Parabrisas CORSA

31 de MAYO

Aparece los MARTES

Nº 6

$ 30.-

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

Pág.

Cancellieri construye.... 12

Largó Indianápolis..... 15

Que opina el TC..... 18

Levas arboladas..... 20

Motociclísticas..... 24

CUPEIRO 3° EN ROMA

(pág. 23)

OSCAR GALVEZ AL DESNUDO

(Pág. 4)

VIBRO EL NOROESTE CON CABALEN

(Pág. 7)

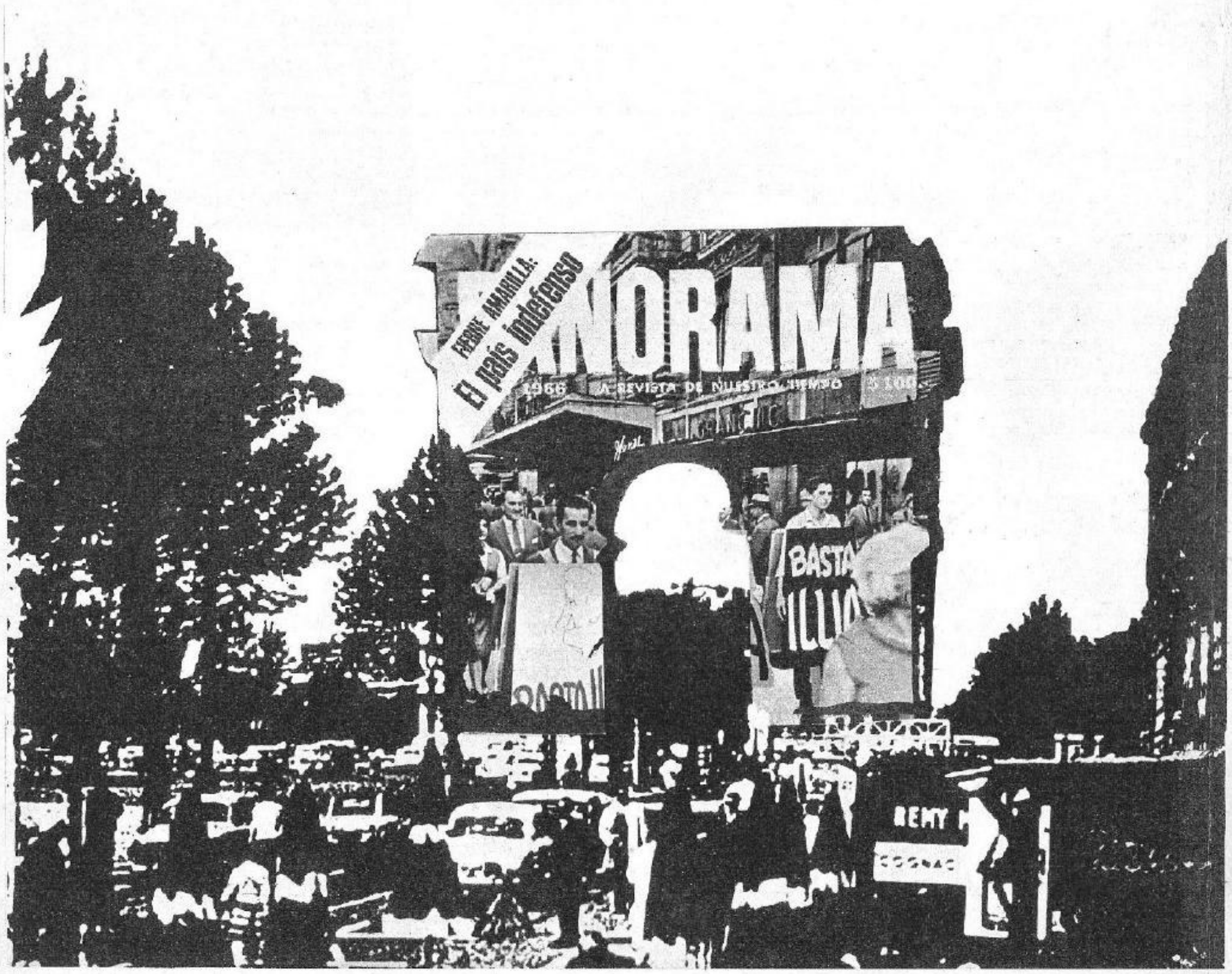
Las revistas de Mauro

suramericana

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

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

Edición semanal Parabrisas 0 S

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN YON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

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

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteres Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe 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 Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 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 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Las productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



Estamos padeciendo un domingo relativamente quieto. Hoy los fierros no crujen, o por lo menos lo hacen con bastante silenciador, como para no aturdirnos. Indianápolis se prepara (pág. 15), Europa dispara sus dardos cerca de Roma (pág. 23), y aún se escuchan los ecos de la Vuelta del Noroeste (pág. 7). Hay también un ¡uuuuuuhhh! rebotando en nuestro grabador, fruto de la entrevista con Oscar el Grande (pág. 4). Entre tanto, la quietud nos enfrenta con el asombro: paralelamente a esta actividad periodística de cada semana, empezaron a surgir en distintos rincones del país una serie de simpáticos brotes juveniles, que dieron origen a otros tantos clubes Parabrisas CORSA. Un grupo de jóvenes amantes de la rosca se reúne y decide fundar uno de esos clubes, luego nos escribe con su adhesión. Y otro, y otro más. Debemos confesar que nos tomaron por sorpresa. Agradecerles el entusiasmo es poco y nada. Sólo les pedimos que aguarden unos días más, que nos den tiempo de estructurar lo que podría llegar a ser una red de Clubes Parabrisas CORSA, establecer las intercomunicaciones y preparar una asamblea general para estudiar un plan de acción de acuerdo con objetivos comunes. Mientras, si el brote prende en otras juventudes, les agradeceremos que lo comuniquen a nuestra redacción. Gracias.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

FOMENTO AUTOMOVILISTICO en Zárate (5 de junio): La cincuentenaria institución Club Atlético Defensores Unidos de Zárate organiza una competencia para la categoría anteriormente llamada Limitada del 27. Estarán presentes el campeón y el subcampeón argentino de la especialidad, Abel Thomas y Onofre López, ambos de La Pampa. Entre los demás que han prometido su participación se encuentra el banfileño Sotro, Rivas, Cabrera, Lanata, Bruno, Sommarina, Pancho Villa, Pavoni, Polidori y otros destacados volantes de la categoría. La competencia se realizará en el circuito Reysol, que tiene un recorrido de 1.519 m. con tramos de asfalto y tierra. Habrá series, repechaje y final sobre 25 vueltas. Los premios en efectivo superan los 150.000 pesos; habrá también trofeos para los mejores clasificados. El viático por kilómetro se abonará a los participantes que viajen más de 100 km. y será en la línea de largada de su serie correspondiente. La prueba otorgará puntos para el campeonato argentino. El primero obtendrá seis puntos; el segundo 4, el tercero 2 y el cuarto 1.

La competencia se iniciará a las 13.

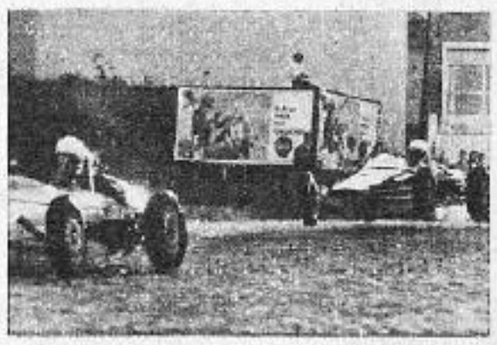
KARTING en MONTE GRANDE (5 de junio): El Kartódromo de Monte Grande continuará su tradicional actividad dominguera a partir de las 14. La Asociación de Corredores de Kárting se encarga de la fiscalización de la competencia, que se disputará en tres series de 15 vueltas cada una, un repechaje a 10 y una final a treinta vueltas. El Kartódromo está ubicado en Av. Antártida y Austria. Capaccione, Picquart, D'Arminio y Guzmán serán atrayentes figuras de la reunión.

TURISMO en CLODOMIRA (5 de junio): Continuará el interesante campeonato santiagueño de Turismo con la disputa de una competencia en Clodomira.

REGULARIDAD en LUJAN (5 de junio): El Club Argentino de Regularidad organiza y fiscaliza una competencia por el Campeonato Porteño de Regularidad en su categoría única. El recorrido será Luján, Chivilcoy, Saladillo y Cañuelas. La largada se efectuará frente al ACA de Luján a las 8.

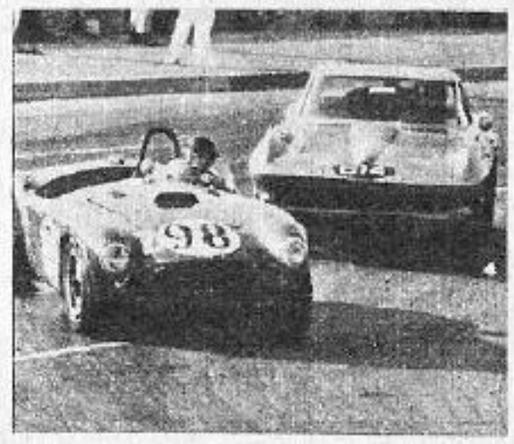
COMPETENCIAS INTERNACIONALES

MINIJUNIORS en URUGUAY (5 de junio): Los animadores de las competencias argentinas de Minijunior (foto) se trasladarán en masa a Tarariras, localidad ubicada a 30 km. de Colonia. Para llegar a Tarariras desde Buenos Aires se debe tomar el aliscafo a Colonia y luego el micro-ómnibus a Tarariras.



SPORT Y SPORT PROTOTIPOS en ALEMANIA (5 de junio): Otra vez sobre el anillo de Nürburgring se realizará la excepcional carrera de los Mil Kilómetros. Allí se encontrarán las ruedas más veloces de la categoría, entre las que se cuentan los Ferrari, Ford, Matra-BRM, Porsche, Alpine, Abarth, Alfa Romeo y otras fieras de tono mayor. Esta es la sexta por el Campeonato Internacional de Marcas para automóviles Sport de las clases II (1301 a 2000 cm³) y III (más de 2000 cm³). También irá la sexta por el Trofeo Internacional de automóviles Sport Prototipos en las clases I (hasta 2000 cm³) y II (más de 2000 cm³). También se disputará la segunda por la Clase I (hasta 1300 cm³) de automóviles Sport. Los competidores deberán dar 44 vueltas al circuito de 22,810 km. y tratarán de batir el tiempo logrado por el Ferrari ganador del año pasado, que conducido por Surtees y Scarfiotti empleó 6h 53m 05s4. El ganador obtendrá diez puntos para el campeonato de su clase, el segundo 7, el tercero 5, el cuarto 4, el quinto 3 y el sexto 2.





SPORT Y GRAN TURISMO en CANADA (5 de junio): Los canadienses disputarán una nueva edición de las 200 millas de Mosport (Cobra versus Stingray en la fotografía). Fue precisamente en esta pista donde el año último se accidentara John Surtees, cuando conducía un Lola 70.

GRATIS NUMEROS ATRASADOS DE CORSA

En el término de una semana recibimos más de cincuenta cartas donde nos preguntan dónde se pueden conseguir los números atrasados de Parabrisas CORSA. Esto nos permite presumir que son muchos más los que desean completar su colección, por lo que hemos decidido dedicar los ejemplares de devolución y demasía para cubrir esa necesidad.

Por tal razón, quienes desean ejemplares de los números 0, 1, 2, 3, y 4 de Parabrisas CORSA podrán retirarlos gratuitamente en Avenida Alem 884, subsuelo, Capital Federal.

Para quienes no residen en Buenos Aires será necesario que nos envíen el pedido por correo adjuntando los siguientes datos: nombre, dirección, edad, estado civil, profesión o estudios que cursa.



GALVEZ PO

El más grande ídolo que tuvo nuestro TC no se resigna a dejar las carreras: un día de estos suelta amarras. Afirma que le gustaría correr el coche de Emiliozzi



A los cincuenta y tres años, Oscar Alfredo Gálvez aún no comenzó a deslizarse por el temido tobogán de la vejez. Todavía conserva intacta su extroversión de muchacho y sus gestos geográficamente inmensos no perdieron fuerza, velocidad ni tamaño. No fuma, no toma, se acuesta y se levanta temprano. Vive su método con la precisión milimétrica de un seminarista recluido. Cuida sus pequeñas abstinencias como a una flor nueva. Y la ciencia prolija de no cometer un solo exceso, le demanda la misma concentración del tenor que da la nota justa, la sube después hasta el más alto de los techos y la deposita luego —elegante— a los pies de sus espectadores.

El resultado de todo ese proceso es un Oscar Gálvez exactamente igual al de hace quince años. Sin bigote y sin el mameluco engrasado de pechera alta. Pero también sin arrugas ni pérdida de reflejos físicos. El cambio más fundamental que hubo en su vida —quizá el único— es la insólita transferencia de mecánico a ejecutivo. La semana pasada, después de largos meses, lo vieron engrasado en su casa y todos abrieron los ojos muy grandes. Tan grandes como son capaces de abrirlos sus admiradores cuando tienen que transplantar la imagen del "Aguilucho" desde la cabina de un Ford hasta el fondo de un escritorio grande como una cancha de fútbol. Y, además, considerar que ya dejó de ser el "Aguilucho" para convertirse en el "señor Gálvez", rodeado por una pequeña legión de teléfonos y secretarias.

Hace dos años que corrió por última vez: fue en la Vuelta de Junín, 1964, probando un Falcon que aún se experimentaba. Pero hace tres o cuatro años que bajó definitivamente —casi— de sus históricas cupés. Entre tanto, se pasó al cuello y corbata. Entre tanto, llegó a ser el concesionario Ford que más vende en el país (para cada cliente es muy imperdonable que "él" no le pruebe el auto o lo lleve a dar una vuelta). Entre tanto se ha metido a dirigir el equipo Ford y soportó con resignación estoica las presiones del presidente de la Compañía para hacerlo abandonar la idea de correr, que desde luego, no abandonó del todo.

Después de semejante paréntesis, otro que no fuera Oscar Gálvez, sólo representaría algún perdido centímetro de columna y ya sería definitivamente apenas un pequeño tramo de historia. Pero ES Oscar Gálvez. Y entonces firma más autógrafos y recibe más abrazos que los pilotos de su equipo. Abre diariamente cerca de un centenar de cartas que le preguntan cuándo volverá a correr y le piden fotos y le ruegan que vuelva a calzarse el casco. "Por contestarlas a todas muchas veces pierdo de vender un auto", confió a CORSA con su voz aflautada, que como él, es siempre la misma. Por otra parte, no es nada raro que dos y hasta tres pe-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

R DENTRO, HOY



Casá es un amigo de Oscar, no por ser tordista sino porque todos son sus amigos y a todos les brinda su oportuno y eficaz consejo sobre mecánica y conducción.



Ahora habla Froilán y Gálvez escucha atento. Representan intereses opuestos, pero en la lucha de todos los domingos se apoyan sin remilgues.

riodistas esperen turno para reportearlo en las vecindades de su oficina.

"No creo que vuelva a correr —afirma sin demasiada seguridad—; física y mentalmente me siento como si tuviera 20 años, pero no tengo tiempo para hacerme un auto. Porque para correr tengo que salir a ganar, y para salir a ganar el auto me lo tengo que hacer yo"

Con orgullo, gestos y sus mejores ruidos, recuerda que hace un par de meses salió a probar uno de los Falcon del equipo y el corredor Adrián Villegas le rogó que lo llevara de acompañante. Cuando se bajaron, Villegas rodeó al auto por delante del capot y mientras abría la puerta para que baje Gálvez le dijo: "Sos increíble, flaco. No se te velan los pies".

Toda esa admiración asegura que Oscar Alfredo Gálvez, con su alejamiento y sus 53 años, aún no ha dejado vacante el trono de ídolo del TC. Los Emiliozzi repiten en cierto modo sus hazañas y las de su hermano Juan. Incluso usan la misma marca. "Pero ellos, que son excelentes mecánicos, ganan la carrera desde el taller", como reconoce el mismo Gálvez. "Nosotros —agrega— también éramos mecánicos de alma, pero las carreras terminábamos de ganarla manejando". Por eso, así como admira a los Emiliozzi como obreros, tiene su afecto para la calidad indiscutida de Alzaga, de Viale, de Estéfano, y para la impetuosidad de Loeffel.

Oscar Gálvez no cuenta "como Manejaba" sino "como Maneja".

"El mayor cuidado que hay que tener es no chocar contra nada. Si se choca, el asunto es siempre grave. En cambio el trompo, el vuelco, el derrape, o pueden corregirse o pueden solucionarse. Si el auto se te va de cola, soltale el acelerador y dale dirección hacia el lado contrario. Esa maniobra sale por intuición. Después, cuando lo tenés derecho, pisalo fuerte y vas a ver como sale. En las curvas hay que buscar siempre la cuerda de adentro para dejarle lugar a la coleada o al trompo. En la montaña, sobre todo, andá siempre pegado a la pared y vas a ver como no te caés nunca. Si el auto se enrosca, se enrosca sobre el camino. Solamente no podés corregirlo cuando el piso está mojado o hay una mancha de aceite".

Entonces le surge rápidamente el recuerdo de aquella tarde lluviosa de 1949 cuando le ganó con un monstruoso Alfa 3800 a todos los ases europeos: "Unos minutos antes de largar, Julio Rosso me decía que lo menos que íbamos a perder con respecto a ellos eran dos vueltas. Salimos y vi que andábamos todos parejos. Ahí empecé a darle con todo. Me habían puesto una careta así de larga para protegerme de la lluvia y casi no podía respirar, pero creo que le gané la carrera robándoles un décimo de segundo en cada curva. Yo conocía el circuito de memoria y sabía donde el auto patinaba y donde seguía derecho. Ahí pisaba fuerte y me les iba. Por ejemplo en la curva de entrada a la recta, sobre el Club Gimnasia y Esgrima, no había por donde pasar sin un derrape —me acuerdo como si fuera hoy— pero yo entraba con el auto derecho y no se me iba un solo centímetro. Es lo que yo te digo, sobre piso mojado o sobre aceite, vas al trompo seguro, y ahí es donde hay que cuidarse".

Aquel día, los 210 HP del Alfa y los escasos 220 km/h, le dieron la victoria más recordada de su carrera. Oscar se estaba edificando una casa de dos pisos en Juncal al 3.400. "Un día me mostraron el Alfa —confiesa— y desde entonces no pude dormir más. Junté dinero, pedí a los amigos, ahorré, pero no alcanzaba. Entonces decidí construir sólo un piso en lugar de dos y así me lo pude comprar. Creo que es la mejor inversión que hice en la vida." La memoria lúcida y brillante le ayuda sin esfuerzos a relatar con precisión cómo armaba el motor del Alfa ("tan fácil como el Ford. El único problema era poner a punto el magneto"), como lo conservaba bien cromado y bien pintado, como lo pasó a Ascari cuando la lluvia arreciaba y la careta que le había incrustado Ricardo Carú no lo dejaba ver ni respirar...

Automáticamente relaciona esa época con 1966, como si no hubiesen pasado casi 20 años. "Yo podría correr perfectamente y podría ganar. Lástima que no tenga tiempo pa-

→











GALVEZ POR DENTRO

ra armarme un auto..."

El señor Douglas Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina, sustenta desde hace dos años la teoría "Gálvez PUEDE correr. Pero NO DEBE". Lo admira profundamente y quiere conservarlo. Por eso lo mantiene cerca del ruido, pero no lo quiere adentro y cuando llegó Henry Ford II a la Argentina, la presentación más efusiva de Kitterman fue la que unió las diestras del magnate y la de Oscar Gálvez.

Pero Oscar Alfredo Gálvez todavía no se dejó apresar del todo por las sutilezas de la alta política empresaria y aún mantiene secretamente la esperanza de volver a beber vientos: "Yo quisiera que los Emiliozzi me presten el auto o que lo alquilen aunque sea solamente por una carrera. En el Autódromo o donde sea. Yo prometo no tocarlo, ni mirarlo. Que lo precinten si quieren y que venga Torcuato de acompañante. Si fuera en el Autódromo, no hay problemas porque lo conozco de memoria. Si fuera en ruta, con la fuerza que tiene ese Ford, me voy a divertir como un condenado. Lo que pasa es que si yo salgo a correr de nuevo, tengo que salir a ganar, pero qué lindo sería si los Emiliozzi me prestaran o me alquilaran el auto..."

Oscar Alfredo Gálvez no se entregó a la inactividad. Sabe perfectamente que las multitudes lo reclaman corriendo nuevamente. Siente sin ninguna duda el llamado de las cien cartas diarias. Y la fuerza de los abrazos y los autógrafos lo atraen día a día hacia los fierros calientes. Pero su mejor lucha no consiste en resistirse a esos magnetismos tan especiales, sino en demostrarse a sí mismo que aún puede ganar una —tan sólo uno— carrera. Y la va a ganar cuando menos lo espere, eso es lo peor del caso.

C. M. T.

ENTRE COMILLAS

—¿Te gustaría manejar el Chevy?

—"¡Y no! Froilán me lo ofreció una vez. En cualquier momento acepto..."

—¿Tu hobby preferido?

—"La náutica. Tengo un barco bárbaro. ¿Sabés cómo lo manejo?"

—¿Qué te parece el Falcon?

—"Es fenómeno. Cuando vino Henry Ford yo le dije: Usted se pasó al hacer este autito..."

—¿Si tuvieras que reaparecer, te acordarías de manejar como antes?

—"¿Y cómo te va? Una vez dejé por seis meses, fui a la Vuelta de Casilda y les pasé por arriba a todos."

—¿Cuál es a tu juicio la principal virtud de un corredor?

—"Que tenga capacidad para ser una sola cosa con el auto."

—¿Quién fue tu mejor acompañante?

—"¡Juancito!"

—¿Cambiarías de marca?

—"Ni loco."

—¿Te gusta el Autódromo?

—"Lo conozco de memoria."

—Si corrieras allí con el auto de Emiliozzi, ¿ganarías?

—"¡Uuuuuuuuuuuuuuh!"

CABAL

III^a VUELTA DEL NOROESTE

Fue el más veloz de la difícil prueba, ganando la categoría E con un Mustang, a 123,7 km/h. Ratto triunfó en la A, Visintini en la BC, y Reutemann en la D

Así quedó, enroscado en el paisaje de Tafí, el Renault del mendocino Copello. Después de caer 40 metros por un precipicio, sólo se fracturó una clavícula.

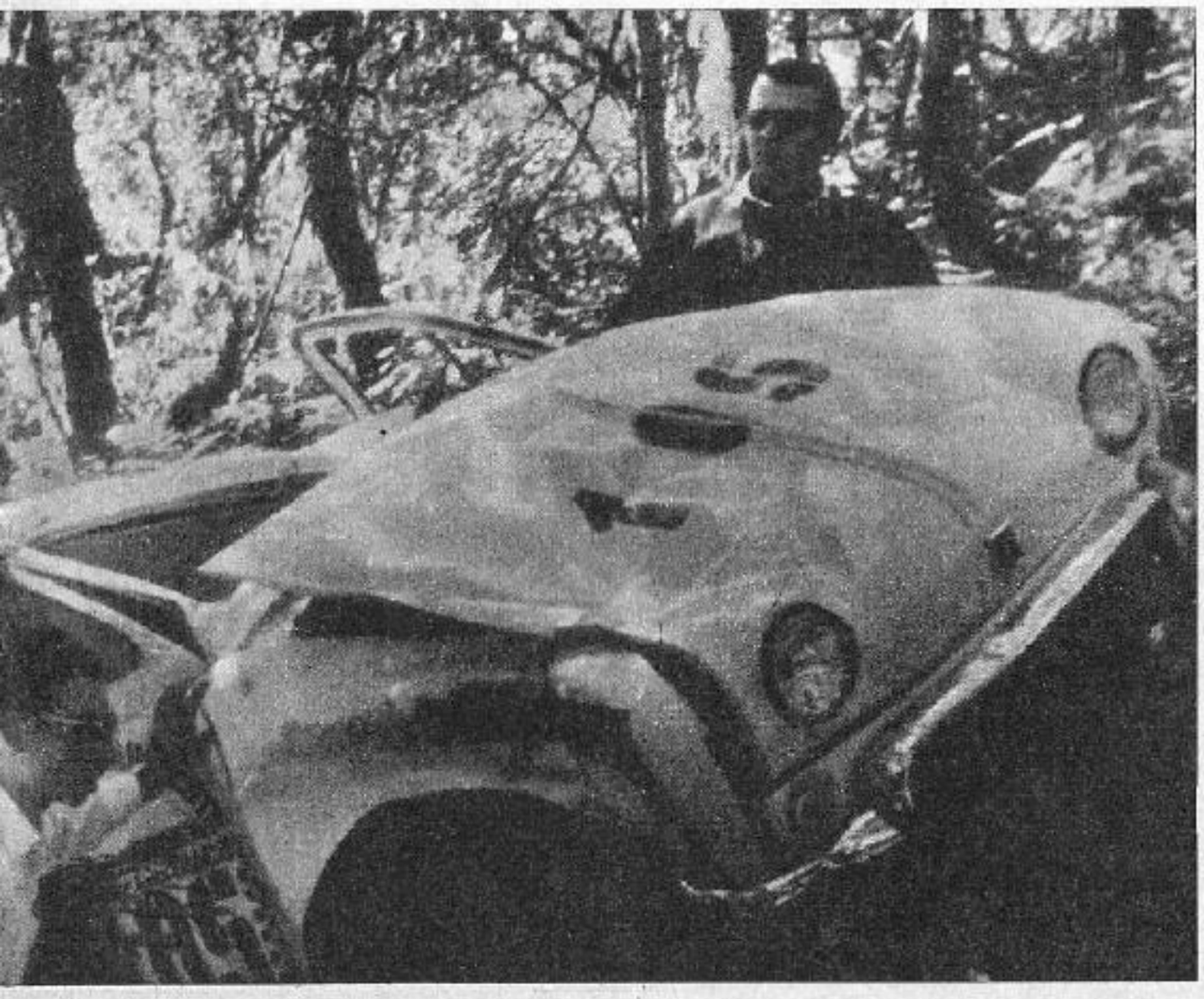
por CARLOS MARCELO THIERY

informes locales: LUIS RUESJAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN EN SUS CABALES

Cabalén hace trepar al Mustang por la Cuesta del Portezuelo. Mirando abajo parece un sueño (es que Bonano está lejos...)



Si la sensibilidad mecánica es tan importante como cualquier otra sensibilidad, sería una verdadera lástima no confesar el placer que se siente viviendo una carrera de automóviles en el Noroeste argentino. Al poner en marcha por tercer año consecutivo su ya ilustre Vuelta del Noroeste, la Asociación Tucumana de Automóviles Standard entregó automáticamente un pequeño ejército de sensaciones, que no por casualidad son similares a las que comunica el Gran Premio Internacional de Turismo todos los octubres.

Una nariz automovilísticamente educada puede oler sin dificultades lo mismo que huele en el Gran Premio, es decir el perfume del polvo de los cerros con el olor del cuero del tapizado, el aroma de la nafta 100-130 y en la parte más lejana, esa emanación hermosa e indefinida que se inicia en el motor caliente, atraviesa la capa aislante del capot y se completa en la pintura entibiada. No en vano entonces concurrieron al Noroeste —aparte de los pilotos zonales— aquellos que tienen su sensibilidad afinada tanto como para percibir esos ruidos y esos olores, como para realizarse manejando en el camino de cornisa.

Físicamente, las tres etapas —que suman 1550 kilómetros— recorren una topografía absolutamente similar a la del Gran Premio (a veces la misma), y se dan todos los elementos para que se analice la carrera como medio GP. Tanto es así, que muchos de los pilotos coincidieron al asegurar que la prueba del Noroeste cuesta casi exactamente la mitad de lo que cuesta la Gran Carrera, con la ventaja de que, proporcionalmente, está mejor defendida en el renglón de los premios. Y si falta algo para completar lo que se vive cada vez que se corre la mundialmente famosa "cuarta etapa del Gran Premio", están los organizadores para agregarlo y el público para aplaudirlo, porque la calidez humana que siente el que llega para correr, para mirar o para cambiar bujías, es auténticamente invariable cada vez.

Entre el 23 y el 25 de mayo, la III Vuelta del Noroeste partió desde Tucumán y transitó por el veloz pavimento que llega hasta Jujuy y Salta, remontó después los valles calchaquíes, ensordeció a la incompa-

→

rable Quebrada de Tafí, atravesó la llanura cañera, remontó la Cuesta del Totoral, agitó a la pasiva Catamarca, bordeó la falda sinuosa del Portezuelo y bajó a Santiago del Estero para volver en línea recta a Tucumán.

De los 94 inscriptos no largaron 15: cinco de la categoría A hasta 700 cm³, dos en la B-C hasta 1.150 cm³, seis en la D hasta 1.600 cm³ y dos en la E, para automóviles de más de 1.601 cm³. De los 79 que se pusieron en marcha, sólo volvieron a Tucumán 31, de los cuales únicamente dos pertenecieron a la categoría menor, que fue la más diezmada de todas. Esta gran proporción de abandonos tiene, como en toda carrera, origen generalmente enfocado sobre dos causas fundamentales: accidente o rotura mecánica, pero con mucha mayor fuerza que en la carrera de un domingo elegido al azar.

En realidad, la III Vuelta del Noroeste se caracterizó por la cantidad de accidentes y de automóviles rotos, si bien excepto las tortas de Estéfano y Copello, los demás vuelcos, trompos y fuori-pistas quedaron a cargo de pilotos noveles o debutantes. Por otra parte, los que consiguieron llegar a pesar de su embrague quemado (Reutemann, Migliore), o de la falta de presión de aceite (Marín, Pascualini) —que fueron los males mas comunes—, confirmaron con sus registros parciales que los autos andan más rápido que el año pasado, y que algunos de los órganos ya están colocados al límite de su seguridad. De allí que una prueba muy exigente como la del Noroeste, remachada en el centro del calendario, pueda resultar, aparte de hermosa, muy útil si se la analiza como banco de pruebas o como plataforma de partida para iniciar la aventura anual del Gran Premio.

