Las revistas de Mauro

Nº 43 - FEBRERO 14 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 50.-

Parabrisas

CORSA

JEAN-PIERRE BELTOISE CAMPEÓN DE F. 3

EL ACA SE EQUIVOCÓ?

(Pag. 12)

EXQUISITO: LOTUS 41

(Pag. 16)

AUTODROMO: MATRA POR CUARTA VEZ

(Pag. 7)

surameris

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

Director: RONALD HANSEN

Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal COSA

Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI

Redactor Principal: CARLOS M. THIERY

Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO, ENRIQUE T. MEINCKE, JULIO PEREZ BALBI.

Corresponsales: GIANNI ROGLIATTI (Europa), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).

Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E. F. E.

Edición mensual Parabrisas

Secretarios Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n.) y GUILLERMO MARTIRE.

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 VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.

Servicios del exterior: PARIS-MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO

Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS.

Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN

Coordinador: LUIS SOLER CAMINO

Jefe Talleres: ROBERTO LEONE

Diagramación: ROBERTO MERGOSA

Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

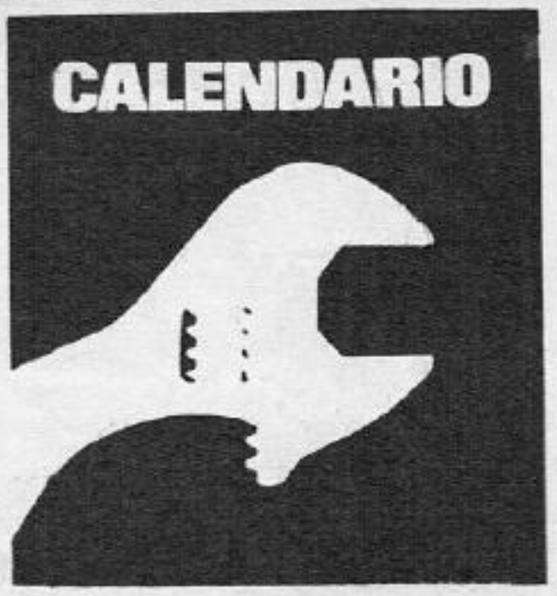
Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

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

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. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO





Triumph TR 4, hermana de Pichetta y amigas, la caracterización de Speratti es perfecta.

Bueno, ¡al fin se fueron esos cochecitos de carrera acomplejantes, con sus juntas Heims, suspensiones rebuscadas y todo eso. Ahora, a abocarnos de nuevo al TC y a la MN, que aunque no doblan ni frenan un pito, son nuestros, qué embromar! Además, los melenudos disfrazados de iracundos, ¿a quién le ganaron, eh?, ¡a quién le ganaron! Vinieron con coches con muchos más HP plus, con muchas más gomas de respuesto y además con dibujitos raros, con motores que mejor no abrirlos porque seguro que adentro tenían trampa, con combustible especial, sí, como lo oyen, especial y como si eso fuera poco, una hinchada que gritaba como para hacer ganar a cualquiera. ¡Qué vivos! ¿Por qué no se subieron al coche de Musso a ver qué pasa? ¿Por qué no se dieron unas vueltas en una pista de tierra con el MN de Cataudedela? ¿Eh, por qué? Porque todo fue un arreglo. Resulta que con el asunto de los pesqueros rusos se temía un conflicto diplomático con la URSS; en esta época de buscar terceras posiciones, no nos favorecería en nada y pecaríamos de retrógrados y anticuados rompiendo relaciones con un país al que ya nadie le tiene miedo. ¡Si son buenísimos! ¿Quién le teme a Vlidimira Wultoff? Entonces se pensó en traer agentes de un país que realmente estuviera en una tercera posición internacional para que mediara de conciliador. Para llevar a cabo tan delicada misión ¿quién mejor que la eterna Francia de Charlie De Gaulle que hoy a la cabeza de cualquier país desarrollado, se da el gusto de pegarles un taquito a los Johnnies y coquetear con los Boris?

Fue entonces cuando se pensó en mandar al agente Ghezzi, quien en realidad no es el Presidente de la Comisión de Carreras del A.C.A. sino un conocidísimo agente de vuelo internacional. Hete aquí entonces que lo envía a nuestro 00-Ghezzi, con la misión de importar tres agentes plenipotenciarios con la delicadísima misión de servir de intermediarios entre nuestro gobierno y el Kremlin, para lo cual era fundamental que los enviados secretos vinieran camouflados bajo la aparente misión de una actividad cualquiera, como bien podía ser la Temporada Internacional de Fórmula Tres. Aproximadamente una semana antes de la primera carrera, aterriza en nuestro país el avión que conducía al agente Jaussaud, el primero de los tres contratados por el escribano Ghezzi, hombre de mil recursos; los otros dos, seguirían en Montecarlo desempeñando una difícil misión de espionaje encomendada por el Principe Reiniero en torno del negociado del Casino y los Baños de Mar emprendido por Onasis. Ellos eran Servoz-Gavin y Beltoise.

Desembarcan estos últimos en Buenos Aires y por una rara coincidencia, —¿me siguen?— POR UNA RARA COINCIDENCIA, un pesquero ruso entra en el puerto de Buenos Aires(...) Otro dato: hasta último momento no se sabía con exactitud adónde se correría la segunda fecha, y por una de esas casualidades, se le da a Mar del Plata la segunda carrera cuando los pesqueros se paseaban por La Perla y Playa Grande abusando de nuestras jóvenes célibes.

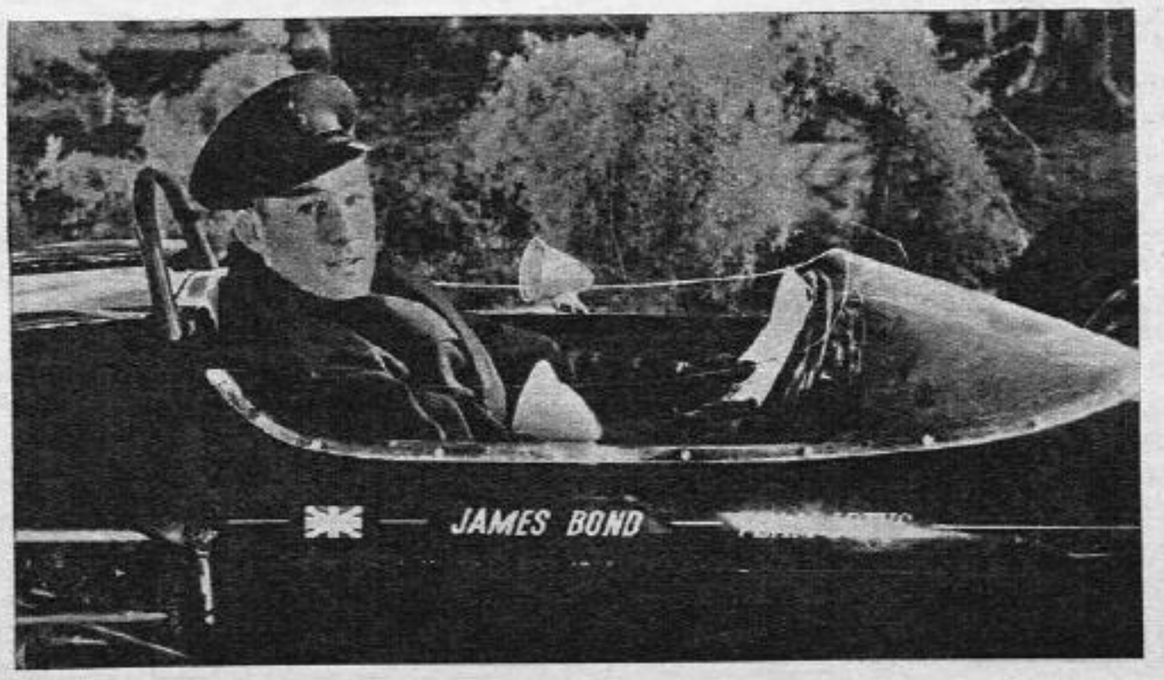
Así cualquiera es capaz de ganar una modesta carrera de Fórmula Tres. Si James Bond tiene un Aston Martin que tira aceite en las curvas y dos ametralladores en el paragolpes delantero, ¿qué no pueden tener tres Matra contratados por el Interpol al servicio de la democracia?

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

En Australia, la segunda carrera del Campeonato Tasmania, luego de la interrupción y traslado desde Nueva Zelandia. Días pasados, justamente en Tasmania, el fuego provocó un desastre tan grave que incluso se declaró estado de emergencia. Si esto decidirá sobre el futuro del Campeonato, con dos fechas más por cumplir, de la Fórmula Tasmania, no se sabrá hasta que Jack Brabham nos llame por teléfono la semana que viene. El domingo se correrá el Trofeo de Warwick Farm.

En Italia el domingo comienza el lírico Rally de las Flores que durará hasta el domingo 26. Tiene puntaje para las Categorías Turismo de Serie y Turismo. Muchachos, a cortar flores con el techo...

El escribano Ghezzi intentó contratar agentes y corredores de la magnitud de Stirling Moss y James Bond. Por fin se decidió y trajo los Matra. Todo fue un arreglo.



COMPETENCIAS NACIONALES

En Rivas, a 34 kilómetros de Mercedes, en la provincia de Buenos Aires, se llevará a cabo una de estas divertidas reuniones de automóviles teóricamente construidos hasta 1927. Por el lugar en que se encuentra el circuito, está comprendido dentro de la zona A y la carrera está reservada a la categoría Fomento Automovilista exclusivamente. ¿Quienes corren la Categoría Fomento? Todos los coches con válvulas en cualquier lado, construidos hasta 1927 y con cuatro cilindros. O si no de válvulas laterales y también cuatro cilindros pero de 1927 en adelante. Prácticamente, estas son las únicas limitaciones, así que para ganar: comprarse un Bugatti tipo 37, poner bien duras de presión las gomas y listo. Existe también una zona B; de las dos zonas saldrán siete ganadores de cada una para disputar la final en seis carrera. Para llegar hasta allí: el ferrocarril Sarmiento o los ómnibus que salen de Plaza Once y van por la ruta 7.

SPEEDWAY Y MIDGETS

El sábado pasado se reanudó el Campeonato Nocturno en la "pishta roja". Se pensó hacer un Campeonato de Atlántico en Mar del Plata, pero finalmente, luego de la carrera de Fórmula Tres, se suspendieron las carreras de los días 19, 20 y 21. Dado lo cual, y hasta fines de marzo, tendremos carreras frescas, buenas y baratas todos los sábados a las nueve de la noche en la cancha de Ferro Carril Oeste en Caballito. El tren que sale del Once, o sea el Sarmiento, bajándose en la estación Caballito, los deja a una cuadra. También cualquier cosa, o sea colectivos que vayan por Rivadavia bajándose en Cucha Cucha, viene a quedarles a tres cuadras de Ferro. O también, para los más bacanes, que tomen un taxi y listo.

KARTING

Motos de 100 cm³, bicletas y karts hasta 100 cm³ con caja, todo eso se correrá el domingo 19 en Rojas, provincia de Buenos Aires. Lo organiza la gente del Club Atlético Jorge Newbery y las carreras comenzarán a las 14,30, en una palabra, a las dos y media.

Se me acabó la cuerda. Además me tengo que ir volando para hacer una gauchada y devolver en Casa Lamota los disfraces que alquilaron para los Corsos los Corsas.

Ronnie Hansen, el mandamás, se disfrazó de Bambi. Nuestro jefe de Redacción, el equipista Speratti, se disfrazó de perro de policía y no hubo forma de hacerlo bajar del Triumph TR 4 de la hermanita de Anteo Pichetta (24 añitos) que lo recogió inocentemente mientras roía un hueso cerca de Olivos. Bordeu, de Graciela Borges y Graciela Borges, de Graciela Borges; Germán Sopeña, de lactante, pero sin alquilar disfraz, solamente por unos días no se puso pantalones largos; Andrea Vianini, de comendatore con sombrero de cow-boy, y por último Servoz-Gavin —muy original—, de colimba en el baile de Atlanta. con una peluca de pelado. Chau.

COMO MANEJAR UN FORMULA TRES

2da. PARTE

por ANDREA VIANINI
exclusivo para CORSA

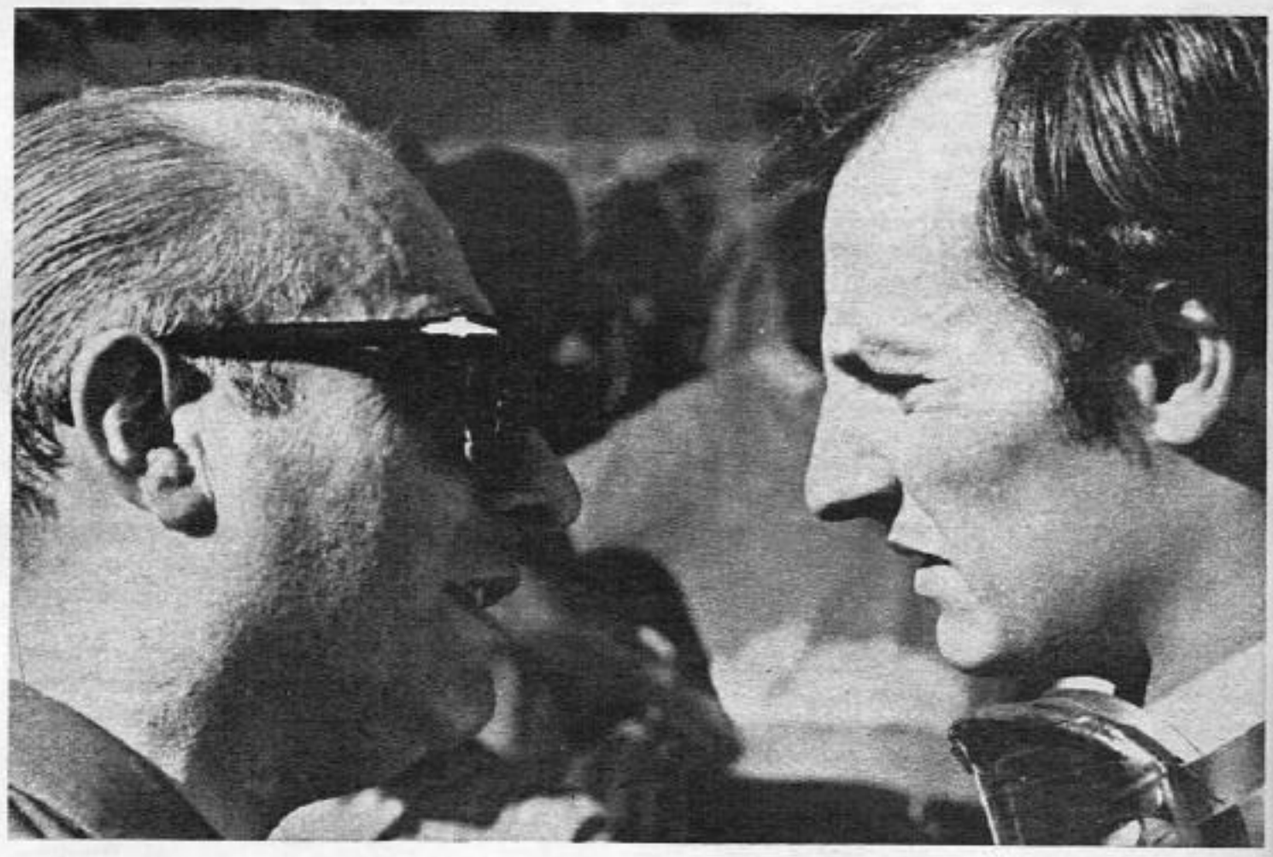


Durante la carrera de Córdoba, mi Brabham quedó prácticamente inutilizado. Juro que sentí como se desprendía una de las ruedas traseras y que la escuché silbar junto a mi oído derecho, una fracción de segundo después de llevarme por delante al auto de Silvio Moser, que había hecho un trompo y se quedó cruzado en el medio de la pista.

Reconozco que **a mí me duele el auto** y que en momentos así hasta preferiría lastimarme antes que romperlo, pero por supuesto me bastan unos minutos para celebrar no haberme roto los huesos y para considerar que todos los fierros tienen repuesto. Lo aclaro, porque no quiero parecer un desconsiderado. Estoy completamente seguro que lo que le pasó a Silvio pudo haberme pasado a mí o a cualquiera, e inclusive pienso que pude haber evitado el encontronazo de no viajar tan cerca suyo. Más aún, no puedo dejar de señalar que ésta es una de las tantas cosas ajenas a la calidad conductiva que pueden modificar el resultado de una carrera, como dije en el número anterior de CORSA, aunque esta vez el choque no haya sido fruto de la mala intención. Yo tengo muy poca experiencia en Fórmula Tres, pero sé que en Europa, donde los entrenamientos son verdaderas pruebas eliminatorias y las series severos tamices que solo pueden atravesar dos docenas de competidores, no sólo hay que saber manejar con exquisitez, sino también saber a qué atenerse en el entretenido juego de dar y recibir.

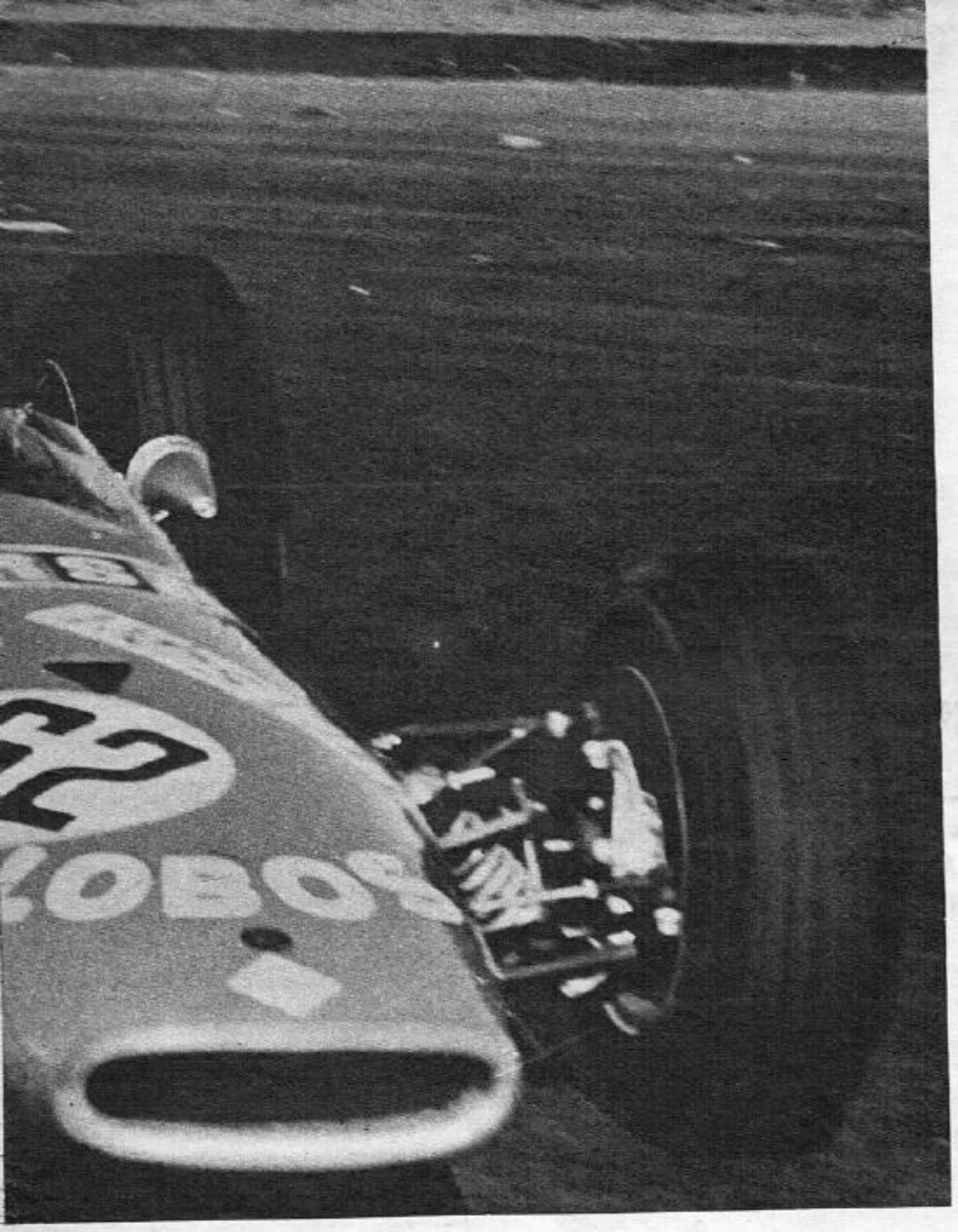
Hoy en día la estrategia no cotiza tan alto en las carreras de automóviles como hace unos ocho o diez años. Entonces, cuando era obligatorio —o imprescindible— detenerse a cargar combustible o a reponer neumáticos, se usaba mucho camouflar el desplazamiento de los mecánicos y del mismo piloto. Uno de los movimientos más comunes consistía en preparar el box simulando que iba a producirse una detención, o bien instruir al piloto para que señale desde el auto algún presunto desperfecto tratando de confundir al rival. De más está decir queel rival bajaba su tren de marcha o se detenía a reaprovisionarse antes de lo previsto porque "total él va a parar enseguida".

Ahora también se trata de confundir un poquito a los otros competidores, pero exclusivamente desde arriba del auto y sólo cuando uno se inspira lo suficiente como para hacerlo con mucho arte. Les anticipo que hasta ahora —y por fortuna— jamás tuve necesidad de propinar un **autazo** ni obligación de recibirlo. Pero sé que eso es moneda corriente en Europa donde los pilotos de Fórmula Tres rivalizan encarnizadamente para mejorar su concepto frente a los directores de equipos y que las acciones bélicas se pueden disimular bastante bien en el fragor del pelotón. Si el **autazo** no es muy furioso, puede además ser considerado como un llamado de atención más que como un castigo. Por todo eso creo que si alguna vez me correspondiera darlo o recibirlo, me lo tomaría como una cosa muy normal en Fórmula Tres y me preocuparía más por seguir la carrera en la mejor colocación posible que por responder airadamente a "la afrenta". Una vez, viendo una carrera en Italia, observé que





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



el piloto de un auto casigado gesticulaba con espectacularidad prometiéndole una sonora revancha a su contrincante. Cuando le llegó el turno de responder al golpe, toda la tribuna y hasta el último oficial deportivo presente, supo que se trataba de la **venganza.** Me parece muy poco práctica la política de devolver ojo por ojo y diente por diente, pero creo que si yo hubiese estado en lugar del temperamental piloto y las carreras me ofuscaran hasta el punto de quitarme la alegría de correr, no sería tan necio de insultar a quien me golpease para que después todo el mundo se diese cuenta que si yo le devuelvo la estocada no se trata precisamente de un accidente.

Me parece que mucho más lógico es usar al rival manteniéndose dentro del código deportivo. Tengo un ejemplo a mano: cuando un auto se coloca a pocos centímetros de la cola de otro y cubre así las rectas largas, usamos decir que **se chupa.** Esto no perjudica a nadie, contrariamente a lo que creen muchos espectadores, porque resulta que —simplificando una larga explicación técnica— el trabajo aerodinámico que deben hacer la trompa y la cola de un solo auto, es convenientemente repartido entre la nariz del que va adelante y el rabo del que va atrás. Por lo tanto, cuando dos autos **se chupan,** pueden andar un poquito más rápido de lo que andan habitualmente.

Por la misma razón que muchas veces procuro **chuparme** en la cola de otro, no me molesta que nadie se coloque a mis espaldas. Créanme que de esa manera se ganan inapreciables segundos, no tanto por la velocidad que toman los autos como por el ritmo que puede llevarse durante varias vueltas. A partir de aquí, las variantes son infinitas. Puede suceder que el piloto "delantero" resuelva dejar de hacer beneficencia y se arriesgue en determinada curva para alejarse del otro, o que el piloto "trasero" use la succión como trabajo de ablande para poner nervioso al que va adelante y conseguir así una situación propicia para pasarlo. A propósito, de esto quería hablarles. Matras aparte, es tan parejo el rendimiento de los automóviles de Fórmula Tres que cuando uno pretende pasar a otro no puede hacerlo cuando se le ocurra sin arriesgarse al golpe. Es necesario elegir con mucho cuidado el momento, para no dejar llevarse por el entusiasmo y cometer una verdadera locura. Casi diría que el secreto consiste en provocar algún pequeño yerro en el que va adelante. Por mi parte, estilo estudiarlo, fijarme dónde pone las ruedas en cada curva, qué lugares prefiere para pasar los cambios, y cuáles son sus trayectorias dilectas. Eso lleva tiempo. Quizá dos vueltas, quizá más. Claro, el hombre que mira nerviosamente por su espejo retrovisor la imagen de un auto que lo sigue sin hacerle concesiones, no sabe si lo que está haciendo el otro es estudiarlo o ablandarlo, o las dos cosas a la vez. La cuestión es que aun compenetrado de la carrera y concentrado en lo que uno está haciendo, generalmente así se consigue un lugarcito para pasar. Sé que hay especialistas en esto. Son hombres que conocen perfectamente a sus rivales y saben bien cuáles son los que tienen más facilidad para enervarse. Entonces, cuando tienen que sobrepasar a un "susceptible", no solo consiguen sobrepasarlo sino también sacarlo de la carrera en la mayoría de los casos. ¿Qué sucede? Pues que un hombre nervioso muchas veces se olvida de hacer el cambio preocupado por el que lo persigue y deja colocada la primera o la segunda (pongamos por caso) el tiempo necesario como para que el motor se pase de vueltas con toda tranquilidad. Recuerdo haber visto —también en Italia— cómo explotó así el motor de un perseguido ante la satisfacción de su perseguidor, aunque en ese caso el parabrisas del que iba atrás se llenó de aceite y todavía no acierto a explicarme cómo se las compuso para seguir viendo la pista.

Otros roban centímetros (o a veces metros) en las largadas. Cuando el "starter" está con la bandera en alto, yo veo por el rabillo del ojo que muchos muchachos tienen una habilidad especial para soltar imperceptiblemente el embrague y adelantarse. Pasa que el hombre de la bandera no puede mirar a todos a la vez y pasa también que generalmente ese hombre deja adivinar su intención de dar la salida. De modo que ahorrarse un par de metritos en el pique depende exclusivamente de la **picardía legal** que tenga cada piloto, pero tengan por seguro que si bien esos centímetros o esos metros no se pueden traducir a segundos, son muy importantes para poder colarse en el pelotón ganador.

Cuando leí "Hombres, Mujeres y Motores", el libro del legendario Alfred Neubauer, me conmovió saber que en épocas de Caracciola, Varzi y Nuvolari corrían la **Mille Miglia** con dos ruedas sobre el pavimento y dos sobre la tierra para que la nube de polvo obstaculice la visual del que viene atrás. El año pasado en Europa —y días atrás en Córdoba— presencié varias versiones modernas del heroico recurso. Comprobé que cuando no se corre en un circuito del tipo parque o en un autódromo, mucha gente levanta nubecitas de polvo, sea en la parte interna o en la parte externa del viraje. Yo tomo nota. Considero que eso no debe hacerse pero se que se hace y que llegada la ocasión uno tiene que saber a qué atenerse.

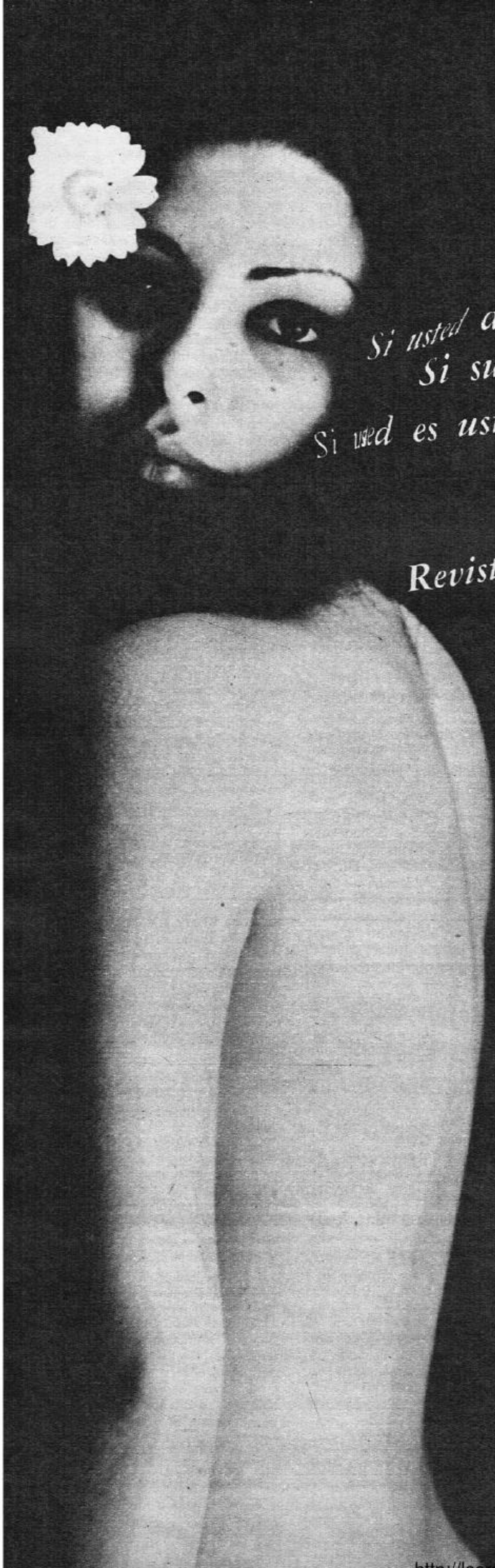
Me parece que entre dos pilotos que manejen igual y dispongan de un automóvil parecido, gana indudablemente el mejor preparado. Quiero decir el que controla su peso, no comete excesos en los días anteriores a la carrera y dispone de la vitalidad necesaria como para resistir el ritmo de la lucha, el calor y los nervios. Esto no quiere decir que para llegar a ser un buen piloto haya que dejar el cigarrillo, ni mucho menos. Solo que aparentemente es bastante sensato cuidarse y hacer una vida regular, por lo menos en la semana anterior a largar. Veo que muchos pilotos reducen sus cuidados a cruzar sus brazos detrás de la nuca cuando ya están sentados en el auto y faltan tres minutos para que den la salida o confían poder relajarse un poco mientras corren por las rectas. No digo que eso sea inútil, atención, simplemente considero que está muy bien, pero hay que complementarlo. A veces se puede ganar una carrera de Fórmula Tres o de cualquier otra Fórmula en el gimnasio, por más extraño que parezca.

Dije al principio que la estrategia se programa exclusivamente sobre el auto de carrera, pero evidentemente dejé de recordar dos pequeños detalles que llegado el caso pueden ser muy útiles. Uno: elegir el primer box teniendo en cuenta el sentido de la carrera, para que la gente de nuestro equipo pueda ver los pizarrones de los demás, sin que los demás puedan ver los nuestros. Dos: no hacer pronósticos, vaticinios, ni aseveraciones comprometedoras sobre la chance propia o ajena para que aparte de seguir siendo tan bien educados como de costumbre, quede bien en claro el respeto que merece el trabajo de los demás.

Les contaré finalmente uno de los recursos más usuales en carreras de Fórmula Tres para compensar diferencias de máquinas o de piloto. Supongamos que dos automóviles no pueden despegarse entre sí a pesar de los esfuerzos de sus respectivos pilotos. Tengamos también presente que gana siempre el que circula más cerca de la cuerda interna aunque esté apareado, o quizás un poquito más atrás del que viaja por afuera de la curva. En determinado viraje del circuito, el conductor que tiene posición preferencial comienza a cortar cada vez más cerca de la curva para darle a su oponente la sensación de apurar el tren. En esta vuelta corta un metro más cerca, en la siguiente un metro más allá todavía, en la otra se acerca temerariamente al viraje otro metro más sin soltar el acelerador y así hasta que lo permita su límite de seguridad. Cuando consiguió hacerle creer al otro que se pasará la tarde cortando un metro más allá cada vez, de pronto cortará diez metros más acá de lo que cortaba habitualmente y su competidor seguirá de largo probablemente sin poder entrar a la curva, porque debiendo frenar con tanta exigencia el auto que va por la cuerda interna no le dejará tomar la trayectoria necesaria. Estas aventuritas terminan en cosas tan poco graves como un trompo o una salida apresurada del circuito, pero representan en suma los cinco o diez segundos necesarios para cubrirse definitivamente de un rival peligroso.

