillaje fue hecho en colaboración con los integrantes del equipo de "Emoción en las Rutas", señores Colombo, Gravano y Pérez Trigués.



OSCAR CABALEN

El segundo puesto en el GP de TC consagró el mejor año de una larga vida automovilística. Cabalén fue indiscutido especialista en carreras de larga distancia

por ENRIQUE S. ORTEGA
fotocolor: JORGE DIAZ

Desde su debut con una moto HRD en el hipódromo de Bell Ville hace dieciocho años, después cuatro triunfos "al hilo", pasando por una fractura de tobillo en Gálvez y un clavo de platino para siempre, ha pasado mucho tiempo; más que una vida. Europa, los principios, la inconsciencia, el juez: "Jim Clark fue el que más me gustó"; la autocrítica: "Tandil me gusta, es para lucirse manejando; tiene buen piso, es veloz y eso es muy importante para mí; cuando el coche sufre yo no sirvo. Tandil es ideal para el Mustang". Un triunfo en las 10 Horas Nocturnas de Messina, en Italia; 1955 el gran año: la Mille Miglia con una de las primeras Giulias, el gusto de ser puntero delante de Fangio durante media carrera en Venezuela, hasta que se rompió un pistón y un segundo puesto en Monza también con el Maserati de dos litros, nos pintan la otra imagen, poco conocida de Oscar Cabalén. Sus gustos, sus aspiraciones y su forma de ser son también poco conocidos para el público que no sin un poco de sorpresa fue testigo de su consagradorio Gran Premio TM, y un impresionante carrerón en el Gran Premio TC, carrera con la que se encuentra plenamente identificado.

¿Cómo es el coche que hicieron ustedes? "Básicamente es un Ford Falcon con motor F-100; se le pusieron frenos de disco adelante y los originales de tambor atrás. Ahora Tem-Lucas nos va a colocar también un par de discos en las ruedas traseras. La suspensión la confié a Daher-Boge, poniéndole tres amortiguadores adelante y dos atrás por cada rueda; el diferencial lo traje de Córdoba, es un Transax; la caja es Mustang y tiene cárter seco. Me gustó manejarlo tanto o más que el Mustang, pensá que este último tiene los amortiguadores originales de fábrica".

Estamos frente a otro Cabalén y a su obra. Si para las personas existe un ciclo que cambia, positiva o negativamente cada tanto tiempo, hoy el corredor cordobés por adopción dio el gran salto y pasó su examen con nueve cincuenta. Un primer puesto en la San Juan-Coquimbo-San Juan; la desclasificación luego del triunfo en la vuelta del Noroeste y los últimos dos Grandes Premios





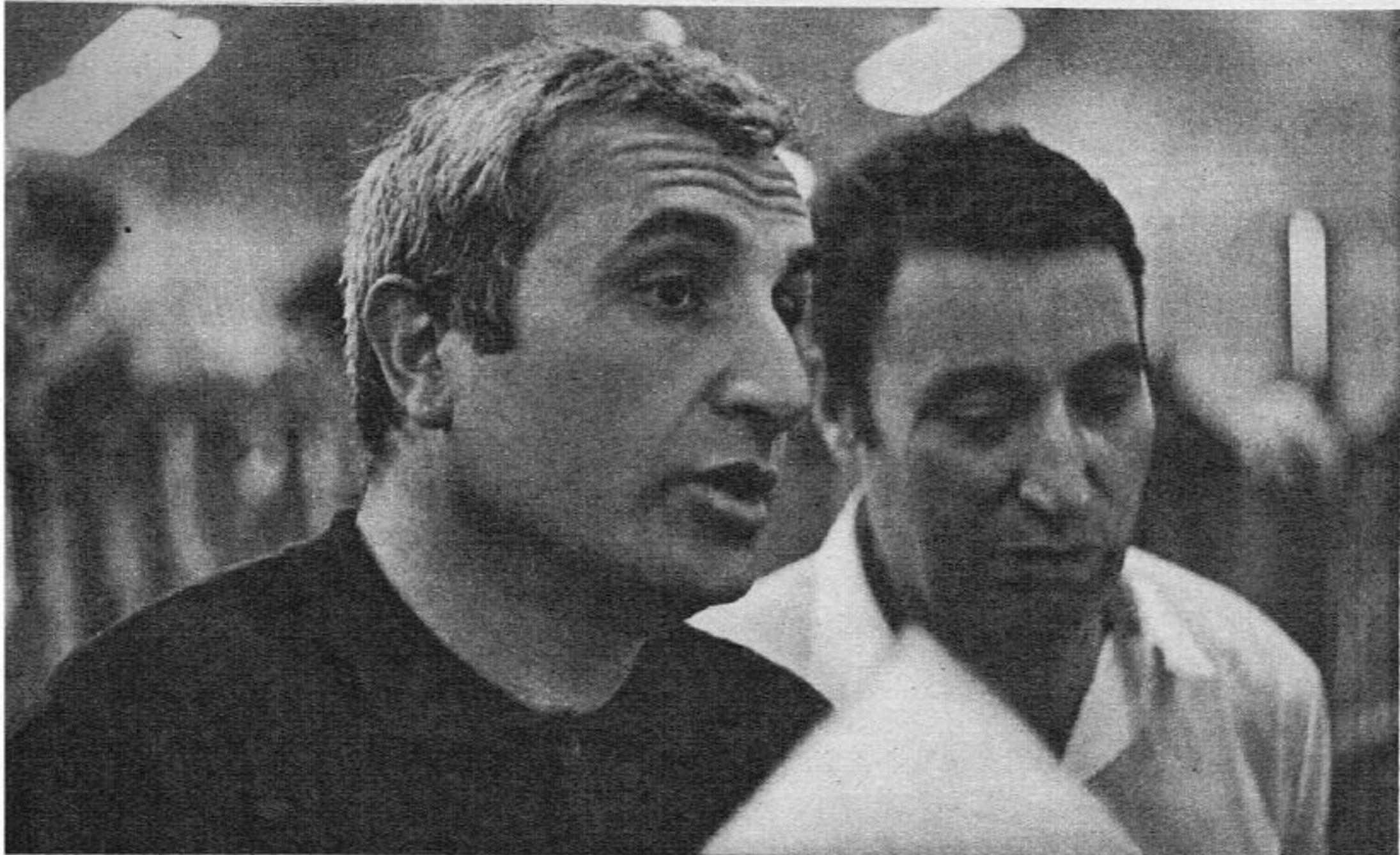
—triumfo en T, segundo en TC— lo confirman. Sensible, parejo y apasionado: "Lo temperamental nunca te lo podés sacar de encima, lo hacés producir más eficazmente y a tu favor, lo utilizás". Supo andar bien en todos los terrenos, posesionado, sordo, mudo y ciego algunas veces, "yo me identifico de tal forma con la máquina que sufro por ella cuando no puedo defenderla. A mi nunca me vas a ver hacer tiempos récord en el Pan de Azúcar, el camino es duro para el auto, pero sí después de Cosquín, cuando tengo pavimento debajo". Allí es el mismo Cabalén de siempre, el del manejo de dioses, el que en tres Grandes Premios nunca tuvo problemas con la parte de abajo del coche. Es el mismo que investiga y experimenta, que busca. Probó tres diferenciales completos para el Falcon y dos tipos distintos de rodado en el último Gran Premio, seis combinaciones para una carrera. "Si en la primera etapa no hubiera largado en el puesto que largué...

Aplica lo aprendido en Europa en la categoría que más le gusta: el TC. "Yo hago mi carrera, nó me importa lo que ocurra adelante o atrás mío, por eso Le Mans me parece una carrera interesante, así como Spa, es un lindo circuito y Montecarlo el más entretenido de todos los que anduve; pero en las 24 Horas hay que usar la cabeza, cada uno hace su propio esquema y se adapta a él, sin importarle lo que ocurra por ahí".

"De cualquier forma yo aguantaría correr en Europa si me pudiera ir con cinco amigos. Aquellas carreras son espantosamente frías, todo, los hombres, el ambiente. ¡Ojalá podamos mantener por mucho tiempo más la amistad y el calor que existe dentro de nuestro automovilismo!! Aquí si venís en carrera y ves algún coche parado, frenés y ves qué pasa, sacrificando lo que sea; allá eso no existe".

Oscar Cabalén ya está entre los mejores, el momento llegó cuando tenía que llegar, ni antes ni después, como tiene que ser; y él lo sabe. En 1964 corrió en Córdoba un Lola cuando la Temporada Internacional de Fórmula Junior. El motor no anduvo por motivos ajenos al piloto. Cabalén siguió esperando y probando, quizá este año también sea el suyo en monopostos: "Voy a pelear la posibilidad de poder correr". En el horóscopo de cada uno intervienen muchos factores, más de los que podemos imaginar, como por ejemplo el que nosotros querramos que nos resulte favorable. Cabalén necesitaba y merecía ganar, antes no pudo, ahora lo quiso y lo realizó. "Pero eso está pasado, el Mustang ya no me sirve". Quizá no lo veamos correr el año que viene, se va a Europa a buscar otro coche, algo más nuevo, algo mejor. Trajo el Mustang que fue novedad en nuestro país, lo probó, experimento y ganó la mejor carrera nuestra. Pero ahora prefiere el TC. Allí también es ya un hombre de vanguardia.

Cabalén seguirá corriendo solo pero no estará más solo; ya está consagrado; el equipo Ford le brindó su apoyo al final del Gran Premio, cuando ya era ganador, cuando él pudo rechazarlo: "Es tan lindo ser independiente".



Y LE SOBRO EMBRAGUE NOMÁS!