Los 485 kilómetros de la primera etapa fueron cubiertos por Oscar Cabalén, navegando en su Mustang anaranjado, en 3h10'21", o sea en casi 20 minutos menos que la Giulia de Nasif Estéfano en 1965, que recorrió el tramo en 3h29'10".

El registro de Cabalén corresponde a 152,876 kkm/h, capaces de hacer erizar la pelambre al más optimista que conozca el camino. Sin embargo, la nota insólita y blanca quedó a cargo del níveo Renault de Eduardo Copello, que llegó a Salta segundo en el camino con 7 minutos de ventaja sobre el Renault de Ruesch, ventaja que le daría cierta tranquilidad en los dos tramos restantes, puesto que comparado su adelanto con el de Reutemann, que ganó la clase D con mucha menor diferencia sobre Gettas, le aseguraban prácticamente la carrera.

Los Peugeots que competían con Cabalén —y algún Chevrolet Súper como el de Sancha y el de Médici— quedaron muy lejos del puntero, y confiando únicamente en el eventual abandono del Mustang para subrayar sus posibilidades. En cambio, la serie D había ubicado en sólo tres minutos los Fiat 1.500 de Reutemann (que estrenó el modelo C — largo— con caja de cinco marchas), del tucumano Gettas y de Eduardo Boyadjián. Por fin, la categoría A terminó de demostrar definitivamente en una etapa veloz que los autos más rápidos son los de Scaramella y Gallo, separados en ese orden por sólo 10 segundos, clavando un sorprendente promedio de 114 kkm/h.

La mayoría de las esperanzas tucumanas quedaron en la banquina junto al Fiat-Sergi de Nasif Estéfano, que voló desde Mendoza a Córdoba y viajó hasta Tucumán en automóvil para llegar solamente diez minutos antes de la largada.

Junto al comprensible deseo de ser Califa, y más Califa en su tierra, aparece con su esfuerzo una fatiga relativamente saludable cuando se corre el domingo, y el lunes, martes y miércoles esperan con tres etapas muy duras. De todas maneras, Estéfano no pudo llegar a conocer profundamente su resistencia física porque pocos kilómetros después de la salida se le cruzó un perro en el camino y puso knock-out sus dos radiadores. Así y todo consiguió repararlos provisoriamente, pero a poco de reiniciar la marcha debió sofocar un principio de incendio y abandonó definitivamente. Las cosas, que nunca suceden porque sí, desgraciadamente a veces, acortaron la prueba de endurance de Nasif y le privaron el placer de dar la vuelta de honor en el Fiat del equipo Sergi, ofrecido de antemano y puesto en marcha apenas horas después de convertirse en ganador del TC.

Los extensos 576 kilómetros de la segunda etapa llevaron la carrera hasta Catamarca, en la Falda del Ambato, al pie del Portezuelo. En la categoría A, Rogelio Scaramella y su De Carlo mantuvieron la vanguardia con diferencia corregida y aumentada por el abandono de Gallo que cedió entonces el lugar de escolta a Juan Ratto. Ratto estaba 5º en Salta a más de 7 minutos del puntero, y junto con el de Gallo capitalizó las detenciones del joven y excelente volante cordobés Bornancini, y de Julio R. Rossi, aunque los 7 minutos se estiraron a 28. Luego de Juan Bejar —tercero— aparece el Isard de Luis Bauque, solitario defensor de la marca que, con apoyo oficial, también funcionaba en el camino sinuoso. Scaramella viajó a razón de 81,279 km/h.

En la categoría B-C se modificaron todas las estructuras entre Salta y Catamarca. Cuando se acercaba al Monumento al Indio, bajando hacia Acheral, Eduardo Copello le llevaba casi 15 minutos (¡bárbaro!) a Visintini, y su Renault no frenaba parejo. En fin, que seguir de largo era algo que tenía que sucederle alguna vez, sobre todo andando como anda. Lo que no estaba en el libreto era el barranco de 40 metros por donde se desbarrancó el Renault, hasta quedar encajado entre un grupo de árboles.

La crónica cuenta las cosas fríamente y asegura que varios espectadores recolectaron prontamente a Copello y su acompañante, sin más daños que algunos magullones y una clavícula fracturada, lo cual es bastante inexplicable si se tiene en cuenta el feroz corte del cerro. Pero vigilando el problema hasta en sus más íntimos pliegues, y dejando de lado el derecho que tiene Copello de maltratarse a sí mismo, está muy claro que esa torta se venía esperando desde hace un tiempo, por una sola y absurda razón: que Copello, con el silencioso asentimiento del ingeniero Berta, quiere ser primero en el camino y ganarle a todas las categorías mayores.

Si el fabuloso rendimiento que Berta le extrajo al Renault le autoriza a intentarlo, aleluya. Pero sería bueno investigar hasta qué punto tienen derecho a hacerlo, si esta actitud inmadura destruye el espíritu de la categoría de Turismo, a la que hacen mucho daño. No hablemos de que todo eso les costó ya varias ca-



Juan Angel Ratto, como buen regularista, ganó sin prisa y sin pausa la categoría "A". Hacía tiempo que los NSU no figuraban en el primer puesto...



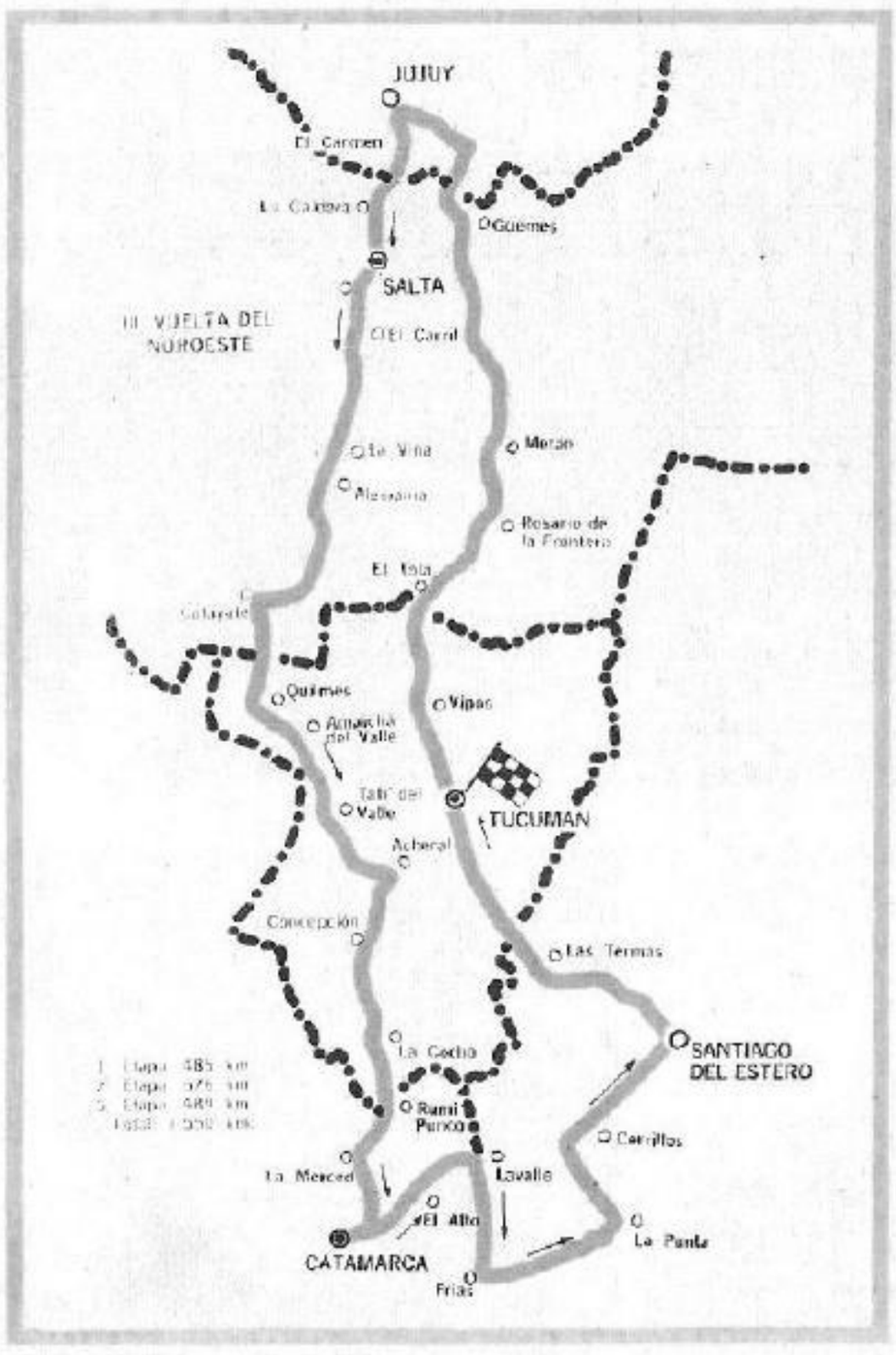
Carlos Reutemann consiguió en el Noroeste su tercer victoria del año, y también la tercera consecutiva. Estrenó con éxito un Fiat "largo".

Rosmvaldo Visintini capitalizó el abandono de Copello y ganó sin apuros la categoría "B-C". Su Auto Union sin problemas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







rreras, ni mencionemos el daño físico, y ni siquiera nos quepa la menor duda de la habilidad de Berta como "tunner" ni de Copello como conductor. Considerémoslo como un error estratégico.

Volvamos a la segunda etapa. Ruesch, coequipier de Copello y segundo en Salta, cede lugares ante los AU de Visintini, que ganó la etapa, y Danilo Bonamici, que le lleva cerca de tres minutos. Cuarto se clasificó el Austin Cooper de Carlos Ballbe, y quinto Tullio Riva, hombre de Carlos Paz. Hasta aquí la virtud de Visintini consiste sencillamente en planificar la carrera como si fuera una competencia de regularidad veloz, y su política rinde frutos, puesto que en toda la Vuelta del Noroeste no se detuvo sino para cambiar la bujía del cilindro delantero, que con la disminución de temperatura en la alta montaña se enfría y se empasta.

Carlos Reutemann, que corre con el cronómetro al cuello, le ganó el tramo a Pascualini por 7 minutos largos. Tercero fue Boyadjián; cuarto el eficiente Andrés Reginato y quinto Rubén Miotti. En la especialidad hasta 1.600 cm³, el Peugeot 403 de Salmo Yubrín se desbarrancó en tierra tucumana, y el Fiat 1500 de Roque Namur claudicó con problemas de lubricación, luego de sostener una petit-contienda de autazo va y viene con el Chevrolet de Médici, bajando la Quebrada de Tafí. Hasta aquí, la clasificación general lo coloca a Reutemann con 15 minutos de ventaja sobre Pascualini, que viajó sobre una unidad muy poco veloz. Boyadjián ocupa el tercer puesto, Reginato el cuarto y José Gettas el quinto.

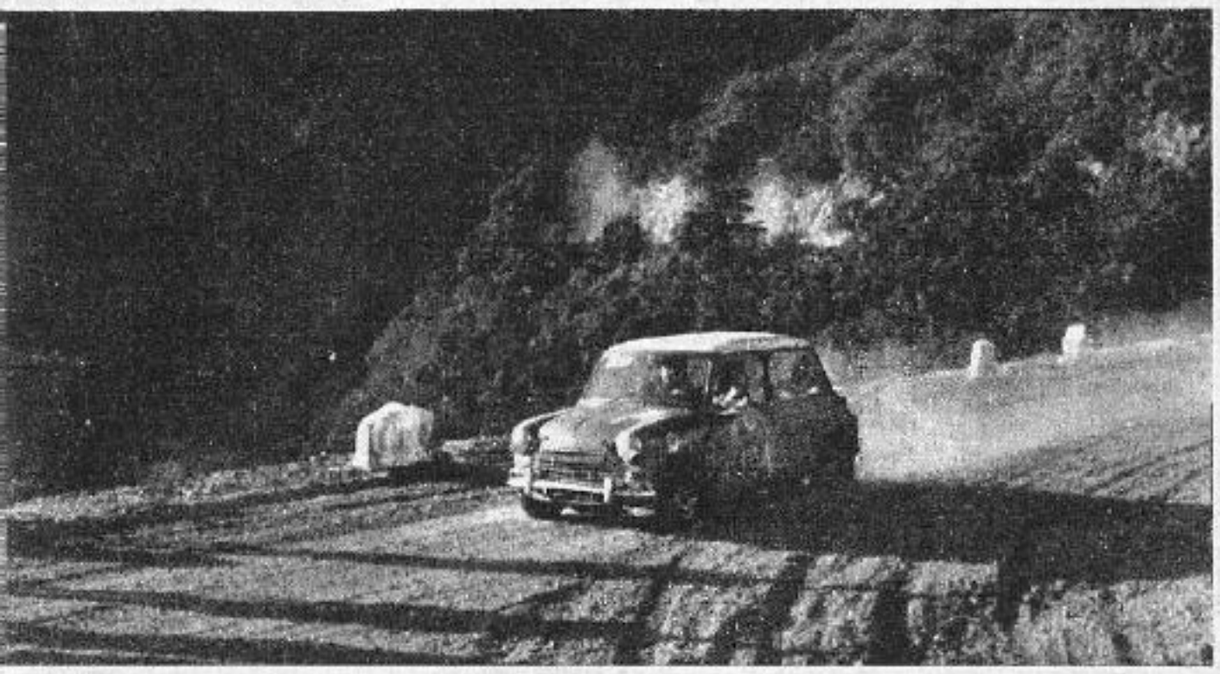
Oscar Cabalén bajó Tafí sin desconectar casi la primera velocidad, cuidando sus neumáticos y procurando no "arar" cada curva. La longitud del Mustang no le permitió mayores riesgos, pero se le nota a Cabalén un proceso de maduración ya observado en la carrera San Juan-Coquimbo-San Juan, y ahora corre usando a fondo el buen material que hay dentro de su moderna testa. Por otra parte el auto no parece flojo de suspensión y no se rompe (¡salud, Nello Maffei!). Todo esto significa nada menos que 42 minutos de ventaja en la clasificación general sobre dos etapas, con respecto a Ricardo Bonano, que es su segundo. Trece minutos después, el Chevrolet de Médici. Cuarto en Catamarca, es Migliore; quinto Licciardi y sexto Colombetti.

En el último tramo abandonó Scaramella, y Juan Ratto, sin desmentir su condición de dirigente en el Club Argentino de Regularidad, ganó la categoría A con media hora de luz sobre el segundo (¡y último!) en la clase, "Perry Mason", estableciendo 94,179 km/h de promedio para la general.

Visintini, por su parte, cedió la etapa al Mini-Cooper del prolijo Ballbe, conservando su ventaja en la general, que quedó reducida a casi tres minutos. El piloto del Auto Union de Villa General Mitre fue el primero de los diez clasificados en su serie, con tres minutos de ventaja sobre Ballbe y casi 20 sobre Ruesch. Cuarto resultó Bonamici y quinto Tullio Riva a quien, aparentemente, se le cortó la racha de abandonos. Dante Gonella, en el sexto puesto, fue el tucumano mejor clasificado en la B-C.

Reutemann bajó hasta Tucumán regulando su tren de marcha entre las 5.000 y 5.500 en quinta velocidad, que equivalen a tan sólo 150-155 km/h. La etapa, en consecuencia, la ganó Boyadjián y Pascualini fue segundo. Reutemann quedó tercero, cuarto al consecuente Alfonso Marín y quinto el primer Peugeot 403, vale decir el de Miotti. La clasificació general de esta categoría

NOROESTE





El Mini-Cooper de Balbe ronca mientras gana la tercer etapa. Fue segundo en su categoría.

Eduardo Boyadjian formó equipo con Pedelaborde (que abandonó) y logró el segundo puesto en la categoría hasta 1.600 cc.

coronó la tercera victoria en el año de Carlos Reutemann (antes: Carlos Paz y Lobos), con Boyadjián en el segundo puesto, Pascualini en el tercero, Miotti en el cuarto, y el local Reginatto (9° en la etapa al quedar detenido a pocos metros de la llegada) en el quinto.

Cabalén cerró su vertiginoso paseo ganando también la tercera etapa de la categoría E. Antonio Médici, con Chevrolet Súper, le descontó un minuto a Bonano, que fue tercero, y cuarto —castigando desde atrás— el gran gordo llegador Carlos Lorenzutti. Al abandonar José Migliore ("Rompí todo. Escuché un gran ruido y paré"), la clasificación general dejó a Cabalén al frente, separado de Bonano por 56 minutos sobre 12 horas y media de carrera. Tercero, el tucumano Médici, cuarto Licciardi, quinto Colombetti y sexto Lorenzutti. Esta clasificación general es provisoria, desde el momento en que la gente de Peugeot impugnó el triunfo de Cabalén, objetando que el Mustang fue equipado con un diferencial IKA —fabricado por Transax— que, naturalmente, no está homologado.

Paralelamente, el Chevrolet de Médici fue recusado por el uso del colector de escape tipo Abarth y de un tubo de escape que tampoco está homologado. En el caso de Cabalén, la verificación es difícil por cuanto no le retuvieron el Mustang, inexplicablemente. Por su parte, Médici alega que la C. D. A. autorizó el uso de su colector con un telegrama colacionado que prometió exhibir oportunamente. En este estado de cosas, ha quedado abierto un monumental paréntesis que cerrarán, en colaboración, el comisario deportivo Felipe Sastre (su probidad es digna de confiar) y la Comisión Deportiva Automovilística.

Aquí se presenta una alternativa para cada caso. En esta incertidumbre, Médici y Cabalén pueden o no haber fugado del Anexo J. Si los automóviles están en regla, todo está muy bien. Pero si hay infracción, es muy bueno recordarlo, la única que pierde es la categoría.

Si Médici, que con su segundo puesto fue el tucumano mejor clasificado, queda fuera de lista, el premio de $ 20.000 que entregó PARABRISAS CORSA para el volante mejor colocado, pasará a manos de Reginato, que entró quinto en su categoría.

Para 1967 se pronostican casi 150 inscriptos en la IV del Noroeste.

PREMIO PARABRISAS CORSA

Como un estímulo al esfuerzo realizado por los tucumanos en la organización y puesta en marcha de este Gran Premio zonal, Parabrisas CORSA instituyó un premio especial de $ 20.000 para el tucumano que lograse la mejor colocación. Resultó ganador Antonio Médici, que con su Chevrolet se clasificó segundo en la categoría grande (esta colocación puede sufrir cambios de acuerdo a lo que disponga la Deportiva, pues existe un reparo reglamentario con respecto al coche de Médici). Y con este tucumano, van dos, pues el domingo pasado Nasif Estéfano se llevó otro premio Parabrisas CORSA, también de $ 20.000, al establecer el récord de vuelta en Mendoza.



Mary Orfali de Kristal —rubia, y frágil por lo tanto— largó por segunda vez consecutiva la tradicional carrera del Noroeste Argentino. Esta vez no pudo llegar siquiera a Salta y confía en que 1967 llegue pronto.

■

Oscar Cabalén, que hasta ahora es el vencedor de la categoría grande en el Gran Premio del Noroeste, apenas bajó en Tucumán del Mustang anaranjado, donó todos sus premios a ALPI. Lo aplaudieron con justicia. Y quizá la entidad benéfica organice ahora una peregrinación hasta la CDA.

■

Nuestro eficiente corresponsal tucumano introdujo su adiestrado oído en una conversación de aficionados antes de largar la primera etapa y escuchó esto: "Si llevan los autos desde el parque cerrado a la largada por la avenida Sarmiento y la calle Salta, no puede largar ninguno porque se van a desarmar en el camino". (Gran verdad. En Tucumán están todos los baches del mundo. Dentro de uno de ellos —el de la esquina del aeropuerto, a la derecha— ya proyectan instalar un ingenio).

■

Efraín David y Alberto Dahn —eximios profesionales del micrófono tucumano— dieron serio estado público a la estadía de los enviados de CORSA, que sonrojados y confusos hasta llegaron a hablar por radio y todo. Este inesperado y caluroso recibimiento derivó en agradecidas opiniones de la afición tucumana "a una revista que viene a ocuparse de nosotros y de nuestro automovilismo". Muchas gracias a todos.

■

El 25 de Mayo a la noche se entregaron los premios en el salón de la Sociedad Siriolibanesa. Como aperitivo a la sesión, Roque Namur —flamante presidente del Concepción Auto Club— apostrofó cordialmente al rubio Antonio Medici por no darle paso cuando bajaban la Quebrada de Tafí. (Hubo aclaraciones y disculpas, por fortuna).

■

Enrique Copello —hermano de Eduardo— y Héctor Sales— concesionario IKA en San Juan— volaron urgentemente a Tucumán en un avión-taxi al conocer la dimensión del accidente que sufriera el piloto del Renault N° 105. No sólo lo encontraron vivo, sino también sonriente. Tanto que unas horas después Eduardo Copello le bajó la bandera de llegada a su coequipier Carlos Ruesch. Mientras tanto en Catamarca, el ingeniero Berta —luego de conocer el parte médico, seguramente—, pareció muy preocupado por el estado de la máquina.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

III VUELTA DEL NOROESTE

CLASIFICACION

CATEGORIA A (hasta 700 cm³)

PRIMERA ETAPA: Tucumán - Salta (485 km.) - 23-V-66

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º	24	Scaramella, Rogelio	De Carlo	4h 13m 40s
2º	14	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	4h 13m 60s
3º	2	Bornancini, Benjamín H.	De Carlo	4h 16m 34s
4º	23	Rossi, Julio R.	De Carlo	4h 18m 22s
5º	18	Ratto, Juan A.	NSU Sport	4h 20m 26s
6º	9	"Perry Mason"	De Carlo	4h 29m 36s
7º	11	Bejar, José (h.)	De Carlo	4h 31m 10s
8º	3	Barrionuevo, Omar A.	De Carlo	4h 37m 08s
9º	1	Dinolfo, José R.	De Carlo	4h 46m 23s
10º	15	"Tío Vicente"	Iseard	4h 56m 44s
11º	20	Bauque, Luis A.	Iseard	5h 13m 18s

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,717 km/h.
ABANDONARON: 4, Roberto Villaverde; 6, "El Lince Puntano"; 7, René V. Aparicio; 8, Arnaldo César Prado; 10, "Cardo"; 12, José Calduch; 13, Francisco Rojo; 16, Santos Toraño 17, Carlos Acotto; 19, Carlos Chiapino; 21, Enrique Beovide; 22, Victorioso Violetta.
FUERA DE TERMINO: 5, Mary O. de Kristal.

SEGUNDA ETAPA: Salta - Catamarca (576 km.) - 24-V-66

1º	24	Scaramella, Rogelio	De Carlo	7h 05m 12s
2º	18	Ratto, Juan A.	NSU Sport	7h 25m 45s
3º	11	Bejar, José (h.)	De Carlo	7h 51m 53s
4º	20	Bauque, Luis A.	Iseard	8h 03m 08s
5º	9	"Perry Mason"	De Carlo	8h 04m 43s
6º	3	Barrionuevo, Omar A.	De Carlo	8h 24m 23s

PROMEDIO DEL GANADOR: 81,270 km/h.
ABANDONARON: 1, José R. Dinolfo; 2, Benjamín H. Bornancini; 14, Juan Carlos Gallo; 15, "Tío Vicente"; 23, Julio R. Rossi.

TERCERA ETAPA: Catamarca - Tucumán (489 km) - 25-V-66)

1º	18	Ratto, Juan A.	NSU Sport	4h 41m 15s4
2º	9	"Perry Mason"	De Carlo	5h 22m 50s

PROMEDIO DEL GANADOR: 104,317 km/h.
ABANDONARON: 3, Omar A. Barrionuevo; 11, José A. Bejar (h.); 20, Luis A. Bauque; 24, Rogelio Scaramella.

CLASIFICACION FINAL (1.550 km.)

1º	18	Ratto, Juan A.	NSU Sport	16h 27m 28s4
2º	9	"Perry Mason"	De Carlo	17h 57m 09s

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,179 km/h.

CATEGORIA BC (701 a 1.150 cm³)

PRIMERA ETAPA: Tucumán - Salta (485 km) - 23-V-66

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º	105	Copello, Eduardo	Renault 1093	3h 36m 35s
2º	126	Ruesch, Carlos	Renault 1093	3h 43m 11s
3º	112	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	3h 48m 59s
4º	104	Ballbe, Carlos	Austin-Cooper	3h 49m 03s
5º	123	Bonamicci, Francisco D.	Auto Union	3h 50m 42s
6º	101	García, Juan Pedro	Renault 1093	3h 52m 31s
7º	120	Riva, Tullio	Auto Union	3h 56m 01s
8º	107	Tannero ,Abel	Renault 1093	3h 58m 32s
9º	128	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union	4h 00m 29s
10º	119	Gonella, Dante E.	Auto Union	4h 02m 21s
11º	121	"Aníbal Tutta"	Renault 1093	4h 10m 15s
12º	114	"Impala"	Renault 1093	4h 12m 42s
13º	115	Zamorano, Gabriel	Renault 1093	4h 17m 25s
14º	106	Flores, Héctor A.	Lancia Appia	4h 19m 36s
15º	111	Vargas, Milton	Renault 1093	4h 22m 08s
16º	129	Alonso, Juan Carlos	Renault 1093	4h 30m 59s
17º	109	Pierángelo, Néstor	Renault 1093	4h 37m 27s
18º	122	Barrientos, Fernando	Renault 1093	4h 46m 51s
19º	118	Gonella, Angel R.	Auto Union	4h 59m 10s
20º	108	Pérez Prats, José	Auto Union	5h 01m 03s
21º	116	Castellani, Julio C.	Auto Union	5h 17m 05s
22º	113	García, Daniel	Renault 1093	5h 27m 25s
23º	102	"Tirso"	Auto Union	5h 33m 47s

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,359 km/h.
ABANDONARON: 103, Eduardo Boccalandra; 110, César Caneva; 117, Juan C. Oguich; 124, Nicolás Arias Uriburu; 125, Arnaldo de la Colina, y 127, "Stefanutti-Carrizo".

SEGUNDA ETAPA: Salta - Catamarca (576 km) - 24-V-66

1º	112	Visintini Rosmualdo	Auto Union	6h 07m 10s
2º	123	Bonamicci, Francisco D.	Auto Union	6h 13m 48s
3º	126	Ruesch, Carlos	Renault 1093	6h 16m 00s
4º	104	Ballbe, Carlos	Austin-Cooper	6h 16m 38s
5º	120	Riva Tullio	Auto Union	6h 20m 36s
6º	119	Gonella, Dante E.	Auto Union	6h 39m 04s
7º	101	García, Juan Pedro	Renault 1093	6h 40m 12s
8º	111	Vargas, Milton	Renault 1093	7h 05m 26s
9º	108	Pérez Prats José	Auto Union	7h 27m 29s
10º	115	Zamorano, Gabriel	Renault 1093	7h 35m 51s
11º	102	"Tirso"	Auto Union	7h 36m 21s
12º	106	Flores, Héctor A.	Lancia Appia	7h 45m 52s
13º	129	Alonso, Juan Carlos	Renault 1093	8h 08m 52s
14º	109	Pierángelo, Néstor	Renault 1093	6h 10m 27s
15º	122	Barrientos, Fernando	Renault 1093	8h 13m 02s

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,126 km/h.
ABANDONARON: 105, Copello Eduardo; 107, Tannure Abel, 128; Gradassi Héctor; 121, "Aníbal Tutta"; 114, "Impala"; 111 Vargas Milton 118, Gonella Angel; 116, Castellani Julio C.; 113, García Daniel.

TERCERA ETAPA: Catamarca - Tucumán (489 kkm) - 25-V-66

1º	104	Ballbe, Carlos	Austin-Cooper	3h 50m 05s
2º	112	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	4h 01m 42s
3º	126	Ruesch, Carlos	Renault 1093	4h 11m 08s
4º	106	Flores, Héctor	Lancia Appia	4h 16m 24s
5º	119	Gonella, Dante	Auto Union	4h 32m 26s
6º	120	Riva, Tullio	Auto Union	4h 43m 52s
7º	108	Pérez Prats José	Auto Union	4h 46m 17s
8º	123	Bonamicci, Francisco D.	Auto Union	4h 46m 32s
9º	129	Alonso, Juan Carlos	Auto Union	4h 55m 53s
10º	102	"Tirso"	Auto Union	5h 14m 35s

PROMEDIO DEL GANADOR: 127,519 km/h.
ABANDONARON: 101, García Juan P.; 111, Vargas Milton; 115, Zamorano Gabriel; 119, Pierangelo Néstor; 122, Barrientos Fernando.

CLASIFICACION FINAL (1.550 km.)

1º	112	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	13h 52m 51s
2º	104	Ballbe, Carlos	Autin Cooper	13h 55m 46s
3º	126	Ruesch, Carlos	Renault 1093	14h 10m 19s
4º	123	Bonamicci, Francisco D.	Auto Union	14h 51m 02s
5º	120	Riva, Tullio	Auto Union	15h 00m 28s
6º	119	Gonella, Dante	Auto Union	15h 13m 51s
7º	106	Flores, Héctor	Lancia Appia	16h 21m 52s
8º	108	Pérez Prats, José	Auto Union	17h 17m 49s
9º	129	Alonso, Juan Carlos	Auto Union	17h 35m 44s
10º	102	"Tirso"	Auto Union	16h 24m 43s

PROMEDIO DEL GANADOR: 111,663 km/h.