Yo no quiero pecar de tradicionalista, pero sigo prefiriendo hacer las cosas en orden. Generalmente da mejores resultados arriesgarse un poquito buscando mantener la velocidad mínima de la curva durante la menor cantidad de tiempo posible, o quizá buscar un radio inferior para doblar con el mismo peligro pero recorriendo menos distancia, o quizá esperar que la inspiración le permita a uno hacer una de esas cosas raras que ni siquiera el propio interesado puede explicarse.

Estas son algunas de las artimañas que se hacen en la pista. Siempre me preocupó conocerlas para tener una idea de lo que debo hacer para neutralizarlas. No estoy intentando convencer a ustedes de que bajo mi casco anaranjado bailotea una aureolita dorada,* pero, eso sí, estén seguros que corro porque me divierte, porque amo al vértigo y por que me da mucha alegría manejar los sonidos del motor, de manera que me considero muy bien pagado conociéndolas, y nada más.



Si usted decide...
Si su opinión pesa.
Si usted es usted mismo...

Usted lee
ADAN
Revista estrictamente masculina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BELTOISE SIEMPRE DE TEMPORADA

La serenata azul de los Matra inundó al autódromo en la reunión final de la temporada

por CARLOS MARCELO THIERY y GERMAN ROLANDO SOPEÑA

fotos de: CARLOS ARCURI y OSCAR BURRIEL

Chatarra. Otra vez volvimos a definir con una sola palabra el fracaso aparente de los pilotos argentinos, parecido al de la Temporada de 1964. Decir **"aparente"** es significar que nuestros conductores —los del ACA— no perderán seguramente sus indiscutibles condiciones, pero sí pueden llegar a lograr algún tipo de frustración personal manejando autos que no les permitieron siquiera respetarse a sí mismos.

Hacia el fin de la Temporada, cualquiera de ellos seguirá siendo tan apto o más, pero por un lado perdieron una excelente oportunidad de aprender algo ("La experiencia se adquiere andando **a la rueda** con todos, no viéndolos únicamente cuando te sacan una vuelta", afirmó alguno de ellos) y por otra parte se desmejoró notablemente la imagen del monoposto entre el público, que de ninguna manera respondió al llamado de las boleterías como lo hubiera hecho si algún piloto argentino hubiese tenido posibilidades verdaderas de clasificarse cuarto detrás de los Matra.

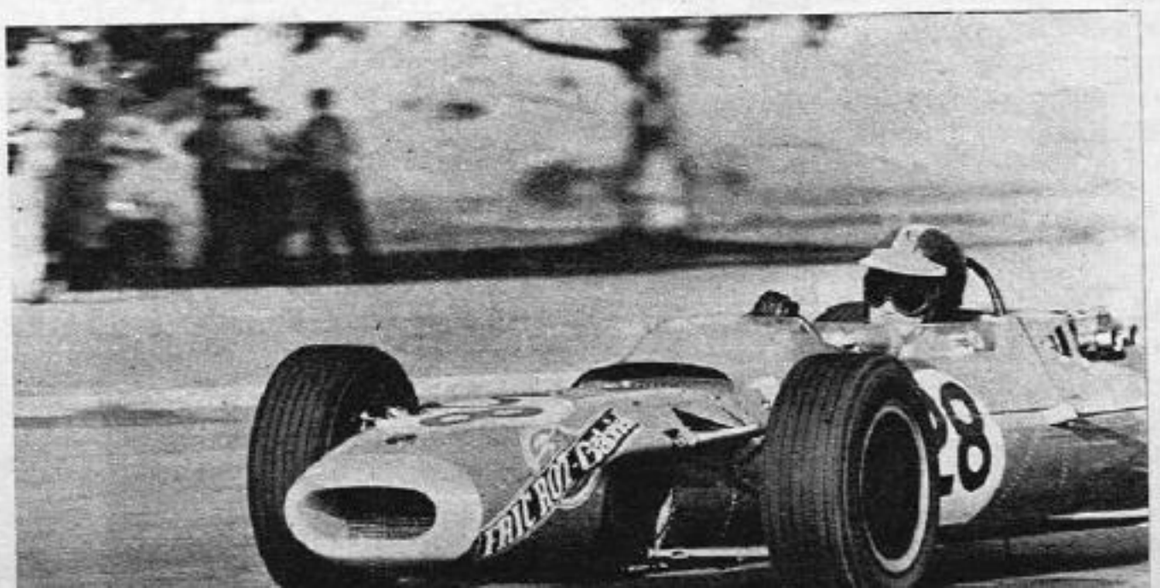
Esa fue la consecuencia del viaje que hicieron a Europa legos sompranos compradores. El equipo rival (rival del ACA en las pistas, rival nuestra en los quioscos) hicieron otra cosa, lo suficiente al menos como como haber enardecido cuatro veces a las tribunas y para condecorarlo a Bordeu como el más exitoso de los pilotos nacionales.

¿Alguien reparó en que los europeos suelen hacer trompos durante los entrenamientos y la clasificación, mientras que durante la carrera rara vez salen de la pista? Y bien, eso puede explicarse. En primer término buscan su límite y el de la máquina **desde arriba,** es decir comenzando a trabajar cada curva con velocidades críticas, para bajarlas paulatinamente después hasta encontrar su límite. Con ello consiguen adaptarse rápidamente a cada pista y con esa gimnasia mantienen el ritmo. Los argentinos, en cambio, prefieren tomar la mano del auto y del circuito desde abajo. Pero si este estilo parece más sensato, por el contrario demanda más tiempo para conseguir los resultados. Está bien así, pero es un problema de experiencia.

Para cada piloto, los tiempos de esta última fecha de Temporada fueron sensiblemente más altos que los de la primera, disputada en el mismo circuito. Las diferencias nunca fueron menores de medio segundo por vuelta, excepto algunos casos aislados como los tandems Moser - Cardwell y Offenstadt - Rollinson en la final. Para cada automóvil, por lo tanto, quizá hayan habido algunos HP menos que en la primera reunión. Difícilmente estos motores conserven su potencia original después de hacer tres carreras sin cambiarle la mayoría de las piezas con movimiento alternativo, de modo que estas cuatro reuniones pagaron un precio barato al perder solo **medio segundo promedio** del debut hasta el cierre, considerando que casi todos usaron neumáticos blandos y adherentes contrariamente a lo que sucedió en las primeras carreras, cuando debían cui-

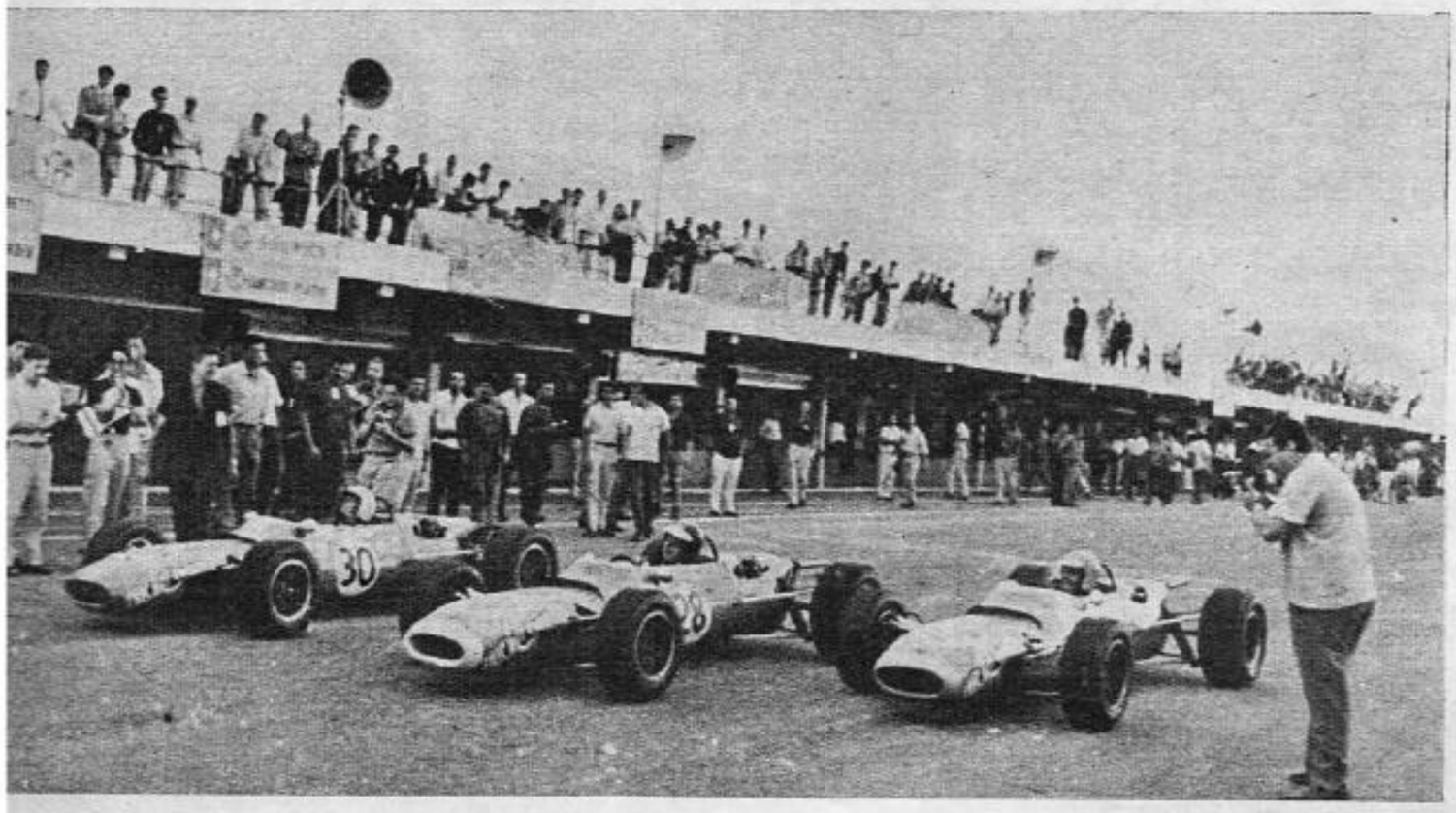
→

Indiscutido. El mejor piloto de todas las carreras por gran distancia. En nada disminuye su mérito el usar un auto superior. Hubiera sido lindo ver a Beltoise montado en un Brabham —por ejemplo— compitiendo contra los Matra.









Indiscutiblemente el argentino de mejor labor en la carrera de cierre y probablemente el mejor en el balance de las cuatro carreras. Un problema insólito lo detuvo en la final.

Los tres Matra después de dar la vuelta final, la vuelta olimpica como diria alguien de fútbol. Así juntos llegaron también cuando recibieron la bandera a cuadros.

darlos por si alguna vez debía correrse bajo la lluvia.

Las radios, y consecuentemente la tribuna, adjudicaron el triunfo de los Matra "a su mayor velocidad", lo cual es cierto solo en parte. El que tiene más potencia la usa para salir más fuerte de las curvas, para alargar un poquito la multiplicación, para aprovechar con algunas rev/min más la relación de engranajes que usan todos para cada marcha, o bien para conseguir más rápido y mantener durante más tiempo la velocidad máxima. Sin duda fueron los tres Matra quienes tiraban cada cambio más allá que nadie. Les seguían Rollinson, Cardwell y Offenstadt. Los demás cambiaban todos aproximadamente en el mismo lugar. Claro que aparte de eso los Matra ganan porque su perfección les permite, o doblar sensiblemente más que ningún otro auto, o porque el equipo es un ejemplo de organización, o por cualquier otro pequeño detalle así . . .

Viéndoles la cola a los Matra de Beltoise y Gavin en la primera serie desde unos doscientos metros, Moser, Vianini, Marincovich y Stuart giraron siete u ocho veces divirtiéndose, aprendiendo cosas y pasando cambios a razón de 15 veces por vuelta. Vianini era evidentemente el ganador del grupo, cosa que se confirmó cuando pasó a encabezarlo después de ablandar convenientemente a los otros como nos cuenta en la nota de la página 4. Lástima que abandonó asustado porque desde arriba del Brabham vio cómo la policía agredía a la gente de su box, demostrando una vez más que la parte de adentro de los uniformes siempre tiene razón aunque no la tenga.

Jaussaud ganó con comodidad la segunda serie, sólo condimentada por la escapada inicial de Bordeu y su lucha posterior con Regazzoni, exitosa lucha, porque lo pasó en pleno mixto y las tribunas deliraban aplaudiendo al que sería finalmente el mejor piloto argentino de la Temporada. La final fue una serenata azul, donde Beltoise llegó a llevarle 16 segundos a Servoz, Servoz 18 segundos a Jaussaud y Jaussaud 12 segundos al trencito Rollinson-Offenstadt, quien infructuosamente hizo todo lo posible para clasificarse cuarto detrás de sus tres compatriotas. Esa pequeña lucha y la contienda Moser - Cardwell, ganada por el suizo, constituyeron el único elemento disponible para interesar al público después que Bordeu sufriera las consecuencias de un bulón travieso que le despatarró la suspensión trasera y le pinchó un neumático. Cuando faltaba una vuelta para llegar, Beltoise pasó muy lentamente por la llegada, se dio vuelta, esperó a Servoz y durante el último circuito los dos esperaron a Jaussaud para terminar la carrera los tres juntos. Lo que se les escapó a muchos es que había cierta confusión con las vueltas que faltaban realmente cumplir y que si el amigo Ghezzi no se apresura a bajarles la bandera, muy probablemente Rollinson y Offenstadt pudieran dar un zarpazo confusionista.

En los garajes, la grey italiana se confabuló para solicitar oficialmente que la comisión técnica del ACA verificará si los Matra tenían o no diferencial autoblocante. Decían algunos: "en las curvas lentas sus neumáticos no patinan. No puede ser que tengan un chasis tan perfecto". Sin embargo, la comisión comprobó que el diferencial autoblocante no existía, como no podía ser de otra puede ser que tengan un chasis tan manera, e indirectamente que sí, que perfecto, como tampoco podía ser de otra manera.

Desafinamos todos, pero cantamos una vez más la gloriosa Marsellesa. Francesitas: ¡Salud!

C. M. T.

FINAL CON GLORIA PARA LA TEMPORADA

Era la última vez por este año y había que ir a verlos. Con todos los defectos organizativos, con la seguridad que iban a ganar los Matra por cuarta ocasión consecutiva y con todos los elementos en contra que podamos encontrar, una cosa era irrefutable: Fórmula Tres, monopostos, actualidad europea o como querramos, el asunto es que los teníamos nuevamente en el Autódromo para deleitarnos con las evoluciones de autos de carrera de verdad. El TC nos espera, y escuchando la dominante Marsellesa dimos el adiós por un año a los F. 3.

Sin embargo mucho menos público vino a verlos por última vez que los que vinieron a observar el debut. Era también lógico. De entrada, nomás, la decepción cuando se confirma que Cupeiro no larga por no tener listo el auto. Nadie espera ninguna sorpresa y todo queda en ver si Servoz - Gavin ganaba su serie y la final contra el "líder" Beltoise co-

Sale al circuito el hombre de honor de la última carrera. El escolta de los Matra. Alan Rollinson derrotó en dura lucha a Offenstadt después de viajar por mucho rato pegados uno al otro. Probablemente este año Rollinson también conducirá un Fórmula Dos.

Los Tecno están en experimentación y a veces lo demuestran. El sábado en las pruebas de clasificación una rueda del auto de Baghetti se deshizo, provocando un trompo incontrolable. Pero el Autódromo es seguro.

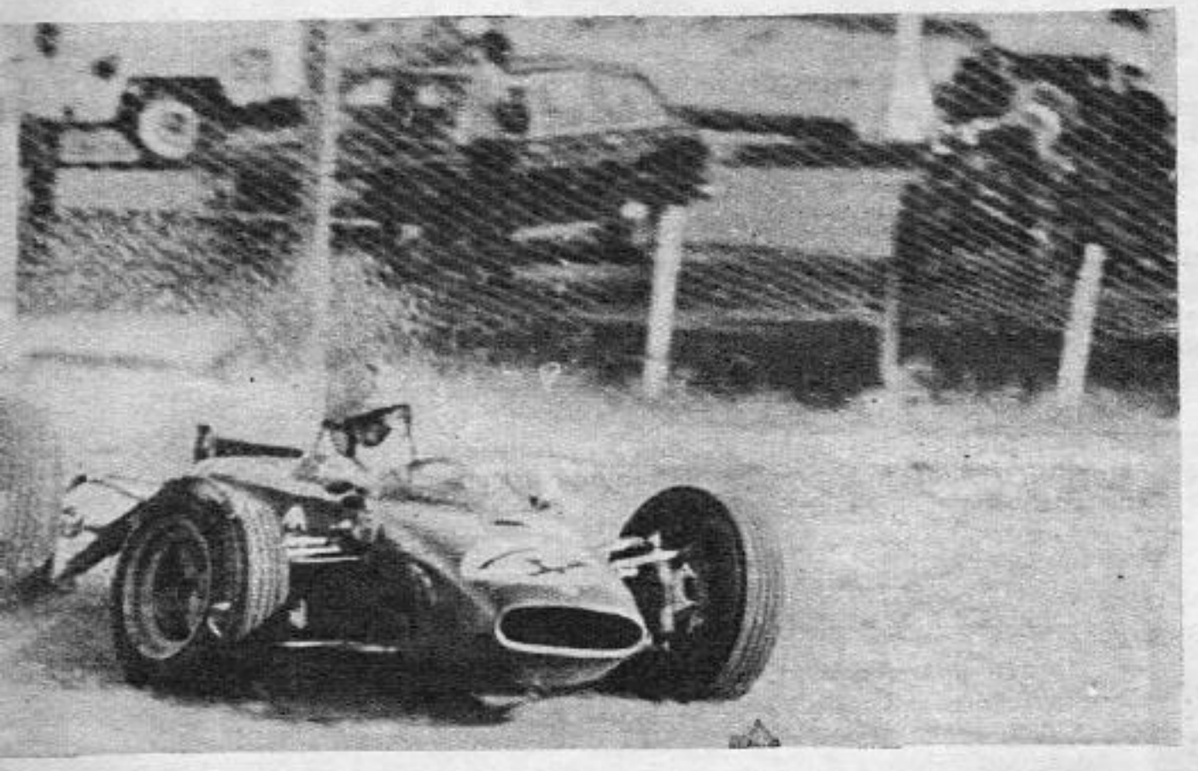
El accidente de Córdoba perjudicó en todo sentido al auto de Andrea Vianini que no pudo ser puesto a punto otra vez como lo estaba antes del choque con Moser. Para peor el sábado rompió motor y el domingo el motor recién domado no aguantó el castigo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





En la serie paró para reparar problemas en la dirección. En la final circuló con un palpel que le tapaba la trompa y con una válvula quemada en un motor que no rindió lo esperado. Era otra vez el viejo que había sido repuesto.



mo parecía estar programado por Claude Le Guezec, directo de los Matra. Los dos pilotos se alternaron en los dos primeros lugares cambiándose entre sí con absoluta despreocupación respecto a los demás que sudaban por pasarse entre ellos. Rollinson y Offenstadt fueron los que en la primera serie viajaron más cerca de los dos Matra. Atrás venía un grupito formado por Marincovich, Stuart, Moser y Vianini quienes se pasaban entre sí a cada rato. Kissling había quedado último lejos por un trompo que tuvo en la primera vuelta, al salir, pero pronto alcanzó a Natalie Goodwin quien a esta altura de la Temporada conoce a la perfección la parte trasera de todos los autos que han venido.

En determinado momento Offenstadt supera la línea de Rollinson pero éste recupera el terreno y vuelve a pasarlo en la siguiente vuelta. Vianini, Moser y Marincovich vienen corriendo en ese orden hasta que con la diferencia de una vuelta se detienen en sus respectivos boxes Vianini y Marincovich. Repara y sale nuevamente "el pibe de Arrecifes" en la misma vuelta en la que abandona Offenstadt su duelo con Rollinson. Banderas amarillas, movimiento de gentes y el Lotus 35 número 38 ingresa a los boxes. Echando un vistazo a los Matra vemos que sigue Beltoise cómodo en el primer puesto con Servoz cerca y a distancia constante Rollinson, ya sin el apuro que le significaba Offenstadt y más atrás Moser y Stuart pegaditos. Le Guezec se dedicaba a marcarle a Beltoise las vueltas que faltaban y José Migliore le señala a Servoz la diferencia en segundos con Rollinson. Esta aumentaba a razón de casi dos segundos por vuelta.

Llegando al final Beltoise lo espera, lo espera a Servoz y éste gana la serie por medio metro. Más trabajo de equipo, solamente en los cuerpos de investigación de la Sorbona (que no es una bebida sin alcohol).

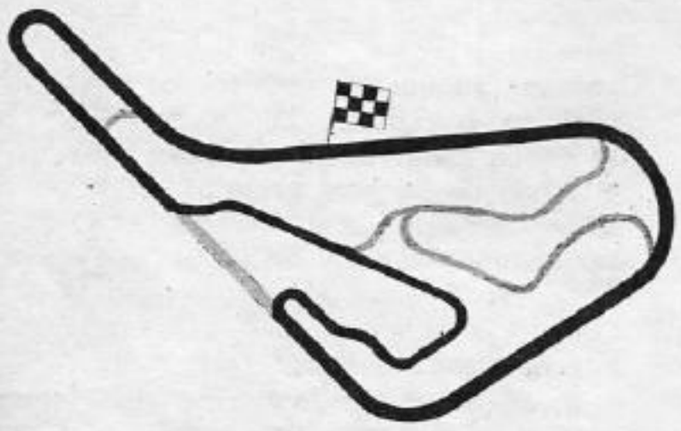
La segunda serie era "la fácil". Había sólo un Matra, en consecuencia, era posible salir segundo, máxima especulación que se puede permitir cualquiera. ¡Y segundo salió Bordeu! Desde la salida Jaussaud se mandó mudar pero Bordeu levantaba gente de los asientos en feroz porfía con el "caballero de los ducados británicos", Sir John Cardwell. Al rato Cardwell pasó decididamente a ocupar el segundo lugar y Bordeu era pasado por Regazzoni aunque manteniéndose en posición expectante. Luego Bordeu se chupa a Regazzoni y lo pasa con el fondo de un gran griterío. Se retrasa Cardwell y "el Maneco" otra vez segundo aunque sin inquietar al Matra. Mohr pasa al tercer lugar y Copello y Nasif entran y salen del box perdiendo vueltas. Nasif vuelve a parar, ahora en forma definitiva porque la dirección tira para cualquier lado. También se detiene el suizo Dubler, pero la popu sigue metro a metro las vueltas de Bordeu. Vuelta 19, vuelta 20 y llegan Jaussaud y en seguida Bordeu. Vannini lo recibe con el pulgar de la mano derecha levantado al estilo del antiguo circo romano. ¡Al pueblo pan y circo, carísimo Enrico!

Llega el intervalo. Al auto de Copello se le balancean las ruedas delanteras. Los pilotos firman autógrafos y sacan a relucir la cara de amabilidad resignada. Cupeiro vestido de celeste como corredor aunque quedó fuera de carrera esta vez. Se consolaba de la bronca por no correr pensando en el partido desquite entre periodistas y corredores a disputarse el 21 de este mes en YPF. Dice que espera practicar la vendetta con algunos periodistas que le caen mal, últimamente.

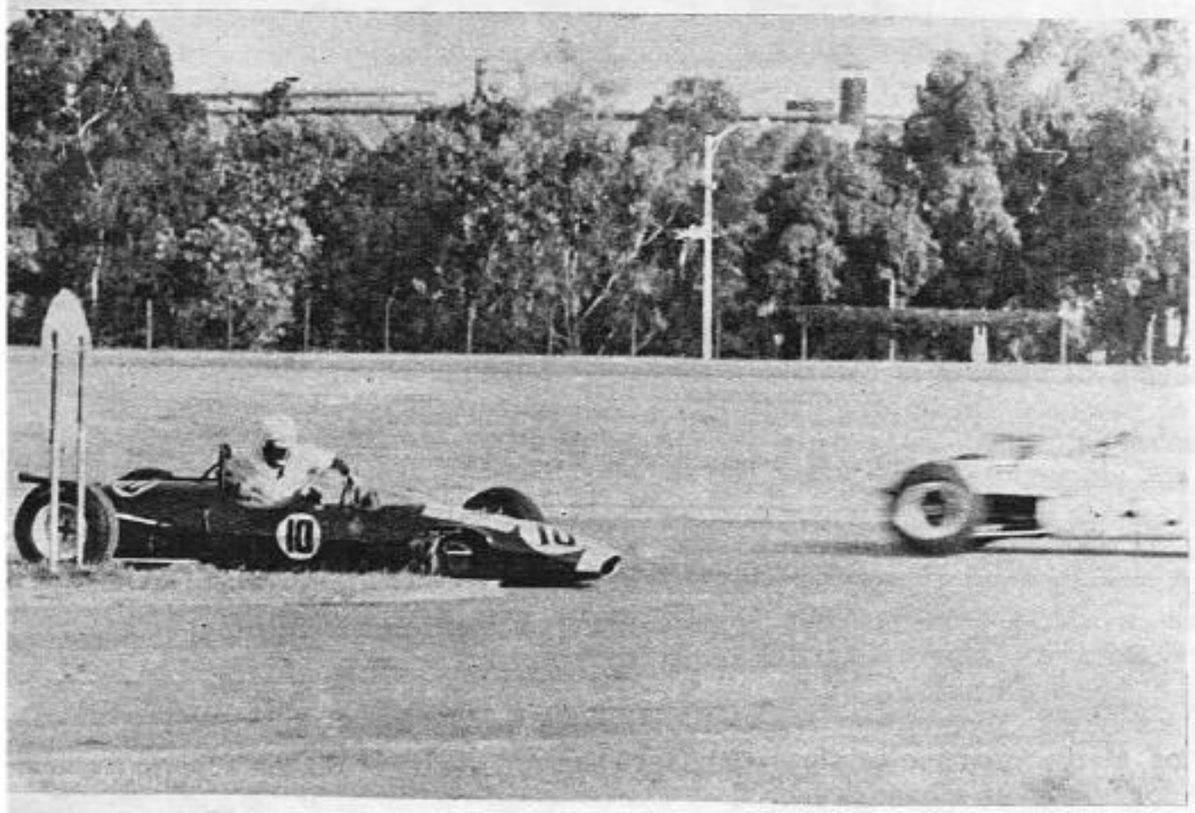
Mientras, frente al palco oficial se para el camión celular que se había ido a recoger colados en la zona del mixto y los desembarcó en las tribunas. ¡Oh, manes de la viveza criolla, cuán manoseados estáis!

Los autos fueron a ubicar para la final y el último en llegar es Pairetti, siempre con el problemita de último momento. Se detienen todos los motores para cumplir con el requisito de ponerlos en marcha dos minutos antes de la partida y en ese lapso de extraño silencio se vive la verdadera ansiedad de la carrera, se ven dedos con guantes calados tamborilear sobre los tableros y los augurios de buena suerte por todas partes. Copello se abraza con Viannini, Galbato saluda a Nasif, quien ajusta el espejito retrovisor, los mecánicos revolotean. ¡Un minuto! ¡Largaron! Servoz, Beltoise y Jausseaud, el trío de fierro. Tras los invencibles se agrupan Moser, Bordeu, Rollinson y Offenstadt. Luego Stuart, Regazzoni y Cardwell. En las primeras vueltas todavía andan más o menos juntos pero en seguida comienza la escapada de Beltoise. Servoz segundo. Bordeu y Offenstadt lo pasan a Moser y pelean entre ellos el cuarto puesto. Gran labor de Bordeu y por





El Lotus 35 de Offenstadt. El otro monocasco, además de los Matra. Estuvo todo el domingo en lucha rueda a rueda con Rollinson. Perdió la batalla en la final pero demostró sus buenas cualidades de siempre.



cuando la rotura de parrilla y cubierta comentada más arriba.

Pairetti también se queda en los boxes. Las esperanzas argentinas se esfuman y también Vianini viaja en inferioridad de condiciones sin poder pasar a Regazzoni, cuyo auto tampoco era la perfección en esos momentos. Se forman al promediar la final los dos tándem que mantendrían el interés hasta el fin de la carrera. Por un lado Rollinson y Offenstadt peleando el cuatro puesto y más atrás Moser y Cardwell por el sexto lugar. Nasif era el mejor argentino de los que quedaban y circulaba junto al 48 de Dubler y el 50 de Mohr.

Llegando al filo de las 15 vueltas Beltoise lo espera a Servoz y ambos a Jaussaud. Aumenta la tensión de los duelos particulares que se deciden por centímetros en la bandera a cuadros a favor de Rollinson y Moser respectivamente. Contra lo que se pensaba ganó otra vez Beltoise. Además llegan todos juntos a lo Ford en Le Mans o Ferrari en Daytone. El sol que se fue, la gente que quiere tocar a los vencedores y los policías que lo impiden, los tres pilotos en el sitial del vencedor, la corona de laureles y la Marsellesa. Escena repetida. Beltoise y Matra vuelven a Europa con más prestigio y nosotros nos quedamos un poco con las ganas de seguir viendo las maravillas. Quizás el año que viene puedan ser F. 2. Ojalá, pero a condición de que tengamos más organización para ofrecer.

G. R. S.

PATIO DE BOXES

Los Tecno habían soportado problemas de temperatura en Córdoba pero no acudieron sin embargo a la solución de recortar las trompas que utilizaron varios otros equipos (en el auto de Mohr, o de Nasif, por ejemplo). En cambio en Buenos Aires si apareció un Tecno con esa modificación. Era el 22 de Carlo Facetti, que tras la operación bisturí perdió un poco ese aspecto raro que distingue a los Tecno. Como tienen el puesto de conducción tan adelante hay una gran porción que sobresale de la línea del eje delantero y con el recorte practicado perdieron gran parte de esa diferencia asemejándose más al formato común en F.3.

Muy poca gente en las tribunas el sábado. El saldo desalentador de la temporada influyó en forma decisiva. En el circuito también se practicó una severa vigilancia y un camión celular se llevó del pasto de los mixtos a todo aquel que no pudiera certificar a las claras su permanencia en ese sector. La credencial del ACA no bastaba. La zona preferida del circuito 2 quedó insólitamente despejada. Como para terminar en forma decepcionante un día lánguido, el tiempo se encargó de lanzar una lluvia bien pródiga. Un mufa dijo: "es una nube pasajera". Estuvo lloviendo como dos horas seguidas. El domingo hubo bastante gente, pero bastante menos que en la primera carrera. Pero las tribunas, aburridas del paseo de los Matra. Se ralearon después del abandono de Bordeu.

Nasif Estéfano que tuvo su mejor momento en la carrera de Córdoba, volvió a experimentar en Buenos Aires el problema de circular con un auto en inferioridad de condiciones. El nuevo motor que se le colocó al Brabham no anduvo como se esperaba y el tiempo del sábado no estuvo a la altura de lo que hizo el viernes cuando en los entrenamientos obtuvo un tiempo de 1m42s1 contra 1m44s3 del sábado.

Nuevamente con el orden otorgado por las pruebas de clasificación, la primera serie resulta la más difícil para los argentinos que participan en ella. En esta primera batería participaron dos Matra, los de Beltoise y Servoz y están también la mayoría de los extranjeros de punta. Son Rollinson, Moiser, Offenstadt y Stuar, Marincovich, Vianini y Kissling los encargados de defender los honores de esta serie peliaguda. En la segunda, Bordeu, Estáfano, Copello y Pairetti tenían como los huesos más duros a Dubler, Mohr, Cardwell y Jaussaud.

