

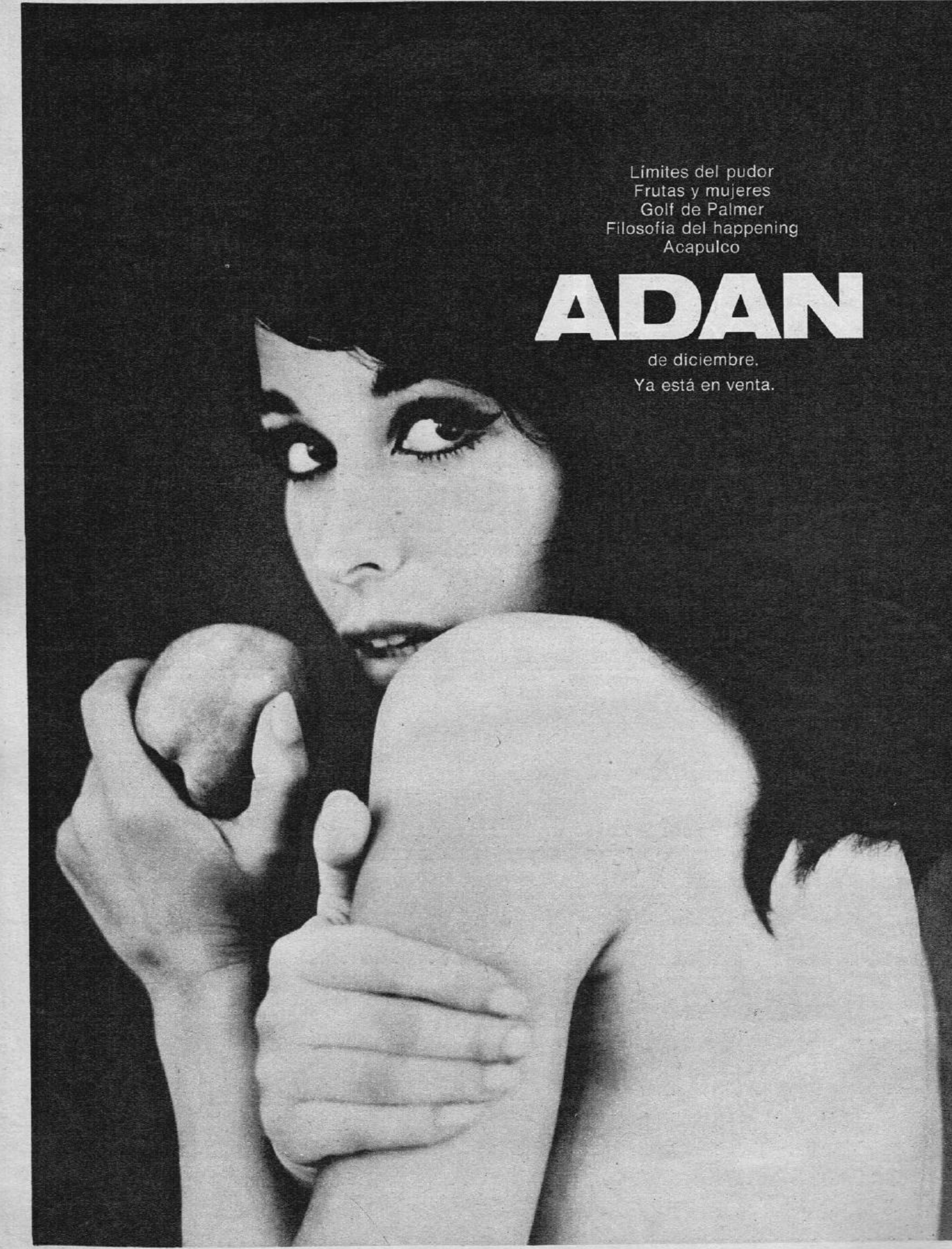
Parabrisas **COORSA**



**.LAS CARRERAS DEL AÑO
.LOS CINCO MEJORES
.REVELACIONES 1966
.ANALISIS DE LA CATEGORIA**

TODO EL TC 1966





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

ADAN

de diciembre.
Ya está en venta.

grupo de revistas



Parabrisas

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

Edición semanal



Jeje 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 (Philadelphia), 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 TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.

Servicios del exterior: PARIS-MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS, NESTOR SOBRENTINO.

Arte y Gráfica

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

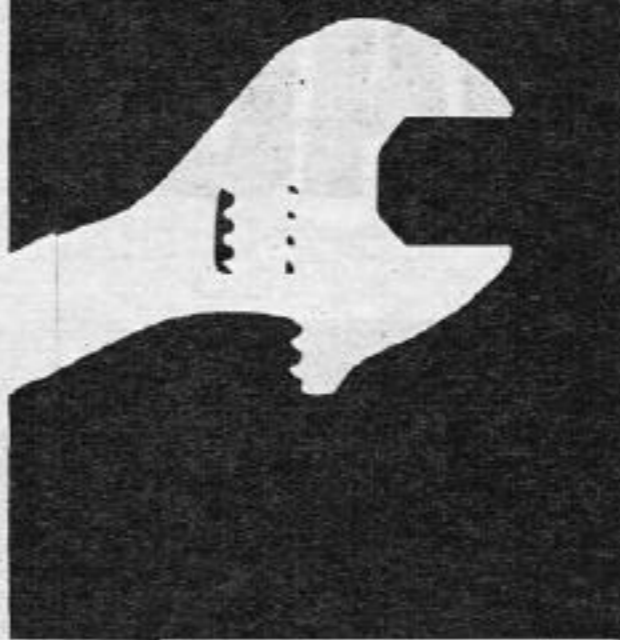
Departamento Fotográfico

Jeje: FRANCISCO VERA

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

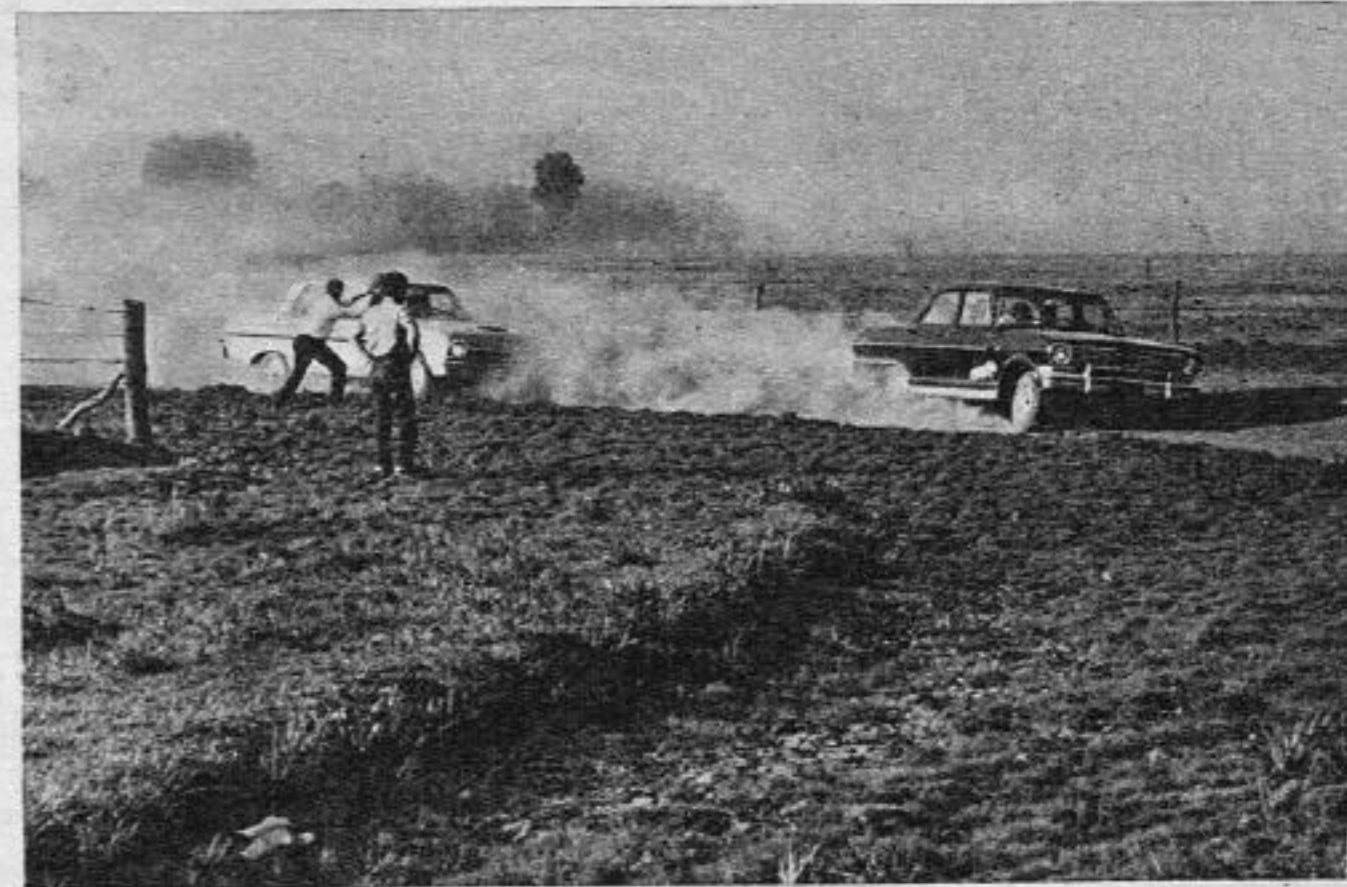
PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección 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 considerados ilustrativos por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO



Todo empezó un 26 de marzo en Hong-Kong. Nuestro colaborador Lin-Peu-Yo se encontraba a la sazón... pero esa ya es otra historia. Mejor ir directamente al grano ya que con este número la Redacción CORSA pretende cortar el cordón umbilical que la unía al histórico 1966 y abrazar con alma y vida al nuevo año. Música de Requiem suena en nuestros oídos para el difunto y un alegre y optimista Introito para el primero de los doce meses que tenemos por delante. Un final de diciembre y un principio de enero ligados por tres números especiales de la revista programados en el más puro estilo *revisonista*, adonde viene a entrar nuestro chino de Hong-Kong... Los que el seis de enero van a poner los zapatitos en la ventana y un balde de agua para los camellos, esperarán cualquier cosa del nuevo año, desde una Coca-Cola con autito en la tapa hasta el número de teléfono de Cristina; pero los más realistas, los que ya no creen en nada, pueden pedirse a ellos mismos los tres números especiales de la revista y enterarse de lo que pasó durante el año. Y como principio para un número dedicado a todo lo que fue, aquí van las perspectivas para hoy y mañana. La primera carrera de Fórmula Uno en Sudáfrica, circuito de East London y empezar a palpitarse lo que ocurrirá este año ¿qué será, será? Quizá tengamos nuevamente a otro país en el candelero para destruir de una vez al Imperialismo verde de Coven-

try. Para mañana un nuevo reglamento TC llegando como regalo con el primer día del año, tímidamente, poco a poco. Las croquetas con queso derretido y



Cuando la aventura clandestina se hace legal y pierde todo su encanto. Un Chivo y un Falcon doblando al borde de la ley...



Entre gente de ojos oblicuos se encuentra nuestro colaborador Lin-Peu-Lo investigando elucubraciones orientales que sólo él puede entender.



muchos agujeritos van adquiriendo forma de coches de carrera "para bien de todos y para mal de nadie..." Los de Virgo tengan cuidado al salir el miércoles a la calle porque un oso enorme se los comerá. Coches 67, mentalidad 67, año 67; una revista renovada pondremos los lunes a la noche en todos los quioscos, ahora vendida completamente al oro de nuestros avisadores, al punto de poner propaganda hasta en este Calendario por la falta de espacio en cualquiera de las otras páginas relajadamente colmadas de avisos. Vidrios polarizados Solex y gamuzas para la guantera Trapex no tienen mucho que ver con el año que enterramos, ¡pero los hijos de nuestro publisher también tienen que comer! Un verano de felicidad a la vista. Playas para los potentados y cemento derretido a 120 grados centígrados para los pobres, con un consuelo que ya deja de serlo para convertirse en justificación: La temporada Internacional de Fórmula Tres con la presencia de los francesísimos Matra por primera vez en nuestras "pampas". Para los amantes de las picadas un dato: la precisa está en el Tigre, adonde el mosquito más chico tiene el tamaño de un trimotore Caproni... y una mala noticia: las ilegales carreras se van legalizando; un año de sorpresas. Primero fueron los reaccionarios de Ranchos (Provincia de Buenos Aires), después los niñitos de un colegio marplatense que se las organizaron con cronómetros, planilleros y qué se yo!!! El mal ejemplo cunde: en Balcarce nuestra policía provincial ya está por dar el VoBo. para que los aspirantes a valores tengan su desquite cuadrero. Si Ud. aún no tiene una anciana en la lista y piensa ir en busca del sol sin calor, cualquier costanera de balneario es buena; otra variante es exiliarse en el Uruguay, siguiendo la ancestral costumbre y bajar muñecos por el camino de la playa en Punta del Este... Pero ya no se llevarán más los antediluvianos Rolex; éste es el año de los Timex, y si es posible falsificados, como el mío.

Otra película para mañana: Grand Prix, en super-ultra-Cinerama y el asesoramiento técnico de Fangio, el visionario salido de las páginas de Planeta quien festejando el fin del campeonato TC de este año dijo: "Yo me acuerdo que cuando gané el campeonato de 1940 con Chevrolet corría con el número 26; entonces dije: hasta dentro de 26 años nadie va a ganar el campeonato con la misma marca; además, el que lo haga se va a llamar Juan Manuel como yo y va a ser de mis pagos, hermano..."

Hasta la próxima, en la que nos iremos de turismo, pero Anexo J.

ANALISIS
1966

TRES BAUTISMOS

Sobre las cenizas de una etapa incierta el Turismo Carretera acaba de dar un magistral paso al frente

Incertidumbre, florecimiento y afirmación. Con estos tres bautismos se puede definir limpiamente al turismo carretera de 1966. Incertidumbre, florecimiento y afirmación fueron —a medida que se cumplía con el calendario— los símbolos correlativos de la categoría más popular del país, aunque cada etapa no empezó exactamente al terminar la otra y así sucesivamente, sino que por formar parte del mismo gran proceso muchas veces se cruzan, se enfrentan y se sobreponen, al ser exploradas...

INCERTIDUMBRE parece querer definir técnicamente a una categoría que admite dentro de su reglamento a magníficas obras de ingeniería como el Chevy II o el Ford Bascou y a la vez a un estentóreo gallinero rodante tipo Peduzzi o a la ofensiva empanada de Osvaldo Corti. Sin embargo, como este año ya se ha desmadejado más de la cuenta el laberinto político-reglamentario del TC, esta vez INCERTIDUMBRE clasifica a la lista de cosas, resultados y sedimentos que nos dejó el turismo carretera duran-

te la primera mitad del año. Durante esa primera mitad consagraron sus triunfos doce de los 18 ganadores que se repartieron las 35 carreras del calendario y ése fue el indicio más claro de la falta de definición que se arrastraba desde fines de 1965, cuando el Gran Premio y el Campeonato se resolvieron de una manera muy tibia, usando abandonos ajenos y sin ningún tipo de actuación coherente durante todo el año. Después que Dante Emiliozzi repitiera en Colón su triunfo de Firmat, la mitad inaugural de 1966 reservó un ganador para cada domingo hasta la reaparición de Juan Manuel Bordeu en los marcadores, es decir a fines de junio, en Hughes, que fue precisamente la última carrera que completó la fatigada galera de los Emiliozzi. Un ganador por domingo puede quizá significar que el TC fue una categoría emotiva, peleada, discutida y emocionante. Bueno, quizá lo fuera porque hasta un cuarto de hora antes de terminar cada carrera nadie se hubiera animado entonces a profetizar su resultado.



Público, tierra, transistores... y un auto actual que pasa. Imagen típica del TC que se moderniza.



Los paisajes andinos dan marco a un TC clásico. Lamentablemente, sólo en Carlos Paz y en el Gran Premio, el TC se codea con la montaña.



PARA EL TC



Convengamos que esto sea una manera de fertilizar el interés del público, pero los ganadores inéditos, los triunfos inesperados y los campeonatos sorprendidos llegaron generalmente vía abandono de los punteros normales como si se continuara con la falta de certeza técnica que le dio personalidad a la porción final de 1965. Allí comenzó realmente la loca carrera por conseguir más potencia como una forma cómoda y unidireccional de ganar carreras, política a la que fueron muy afectos Froilán González, los hermanos Emiliozzi y Angel Rienzi que tuvo su regio boom hasta que se dio la piña en Areco. Paralelamente, los motores "viejos" (Ford de válvulas laterales y Chevrolet de 4 apoyos) exhalaban sus últimas conclusiones, tal el caso típico de Pairetti. Ninguno de ellos cosechó frutos muy jugosos que digamos, porque hasta los mismos representantes de Olavarría llegaron a su cuarto campeonato con bastantes penas y poca gloria.

Que todo eso tiene que ver con lo que sucedió en la primera mitad de este año lo demuestra el hecho de que cualquiera de esas campañas perforadas de desilusiones y abandonos se repitió casi sin variaciones, así como Eduardo Casá (que en 1965 abandonó una sola vez aún experimentando el F-100 y ganó el Gran Premio gracias a una regularidad

asombrosa) reunió puntos computables en cualquier momento del calendario 1966, y por lo tanto también durante la época incierta que entregaba a los titulares periodísticos un ganador por semana. Al margen de las soluciones técnicas opuestas que tienen sus respectivos automóviles, Froilán González y los Emiliozzi vivieron las frustraciones más definidas y lamentables de este año que despedimos con un grueso lagrimón, quizá porque siguieron practicando la gimnasia mortífera de conseguir más y más HP. Si así fuera es mucho más disculpable para los hermanos que para Froilán porque el Chevy tiene más elementos debajo de su estructura y dentro de la cabina para ganar carreras, que el Ford rojo y azul. De todas maneras, después de un sonoro concierto de abandonos uno y otro consiguieron no romperse en una carrera cada uno (Cupeiro primero en Areco, Emiliozzi cuarto en Tandil) y quizá allí los dos grupos hayan conocido la verdadera medida de sus posibilidades mecánicas. Una vez más hemos tomado ejemplos aislados a razón de uno por marca para que no nos inunden la redacción con cartas que nos acusan de pertenecer a la quinta columna del Ford o al batallón de kamikazes Chevrolet. Pero esos dos ejemplos simbolizan perfectamente las causas de la incierta pri-

por CARLOS MARCELO THIERY

mera mitad de 1966: roturas, abandonos por pavadas y el consecuente apogeo de los tapados.

El FLORECIMIENTO comenzó no casualmente cuando el programa ofreció una entretenida ráfaga de carreras en circuitos cerrados. Tanto los F-100 como los 7 bancadas completaron para entonces sus periodos de experimentación, mientras desaparecían finalmente las unidades veteranas. Los últimos mohicanos de otras épocas que se mantenían en actividad con cierta cercanía al ruido ganador, eran el 59-AB de Carlos Salto y el "Apache" de Polinori. Por otra parte, mientras los nuevos motores conseguían su nivel normal de funcionamiento, se depositaba definitivamente en el TC el uso de elementos nobles como carburadores especiales, frenos de disco, cubiertas anchas, diferenciales autoblocantes y sistemas de escape científicamente calculados. La lluvia de carreras en autódromos no sólo agudizó la necesidad casi imprescindible de echar mano a todas esas cosas que las distintas comisiones de concesionarios se encargaron de acercar a los pudientes y a los no pudientes, sino que al mismo tiempo se entendió de repente la importancia de cortar cerca de la curva, de no serruchar con el volante, de hacer los rebajes usando el sistema de doble pedal (¿lo queeeeeééé?), o la de trabajar aunque sea un poquito en el automóvil para adaptarlo a cada circunstancia.

Cada vez que se corrió en un autódromo, la gente de la ACTC se las ingenió de una manera o de otra para resucitar el viejo asunto del peso mínimo, como para no perderle la mano a su querida costumbre de vacunarse contra cualquier manifestación de progreso o modernismo. (Total, ellos son corredores de TC... pero no). Así limitaron la posibilidad de desarrollar trabajos muy interesantes y verdaderamente útiles como por ejemplo el Renault 1.000 cm³ del quisquilloso Berta o de cualquier otro visionario que no acepte el dogma de la autógena, el martillo y los agujeros en el chasis. Sin embargo y a pesar de todo, la insólita seguidilla de carreras en circuitos permitió que el TC se lleve de las pistas un variado bagaje de experiencias, para transplantarlas a los fértiles trazados cortos que presentaban no más de sesenta o setenta kilómetros por vuelta, constituyéndose en un interesante paso intermedio entre un autódromo en sí y los dibujos tradicionales de tres rectas largas y tres curvas lentas. A medida que se fue produciendo el auge de este nuevo tipo de circuitos, otro síntoma de juventud arreció sobre las anchas espaldas del TC: la invasión de los compactos. Definitivamente, el discutido y feliz Chevy II dejó de ser un



La provincia de Buenos Aires tiene absoluta prioridad en las competencias de TC. Los Corsas llegan de cualquier manera y defienden a muerte su alambrado "avant-scene".

Las fábricas argentinas de automotores se han volcado con todo a las competencias. Ya se ven equipos oficiales en el TC. ¡Bienvenidos sean!

Las pistas han contribuido en grado sumo para la modernización del TC. En el Autódromo se dan cita lo tradicional, lo moderno y lo insólito, "En un mismo lodo, todos manoseados".





Angel Teodoro Rienzi fue el primero en usar el motor Ford F-100 y rompió los relojes, asombrando con velocidades que parecían inalcanzables. A mediados del 65, su auto andaba a más de 210 km/h. En la última largada del gran premio en Mercedes, el equipo de CORSA le cronometró 227 km/h, con el auto no del todo a punto.

Rubén Roux y La Negrita. El potente Chevrolet 7 bancadas desarrolla una velocidad acorde con la hora que vivimos. Más de 240 km/h, nos eximen de todo comentario.

oasis en el medio del Sahara, para convertirse en el emperador de un movimiento renovador que llegó a colocar casi una docena de unidades modernas en cada competencia.

Si usamos nuevamente a los marcadores de cada carrera como termómetro del TC, la periferia de esta nueva etapa dentro del año 1966 nos indica que por entonces se comenzó a ganar con lógica, desde la punta, luchando y sin pasar por encima de los que se quedaban rezando una plegaria al costado del camino.

Desde que Bordeu comenzó a elaborar su campeonato especializándose únicamente en primeros puestos o abandonos, pero sobre todo en primeros puestos (sólo registra un segundo lugar en Tandil), nada más que cuatro pilotos ganaron por primera vez en el año. Pairetti en Rojas, Menditeguy en Tres Arroyos, Rienzi en Rafaela y Roux en Tandil, o sea dos Ford y dos Chevrolet que por una razón u otra se empezaron tarde o debieron rehacerse y que por lo tanto recién completaban su etapa de experimentación.

