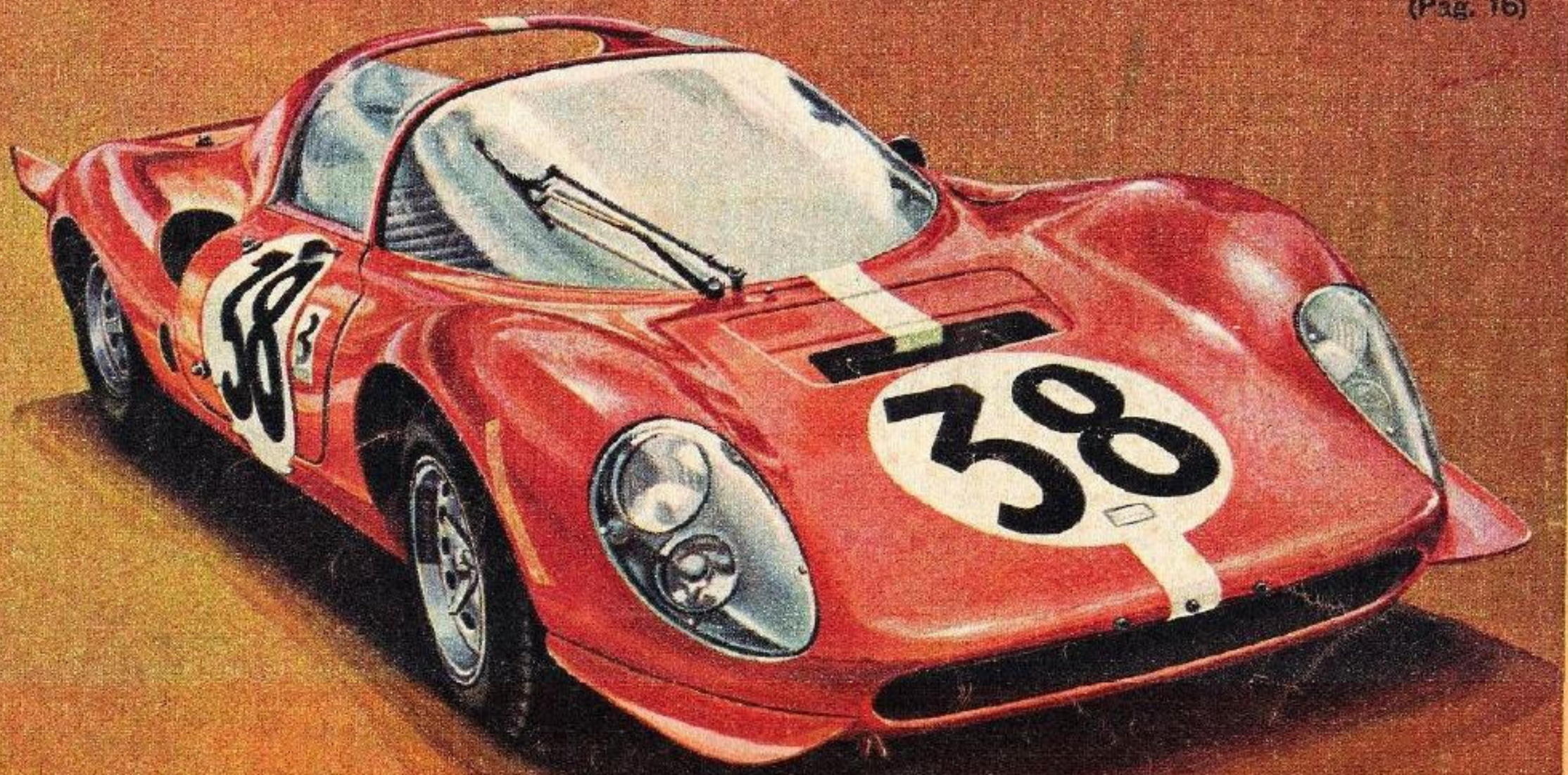
Nº 18 - AGOSTO 23 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

FERRARI DINO 206/5

(Pág. 16)



¿QUE LE OCURRE AL TC?

(Pág. 4)



Rojas: merecido triunfo de CARLOS PAIRETTI

(Pág. 8)

Las revistas de Mauro

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo sábado 27 y domingo 28, desde las 7,30

DOBLE VUELTA MAR DEL PLATA

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR CAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

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

Edición semanal CORSA

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

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (h.)
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, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

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

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

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN NESTI-CHELLI.

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, Yaccuzzi Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



Hubo un tiempo en que Carlos Marcelo Thiery escribía sobre automovilismo durante la semana y dedicaba los domingos a maltratarse en las tribunas de Chacarita Juniors. Entonces, cuando se le pedía una opinión sobre el TC, prefería comentar el partido del domingo pasado, que dicho sea de paso lo tenía bastante malhumorado. Un día llegó CORSA al mundo y don Carlos Marcelus empezó a viajar cada fin de semana detrás del ruido nacional. Resultado: de Chacarita, sólo queda un gorro de lana con pompón y todo; del TC, una nueva manía para el ínclito redactor, y un bla, bla, bla que nos abruma todos los días del año. Hartos ya de tanta palabra suelta, le ordenamos un artículo que compendiara su enciclopédica opinión. Conclusión: los invitamos a leer el "Cuadro Clínico del TC", que publicamos en este número y que sin duda dará que hablar (¿más todavía?). Otro sí: tras un corto eclipse, se reintegra desde hoy a sus funciones de Jefe de Redacción otro rayadito del grupo CORSA, don Horacio Speratti. Nos deseamos la mejor de las suertes para el futuro. El resto es silencio.

SHAKESPEARE

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en MAR DEL PLATA: (27 y 28 de agosto): La Asociación Marplatense de Volantes realizará la competencia de dos etapas alrededor del sudeste de la Provincia de Buenos Aires, que debió haberse corrido el sábado 13 y domingo 14. Esta II Doble Vuelta de Mar del Plata será especialmente importante porque podrá inclinar fuertemente la balanza del Campeonato Argentino de Turismo Carretera; otorgará 18, 12, 6 y 3 puntos respectivamente a los cuatro primeros clasificados de la general, además de un puntaje en ambas etapas en las cuales los cuatro primeros clasificados obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos respectivamente, pero de los cuales no se harán acreedores los cuatro primeros de la general. Además, todo el que se clasifique después del cuarto o abandone no podrá sumar más de dos puntos.

La primera etapa se largará el sábado 13 frente al edificio Alfar, ubicado sobre la ruta costera que une Mar del Plata con Miramar, a partir de las 8, con intervalos de diez segundos entre cada automóvil de acuerdo con el ranking de la Comisión Deportiva Automovilista. De allí continuarán hacia Miramar, Quequén, Necochea, San Cayetano, La Dulce, Lobería, San Agustín, Mechongué, Mar del Plata, Balcarce, Tandil, de la Canal, Rauch y llegada en Ayacucho, sobre el camino de acceso que empalma con la Ruta Nacional 74, frente al paraje denominado El Aserradero.

Luego los participantes tendrán una hora para reacondicionar sus automóviles y el domingo 14, a las 8, partirán con intervalos de diez segundos entre cada automóvil, de acuerdo con el orden de llegada de la primera etapa. Luego se dirigirán hacia Tandil, Rauch, Azul, Chillar, Vela, Juárez, González Cháves, Tres Arroyos, Necochea, Quequén, Miramar y final en Mar del Plata. A los que viajen hasta allá (404 km desde la Capital) recomendamos ubicarse en las cercanías de Mar del Plata, pues de esa manera podrán ver dos pasadas y llegar tempranito al casino. Durante la segunda etapa el lugar más bonito es Tandil, donde hace gala lo sinuoso.

Como siempre, la empresa "Transcarreras" ofrece sus servicios de ómnibus para seguir de cerca la Corsa (34-6284 y 8781).



TURISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (28 de agosto): El Moto Club Argentino organizará la II Cien Millas de la Ciudad de Buenos Aires para automóviles de Turismo Anexo J de Fabricación Nacional que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo. La primera competencia comenzará a las 13.30 para la Categoría BC (701 a 1150 cm³) efectuándose sobre diez vueltas al circuito Nº 3 de 3,93411 km para totalizar 39,3411 km. A continuación se disputará la serie para la Categoría D (1151 a 1600 cm³) sobre el mismo recorrido. Luego se disputará la prueba para la Categoría A (hasta 700 cm³) sobre quince vueltas al Circuito Nº 10 de 2,625 km para totalizar 39,37515 km.



Estas tres competencias otorgarán 3 2, 1 y 0,5 puntos respectivamente para los cuatro primeros clasificados de cada una de las categorías. Luego se disputará la final con los dieciséis mejores clasificados de cada una de las Series. Se recorrerán cuarenta y una vueltas al Circuito Nº 3 para totalizar un recorrido de 161,29851 km. Esta última competencia no otorgará puntos para los campeonatos. Previamente, el sábado 27 a las 13.30 se realizarán las pruebas de clasificación. Para clasificarse en cada una de las pruebas será necesario haber recorrido el 66 % del total establecido.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en TEODOLINA (28 de agosto): Nuevamente los muchachos del Fomento Automovilista desparramarán emoción en el interior con una competencia para el correspondiente Campeonato Argentino. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 punto.

FORD FALCON en LABOULAYE (28 de agosto): Interesante competencia para Ford Falcon dividido en dos categorías: Standard y Futura. Organiza el Auto Moto Club Ricardo Risatti. Se correrá en circuitos ruteros de pavimento y tierra.

REGULARIDAD en VILLA BOSCH (28 de agosto): La Sociedad de Fomento de Villa Bosch organizará la disputa de una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. La partida se efectuará en Giraldez 32, Villa Bosch a las 8 y desde allí se dirigirán hasta San Antonio de Areco, donde emprenderán el regreso.

— A ZARATE (28 de agosto): El Club Atlético Estudiantes organiza una competencia para tercera categoría bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. El recorrido será entre Francisco Beiró y Lope de Vega, Capital Federal —desde donde se largará a las 8— Zárate, Solís y regreso al punto de partida.

— En el NORTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (28 de agosto): Otra vez el Club de Regularidad del Interior dará una muestra de su eficacia con otra competencia por el Campeonato del Norte de la Provincia de Buenos Aires.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

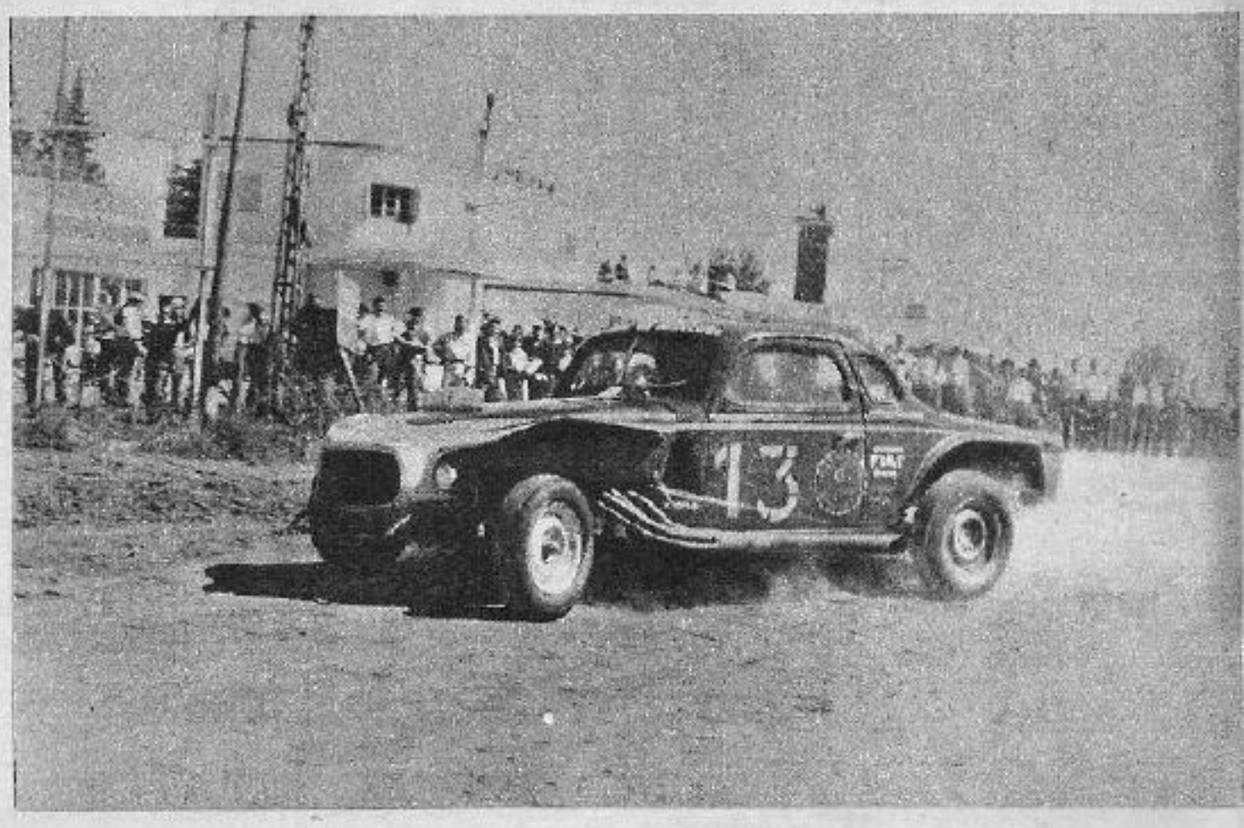
SPORT; SPORT-PROTOTIPOS Y GRAN TURISMO en SUIZA (28 de agosto): El Grand Prix de la Montaña Suiza se hizo famoso gracias a lo difícil de su recorrido y por otorgar puntos para los dos campeonatos más importantes del mundo: Campeonato Internacional de Automóviles Sport y Campeonato Europeo de la Montaña. Para el primero estará abierto en sus tres clases: I (hasta 1300 cm³), II (1301 a 2000 cm³) y III (más de 2000 cm³); mientras que para el segundo en sus dos grupos: Sport y Sport-Prototipos hasta 2000 cm³ y Gran Turismo sin distinción de cilindrada. En ambos casos otorga 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos a los seis primeros clasificados. La Section Vaudoise del Automobile Club Suisse con residencia en Lausana organizará esta competencia entre Ollon y Villars sobre un recorrido de 8 km que los participantes deberán escalar en dos oportunidades, obteniendo el triunfo quien sume menos tiempo en las dos subidas. Grandes posibilidades para los Porsche Carrera 6 (foto), ya clasificados campeones en su clase.

FORMULA TRES, GRAN TURISMO Y TURISMO en SUECIA (28 de agosto): Sobre el Ring-Knutstorp, el próximo domingo se realizarán varias competencias en las que participarán los mejores especialistas europeos. La primera de ellas será para automóviles de Turismo de Serie hasta 2000 cm³ y los participantes deberán dar dieciséis vueltas al circuito de 1100 m para completar 16,5 km; la segunda será para Turismo División I (hasta 1000 cm³) donde los competidores rondarán veinte veces para totalizar 22 km; luego le tocará el turno a la División II (1001 a 1600 cm³) de Turismo, donde se realizarán tres series de dieciséis vueltas cada una para completar un recorrido total de 49,5 km y donde el ganador será el que sume el menor tiempo total, llevándose de esta manera la Copa Ring-Knutstorp. La cuarta competencia será para la División III (más de 1600 cm³) de Turismo sobre veinte vueltas para totalizar 22 km, siguiéndole luego una competencia para Gran Turismo hasta 2000 cm³ sobre veinte vueltas, lo que totaliza 22 km, para llegar así a la prueba final: Fórmula Tres, en la que se disputarán dos series de dieciséis vueltas de 33 km de recorrido total.

FORMULA TRES en BRANDS HATCH (29 de agosto): El British Racing and Sports espera recibir en el circuito de Brands Hatch a muchos de los mejores corredores ingleses y europeos en su competencia del día lunes, donde se sacarán chispas los Fórmula Tres más avanzados técnicamente. También se disputarán competencias para Sport, Gran Turismo y Turismo.

CUADRO CLINICO

A mitad del año, el balance nos muestra interesantes progresos mecánicos, estéticos y funcionales. La epidemia de abandonos no puede ser más importante que una gripe. Empezó definitivamente la era de los compactos y los pilotos-pilotos



A esta altura del calendario TC, habitualmente se ponen de moda las estadísticas, los porcentajes de abandonos, la comparación entre marcas y el análisis de los pilotos a través de cálculos matemáticos. Todo eso está muy bien, es perfectamente correcto y da una idea bastante lúcida de lo que está sucediendo en la categoría. Pero le falta un complemento menos teórico que a la vez indique con cierta precisión los acontecimientos que no pueden ser contabilizados, como los planteos mentales, las tendencias, las enfermedades y los remedios.

A un costado del balance, el Turismo de Carretera nos ha mostrado, desde febrero hasta agosto, una serie de cosas que quizá hayan comenzado a producirse hace tiempo pero que recién ahora se definen con claridad. No todos son factores positivos ni todos negativos, pero observados en conjunto nos muestran que la categoría se mueve de alguna manera y que se ha superado casi en forma total la inmovilidad de hace dos o tres años atrás, cuando las únicas señales de movimiento no tenían mayor sentido y para colmo ni siquiera pertenecían al TC en sí sino a lo que le rodeaba. Ejemplo: la absurda y embozada carrera de los clubes por organizar la competencia más veloz del año, la fábula de los 200 kilómetros por hora, o aquella vieja, inútil y poco científica polémica que aún no pudo establecerse si las colitas estilo Navone servían para algo o no. Hoy no hay nada de es, afortunadamente. No lo hay porque la nueva gente del TC "está n otra cosa" como se gusta decir ahora, y las nuevas ideas de esa nueva gente fueron algo así como un tábano residente en la espalda del TC para picarlo y mantenerlo despierto. Actualmente los clubes corren su carrera, pero la carrera de la seguridad, o la carrera de la mejor atención al piloto, o la carrera de los mejores premios, o la carrera de ser más cordiales que nadie. En cuanto a los legendarios 200 kilómetros por hora ya no llaman mayormente la atención sencillamente porque hay quince o veinte automóviles de la categoría que los superan sin ninguna dificultad.

Además, todavía falta para que el espectador se encandile con otra cifra redonda como podrían ser por ejemplo los 250 km/h, pero admitiendo que pudieran conseguirse el año que viene con los efectos de la nueva reglamentación, estos dos o tres años de búsqueda entre los 200 y los 250 enseñaron al aficionado que la cifra en sí no tiene demasiado valor. Entonces, hoy, ese espectador que está mejor informado que en aquel tiempo no se preocupa por los 250 como objetivo sino por los métodos que se emplean o se emplearán para conseguirlos. Y el año que viene, o cuando sea, no habrá la fábula de los 250 como hubo la de los 200.

Las colitas "estilo Navone" no estuvieron lo suficiente en boga como para considerarlas un movimiento, por precisamente esos brotes sin importancia que derivan en polémicas que no establecen ni conducen a nada, se producen cuando no hay modificaciones de verdadero valor que afirmen el avance de la categoría y ocupen la atención del público. Ciertamente que en aquel entonces hubieron cambios, modificaciones y alguna variación en la fórmula, pero fueron tan poco trascendentes y tuvieron tan poca fuerza que no sólo dejaron que la categoría se estancara sino que permitieron el cultivo de esos virus de poca duración. Demás está decir que en 1966 las cosas son bien diferentes porque se trabaja con proyección. Por una parte, las reglamentaciones, sin obligarla, sugieren a la categoría una actualización útil. Por otra parte, los derivados de esa reglamentación no sirven solamente para discutirlos en el café de la esquina sino para darle al TC otra cara, funcionalmente hablando. Y esa es la rápida diferencia que surge entre una colita Navone y una trompa Baufer.

RESULTADOS

Resultado evidente, cambio e mentalidad en todos los sectores: organizadores, público, corredores, dirigentes y periodistas. No por eso el TC gusta menos, ya que cada vez hay más interesados viendo cada carrera. No por eso el TC tiene menos devotos, puesto que hoy es absolutamente común una línea de largada con 50 ó 60 automóviles. No por eso el TC se muere de a poco, sino que una carrera por semana indica lo contrario. Por todo eso, el TC nos muestra actualmente otra cosa. Hay elementos francamente alentadores y hay otros elementos, menos brillantes pero a la vez más aprovechables si se los considera como una especie de precio a la evolución.

A mitad de este año, se pueden separar fácilmente cinco observaciones:

1) Evolución mecánica.
2) Evolución estética y funcional.
3) Epidemia de abandonos.
4) Auge del piloto-piloto.
5) Invasión de compactos.

1

EVOLUCION MECANICA ya no significa conformarnos con afirmar que "tenemos los mejores mecánicos del mundo" porque somos capaces de exprimirle 220 HP a un Ford que entregaba originalmente 115. Hemos entendido que no solamente podemos, sino que debemos aprender de los que saben más. Cuando se rompió esa barrera artificial se comenzaron a aceptar los frenos a disco, los diferenciales autoblocantes, los dinamómetros, los palieres flotantes, y los aparatos de medición reemplazaron a la tiradita en la Autopista. Quizá uno de los mayores defectos que haya tenido hasta ahora el TC era la falta de constancia. Se inventaba (inventado) y si no daba resultado en la primera carrera que se corría, se tiraba el invento a la basura en lugar de experimentarlo y perfeccionarlo. Bien, las cosas cambiaron. En gran parte ayudó a eso la industria que produce accesorios para las fábricas de automotores nacionales. Trabajemos un rato con el Chevy. En 1965 era un auto ganador, absolutamente ganador y sobre todo en el Autódromo. Pero el Chevy fue mejorando primero en su aerodinamia, luego en su motor y por fin en sistemas de frenos, suspensión y rodado. Esa es la búsqueda correcta, que no se detiene con un éxito más o menos.