CATEGORIA D (1.151 a 1.600 cm³)

PRIMERA ETAPA: Tucumán - Salta (485 km) - 23-V-66

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º	213	Reutemann, Carlos A.	Fiat 1500	3h 30m 08s
2º	211	Gettas, José R.	Fiat 1500	3h 33m 28s
3º	221	Boyadjián, Eduardo P.	Fiat 1500	3h 37m 42s
4º	216	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	3h 38m 38s
5º	209	Namur, Roque	Fiat 1500	3h 42m 11s
6º	219	Marín, Alfonso	Fiat 1500	3h 43m 55s
7º	218	Reginatto, Andrés	Fiat 1500	3h 44m 11s
8º	217	Miotti, Rubén A.	Peugeot 403	3h 44m 40s
9º	215	Turillio, Ramón	Fiat 1500	3h 48m 56s
10º	223	Vásquez, Dante	Fiat 1500	3h 51m 14s
11º	224	Parra, Pedro	Fiat 1500	3h 58m 04s
12º	201	Bellavia, Juan	Fiat 1500	4h 10m 10s
13º	208	Yubrín, Salmo	Fiat 1500	4h 13m 43s
14º	207	Maressio, Italo	Alfa Romeo Giulia	4h 31m 38s
15º	210	Mayorga, Francisco	Fiat 1500	4h 46m 00s
16º	212	Scamuffo, Jorge	Fiat 1500	4h 52m 40s
17º	206	Coluzzi, Guillermo	Fiat 1500	5h 05m 43s

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,483 km/h.
ABANDONARON: 202, Ernesto Silva; 203, Nasif Estéfano; 204, Emilio Mezzeca; 205, Ricardo Belitti; 214, Roberto Pedelaborde; 220, "Pepe Zanetta" 222, Arturo Cozzarín; 225, Jorge Mathius; 226, Oscar Cisneros.

SEGUNDA ETAPA: Salta - Catamarca (576 kkm) - 24-V-66

1º	213	Reutemann, Carlos A.	Fiat 1500	6h 05m 34s
2º	216	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	6h 12m 01s
3º	221	Boyadjian, Eduardo	Fiat 1500	6h 17m 34s
4º	218	Reginatto, Andrés	Fiat 1500	6h 22m 59s
5º	217	Miotti, Rubén A.	Peugeot 403	6h 41m 40s
6º	224	Parra, Pedro	Fiat 1500	6h 43m 47s
7º	211	Gettas, José R.	Fiat 1500	6h 45m 05s
8º	223	Vásquez, Dante	Fiat 1500	6h 55m 54s
9º	215	Turillo, Ramón	Fiat 1500	6h 58m 18s
10º	201	Bellavia, Juan	Fiat 1500	7h 01m 26s
11º	219	Marín, Alfonso	Fiat 1500	7h 20m 09s

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,536 km/h.
ABANDONARON: 206, Guillermo Coluzzi; 207, Italo Maressio; 208, Salmo Yubrín; 209, Roque Namur; 210, Francisco Mayorga; 212, Jorge Scamuffo.

TERCERA ETAPA: Catamarca - Tucumán (489 km) - 25-V-66

1º	221	Boyadjián, Eduardo	Fiat 1500	3h 44m 49s
2º	216	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	3h 50m 52s
3º	213	Reutemann, Carlos A.	Fiat 1500	3h 53m 33s
4º	219	Marín, Alfonso	Fiat 1500	4h 01m 26s
5º	217	Miotti, Rubén A.	Peugeot 403	4h 04m 33s
6º	215	Turillo, Ramón	Fiat 1500	4h 05m 27s
7º	201	Bellavia, Juan	Fiat 1500	4h 13m 51s
8º	224	Parra, Pedro	Fiat 1500	4h 28m 52s
9º	218	Reginatto, Andrés	Fiat 1500	4h 29m 35s
10º	223	Vásquez, Dante	Fiat 1500	4h 30m 27s
11º	211	Gettas, José R.	Fiat 1500	4h 30m 27s

PROMEDIO DEL GANADOR: 130,500 km/h.

CLASIFICACION FINAL (1.550 km.)

1º	213	Reutemann, Carlos A.	Fiat 1500	13h 28m 34s
2º	221	Boyadjián, Eduardo	Fiat 1500	13h 40m 05s
3º	216	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	13h 40m 43s
4º	217	Miotti, Rubén A.	Peugeot 403	14h 27m 40s
5º	218	Reginatto, Andrés	Fiat 1500	14h 36m 02s
6º	211	Ghettas, José R.	Fiat 1500	14h 48m 54s
7º	215	Turillo, Ramón	Fiat 1500	14h 51m 47s
8º	224	Parra, Pedro	Fiat 1500	14h 55m 42s
9º	219	Marín, Alfonso	Fiat 1500	14h 58m 07s
10º	223	Vásquez, Dante	Fiat 1500	15h 16m 43s
11º	201	Bellavia, Juan	Fiat 1500	15h 17m 03s

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,303 km/h.

CATEGORIA E (más de 1.600 cm³)

PRIMERA ETAPA: Tucumán - Salta (485 km) - 23-V-66

Pos.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º	307	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	3h 10m 21s
2º	302	Bonanno, Ricardo	Peugeot 404	3h 30m 26s
3º	309	Médici, Antonio R.	Chevrolet Super	3h 31m 42s
4º	311	Juchet, Osvaldo R.	Peugeot 404	3h 35m 10s
5º	306	Sancha, Pedro	Chevrolet Super	3h 35m 19s
6º	315	Migliore, José	Peugeot 404	3h 37m 06s
7º	308	Licciardi, José	Peugeot 404	3h 47m 13s
8º	310	Colombetti, Juan C.	Peugeot 404	3h 51m 48s
9º	312	Tazza, Oscar R.	Peugeot 404	3h 54m 08s
10º	303	Lorenzutti, Carlos	Peugeot 404	3h 56m 02s
11º	301	Martínez Zavalía, Dermidio	Chevrolet Super	4h 01m 27s
12º	304	Nayem, Luis	Peugeot 404	4h 04m 42s

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,878 km/h.
ABANDONARON: 305, Raúl Ibarra; 313, Rodolfo Chico; 314, Hugo Lopez Capua.

SEGUNDA ETAPA: Salta - Catamarca (576 km) - 24-V-66

1º	307	Cabalén Oscar	Ford Mustang	5h 50m 08s
2º	302	Bonanno, Ricardo	Peugeot 404	6h 11m 52s
3º	315	Migliore, José	Peugeot 404	5h 20m 56s
4º	309	Médici, Antonio R.	Chevrolet Super	6h 23m 29s
5º	308	Licciardi, José	Peugeot 404	6h 32m 53s
6º	310	Colombetti, Juan C.	Peugeot 404	6h 42m 11s
7º	303	Lorenzutti, Carlos	Peugeot 404	6h 46m 05s
8º	312	Tadía, Oscar R.	Peugeot 404	7h 00m 26s
9º	301	Martínez Zavalía, Dermidio	Chevrolet Super	8h 14m 52s

PROMEDIO DEL GANADOR: 96,700 km/h.
ABANDONARON: 304, Luis Nayem; 306, Pedro Sancha; 311, Osvaldo R. Juchet.

TERCERA ETAPA: Catamarca - Tucumán (489 km) - 25-V-66

1º	307	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	3h 31m 15s
2º	309	Médici, Antonio R.	Chevrolet Super	3h 43m 06s
3º	302	Bonanno, Ricardo	Peugeot 404	3h 44m 42s
4º	303	Lorenzutti, Carlos	Peugeot 404	4h 02m 29s
5º	301	Colombetti, Juan Carlos	Peugeot 404	4h 03m 27s
6º	312	Tadía, Oscar R.	Peugeot 404	4h 04m 03s
7º	308	Licciardi, José	Peugeot 404	4h 08m 28s
8º	301	Martínez Zavalía, Dermidio	Chevrolet Super	4h 35m 44s

CLASIFICACION FINAL (1.550 km.)

1º	307	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	12h 31m 45s
2º	302	Bonanno, Ricardo	Peugeot 404	13h 27m 00s
3º	309	Médicci, Antonio R.	Chevrolet Super	13h 38m 17s
4º	308	Licciardi, José	Peugeot 404	14h 28m 34s
5º	310	Colombetti, Juan Carlos	Peugeot 404	14h 27m 36s
6º	303	Lorenzutti, Carlos	Peugeot 404	14h 44m 36s
7º	312	Tadía, Oscar R.	Peugeot 404	14h 58m 37s
8º	301	Martínez Zavalía, Dormidio	Chevrolet Super	16h 62m 03s

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,713 km/h.

QUE SE DOBLE PERO QUE NO SE ROMPA

Solidez y posibilidad de perfeccionamiento son las claves de los automóviles que construye Cancellieri para Mecánica Nacional

por HORACIO SPERATTI

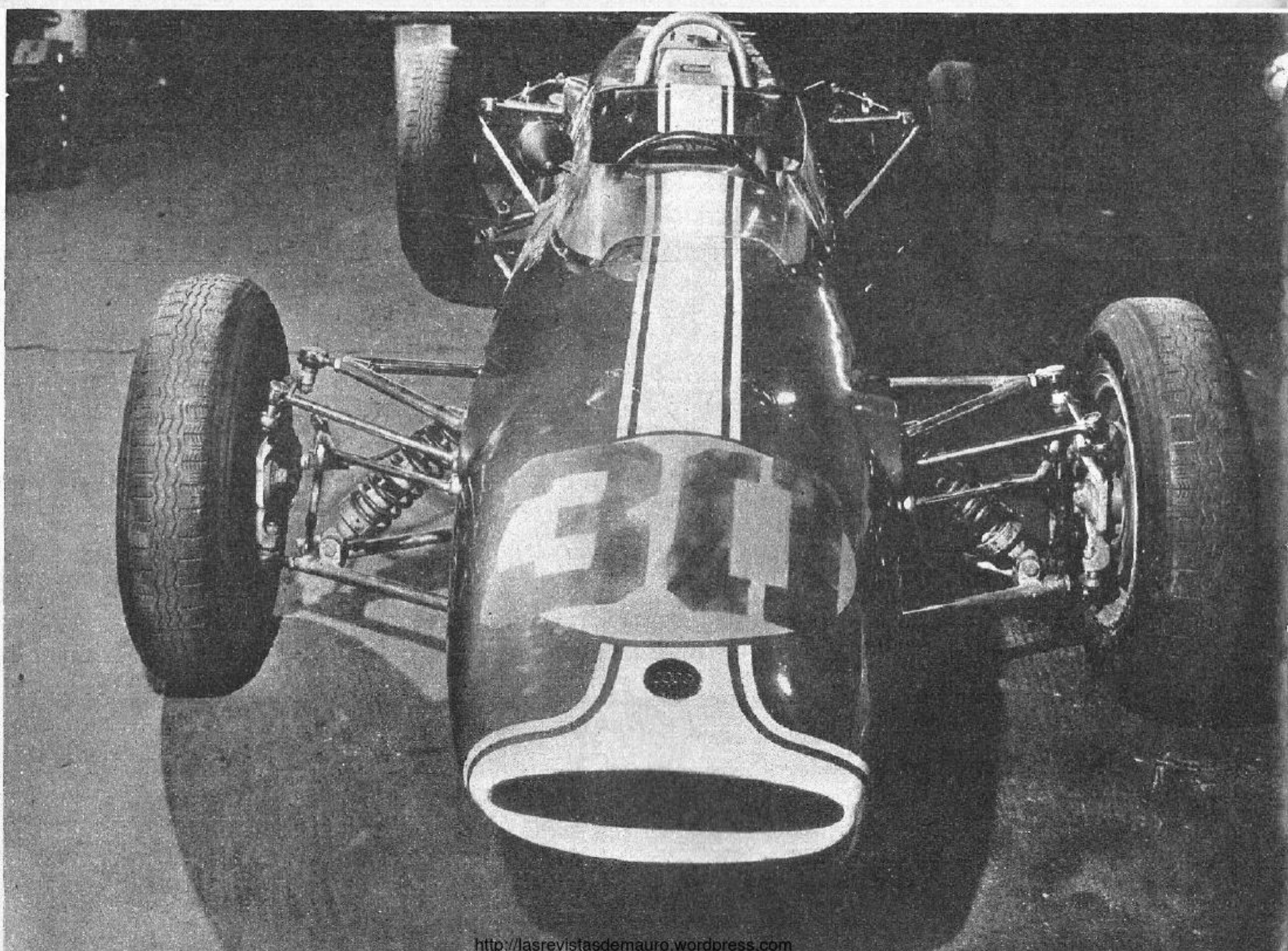
En enero de 1964 Alberto Cancellieri era un destacado preparador y piloto de TM cuando la presencia de los automóviles europeos de Fórmula Junior en el país le mostró el camino de algo que podía llegar a ser.

La Mecánica Nacional con monoposto modernos aún no es una realidad en el país pero ya hace tiempo que en muchas de sus ciudades los sopletes de autógena calientan tubos incansablemente. Pero en el taller de Cancellieri ya se completó el ciclo sobre la primera unidad: diseño, construcción, montaje, puesta a punto y carrera. Ese automóvil pertenece a Marcos Galanti y corrió hace muy poco en Carlos Paz con el número 30.

El Cancellieri está basado en un chasis de tubos de acero fuertemente reticulado; consta de cuatro tubos longitudinales principales y cuatro estructuras tranversales, a la manera de los chasis europeos de tipo espacial. La estructura delantera es convencional, triangulada y sostiene pedalera, caja de dirección, soportes anteriores de suspensión delantera y radiador. Los pedales están abisagrados abajo, pero en los próximos vehículos se colocará pedalera colgante, tipo Brabham. La caja de dirección es BMW 700.

La estructura de sostén de volante y tablero es un cuadrilátero de caño grueso con ángulos reforzados, estáticamente bien resuelto. La tercera traviesa —detrás del respaldo y actuando como soporte delantero de motor— es también triangulada en X y lleva encima una gruesa barra antivuelco, apoyada sobre los largueros longitudinales superiores mediante diafragmas de chapa. La última estructura transversal —apoyo posterior del grupo motor-caja— consiste en un anillo de caño cuyas esquinas están reforzadas por la proyección de los pequeños cajones de chapa que forman los soportes de las barras de suspensión trasera.

La distribución de cargas a lo largo de toda la estructura está en general, bien resuelta y si una crítica debe hacerse a este chasis es su exceso de material especialmente notorio en la triangulación con barras dobles en X. No se explica entonces el trabajo de algunas barras a la flexión, como las que soportan los extremos traseros de la suspensión anterior y los tensores traseros. Sin embargo debe destacarse que el chasis es esencialmente sano, que no se han hecho economías peligrosas y que quién monte un automóvil de estos no arriesga la rotura. Más aún, el tipo de construcción acepta sin mayores erogaciones de tiempo y dinero, sucesivos perfeccionamientos que serán necesarios en la medida en que la fórmula comience a existir, ante todo y se desarrolle, después. Cancellieri explica que ha hecho un chasis excesivamente fuerte llevado



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

también por la posibilidad de que sus automóviles compitan en pistas de tierra, mucho más exigentes para la integridad de la estructura y suspensiones.

Las suspensiones son del tipo normal utilizado actualmente en monoplazas, con resortes helicoidales afuera, amortiguadores incluidos y barra antirrolido regulable. Todas las barras son regulables y están fijadas a los soportes por bujes tipo silenbloc provenientes de Peugeot. Los soportes de punta de eje delanteros son de Renault 4L, livianos y resistentes, aparentemente muy adecuados a su función; los portamazas traseros son de chapa soldada. Se utilizan frenos de disco Rousan en las cuatro ruedas, del tipo correspondiente al Isard 1204 y ruedas de disco de acero Fiat 1500, de 13 pulgadas.

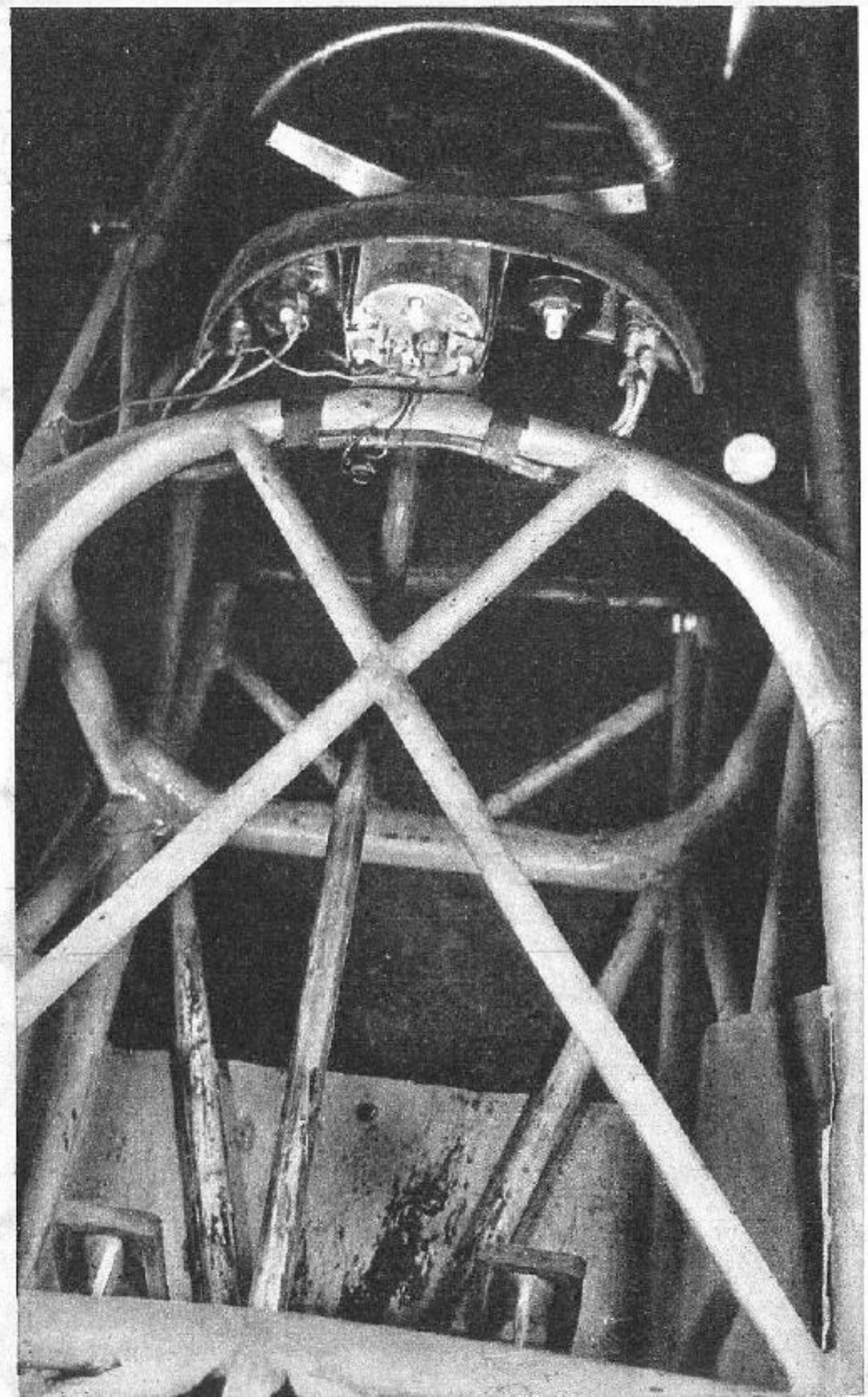
Este automóvil, como los demás que está construyendo Cancellieri, están preparados para el montaje de motor Auto-Unión. Un adaptador fundido en aluminio lo une a una caja de velocidades Gordini a través del embrague Auto-Unión, convenientemente reforzado. En el automóvil de Galanti, el motor rinde 65 CV, pero puede llegar dentro de límites económicos de seguridad, a 85 CV y 7.500 rpm. El equipo de Cancellieri no ha resuelto aún los problemas inherentes a la circulación externa de gases, dentro de las limitaciones del

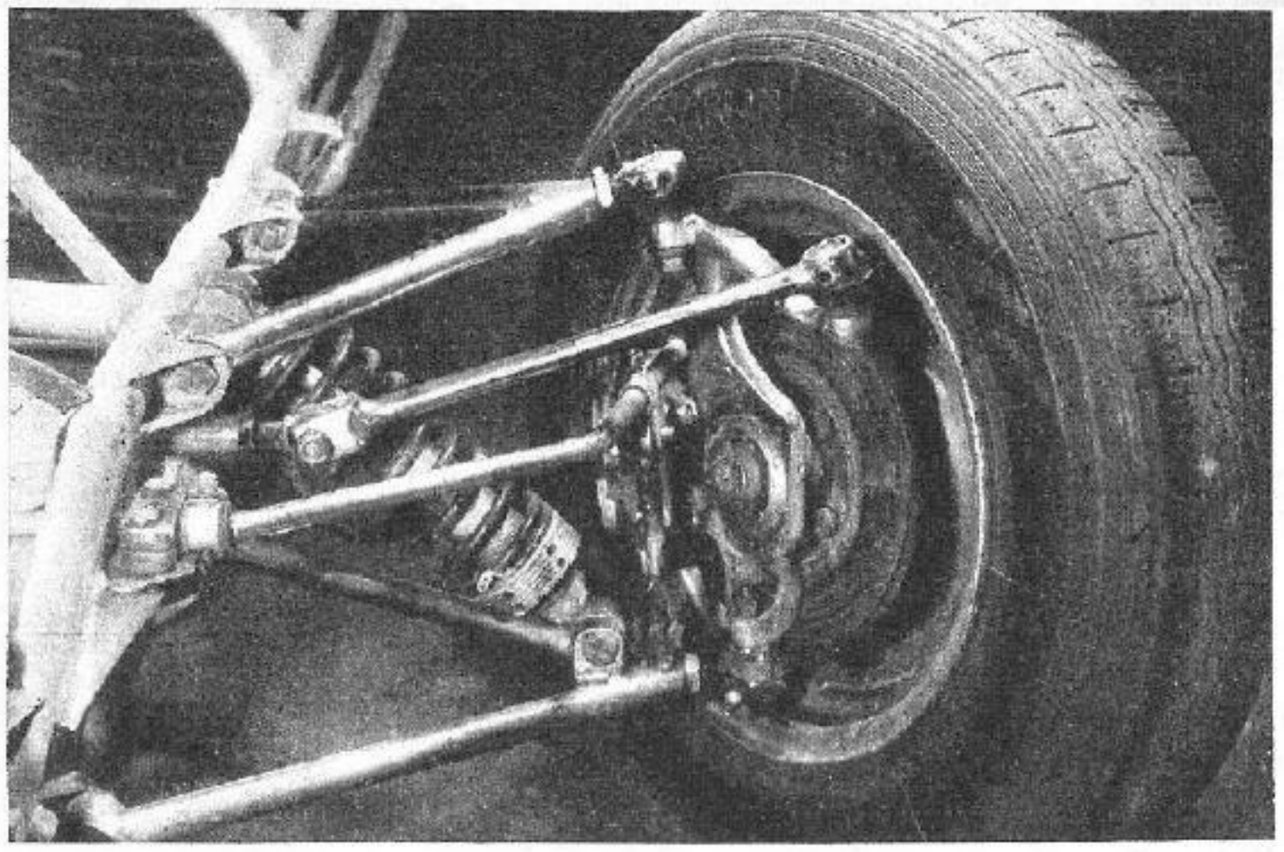
→

Alberto Cancellieri, frente a sus dispositivos y sus planos, está atento a las novedades que producen sus colegas ingleses.



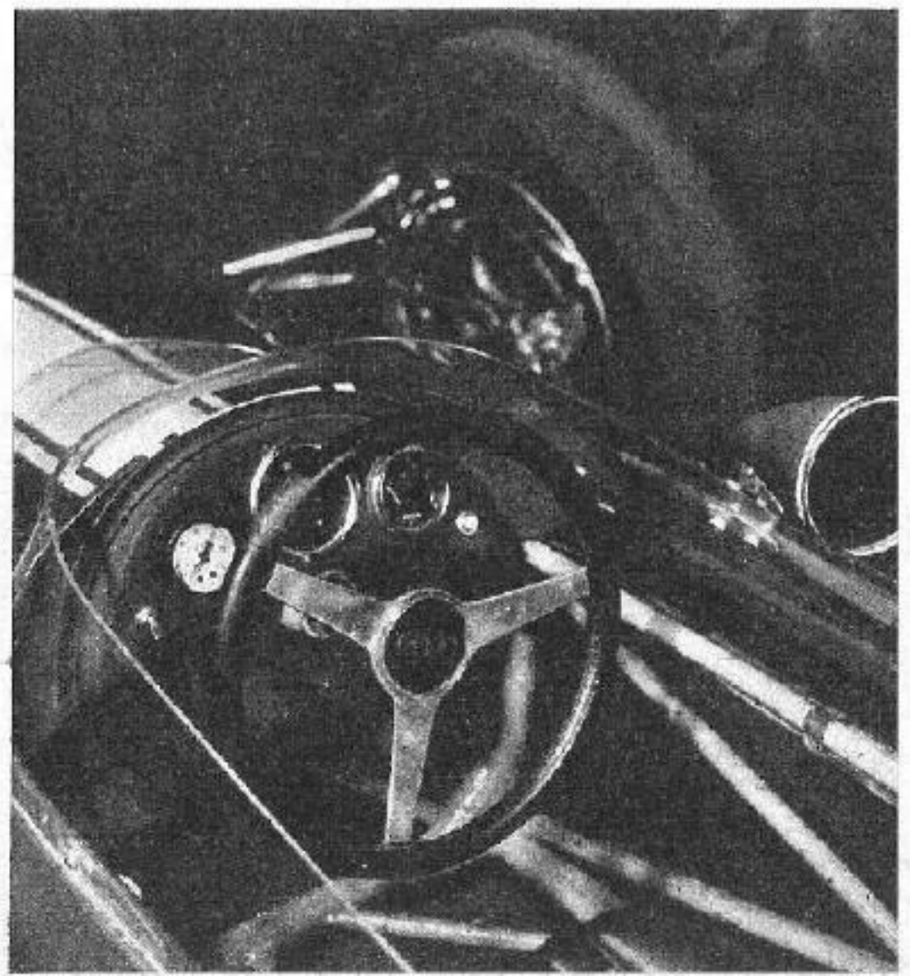
En el extremo delantero del chasis es evidente el exceso de triangulación, a la vez que la presencia de algunos elementos trabajando a la flexión. Esto puede mejorarse fácilmente y los nuevos chasis ya tienen algunas diferencias.