Es necesario terminar el repaso a los florecimientos, deteniéndonos en dos pimpollos que reventaron como excelentes promesas a mitad de año: mientras el TC cambiaba lentamente de orientación, los técnicos de IKA camuflaban en Córdoba a los primeros Torino para que nadie reconociese las unidades cuando salieran a probarlos en la calle y las rutas (aunque todos los conocíamos perfectamente y sabíamos más de ellos que la oficina de prensa) y por otra parte el eficiente ingeniero Sierrra junto con Felipe Sastre confec-

cionaban el nuevo reglamento de TC, que se aprobó en la asamblea de Rosario. Dos veces aleluya.

Indiscutiblemente, Bordeu es el personaje central de la AFIRMACION, que bien puede ser simbolizada en su sólida secuela de victorias. Claro que no es eso todo. Hay referencias que son igualmente valiosas: limitaciones aparte, la definitiva competencia de los clubes por organizar mejor dando cada vez mayores garantías a los pilotos y al público. El hermoso Gran Premio que hicieron Pairetti y Cabalén. La tecnificación, que llega lentamente a los automóviles TC, pero llega. La maravillosa epopeya de Casá, quien por sobre todas las cosas maneja cada vez mejor (¡dos ejes rígidos!) y ahora no hace sino recoger los frutos de haber sido permanentemente leal a su estilo conductivo y mecánico. Las revelaciones humanas (ver pág. 9) y además la dinámica definición del campeonato, aunque Bordeu haya abandonado en la última etapa del GP y Casá solo se haya clasificado cuarto.

No cabe ninguna duda que este 1966 fue vitalmente distinto a aquel 1965, por lo menos para el TC. Ya vimos cómo la temporada siguiente a un proceso es la respuesta o la continuación de ese mismo proceso y cómo el Turismo Carretera parece preocupadísimo por progresar siguiendo un ritmo alentador más por su evolución paulatina que por mostrar condiciones de irregular revolucionario. La conclusión no es un misterio:

1967 se viene con un Gran Turismo bajo el brazo. Por suerte.



LOS CINCO MEJORES

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

Las posiciones finales del Campeonato Argentino determinaron los cinco hombres de más éxito en el TC. Estos son, éstas son sus historias, éstos sus colaboradores



BORDEU

El lunes 19 se cumplió una docena de años del ingreso de Juan Manuel Bordeu al automovilismo deportivo. Entonces tenía veinte años (ahora 32) y su única experiencia la tenía en picadas, motociclismo y una carrera de TC como acompañante. Fue en Mar del Plata y logró clasificarse octavo con el Ford de O'Connor. Luego llegaron sus actuaciones en turismo con Volkswagen y NSU, llegando a triunfar en esta última marca. De esta manera el Gran Premio Standard de 1959 consagraba a Bordeu.

De allí a la vinculación con Fangio y su viaje a Europa. Se destacó en varias competencias, pero llegó el accidente que lo obligaría a un paréntesis en su carrera. El 5 de julio de 1961 en Goodwood volcó con un Lotus Elite a 230 km/h. Todo ocurrió poco antes de sentarse en un cockpit de un Fórmula Uno, categoría a la cual ya había llegado. Se produjo un paréntesis hasta diciembre de 1962, y comenzó 1963 con un quinto puesto en las Doce Horas de Sebring y un sexto en la Targa Florio con los Ferrari del equipo.

Pero antes de correr en aquella Targa Florio, Rubén Fangio le terminó La Coloradita y realizó su reentré en el TC después de siete años de haber corrido su tercera carrera. Ese debut se produjo en la Vuelta de Olavarría (la competencia donde tuvo trágico fin Juan Gálvez) fue tercero en una sensacional actuación.

Su segunda carrera fue Necochea y nuevamente salió tercero, convirtiéndose así en la sensación del año. Abandonó en la Mar y Sierras y partió a Europa por tres meses. A su regreso muy pocos lo tenían en cuenta. Corrió en Junín y ganó... consagra-

ción definitiva frente al público local. Otro mes de inactividad. Corrió en Pehuajó y ganó... A la semana siguiente ganó su serie en San Nicolás pero terminó cuarto en la final. Luego abandonó en Tres Arroyos y salió sexto en el Gran Premio después de ganar la cuarta etapa entre San Rafael y Mina Clavero. En 1964 obtiene cuatro primeros puestos, cinco segundos y un tercero consecutivos. Solo abandonó dos veces y, además, ganó el Gran Premio. Por muy pocos puntos de diferencia perdió el Campeonato Argentino de Turismo Carretera en manos de Emiliozzi. En 1965 su actuación se vió eclipsada por un accidente en las Dos Océanos y por un auto no tan potente como el resto. Aún continuaba con el "cuatro bancadas".

En 1966 llegó el año en el cual obtuvo su máxima aspiración: Campeón Argentino de Turismo Carretera. Aparte ganó nueve carreras y el VI Campeonato ACTC. Todo un récord. La Coloradita ahora retozaba con el motor Super de siete bancadas.

Muchos hombres han colaborado en este triunfo de Balcarce. El Capo Squadra es Rubén "Toto" Fangio, el cerebro del equipo. Hugo Sánchez es el acompañante de Bordeu. Su anterior acompañante Alberto Lozano sigue prendido en todas. Nino Renzi es el jefe del equipo y se hizo famoso con su pick-up roja. Luego sigue la lista: "Pirucho" Elizalde, Antonio Castro, Botalla, Ernesto y Ricardo Polverino, "Quique" Valentini, los hermanos Duffard, Tambascio, Difino, Scaringi, Caposci, Echaire y muchos más.

A todo Balcarce, le corresponde este balance que lo clasifica como el mejor del año. Para ellos el mérito.

CASA

A los treinta y un años de edad Eduardo Alfredo Casá puede considerarse en el apogeo de su carrera deportiva. Casá le entrega la exclusividad de su vida deportiva al TC. No aspira a más. Desea ganar muchos Grand Prix de TC y muchos campeonatos de TC; algo así como Gálvez.

En el historial deportivo de los balcarceños que han centrado la atención este año hay un hecho común: ambos debutaron en turismo carretera, aunque con siete años de diferencia, con el mismo auto y sin saberlo. Luego de haber pasado por las manos de Juan Manuel (quien lo compró en 1954), esa coupé Ford perteneció a Escutiero, Perkins, Jantus, García Uriburu hasta llegar a Casá, por intermedio de Rolando Córdoba. 1961 es el año de su debut; cinco abandonos y dos décimos. Se produce un intervalo hasta setiembre de 1962 y en menos de dos meses sale una vez segundo, dos cuartos, una quinto y una séptimo. Un comienzo sumamente alentador con el auto que ya era preparado por Manolo Rodríguez. Su primer abandono se produjo en el Gran Premio. Siguiendo su ritmo arrollador en 1963, comenzó la temporada abandonando en Olavarría, salió quinto en Pergamino y ganó en su tercera carrera, la Mar y Sierras. Seguidamente confirmó su éxito clasificándose segundo en Santa Fe. Continúa con una regular campaña dicho año y también en 1964, pero faltaron clasificaciones

exitosas como faltó potencia en su auto. En 1965 realizó una buena campaña, logrando clasificarse en todas las carreras con excepción de Junín, en la que abandonó por única vez en el año. 1966 lo sorprendió con una actuación similar pero esta vez más pobre: abandonó en dos oportunidades, en la satánica Junín y en Carlos Casares. En ambos años sumó siete triunfos, incluyendo el Gran Premio de 1965 y logró el subcampeonato 1966.

Todo un historial, que fue comenzando con un círculo de amigos de sus pagos y que hoy tiene una ronda interminable, salida de todos los rincones del país. La lista de colaboradores comienza con Manolo Rodríguez, preparador del auto. Luego tendrían que seguir la lista de acompañantes de Casá, pero ¡tuvo tantos! Carlos Travers nació a la fama con el muy mentado título de *yo-no-se-nada-de-mecánica*. Es el acompañante más asiduo de Casá. José Rentería, Raúl Casarín, Manuel Arrouge y muchos más. Abelardo José Rosso es el jefe de equipo.

En las últimas treinta y cinco presentaciones Casá solo abandonó en tres y ya lleva tres años de racha. Manolo Rodríguez, La Plateada (antes la llamaba así ¿se acuerdan?) y "Tuky" Casá forman la trilogía del éxito del hombre de Balcarce. Casá finalizó su sexto año como corredor con las mejores perspectivas. Que se cumplan.



C. A. PAIRETTI

La explicación lógica del éxito de Carlos Alberto Pairetti y Rubén Aeid es la confirmación de las dotes que cada uno posee. Pairetti comenzó a correr en 1962 y ese mismo año obtuvo sus mejores satisfacciones siendo segundo en Arrecifes, Mar del Plata y Tandil. En 1963 ganó en Mar del Plata y Tres Arroyos, culminando el año con la victoria final en el Gran Premio luego de ser tercero en todas las etapas y ganar la última. Parecía ser la nueva *Fórmula Ideal* para correr el Gran Premio. En 1964 siguen los éxitos: dos veces primero en San Antonio de Areco y Mercedes, seis veces segundo (cinco de los cuales consecutivos y detrás del mismo ganador, Dante Emiliozzi). 1965 comienza con el mejor de los auspicios en Villa Carlos Paz donde se realizaba la II Semana de la Velocidad. Ganó la Vuelta del Lago con Volvo, y la San Francisco-Carlos Paz con su viejo Chevrolet. Luego compró el auto de "Larry", un Chevrolet Bauffer realizado por Héctor Conti. Su curriculum es pobrísimo: después de cuatro abandonos consecutivos es segundo en Arrecifes, le siguen cinco abandonos más y se clasifica tercero en Pehuajó y finalmente abandona en las últimas seis carreras del año. Aeid justifica esta impresionante serie de abandonos mediante "se le exigió mucho al motor", un cuatro bancadas de industria argentina. 1966 descubre otros goces para Pairetti: la temporada internacional, Europa, el tecé y nuevamente Europa. Gana en Rojas su primera carrera con el Chevrolet Bauffer, vuelve a ganar en Pergamino y en el Gran Premio después de demostrar que tiene uno de los autos más veloces.

Rubén Aeid había trabajado en los autos pisteros de Domingo Vita y Oscar Cabalén, para luego tomarse un paréntesis: todo conseguido mediante Bernardo Pérez, el vecino de enfrente. Comienza la temporada 1962 y Aeid lo acompaña a Ríos. Pairetti debuta en Pergamino; Bernardo Pérez arma su automóvil y le desea buen éxito al "pollito" de Arrecifes. A la semana siguiente es Aeid el que arma el auto de Pairetti y, por fin, éste debe preparárselo por su cuenta, pues tanto Pérez como Aeid no disponían del tiempo necesario para cooperar en el auto de Pairetti. En 1963, ya sin Ríos, Aeid pasa a correr junto a Pairetti. Aeid juntó un montón de títulos en los últimos cinco años: Ríos fue subcampeón 1962, el mejor Chevrolet y ganador de cuatro carreras. En 1963 Pairetti ganó el Gran Premio, fue subcampeón 1963, el mejor Chevrolet y ganador de tres carreras; en 1964 fue tercero en el campeonato y ganó una carrera, en 1965 tuvo un año colmado de abandonos y por fin en 1966, volvió a ganar tres carreras, incluyendo el Gran Premio que lo ubica tercero en el campeonato.

Su lista de colaboradores es muy larga. Junto a Aeid, jefe mecánico, trabajan Carlos Ortiz y Héctor Ríos, su acompañante habitual. José "Gordo" de Zavaleta es el jefe de auxilios; se hizo famoso tirando bidones. La lista de auxilios comienza con "Cacho" Trossett, José Daporta y Jorge Pairetti, quienes manejan las camionetas. Luego van Gaudencio García, Salvador Carmona, Justo Ferrarás (padre e hijo), Jorge Duratovic y Domingo Oranzo.



C. A. MENDITEGUY

La historia de Menditeguy en el automovilismo muestra muchos abandonos. Forma series de rachas impresionantes. En los quince años que está corriendo le ha pasado de todo, tuvo toda clase de abandonos, incluso en el Gran Premio de 1963 cuando se fundió el motor diecisiete kilómetros antes de la llegada y hasta ahí era el primero...

Cuando Menditeguy debutó en el automovilismo lo hizo en una carrera de pista en Mar del Plata y ganó. Fue con una Ferrari 2000. En TC él fue también otro de los que corrieron con un auto comprado a O'Connor (en realidad se lo cambió por un Alfa Romeo 2900 Mille Miglia). Debutó en 1952, clasificándose decimotercero en Coronel Pringles. A esta carrera le siguieron once abandonos. En 1954 es segundo en Tres Arroyos y Mar del Plata. Comenzó 1955 ganando en Olavarría, y de allí abandonó en todas las carreras hasta el Gran Premio de 1957, en que llegó tercero con tres ruedas. En 1959 ganó en Olavarría y Arrecifes. En 1960 ganó las tres primeras etapas del Gran Premio y ya faltaba poco menos de cincuenta kilómetros para llegar a Tucumán, punto final de la cuarta etapa, cuando era magnífico puntero de la etapa, rompió palier. Así se fueron las ilusiones de lograr el récord y el Gran Premio... En 1962 ganó en las Sierras de Córdoba y el premio Juan Cincotta. En 1963 es segundo en Mercedes y abandona cuando era primero diecisiete kilómetros antes de Arrecifes. En la semana de la velocidad un mes después, quiere tomarse el desquite: gana la primera etapa del premio Manuel Calviño. 1966 fue el año de Menditeguy. Corrió dieciocho carreras, una cantidad realmente

muy superior a la acostumbrada por él. Logró un primer puesto (Tres Arroyos), cuatro segundos, dos terceros, un cuarto, otra vez se clasificó solamente y los abandonos sumaron ocho.

Todos conocemos el manejo de "Charlie". Puede perfeccionarlo, pulirlo, pero nunca habrá un gran cambio. La principal causa de la transformación de Charlie son Luis Manuel López (36 años, técnico en automotores) y Antonio Archetti. Ya colaboraban por intermedio de Aníbal (carburación) en realizar el anterior automóvil que se diera la famosa piña-vuelco en el Autódromo. Ellos hicieron un auto completamente nuevo, el actual azul y amarillo.

José María Melfi (24 años) es el acompañante. Es el exclusivo del nuevo F-100. En los otros catorce años estuvieron Rodolfo Metrán, Agustín Linares, Armando Bergaumen, Albor Domínguez y Rolando Córbova. Carlos Christensen es el jefe de auxilios. Hugo Melfi y Arsenio Archetti también son puntos importantes junto a Luis López. José Nigro, Antonio Archetti y Ricardo Lerín integran el segundo grupo.

Menditeguy corrió en Fórmula Uno, en Sport, en Europa, en Estados Unidos, en turismo llevó el nombre de Argentina a cualquier rincón del mundo y en distintos modelos de autos. Ahora lo hace en TC. Y solo en TC. Hasta 1964 era un candidato en el Gran Premio Internacional de Turismo, ya sea con Mercedes-Benz o con Ford Falcon Sprint, pero luego dejó de correr cuando el Gran Premio Internacional de Turismo no fue más internacional...

De vuelta: fue el mejor año de Menditeguy.



EMILIOZZI

Los Emiliozzi, los modestos, los veloces. Dante y Torcuato siempre estuvieron juntos al lado de los fierros. Torcuato empezó antes y en seguida le siguió Dante. Corrieron en Ford T. Eran imbatibles. En el TC aparecieron tímidamente. Tardaron casi tres años para ganar una carrera, Chacabuco 1953 para no-ganadores. Meses más tarde confirmaban su calidad ganando en Mercedes y el Gran Premio Nacional a 166 km/h de promedio, una velocidad extraordinaria para aquella época. Entonces corrían con el viejo motor Ford que transformaron en válvulas a la cabeza mediante un diseño propio. En 170 carreras ganaron 42. Este año fue el menos propicio para los hermanos de Olavarría: abandonaron en siete carreras consecutivas. Dos veces ganaron cuatro carreras consecutivas y tienen el récord en el Gran Premio de haber ganado cuatro etapas consecutivas. En 1964 ganaron en Rufino, Pergamino, Mar y Sierras y La Pampa; se atrasaron en Olavarría (13") y volvieron a ganar en Santa Fe y Chacabuco, esta última después de haber estado en los Estados Unidos, en las Quinientas Millas de Indianápolis. Además de poseer los récords de haber ganado cuatro carreras y cuatro etapas consecutivas, su mayor récord es haber ganado cuatro campeonatos consecutivos, un récord que no permite dudas sobre la capacidad de los Emiliozzi en su especialidad.

Dante José María tiene 54 años y Torcuato Enrique Pascual llega a los 54. Los Emiliozzi ya han pasado la barrera de la juventud pero siguen firme entre los punteros.

El "abuelo" Valerga (nombre de pila José y 63 años) es el hombre de

más confianza entre los Emiliozzi. Aún cuando Torcuato era menor de edad (19 años) y necesitaba la autorización de su padre para correr, Valerga corría ya en Ford T y lo llevaba de acompañante. Ganó campeonatos zonales, corrió en turismo carretera.

Carlos Stremessi (53 años) tiene treinta años de antigüedad al lado de los Emiliozzi. Trabaja en el auto, especialmente en los elementos de transmisión, frenos, suspensión y dirección.

Pero nadie es tan conocido como el "Petro" Valdi. Víctor David Valdi hace diez años que es jefe de auxilios. Es el mago de los bidones. Como Valerga en los últimos diez años, solo faltó a una carrera. Américo Librandi también está junto a los bidones. También él tiene asistencia perfecta, pero estuvo a partir de 1949 cuando los Emiliozzi aún no corrían en TC sino que le preparaban el auto a Jacobo Muñeale Falick. Aníbal Baldini y Juan Luis Cabri, Lucio Conde, Raúl Rubio, Jorge Luis Sgarbosa, son los principales ayudantes de Valdi.

A diecisiete años de su debut, los Emiliozzi han logrado juntar una de las hinchadas más seguidoras de tecedé. Don Torcuato Emiliozzi (77 años), padre de los hermanos más famosos del turismo carretera, ha estado desde un principio alentando su labor y, aún hoy, es uno de los principales colaboradores en busca del triunfo.

Los Emiliozzi son algo así como los mecánicos idolatrados. Intocables para el hincha. Por ello, año a año siempre están entre los mejores. Hasta el próximo anuario de TC.

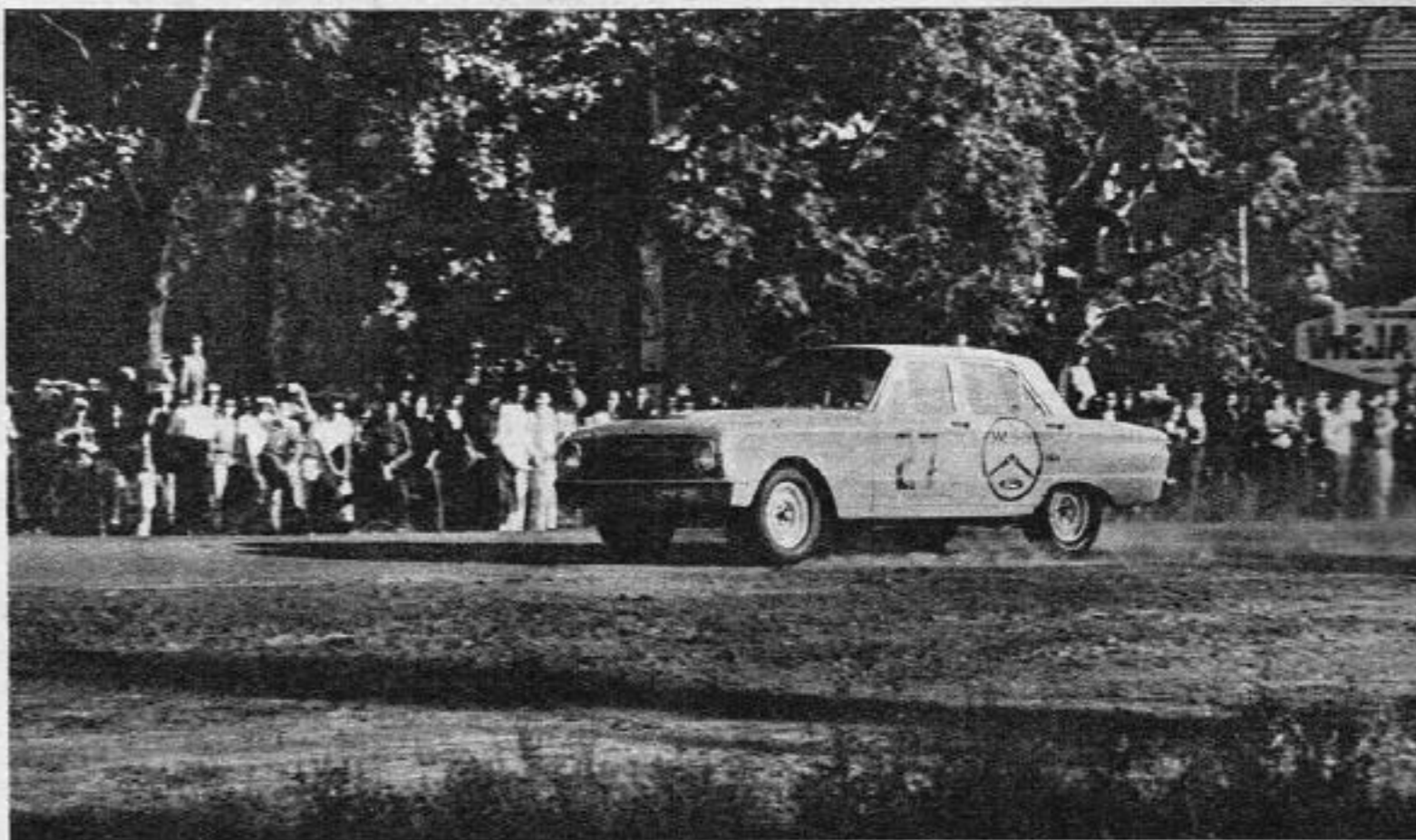


REVELACIONES 1966

por CARLOS F. FIGUERAS

LOS CONDUCTORES

El volante más exquisito de Turismo Carretera, Atilio Viale en uno de los Falcon 6 del equipo FMA. Viale obtuvo los mejores puestos para Ford durante la temporada pasada.



Néstor Marincovich anduvo bien en el Chev de Jorge Cupeiro. Excelente manejo y futuro próspero en el equipo Torino-IKA.



César Malnatti tuvo un buen año. El balance le fue favorable. Ganó su primera carrera con el Chevrolet 41A. Luego pasó al Tornado.