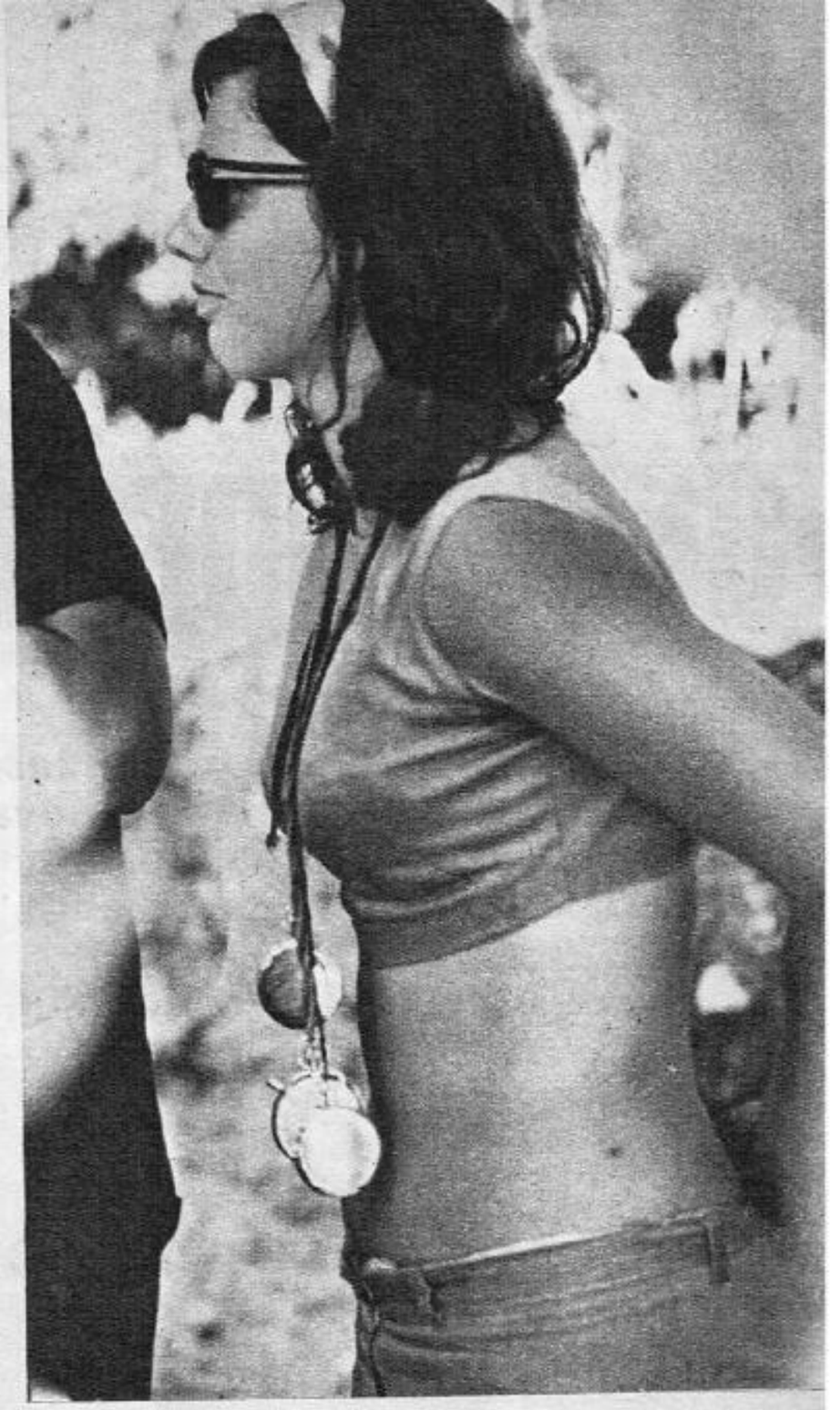
Un susto para Kissling: el BWA rompe una punta de eje que posiblemente haya tenido resentida desde Europa. ¿Por qué no se usó el Magnaflux en los automóviles del ACA?

Cuatro carreras es poco tiempo para quien nunca se había subido a un auto de estos pero sirvieron para demostrar que Marincovich sabe asimilar experiencias. Resultó a la postre el mejor argentino clasificado en la final del domingo.

La diferencia entre los dos integrantes de la escudería Goodwin es enorme. La Natalie no anda mucho que digamos, en cambio Stuart es de los mejores. Se fue afirmando a medida que transcurrió la temporada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

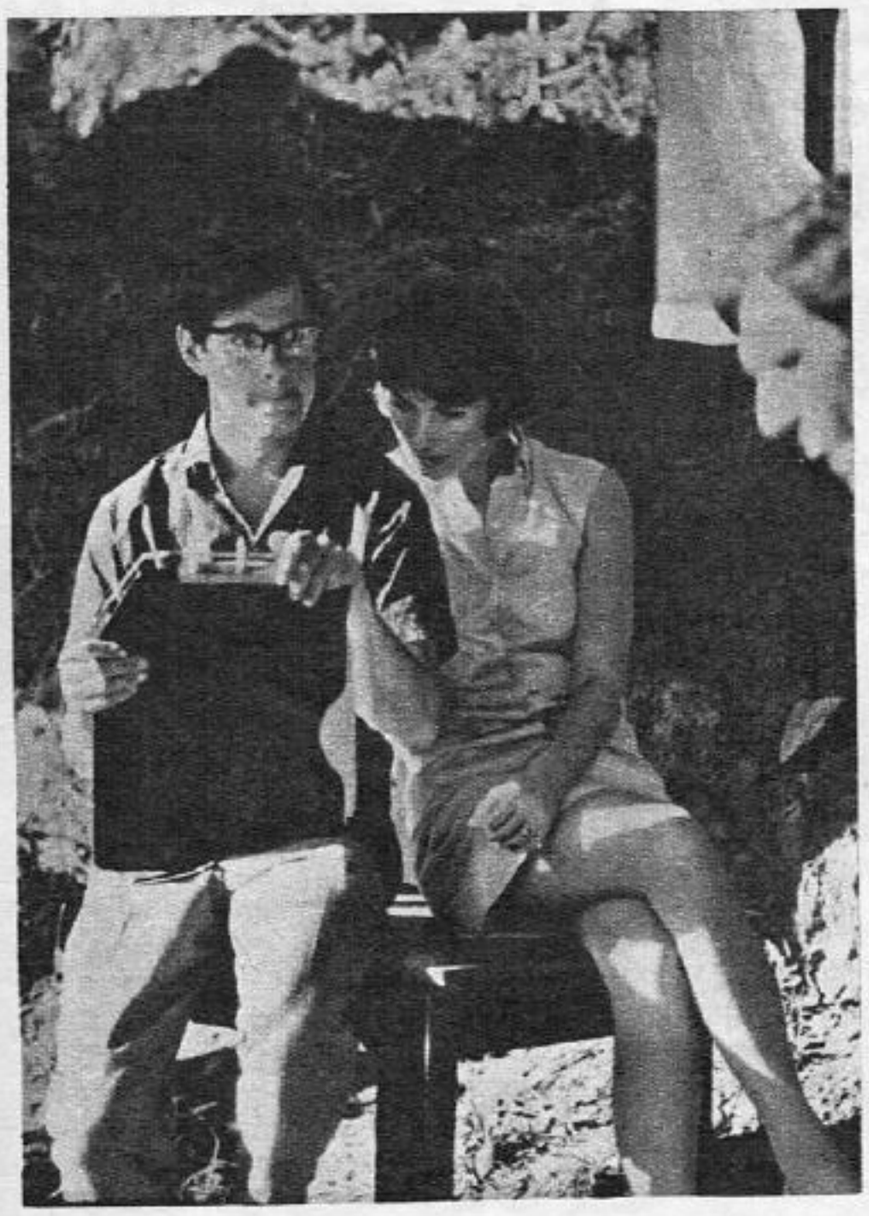




Batman y Robin lanzados a repartir justicia en estas injustas carreras. Desde los tiempos de Jenatzy, nunca faltó un volador que se dé este gustito.

La señora Dubler sigue siendo la sensación de la Temporada. El único problema es que le adelantan todos los relojes.

Lambert, Gran Volador, mira turistas marplatenses, mientras la señora de Stuart realiza disimuladamente tareas de espionaje.



PERDIGONES GRAFICOS



Esta creación proviene de Italia y el exquisito Carlo tiene la exclusividad. De paso, recordemos que muchos lo consideran el mejor piloto italiano de F.3, a pesar del sombrero.

Ah... los Cosworth, ¡qué sonido encantador! Aún retumban en nuestros oidos el murmullo de veinte motores girando a más de seis lucas (ver Vocabulario en número anterior de CORSA). Nos quisimos quedar a dormir en los hangares, pero los oficiales no nos dejaron. La musculosa (?) espalda pertenece al agresivo John Cardwell, más acá Bordeu conversa con su señora (La Graciela).



Más Lambert. Esta vez luciendo un original modelo Oxford. Los ornamentos de cabeza han hecho furor en esta Temporada de F.3, especialmente entre los extranjeros.



"Sacaté el antifaz, te quiero conocer..." Paganini, capo squadra de la Madunina, disfrutando del carnaval cordobés junto a una mascarita.



Lo que se debe aprender

El ACA debe exportar pilotos argentinos y apoyar a los constructores nacionales. Consideraciones sobre el equipo de F. 3 y el otorgamiento de fechas

por CARLOS MARCELO THIERY



Lotus. Una sola palabra define a una época del automovilismo. Pero para el equipo argentino, el Lotus no fue una compra feliz.

Copello y Nasif: La falta de automóviles aptos para competir con los europeos, colocó a estas dos estrellas nacionales en un ángulo oscuro de la Temporada.

Touché!, como en la esgrima . . .

Las cuatro reuniones F.3 de 1966, feliz y elegantemetne sacadas a flote por los empresarois Fangio-Viannini, no solo dejaron en la Argentina un sedimento útil que afirmó la imagen del automóvil monoplaza, sino que sirvieron para impulsar los desaceitados resortes del ACA, lo que en un rapto de provechoso amor propio decidió patrocinar y organizar la Temporada Internacional de este año. Entre una y otra hay la diferencia de las cosas hechas con oficio y las cosas hechas con entusiasmo. Atención: la medida del éxito no la dan en este caso NI LAS RECAUDACIONES, ni su motivación, es decir EL INTERES QUE LA TEMPORADA DESPIERTE EN EL PUBLICO. Por el contrario, son factores mucho menos visibles aunque a la vez bastante más profundos los que determinan el suceso de una Temporada Internacional. Por ejemplo, la respuesta, el entusiasmo y el visto bueno (o no) de los pilotos extranjeros, excelentes termómetros para medir la calidad de una organización automovilística. O el apoyo a los constructores nacionales, que este año deambularon por las pistas tratando de colarse subrepticiamente a los garajes procurando aprender algo sin que ninguno de sus productos haya tenido una oportunidad siquiera tibia para mezclarse con los autos europeos. O —ahora sí— el desánimo del público, a quien no se le explica concisamente la importancia de las Temporadas y sólo porque no gana ningún piloto argentino conserva una idea pesimista, injusta, violenta e inundada de aversión contra los modernos automóviles de diseño actualizado. "En la época de Fangio era distinto" rugen las tribunas. Y es cierto. La diferencia consiste en que teníamos a Fangio.

Desde cualquier punto de vista que se lo mire, está muy bien que el ACA se responsabilice de lo que debe responsabilizarse el representante de la FIA en la Argentina y que su **bienintencionada** Comisión de Carreras consiga alguna vez sacudir las telarañas de su Comisión Directiva, que sufre un permanente y aristocrático desdén por la actividad deportiva. Pero desde cualquier punto de vista que se analice la Temporada, es obvio que el ACA —cuyos hombres consideran en general que la crítica periodística es un ladrido alevoso y sin importancia— debe aprender y aplicar una serie de lecciones, sobre todo si aspira a conservar el derecho de seguir organizando las Temporadas.

LECCION 1): FORMAR PILOTOS DE NIVEL INTERNACIONAL .

En la Argentina, como en Italia, no hubieron pilotos de VERDADERA clase internacional a nivel de los mejores después de la generación Fangio-Ascari, aunque nos duela reconocerlo. Por lo tanto, hay que buscar a los futuros campeones entre la muchachada menor de 25 años. Si se considera que los mayores merecen nuevas oportunidades y el ACA está dispuesto a trabajar de Mecenas una vez más, la oportunidad se la tiene que dar en Fórmula Dos o en Fórmula Uno para determinar definitivamente si sirven o no. En principio es mucho más fácil exportar con éxito uno o varios pilotos aptos que uno o varios automóviles nacionales. Además, llevará menos tiempo ponerlos en condiciones de competir con sus pares europeos. Como imagen y como reafirmación de las cualidades argentinas, AHORA ES MAS IMPORTANTE EL HOMBRE QUE EL AUTOMOVIL, lo cual de ninguna manera significa que deba dejarse de apuntalar a los constructores argentinos, quienes merecen todo el apoyo y el aplauso más sonoro del país. En una palabra: de la frontera para adentro, AUTOS. De la frontera para afuera: PILOTOS.

La formación del equipo del ACA mereció la condescendiente aprobación del periodismo, quizá porque en general se compensaron en él a todos los gustos: veteranos, experimentados, jóvenes y noveles ambiciosos. Pero evidentemente fue un equipo formado para **salvar la plata**, para pegar un pantalonazo de casualidad, para usar el prestigio de las figuras como argumento de venta y la poca experiencia de los nuevos como justificativo de las derrotas. Faltó definición; o jóvenes o experimentados. O dispuestos a aprender o expertos suicidas dispuestos a jugarse la salud para ganar aunque sea una serie. La consecuencia es simple. Todos los muchachos del equipo del ACA, se quemaron, perdieron prestigio, bajaron la puntería, o por lo menos chamuscaron levemente sus laureels como el director Eteven, que fue siempre un ganador. De todo esto se desprende que el más inteligente o el más intuitivo de todos ellos fue "Larry", quien declinó el honor de integrar el equipo y se fue de vacaciones al Brasil, precisamente porque no estaba dispuesto a aceptar autos sin





Cupeiro: Media Temporada de espectador, por responsabilidad de un mecánico que no quiso ajustar el resorte de su acelerador. También así perdió puntos.

Kissling: Lo que hizo con un auto modesto, aun así, estuvo por debajo de sus posibilidades. Pero es joven, y una manera de respetarlo es esperar a que maneje un buen auto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

algunas posibilidades lógicas. Los autos llegaron tarde, los pilotos no practicaron. Es conmovedora la excusa de las huelgas portuarias, pero éste no es un problema de días sino de meses. Si se pretende que los pilotos hagan algo serio, tienen que tener un auto para practicar desde mucho tiempo antes.

2ª LECCION: MANDAR A EUROPA GENTE QUE SEPA COMPRAR Y NO USAR INTERMEDIARIOS. Cuando un equipo como el del ACA está aún en embrión no se pueden comprar cinco autos de cuatro marcas distintas, ni autos viejos, ni chatarra noble. Los emisarios bienintencionados esgrimen su defensa señalando que el Lotus 41 es un auto nuevo y que para comprar modelos 1967 es necesario hacer los encargues con casi un año de anticipación. La compra del Lotus es mala, porque el Lotus requiere un mecánico especializado que aquí no estuvo, por lo que jamás, hasta que murió el auto junto con Martín, se lo pudo poner a punto. Y lo de un año de anticipación para encargar nuevos modelos NO ES CIERTO, PORQUE ANDREA VIANINI ENCARGO SU BRABHAM 1967 EN OCTUBRE DE 1966. En cuanto al De Sanctis "ex-Jonathan Williams", la insistencia que puso el ACA en mencionar el origen es una cortina de humo sin valor, porque si fue efectivamente de Jonathan Williams, eso no quiere decir mucho, ya que los modelos del año anterior no tienen casi posibilidades de competir con los del año siguiente.

Los dos Brabham son excesivamente veteranos, y el BWA, apenas un juguete más o menos veloz. Quizá la compra ideal hubiese sido acopiar TRES O CUATRO BRABHAM NUEVOS, no solo porque en conjunto hubieran hecho un papel mucho más decoroso que el realizado por la extraña mélange traída por el tándem Ghezzi-Rucci, sino porque traer una sola marca supone traer un solo especialista, considerando que los Brabham son los fórmula tres más fáciles de mantener.

Esto sucedió porque el ACA se ocupó con más interés de respetar el orden jerárquico para designar a los viajeros, que de hurgar entre su getne disponible para encontrar a quienes como el ingeniero Sierra, el ingeniero Díaz, Felipe Sastre o tantos otros ESTAN CAPACITADOS PARA COMPRAR AUTOMOVILES EN CUALQUIER LUGAR DEL MUNDO y TIENEN UNA IDEA MUY DEFINIDA DE QUIENES SON LOS PILOTOS QUE PUEDEN ENSEÑAR ALGO A LOS NUESTROS. A Marcelo Giambertone se lo puede discutir o no, como coordinador. Pero hay un elemento que lo define: Para el año próximo pretende traer su fórmula propia —la 850 italiana— y el ACA está dispuesto a comprarla, DESCONOCIENDO NUESTRA FORMULA CUATRO, que este año no tomó contacto con la temporada a causa de la tradicional fricción: falta de premios.

3ª LECCION: USAR LOS AUTODROMOS.

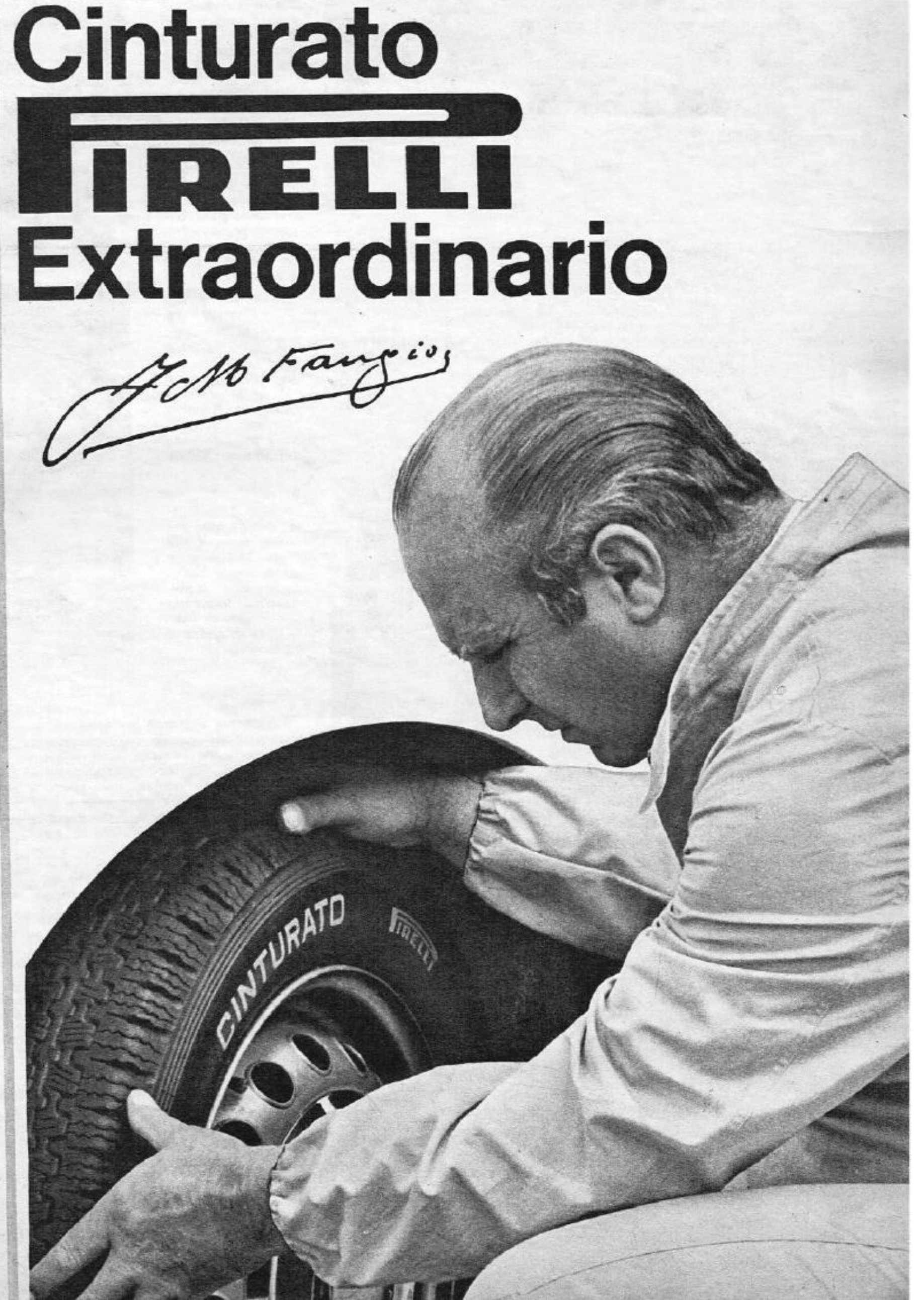
Existiendo el Autódromo Municipal, el de Mendoza, el de Río IV, y el de Rafaela no tenía ningún sentido correr en Mar del Plata. Si el ACA temió PERDER PLATA o temió NO GANAR PLATA, del mismo modo pudo venderle la fecha a un club de fútbol no afiliado a la CDA, pero con la condición de que haga su prueba en un autódromo. Si el club QUERIA GANAR PLATA aprovechando la corriente turística, es un problema exclusivo de la institución en el cual el ACA no debió haberse complicado, aun cuando alguno de sus hombres fuertes hiciese mucha fuerza por Mar del Plata.

En 1968 se sumarán los autódromos de Tucumán, Córdoba y San Juan. Teóricametne habría que tenerlos en cuenta para proyectar la próxima temporada.

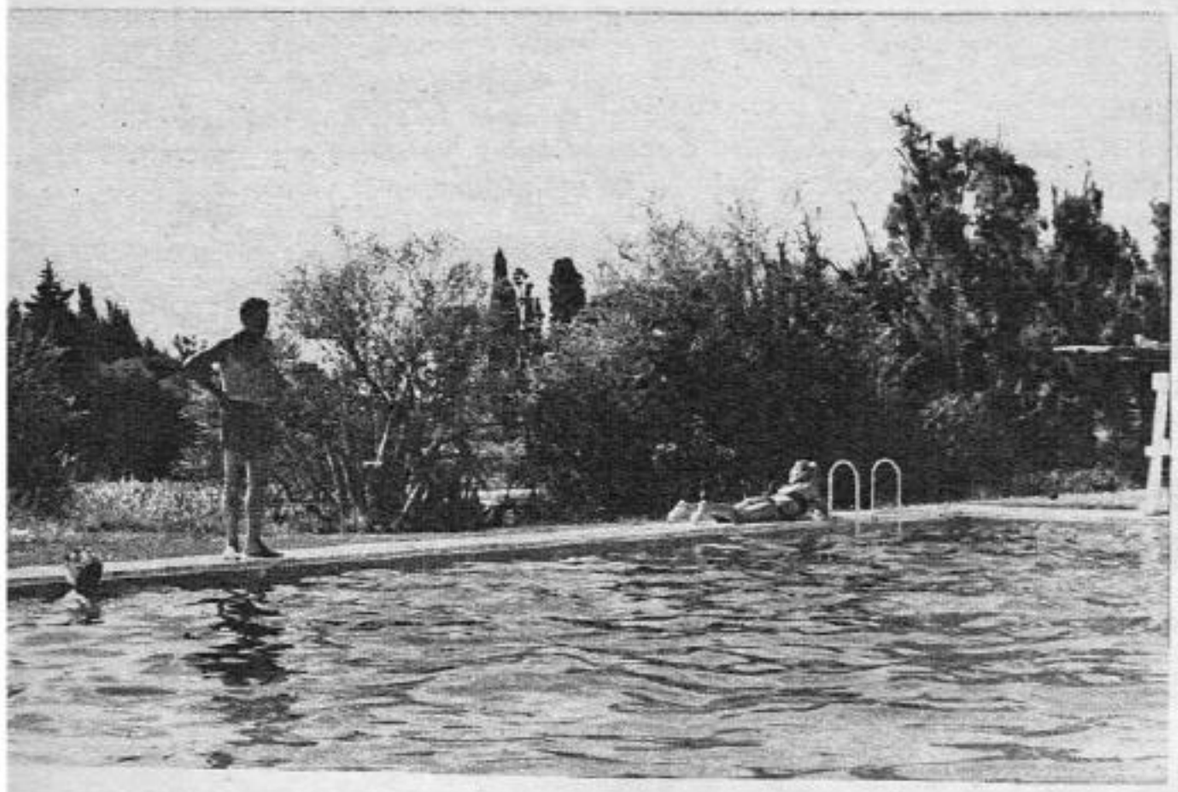
Durante la carrera cordobesa, el escribano Ghezzi señaló al redactor de CORSA: "Ustedes no nos pueden tratar de viejos. En ese caso nosotros podríamos tratarlos a ustedes de mocosos" (lo que es absolutamente cierto, N. de la R.) Pero lo más importante del diálogo es que fueron dos monólogos. Con lo cual, es muy probable que esta nota no sirva para nada práctico y que el ACA decida no estudiar la lección, porque para el ACA las lecciones son problemas de antigüedad en la vida.



Cinturato
PIRELLI
Extraordinario



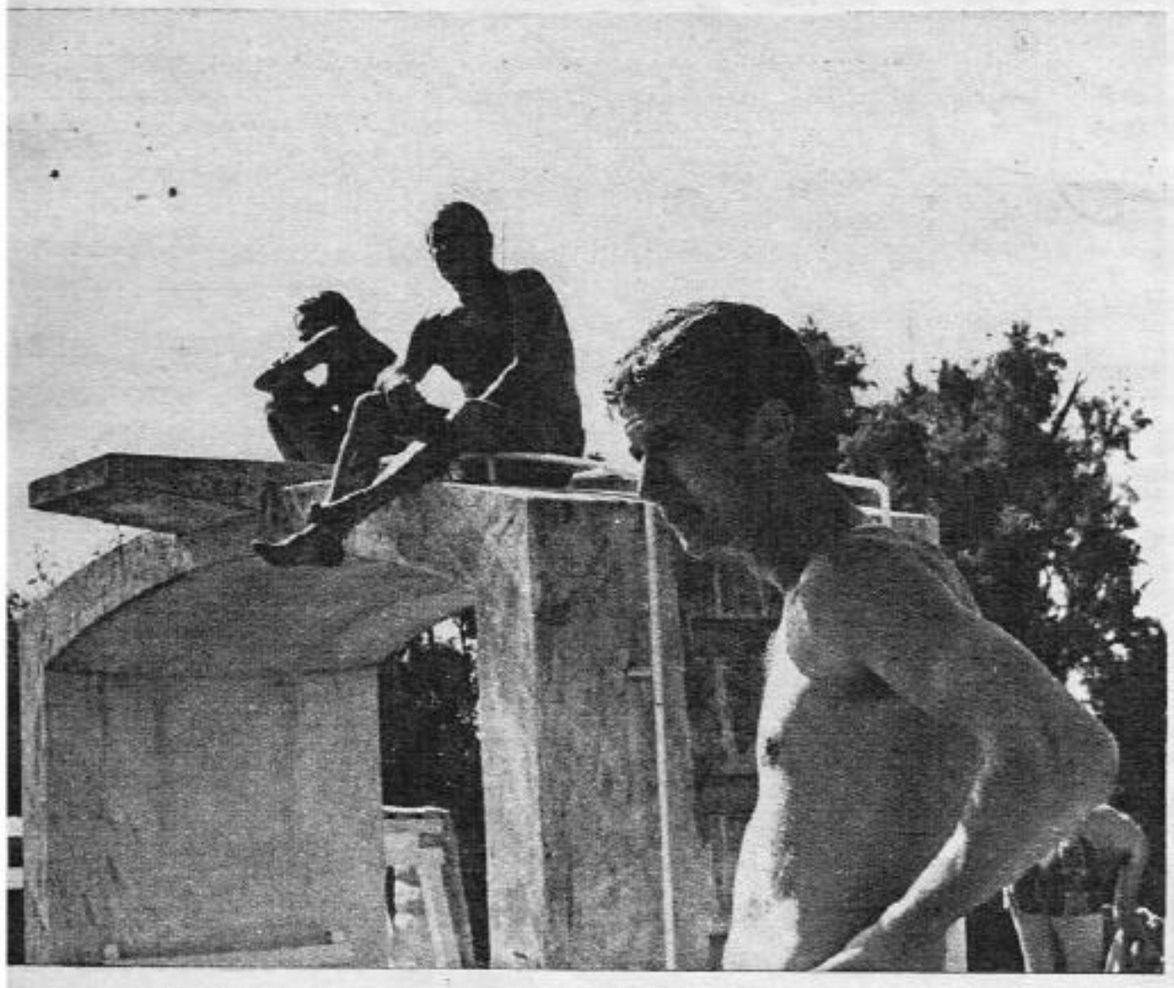
EL ASADO DE ESTE AÑO



Andrea Vianini, invitó a los corredores y demás personal presente en la Temporada a un asado en su estancia de Lobos. Aqui realiza su 57º brindis mientras piensa en la reforma agraria.



Más pileta: niñas adentro, niñas afuera y entre ellas, filosofando Carmelo Galbato. Este es el campo de Blaquier, ¡no tenés guita, Gorosito! como hubiera dicho Cupeiro, si no hubiese faltado a la cita.



La mesa francesa: a la izquierda Jaussaud, Le Guezec (de pie), Servoz (oculto); a la derecha Offenstadt, Beltoise. Más atrás los fanáticos francesistas del equipo CORSA.



La hora de la pileta: Alzaga mira las cosas desde cierta altura. Dubler hace rostro desde abajo. Ambos miran la polvareda levantada por la huida de Ruata, ante la amenaza de sumergirlo.

La mesa de habla castellana: Casá, Perkins, Alzaga: en primer plano Galbato. Todo a ritmo de ocho cilindros en V.



Ya parece tradición el "asado en la estancia" en agasajo a los corredores extranjeros de la Temporada Internacional. Esta vez tocó el turno de invitante a Andrea Vianini, quien reunió a corredores, equipos periodistas y amigos en "La Concepción" de los Blaquier, cerca de Lobos. Todos los franceses, casi todos los italianos y los suizos hicieron honor a la invitación y diente al asado con cuero pero cantaron ausente todos los pilotos argentinos con la única excepción de Nasif Estéfano, y todos los ingleses.

Excelente huésped, Andrea no negaba un brindis a cada uno de los que llegaban, lo que a la horita de empezar le permitía realizar excelentes planeos sin necesidad de alas (menos mal que la nota para CORSA la había escrito antes). Servidas las mesas, los asistentes se reunieron por afinidades lógicas: todos los Matreros y Ofenstadt en una mesa; todos los italianos en el otro extremo y en el centro la mesa del teshé, con Casá, Alzaga, Johnny Perkins y el infaltable Galbato, de modo que quien se parara entre las dos mesas y mirando hacia allá escuchara por la oreja izquierda "... la calculatrice electronique donne les rapports de suspension, mais les alliages léféres..." y por la derecha "... porque la desventaja de los cuatro bancadas, mientras que el efecién tiene las bieles..."

O el vino no fue suficiente o algo mantenía preocupada a la gente porque todo se desarrolló en la más absoluta normalidad y en ninguno de los idiomas que dominaban en las tres mesas se escucharon palabras más fuertes que "octano" o "hipoidal".

Cuando el sol pegaba bien fuerte, la pileta hizo oír su canto de sirena y Andrea —justo homenaje— fue el primer vestido que cayó adentro. La señora Dubler... en fin y Facetti en la mejor tradición peninsular lució una auténtica musculosa.