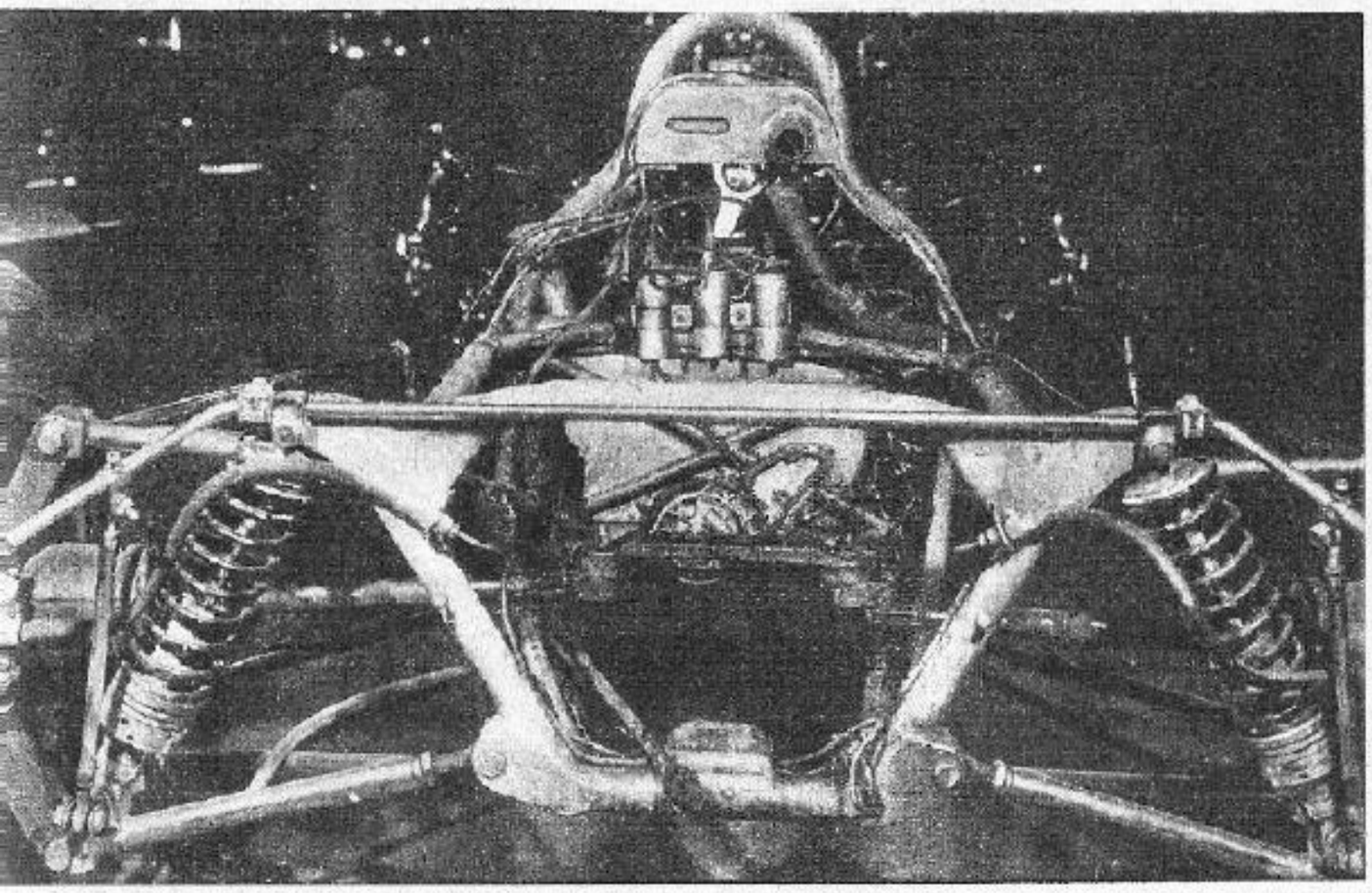




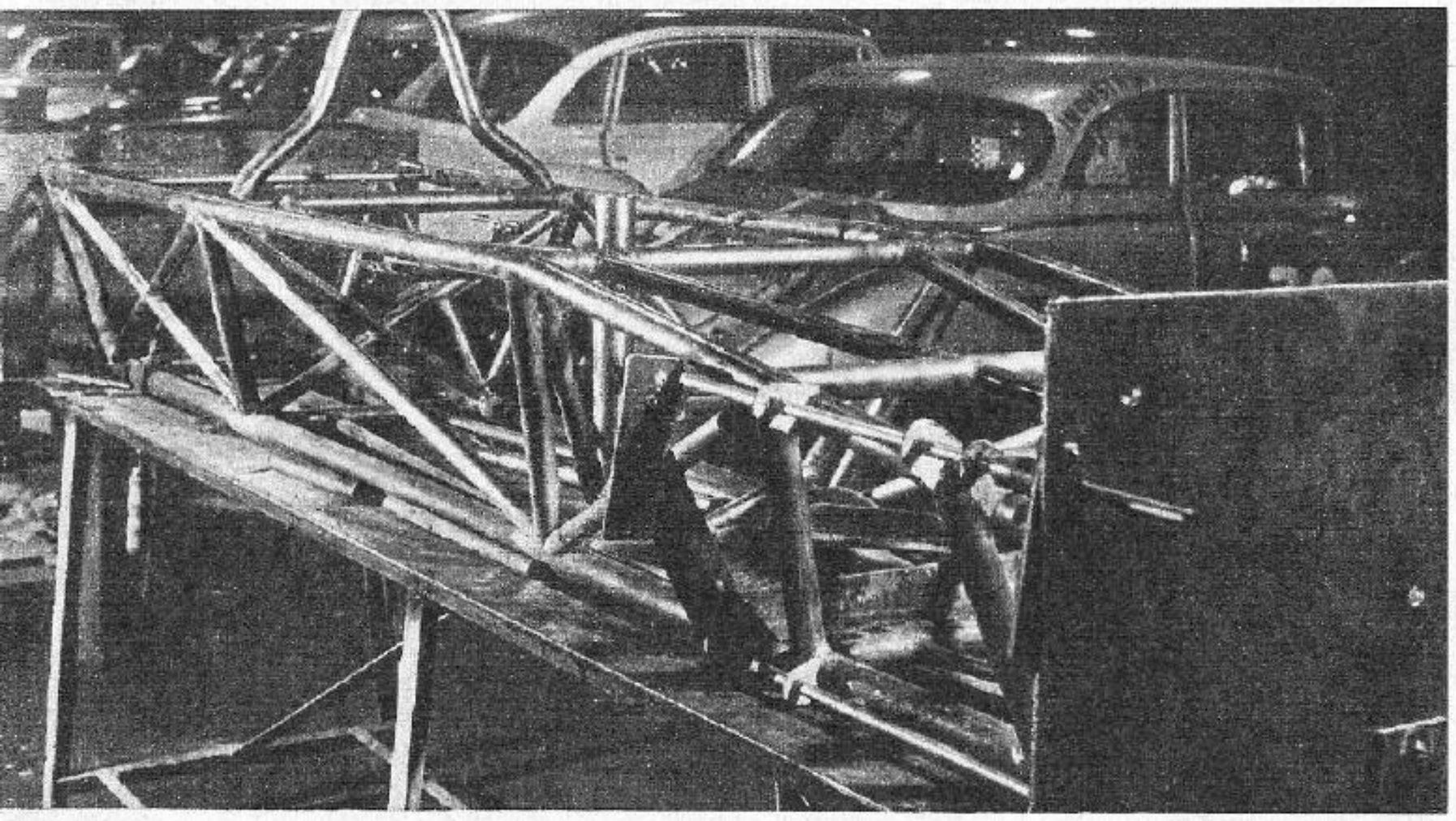
En el extremo delantero, soporte de punta de eje Renault 4L, frenos de disco Rousan y regulación en todos los elementos. El planteo de la suspensión es esencialmente sano y se mejorará sensiblemente en caso de conseguirse las codiciadas juntas Heims para reemplazar a los bujes de goma comprimida.

El conductor puede leer un cuentavueltas, un termómetro de agua y un manómetro de alimentación de combustible. El parabrisas de plexiglass ha sido realizado según el sistema Lotus de deflección de aire. La terminación es buena, especialmente en las piezas de carrocería.





Desprovisto de motor y caja el Cancellieri muestra claramente su extremo trasero, con los elementos de suspensión, transmisión y estructura. También aquí barras y amortiguadores son regulables



Cancellieri ha realizado esta mesa de montaje y sus correspondientes dispositivos para soldar los chasis. En esta estructura hay diversos refinamientos con relación a la del automóvil de Galanti.



Así era la cola de los Lotus que vimos en la última temporada. El domo superior oculta el tanque de nivel de refrigeración. Las leyendas agradecen a los que, de alguna manera, colaboraron en su realización.

QUE SE DOBLE...

reglamento de MN Fórmula Dos y de las que impone el tamaño de un monoplaza. Los escapes resultan aún demasiado cortos y la carburación es insuficiente. Actualmente utiliza un Zenith pero se ensayará con tres SU-Di Tella. El automóvil de Galanti tiene un pequeño depósito de combustible detrás del asiento pero se ha previsto el lugar para colocar tanque a ambos lados del asiento del conductor.

La conducción del agua de refrigeración se realiza a través de los mismos tubos del chasis, hasta un radiador de circulación vertical, sostenido en tres puntos; un pequeño depósito colocado detrás de la barra antivuelco determina el nivel de la columna de agua por encima de la cabeza de cilindros.

La carrocería es de plástico reforzado y sus moldes fueron calcados de unos de los Lotus que vinieron en la última temporada internacional. Se introdujeron algunas modificaciones para adaptarla a las dimensiones de este vehículo, pero el resultado final, como puede observarse en las fotografías, es excelente.

Cancellieri es *el maestro mayor* de obra en esta construcción y es también el piloto de pruebas, bajo cuyas indicaciones se pusieron a punto detalles del chasis, especialmente de las suspensiones. Entre el equipo de mecánicos que lo secundan —esto es especialmente significativo— hay dos técnicos en automotores, un tercer y un quinto año de escuela industrial.

Actualmente se encuentra en construcción una "serie" de tres automóviles cuyos destinatarios son los hermanos Alberto y Ricardo Alvarez, Jorge Parodi y el propio Cancellieri. Estos chasis son algo más livianos que el de Galanti y se aprovechan en ellos muchas de las lecciones aprendidas durante la construcción y ensayo del primer vehículo.

Cancellieri lamenta que, durante la última temporada, no permitieran a su gente y a muchos otros que quieren construir automóviles monoplazas, el libre acceso a los vehículos europeos, para observarlos, medirlos y estudiarlos a gusto. Cree que esta posibilidad es la de mayor proyección que podía haber dejado la temporada y se diluyó en actitudes de reserva incomprensible, por parte de los organizadores. Sin embargo, a pesar de tener que improvisar sobre la marcha, está construyendo monoplazas y lo hace con fé. Para él el problema principal por el momento —"insistan mucho en esto, para que los fabricantes se convenzan y hagan algo"— es la falta de cubiertas y ruedas especiales, realizadas por fábricas en cuyo producto se pueda confiar.

El trabajo de Cancellieri, hecho con entusiasmo y seriedad, como el de Crespi y como el de mucha otra gente que en el país está construyendo automóviles monoplaza, da una idea del nivel que en muy poco tiempo puede alcanzar nuestro automovilismo pistero.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INDIANAPOLIS

HORA 007



En momentos de entrar esta edición en máquina se estaba corriendo la tradicional prueba de las 500 millas. Con esta nota gráfica el lector tendrá un elemento más para imaginar y conocer en sus detalles este gran circo de la velocidad

El Bowes Seal Fast Special se prepara para partir. En realidad, se trata del estilizado Lola 90 impulsado por un motor Ford-Indy que condujo el escocés Jackie Stewart.

Ochocientas curvas iguales superadas a más de 200 kilómetros por hora, ochocientos kilómetros recorridos en algo más de tres horas y un total de premios para el ganador estimado en 150.000 dólares, configuran el atractivo que alienta a un puñado de hombres que van a jugar su suerte o su vida sobre la singular carrera de la pista de Indiana.

Como en toda "Americana", los valores mercantiles dominaron Indianápolis desde su misma creación. Cuatro comerciantes de productos automotores se pusieron de acuerdo para construir el óvalo peraltado, pensando realizar así una excelente pista de prueba para sus productos y sus promociones. La pista de Indianápolis se inauguró en 1909 y su piso era entonces de alquitrán y tierra compactada. Debido a los numerosos accidentes ocurridos en las primeras carreras, se decidió pavimentarla con ladrillos. En 1935 se asfaltaron las curvas y rectas cortas y en 1962 las rectas principales, manteniéndose como hito histórico frente a la largada, una franja del primitivo pavimento de ladrillos.

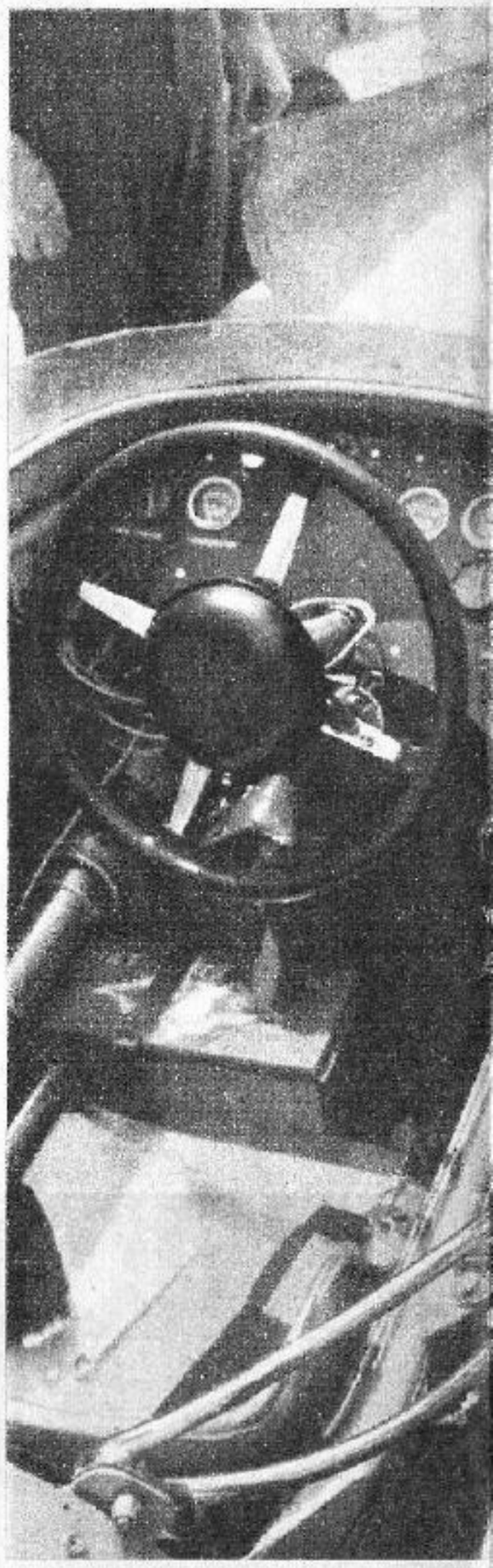
El Indianapolis Motor Speedway consiste en un rectángulo rodeado de tribunas e integrado por dos rectas paralelas de unos 1000 metros de longitud cada una, otras dos rectas de unos 200 metros y cuatro curvas de 90 grados y 400 metros de desarrollo, ligeramente peraltadas. A diferencia de la mayoría de los circuitos del mundo, en éste se corre en sentido antihorario.

El enorme aparato publicitario norteamericano puesto al servicio de las 500 Millas de Indianápolis desde su primera edición en



Los dos hermanos User lograron clasificarse para participar en las 500 Millas Bobby Unser lo hizo con este Huffaker impulsado por uno de los nuevos motores Offenhauser alimentado por compresor tipo Roots, colocado en el extremo trasero. Utiliza suspensión independiente con elementos neumáticos.

Bobby Grimm clasificó este "roadster" Epperly de ejes rígidos y motor delantedo en el trigésimo primer lugar; sale de lo común porque su planta motriz es una turbina de gas Adams Aircraft. Pero Grimm a último momento decidió correr con un chasis Watson y motor Offenhauser.



El veterano Jim Hurtubise utilizó un moderno chasis Gerhardt y un motor Offenhauser. Fuera de la carrocería a quedado el turbocompresor que alimenta al Offenhauser. Este compresor, accionado por los gases de escape y desarrollado por la Air Research, especialistas en la materia, brinda 100 HP adicionales.

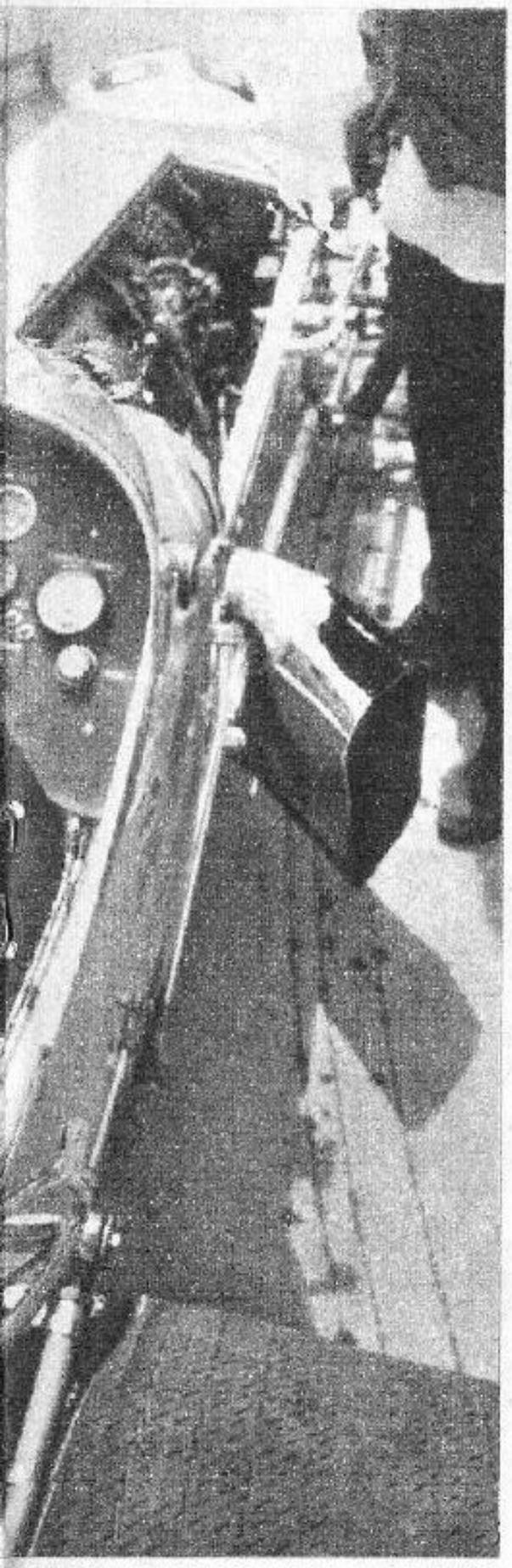
1911, e inteligentemente aprovechado por los organizadores de esta competencia, han hecho de ella una de las más famosos del mundo. En realidad tenía razón de serlo en 1911 cuando 500 millas —800 kilómetros— y 120 kilómetros por hora de promedio, eran valores como el que obtuvo Ray Harroun, su primovilística. También era excepcional, en este tipo de eventos, un premio de 14.000 dólares muy altos para una competencia automer ganador. Pero dejó de tenerla a partir de 1920, cuando la decisión de reservar para indianápolis una fórmula propia, distinta de la usada en las competencias Grand Prix en el resto del mundo, alejó a los equipos oficiales de fábricas europeas y determinó la evolución hacia el "roadster Indianápolis", imbatible allí pero inservible en cualquier otro tipo de pista. A partir de entonces solo quedaron los premios millonarios, los altísimos promedios y los espectaculares e infaltables accidentes, sin olvidar las bandas musicales, las majorettes, las sueltas de globos y la multitud coreando "Come back Indiana".

Mas todo pasa, todo cae. La presencia en 1961 de Jack Brabham —de este lado del mundo lo llamábamos entonces Campeón Mundial; allá lo llamaron "debutante"— con un Cooper de 2,5 litros de cilindrada, conmovió a la aristocracia conservadora de Indianápolis y abrió el camino de una rápida renovación de la técnica y la conducción, al clasificarse séptimo en una carrera sin altibajos. No escapó entonces a los observadores de uno y otro bando que Brabham, con su máquina de pequeña cilindrada, era sensiblemente más lento en las rectas, pero recorría las curvas a mayor velocidad que cualquiera de sus pantagruélicos adversarios. En 1962 participó un automóvil de motor trasero construido en los Estados Unidos por Mickey Thompson y la decisión de Ford de construir en 1963 un motor para Colin Chapman, determinó la caducidad a corto plazo de los automóviles de nombre esotérico. Ese fue el año del escándalo cuando le otorgaron la carrera a Parnelli Jones, con un Offenhauser tradicional, quedando Jim Clark y Dan Gurney segundo y séptimo, respectivamente, con los Lotus-Ford.

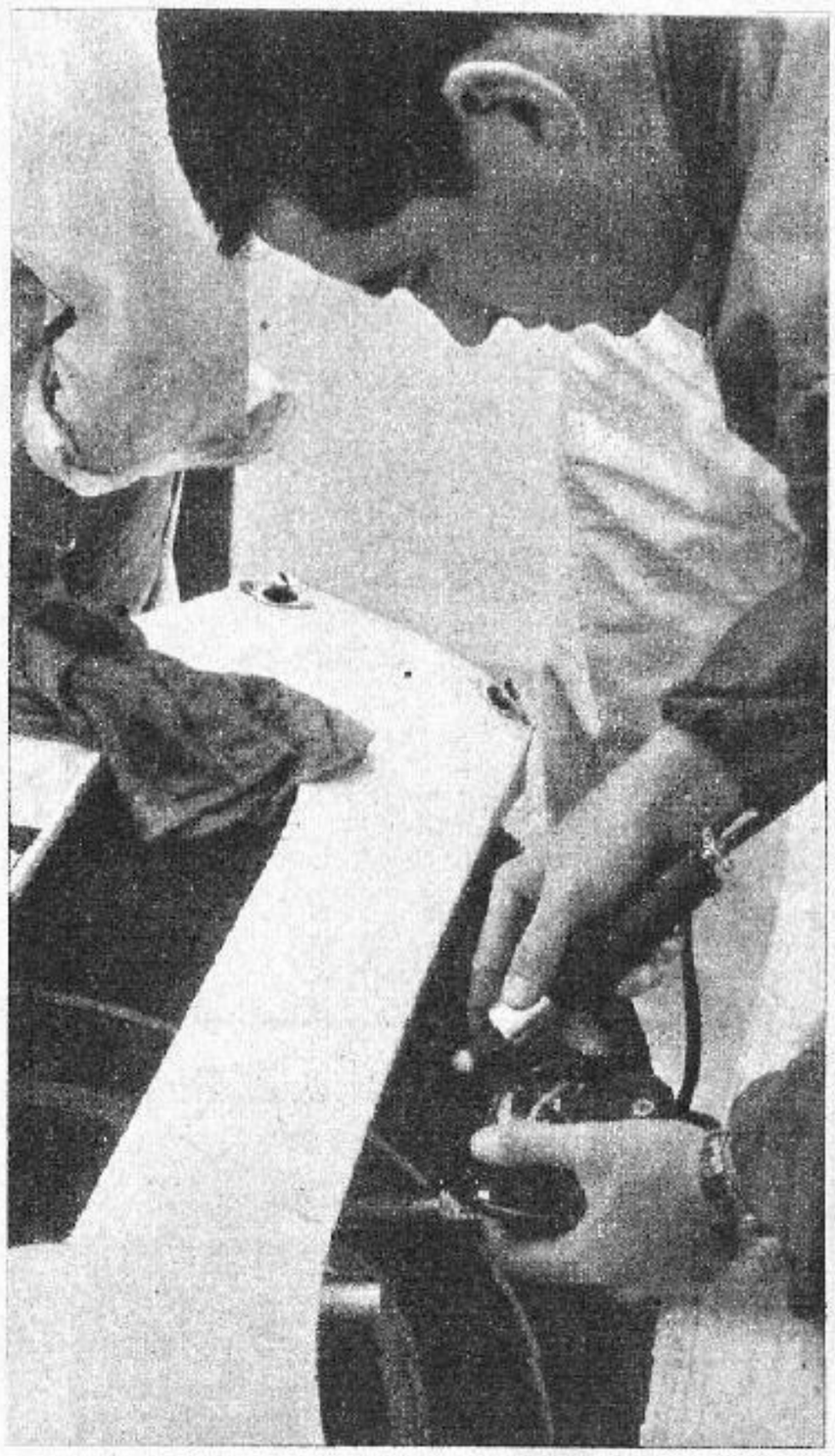
Muchos automóviles con motor trasero y suspensión independiente integraban la línea de largada en 1964, pero fallas en los neumáticos retrasaron a los automóviles de origen europeo y determinaron el último triunfo de los "tradicionales". En 1965 Clark y Chapman remataron su obra, cerrando el ciclo de los viejos roadsters de ejes rígidos impulsados por el motor que el genial Harry Miller diseñara 35 años antes con sus cuatro cilindros apenas suficientes para enfrentar el progreso que la técnica del automóvil realizó en todos esos años.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



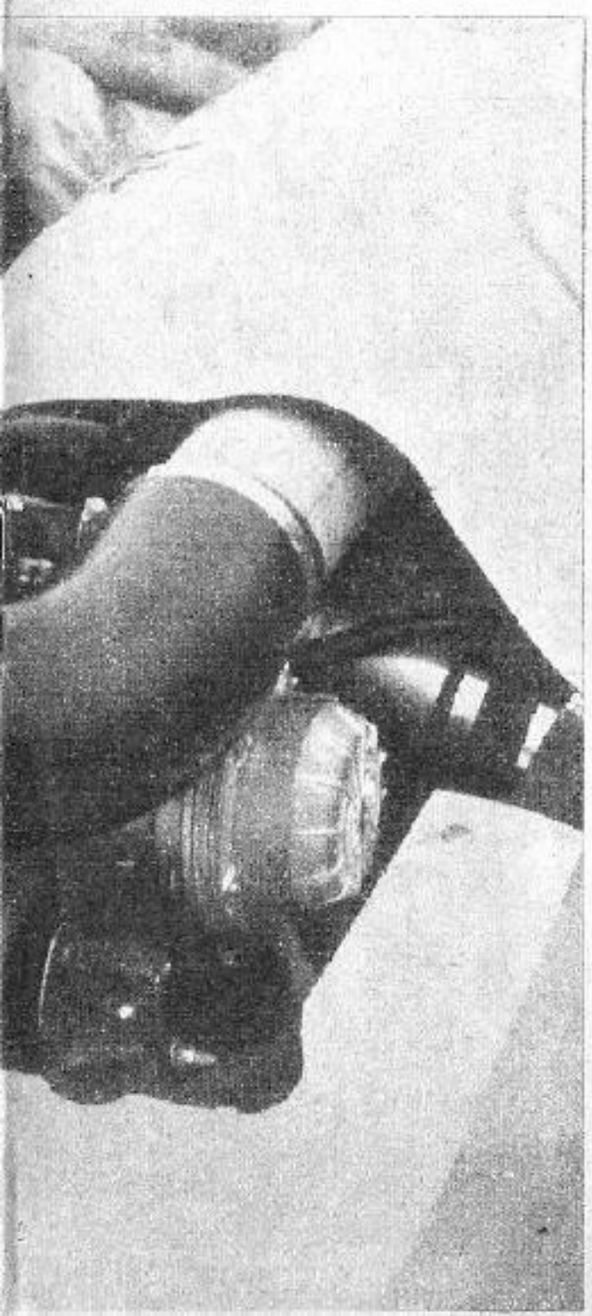
Un técnico de Firestone mide la temperatura de las cubiertas en el Lola de Stewart, después de los entrenamientos. Las distintas temperaturas a lo ancho de la banda de rodamiento, indican si la cubierta pisa correctamente.

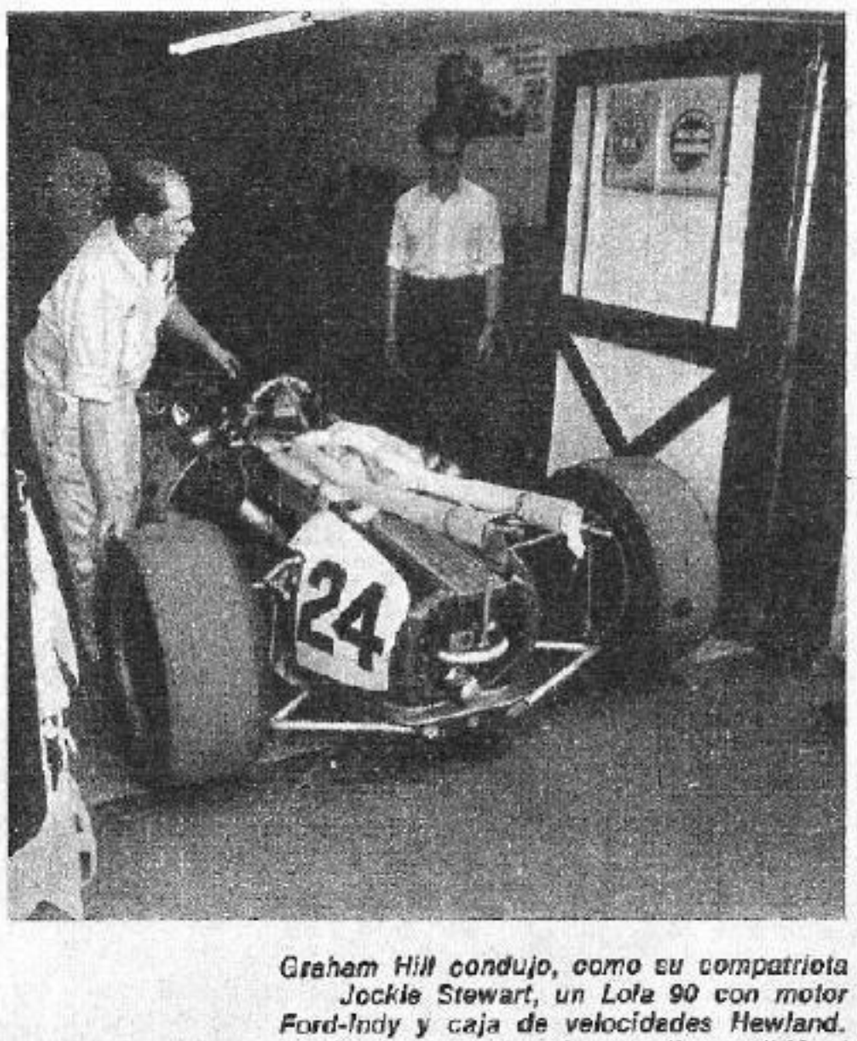


500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

Historial

Año	Ganador	Automóvil	Promed.
1911	Ray Harroun	Marmon Wasp	120,10
1912	Joe Dawson	National	126,69
1913	Jules Goux	Peugeot	122,17
1914	René Thomas	Delage	132,74
1915	Ralph de Palma	Mercedes	144,60
1916	Dario Resta	Peugeot	134,01
1919	Howard Wilcox	Peugeot	141,56
1920	Gastón Chevrolet	Monroe	142,58
1921	Tommy Milton	Frontenac	144,25
1922	Jimmy Murphy	Miller-Duesemberg	152,14
1923	Tommy Milton	HCS-Miller	145,84
1924	L. Corum/J. Boyer	Duesemberg	158,09
1925	Pete De Paolo	Duesemberg	162,61
1926	Frank Lockhart	Miller	154,30
1927	George Souders	Duesemberg	156,93
1928	Louis Meyer	Miller	160,19
1929	Ray Keech	Miller	156,97
1930	Billy Arnold	Miller	161,71
1931	Louis Schneider	Miller-Offenhauser	154,63
1932	Fred Frame	Miller-Offenhauser	167,77
1933	Louis Meyer	Miller-Offenhauser	167,79
1934	Bill Cummings	Offenhauser	169,05
1935	Kelly Petillo	Offenhauser	170,66
1936	Louis Meyer	Offenhauser	175,49
1937	Wilbur Shaw	Offenhauser	182,89
1938	Floyd Roberts	Offenhauser	188,37
1939	Wilbur Shaw	Maseratti	185,10
1940	Wilbur Shaw	Maseratti	184,02
1941	M. Rose - F Davis	Offenhauser	185,20
1946	George Robson	Offenhauser	185,15
1947	Mauri Rose	Offenhauser	186,76
1948	Rauri Rose	Offenhauser	193,20
1949	Bill Holland	Offenhauser	195,31
1950	Johny Parsons	MD-Offenhauser	199,64
1951	Lee Wallard	MD-Offenhauser	103,25
1952	Troy Ruttman	MD-Offenhauser	207,53
1953	Bill Vukovich	MD-Offenhauser	207,29
1954	Bill Vukovich	MD-Offenhauser	210,52
1955	Bob Sweikert	MD-Offenhauser	205,13
1956	Pat Flaherty	MD-Offenhauser	205,58
1957	Sam Hanks	MD-Offenhauser	218,22
1958	Jimmy Bryan	MD-Offenhauser	215,31
1959	Rodger Ward	MD-Offenhauser	218,64
1960	Jim Rathman	MD-Offenhauser	223,33
1961	Anthony J. Foyt	MD-Offenhauser	223,90
1962	Rodger Ward	MD-Offenhauser	225,77
1963	Parnelli Jones	MD-Offenhauser	230,31
1964	Anthony J. Foyt	MD-Offenhauser	237,14
1965	Jim Clark	Lotus-Ford	242,45





Graham Hill condujo, como su compatriota Jockie Stewart, un Lola 90 con motor Ford-Indy y caja de velocidades Hewland. El del ex campeón mundial recibió el nombre de American Red Ball Special.