En cualquier actividad deportiva, al finalizar una temporada y hacer un racconto de los acontecimientos, en el momento del balance nos encontramos con la sorpresa de las grandes revelaciones, aquellos pilotos que debutando o habiendo permanecido en un segundo plano sobresalen de una u otra manera y pasan a la categoría de "idolos populares". O por lo menos de pilotos conocidos. Aunque no creemos en "idolos" consideramos que 1966 fue bastante fructífero en este sentido. La nómina es larga, quizás se nos quede alguno en el teclado, pero dicen que errar es humano y nosotros tratamos de serlo.

Sin lugar a ninguna duda la figura máxima, el piloto que "pasó al frente" en TC fue un hombre que para muchos pasa desapercibido. Para los no entendidos puede llegar a ser un corredor intrascendente, pero los que estamos ligados al automovilismo sabemos que es un piloto de excepcional calidad. Atilio Viale es cuidadoso, prolijo, exquisito en el manejo. No brilla porque anda como se debe andar. Dobla fuerte pero sin ardes inútiles, ni maniobras bruscas. Es, en 1966, uno de los mejores pilotos del TC, en la definición más integral del término. Pasó por todas las categorías: Sport, Turismo (NSU Prinz, Volvo PV 544 y 122 S, Jaguar, etc.) y ahora en TC con un Ford Falcon 6 del equipo oficial FMA. Viale es la revelación máxima de 1966, y el automóvil conducido por él fue, con escasas excepciones, el mejor clasificado de los del equipo Ford.

Otro hombre que pasó a las primeras filas fue César Horacio Malnatti: ganó su primera carrera este año y demostró al igual que Prandi-Fulco, que sin tener un elemento mecánico veloz, se puede andar fuerte y parejo. Malnatti logró la victoria en Venado Tuerto cuando

aún corría con el Chevrolet 4 bancadas. Más tarde cambió de marca y pasó a defender los colores del Tornado de IKA. Su conducción no es fina pero sí efectiva, y destacamos, ante todo, su progreso en este aspecto en 1966.

Nelson Prandi y Rubén Fulco corrieron con un F-100 durante toda la temporada y a medias, consiguiendo buenas clasificaciones que los pusieron en un plano importante dentro de la categoría. Con un TC convencional y ortodoxo lograron satisfacciones, unos cuantos puntos para el campeonato y bastantes pesos.

"Sandokán" no es un descubrimiento ni una revelación 1966. Hace tiempo que demostró que anda fuerte en cualquier lado, pese a que su Chevrolet 4 bancadas no lo ayudaba en nada. La máquina le quedaba chica, pero había que ponerlo en evidencia. Recién cuando anduvo con el Chevy de Cupeiro en el Autódromo vimos la unión perfecta de hombre-máquina. Los tiempos establecidos lo demuestran bien a las claras. Marinovich, tiene futuro, es joven y sobre un Torino del equipo IKA puede entablar diálogo con los grandes y alcanzar la consagración definitiva.

Mario Tarducci le tomó rápidamente la mano al coche de Loeffel y a principio de la temporada se alzó con su primer victoria en TC, en la prueba de Lobos. Dos triunfos finales lo ponen en un plano de importancia, pero además tiene una serie bastante extensa de arribos en posiciones de vanguardia. Su manejo es seguro, efectivo. Corta donde debe. Sabe cuál es su límite y cuál el del auto. En el GP tuvo muchos inconvenientes que lo relegaron, pero igual supo llegar y eso es maritorio.

Matías es nombre totalmente nuevo en TC y ya es figura. Su extraor-

dinaria ubicación en el Gran Premio lo puso en un primer plano que no conocía y que quizás ni se imaginó iba a lograr en tan corto término. Lo real, es que Matías ya es figura, ya tiene su lugar dentro del TC y esperamos sepa conservarlo.

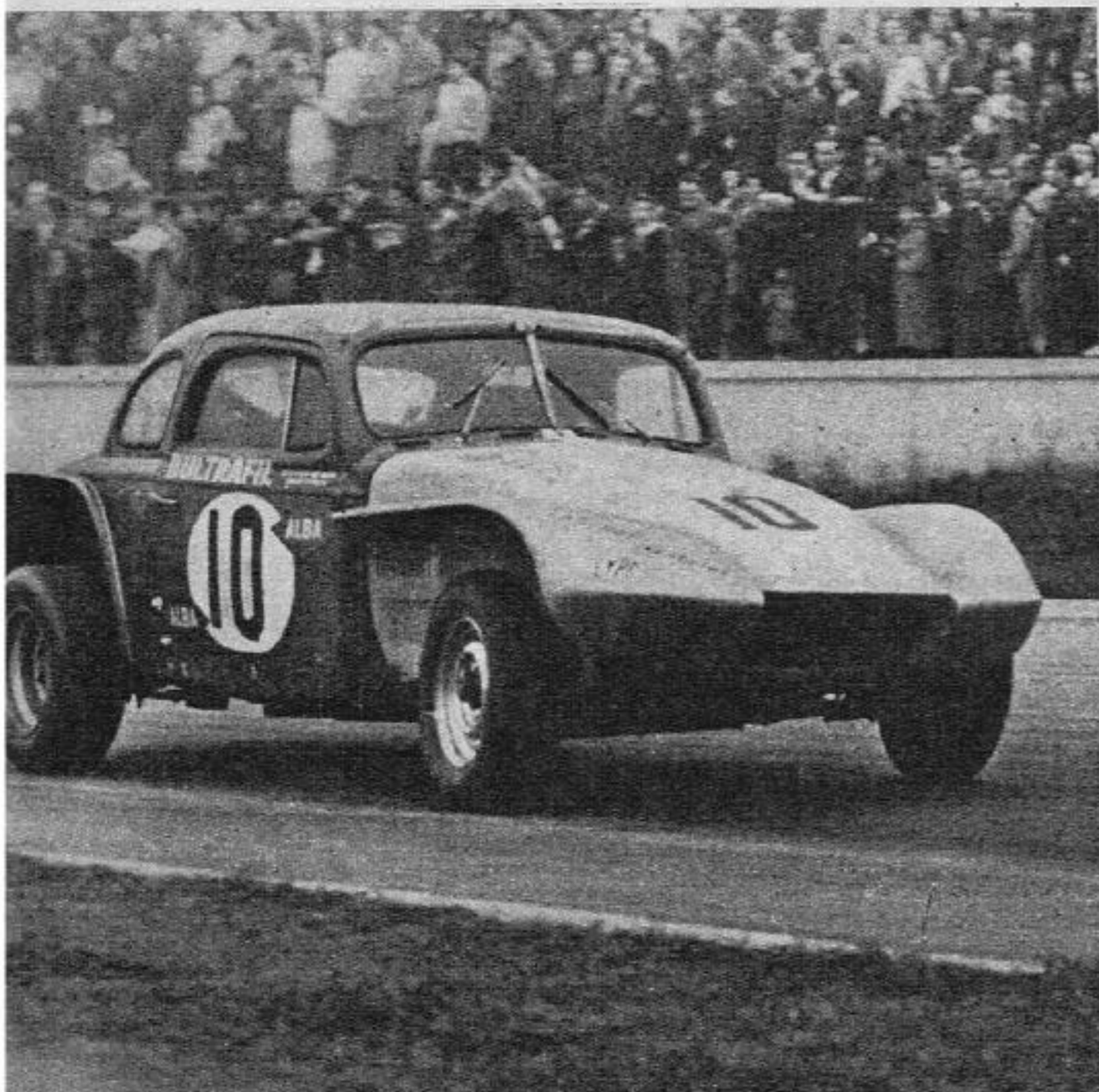
Desde principios de año y desde la primer carrera en que lo vimos nos parcatamos que tenía pasta: el hombre del "Gato Rojo" no tenía auto, su Ford 59 AB era sumamente alto, muy antiguo, pero él supo compensar esa falta con una conducción fina, segura. Ahora con auto nuevo y motorizado con un F-100 puede poner el número el año próximo.

Revelaciones pero de otro tipo, lo fueron también Casá, Bordeau, Cabalén y Pairetti. Casá porque aprendió que no sólo debe correr por divertirse junto a Travers, sino que se puede correr para ganar el Campeonato. Bordeau ganó cinco carreras al hilo, merced a una conducción segura y un automóvil excelente, que lo llevaron a obtener el preciado Campeonato Argentino.

Cabalén ganó tres de las cuatro competencias más importantes del año de la categoría Turismo y se clasificó en el segundo puesto en el Gran Premio de TC, sorteando una serie de inconvenientes que lo retrasaron en parte. Por último, queda el ganador indiscutible del GP, Carlos Alberto Pairetti, un hombre al que Europa le enseñó mucho y supo asimilarlo. Este nuevo Pairetti, el ahora calculista que ganó la prueba más importante de TC de punta a punta y con una inteligencia y madurez que hizo cambiar de opinión a muchos, inclusive a nosotros.

El TC produjo este año pilotos, especialmente en calidad. Para CORSA, éstos fueron los más destacados. Y seguramente nos olvidamos de 23 ídolos locales.

Tarducci entró este año al círculo de los ganadores con dos triunfos y una nueva y sorprendente trompa Bauer.



LOS AUTOMOVILES



Automáticamente al hablar de modernización en Turismo Carretera, hay que comenzar por el Chevy II. Pero nosotros vamos a ir contra las normas y trataremos de no escribir sobre el Chevy, aunque haya sido el auto que marcó el paso en materia de carrocerías y diseños. Ya se había llegado prácticamente al límite máximo en preparación de motores y tenían que buscar la manera de encontrar unos kilómetros más en base a la penetración de las máquinas, bajar lo más posible el centro de gravedad y hacer autos con líneas agradables. Allí comenzó el fin de las cupé tradicionales, altas, anties-téticas, con mucha área frontal y ángulos muy agresivos. Si tuviésemos que remontarnos a los primeros pilotos o carroceros que innovaron en sus autos, no se puede dejar de nombrar el auto de Juan Carlos Navone, que fue el único con cola realmente estudiada, o por lo menos pensada. Pero esto fue hace ya bastante y no quedemos olvidarnos del presen-

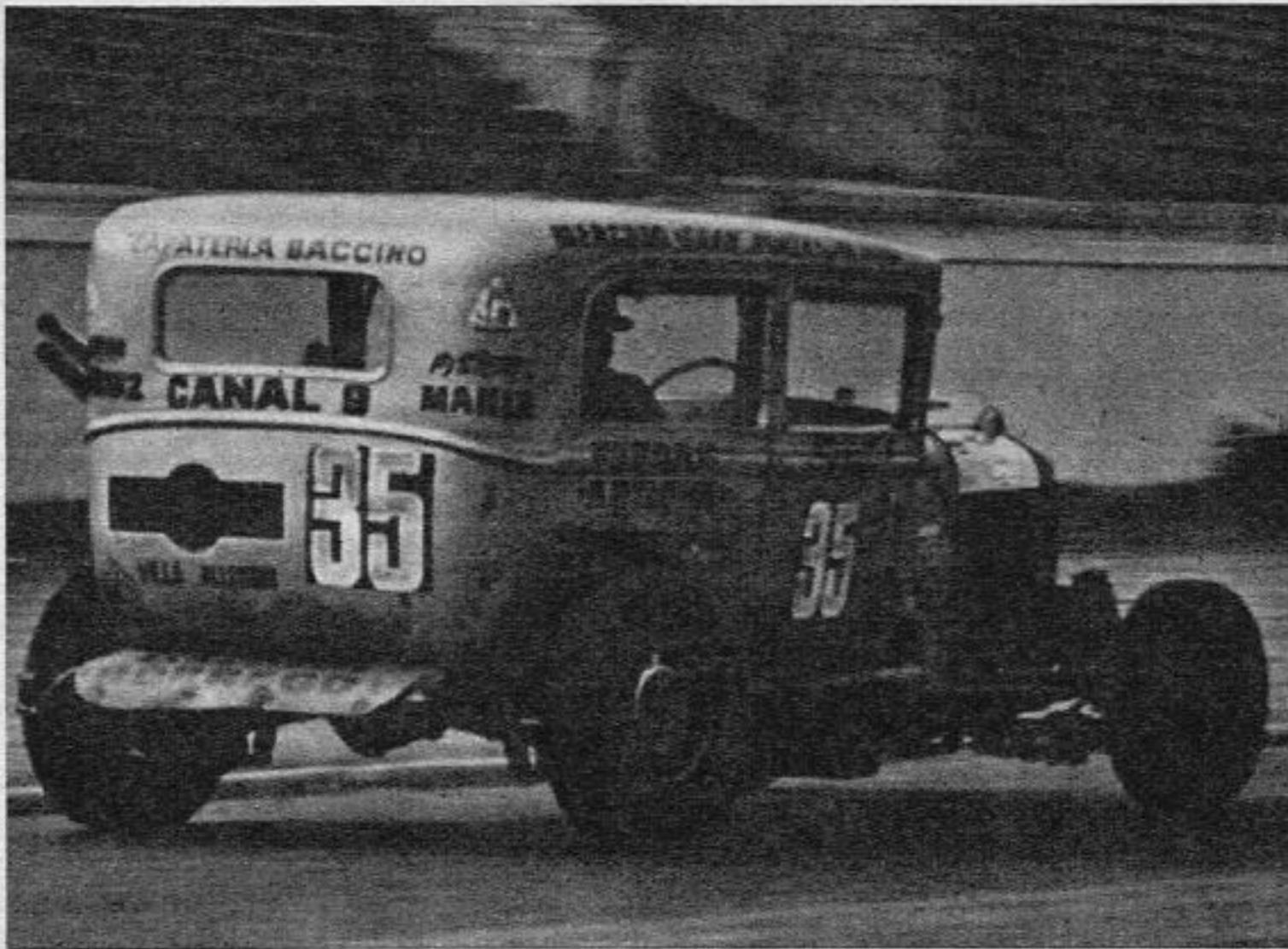
te y el futuro, que es lo importante.

El auto más avanzado técnicamente hoy en la categoría, es el Ford Falcon de López Oribe, diseñado por el ingeniero Bascou, hombre de Ford Motor Argentina. Mucho tiempo, estudios, ensayos y mil cosas más se hicieron durante muchos días de trabajo continuo. No sólo es un auto moderno y de avanzada apariencia sino que lo es especialmente en sus soluciones bajo técnicas, ya que sus sistemas de suspensión, refrigeración, múltiples de admisión y escape, entre otras cosas, demuestran el serio trabajo de ingeniería que hay detrás.

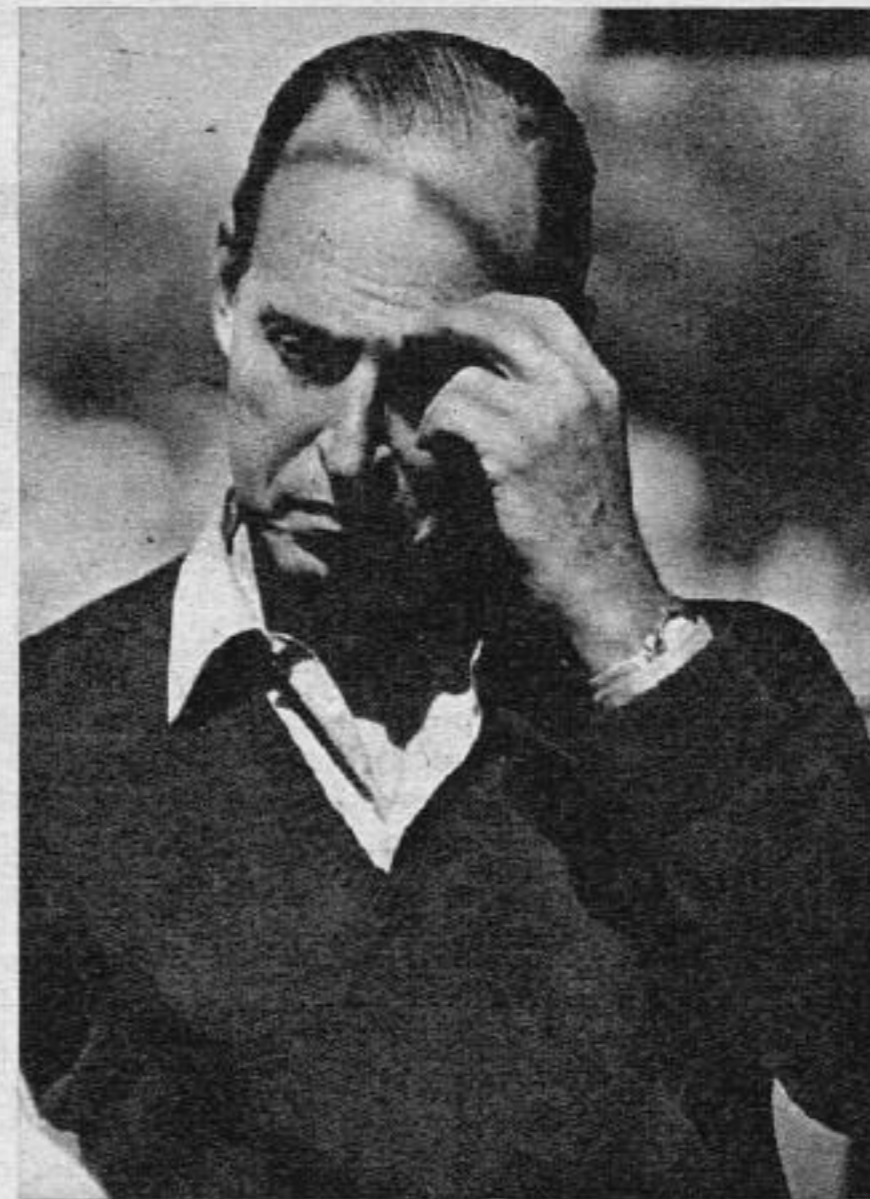
Otro automóvil que marca rumbos es el Valiant III modificado de De Paoli ("Rueda Libre"). El casco es un Valiant III de fábrica. Su cola está formada con respecto a la original, ya que de la luneta a la cola la línea es descendente y suave hasta finalizar trunca. Su trompa es enteramente de poliéster y está motori-

Ricardo Peduzzi y su cajón.
Sin comentarios, pero
en las pistas anda
fuerte porque sus suspensiones
funcionan correctamente.

Este es el automóvil de TC
que revolucionará el
ambiente. Comenzó con
algunos problemas, pero ya
fueron subsanados.
Domingo López Oribe
y su Falcon-Bascou.



El hombre de los autos lindos.
Este es Vicente Formisano,
feliz con su Barracuda TC.
Muchas esperanzas para el 67.



El marplatense
Tempone y su
Chevrolet Super.
Un auto prolijo y
un paso hacia los
"pur sang".

José Mario Sierra
Lima tiene un
Falcon F-100.
Prolijidad y
estética en otro
de los autos
técnicamente de
vanguardia
aparecidos
este año.

zado con un Slant Six. El coche fue realizado por Pronello, de Villa María y la máquina está estudiada a conciencia, ofreciendo buena estabilidad y distribución de pesos. La terminación general es correcta y bastante prolija.

Un auto parecido al de Bascou, es el Falcon F-100 de José Mario Serra Lima, aunque básicamente utiliza el casco y piezas de carrocería original del Falcon. La trompa es diferente, de diseño especial, sin "cara de Falcon". La cola quedó como la original quitándole el paragolpe trasero y eliminando todo tipo de ornamentos. La máquina está muy bien terminada y sobre todo denota una extremada prolijidad interior.

Estos son en realidad los tres autos que causaron sensación este año. Froilán González también innovó mejorando la trompa del Chevy y dejándole la cola trunca, dándole un aspecto de Gran Turismo bastante trevido y por demás agradable.

Los Falcon del equipo FMA dejaron de lado la imagen de calle que

quería la fábrica y recortaron guardabarros, sacaron caños de escape por los costados de la carrocería, pusieron ruedas especiales, instalaron la batería de Weber y los autos empezaron a dar satisfacciones. Ricardo Peduzzi, presentó su "cajón", que pese a su carrocería y sus elementos mecánicos de antigua extracción, se comportó como excelente pistero y el coche dobla admirablemente pese a sus ejes rígidos. El Renault de Copello con toda "la maldad" en el motor, anduvo muy fuerte en circuitos, pero no pudimos admirarlo mucho tiempo ya que el reglamento de las pruebas para TC en el Autódromo exigió un mínimo de peso y automáticamente quedó fuera de combate. Lógicamente, la performance de este autito se debía en gran parte a su mejor frenaje y su sobresaliente relación de peso/potencia que es factor vital en carreras de autódromo.

Aunque son cupés tradicionales, no podemos dejar de nombrar a los autos más veloces de TC, los de

Rienzi y Roux. Pese a su carrocería ambas máquinas están equipadas con elementos mecánicos de avanzada y gracias a ellos consiguieron performances atractivas. Para el futuro, Angel Rienzi tiene en preparación un Falcon al que pondrá un motor F-100 con la terminación prolija que siempre caracterizó los autos del piloto de Olivos.

Para la temporada del 67 hay muchos que prometen "volar bajito". En el Gran Premio se presentaron varios autos con auténtica proyección futurista y líneas agradables. Vicente Formisano —el hombre de los autos lindos— corrió durante el año con su Valiant I GT, pasando luego a preparar un Plymouth Barracuda con motor Slant Six. Con este auto fue al Gran Premio y aunque no llegó ni a la primera etapa, anduvo muy fuerte y es una de las máquinas que el año próximo puede arrimar posiciones. Ricardo Bonnano presentó un Chevrolet Fleetline hecho en Bafer, que es de líneas fluidas y trompa tipo Bafer-GT. Queda por verse co-

mo anda, ya que no tuvo oportunidad de demostrarlo en el Gran Premio, única carrera en que se presentó. Esto indica dentro de la categoría un movimiento progresista que no cesa y nos promete un grupo de 10 o 12 coches muy bien terminados y estéticamente bonitos en las largadas de 1967.

En Martínez un grupo de gente que se une bajo la "Peña El Chicho" está preparando un auto de avanzada que está en manos de Stefich. Es un Falcon que llevará motor F-100. Tampoco podemos olvidarnos del Chevrolet Super con carrocería original de fábrica del marplatense Antonio O. Tempone. Todo esto nos presagia un cambio bastante trascendental en TC, que desde hacía mucho tiempo venía haciendo falta. Ya quedaron de lado las cupecitas con guardabarros recortados y caño de escape largo por encima del guardabarro trasero. Ahora estamos en pleno progreso automovilístico. El TC se está renovando y renovarse es avanzar.





Para Frollán González ya cumplió su ciclo, pero el Chevy es hasta ahora, en nuestro criterio, el auto más lindo del TC. Despertó la evolución hacia el GT.

Bauter realizó esta perfilada trompa y el auto de Tarducci mejoró fundamentalmente su apariencia. También se ganaron km/h y algo de peso.