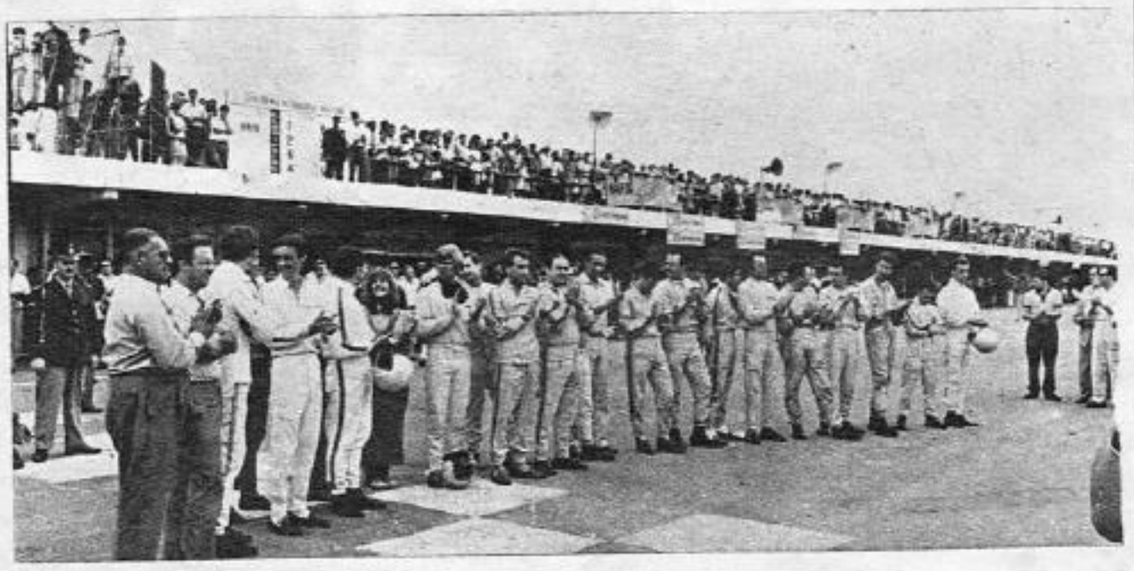
Periodistas y corredores se confabularon para ahogar al siempre elegante Fric-Rot Ruata, pero el Mínimo salió arando pasto y demostró que un fabricante de amortiguadores puede tener mejor estado atlético que varios jóvenes corredores de Fórmula Tres.

En realidad todo ocurrió como si fuera una reunión de gente educada donde nos enteramos que Servoz-Gavin vendría a correr el GP de Turismo, que Vianini está pensando en comprarse un Matra para correr en Montecarlo y que traería tres Giulia GTA para participar en las carreras de Turismo. Nosotros nos sentamos en la mesa de los franceses, pero todo fue inútil; solamente los pilotos del equipo están autorizados a conducir los Matra durante su estada en la Argentina.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTODROMO

Tablas de clasificación, chimentos del sábado a la tarde y apostillas del domingo



Toda la alegre y seria embajada que fueron nuestros huéspedes por cuatro semanas, escucha por última vez en nuestro país los distintos himnos en la ceremonia de iniciación de la última carrera de la Temporada. Los esperamos de vuelta en 1968 el próximo año con estos autos o mejores.

Día de protestas el sábado pasado. Sobre el final del día cuando ya había terminado el plazo para clasificar, quisieron salir nuevamente a dar algunas vueltas Beltoise y Servoz-Gavin. Los Matra fueron detenidos en el momento de salir por el acceso a la pista y ello provocó una discusión un poco subida de tono en la que tomó parte principal Beltoise. Finalmente arreglaron en que saldrían el domingo después de terminadas las tareas de limpieza. Aunque ya habían conseguido los mejores tiempos, como es costumbre, querían realizar una pequeña experiencia ante un problema de freno. Teórica y legalmente el tiempo ya había finalizado. El director Le Guezec —caballero indiscutido— recriminó luego a Beltoise por su tono agrio en la discusión.

A su vez Eric Offenstadt demostró a las claras estar buscando el límite e ntodo momento por las numerosas salidas de pista y algunos trompos que hizo. Aparentemente su técnica es la de experimentar andando rápido y hacer el tiempo en los últimos instantes de la prueba cuando ya tiene el circuito en el bolsillo. El sábado hizo eso, sólo que salió a realizar su tiempo pasadas las seis y media, hora tope. Consiguió un tiempo excelente —1m39s8 según el box— pero se le reconoció únicamente la mejor vuelta computada hasta las 18.30 horas. Con ello quedó en el décimo tercer lugar, se le vio el enojo.

Los desperfectos que sufrió el auto de Vianini en su colisión con Moser obligaron a muchos cambios en los elementos de suspensión y en consecuencia a una nueva puesta a punto del comportamiento del auto. A tal efecto y como ya lo había hecho en Mar del Plata, Giancarlo Baghetti estuvo dando vueltas en el Autódromo en el Brabahm de Andrea para, con su experiencia, dar las opiniones necesarias en cuanto a las modificaciones a realizar en las geometrías.

El Matra se Jaussaud sorprendió al salir a dar las vueltas de clasificación sin el tensor que fija la barra antirrolido a la rueda derecha. La falta de este tensor vertical anula completamente el efecto de la barra. Sin embargo el Matra 32 estuvo girando toda la tarde en esas condiciones y obtuvo así el segundo mejor tiempo. El domingo se había quitado totalmente la barra del número 28, el automóvil ganador.

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE LA REPLUBLICA ARGENTINA

A.C.A. - AUTODROMO DE BUENOS AIRES - 12/II/67
CIRCUITO No. 2: 3.912,36 m

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE: (78,247 km).

Pos.	Nº	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	30	Servoz-Gavin, Georges	Francia	Matra-Cosworth	33m36s5	20
2º	28	Beltoise, Jean-Pierre	Francia	Matra-Cosworth	33m36s6	20
3º	42	Rollinson, Alan W.	G. Bretaña	Brabham-Holbay	34m11s5	20
4º	52	Moser, Silvio	Suiza	Brabham-Cosworth	34m26s	20
5º	40	Stuart, Charles	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	34m26s8	20
6º	16	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth	35m19s9	20
7º	10	Kissling, Jorge	Argentina	BWA-Cosworth	34m01s8	19
8º	44	Goodwin, Natalie	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	34m09s8	19
9º	60	Marincovich, Carlos	Argentina	Brabham-Cosworth	31m45s1	13
10º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	20m32s6	12
11º	62	Vianini, Andrea	Argentina	Brabham-Cosworth	12m38s6	7
12º	36	Russo, Giácomo "Geki"	Italia	Lotus-Holbay	10m34s2	5

Promedio del ganador: 139,692 km/h.
Record de vuelta: 28, Jean-Pierre Beltoise en la 18ª: 1m39s2 a un promedio de 141,980 km/hora.

SEGUNDA SERIE: (78,247 km).

1º	32	Jaussaud, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth	34m00s1	20
2º	58	Bordeu, Juan Manuel	Argentina	Brabham-Cosworth	34m15s4	20
3º	50	Mohr, Manfred	Alemania	Brabham-Cosworth	34m28s4	20
4º	54	Regazzoni, Gianclaudio	Suiza	Tecno-Cosworth	34m33s2	20
5º	34	Cardwell, John	G. Bretaña	Lotus-Holbay	34m41s	20
6º	2	Estéfano, Nasif	Argentina	Brabham-Cosworth	31m17s8	14
7º	6	Copello, Eduardo	Argentina	Brabham-Cosworth	31m00s5	7
8º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth	10m27s2	6
9º	14	Baghetti, Giancarlo	Italia	Tecno-Cosworth	13m26s8	6
10º	22	Facetti, Carlo	Italia	Tecno-Cosworth	5m21s8	3
11º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina	Brabham-Cosworth	st.	

Promedio del ganador: 138,076 km/hora.
Record de vuelta: 32, Jean-Pierre Jaussaud en la 4ª: 1m40s6 a un promedio de 140,005 kilómetros por hora.

FINAL: (136,932 km).

1º	28	Beltoise, Jean-Pierre	Francia	Matra-Cosworth	59m25s4	35
2º	30	Servoz-Gavin, Georges	Francia	Matra-Cosworth	59m25s7	35
3º	32	Jaussaud, Jean-Pierre	Francia	Matra-Cosworth	59m25s9	35
4º	42	Rollinson, Alan W.	G. Bretaña	Brabham-Holbay	59m32s2	35
5º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	59m32s4	35
6º	52	Moser, Silvio	Suiza	Brabham-Cosworth	59m57s2	35
7º	34	Cardwell, John	G. Bretaña	Lotus-Holbay	59m57s5	35
8º	50	Mohr, Manfred	Alemania	Brabham-Cosworth	1h00m23s9	35
9º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth	1h00m27s	35
10º	22	Facetti, Carlo	Italia	Tecno-Cosworth	1h01m03s4	34
11º	60	Marincovich, Carlos	Argentina	Brabham-Cosworth	1h01m08s4	34
12º	10	Kissling, Jorge	Argentina	BWA-Cosworth	1h00m10s5	33
13º	2	Estéfano, Nasif	Argentina	Brabham-Cosworth	55m07s6	32
14º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina	Brabham-Cosworth	59m56s3	32

Promedio del ganador: 138,261 km/h.
Record de vuelta: No fue suministrado por la CDA.
Abandonaron: 6, Eduardo Copello; 14, Giancarlo Baghetti; 16, Antonio Maglione; 36, Giácomo Russo "Geki"; 40, Charles Stuart; 44, Natalie Goodwin; 54, Gianclaudio Regazzoni; 58, Juan Manuel Bordeu; 62, Andrea Vianini.

Galbato volvió a tomar contacto con la Fórmula Tres luego del intervalo de la carrera de Córdoba donde no lo vimos. El sábado estuvo dando vueltas por el garaje y averiguando si podía comprar algún cuentavueltas de los que trajeron los europeos.

TEMPORADA ARGENTINA CAMPEONATO DE F. 3

POSICIONES FINALES

1º	Beltoise, Jean Pierre	46
2º	Jaussaud, Jean-Pierre	30
3º	Servoz-Gavin, Georges	19
4º	Offenstadt, Eric	13
5º	Cardwell, John	10
5º	Stuart, Charles	10
7º	Rollinson, Alan W.	9
8º	Moser, Silvio	8
9º	Bordeu, Juan Manuel	5
9º	Dubler, Jürg	5
9º	Mohr, Manfred	5
12º	Facetti, Carlo	2
12º	Regazzoni, Giancarlo	2
14º	Vianini, Andrea	1

La gloria del triunfo cuando ya cae la noche. Cuatro carreras y cuatro victorias aumentan el creciente prestigio de un superdotado que tiene seguro porvenir en F.1. Servoz refleja el cansancio; Jaussaud, la alegría del triunfo total de un equipo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS 41

Colin Chapman volvió a utilizar una estructura multitubular en el más refinado de los automóviles que compiten en Fórmula Dos y Tres

por ENRIQUE CARMONA
fotos CARLOS ARCURI

¿Quién puede hacer vibrar a los mecánica y estéticamente sensibles, como la fuerte personalidad de Colin Chapman, expresada en los más mínimos detalles de sus Lotus?

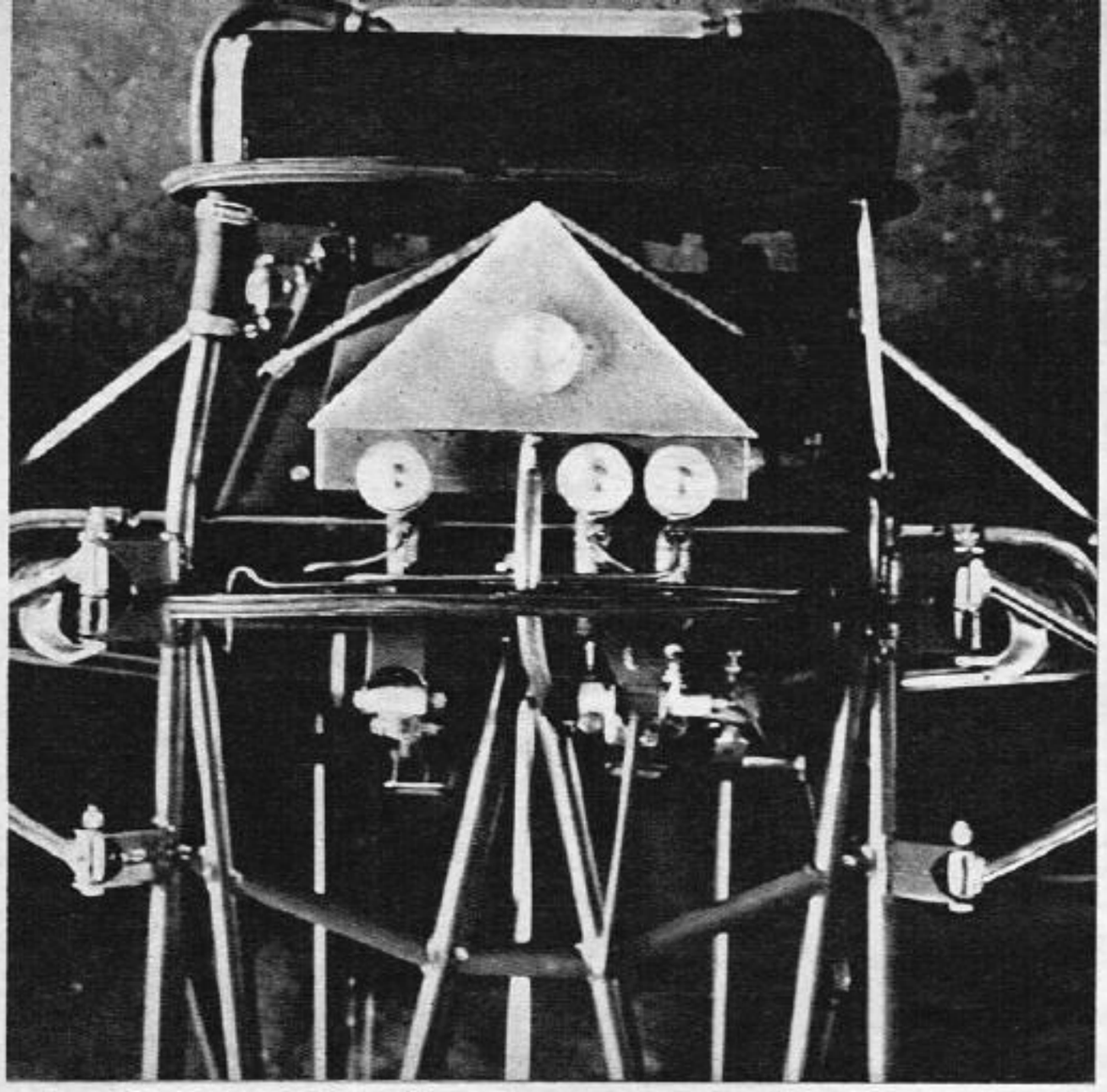
Con esta definición abreviamos hace muy poco la expresión de todo el mérito que poseen las creaciones del genial constructor inglés, el técnico más creativo, de mayor vuelo, que ha producido el automovilismo en la posguerra. Nos toca ahora ampliarla.

Los Lotus son la expresión de la máxima sutileza mecánica, del refinamiento funcional llevado hasta la más pequeña soldadura, hasta el último gramo, del desarrollo a ultranza. En ningún automóvil se conjuga la calidad técnica con una limpieza de diseño que entra de lleno en el campo de la estética y que coloca a su creador en la definición de **artesano,** de aquel que, exactamente a mitad de camino, identifica la creación de uso práctico con la obra artística. El ojo educado puede distinguir una pieza Lotus entre mil similares de otras marcas y esto es un hecho casi excepcional entre máquinas construidas en 1967.

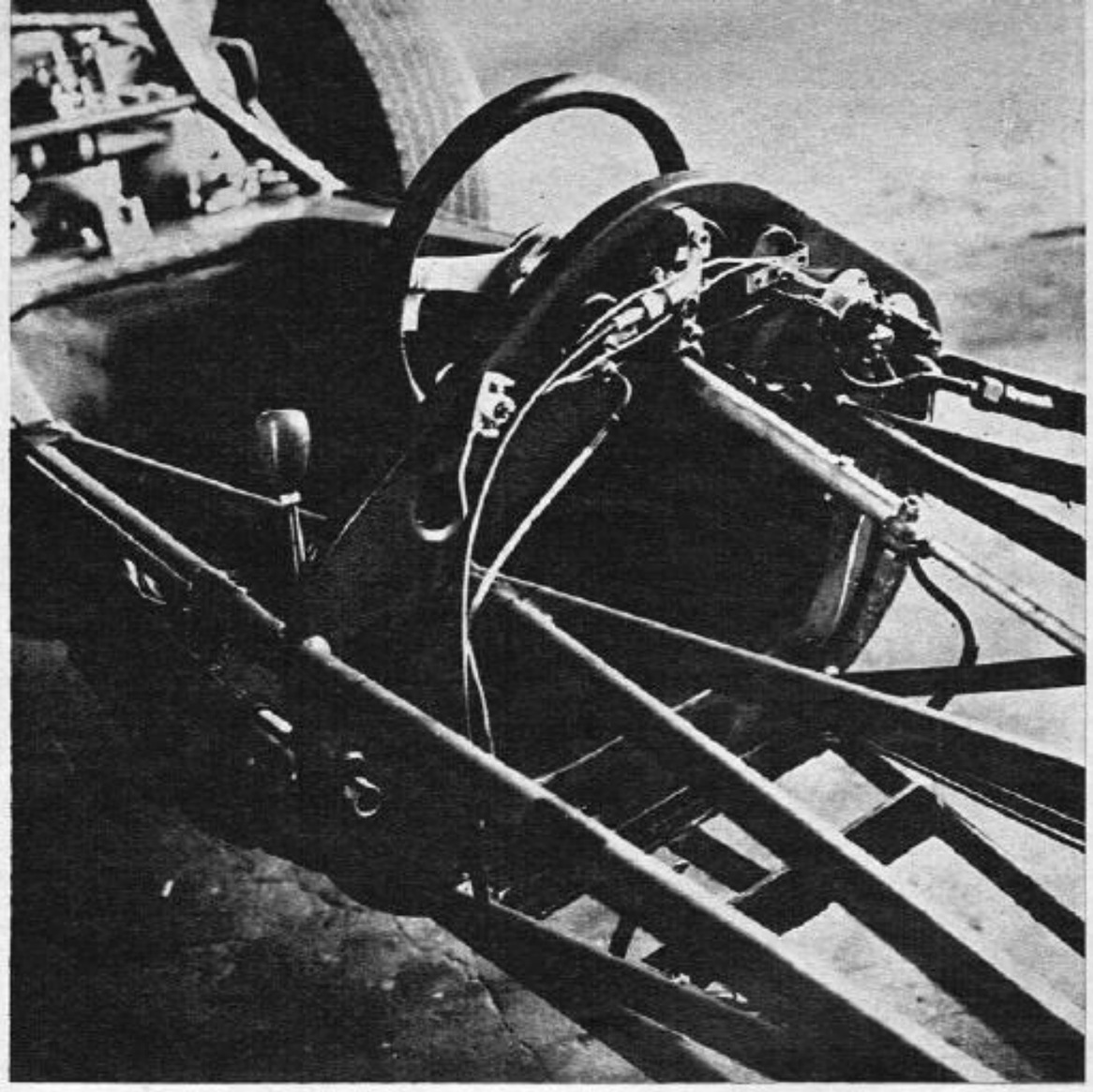
Después de pasar por un audaz monocasco —el Lotus 35— Chapman volvió, por elementales razones de sencillez constructiva —menos costo inicial— y de facilidad de reparación, a una estructura tubular reticulada en sus monopostos de Fórmula Tres; éste, su más reciente modelo, recibió la denominación de Lotus 41. Pero si básicamente el concepto estructural es similar al del Brabham (el mejor diseño dentro de este esquema, copiado por varios otros constructores), deja de serlo al recorrerlo y encontrarse centímetro a centímetro con soluciones chapmanianas.

La estructura está compuesta por un conjunto de células, totalmente triangulares individualmente, que son luego unidas a otros cuatro tubos longitudinales, de diámetro ligeramente mayor al de aquéllas, que a su vez van soldados a cuatro cuadernas transversales. En el extremo delantero de la estructura, dos de esos tubos —los inferiores— se proyectan un poco más adelante de la primera cuaderna, formando sendas ménsulas trianguladas que soportan el tanque de aceite del sistema de cárter seco, los radiadores de agua y aceite y los anclajes anteriores de la parrilla inferior de suspensión. Además el tubo del lado izquierdo

→



Se ve en detalle el montaje de radiador, tanque de aceite, fijación de suspensiones y reticulado de la primera cuaderna, como se explica en el texto.



La segunda cuaderna es típica Lotus, con un diafragma de chapa. Lo que es nuevo es el sistema de triangulación que viene de la primera cuaderna y va hasta la tercera.

conduce al radiador aceite caliente proveniente del motor y el del lado derecho lo devuelve ya refrigerado. Uno de los otros dos tubos longitudinales —uno de los superiores—, también se proyecta más adelante de la cuaderna cumpliendo, análogamente, dos funciones: conducir agua caliente al radiador y actuar como tensor de éste, asistido por una manguera de unión. ¡Este tipo de soluciones —adjudicar a cada pieza la mayor cantidad posible de funciones— constituye, juntamente con la limpieza de diseño, la característica más sobresaliente de este auto y son producto de la mente de Chapman aguzada por la premisa de reducir peso y costo.

Quizá la solución más genial sea la adoptada para cumplir con uno de los requisitos del reglamento de F. 3; éste especifica que todo vehículo debe tener un depósito colector de vapores y excedente de aceite que, proveniente de distintos órganos mecánicos, pudieran caer sobre la pista o molestar a otros competidores. Todos los demás constructores agregaron entonces ese tachito de metal o plástico que vemos en la cola de los autos, recurriendo en cambio Chapman a aprovechar para ese fin la cuaderna trasera del chasis, que es de chapa soldada y sección hueca.

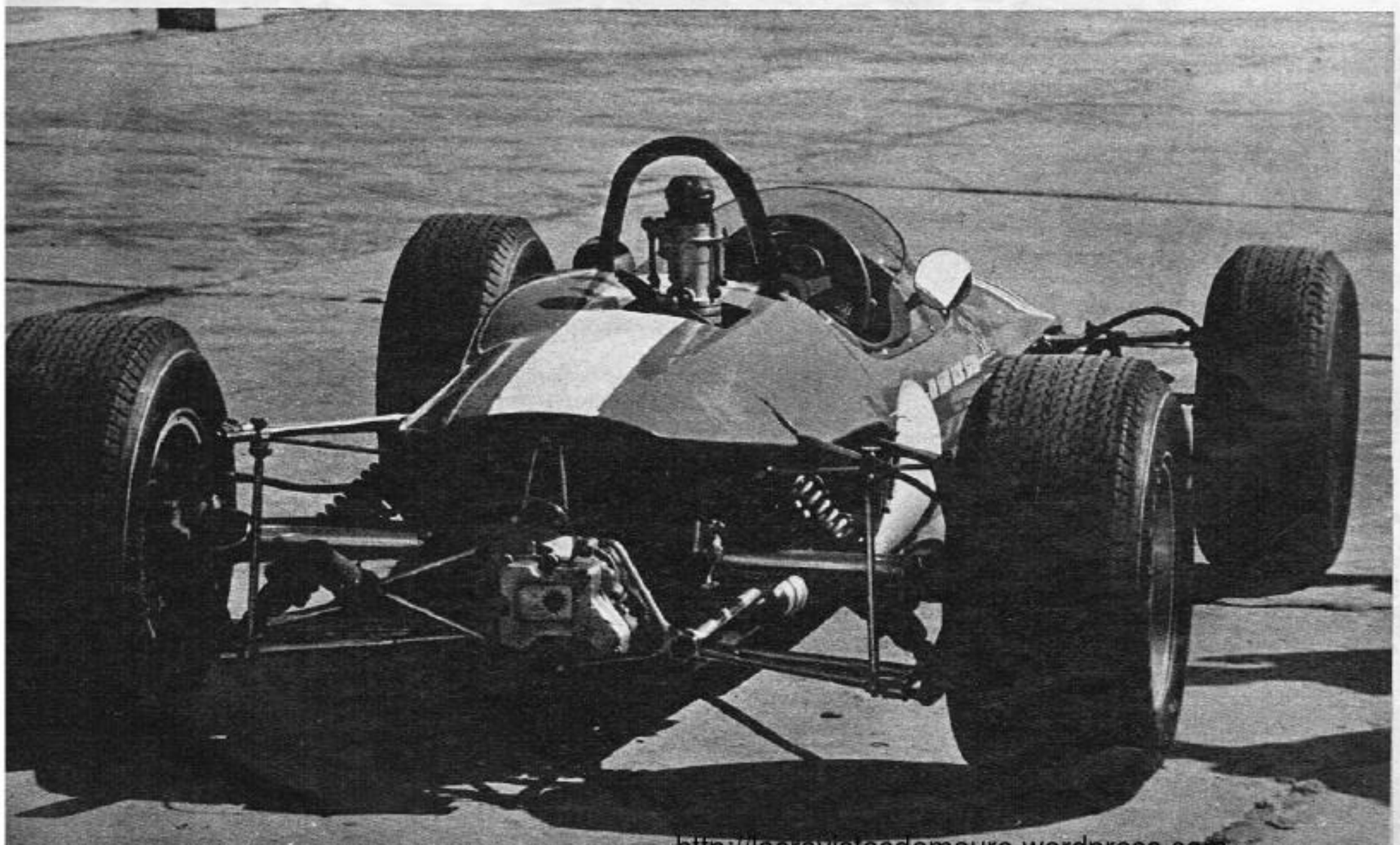
Volvamos al chasis espacial; la primera cuaderna delantera recibe las cargas de la suspensión a través de los anclajes de los elásticos helicoidales, de los amortiguadores telescópicos, de las parrillas superior e inferior (parcialmente) y de la barra antirrolido. Una chapa que reticula totalmente a esa cuaderna, es utilizada además para fijación de la pedalera, las bombas de freno y embrague y también para actuar como mamparo que impide el ingreso de aire caliente, proveniente de los radiadores, hacia el habitáculo.

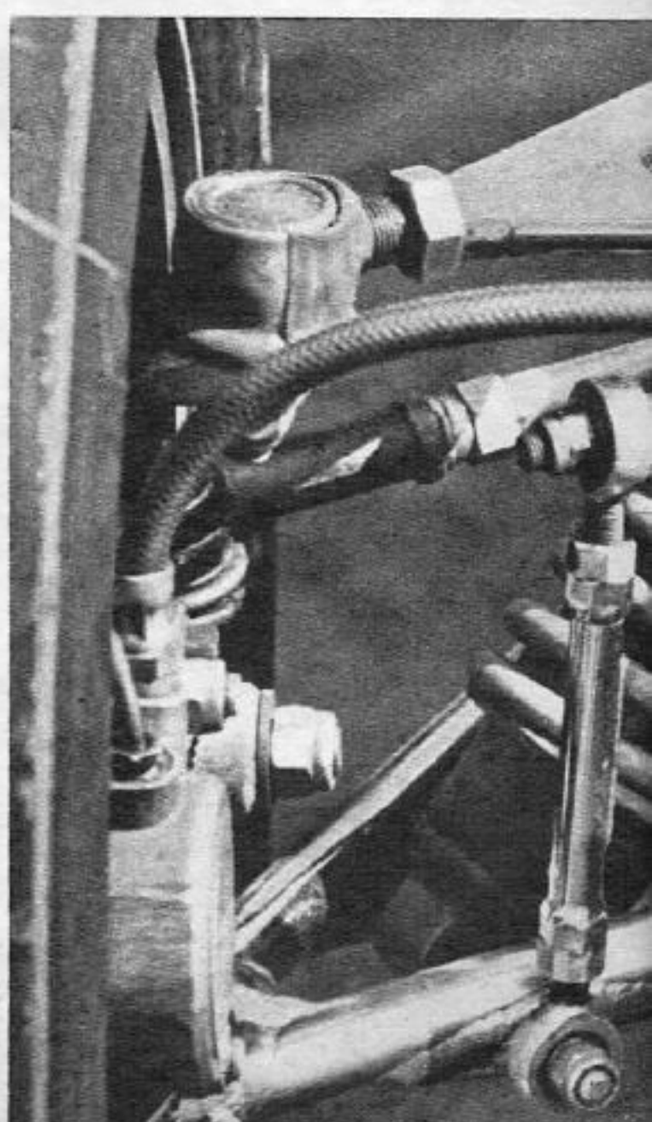
A unos 25 centímetros más atrás de la primera cuaderna, se hallan los otros dos puntos de anclaje de las parrillas superiores; la carga recibida en esos puntos es absorbida por la estructura mediante un arco que, además de interconectar ambos anclajes, a su vez forma parte del reticulado juntamente con cuatro tubos que, partiendo de la primera cuaderna, llegan a la segunda dos de ellos y a la tercera los otros dos. La segunda cuaderna —construida en chapa soldada y de sección rectangular hueca, en la más pura tradición Chapman— hace nexo entre los cuatro tubos longitudinales del chasis y los elementos de triangulación de los planos por ellos determinados. Dichos elementos provienen de las zonas anterior y posterior del chasis y son soldados a esa cuaderna que actúa además como panel de instrumentos y soporte de la columna de dirección.

La profusa triangulación descrita, se repite en todos los planos de la estructura y sumada al reticulado mediante chapas en algunas zonas, le confiere enorme rigidez torsional y máxima resistencia a las cargas estáticas —provenientes de motor, caja, accesorios, piloto, etc.— y a las dinámicas —provenientes de las suspensiones.

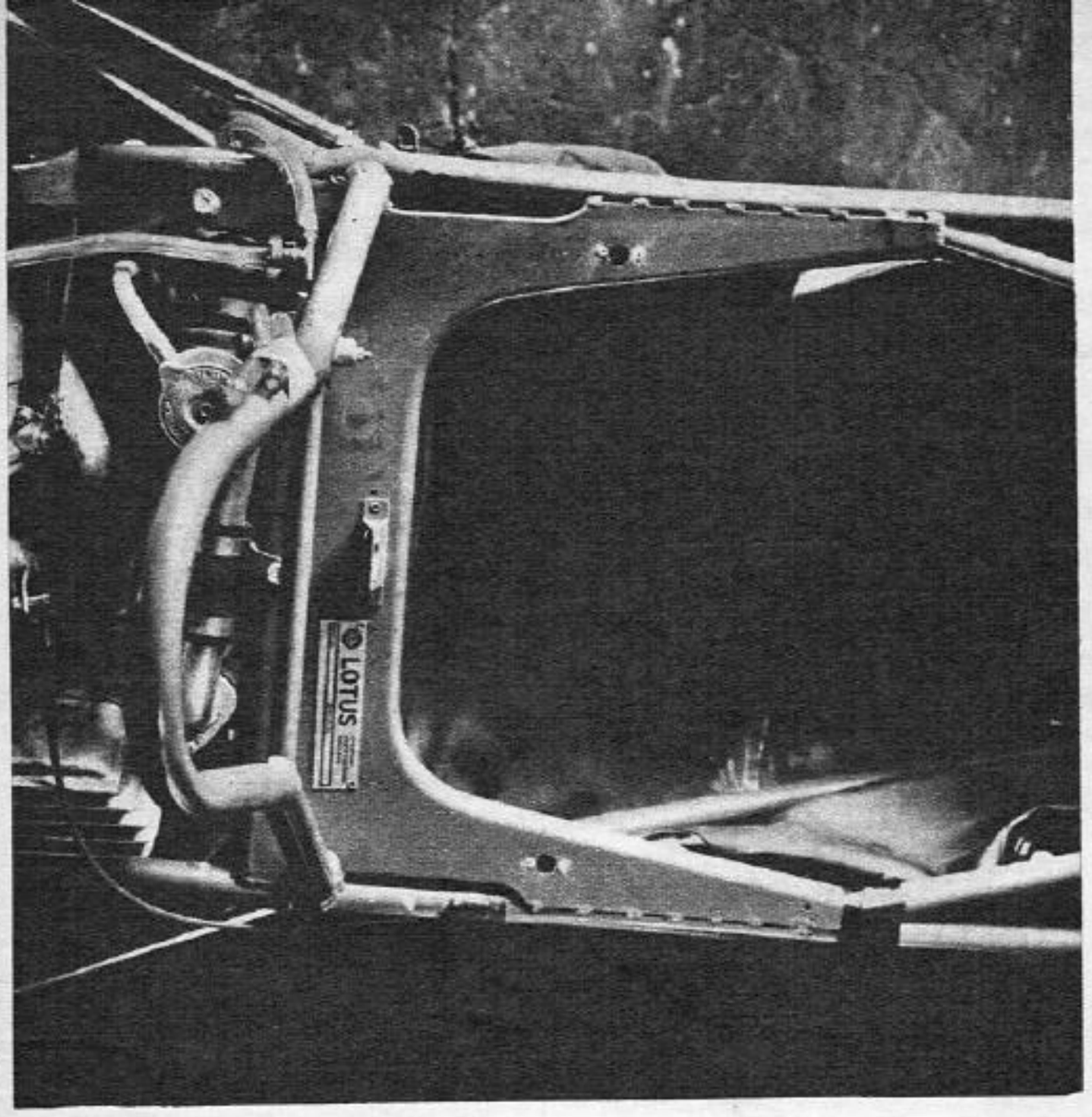
Esas chapas se utilizan, por ejemplo, para reticular el cockpit en la zona de la espalda del piloto, la parte

Suspensiones traseras ya clásicas, sobre todo para un Lotus. Caja Hewland. Este automóvil pertenece a Ron Harris y utiliza un carburador vertical de una sola boca.