PAIRETTI,

el gran triunfador del

GRAN PREMIO T.C.,

equipó la máquina vencedora

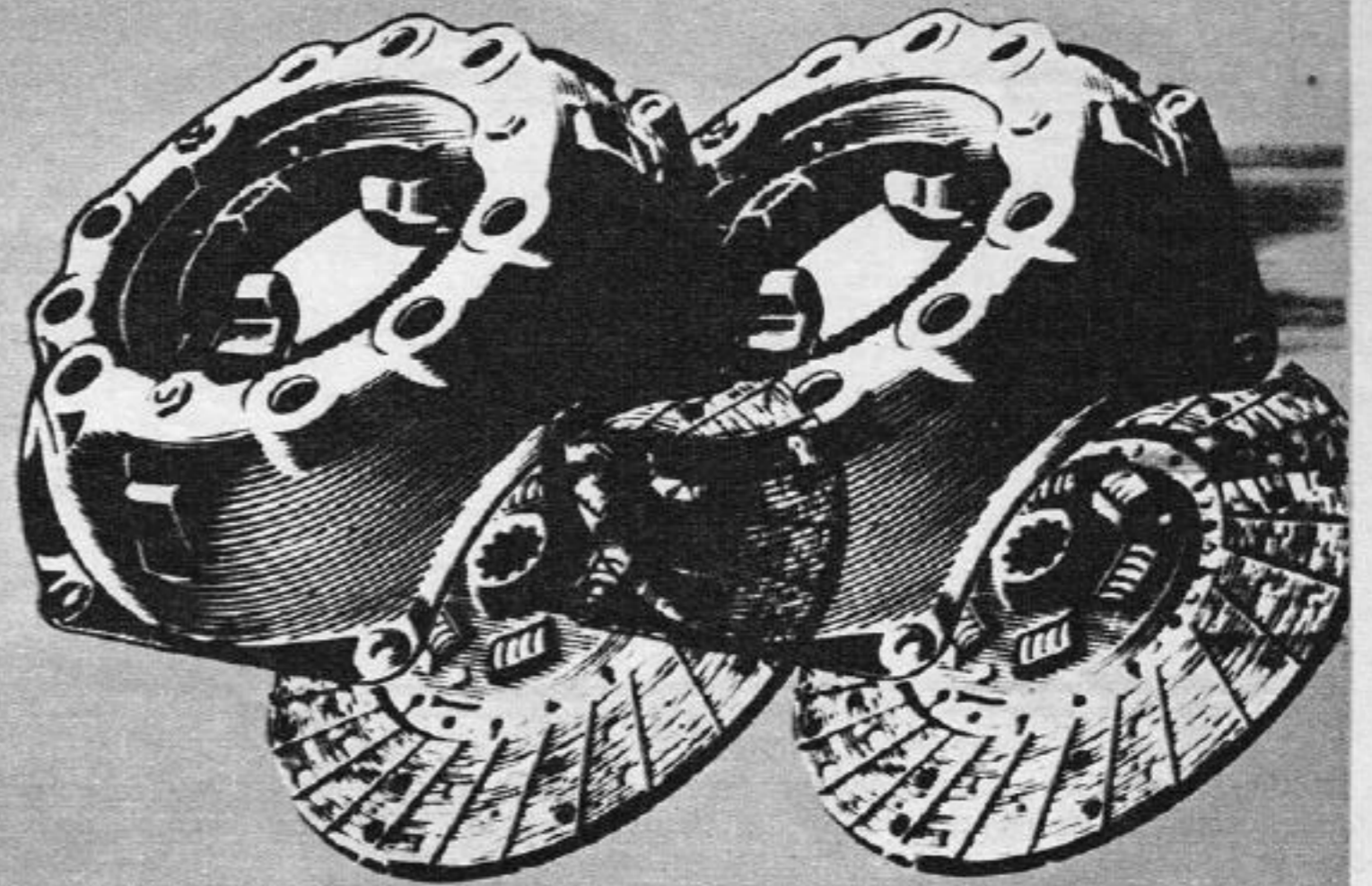
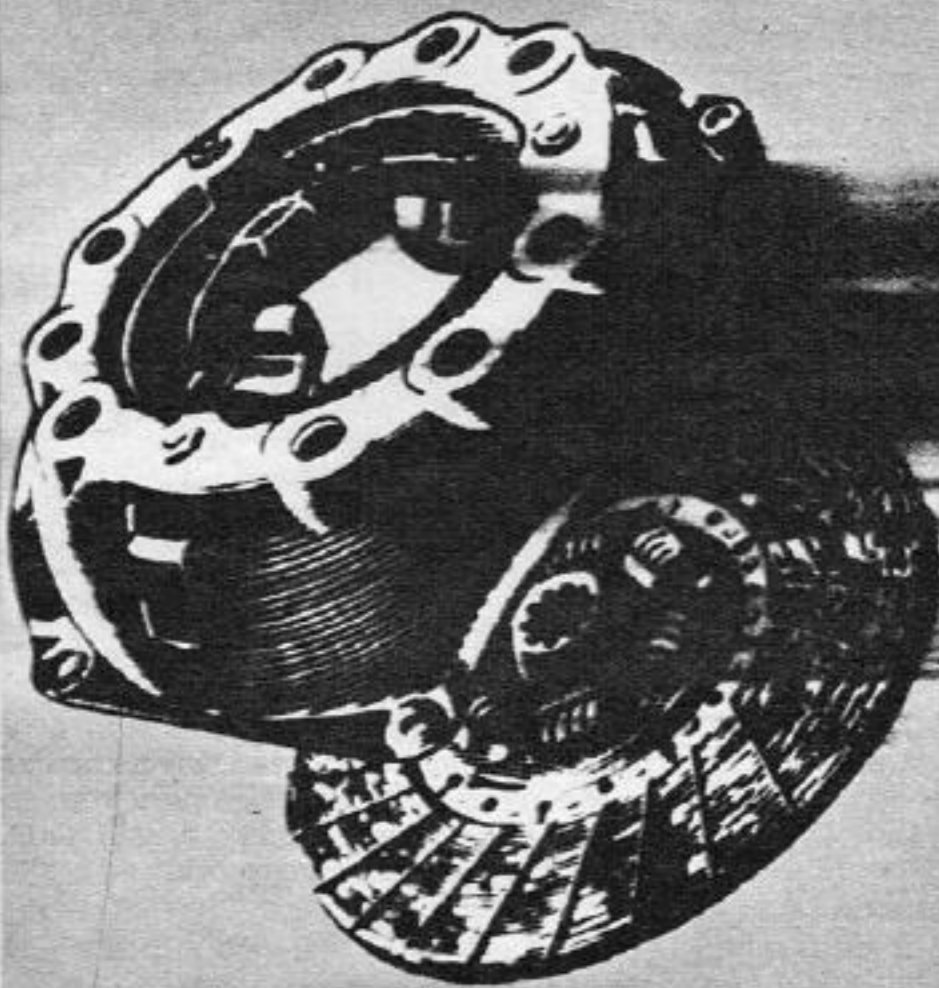
con el Embrague y Disco WOBRON LEGITIMO!

Al felicitarlo * por su gran victoria, Wobron S.A.I.C.,

Primera Fábrica Argentina de Embragues,

se siente muy orgullosa de haber contribuido a la misma.

* Felicitación que se hace extensiva a RUBEN FULCO,
7º en la Clasificación General,
que corrió con nuestro producto.



WOBRON

legítimo

Asociada a C. I. F. A. R. A.

(Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines)

CON TIERRA, DOS RUEDAS

El motociclismo, agonizante en la capital, tiene vigencia en el interior en su versión más amateur... y más divertida. Pero la organización es deficitaria

fotos e informes: RAUL ARIONI



El N° 2 Omar Minin, triunfador de 75 cm³ en la carrera de Hinojo, tomando en gran estilo una curva en busca del triunfo.

Jorge Albanese toma una curva en Tandil. La pierna izquierda también sirve para mantener el equilibrio. Albanese llegó segundo en la categoría 175 cm³ en la cual se impuso Julio Jarque. En las restantes categorías de la reunión organizada por el Moto Club Tandil se impusieron: en 50 cm³, Juan C. Rosello; en 75 cm³, Carlos Jarque y en 100 cm³ también Carlos Jarque. Como se ve, los Jarque siguen cosechando trofeos.

Reinaldo Ejarch de Hinojo, trata de cortar camino para llegar más rápido. La verdad es que entró demasiado fuerte y quedó mirando "de rabo de ojo a un costado". Espinola lo supera, pero más adelante también él tocaría tierra.

Hugo Catizani se adjudicó la categoría 100 cm³ en la reunión que organizó el llamante Moto Club Nueve de Julio en la localidad del mismo nombre. En 125 cm³ triunfó Walter Bigatti y en la final de 175 cm³ Jorge Albanese en tenaz duelo con Bigatti. Tres horas antes de la carrera a Albanese se le rompió un pistón. No tenían repuesto. Antoniano y Zabaljáuregui, sus preparadores, fueron a buscarlo a Bolívar que está a 115 km de distancia. Volvieron, armaron y primero Albanese. En la foto, Catizani (N° 1) y Bigatti (N° 55). Entusiasmo sobra.

Spinola de Olavarría detiene en gran forma un tiro libre. La pelota no se ve porque está bien asegurada contra el piso. La incidencia fue en Hinojo, en la clase 75 cm³.

En Henderson los bolivarenses hicieron tabla rasa. En 50 cm³ Zabaljáuregui se impuso en vibrante duelo con el local Africani. En 100 cm³ el duelo fue entre los locales Africani y Catizani y en la final de 175 cm³, primero —cuando no— Jorge Albanese. En la foto, el otro crédito de Bolívar, "el vasco" Zabaljáuregui.



Periódicamente, se realizan en distintas localidades de la provincia de Buenos Aires, reuniones motociclistas que cuentan con crecida cantidad de espectadores entusiasmados ante la pericia de los muchachos que hacen equilibrio en las dos ruedas a alta velocidad.

Cada localidad tiene uno o varios representantes y una fiel legión de hinchas seguidores que se trasladan, juntamente con el ídolo lugareño, a distintos lugares donde éste actúe, aunque el sitio donde se desarrolle la competencia sea bastante distante de sus lugares de origen.

En Bolívar, donde reside nuestro colaborador Raúl Arioni, se practica en grado superlativo el motociclismo y en sus periódicas colaboraciones vamos tomando nota y familiarizándonos con nombres que surgen con

perfiles propios en la difícil y divertida especialidad del motociclismo tierrero.

Conocemos y conocen nuestros lectores las hazañas de los hermanos Jarque, de Albanese, de Zabaljáuregui, de Trotman y de tantos otros que mensualmente conquistan lauros y hacen que el motociclismo del interior siga haciendo su aporte, modesto a veces, importante otras.

Claro que es lamentable que se corra —las fotos lo evidencian— sin las más elementales medidas de seguridad: aquí no hay buzos de cuero, no hay guantes ni cascos adecuados. Hay calidad de conducción y arrojo sí, pero en el más puro estilo chacarero que exigen las pistas de tierra floja: torso erguido, posición adelantada, pierna afuera estilo speedway y muy a menudo el porrazo sobre la

tierra blanda. Y para colmo de males, no hay una sola pifa en toda la zona de influencia, que no quede registrada en el teleobjetivo del ubicuo Arioni.

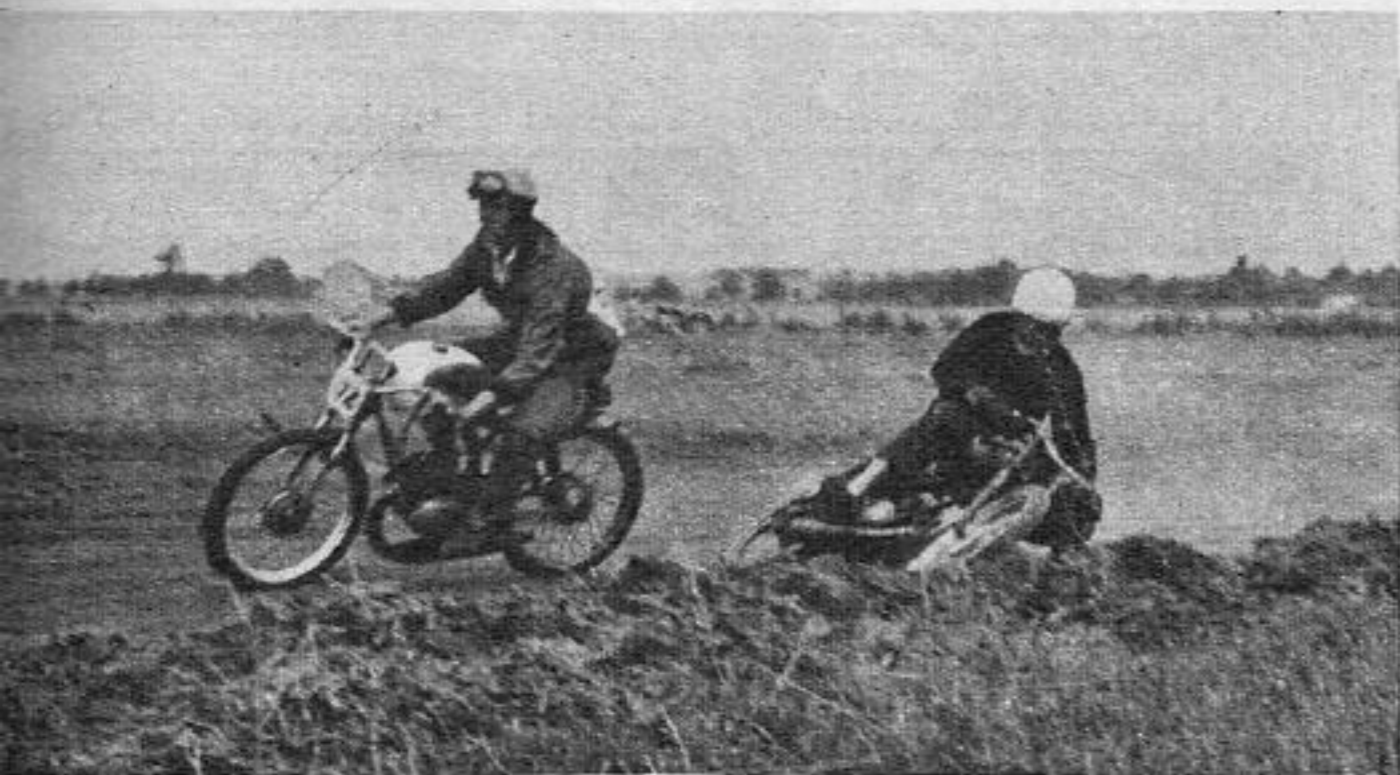
Se corre en Henderson, en Tandil, en Nueve de Julio, en Bolívar, en Olavarría, en Hinojo. No pasa quincena sin que la actividad se renueve. El motociclismo, como el automovilismo, es una pasión de la que una vez metido, es difícil salir. Y así se participa en carreras de envergadura cada vez mayor, cada vez más lejos.