ORDEN DE LARGADA

Fila	Nº	Conductor	Marca	Promed.
1	64	Andretti, Mario	Brabham-Ford	266,93
	10	Clark, Jim	Lotus-Ford	264,11
	82	Snider, George	Lotus-Ford	261,50
2	57	Jones, Parnelli	Lotus-Offenhauser	261,44
	14	Ruby, Lloyd	Eagle-Ford	261,39
	5	Johncock, Gordon	Gerhardt-Ford	259,14
3	3	Mc Elreath, Jim	Brabham-Ford	258,90
	12	Hulse, Chuck	Watson-Ford	258,80
	4	Branson, Don	Gerhardt-Ford	258,06
4	88	Grant, Jerry	Eagle-Ford	257,98
	43	Stewart, Jackie	Lola-Ford	257,39
	17	Foster, Billy	Vollstedt-Offenhauser	256,62
5	26	Ward, Rodger	Lola-Offenhauser	256,58
	28	Boyd, Johnny	BRP-Ford	256,45
	24	Hill, Graham	Lola-Ford	256,22
6	53	Congdon, Gary	Huffaker-Offenhauser	255,33
	94	Konyon, Mel	Gerhardt-Offenhauser	255,11
	45	Foyt, Anthony J.	Lotus-Ford	259,62
7	31	Gurney, Dan	Eagle-Ford	258,24
	6	Leonard, Joey	Eagle-Ford	256,88
	8	Mc Cluskey, Roger	Eagle-Ford	256,27
8	56	Hurtubise, Jim	Gerhardt-Offenhauser	256,17
	84	Unser, Al	Lotus-Ford	261,10
	17	Yarborough, Cale	Vollstedt-Ford	257,11
9	77	Williams, Carl	Gerhardt-Ford	256,87
	37	Knepper, Arnie	Cecil-Ford	256,54
	22	Tingelstad, Bud	Gerhardt-Offenhauser	256,06
10	7	Unser, Bobby	Huffaker-Offenhauser	256,01
	63	Johnson, Eddie	Huffaker-Offenhauser	255,67
	75	Miller, Al	Lotus-Ford	255,32
11	99	Grimm, Bobby	Watson-Offenhauser	254,81
	9	Dickson, Larry	Halibrand-Ford	256,06
	66	Duman, Ronnie	Eisert-Ford	255,26

¿ QUE OPINA EL TC ?

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

3ra. Nota

CLAVE DE PREGUNTAS

1 ¿Es partidario de dejar libertad en el diseño de carrocería, chasis y suspensión?

2 ¿Es partidario de llevar al máximo de cilindrada permitido en TC a 3.000 cm³?

3 Dentro de la categoría TC ¿prefiere la ruta o la pista?

4 ¿Cuál es su marca preferida?

5 Si fuese necesario ¿cambiaría de marca?

6 ¿Le gustaría correr en otras categorías?



Encaramos un nuevo grupo de corredores de TC con miras a ir completando esta encuesta, que si bien no pretende ser total aspira llegar a la mayoría de los pilotos en actividad. Con ellos completamos los 20 entrevistados; para quienes siguen la serie, damos también en estas páginas un resúmen estadístico de la totalidad de las respuestas y opiniones.

Los cinco de hoy fueron entrevistados en 05, no por cábala ni por preferencias geowhiskeras, sino simplemente porque se hallaban reunidos en un almuerzo de despedida, minutos ates de embarcarse hacia Indianápolis bajo la tutela de Rolo de Alzaga. De allí las fotos, salpicadas de tintillo; salvo la de Sauce, al que preferimos fotografiar en 06 (Punta del Este) en plena pachanga. Nuestro fotógrafo Dubini da para todo.

Así, entre platos y copas dieron su opinión Casá, "Johnny" Perkins, Juan Manuel y Teófilo Bordeu y Sauze. Por antojo de la casualidad nos encontramos con cinco corredores que viven del campo. Como proceso de casos idénticos los cinco tienen entre treinta y uno y treinta y siete años, entre quienes se encuentran los benjamines de la "troupe": Casá y Perkins, nacidos ambos el 17 de febrero de 1935 a la misma hora. Todos son apasionados de los deportes. Juan Manuel se entretiene con todo lo que sea caballos, natación y ahora está aprendiendo aviación. Johnny Perkins vive en el campo todo el año y solo se dedica a los caballos y el ganado, aunque a veces se hace algunas tiraditas en lancha para practicar esquí acuático. Casá es el más calmo: no practica otra cosa que no sea correr en automóviles. El polista Teófilo Bordeu dedica parte de su tiempo a la natación y pelota a paleta. El "gordo" Sauze es un corsa muy especial; le agradan cualquier cosa que sean carreras, incluso a pie. Aparte tiene dos fanatismos: cazar y bailar (ver foto).

Todos sienten al TC. Cuando habla de él, Juan Manuel Bordeu lo compara con la fiesta taurina en España, por que —opina— el pueblo argentino siente al TC al igual que el español el toreo. "Para mí, vivir es sentir emociones y correr es una de las emociones más fuertes que conozco". Es que Juan Manuel Bordeu no considera el automovilismo como un deporte, para él es parte de su vida, como respirar. El día que deje de ser vital, o se transforme simplemente en un deporte o un hobby, dejarán de correr. El TC le llamó siempre la atención en la parte humana, aparte de las sensaciones que tiene el corredor. Cada carrera es una victoria del TC, no le importa el resultado: "En cada carrera ganamos o perdemos todos".

A Johnny Perkins le agrada la vida tranquila que pasa durante toda la semana, pero le gusta el vértigo y abandona todos los domingos la tranquilidad por la velocidad. No tiene aún definido por qué corre, quizás por su amor a la mecánica y a los automóviles. Juan Manuel y Johnny leen libros, ambos de historia argentina y algunas pocas novelas. Juan Manuel extiende su campo incluyendo en sus lecturas preferidas los problemas sociológicos que conciernen a nuestro país.

Juan Manuel Bordeu (32 años)

1) Sí.

2) Sí, sería más accesible para todos y habría más soriedad.

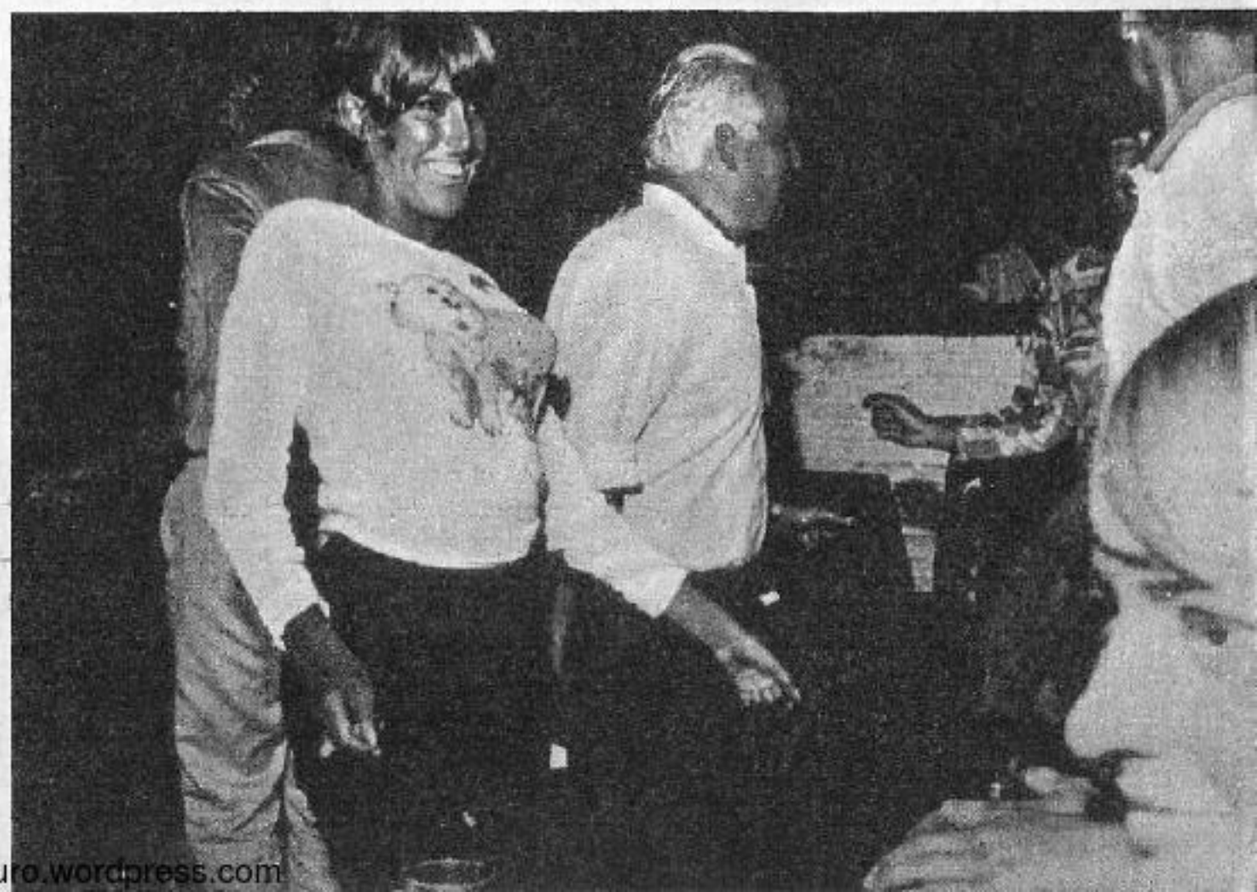
3) El automovilismo es uno solo. A mí me agradan ambas.

4) Chevrolet.

5) Sí. En el TC más que una cuestión de marcas es una cuestión de hombres. Es más importante el grupo humano que dirige un automóvil, por ejemplo la labor que realizan "Toto" Fangio, "Manolo" Rodríguez y todos en los que se depositan las responsabilidades de un automóvil.

6) Sí, lo he hecho en todas.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Juan Carlos Perkins (31 años):

■ *1) Resultaría un poco costoso, pero estoy de acuerdo.*
2) Sería muy bueno, pero hay muchos motores de cuatro litros en marcha.
3) Aambas cosas. 4) Ford.
5) En TC no, excepto si me dieran un coche...
6) Sí, en todas. Voy a correr en la próxima Temporada Internacional.



■



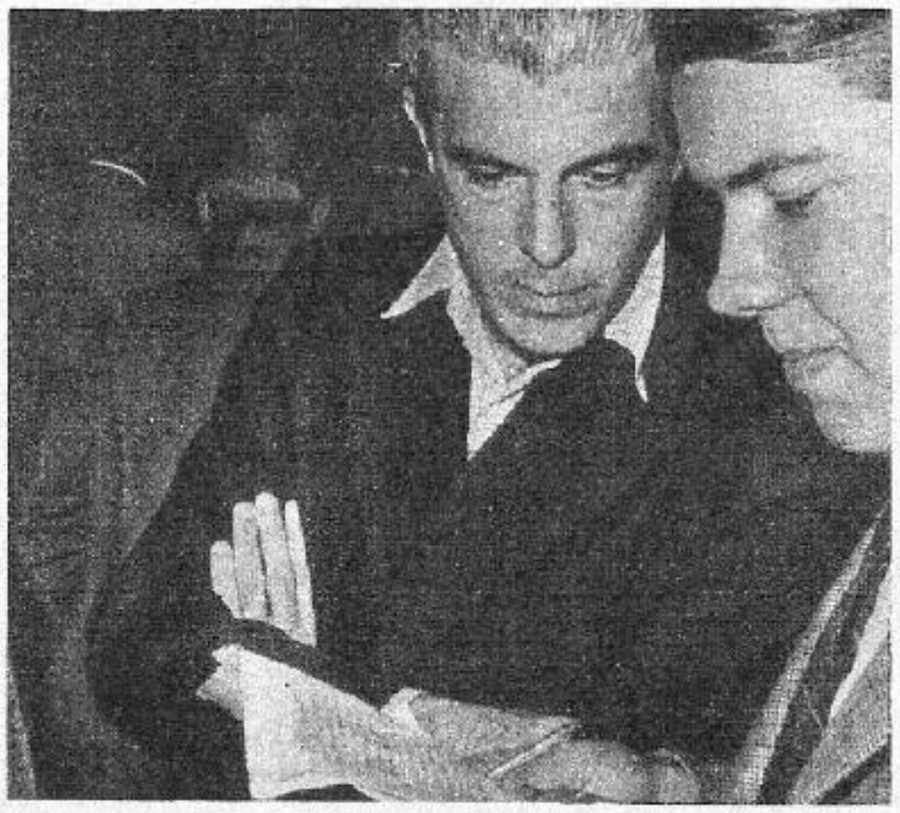
Teófilo Bordeu (36 años)

1) Decididamente sí. 2) No, esté mejor con cuatro litros.
3) A pesar de que no estoy muy activo con el automovilismo y solamente he corrido las "Seis horas" en el Autódromo, creo que me agrada muchísimo más la ruta.
4) Chevrolet, porque es la marca que corre mi hermano.
5) Hay que tener lo que mejor anda. 6) Sí, en cualquiera.

Casá (31 años)

1) Sí, pero con las limitaciones necesarias para no perjudicar la economía de los corredores; por ejemplo, lo referente a elementos importados. 2) No. 3) Ambas cosas. Para correr en pista yo necesitaría un automóvil adecuado, que no poseo. 4) Ford. 5) Sí. 6) Sí, solamente en TM. En Fórmula Tres no.

■



Sauze: (37 años):

■ *1) No, de lo contrario habría que fabricar un auto para cada carrera.*
Pero debería haber más libertad, por ejemplo en lo referente al ángulo del parabrisas.
El chasis y la suspensión son libres actualmente.
2) No, porque hemos gastado mucha plata.
3) Ambas cosas. 4) Ford.
6) Sí, en todas. Hasta en carreras a pie.

RESUMEN AL DIA

LOS CORREDORES

Total de encuestados hasta el momento: 20.

Encuestados: Emilozzi, Loeffel, Marincovich, "Bamse", Serra Lima, Di Palma, Tirabasso, Galbato, Ricardo Peduzzi, Gimeno, Pascuali, Villegas, Mario Tarducci, Angel T. Rienzi, de Alzaga, Juan Manuel Bordeu, Casá, Juan Carlos Perkins, Sauze y Teófilo Bordeu.

Promedio de edad: 36.

Promedio de años de actividad automovilística: 8.

Solteros: 7; casados con cinco hijos: 1; con cuatro: 1; con tres: 1; con dos: 3; con uno: 5; casados sin hijos: 2.

Opiniones de la familia con respecto a sus actividades automovilísticas: 16 están conformes, en dos las opiniones están divididas y a dos no les agradan.

Actividad remunerativa de los corredores: Hacienda 6, Taller mecánico 5, Concesionario 3, Empresa de transportes 2, Accesorios 1, Compra-venta de automóviles 1, Gomería 1, Fábrica de balanceadoras electrónicas 1.

Deportes que practican: Natación 4, Aviación 3, Caza 3, Hipismo 3, Pelota a Paleta 3, Fútbol 3, Esquí acuático 2, Motonáutica 2, Remo 1, Ajedrez 1.

Deportes a los cuales son aficionados: Fútbol 7, Boxeo 3, Polo 2, Ciclismo 1, Tenis 1, Turf 1.

Diarios más leídos: La Nación 7, La Razón 7, Crónica 2, Clarín 1, La Prensa 1.

Revistas más leídas: Panorama 4, Primera Plana 3, Goles 3 ,Visión 1, Atlántida 1.

Leen libros: Juan Manuel Bordeu, Juan Carlos Perkins y Carlos Marincovich.

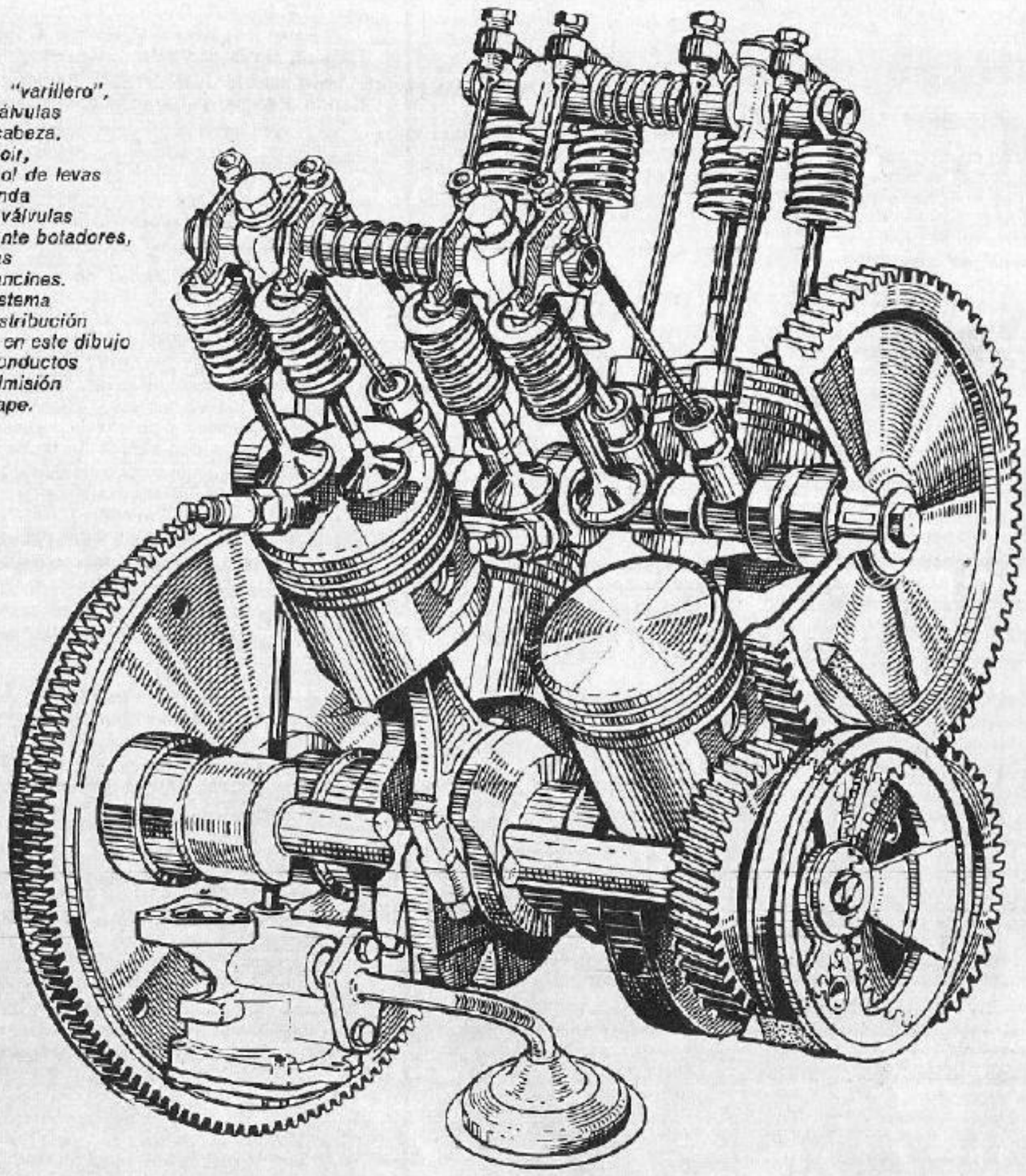
EL TC

1) Está por dejar libertad de diseño en las carrocerías: 8. Están por dejar libertad de diseño en las carrocerías, pero con algunas limitaciones: 10. Prefieren no innovar el reglamento: 2.
2) Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones: 12. Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones, pero con alguna limitación: 8.
3) Prefieren mantener la cilindrada tope en cuatro litros: 11. Prefieren llevarla a 3.500 cm^3: 1. Prefieren llevarla a 3.000 cm^3: 6. Les es indiferente: 1.
4) Prefieren la ruta: 6. Prefieren la pista: 3. Les agrada ambas: 11.
5) Les gustaría correr en otras categorías: 18. Solamente quieren correr en TC: 2.
6) Son hinchas de Ford: 11. Son hinchas de Chevrolet: 5. Hinchas de otras marcas: Mercedes Benz 1, Alfa Romeo 1, les es indiferente: 1.
7) Cambiarían de marca si fuese necesario: 12. Cambiarían de marca, pero no en TC: 2. No cambiarían de marca: 6.
8) El mayor gasto que les ocasiona la actividad automovilística: Repuesto 5, gomas 4, el automóvil 4, hoteles y estadía 3, motor 1, freno 1 y 2 aseguran ganar plata con el automovilismo (Alzaga y Loeffel).
9) Opinan que la propaganda ayuda a solventar gran parte de los gastos: 16. Opinan que la propaganda sólo ayuda en parte: 3. Opina que la propaganda no ayuda: 1.
10) Opinan que los premios distribuidos en la generalidad de las competencias de TC son muy escasos: 12. Solamente algunas carreras otorgan buenos premios: 5. Están conformes: 3.

EL MOTOR

5) LA DISTRIBUCION

Por GUILLERMO MARTIRE



Motor "varillero", con válvulas a la cabeza, es decir, el árbol de levas comanda a las válvulas mediante botadores, varillas y balancines. Del sistema de distribución faltan en este dibujo los conductos de admisión y escape.

El sistema de distribución del motor es aquél que mediante las válvulas y sus correspondientes mecanismos de comando (árbol de levas, botadores, varillas y balancines) regula el pasaje hacia y desde los cilindros de la mezcla carburante y de los gases combustionados. En los motores de dos tiempos la distribución se hace directamente por medio del pistón que en su movimiento alternativo abre y cierra convenientemente las lumbreras de admisión y escape situadas en las paredes de los cilindros.

Antes de entrar directamente en el tema de las modificaciones "potencializadoras" para el sistema de distribución, es conveniente hacer algunas reflexiones de orden general que nos posibiliterán la mejor comprensión de la "filosofía" de estas modificaciones. Estas reflexiones las haremos sobre los motores de cuatro tiempos (que estadísticamente son los más numerosos dentro del campo automovilístico) pero servirán para captar las generales de la ley.

Es sabido que el reglaje teórico de la distribución, según el cual la válvula de admisión de un motor se abriría en el preciso momento en que el pistón comienza su carrera de aspiración, se cerraría una vez iniciada su carrera de compresión, y correspondientemente la válvula de escape haría lo propio en la carrera de escape, no se cumple en aras (valga lo dramático de la expresión) de un mejor renlimiento volumétrico (leit motiv del asunto). Ese no cumplimiento del reglaje teórico está determinado por los ángulos de reglaje que se llaman: 1) avance de la apertura de la válvula de admisión (AAA); 2) retardo de cierre de la válvula de escape (RCE); 3) retardo del cierre de admisión (RCA); y 4) avance de la apertura de la válvula de escape (AAE). Analicemos brevemente el porqué de sus existencias:

1) El avance de la apertura de la válvula de admisión, es el ángulo que describe en su giro el cigüeñal, antes de llegar al punto muerto superior (PMS), y al cual comienza a abrir la válvula de admisión. Su motivo de existencia reside en el hecho de que coexistiendo contemporáneamente salida del cilindro hacia el exterior, de los gases combustionados (carrera de escape) en su primera parte los gases salen por la diferencia de presión entre el cilindro y el exterior y un poco más adelante comienza el barrido propio del pistón en su carrera ascendente, casi al término de la cual, la equiparación de presiones con el exterior se torne "negativa", es decir hay una leve depresión en el cilindro respecto a la exterior debido a que el pistón en las proximidades del PMS disminuye su velocidad ascencional barriendo poco, en cambio el caudal de los gases combustionados, tratando de mantener su elevada velocidad de salida inicial —inercia— llega a originar la depresión, esa inercia de la columna en "retirada" y la depresión mencionada favorecen el ingreso de mezcla fresca, entonces es conveniente abrir la válvula de admisión en el comienzo de ese lapso "succionador". Desde ya que los fenómenos de resonancia que hemos visto en el número anterior tanto en los conductos de admisión como en los de escape, coadyuvan notablemente para el logro del efecto deseado del mejor llenado, siempre que sus longitudes hayan sido calculadas "comme il faut", y dejando constancia que solamente se producen para un determinado régimen.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2) El retardo del cierre de la válvula de escape, es el ángulo descripto en su giro por el cigüeñal —después del PMS— al cual la válvula de escape cierra. El pistón que ya ha comenzado a descender en su carrera de aspiración tiene al principio poca velocidad (el diagrama de velocidad del pistón es parabólico con velocidades nulas en los PMS y PMI, y un máximo a poco más de ½ de la carrera desde el PMS) entonces se aprovecha la inercia succionante de los gases quemados que están saliendo hacia el exterior para admitir gases frescos (recordar que la válvula de admisión ya estaba abierta desde su AAA). El RCE se calcula de tal manera que no permita escape por el idem de mezcla fresca ni que los gases combustionados puedan dar marcha atrás y querer volver a retornar al cilindro (ya que el pistón están "aspirando").

En consecuencia la suma de estos dos ángulos vistos forman el llamado cruce de la distribución más comúnmente "de válvulas" que no es sino el período en el cual, hallándose el pistón en el PMS las válvulas de admisión y escape permanecen simultáneamente abiertas.

3) El retardo de cierre de la válvula de admisión (RCA), es el ángulo descripto en su giro por el cigüeñal —después del PMI— al que se cierra la válvula de admisión. Su justificación reside en la posibilidad de aprovechar la inercia de la columna de gases frescos que vienen avanzando por sus conductos (pese a que el pistón ya está comenzando a subir en su carrera de compresión, al principio con poca velocidad) para que "empujen" un poco más de volumen hacia el cilindro —mejor llenado— el estudio (o mejor dicho la experiencia) de qué duración de este retardo es el más conveniente hará que su efecto no se torne contraproducente, es decir que no haga a la columna de gases pararse o aún retroceder.

4) El avance de la apertura de la válvula de escape (AAE) es el ángulo descripto en su giro po el cigüeñal —antes del PMI— al que se abre la válvula de escape. Su utilidad es la de poder suministrar a la columna de gases combustionados, una mayor velocidad de salida —y por ende mayor efecto succionador para la próxima admisión— ya que se puede aprovechar la presión que aún conservan al final del ciclo de expansión y por otra parte la oportunidad de expeler cuanto antes los gases calientes por motivos refrigerantes.

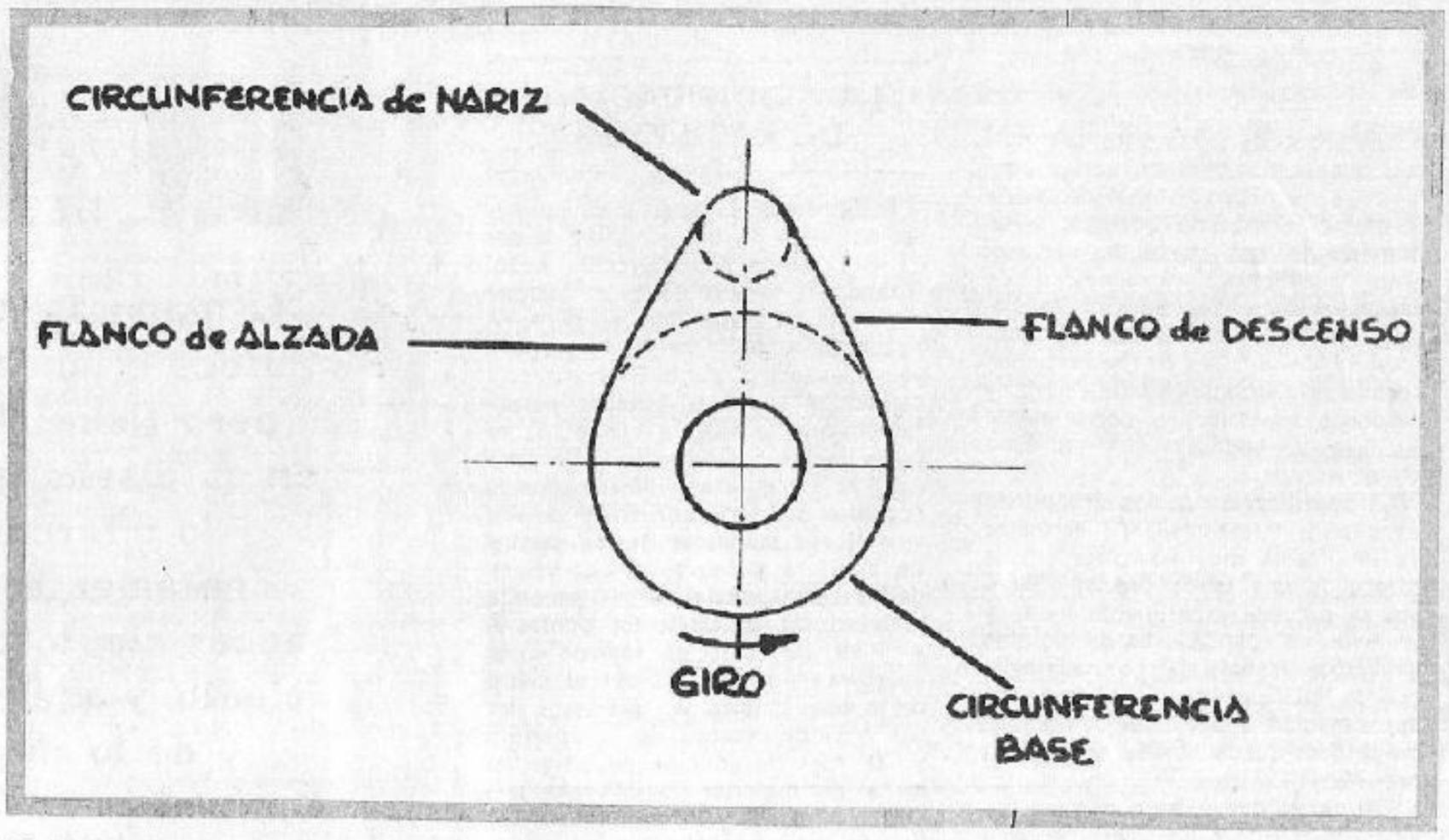
Hecha ya la "reflexión" podemos hablar del problema de la modificación "potencializadora" de la distribución. Para una preparación de tipo medio, es decir sin exagerar la nota, se procede a retocar los conductos de admisión —como hemos visto en la nota de la semana pasada— (o eventualmente reemplazarlos por otros "estudiados" si no nos constringe ninguna reglamentación) o aplicar un nuevo silenciador de escape, o llegar a reemplazar toda la tubería de escape (también si nos obstaremos de las reglamentaciones) y si queremos "darle con todo" se modificará o reemplazará el árbol de levas, las válvulas y sus resortes.