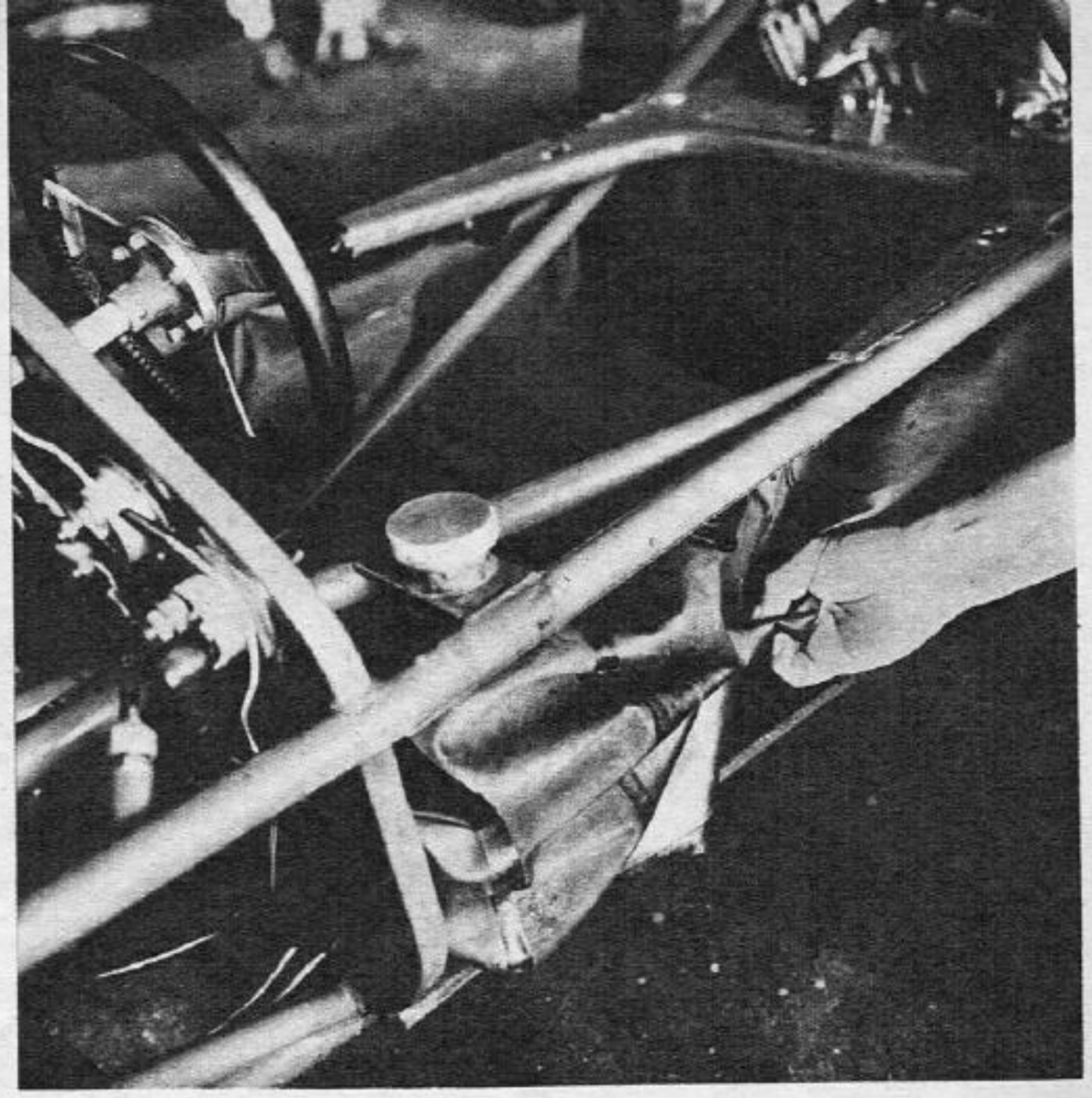




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una chapa reticula la abertura del cockpit, a espaldas del piloto y por delante de la tercera cuaderna.



Tanque de combustible de goma con la boca de entrada a caballo entre los tubos superiores.

inferior del chasis desde la segunda cuaderna hasta la tercera, las ménsulas delanteras que soportan los radiadores y, por supuesto, en aquellas cuadernas que deben ser atravesadas por las piernas del piloto, caja de velocidades, conductos de líquidos.

Para finalizar con la estructura señalemos que tan grande ha sido el empeño por triangularlo todo, que la parte superior de la cavidad del motor es reticulada con tubos que se fijan a las cuadernas mediante bulones, pero recién después de colocado aquél en su lugar y antes de instalar el múltiple de escape que, ex profeso, está dividido en dos partes para posibilitar su montaje.

Las suspensiones del Lotus 41 son básicamente las clásicas Chapman y solo difieren en detalles constructivos a las de otros Lotus anteriores. Atrás son a trapecio, con parrilla triangular invertida abajo, portamazas de aleación liviana, brazo único arriba, barra antirrolido y dos tensores longitudinales de similar longitud y distinto ángulo de montaje. El conjunto es ampliamente regulable.

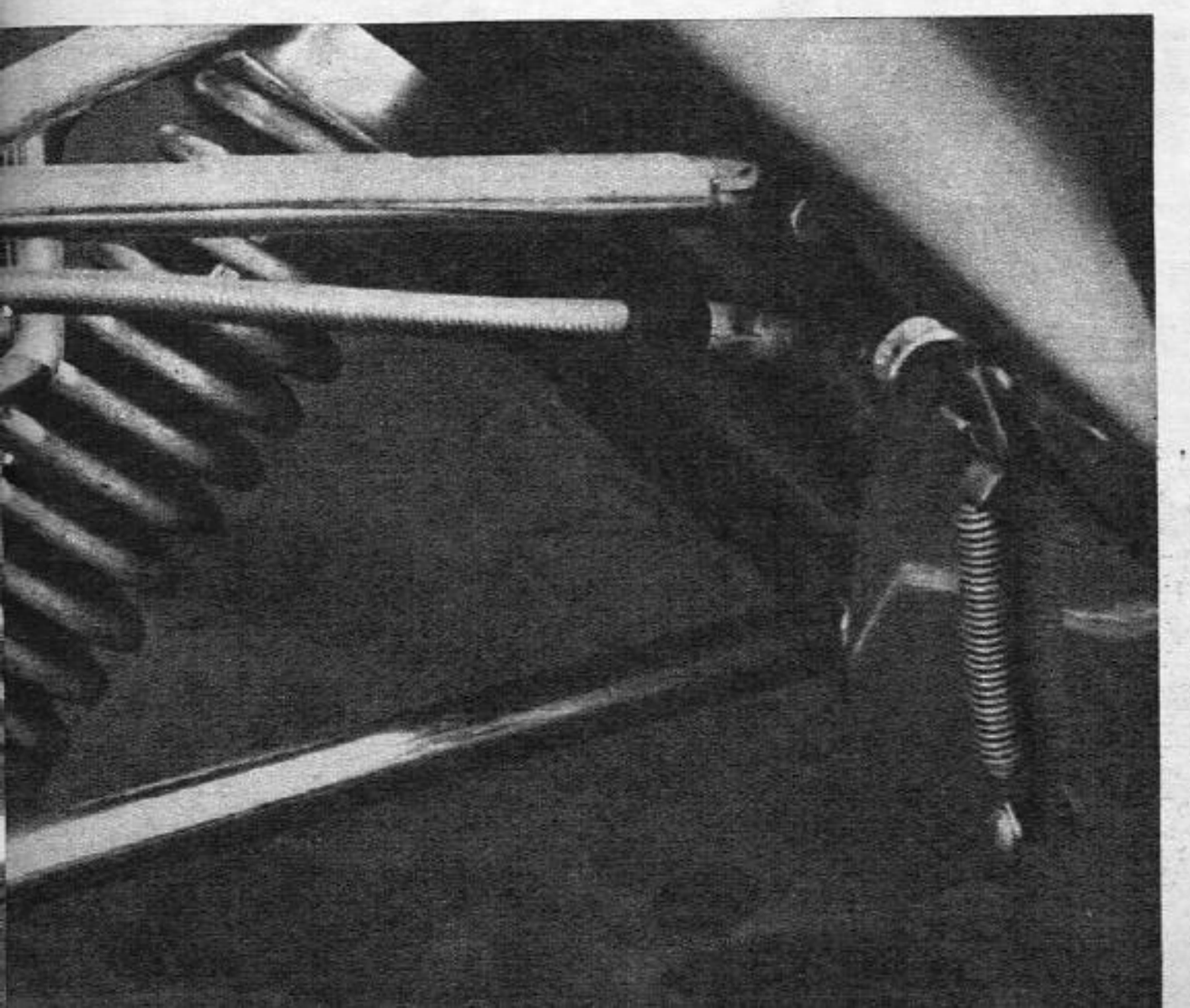
Es en la suspensión delantera donde este auto difiere mayormente de su predecesor, el Lotus 35 monocasco. La parrilla superior delantera de aquel modelo era de chapa soldada, tenía un perfil alar y actuando como balancín accionaba elástico y amortiguador, que iban montados en el interior de la carrocería. En el 41, por razones puramente económicas, dicha parrilla es triangular y está construida con tubos; asimismo, amortiguador y elástico van montados exteriormente, expuestos al aire. Las parrillas inferiores son acordes con la nueva tendencia de construirlas de base ancha con el brazo que actúa de tensor hacia adelante, trabajando a la tracción. Otro indicio de la necesidad de disminuir costos en este auto, lo constituye el hecho de que todas las parrillas de suspensión tiene sus puntos de pivotes montados sobre bujes de plástico especial precomprimido en reemplazo de las más onerosos juntas esféricas Heims.

El tanque de combustible es también tan singular como todo en este automóvil tan exquisito; sus paredes son de goma buna reforzada con tela y es de forma tal que ocupa los huecos libres existentes a ambos lados, debajo y detrás del piloto. Su peso es muy inferior a los convencionales de chapa de aluminio.

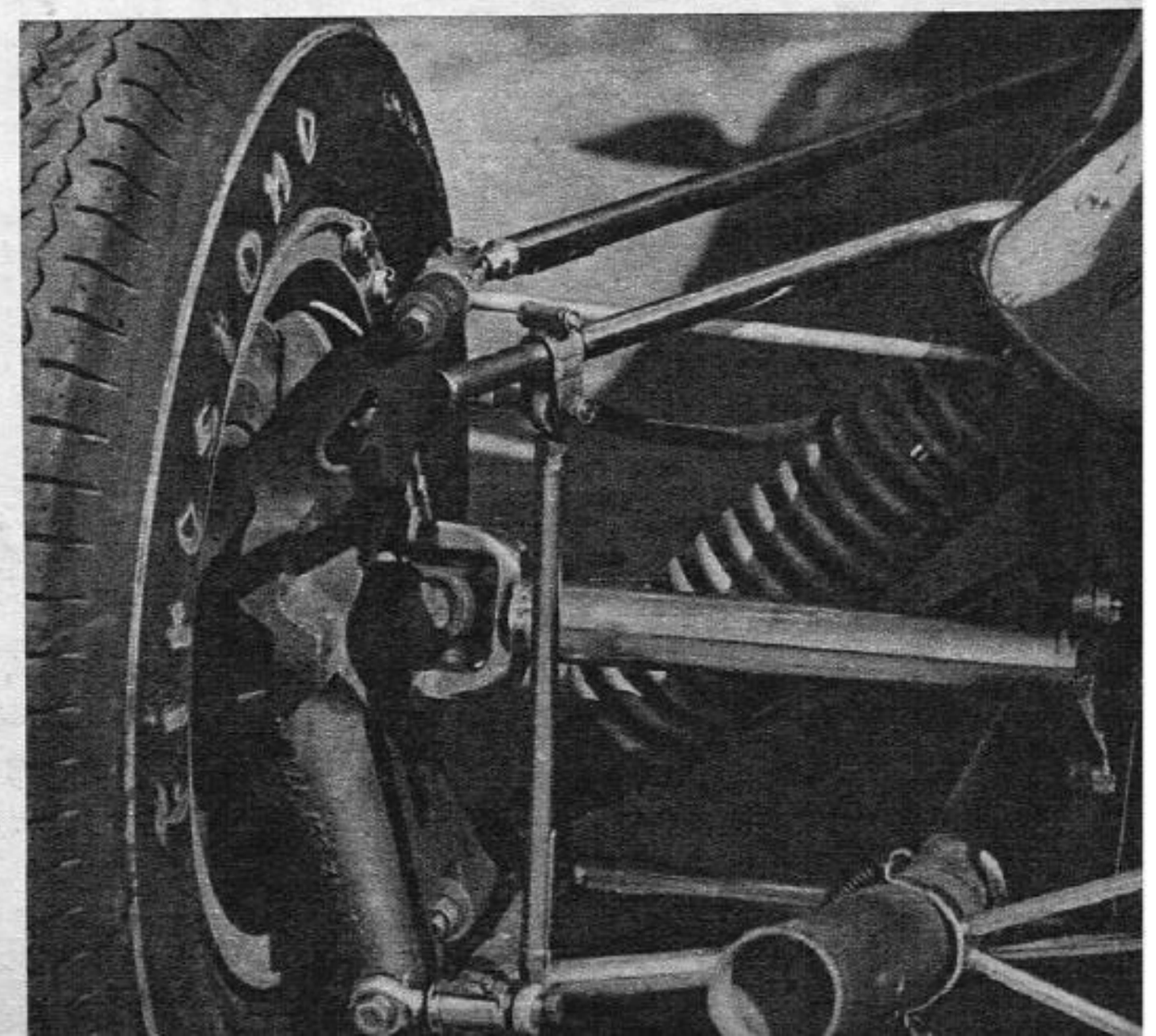
Otro detalle aún de extremo refinamiento. La estructura tubular es particularmente angosta para mantener al mínimo el valor de área frontal. Las parrillas de suspensión están montadas, como consecuencia, en anclajes que se proyectan sensiblemente afuera de la estructura, construidos como pequeños cajones de chapa soldada. Pero hay más todavía: unas pequeñas aletas a ambos lados de la carrocería integran estas prolongaciones a la forma aerodinámica.

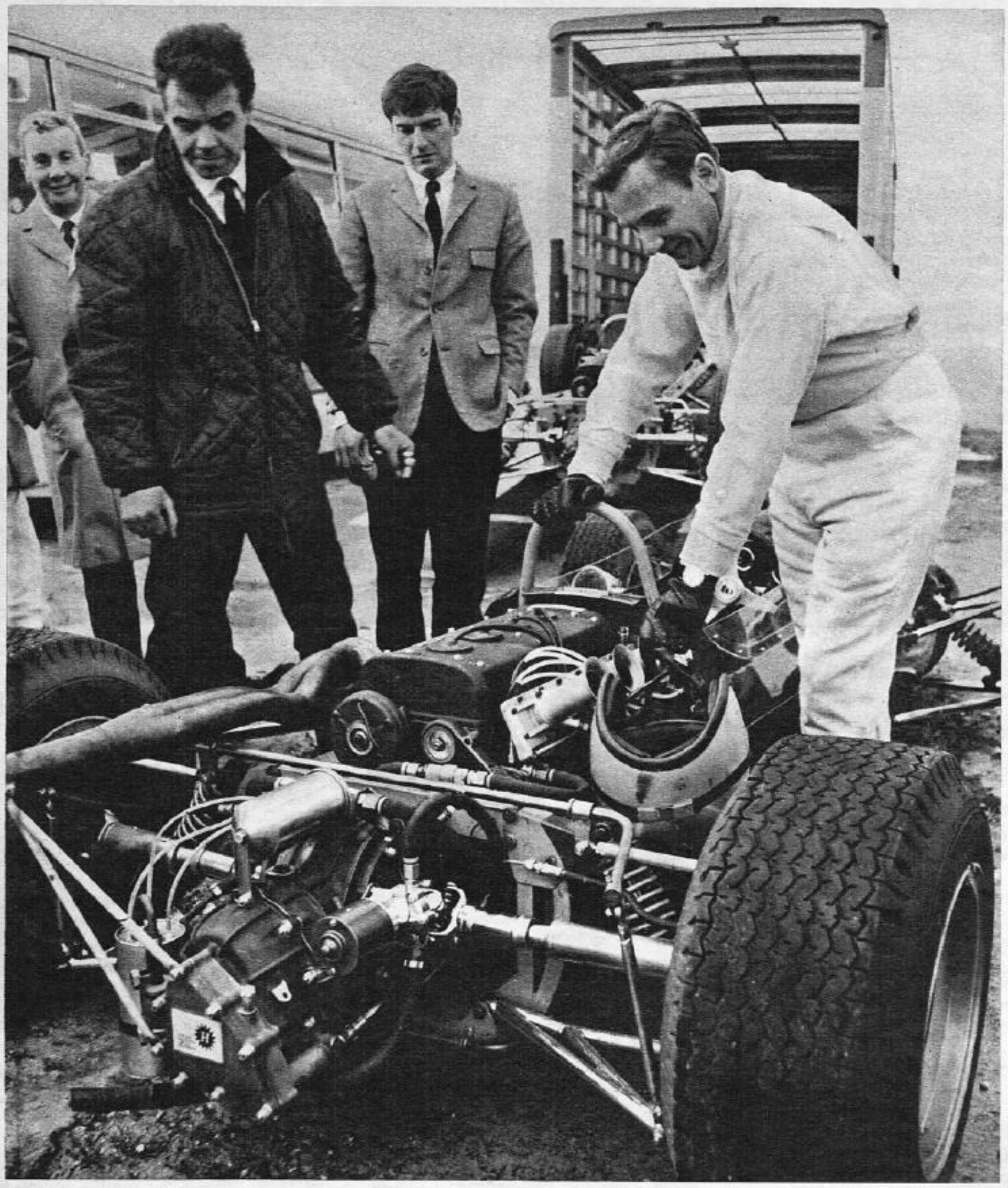
Un genio anda suelto entre ruedas de magnesio, tubos soldados y tableros de dibujo: se llama Colin Chapman, diseña automóviles, a veces ganan carreras y a veces no, pero son —siempre— los mejores automóviles del mundo.

La nueva suspensión delantera de Lotus vuelve a utilizar elementos tubulares y usa menos juntas de Heims. Los resortes están ahora al aire.



Soluciones ya probadas pero cada vez más refinadas. Obsérvese la sutileza del reactor superior de la suspensión trasera.





Hasta extremos insólitos se llega con el ancho de las bandas de rodamiento de los coches de carrera.

NO SON ADORNOS

La experiencia acumulada en los últimos años ha demostrado la importancia del diseño de las bandas de rodamiento de los neumáticos. Esa multitud de vistosos dibujos no son, por cierto, fruto de la fantasía de los fabricantes, sino que responden a un propósito muy bien estudiado.

El diseño es hoy una especialidad y así la consideran las empresas del ramo, que cuenta con los más avanzados métodos de producción.

LO QUE HAY QUE AFRONTAR

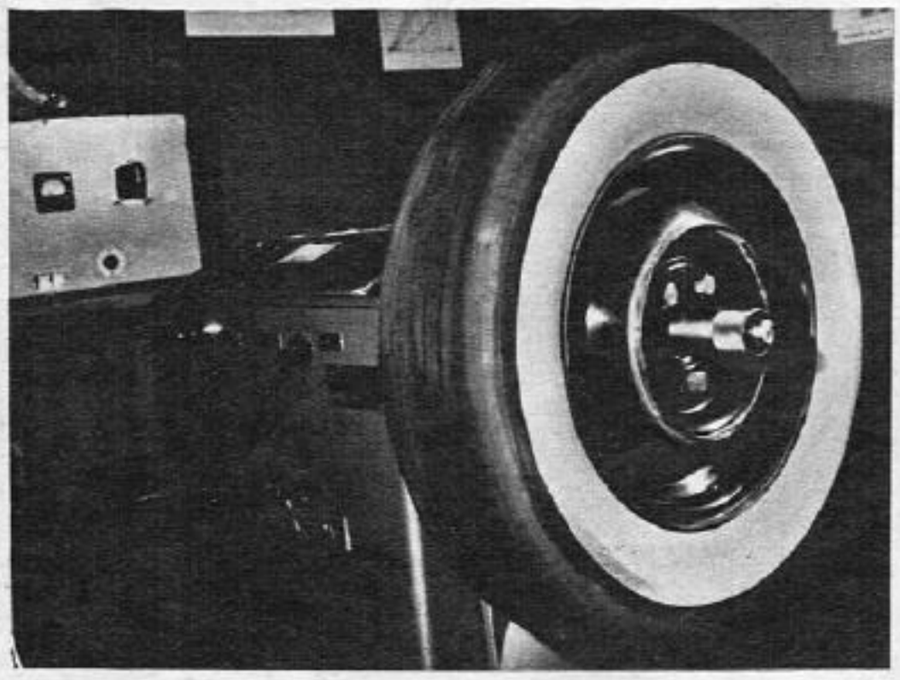
Como su nombre lo indica, la banda de rodamiento es la parte del neumático en contacto con la superficie de la ruta sobre la cual se apoya. Está surcada por una serie de acanaladuras perfectamente concebidas en función de la utilización de la cubierta. El conjunto de dichas acanaladuras constituye lo que se conoce como "perfil". Un buen "perfil", científicamente estudiado, es un factor importantísimo en el comportamiento de un neumático. Opone una resistencia tenaz a los agentes químicos, atmosféricos y mecánicos, y asegura la adherencia al suelo merced a las acanaladuras sabiamente diagramadas. Además, —y éste es un punto de capital importancia— permite un frenaje seguro, facilita los arranques firmes sobre todo tipo de terreno y contribuye a evitar los derrapes. El diseño de las bandas, la calidad del caucho y de las telas interiores determinan, en suma, el rendimiento y la duración del neumático.

Sin embargo, existe un hecho que sin duda sorprenderá al automovilista acostumbrado a ver en esos complejos diseños una garantía de "agarre" y estabilidad: los ases de la velocidad Craig Breedlove y Art Arfons, que coquetean con la barrera del sonido en las inmensas arenas del Lago Salado, en Estados Unidos, equipan sus bólidos con neumáticos... ¡totalmente lisos!

¿Cómo se explica esa contradicción?

La realidad es que entre las cubiertas pulidas de la pista natural del Lago Salado y las que ostentan complicadas "esculturas", la contradicción es sólo aparente. En rigor, se trata de dos realidades distintas: la primera de ellas quiere que





Mucho antes de que los nuevos modelos de cubierta ganen la calle, pasaron años de experimentación en máquinas especiales.

Hasta 75 toneladas de fuerza centrífuga (500 km/h equivalentes) puede resistir esta cubierta lisa diseñada para Bonneville.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

las cualidades de un neumático no residan exclusivamente en el diseño de la banda de rodamiento sino en su estructura total, en los materiales que la componen, en su formato, etc. La otra realidad aspira a que un neumático esté concebido para cumplir una función específica con la mayor eficacia posible. El neumático que resulta ideal para devorar kilómetros en el Lago Salado —sin curvas y sin obstáculos— es inadecuado para las carreteras sinuosas y accidentadas o las rutas asfaltadas.

La duración de las cubiertas del "Spirit of America", campeón del mundo de velocidad, es extremadamente efímera. Contienen escasa cantidad de goma y son muy livianas. Esto les permite disipar el exceso de calor al tiempo que evita la formación de pequeñas erupciones de caucho por efectos de la fricción.

Dicho de otra manera, el diseño no es una panacea universal. Lo que es bueno para una determinada aplicación, es malo para otra. Para cada necesidad existe un diseño —o una ausencia del mismo— bien precisa.

UN TRABAJO DURO

Por ser el neumático el único elemento del vehículo en contacto permanente con la superficie del camino está obligado a cumplir varias funciones relacionadas con la fuerza de propulsión (elementos de transmisión), con la conducción (elementos de la dirección) y con el confort de los ocupantes y la estabilidad del vehículo (elementos de suspensión).

No es extraño, pues, que entre los fabricantes de automóviles y de neumáticos se haya establecido de un tiempo a esta parte una estrecha colaboración que tiende, en definitiva, a hacer cada día más funcionable ese "difícil casamiento" del auto con la rueda.

Téngase presente que ninguna de las partes que integran el automóvil se ve obligada a sufrir tantas y tan duras pruebas como el neumático: abrasión, impactos, virajes bruscos, temperaturas extremas. Por algo se dice que la cubierta es a la vez el sostén y el paño de lágrimas del auto. Y para que el lector tenga una idea de hasta qué punto es esto cierto, recurriremos a algunas cifras. En una rueda de cuarenta centímetros de diámetro que gire a una velocidad de 150 mk/h la banda de rodamiento es sometida a 21 deformaciones por segundo y, a este ritmo, la fuerza que actúa sobre ella equivale a 530 veces su peso. Pero hay algo más: la carga no es el único agente que ejerce presión sobre la banda de rodamiento. Esta también sufre los efectos de las aceleraciones y los frenajes. Las carreteras de forma combada, las curvas muy pronunciadas, las afectan igualmente.

Un neumático en movimiento debe soportar con elasticidad todas las variaciones de carga, ya sean provocadas éstas por el paso del neumático sobre un accidente del terreno o por una pérdida de contacto con la superficie, seguida de un brusco aplastamiento de la cubierta. Tales movimientos producen contradicciones suplementarias en el interior del neumático y en la misma banda de rodamiento dado que las fuerzas de aceleración positivas o negativas de las ruedas y de los ejes originan cargas dinámicas adicionales.

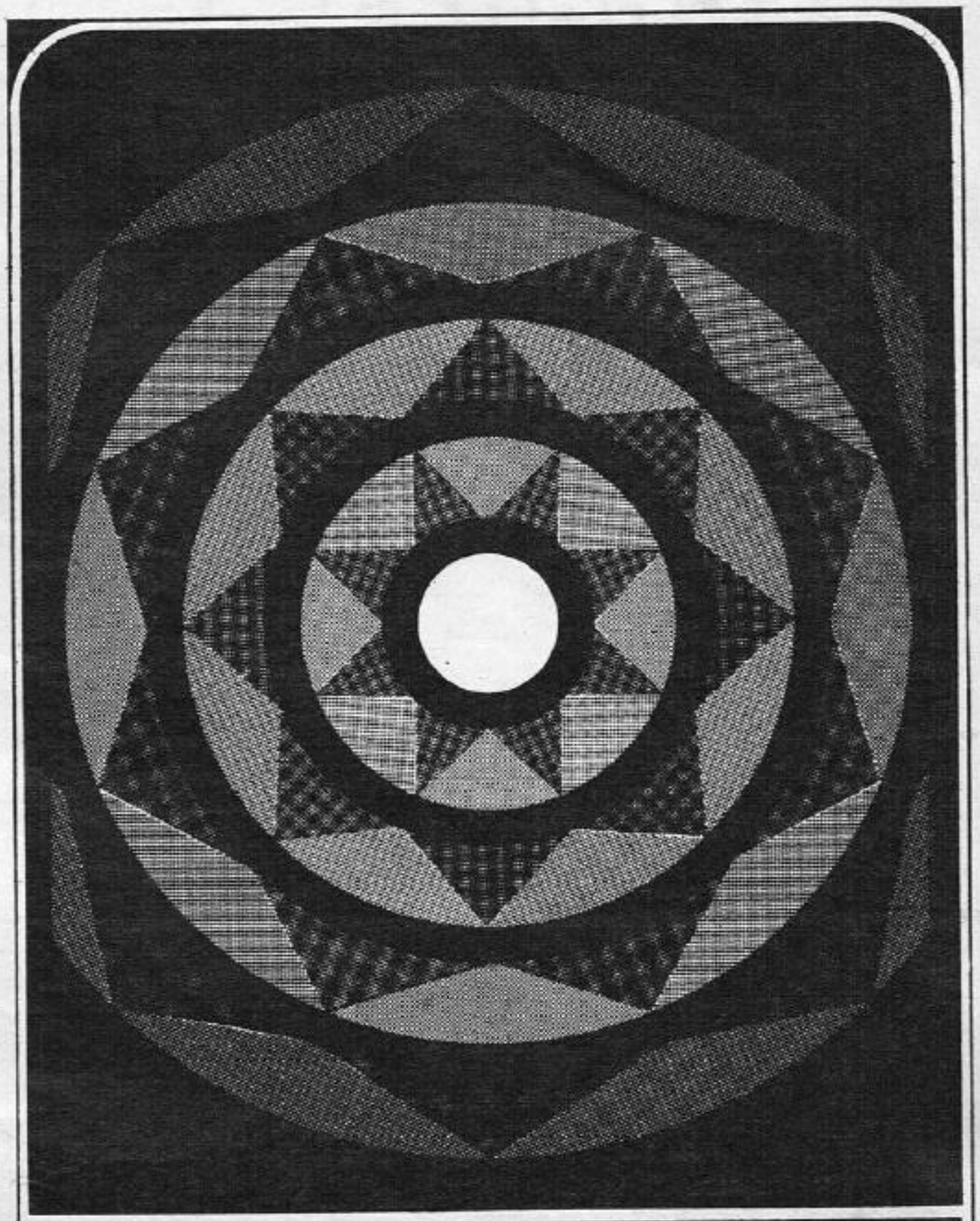
UNA FUERZA SECRETA: LAS ENTRETELAS

Una cosa está clara: para que la banda de rodamiento cumpla su cometido eficazmente y no se deforme demasiado, su carcasa debe estar convenientemente reforzada. Este armazón se halla constituido por telas y cordones confeccionados con hilados de alta tenacidad provenientes de fibras sintéticas en su mayor parte. En la época en que el algodón era la única fibra que se utilizaba como refuerzo, la resistencia de la carcasa dependía del número de telas empleadas: a mayor número de capas, más protección. El rayón primero y el nylon más recientemente obraron el "milagro" de reducir la cantidad de telas sin mermar la resistencia y aun aumentarla. Aquellas cubiertas agobiadas de caucho y de sucesivas capas de telas pasaron a la historia. Los autos ganaron en maniobrabilidad, en ligereza, en seguridad. Hoy se sabe que si los neumáticos actuales están en condiciones de recorrer un gran número de kilómetros sin inconvenientes, ello se debe fundamentalmente a la calidad de las telas internas que protegen la cámara del calor, la humedad y los impactos.



Ejemplo de una cubierta de tipo convencional para uso cotidiano. Tiene una banda de rodamiento ancha, fuertes paredes laterales, y un dibujo que asegura buena tracción y suavidad.

Entre los aspectos que se cuidan en esta cubierta diseñada para los enormes coches sport norteamericanos, está el andar "fresco"; la excesiva temperatura destruye gomas rápidamente.



por qué primera en la noche ¿?

Porque es toda luz. Luz grata, íntima, personal. Porque millares de emisiones - en todo el país - lo han confirmado a través de rutas, ciudades y pueblos. Y porque, cada día, durante cinco horas, todos sus instantes brindan más música, más noticias y más compañía a todos aquellos que viven la noche... y hablan su idioma:

"Una voz en el camino"

difundiendo valores... ¡a toda voz!