En estas páginas hemos querido hacer una pequeña reseña de varias pruebas corridas últimamente en la zona centro-sud de la Provincia que ponen en evidencia, a través de las fotografías, los estilos conductivos, el tipo de máquinas utilizadas, el tipo de circuitos y el tipo de porrazos más comunes, a Arioni gracias.

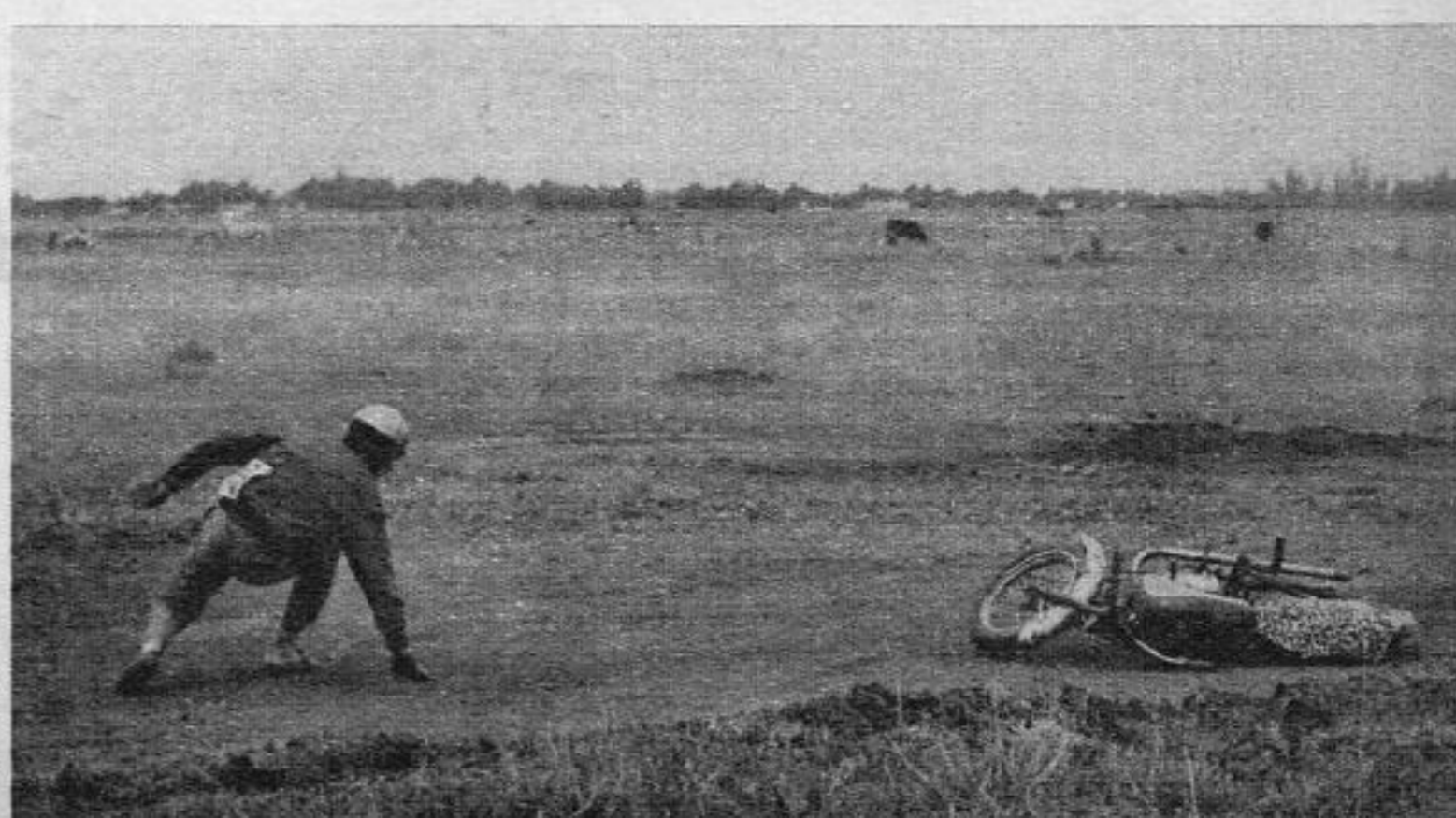
Y MUCHO ENTUSIASMO



En la carrera de Hinojo varios corredores dieron vueltas a la pista para demostrarle al Comisario Deportivo que se podía correr la última carrera de 175 cm³. El agua que cayó fue tan poca que en lugar de empeorar la pista, la mejoró. La respuesta de la autoridad deportiva fue hacer detener a los corredores y encerrarlos en esta ambulancia. El público se encespó ante el abuso de autoridad y exigió a viva voz la libertad de los mismos. Evidentemente el "Comisario" se equivocó de funciones.



En Hinojo, el Ateneo Colonial hizo disputar una competencia que se malogró cuando el Comisario Deportivo suspendió la jornada al caer "cuatro gotas". Faltaba disputar la final de 175 cm³. Los resultados fueron: en 50 cm³, primero Jorge Diorio, de Hinojo; en 75 cm³, Omar Minin, también local; en 150 cm³, Horacio Schwit, otro crédito local y en 100 cm³ ganó Oscar Policano, de Laprida. En la secuencia gráfica de Arioni, Castillo, representante de Olavarría en espectacular planeo y elegante aterrizaje.



RECUERDE
Y CONSERVE
TODO EL
AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO 1966
EN LOS
ANUARIOS

CORSA



A partir de nuestra próxima edición, y durante tres semanas, Parabrisas CORSA publicará un jugoso resumen de la actividad automovilística en nuestro país y en el extranjero, según el siguiente programa:

ANUARIO 1: UN AÑO DE TC, APARECE EL MARTES 27 DE DICIEMBRE.

ANUARIO 2: TODA LA ACTIVIDAD DEL AÑO EN LAS CATEGORIAS TURISMO, MOTOCICLISMO, KART, REGULARIDAD, ETC. APARECE EL MARTES 3 DE ENERO.

ANUARIO 3: LO OCURRIDO DURANTE EL AÑO EN EL ORDEN INTERNACIONAL. APARECE EL MARTES 10 DE ENERO.

AUTODROMO



El BMW 1800 TI de Carlos Ballbé entra en la curva de retorno anterior al curvón con Rodríguez Canedo pegado a su cola, Carranza doblando por adentro y Santamarina unos metros más atrás. Así se corrió el domingo.

EL ULTIMO PLACER DEL AÑO

por CARLOS M. THIERY

notas: CARLOS F. FIGUERAS

fotos: CARLOS ARCURI

Con paraguas o sin paraguas gustaron todas las carreras. Feruglio ganó en la "A"; Boschi en la "BC" y en Sport. Franco y Najurieta en la "DE". Layús en "Falcon Standard" y Ballbé inesperadamente en la final

Llovió en todos los idiomas, pero no importa. Si los mejores pilotos de cada categoría figuraban entre el número récord de inscriptos y cada una de las carreras que organizó la A.A.A.S. fue lo suficientemente caliente como para que la lluvia se convirtiera en lo de menos, nadie se pudo haber ido del Autódromo quejándose por un resfrío más o menos.

Todas las reuniones de la A.A.A.S. transpiran un encanto especial, aunque la Asociación se haya hecho grande y ya no conserve totalmente el espíritu bohemio de la época en que llevaba al Autódromo tantos socios como automóviles sport había en la pista. Pero si algo faltaba para conseguir el toque de personalidad, fue precisamente la exhumación de

la categoría que le dio razón al club y después de mucho tiempo rodaron por el simpático asfalto los añosos abuelos del automovilismo argentino como, por ejemplo, Alberto Asad y su Allard-Cadillac, un remoto Porsche, una vieja Maserati 1.500 que hizo lagrimear de emoción a nuestros mayores y un Mercedes "Ala de Gaviota", todo el cocktail mezclado con BMW 1.800, Alfa GTA, Morris-Mini y varios de los mejores exponentes de la clase falopa internacional.

Pero como lo que Sport non da, Turismo lo presta, la clase A abrió el fuego para alborozar los corazones. Entre la troupe multitudinaria de cupés De Carlo y NSU Sport Prinz, zumbaba el insolente Isard 400 de Miguel Escofoni, como queriendo re-



Uno de los mejores de la tarde del domingo. El Mini Cooper de "Bielka" Boschi dobla fuerte en la de retorno. Ganó y sin mayores problemas tanto en su serie como en Sport y GT.

El Fiat 1500 de Carlos Reutemann se desliza por la recta de los boxes y en la semioscuridad cuando nada hacía preveer que perdería la carrera en los últimos 100 metros. De cualquier modo Reutemann demostró por enésima vez que anda muy fuerte en cualquier terreno.





Layús y su Falcon standard cumplen otra vuelta con mucho margen sobre el segundo clasificado. El piloto de Azul no tuvo rivales.



Tras los 10 segundos de recargo de Ferrea, Feruglio se encontró con el primer puesto en sus manos. Lo venía peleando desde hacía mucho y lo consiguió.



"Matt" (Horacio Mattulich) dobla fuerte con su Abarth en momentos en que punteaba en su categoría. Luego un neumático traicionero lo relegó.

Salvo tres o cuatro, el resto de Sport o Gran Turismo tenían muy poco, pero fue interesante ver el Allard-Cadillac de Asad en lucha con el Mini-Cooper, el Mercedes 300 SL y el BMW de Ballbé. Espectáculo insólito en nuestro Autódromo.

Rizzuto Mujica con su GTA va lentamente hacia los boxes a reponer el neumático trasero derecho que, cómo se ve en la foto, ya había estallado. Para cambiarlo tardaron algo así como cinco minutos (?).

memorar los años de gloria para la clase "microcupé", cuando los hermanos Paillot hacían chiches en el circuito 5 y hasta se daban el lujo de terminar las carreras tomados prácticamente de la mano. Claro que corriendo con los mayores las cosas son distintas, pero para hacer zumbiar al millón de abejas la oportunidad siempre es buena. Esta competencia de la categoría A demostró definitivamente que si la pista era el último reducto que les quedaba a los escasos Sport Prinz que aun ruedan para demostrar sus virtudes, ahora ni siquiera en los circuitos más o menos trabados pueden enfrentar a las turbulentas manadas de cupés De Carlo. Ferrea, Gallo y Del Federico parecieron querer subrayarlo picando alevosamente al frente, pero Ferrea —aunque no lo sabía— fue recargado con 10 segundos por adelantarse en la largada y si bien se cortó lejos, no apretó lo suficiente como para que aparte de ganar en la pista pudiera también ganar en las planillas. Detrás suyo se cocinó un diálogo interesante, pródigo en un manejo exquisito que ni por equivocación se advirtió alguna vez en la categoría más popular del país. Siete autos juntos dentro de la horquilla, sin golpes ni trabajos desprolijos, sin martillazos al volante y todos con la colita afuera en el mismo ángulo lo confirman.

Mientras Ferrea tenía tiempo para darse vuelta tranquilamente mirando hacia atrás, se retrasó Del Federico y Pedro Feruglio atacó fuerte pasando a Sampayo, Gallo y Pelosi. El NSU de Riande pareció el único de la marca capaz de divertirse entre los primeros, pero aun así perdía algo más de dos segundos por vuelta con relación a Ferrea, quien perdió el primer puesto por el recargo, cediéndoselo automáticamente a Feruglio. Gallo tercero, Pelosi cuarto, Sampayo quinto, "Perry Mason" sexto. Recién el decimoquinto clasificado perdió una vuelta sobre diez recorridas.