Cuando Froilán González decidió trabajar con 69-70 HP/litro calculando los lógicos 275-280 HP que tiran del Chevy, no por eso se detuvieron las mejoras en la performance del automóvil. Las suspensiones se fueron corrigiendo paulatinamente hasta conseguir que Jorge Cupeiro pueda manejar con la punta de los dedos. ¿El Chevy frenaba bien? Sí, frenaba muy bien, pero podía frenar mejor. Entonces González encargó a Tem Lucas un juego de frenos a disco especial y ahora el Chevy frena mucho mejor que antes. Enrique Duplán, el acompañante de Cupeiro recordaba hace unos días que corriendo en el autódromo antes cortaban a los 200 metros de la curva, y estaba muy contento porque con los Tem-Lucas habían cortado tranquilamente a los 150. Ese día, con motor para carretera y caja de relaciones largas, el Chevy hizo 1'15" en el circuito Perimetral. Y Duplán dijo también "la próxima vez vamos a cortar a los 100 y no va a pasar nada".

Así, el Chevy evoluciona mecánicamente sin tocar al motor, a quien los hermanos Bellavigna sólo se limitaron a eliminar la fragilidad que presentaba en todo el sistema de distribución, y especialmente en el tren de balancines. Este de la distribución es un mal clásico en los Che-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

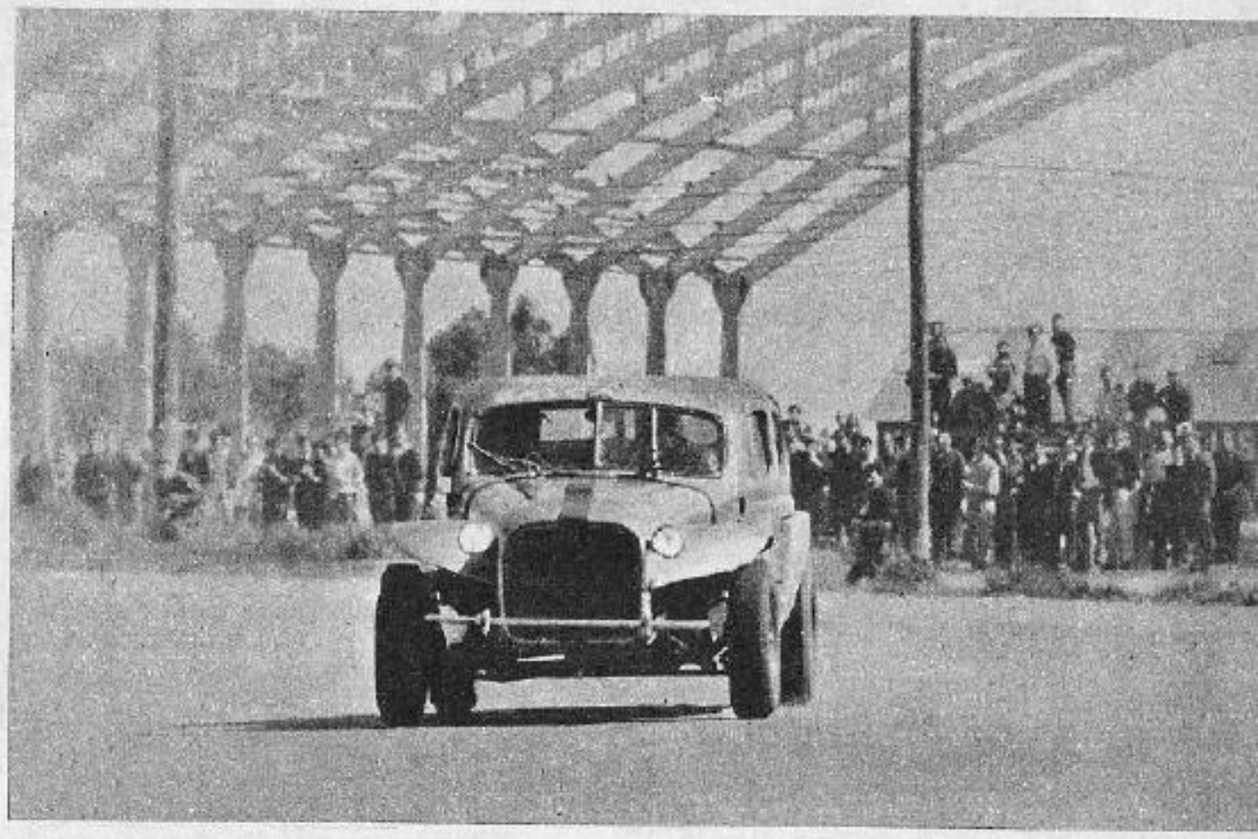
DEL TC

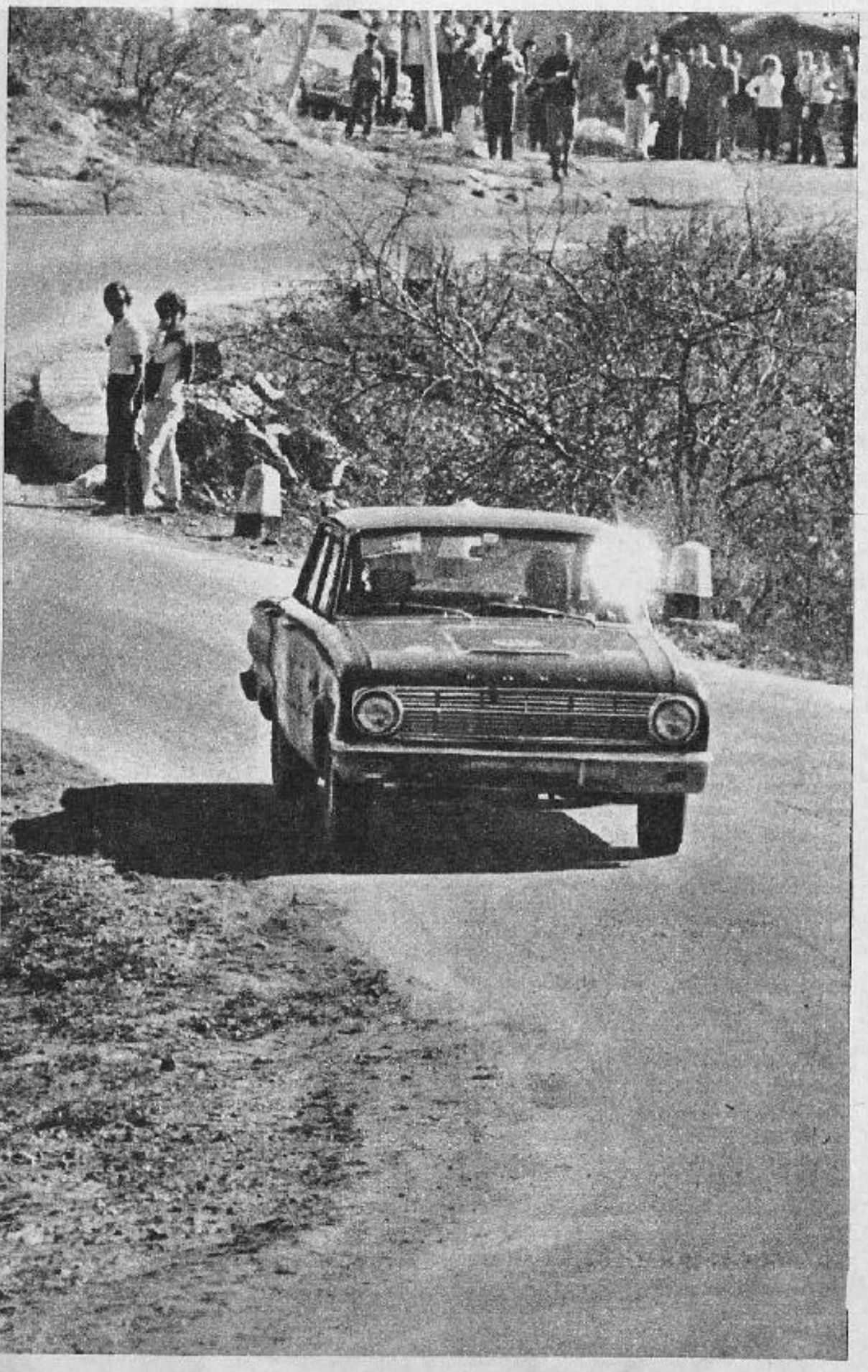
Por CARLOS MARCELO THIERY

Eduardo Casá, prototipo del fordista llegador, aunque con poca velocidad. Mientras no apareció Bordeu, fue el dueño del TC en 1966.

César Malnatti es el depositario del Tornado que IKA experimenta para poner posiblemenente en escena un equipo oficial.

Rodolfo de Alzaga ganando en Carlos Paz. El equipo oficial Falcon también forma parte del cambio de mentalidad en el TC.





vrolet Super flamantes o por lo menos poco experimentados (Malnatti en Salto entrenando el 7 bancadas de Pairetti Roux en Casares, etc.), pero está demostrado que cada preparador necesita de 5 ó 6 roturas en el dispositivo para remediarlas. Con los balancines en particular hay dos tendencias. Una, mantener los originales de chapa estampada reponiéndolos a menudo y experimentando con la luz de válvulas y otra, tornearlos especialmente en acero duro porque aparentemente tienen más resistencia. Entonces al Chevy no se le rompió más el motor, y todas sus últimas fallas se están produciendo en el sector crítico de los dos trenes. En el delantero sobre las parrillas. Tal es así que Froilán González decidido a aprovechar la reglamentación que autoriza suspensiones de diferente marca que el casco, estaría dispuesto a aceptar el proyecto de Ferreyra Basso que publicamos en CORSA con casco Chevrolet, pero con suspensión delantera Valiant, tipo Mc Pherson. En el trasero, sobre los palieres, por lo que los Bellavigna ya están listos para instalar un juego de elementos flotantes para evitar que los mismos palieres soporten las cargas longitudinales y trasversales.

Vamos a cambiar de marca para que los muchachos no nos ametrallen en Correo Corsa, abochándonos fanatismos por tal o cual. Con el equipo Falcon pasó algo parecido. Ciertamente que los F-100 todavía no les funcionaron, pero podría suponerse que en la planta Ford los van a hacer andar bien muy rápido, aunque los plañideros directivos de equipo se esmeran en afirmar que no tienen dinero de presupuesto y se olviden de los dinamómetros, flujómetros y plantas de ensayo que Don Kitterman les va a prestar seguramente. Pero tanto el motor de seis cilindros como el de 8 no fueron el centro de los trabajos desde que el Ing. Marqués programó desde que se hizo cargo de Departamento de Carreras. Por el contrario, si bien la adopción del F-100 fue un índice más del cambio de mentalidad en Ford (aunque quizá heredado del Ing. Alfredo Bascou, que trabaja en Ford y en ratos libres hizo el F-100 de López Oribe, cuyo motor tiene las mismas soluciones que los del equipo), en FMA se prefirió bucear en otros problemas. Por empezar, remediaron la fragilidad de los caños de escape que estaban muy cerca del piso y se calan frecuentemente. Luego, aceptaron al diferencial autoblocante, que aparentemente era una especie de tabú entre los círculos ejecutivos "porque no lo usaba el Falcon standard". Después experimentaron con gomas más anchas, estudiaron sobre varias cajas de velocidades prototipo y todo parecería indicar que actualmente están viendo de reforzar la suspensión delantera, después que Nasif torciera una parrilla en Carlos Casares al saltar un paso a nivel. Lógicamente, el motor les preocupa mucho y ensayan con carburadores y con inyección indirecta, pero eso no es todo, como política.

Podríamos decir que, contrariamente a lo que sucedía hace unos años, hoy en día la fórmula práctica es: "si se rompe no importa. Estudiamos la rotura y buscamos la solución". Eso sucede con el Chevy, con el equipo Ford, y con todo el grupo de pilotos de TC que sale a ganar la carrera. Actualmente está perdiendo fuerza el miedo ancestral a cambiar de marca o a adoptar soluciones modernas. Pairetti, Roux y Bordeu acaban de modernizar su motor Chevrolet. Y Bordeu es un caso especial, porque salió con el motor nuevo y no se rompió jamás. Solo en Bahía Blanca tuvo pequeños problemas, pero no en los órganos fundamentales sino en la conexión de la dinamo. Después de eso, ganó cinco carreras seguidas.

Rienzi fue el primero que hizo andar fuerte al F-100 (1965) y el primero que ganó consecutivamente con ese motor, mientras que Emiliozzi, Casá, Galbato y Menditeguy también aceptaron cambiar por él, al vie-

→

CUADRO CLINICO DEL TC



■ *Un pequeño contraste: El Valiant de de Paoli y el Ford de Carlos Salto. Ambos pilotos manejan realmente bien y tienen la inteligente voluntad de aprender cada vez más. El Valiant mejora día a día. El Ford tendrá pronto un F-100.*

Juan Manuel Bordeu afirmó el auge del piloto-pilofo. Es cuidadoso, serio y responsable. No conoce mecánica, pero sus diagnósticos de fallas son generalmente muy certeros.

Dante Emiliozzi, el último mohicano de la raza que prepara y maneja el automóvil de carrera.

■

jo Ford de válvulas laterales. De un lado y de otro hay sonrisas y fracasos, pero en 1966 la búsqueda es más científica y racional.

Sobre estas estructuras, se edifica la evolución mecánica.

2

EVOLUCION ESTETICA Y FUNCIONAL

Esto no es una elegía al auto lindo por ser lindo, sino por ser práctico. Eso de que el espíritu del TC lo dan las viejas carretas atadas con alambre, ya no tiene vigencia. La verdad actual es una sola, dichas las cosas en función aerodinámica. El automóvil más penetrante puede usar relación de puente más larga que la de otro automóvil que tenga el mismo motor, pero que tenga menor coeficiente de penetración, con los beneficios indistintos, pero ligados entre sí. 1°) Mayor cantidad de kilómetros por hora cada mil rev/min., y 2°) La consecuente necesidad de regímenes menores para conseguir la misma velocidad, y por lo tanto mayor seguridad mecánica.

Cuando CORSA estuvo en Mar del Plata la semana pasada con gente del grupo Bellavigna-Cupeiro-Froilán González, supo que al conocerse la suspensión de la Doble Vuelta resolvieron hacer una "tirada" en la ruta a Miramar, entre el Chevy y el automóvil de Tarducci con su nueva trompa. (Sólo debe haber sido una excusa para que Froilán se divierta porque él mismo manejó al Chevy.) Este auto es más penetrante que la cupé de Tarducci por lo que arrastró puente 3,08:1, mientras que el automóvil convencional tiraba un diferencial con relación 3,36:1. Resultado: Chevy a 232 Km/h y Chevrolet-Tarducci a 225 Km/h, los dos a 5.600 rev/min mantenidas. Esto da aproximadamente 41,5 km/h cada 1.000 rev/min para el primero, y apenas algo más de 40 Km/h cada 1.000 rev/min para el segundo. Si suponemos que la diferencia exacta sea de 1,5 Km/h cada 1.000 rev/min, en 6.000 giros por minuto hay nada menos que 9 Km/h de diferencia. ¿Qué tal?

Algunos de nuestros lectores propondrá: "Bien, entonces póngale la 3,08 al auto de Tarducci y se compensa todo". Pero en ese caso, o bien el auto de Tarducci no va a poder alcanzar las 5.600 porque es menos penetrante que el Chevy, o si las consigue, el Chevy viajará a un régimen mayor. La cuestión es muy simple. (Aclaramos que a veces los dos autos de nuestro ejemplo cargan la misma multiplicación, pero en ese caso el Chevy tira goma más larga, o usa caja Mercedes Benz de 5 marchas, con la primera anulada, donde la quinta es sobremultiplicada, es decir, tiene valor menor de 1:1.)

Todo esto nos demuestra que es muy alentadora la presencia de perfiles como el del Chevy, el Ford Bascou, el Valiant de Ricardo de Paoli; los carenados de inspiración motociclística como los de Juan Carlos Perkins o Vicente Galluzo, o bien la nueva carrocería de los Emiliozzi, que, aunque de discutibe aerodinámica, tiene el valor de la iniciativa. CORSA habla tranquilamente de presencias alentadoras, porque a medida que este estilo vaya proliferando con la inestimable ayuda de la nueva reglamentación que permite diseños más penetrantes (además, no toda la penetración está en la trompa, ¡Ojo! La cola es tan o más importante...), sucederá primero que tendremos regímenes asombrosos y velocidades astronómicas en tramos. Pero como ese romperá infinidad de motores, por cálculo o por experiencia se derivará en puentes más largos o en sobremarchas para andar a velocidades un poco más lentas pero con un buen margen de seguridad indicado en el cuenta-vueltas. Ese sería el proceso lógico para anular al que hoy es nuestro tercer punto de análisis: La epidemia de abandonos.

Sin embargo, no se puede abandonar este tema sin dejar de obser-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



var que, en general, un automóvil bien hecho por fuera, es un automóvil bien hecho por dentro. Bien hecho por dentro: buena posición de manejo que ayuda a manejar mejor porque, bien sentado y funcionalmente apoyado, el piloto siente más al auto, digamos, a todo lo largo de la espalda. "Bien hecho por dentro" también significa jaula de seguridad diseñada y construida después de calcularla, ausencia de bordes filosos, instrumental completo para saber qué sucede en el motor y a la vez para evitar males mayores si se está produciendo una rotura, bocas de tanques con rebosadero para evitar peligrosos desparramos de combustible, (a propósito: el equipo Falcon descubrió un hermoso método para que el acompañante no sufra "bidonazos" cuando reabastecen sin detener la marcha. Cargan por la ventanilla trasera) cinturones de seguridad completos con tensión abdominal y pectoral (¿sabían que después de usar los cinturones en un vuelco, ya no sirven más y hay que cambiarlos?). En fin, que con la corriente renovadora de los carroceros, diseñadores y proyectistas en serio, corriente bien apoyada por la joven CDA, el TC saldrá ganando en forma y fondo, porque las cosas bellas son reamente bellas cuando sirven para algo...

3

EPIDEMIA DE ABANDONOS

Aquí podría haber un contrasentido. Si todo mejora, todo evoluciona, ¿cómo se explican estos diezmos tan comunes en 1966? A juicio de CORSA, es simplemente eso, una epidemia, que como todas las epidemias, terminará por irse. Vamos a ver porqué. Analizaremos separadamente al Ford y al Chevrolet para explicar nuestra tesis.

Si recorremos brevemente los abandonos de los Chevrolet más importantes, veremos que en la mayoría de los casos **no se rompe el motor. Los** palieres de Cupeiro en Bahía, los embragues de Roux en el Autódromo, de Calamante en Arrecifes, de Pairetti en Casares; la punta de eje o la suspensión delantera del Chevy (Sandokán al volante) en el Autódromo, pero aún admitiendo que se rompen algunos Chevrolet como el de Tempone, que tiene un excelente Chevy argentino en marcha, lo cierto es que las transmisiones, los frenos o la suspensión les da los problemas más complicados. Si eso se experimenta sin claudicaciones, los problemas quedarán resueltos y el camino libre para gastar el tiempo mejorando los diseños, mientras tanto los motores mantengan o mejoren su buen índice de seguridad mecánica.

Vamos al Ford. Independientemente de la presión media efectiva o indicada, de la velocidad lineal de pistón y de la robustez que teóricamente toma el F-100 al bajársele la cilindrada para comprenderlo en los cuatro litros reglamentarios, el 8 en V no pudo superar aún los 37-38 Km/h cada 1.000 rev/min, mientras que en el Chevrolet anda normalmente arriba de los 40 cada mil. (Rujan ustedes ahora, fordistas, contra nuestra estafeta). Quiere decir que para que un Ford viaje a 232, como lo hizo Cupeiro sin pasar de las 5.500 rev/min, necesitaría aproximadamante 6.200 rev/min, que nos demuestra claramente como los 8 en V trabajan en la práctica más al límite. La prueba: Emiliozzi sobre un charco de aceite en Carlos Casares, Rienzi en el Autódromo, Menditeguy en varios lados, Bamse en todas las carreras que largó, etc. Entonces, definitivamente, a los Ford se les rompe el motor cuando andan demasiado rápido. Ya vemos, por ejemplo, como los F-100 de Casá o Prandi-Fulco pueden terminar las carreras sin dificultades, pero sin la velocidad de los Chevrolet en un año Chevrolet (sigan rugiendo, fordistas...). Solución teórica: Multíplicas más largas, sobremarchas, gomas más grandes a través de la ciencia aerodinámica. En una palabra, más kilómetros por hora cada 1.000 vueltas del motor.

Tanto para una marca como para otra hay una gran puerta abierta, y es muy probable que el año próximo los respectivos especialistas hayan encontrado la manija, de modo que 1967 no sea el año de los abandonos.

4

AUGE DEL PILOTO-PILOTO

Se ha repetido hasta el cansancio que acaba de terminar la época del corredor - preparador - diseñador-mecánico, mientras los hermanos Emiliozzi son los últimos mohicanos de esa raza esforzada y trabajadora. Cierto. Muy cierto. Esto no es sino el reflejo de lo que sucede en todo el mundo, donde la especialización no sólo es pan de todos los días sino la consecuencia lógica de viejo refrán "Zapatero a tus zapatos". No es denigrante que un hombre se dedique simplemente a manejar y que mayormente no sepa mucho de mecanismos. Ser diseñador-constructor-mecánico, etc. es la versión automovilística de la tercera posición o la cuarta dimensión: el que hace muchas cosas a la vez, no hace bien ninguna. Por eso es muy saludable chas partes, no está realmente en ninguna. Por eso es muy saudable que el TC haya empezado a separar con claridad cuáles son las funciones de cada cual. Y así como los pilotos se dedican exclusivamente a manejar (Cupeiro, Bordeu, Pairetti, Casá, Alzaga, Estéfano, Viale, Malnatti, Menditeguy, Pichetta, Tarducci, López Oribe, etc.), los ingenieros pueden ahora diseñar, los preparadores dedicarse al motor, y el concurrente (que también los hay ahora en TC) tipo Froilán, o Ford Motor, elegir las carreras y proyectar programas. Actualmente hay hasta especialistas en bidones (el "gordo" Zavaleta de Pairetti o el "potro" Valdi de los Emiliozzi). Esto es una verdadera gran cosa, aprendida como la aprendieron de la vieja Europa en Estados Unidos, aunque allá, por supuesto nunca corrieron ni correrán TC.

Atención, que CORSA no ataca a los corredores-mecánicos. Sólo señalamos porqué es bueno que cada cual se dedique a lo suyo en la era mundial de la especialización. Los resultados de esta teoría se pueden encontrar (excepción de Emiliozzi) en los primeros lugares del ránking o en las posiciones de vanguardia del Campeonato Argentino.