BAUFER: UN AÑO

El TC tiene un carrocerero especializado y sus creaciones ganan carreras. El futuro comenzó ayer.

por GERMAN R. SOPERA

Ubiquémosnos tres años atrás: un taller en el barrio de Belgrano ni más moderno ni menos bohemio que cualquier otro taller de barrio. Donde el trabajo que se hace es vestir exteriormente cualquier vehículo. Alternan juntos en el local futuros colectivos en un rincón con carrocerías doble cabina para pick-ups o simples arreglos de chapa golpeada. Pero el taller daba para bastante más. De vez en cuando aparecían en la puerta del mismo el TC de Fulano o el TM de Mengano que salían de allí con el retoque necesario o la solución buscada. En el fondo iban surgiendo casi tímidamente las estructuras tubulares de pequeños monopostos y poco a poco la creación que implica el oficio de carrocerero se fue manifestando cada vez más en el mejor campo que se podía encontrar: los autos para competición. No podía ser de otra forma cuando, como en este caso, el trabajo desarrollado es una herencia de familia, como puede serlo la relojería en Suiza o el buscar perlas en Oceanía.

Porque el padre de Alain Baudena, socio propietario de la firma, fue carrocerero en Europa.

En el horrendo panorama de estancamiento del TC de hace unos tres años, algunos autos que buscaban otra cosa en el aspecto externo comenzaron a verse en las carreras domingueras. El de Julio Faustino fue el primero. Luego dos autos casi gemelos: el de Erverto Rodríguez y el de Larry, aquél que perdiera una segunda etapa de Gran Premio por un segundo contra los Emiliozzi. Al terminar ese Gran Premio este auto pasó a manos de Pairetti y allí comenzó el "boom" de Bauffer.

Giramos suavemente la perilla izquierda de control, un zumbido electrónico agudo y nuestra máquina del tiempo nos vuelve al presente en pocos segundos. En un nuevo local, a pocas cuadras del anterior, pero con otro "clima" muy distinto, el idealismo se convirtió en realidad, pues Bauffer Style ya sólo trabaja en autos para correr. Y para correr con la forma más linda posible.

Y ya que estamos en las formas, ¿cuál fue el auto más hermoso que entregó Bauffer al TC? CORSA da un casi voto por el Chevy. ¡El ¡Oh! con que lo recibió el Autódromo el día de su presentación tras el gran cambio estético ayuda a corroborarlo. Por su parte, el Volvo de Urruti, además de su origen ya noble, quedó también muy embellecido. Y está el Chevrolet F-100 semi TC, semi GT de Ricardo Bonnano terminado a último momento para el GP, pero con una prolijidad, un cuidado tan extremo del detalle, que si en vez de cons-

truir un TC hubieran hecho un auto para Le Mans no habría motivo para tener envidia de un Lola 70 o algún monstruo similar. Pero si es cierto que el mundo se rige por resultados, en Bauffer no pueden estar más contentos con ningún otro auto que con el de Pairetti, o mejor dicho con el ex Pairetti, el que ganó el último GP y pasará pronto a otras manos. Como si el primer puesto fuera poco, Erverto Rodríguez hace también su fuerza desde el tercer lugar finalizando así un año en el que los productos Bauffer rondaron en todo momento por la punta de cada competencia. Con seguridad estos dos autos les han entregado la mejor satisfacción de la temporada aunque ninguno de los dos pertenece a la "promoción" de este año.

Baudena no alcanza a decidirse por ninguno de todos los autos que salieron del taller como el que más le gusta, pero declara que la trompa nueva del auto de Mainatti, con las salidas de aire a lo Broadley, es de lo mejor que ha logrado en funcionalidad y apariencia.

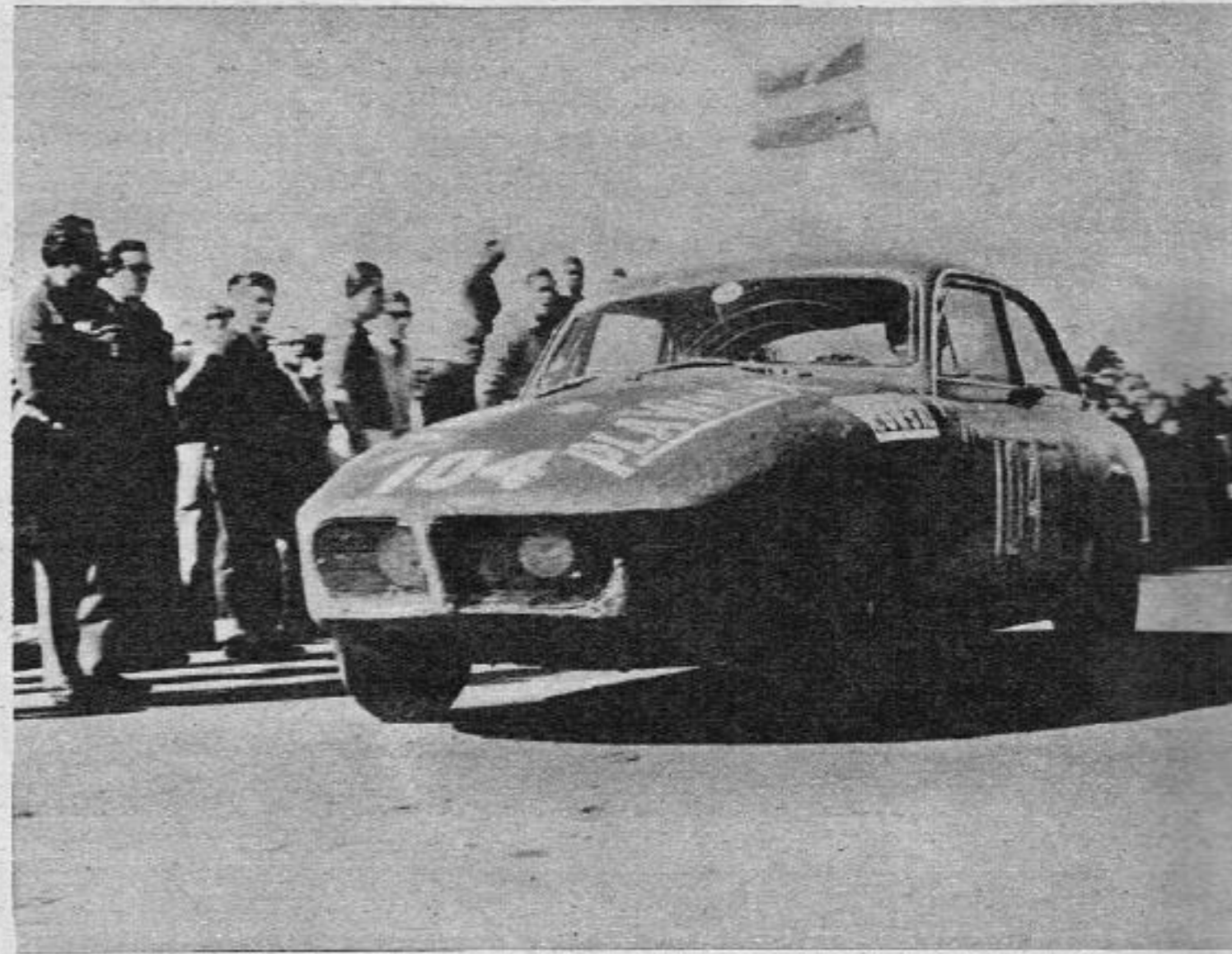
Sin embargo, de todo lo producido, el auto que más curiosidad despertó fue el famoso nuevo auto de Emiliozzi. Cuántos muchachos y no tan muchachos se daban periódicas vueltas por el taller para ver cómo adelantaba la construcción. No hace falta decir que la mayoría eran fordistas. Pero al respecto sucede con Bauffer una cosa algo curiosa. Siempre fueron más los chevroletistas quienes encargaron autos, por un problema que en el taller no alcanzan a explicar con exactitud, aunque lo atribu-



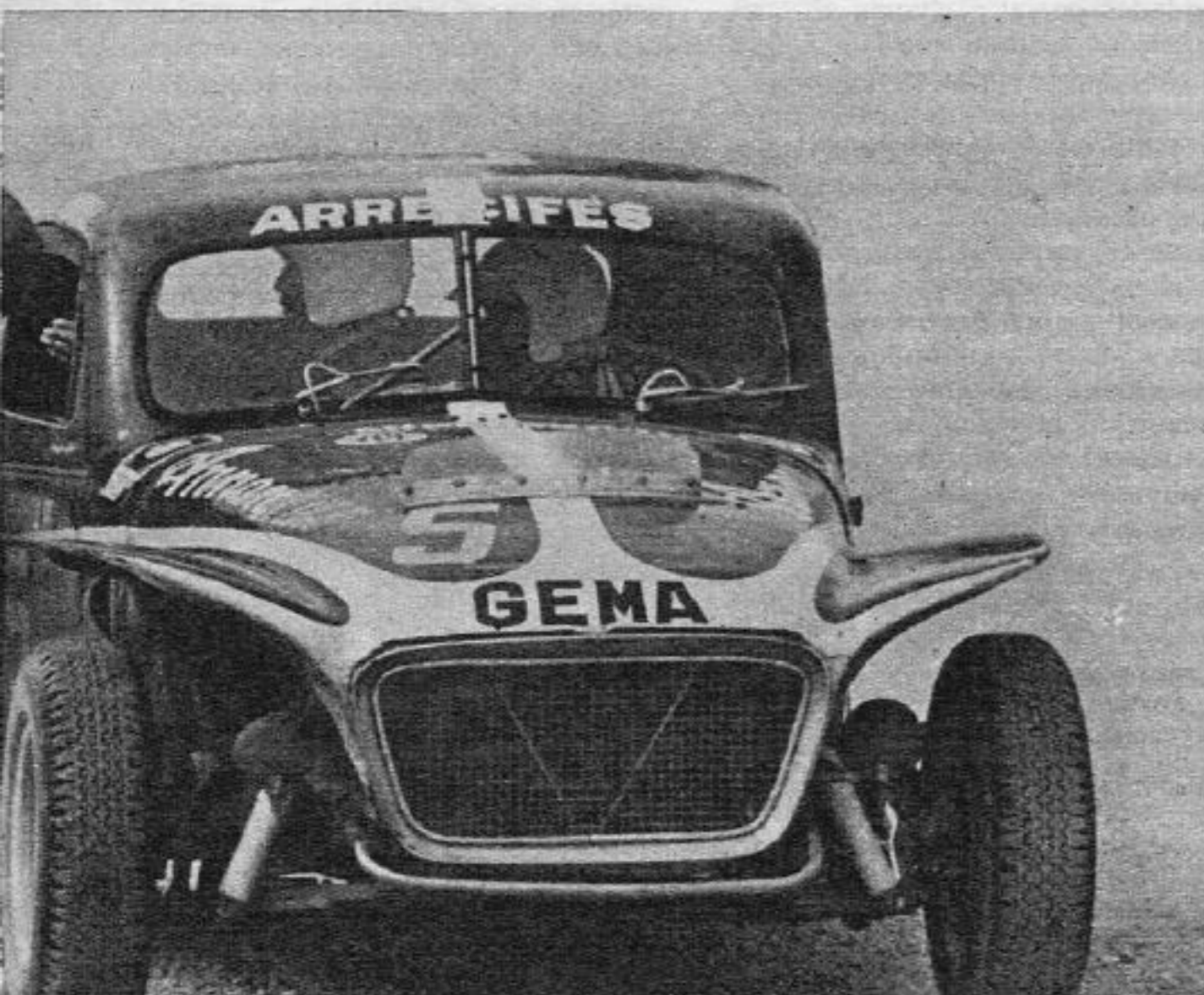
El auto bauteriano más exitoso. El Chevrolet de Pairetti hoy vendido a una cooperadora, que lo sorteará en una rifa. Este y su gemelo, el de E. Rodríguez, pisaron fuerte en el último GP.

Cola trunca, gomas Cinturato, trompa bajita similitud. Todo eso en un auto de TC sustituyó a la histórica galera de los hermanos Emiliozzi.

Origen europeo, frente y cola rediseñados dieron como resultado uno de los autos más lindos del año, aunque tenga pocas posibilidades por el handicap mecánico. También se debe a Baufier.



MAS HACIA EL GT



yen quizás a la mayor ansiedad de renovación que poblaba el ámbito de los usuarios de Chevrolet, cosa que se transmite también a los defensores de la marca.

Algunos ejemplos: el auto de Pairetti, el Chevrolet 400 de Tempone, la cupé de Faustino, la de Erverto Rodríguez, el Chevy, los trabajos realizados en los respectivos autos de Bordeu, Roux, Tarducci, Manzano, etc., el flamante auto de Bonnano, son todos Chevrolet, al menos en chasis y carrocería de origen.

Por el lado de los Ford el panorama es de menor cantidad; solamente Emiliozzi tiene un auto hecho por completo en Baufier. Bertolotto, Rienza, Perkins, Casá, Menditeguy encargaron en sus autos trabajos en el piso, trompa y cola, tanques de nafta, aceite y agua, butacas, etc. Eso sí, en cierta represalia mecánica, dos Chevrolet, el de Vicente Galluzo y el de Bonnano, son impulsados por sardos F-100.

Todos estos autos lucen un auténtico ejemplo de trabajo prolijo y de buenas intenciones aerodinámicas que fueron novedad en el TC al presentarse en carrera los primeros coches y le dieron a la categoría un saludable empuje hacia nuevas y más funcionales formas estéticas. Pero además se estableció un interés serio por parte de los constructores por experimentar y reparar errores que pueden ir apareciendo en carrera. Porque todavía distamos del fundamento exclusivamente científico que guíe el diseño de una carrocería o al

cálculo de la magnitud de las cargas que soporta una jaula antivuelco o una estructura adicional del tipo que se colocan en los compactos. Sin embargo Baufier tuvo muy pocos problemas, los cuales se radicaron, de producirse, casi siempre en el piso del auto. Los hubo por ejemplo en el coche de Faustino, que fue el primero; también en el de Pairetti pero fueron satisfactoriamente solucionados, sobre todo porque con elogiado criterio Alain Baudena se mantiene en contacto con los autos que han salido de su taller para averiguar posibles causas de defectos o fallas estructurales. Pero observa que los corredores, inexplicablemente, no se muestran generalmente muy interesados en seguir manteniendo un contacto con el constructor sobre los problemas o experiencias que obtienen en carrera, cosa tan importante para modificaciones con conocimiento.

Pero de cualquier forma en Baufier hay verdadero interés por el diseño de base científica, hay decidida preferencia por la lógica evolución de la categoría hacia el nivel Gran Turismo, hay apoyo al nuevo reglamento y todo ello configura una serie de valores positivos dignos del mejor aplauso, aún con las limitaciones propias, todavía, de nuestro país. Porque como nos dice Baudena: "Cuando me enteré que el túnel de viento que planeaba debía tener unos 4000 HP para comenzar a conseguir cosas como la gente, bueno... no digamos que me desanimé pero al menos sí lo postergué por un rato".





PROYECTANDO EL FUTURO

En el congreso organizado por el Automoto Club Los Toldos se dijeron verdades y se estableció un punto de partida para lograr positivas mejoras en materia de organización de carreras de TC. Una loable iniciativa y un balance positivo

por GERMAN R. SOPEÑA
fotos: HEVER RUQUET

La presidencia del congreso actuó conscientemente y en ningún momento se durmió como aparenta sugerir la foto. Sucede que el flash era muy fuerte.

La opinión que desencadenó la discusión. El señor González, delegado de Chacabuco, pegando, con suma tranquilidad martillazo tras martillazo con razonamientos lógicos y detallados.

Terminó un nuevo año de TC. ¿Acaso un año más? No. Pensamos que no. Por cantidad de pruebas, por la calidad de las enseñanzas recogidas y aplicadas, 1966 fue el año más provechoso en el largo historial de TC. Paradójicamente el Gran Premio no estuvo en ese nivel pero si bien fue el cierre activo del año, el último suceso de la categoría correspondió al congreso de TC efectuado en Los Toldos que sí constituyó un acto positivo.

A pesar de que el breve discurso de apertura a cargo del presidente del Automoto Club Los Toldos estuvo plagado de reflexiones sentimentales tipo "el TC es una pasión telúrica", "abre caminos y coloca alambrados", y aunque también dejó firmemente expresado que el TC es una actividad de ruta y no de pista, sus palabras destilaban un auténtico entusiasmo, digno de aplauso y de mayor adhesión que la que recibió el congreso por parte de los clubes que se ocupan del TC. Catorce delegados ocuparon las sillas del salón mientras una pertinaz lluvia aparecía como la excusa para muchos ausentes.

¿Por qué se reunió este congreso? O mejor dicho: ¿Qué motivos decidieron a organizarlo? Existe ya desde hace un tiempo una tensión constante, un temor por la prohibición que en cualquier momento puede ser realidad sobre las carreras en ruta. El año terminó sin ninguna suspensión legal concretada pero se prevén problemas para el año que ya está encima. Sobre todo en la provincia de Buenos Aires donde se efectúa la mayoría de las competencias. Por lo tanto el objetivo primordial de la flamante comisión salida de este congreso será entrevistar autoridades con el apoyo que se buscará también en el ámbito del ACA y de la CDA.

Un silencio expectante siguió a la

apertura del debate pero ni bien se desató el mismo, un delegado se destacó rápidamente en el uso de la palabra, al menos en el "primer tiempo" que duró hasta el cuarto intermedio necesario para almorzar. Fue Roberto Bó, delegado del club de Olavarría, el que dirigió en cierta forma las opiniones sobre el tema circuitos, programación de carreras y pruebas de clasificación, tres cosas que integraban un mismo punto del temario. El club de Los Toldos dejó asentada una firme posición en lo que respecta a los circuitos, defendiendo a los de 500-600 kilómetros de extensión con circuitos de no más de 90 kilómetros por vuelta. Como razones contrarias a competencias de mayor extensión expusieron la posibilidad de problemas mecánicos más difíciles de resolver por número de auxilios en ruta y por la extensión de la prueba (caso de la doble Mar del Plata), además de mayores gastos para el concursante. La delegación de Chacabuco se manifestó en favor de circuitos de 50-60 kilómetros por vuelta y por el Pico Football Club el señor Cortesini prefirió defender a los circuitos de 80-100 kilómetros que fue en definitiva la moción más aceptada a la hora de votar. Bó se expresó personalmente en favor de los circuitos más bien extensos por cada vuelta, pero como delegado de Olavarría, que organiza su vuelta en un circuito de 80 kilómetros, defendió esta última opción.

En cuanto a la organización de las competencias el delegado de San Francisco subrayó con certeza que para el año que viene hay 51 fechas pedidas y como sólo se pueden utilizar a lo sumo 36 ó 37 domingos, la solución será acudir a la colaboración de varios clubes tipo Triángulo del Oeste; la delegación de Bolívar señaló que para la colaboración de varios

clubes sería necesario hacer carreras más extensas que permitan la unión de dos o más ciudades grandes. En consecuencia, cuando el delegado de Lobos propuso suspender las decisiones, hasta tanto se consultara a las autoridades por el problema del uso de rutas, no extrañó que la mayoría se inclinara por dicha proposición.

Un breve cuarto intermedio sirvió para conformar definitivamente a la comisión, que se integró con dos delegados de peso: Lapadú de Salto y Bó de Olavarría; el señor Lenz de Los Toldos y dos delegados más por pertenecer a las provincias de La Pampa y Santa Fe, fueron los tres restantes. Quedó "in mente" también el conseguir la adhesión de Fangio y Oscar Gálvez como figuras relevantes del automovilismo y el apoyo de las fábricas o comisiones de concesionarios. Bó tuvo aquí una acotación feliz al decir que corresponde no olvidar

a la categoría turismo, con el ejemplo de Fiat en el Gran Premio como el caso más notable.

En seguida se pasó a considerar el asunto discutidísimo de las pruebas de clasificación. Básicamente están por el sí los clubes que buscan con ella la ayuda económica imprescindible. Razones: dos minutos de clasificación no rompen un motor que al día siguiente debe hacer 500 kilómetros. En el aspecto económico según muchos ya pasó el período de las clásicas rifas en el pueblo para hacer la carrera, además del apoyo de cualquier firma comercial. Razones en contra: la prueba de clasificación es una burla al ranking. Segundo: el circuito de clasificación no tiene nada que ver con la carrera en sí. Otra más: se corre el riesgo de romper el auto en esos dos minutos. La referencia más cercana es la de "Bamse" cuando volcó en San Anto-

Las voces de otras provincias, aparte de la de Buenos Aires, se redujeron casi exclusivamente a la del delegado del Pico Football Club, señor Cortesini. Caminos de tierra diferentes, solución de problemas en el uso de rutas y apoyo a las pruebas de clasificación.





nio de Areco. Cortesini, de Pico, enunció una informal encuesta efectuada entre los corredores en ocasión de la vuelta de Pico que favorecía a la prueba de clasificación. Finalmente el delegado de Chacabuco encontró la precisa: dejar la prueba de clasificación en forma optativa a cada club. Todo el mundo decidió que era lo más efectivo si bien no aportaba nada esclarecedor ni nada nuevo.

Después de comer un nutritivo asado, el termómetro del local donde se desarrollaba la acción cambió totalmente de radio de acción. Y no quedó aquietado como podía esperarse si no que subió en forma notabilísima, de tal forma que si alguien tenía esperanzas de ver una segunda parte tranquila con aire a siesta, quedó muy defraudado.

Al ponerse en juego las dificultades económicas de realizar carreras, con motivo del tema "Cobro de entradas", los delegados de Chacabuco, señores González y Grossi, hirieron al parecer la susceptibilidad de representantes radiales cuando pusieron en el tapete ciertas verdades indiscutibles. Como por ejemplo que las radios son las mayores y casi únicas beneficiarias de la actividad del TC; que por la radio se dicen muchas mentiras a menudo producto de crear emociones e ídolos que no existen con el solo fin de justificar una transmisión; que se supedita a la superposición de propagandas el enunciar el nombre comercial de una carrera salvo que sea patrocinada por YPF. La respuesta fue inmediata pero sin mayor convicción. Lo que el delegado de Chacabuco sugirió es que si las radios pagan derechos para hacer una transmisión desde el Luna Park o desde una cancha de fútbol, lo mismo podría hacerse en una carrera de TC. Nos parece una

cosa plena de sentido. A todo esto el presidente del congreso intervino para hacer las paces y el congreso siguió en su ritmo anterior.

Pero hubo poco más. En lo de cobrar entrada hubo coincidencia general en hacerlo, aunque desde ya suponemos que esta aprobación supone implícitamente el no realizar la prueba de clasificación. De todas maneras la comisión formada entrevistará a la brevedad a las autoridades correspondientes para ubicar la forma de cobrar entrada sin que sea inconstitucional. En fin, tendrán que conseguirlo...