El público porteño quería conocer el estilo de Mario Layús para tratar de saber cómo hizo para ganar una carrera de Falcon Standard a 140 de promedio. Cuando cayó la noche en el Autódromo, la comisión técnica estaba en eso. Por de pronto mucha gente de la A.A.A.S. atribuía la escasa cantidad de inscriptos en la categoría al hecho de haber avisado de antemano que los automóviles se revisarían, pero Layús ganó la carrera con comodidad a 111 km/h de promedio cuando los TC luchando a brazo partido en el mismo circuito rara vez llegan a los 140. Que maneja muy bien, es indiscutible; en la lluvia lo demostró a todos. Pero si corren muchos Falcon Standard como el del piloto de Azul, nunca va estar





mejor aplicada la palabra "Jauría". Esto es simplemente una opinión.

La serie para la clase "B" fue una serenata a cuatro manos entre "Bielka" y Ballbé. Mejor dicho, fue una serenata de "Bielka". En ningún momento de la carrera, el piloto platense intentó siquiera discutirle la punta al dueño de los Scalextric del país. Es como si la ausencia de los Renault-Berta con sus pilotos oficiales (o no) hubiera querido demostrar que solamente ellos son capaces de ganarle a los Mini en el Autódromo. Detrás de los iracunditos ingleses se clasificó "Matt" —representante de CORSA— con su sorprendente Abarth 850 que venció con mucha limpieza y una interesante dosis de buena conducción a los Auto-Union cordobeses de Carlos Stingo... y Héctor Luis Gradassi, quien viajó a Buenos Aires para tratar de encontrarse con el Campeonato Argentino. El retraso de Peña y de Antelo, quien había hecho una carrera aparte con "Matt", le quitó algo de emoción a la serie, pero "Bielka" no parecía precisamente una señora inglesa yendo de compras al supermarket con el Mini y hubo de todas maneras entretenimiento a discreción.

La segunda carrera de Oscar Franco en el Autódromo porteño le significó su segunda victoria consecutiva. Tres semanas atrás le ganó a Canedo. El domingo aventajó a Arana. Examen

aprobado con sobresaliente. Tercero fue Ernesto Santamarina y cuarto Ballbé con el BMW 1800 TI SA después de haber hecho trompos para todos los gustos bajo la lluvia. Puede que con pista mojada el automóvil no funcione tan bien como sobre pavimento seco, pero todavía anda muchísimo más que su dueño, de cuya humildad y deseos de aprender depende que lleguen a ser buenos amigos en cualquier condición. Para la crónica: el debut de Julio Casaroli —eximio kartista, desde que el karting llegó a la Argentina hasta ahora— en un Peugeot 404, la regularidad del doctor Ricardo Carranza y la inauguración de Roberto Lustig como pistero, quien con el seudónimo "Los Corsas" hizo propaganda para la revista desde el farol de cola. Pero tiene una filmadora macanuda.

El veterano Carlos A. Najurieta ganó la segunda serie para las clases D y E después de lustrar sus paragolpes con los de Rodríguez Canedo en un duelo de finezas y exquisiteces. Los dos Fiat-Sergi (Mayorga y Galluzzi) habían llegado a colocarse como para discutir la punta, pero se retrasaron en sendos trompos y dejaron sus lugares a Juchet y a Migliore. La clasificación oficial siempre dice cosas por el estilo, pero evidentemente los Peugeot oficiales están muy lejos de poderle ganar a cual-

quier Fiat sensatamente veloz dentro del Autódromo. Por otra parte, ninguno de los dos pilotos —y aun Santamarina— son tan virtuosos en la pista como en la ruta o la montaña. Algo así como Rizzutto Mujica, quien no dio la impresión de usar al Giulia GTA tan profundamente como puede permitirlo un automóvil así de perfecto.

Después largaron los Sport. Alberto Asad sacó en punta a su Allard-Cadillac (motor 1949, V8, válvulas a la cabeza) delante del Alfa GTA pilotada ahora por Francisco Mayorga y el Mini de "Bielka". El Allard es un ómnibus con solo tres velocidades que en el mixto perdía algunos segundos a pesar de la calidad del piloto de la Peña "La Idea Fija", pero en las rectas apretaba el acelerador y a otra cosa... Así iba a ganar la carrera, capitalizando con tranquilidad la ventaja que le daban los trompos que habían hecho "Bielka" y Mayorga, pero también le llegó el turno cuando faltaban dos vueltas y quedó tercero detrás del Mini y de la Giulia. Una más para "Bielka", pero todos se divirtieron un rato. Mayorga y Asad se dieron durante un rato, el Porsche y el Sunbeam Alpine anduvieron juntos varias vueltas, la cupé Fiat y el Volvo de Bruce revolotearon el circuito 2 en trencito y por allá atrás, el Maserati 1,5 y el BRD (Bólido Rugiente Demarco) —motor Dodge— hicieron su carrera andando como a 100 ¡qué tanto!

En la "Gran Final" entraron los 32 mejores tiempos incluyendo a las categorías B, C, D y E. Oscar Franco salió decidido a no perder el invicto, pero el embrague le organizó un exitoso golpe de estado y muy pronto le dejó la punta a Najurieta. Lo perseguían fébrilmente los dos Fiat-Alvear, Galluzzi y Juchet. Pronto se quedaron Migliore, Bielka con la dirección deteriorada y Pedelaborde. Ballbé luchaba contra el BMW, Arana paró unos instantes en su box, "Matt" hacía maravillas con la bolita Abarth y Reutemann, quien había largado casi último, empezó de pronto a recuperar posiciones hasta llegar al segundo puesto en la vuelta 12.

Cuando abandonó Najurieta le dejó el primer lugar. Ya había nubes negras como una noche y muchos habían encendido sus faros. Faltaban cinco vueltas. Aparentemente ya no hay nada que agregar sobre la calidad de Reutemann: iba a ganar la carrera naturalmente, sin que le extrañe a nadie que gane por primera vez en el Autódromo con su clase y su casco blanco, pero en la última vuelta se produjo el drama. Ballbé había empezado a adelantar puestos cuando la pista se secó. Estaba segundo y Reutemann lo dejó pasar creyendo que venía una vuelta atrás. Viendo la carrera desde los boxes, sabiendo cómo maneja uno y otro, todo eso fue muy claro. Por más BMW que haya de por medio, Ballbé no le puede descontar a Reutemann dos segundos y medio en una vuelta. Reutemann se equivocó y basta. Se le humedecieron los ojos y tenía razón. Se le cayó encima una amargura serena y dolorosa pero eso porque es un hombre ganador. Ganó Ballbé por dos metros, apenas unas monedas de segundo. Este fue el último ruido, el último placer del año. Hasta 1967, si Dios quiere y Hansen lo permite.

PATIO DE BOXES

Las malas largadas estuvieron al orden del día. En la categoría se le agregaron 10 segundos al tiempo total empleado en carrera al piloto del coche N° 13, Carlos Ferrea, por lo que perdió el primer puesto ya que la diferencia con Ferugio en la llegada fue de poco más de 7 segundos. en la B C, Gradassi se adelantó y sacó la trompa antes de la largada efectiva. Y por último en la segunda serie de la D-E mientras el señor Paviolo de la A.A.A.S. estaba delante del Fiat de Mayorga tratando de ubicar a uno de los competidores en la línea de largada, Jackie Forest Greene largó la serie y Paviolo tuvo que hacer salto en largo para no ser pisado por el Fiat Sergi. Esperemos que para la próxima las cosas vengan mejor.

Al piloto del 104, Diego Riera, no le vinieron muy bien barajadas las cosas. Estaba largo de relación pero el auto la tiraba sin mayor problema aunque levantaba en el fondo de la recta y salía muy poco de abajo. Para colmo, no pensó que iba a llover y no le puso el motor del limpiaparabrisas. Consecuencia: No veía ni a un metro. Pero aquí no termina todo, y para rematarla se le aflojó un cable y lo dejó fuera de carrera por el tiempo perdido. Otra vez será.

Horacio Marconetti se presentó a correr con un Lancia Fulvia que tenía evidentes problemas, lanzando por el caño de escape humo de los colores más insólitos. Ya en las últimas vueltas tuvo que desertar porque el auto caminaba cada vez menos y la humedad ya era terrorífica. Mientras se acercaba lentamente a los boxes iba dejando la estela como si estuviese fumigando y un bombero se acercó rápidamente con un matafuego porque creía que tenía un principio de incendio (?). Era evidente que el bombero no era un hombre "corsa".

A Gradassi no le anduvieron muy bien las cosas. Cuando andaba detrás del Abarth de "Matt", éste le tiraba agua y se le mojaban las bujías. Terminó la serie y la final pero con muchos inconvenientes. La montaña le sienta mucho mejor que el Autódromo.

A propósito de "Matt" (piloto de CORSA) también tuvo sus problemáticas. Cuando venía entreverado en la final entre los 10 primeros se le reventó una goma y deshizo una hermosísima llanta de magnesio original de Abarth. Pese a todo llegó 11°. Promete.

Carlitos Reutemann, no sólo perdió la final por mala información, sino que también se atrasó en la serie por un seguro del acelerador que no se puede romper jamás.

En los boxes encontramos a "Grey Rock" conversando con "Bielka" Boschi de la actuación destacada de los Cooper. Preguntándole acerca del Gran Premio nos informó que el auto andaba muy fuerte pero se le rompió la cadena de distribución. Según pa-

rece le cronometraron 182 en las cercanías de Chivilcoy. Es posible.

El "Bebe" Pedelaborde poco pudo hacer. Largó por amor al deporte, ya que su motor estaba muy duro y no lo podía exigir. Su actuación fue buena y su conducción la de siempre.

Dentro del patio de boxes hubo varias carreras aparte y fuera de programa. Escofoni probaba su "racer" Isard 400 entre el enjambre de público que había dentro de la playa. El sábado, durante la prueba de clasificación, hacía lo propio Santamarina y su plateado Peugeot girando en primera al mango y con la direc-

ción haciendo tope. El Mercedes Benz 300 SL de Becco también hacía exhibicionismo probando el auto de puerta a puerta. Esto se pone feo.

El Alfa Romeo GTA de Mayorga-Rizzutto es el que corrió en nuestro Gran Premio el oriental Lepro. Rizzutto lo anduvo en la serie y Paco en la carrera para Sport y Gran Turismo. Los dos le dieron sus respectivas piñas. Si siguen a este tren el auto no va a durar mucho.

Nuevamente se presentó el Peugeot 404 de "Los Corsas" conducido por Lustig el vicepresidente de la peña "La Idea Fija". Como siempre

el auto estaba totalmente standard. Entró bien atrás, como era de esperar.

HEMOS VISTO...

... a Carmelo Capasso y su señora esposa Dorita muy acaramelados.
... a Norberto Bressano nuevamente con tarjeta de "Director de Equipo" quien comentaba: "Aquí en el Autódromo, en caso de accidente, uno puede quedar grávido pero nunca fallecerse".
... a nuestros amigos de Peugeot mirando muy concentrados la actuación del equipo oficial.
... a Carlos Quintás cobijarse de la lluvia bajo una hermosa toga romana.
... a "Matt" vistiendo un hermoso

pijama celeste que, según él, es un mameluco antiflama.

... a Roberto Lustig filmando las alternativas de la prueba final que, como es lógico, no pudo correr.
... a Alberto Asad luciendo un elegante modelo de casco Bell con burbuja de plástico transparente.
... al ingeniero Sierra, presidente de la peña "La Idea Fija", en un Peugeot 404 con compresor haciendo rostro frente al palco oficial.
... a Anteo Pichetta evitando los efectos de la popularidad bajo un "anorak" importado recientemente de Groenlandia.
... a Pozzi Montaña atrás de una Leica sin teleobjetivo, bajo la intensa lluvia del domingo.