SIEMPRE CON EL PAIS

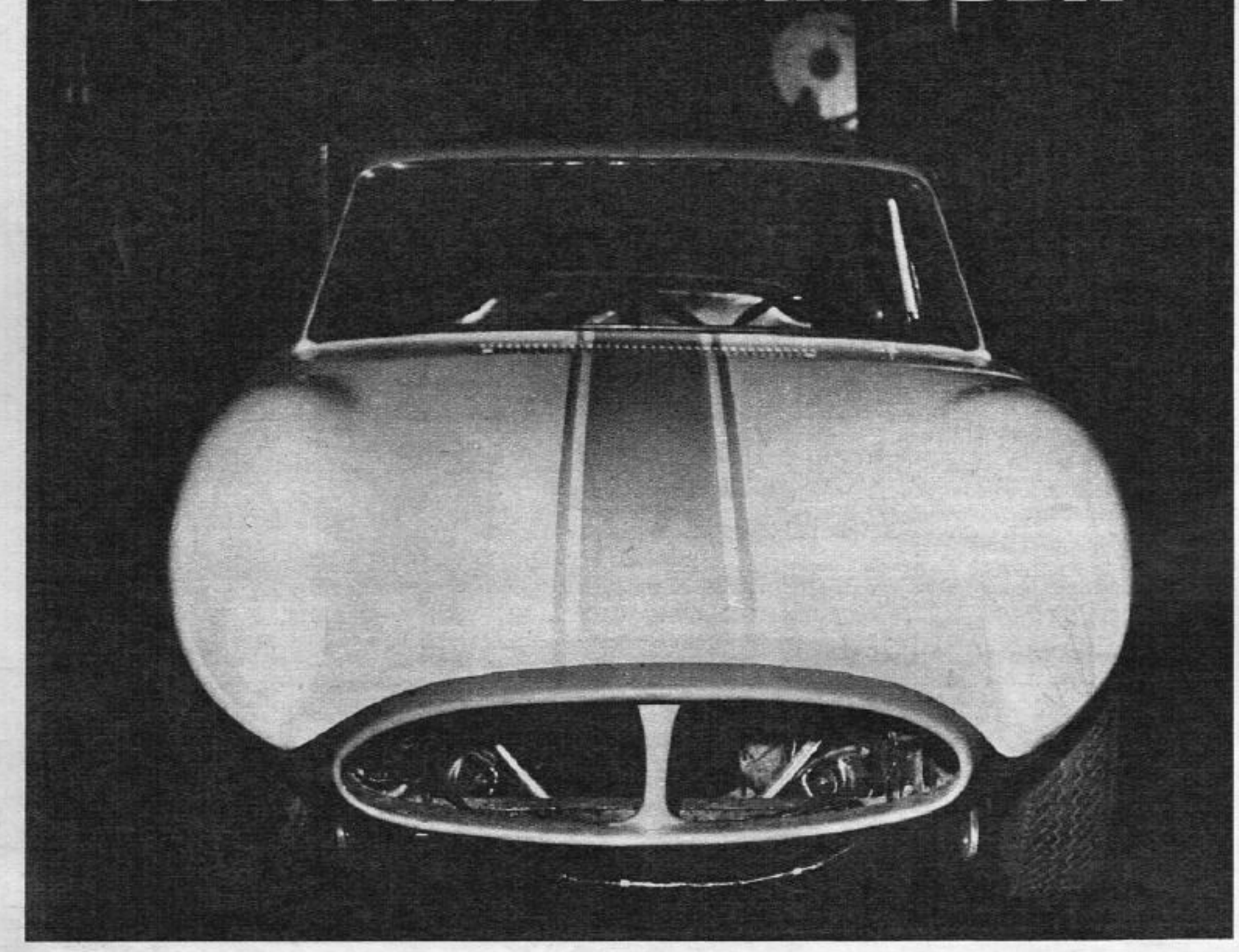
ls5 radio rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

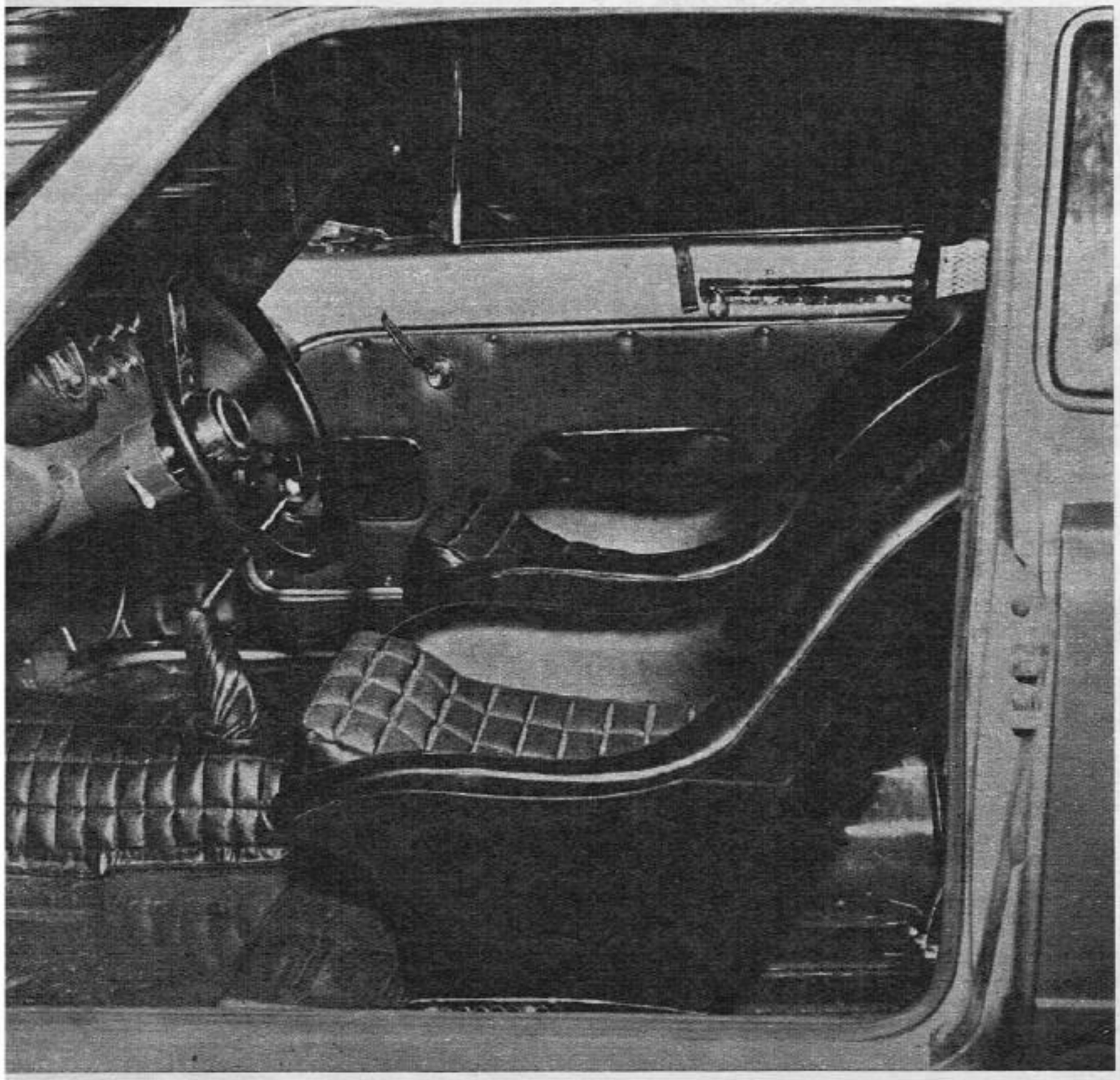
EL VORAZ BARRACUDA

Vicente Formisano estrenó en las últimas carreras de TC una solución poco común en la categoría: elementos mecánicos Valiant con carrocería inspirada en el modelo Barracuda de Chrysler

por JUAN A. MARCHETTI
fotos HUGO RECARENS



Excepto el taquímetro, cuya consulta interesa exclusivamente al conductor, todos los instrumentos pueden ser controlados con suma comodidad por el que maneja o por el que acompaña. El tablero es de resina poliester, para ganar peso.



Una carrocería inspirada en las líneas del "Baracuda" –audaz, aerodinámica, funcional– cubre los elementos mecánicos del Valiant argentino que usó Vicente Formisano para fabricar su nueva herramienta.

El volante es pequeño y agradable (La relación de dirección de 16 a 1). Todo el cockpit del Valiant-Barracuda-Formisano se diseñó y se construyó para que tanto el piloto como el acompañante estén funcionalmente soportados.

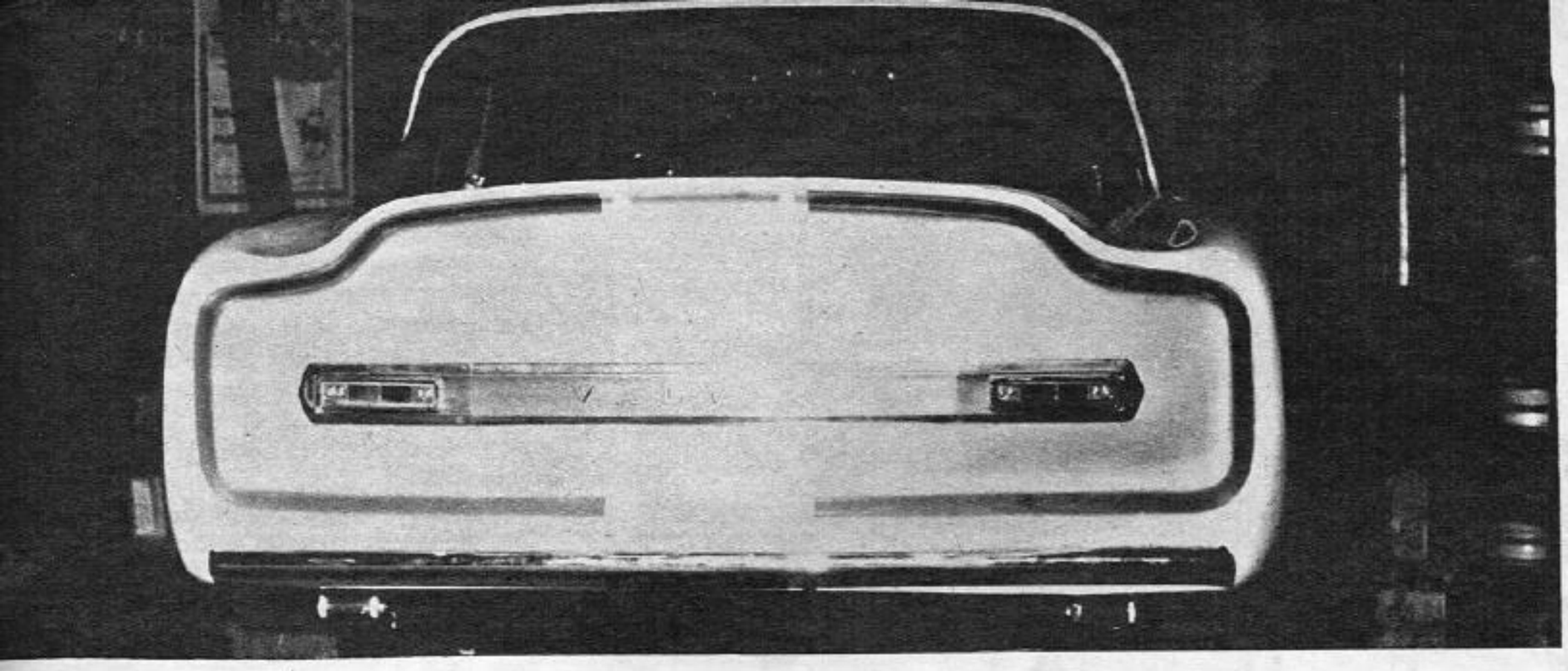
Se hizo esperar pero, aunque fugazmente, llegó a la largada del último GGP. El Barracuda, un proyecto que hierve desde hace tiempo en la mente de Vicente Formisano quien, desde que dejó el Auto-Unión con el que obtuviera resonantes triunfos en su categoría, sigue en un imponderable esfuerzo por hacer triunfar un Valiant de nuevo diseño en las competencias de TC, por ser éste un motor que originariametne es inferior en potencia y cilindrada a sus clásicos rivales Ford F-100 y Chevrolet Super 7 bancadas[8] y también, como afirma Formisano[9] por sentimentalismo hacia la marca y porque le gusta.

Cuando el viejo Valiant I era remolcado rumbo a Buenos Aires, después de haber intervenido en una prueba, fue embestido de costado por un camión en las proximidades de General Rodríguez, quedando prácticametne destrozado; el único elemento utilizable que se pudo extraer fue el motor.

Teniendo en cuenta que esta máquina no llegó a rendir lo que el constructor esperaba en su período de experimentación y como consecuencia de la destrucción de la misma, Formisano cambió de idea. Es así que incentivó el trabajo que venía desarrollando sobre una carrocería de Valiant para poder transformarla según las líneas del modelo Barracuda de Chrysler.

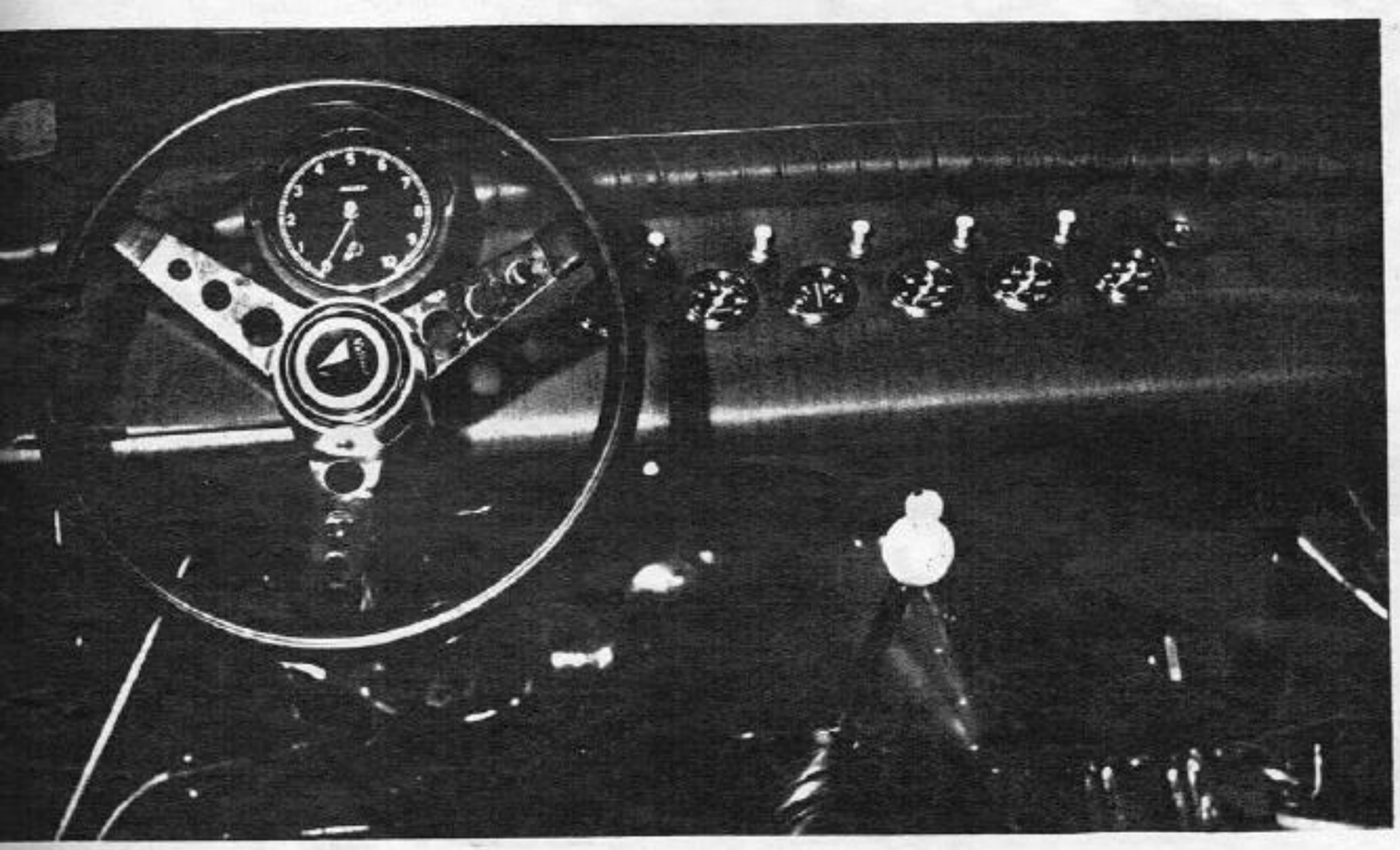
Contrariamente a lo que la mayoría del público supone, el casco de la carrocería es original del Valiant III y no una carrocería Barra-

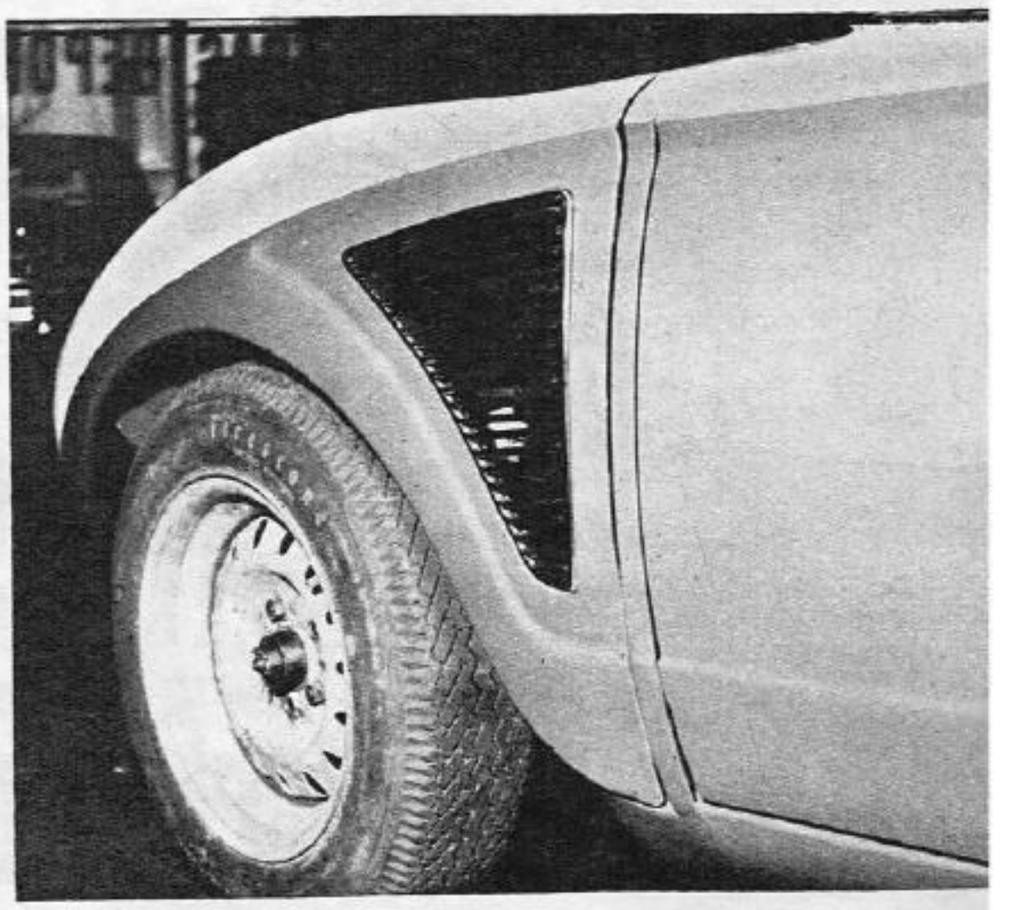
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La cola trunca del "Barracuda-Formisano" es del tipo Kamm. Después de ser tradicionalmente combatido por el sector ortodoxo del TC, este dibujo se impondrá definitivamente en 1967.

La línea descendente del capot sólo se altera en los buches de ambos guardabarros delanteros, habiéndose previsto un generoso movimiento de suspensión.





cuda de serie. La línea del techo termina en una amplia luneta envolvente de plexiglas de 1 m de largo por 1,20 m de ancho que le confiere gran visibilidad y que se prolonga hasta la cola trunca que es de tipo Kamm. La parte trasera o espejo luce el ornamento cromado con la inscripción de fábrica y a ambos lados las luces de posición.

La característica saliente es que no tiene tapa de baúl y las ruedas de emergencia, que pueden ser hasta tres, de acuerdo al tipo de prueba donde deba intervenir, se sacan reclinando la butaca del acompañante y están fijadas al piso por correas de sujeción.

Las puertas son originales de Valiant III y fueron alargadas para adaptarlas a la nueva carrocería; están tapizadas y poseen dos aberturas rectangulares en el panel interior, formando una gran gaveta para llevar herramientas y accesorios. Los guardabarros traseros son de Barracuda.

El capot tiene una pronunciada línea descendente y nos recuerda el de las Maserati 3000 Sport que vinieron a correr en los 1000 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires. La línea de los guardabarros delanteros incorpora los faros, que están recubiertos por una chapa protectora, termina en la abertura frontal del radiador, que es más alargada que la del Valiant anterior y posee una bagueta vertical tubular que la divide en dos.

Todo el conjunto se vuelca hacia adelante para permitir acceso al vano motor, cuya disposición de partes y accesorios bien concebida hace posible una rápida reparación.

A los efectos de la reducción de peso se han construido el capot, tablero de instrumentos y butacas en plástico reforzado (resina de poliester).

La unidad propulsora es la misma que equipaba el auto anterior, el Valiant I, de carrera corta de 3000 cm^3 de cilindrada y 90 mm de diámetro por 79,4 de carrera que entrega 210 HP a 6.200 rev/min y cuyo índice de compresión es de 9,5 a 1. Utiliza un árbol de levas nacional realizado por Montal, que al igual que los botadores fueron realizados y tratados por Ballestrini. Los trabajos de rectificación fueron ejecutados por Padovani y el cigüeñal recibió un tratamiento de cromado duro.

La caja de velocidades es nacional y posee cuatro marchas, todas sincronizadas. Fue realizada por Sáenz y posee distintas opciones de relaciones de engranajes. Las ruedas son fabricadas por Cimetal, especiales de competición de 15" por 6 pulgadas las delanteras y las traseras de 15 por 7, 8 y hasta 9 pulgadas de ancho, de acuerdo a las características del circuito.

La suspensión trasera posee elásticos semielípticos de acción progresiva y dos amortiguadores tubulares por rueda, tomados por delante y por detrás de la cañonera del diferencial.

La suspensión delantera utiliza el puente original que es del tipo a paralelogramo deformable, con parrillas de suspensión acompañadas de barras de torsión nacionales y amortiguadores telescópicos de doble acción.

La dirección es Valiant y su relación es de 16 a 1. El sistema de lubricación es por cárter seco y posee radiador cuya capacidad es 10 litros. La bomba es nacional y el tanque de acetie de aluminio de 20 litros está fijado verticalmente en el lateral del lado del acompañante. El filtro, de gran capacidad, perteneció a un avión de turismo y está fijado verticalmente en el extremo del falso chasis.

El sistema de enfriamiento posee radiador de 15 litros de capacidad y su correspondietne tanque de aluminio de 20 litros, ubicado detrás del conductor. El sistema de alimentación es por bomba mecánica a diafragma, además posee dos bombas eléctricas Bendix de gran caudal, que envían el combustible al motor desde un tanque construido en plástico reforzado, colocado horizontalmente debajo del piso que hace de baúl en la parte trasera y es de 200 litros.

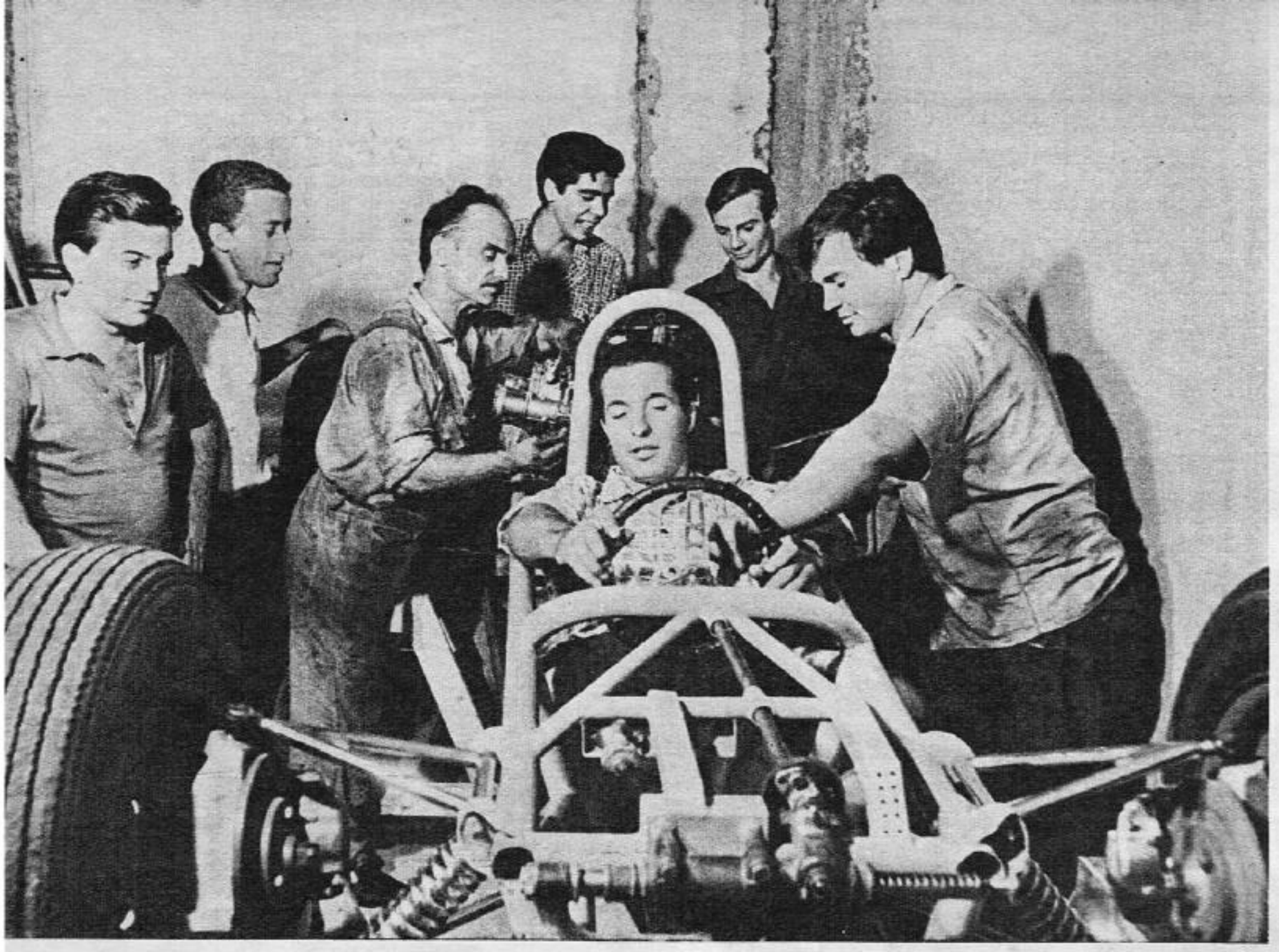
La admisiön se hace por medio de tres carburadores Weber de doble cuerpo de 45 mm de garganta cada uno, de una boca por cilindro. El sistema de ignición es por bobina y distribuidor Marelli, del tipo de doble platino con avance centrífugo.

Posee frenos de disco Tem-Lucas en las cuatro ruedas de 11 pulgadas de diámetro y bomba de freno de doble circuito independiente.

El tablero posee instrumental completo, con cuentavueltas mecánico de aguja central con lectura hasta 10.000 rev/min, colocado idealmente entre los rayos del volante, que es deportivo y de pequeño diámetro, frente al puesto del conductor. Hacia la derecha del mismo están ubicados en una misma línea 6 instrumentos a aguja central: temperatura de agua, de aceite, presión de aceite, amperímetro, indicador de vacío, y presión de nafta. Sobre los mismos están situados los interruptores de luces, limpiaparabrisas, bombas eléctricas, puesta en marcha, y ambos extremos 2 luces indicadoras de contacto y de las bombas eléctricas. El tablero está forrado en goma y recubierto de símil cuero. La carrocería posee en todo su interior una estructura tubular integral que va desde la cola hasta la punta de los largueros del falso chasis totalmente embutida y recubierta por el tapizado.

El coche está pintado con los colores distintivos de la marca: los laterales rojos, el techo celeste y el capot y la cola blancos, atrevesados con una franja celeste. Todas las cañerías y conductos están convenientemente distribuidos prolijamente dentro del interior de la carrocería.

Además se dio comienzo a la preparación de material para construir una pequeña serie de seis Barracudas, comenzándose con la construcción de la segunda unidad, que sin lugar a dudas a mediados del año comenzarán a devorar kilómetros en los circuitos de nuestro TC.



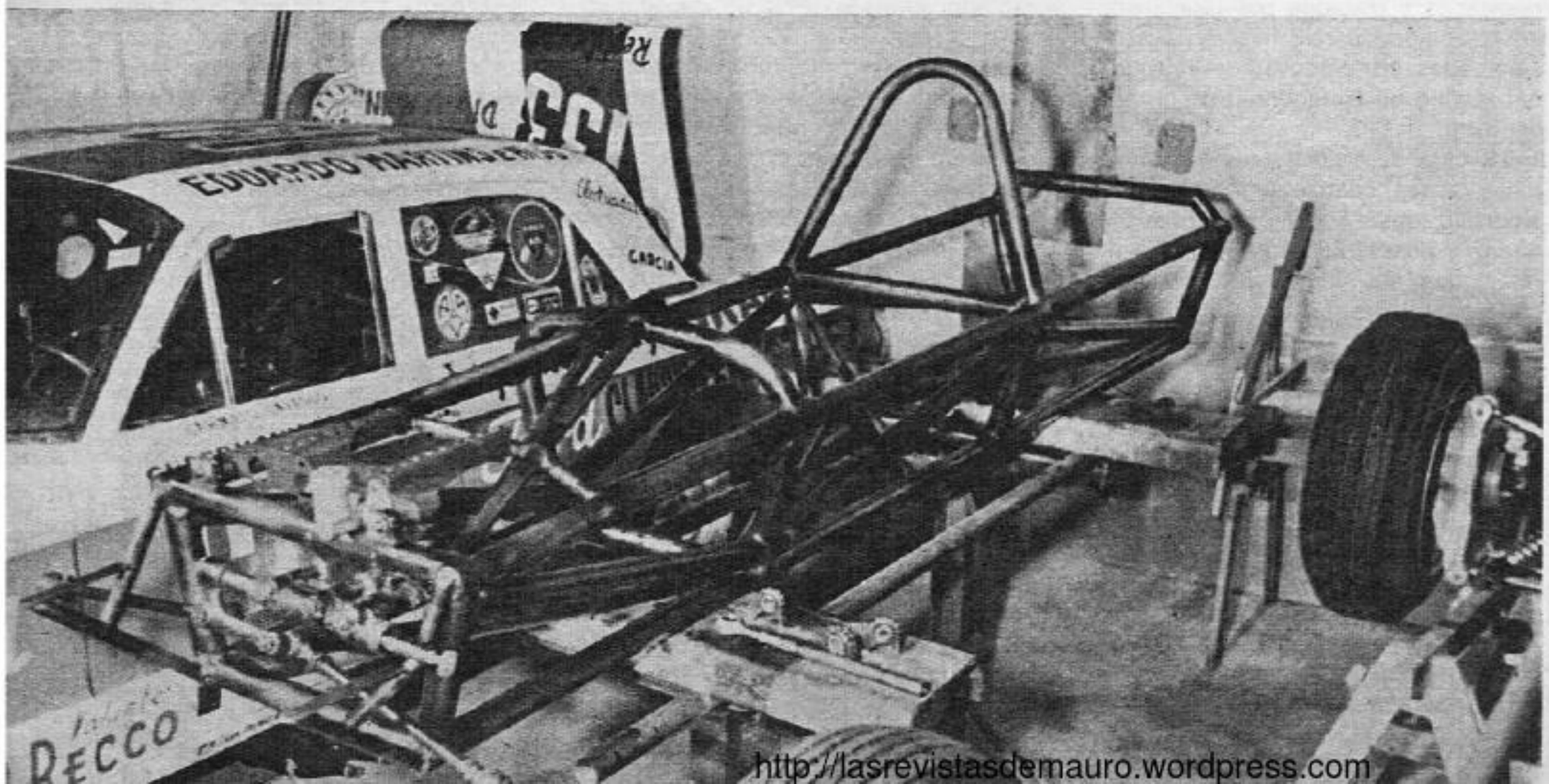
Capasso "se prueba" el chasis de su MN Fórmula Uno. Todos los caminos conducen ahora a Mecánica Nacional.