Y si algo falta para demostrarlo, veamos que actualmente, a pesar de que algunas carreras se ganan por diferencias grandes, perder un minuto y medio cambiando una rueda significa habitualmente perder varios puestos. No hablemos entonces de arreglar cosas importantes, ni siquiera en una etapa de Gran Premio porque ahora hay plazos perentorios para clasificarse. Ser piloto-piloto no comprende ser una máquina de manejar porque el pelito-piloto, en el 90% de los casos, se baja del automóvil y da el diagnóstico justo de la falla, o suministra datos muy precisos para que se regulen las suspensiones a su sensibilidad o gusto. Por el contrario, el piloto-mecánico-comodín, se adapta al vehículo sea bueno o malo, y orgulloso de su obra no lo modifica ni lo mejora. Por otra parte, y sin excepciones, nunca maneja tan bien como el piloto-piloto.

5

INVASION DE COMPACTOS

Contemos: Chevy II, los Valiant de Rueda Libre y Formisano, el Chevrolet Súper de Tempone, el Falcon-Bascou de López Oribe, el equipo Falcon y algún otro que se habrá quedado entre las teclas, nos dan casi una docena de automóviles modernos listos para prenderse todos juntos en cualquier carrera. Cabalén y Serra Lima alistan sus Falcon y tantos otros se disponen a usar el producto, el buen producto de la industria nacional. Por su parte, IKA ya ha cedido un Tornado a Malnatti para probarlo en carrera, y esa es una señal de actividad futura. Supongamos que Kaiser fabrique mañana o pasado un automóvil de serie, pero muy, muy deportivo. Entonces aplicaría Steven las experiencias de Malnatti o de cualquier otro y rápidamente tendríamos un equipo más en la ruta. Ahora bien... ¿En qué consiste la ventaja de los compactos? En que por el solo hecho de ser automóviles modernos permiten ser tratados con más funcionalidad para cumplir con las premisas desarrolladas por la teoría-CORSA. Además los compactos tienen estabilidad, diseño mecánico y menor costo inicial que una cupé, pero fundamentalmente los vehículos modernos tienen la simpática virtud de poder devolver a la industria lo que de la industria toman, sea su propia existencia, las hora-hombre, los elementos fabricados especialmente o los desvelos de sus ejecutivos.

No faltará quien quiera objetar que con todo este progreso potencial, el TC dejará de ser el deporte del pueblo, que quedará reservado a las minorías y demás, pero permítansenos tres preguntas: ¿El TC fue o es realmente el "deporte del Pueblo", pero lo que se dice DEL PUEBLO? ¿Quién dijo que el automovilismo, fue o tiene que ser barato? y por fin: ¿Nadie se dio cuenta que la maravillosa Argentina es prácticamente el único país del mundo que ofrece a posibilidad de correr a cualquiera, porque tiene todas las categorías? Francamente, para ser cola de león, mejor ser cabeza de ratón, más aún porque hay fórmulas cuyos automóviles no cuestan más de trescientos mil pesos.

En fin, que lo mejor de todo esto es que poco a poco dejaremos de oír en los talleres la vieja orden **"Che pibe, traete la pico e'loro".** Dentro de algunos años, los dueños dirán: **"Nene, prepará el programa para la computadora que vamos a dar luz de bujías".**

Y así sea.

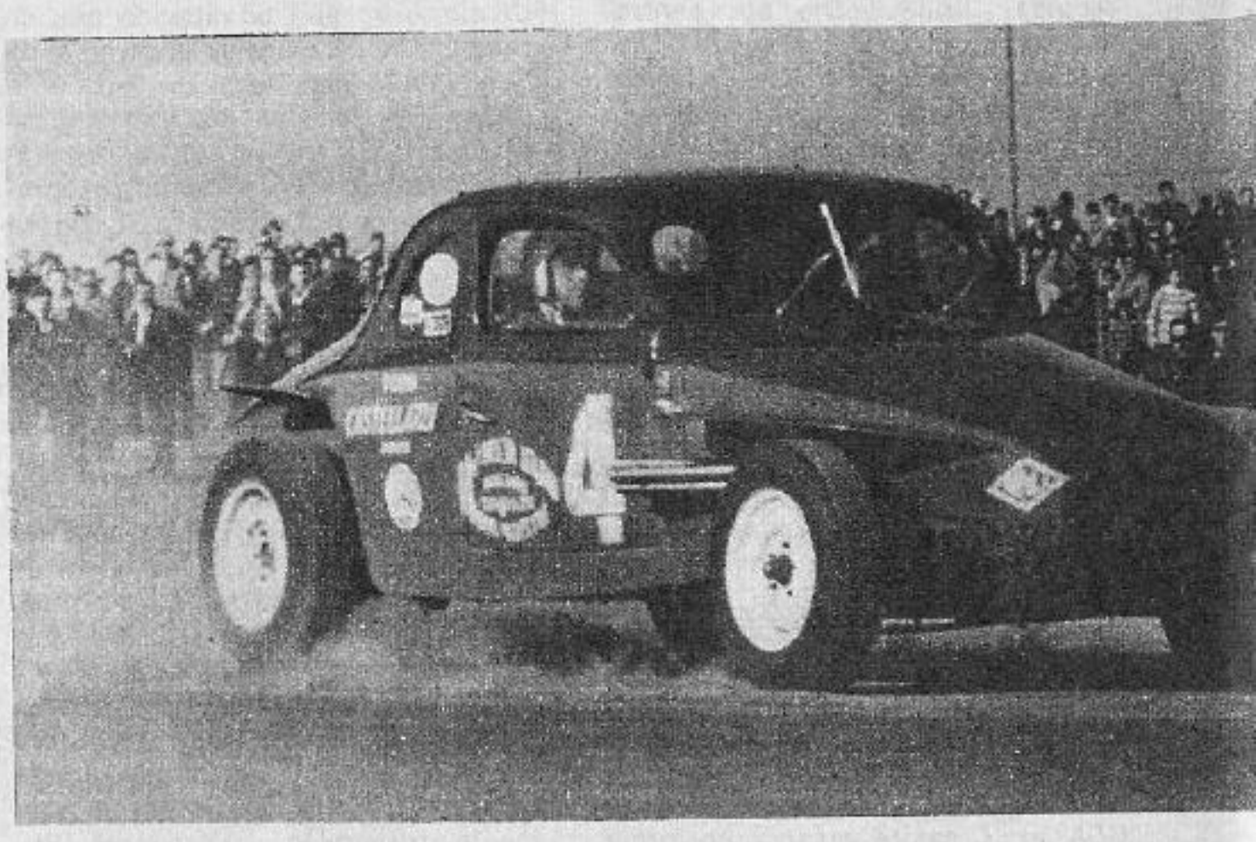
PAIRETTI SE DIO EL GUSTO

Cincuenta y ocho pilotos largaron la XIa. Vuelta de Rojas sabiendo que les esperaba tierra suelta. Decir simplemente "tierra suelta" puede entenderse como un encanto más de la categoría TC, pero si no hay viento para llevársela a un costado del camino el asunto se hace muy difícil para los que vienen atrás del primero. Además, sucede que cuando se alisa la carpeta con la topadora "Champion", la ruta queda efectivamente como una mesa de billar, pero en cambio, el desplazamiento de las crestas de los huellones y de los desniveles más o menos notables equivale a dejar al descubierto clavos, huesitos, alambres y todas esas cosas capaces de atentar contra las cubiertas.

Por lo tanto, los primeros actores de este domingo fueron los doscientos treinta y dos neumáticos que se pusieron en marcha: 84 Pirelli "Super Sport", 62 Firestone TW-170, 56 Pirelli "Cinturato", 10 Avon "Turbo Speed", 8 Good Year "Blue Streak", 8 Continental radiales y 4 Avon SP. Como para confirmarlo, Héctor Rey destrozó una goma cerca de la largada antes de partir, ya que durante toda la mañana se cambiaron más de medio centenar de ruedas por desbandes y pinchaduras. En cuanto a la tierra, el dicho a la mañana temprano: "Pasar a alguien en el polvo va a ser una novela". Aproximadamente eso pensaban todos los que iban a largar. Para los que quisieron divertirse en el barro marplatense y se quedaron con las ganas, la novela iba a ser divertidísima, aunque para los demás tenía todas las características de un melodrama de esos que escuchan las señoras a la tarde.

Lo cierto es que en Rojas no faltó nadie de los que están bien ubicados en el "ranking" y ese parecía el mejor remedio para la enfermedad de abandonos que sufre la categoría. El razonamiento fue simple: "Si abandonan algunos, al menos quedarán otros para que esta carrera no sea chata y anémica como las últimas". Claro que media hora después de largar ya se tenía la sensación de que las cosas no cambiarían con respecto a los domingos anteriores. A pocos metros de la largada, Plinio Rosetto rompió el embrague, dejando un hermoso agujero en el pavimento. Roux y Menditeguy no pasaron por el primer control, Malnatti se había retrasado, Calamante abandonaba. No eran demasiadas bajas, pero prácticamente estaban dadas todas las condiciones para preguntarse: ¿A quién le tocará ahora?

Los ululantes chevroletistas dieron el primer grito de la mañana cuando Cupeiro lo pasó a Casá, apenas a 10 kilómetros de la largada, descontándole 2 segundos por kilómetro, y el segundo grito pocos minutos después, mientras los relatores de los aviones explicaban cómo Bordeu lo pasaba a Rienzi. Hasta allí, el Chevy había caminado a más de 210 km/h de promedio con partida detenida, pero cuando bajaron a la tierra, donde parece mucho más frágil que sobre pavimento, los simpatizantes del Ford se tomaron la revancha al saber que Dante Emiliozzi recuperaba el primer puesto absoluto y por lo tanto los 23 segundos que le había descontado Cupeiro. Mientras sucedía esto, largaban los últimos: "Bamse", "Dany", Héctor Conti... En el tramo

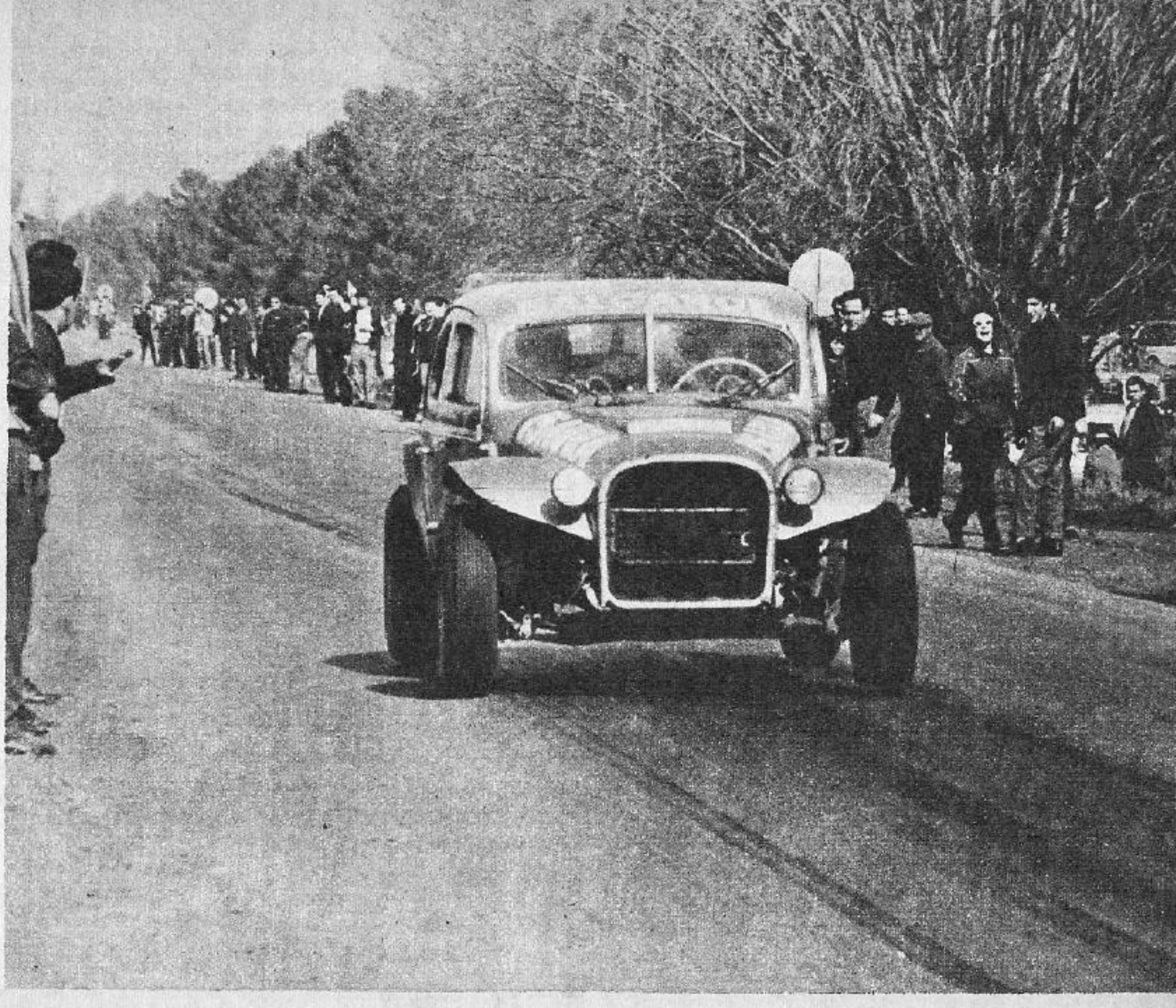




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En una carrera donde menudearon pinchaduras y abandonos, el piloto de Arrecifes obtuvo su primera victoria del año Casá demostró una vez más que el segundo puesto fue instituido por él, mientras sigue acumulando puntos para el campeonato. Por su parte Galluzzo logró un meritorio tercer puesto. Cuarto Mario Tarducci y quinto el ganador del año pasado, Angel T. Riensi

Por CARLOS M. THIERY
Fotos de CARLOS ARCURI





Arriba: Casá. Otra vez segundo y en el Parque Cerrado, su viejo conocido.

Izquierda: Rienzi; quinto: "Nunca pinché tantas gomas juntas".

Izquierda abajo: Desde la Vuelta de Lobos, Galluzzo no llegaba. Tercero en Rojas.

Abajo: Hermoso perfil del Chevrolet-Tarducci. Llegó cuarto.



de pavimento donde se instaló el control, mucha gente esperaba por fin verlo largar a Anteo Pichetta, pero el N° 66 no apareció, defraudando nuevamente a todos los que saben positivamente qué increíblemente veloz es su aparato. Esta vez le aconteció que había instalado un electroimán a todo lo ancho del parachoques delantero, de modo que fueran a parar allí todos los clavos que pudieran ocasionarle alguna pinchadura. El sábado lo probó y volvió al taller con un cuarto kilo de clavos en el electroimán. Todo funcionaba a las mil maravillas. Pero el domingo a la mañana descubrió que alimentando al aparato se le consumiría la batería en cuarenta minutos y no quiso largar en inferioridad de condiciones. Alguien le sugirió que conecte la dínamo para cargarla, pero Pichetta creyó que así perdería algo de potencia durante la marcha y se obstinó en no dar ventajas.

En la primer pasada por Ferré, Dante Emiliozzi ya se había escapado 13 segundos de Cupeiro. Es muy probable que para conseguir los 183,109 km/h de promedio que marcó hasta allí haya tenido que pasar de las 6.000 rev/min que aparecen como el límite de seguridad en el F-100. Casá y Rienzi, en el quinto y sexto puesto detrás de Bordeu y Pairetti, afirmaban que el 8 en V, actualmente, solo marcha seguro a poca velocidad.

En los alrededores de la primera pasada por Rojas, los dos punteros abandonaron, confirmando los trágicos presagios. Dante y Torcuato decidieron parar al advertir defectos en el funcionamiento de la bomba recuperadora de aceite. El cárter se había inundado y no quisieron romper el motor. Volvieron a Rojas despacito, hicieron lavar el automóvil en una estación de servicio y lo encajonaron tranquilamente en un camión.

Cupeiro y Duplán bajaron del Chevy para cambiar una goma, pero mientras el piloto ponía el crique en la trasera izquierda, el acompañante se disponía a desenroscar los bulones de la trasera derecha porque cada uno había escuchado el silbido de su lado. Conclusión, estaban las dos pinchadas. Ahora bien, como tenían un solo repuesto de la medida correspondiente (210 x 15) colocarlo de un lado con una 185 x 15 del otro, era arriesgar la salud del diferencial autoblocante y por ello prefirieron sacarse el casco y mirar la carrera. Si hay algo seguro en todo esto, es que de ahora en adelante, el Chevy va a cargar por lo menos dos ruedas de repuesto de cada medida.

Pairetti había ganado la primera vuelta y junto con Bordeu, Casá, Galbato y Di Palma, demostraba que para doblar en ángulo recto sobre pavimento no hace falta cortar la aceleración a los 500 metros, como la mayoría, sino que con un poco de cuidado se puede pasar el cartel de los 200 metros a fondo y después, entonces sí, tirar el ancla.

El cronómetro de CORSA, puesto a funcionar en un viraje, demostró que precisamente los tres primeros (Pairetti, Bordeu, Casá) eran los hombres que no solo llegaban más armados a la curva y los que salían aprovechando de la mejor manera el buen uso de la caja de velocidades, sino que la prolijidad y el dibujo de radio constante sobre la ban-

quina les permitía marcar los mejores tiempos en el pequeño tramo.

Polinori abandonó anunciando defectos en la presión del aceite, mientras Angel T. Rienzi tomaba el segundo puesto de Casá y Tarducci, sin acomplejarse por el N° 13, marcaba 209,545 km/h en un tramo, colocándose cuarto.

Durante la tercera vuelta, Pairetti había conseguido acumular más de ocho minutos de ventaja sobre el segundo, en el mismo sector de tierra donde en la primer vuelta casi se da la torta del siglo viajando en la tierra con Rienzi. A todo esto, el mismo Rienzi estaba ocupado pinchando cinco cubiertas y Casá había tomado el lugar de escolta. Pero de los ocho minutos y fracción que le llevaba Pairetti a Casá la diferencia se redujo a 3 minutos 23 segundos en la tercer pasada, gracias a que paró dos veces (1m 45s en la primera y 1m 32s en la segunda) para cambiar dos gomas. ¡Viva el clavo!

El Chevrolet de Arrecifes anda realmente muy fuerte y debió haberlo conformado a Pairetti, quien anunciaba a todo el mundo desde el amanecer que pensaba ganar la carrera de cualquier forma. Tal es así que en 80 kilómetros acumuló la suficiente ventaja sobre Casá como para poder marcar 145 km/h de promedio en un tramo y como para gastar otro minuto y 32 segundos cambiando otra goma. Y vivan los gomeros. Aparte, lo que Pairetti llama "tirarse con todo" en 1966 es bien diferente de lo que llamaba "tirarse con todo" el año pasado. La influencia de los automóviles finos, monoplazas, modernos y bien calculados que manejó aquí y en Europa, es demasiado clara como para poder disimularla con su temperamento. Pairetti podrá reconocerlo o no, pero maneja mucho mejor que en 1965.

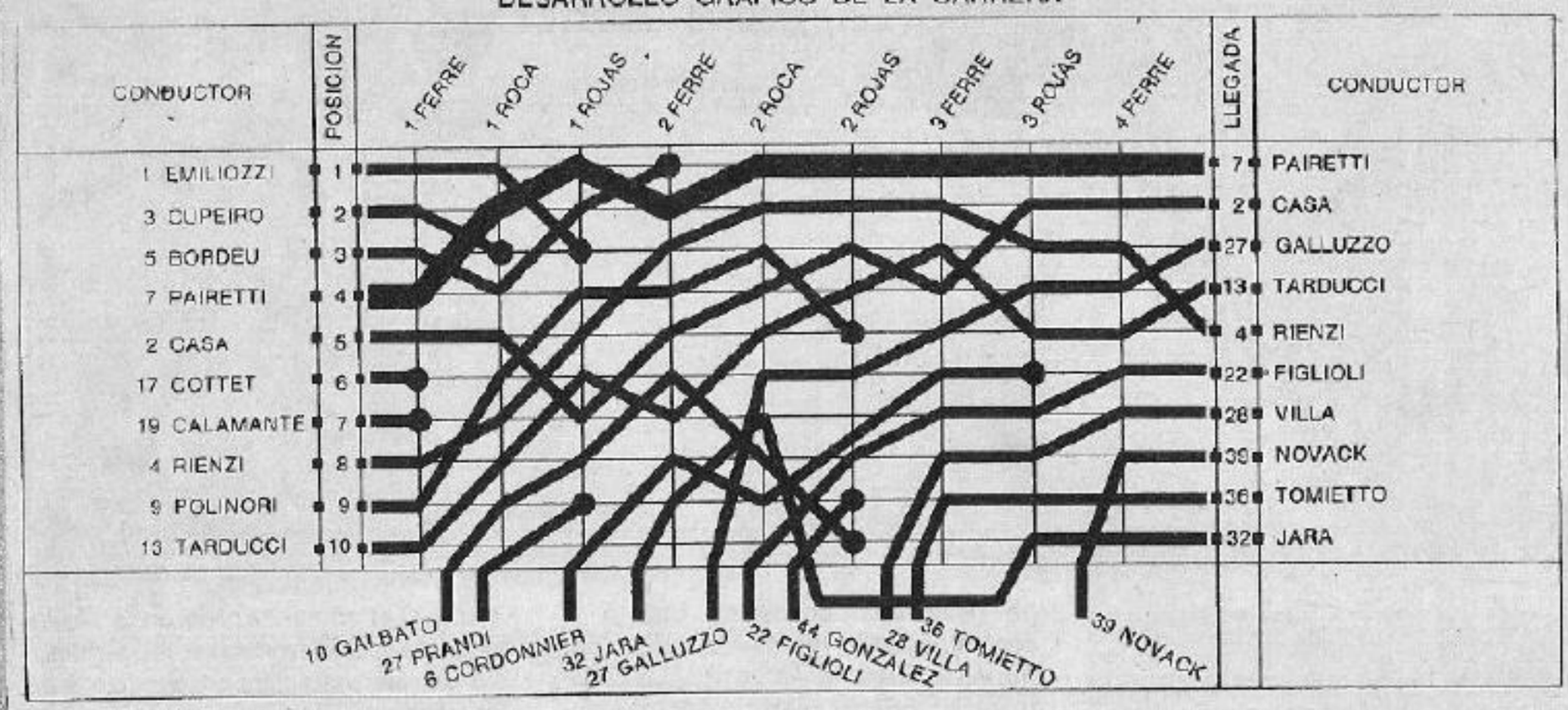
Por su parte, Casá no pudo intentar un ataque a fondo y planeado porque se quedó sin frenos atrás y debía cortar casi a 700 metros de cada curva, pero volvió a demostrar que el F-100 no se rompe si no lo apuran. El acompañante de Casá llevaba dos hojas de cuaderno manuscritas donde tenía anotado el cambio correspondiente a cada curva. Viéndolo desde afuera, Casá parece tan frío como se siente él mismo, pero no por nada puntea en el campeonato con cierta luz y consiguió el domingo el N° 1 del "ranking". Simplemente le está sucediendo que maneja con la misma profundidad como profundas son las sensaciones que busca... y sabe encontrar.