Las válvulas, figuran entre los órganos más solicitados en los motores de cuatro tiempos, dado que están expuestos a movimientos alternativos muy bruscos (fuertes aceleraciones) y especialmente las de escape suman a esta situación una temperatura de trabajo extremadamente elevada. No siempre, en caso de la preparación del motor, se hará necesario el cambio de las válvulas por otras de mayor diámetro o materiales más resistentes, pero eso sí, tanto válvulas como sus asientos deberán ser cuidadosamente esmeriladas, y por otra parte se suele tratar de reducir —en la posición de cierre— la superficie de contacto entre el hongo de la válvula y su correspondiente asiento. Esto se hace dando diferentes ángulos de inclinación al hongo y al asiento (siempre alrededor de los 45° y con diferencias entre ellos, de medio a un grado: p. ej., ángulo de cierre del hongo de la válvula 44° y del asiento 45°, como se ve el ángulo de la válvula es menor que el del asiento). El valor medio de 45° produce mayor "fuerza" de cierre y un buen efecto autoconcentrante de la válvula respecto del asiento.

La adopción de árboles de levas especiales o modificados siempre trae aparejado el reemplazo de los resortes de válvulas por otros del tipo más duro y resistente que impidan a altos regímenes la "flotación" de las válvulas y sus nocivos efectos sobre los pistones o roturas en ellas. Decididamente no debe acudirse a suplementar los resortes para aumentar la carga sobre ellos, ya que la frecuencia natural de los mismos no se modificará (la frecuencia depende de las dimensiones de las espiras y del tipo de acero de las mismas).

La "dureza" de los resortes será tal que impidan la flotación de las válvulas a un régimen 1000 rpm mayor que el de máxima potencia, como lo que se persigue es evitar la utilización de resortes demasiado "duros" (con cargas excesivas) se deberá proceder por tanteos para, de esa forma no absorber en demasía potencia y desgastar las levas y botadores. Por ejemplo si el régimen de potencia máxima es de 6500 rpm (pudiéndose llegar hasta las 7500 rpm) y en una primera prueba se produce la flotación a las 7.000 rpm, se debe aumentar la carga de cada resorte en 10/15 Kg (ambas cargas, la precedente y la incrementada, se deben medir a una altura de resorte correspondiente a la máxima apertura de válvula). De esta manera las cargas de los resortes tendrán un excedente que no superará los 10 Kg.

Si el motor tiene comando de válvulas con varillas y balancines, se podrán alivianar las varillas (levanta válvulas) en sus extremos —de mayor a menor— de 0,6 a 1 mm como máximo, dejando el espesor original en su parte media, en una extensión de unos 15 mm (zona donde el momento flexor es máximo). Los balancines se podrán limar para uniformar la terminación superficial (ya que la mayoría son forjados) tratando de no ir más allá de los 0,5 mm de material quitado. Así mismo puede ser útil quitar la colita (dado) de los tornillos registros de luz de válvulas haciendo en su lugar una muesca para la introducción de destornillador.

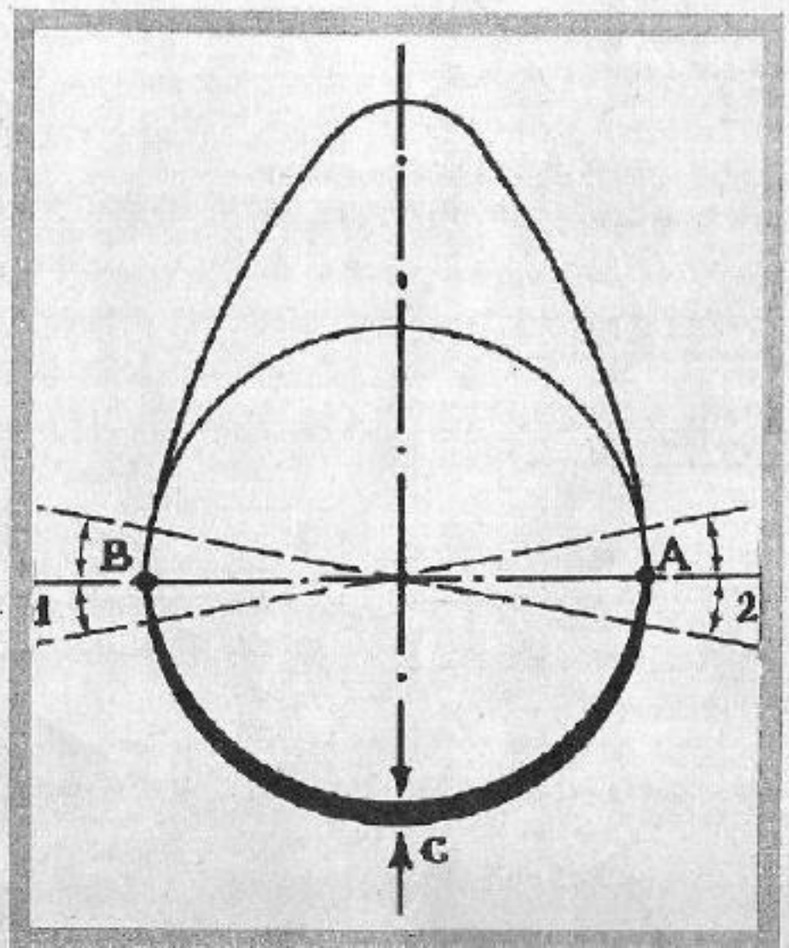


Perfil típico de una leva, donde se ven claramente los elementos geométricos que la caracterizan. Se trata en este caso, de una leva con cúspide a arco de circunferencia único, y flancos curvos (arcos de circunferencia también).

EL PLATO FUERTE: ARBOLES DE LEVAS

La leva, es un elemento destinado a producir la apertura de una válvula siguiendo un trazado perfectamente predeterminado por el perfil de su flanco de alzada y a controlar posteriormente el trazado del descenso de la misma mediante su flanco de descenso. Los elementos geométricos que constituyen estas levas son: la circunferencia base, que generalmente tiene un diámetro de una vez y cuarto la alzada de la leva; 2) los flancos de alzada y de descenso, que generalmente son arcos de circunferencia convexos (para botador plano); y 3) la nariz o cúspide, que generalmente está constituido por un arco único de circunferencia (pueden ser a veces tres arcos empalmados —levas cuadradas— pero solamente en casos de motores "super corsa"). Cuanto mayor sea el radio del arco de la circunferencia de nariz (sin llegar a originar flancos rectos de alzada y de cierre) mayores se tornan las aceleraciones de alzada y de descenso de las válvulas —motores más "nerviosos"— y viceversa, cuanto menor es este radio más tranquilo es el motor (Fig. 1).

En algunos árboles de levas existen rampas entre los flancos y la circunferencia base, para disminuir el ruido y suavizar el funcionamiento del motor, estas rampas de empalme son curvas espirales, que por otra parte incrementan la duración angular de la "apertura" pero sin mejorar las perspectivas para un mejor llenado.



Perfil ideal de una leva donde se han exagerado las zonas de "trabajado". Dejando material en las zonas 1 y 2 (es decir desvastando la circunferencia base hasta sus comienzos) se provoca el avance de la apertura y el retardo del cierre de la válvula.

→

LA DISTRIBUCION

Un árbol de levas para uso normal deberá cumplir con varias condiciones al mismo tiempo: conferirle al motor la máxima potencia a un número de rpm bastante elevado, gran "elasticidad" y suavidad de marcha a bajos regímenes, silenciosidad y bajos consumos. La gran mayoría de árboles de levas tienen perfiles simétricos (alzada, nariz y descenso simétrico), y normalmente las levas de admisión son iguales a las de escape.

La modificación de los árboles de levas para "potencializar" el motor es una tarea muy compleja y que carece de una teoría precisa. Siempre se procede experimentalmente y teniendo en cuenta levas de motores similares, trabajando por analogía, con lo cual se tiene una primera aproximación a partir de la cual el preparador queda librado a su "propio Marte".

Desde ya que existen normas básicas: el perfil de las levas depende de la cilindrada, de la relación carrera-diámetro, a la forma y largo de los conductos de admisión y escape y al tipo y número de carburadores. Hay elementos fundamentales que el preparador debe saber balancear convenientemente: la alzada y el cruce. Una mayor alzada sirve para mejorar las performances a regímenes modestos, un mayor cruce lo hará a regímenes altos, pero la alzada por su parte, no puede ir más allá de determinados límites impuestos por razones geométricas, razones de la mecánica de los fluidos (caudal del pasaje de gases por las troneras) y razones de aceleración del mecanismo válvula-comando. Paralelamente una exageración de cruce conduce a una caída vertical de potencia y par, etc. De todo esto se deduce (y así lo aseguran los entendidos) que el quid de la cuestión es saber balancear los efectos y jamás apartarse muchos de los perfiles originales de fábrica (esto aunque parezca contraproducente es la más absoluta de las verdades).

Para este trabajo de janelogía son de imprescindible utilidad los diagramas alzada-ángulo de rotación de los árboles de levas, que permiten visualizar perfectamente la cinemática del trabajo de la leva (Fig. 2). El diagrama en cuestión tiene como ordenadas la alzada y como abscisas ángulos de giro del cigüeñal. El planteo inicial para modificar un árbol de levas respecto del original, tiene que llevar al resultado de otra curva que responda prácticamente a la misma ley generatoria (forma similar) y en la cual solamente se hayan variado las formas de sus extremos, es decir, los representativos del movimiento de alzada y cierre.

LA MODIFICACION DE LAS LEVAS

Imaginemos un perfil cualquiera de leva (Fig. 3), de ese perfil, la zona ABC es la circunferencia base. Girando la leva, cuando el botador entra en contacto con el punto A comienza a abrir la válvula y una vez alcanzado el punto B la leva deja de actuar sobre el botador permitiendo que la válvula cierre. Si se quita material solamente a la zona ABC se aumentará la alzada (con la oportuna corrección de la luz de válvulas), sin modificar ni los puntos de apertura y cierre, ni sus velocidades correspondientes. Si se quita material sobrepasando los puntos A y B se provocará un retardo en la apertura y un anticipo en el cierre de la válvula (si p. ej. queremos dar 10° más de retardo de la apertura y 10° más de anticipo de cierre, el quite de material irá 5° más allá de los puntos A y B (para cada lado) puesto que el árbol de levas gira a velocidad igual a ½ de la del cigüeñal.

Si el quite de material no llega a los puntos A y B (queda por debajo de ellos) se provocará el avance de la apertura y el retardo del cierre de la válvula.

Hay que aclarar que si queremos aumentar la alzada solamente (quite de material en la zona completa de la circunferencia base ABC) este "desvastado" será del orden de 0,5 hasta un máximo de 1 mm en el punto C, y será de 0 en los puntos A y B. En general se procede de igual manera en las levas de admisión y de escape, y además como es usual el aumento del cruce, se comprenderá que la operación será el desvastado antes de llegar a los puntos A y B (con lo que se da anticipo de admisión y retardo de escape). Lo lógico es comenzar por dar 5° de anticipo y 5° de retroceso, pudiéndose llegar en varias tentativas (y sus correspondientes ensayos) a 10° de anticipo, 10° de retardo, y 1 mm. de alzada.

Si se quiere arriesgar a alejarse del perfil original (cosa no muy aconsejable) se puede intentar el aumento de curvatura en los flancos de las levas, en la zona próxima a la nariz o aún desfasar (en más) un par de grados el ángulo existente entre levas de un mismo cilindro.

Todas estas operaciones constituyen simplemente tanteos que deben corroborarse con ensayos prácticos, en muchos casos para lograr un resultado interesante, habrá que probar decenas de árboles de levas, esto prueba lo importante del estudio y análisis del diagrama alzada-ángulo de rotación.

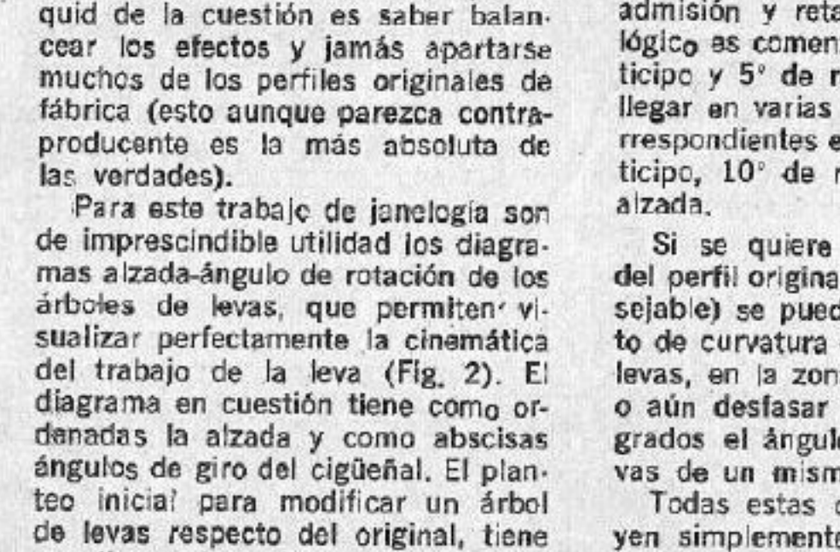
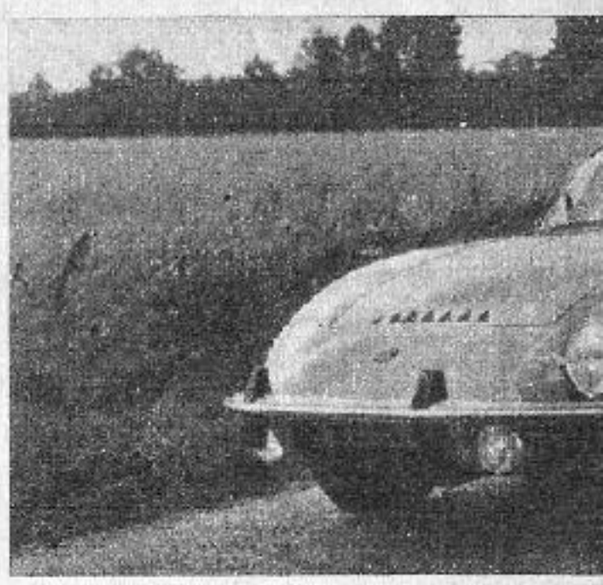


Diagrama alzada-ángulo de rotación de una leva de válvula de escape. Las modificaciones deben realizarse siempre sobre el trazado de sus extremos, tratando de mantener lo que más se pueda la forma original

UN FRANCES AR

El Matra Djet V se parece a muchos pero tiene algo en su diseño que lo diferencia netamente: es francés ciento por ciento, y además de lo mejor



La industria automovilística francesa se sacudió el polvo del estancamiento que la había dominado en los últimos años y casi repentinamente comenzó a asombrar al mundo con el lanzamiento de vehículos de corte netamente moderno y de prestaciones sobresalientes en el campo deportivo. Siempre asombró a los especialistas que los franceses fueran capaces de concebir y producir algunos de los vehículos de turismo más avanzados del mundo, pero que fuesen incapaces de alcanzar, al mismo tiempo, resonancia internacional en el campo deportivo.

Cuatro hombres cargaron sobre sí durante esos años la responsabilidad de llevar a las pistas el azul de Francia: Amédée Gordini (Simca y luego Renault), Charles Deutsch y René Bonnet (CB-Panhard) y Jean Rédélé Alpine).

Respaldada por un prestigio mundial en el campo de las construcciones electrónicas, aeronáuticas y de cohetería, la sociedad Engins Matra —perteneciente al grupo de Sud-Aviation— adquirió, en setiembre de 1964, la Société René Bonnet, formada por este constructor luego de su separación de Charles Deutsch, que se encontraba en esa época en precario estado económico. La nueva empresa tomó el nombre de Matra Sports y se fijó un programa inmediato de realizaciones a alcanzar en el curso de 1965. Encabezaba este programa el desarrollo e industrialización de los modelos Djet V y VS, últimas realizaciones de René Bonnet; la puesta en marcha de la organización de ventas y servicio de estos automóviles; la participación en competencias de Fórmula Tres y la organización de una oficina de estudios que se abocase al diseño de nuevos modelos comerciales y de un automóvil de Fórmula Dos.

Los modelos Djet V de 70 CV y Djet V S de 95 CV sufrieron en las manos de los técnicos de Matra, una gran cantidad de modificaciones con respecto al original diseño de René Bonnet Djet I); sus dimensiones fueron cambiadas fundamentalmente, la trocha delantera se aumentó en 8 cm. y la trasera en 10 cm., de la misma forma la distancia entre ejes pasó de 230 cm. a 240 cm. Pero la diagramación general del coche se mantuvo inamovible: motor central, bastidor a tubo central principal y estructuras auxiliares, suspensiones independientes, etc.

En 1966 Matra Sports ofrece a su clientela cuatro coches correspondientes a los modelos "normal" y "luxe" de los modelos Djet V y Djet V "S", y sus fabricantes se enorgullecen proclamando que son los únicos vehículos de gran serie que tienen una "tenida de ruta" y un frenaje similares a los que pueden tener un monoplaza de motor central.

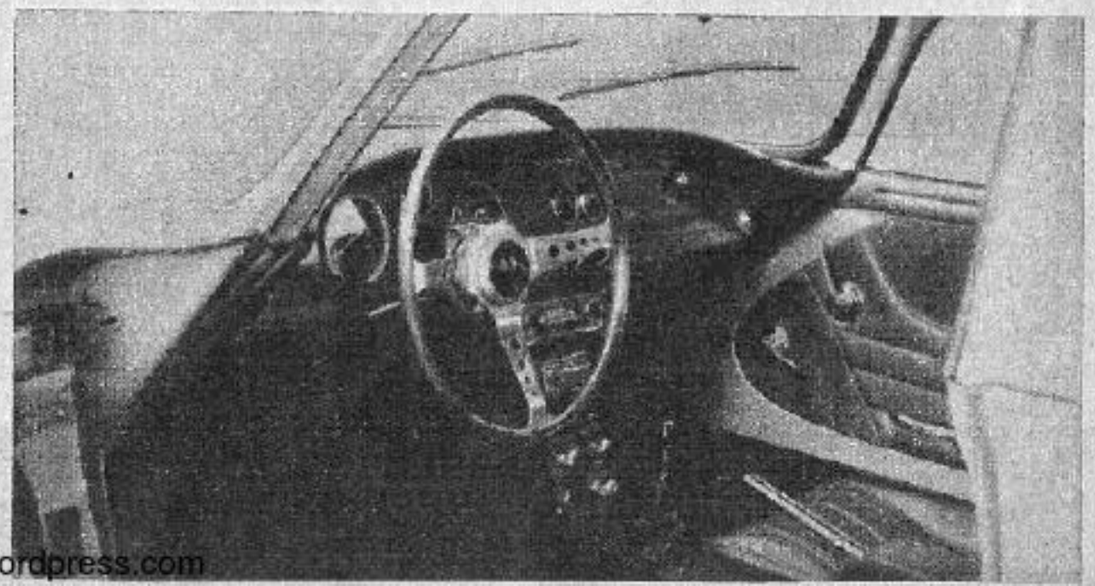
En la fábrica de Romorantín se producen cuatro Djets diarios y además dos interesantes monoposto: F.3 y F.2. El Fórmula Tres, con motor Cosworth, cuyo "racing team" está formado por Jean Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jaussaud y nuestro conocido Eric Offenstadt, tuvo destacadísima actuación en el campeonato francés de 1965, desde el primer triunfo en Reims, hasta la obtención del campeonato francés por parte de Beltoise.

El Fórmula Dos (también equipado con motor Cosworth) realizó una brillante performance en la última carrera de Barcelona, en manos de Jackie Stewart.

Volviendo a nuestro personaje central, o sea el Matra Djet, debemos decir que su versión 1966 no difiere prácticamente de su antecesor del año pasado: el motor es un Renault R.8 modificado, con una cilindrada de 1108 cm³ en sus cuatro cilindros (70 mm de diámetro y 78 mm de carrera) y compresión de 10,2 : 1.

Entrega una potencia de 70 CV (SAE) a 6000 rev/min. y tiene una cupla motriz de 8,5 mkg a 4.500 rev/min; la carburación corre a cargo de un doble cuerpo Zenith 32 NDIX.

La caja de cambios de 4 velocidades sincronizadas tiene las siguientes relaciones de desmultiplicación:



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIENTE



1ª: 3,97 : 1; 2ª: 2,26 : 1; 3ª: 1,38: 1; 4ª: 1 : 1.

Estas relaciones, con una desmultiplicación de piñón-corona de 4,125 : 1 permiten acelerar al Djet V de 0 a 400 metros en un tiempo nada despreciable: 18,4 segundos. La velocidad máxima estimada es de 170 km/h. (200 km/h. el modelo "S").

La suspensión delantera es independiente a brazos triangulares desiguales con un resorte helicoidal por rueda, y barra estabilizadora, la trasera también independiente, es a trapecio articulado realizado mediante anchos cuadriláteros con dos resortes helicoidales y dos amortiguadores por rueda. Los frenos son de disco sobre las cuatro ruedas con válvula limitadora de presión sobre las traseras.

El pequeño GT francés está carrozado por una división de la misma fábrica, en plástico reforzado (poliéster estratificado) según la línea tradicional "cupé" es decir, dos puertas y dos asientos, los que por supuesto son "bucket" tapizados en legítimo cuero. En sus detalles interiores los fabricantes del Matra Djet V han conciliado dos términos muchas veces antagónicos: confort y cualidades deportivas.

Sus cómodas butacas de fácil acceso, su cockpit climatizado, sus amplias superficies de visión y su amplio lugar para equipajes dan al Matra una comodidad realmente excepcional. El tablero del Djet V tiene instrumentación completa (cuenta vueltas, velocímetro, manómetro de aceite, termómetros de aceite y agua e indicador de nivel de nafta); en la versión "luxe" el tablero está enchapado en madera y tiene una consola central que le confiere el toque "in".

Tanto el modelo "normal" como el "luxe" tienen como opcional, una carrocería con techo corredizo, con un sistema deflector de aire que permite circular a cualquier velocidad con techo abierto sin las molestias del viento en el interior del cockpit.

El modelo Djet V "S" tiene las mismas características del Djet V, pero su motor es la derivación Gordini del R.8 (Renault type 55 RG) que con una compresión de 10,4 : 1 eroga 90 CV (SAE) a 6.500 rev/min. y tiene una cupla motriz de 10 mkg entre las 4 y 6.000 rev/min. En esta versión los carburadores son dos doble cuerpo horizontales Solex C 40 PHH.

Los neumáticos que monta el V "S" son 145 x 380 atrás (el modelo V lleva 155 x 380 atrás), en cambio las ruedas delanteras son en ambos modelos 145 x 380.

El peso del Matra Djet V es de 615 kg (660 para el V "S") distribuidos en un 48 % sobre el eje delantero y 52 % sobre el trasero.

Las dimensiones en ambos modelos son: 2,40 m. entre ejes —1,26 m. de trocha delantera— 1,25 m. de trocha trasera y un despeje de 0,175 m.



CUPEIRO A LA ROMANA

En una carrera más propicia para las fuerzas de nuestro equipo, Cupeiro brilló con su tercer puesto en Vallelunga. Primero fue Ernesto Brambilla.

El circuito de Vallelunga semeja una estampilla ovalada clavada con alfileres entre dos colinas cercanas al río Tíber. Cuando ninguna motocicleta y ningún automóvil de carrera recorren su pista asfaltada, pueden escucharse los rumores de los suburbios industriales de Roma, que cubren los 25 kilómetros de diferencia cabalgando en el viento a favor. Se cuenta que cuando Benedicto Hugo Caldarella le ganó allí con su Gilera 4 al invencible Mike Hailwood, el pequeño motociclista argentino no apareció en el Autódromo sino pocos minutos antes de largar las pruebas de clasificación y que precisamente por eso muchos entendidos no llegaron a entender la insólita victoria. Lo que en realidad sucedió es que Caldarella aplicó muy personalmente el criterio que sugiere "usar toda la pista para mejorar tiempos" y se pasó los dos días de entrenamiento trepado a las colinas cronometrando pacientemente a Hailwood para investigar en qué lugar de la pista podía robarle algunas décimas de segundos. El entrenamiento lo había hecho cuatro días antes...

Vallelunga era, originalmente, un óvalo irregular de tierra que se utilizaba para correr en speedway y en los pequeños autitos sport de la clase italiana "750", que era la excusa para que los derivados del motorcito Fiat (Volpini, Osca, Ermini, Dagrada) hicieran ruido durante una hora a la semana. Hace aproximadamente 10 años pavimentaron el circuito y se le agregó al dibujo perimetral una variante interna que desde entonces se utilizó casi invariablemente.

Los directivos del equipo argentino de automovilismo que visita actualmente Europa, resolvieron durante la semana que fuera en Vallelunga donde Jorge Cupeiro y Carlos Pairetti efectuaran una nueva aparición y, por lo tanto, el "18º Gran Premio de Roma", que se corrió el domingo sobre 40 vueltas al circuito, ingresó al calendario de pruebas seleccionadas para foguear a nuestros compatriotas. La prueba, esencialmente reservada para pilotos peninsulares, puesto que otorga puntos para el Campeonato Italiano de Fórmula Tres, admitió, sin embargo, la participación de volantes extranjeros.

Esta simpática bonificación permitió brindarles a los argentinos la oportunidad de aspirar a una clasificación meritoria, desde el momento en que los pilotos ingleses, que son reconocidamente los más veloces, se tomaron esta vez el "week-end" para dedicarlo a pasear en sus automóviles particulares con la rubia de turno. (La rubia de turno es una institución definitiva en las carreras, desde hace tiempo.)

Jorge Cupeiro, después de clasificarse segundo en su serie, consiguió un meritorio tercer puesto en la prueba final, escoltando al ex campeón de motociclismo Ernesto Brambilla, que ganó la carrera, y a nuestro reciente visitante Giancarlo Regazzoni (el suizo del carburador vertical) que entró segundo. Todos ellos utilizaron automóviles Brabham movidos por motores Ford-Cosworth, así como Manfredini, Vidal y Maglione, que resultaron cuarto, quinto y sexto, respectivamente. Carlos Pairetti, el restante piloto del equipo argentino, abandonó la carrera cuando promediaba la final a causa de desperfectos irremediables en su motor.

Indudablemente, el tercer puesto de Cupeiro constituye la actuación más relevante del equipo argentino en Europa y es probable que sirva como aliciente a todos sus integrantes para enfrentar con más éxito que en Monza, Garda y Mónaco, a la dinastía inglesa que domina con neta intensidad la Fórmula Tres Internacional.

18o GRAN PREMIO DE ROMA

VALLELUNGA - 29-V-66 - CLASIFICACION

Pos.	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	Brambilla, Ernesto	Brabham-Cosworth	59m 41s 6
2º	Regazzoni, Gianclaudio	Brabham-Casworth	59m 41s 9
3º	Cupeiro, Jorge	Brabham-Cosworth	60m 06s 1
4º	Manfredini, Corrado	Brabham-Cosworth	61m 09s 1
5º	Vidal, Philippe	Brabham-Cosworth	61m 10s 4
6º	Maglione	Brabham-Cosworth	61m 18s 4
7º	Facetti, Carlo	Brabham-Cosworth	61m 19s 2

PROMEDIO DEL GANADOR: 128,640 km/h.