CON EL EMPUJE DEL MOTOR TRASERO

Nuestra MN recupera su popularidad a grandes pasos. Pilotos de todas las categorías se interesan en ella. En un taller de Saavedra, por ejemplo, se construyen los Fórmula Uno de Mayorga y Cápasso

por CARLOS F. FIGUERAS
fotos JORGE DIAZ

En su primera etapa de construcción yace uno de los chasis, sobre los dispositivos de montaje.



La fiebre que hasta no hace mucho se volcara sobre los minijuniors, ahora parece dirigirse hacia los Fórmula Uno de Mecánica Nacional. En varios talleres se están preparando máquinas de esta categoría que, según parece, está retomando la popularidad perdida hace años y promete poner sobre las pistas una docena de máquinas en condiciones técnicas acordes con los progresos actuales en materia de suspensiones, chasis, etc. No cabe duda que los pioneros en este real paso al frente dado por la F. 1 fueron los Mini que demostraron una gran adaptabilidad a los circuitos trabados, pese a su baja potencia y poca velocidad máxima, aunque ahora ya andan arañando los 180 km/h de máxima.

La buena performance mostrada en F. 1 por los automóviles de Ríos y Galluzzi (De Tomaso – Alfa Romeo) pusieron alerta a los pilotos de la MN. Luego apareció una máquina más pequeña aún con motor de baja cilindrada que ganó una carrera durante la temporada y le pisó los talones a muchos monstruos en otras pruebas: el Crespi – Fiat del malogrado Carlos J. Martín fue el que dio el paso decisivo hacia la transición progresista que revolucionó el ambiente. Siguieron los cambios y apareció Carlos Reutemann que corrió en Rafaela con la carrocería y el chasis De Tomaso que tuviera Miguel Angel Galluzzi, motorizado con un motor Fiat 1500 preparado por la agencia Grossi.

En la actualidad la lista de pilotos en busca de mayor penetración y estabilidad es larga, pero lo más importante es que está integrada por gente joven que proviene de otras categorías de nuestro automovilismo, gente que hasta hace muy poco no había pensado en preparar un F. 1 porque eso significaba armar un mamotreto casi incontrolable. Esos mismos pilotos son los que ahora han encargado la preparación de chasis y motores en esta categoría que tiene una positiva proyección.

Dos pilotos jóvenes, que militaron en Turismo e inclusive en Turismo Carretera, han encargado chasis para Mecánica Nacional. Paco Mayorga y Carmelo Capasso decidieron no hace mucho correr en F. 1. Los hermanos Jorge Luis y Roberto Andrés Andujar fueron encargados de la construcción de ambas máquinas.

La estructura de estos autos está hecha en caños 3.035 de acero al cromo de un diámetro exterior considerable pero de muy poca pared. Con la colaboración de Carlos Romero comenzaron a realizar el de Capasso y cuando ya había tomado forma, Mayorga estuvo en el taller, le gustó la construcción y la prolijidad de los autos y también se lanzó hacia la obtención de un monoposto.

El diseño es propio y una vez finalizados todos los trabajos, con sus respectivos motores Ford Falcon estarán en el orden de los 480/500 kilogramos de peso. Un chasis similar aunque un poco más angosto y más pequeño se está construyendo para Jorge Nouche, que actualmente corre en la categoría Ford Falcon, al que pondrán un motor Peugeot 404. También se están construyendo dos Minijuniors que serán conducidos por Roberto Andrés Andujar y Aldo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

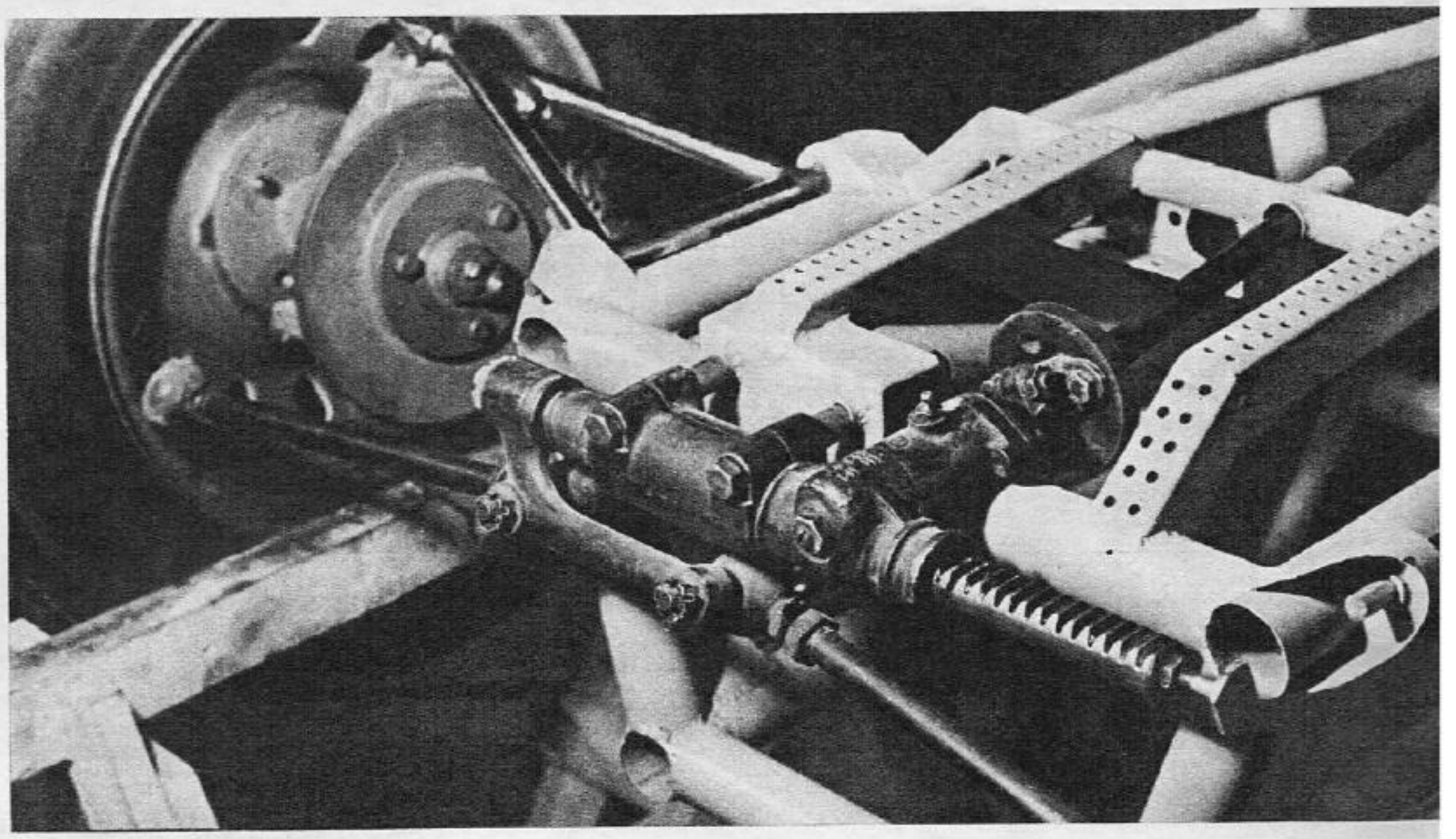
Delgado, este último recibirá un motor Isard 700.

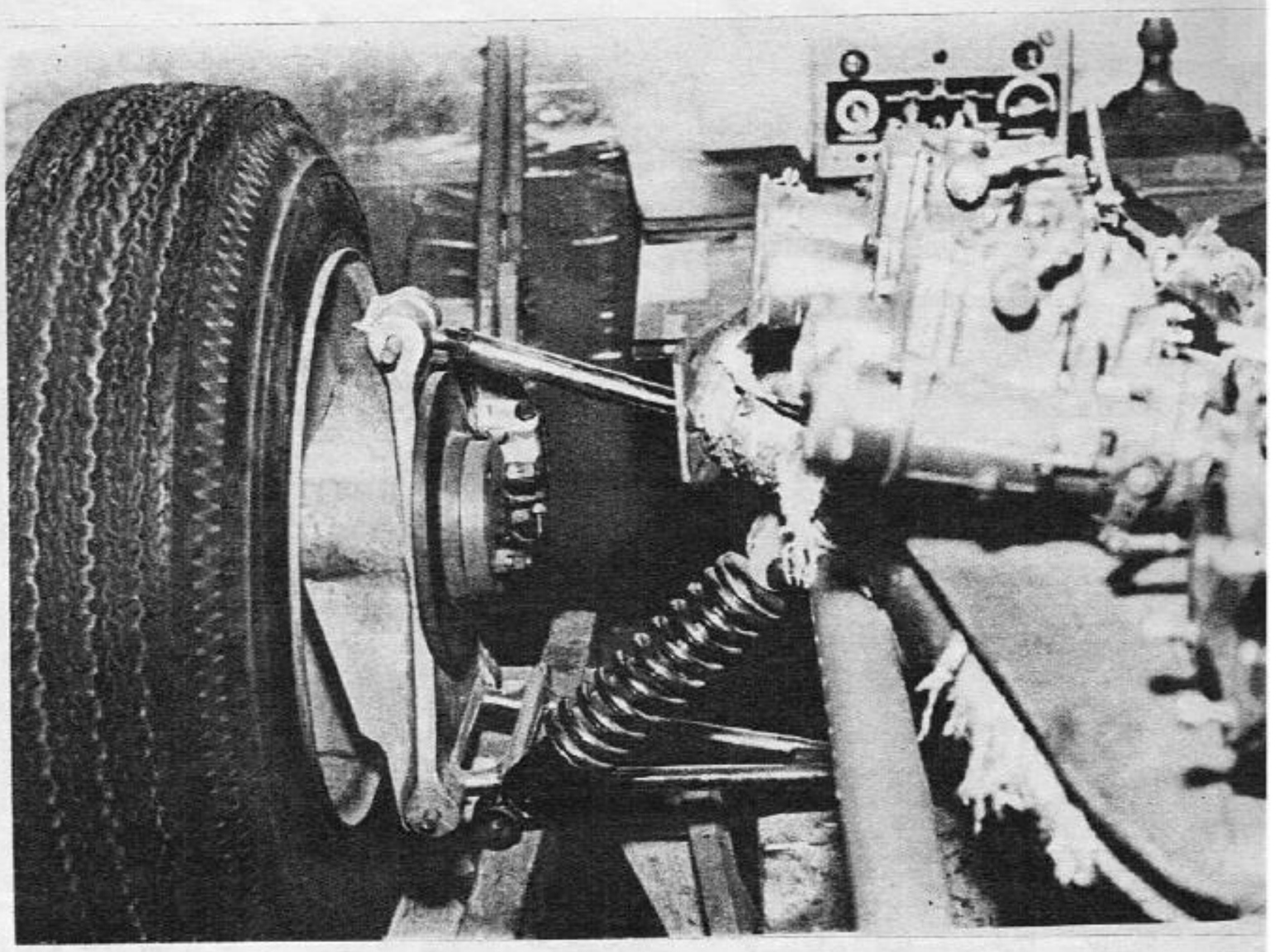
Los F. 1 estarán listos aproximadamente para fines de febrero —por lo menos uno estará para esa fecha—. De allí pasará a la fábrica Tem-Lucas donde se le pondrán los frenos de disco en las cuatro ruedas y el circuito hidráulico que acciona el embrague multidisco. Las llantas para el de Mayorga serán de magnesio —las que Formisano tiene actualmente en fabricación— mientras que las del automóvil de Capasso serán las mismas cimetal que usó en su Falcon TC. Los motores Ford serán preparados por los hermanos Andujar y con los mismos elementos para evitar diferencias de performance, aunque una vez que los motores estén totalmente terminados irán a sorteo entre los dos pilotos. Los Falcon seis cilindros serán alimentados por tres carburadores Weber 45 DCO, aunque también existe la posibilidad de utilizar un sistema de inyección indirecta. La compresión de los motores será del orden de los 11 : 1 y la potencia estimada es de unos 210 HP a un régimen de 6.800/7.000 rev/min. Paco Mayorga colocará una caja de velocidades ZF de cinco relaciones con la primera anulada y la directa sobremultiplicada, mientras que Capasso optó por la Porsche de 4 con directa 1 : 1. La dirección es de GW y los amortiguadores serán Daher-Boge alojados en parrillas de suspensión delanteras de estilo Lotus. Se utilizarán neumáticos Firestone Super Sport Indy de 13 pulgadas. Aunque la unidad motriz todavía no ha sido probada en el banco, los constructores opinan que la velocidad máxima de este vehículo tiene que ser superior a los 240 km/h, cifra bastante considerable para una máquina de esta categoría. Los tanques de nafta pueden contener 100 litros de nafta en total y quedar anulados de a uno, de acuerdo a lo que permita el reglamento de la carrera. Juntamente con la firma Tem-Lucas se hicieron estudios acerca de la distribución de peso sobre los ejes en el momento del frenado. De allí se desprendió que estas máquinas deberán soportar el 53 % del peso sobre el tren delantero y el 47 % sobre el tren trasero, o sea que la distribución es muy parecida a la de los Lotus de F. 1 que es de 52 y 48 respectivamente, según indica la fábrica inglesa. Los portamazas son fabricadas por ellos mismos en aleación liviana de aluminio y las rótulas también han sido construidas especialmente en el taller.

Una vez finalizada la parte chasis, frenos y motor el automóvil será llevado a Baufer donde se encargarán de la carrocería, que será en su forma de emplazamiento sobre la estructura muy similar a la de los Fórmula Tres que nos visitan.

Por estar motorizados con mecánica Ford Falcon, tiene el apoyo del Comité Deportivo de Concesionarios de esa marca y, en el caso de Capasso, la supervisión de Claudio Fernández. Ambas máquinas pueden estar listas para competir en el mes de abril, es decir en plena Temporada de Fórmula Uno.

En términos generales las máquinas prometen ser dos dignos exponentes de lo que tiene que ser nuestra Fórmula Uno.

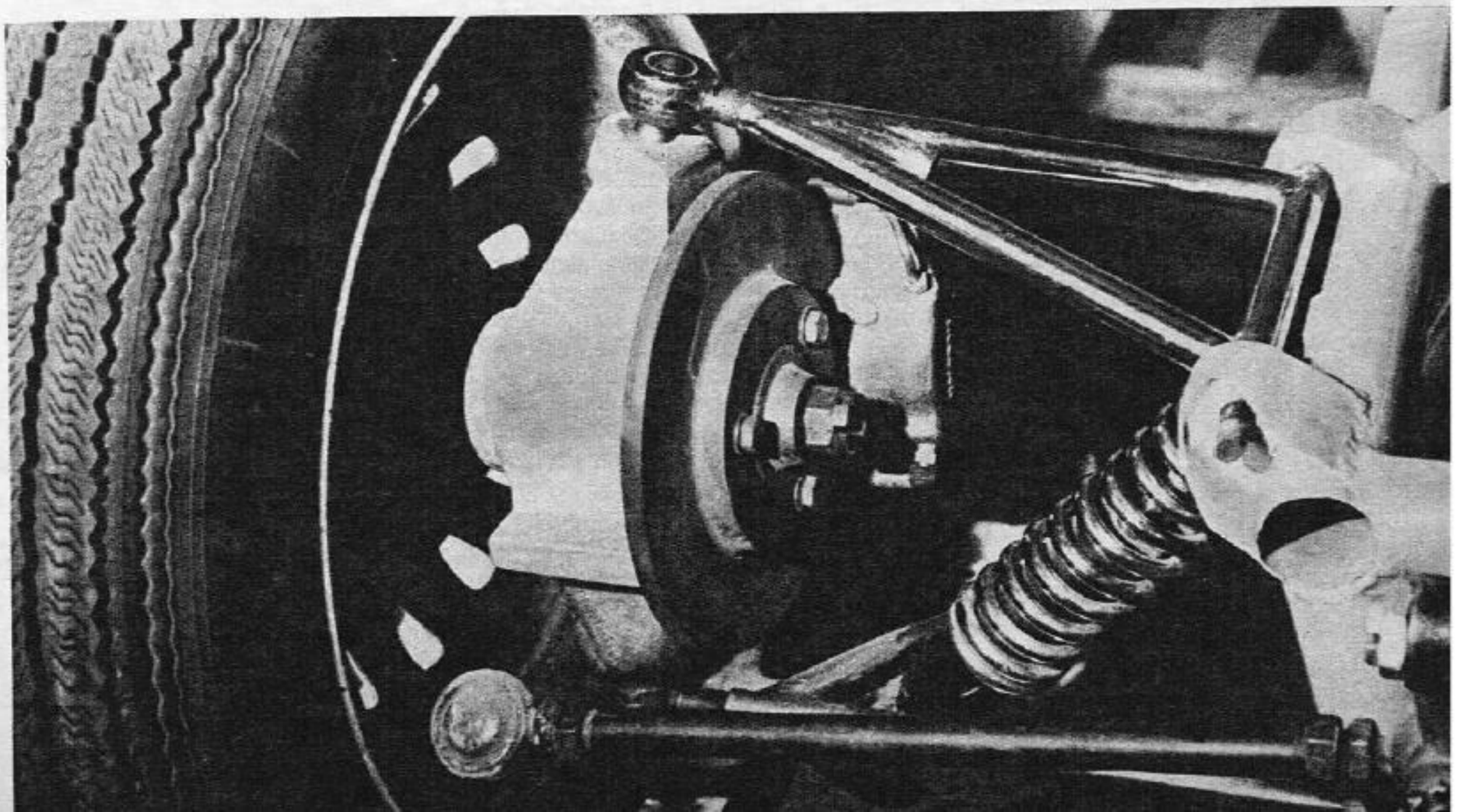




Suspensión delantera del F. 1 contruido por los hermanos Andújar. Soluciones de inspiración Lotus con frenos exteriores.

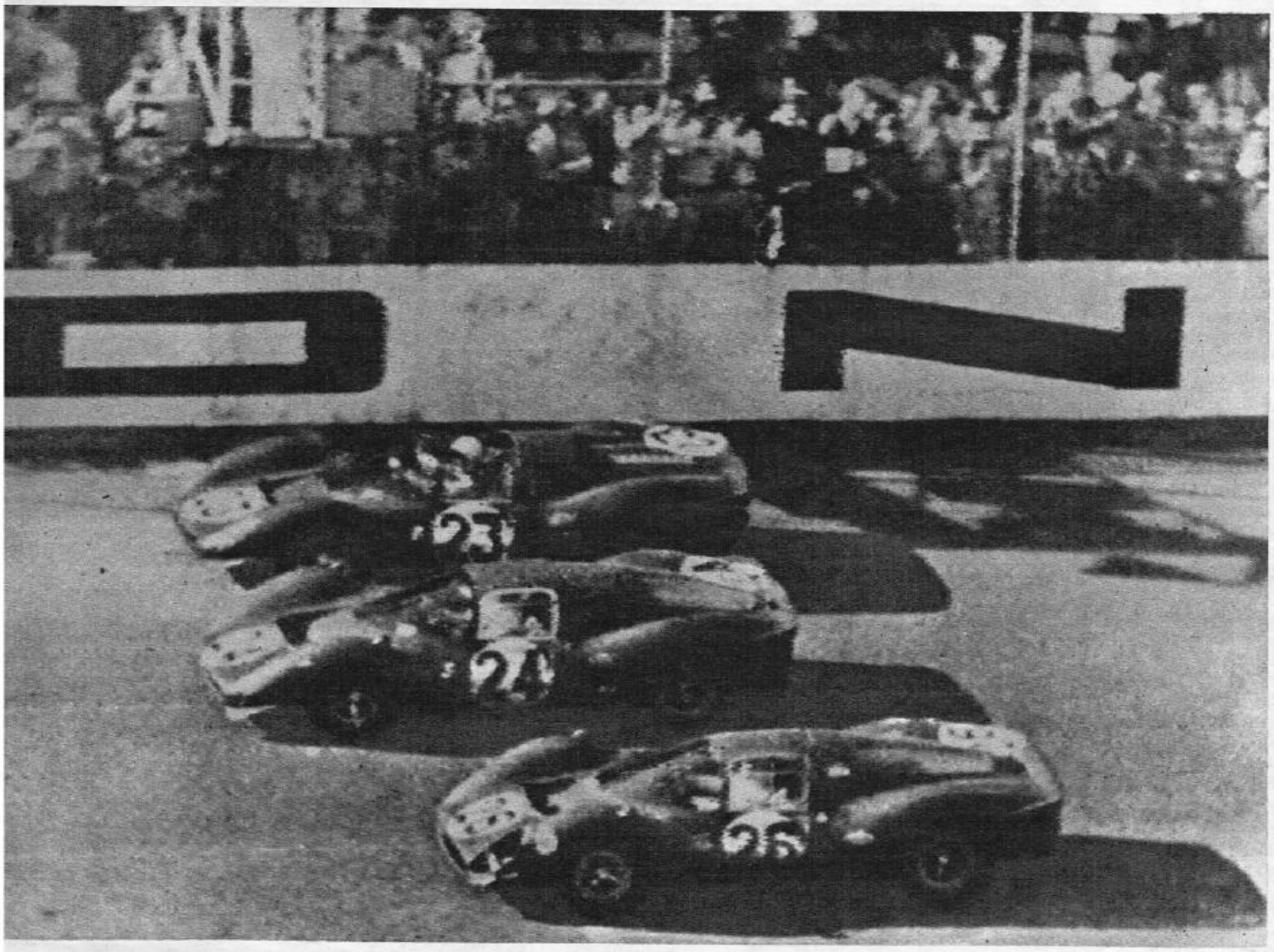
Detalle de la suspensión trasera con portamazas fundido, reactores transversales y frenos afuera. Hay buena calidad constructiva y soluciones técnicas lógicas. En primer plano, los carburadores Weber.

Para la dirección, un mecanismo de piñón y cremallera de un GW. La pedalera "gruyere" no es muy ortodoxa.



24 HORAS DE DAYTONA

LA REVANCHA DE



Y viva, viva, evviva Ferrari. Lo único que hubiera faltado era que el commendatore les bajara la bandera. El Gran Desquite de Le Mans. Las Ferrari P4 triunfantes en pleno Estados Unidos of América.

El único desperfecto mecánico de las Ferrari P4, le aconteció a Pedro Rodriguez, que aquí lo vemos trabajando en la transmisión. Esto le causó la pérdida de muchas vueltas y de algún puesto también.

Si los Ford Mark II alardearon su triunfo en Le Mans el año pasado, Ferrari dominó la primera carrera de 1967, batiendo al Ford en su propia tierra y sin concesiones

RADIOFOTOS DE AP

Daytona presentaba un color tropical. La península de Florida permanecía calurosa como en la mayor parte del año, mientras las playas, tradicionalmente muy concurridas, iban siendo abandonadas por los turistas. Ya las tribunas de Daytona Beach albergaban a 30.000 aficionados deseosos de ver un nuevo enfrentamiento Ferrari-Ford-Chaparral, el primero que se realiza seriamente en los Estados Unidos. Dos nuevos Chaparral inscritos por Jim Hall y Hap Sharp estaban a punto para vencer a ambos rivales. Ferrari estrenaba su nuevo director de equipo, Franco Lini, hasta hace un mes periodista de fama internacional conocido por sus crónicas de Auto Italiana. Chris Amon, el nuevo corredor "extranjero" de la Ferrari, hizo su debut pensando en que podría ser él quien decidiera el duelo. El primer round lo había ganado juntamente a las Veinticuatro Horas de Le Mans con Bruce McLaren en un Ford Mark II, hoy su enemigo principal. Seis prototipos Ford eran autos oficiales de fábrica, mientras que los restantes automóviles de la marca pertenecían a Escuderías o particulares.

Luego de rondar por 666 veces y recorrer 4059,936 km durante un día, las tribunas volvieron a quedar vacías, mientras miles de turistas volvían a enfundarse sus trajes de baño y revolcarse en las arenas de Daytona Beach o alguna playa cercana. Para ese entonces la incógnita ya estaba revelada: tres Ferrari le habían infligido una humillante derrota al equipo Ford en su suelo natal. También había caído Chaparral en el tendal, pero menos estruendosamente y con la alegría de haber realizado el récord de vuelta.

Chris Amon volvió a estar del lado donde se inclina la balanza y sumó una nueva victoria para los neocelandeses en competencias Sport (y van...). Así comenzó la disputa de los Trofeos Internacionales de Sport y Sport Prototipos con victorias, para Ferrari, Porsche, Ford y Porsche nuevamente; es decir, los mismos campeones del año pasado.

Sábado 4 a las 15.10; el Sol se levanta, el tiempo es agradable. Parten 59 automóviles en busca de un triunfo. El de la carrera más larga de los Estados Unidos. El Chaparral con el alerón aéreo de Phil Hill toma la delantera seguido de Bandini y del Ford Mark II de A. J. Foyt con el cual Dan Gurney había realizado el mejor tiempo durante las pruebas de clasificación.

Cuando pasan por primera vez frente al control, continúa el Chaparral al frente seguido de cerca por el Ford Mark II de Andretti, del segundo Chaparral (Johnson-Jennings) y de dos Ferrari P4 (Bandini y Pedro Rodríguez). A la segunda vuelta, el Chaparral de Hill establece un nuevo récord de vuelta (188,866 km/h), mientras que el Porsche Prototipo de Mitter-Rindt comenzó sus problemas con los neumáticos a tal punto de detenerse dos veces en las cuatro primeras vueltas. A la séptima vuelta,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DON ENZO



Hill continuaba en la delantera con Andretti detrás, pero muy pronto se deberá detener unos cuantos minutos en su box. Otro Ford Mark II, el de Bucknum-Gardner pasará en su box mucho tiempo con fallas en la transmisión y comienza la serie de Ford con su talón de Aquiles.

Al completarse la primera hora de carrera continua en punta el Chaparral de Hill-Spence seguido por tres Ferrari P4 (Bandini-Amon, Rodríguez-Guichet y Parkes-Scarfiotti), dos Ford Mark II (Hulme-Ruby y Gurney-Foyt), una Ferrari P3 (Mairesse-Buerlys) y otro Ford Mark II (McLaren-L. Bianchi). En la hora siguiente las máquinas comienzan a detenerse para reabastecerse de combustible. El Chaparral continúa en punta, pero ahora con cuatro Ferraris detrás (se agregó el de los belgas Mairesse-Beurlys). El primer Ford es el de Donohue-Revson y luego están Andretti-Ginther.

Cuando se entra en la cuarta hora de carrera, la noche comienza a caer sobre el circuito. Phil Hill vuelve a la pista después de reabastecerse, pero derrapa sobre una mancha de aceite y va a dar contra un muro de contención.

El chasis del Chaparral está deformado y debe abandonar, al mismo tiempo que el Ford GGT 40 de Maglioli-Casoni (transmisión, ¡cuando no!). Ahora es el Ferrari de Scarfiotti-Parkes quien puntea, pero con el acecho del Ford de Gurney-Foyt en la segunda colocación. Media hora más tarde se produce el retraso de Gurney y llega el imperio Ferrari a convertirse en una apoteosis. Luego de cinco horas de carreras cuatro Ferraris en punta (las tres P4 y la P3 de los belgas), seguidas del Ford de Gurney y de otra Ferrari P3 (!) de Piper-Attwood, mientras que una P2 va octava, la de Schlesser-Gregg. Genial, don Enzo, genial.

En la sexta hora, el piloto suizo Walter Habegger es víctima de un accidente: a la salida de una curva, su Porsche choca con el Ferrari de

→

GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

Busque lo mejor en AUTO RADIO

AUTOVOX ARGENTINA S.A.

CALIDAD ASEGURADA
AGENTE OFICIAL
"SERVICE"



AUTO RADIO
LA TOUR

J. A. P. de MELO 2193
T. E. 85-0678 - Bs. AIRES

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT
OSCAR S. E. DEL PRADO S. C. A.
FAROS "FANTASTIC"
S.E.V. MARCHAL
BOCINAS MARCHAL
CABILDO 4112
T. E. 701 - 5798 - 5846
Buenos Aires

FIAT
J. C. ZUPPIROLI SRL
repuestos
GUATEMALA 4416
Tel. 71-5862
(altura Canning al 1900)
Dtos. Especiales a Talleres
ENVIOS AL INTERIOR

TALLERES AREVALO
ESPECIALISTAS EN CITROEN 2CV
AREVALO 1450 Bs. Aires
T. E. 772 - 3618/2619

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

MARIO
ALINEACION DE DIRECCIONES Y BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS
UNICAMENTE
Amplia responsabilidad
Gral. César Díaz 5521
Buenos Aires
(Altura J. B. Justo 8200)

LAMBERT HNOS.
SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL
TRABAJOS GARANTIZADOS
Mecánica Ligera
HORARIO
Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.
ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514



SIMCA ARONDE Y ARIANE
FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
CUBRE VOLANTES CORSA • CINTURONES DE SEGURIDAD STECE • TACOMETROS COMIND • PALANCA DE CAMBIO PARA PISO DE 1500 H. BRAVO • TABLEROS INTEGRALES GINER.
NO CERRAMOS AL MEDIODIA.
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2953, Alt. Av. Santa Fe 3250, T. E. 83-2963, Bs. Aires

BRENNER Y GALITIS
SERVICE AUTORIZADO
MECANICA - ELECTRICIDAD
CHAPA Y PINTURA
Cnel. NICETO VEGA 5233
Tel. 773-0891
A 1 CUADRA
AVDA. CORDOBA 5200

"EL NEGRO"
SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE
Rojas 2246
Tel. 58 - 5585 Cap

ANEXO J. 67
CALCOMANIAS AUTOADHESIVAS
JUAN B. JUSTO 4300 - CAPITAL FEDERAL

Carlos Sales, rebotó contra el muro de contención y se prende fuego. Habegger no pudo salir del automóvil y sufrió cortaduras en la cara y una conmoción nerviosa. Sales resultó ileso.

Los Ferrari toman un ritmo infernal y ahora Amon pasa a la punta con una vuelta de ventaja sobre Parkes y tres sobre Rodríguez. En ese momento ya aparecen los Porsche en el clasificador. Hermann-Siffert y Mitter-Rindt ya figuraban octavo y noveno. A la octava hora la punta cambia de mano: Scarfiotti-Parkes. Mientras tanto, abandonan Vogele-Müller (Carrera 6) y el dúo inglés de Fórmula Tres y Roy Pike-Peter Gethin (Chevrolet).

Entre la octava y décima hora apuran los Ford y sucede El Gran Desastre: abandonan cuatro de los seis Mark II de fábrica. Lo más significativo es que todos abandonaron por problemas de transmisión, justo en el momento que decidieron apurar la carrera. Fueron Donahue-Revson en la vuelta 236, Bucnum-Gardner en la 274, Andretti-Ginther en la 298, y Ruby-Hulme 299. Ahora sólo quedan el de Gurney-Foyt y el de McLaren-L. Bienchi. Pero al cumplirse las once horas rompen simultáneamente caja y embrague del Ford de Gurney-Foyt. El gran retraso. Cuando promedia la carrera (doce horas) hay cinco Ferraris en punta, sexto un Porsche, séptimo un Ferrari Dino, octavo un Ford, noveno un Ferrari P2 y décimo un Porsche Carrera 6. En Italia ya se respiraba aire de triunfo.

Poco después se produce una serie de incidentes mecánicos que llevará a abandonar a muchos equipos bien clasificados: el Ferrari P3 de Piper-Attwood, el Ferrari Dino de Kolb-Fulp, el Ferrari P2 de Schlesser-Gregg y el Chaparral de Johnson-Jennings. Al cumplirse trece horas se detiene largamente en su box la Ferrari de Scarfiotti-Parkes. Abandona definitivamente el Ford de GurneyFoyt y se detiene el de McLaren-L. Bianchi. Lo mismo le sucede al Ferrari de Mairesse-Beurlys.

Con la victoria asegurada, los Ferrari comenzaron a realizar una cómoda carrera, salvo las señas de fatiga del P4 de Rodríguez-Guichet y el P3 de Mairesse-Beurlys. Sin embargo el Ferrari del NART (el de Rodríguez-Guichet) se coloca al lado de los otros dos P4 y hacen su llegada triunfal los tres juntitos. Como sacándole la lengua al bueno de don Henry en su propia tierra. La única que le faltaba era a su colega Enza bajando la bandera.