Con Pairetti primero y Casá segundo, pasó mucho rato antes de conocer al tercero. Podía ser Rienzi, pero fue Galluzzo, quien no entraba al parque cerrado desde la Vuelta de Lobos y esta vez pinchó una sola goma, aunque llegó con los amortiguadores del tren delantero horrorosamente doblados por el impacto recibido al aterrizar de un lomo de burro. Cuarto entró Tarducci. Cambió cuatro veces cubiertas pinchadas y dio casi toda la última vuelta en directa, porque se le rompió el perno que sujeta la palanca de cambios. Recién en el quinto lugar se clasificó Angel Rienzi después de hacer varias decenas de kilómetros a paso de hombre. "Nunca pinché tantas cubiertas en mi vida", dijo en el parque cerrado. Luego mostró a todos las dos ruedas traseras y señaló que una era más chica que otra porque cuando se había quedado sin auxilio le prestaron un repuesto de medida diferente para que pueda llegar. Llegó, pero llegó lógicamente con el diferencial hecho puré.

Del Chevrolet N° 29 se bajó sexto Héctor Figlioli, quien ya compite con Di Palma en sudor y cara de haber sufrido: cinco gomas cambiadas y buen manejo. Séptimo fue Luis Villa a casi una hora de Pairetti.

Y nos volveremos a ver todos el domingo en Mar del Plata si es que se corre la mentada doble vuelta. Pero antes de la despedida, una confidencia: "parece que al fin, largará Pichetta".

DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA









Los tres abandonos más resonantes de la jornada del domingo: Emiliozzi, Cupeiro y Juan Manuel Bordeu.

ROJAS EN CIFRAS

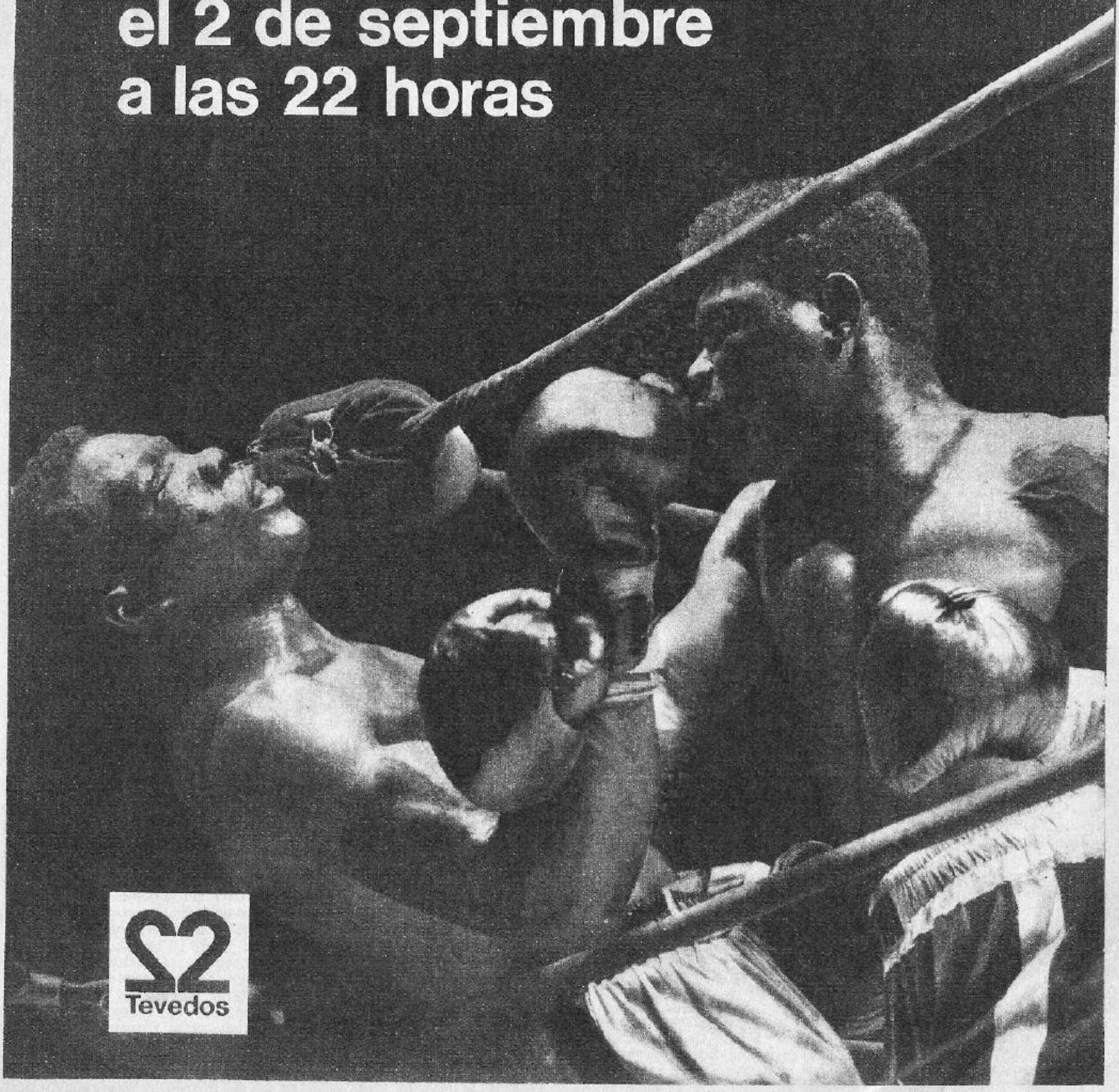
La clasificación, mapa, mejores vueltas y otros datos numéricos, de esta competencia, el lector podrá consutarlos en la página 15.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOX INTERNACIONAL

desde ROSARIO

véalo por CANAL 2
el 2 de septiembre
a las 22 horas



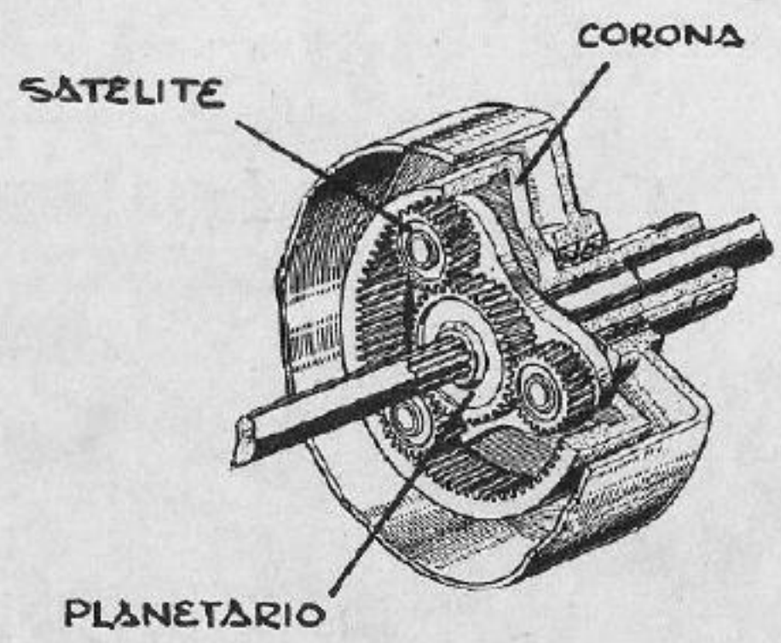
Tevedos



SE VIENE, SE VIENE

Las extraordinarias potencias de los automóviles actuales terminarán por imponer el uso de este tipo de transmisión. Veamos sus características principales

por GUILLERMO MARTIRE



Tren simple planetario epicicloidal (corte) donde se pueden visualizar sus principales elementos.

LAS enormes velocidades alcanzadas por los coches de competición modernos, ya sean monopostos Grand Prix F.1 o los monstruos de la categoría Sport Prototipos, han venido trayendo tras de sí, un correspondiente aumento de los problemas de conducción por parte de sus pilotos y paralelamente más problemas para poder usufructuar convenientemente las enormes potencias disponibles en sus ruedas tractoras.

Esos problemas y la despiadada lucha por la supremacía que en el campo de la técnica automotriz se está librando, han sido sin lugar a dudas las causas de una aparición casi insólita en el terreno de la técnica de los coches de competición: las transmisiones automáticas.

Esta aparición ha sido éxitosamente asegurada por Chaparral en los EE.UU. y Europa (resonantes triunfos en Sebring y Nurburgring) y promisoriamente insinuada en la F.3 por el Alexis-Daf, un cochecito holandés equipado con la transmisión Variomatic.

Estamos sin lugar a dudas, en los umbrales de una transformación radical en lo que respecta a los sistemas de transmisión de los cochas de carrera, las condiciones ya están dadas y las primeras experiencias han sido tan favorables que dejan entrever una propagación rápida, que seguramente se traducirá en performances insospechadas.

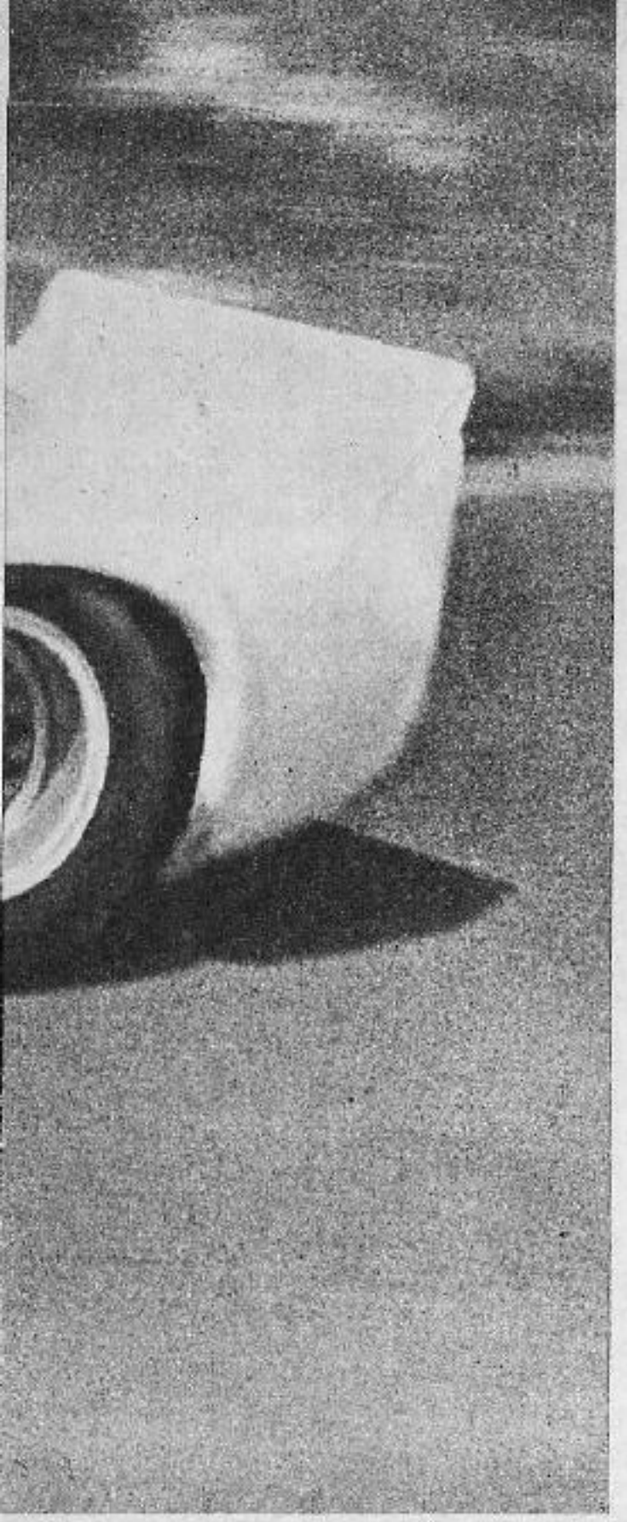
LOS PROBLEMAS DE LAS TRANSMISIONES CONVENCIONALES

Los motores de competición tipo Grand Prix, y en mayor grado los de F.1 recientemente caducada (es decir los 1500 cm³ aspirados atmosféricamente), presentan y han presentado curvas de potencia muy puntiagudas, es decir, la gama de r.p.m. utilizable en esos motores es muy restringida y oscila entre 2000 y 8.000 RPM; lo mismo puede decirse de los motores sport competición europeos. Al mismo tiempo el valor de par torsor no es muy alto que digamos, razones por las cuales se ha debido recurrir a transmisiones con cajas mecánicas de cinco y seis marchas. Para utilizar la potencia y/o la cupla motriz más favorable, los pilotos deben realizar un cuidadoso trabajo de "caja" para mantenerse siempre dentro de la gama utilizable.

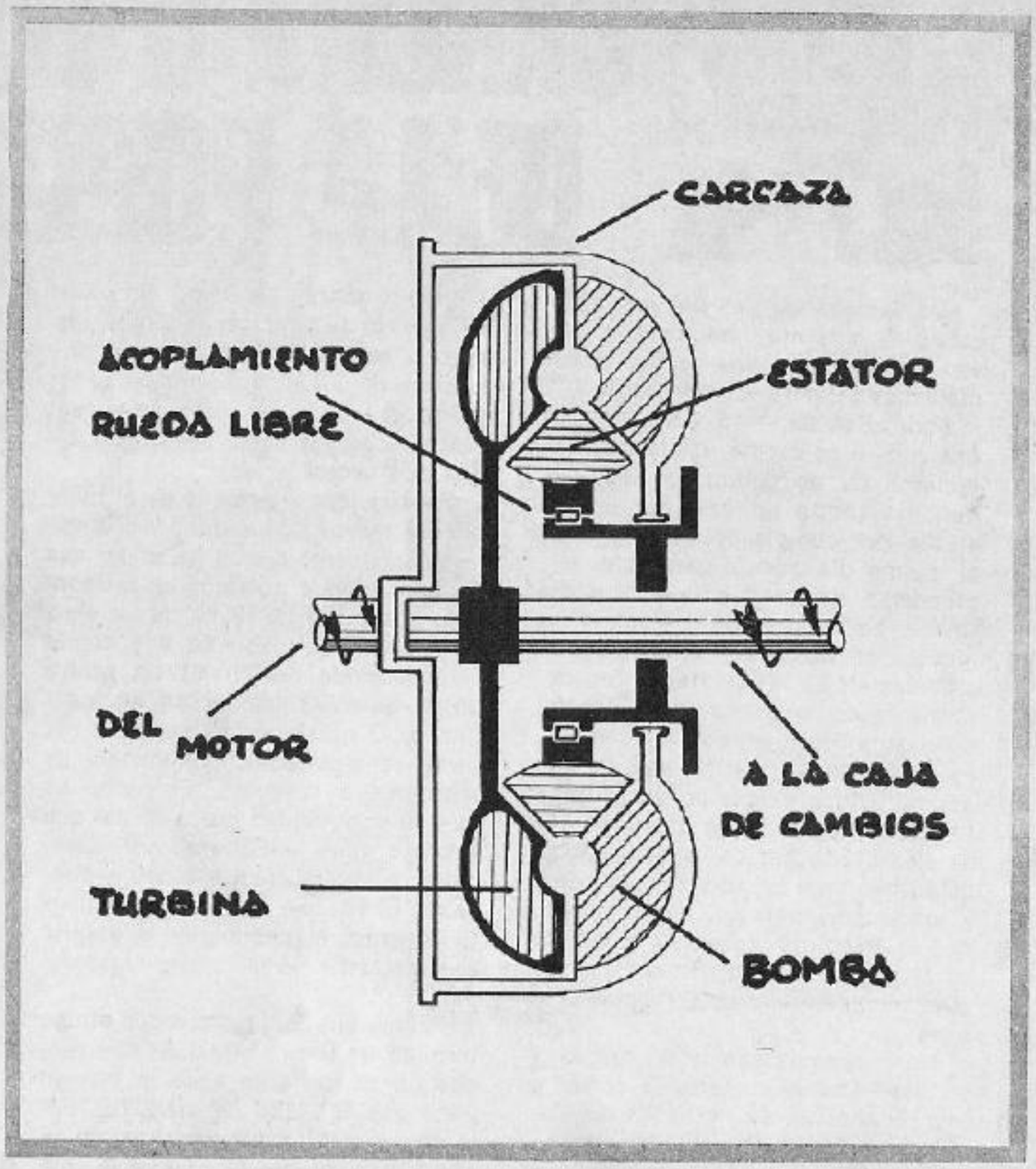
En la entrada de las curvas los pilotos deben realizar los rebajes correspondientes, haciendo algunos la selección de la marcha a enganchar y pasando directamente a ella sin pasaje previo por las precedentes. Se puede comprender que un error de apreciación puede conducir a enganchar una marcha no conveniente, con el resultado de una caída de vueltas del motor que trae como consecuencia la venida abajo de la potencia disponible para la aceleración inmediata. Otro inconveniente muy molesto y que ha sido motivo de muchos abandonos en competencias de fórmula 1 y sport es el accionamiento de las cajas de cambio.

Dado que las cajas de cambio están ubicadas —por ser motor trasero— en el extremo más alejado del puesto de conducción, el mando de aquéllas se efectúa por varillajes largos con accionamientos sujetos a fallas y roturas muy frecuentes. Si bien algunos constructores están empezando a ensayar accionamientos hidráulicos para las cajas convencionales, los probemas no se han solucionado del todo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

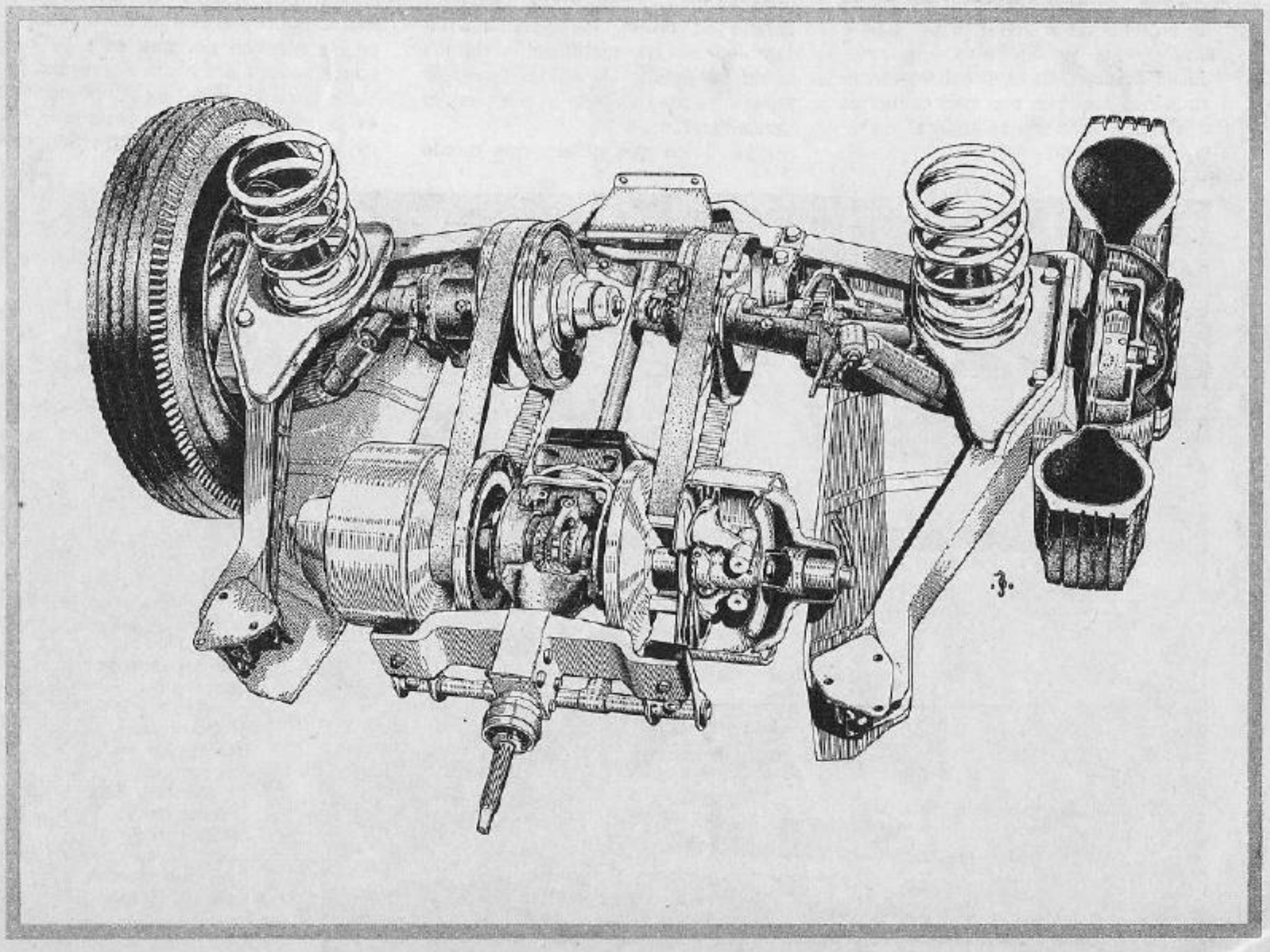


El Chaparral 2 D corriendo en Nurburgring, donde este año se adjudicó la prueba de los 1000 km, piloteado por Phil Hill y Joaquim Bonnier. El extraño aparato norteamericano estaba equipado con una transmisión automática de dos relaciones, basada en el sistema Power Glide.