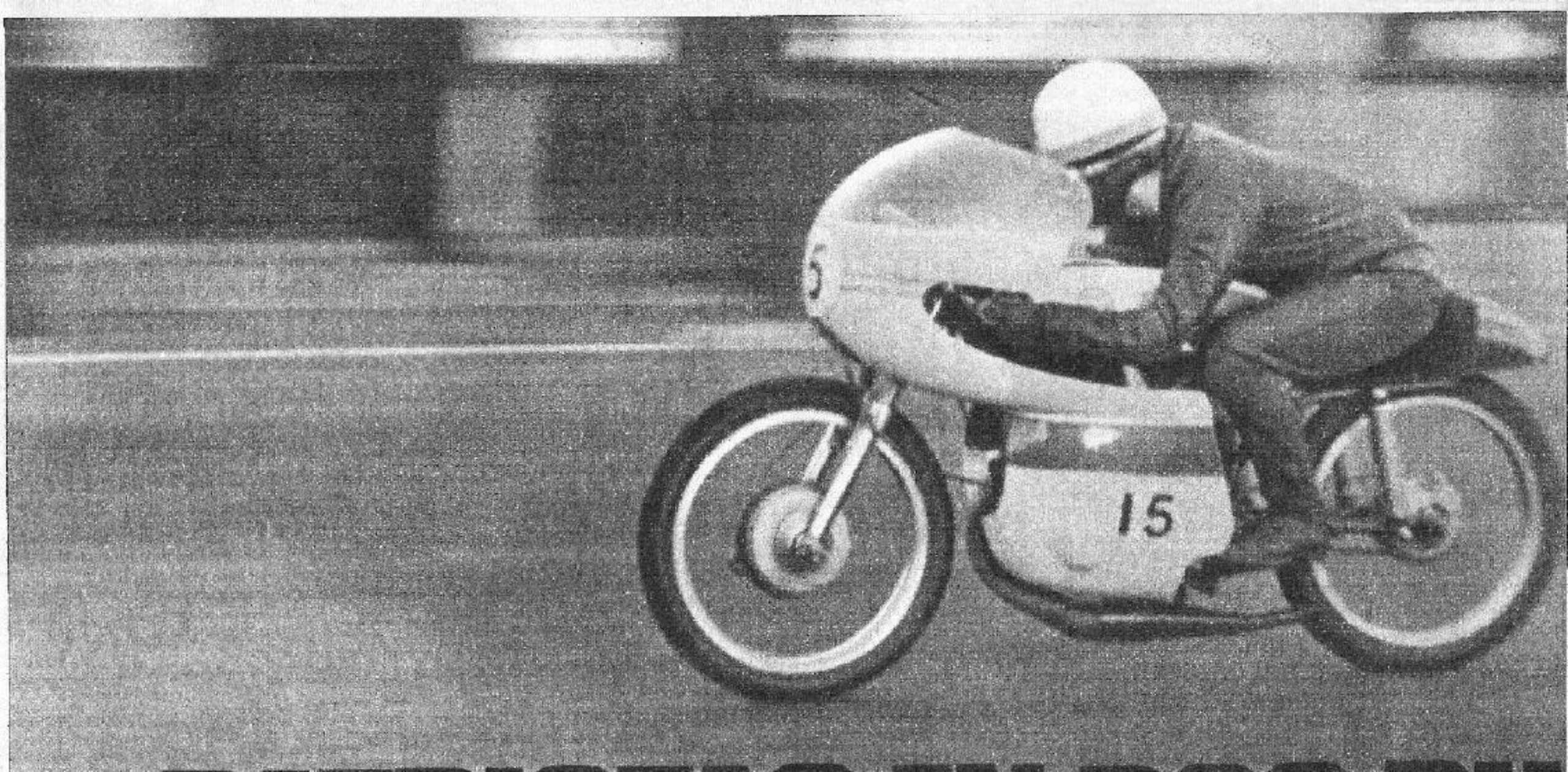
RALLY DE ACROPOLIS

Los especialistas ingleses Paddy Hopkirk y Roland Crelling, triunfaron en la décimocuarta edición del Rally de Acrópolis, conduciendo un Morris-Cooper S de 1.275 centímetros cúbicos de cilindrada. Esta competencia, sexta del año con puntaje para el Campeonato Europeo de Rallies, se disputó del 26 al 29 de mayo último sobre los más duros caminos de Grecia.

Los suecos Bengt Sôderstrom y Gunnar Palm se clasificaron en segundo lugar con un Lotus Cortina particular; los siguieron los ingleses Roger Clark y Brian Melia con Lotus-Cortina del equipo oficial Ford; los suecos Ove Andersson y Rolf Dalgrehn, con Lancia Fulvia y los ingleses Peter Harper e Ian Hall con Sunbeam Tiger del equipo oficial Rootes. Otro automóvil del equipo oficial Rootes, el Hillman Imp conducido por Rosemarie Smith y Valerie Domleo, obtuvo la copa de damas. El triunfo de Rosemarie Smith en Grecia no hace sino confirmar las condiciones de esta modista londinense que obtuvo la copa de damas en todos menos uno de los rallies en que participó este año.

Es la primera vez en la historia de la colorida competencia griega que un equipo de conductores ingleses obtiene el triunfo. Otro team inglés, el de los Ford-Cortina de Daghenam obtuvo el premio al equipo mejor clasificado, por estrecho margen sobre la organización de BMC.

La dureza de esta carrera de cuatro días se refleja en una simple cifra: abandonaron 66 de los 106 competidores que iniciaron la prueba.



PATRIOTAS EN DOS RU

Ubieta, Redelico, Raul Kissling dos veces y los hermanos Grezzi ganaron las cinco carreras disputadas el 25 de mayo en el Autódromo

por JULIO PEREZ
BALBI NANTOS

Después que Amleto Pomesano, presidente de la comisión organizadora (A. A. C. M.) hubo izado la bandera, se procedió a la largada de las ululantes 50 cm³ con Raúl Ubieta en la cuerda, producto de los 1min 24s para la vuelta, obtenido el día anterior. Lo seguían Ladislao Szalay (1min27s), y "Poly" (1min30s) sobre Suzukki e Ithom, respectivamente, ambas carenadas en el taller de "Poly".

Desde el vamos Ubieta dictó su ley marcando un ritmo que a algunos costaba y que otros ni soñaban. La italianísima Ithom sin carenado (factor éste que lo perjudicaba mucho, ya que en la recta soplaba viento de frente), era más veloz que todas las demás y, por supuesto, en las curvas lentas, Ubieta no necesitaba ser el más rápido, aunque sí era el más prolijo y fino.

Ladislao Szalay se tuvo que conformar con el segundo puesto y "Poly" con el tercero, pero sus técnicas mecánicas y conductivas progresan a pasos agigantados. Jorge Schwedt, con la Honda 50 cm³ doblaba como si estuviese en Ferrocarril Oeste, con manillar alto y buscando en su pierna derecha un punto de sustentación. Rubén Lippi, con su Legnano muy corsa debió pelear contra un embrague que no quería acoplarse totalmente.

Resultó indudable que al campeón argentino le queda muy chica la clase 50 cm³, donde tiene ya muy poco que aprender.

Con ocho motocicletas largó la clase 100 cm³, de las cuales se clasificaron cinco. Corsi, Radelico, Medici y Belverino llegaron a la horquilla en ese orden. Ya al cumplir la primera vuelta, Corsi encabezaba el pelotón, relativamente distanciado, con su Tehuelche bien carenada, seguido por Domingo Redelico y su Zanella, quien al fin resultaría ganador. Hacia la mitad de la competencia el violín de Corsi cortó una cuerda, y aunque no dejó de sonar, sí dejó de ser melódico y fue perdiendo metros con increíble regularidad.

Entonces Radelico salió de la expectativa obligada en que se había mantenido y atacó el primer puesto que todavía mantenía la cuatro tiempos; el lugar elegido fue el tobogán, donde Radelico se adelantó impecablemente.

Miguel Medici, que venía girando regularmente con otra Tehuelche en el tercer puesto, no tuvo el tiempo necesario para descontar la distancia que le había sacado Corsi.

La competencia de 125 cm³ fue la primera de la tarde para el campeonísimo Raúl Kissling: hombre y máquina en una sola pieza, una conjunción perfecta.

Aquí fueron sinco pilotos solamente: Gómez, Vivacqua, Arnáiz, Belverino y Kissling, pero, sin lugar a duda, alcanzaban para dar espectáculo. Belverino duró solamente 5 vueltas y Vivacqua 7; este último estuvo en lucha con Kissling durante unas cinco vueltas, pero la Zanella RK de Armado "Chupete" Vivacqua no quiso pelear más.

Por esos tiempos Arnáiz empezó a acercarse con su Zanella completamante baja de potencia, a Alberto Gómez, y hasta pudo pasarlo, pero las tiradas de Arnáiz en las curvas no alcanzaban a descontar lo que Gómez recuperaba en las rectas con mucho menor riesgo.

Así terminó la 125 cm³ triunfando R. Kissling, con Gómez en el segundo puesto y Arnáiz tercero a tres décimas.

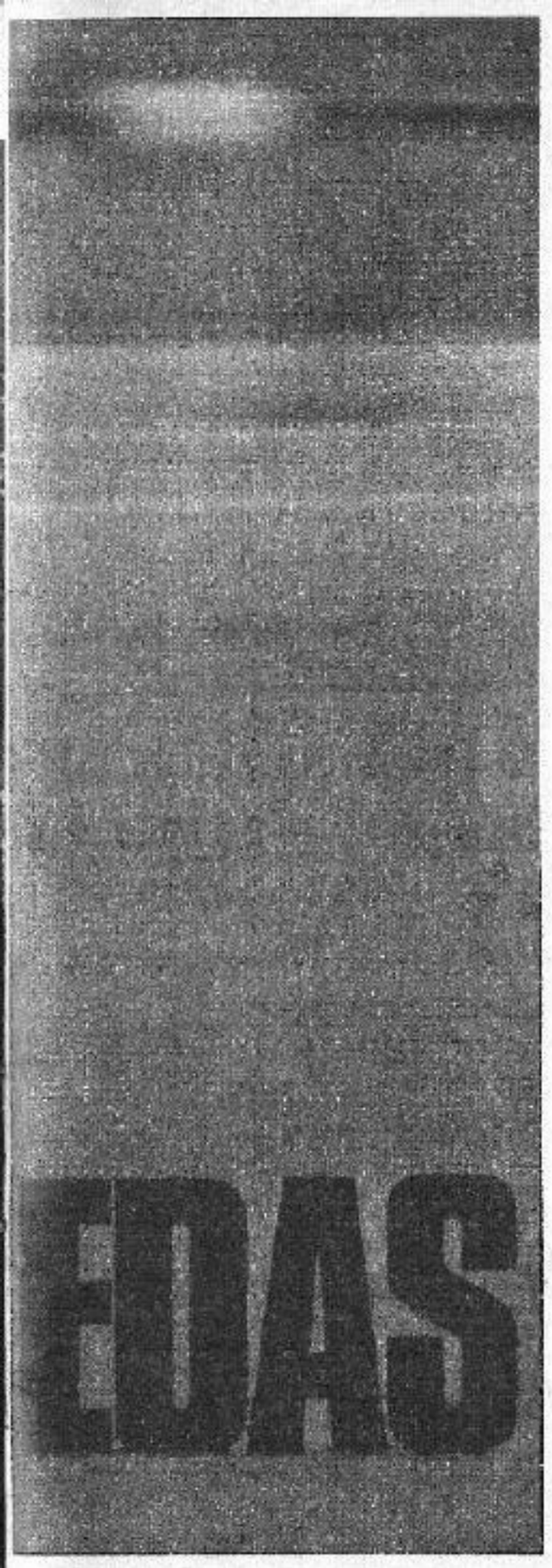
Los recientes competidores dejaron las 125 cm³ en el parque de verificaciones y fueron al patio de boxes a calentar las 175 cm³. Así lo hicieron Gómez, Vivacqua, Arnáiz y Kissling, a quienes se agregó la Gilera de J. J. Pipelich, que no tenía ni por asomo la salida y la velocidad de la K.

Largada la carrera, Kissling y Vivacqua hicieron el gran espectáculo puesto que nunca los separaron más de treinta metros. La mayor parte de la carrera estuvo el segundo en la primera posición, pero Kissling daba la sensación de total control y dominio.

Cuando las vueltas finales se aproximaban se dio lo que todos esperaban y Kissling se apoderó del lide-

Raúl Ubieta dosificó bien su ventaja mecánica para llevar al triunfo su Ithom de 50 centímetros cúbicos de cilindrada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Motocicleta impecable y conductor impecable, Raúl Kissling ganó las carreras de 125 y 175 cm³, ambas sin discusión y ambas Zanella RK.



Las Tehuelche siguen dominando la categoría 100; sólo una falla mecánica relegó a último momento a Corsi al segundo puesto.

El primer triunfo Zanella en la tarde del 25 de Mayo fue logrado por Domingo Redelico, en 100 cm³, favorecido por una falla mecánica de la Tehuelche de Juan Carlos Corsi.



rasgo de una vez por todas, a pesar de que tenía detrás de su Avón 600 x 18, precisamente, a "Chupete".

A todo esto había pasado Arnáiz por la recta principal y adelante de todos y sin vergüenza su Zanella hizo trac-pim-paf-puf y voló la cadena, como en su última carrera.

Los triunfos de Kissling no son producto de la tan mentada suerte; sus dos motocicletas, en ningún momento, sufrieron deficiencias mecánicas, ni sensibles caídas de potencia. Además, fue el único de la clase 125 cm³ que hizo las pruebas de clasificación y uno de los dos que hizo la de la clase 175 cm³.

El piloto más regular después de R. K. en lo que a clasificación final se refiere, fue Alberto Gómez, segundo en la clase 125 cm³ y tercero en la 175 cm³, montando un buen medio mecánico y siempre con las mismas vueltas que el vencedor.

Así terminó la competencia reservada a la mejor y más interesante categoría de nuestro medio, en lo que a elementos humanos y mecánicos se refiere.

Siete motores, 21 ruedas, 14 hombres y 3,5 litros de cilindrada largaron el trofeo Wladimiro Diduch para motos side-cars de 500 cm³. Rodríguez-Agusti picaron al frente, pero a las dos vueltas los hermanos Grezzi y los hermanos Lepiane desplazaron al piloto de la Triumph, hasta que falló el porta-carbón del magneto de los Lepiane, quienes hasta ese momento habían brindado un espectáculo electrizate. Detrás de los Grezzi, que ganaron la carrera, Rodríguez-Agusti consiguieron el segundo puesto, arriesgándose en cada curva, con el consiguiente beneplácito del escaso público.

CAMPEONATOS ARGENTINOS DE MOTOCICLISMO

Formuias Internacionales

CATEGORIA 50 cm³
(1 competencia)

1º	Raúl Ubieta	8
2º	Ladislao Szalay	5
3º	"Poly"	3
4º	Andrés Rodríguez	2
5º	José Schwedt	1

CATEGORIA 100 cm³
(1 competencia)

1º	Domingo Redelico	8
2º	Juan Carlos Corsi	5
3º	Roberto Médici	3
4º	José Regule	2
5º	Santos Szalay	1

CATEGORIA 125 cm³
(2 competencias)

1º	Raúl Kissling	11
2º	Alberto Gómez	5
3º	Guillermo Arnáiz	3
4º	José Belverino	2
4º	Armando Vivacqua	2

CATEGORIA 175 cm³
(3 competencias)

1º	Armando Vivacqua	10
2º	Raúl Kissling	8
2º	Aldo Caldarella	8
4º	Guillermo Arnáiz	3
4º	Alberto Gómez	3
4º	José Pilepich	3
7º	José Belverino	2

CATEGORIA SIDE-CARS 500 cm³
(3 competencias)

1º	Alberto Pomesano - O. Prado	21
2º	Amleto Pomesano-J. Quaremba	17
3º	M. Rodriguez - R. Agusti	15
4º	E. Grezzi - J. Grezzi	11
5º	J. Fava - R. Fava	5
6º	H. Lepiane - E. Lepiane	3
7º	J. Ferro - R. Adami	3
8º	J. Gazalla - N. N.	1

ASOCIACION ARGENTINA DE CORREDORES DE MOTOCICLETAS

PRIMER PREMIO SESQUICENTENARIO - 25/V/66

50 cm³ F. I. TROFEO MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	28	Ubieta, Raúl	Ithom	17m 34s 6	12
2º	74	Szalay, Ladislao	Suzuky	17m 42s 6	12
3º	178	"Poly"	Ithom	18m 50s 8	12
4º	181	Rodriguez, Andrés	Ithom	17m 42s 3	10
5º	107	Schwedt, Jorge	Honda	17m 47s 5	10
6º	184	Pereyra, Roberto	Ithom	18m 08s 0	10
7º	182	Lippi, Rubén	Legnano	19m 07s 3	10
8º	17	Rimasa, Hugo	Legnano	19m 15s 3	9
9º	179	Aldo, Elías	Legnano	19m 44s 2	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 87,100 km/h.

100 cm³ F. I. TROFEO ORGANIZACION TEAM

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	66	Redelico, Domingo	Zanella	21m 03s 3	15
2º	26	Corsi, Juan Carlos	Tehuelche	21m 17s 8	15
3º	148	Médici, Miguel	Tehuelche	21m 22s 3	15
4º	7	Regule, José	Tehuelche	21m 20s 3	14
5º	74	Szalay, Ladislao	Garelli	21m 24s 8	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,432 km/h.

125 cm³ F. I. TROFEO CRUSH

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	15	Kissling, Raúl	Zanella RK	18m 30s 1	15
2º	116	Gómez, Alberto	Zanella RK	18m 31s 2	15
3º	73	Arnáiz, Guillermo	Zanella RK	18m 31s 5	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,432 km/h.

175 cm³ F. I. TROFEO ZANELLA

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	15	Kissling, Raúl	Zanella RK	17m 35s 8	15
2º	151	Vivacqua, Armando	Zanella RK	17m 36s 1	15
3º	116	Gómez, Alberto	Zanella RK	18m 21s 4	15
4º	42	Pipelich, Juan José	Gilera	18m 42s 3	14
5º	73	Arnáiz, Guillermo	Zanella RK	12m 14s 8	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,662 km/h.

SIDECARS 500 cm³ TROFEO WLADIMIRO DIDUCH

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	103	Grezzi E.-Grezzi A.	Triumph	13m 00s 5	10
2º	61	Rodriguez M.-Augusti R.	Triumph	13m 11s 9	10
3º	10	Pomesano A.-Prado O.	Norton	13m 19s 3	10
4º	2	Pomesano A.-Quaremba J.	Norton	13m 24s 5	10
5º	5	Ferro J.-Adami R.	D. K. W.	13m 15s 6	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,136 km/h.

REGULAR

El domingo que viene se reinician las pruebas del campeonato porteño de regularidad. Hasta el momento encabezan las posiciones los hermanos Carlos y Andrés Valle

Se detallan a continuación las posiciones del campeonato porteño de regularidad, luego de disputadas dos pruebas con puntaje: Carlos y Andrés Valle encabezan las posiciones seguidos paragolpe a paragolpe por Vaccare-Yasky y Bruno y Norberto Lehmann.

El Club Argentino de Regularidad organiza la próxima prueba con puntos para este campeonato que se disputará el día 5 de junio y llevará a los participipantes por Luján, Chivilcoy, Saladillo y Cañuelas. Para más datos sobre esta prueba dirigirse al CAR, Saavedra 338, tel. 48-3864.

CAMPEONATO PORTEÑO DE REGULARIDAD

1º)	Carlos y Andrés Valle	351 puntos
2º)	Guillermo Vaccare - Miguel A. Yasky	337 „
3º)	Bruno y Norberto Lehmann	336 „
4º)	Ricardo Insúa - Arturo Bombelli	274 „
5º)	Roberto Hipólito y Sra.	245 „
6º)	José Salguero - Leonel Carballo	203 „
7º)	Walter Taddey - Néstor Lecuenis	171 „
8º)	Rubén Dalliera - Juan Cimini	158 „
9º)	Fernando Espíndola - Arturo Rudiferia	123 „
10º)	Juan A. Ratto - Norberto Espósito	121 „



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 de 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:

La próxima edición de las 500 millas de Rafaela, a disputarse el 4 de setiembre venidero, promete un sinnúmero de cosas interesantes, aparte de la ya conocida pavimentación del circuito.

Las huestes de Tulio Crespi, propulsor del "minijuniorismo", tienen pensada una verdadera invasión a la pista santafesina, tan es así que según declaraciones del joven constructor, todos los minijuniors en actividad van a correr las "500" prácticamente sin ninguna modificación mecánica, especulando con su mejor tenida y su bajo consumo de combustible (recordar que son F.2 hechos y derechos). Sin embargo, el adalid de la cruzada renovadora será Jorge Kissling, quien reemplazará para la oportunidad el motor BMW que tiene su chasis Crespi, por un Fiat 1500 también preparado según versión propia (RK). Sangre nueva... ¡vida nueva!

Las excursiones paralelas a algún tipo de atcividad deportiva, se suceden y multiplican día a día. Loadas sean: acercan pueblos y estimulan contactos por la sana vía del deporte. Hace una semana salieron de 05 un grupo de corredores nuestros y muchos más admiradores rumbo a Indianápolis. Se preparan entre tanto múltiples viajes a Londres para el Mundial de Fútbol. Y entre tanto ir y venir, Braniff programa una excursión para ejecutivos (o ejecutables) golfistas con destino a la Unión. Un verdadero festival del golf, con visitas a ciudades, fábricas de implementos deportivos y, por supuesto, un torneo que correrá exclusivamente para ellos en confrontación con golfistas locales de tres importantes clubes de los Estados Unidos. El capo squadra es el amigo Ben Turner, mientras el respaldo lo brindan Braniff International y A. G. Spalding. Adelante, y hoyo en uno.

Volksvair es la curiosa denominación que aplica a sus trabajos una pequeña fábrica de California. Como en U.S.A. no abundaban las creaciones extrañas y los híbridos raros, estos buenos señores decidieron poner su contribución. Para ello, decidieron tomar cuanto Volkswagen tuvieran a mano y equiparlo con el motor del Chevrolet Cor-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

valr, un 6 opuesto de 2800 cm³ refrigerado por aire. Como los resultados fueron aceptables, se ofrecen estas variantes como equipo para aplicar al de otra manera, tímido escarabajo.

Creemos que debe ser por demás interesante la performance de un Volkswagen 1500 o de un Karman-Ghia equipado con el motor de nuestro tocayo el Corvair CORSA que en su versión más picante ofrece 160 HP bajo el pedal. No sabemos si en estos híbridos se han peocupado de mejorar frenos y estabilidad, ya que tanto incremento de poder puede traer consecuencias indeseables.

Alejandro De Tomaso lanzó un nuevo producto de su creación. Se trata esta vez de un automóvil deportivo que fue presentado en el último Salón de Turín como un nuevo competidor para el grupo 9 de la F.I.A. y eventualmente para la categoría GT. El *curriculum vitae* de este nuevo producto es por cierto bien extenso. Veamos por qué.

El diseño de carrocería corresponde a Peter Brock; ésta envuelve a un chasis "by De Tomaso". El trabajo de construcción de la carrocería corrió por cuenta de Fantuzzi, mientras el grupo propulsor es el ya histórico Ford 289 (4,7) modificado por el propio De Tomaso. Como si todo esto fuera poco Ghia provee el apoyo financiero por lo que el auto lleva la denominación Ghia-De Tomaso. También Carrol Shelby tuvo algo que ver con el proyecto, pero posteriormente se retiró en forma total del mismo.

Como en el Vallelunga, De Tomaso utiliza un chasis "esqueleto" (denominado así por la estructura central semejante al espinazo, al estilo del Lotus Elam) y donde el motor es parte principal y constitutiva del chasis. Sin duda que el block de fundición del Ford 289 posee considerable rigidez para soportar dicha labor. Este motor lleva pistones, bielas y múltiples diseñados por el mismo De Tomaso y ha erogado en el banco de pruebas 475 HP a 7300 rev/min, valor realmente notable.

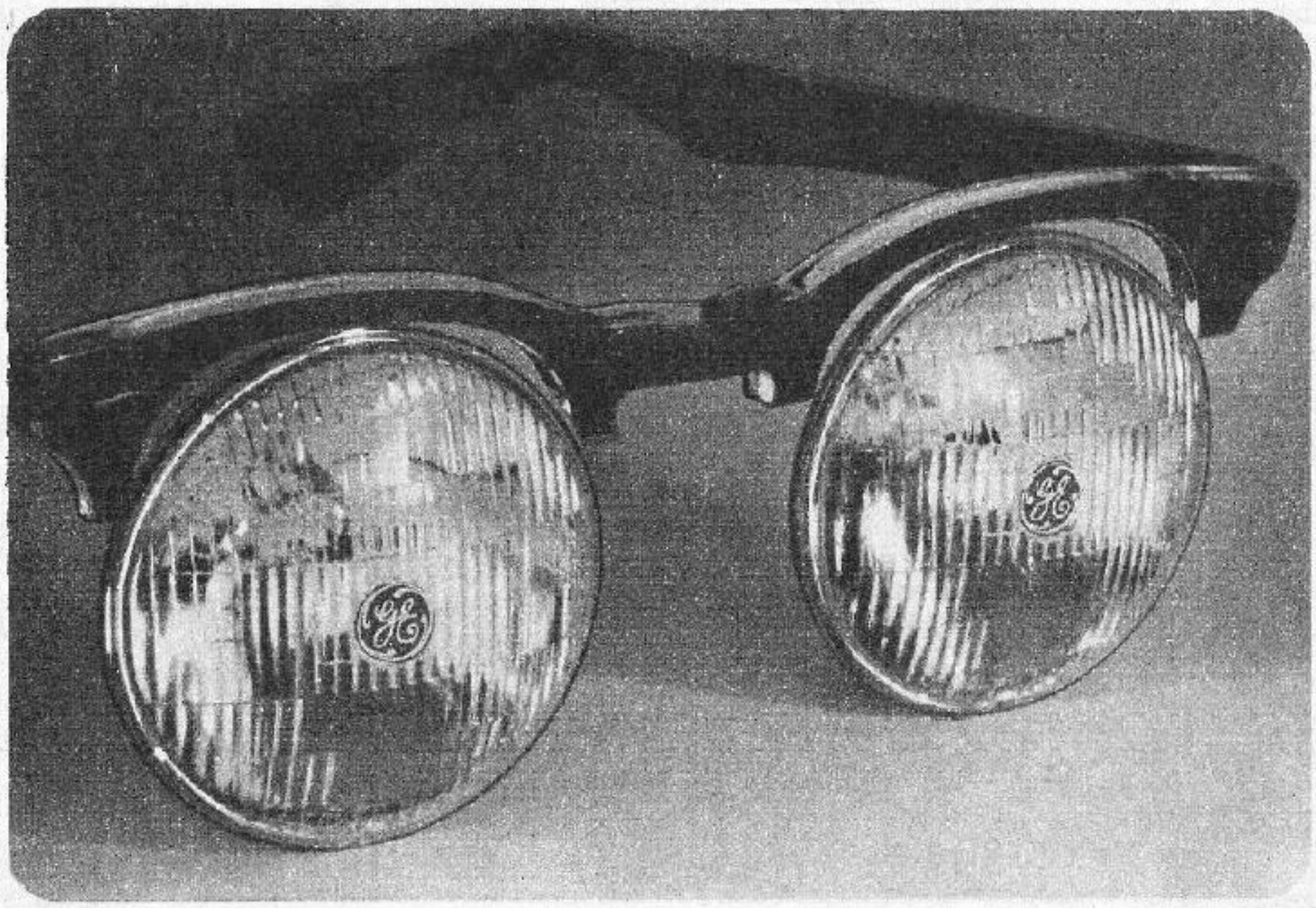
Las suspensiones son convencionales, constituidas en ambos casos por brazos de largo desigual, elásticos helicoidales y amortiguadores tubulares. La suspensión trasera se relaciona al chasis con soportes asegurados sobre el alojamiento exterior del embrague.

En cuanto al aspecto exterior está muy bien logrado estética y aerodinámicamente hablando y sobre todo la porción trasera revela el trabajo de Pete Brock. En efecto, a la cola típicamente Kamm, Brock agrega una delgada aleta transversal para aumentar o disminuir la adherencia, como en el Chaparral, aunque en este ejemplo se ha conseguido mayor sobriedad visual sin perder por ello efectividad.

Se comenta además que De Tomaso presentaría dos coches en competencias, uno de los cuales sería conducido por nuestro conocido Masten Gregory y el otro por un piloto no designado todavía.

El quedar atrás los problemas sentimentales que habían alejado a Pocho Boscacci —preparador y acompañante de Roberto Pedelaborde— de la participación activa en competencias de Turismo Mejorado, la categoría ha ganado un nuevo piloto. Boscacci volvería a acompañar a Pedelaborde en algunas carreras y comenzará pronto la preparación de su propio Fiat 1500 cupé para correr el Gran Premio. Socio en el automóvil y en la conducción será el dibujante Mario Bertolini, quien corriera el GP de 1964 con un Fiat 750, bajo el seudónimo de "Mario". Bertolini alcanzó cierta notoriedad en aquella carrera, porque habiéndose detenido el motor del Fiat, pretendió esperar que se enfriara, para comenzar a repararlo.

Al comisario deportivo Mauricio Gallo, con su puntualidad y magnífica eficiencia puestas de manifiesto en las tres largadas de la reciente carrera de TC en el autódromo de Mendoza, demostró que no hace falta ni el exhibicionismo ni la mala educación característica en algunos de sus colegas para desempeñar una función que es sencilla cuando se la conoce y se la sabe practicar. El Automóvil Club Mendoza volvió a brindar una organización tan buena como la de la carrera de Fórmula Tres, correspondiente a la Temporada Internacional.



PARA VER MUCHO MAS LEJOS...

Coloque en su automóvil o camión Unidades Selladas asimétricas General Electric.
Mayor intensidad luminosa debida a su reflector parabólico de vidrio espejado. El vidrio espejado es el material que presenta el mayor índice de reflexión, manteniendo sus cualidades intactas en todo momento.
El reflector de vidrio espejado y su lente prismático aseguran un perfecto control del haz de luz, que es proyectado sobre el camino en intensidad y ángulo adecuados.
La luz baja es un haz perfectamente definido, no dificulta la visión de los conductores de los vehículos que se aproximan. El haz de luz asimétrico de las Unidades Selladas G. E. alcanza hasta 120 metros (los faros comunes, término medio, no superan los 80 metros). Las Unidades Selladas G. E., (que son herméticamente cerradas), conservan a lo largo de su vida todas las características iniciales, no habiendo, por lo tanto, problemas de tierra, humedad o acción del tiempo.