Hoy las playas de Daytona están colmadas, las pistas vacías. Ferrari le ha infligido una dura derrota a los norteamericanos. Dentro de un mes realizará las primeras pruebas para su máximo objetivo: Indianápolis. Europa ha dado el gran salto.

VEINTICUATRO HORAS DE DAYTONA CONTINENTAL
SCCA-Daytona Beach - 4-5/II/67

CLASIFICACION

Pos.	*Marca*	*Clase*	*Conductores*	*Vtas*
1º	Ferrari P4	SP-II	Chris Amon (NZ) Lorenzo Bandini (It)	666
2º	Ferrari P4	SP-II	Mike Parkes (GB) Ludovico-Scarfiotti (It)	663
3º	Ferrari P4	SP-II	Pedro Rodríguez (Méx) Jean Guichet (F)	637
4º	Porsche Prototipo	SP-I	Joseph Siffert (Sz) Hanz Herrmann (Al)	618
5º	Porsche 960 LM	S-II	Dieter Spoerry (Sz) Rico Steinemann (Sz)	608
6º	Ford GT 40	S-III	Dick Thompson (EU) Jacky Ickx (Bélg)	601
7º	Ford Mark II	SP-II	Bruce McLaren (NZ) Lucien Bianchi (Bélg)	597
8º	Ford GT 40	S-III	Wonder (E. Unidos) Caldwell (E. Unidos	593

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,124 km/h.

RECORD DE VUELTA: Phil Hill (Chaparral Chevrolet) al emplear 1m 55s 7 a un promedio de 190,720 km/h.

La Ferrari P4 (24) de Parkes-Scarfiotti entra en el mixto perseguido por un Ford y un Jaguar de la Clase Gran Turismo. Atrás se ve a dos competidores circulando por el veloz óvalo.



CONFIDENCIAL

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

Importante, muy importante. Los Torino del equipo IKA pueden hacer pruebas, existir, romperse o terminar incendiados por cualquier huelga. Pero todo el mundo se pregunta qué será de los Torino, si correrá en TC, si IKA presentará un equipo. Mientras la fábrica calla oficialmente, les pasamos una extraoficial muy fabulosa y muy cordobesa: Correrán en San Pedro, el 26 de febrero y se presentarán en TC dispuestos a llevarse el Campeonato. Sus conductores serán dos reconocidos caminadores de la montaña, Copello y Gradassi. Se dice, que se dice. Pero todos preguntan quién será el jefe de equipo y dónde se harán los autos. OB en Córdoba. (Foto).



Delirantes de la Temporada: Jorge Cupeiro maneja su Mercedes 250 gastando un gorro "Gath & Chaves" (gatícháves) con la parte delantera de la visera levantada. Carlitos Pairetti, se cree que sabe hablar en italiano. Señor González Vidal, del ACA: le gusta dar vueltas por la pista con el Falcon convertible que Ford cedió a los organizadores. Oscar Cabalén, insiste en llevar a los periodistas en su Mustang. Roberto Carozzo, le muestra a todo el mundo su flamante anillo de casamiento. Andrea Vianini, asegura que escribe muy bien. Anteo Pichetta, jura que correrá en San Pedro el 26. José Ayi y "Sprinter", dicen que sus trasmisiones son "siempre imitadas pero nunca igualadas". Rodolfo Ruata, quiso pegar una calcomanía de FRIC-ROT en la ventanilla del Caravelle de Aerolíneas. Ingeniero Sierra, le preguntó a Fangio si no quería entrar en la peña "La Idea Fija". Enrique Duplán (acompañante de Cupeiro en TC), piensa ganar varias cajas 'Bahco' en 1967.

En una conferencia de prensa realizada recientemente en Mónaco la firma BMW ha dado a conocer las características del nuevo motor Apfelbek, diseñado para competencias de F.2. La cilindrada ha sido reducida, del block original de 2000 a 1660 cm³ y está alimentado por inyección indirecta Lucas. En esta versión la firma declara una potencia de 225 CV DIN a 9000 rev/min. El peso completo del motor es de 136 kg. Digamos también que el motor BMW será montado en un Lola tipo 100. La conducción de los autos ha sido asignada a John Surteés, Pedro Rodríguez (contratado después de la reciente victoria en el GP de Sudáfrica) Joseph Siffert y Hans Hahme.

Es muy factible que nuestro país recupere las fechas del calendario internacional con puntaje para el Campeonato del Mundo. Existen grandes posibilidades para que el año próximo la Temporada Internacional sea exclusivamente de F.2 y para 1969 se recuperaría, ¡al fin! la fecha de F.1 con puntaje para el Campeonato del Mundo. "El entusiasmo que demuestra el público argentino y el ACA son merecedores de tener carreras de trascendencia internacional". Estas palabras fueron dichas por el secretario de la Comisión Deportiva Internacional, señor Hubert Schroeder quien concurrió, invitado por el ACA, a la competencia de F.3 disputada recientemente en Córdoba. Las palabras del Sr. Schroeder tienen un valor incalculable para nosotros, ya que el anhelo argentino se verá reflejado en el seno de la Comisión Deportiva Internacional, donde la voz del secretario será tenida en cuenta.

Armando J. Ríos es otro de los volantes de TC que se pone al día con el nuevo reglamento. Su auto está siendo remodelado en lo de Baufer y los cambios introducidos se verán en todos los sectores del mismo.

Se renueva totalmente la carrocería, se mejora la suspensión y se le cambia totalmente el aspecto, convirtiéndolo en un vehículo moderno.

La gente del side-car argentino tiene una oferta muy interesante. Pomesano y su "troupe" recibieron la propuesta de un promotor inglés para correr carreras nacionales en Italia e Inglaterra y probablemente dos para el Campeonato Mundial: el GP de las Naciones en Monza y Nürburgring.

El contrato que todavía no firmaron los alejaría por seis meses, tiempo que consideran excesivo para estar fuera de sus obligaciones. Por ejemplo Alberto Pomesano, hijo del primer defensor de la categoría y actual campeón de la Clase, está en la Policía cumpliendo como ciudadano y le niegan totalmente el permiso por tanto tiempo, los Fava dejarían el taller solamente la mitad del tiempo que les exige el contrato, los hermanos Lepiani no pueden de ninguna manera, los Grezzi por sólo tres meses también. Ya enviaron una contrapropuesta de la mitad de tiempo que muy difícilmente la acepten.

Indudablemente nuestros acróbatas contarían con muy pocas probabilidades frente a las estabilísimas BMW que usan en el Viejo Mundo, pero en carreras nacionales tendrían la posibilidad de dejar bien sentada la buena fama que tienen los argentinos en el ambiente motociclístico internacional.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La *auténtica* máquina de competición, el Citroën 2 CV, conseguiría la homologación del motor de 600 cm³ que equipa al Ami 6. Por otra parte, se insiste en rumores cada vez más concretos de que se fabricaría en nuestro país con el motor de 600 cm³. La homologación se supone que se conseguirá en Francia y luego se traerían motores para que los corsas citroenistas equipen a sus autos.

Don Enzo Ferrari, que acaba de tomarse amplia revancha sobre la Ford en las 24 Horas de Daytona ha encargado a la Firestone que le confeccione cubiertas especiales para equipar sus bólidos de F.1 Las unidades del "cavallino rampante" serán conducidas durante todo el año por Parkes, Bandini y Scarfiotti.

Eduardo Cialella, Hugo Rodríguez, Rolando García y Mario Pereyra, integrantes del equipo deportivo de LV1, Radio Colón de San Juan, han realizado un trabajo especial con motivo de la Temporada Internacional. Transmitieron, para toda la zona cuyana las cuatro carreras disputadas, haciéndolo con absoluta solvencia profesional y teniendo siempre el gesto amable para el colega que necesitara alguna información.

Una nueva máquina se agrega al panorama de Mecánica Nacional F.1. La misma está siendo construida por Víctor Boscarelli y será conducida por el debutante santafecino Raúl Caliguris. El nuevo vehículo estará terminado para mediados de año.

¿Se acuerdan de la CORSITA, el Calendario Internacional que publicamos hace un mes en nuestra página central? Tuvo un éxito increíble, para satisfacción de su redondo creador. Pero al margen de eso, supimos que en Mar del Plata, Córdoba y Buenos Aires (durante la Temporada) vendían el Calendario, a veces a 30, a veces a 100 pesos. Lo lamentamos. La venta jamás estuvo autorizada y la falta de escrúpulos no fue nuestra. Cedimos los calendarios para ser obsequiados.

Nuestros colegas europeos han confeccionado, como todos los años en esta época, un balance mundial de conductores basado sobre todas las grandes pruebas de velocidad y duración. La clasificación final establece los diez mejores resultados y como debe ser, tiene a Jack Brabham con 146 puntos, quién se encuentra, de esta forma tranquilamente a la cabeza con mucha ventaja sobre Surtees, quien tiene 118 puntos. Graham Hill 102, Stewart 100, quien se encuentra, de esta forma tranceses ya no es más J. Guichet quien ocupa el mejor sino Jean Pierre Beltoise, clasificado en el 22º lugar junto a Donohue y Spence.



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 tengan interés general.

VELOCIDADES Y POTENCIAS

de Guillermo Hough, Mármol, FCNGR.

1 — ¿Cuáles son los problemas que acechan a Carmelo Galbato que, después de los 210 km/h. parece estar agotado?

2 — ¿Cuál es el régimen, potencia y velocidad máxima de los Ford Falcon del equipo oficial?

3 — ¿Cuántos HP tiene el coche de "Bamse"?

R: 1 — Creemos que a cualquiera lo agotaría correr tan rápido. Ya es toda una hazaña que lo haga él. Nos preguntamos, ¿cómo le quedarán las piernas?

2 — Los Falcon del equipo de fábrica no son todos iguales y la fábrica no ha dado a conocer las características que Ud: solicita.

3 — El coche de "Bamse" está en los 250 HP, aproximadamente.

NINGUNA MOLESTIA

de Juan C. González, Tapalqué.

...señalar un pequeño error en el Nº 40 pág. 30 donde dicen al Sr. Osvaldo Giusti, de Cañuelas, que una de las máquinas de Juan Gálvez la tiene Raúl Cottet. Aquí mi aclaración: la última máquina de Juancito, con la que perdió la vida en Olavarría, pasó a poder del malogrado David Cetra quien también perdió la vida en ella no recuerdo donde (total no viene al caso). Hoy, dicha máquina está en poder del piloto Juan C. Silvestro de Ramos Mejía. Perdón por la molestia.

R: — Le agradecemos mucho la aclaración y sobre todo la buena voluntad al intentar sacar de un error a medio mundo pues, a estar de acuerdo con la lluvia de cartas que llegan a esta redacción, las máquinas de Juan Gálvez están en poder de no menos de doscientas personas a razón de un auto per cápita. Ninguna molestia.

CARTA A UN ENFERMO

de Anselmo Mayo, Est. Beltrán - Sgo. del Estero.

...porque me veo obligado, como Fordista, a contestarle al Sr. J. C. Córdoba pues su carta lo único que contiene es envidia.

Ud. alguna vez ha leído la historia de los Grandes Premios, las etapas y las carreras ganadas por cada marca. En Grandes Premios "tenemos" algunas más que Uds. En carreras comunes los llevamos doblados y de las etapas mejor no hablar. ¿Le quedan dudas de que los Chivos son hijos de los Ford, como para decir que estos "no agarran una"? ¿Y de los campeonatos qué me dice? Diez y nueve años que no salía campeón un chivo. Ud. se tiene que hacer revisar por un buen médico porque a Ud. lo tienen enfermo los F-100 de Casá, Emiliozzi, Rienzi, Galbato, Menditeguy, Viale del Carril y todos los otros. Y más aún, en su carta publicada en el Nº 27 Ud. dice que el coche de Galbato no puede andar a 245 km/h. Yo le pregunto a Ud. si la carrera de Necochea la ganó un chivo a 210,699 km/h. de promedio. Chau, que tengan suerte en 1967. Desde ya muchas gracias y un saludo a todos los Fordistas.

R. — Ante todo queremos aclarar que el título de la carta fue propuesto por el propio remitente y no por nuestros redactores. Felicitamos al Sr. Mayo por su posición absolutamente ecuánime, serena y, sobre todo, imparcial. Así debe ser, no hay que fanatizar.

¿SANTA FE NO NOS ESCRIBE?

de Juan C. Brusco, Rafaela - Sta. Fe.

Me llama la atención que las cartas que Uds. contestan nunca provienen de la provincia de Santa Fé. Pero eso no tiene importancia. Les ruego me envíen calcomanías de CORSA y PARABRISAS para pegarlas en mi auto.

R: — No lee Ud. el correo detenidamente. Hay muchos lectores de Santa Fe que nos escriben y les contestamos Calcomanías no hay, ne sabemos cuándo las recibiremos. Están en fabricación pero no hay noticias aún. Mucho le agradecemos los conceptos y felicitaciones.

PREGUNTAS

de "Tuerca Corsa", Bragado - BA.

1 — ¿Dónde puedo conseguir calcomanías de la ACTD, CDC, Isaura, FR-Gabriel?

2 — ¿Es cierto que el nuevo auto de Jorge Cupeiro tiene semejanza con el Alfa Romeo Canguro?

3 — ¿Saben si Juan M. Bordeu está haciendo una nueva máquina?



4 — ¿Es cierto que los competidores de TC llevarán durante todo 1967 el número que les corresponda según el escalafón de largada de acuerdo a 1966? ¿En ese caso, qué número le correspondería al volante local Antonio "Pochi" Del Vitto?

5 — ¿Es cierto que el próximo año, César Malnatti piloteará un Torino?

R: 1 — Tendrá que pedirlas directamente a las respectivas firmas.

2 — Si, tenemos entendido que asi es.

3 — Nos parece que no, pero no sabemos nada concreto.

4 — Aún no se publicó el ranking oficial, pero extraoficialmetne le adelantamos que parece que "no corre" la numeración correlativa de acuerdo a 1966 como se habia dicho en principio.

5 — Nada se sabe aún sobre el nuevo Departamento de Competición de IKA. Ni siquiera si habrá tal cosa. Poco puede decirse, entonces, de los pilotos que integran una escuderia que no se sabe si existirá.

CORRIENDO CORRIENDO...

de Arnoldo Gorga, Azul - BA.

Desearia saber las velocidades máximas de los siguientes automóviles: Fiat 1500, Ford Falcon, Falcon Futura, Chevrolet 400 y Valiant IV.

R: — De acuerdo a los tests realizados por Parabrisas, las velocidades máximas son las siguientes: Fiat 1500: 147 km/h (fue probado hace tiempo y quizás el nuevo modelo ande algo más); Falcon: 136,2; Futura 147,6; Chevrolet 400: 150,4 (luego se hizo el test del Chevrolet Súper y dio 151,2 km/h). El Valiant IV que no ha sido testeatdo aún (el Valiant III anduvo en los 150,6 km/h de máxima). Tenga en cuenta que, en todos los casos, se toma el promedio de las dos mejores corridas en sentido contrario, de modo que si se considera sólo una corrida, siempre será veloz que la otra.

ACLAREMOS, DECIA EL LECHERO

de Enrique Hroncich, Capital.

Deseo aclarar la consulta del Sr. Osvaldo Giusti (de Cañuelas - BA) y el artículo "En la largada" del Sr. Héctor Granato (CORSA Nº 33, página 7) con respecto al destino de las máquinas del malogrado Juan Gálvez. En principio, el Sr. Giusti está acertado en cuanto al destino de ambas. La primera fue adquirida por Jorge Félix Grimoldi y la segunda por el infortunado David Cetra, cuyos familiares vendieron los restos del auto a Juan Silvestro (ver "Coche a la Vista" Nº 222, pág. 42).

Por su parte, la máquina que pilotea Raúl Cottet es la que pertenecía a Alberto Logulo y que luego adquiriera Dante Trotta.

R.: — Agradecemos la aclaración y repetimos el titulo de la nota anterior acerca de este tema: "Pues enton, ¿quién la tiene?".

ESCLAVOS DEL AUTOMOVIL

de Luis Ribos, Sgo. del Estero.

...tengo que vijar muy pronto y quiero preparar el coche para el viaje.

1 — Tengo un Fiat 1500 1964 con 43.000 kilómetros. Nunca le cambiamos los platinos, ¿sería conveniente hacerlo?

2 — Al acelerar a fondo en tercera, entre 85 y 90 km/h., se planta un poco y hace un ruido de escape como cuando falta corriente. ¿A qué se deberá?

3 — ¿Puede haberle hecho mal al motor el no haber cambiado nunca filtro de aceita ni de aire desde que lo compramos?

4 — Al ponerlo en la fosa se observa que algunas partes de abajo del motor están un poco mojadas con aceite y al controlar el nivel éste es correcto. ¿A qué se debe?

5 — El coche nos ha dado un resultado formidable. Al que quiera tener un auto mediano veloz, lujoso, le aconsejo el 1500.

6 — ¿Cada cuántos kilómetros se cambian las bujias?

7 — ¿Se hace la semana de la velocidad en Carlos Paz?

8 — Gracias.

R: 1 — Ud. nunca leyó el manual de su coche. Los platinos debe revisarlos cada seis mil kilómetros, junto con el ajuste de luz de válvulas y de electrodos de bujía. Los platinos se cambian cuando ya están gastados, las "cavernas" son muy grandes o hay otra falla.

2 — La falta de corriente a la que Ud. alude puede deberse al estado de los platinos o bujias. De todas maneras, no queremos decir que sea forzosamente eso o que no haya otras fallas además. Con los elementos de juicio que Ud. pone a nuestra disposición no podemos dictaminar a distancia y por carta. Es como preguntarle al médico: mi esposa tiene un dolor, ¿qué será?

3 — ¿Ud. cree que puede NO haberle hecho mal? Los cambios del elemento filtrante del filtro de aceite exterior se realizan cada diez mil kilómetros, junto con el aceite de caja y diferencial. Le preguntamos a nuestra vez, ¿todavia le queda motor?

4 — Siempre hay exudación de aceite en un motor y al condensarse queda en el exterior en forma de gotitas, etc. Si la presencia de lubricante afuera es excesiva, revise por posibles juntas sopladas o defectuosas. Si no, lave el motor.

5 — Es asombroso. Quizás les parezca a Uds. que el auto ha dado resultado excepcional porque anduvo 43.000 kilómetros sin hacerle nada de nada. Pero, ¿están seguros que llegará muy lejos asi? Si funden ahora, no duró mucho que digamos. Cualquier cascajo hace más kilometraje si lo cuidan un poco. Estamos de acuerdo con Ud.: el 1500 es un gran coche, pero necesita cuidados más a menudo. Por estar muy exprimido, el motor requiere ser tratado con detalle. Cada 15.000 kilómetros revise carbones de dinamo y de arranque; cada 20.000 lave el motor por dentro incluyendo el filtro de aceite centrifugo; cada 25.000 rectifique cola de válvulas y puntas de balancines y revise el estado de los cuatro bujes de árbol de levas; cada 30.000 revise y cambie, si es necesario, la cadena de distribución; cada 40.000, revise pastillas y cintas de freno, esmerile válvulas y descarbonice tapa de cilindros; cada 50.000 ajuste o reemplace, si es preciso, las rótulas de suspensión y amortiguadores. El cambio de aros se hace a los 50 ó 60.000 km que es, además, lo que duran los elementos internos de la bomba de nafta.

6 — Las bulas se cambian entre los 18 y los 22.000 kilómetros. Depende del cuidado que se tenga en su mantenimiento, el uso que se dé al auto y muchos detalles más.

7 — Si, del 19 a 26 de marzo.

8 — De nada.

Deseamos agregar que, teniendo en cuenta que Ud. vive en una zona rural especialmente seca y polvorienta, los cuidados en lo referente a filtro de aire y aceite deben exagerarse, en cierta medida, acortando los periodos de mantenimiento para una mayor seguridad.



¡LOS TENGO YO, Y BASTA!

De Anteo Pichetta, Núñez, Bs. As.

1 — ...dejar aclarado algo en forma definitiva, dada la enorme cantidad de versiones diferentes que circulan acerca de la suerte corrida por los autos que pertenecieron al malogrado Juan Gálvez. El tema ya está hartando a los numerosos lectores de esa prestigiosa (no hay por qué) revista. Que la compró Cottet, que la tiene Grimaldi en Ramos Mejía. Que el otro está en Adrogué, que lo tenía Logulo, que lo... que la terminen de una vez!!!

Los dos autos de Juancito Gálvez los tengo YOOO! ¡Los compré YOOO! y no los vendo, ni los presto ni los alquilo. Y quede bien aclarado: son piezas de mi colección particular y no pienso hacerlos correr en ninguna fecha cercana. Por favor, Señores de CORSA, les ruego publiquen ésta ya que de esa forma ha de quedar definitivamente aclarado este odioso episodio en el que parecería que Juancito tuvo trescientos setentiocho autos de TC y que media humanidad los ha poseído, comprado, vendido y permutado. Muchas gracias y sigan así, que mientras sigan así seguirán así. Y tendrán toda mi cooperación. ¡Ah! Aclaro que es absolutamente falso que yo haya adquirido la totalidad de las acciones de Editorial Abril.

R — Agradecemos la aclaración y esperamos que los lectores queden conformes y se ahorren el ingente trabajo y la ardua tarea de seguir el rastro a los autos de Juan Gálvez y escribir luego varias carillas contando dónde están y quién los tiene.

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

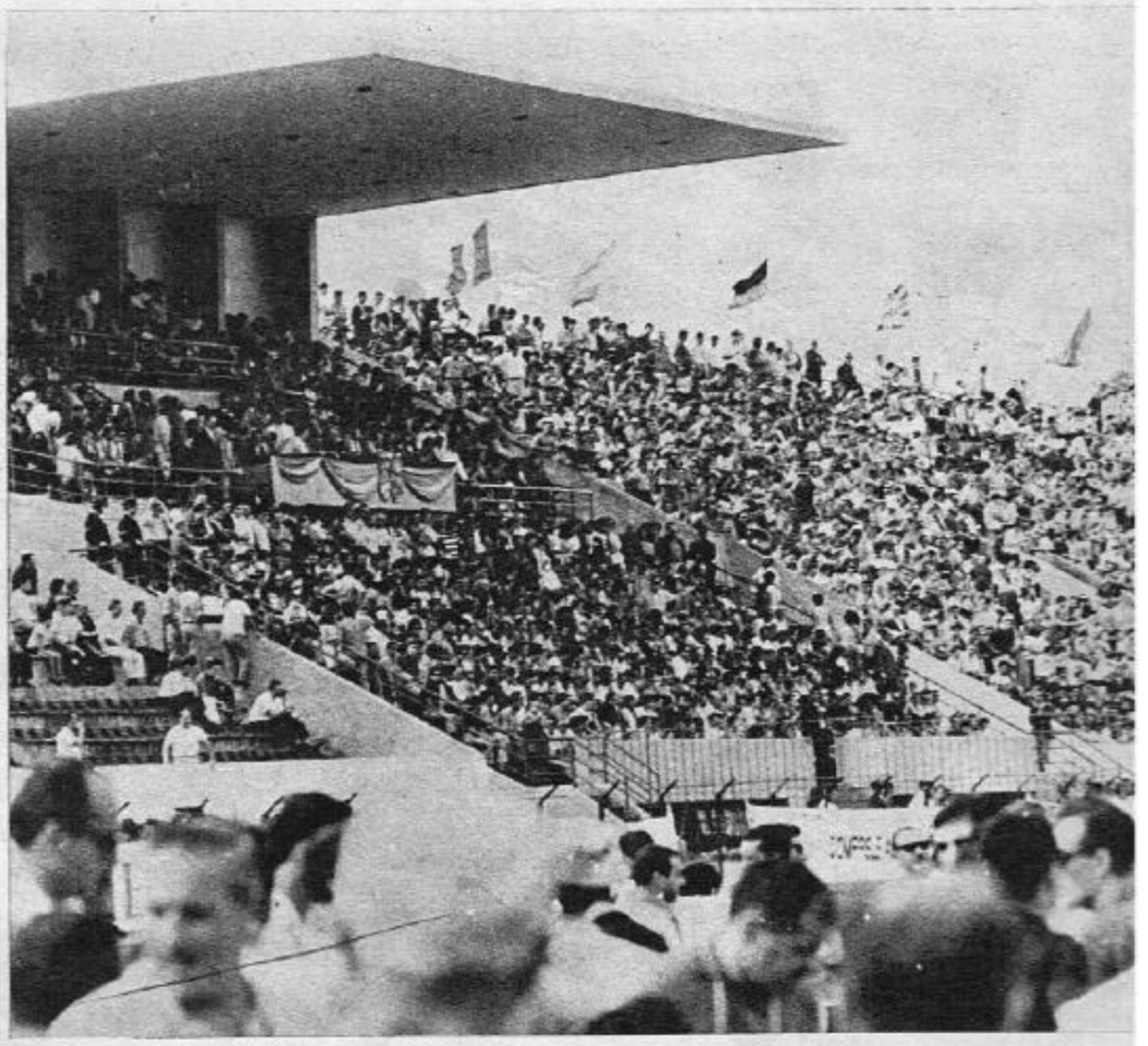
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 891657

aquí escribe el PUBLICO

CORSA recorrió las tribunas del autódromo buscando la opinión del público asistente a la última carrera de la Temporada de F 3. Bordeu y Di Palma fueron los más votados



Una vez más, CORSA reclamó la opinión de la tribuna que en otras oportunidades estuvo más llena. La página 31 es el receptáculo.

Todo espectáculo popular que arrastra multitudes tiene siempre un gran fondo de autenticidad y calidad. El hecho de que atrás de él haya un hombre, un equipo o un club que se llena de divisas explotando el apasionamiento, no le quita nada de su legitimidad. La Temporada de Fórmula Tres que acaba de terminar es también un negocio; los organizadores lo encararon como tal pensando y repensando lo favorable y lo negativo de montar un espectáculo de tal magnitud en la Argentina. Por último, muy rápido, gente que fue y vino de Europa contrató pilotos de primera línea, casi sin excepción. Si hubo alguna falla en la organización o en la compra de máquinas para los corredores nuestros, es un problema, pero en cuanto al fin de ofrecer al público realmente apasionado por el automovilismo, una función favorable para todos, es evidente que se intentó conseguirlo y se consiguió. De esa forma, la calidad del espectáculo, se pudo garantizar mucho antes de que se largara la primera carrera.

La idea de Mi Señor Director entonces, fue la de integrar un equipo de comandos que se internara en la cerrada y rugiente tribuna para intentar palpar en qué medida toda esa gente que giraba al unisono la cabeza cuando pasaba un auto frente a su tribuna, sabía qué era en realidad lo que estaba pasando. Porque los "Ladrones de Matra" como decía el que vendía las fotos de los tres pilotitos franceses, por supuesto se volvían para sus pagos con cuatro golazos de media cancha. Si todo se debía a una falla en la elección de pilotos argentinos; si el arquero estaba de verdad en off-side el primer tiempo, o si muchos fueron a conocer con gran interés la Fórmula Tres, eso es lo que quisimos comprobar.

La tribuna es "teshé" y n- h-a-y deos, fue ¿quién rindió menos de los pilotos argentinos? ¡Ay, ay, ay Kissling que me hiciste mal y sin embargo te quiero... Pero no hay que olvidar que muchas veces la multitud enardecida lincha gente, hay veces que no piensa y que es mala y da el chas-chas, en fin, después Copello con la tercera parte de opiniones en contra de Kissling; también hubieron quienes no perdonaron a Cupeiro, Marincovich, Bordeu, Pairetti y Estéfano.

La tribuna es "teshé" y n-o h-a-y v-u-e-l-t-a q-u-e d-a-r-l-e. Para algunos, el hombre que faltó en el equipo argentino, nuestra segunda pregunta a cada uno, fue Roux, para un par de impertinentes Sampaglione, y para la mayoría de las mujeres Casá ¡... porque es tan buen mozo...! Pobres, ellas piensan que a los Matra se los podría ganar con el perfilazo. También para cinco delirantes, nuestro hombre en el Lotus hubiera sido Dante Emiliozzi. El resultado de la investigación del hombre que nos faltó, dejó un nombre por unanimidad: Di Palma.

Hubo indecisos que se "retrataron" (verbo que indica volver para atrás y decir otra cosa). Otras representantes del sexo fuerte lo eligieron a Vianini y por él estaban allí. Para verlo correr. El enfrentamiento Ford versus Chevrolet inclinó muchas opiniones sobre conductores ajenos esta vez a todo lo que tenga que ver con fierros norteamericanos y adyacencias, así fue como muchos lo sacaron a Cupeiro y lo pusieron a Dante en el diminuto puesto de conducción. Estéfano fue muy votado como piloto argentino lo mismo que "Cacho" Fangio como piloto que faltaba.

Las opiniones se sucedían una atrás de otra con una marcada frecuencia de incongruencias. Había gente que estaba porque sí, y mujeres que no estaban porque sí sino porque acompañaban al novio. Inquietos que querían conocer de cerca la Fórmula Tres y amebas que eran materia allí porque acompañaban un amigo. Muchísimos eran amantes del automovilismo, de allí su presencia. O porque les gustan todos los deportes (y no hay fútbol). Los optimistas con una enorme sonrisa de esperanza nos decían que estaban allí para ver ganar a un argentino y los pesimistas simplemente porque eran vecinos y les quedaba tan cómodo... Una niña rubia pensó que ir al Autódromo era "in", se puso los pantalones floreados y allí estaba ella también pobrecita, sin entender nada nada de lo que estaba pasando un poco más abajo. Edipo justificó su presencia porque tenía que acompañar al padre, ¡oh dicha infinita, haber tenido uno un padre Corsa!

Gracias tribunas, esta nota está escrita por toda esa enorme cantidad de gente que no faltó a ninguna de las cuatro fechas. Todos, indudablemente fueron por algo. Muchos lo sabían, otros no. Sacamos juicios que dan una idea de la opinión general a vuelo de Avro Lancaster. Todos esperan que el año que viene vuelva a repetirse la Temporada, y todos volverán, malhumorados los fordistas que no vean al crédito de la marca en estos otros autos, idem los adeptos al chivo. Alegres y juveniles nosotros, otros, los no adeptos ni al Ford ni al Chevrolet y hasta pensamos que también estará allí ese señor que nos dijo que estaba viendo la carrera para pasar el rato. Si el amigo Le Guezec supiera...

Bordeu resultó el argentino de mejor actuación en la Temporada Internacional. También el público supo reconocerlo. El campeón de TC 1966, sigue jugando sus mejores valores como conductor.



¿Cuál fue el mejor piloto argentino?

Bordeu, Juan Manuel	760
Estéfano, Nasif	416
Vianini, Andrea	163
Cupeiro, Jorge	98
Pairetti, Carlos	81
Copello, Eduardo	6
Marincovich, Carlos	6

¿Quién faltó en los equipos argentinos?

Di Palma, Luis	816
Casá, Eduardo	296
"Cacho"	200
De Alzaga, Rodolfo	121
Cabalén, Oscar	56
Viale Del Carril, Atilio	48
Emiliozzi, Dante	5
Roux, Rubén A.	3
Reautemann, Carlos A.	3
Ruesch, Carlos	2
Sampaglione, Domingo	2
Gimeno, Hugo A.	1

¿Por qué está hoy ¡aquí?

Porque le gusta el automovilismo	496
Porque le gustan todos los deportes	56
Por ver a los argentinos	38
Por acompañar a un amigo	24
Vinieron a ver a Bordeu	10
Le gusta la F.3	3

¿Quién rindió menos entre los argentinos?

Kissling, Jorge	360
Copello, Eduardo	129
Cupeiro, Jorge	80
Marincovich, Carlos	56
Bordeu, Juan Manuel	24
Pairetti, Carlos A	8
Estéfano, Nasif	2

Fresca y automovilística apareció

Parabrisas

de febrero!

Contiene:
Nuevos reflejos de Mar del Plata.
Test del Mercedes Benz 250 SE.
Test de la lancha Avan 440.
Tres nuevos modelos de veloces autos deportivos.

Y también:
- *Más allá del ancho río (Detalles sobre la industria automotriz uruguaya)*
- *Barrio de Flores (Extraordinaria nota sobre esta zona)*
- *Cuadro clínico del Valiant (Cómo cuidarlo y mantenerlo)*

Compre hoy mismo su ejemplar de **Parabrisas** *de febrero.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com