Esquema simplificado de un convertidor de cupla o par o torque. Este mecanismo hidráulico integra la transmisión automática del Chaparral.

La transmisión automática Variomatic, ha sido utilizada por primera vez en competencias deportivas de fórmula 3 en el coche holandés Alexis-DAF. La transmisión es a correas con mando centrífugo.



Desde el punto de vista de la conducción, el pilotaje de los coches de carrera de gran cilindrada, con potencias de 450 HP para los actuales monopostos de la F.1 y de más de 550 para los prototipos sport, se ha tornado muy delicado y requiere una precisión enorme.

En consecuencia, el trabajo con la caja de cambios convencional con la atención que implica (selección de la marcha precisa para aprovechar la potencia), justamente en los momentos más críticos de la conducción —frenaje, entrada y salida de una curva—, acarrea al piloto un "extra" de trabajo mental y físico que acentúa la peligrosidad del instante.

EL AUTOMATISMO EN LOS COCHES DE CARRERA

La supresión del pedal de embrague y el cambio automático de las relaciones de desmultiplicación, obviarían una gran cantidad de los problemas de la conducción. Las cajas automáticas (derivadas de Power Glide de la GM) y el sistema Variomatic empleado por DAF (primeramente utilizado en los coches de serie de la marca y luego aplicado al F.3 Alexis), aseguran una excelente progresividad en las relaciones de desmultiplicación, mejor que la que podría obtenerse en una caja mecánica ortodoxa. *En especial en la Variomatic*, la variación de la desmultiplicación es perfectamente continua, acercándose mucho a este resultado las cajas automáticas comunes, gracias al acoplamiento de un convertidor de cupla que permite, mediante la simple variación de la presión ejercida sobre el pedal del acelerador, el "ensamblaje" apropiado de los límites de desmultiplicación de dos cambios o relaciones sucesivas. Con un número suficiente de relaciones, se podría obtener una continuidad casi perfecta sin que el régimen de rotación del motor (la gama utilizable para suministrar los suficientes HP) varíe mayormente. En consecuencia, para potencias iguales la caja automática daría mejores resultados que una transmisión clásica con una conducción mucho más segura.

Hasta el presente, la gran absorción de potencia que implica la utilización de un sistema automático en los coches Grand Prix, unida al gran peso que tendría (en relación a una caja común, porque habría que pensar en un convertidor más un embrague común a fricción más un tren epicicloidal de por los menos cinco etapas), lo han hecho inepto, esto es debido, también a las características de los motores utilizados: no muchos caballos, gama de utilización de RPM restringida y escasos valores de cupla motriz.

No obstante, la actual fórmula de tres litros (F.1) ha tenido la virtud de lanzar a los constructores más que a la búsqueda de potencia máxima, a una obtención de curvas de cuplas motrices más amplias y elevadas —esto es evidente ya que de otro modo el Ferrari 3 litros o el Maserati V-12 del ingeniero Alfieri ya habrían llegado cómodamente a los 480/500 HP—, en esta situación se podría pensar en un advenimiento bastante inmediato de cajas automáticas de menos relaciones de des-

TRANSMISIONES AUTOMATICAS

multiplicación (tres o tal vez dos) que justificaran por su tamaño y peso la inclusión en la transmisión de estos coches.

El sistema a emplear, aparte del ya mencionado Variomatic —que por el momento parece tener un poco restringido su campo de aplicación a vehículos propulsados por bajas potencias— sería uno en el que el embrague a fricción convencional fuera reemplazado por un convertidor de cupla; este dispositivo es prácticamente un acoplamiento hidráulico con sus dos elementos clásicos, bomba y turbina, al que se le adiciona un estator que "refuerza" la presión dinámica del fluido sobre las paletas de la turbina, multiplicando el valor de la cupla o momento torsor entregado por el motor (solidario a la bbmba). Este "refuerzo" se efectúa por desviación del flujo o circulación del líquido del mecanismo, que tiende a volver a la bomba, una vez ejercida su presión sobre la turbina y cuando el fluido quiere ne un efecto dinámico simple sobre la turbina y cuando el flúido quiere volver a su lugar original, es desviado por las paletas del estator nuevamente sobre la bomba, que de esta manera vuelve a recibir otro efecto dinámico que es el que "refuerza" al primero, dando la multiplicación de cupla. (Ver PARABRISAS Nº 58.)

Este mecanismo da una notable progresividad a la transmisión y por otra parte permitiría que aplicada a los monoposto de la nueva F.1 se llegara a la anulación de patinamiento de las ruedas motrices en las fases de la aceleración, pero al mismo tiempo no es capaz de desligar perfectamente al motor de la transmisión en un cambio de marcha, razón por la cual al convertidor le debería seguir un embrague a fricción que lógicamente debería ser de comando automático (electro-imán o centrífugo).

Completando el equipo de transmisión automática debe ir a continuación una caja a engranajes epicicloidales (planetarios), la que funciona siguiendo las propiedades de un mecanismo diferencial.

Estas cajas tienen tres elementos fundamentales: un planetario, tres satélites y una corona dentada interiormente para cada relación de desmultiplicación; la selección de las relaciones se efectúa frenando o dejando girar a los diferentes elementos. (Ver PARABRISAS Nº 59.) El uso de este conjunto implica dos variables que deben funcionar interconectadas: la velocidad del vehículo y la cupla motriz de motor. Su comando se realiza mediante el pedal del acelerador y el uso muy intensivo (en carrera) de los frenos, de manera tal que esta caja sirva para poder desacelerar con el motor en los rebajes.

LAS TRANSMISIONES AUTOMATICAS EN USO

El sistema utilizado por el Chaparral es uno desarrollado por la General Motors a partir del conocido Power Glide y consiste en un convertidor de cupla que aprovecha la extraordinaria generosidad de cupla motriz que eroga el motor Chevrolet



SANCHA O EL SECRETO DE LA POPULARIDAD

"Se llamaba IKA; es por la contra, sabés. Somos muy amigos son Steven y siempre le decimos que la llamábamos así para acordarnos de él".

Pedro Sancha —45 años, casado, una hija— se refiere a la perra que mataron de un palazo los ladrones que visitaron su casa de Florida el día del cumpleaños de su hija, el mismo día que él ganaba a sorprendente promedio la Vuelta del Chaco. Se llevaron ropa, joyas, y un montón de medallas y plaquetas acumuladas en 29 años de actividad deportiva automovilística. "¡Y para redondear la fiesta, me descalificaron!". La suma de acontecimientos adversos no parece alterar por demasiado tiempo el permanente buen humor de Pedro Sancha. Le duele el dolor de su hija ante la muerte de la perra y los valores perdidos. Pero acepta que lo único que no puede repararse es la pérdida de esas medallas, por cuya recuperación está dispuesto a pagar.

No nos equivocamos en fechas y edades: Sancha comenzó a correr a los 16 años en su natal Puerto Madryn con Ford T y luego con Limitada del 27; dos años después, en 1939, ya era Campeón Zonal. Esto requería, en cada carrera, la falsificación de la firma paterna. Los recuerdos de aventuras automovilísticas en la zona donde vivió 35 años y donde comenzó su actividad de flotillero —camiones DAF y Fiat con semirremolque volcador Romapar de accionamiento neumático, los primeros en el país— surgen espontáneamente:

"Nos encargamos, con un grupo de amigos, de preparar la pista para una carrera que se había programado en Madryn. Cuando estuvo terminada nos metimos con tres camiones a correr y arruinamos todo el trabajo. Nos querían matar".

"Me compré una cupé Chevrolet 47 nuevita para correr la Doble Sarmiento; me costó $ 12.000 y el premio era de $ 1.000. Yo quería ganar y por eso volqué de ida y de vuelta. Allí me corté la oreja derecha. ¡Volqué dos veces!"

Sancha ignora por qué es el hombre de mayor popularidad en la categoría Turismo. Quizá fuera por sus 63 kg haciendo milagros en la montaña sobre los 1.850 kg de un Mercury o por su pequeño y eficiente Fiat peleando centímetros contra quien quiera pelearlos en el Autódromo. O quizá por su sencillez natural, su entusiasmo, su manera de acercarse a la gente. El hecho es que su popularidad no es la del que siempre gana —Perkins, por ejemplo— o la del crédito zonal —Gradassi, Ghettas— sino la que despierta el grito, el pañuelo y la alegría al espectador de cualquier lugar del país.

"Fijate que todos dicen: 'es el que terminó un Gran Premio en tres ruedas', pero nadie se acuerda que yo gané ese GP, que en esos 16 kilómetros que hice sin punta de eje en 1959, arrastrando la carrocería, me jugaba el triunfo".

Sancha acaba de ganar en el Chaco, delante de Medici, ambos con Chevrolet 400. Medici hizo la denuncia sin saber por qué, esperando que encontraran algo. Planteó problemas en las suspensiones (supuestos refuerzos), en los botadores (aporte de material), en las válvulas (excesivo diámetro) pero la comisión técnica —"gente muy correcta", "muy capacitada"— comprobó que todo estaba en orden. Pero encontraron también que la rectificación de los cilindros estaba excedida en siete milésimas de pulgada y por eso lo descalificaron.

"Lo único que quiero que quede bien claro es que esto es un error de la rectificadora que no me beneficia y que no pueda pensarse en mala intención de mi parte. Este exceso de diámetro sólo agregaría 0,25 HP al rendimiento del motor. Por esto creo que cabe la apelación que presenté".

"Perico" —nombre impuesto por los compañeros de adolescencia— prefiere decididamente la pista, pero preguntado acerca de su mejor carrera es decisivo: "El Gran Premio, siempre el Gran Premio; este año lo correré por décima vez consecutiva". Insiste en que, a pesar de la experiencia, nunca termina de asombrarse de la deferencia, de la hospitalidad que brinda la gente del interior, con el agregado de que la participación en común en una competencia de largo aliento exalta la amistad y el compañerismo entre los corredores: "todos te apoyan, te dan nafta, te ayudan a reparar, te ven parado y paran".

El triunfo del Chaco llegó después de corridas unas 320 carreras en todo tipo de automóviles, de las cuales no recuerda cuántas ganó, pero supone que serán unas 35 a 40. Allí el Chevrolet tiraba 4.850 rev/min. equivalentes a 192 km/h. En las velocidades indirectas puede tirar hasta 5.300 rev/min pero Sancha rara vez pasa de las 5.000 rev/min. Sólo una vez pasó los 200 km/h en Mar del Plata, con viento de cola, durante 10 minutos.

Tres automóviles que él mismo prepara, llenan su garaje: el Chevrolet 400 (el motor lo hace Joseph), el Fiat 600 Abarth que ahora tiene motor 1000 y el minijunior monocasco de plástico del que está ya desencantado y posiblemente venda. Si tiene cuatro ruedas, se puede correr; es la moraleja de un apasionado de los automóviles como Pedro Sancha



Una escena inolvidable: el viejo y pantagruélico Mercury navega por caminos tucumanos. El solo hecho de dar la vuelta al GP con este aparato, es una hazaña. Sancha ganó.



Por segunda vez consecutiva Sancha puso este año el Chevrolet delante de los Peugeot en La Cumbre. Esta carrera ilustra claramente lo que "Perico" puede hacer en materia de conducción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ROJAS EN CIFRAS



XI VUELTA DE ROJAS

Automóvil Club de Rojas - 21/VIII/66 - 668 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	3h 58m 12s2	4
2º	2	Casá, Eduardo	Ford F-100	4h 01m 12s2	4
3º	27	Gailuzzo, Vicente	Chevrolet F-100	4h 14m 55s2	4
4º	13	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	4h 20m 27s2	4
5º	4	Rienzi, Angel	Ford F-100	4h 22m 24s4	4
6º	22	Figlioli, Héctor	Chevrolet Apache	4h 23m 58s2	4
7º	28	Villa, Luis	Chevrolet Apache	4h 24m 23s6	4
8º	39	Novack, Juan	Ford 59 AB	4h 34m 17s6	4
9º	36	Tomietto, Oscar	Ford 59 AB	4h 35m 38s	4
10º	32	Jares, Raúl	Chevrolet Apache	4h 38m 30s2	4
11º	56	Bahillo, Miguel	Chevrolet Apache	4h 40m 00s8	4
12º	51	Pozzuetta, Héctor	Ford 59 AB	4h 41m 22s8	4
13º	47	del Vitto, Antonio	Chevrolet Tornado	4h 48m 29s	4
14º	31	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	4h 50m 15s2	4
15º	21	Dana, Humberto	Ford F-100	4h 53m 02s4	4
16º	43	Zabala Urriza, Antonio	Chevrolet Apache	3h 21m 52s	3
17º	57	López Oribe, Domingo	Ford Falcon F-100	3h 22m 51s	3
18º	60	Casanovas, Carlos	Ford 59 AB	3h 30m 55s	3
19º	44	González, Eloy	Chevrolet Apache	3h 32m 18s	3
20º	64	Alzari, Arístides	Chevrolet Apache	3h 42m 41s4	3
21º	52	Gaitero, Rafael	Ford 59 AB	3h 54m 01s2	3
22º	25	Aloé, Norberto	Chevrolet Apache	4h 36m 15s6	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 168,257 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Alberto Pairetti en la segunda: 56m 14s4 a un promedio de 178,165 km/h.

NO LARGARON: 23, Antonio Tempone; 26, Nello Marsilli; 31, Remo Gamalero; 45, Sergio Boscher; 48, Alberto Mazzuchini; 53, Alberto Gómez; 58, Nobel Bigliari; 66, Antec Pichetta.

ABANDONARON: 1, Dante Emiliozzi; 3, Jorge Cupeiro; 5, Juan Manuel Bordeu; 6, Oscar Eduardo Cordonnier; 8, César Horacio Malnatti; 9, Norberto Polinori; 10 Carmelo Galbatto; 11, Luis Rubén Di Palma; 12, Raúl Chabert; 14, José Manzano; 15, Carlos Alberto Menditeguy; 16, Rubén Roux; 17, Raúl Cottet; 18, Héctor Rey; 19, Mariano Calamante; 20, Juan Fólix Luluaga; 24, Nelson Prandi; 29, Marcial Feijoo; 30, Nicolás Bonifacio; 33, Plinio Abel Rossetto; 34, Aníbal A. Muñoz; 35, Luis A. Firris; 37, Ramón Sales; 40, Paglo Facchini; 41, Carlos Druetta; 42, Juan R. Machado; 46, Felipe Dalesio; 49, Adriano Rinaldi; 50, Eduardo Volpicina; 54, Mario Silvani; 55, Eduardo Matías; 59, Hugo Luchasi; 61, "Bamse"; 62, "Carlos Vidal"; 63, "Edy"; 65, Héctor Conti.

LOS MEJORES DE CADA VUELTA

Primera Vuelta: 1º Pairetti, 57m 02s8; 2º Bordeu, 57m 10s8; 3º Emiliozzi, 57m 14s4; *Segunda Vuelta:* 1º Pairetti, 56m 14s8; 2º Casá, 59m 38s8; 3º Tarducci, 1h 00m 38s2; *Tercera Vuelta:* 1º Casá, 59m 06s6; 2º Rienzi, 1h 02m 01s4; 3º Gailuzzo, 1h 02m 21s6; *Cuarta Vuelta:* 1º Casá, 1h 00m 39s4; 2º Pairetti, 1h 01m 02s4; 3º Tarducci, 1h 04m 45s4.

NOTA: El planillaje de la competencia fue realizado juntamente con el equipo de "Emoción en las Rutas" integrado por Luis García del Soto, Roberto Bó, Darío Rinaldi y Carlos Alfonso, encargados de llevar los controles estadísticos durante la transmisión.

PREMIO

CORSA - BAHCO



Tal como sucedió en la carrera de Carlos Casares, y como ocurrirá en todas las pruebas de TC, hicimos entrega el domingo de otro premio CORSA-BAHCO, destinado a estimular el esfuerzo de los copilotos que cumplen una labor tan importante como ignorada en estas competencias.

En esta oportunidad, el premio (una caja de herramientas Bahco), fue entregado a Héctor Ríos, acompañante de Pairetti, a quien vemos en la foto junto a nuestro Thiery y al jefe de jublicidad de la firma Bahco, Eduardo Frumento.

¡Felicitaciones, Ríos!

CORREDORES vs. PERIODISTAS
Sensacional partido de fútbol

Los equipos que integrarán corredores y acompañantes, principalmente de turismo carretera, por un lado, y periodistas de automovilismo de TV, radio, diarios y revistas especializadas por el otro, disputarán un amistoso partido de fútbol el 7 o el 8 de setiembre, por la noche, en la cancha del Cub YPF, en Republiquetas y Libertador.

Al respecto, ya se conocen algunos de los integrantes del equipo Los Galgos: Cupeiro, Casá, Viale, Menditeguy, Enrique Duplán y al arco Aldo Bellavigna.

El conjunto Los Plumas tendrá entre sus jugadores a destacados valores internacionales de nuestro fútbol: Ubaldo Antonio Carrozzo, el veterano Ermindo Angel Oneto, Amadeo Lamarque, Cacho González Rouco, Silvio Imas y varias de CORSA, que se mantienen en secreto para sorprender al DT contrario.

En la vuelta de Rojas un cronista de CORSA entrevistó a Cupeiro y logró sensacionales declaraciones: "A los periodistas les vamos a dar un pesto que se lo van a recordar toda su vida".

Por otra parte también hubo declaraciones del equipo Los Plumas: "La crónica del partido la vamos a hacer nosotros, así que será muy problemático que ganen Los Galgos!..." Por supuesto que pidió que no se publicara su nombre y nosotros, obviamente, cumplimos con su deseo.

Posteriormente se jugará otro partido en una cancha profesional —presumiblemente la de Boca Juniors— con recaudación para donar a alguna entidad de bien público. Eso es todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MAS POTENCIA PARA FERRARI

Esta es una Ferrari de características peculiares: no lleva ni el emblema de su constructor, se llama Dino y próximamente sería fabricada por Fiat. Su nueva cabeza de cilindros le agregó potencia al mismo tiempo que permite experimentar mejoras que utilizarán los Fórmula 1

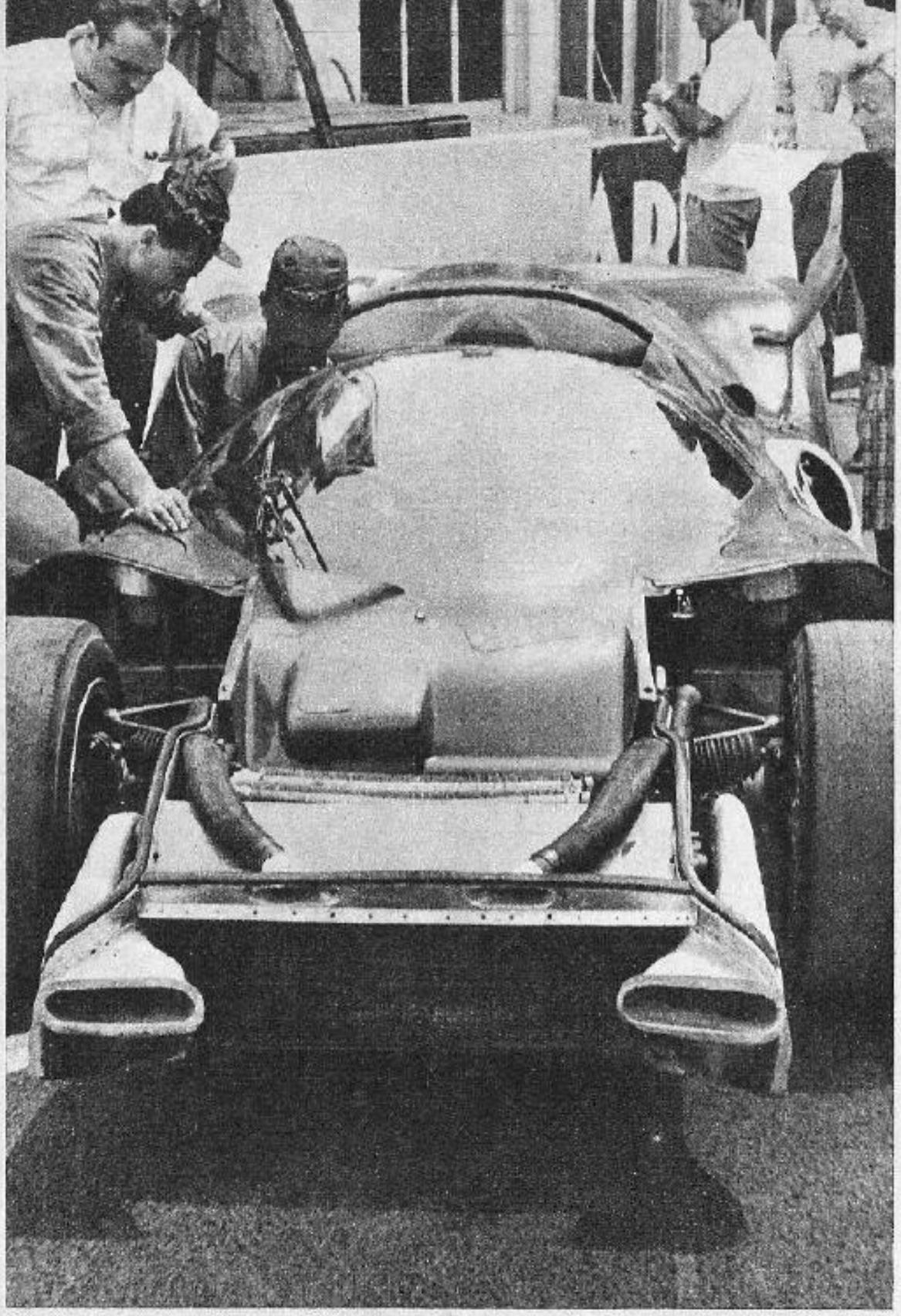
En la ciudad italiana de Maranello, en la fábrica de Enzo Ferrari, se produce por primera vez un automóvil que no lleva el nombre de su constructor ni el emblema del "cavallino" rampante que identifica sus productos: el Dino 206/S, es decir, 2 litros, seis cilindros, Sport.