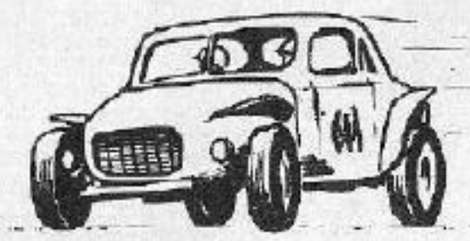
Fabricadas en Brasil por
General Electric Sociedad Anónima

DISTRIBUIDORES EN NUESTRO PAIS:

Acero-Motor S. A.	Warnes 820
Cadma S. A. C. I. y F.	Viamonte 1430
Cira S. A. C. I.	Viamonte 1516
De Angelis S. A.	Córdoba 1865
Fiore, Paniza y Torrá S. A. C. e I.	Viamonte 1581
Galve Hnos. S. A. C. I. F. e I.	Caseros 832
Goffre, Carbone y Cía. S. A. C. I.	Viamonte 1549

GENERAL ELECTRIC ARGENTINA
SOCIEDAD ANONIMA
Carlos Berg 3651 - Buenos Aires

CREADOS PARA TRIUNFAR...!



2 en 1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BURD

VALVULAS

INDIANAPOLIS

Fabricadas con precisión para cumplir con exactitud su importantísima función dentro del motor

RONCHETTI, RAZZETTI & CIA. S.A.

ROSARIO · BUENOS AIRES CORDOBA · TUCUMAN



Hastan unas monedas para que su llama viva no se apague... la contribución que usted entrega a ALPI, responde con visibles realidades a las esperanzas de miles de niños y adultos lisiados. Ese hace ALPI... y lo hace gracias a usted! Porque usted y ALPI han librado una gran batalla de amor y solidaridad, hoy miles de seres pueden sonreírle al mañana. Pero... la batalla no ha terminado! ALPI necesita de usted, porque los inválidos del aparato motor, niños y adultos, necesitan de ALPI.

Ayúdenos a devolver salud, movimiento y alegría de vivir a quienes creen haber perdido toda esperanza!

Alpi es esperanza!

Billinghurst 2447 · T. E. 83-7219 · Buenos Aires

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

CONFIDENCIAL

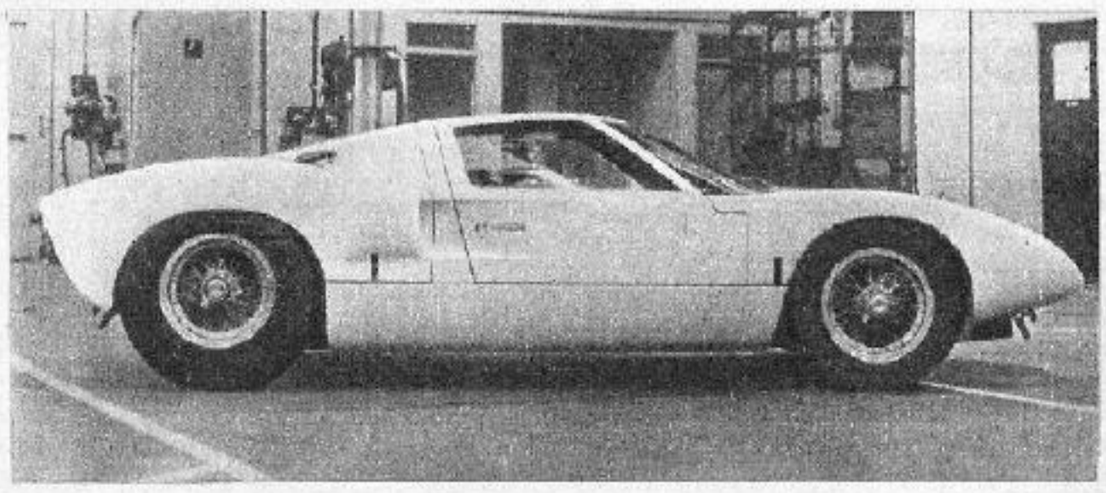
Cosa común es en nuestras calles ver (y oír) numerosos Fiat, Peugeot, N.S.U., etc., etc., con escape libre o ruidosas derivaciones menores, sonoras expresiones todas ellas del general entusiasmo argentino por el automovilismo deportivo, entusiasmo que se nutre con coches de calle ante la lejanía de auténticos "sports".

A este mundillo de "fans" le parecerá inconcebible que a un genuino automóvil GT le coloquen silenciadores, le reduzcan en alguna medida la potencia, suplan los amortiguadores originales por otros más blandos y —aberración de aberraciones, voto a sanes— ofrezcan como opción aire acondicionado. Todo esto para la versión calle que se venderá al público.

Ahora bien, estas modificaciones se observan con menos reticencia si se considera que el vehículo de que hablamos es el Ford GT 40, pues sin duda sería una falta de consideración hacia los demás circular con el poderoso Ford 4,7 litros con escape libre. Por otra parte, con la reducción de potencia sólo ofrece tranquilos (!) 335 HP a 6250 rpm, otorgando así más longevidad al motor.

El inocente autito se vende a quien quiera y pueda comprarlo en la división de vehículos avanzados de Ford en Buckinghamshire, Inglaterra, al módico precio de 15.000 dólares, con numerosas opciones y eligiendo el eventual dueño el color del auto, el tapizado, posición de los pedales, etc. Pero de cualquier forma nos atrevemos a predecir que no se venderá tanto como un Morris Mini, pongamos por caso.

Indudablemente, el GT40 es un gran paso adelante de Ford y de los norteamericanos, de quienes jamás se hubiera esperado tal cosa hace cinco o seis años. Pero colocarle aire acondicionado a un "pur-sang" es ya tan agraviante como comerse una vaca en la India.



Una de las aberrantes, si bien atractivas, creaciones norteamericanas, la constituyen los "Hot-Rods", monstruos con inmenso poder de aceleración, resultantes de típicos motores "made in USA" que alcanzan hasta 1.000 HP, que generalmente se colocan sobre carrocerías tipo Ford A, Chevrolet 30, o similares de otras marcas, cuya inexistente aerodinámica se contrarresta con la baja relación peso-potencia. Aunque doblan como un ladrillo adosado a un patín, sus iracundos dueños parece que se divierten bastante con ellos, sobre todo en la vía pública, cuando se encuentran con inocentes automovilistas que vuelven del supermercado con su hydra-matic colocado en drive. Como si ello fuera poco, estos exóticos individuos dan rienda suelta a su imaginación (?) cromando cuanto elemento del auto puedan y pintando rubicundas llamaradas amarillas sobre fondos verde cotorra, lunares rojos, etc., de manera tal que el auto parece un huevo de pascua sobre ruedas.

Sin embargo, otra opinión le merecen al artista británico Gerald Laing. Este, con académica autoridad asevera: "El hot-rod es una auténtica expresión del arte folklórico norteamericano...; el pintar y correr un hot-rod tiene tanto significado ritual como para los japoneses la ceremonia del té."

Para aquéllos que duden de la cordura de Laing tan sólo agregaremos que realiza sus pinturas sobre bronce, aluminio y cromo utilizando láminas y pedazos sueltos de vinilo e inspirándose —según él mismo— en los hot-rods. No sabemos si en realidad se inspira con estos engendros, o si estas excentricidades tienen por objeto conseguir aquello de: "ladran Sancho...", porque lo concreto es que realizó una exposición de sus cuadros en Nueva York, vendiéndolos magníficamente.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO CORSA

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

ALFISTA

De Oscar J. Pardo, D. Bosco, Quilmes.

He adquirido un Alfa Romeo Giulietta TI modelo 1962 y me interesa conocer todos los datos técnicos del coche que ustedes puedan darme (en éstos incluyo la correcta temperatura y presión de aceite, luz de platinos, máximas rpm a que puede realizarse cada rebaje, etc.).

Cuando lo compré, estaba un poco caído, pero como a mí me gusta andar bastante fuerte, decidí gastar todo el dinero que fuese necesario para dejarlo en perfecto estado. Así fue que le hice hacer chapa, pintura, tren trasero, transmisión, tren delantero y motor, además lo equipé con butacas, tablero adicional y gomas especiales.

Me faltan pocos días para retirar el coche del taller y todavía no pude encontrar ninguna persona que me asesore sobre cuál es el régimen de vueltas y/o velocidades adecuadas para ablandar el motor, y supuse que ustedes podrían proporcionarme este dato.

Me interesa saber también dónde puedo encontrar una casa en la que tengan toda la gama de repuestos y accesorios para el coche y un lugar donde vendan el manual del mismo.

R. — Van los datos técnicos: Motor (cilindrada, 1.290 cm³; diámetro y carrera, 74x75 mm). Chasis (distancia entre ejes, 2.380 mm; trocha delantera, 1.285 mm y trasera 1.270 mm). Peso, 880 kg. Gomas presiones de inflado con gomas Pirelli Cinturato, de 1,5 a 1,6 kg/cm² adelante y de 1,6 a 1,7 kg/cm² atrás). Bujías (Marelli CW 225 G o Lodge HLN, luz correspondiente para las primeras 0,6 a 0,7 mm y para las segundas 0,5 a 0,6 mm).

..Luz de válvulas (con motor frío y válvulas nuevas, admisión entre 0,425 y 0,45 mm; escape entre 0,475 y 0,50 mm). Si los árboles de leva llevan entre la primera y la segunda leva una marca consistente en un círculo con una cruz dentro, la luz de válvulas es diferente: admisión entre 0,475 y 0,50 mm y escape entre 0,525 y 0,55 mm.

Luz de platinos: entre 0,35 y 0,40 mm. Presiones de aceite: al régimen máximo entre 4,5 y 5 kg/cm² y al mínimo (regulando): no menos de 3,5 kg/cm².

En lo referente a regímenes de rotación del motor y sus correspondientes velocidades en cada marcha para el ablande no disponemos de esos datos.

Repuestos puede encontrar en Vianini Arg., Cangallo 564, Capital, y el manual puede usted consultarlo personalmente en nuestra redacción, ya que tenemos un solo ejemplar.

PEDUZZI Y LOS CAÑOS

De Hugo Ispani, Casilda, Santa Fe.

Me dirijo a ustedes para formularle algunas preguntas:

1) El acompañante de Ricardo Peduzzi, ¿dónde está ubicado en el coche?

2) El asiento del conductor, ¿es cierto que está ubicado en el medio?

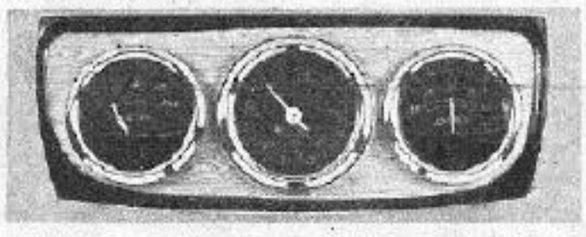
3) ¿Cómo hacen para bajarse del coche si sus dos puertas delanteras están bloqueadas por el escape?

R. — El acompañante de Ricardo Peduzzi se ubica en un asiento situado exactamente detrás del del piloto (en tándem con éste), y éste está ubicado por su parte en el medio del coche (razón por la cual el accionamiento de los pedales es algo despatarrado); en la foto se ve bien la situación de ambos.

La pregunta tres tiene la siguiente contestación: es cierto que en las primeras carreras que corrió este coche los caños de escape bloqueaban una puerta (la izquierda, ya que el aparato tiene dos), en consecuencia el acceso se hacía por la puerta derecha —como también se puede apreciar en la fotografía— de todos modos como la si-



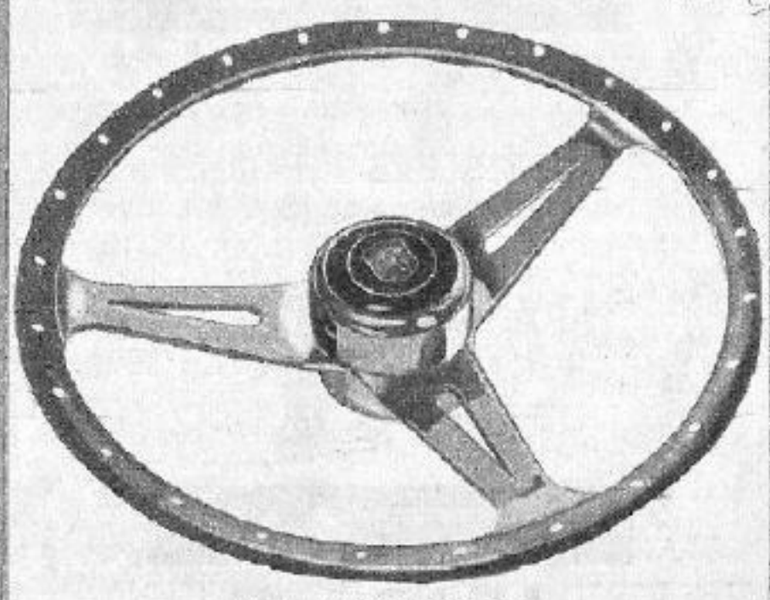
NOVEDADES CORSA



KILOMETRO: Quintino Bocayuva 392 y Quito 4018. Buenos Aires, fabrica la línea completa de tableros **DEPORTIVOS y STANDARD, para todas las marcas** y modelos de vehículos, provistos de instrumental de alta precisión, **AMPERIMETRO, INDICADOR de COMBUSTIBLE, MANOMETRO de ACEITE, VACUOMETRO, CUENTA REVOLUCIONES,** etc. Reparación integral de instrumental y venta de repuestos. ENVIOS AL INTERIOR.



Logre más pique y kilometraje en su Fiat 1500, Peugeot 403 - 404, Ford F-100 al F-900, etc., con los carburadores especiales **WEBER - SOLEX - HOLLEY,** que **reforma y coloca BERNARDO RODRIGUEZ y Cía., de calle Malabia 1571, Tel. 71-0303, Capital. Casa especialista en afinación de motores**



JUAN ALBERTO SANDRINI
presenta su línea de **VOLANTES DEPORTIVOS 1966**
para automovilismo y náutica. Ofrecen,
además de su fina artesanía europea, más seguridad en caso
de accidente e inigualable placer de manejar
Distribuidor exclusivo:
Roberto S. Tortorelli, Rivadavia 6091, Tel. 66-1528, Bs. As.

La firma **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L.** presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos **GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT.** Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman 1375/79** (antes S. Blas), alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026, Bs. Aires.** Solicite Folleto Gratis





AL-RO S. R. L. presenta el **nuevo faro modelo Nº 555** expresión de una nueva línea que incorpora a su acreditada producción, para satisfacción de la técnica moderna. • **NUEVO SISTEMA DE REGULACION** • **NUEVO CASCO EXTRA CHATO** • **NUEVO CRISTAL OPTICO** • **NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE.** Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país. **Fabricantes AL-RO S. R. L., Pje. Luis Braille 5620, Capital. T. E. 64-6006 - Venta y colocación en el acto ALRONCE, Jujuy 332, Cap. - T. E. 93-8246.**



JUAN CARLOS BIONDINO
EL CENTRO FIAT MAS "TUERCA"
DE BUENOS AIRES
presenta en su local de **TAGLE 2547** (a pasos del A.C.A.) el cárter especial para **FIAT 1500** tipo competición, con niples para radiador de aceite y filtro especial.



Conjunto de componente de alta performance apto para MAGNETTE, MGA y MGB. Muchos no ilustrados. **Extraordinaria mejora en Potencia, frenaje y estabilidad.** Instalación sencilla sin modificaciones. Puede rendir hasta 145 HP según el nivel de preparación que se adopte. **GALLO 1576, Capital.**



AHORRE $ - SOMOS FABRICANTES de un verdadero y práctico **GARAJE PORTATIL** que protege su coche del sol, lluvia, viento, granizo, heladas, polvo, etc. Se fabrica en resistente tela de algodón especial revestida con policloruro de vinilo importado, plastificada en su parte exterior y afelpada por dentro. No raya, no deteriora, ni se pega con el calor. Cosida y Soldada, **100 x 100 impermeable. Ventilación integral.** Todas las marcas y modelos de vehículos. Envíos al interior. **PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6001, Buenos Aires.**
ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS **Patente Nº 897.638**

EL MARTES
LARGA EL
Nº 7
DE
Parabrisas
CORSA
CON LAS 500 MILLAS
DE INDIANAPOLIS EN
TODOS SUS DETALLES
Y ADEMAS
• LOS 1000 Km. DE
NURBURGRING
• MINIJUNIOR EN
TARARIRAS (URUGUAY)
• CASOS Y CORSAS
DE TODO EL MUNDO
APARECE
EL MARTES
7 DE JUNIO
COMPRE Y COLECCIONE
Parabrisas
CORSA
AL PRECIO DE $ 30.—

CORREO CORSA

tuación era antireglamentaria, ahora el coche tiene los escapes curvados de tal manera que no enforpecen la apertura de la puerta izquierda.

GORDINIANA

De Rubén Espence - Capital.

Mo dirijo a ustodes a los efectos de solicitarle la publicación de la presente en la sección Correo Corsa.

Como lector de esta revista y como coleccionista de la misma me dirijo a Parabrisas CORSA para solicitar la preparación de un Renault Gordini, siempre y cuando esté al alcance de ustedes.

Respecto a su revista (CORSA) estoy muy contento, pues las notas son claras, y sus fotos nítidas, y más que nada por ser los mayores defensores del automovilismo nacional.

Soy un gran simpatizante del Chevrolet, y como último pedido sería la foto en colores del Chevy II.

R. — En realidad creemos que su solicitud es un poco exagerada porque nosotros nos dedicamos como máximo a contestar preguntas de lectores, no a prepararles sus coches, no obstante, si usted lee el índice de las notas de la serie "Preparación deportiva de un automóvil" verá que tenemos planeada una nota sobre la preparación de ese coche.

Le agradecemos mucho sus conceptos y nos pone contentos que usted esté contento, en una palabra: estamos todos contentos.

Lamentablemente no disponemos de ninguna foto en colores del Chevy II.

PREGUNTAS SURTIDAS

De José M. Paz Anchorena (n) - Cap.

Quisiera hacerles las siguientes preguntas:

1) ¿Qué significa la sigla D.K.W.?

2) Velocidades máximas alcanzadas por los autos de "Bamse" y de Froilán González (Cupeiro-Marincovich) en el Autódromo porteño.

3) ¿Por qué el gran periodismo argentino no hizo hincapié en los trabajos siderales por cierto) de los hermanos Bellavigna en el box del Chevy II, efectuados el domingo 8 del corriente, luego de la segunda serie, en el reducido timpo de 19 minutos más o menos (no llegaron a 20)?

4) ¿Por qué nuestros pilotos de TC corren en el Autódromo si al final del año o temporada esos escasos puntos no se computan coma válidos?

5) Quizá sea un poco tarde a lo que me voy a referir ahora, pero me inquieta saberlo: en las publicaciones aparecidas antes del G. P. de TC del año 1965, se aseguraba o simplemente se decía que por la cantidad de primeros puestos y puntos obtenidos por el gran piloto del Chevy (Cupeiro) habría una lucha inquietante con los Emiliozzi (inmejorables pero sí "Alcanzables" y "pasables") al finalizar el G. P. si alguno abandonaba (fuere el que fuere) era Campeón el otro. Si ambos terminaban, Campeón Cupeiro, y si ambos abandonaban, Campeón Cupeiro también. Así ocurrió, ¿por qué no fue el resultado predicho, en cuanto al campeón?

R. — 1) La sigla D.K.W. significó para la fábrica de Otto Rassmusen tres cosas distintas: primero "Das Knaben Wunsch" (El deseo del muchacho) que individualizó un pequeño motorcito casi de juguete para aplicaciones ciclísticas; luego al fabricar ya su primer vehículo "Das Kraft Wagen" (el vehículo a motor) y finalmente individualizó a un autito con el nombre "Das Kleine Wunder" (la pequeña maravilla). Alrededor del año 1937 la fábrica de Rassmussen se unió con Wanderer, Audi y Horch en la Auto Union.

2) Estimamos que los coches de "Bamse" y de Cupeiro alcanzaron al final de la recta larga del circuito Nº 1 de nuestro Autódromo local, unos 200/210 kph de velocidad.

3) En lo que respecta a nosotros no opinamos de este tema porque ni vimos personalmente los trabajos ni nos llegaron referencias más o menos autorizadas.

4) Antes de largarse el G.P. del año 1965, Emiliozzi y Cupeiro totalizaban 75 puntos cada uno. Pero con la diferencia que Cupeiro tenía cubierta la cantidad máxima de carreras puntables, es decir diez. Por lo tanto si obtenía más de tres puntos en el G.P. se le descontarían para reemplazarlos por el nuevo puntaje obtenido. Si no obtenía tres puntos en el G.P. se mantenía en la cifra lograda. En cambio para Emiliozzi siempre se sumaban puntos, con lo que se colocaba en óptima posibilidad de repetir el cuarto campeonato argentino. Esta situación obligaba a Emiliozzi a ganar la primera etapa contra cualquier riesgo, ya que de ser así, Cupeiro solo podría obtener el campeonato saliendo tercero, mientras que Leoffel se veía obligado a ganarlo. En cambio si Emiliozzi salía segundo en la primera etapa, Cupeiro con solo salir cuarto y Leoffel segundo en la Clasificación General, obtendrían el Campeonato. Como Cupeiro solo obtuvo un segundo puesto parcial no sumó puntaje. En cambio, Emiliozzi logró el triunfo en cuatro etapas y un segundo puesto (con lo que totalizaba 14 puntos) pero un reglamento establece que aquel que hubiere abandonado no puede obtener más del puntaje (menos uno) del cuarto. Como al cuarto en la competencia le correspondían cinco puntos, de ahí la victoria final de Emiliozzi sobre Cupeiro por 79 a 75.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ENTRETENIMIENTO

Creación de APYRE

TM EN EL PARAISO

a	4	2	5	3	10	5

b	7	5	8	1	2

c	7	2	9	6	11

1=								
	1	2	3	2	4	2	5	2

2=								
	3	2	6	7	8	9	9	10

3=					
	1	11	5	11	9

La palabra a) significa "Descansar con el sueño, echar un sueño"; la b) "Conjunto de personas o cosas reunidas en el mismo lugar (entre nosotros significa hasta... ¡embustel) y la c) "charnela de dos piezas (que si no se aceita, cuando se abre la puerta chilla)".

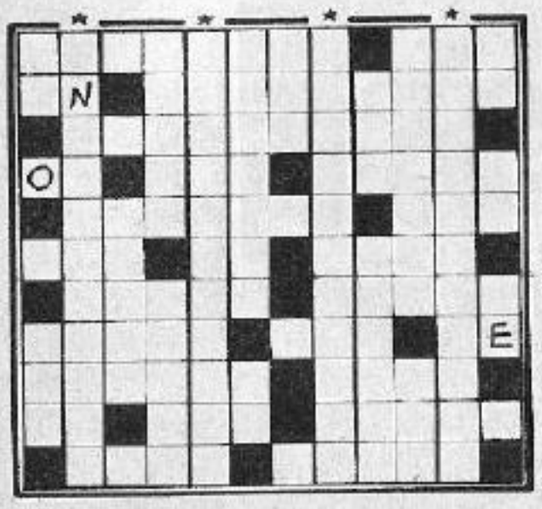
Halladas las tres palabras, escribirlas en los casilleros a), b) y c) y luego transcribir las letras en los casilleros 1, 2 y 3 bajo los mismos números. En éstos últimos casilleros se leerán tres apellidos de ganadores de TM (noticia en PARABRISAS CORSA Nº 5).

¿QUE SUCEDIO EN MENDOZA?

Este entretenimiento se resuelve ubicando en el casillero las siguientes palabras:

de 10 letras: TILINTEARE'
" 9 " : ALISTADOS
" 8 " : CEIBALES
" 7 " : ADRIANO - ENSARTA - LINARES
" 6 " : CAOLIN - EPOCAS
" 5 " : ARTES - BALAS - FRINE - GEMAS - MARZO - MELON - MISIA - NIETO - OPONE
" 4 " : CINE - NENE - OCTO
" 3 " : AAR - ACA - AFA - ALI - AMA - ANA - EST - IDO - OFF - TRI
" 2 " : AN - AS - CE - DE - EA - EE - EN - NE - NF - OC

A juego terminado, si las palabras estarán bien colocadas, en las columnas marcadas con una estrellita aparecerá un título de PARABRISAS-CORSA (Nº 5 - Pág. 8) completado con el nombre de un campeón de TC.



SOLUCIONES DEL NUMERO ANTERIOR



34182
RADIO

7853619
VIBRADO

DORA BAVIO
1234 56789

a

RADIO
34182

b

VIBRADO
7853619

y en la "corona"

DORA	BAVIO
1234	56789

LA CORONA: EL TRIUNFADOR

a): LA SOLUCION b): EL TOTAL:

LA FUERZA NO ESTA EN EL PIE

Para que Ud. acelere "a fondo", el motor debe poseer la precisión de ajuste exigida por su óptimo rendimiento. En la Argentina -como en todo el mundo- fabricantes y mecánicos le permiten lograr **toda la fuerza** colocando aros de pistón Perfect Circle, la marca del 2 en 1. Máxima compresión en los cilindros con mínimo consumo en cualquier condición de funcionamiento.

AROS DE PISTON

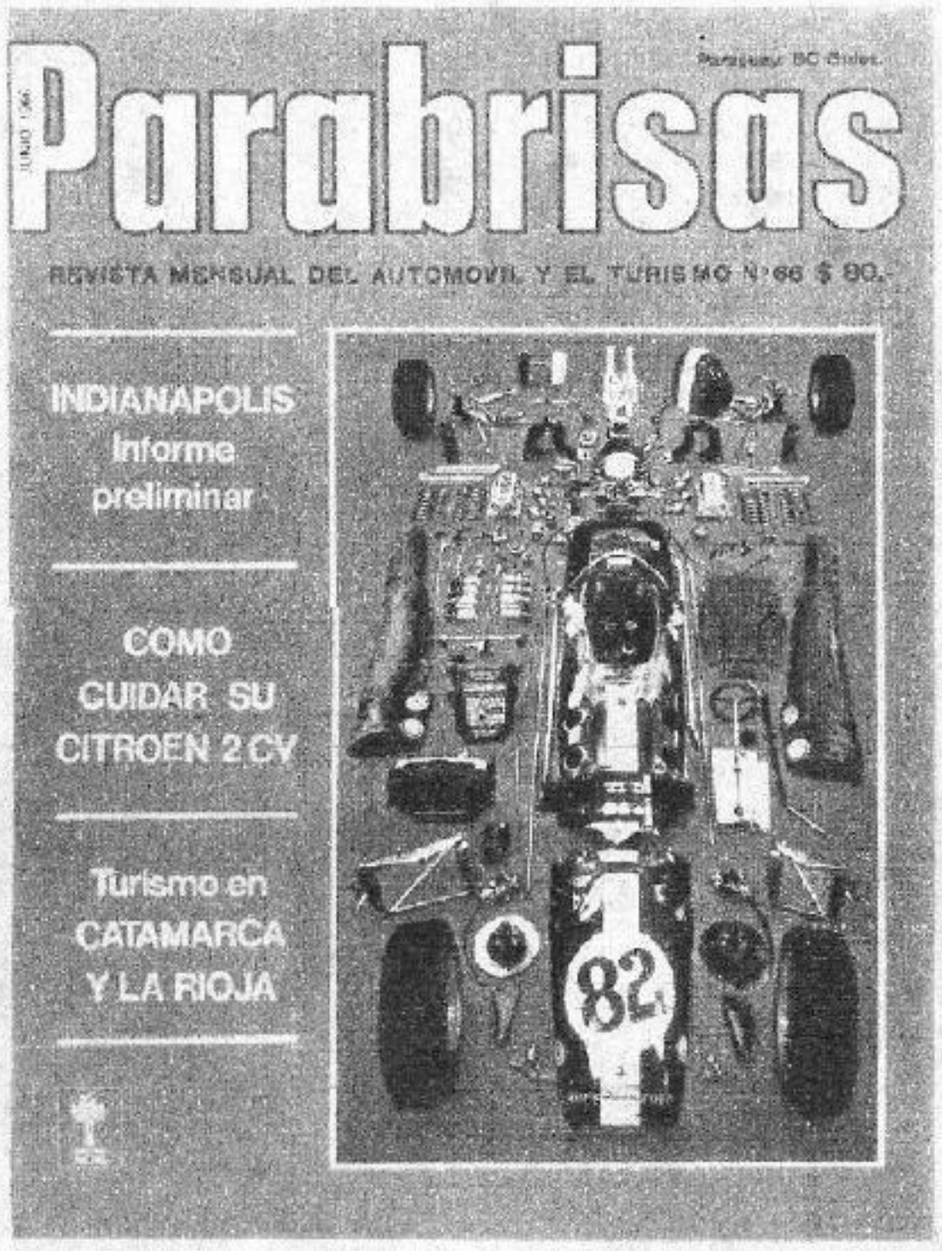
PERFECT CIRCLE

FABRICADOS POR E. DANERI i.c.s.a. LICENCIADA DE PERFECT CIRCLE - DIV. DE DANA Co. U.S.A.

IN - OUT

Es "in" comprar **PARABRISAS** de Junio. Es "out" no entusiasmarse con su contenido. Es "in" conocer los circuitos, ciudades, hoteles, paseos y sorpresas que le deparan Catamarca y La Rioja en una nota turística con fotos a todo color titulada: **El Cálido Noroeste,** pero es absolutamente "out" que no sepa **Cómo cuidar su Citröen 2CV,** desde el service hasta los más mínimos secretos de su conservación.

De manera que compre hoy mismo **PARABRISAS** de Junio y lea lo que es "in" y lo que es "out" en materia de automovilismo.



YA APARECIO REVISTA

Parabrisas

DE JUNIO $ 80.-

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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión N° 7970

Registro de la propiedad intelectual
Nº 856913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com