PREMIO CLAUSURA A.A.A.S. 18/XII/66- Autódromo de Buenos Aires

CLASIFICACION

CLASE A — Circuito N° 5 (2.126 m.)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	11	Feruglio, Pedro	De Carlo	14m 27s2	10
2º	13	Ferrea, Carlos	De Carlo	14m 30s6	10
3º	12	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	14m 31s1	10
4º	21	Pelosi, Angel	De Carlo	14m 32s8	10
5º	17	Sampayo, Juan	De Carlo	14m 45s7	10
6º	10	"Perry Mason"	De Carlo	14m 56s	10
7º	6	Riande, Guillermo	NSU SP	14m 57s	10
8º	14	Del Federico, Pablo	De Carlo	15m 01s5	10
9º	30	Medina, Pablo H.	De Carlo	15m 01s5	10
10º	4	Nieto, Carlos A.	De Carlo	15m 13s6	10
11º	3	Garavaglia, Edgardo	De Carlo	15m 19s	10
12º	8	Caruso, Ricardo	De Carlo	15m 22s	10
13º	2	Vives, José Miguel	De Carlo	15m 23s1	10
14º	18	Roth, Norberto	NSU SP	15m 26s1	10
15º	25	Milich, José E.	De Carlo	14m 31s9	9
16º	5	Míguez, Ariel	De Carlo	14m 33s6	9
17º	26	Gajani, Oscar	De Carlo	14m 52s	9
18º	9	Escofoni, Miguel	Isard 400	15m 16s4	9
19º	15	Molinari, Eduardo	NSU SP	15m 19s2	9
20º	19	Puchulo, Guillermo	De Carlo	12m 36s5	7
21º	16	"Novoa - Piñeiro"	De Carlo	12m 42s3	7

NO SE CLASIFICARON: 1: Campazas, Carlos (NSU Prinz); 7: Pertierra, Carlos (De Carlo); 20: Irigaray, Mario (NSU Prinz); 22: Becco, Raúl (De Carlo); 23: Ramalle, Abelardo (De Carlo); 24: Iturralde, Lorenzo (De Carlo); 27: Dinolfo, Angel (De Carlo); 28: Talamona, José (BMW) y 29: Graciano, José (Isard 700).

CLASE FALCON Y FUTURA STANDARD — Circuito N° 1 (3.139, 36 m.)

1º	33	Layús, Mario	Ford Falcon	16m 58s1	10
2º	31	Nobile, Roberto	Ford Falcon Futura	17m 13s4	10
3º	37	"Ventarrón"	Ford Falcon Futura	17m 32s3	10
4º	36	Rubietti, Omar	Ford Falcon	18m 03s9	10
5º	38	Nouche, César	Ford Falcon	18m 14s9	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 111,015 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 32: Martínez, Juan Carlos (Ford Falcon Futura); 34: Capasso, Carmelo (Ford Falcon); 35: Sánchez, Manuel (Ford Falcon).

CLASE B C — Circuito N° 3 (3.934 m.)

1º	59	Boschi, Edgardo	Morris Cooper S	25m 19s1	10
2º	41	Ballbé, Carlos	Austin Cooper S	25m 19s5	10
3º	45	"Matt"	Fiat Abarth 850 TC	26m 01s4	10
4º	52	Stingo, Carlos	Auto Union	26m 04s5	10
5º	42	Gradassi, Héctor	Auto Union	26m 22s5	10
6º	46	Bouzada, Carlos	Renault 1093	27m 22s4	10
7º	44	Noves, Antonio	Auto Union	27m 23s5	10
8º	48	Visintini, Rosaldo	Auto Union	27m 45s3	10
9º	50	Aranguren, Néstor	Fiat 750	26m 43s4	9
10º	57	Colombo, Luis	Auto Union	27h 33s5	9
11º	51	Marconetti, Horacio	Lancia Fulvia 2C	21m 46s1	6
12º	54	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	12m 56s7	5
13º	53	Peña, Osvaldo	Renault 1093	13m 57s2	5
14º	49	Gimeno, César	Renault 1093	11m 41s3	4
15º	43	Piazza, Carlos	Auto Union	3m 29s7	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 93,231 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 47: Colla, Roberto (Renault 1093); 55: Locatelli, Juan (Renault 1093) y 56: Fittipaldi, José (Auto-Union).

CLASE D E — 1ª Serie — Circuito N° 3

1º	97	Franco, Oscar M	Fiat 1500 C	23m 28s1	10
2º	88	Arana, Fernando	Fiat 1500 C	23m 29s7	10
3º	77	Santamarina, Ernesto	Peugeot 404	23m 34s1	10
4º	71	Ballbé, Carlos	BMW 1800 TI/SA	23m 55s5	10
5º	93	Pedelaborde, Roberto	Fiat 1500 C	24m 43s1	10
6º	72	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	24m 56s1	10
7º	92	Casaroli, Julio	Peugeot 404	24m 56s6	10
8º	75	Siccardi, Julio	Fiat 1500	23m 37s6	9
9º	85	Soler, Gerardo	Fiat 1500 C	23m 46s1	9
10º	100	"Eduardo Bruce"	Volvo 122 S	24m 04s4	9

11º	95	Pascual, Oscar	Fiat 1500	24m 43s7	9
12º	110	Reutemann, Carlos	Fiat 1500 C	25m 14s2	9
13º	73	"Los Corsas"	Peugeot 404	25m 27s7	9
14º	89	Alberini, Hugo Dante	Fiat 1500 C	14m 49s8	6
15º	81	Boyadjian, Eduardo	Fiat 1500	3m 03s4	1
16º	113	Arnold, Daniel	Fiat 1500 C	sin tiempo.	

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,577 km/h.

CLASE D E — 2ª SERIE

1º	84	Najurieta, Carlos A	Fiat 1500 C	23m 19s2	10
2º	87	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1500 C	23m 22s2	10
3º	79	Juchet, Osvaldo	Peugeot 404	23m 30s6	10
4º	78	Migliore, José	Peugeot 404	23m 39s6	10
5º	109	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500	23m 43s2	10
6º	114	Mayorga, Francisco	Fiat 1500 C	24m 01s5	10
7º	107	Lago, Néstor	Fiat 1500	25m 05s5	10
8º	80	Pramori, Víctor	Fiat 1500	25m 07s3	10
9º	96	Blezio, Norberto	Fiat 1500 C	25m 10s	10
10º	111	"Peter Pan"	Fiat 1500	25m 30s2	10
11º	82	Rizzutto Mujica, Jorge	Alfa Romeo G. GTA	23m 35s9	8
12º	86	Dambolena, Jorge	Peugeot 403	24m 22s5	8
13º	104	Riera, Diego	Isard 1204 TS	25 m04s5	4
14º	102	"Mingo"	Fiat 1500	2m 38s7	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 101,213 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 74: Bastida, Carlos (Peugeot 404); 76: Cacopardo, Jorge (Fiat 1500); 83: Pirez, Juan C. (Fiat 1500); 90: Pachelo, Roberto (Fiat 1500); 91: Maneglia, Humberto (Fiat 1500); 94: Concaro, Juan Pablo (Fiat 1500); 98: Lisioi, Néstor (Fiat 1500); 99: "Yico" (Volvo 122 S); 101: Parvis, David (Peugeot 403); 103: Di Lorenzo, Víctor (Peugeot 404); 105: Benelli, Marino (Fiat 1500); 108: Córdoba, Isidro (Fiat 1500); 112: Laprida, Lito (Fiat 1500).

CLASE SPORT Y GRAN TURISMO FUERZA LIBRE — Circuito N° 2 (3.912 m.)

1º	59	Boschi, Edgardo	Morris Cooper S	23m 24s7	10
2º	71	Ballbé, Carlos	BMW 1800 TI/SA	23m 25s7	10
3º	8	Asad, Alberto	Alford-Cadillac	23m 34s4	10
4º	14	Becco, Raúl	Merc. Benz 300 SL	24m 00s1	10
5º	82	Mayorga, Francisco	Alfa Romeo G. GTA	24m 49s	10
6º	3	Rubarth, Roberto	Fiat 1500 Coupé	24m 52s7	10
7º	4	Luzzi, José	Porsche 1600	23m 35s1	9
8º	100	Luchetti, Horacio	Volvo 122 S	23m 50s5	9
9º	6	"Los Pingüinos"	Sunbeam Alpine	23m 34s	8
10º	10	De Marco, Antonio	BRD Special	23m 31s7	7
11º	12	Piazza, Carlos	Maserati	14m 52s6	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,266 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 2: Romano, Carlos (Valiant III GT); 6: "Casanova" (Chevrolet Super); 11: Dabove, Alfredo (Fiat 1500) y 13: Castelli, Lelio (Studebaker).

CLASIFICACION FINAL

CLASE B C D E — Circuito N° 3 (3.934 m.)

1º	71	Ballbé, Carlos	BMW 1800 TI	44m 45s1	20
2º	110	Reutemann, Carlos	Fiat 1500 C	44m 45s6	20
3º	77	Santamarina, Ernesto	Peugeot 404	44m 48s 1	20
4º	114	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	45m 49s3	20
5º	79	Juchet, Osvaldo	Peugeot 404	45m 52s7	20
6º	88	Arana, Fernando	Fiat 1500 C	45m 22s5	19
7º	72	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	46m 41s	19
8º	52	Stingo, Carlos	Auto Union	45m 23s	18
9º	107	Lago, Néstor	Fiat 1500	45m 32s7	18
10º	75	Siccardi, Julio	Fiat 1500	44m 48s9	18
11º	45	"Matt"	Fiat Abarth 850 TC	45m 32s3	18
12º	80	Pramori, Víctor	Fiat 1500	46m 15s8	18
13º	42	Gradassi, Héctor	Auto Union	46m 29s1	18
14º	111	"Peter Pan"	Fiat 1500 C	46m 30s3	18
15º	44	Noves, Antonio	Auto Union	46m 41s5	18
16º	46	Bouzada, Carlos	Renault 1093	46m 55s4	18
17º	84	Najurieta, Carlos A.	Fiat 1500 C	38m 29s7	17
18º	50	Aranguren, Néstor	Fiat 750	45m 17s5	17
19º	48	Visintini, Romaldo	Auto Union	45m 22s2	17
20º	100	"Eduardo Bruce"	Volvo 122 S	46m 12s2	17
21º	109	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500 C	30m 44s1	13
22º	87	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1500 C	30m 39s8	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 105,494 km/h.

CAMPEONES...