Este automóvil que en su versión Prototipo y conducido por Scarfiotti obtuviera en 1965 el Campeonato Europeo de la Montaña, lleva el diminutivo del nombre de Alfredino Ferrari, único hijo de don Enzo, quien antes de morir en 1956, estableciera los fundamentos del diseño del motor de seis cilindros en V que lo impulsa. Un acuerdo entre Ferrari y Fiat llevaría pronto el Dino a la categoría GT, al hacerse cargo la firma de Turín de la construcción de 500 ejemplares, condición exigida por los reglamentos internacionales para esa categoría.

El motor Dino tiene cuatro árboles de levas en la cabeza y es alimentado mediante tres carburadores Weber 40DCN2, verticales de doble cuerpo. Sus cilindros, dispuestos en una V de 65°, miden 86 mm de diámetro y 57 mm de carrera para totalizar una cilindrada de 1.987 cm³. El encendido es Marelli, con bujías Champion; si en un principio se utilizaron dos bujías por cilindro, en la actualidad se utiliza una cabeza de bujía única. El Dino comenzó la Temporada 1966 con una cabeza de 10,8:1 de relación de compresión con la que alcanzaba 220 CV a 9.000 rev/min pero, ante el dominio de los Porsche, se decidió instalar una cabeza totalmente nueva que brindara un llenado más eficiente. Para ello se dispusieron —como en las viejas Bugatti— dos válvulas de admisión y una de escape en cada cilindro y con ello se logró llevar la potencia a 240 CV, el valor más alto alcanzado en un motor de dos litros, exactamente equivalente a la potencia que los Porsche vienen usufructuando desde principios del corriente año. Fue esta nueva cabeza la que permitió a Scarfiotti obtener el triunfo en la Cesanna-Sestriére y el mejor tiempo en la clasificación de la Cuesta de Friburgo.

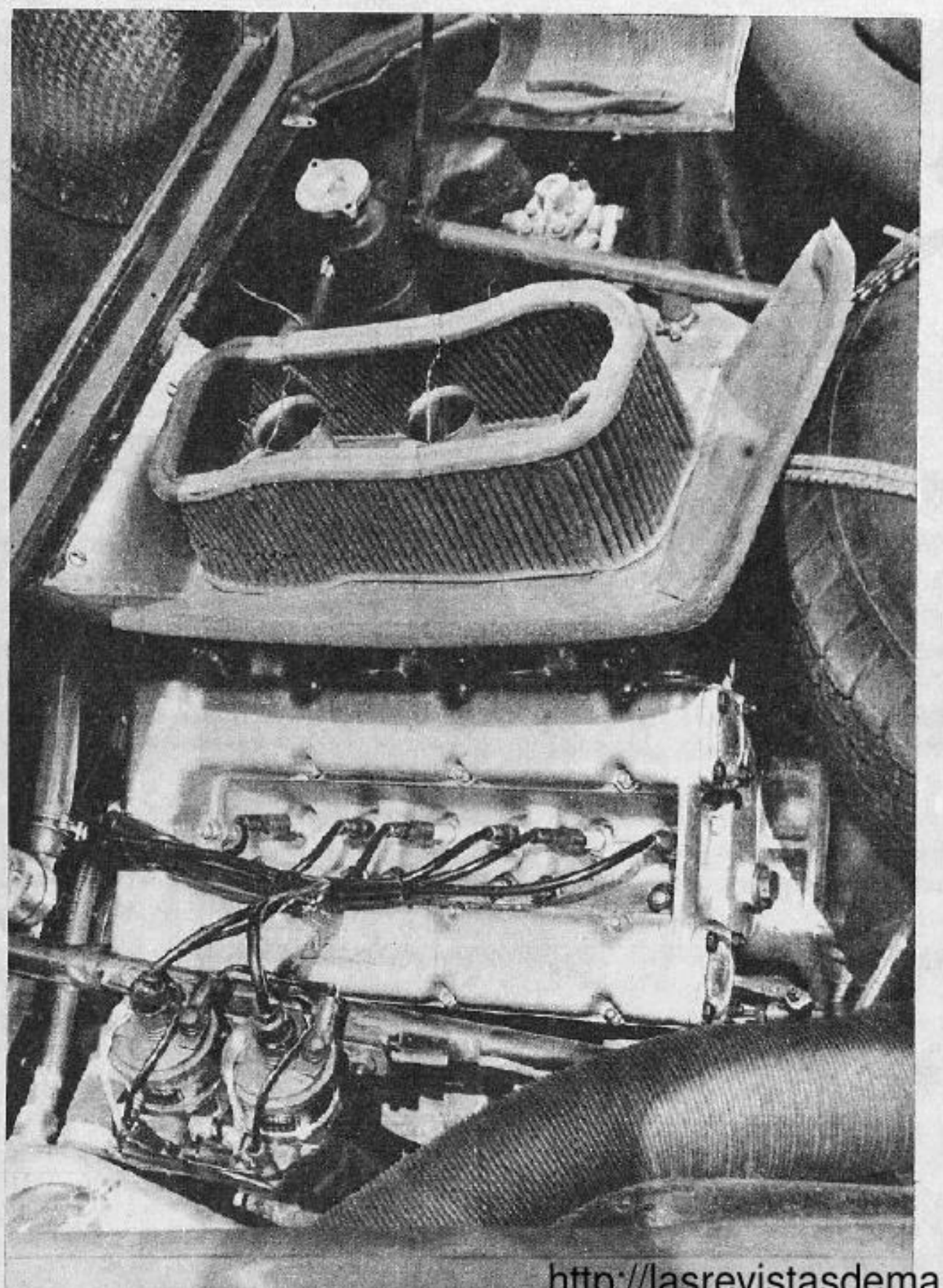
Un embrague tridisco Borg & Beck y una caja-puente de cinco velocidades transmiten la potencia a las ruedas Ferrari de aleación liviana, calzadas con neumáticos Dunlop 5.50 x 13 adelante y 7.00 x 13 atrás. Las ruedas son de fijación central a mariposa, tipo Rudge. Se utilizan frenos de disco Girling, estando los tra-

→





No siempre lo funcional es lo más bello y también Ferrari se vio obligado a cortar fluidas líneas del Dino con aletas delanteras para mejorar la estabilidad a alta velocidad. En este modelo, como en el 330P3 se adoptó el sistema Broadley de circulación de aire, con salida sobre el capot.



Compacto aprovechamiento del espacio debajo de la trompa del Dino 206/S. La chapa ajusta herméticamente sobre burletes de goma para obligar a todo el aire que entra por la nariz a ingresar a través del radiador y en los conductos de ventilación.

Este es el motor Dino de dos litros, con las tapas que se utilizaron hasta Le Mans, provistas de doble encendido. Las nuevas —que se usarán también en Fórmula Uno— tienen una sola bujía y tres válvulas por cilindro. Obsérvese el montaje del filtro de aire sobre los carburadores Weber verticales.

seros montados junto al diferencial y refrigerados mediante conductos de aire especialmente concebidos. Las suspensiones son, por supuesto a la Lotus, con resortes helicoidales, amortiguadores tubulares y barras de torsión antirrolido en ambos ejes.

Una mezcla de soluciones técnicas modernas se ha utilizado en el diseño del chasis, vestido con una carrocería realizada por Piero Drogo —muy parecida a la del "hemano mayor", el Ferrari 330P3— donde se destaca la gran superficie e inclinación del parabrisas junto a las escasas dimensiones del cockpit en altura y en ancho. La mejora del área frontal en esta parte se ve casi compensada por el mayor ancho del vehículo, determinado por el uso de ruedas de gran espesor. Básicamente, el chasis consiste en una estructura reticulada de tubos de acero de pequeño diámetro, pero en el centro se convierte en semiportante con el agregado de paneles de aluminio remachados a los elementos tubulares básicos. También se utilizan algunos elementos de plástico pegados al metal. El Dino 206/S tiene una distancia entre ejes de 228 cm y trochas de 136 y 135,5 cm adelante y atrás respectivamente; su máxima longitud es de 387,5 cm, su ancho de 168 cm y su altura de 95 m. Con las nuevas cabezas de cilindros, sus 550 kg pueden viajar casi a 280 km/h.

El Dino no es solo la eficiente arma que Ferrari está preparando para atacar en el Campeonato de Marcas de 1967, es el prototipo del Gran Turismo que produciría Fiat y es además un banco de pruebas para soluciones técnicas que la gente de Maranello aplica después sobre los monopostos de Fórmula Uno. Caso concreto es la nueva cabeza de cilindros de tres válvulas que equipará los tres monopostos que estarán presentes en el Grand Prix de Italia, el próximo 4 de setiembre en Monza.

Y es, además, la periódica dosis de realidad con que don Enzo alimenta los sueños de los fanáticos del "cavallino"... y los de los que no lo son.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POKER DE ASES



Graham Hill, el obrero genial.



Dan Gurney, el mejor norteamericano de todos los tiempos.



Jim Clark, nacido para manejar a más de 200 km/hora.



John Surtees, siempre al límite, siempre al límite...

Por cierto, los pilotos de la dorada época del 30 eran excepcionales. Pero ni Jim Clark ni Graham Hill ni John Surtees ni Dan Gurney tienen nada que envidiarles

por STIRLING MOSS
exclusivo para CORSA

Ya sabemos que todo tiempo pasado fue mejor. Hasta en cuanto se refiere a los héroes. Aparentemente nunca hubo una mujer pasional como Greta Garbo, nunca hubo un peso pesado como Dempsey ni un pistolero como Al Capone. Nunca hubo corredor pedestre como Paavo Nurmi y —según los sabelotodos— nunca hubo un corredor de autos como Tazio Nuvolari.

Si escuchamos a algunas personas, parecería que cuando llegó la Segunda Guerra Mundial, se terminaron las carreras de autos para nunca reiniciarse. Y que los Caracciola, los Nuvolari, los Rosemeyer y los Varzi pertenecen a una raza que murió para siempre.

No creo que sea para tanto. Por cierto que la década del 30 fue pródiga en autos maravillosos, aunque fuera porque tenían muchísima potencia y bastante poca estabilidad. Fue una época de autos heroicos, muy difíciles de mantener sobre el camino.

Pero no creo que en esa época los corredores fueran necesariamente mejores que los de hoy.

Para mí, estas últimas temporadas de automovilismo, han demostrado plenamente una cosa: estamos en una época de oro ahora, hoy. Nunca se ha manejado tan bien ni bajo condiciones tan competitivas. Por lo menos no ocurrió durante los 17 años en los que de algún modo y tuve que ver con las carreras...

John Surtees es un volante que puede compararse con cualquiera de épocas pasadas. Y sin embargo yo no lo considero netamente superior a ninguno de sus rivales como Jim Clark, Dan Gurney, o Graham Hill. Creo que los cuatro andan más o menos lo mismo —y no olvidarse del "nuevo", Jimmy Stewart— lo que indica cuán alto es el nivel actual en lo que a conducción deportiva se refiere.

Cada uno de los cuatro tiene su propio carácter bien definido. Tienen estilo distintos y llegaron a la cima por vías distintas.

—Dan Gurney es el prototipo del norteamericano grandote que fue a la universidad. Tiene muy buen talante y un knack para las carreras. No siempre tiene autos de primera línea, pero cuando le toca un auto bueno, nos hace recordar a todos que maneja. Es posiblemente el mejor norteamericano que hemos visto en carreras Grand Prix. Creo que un día será campeón mundial.

—Graham Hill tiene menos cualidades innatas que los otros tres que yo he nombrado. Logró ubicarse donde está por inteligencia, determinación, tesón y un profundo conocimiento técnico que le permite adecuar su BRM a cada circuito. Es el supremo ejemplo del corredor-mecánico; el más profesional de todos.

—Jimmy Clark, en contraposición, es el corredor nato, instintivo. Tiene más habilidad innata que cualquiera que yo haya visto hasta ahora. Cuando su Lotus anda fuerte, es prácticamente imposible ganarle.

—John Surtees es un volante muy espectacular. Hace cuatro o cinco años, cuando él y yo nos encontrábamos en las pistas, era una tromba manejando. Para mí, verlo en el espejo era empezar a preocuparme.

John siempre andaba tan cerca del límite que era inevitable que ocurrieran cosas sensacionales. Yo le he visto uno y mil veces con el auto viajando apresuradamente hacia el peligro; pero John tiene una enorme habilidad natural y casi siempre sacaba a tiempo las castañas del fuego. Tiene reflejos tan veloces que siempre puede, en el menor de los casos, reducir el impacto.

Si usted venía siguiéndolo de atrás, por momentos casi podía leer la marca en la trompa del coche. De repente usted vería un flanco, luego el otro. A veces se veía un lado, a veces la cola, a veces la trompa.

Desde que empezó a correr en Grand Prix, siempre fue uno de los corredores más rápidos, pero no siempre el más efectivo. Siempre llegaba a la primera fila en los entrenamientos, pero terminar... eso era otra cosa.

Yo creo que en gran medida se debía a que estaba en esa época transicionando entre dos y cuatro ruedas. Cuando fue motociclista, su habilidad y su vigor habían dominado netamente esa escena y fue nada menos que 7 veces campeón mundial con la MV 4 cilindros.

Como Nuvolari, Rosemeyer, Varzi y Ascari, estaba cambiando de medio y resuelto a toda costa a llegar al tope fuera como fuera. Hoy en día, sin embargo, ha eliminado esa locura y se limita a manejar muy, muy ligero.

John siempre tuvo suerte en tener autos que andaban bien. Ahora se ha ido de Ferrari pero los Cooper-Maserati parecen empezar a andar. Además, es un hombre dedicado por entero a las carreras. No habla ni piensa de otra cosa que los autos. Es un profesional dispuesto a sacrificar cualquier cosa con tal de andar un poco más ligero.

Mucha gente dirá que los serios y reconcentrados profesionales de hoy no podrían haber convivido con los alegres extravertidos de la década del 30. Quizá. Pero nadie puede estar seguro.

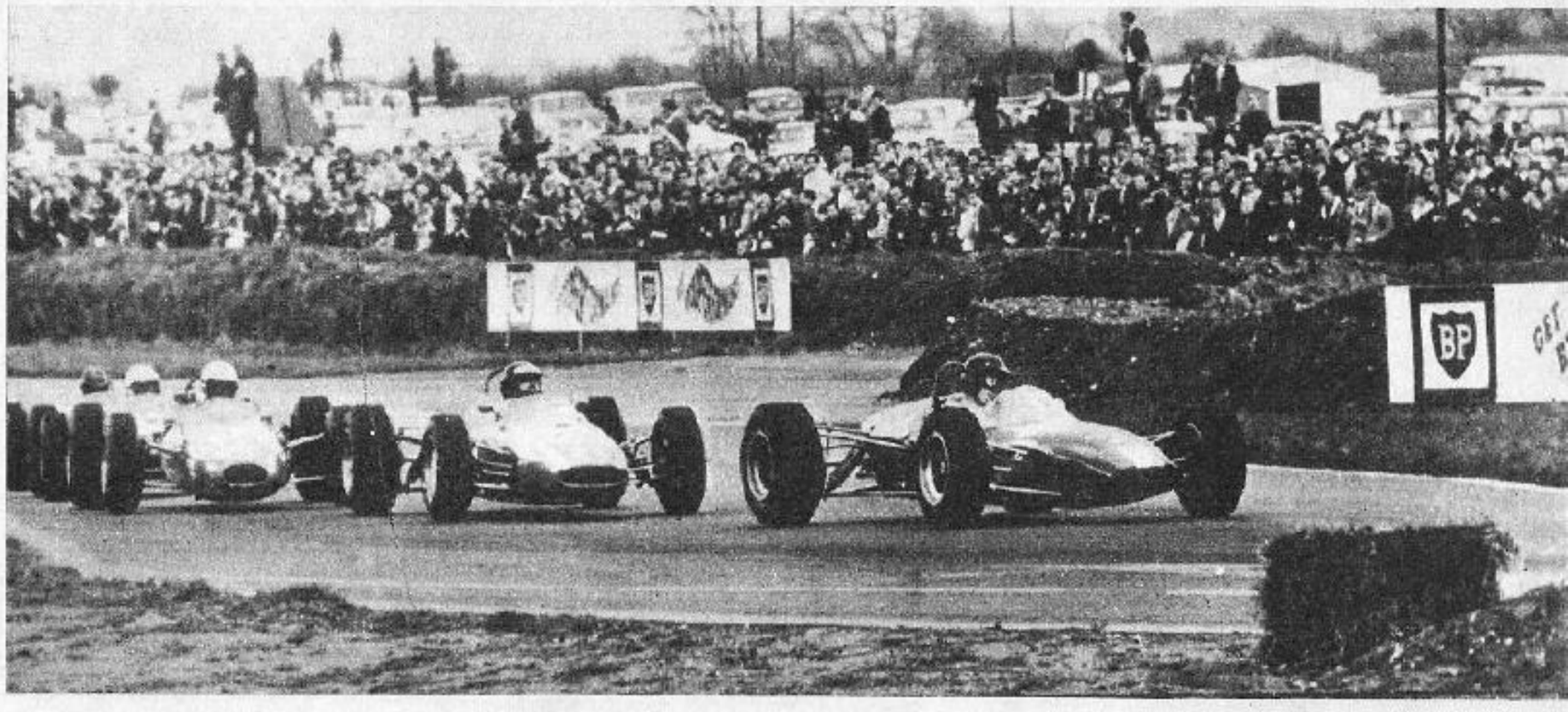
PARA DAR Y REGALAR

Por PEDRO ANIBAL REVOREDO

Los Brabham son los más difundidos entre los automóviles de Fórmula Tres. Formaron el grueso del contingente que vino a nuestro país y ganaron tres de las cuatro carreras realizadas aquí.



El norteamericano Roy Pike encabeza la carrera de Snetterton. Esta escena es común en esta difícil Fórmula: cinco automóviles entrando juntos a la línea de llegada.

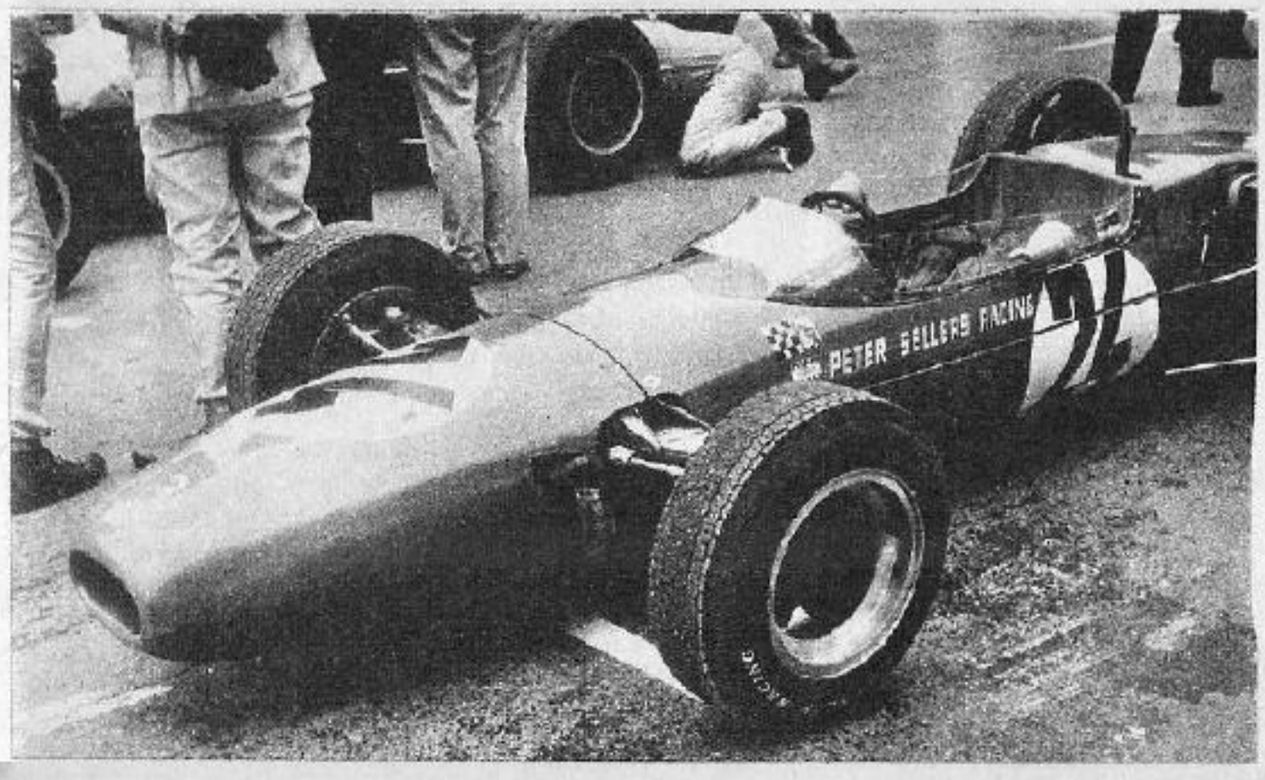


Pairetti fue el más destacado de los pilotos argentinos que corrieron en Europa; la fotografía lo muestra entrando en punta en la parabólica de Monza, pista sobre la que alcanzó su mejor actuación.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Aquí un resumen de lo actuado en F. 3, fórmula de hermosa trayectoria que cada domingo anima el panorama internacional y encumbra nuevos pilotos



El actor cinematográfico Peter Sellers también se ha interesado en la F. 3 y ha formado una escudería integrada por Lotus 35 que conducen Brian y Barry Hart.



Jonnathan Williams y Christopher Irwin son los dos mejores pilotos de la F. 3. Aquí los vemos junto a Nasif Estéfano, luego del triunfo del segundo en el Autódromo Municipal.

Todas las semanas los camiones de los principales equipos europeos de Fórmula Tres viajan por las rutas de Europa con destino a algún circuito automovilístico. Domingo a domingo el equipo del Fulano Racing Team organiza y desorganiza sus cuchetas, sus herramientas, sus automóviles al costado de la pista de Reims, de Mónaco, de Monza, de Zolder, de Brands Hatch. Despierto nuestro interés por la presencia de varios de esos equipos en nuestro país a principios de este año y su natural consecuencia, la participación de argentinos en las competencias europeas, ensayaremos un análisis de lo ocurrido hasta ahora en 1966, en el seno de esta Fórmula promocional que está en su tercer año de vigencia. Nuestro análisis no surge de la observación desde el borde de la pista, sino frente a tablas estadísticas que ilustran lo ocurrido en las veinticinco principales carreras disputadas en los primeros meses del año.