Por último se discutió la propuesta de Los Toldos de juntar fondos entre los clubes de TC para enviar un piloto argentino a competir a Europa en Fórmula Uno. La idea nos parece excelente pero en el congreso al momento de votar sólo tres manos se levantaron apoyándola. Entre gente de TC sonaba lógicamente fuera de lugar, pero aunque la inquietud merece ser difundida creemos que para ver a un piloto argentino sentado en un F. 1 con posibilidades de ganar, es imprescindible una temporada de experimentación, por lo menos en F. 2. La comparación sobre Fangio y su exitosa incursión de hace casi veinte años no es valedera porque los tiempos han cambiado y en aquel entonces nuestros coches de MN eran una gran escuela para competir internacionalmente cosa que no sucede hoy, aunque ya estamos en un nuevo camino. Pero detalles aparte ver a gente de TC interesada por la competencia internacional, en monoplazas modernos, en algo más que lo que ya tenemos, en progresar en todos los aspectos, indica con toda claridad que 1966 fue un buen año. Un congreso era entonces la mejor forma de terminarlo. ¡Feliz año nuevo!



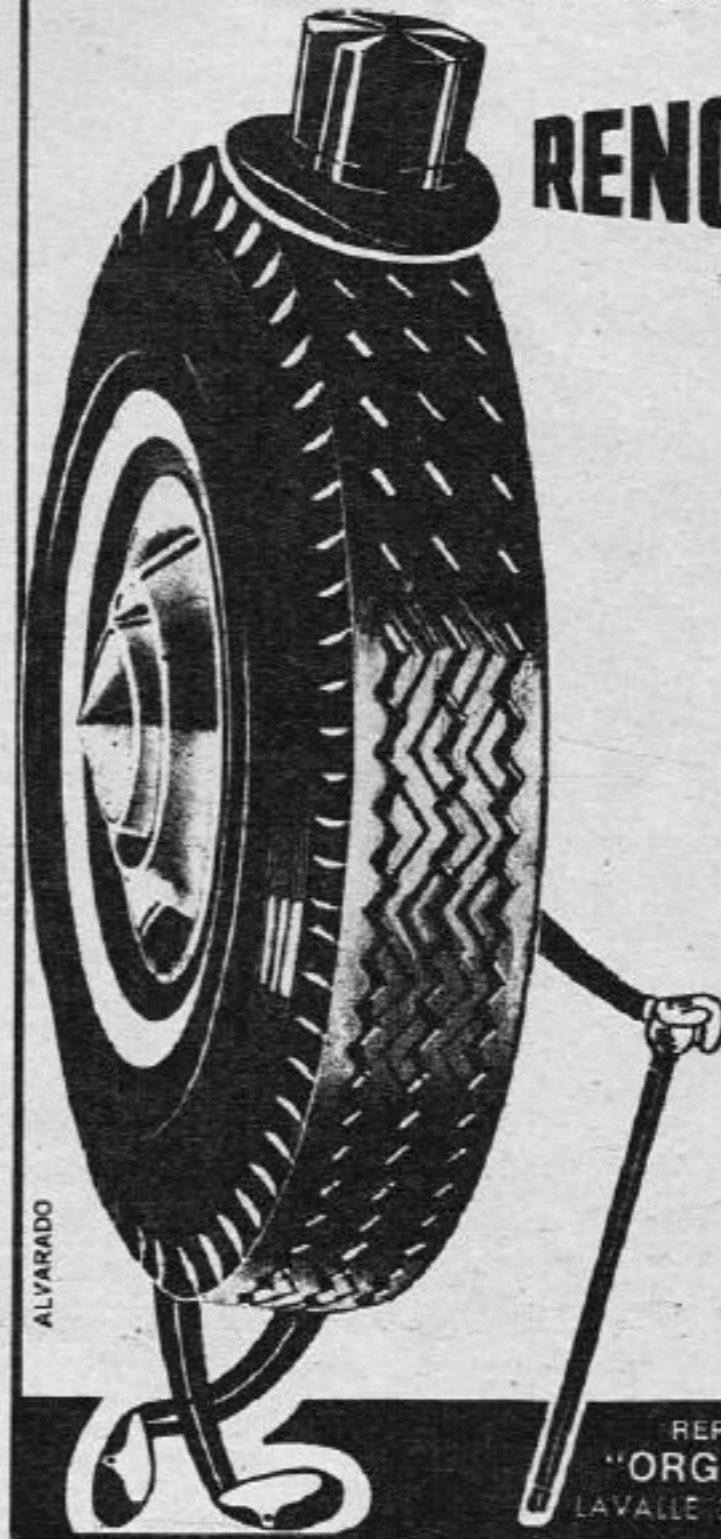
VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

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

FINANCIACION ESPECIAL

Adquiera ahora su
PEUGEOT

LA CALIDAD
QUE NO
SE DISCUTE



citroen

EL AUTOMOVIL
INIMITABLE
QUE SE
ADELANTO
A SU
TIEMPO



HIJOS DE- ISIDORO ANDRADES

Concesionarios
Peugeot y Citroen

Ventas: Rivadavia 10418 - Tel. 64-9330

Talleres y Repuestos: Rivadavia 9230/34 - Tel. 69-1649/4678

... Y como siempre, la mejor tasación para su coche usado.

AUTODROMO Y TC



Nunca en la historia del TC hubieron tantas carreras en autódromos como en 1966. Nunca como en 1966 el Turismo Carretera evolucionó más en un sólo año.

Ni mencionemos a las casualidades.

En la corte de la categoría más popular siempre se usó frenar a quinientos metros de la curva, apretar un sólo pedal por vez, luchar a brazo partido con el volante cuando el tren trasero muestra su personalidad de excursionista y recorrer los virajes en la trayectoria que recomendaba la inspiración o la urgencia de cada cual. Por supuesto, en todas las épocas del TC hubieron sobredotados que supieron muy bien qué hacer con los comandos de su automóvil, pero siempre fueron los menos.

Recién cuando aparecieron los pilotos-pilotos, que solamente se dedicaron a manejar, ingresó al TC una generación nueva que si no es profesional en la práctica, asimiló enseñanzas y experiencias con responsabilidad de doctores en manejo y disciplina de hombres que solo pueden realizar seriamente su oficio. Ellos no solo aprendieron y se perfeccionaron, sino que consiguieron contagiar a todo el pequeño ejército de pilotos de TC alguna exquisitez que invariablemente significó ganancia de segundos para completar determinada maniobra. Entonces, cuando la epidemia de manejar mejor se desparramó en el ambiente, surgió como de la galera de un mago la serie de corsas en autódromos y por directa influencia de ellas se puede afirmar que si hoy el nivel conductivo de TC no es brillante en el promedio, sí son brillantes los pilotos que decidieron perfeccionarse y al menos —en general— se dieron algunos pasos adelante.

Pero no son solo los conductores quienes sacaron de la pista conclusiones positivas. Los preparadores y mecánicos perfeccionaron el arte de elegir multiplicaciones, bajar con certeza el centro de gravedad y determinar la distribución de pesos correcta.

Los automóviles por su parte absorbieron el beneficio de ser armados con elementos de la aristocracia mecánica: aluminio, frenos de disco, neumáticos especiales, amortiguadores tubulares. También así evolucionó el TC. Y también así los pilotos dispusieron de mayores facilidades para girar más rápido.

El Autódromo Municipal de Buenos Aires fue el más determinante de todos, en este sentido, quizá porque es la pista argentina donde más veces se corrió TC. Aparte de que el Autódromo Municipal fue el campo de batalla que consagró definitivamente las bondades de un buen automóvil como el Chevy y devolvió en toda su dimensión de hombre a la vida ciudadana al temperamental Carlos Loeffel.

Y Mendoza, con más curvas de las que apetecen normalmente a la categoría, pero con mucho espacio libre para perdonar cualquier error.

Y Río Cuarto, que puso de moda a la jaula de Peduzzi y permitió continuar con el ritmo pistero que alienta la evolución del TC.

Y el magnífico óvalo de Rafaela, donde se debe doblar casi a la misma velocidad del promedio para la vuelta, y donde los peraltes se constituyeron en un nuevo condimento para desarrollar la fecunda imaginación de los mecánicos argentinos. Allí Angel T. Rienzi aplicó brillantemente sus experiencias como expectador de Indianápolis y con diferentes medidas de cubiertas en los juegos internos y externos de su Ford, ganó la que puede llegar a ser carrera récord del TC.

Córdoba y San Juan ya tienen su artillería lista y pronto lucirán autódromos propios y modernos. En todos esos campos de batalla, el TC ganará la batalla de su evolución.

Gracias a los autódromos.



TODAS LAS CORSAS DEL AÑO

Esto es una reseña de lo
acontecido en las treinta y cinco
carreras del año en TC.
Destacamos los hechos salientes y
los cuatro mejor
clasificados en cada una de ellas

Resumen de CARLOS FIGUERAS

FIRMAT - Velocidad.

Fecha: 20/II/66
Recorrido: 608 km
Vueltas: 4

CLASIFICACION:	1º	1	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	3h 00m 39s 2
	2º	44	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 02m 43s
	3º	5	Di Palma, Luis	Chev. Slant Six	3h 10m 44s 3
	4º	3	Gimeno, Hugo	Dodge Slant Six	3h 11m 20s 1
PROMEDIO:	201,933 km/h.				

LA CARRERA: Ganada por Dante Emiliozzi de punta a punta y sin mayores inconvenientes. Pese a que todos esperaban la presentación del nuevo automóvil, los hermanos de Olavarría vuelven a las rutas con su vieja "galera" equipada con motor F-100. Carlos Menditeguy se lanza por segunda vez con su nuevo automóvil y entra bien clasificado. Nuevamente le corresponde el 13 —igual que el año anterior— y pide largar con el 44 (supersticiones). Detrás de

los F-100 entran dos pilotos que utilizan motores Slant Six, cosa que no sería muy común a lo largo de la temporada.

Firmat era la primera carrera del campeonato y se notó la presencia de algunos TC totalmente nuevos y otros remozados. Los de atrás seguían igual: mal preparados y en condiciones de seguridad muy precarias. Pese a todo, los hombres de punta obtuvieron la velocidad buscada. 1966 ya prometía.

LOBOS - Tarducci y barro.

Fecha: 27/II/66
Recorrido: 537,022 km
Vueltas: 8



CLASIFICACION:	1º	9	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 22m 53s 2
	2º	8	Galbato Tarducci	Ford F-100	3h 24m 58s 1
	3º	4	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	3h 35m 46s 2
	4º	13	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	3h 39m 23s 1
PROMEDIO:	158,810 km/h.				

LA CARRERA: Con barro y lluvia comenzó la segunda competencia de la temporada. De salida nomás los hermanitos de Olavarría se mandaron a mudar, con Tarducci en su persecución pero bastante lejos. Al quedarse Emiliozzi, Tarducci tomó el comando del lote hasta el final, regulando la marcha sobre su escolta:

Carmelo Galbato, quien en ningún momento podía hacer peligrar la posición del hombre de Villa María. El Chevrolet 7 bancadas se adjudicaba el triunfo en la segunda carrera del año seguido por un F-100, que parecía andar fuerte y un 4 bancadas que como todos casi siempre llega. Ford y Chevrolet estaban 1 a 1.

COLON - Olavarrrienses al día.

Fecha: 6/III/66
Recorrido: 665,250 km
Vueltas: 5

CLASIFICACION:	1º	1	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	3h 51m 41s 1
	2º	3	Malnatti, César	Chevrolet 4 IA	4h 02m 32s
	3º	8	Rodríguez, Raúl	Chevrolet 4 IA	4h 05m 02s 1
	4º	11	Dana, Humberto	Ford F-100	4h 06m 18s 2
PROMEDIO:	171,992 km/h.				

LA CARRERA: Luego de su prematuro abandono en Lobos, Emiliozzi se fue con todas sus ínfulas a Colón. Y en Colón "mató". Los 11 minutos hablan por sí solos acerca de la superioridad mecánica del F-100 de Dante con respecto al 4 bancadas de Malnatti. Lógicamente la carrera se le planteó bastante fácil ya que no

estaban todos presentes y el resto no era contra para la "galera", sin lucha ni emoción. Después de Malnatti entraron los demás, lejos de los punteros y demostrando una evidente falta de velocidad, amén de manejo bastante elemental. El campeonato recién comenzaba. Había mucho para ver.



AUTODROMO (BAMC) - El fracaso.

Fecha: 13/III/66
Recorrido: 62,791 km
Vueltas: Series: 10 v. - Final: 20 v. Circuito Nº 1, 3.139,55 metros.

CLASIFICACION:	1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy Super	27m 35s 8
	2º	4	Di Palma, Luis	Chevrolet Slant Six	28m 06s 5
	3º	5	Gimeno, Hugo	Dodge Slant Six	28m 44s 4
	4º	16	Urruti, Federico	Volvo 122 S	28m 47s 1
PROMEDIO:	136,502 km/h.				

LA CARRERA: Como era de esperar se presentaba apta para el Chevy. Y así fue. En la serie correspondiente, Cupeiro rompió el auto y tuvo que esperar el repechaje para clasificarse, donde se impuso sin problemas. En la prueba final no había ni nombres ni máquinas como para poder brindar lucha al coche de Froilán González. Al cabo de las veinte vueltas de la final, Cupeiro elaboró cuidadosamente los 30 segundos que le dieron la victoria sobre el Slant Six

de Luis Di Palma. Nuevamente se destacaba Federico Urruti, clasificándose en cuarto lugar y con la misma cantidad de vueltas que el puntero en un Volvo de dos litros de cilindrada. Cupeiro establece para la vuelta un registro de 1m 19s, 8 a 141,633 km/h de promedio. La organización del BAMC fue un desastre, hasta el momento igualado. En el Autódromo todo seguía igual. Cupeiro era su dueño. Acompañante de Cupeiro en

esta oportunidad: Juan Manuel Bordeu. La clasificación final de esta carrera está en suspenso, a resolu-

ción de la CDA, debido precisamente a problemas surgidos de aquella desorganización.

SAN FRANCISCO - Lucha y tierra.



Fecha: 27/III/66
Recorrido: 535 km
Vueltas: 4

CLASIFICACION:	1º 2 Casá, Eduardo	Ford F-100	2h 59m 18s4
	2º 8 Di Palma, Luis	Chev. Slant Six	3h 1m 33s2
	3º 16 Malnatti, César	Chevrolet 4 IA	3h 13m 17s2
	4º 11 Polinori, Norberto	Chevrolet 4 IA	3h 16m 04s
PROMEDIO:	179,013 km/h.		

LA CARRERA: El F-100 de Eduardo Casá comienza su serie de primeros, segundos y terceros puestos de la temporada. Su triunfo en San Francisco demuestra que tiene un medio mecánico duro y noble amalgamado con una conducción no muy exquisita pero efectiva. Nuevamente los Slant Six andan fuerte y Luis Di

Palma logra un segundo puesto, en un circuito de mucha tierra suelta y en lucha metro a metro con Casá.

Los hermanos de Olavarría abandonan a pocos kilómetros de la largada por problemas mecánicos. El resto con muy poca velocidad y conducción poco brillante. No pasó nada.



NECOCHEA - El récord.

Fecha: 3/IV/66
Recorrido: 737,4
Vueltas: 2

CLASIFICACION:	1º 10 Galbato, Carmelo	Ford F-100	3h 29m 59s2
	2º 1 Emiliozzi, Dante	Ford F-100	3h 30m 59s8
	3º 3 Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 34m 50s2
	4º 9 Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 37m 20s8
PROMEDIO:	210,699 km/h.		

LA CARRERA: Luego de muchos esfuerzos y larga espera, Galbato logra el halago de ganar una carrera en ruta, estableciendo el promedio récord de todo el año. Al finalizar la competencia estaban más felices los rivales que él mismo. La ubicación de los F-100 en los tres primeros puestos hacía suponer una neta superioridad de los V8 durante el resto de las carreras. Casá prueba que su auto también posee velocidad aun-

que no está entre los que caminan más fuerte. Cupeiro y Emiliozzi habían sido, al comienzo, los animadores de la prueba. El piloto del Chevy se queda sin nafta y Emiliozzi se retrasa levemente, lo que deja a Galbato en la punta, debido a su andar parejo y excepcionalmente veloz. Urruti vuelve con su Volvo clasificándose en el 14º puesto estableciendo algo más de 180 km/h de promedio, considerable marca para ese tipo de automóvil.

RIO CUARTO - Todos ausentes.



Fecha: 10/IV/66
Recorrido: (Autódromo) Series: 15 v. Final: 30 v.

CLASIFICACION:	1º 21 Peduzzi, Ricardo	Chevrolet 4 IA	37m 39s.
	2º 10 Perrota, Joaquín	Chevrolet 4 IA	37m 45s3
	4º 1 Sanmartino, Héctor	Chevrolet 4 IA	38m 03s9
	4º 15 Salto, Carlos	Ford. 59 AB	29 vuelt.
PROMEDIO:	114,290 km/h.		

LA CARRERA: Debido a que en abril hubo cuatro carreras, o sea todos los domingos, y que el Autódromo de Río Cuarto se encontraba un poco lejos de Buenos Aires, fueron muy pocos los que se llegaron hasta la ciudad cordobesa. Los de punta ausentes. Muy pocos autos bien presentados. La primera serie la ganó Sanmartino, la segunda Peduzzi con su "cajón". No había nada que pro-

metiera lucha en la final, el "cajón" y su conductor eran los que mejor se adaptaban al circuito y los únicos que podrían hacerle fuerza serían Sanmartino, Perrota y Salto. Al cabo de las 30 vueltas todo terminó como se esperaba. En las posiciones siguientes... Cualquiera. En la primera vuelta vuelca el Valiant III Slant Six de Rueda Libre (De-Paoli) y debe abandonar.

GENERAL PICO - Barro y... barro.

Fecha: 17/IV/66
Recorrido 576 km
Vueltas: 4
CORSA Nº 0



CLASIFICACION:	1º 26 Cupeiro, Jorge	Chevy Super	3h 21m 56s6
	2º 3 Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 24m 45s4
	3º 4 de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon 6	3h 30m 06s2
	4º 8 Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 38m 31s2
PROMEDIO:	171,137 km/h.		

LA CARRERA: Entre tierra arenosa mezclada con cantidades industriales de agua, Jorge Cupeiro demuestra que también el Chevy anda en el barro, ganando de banderazo a banderazo. Eduardo Casá, pese a sus esfuerzos, no logra alcanzar a Cupeiro. Menditeguy durante gran parte de la prueba es perseguidor del puntero, pero en los últimos tramos inconvenientes mecánicos lo retrasan considerablemente. Contra

lo que dicen las lenguas, Menditeguy se clasifica por segunda vez en el año. Rodolfo Alzaga haciendo alarde de su habilidad como barrero logra ubicar en el tercer puesto al mejor Falcon del equipo FMA. La mejor vuelta la obtiene Casá a 177,206 km/h. Muy buena la actuación de De Paoli (Valiant III Slant Six) y Juan Novack (Ford 59 AB). Johnny Perkins entra octavo con un Falcon prácticamente standard.



VILLA CARLOS PAZ - Cajistas ¡salud!

Fecha: 24/IV/66
Recorrido: 309 km
Vueltas: 3
CORSA Nº 1

CLASIFICACION:	1º 4 de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon 6	2h 52m 54s4
	2º 7 Menditeguy, Carlos	Ford F-100	2h 54m 56s6
	3º 5 Casá, Eduardo	Ford F-100	2h 56m 39s2
	4º 11 Ciani, Marcos	Dodge Slant Six	3h 03m 58s8
PROMEDIO:	107,225 km/h.		

LA CARRERA: En uno de los circuitos más hermosos del país, Alzaga obtiene un resonante triunfo con un Ford Falcon 6, primer triunfo para el equipo oficial Ford Motor Argentina, revalidando su título de "Rey de la Montaña". Luego de puntear gran parte y marcar el mejor tiempo para la vuelta, el Chevy

se quedó apenas comenzada la segunda. De todos modos sus 109,445 km/h quedarán como ejemplo. Los cajistas montañistas de parabienes, de allí que los escoltas de Alzaga fueran Menditeguy y Casá, quienes brindaron un espectáculo aparte en pleno Pan de Azúcar viajando paragonado a paragonado. Quinto entró Héc-

tor "Pirín" Gradassi con su Auto-Union y a 12 minutos del puntero. También se clasifica el Peugeot 404

de Bananno y vuelca en la bajada a Villa del Dique el Volvo de Urruti. Después, como siempre, el resto.



AUTODROMO (VLAC)

1ª Reunión - "Sandokán" al ataque!

Fecha: 19/V/66
 Recorrido: 62,791 km
 Vueltas: Series: 12 v. - Repechaje: 6 v. - Final: 20 -
 Circuito Nº 1: 3.139,55
 CORSA Nº 2

CLASIFICACION:	1º	6	Marincovich, Carlos	Chevy Super	28m 17s1
	2º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet 4 IA	28m 27s8
	3º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet Super	28m 36s1
	4º	5	Di Palma, Luis	Chev. Slant Six	28m 52s3
PROMEDIO:	133,282 km/h.				

LA CARRERA: Con algunos ausentes, pero con un buen grupo de competidores en la línea de largada. Cupeiro en Europa, no pudo presentarse y el Chevy pasó a manos de Marincovich quien lo supo administrar con soltura y seguridad, contra lo que algunos suponían. Gran cantidad de máquinas que no estaban adaptadas para correr en el Autódromo y pilotos sin muchas luces, fué lo que principalmente se pudo ver.

Varios autos de Turismo se presentaron pero esta vez sin mayor

suerte. La primera serie la ganó Marincovich donde marcó el mejor tiempo para la vuelta con 1m19s5 a 142,168 km/h de promedio. La segunda fue de Loeffel —que por fin logró correr en el Autódromo— y el repechaje se lo adjudicó Atilio Viale con un Falcon 6. En la final entró segundo bastante lejos, pese a la comodidad de "Sandokán", Ricardo Peduzzi con su "jaula". Viale nuevamente salvó los papeles de FMA ubicando quinto al mejor Falcon. Detrás Casá con buena conducción pero con un auto que no es precisamente pistero.



VENADO TUERTO - Abandonos y cuatro bancadas.

Fecha: 15/V/66
 Recorrido: 645 km
 Vueltas: 5
 CORSA Nº 4

CLASIFICACION:	1º	13	Malnatti, César H.	Chevrolet 4 IA	3h 40m 32s2
	2º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet 4 IA	3h 46m 00s4
	3º	12	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet 4 IA	3h 47m 03s2
	4º	3	Cordonnier, Oscar	Chevrolet 4 IA	3h 47m 08s8
PROMEDIO:	175,481 km/h.				

LA CARRERA: Con gran cantidad de abandonos a los pocos kilómetros de la largada se realizó la Vuelta de Venado Tuerto. Menditeguy, Bordeu y muchos otros abandonaron apenas pasaron Firmat. Emiliozzi tomó decididamente el comando del lote que quedaba y Ciani y Calamante trataban de seguir su tren. Cuando nada hacía prever su abandono, a pocos kilómetros de la llegada el F-100 de Emiliozzi dijo bas-

ta y se quedó. Ya no quedaban ni Ciani, ni Calamante, ni Tarducci... prácticamente nadie y Malnatti se ubica puntero sin inconvenientes, seguido por varios Chevrolet cuatro bancadas. Los F-100 comenzaban a romperse a regímenes altos y los motores Super demostraban su fragilidad. Salto con su máquina se ubicaba sexto, dejando constancia de que cada vez anda más. El mejor F-100 fue el de Sauze.