JUAN M. BORDEU

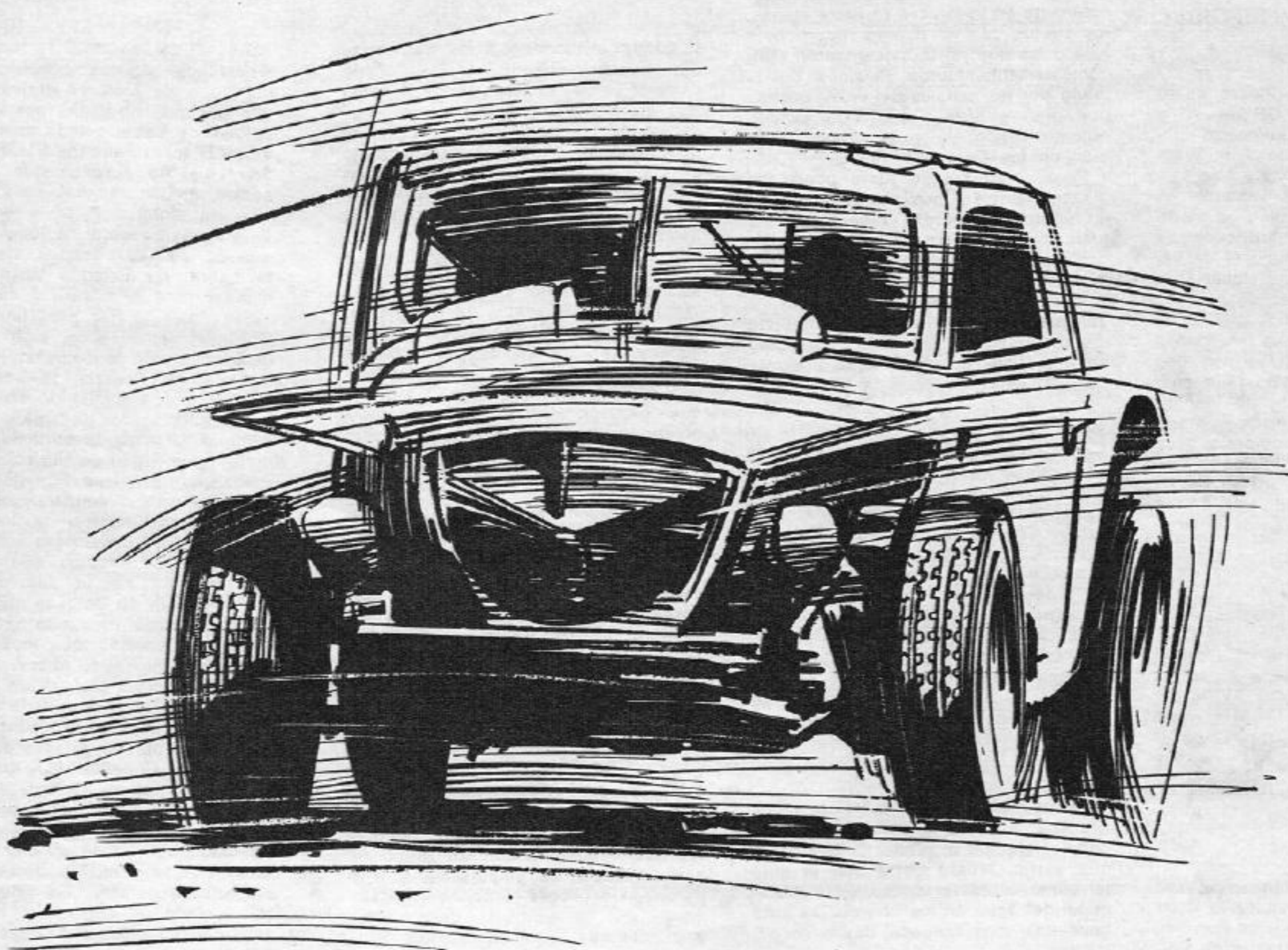
Campeón T.C. 1966

CARLOS A. PAIRETTI

Brillante ganador
del 44° Gran Premio T.C. 1966

OSCAR CABALEN

Vencedor absoluto del 10°
Gran Premio Internacional
de Turismo



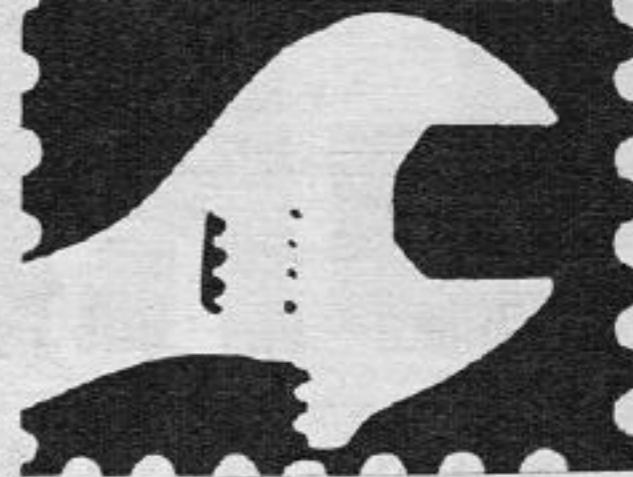
Los corredores de mejor actuación del
año 1966, optaron por el neumático de seguridad



Cinturato

PIRELLI

Campeón absoluto Temporada 1966



Y SIGUEN LAS GENERALES

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

Necesitados de un Jeep para cubrir la largada del reciente GP de TC y realizar la medida del kilómetro lanzado, recurrimos al "equipo" de Prensa de IKA —Raúl Pellegrino y Abel Maloney— y obtuvimos el vehículo en cuestión de minutos. Si bien es cierto que no nos exigieron certificado de buena conducta, ni tampoco el de vacunación antivariólica, ni siquiera la declaración jurada que es de práctica en estos casos, aseguramos que no es el mismo que circula todas las noches por los boliches de Olivos con dos morochas estupendas, y por ello aquí va la foto con el número de identificación de la unidad. Además, tampoco esta vez logramos romperlo, pese a que para establecer el kilómetro lanzado, debimos ponernos un par de kilómetros a la cola de cada uno de los 113 competidores que largaron el Gran Premio.



Los auxilios se anuncian en el camino con carteles originales y casi siempre inconfundibles. Así se han hecho tradicionales el gato negro de Pairetti, el caballito Mustang de Cabalén, o por ejemplo, el sol y la uva de los mendocinos. Para los enviados de CORSA, que poco a poco se fueron familiarizando con todos ellos, la sorpresa novedosa fue un cartel azul, blanco y rojo, similar a la bandera holandesa. La investigación terminó en un Jeep frontal y en un Gladiator donde viajan varios mecánicos del Departamento de competición IKA. Por supuesto, es una parte del equipo que hubiera atendido a los Torino, y al no correr los nuevos modelos, siguieron a Cordonnier y a Adrián Villegas, que llevaban motor Tornado. Pero los filantrópicos muchachos no sólo se dedicaron a esos dos automóviles, sino que estaban en la ruta con el encargo de atender a cualquiera y de arreglar al automóvil que los necesitara, sin distinción de marcas. La presencia de ellos era sumamente importante, puesto que en el frontal llevaban montado un taller completo y en el Gladiator una tonelada y media de repuestos. Los servicios: Andrés Carabajal, José María Ciardullo y Alberto Alonso Alcorta, quienes hicieron honor a la política de

puertas abiertas que practica la empresa en todos los niveles.

Diez puntos para la comisión del ACA que señaló la ruta. La tradicional banderita argentina que se usa para marcar el recorrido de los Grandes Premios, puede encontrarse pintada en postes, rocas, tranqueras o árboles. Generalmente se usan para indicar curvas o bifurcaciones, instalándolas en el lado hacia donde se debe tomar, pero esta vez el chequeo sirvió para mucho más. Donde no había posibilidad de errar el camino, aun allí, las marcas celestes y blancas aparecieron sobre el costado correspondiente anunciando de antemano el sentido y el riesgo de las curvas peligrosas. Especialmente en la tercera y cuarta etapas, los pilotos que no habían recorrido la ruta o los que no la memorizaron convenientemente fueron llevados de la mano por las señales del ACA, hechas con gran criterio y profundo sentido automovilístico, lo que ya es tradición en los Grandes Premios.

Pero como si eso fuera poco, los pilotos también podían guiarse con un poco de picardía, respetando las marcas hechas por sus colegas meticulosos. Aparte de las del ACA, había señas rojas, amarillas y blancas pintadas en las curvas peligrosas, y banderas amarillas clavadas antes de los virajes largos. Las coloradas, como no podía ser de otro modo, eran de Bordeu...

Dos autos agradables a la vista con dos pilotos que manejan como se debe: el Falcon seis cilindros de Bautista Larriestra y el Volvo de Federico Urruti. Con menos velocidad que los punteros demuestran perfectamente lo que se puede hacer con los tres pedales y dos pies, etc. El Volvo trae hasta un aire de Rally de Montecarlo. En Bariloche la comparación era inevitable. Lástima que en la cuarta etapa la escasa altura del piso le arrancó el caño de escape, posteriormente se rompió la caja y la última etapa fue definitiva.

Daniel Musso corrió ya treinta y dos grandes premios. Aparentemente en conmemoración al primer Gran Premio que corrió, Musso corre con el auto tal como estaba entonces. Para protegerse del agua en los charcos su auto lleva una lona colgada desde la parrilla...

Hacia tiempo que no se llegaba a un final en tres ruedas como en aquellas épocas de Menditeguy y Pedro Sancha. En Trelew fueron revividas por Rodolfo de Alzaga, que tuvo que hacer unos cuantos kilómetros sin la rueda trasera derecha, arrastrando, lógicamente, con el freno de dicha rueda.



Rubén Fulco, además de cumplir una actuación regular y meritoria, tuvo un gesto destacable. Llevó a Calamante y a Juan Novack hasta el control de

Bariloche en la tercera etapa, donde ambos habían sufrido un accidente.

"Luna-Lionetti" venía manteniendo el prestigio del último de los Valiant hasta la 4ª etapa. Habíamos estado con él en Esquel y la ausencia de problemas mecánicos de importancia en su máquina le infundían optimismo para enfrentar lo que aún tenía por delante. Pero la buena suerte se le cortó y antes de entrar en Paso del Indio, su coche se fue del camino dando varias vueltas. No obstante el fiel Valiant preparado íntegramente por él, sin intervención de la fábrica, siguió en carrera; pero ya estaba escrito y "Luna-Lionetti" no llegó en término al fin de la etapa en Trelew.

Lástima el abandono de Larriestra, que venía haciendo una excelente carrera. La quinta etapa fue implacable con él. Primero una parrilla de suspensión delantera; luego al cruzar el puente sobre el río Colorado se cortó un caño de nafta, lo que ocasionó un principio de incendio, rápidamente sofocado, pero que terminó con sus aspiraciones por este año.

Es extraordinario. Bastó entrar nuevamente a la provincia de Buenos Aires para encontrar otra vez los racimos humanos en las curvas prometedoras y para ver en el cielo una buena cantidad de aviones. Con los autos que quedaron para la sexta etapa había prácticamente un avión por auto. El Gran Premio sigue en el cielo.

La deserción más importante del quinto tramo (Rawson-Bahía Blanca): Raúl Cottet. Pero ya había hecho demasiado con un auto que pide a gritos ser renovado o cambiado. El otro auto preparado por Cottet, el 78 de Jorge Grimoldi, se había quedado en la tercera por problemas de diferencial. Repararon y siguieron en carrera como auxilios de Cottet. El 78 utilizaba un Ford 59 AB que pronto espera ser sustituido por el F-100 de rigor.

Más detalles sobre el desbarranco de Novack en la tercera etapa. El auto estaba detenido con sus dos ocupantes abajo, quienes con un grupo de gente trataban de empujarlo hacia el camino. De pronto el coche de Calamante que lo embistió desde atrás y el auto que vuela sobre todas esas personas para caer al lago. Dicen que fue más impresionante que el famoso vuelco de Galimberti en el dique Los Molinos en el GP de TC 1965.

Fangio estuvo viajando durante el Gran Premio en un Torino de IKA, un cupé gris metalizado al que en Junín de los Andes le tuvieron que pegar con tela adhesiva el parabrisas. Estos detalles lo individualizaban fácilmente en todos lados; también cuando viajando hacia Bahía Blanca encontramos un camión que llevaba al Torino gris con las abolladuras propias de un vuelco. La incógnita duró hasta llegar a Bahía, pero allí se confirmó lo que se podía suponer: no lo manejaba el Maestro cuando tuvo el accidente.

José Manzano se vio precisado a abandonar, a pesar de todos los esfuerzos que hizo para seguir en carrera. No obstante, siguió hasta Trelew en buena compañía. No cualquiera puede darse el gusto de viajar en un flamante Torino y que el conductor se llame Juan Manuel Fangio.

Incluimos algunas contestaciones a un grupo de lectores curiosos, a los que pedimos disculpas por la imposibilidad de hacerlo individualmente. A Víctor Hipólito Paez (de San Francisco, San Luis), le decimos que no conocemos ningún manual para preparación de motores F-100 y en verdad, de ningún otro motor nacional, al menos editado en la Argentina. Seguramente habrá, en Estados Unidos, algún manual para preparar el motor Ford "292" como lo hay para tantos otros. Si algún lector sabe algo, le agradeceremos nos lo comunique. A José Barletta, de Rosario, le adelantamos que estamos tratando de conseguir la información acerca de la pick-up Dodge 1960, pero le agradeceríamos nos hiciera saber algún detalle más sobre la unidad que él posee. Por ejemplo, motor (si es seis o V-8), transmisión, etc. Así podremos ubicar la información correcta. Otra cosa, para su mejor información, le diremos que Sergi no nos facilitó jamás un auto de carrera para Pichetta. Ni Sergi ni nadie. Anteo siempre corrió con auto propio y le aclaramos además, que incluso ya ha pagado el impuesto. Ahora esperamos que nos escriba Ud. A "Un Mendocino", de Buenos Aires (?) le agradeceremos mucho la pequeña historia sobre la rivalidad deportiva de esos dos amigos (Gimeno y Copello). Muy interesante. A José L. Mazzoli (Cañada de Gómez, Santa Fe), el auto número dos de Formisano es un Valiant I reformado y equipado con un motor Slant Six tres litros. La Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors sigue estando en Avenida de Mayo 570. No hemos tenido noticias de que se hayan mudado aún y creemos que, cuando lo hagan, nos lo comunicarán. Nos han dicho que no falta mucho. No bien tengamos la nueva dirección, la publicaremos.