Si bien es incuestionable la superior calidad conductiva de hombres como Irwin y J. Williams, es lícito preguntarse hasta qué punto —en el caso particular de la actual Fórmula Tres— los resultados estadísticos ofrecen un panorama justo. La paridad existente entre la performance mecánica y la calidad conductiva de los principales actores de estas carreras hace que, especialmente en algunos circuitos, la carrera se defina por imponderables sobre la línea de llegada, entre cuatro, cinco o seis automóvies que terminan separados por escasos centímetros. En Monza, por ejemplo, la técnica del "slipstreaming" —viajar en el hueco dejado en el aire por el automóvil que va delante— nivela las diferencias de potencia y pone constantemente en peligro la posición del que va circunstancialmente adelante. Nos preguntamos en qué medida puede considerarse deficitaria la calidad mecánica o la conducción de quien termina sexto a menos de un segundo del primero. Si las actuacioes de Irwin y especialmente de Williams parecen desmentir esto, obsérvese que las veinticinco carreras analizadas tuvieron catorce ganadores diferentes.

Las carreras realizadas en la Argentina tuvieron una significación especial: fueron las primeras competencias con participación verdaderamente internacional que se realizaron en Fórmula Tres fuera de Europa. Mirando hacia adentro, llegaron en un momento en que el país tiene nivel técnico, mecánico e industrial para construir automóviles como éstos. El único problema reside en los motores, pero es un hecho puramente circunstancial el que los F-3 competitivos de cualquier origen se vean precisados a utilizar el motor Cosworth inglés.

Así a los automóviles realizados en Francia (Matra, Alpine, Pygmée, Grac), Inglaterra (Brabham, Cooper, Lola, Lotus), Italia (De Sanctis, BWA, Branca, Wainer, De Tomaso, Foglietti, Antonucci, Bellassi, Tecno, Stanguellini, Bianchini, etc.), Alemania Oriental (Melkus), Checoslovaquia (Skoda) se le agregan los más modestos (por ahora) realizados en América del Sur, tales como el Willys-Renault brasilero, el Beco uruguayo y los varios argentinos que, generalmente orientados hacia MN F.2, están en avanzado proceso de construcción y que, una vez experimentados y desarrollados, sólo necesitarán montar un Cosworth para estar a nivel competitivo internacional.

LOS AUTOMOVILES

Seis marcas constructoras de automóviles de Fórmula Tres pelean domingo a domingo por alcanzar la primacía: Brabham, Matra, Lotus, Alpine, De Sanctis y Lola. Con la única excepción de Alpine, todos son impulsados por motores Ford-Cosworth; el automóvil francés utiliza un Renault.

Los Brabham ganaron ocho competencias, pero de menor importancia o donde únicamente ellos estaban habilitados para el triunfo. Comenzaron el año ganando las tres primeras competencias de la Temporada Internacional Argentina con el escaso escollo de los Alpine en Rosario. Luego siguió una victoria de Irwin en Goodwood donde sólo corrieron automóviles Brabham al abandonar los Lotus de Charles Lucas conducidos por Piers Courage y Roy Pike; una victoria de Davies en Zolder donde corrió algún veterano Lotus, las insignificativas victorias de Brambilla en Roma y Vallelunga y el único triunfo resonante en Crystal Palace con Irwin, al batir a los Lotus oficiales.

Los Lotus ganaron seis competencias, la mayoría de ellas importantes. El De Sanctis de Jonnathan Williams vio la bandera a cuadros, triunfador cinco veces en la misma Italia de la cual es oriundo; dos veces Monza, Garda, Caserta y Pergusa, no alcanzan sin embargo para llevarlos a un primer plano internacional. Los Lola lograron tres buenos triunfos: con Offenstadt en Mar del Plata, con Beckwith en Barcelona y en el Trofeo Vigorelli en Monza. Los Alpine aparecieron en las últimas competencias con un prometedor resultado: segundo en Rouen en manos de Weber, detrás del ganador Courage y delante de Servoz-Gavin, Hitchcock, Rollinson, Slotemaker, Williams y otros personajes fuertes de la Fórmula. Siete días después en Magny-Cours se ubicaron 1° y 2° con Weber y Mauro Bianchi adelantándose al Matra de Servoz-Gavin, al Brabham-DAF de Beckwith, y a los Brabham de Chris Williams, Hitchcock y Rollinson. Pero la más sensacional actuación ha correspondido a los Matra: Jean Pierre Beltoise corrió solamente en Mónaco, en la competencia más importante realizada hasta el momento y se llevó la victoria. John Fenning cambió de monta (nuevo Matra del Ken Tyrell Racing Team) y se impuso en el Grand Prix de Reims, segunda carrera del año en importancia.

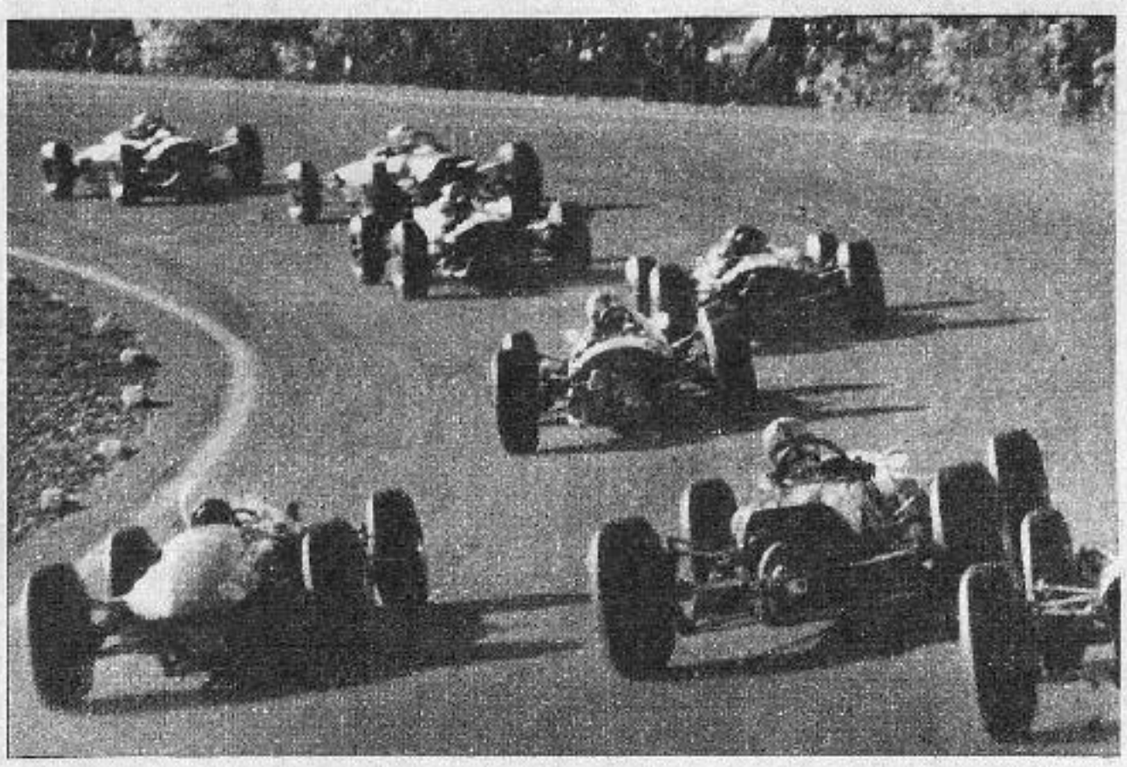
Como resumen de este repaso 1966, queda la evidencia de que Matra y Lotus son, en este momento, los más veloces y efectivos, habiendo quedado, sin embargo, en manos de Brabham el mayor número de triunfos.

LOS CONDUCTORES

Entre los conductores que participan más asiduamente de Fórmula Tres, se destacan por lo realizado en las competencias del presente año nuestros visitantes Irwin, Jonnathan

F3 AL DIA

Williams y Courage, además del norteamericano Roy Pike y el sudafricano Mike Beckwith. Estos corredores están en casi todas las pistas, pero hay otros que solo corren algunas competencias importantes en las cuales logran sobresalir: Revson, Beltoise, Offenstadt, Moser, Weber, Mauro Bianchi, De Adamich, Blockdyk. Otros confirmaron la calidad demostrada el año anterior: Fenning, Gethin y Christopher Williams. Los argentinos Pairetti y Cupeiro no alcanzaron a figurar dentro de la lista de los mejores por razones de inexperiencia, de organización, inferioridad mecánica o lo que fuere, pero debemos destacar —como un ejemplo de lo que pudiera ser— la gran actuación de Pairetti en Garda y Monza.



Alpine, Lotus y Brabham integraron el lote de F. 3 que vimos en nuestros pais, a principios de este año. Su presencia sirvió para alentar a nuestros constructores.

RESUMEN 1966 DE FORMULA TRES

Contabilizando las veinticinco competencias de jerarquía disputadas hasta el momento, hemos reunido elementos para un análisis que permite deducir los conductores más exitosos de la Fórmula Tres en 1966. Hemos asignado la tradicional escala de puntos 9, 6, 4, 3, 2, 1, a los seis primeros clasificados en cada una de las veinticuatro competencias y he aquí los cómputos:

1º	Irwin, Christopher (GB)	Brabham-Cosworth	59
2º	Williams, Jonnathan (GB)	De Sanctis-Cosworth	57
3º	Courage, Piers (GB)	Lotus-Cosworth	40
4º	Brambilla, Ernesto (I)	Brabham-Cosworth	34
5º	Pike, Roy (EU)	Lotus-Cosworth	31
6º	Beckwith, Mike (AS)	Lola-Cosworth	27
7º	Williams, Christopher (GB)	Brabham-Cosworth	24
8º	Stuart, Charles Crichton (GB)	Brabham-Cosworth	23
9º	Fenning, John (GB)	Matra-Cosworth	22
10º	Gethin, Peter (GB)	Brabham-Cosworth	20
11º	Weber, Jacques (F)	Alpine-Renault	19
12º	Davies, Martin (Atl)	Brabham-Cosworth	15
13º	Estéfano, Nasif (Arg)	Brabham-Cosworth	14
13º	Offenstadt, Eric (F)	Lola-Cosworth	14
13º	Cardwell, John (GB)	Lotus-Cosworth	14
16º	Hart, Brian (GB)	Brabham-Cosworth	13
17º	Bianchi, Mauro (Bél)	Alpine-Renault	12
17º	Facetti, Carlo (I)	Brabham-Cosworth	12
19º	Troberg, Picko (Sc)	Brabham-Cosworth	11
20º	Regazzoni, Gianclaudio (Sz)	Brabham-Cosworth	10
20º	Magilone, Antonio	De Sanctis-Cosworth	10
22º	Beltoise, Jean Pierre (F)	Matra-Cosworth	9
22º	De Adamich, Andrea (I)	Brabham-Cosworth	9
22º	Moser, Silvio (Sz)	Brabham-Cosworth	9
22º	Revson, Peter (EU)	Lotus-Cosworth	9

Los siguen con 8: Manfredini (Wainer), Servoz-Gavin (Matra), "Tiger" (De Sanctis); con 5: Blockdyk (Brabham), Cupeiro (Brabham); con 4: Ahrens (Brabham), Bellassi (Bellassi), "Cacho" (Brabham), Dubler (Brabham), Hitchcock (Brabham), Stiller (Lotus), Thoroddson (Brabham); con 3: Baghetti (Branca), Mohr (Brabham), Pescarolo (Matra), St. John (Brabham), Vidal (Brabham); con 2: Bell (Lotus), Bondurant (Brabham), Calloy (Brabham), "Geky" (Wainer), Knight (Brabham), Oliver (Brabham), Pairetti (Brabham), Rollinson (Brabham); con 1: Bordeu (Brabham), Fielding (Brabham), Haworth (Brabham), Jausseud (Matra), Slotemaker (Brabham) y Vianini (Brabham).

FECHA	COMPETENCIA	GANADOR	MARCA	MEJOR BRABHAM	MEJOR LOTUS	MEJOR OTRA MARCA
23/1	Buenos Aires	Irwin	Brabham	1º Irwin	7º von Wendt	5º Lola (Offenstadt)
30/1	Rosario	Moser	Brabham	1º Moser	Abandonaron	3º Alpine (M. Bianchi)
6/2	Mendoza	Stuart	Brabham	1º Stuart	11º von Wendt	4º Lola (Offenstadt)
13/2	Mar del Plata	Offenstadt	Lola	2º Stuart	Abandonaron	1º Lola (Offenstadt)
8/4	Snetterton	Pike	Lotus	2º Gethin	1º Pike	
11/4	Goodwood	Irwin	Brabham	1º Irwin	——	
17/4	Pau	Courage	Lotus	2º C. Williams	1º Courage	3º Alpine (Weber)
24/4	Barcelona	Beckwith	Lola	2º C. Williams	3º Stiller	1º Lola (Beckwith)
24/4	Monza	Williams	De Sanctis	3º Brambilla	14º Braga	1º De Sanctis (J. Williams)
1/5	Trofeo Vigorelli	Beckwith	Lola	3º Irwin	6º Courage	1º Lola (Beckwith)
8/5	Zolder	Davies	Brabham	1º Davies	9º Bell	
8/5	Lago di Garda	Williams, J.	De Sanctis	2º Facetti	Abandonaron	1º De Sanctis (J. Williams)
14/5	Silverstone	Pike	Lotus	2º Irwin	1º Pike	17º Cooper (Baker)
15/5	Grand Prix de Paris	Revson	Lotus	2º Troberg	1º Revson	3º Matra (Pescarolo)
16/5	Brands Hatch	Courage	Lotus	2º Gethin	1º Courage	
21/5	Mónaco	Beltoise	Matra	2º Irwin	3º Cardwell	1º Matra (Beltoise)
29/5	Roma	Brambilla	Brabham	1º Brambilla	Abandonaron	4º Wainer (Manfredini)
30/5	Crystel Palace	Irwin	Brabham	1º Irwin	2º Courage	
9/6	Vallelunga	Brambilla	Brabham	1º Brambilla	11º Genovese	4º Wainer (Manfredini)
19/6	Caserta	Williams, J.	De Sanctis	2º Brambilla	Abandonaron	1º De Sanctis (J. Williams)
26/6	Lotería de Monza	Williams, J.	De Sanctis	1º Irwin	7º Cardwell	5º Wainer ("Geky")
2/7	Reims	Fenning	Matra	4º Irwin	2º Pike	1º Matra (Fenning)
10/7	Rouen	Courage	Lotus	4º Hitchcock	1º Courage	2º Alpine (Weber)
17/7	Magny-Cours	Weber	Alpine	4º Beckwith	Abandonaron	1º Alpine (Weber)
7/8	Pergusa	Williams, J.	De Sanctis	2º Brambilla	4º Cardwell	1º De Sanctis (J. Williams)

MARCA Y MODELO	PAIS	MOTOR	CAJA DE CAMBIOS	CHASIS	PILOTOS PRINCIPALES
ALPINE 66	Francia	Renault Gordini	VW Hewland Mk 6	Tubular	Mauro Bianchi, Jacques Weber, Henri Grandshire
BRABHAM 66	Gran Bretaña	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Tubular	Christopher Irwin, Roger Mac
BRABHAM DAF 66	Holanda	Cosworth Ford MAE 6	DAF Variomatic	Tubular	Mike Beckwith, Rob Slotemaker
BRANCA 66	Italia	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Semiportante	Giancarlo Gagliardi
BWA 322	Italia	Cosworth Ford MAE 6	VW Colotti type 48	Semiportante	Enzo Corti, Boley Pittard, Giovanni Lo Voi
COOPER 83	Gran Bretaña	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Tubular	Widdows, Martini, Remigio Cianfriglia
DE SANCTIS 66	Italia	Cosworth Ford MAE 6	VW Colotti type 48	Tubular	Jonathann Williams, Antonio Maglione, "Tiger"
DE TOMASO 66	Italia	Cosworth Ford MAE 6	VW De Tomaso	Semiportante	Franco Bernabei
FOGLIETTI 66	Italia	Foglietti Ford	VW Hewland Mk 6	Tubular	
LOLA 60	Gran Bretaña	Cosworth Ford MAE 6	VW Colotti type 48	Monocasco	Mike Beckwith
LOTUS 41	Gran Bretaña	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Tubular	Roy Pike, Piers Courage, John Cardwell
MATRA 66	Francia	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Monocasco	Jean Pierre Jaussaud, Jean Servoz-Gabin, Henri Pescarolo
PYGMEE 66	Francia	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Monocasco	Eric Offenstadt
SKODA	Checoslovaquia	Skoda MB	Skoda	Tubular	
WAINER 66	Italia	Cosworth Ford MAE 6	VW Hewland Mk 6	Tubular	"Geky", Corrado Manfredini.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VELADAS DE CONCIERTO

El programa laureado con el MARTIN FIERRO 1965 donde los más grandes intérpretes y la música más selecta se conjugan para ofrecer un espectáculo de excepcional jerarquía.
Producción y Comentarios: OMAR CERRUTTI.

LS 82 TV CANAL 7
Decano de la Televisión Argentina

JUEVES 21 HS.

ACTUARAN EN ESTE CICLO CONJUNTOS DE CAMARA:

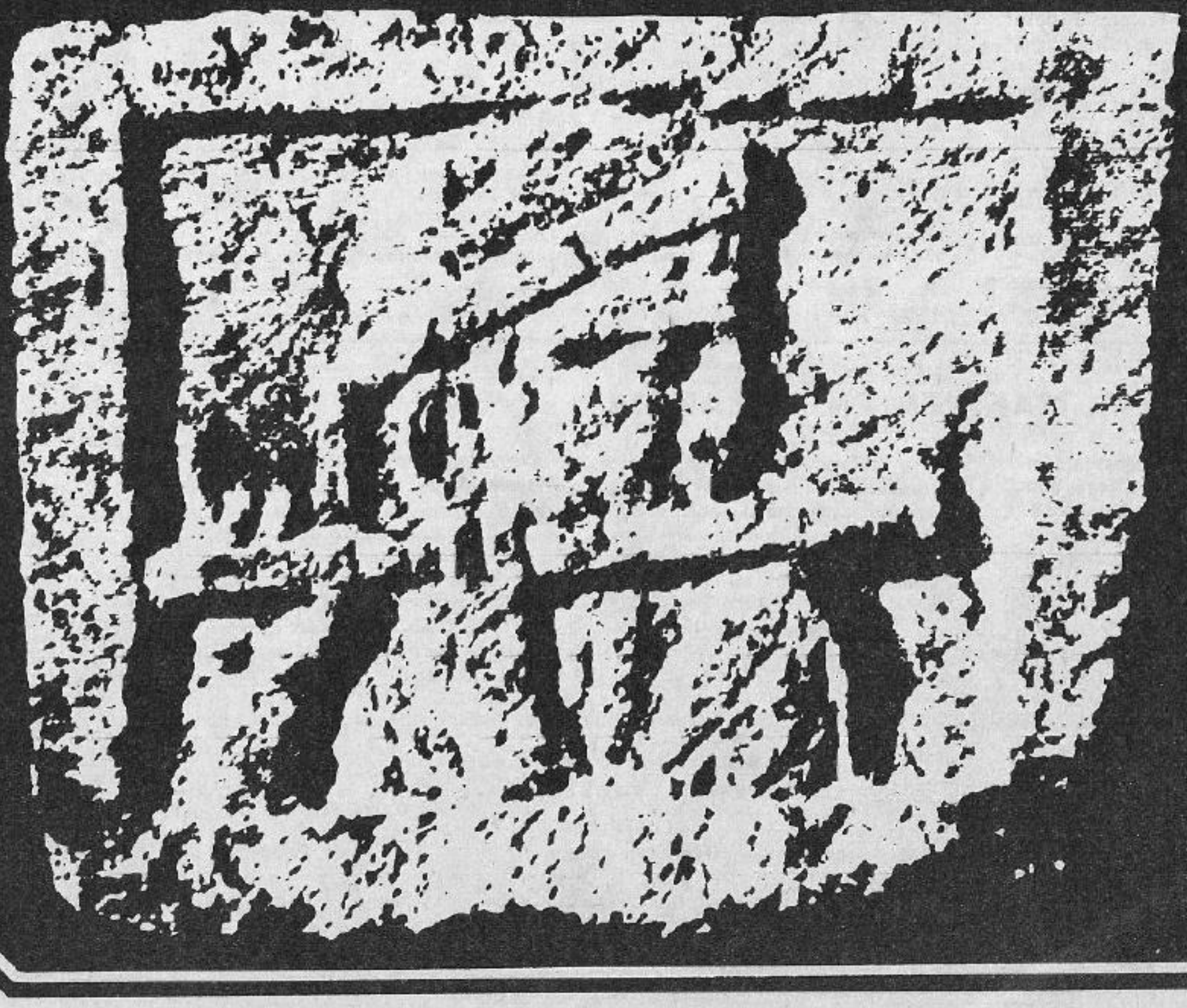
- Cuarteto Acedo
- Los Solistas de Zagreb
- Virtú Maragno y conjunto instrumental
- Orquesta Bach de Leipzig.
- Orquesta de Cámara de Hamburgo
- Orquesta de Cámara de Versalles
- Quinteto Chigiano
- Trío Barroco (clave, flauta y oboe)
- Trío Estable de Rosario (piano, violín y violoncelo)

DANZA:

- Olga Ferri Enrique Lommi
- Paulina Ossona y su Conjunto Nueva Danza

SOLISTAS:

- Anahí Carfi (violín)
- Washington Castro (violoncelo)
- Lía Cimaglia - Espinosa (piano)
- Víctor de Narké (canto)
- Jorge Fontenla (piano)
- Nelson Freire (piano)
- Robert Gerle (violín)
- Brunilda Gianneo (violín)
- Alicia de Larrocha (piano)
- Tila y John Montés (piano)
- Martha Noguera (piano)
- Flora Nudelman (piano)
- Pomponio - Zárate (guitarras)
- Karl Richter (clave y órgano)
- Pía Sebastiani (piano)
- Jorge Zulueta (piano)





Jack Brabham ganó otra vez en Fórmula Dos, con Hulme obedientemente a la cola.