AUTODROMO (VLAC) -

2ª Reunión - Chevrolet y chau.

Fecha: 8/V/66
 Recorrido: 62,791 km
 Vueltas: Series: 12 v. - Repechaje: 6 v. - Final: 20 v. -
 Circuito: 3.139,55
 CORSA Nº 3

CLASIFICACION:	1º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet Super	27m 37s5
	2º	6	Marincovich, Carlos	Chevy Super	28m 01s2
	3º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet 4 IA	28m 09s7
	4º	3	Gimeno, Hugo	Dodge Slant Six	28m 33s2
PROMEDIO:	136,337 km/h.				

LA CARRERA: Como complemento de la reunión del domingo anterior se corrió esta segunda carrera. Fue superior y hubo muchos más autos. La primera serie la ganó Loeffel y la segunda Di Palma. "Sandokán" que había tenido problemas con la suspensión, tuvo que largar en el repechaje, el que ganó sin mayores inconvenientes. La final prometía duelo entre Loeffel, Marincovich y Alzaga además de Peduzzi y Di Palma que podían arrimar. El esfuerzo de las primeras vueltas por alcanzar



al Chevrolet de Loeffel despanzurró al Falcon de Alzaga que siguió viendo la carrera desde los boexs. Los esfuerzos de Marincovich no alcanzaron para arrebatarle el primer puesto a Loeffel, que cómodamente se impuso sobre el resto. Las mejores actuaciones además de la de los punteros y Alzaga fueron las de Coppello (con su increíble Renault), Carlos Salto (le faltaba auto) y Miguel Angel Galluzi. "Bamse", como siempre, caso aparte.

MENDOZA

(Autódromo) - Otra vez un Falcon.

Fecha: 22/V/66
 Recorrido: 104,607 km
 Vueltas: 25
 CORSA Nº 5

CLASIFICACION:	1º	6	Estéfano, Nasif	Ford Falcon 6	52m 55s2
	2º	7	Jaras, Raúl	Chevrolet Super	53m 39s2
	3º	4	Gimeno, Hugo	Dodge Slant Six	54m 33s1
	4º	1	Gulle, Pablo	Chevrolet 4 IA	54m 39s4
PROMEDIO:	118,601 km/h.				

LA CARRERA: A pocos días del triunfo del primer Falcon 6, Nasif Estéfano vuelve a llevar a la victoria otra unidad del equipo oficial FMA. La primera serie la ganó Jaras y la segunda Viale. Los Falcon cambiaban de fisonomía asomando los caños de escape por los costados de la carrocería, usando rodados mucho más anchos atrás y dejando de lado "la imagen de calle" que pretendió en un principio FMA. El otro Falcon de Atilio Viale, con problemas de carburación, logró ubicarse en el



quinto puesto. Estéfano tomó la delantera desde la largada y cuando estaban en los últimos circuitos corrigió un derrape en una curva y lo pasó Gimeno, quien luego tuvo que detenerse y fue superado por Estéfano y Jaras con su extraña "empanada chilena". Estéfano recuperaba el primer puesto y obtenía un eslabón más para el equipo Falcon. El "califa" ganaba su primera carrera en Turismo Carretera. Una nueva figura tomaba forma definitiva para el público.



SALTO - ¡Por fin Viale!

Fecha: 12/6/66
 Recorrido: 559,550 km
 Vueltas: 5
 CORSA Nº 8

CLASIFICACION:	1º 18	Viale, Atilio	Ford Falcon 6	3h 05m 13s4
	2º 21	Luluaga, Juan	Chevrolet Super	3h 06m 21s6
	3º 20	Dana, Humberto	Ford F-100	3h 10m 36s
	4º 14	Estéfano, Nasif	Ford Falcon 6	3h 12 m 11s8
PROMEDIO:	181,321 km/h.			

LA CARRERA: Quizás el triunfo más merecido de 1966 fue el de Atilio Viale en Salto. No porque haya ganado de punta a punta, sino por obtener una victoria elaborada, con su andar fuerte y parejo. El triunfo de Viale se vio empañado por el accidente donde perdió la vida Julio Guimarey. Emiliozzi, Menditeguy y Malnatti hicieron de las suyas pero no pudieron mantener el tren de marcha que llevaban. La prueba es el record para la vuelta: Menditeguy con 190,031 km/h de promedio en

el cuarto giro. Luluaga, con trompa nueva, hizo gran performance; Dana pasaba a ser piloto de punta y López Oribe presentaba por primera vez el tan esperado Ford Falcon con motor F-100 diseñado por el ingeniero Bascou, quedando como base de juicio 227 km/h en el kilómetro lanzado tomado por CORSA. Viale tenía 209 y le bastó para ganar. Los tres pilotos del equipo ganaron ya una carrera durante este año. Los Falcon progresaban.



BAHIA BLANCA - Otro de Balcarce

Fecha: 19/VI/66
Recorrido: 690,128 km
Vueltas: 4
CORSA Nº 9

CLASIFICACION:	1º 17	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	3h 53m 35s
	2º 2	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 53m 59s
	3º 26	de la Torre, Matías	Ford F-100	3h 56m 25s
	4º 7	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 58m 20s
PROMEDIO:	177,261 km/h.			

LA CARRERA: Calamante era el único balcarceño, además de Erverto Rodríguez, al que le faltaba ganar una carrera de TC, y Bahía Blanca se le dio. Y se le dio ahí nomás, le ganó a su coterráneo Casá por muy poquito, pero ganó y merecidamente. Con un elemento mecánico de primera línea y una conducción correcta que lo caracterizó a lo largo de la temporada, se alzó con la victoria. Las revelaciones de la carrera fueron Matías de la Torre que hacía mucho tiempo estaba

entreverado y Vizcay que como en una época Cordonnier, siempre estaba. Los Chevrolet comenzaban a funcionar en serio y los F-100 empezaban a encontrar la contra, ya no estaban solos. Una vez más Viale ubicaba un Falcon en buen lugar, el noveno esta vez, luego de muchos problemas. Casá volvía de Estados Unidos, pero no había perdido su ritmo, continuaba con su inmenso historial de arribos en posiciones de vanguardia.

HUGUES - ... y otra más.

Fecha: 26/VI/66
Recorrido: 520,2 km
Vueltas: 3
CORSA Nº 10

CLASIFICACION:	1º 2	Bordeu Juan Manuel	Chevrolet Super	2h 47m 56s8
	2º 15	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	2h 50m 34s4
	3º 10	Casá, Eduardo	Ford F-100	2h 52m 32s8
	4º 5	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	2h 56m 11s8
PROMEDIO:	185,844 km/h.			

LA CARRERA: Juan Manuel se reivindicó de la prueba de Bahía Blanca y salió a matar. Y mató. Con regularidad y su estilo personal de

manejo logró un triunfo justo que se le negaba últimamente. Los Chevrolet estaban en plena evolución y los Ford se hacían cada vez más



llegadores. Como siempre, las pruebas de clasificación ponían en inferioridad a gente de punta, en este caso Emiliozzi. López Oribe se clasificó por primera vez en una carrera de TC y entraba en el undécimo lugar, mostrando muchas mejoras con respecto a sus anterio-

res presentaciones. Entre los hombres que anduvieron estuvo Ciani, pero a último momento su vetusto Dodge le dijo basta, Manzano que llegó a puntear y Malnatti que como siempre, llega. La temporada estaba en pleno apogeo y la pelea estaba espesa.



ARRECIFES - De Balcarce... y van tres.

Fecha: 3/VII/66
Recorrido: 710 km
Vueltas: 10
CORSA Nº 11

CLASIFICACION:	1º 22	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 41m 26s2
	2º 12	Malnatti, César	Chevrolet 4 IA	3h 42m 30s4
	3º 42	Prandi, Nelson	Ford F-100	3h 53m 04s8
	4º 20	Mantinián, Manuel	Chevrolet 4 IA	3h 55m 55s8
PROMEDIO:	156,246 km/h.			

LA CARRERA: Con grandes cantidades de tierra suelta, un circuito muy corto, con gran cantidad de público y vueltas de más se disputó este año la prueba de Arrecifes en un trazado totalmente nuevo. Con 8 vueltas hubiese sido más que suficiente para completar la competencia y darle el triunfo a Casá con la misma justicia. Hubo idas de camino a granel, tierra que parecía talco y gente por cualquier lado. Dos ac-

cidentes empañaron la fiesta: el de Marcos Ciani —que se veía venir— y el de Carmelo Galbato.

Detrás de Casá, Malnatti y luego más atrás Prandi, nombre nuevo que mostró conducción correcta y segura con un medio mecánico noble. Detrás del F-100 de Casá, cantidades increíbles de Chevrolet. Arrecifes fue una de las carreras mejor organizadas del año.

AUTODROMO (ACTC) - Dos días y un nombre.

Fecha: 9-10/VII/66
Recorrido: 125,582 km
Vueltas: 40
CORSA Nº 12

CLASIFICACION:	1º 7	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	123 puntos
	2º 1	Cupeiro, Jorge	Chevy Super	121 ..
	3º 13	Viale, Atilio	Ford Falcon 6	73,6 ..
	4º 10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	60 ..
PROMEDIO:	1er día: Bordeu: 136,337 km/h. 2º día: Cupeiro: 138,849 km/h.			

LA CARRERA: PRIMER DIA: Luego de las series ganadas por Cupeiro, Estéfano con Falcón F-100 y Bordeu, se largó la prueba final donde se volvió a imponer Juan Manuel II. Segundo en extraordinaria actuación entró Viale y detrás muy cerca Pablo Facchini. Como siempre quedó demostrado que hombres de punta con máquinas no adaptadas como para correr en el Autódromo quedaban relegadas a segundos planos; casos

Alzaga, Menditeguy y Galbato por ejemplo. **SEGUNDO DIA:** Cupeiro, superados los problemas del día anterior en el Chevy, se impuso con una comodidad sin atenuantes. Rubén Roux demostró que anda en el Autódromo al igual que Bordeu, Facchini, Salto y otros pocos más. Cupeiro establece el récord de la vuelta con 1m18s a 144,092 km/h de promedio. Lo demás sin sorpresas, salvo la vehemencia ya conocida de Ríos y de Di Palma.





LA PAMPA -
Arena, frío y Bordeu.

Fecha: 17/VII/66
Recorrido: 648 km
Vueltas: 2
CORSA Nº 13

CLASIFICACION: 1º 3 Bordeu, Juan Manuel Chevrolet Super .. 3h 30m 27s 4
2º 2 Pairetti, Carlos Chevrolet Super .. 3h 35m 19s 8
3º 31 Menditeguy, Carlos .. Ford F-100 3h 38m 04s 6
4º 5 Casá, Eduardo Ford F-100 3h 43m 40s 8

PROMEDIO: 184,741 km/h.

LA CARRERA: Otra vez Bordeu. Del Autódromo a La Pampa y el triunfo final. Los "chivos" comenzaban a demostrar su superioridad en lo que se refiere a velocidad pura. Los Chevrolet tienen mayor velocidad a menor cantidad de rev/min; por consiguiente se exponen mucho menos que los Ford a roturas de importancia. Pairetti lo sigue a Bordeu y Menditeguy tras pasar en la tierra a cualquier cantidad de máquinas se

ubica entre los tres primeros. Las revelaciones: Héctor Planò, con Chevrolet Super (5º) y Mazzuchini, ambos faltos de revoluciones pero con una conducción prolija. Como sucede generalmente, Mantinián está en la clasificación final. Reaparece con nuevo auto el pampeano Cesáreo Castaño, pero abandona en la primera vuelta Bordeu continúa la serie de triunfos que lo llevaría al Campeonato.

CLASIFICACION: 1º 4 Bordeu, Juan Manuel Chevrolet Super .. 4h 14m 27s 6
2º 22 Figlioli, Héctor Chevrolet 4 IA ... 4h 19m 17s 4
3º 21 Baldrés, Rafael Chevrolet 4 IA ... 4h 28m 28s 4
4º 43 Fulco, Rubén Ford F-100 4h 33m 34s

PROMEDIO: 151,096 km/h.

LA CARRERA: Ya los diarios y revistas, habían agotado los titulares para las victorias de Bordeu (nosotros también). Eran cinco al hilo y el coche entero. Lo único acontecido, que inclusive acarrió un problema reglamentario, fue la "voladura" del capó de "La Coloradita". Después nada. Un circuito con badenes y mil pasos a nivel, con trenes que cruzaban la ruta en cual-

quier momento y gran cantidad de abandonos con muy pocos sobrevivientes. El promedio lo demuestra. La revelación de la prueba: Figlioli. Buena la conducción y la actuación en general de Rubén Fulco. El equipo FMA abandonó en pleno y aparece un Chevrolet con motor Tornado (Del Vito), un nuevo elemento motriz que puede andar en TC. El resto mucho ruido y pocas...



ROJAS -
Arrecifes feliz.

Fecha: 21/VIII/66
Recorrido: 668 km
Vueltas: 4
CORSA Nº 18

CLASIFICACION: 1º 7 Pairetti, Carlos Chevrolet Super .. 3h 58m 12s 2
2º 2 Casá, Eduardo Ford F-100 4h 01m 12s 2
3º 27 Galluzzo, Vicente ... Chevrolet F-100 .. 4h 14m 55s 2
4º 13 Tarducci, Mario Chevrolet Super .. 4h 20m 27s 2

PROMEDIO: 168,257 km/h.

LA CARRERA: Los chivos seguían escapándose vertiginosamente de los F-100. Emiliozzi se presentó con su nuevo auto, pero abandonó a poco de la largada. El único que podía salvar los papeles de la marca era Casá y entró, como es su costumbre, en el segundo puesto. Pairetti en cambio, no muy acostumbrado a los Parques Cerrados, logró una victoria limpia. Bordeu contra lo que se presumía abandonó y en la se-

gunda vuelta dejó el primer puesto en manos del arrecifeño. La tierra, pese a que estaba en buen estado, era traicionera por la gran cantidad de curvas de 90º y allí se destacaron hombres de atrás como Novack, Dana y el conocido López Oribe, que se clasifica nuevamente en una carrera de TC, pero en el puesto 17º y con varios problemitas. De cualquier manera el auto prometía. La temporada continuaba y habría sorpresas.

CHACABUCO -
El vicio de ganar.

Fecha: 24/VII/66
Recorrido: 588,136 km
Vueltas: 8
CORSA Nº 14



CLASIFICACION: 1º 6 Bordeu, Juan Manuel Chevrolet Super .. 3h 32m 51s 2
2º 19 Rienzi, Angel T. Ford F-100 3h 36m 17s
3º 4 Polinori, Norberto ... Chevrolet 4 IA ... 3h 43m 35s 8
4º 10 Casá, Eduardo Ford F-100 3h 43m 43s

PROMEDIO: 165,786 km/h.

LA CARRERA: Los Chevrolet seguían en continua marcha ascendente con Bordeu a la cabeza. Los F-100 estaban defendidos por Casá y muy esporádicamente por Menditeguy o Rienzi. En Chacabuco se clasificó segundo el Ford más veloz: Angel Rienzi, que salvó los papeles para la marca. Bordeu subía un escalón más en su marcha hacia el título. Polinori ubicaba el mejor 4 bancadas

y Casá, con problemas, se clasificaba cuarto. Aquí se presentó Formisano con su Valiant T Slant Six, pero no pasó de mostrar una línea bonita y una terminación adecuada. El auto no andaba aún. Por su parte Salto había demostrado todo lo que manejaba, el día anterior durante la clasificación, al establecer el segundo mejor tiempo para la vuelta. El resto muy lejos.

CARLOS CASARES -
Todo tierra.

Fecha: 7/VIII/66
Recorrido: 640,800 km
Vueltas: 4
CORSA Nº 16



MAR DEL PLATA -
Boleto de ida y vuelta.

Fecha: 27-28/VIII/66
Recorrido: 1.503,223 km
Vueltas: Ninguna.
CORSA Nº 19

CLASIFICACION: 1º 4 Bordeu Juan Manuel .. Chevrolet Super .. 8h 28m 17s 6
2º 1 Casá, Eduardo Ford F-100 8h 31m 44s 6
3º 9 Galbato, Carmelo ... Ford F-100 8h 42m 00s 2
4º 37 Facchini, Pablo Ford F-100 8h 50m 00s 8

PROMEDIO: 177,003 km/h.

LA CARRERA: Salvo algunos tramos donde Galbato marcó promedios muy altos, Juan Manuel Bordeu ganó de punta a punta. Con la permanente escolta de Casá, cuya proximidad no le permitía en ningún momento de-

tenerse a cambiar un neumático, porque eso le hubiera significado perder la primera posición. Se seguía repitiendo el hecho de que el mejor Falcon clasificado fuera el de Atilio Viale, quien con su modesto



6 en línea lograba posiciones realmente interesantes. Una de las revelaciones de esta Doble Mar del Plata fue Zabala Urriza, piloto de Necochea que corría con un medio mecánico no del todo moderno y equipado con motor For de válvulas laterales (59 AB). Bocher clasificaba

bastante bien su Chevrolet Fleetline, Migliore ubicaba décimosegundo a un Peugeot 404 totalmente Anexo J y Adriano Rinaldi Falcon 6) se clasificaba por primera vez en una prueba de TC. Muchos que no largaron y no pocos abandonos.

TRIANGULO DEL OESTE -

Un segundo de diferencia

Fecha: 4/IX/66

Recorrido: 522,6 km

Vueltas: 3

CORSA Nº 20



CLASIFICACION:	1º	10	Tarducci, Mario	.....	Chevrolet Super	..	2h 47m 15s 8
	2º	5	Casá, Eduardo	.....	Ford F-100	.....	2h 47m 16s 8
	3º	9	Malnatti, César	.....	Chevrolet-Tornado		2h 54m 47s 2
	4º	19	Polinori, Norberto	...	Chevrolet 4 IA	...	2h 58m 52s 6

PROMEDIO: 187,464 km/h.

LA CARRERA: Un segundo fue la diferencia final entre los dos primeros, valor no muy común en carreras de TC. Mario Tarducci debido a su mayor velocidad lograba compensar lo que Casá le descontaba en los tramos de tierra. Malnatti por su parte ubicaba tercero al motor Tornado, cedido por IKA en carácter de prueba. Luego de varias semanas con problemitas demostró que el motor andaba y muy fuerte, teniendo en cuenta que el auto de Malnatti

es uno de los más pesados de la categoría. López Oribe conseguía la mejor ubicación hasta ese momento con el Falcon Bascou (7º). Emiliozzi seguía con su racha que se prolongaría. Los de Olavarría rompían, nadie sabía qué, pero rompían. Triunfo merecido el de Tarducci en una carrera muy bien organizada y un circuito muy entretenido. Muchas inscriptos y bastantes clasificados. Entre ellos Rodríguez Canedo, con Fiat 1500.

SAN NICOLAS -

La regularidad triunfa.



Fecha: 11/IX/66

Recorrido: 540,750 km

Vueltas: 35

CORSA Nº 21

CLASIFICACION:	1º	4	Casá, Eduardo	.....	Ford F-100	.....	2h 57m 45s
	2º	9	Facchini, Pablo	.....	Ford F-100	.....	2h 58m 34s
	3º	14	López Oribe, Domingo		Ford Falcon F-100		2h 57m 13s 8
	4º	7	Rienzi, Angel	.....	Ford F-100	.....	3h 02m 46s

PROMEDIO: 182,531 km/h.

LA CARRERA: Cuando se sale con todo lo más lógico es que de los 10 primeros rompan por lo menos 6. Hubo tres punteros. Primero fue Cupeiro el que dirigió el concierto, luego pasó a manos de Calamante y a partir de la vuelta 12, Casá fue el líder absoluto hasta recibir la bandera a cuadros con ventaja bastante considerable sobre Pablo Facchini. San Nicolás fue la revancha de los F-100 sobre los Chevrolet, consiguiendo ubicarse en los cuatro pri-

meros puestos, quedando como mejor defensor de los 6 en línea y los 7 bancadas, Raúl Oscar Rodríguez. La expectativa que había con respecto al coche de "Bamse" no se vio reflejada en los números, ya que gran cantidad de problemas lo retrasaron considerablemente, terminando a 7 vueltas de diferencia de Casá. El F-100 preparado por Manolo Rodríguez seguía rindiendo sus frutos y Casá lo administraba con seguridad y conducción impecable.



OLAVARRIA -

Circuito veloz.

Fecha: 18/IX/66

Recorrido: 640,800 km

Vueltas: 8

CORSA Nº 22

CLASIFICACION:	1º	5	Bordeu, Juan Manuel		Chevrolet Super	..	3h 20m 05s 8
	2º	6	Pairetti, Carlos	.....	Chevrolet Super	..	3h 23m 46s
	3º	17	Facchini, Pablo	.....	Ford F-100	.....	3h 25m 08s 2
	4º	1	Casá, Eduardo	.....	Ford F-100	.....	3h 25m 43s 2

PROMEDIO: 192,147 km/h.

LA CARRERA: En un circuito mixto, sumamente veloz se desarrolló esta prueba con bastantes inscriptos y con más calidad que cantidad. Los Chevrolet de Pairetti y Bordeu se jugaron durante toda la carrera, metro a metro, aunque finalmente La Coloradita de Balcarce se llevó los 9 puntitos en otro paso más hacia el campeonato de TC. Los Chevrolet volvían por la buena senda mientras

que Facchini cada vez andaba más con su F-100. Otro lamentable accidente aconteció a De Paoli cuando ya estaba por llegar, debido a una camioneta que cruzó la ruta en momentos en que el Valiant venía a más de 200 km/h. Cupeiro dio la nota con sus 232 km/h para el primer tramo de la carrera. Buena la actuación de Fulco, Novack y Chabert.

PERGAMINO -

Otra vez Arrecifes.



Fecha: 25/IX/66

Recorrido: 541,750 km

Vueltas: 5

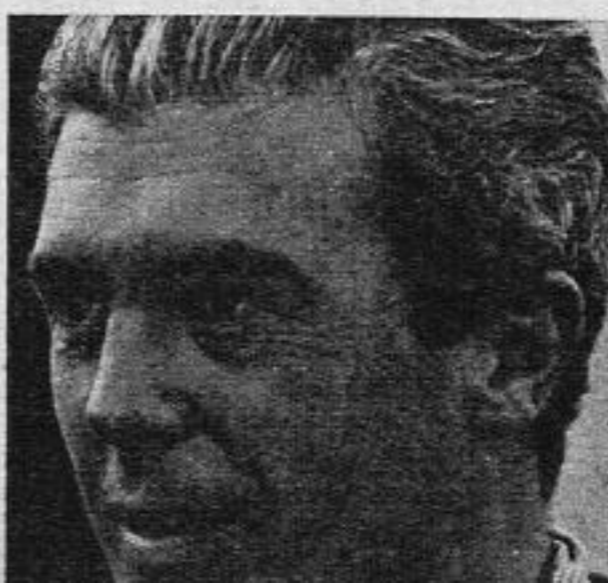
CORSA Nº 23

CLASIFICACION:	1º	4	Pairetti, Carlos	.....	Chevrolet Super	..	2h 44m 52s 6
	2º	10	Menditeguy, Carlos	..	Ford F-100	.....	2h 47m 19s 2
	3º	51	Conti, Héctor	.....	Ford F-100	.....	2h 47m 38s
	4º	13	Facchini, Pablo	.....	Ford F-100	.....	2h 47m 38s 2

PROMEDIO: 197,141 km/h.