Con relación a sus últimas preguntas, el Torino GT no existe. Ya habrá visto Ud., en las páginas de CORSA, las características y los precios de los nuevos Torino de IKA (300, 380 y 380W). A Otto K. Ferreira, de Tacuarembó (R.O.U.), le decimos que, lamentablemente, la oferta de números de CORSA sin cargo fue limitada y ya venció el plazo. Escriba a Ryela, Piedras 113, Buenos Aires, y le dirán cómo debe hacer para solicitar el envío de los números atrasados (claro que con cargo). A Oscar Luis Decilia, de Capital, le aclaramos que no "la tenemos" contra nadie. Ni contra la gente que prepara cupés ni contra las cupés que prepara la gente. Al igual que Ud., nos molestan las "empanadas malditas y los lavarropas con ruedas con presiones de TC", como nos dice en su carta. No necesariamente tiene que ser compacto el auto que domine la categoría, pero sí habrá de ser técnicamente moderno. De ello no tenga ninguna duda. Nosotros amamos las

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



FANATICO YO

De Horacio Pintado, Castelar (BA)

Tengo 15 años y soy FANATICO del Chevrolet y de Bordeu. Con mi padre coleccionamos CORSA desde el número cero hasta el último. Pero el Nº 26 nos resultó especialmente interesante por su hoja central, donde aparece la "coloradita". Quise arrancar la hoja, pero mi padre me dijo, con razón, que era una lástima. Por eso les pido me envíen esa preciada hoja central del Nº 26 (es para mi dormitorio), gracias. Si es con cargo, quisiera saber el precio de la hoja o de la foto original.

R.: No podemos complacerlo nosotros directamente. Pero Ud. podrá tratar de obtener el ejemplar atrasado que le interesa en Riela, Piedras 113 de esta Capital. Es la única forma

tradiciones y admiramos las piezas de colección, pero... en las colecciones. Cada cosa en su lugar. Los autos viejos para despertar nostalgias y recuerdos, y los nuevos para correr carreras veloces, seguras y modernas.

TECETECETECE

De Juan Carlos Avatroni, Córdoba.

1) En TC, ¿hay alguna disposición que exija mantener la inclinación original del parabrisas?

2) De los modelos de F-100, ¿cuál es el más rendidor para preparar un TC?

3) Siempre en TC, me ha intrigado oír hablar de Turismo Carretera A y B. ¿Se trata de dos categorías distintas? ¿Cuáles son las diferencias y por qué se las llama así?

4) Quisiera saber la velocidad y la potencia del Torino de fábrica, qué número de bancadas tiene el motor y qué diferencias hay entre ésta y el motor Tornado.

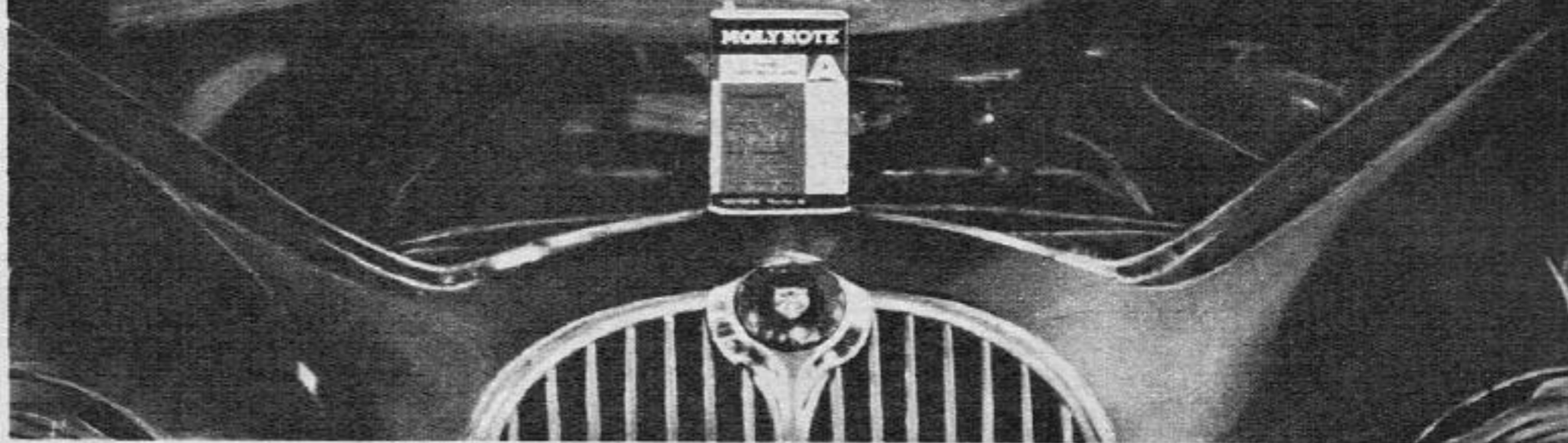
R.: 1) Sólo se exige el uso de cristales de las medidas originales del auto, pudiendo variarse la inclinación del parabrisas y la luneta para mejorar la penetración.

2) Si suponemos que, año tras año, una fábrica va introduciendo mejoras en sus modelos, aunque sólo sean de detalle, debemos creer que el más nuevo es el mejor. Básicamente los motores Ford "292" son similares desde 1956, año de su introducción en los Estados Unidos.

3) Las Fórmulas A y B de Turismo Carretera, reglan los destinos de la categoría hace algunos años. Las diferencias eran de grado de preparación admitido y la B era la menos veloz de las dos, ya que establecía más limitaciones en carburación y tendía a impedir las velocidades excesivas. Como se ve, en este aspecto, estuvo muy lejos de lograr su objetivo.

4) Como la pregunta no especifica si se refiere Ud. a los Torino del equipo DE FABRICA, contestaremos de la forma más amplia. Hay tres modelos básicos: el 300, un cuatro puertas equipado con el motor Tornado OHC 181 de 2960 cm³ que, con 7,2 a 1 de compresión entrega 122 HP. El 380 es una cupé propulsada por el OHC 230, de 3770 cm³, 7,5 a 1 de compresión y 155 HP. En ambos casos, el régimen de potencia máxima en dinamómetro fue de 4500 rev/min. El 380W tiene mejoras en la carburación (tres Weber dobles) y con 7,5 a 1 llega a los 176 HP a 5000 vueltas. La versión "de fábrica" para TC, tiene pistones especiales, embrague reforzado y árbol de levas especial y con 10 a 1 de compresión entrega 250 HP a 5200 rev/min. Las velocidades no han sido comprobadas por nosotros todavía, ni declaradas por la fábrica, pero podemos asegurar que son muy elevadas y están de acuerdo con el carácter netamente deportivo de los Torino.

SE PUEDE SABER QUE HACE UD. AQUI?



Bueno, cumpla diversas funciones... La principal: ayudar en sus tareas al aceite lubricante, que es el mejor amigo de su automotor. Yo soy un aditivo; mejor dicho, **el aditivo**. Reduzco el desgaste por fricción, facilito el arranque en frío, doy más pique, otorgo lubricación de emergencia cuando (toque madera) hay problemas con el cárter y todo lo demás. En cada operación de arranque ahorro 800km. de vida útil para el automotor. Me fabrican en Alemania, Estados Unidos, Francia e Inglaterra. Y los buenos automovilistas me llevan siempre consigo; especialmente, en época de vacaciones...

- MOLYKOTE no reemplaza al aceite lubricante; pero lo complementa.
- No sedimenta, por hallarse químicamente suspendido.
- No tapa los filtros.
- Disminuye las reparaciones.
- Da más potencia.
- Reduce la temperatura de marcha.
- En síntesis: **PROLONGA LA VIDA DEL AUTOMOTOR.**

MOLYKOTE®

ADITIVO LUBRICANTE DE ALTA CALIDAD, A BASE DE DISULFURO DE MOLIBDENO

Un producto de

DOW CORNING

importado por

DOW CORNING de ARGENTINA S.R.L.

Paseo Colón 315 - Buenos Aires Tel. 33-2604/5239



VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS
DE FORMULA JAPONESA

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

USE "RENOVAGOM" Y
TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. 9 • Tel. 45.8549 • CAPITAL

ALVARADO

CUIDE SU VIDA CON...



GUIDEX®

único cinturón retráctil de seguridad con
GARANTIA PERPETUA

4 modelos adaptables a cualquier marca de automóvil.

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

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros service autorizados en Capital: Casa Huergo: Av. del Libertador 7402 - E.D.A. Funtap: Av. Forest 774 Simta S.A.: Av. Rivadavia 10663 - Osvaldo S.R.L.: Av. El Cano 2922 - Piacquadio S.R.L.: Camarones 1500 - Ludueña: Mexico 1059 - Samuel Lusi e Hijo: Av. Cabildo 474 - Ascot: Av. San Juan 2353 - S.I.A.N.: Av. de los Constituyentes 4807 - Fiatodo: Sarmiento 3899 Vicente Lopez: Sebring Motors: Av. Maipú 560 Lanús: Servi Sud: H. Yrigoyen 4877 - Ramos Mejía: Sebring Motors: Av. Rivadavia 14802 - Quilmes: Accesorios Vicente: H. Yrigoyen 847 La Plata: Ditta S.A.: Calle 41 N° 1055 - José Ingenieros: Nactur Heredia y Cia.: M. T. de Alvear 606 - Mar del Plata: Polverino y Hno.: Belgrano 3453; Service: Benivegna: Av. Jara 945 Santa Fe: Rosario Tuerca S. R. L.: Av. Corrientes 356 - Córdoba: San Juan y San Luis: Firecor S. R. L.: Humberto Primo 777 - Córdoba - Services Autorizados en Córdoba: Felgar: Av. Gra. Paz y Santa Rosa; Taller "El Pasaje": Pje. El Comercio 417 - Mendoza: Gomimport: José V. Zapata 370 - Tucumán: Sergio Terisotto: Catamarca 541 - Jujuy: Noroeste Repuestos: Gobernador Tello 261 - S. P. de Jujuy.

CORREO CORSA

SOLICITADA

De María L. de Brea, Capital Federal.

Señor director de Parabrisas CORSA: En diversas publicaciones, CORSA entre otras, aparece el señor Ruben Roux como víctima de un accidente en el cual habría sido embestido por un automóvil particular conducido, según algunas de dichas versiones, por una señora en estado de ebriedad. Esta carta es para aclarar la verdad de lo sucedido.

El señor Roux no es víctima más que de su irresponsabilidad, al conducir un remolque en pésimas condiciones de seguridad, ya que iba dando bandazos por la ruta. Luego de tocar repetidamente la bocina mientras lo pasábamos, el acoplado golpeó mi coche en la parte trasera y como, debido al peligro que entrañaba la trayectoria irregular del remolque, íbamos muy sobre el borde izquierdo del camino (comentando justamente el peligro que significaba ese vehículo) fuimos arrojadas a la banquina que, en ese lugar, es muy profunda, dando varios tumbos (kilómetro 102,7 de la ruta N° 3).

Dicho corredor, dando pruebas de una "caballerosidad" y una mentalidad medioevales, se acercó, no para dar una mano a una persona accidentada (como hubiera sido su deber incluso siendo nuestra la culpa, que no lo fue), sino para decirnos que "nos dejaran morir" y "que fuéramos a lavar los platos"; esto en pleno siglo veinte, cuando ya se ha demostrado que las mujeres pueden conducir un vehículo con igual o mayor idoneidad que un hombre. Para nuestra suerte, las pruebas realizadas por la policía de San Miguel del Monte demostraron que no estábamos en estado de ebriedad. Sólo habíamos tomado una bebida sin alcohol poco antes del accidente.