LA CARRERA: Como sucedió muchas veces durante el año Cupeiro tomó la punta... y luego rompió. Tomó la delantera Pairetti y luego pasó a manos de un hombre que prometía desde hacía tiempo: Félix Luluaga, pero a último momento Luluaga abandonó y Pairetti se alzó con la victoria. Menditeguy hizo la carrera más regular del año ya que de los últimos puestos fue escalando lentamente hasta que obtuvo un merecido segundo puesto con el mejor

F-100 clasificado. Primero un 7 bancadas, luego un cortejo interminable de F-100. Las actuaciones brillantes: López Oribe que se ubicó quinto, Facchini que era llegador empedernido, y Vicente Sergio con su Mustang TC, que aunque falto de velocidad demostró que dobla y frena como corresponde el Mustang. Bastantes abandonos y no muchos clasificados debido al fuerte tren impuesto por los punteros.



PEHUAJO -

Con los dientes.

Fecha: 2/X/66

Recorrido: 558 Km

Vueltas: 9

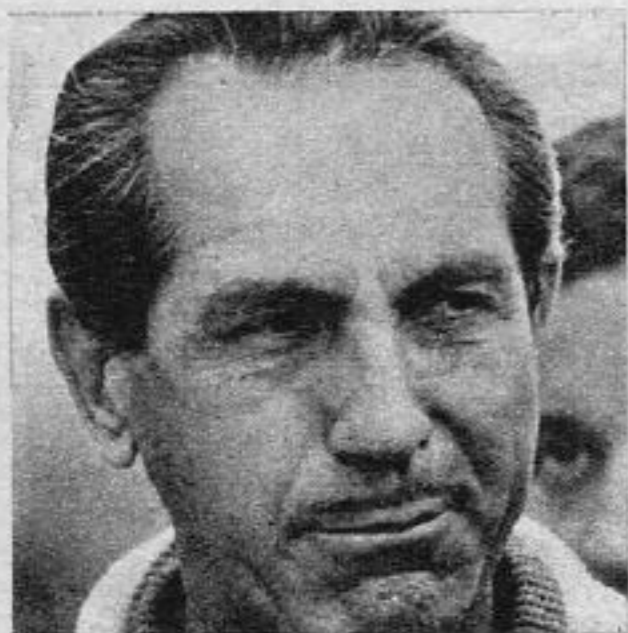
CORSA Nº 24

CLASIFICACION: 1º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 21m 14s 2
2º	9	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 28m 28s 2
3º	18	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	3h 34m 21s 2
4º	51	Polinori, Norberto	Chevrolet 4 IA	3h 39m 56s 8

PROMEDIO: 166,371 km/h.

LA CARRERA: Bordeu, Manzano y finalmente Casá fueron punteros durante el peleado transcurso de la carrera. Manzano empujando desde atrás logró al cabo del cuarto circuito ubicarse primero, pero su Chevrolet y sus típicos problemas de aceite lo dejaron fuera de carrera. Bordeu puntuó durante la primera vuelta y luego se quedó. Casá, con su caracterizado andar seguro y parejo quedó en la punta con Malnatti atrás y más tarde con Menditeguy,

quien nuevamente se retrasaba en los primeros circuitos y comenzaba a escalar puestos desde la retaguardia hasta alcanzar a ser segundo. Más atrás el Chevrolet F-100 de Galluzzo. El que salvó los colores de los "chivos" fue en esta ocasión el 4 bancadas de Polinori. El duelo Ford-Chevrolet se estaba poniendo parejo y Casá apuntaba alto para obtener el título de campeón. La guerra continuaba.



TRES ARROYOS - Cuatro años después...

Fecha: 9/X/66
Recorrido: 629,340 km
Vueltas: 4
CORSA Nº 25

CLASIFICACION: 1º	4	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 47m 21s 6
2º	3	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	3h 48m 18s
3º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 48m 23s 2
4º	16	Faustino, Julio	Chevrolet Super	4h 01m 12s 6

PROMEDIO: 166,081 km/h.

LA CARRERA: Luego de cuatro largos años de espera Carlos Menditeguy pudo realizar su deseo de ganar nuevamente una carrera de TC. El año se le presentaba propicio, el auto andaba, él pareció dispuesto a dosificarse y a no maltratar ni romper el auto y gracias a su buena conducción y marcha regular logró un triunfo resonante que contentó a muchos de sus rivales. Luego de Menditeguy, Pairetti y Casá venía el

resto, ya muy lejos y sin ningún tipo de posibilidades, salvo la de esperar que rompieran todos los punteros. Malnatti clasificaba quinto al Tornado y Novack nos demostraba que además de caminar bien es un hombre llegador (lástima el auto). La otra revelación: Beguerie (Ford 59 AB). Una vez más Pichetta no largaba la prueba y dejaba a sus simpatizantes a la espera del próximo domingo que no se concretó.

JUNIN -

Tierra y bielas inquietas.

Fecha: 16/X/66
Recorrido: 540,050 kh
Vueltas: 7
CORSA Nº 26



CLASIFICACION: 1º	9	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h 02m 54s 4
2º	6	Estéfano, Nasif	Ford Falcon F-100	3h 05m 45s 4
3º	11	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 07m 10s 2
4º	18	Fulco, Rubén	Ford F-100	3h 14m 49s 2

PROMEDIO: 178,101 km/h.

LA CARRERA: De salida nomás, Pairetti y Roux demostraron que cuando se les despierta el "indio" son capaces de romper hasta un Volkswagen. En la primera vuelta "La Negrita" dijo no va más y en la tercera se quedó definitivamente Pairetti. Ahí tomó el comando del lote Bordeu seguido por Rienzi, quien también abandonaría a la altura Bayauca. Calamante también fue otro de los que estaba haciendo fuerza entre los primeros y en la sexta vuelta se quedó en la banqui-

na con una biela saludando al público. A esta altura Estéfano y Menditeguy aprovechaban los abandonos y se ubicaban en las posiciones siguientes a Bordeu. Atrás de ellos Fulco con la conducción de siempre y un coche bien preparado aunque no muy moderno. Alzaga ubicaba el mejor Falcon 6 en el quinto puesto. Otra vez un Chevrolet se llevaba la victoria seguido de un cortejo interminable de Ford F-100 y Falcon. Bordeu se acercaba a Casá y el trono podía cambiar de manos.

RAFAELA -

TC a lo Indianápolis.



Fecha: 23/X/66
Recorrido: 601,179 km
Vueltas: 130
CORSA Nº 27

CLASIFICACION: 1º	4	Rienzi, Angel	Ford F-100	3h 17m 36s 9
2º	10	Giorno, Hugo	Dodge Slant Six	3h 18m 39s 9
3º	7	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 19m 02s
4º	8	Di Palma, Luis	Chevrolet Slant Six	3h 18m 40s 9

PROMEDIO: 182,544 km/h.

LA CARRERA: Contra lo que muchos suponían de que el promedio iba a estar cerca de los 200 km/h Rienzi con su veloz F-100 estableció algo más de 180, marca en nada despreciable teniendo en cuenta los elementos que componen a un TC tradicional como el de Rienzi. Giorno obtuvo un honroso segundo puesto, detrás del F-100 debido a su regularidad y la ventaja de no haber parado ni una sola vez en los boxes.

El resto de los autos era totalmente ineptos para correr en Rafaela. Hay muy pocos autos de TC como para organizar una prueba en esa pista con un saldo positivo. De cualquier modo no dejó de ser interesante ver unos cuantos autos girando en un infierno de asfalto. Ya se acercaba el Gran Premio y comenzaban a prepararse, tanto los autos como los pilotos.

SAN ANTONIO DE ARECO -

Apenitas no más.

Fecha: 30/X/66
Recorrido: 526 km
Vueltas: 8
CORSA Nº 28



CLASIFICACION: 1º	19	Cupeiro, Jorge	Chevy Super	3h 20m 21s 4
2º	1	Roux, Rubén	Chevrolet Super	3h 20m 31s 2
3º	7	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 22m 45s
4º	14	Araquistain, Dionisio	Chevrolet Super	3h 30m 15s

PROMEDIO: 157,519 km/h.

LA CARRERA: Con 10 segundos de diferencia sobre Rubén Roux y con una goma desinflada, Cupeiro se adjudicó este triunfo luego de estar 23 semanas sin ganar, algo así como 7 meses. El hombre de los "Parques Cerrados", Eduardo Casá, se clasificó tercero y con montones de problemas. El espectáculo estuvo a cargo de Raúl Cottet, doblando y

saliendo para cualquier lado, pero con buen manejo y un coche muy poco estable. Ya estábamos a poco del Gran Premio y eran muchos los ausentes en San Antonio de Areco. Otro llegador salía a probar su auto: Manuel Mantinián, quien estuvo de nuevo entre los 10 primeros con su vetusto 4 bancadas.

TANDIL - "La Negrita".

Fecha: 13/XI/66
Recorrido: 573,6 km
Vueltas: 12
CORSA Nº 30



CLASIFICACION:	1º 13	Roux, Rubén	Chevrolet Super	3h 09m 35s 2
	2º 4	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h 09m 55s 2
	3º 1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 16m 07s 4
	4º 3	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	3h 16m 22s 2

PROMEDIO: 181,531 km/h.

LA CARRERA: Con público que bordeaba todo el circuito de punta a punta, Roux se consagró definitivamente como un buen volante de la categoría. Emiliozzi mostró el auto nuevo por enésima vez, pero con la diferencia de que esta vez llegó. Rienza primero y Roux después fueron los únicos punteros durante todo el transcurso de la prueba. Los 20 segundos de diferencia sobre Bordeu hablan bien a las claras de la lucha que se sostuvo a lo largo de

las tres horas. Para no perder la costumbre, Casá se clasifica tercero y Emiliozzi cuarto. Cottet nuevamente haciendo demostraciones de conducción típicamente TC y "Don Segundo Sombra" con un Chevrolet Super, carrocería altoportante decae en las últimas vueltas y entra décimosegundo. Pavesi, con Rambler-Tornado se ubica 17º. Falta solo una, Mercedes, y comienza la gran fiesta. ¿Casá o Bordeu? ¿Ford o Chevrolet?

MERCEDES -

Bordeu gana la última.



Fecha: 20/IX/66.

Recorrido: 646,800 km

Vueltas: 4

CORSA Nº 31

CLASIFICACION:	1º 2	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h 49m 04s 6
	2º 8	Polinori, Norberto	Chevrolet 4 IA	3h 58m 13s 6
	3º 11	Cottet, Raúl	Ford F-100	3h 58m 20s 8
	4º 40	Ibarrondo, Juan	Ford F-100	3h 59m 01s 6

PROMEDIO: 169,410 km/h.

LA CARRERA: Record de inscriptos. Muchos de punta ausentes. Dos accidentes, uno de ellos fatal. Nicolás Bonifacio se va en la curva del regimiento y salta por encima de las cabezas de los espectadores cayendo en una tranquera. El fatal lo protagoniza Gerardo Gritti, el piloto de Misiones, al cual se le incendia el automóvil y muere carbonizado. Dos

tragedias que empañaron la carrera de Mercedes. Muchos abandonos y Bordeu que gana sin problemas. Así se puede sintetizar la última competencia antes del Gran Premio. Segundo entra Polinori con su llegador 4 IA. Se consagra entre otros Juan Ibarrondo (4º). El Gran Premio espera, ya todos están listos. Y nosotros también.

GRAN PREMIO TC -

Pairetti, Bordeu y Chevrolet.



Fecha: 2-11/XII/66

Recorrido: 4.187,900 km

Etapas: 6

CORSA Nº 33 y 34

CLASIFICACION FINAL

1º 5	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	27h 13m 41s 4
2º 70	Cabalén, Oscar	Ford Falcon F-100	28h 08m 23s 1
3º 15	Rodríguez, Erveto	Chevrolet 4 IA	29h 00m 15s 2
4º 1	Casá, Eduardo	Ford F-100	29h 32m 28s 1

PROMEDIO: 153,807 km/h.

GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

RADIO AUTO "WILLI"

VENTA, COLOCACION y SERVICE de

Cintaphón

Patrick-Pak
Reproductor Musical para su Automóvil
Antenas Automáticas NIPON
FACILIDADES DE PAGO
Casa adherida a Crédito Lima



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

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

SERVICIO



DONATO MARIO M. ORABONA
FINANCIAMOS LAS REPARACIONES
IBERA 1591
Tel. 701-5287 - Capital
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900



PRECISION en INSTRUMENTAL



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

ENVIOS AL INTERIOR
AVELLANEDA 1770 TEL. 66-3152

TALLERES SCHMITZ

S. R. L.

UNICO SERVICE



DESDE 1935
ELEVAMOS POTENCIA A 60 HP
FRENOS DE POTENCIA
ENCENDIDO
FAROS DE POTENCIA
SERVICE INTEGRAL
J. A. CABRERA 4366
TEL. 773-2866 Bs. As.

REPUESTOS y ACCESORIOS



SIMCA

ARONDE - ARIANE - VDT,
PEUGEOT 403-404,
FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
GERVIÑO 3802/04
esquina Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.



REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

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

FAROS "FANTASTIC"

BOCINAS MARCHAL

CABILDO 4112

T. E. 701 - 5798 - 5846
Buenos Aires

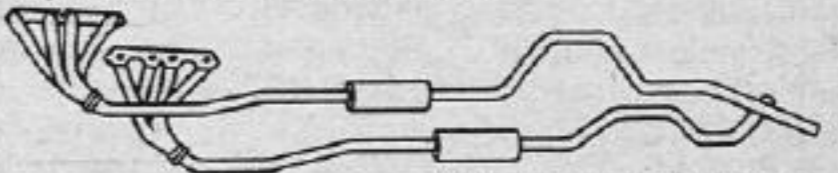
"EL NEGRO"

SILENCIADORES

CAÑOS DE ESCAPE

Rojas 2246
Tel. 58 - 5585 Cap.

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE



SUPERFAST

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



COLOCACION Y VENTA

Sábado todo el día

CORDOBA 5518
Tel. 772-9636



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

Dtos. Especiales a Talleres
ENVIOS AL INTERIOR

SU FIAT 1500 1500 C

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



H. BRAVO

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

REPUESTOS

para

CITROËN

MIGUEL DEVOTO e Hijos
FÁBRICA y VENTA

RIO de JANEIRO 781/793

Tel. 88-6145/7224

Bs. As.

Sucursal La Plata

Calle 60 N° 1830 Tel. 59598

RUEDAS DEPORTIVAS



Para todas las marcas y modelos
"NEW YORK RUEDAS"

Casa Central

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

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

CLASIFICACION POR ETAPAS DEL GP



1ra. ETAPA
 1° 17 Manzano, José, Chevrolet Super, 2h 47m 31s
 PROMEDIO: 202,926 km/h



2da. ETAPA
 1° 5 Pairetti, Carlos, Chevrolet Super, 4h 33m 12s
 PROMEDIO: 186,083 km/h



3ra. ETAPA
 1° 5 Pairetti, Carlos, Chevrolet Super, 6h 45m 12s
 PROMEDIO: 103,341 km/h



4ta. ETAPA
 1° 5 Pairetti, Carlos, Chevrolet Super, 4h 14m 43s
 PROMEDIO: 142,605 km/h



5ta. ETAPA
 1° 3 Bordeu, Juan Manuel, Chevrolet Super, 4h 23m 56s
 PROMEDIO: 176,522 km/h



6ta. ETAPA
 1° 1 Casá, Eduardo, Ford F-100, 3h 41m 47s2
 PROMEDIO: 188,292 km/h

LA CARRERA: Ya con el banderazo final luego de los agotadores 4.187,9 km se disipaban las dudas de los aficionados al TC. ¿Quién ganaría el Gran Premio? PAIRETTI. ¿Bordeu o Casá? BORDEAU. ¿Ford o Chevrolet? CHEVROLET. Casá tenía que salir segundo y Bordeau no clasificarse. En la última etapa las posibilidades de Casá estaban perdidas. Tendría que alcanzar y descontar los 42 minutos que le llevaba Erverto Rodríguez y quedarse alguno de los punteros, Cabalén o Pairetti, además de abandonar Bordeu. Una sola se dio: Bordeu se quedó en la última eta-

pa, cuando nada hacía prever una rotura de motor. Por su parte Pairetti ganaba el Gran Premio de punta a punta y limpiamente. Victoria sin atenuantes para un Pairetti totalmente distinto. Y los Chevrolet lograron mayor puntaje que los F-100. Los Chevrolet son un poco más veloces y menos proclives a roturas de importancia. Los fordistas tendrán que esperar hasta el año que viene para recuperar el liderazgo que mantuvieron durante 24 años en el Campeonato Argentino.
 Las revelaciones del GP de TC: Villanueva, Matías, Urruti, Larriestra.

UN AÑO DE PREMIOS CORSA - BAHCO

Desde su aparición CORSA decidió premiar a los ganadores de las competencias automovilísticas. Empero, entendimos hacer mejor justicia premiando a los acompañantes. Estos son héroes anónimos, y que sin embargo son primeros actores de las pruebas de todos los domingos. De esa forma, CORSA, con la inapreciable colaboración de la firma Sudamericana S.A.C.I., fabricantes de las afamadas herramientas BAHCO, instituyó, a partir de la carrera disputada el 8 de agosto en Carlos Casares, un premio semanal destinado a los acompañantes de los ganadores en cada una de las carreras de TC a correrse en el resto de 1966, consistente en una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios Bahco.

A continuación publicamos la lista de los que se hicieron acreedores a tal premio. Para ellos, esta cita, que tiene sentido de homenaje.

- 8/8/66 - **Carlos Casares** - Ganador: Sánchez, acompañante de Juan Manuel Bordeu.
- 22/8/66 - **Rojas** - Ganador: Héctor Ríos, acompañante de Carlos Pairetti.
- 29/8/66 - **Mar del Plata** - Ganador: Hugo Sánchez.
- 6/9/66 - **Triángulo del Oeste** - Ganador: Miguel Pajón, acompañante de Mario Tarducci.
- 13/9/66 - **San Nicolás** - Ganador: Carlos Travers, acompañante de Eduardo Casá.
- 19/9/66 - **Olavarría** - Ganador: Hugo Sánchez.
- 27/9/66 - **Pergamino** - Ganador: Héctor Ríos.

- 3/10/66 - **Pehuajó** - Ganador: Carlos Travers, acompañante de Eduardo Casá.
- 11/10/66 - **Tres Arroyos** - Ganador: José Melfi, acompañante de Carlos Menditeguy.
- 18/10/66 - **Junín** - Ganador: Hugo Sánchez.
- 24/10/66 - **Rafaela** - Ganador: Héctor Palma, acompañante de Angel Rienzi.
- 1/11/66 - **San Antonio de Arco** - Ganador: Enrique Duplán, acompañante de Jorge Cupeiro.
- 15/11/66 - **Tandil** - Ganador: Ricardo Fernández, acompañante de Rubén Roux.
- 22/11/66 - **Mercedes** - Ganador: Hugo Sánchez.
- 2/12/66 - **GRAN PREMIO - 1ª etapa** - Ganador: Adolfo Merello, acompañante de José Manzano (un juego de llaves combinadas).
- 3/12/66 - **2ª etapa** - Ganador: Rubén Aeid, acompañante de Carlos Pairetti (un juego de llaves).
- 5/12/66 - **3ª etapa** - Ganador: Rubén Aeid, acompañante de Carlos Pairetti (un juego de llaves).
- 7/12/66 - **4ª etapa** - Ganador: Rubén Aeid, acompañante de Carlos Rubén Aeid (un juego de llaves).
- 9/12/66 - **5ª etapa** - Ganador: Hugo Sánchez (un juego de llaves).
- 11/12/66 - **6ª etapa** - Ganador: Raúl Casarín, acompañante de Eduardo Casá (un juego de llaves).
- 11/12/66 - Ganador absoluto: Rubén Aeid (una caja de llaves).
- 11/12/66 - Mejor no-ganador del premio CORSA-BAHCO durante 1966 - Ganador: Héctor González, acompañante de Oscar Cabalén.



Si Juan Manuel Bordeu fue Campeón Argentino, su acompañante Hugo Sánchez fue campeón CORSA-BAHCO, ya que a lo largo del año acaparó cinco cajas de Bahco de llaves combinadas, bocallaves y accesorios, además de un juego de llaves combinadas en la quinta etapa del Gran Premio.

Héctor Ríos, acompañante habitual de Carlos Pairetti
 Rubén Aeid (ahora sin bigote), acompañante en el GP. Ríos ganó dos cajas Bahco en Rojas y Pergamino; Aeid se llevó en el GP una caja Bahco y tres juegos de llaves combinadas. Parece que planean instalar una concesionaria Bahco en Arrecifes.