Las personas que venían detrás nuestro, que vieron cómo ocurrió todo, además de auxiliarnos (cosa que agradecemos profundamente), dejaron sus declaraciones en favor nuestro en dicha estación policial. Además, hay un testigo que no puede mentir y es nuestro auto, en el que se ve claramente dónde lo golpeó el acoplado, ya que el señor Roux no podrá alegar que lo embestimos con el guardabarros trasero.

Las consecuencias del choque son: golpes diversos para la señorita que acompañaba y para mí tres costillas fracturadas y un hueso del hombro también roto y que me incapacita para trabajar hasta que sane.

Me dirigo a esa revista y a Parabrisas mensual por ser asidua lectora de esta última y la considero de una seriedad que no le permitirá complicarse en las burdas afirmaciones e informaciones que, sin pruebas, se lanzan, creyendo lo que dice un "señor" que no merece se lo llame así.
María L. de Brea, 3. de diciembre de 1966. (Consigna número de documento y dirección.)

R.: Publicamos su carta, de acuerdo a lo solicitado.

VEINTE CUARENTA LLAMANDO A JEFATURA

De Fanafiat, Capital.

1) Tengo un Fiat 600 de 1960 con 115.000 kilómetros recorridos, siempre con aceite Multigrado 20/40. ¿Puedo cambiar por aceite 40 común (no HD) o eso lo perjudicaría?

2) Con la publicación hecha a Anteo Pichetta, ¿no les conviene lanzar un piloto con ese nombre? Se haría famoso de la noche a la mañana, porque, en teoría, ya lo es.

R.: 1) Ud. puede cambiar de aceite y puede, incluso, lavar el cárter para mayor tranquilidad. Cuando se pasa a un aceite con detergente, se puede hacer un primer cambio muy pronto, a los 500 kilómetros digamos, incluso el filtro y así se remueve todo lo que el detergente haya arrastrado. Hay quien aconseja un segundo recambio de lubricante a los 1000 kilómetros del primero para mayor seguridad. Pero, pasar de un multigrado (que, de por sí, cumple con las funciones del "40") a un aceite común (que no cumple con las propiedades de la densidad 20) no hay absolutamente ningún problema.

2) Su idea es buena en teoría, pero lamentablemente irrealizable en la práctica. Existiendo ya un Anteo Pichetta (que como Ud. mismo nos lo dice, ya es famoso), es imposible crear otro, que sería como una segunda parte o algo así. Anteo es único (a Dios gracias) y además, recuerde aquello de que nunca segundas partes...

¡LO ÚNICO QUE NOS FALTABA!
TODO EL AÑO NOS CORREN LOS
TURISTAS, LOS CAZADORES, LA
NIEVE EN INVIERNO.....Y AHORA
EL GRAN PREMIO DE T.C.



M. BERTOLINI

Correos
Argentino
Central B

TARIFA REDUCIDA

Concesión N° 7970

Registro de la propiedad intelectual
N° 891657

NOVEDADES CORSA



Realización EDDIE publicitaria. 32-7989 / 1424.

CASA DACAR

Dispone de la más amplia línea de **DISTRIBUIDORES, CARBURADORES 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.**

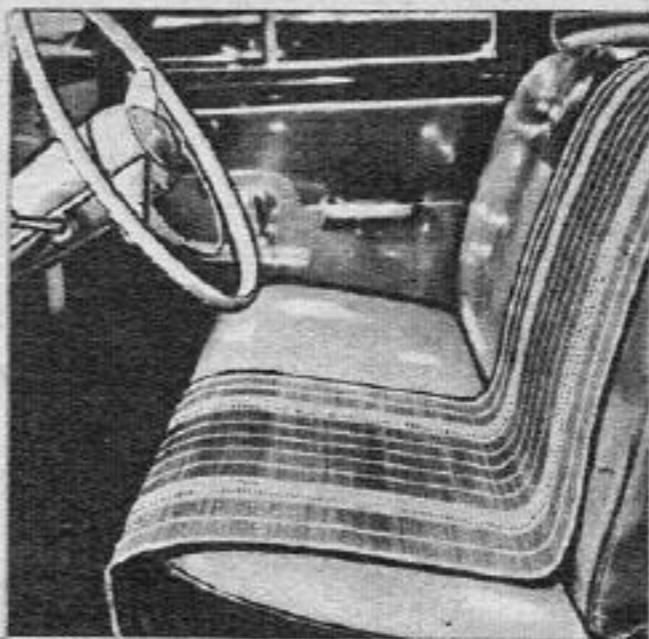
Repuestos del encendido para coches americanos y europeos.
Casa CENTRAL: Fitz Roy 71, T. E. 54-8428
Sucursal: J. B. Justo 3088, Buenos Aires



ENVIOS AL INTERIOR.

Regalo original para las fiestas!

Novedosa Estera para auto PAL-TEX para manejar cómodo y fresco este verano... aísla totalmente el calor del tapizado. Ideal para llevar a la playa.
Precio: \$ 1.250.-
Con un hermoso llavero de regalo!
PAL-TEX S.I. L.
Sanabria 1862,
T. E. 67-5519/9067.



LIMPIAVARILLAS de ACEITE "BASTION"

No se ensucie las manos. Elimine trapos sucios. Evite cuerpos extraños en el aceite. Ubicado permanentemente cerca del motor.
Pat. Arg. 200876. Pat. Intern. en trámite.



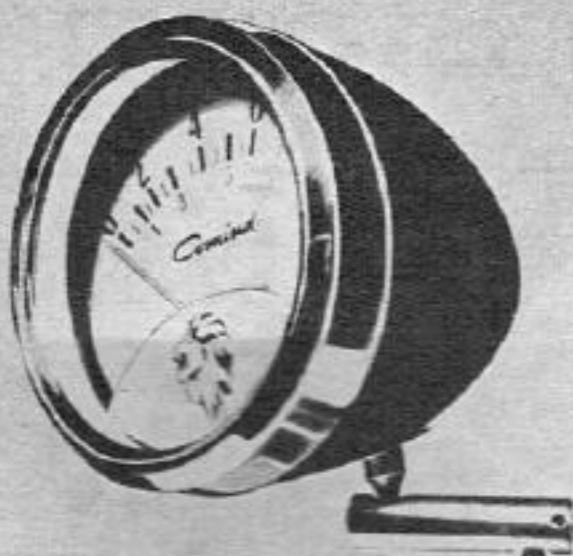
PORTA PERCHA de ACERO INOXIDABLE.

LLAVEROS CON CINTA METRICA CON MARCA DE AUTOS.

Fabr. y Distr. **TEA S.R.L.**
Gral. Mosconi 1157, Sáenz Peña, Pcia. de Buenos Aires, Tel. 757-1869.



EL MAS EFICAZ CONTROL DE VIDA PARA SU MOTOR



TACOMETRO ELECTRONICO

Comind (R)

UNICO CON SISTEMA A CINTA TENSA NUEVO modelo deportivo EXCLUSIVO, multidireccional y de fijación universal

- TABLEROS DEPORTIVOS
- ACCESORIOS DE CATEGORIA

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

PIACQUADIO EN AUTOMOVIL

1496 Camarones 1500,
Tel. 59-6573 / 9971

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



"BUJILIMP"

EL LIMPIABUJIAS UNIVERSAL

Debe estar en el equipo de herramientas de su vehículo.

NO DESTRUYA las bujías con arenado. Límpielas Ud. mismo con solo roscarla al aparato y agitar el conjunto.

Solamente \$ 790.-

BUJILIMP ES IRROMPIBLE. Al interior enviamos únicamente contra giro y a nuestra orden. En venta en nuestra dirección, en Viamonte 1616 y Las Heras 3449.

A comerciantes y revendedores precios especiales.

Fabrica y distribuye:
MECCIA LATERRA & CIA.,
Av. Chicliana 3966, Capital, Tel. 922-4657.



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

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

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

NUEVAS CINTAS DE FRENO ESPECIALES TEJIDAS PARA ALTA VELOCIDAD - UNICAS!

DAZIM

Av. Las Heras 3191 - Tel. 83-3033

JUJUY SPORT CAR'S

LA CASA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



COMUNICA A SUS CLIENTES AMIGOS Y CORREDORES QUE A PARTIR DE LA FECHA HA ANEXADO A SU SALON EXPOSICION UN AMPLIO Y MODERNO TALLER PARA LA PREPARACION DE COCHES DE COMPETICION, TURISMO MEJORADO, ANEXO J. Y TURISMO CARRETERA, BAJO LA DIRECCION Y SUPERVISION DE:

VICENTE TIRABASO

- Equipos de alta performance
- Frenos a disco ROUSAN
- Servo freno
- Bomba doble circuito
- Jaulas anti-vuelco
- Trabas de puerta
- Palanca de cambio al piso
- Llantas deportivas
- Cubiertas especiales
- Tacómetros
- Cinturones de seguridad
- Faros
- Espejos
- Fundas anatómicas
- Butacas, etc.

ASESORAMIENTO TECNICO. AMPLIA GARANTIA EN NUESTROS TRABAJOS. COLOCACION EN EL ACTO, CONSULTENOS.

JUJUY 345 - CAPITAL FEDERAL



GUATEMALA 4416
Tel. 71-5862
(altura Canning al 1900)

Dtos. Especiales a Talleres

ENVIOS AL INTERIOR

SU **FIAT 1500**

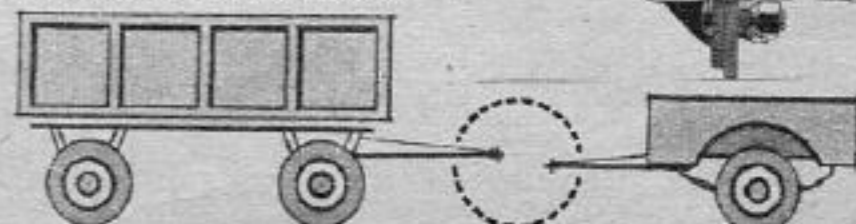
Con calidad y toque deportivo, aplicando el Comando de Cambio de Marchas al piso.

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



EJES DE ACOPLADITO para Trailers de todo tipo. Medidas Standart (de huella) en 1 1/2" (38,1 mm) y 2" (50,8 mm); largos especiales sobre pedido.

NEW YORK RUEDAS
Casa Central: Warnes 1401/5 esq. Dorrego. Tel. 54-7322 y 54-0902.
Y como complementos insustituible, Ruedas NEW YORK reforzadas 600 x 16.



SIMCA ARONDE Y ARIANE

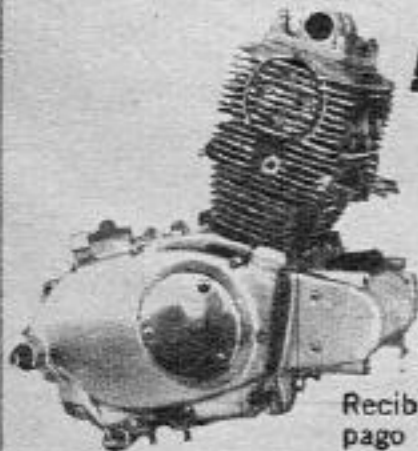
FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES CUBRE VOLANTES CORSA • CINTURONES DE SEGURIDAD STECE • TACOMETROS COMIND • PALANCA DE CAMBIO PARA PISO DE 1500 H. BRAVO • TABLEROS INTEGRALES GINER.

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS

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



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



Distribuidores Exclusivos de MOTOCICLETAS "HONDA"

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

Service Mecánico - Repuestos Legítimos - Banco de Pruebas.
Ing. Pereyra 18 (Alt. Av. Rivadavia 11900) T. E. 653-3856, Ciudadela

a todo color

Ya llega el Número Extraordinario de "Parabrisas" de Diciembre. Admire a todo color los modelos de automóviles 1967, presentados en los Salones Internacionales de París y Londres.

Véalos en el próximo número...!

- Conozca el país como la palma de su mano...! Lea y colecciona la más completa guía de circuitos turísticos argentinos, con hojas de ruta, mapas e importantes consejos sobre excursiones, hoteles y restaurantes, que publica "Parabrisas" en Diciembre...!
- Compre su ejemplar, que como siempre contendrá las notas y secciones más vibrantes sobre automovilismo y técnica.



Reserve ahora mismo

Parabrisas

En Diciembre...! Se agotará!