CAMPEONATO ARGENTINO DE TC 1966

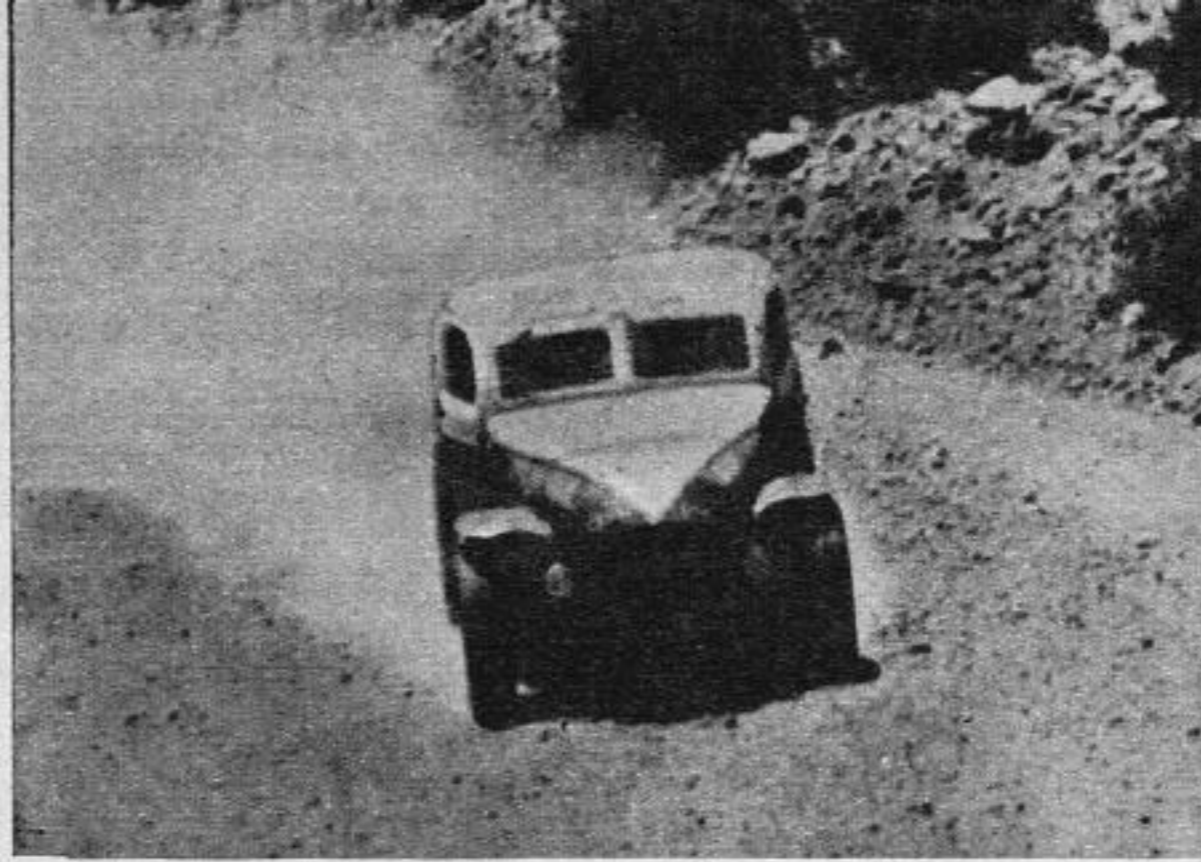
En esta página deshilachamos el campeonato de TC. Enumeramos las treinta y cuatro carreras puntuables disputadas y todos los pilotos que en alguna de ellas obtuvieron puntos

	Firmat 20/II	Lobos 27/II	Colón 6/III	Autódromo BAMC (1) 13/III	San Francisco 27/III	Necochea 3/IV	Río Cuarto 10/IV	General Pico 17/IV	Carlos Paz 24/IV	Autódromo VLAC 1/IV	Autódromo VLAC 8/IV	Venado Tuerto 15/V	Mendoza 22/V	Salto 12/VI	Bahía Blanca 19/VI	Hughes 26/VI	Arrecifes 3/VII	La Pampa 17/VII	Chacabuco 24/VII	Carlos Casares 7/VIII	Rojas 21/VIII	Mar del Plata 27/VIII	Triángulo del Oeste 4/IX	San Nicolás 11/IX	Olavarría 18/IX	Pergamino 25/IX	Pehuajó 2/X	Tres Arroyos 9/X	Junín 16/X	Rafaela 23/X	S. A. de Areco 30/X	Tandil 13/XI	Mercedes 20/XI	Gran Premio 2/XII	TOTAL	TOTAL REAL			
Bordeu, Juan M.																9	9	9	9		18			9				9			6	9	3,5	90,5	90,5				
Casá, Eduardo				9	3	6	3								6	3	9	1	1		6	12	6	9	1		9	3		3	3		5	98	77				
Pairetti, Carlos																	6				9				6	9		6						30	66	66			
Menditeguy, Carlos	6					1	6									1	3								6	6	9	3							41	41			
Emiliozzi, Dante	9	9				6										6																	1			31	31		
Malnatti, César			6			3					9						6						3														27	27	
Tarducci, Mario		9				1									1						1	9									3				2	26	26		
Galbato, Carmelo		6				9																6														21	21		
Cabalén, Oscar																																			20	20	20		
Cupeiro, Jorge							9																								9					18	18		
Polinori, Norberto				1						6										3			1					1					6			18	18		
Rienzi, Angel																				6				1							9					16	16		
Roux, Rubén																																6	9			15	15		
Di Palma, Luis	3			6				0,5																						1			0,5			11	11		
Alzaga, Rodolfo							3	9																											1	13	13		
Facchini, Pablo																						3	6	3	1											13	13		
Rodríguez, Erverto		3																																	10	13	13		
Viale, Atilio													9										0,5												2	11,5	11,5		
Gimeno, Hugo	1									0,5	1																				6				8,5	8,5			
Estéfano, Nasif											3	1																		6						10	10		
Calamante, Mariano															9																					9	9		
Galluzzo, Vicente		1																			3						3									7	7		
Figlioli, Héctor																				6																6	6		
Luluaga, Juan												6																								6	6		
Marincovich, Carlos										3	2																										5	5	
Peduzzi, Ricardo						3		2	1																											6	6		
Rodríguez, Raúl			3								3																									6	6		
Dana, Humberto			1									3																								4	4		
Loeffel, Carlos							1	3																												4	4		
Manzano, José																																		4	4	4	4		
Baldrés, Rafael																				3																3	3		
Conti, Héctor																										3										3	3	3	
Cottet, Raúl																																3				3	3	3	
de la Torre, Matías																3																				3	3	3	
López Oribe, Domingo																								3													3	3	3
Prandi, Nelson																	3																				3	3	3
Fulco, Rubén																				1									1							2	2	2	
Villanueva, Crispulo																																			2	2	2	2	
Araquistain, Dionisio																																1				1	1	1	
Ciani, Marcos							1																													1	1	1	
Cordonnier, Oscar											1																									1	1	1	
Faustino, Julio																												1								1	1	1	
Ibarrondo, Juan																																1				1	1	1	
Mantinian, Manuel																	1																			1	1	1	
Sanmartino, Héctor							1																													1	1	1	
Salto, Carlos						0,5																														0,5	0,5	0,5	
Gulle, Pablo												0,5																								0,5	0,5	0,5	

(1) La clasificación final de esta prueba está a resolución de la C. D. A.

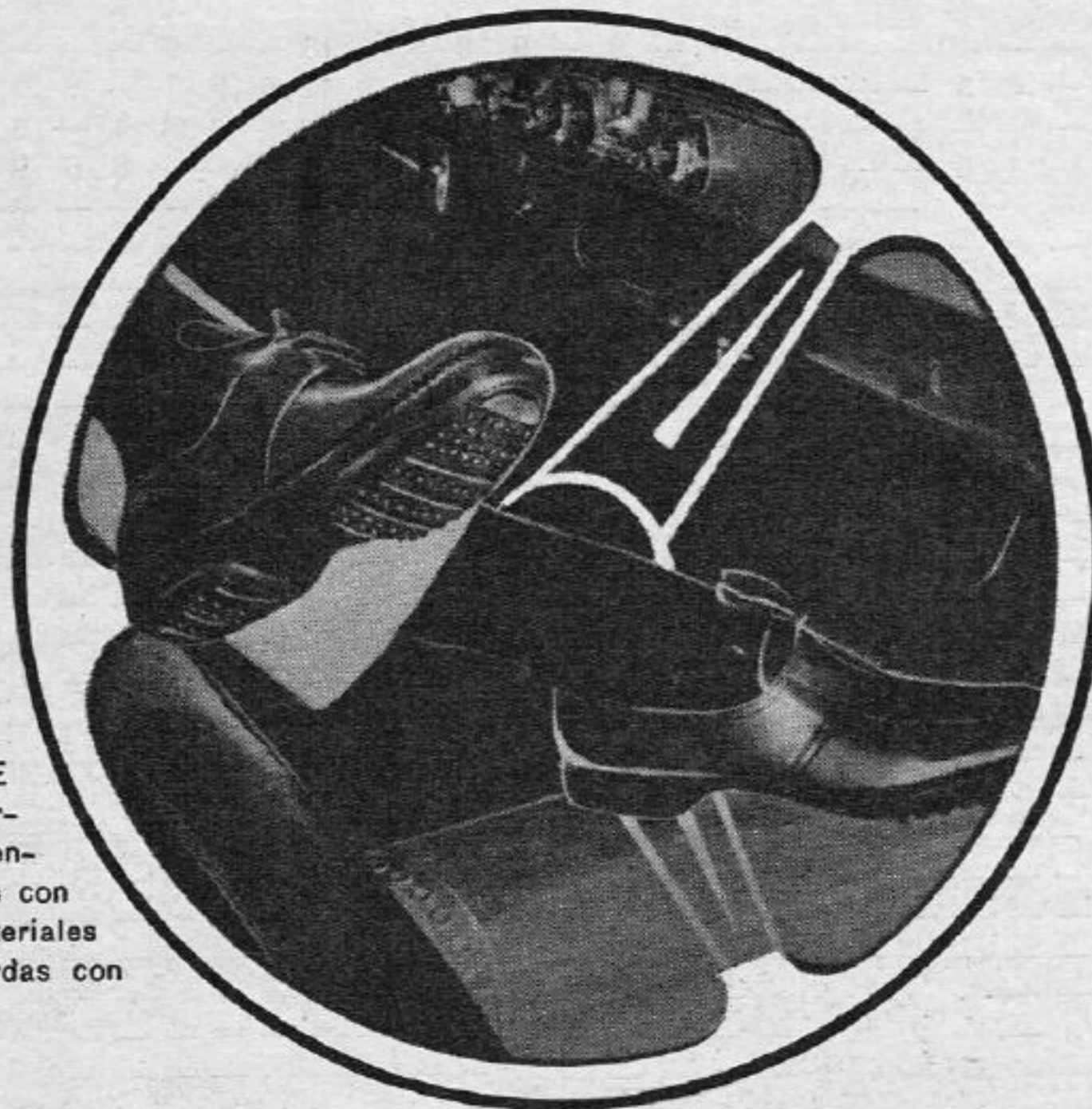
TIEMPO PASADO

por RONALD HANSEN



"El Aguilucho" en una de sus últimas actuaciones.

BIEN "TUERCA" Y CON EL "FIERRO A FONDO"



Estos y otros modelos de mocasines y zapatos sport para la actual temporada, los presenta CALZADO ESE con exclusividad para la Argentina. Registrados y patentados con brevett y hechos con los mejores cueros y materiales para evitar imitaciones burdas con cueros ordinarios.

CANNONATAS

SEGURIDAD EN EL VOLANTE

Y MODELOS GRAN TURISMO 1967

ESE

Florida 161 Lavalle 511 en



Florida 376 y MAR DEL PLATA, San Martín 2361

78 © CORSA

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Tiempo había en que los teshé andaban mucho menos de lo que hoy puede caminar un chivo Super con radio, perrito que mueve la cabeza y fundas de acrílico. Yo me acuerdo de una Mil Millas Argentinas, cuando estaban pasando los rezagados y de pronto, más adelante, ocurrió un accidente. Claro, nosotros no sabíamos, pero la forma de enterarnos fue de lo más sugestiva; vino una ambulancia y frente a nosotros pasó como poste a dos TC.

Era más o menos el año '47 y habían llegado las ambulancias Cadillac (¿se acuerdan?) que andaban cualquier cantidad. Pero eso no quita que había algunos TC que a duras penas pasaban los 130.

Lógicamente, eran también otras épocas en lo que se refiere a recorridos. La cosa más común del mundo era que lloviera y se quedaran cincuenta autos empantanados. Ahora se embarran un poco los costados de la puerta y algunos te lloran como si les hubieran tirado a los autos con lanzallamas.

No por eso quiero justificar lo anterior en función del presente. Son cosas distintas. El TC hizo obra cuando se iban, por ejemplo, a Comodoro y entonces comunicaban al resto de la gente que existía una Argentina más abajo de Bariloche. Ahora es distinto, las revistas de interés general descubren Tierra del Fuego más o menos una vez cada quince días, pero hace 20 años a Ushuaia iban solamente los presos y los pingüinos.

Esa época era la de las cajas estrictamente de tres velocidades. De las suspensiones delanteras a riguroso eje.

Los cuentavueltas ni se conocían, hasta había algunos que manejaban con velocímetros (total, la relación de mando final no la cambiaban nunca y el rodado era riguroso 6.00x16). No existían las gomas especiales de carrera y, como el reglamento exigía que los autos estuvieran patentados, muchos corrían con las chapas reglamentarias.

Esa era también la época de auge del Ford 85 y 100 caballos, que calentaba tanto que había que ponerle un radiador de tren o bastante parecido. Los Chivos no tenían problemas de calentamiento, pero ¡cómo sembraban cajas por todos lados! En esa época, cuando "el preparador" no existía, los pilotos de Chevrolet cambiaban una caja en una hora. Los de Ford sacaban una tapa de cilindros y ponían una nueva en veinte minutos. Cada uno sabía donde le apretaba el zapato...

Tiempo de rigurosos racimos de amortiguadores Houdaille, dos, tres, veinticinco por rueda. Algunos tenían tantos y tan duros, que podían haber hecho unos agujeros pasantes en el chasis y así solucionaban el asunto sin preocuparse por los elásticos.

Todavía solían verse los tableros de origen, con algún instrumento agregado en algún caso (claro que en esa época los autos venían con instrumental completo; no había llegado el progreso, que le dicen), y las palancas de cambio largas, curvadas, con la perilla Ford color caramelo y el V8 en relieve. En esa época la onda era reemplazar la tapa metálica del baúl con una lona para ahorrar peso. Ya existían los primeros Weber, que iban en los Chevrolet, pero los Ford usaban el Holley y a otra cosa. Y ahora hay Chevitús.



CONFIDENCIAL

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

HISTORIAL DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Año	Primero	Segundo
1939	Lo Valvo, Angel	Gálvez, O.
1940	Fangio, J. M. . .	Musso, D.
1941	Fangio, J. M. . .	Gálvez, J.
1947	Gálvez, Oscar .	Marcilla, E.
1948	Gálvez, Oscar .	Marcilla, E.
1949	Gálvez, Juan . .	Gálvez, O.
1950	Gálvez, Juan . .	Ciani, M.
1951	Gálvez, Juan . .	Ciani, M.
1952	Gálvez, Juan . .	Marcilla, E.
1953	Gálvez, Oscar .	Gálvez, J.
1954	Gálvez, Oscar .	Gálvez, J.
1955	Gálvez, Juan . .	Garavaglia, C.
1956	Gálvez, Juan . .	Gálvez, O.
1957	Gálvez, Juan . .	Gálvez, O.
1958	Gálvez, Juan . .	Gálvez, O.
1959	de Alzaga, R. . .	Gálvez, J.
1960	Gálvez, Juan . .	Gálvez, O.
1961	Gálvez, Oscar .	Cabalén, O.
1962	Emiliozzi, D. . .	Ríos, A. J.
1963	Emiliozzi, D. . .	Pairetti, A.
1964	Emiliozzi, D. . .	Bordeu, J. M.
1965	Emiliozzi, D. . .	Cupeiro, J.
1966	Bordeu, J. M. . .	Casá, E.

OTROS CAMPEONES

1934	Categoría única	Karstulovic, E.
1935	Categoría única	Kruise, A.
1936	Categoría única	Bianco, H.
1937	Categoría única	Pedrazzini, A.
1938	Categoría única	Risatti, R.
1939	Pista	Arzani, C.
1940	Pista	Canciani, J.
1947	Pista	Gálvez, O.
1948	Pista	Gálvez, O.
1939	Velocidad	Orsi, P.

Vientos de renovación soplan con fuerza en el ambiente de TC. Con la iniciación del nuevo año, se pone en marcha la nueva reglamentación, y entonces, nadie permanece inactivo. Los hombres de punta se movilizan para estar con todo presentes en el extenso calendario del año próximo.

Como muestra, bastan estos pocos botones: Carlos Pairetti, reciente vencedor del Gran Premio Argentino de Carretera, ha puesto en venta el auto vencedor, y prepara ya su nuevo bólido. Igualmente, Eduardo Casá se desprende del "tractor". Manolo Rodríguez ya se encuentra trabajando en un nuevo vehículo. El plateado Ford está en venta y su precio es de 4.000.000 (pesos más o pesos menos). El nuevo auto será completamente distinto. La aerodinamia será factor fundamental. Sergio Bocher, cuyo vehículo requerirá pocas modificaciones, ya que es uno de los autos que más se acercan a la nueva reglamentación, está terminando la preparación de un 7 bancadas para reem-

plazar a su viejo motor Chevrolet 4 IA. Como se ve, el panorama general es altamente alentador y para el año próximo será cosa de todos los domingos la aparición de autos nuevos. Los balcones habrá que alquilarlos temprano.

Ha sido fijada para los días diez y once de junio próximos la realización de la XXXV edición de las Veinticuatro Horas de Le Mans.

El presidente del Automóvil Club de l'Ovest, de Francia, uno de los organizadores de la prueba, celebró una con-

ferencia de prensa para dar a conocer los pormenores del reglamento, el cual no difiere fundamentalmente del que rigiera en la edición pasada.

Las 24 Horas de Le Mans otorgarán puntos para el Campeonato del Mundo de los constructores y para el Campeonato de Francia de Circuitos.

Entre las modificaciones introducidas en el reglamento figura la imposición de velocidades mínimas como requisito para la participación. Las mismas tendrán que ser de 160 a 190 km/h de promedio, según las distintas categorías.

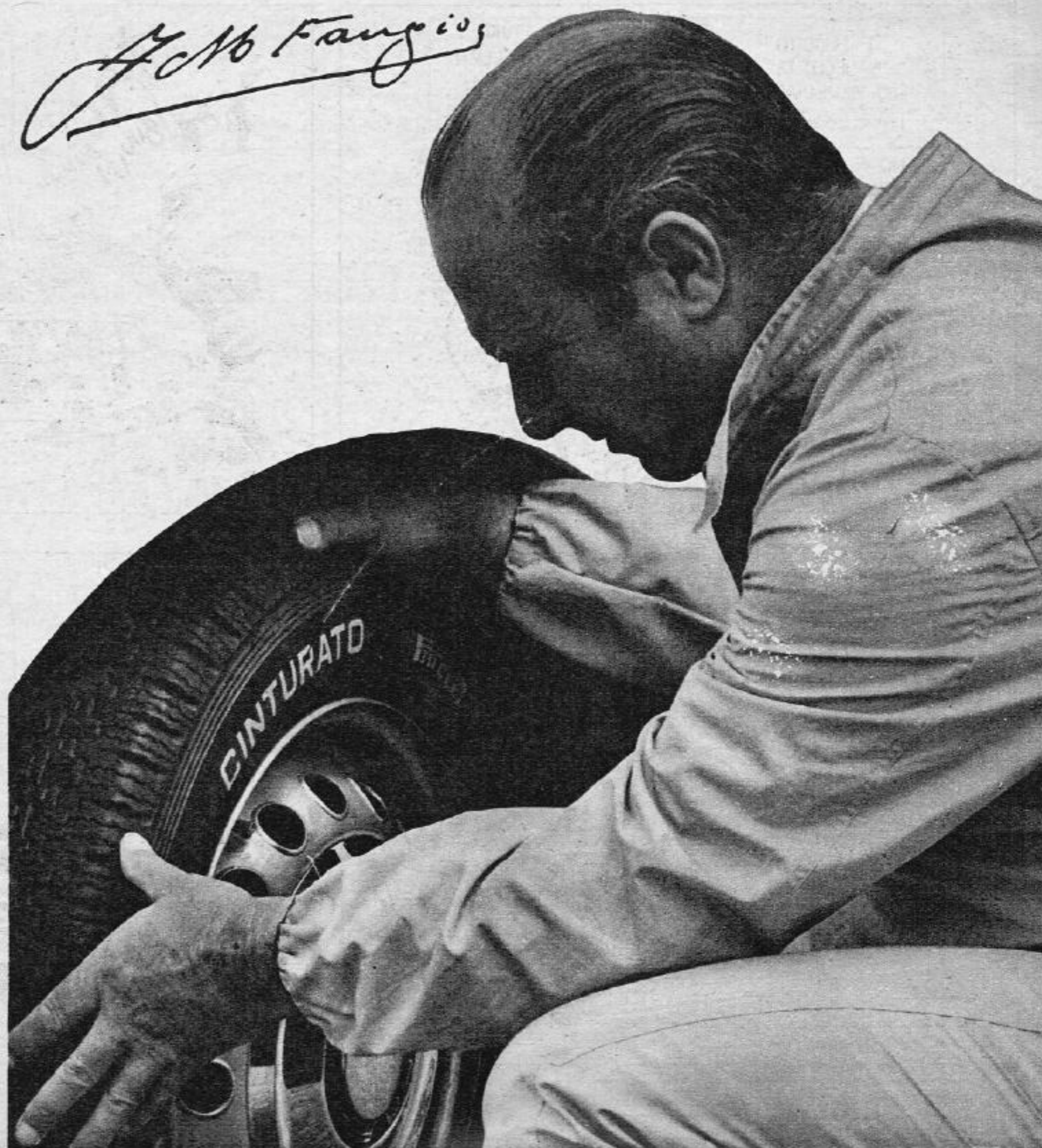
Los entrenamientos se realizarán los días siete y ocho de junio.

Los bólidos rojos del "Cavallino Rampante" no estarán presentes en la primera prueba del Campeonato Mundial de Automovilismo, Fórmula Uno, que se realizará el 2 de enero próximo en Sudáfrica.

El retraso en la preparación de los nuevos autos con motores de 3000 cm³, de 12 cilindros, ha hecho que don Enzo Ferrari anticipe ya su no intervención en el evento, ante la imposibilidad de tener sus vehículos listos para la citada fecha.

Cinturato PIRELLI Extraordinario

J. M. Fangio



HUMORAÑO DEL TC

Dibujos de
M. BERTOLINI



CANAL 7 y su Red de Repetidoras Argentinas presenta:

	DOMINGO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO
11.50							
12.00	DISCORAMA						
12.30	LA CUARTA CARABELA						
13.00	TELEFOTO Club						
14.00	SOBREMESA	<p>De lunes a domingo, sin cambiar, un programa hogareño, sano y optimista que tiene todo calculado en emociones, para que Ud. y su familia no tengan que tocar el selector. *</p>					
15.00	ENCUENTRO						
15.30	El Show de PHIL SILVERS						
15.45							
15.50	RESCATE 8						
16.00				DISCORAMA ORIENTACION RURAL			DISCORAMA

TARDES DE CINE en su hogar

17.30

18.00 *...y ahora los más explosivos enredos*

18.30 *Toda jovencita se siente identificada con...*

19.00 *En esta media hora el televisor es de los chicos*

19.30 *La vuelta al mundo en 30 minutos*

20.00 *En esta nos alistamos todos*

NOTICIERO TV

1 hora = 660 metros = 86.400 fotogramas de acción

SEPTIMA NOCHE

ESTADIOVISION

NOTICIERO TV

0.15	CALEIDOSCOPIO	SEPTIMO ARTE	ARGENTINA 1981	LA LECHUZA	SALA DE CONCIERTOS	GRAN TEATRO UNIVERSAL	TELE-CINE DEBATE
------	---------------	--------------	----------------	------------	--------------------	-----------------------	------------------

HASTA MAÑANA CON DIOS

* VER DETALLE EN SU TELEVISOR



Parabrisas

DE DICIEMBRE

Contiene Salón del Automóvil 1967

100 modelos a todo color

Extra: Una guía de 48 páginas

con los Circuitos Turísticos de la Argentina

\$ 150.-