F2: SIETE VECES BRABHAM

La pareja integrada por Jack Brabham y Denis Hulme repitió por séptima vez en el año la demostración de su seguridad conductiva y de la calidad mecánica de los automóviles que fabrica el australiano con el valioso concurso de los motores japoneses Honda, al imponerse en la más importante de las carreras que integraron el programa del fin de semana en el circuito de Karlskoga, en Suecia.

Los dos Brabham de fórmula dos, tomaron la punta junto al Lotus de Clark estableciendo un escalofriante duelo por espacio de ocho vueltas. Finalmente a partir de la vuelta 15, Brabham y Hulme comenzaron a separarse gradualmente de sus seguidores para correr sin mayores inquietudes hacia el final de la carrera. Clark terminó tercero a pesar de sus esfuerzos, a casi siete segundos de Hulme. El otro Lotus oficial, conducido por Peter Arundell, llegó sexto detrás de otros dos Brabham. Los tres Lola —uno de ellos conducido por Surtees— sufrieron fallas mecánicas que los obligaron a abandonar.

En la competencia de fórmula tres sólo bastaron dos circuitos al piloto de pruebas de Brabham, Chris Irwin para ganar 150 metros de ventaja sobre su más inmediato perseguidor y mantenerlos en las 18 vueltas restantes, repitiendo su triunfo de siete días antes en Dinamarca... La lucha por los puesos subsiguientes ofreció las mejores alternativas de la carrera.

En la competencia reservada a automóviles de turismo hasta 2 litros, los Alfa Romeo GTA vengaron el triunf que obtuviera BMW en Spa: llegaron primero y segundo, conducidos por el austriaco Jochen Rindt y el corredor local Harald Kronegaard.

GRAND PRIX DE KANON
Circuito de Karlskoga - 21/VIII/66

CLASIFICACION - FORMULA DOS

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo
1º	Brabham, Jack ..	Australia	Brabham-Honda	42m27s2
2º	Hulme, Denis ...	N. Zelandia ..	Brabham-Honda	42m30s4
3º	Clark, Jim	G. Bretaña ..	Lotus-Cosworth	42m37s0
4º	Taylor, Trevor ..	G. Bretaña ..	Brabham-Cosworth	43m16s4
5º	Ahrens, Kurt	Alemania ...	Brabham-Cosworth	43m23s6
6º	Arundell, Peter ..	G. Bretaña ..	Lotus-Cosworth	43m30s1
7º	Bonnier, Joaquim .	Suecia	Brabham-Cosworth	43m52s2

ABANDONARON: Jochen Rindt (Austria), Brabham-Cosworth; John Surtees (Gran Bretaña), Lola-Cosworth; Frank Gardner (Australia), Lola-Cosworth; y Alan Rees (Gran Bretaña), Lola-Cosworth.

CLASIFICACION - FORMULA TRES

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo
1º	Irwin, Christopher	G. Bretaña ..	Brabham-Cosworth	29m04s5
2º	Courage, Piers ...	G. Bretaña ..	Lotus-Cosworth	29m08s6
3º	Pike, Roy	E. Unidos ...	Lotus-Cosworth	29m09s3
4º	Kottulinsky, F. ...	Suecia	Lotus-Cosworth	29m09s8
5º	Ahrens, Kurt	Alemania ...	Brabham-Cosworth	29m22s8

TRIUNFO BMC: MAKINEN EN FINLANDIA

El Rallye de los Mil Lagos, la competencia filandesa que otorga puntos para el Campeonato Europeo de Rallies, no es un atractivo publicitario ni siquiera atrae un gran número de participantes extranjeros como Montecarlo a los Tulipanes en Holanda. Sin embargo, con la participación de los mejores volantes escandinavos el Rallye de los Mi Lagos se constituye en lo más representativo del tipo de rallies que ha formado a los mejores participantes de la actividad como los filandeses Toivonen, Aaltonen, Makinen y Keinanen. Además, atrae a participantes rusos. Al igual que en los demás países escandinavos, en los caminos finlandeses se permiten muy bajas velocidades y se hace necesario conseguir una propiedad privada para recorrer los tramos selectivos de donde saldrá el ganador del rally. En estos tramos se utilizan caminos boscosos con difíciles caminos de los cuales los escandinavos saben sacar buen provecho. Algo así ocurrió este año en el cual los nórdicos acapararon los primeros lugares en la clasificación. Los competidores comenzaron el último viernes para terminar la competencia anteayer sobre un recorrido total de 2.278 km. La victoria correspondió a Tim Makinen en Morris-Cooper, quien de esta manera se impone por segundo año consecutivo y se desquitó de su descalificación del primer puesto de este año en el Rallye de Montecarlo.

Makinen ganó para BMC el primer puesto y la Copa de Marcas. En segundo lugar terminó el nórdico Volvo de Tom Trana.

RALLYE DE LOS MIL LAGOS
Suomen Autokiubi - 2278 km - 19 - 21/VIII/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	País	Marca	Clase	Puntos
1º	Makinen, Timo ..	Finlandia .	Morris-Cooper S	TS-2	8368
2º	Trana, Tom	Suecia ...	Volvo 122 S	TS-3	8484
3º	Aaltonen, Rauno .	Finlandia .	Morris-Cooper S	TS-2	8561
4º	Virtapuro, Risto ..	Finlandia .	Volvo 122 S	TS-3	8675
5º	Lampinen, Simo .	Finlandia .	Saab Sport	TS-1	7856

MONTEKART: CAMERIERI Y MEJIAS

Jorge Mejías es un tipo chiquito —bien comparable con Silvio Moser— que se apila todos los triunfos en la fórmula stock. Debe colocar una suficiente cantidad de peso para llegar a los 125 kg que exige el reglamento para el peso total del kart con piloto incluido lo cual le brinda las ventajas de correr con el peso justo más colocar las pesas en el lugar más conveniente para la mejor distribución de masas en su vehículo. Todo eso sumado a su motor RF realizado por Rafaldi y Fattorini (diseñadores de la motocicleta Tehuelche y un chasis Fox lo sitúan como número puesto para el triunfo en cada competencia de fórmula stock, como lo es Herceg en fórmulas "A" y "B".

La primera serie se disputó a diez vueltas resultando vencedor Lopetegui con cinco segundos de ventaja sobre Sarmiento; pegado a éste llegó tercero Aldo Arlandi y más atrás Damiani y Galeazzi. El ganador realizó un promedio de 46,840 km/h. La segunda serie la ganó Jorge Mejías a un promedio de 47,368 km/h seguido de Valls, Edmundo Mejías, Alfredo Arlandi y "Charger". La final se largó con Mejías en punta mientras los demás realizaban una eficaz demostración de trompos en serie en la zona del mixto. Mejías continuó sacando ventajas para lograr finalmente un gran triunfo sobre Lopetegui.

Luego se disputó la competencia para fórmula "A" internacional con gran número de inscriptos al participar casi todos los que intervinieron en la competencia de fórmula stock. La primera serie la ganó Capaccione a 47,368 km/h de promedio con Luis Sobral detrás; tercero fue Aldo Arlandi, cuarto "Maxi" y quinto el debutante Sarian. La segunda serie la ganó Pedro Camerieri a un promedio de 48,091 km/h con once segundos de ventaja sobre Jorge Mejías; tercero Oscar del Campo, cuarto Doce y quinto Galeazzi. Luego se disputó el repechaje, que ganó Alberto Guzmán seguido de Edmundo Mejías.

En la final salió matando Capac-

Jorge Mejías sigue imbatible: ganó la serie y la final y a más fue segundo en Internacional.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ción seguido de Camerieri, Jorge Mejías, Aldo Arlandi, "Maxi" y Guzmán. Camerieri tomó la punta en la tercera vuelta mientras que Guzmán pasaba a Arandi, pero al rozarse ambas máquinas un trompo lo relegó al sexto lugar. Camerieri se iba alejando de Mejías, ahora segundo, mientras que Guzmán siguió presionando desde atrás y volvió a repetir un trompo al rozarse con el kart de "Maxi": volvió a la sexta colocación. Poco después abandonó Guzmán al rompérsele la cadena, mientras que Jorge Mejías se aseguraba la segunda colocación al alejarse más de veinte metros de Capaccione, finalmente tercero. Este fue un brillante triunfo de Pedro Camerieri que condujo con su acostumbrada brillantez. Es muy probable que desde la próxima competencia a disputarse en Monte Grande, los kart se vean obligados a llevar silenciadores, lo que —técnica aparte— influirá desfavorablemente en la afluencia de público.

MONTE GRANDE KARTING CLUB - 21/VIII/66
Kartódromo de Monte Grande
Circuito Nº 3 - 7 km

CLASIFICACION FINAL FORMULA STOCK

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo
1º	20	Mejías, J.	11m 11s8
2º	54	Lopategui, A.	11m 14s4
3º	1	Damiani, R.	11m 23s2
4º	69	Valls, L.	11m 31s4
5º	8	Stilson, A.	
6º	22	Galeazzi, L.	
7º	57	"Charger"	
8º	21	Arlandi, A.	

Promedio del ganador: 46,840 km/h.
Récord de vuelta: Jorge Mejías en la cuarta a un promedio de 47,191 km/h.

CLASIFICACION FINAL FORMULA A INTERNACIONAL

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo
1º	38	Camerieri, P.	8m 44s
2º	5	Mejías, J.	8m 53s2
3º	64	Capaccione, V.	8m 56s2
4º	12	del Campo, O.	
5º	35	"Maxi"	
6º	17	Galeazzi, L.	
7º	84	Sarian, A.	
8º	3	Mejías, E.	

Promedio del ganador: 48,091 km/h.
Récord de vuelta: Pedro Camerieri en la decimotercera a un promedio de 48,461 km/h.



PERDICES CORDOBESAS

Nuevamente el campeonato zonal volvió a reunir a los de mejor tonada para el Turismo, y sirvió para refirmar el prestigio de Ruesch y Pascualini

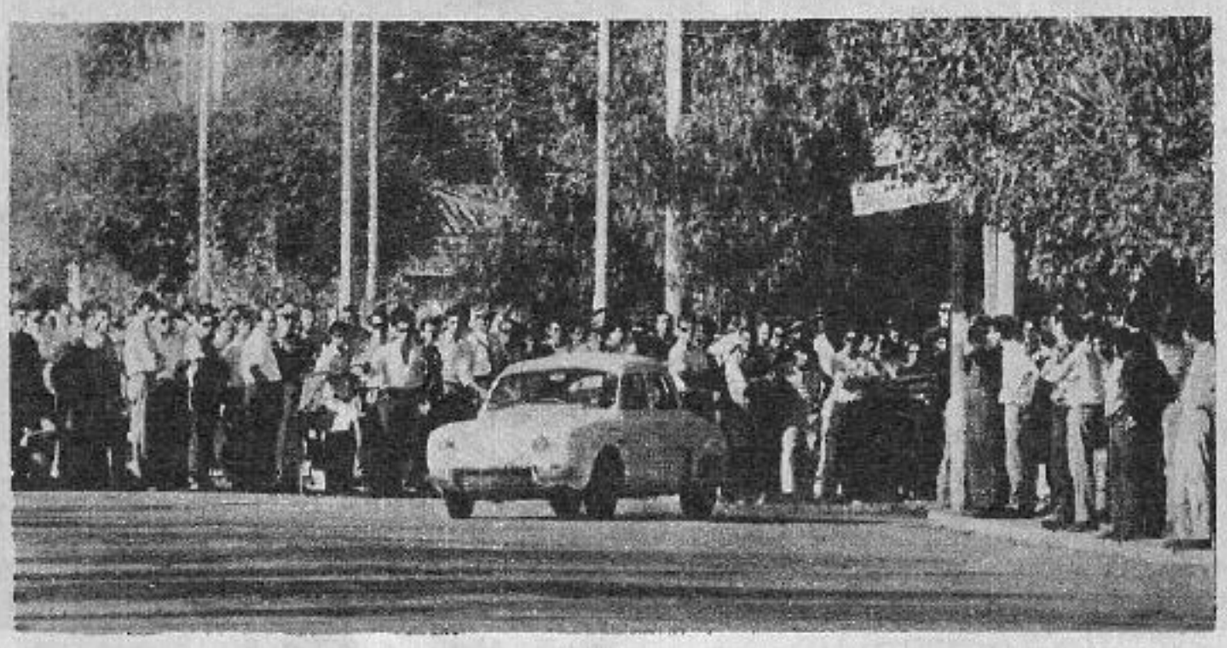
En una nueva fecha del loable Campeonato Zonal Cordobés, las tres categorías principales de nuestro turismo se dieron cita en Las Perdices, sobre un circuito chico, trazado sobre las calles del pueblo, por tal razón con muchas sinuosidades que favorecieron la oportunidad de observar buenas demostraciones conductivas.

En la categoría "A" un NSU ocupó el primer puesto, tras largos meses de dominio de los De Carlo. El triunfador —una galerita para más datos, perteneciente a Carlos Leoni— vio facilitada su labor en cierta medida por la ausencia de los más fuertes de la categoría y por el rápido abandono de Juan Carlos Gallo quien se erigía en lógico favorito en los planteos previos.

En cambio Ruesch sí hizo buen uso de las posibilidades que disponía triunfando sobre Gradassi, cuyo Auto-Unión, con problemas de frenos (por cambio de pastillas a último momento) se veía así resentido en su performance, aunque sostuvo duro duelo con Midio Tosco, a quien doblegó finalmente.

Poco y nada duró en la "D" la única lucha que cabía esperar: Pascualini y Pedelaborde. Este último quemó el disco de embrague en la largada y no compitió siquiera una vuelta. De allí en adelante el piloto de Sergi realizó una cómoda tarea, alejándose hasta tener cierta ventaja sobre Pomodoro, a quien, sin embargo, no podía descuidar, ya que andaba muy bien. Entre el Isard 1204 y el Fiat de Concaro se entabló la disputa más enconada que terminó cuando este último embistió a Vignola. El Fiat de aquél dobló un guardabarros delantero de tal forma que le impedía girar la dirección.

Bastante público siguió las alternativas de esta jornada dominguera de fierros, donde lo mejor, sin duda, estuvo en la categoría "D".



■ *Otra más para el Renault-Berta conducido por Ruesch. Igualó el mejor tiempo del circuito con Pascualini por lo que cabe suponer que, de haber corrido juntos, también aquí le hubiera ganado a los Fiat.*

Tres P pelearon con buena conducción en la categoría mayor: Pascualini ganó con su Fiat, Pomodoro llegó segundo con el Isard y Pedelaborde abandonó en la primera vuelta. ■

CAMPEONATO ZONAL CORDOBES - CARRERA DE LAS PERDICES
CORDOBA MOTO CLUB - 21/VIII/66

CLASIFICACION

CATEGORIA A

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Leoni, Carlos	NSU Prinz	31m 55s8	18
2º	11	Pérez, Eduardo	De Carlo	32m 02s5	18
3º	13	Bornancini, Benjamín	De Carlo	32m 31s0	18
4º	74	Escolari, Pedro	Fiat 600	32m 01s7	17
5º	18	Latorre, Raimundo	De Carlo	32m 26s0	17
6º	25	"Buffalo Bill"	De Carlo L	32m 26s7	17
7º	10	Raspant, Eduardo	De Carlo	32m 12s7	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 74,412 km/h.
RECORD DE VUELTA: Pérez en la 14ª vuelta: 1m 43s8 a 78,300 km/h de promedio.
ABANDONARON: 12, Mario Arrieta, De Carlo L, en la 1ª; 8, Milton Barbagallo, BMW y 1, Juan Carlos Gallo, De Carlo, en la 3ª

CATEGORIA BC

1º	35	Ruesch, Carlos	Renault 1093	32m 15s2	20
2º	3	Gradassi, Héctor	Auto-Union	32m 26s4	20
3º	5	Tosco, Midio	Renault 1093	32m 28s7	20
4º	19	Zanini, Enrique	Renault 1093	32m 27s9	19
5º	14	Bellitti, Ricardo	Auto-Union	32m 36s3	19
6º	2	Evaristi, Angel	Auto-Union	32m 40s4	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 81,847 km/h.
RECORD DE VUELTA: Ruesch en la 6ª vuelta: 1m 35s3 a 83,105 km/h de promedio.
ABANDONARON: 24, "Lorenzo San", Renault 1093, en la 4ª; 17, Victorio Bertoldo, Fiat 750, en la 6ª

CATEGORIA D

1º	20	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	40m 47s6	25
2º	4	Pomodoro, Juan	Isard 1204	41m 03s6	25
3º	16	Gómez, Jesús Ricardo	Fiat 1500	41m 15s9	24
4º	7	Vignola, Héctor	Fiat 1500 C	41m 37s3	23

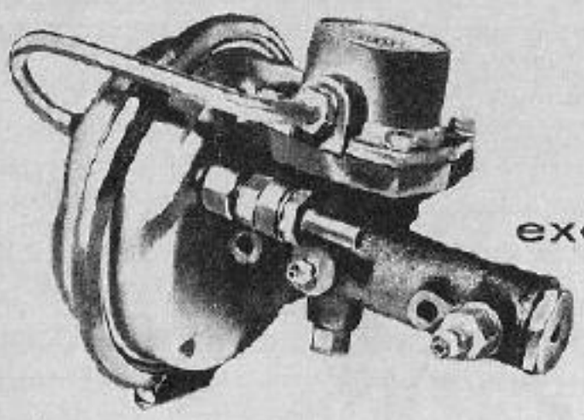
PROMEDIO DEL GANADOR: 80,895 km/h.
RECORD DE VUELTA: Pascualini en la 4ª vuelta: 1m 35s3 a 83,105 km/h de promedio.
ABANDONARON: 204, Roberto Pedelaborde, Fiat 1500, en la 1ª; 6, Juan Concaro, Fiat 1500 en la 12ª; Jesús Mario Trento, Fiat 1500, en la 15ª



HABRA MAS PERDICES

No tenemos la culpa de que algunas carreras se corran en lugares bastante apartados de cualquier medio de locomoción rápido. Pero tampoco tienen la culpa los lectores, quienes merecen la mejor y más completa información. Por eso haremos un esfuerzo más, y publicaremos la semana próxima, en sus detalles gráficos y anecdóticos, las alternativas de esta carrera corrida en Las Perdices, Córdoba. Por ahora habrá que conformarse con el comentario escueto y la clasificación, todo lo que una conversación telefónica nos puede ofrecer.

PARA SU SEGURIDAD
EQUIPE SU AUTOMOVIL CON...



FRENO MIDLAND DE POTENCIA

exclusivamente

como lo hacen
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA
FORD MOTOR ARGENTINA
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

CONSULTE
A SU CONCESIONARIO

TENSA
32-9471/74
L.N. Alem 1074 Buenos Aires
Fábrica: Av. Mitre 3890 MUNRO

CREADOS PARA TRIUNFAR...!

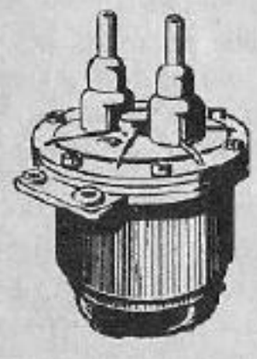


2en1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BORD

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS



6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES
Probada y aprobada por
táxis en todo el país

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

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.

Un informante oficioso (siempre son oficiosos los informantes...), dijo en la puerta de la Asociación Marplatense de Volantes, no bien se conoció la suspensión de la "Doble Vuelta": "Yo creo que esta gente podría haber transado con muchos pilotos y hacer la carrera de algún modo. Inclusive, si se corriese una sola etapa, la distancia sería más acorde con los escasos premios, pero me parece que lo que buscan es una fecha libre para llevar la competencia por los lugares indicados, ya que de allí salió gran parte del dinero. No se olvide que la carrera del año pasado fue muy criticada y que por eso los volantes marplatenses perdieron varios 'avisadores' fuertes..."

Es muy probable que Nasif Estéfano no viaje a Europa para integrarse al equipo argentino de F-3. El tucumano, urgido por sus 33 años y el tiempo perdido allá cuando De Tomaso le vendió un tranvía, habría dicho "O fórmula uno o nada". Entonces, un grupo de empresarios y amigos de Nasif, ya estaría en marcha para comprarle un F-1, y es muy posible que en 1967 pueda trenzarse con Clark, Hill, Stewart y toda la muchachada.

A la vez hay gente dispuesta a comprar un F-3 para la próxima Temporada Internacional, pero el destinatario sería Rodolfo de Alzaga.



Guillermo Vaccare y Miguel A. Yasky siguen encabezando el campeonato porteño de regularidad, seguidos de José Salguero y Leonel Carballo. Hasta la fecha llevan acumulados 779 y 729 puntos, respectivamente. La próxima prueba con puntos para este campeonato, se realizará el 4 de setiembre, largándose desde el empalme de las rutas 197 y 8, hacia Luján, San Andrés de Giles, San Antonio de Areco y regreso al punto de partida.

El uruguayo "Bocha" González colocaría un motor Peugeot 404 sobre el chasis "Beco" —que los orientales construyeran, copiándolo del Lotus de Passadore— para correr en las 500 Millas de Rafaela.

Ferrari está trabajando en nuevas tapas de cilindros para sus motores de Fórmula Uno, equipadas con cuatro válvulas por cilindro. Estas tapas se utilizarían recién en la Temporada 1967, donde seguramente serán necesarios más CV para mantenerse en competencia con los ingleses. La tapa de cuatro válvulas no es una novedad absoluta para Ferrari: ya se habían probado tapas de este tipo en los motores de la vieja Fórmula de 1.500 cm³ de cilindrada, pero nunca llegaron a utilizarse en carrera.

El Automóvil Club de Rosario comunicó que el 11 del corriente tomaron posesión de sus cargos los nuevos integrantes de la comisión directiva. Son ellos el Sr. José Hernan Martínez, que ocupa la presidencia, el Dr. J. Brunetti, que se desempeña en el cargo de vicepresidente y el Sr. Constantino Romani, como secretario. Además de los nombrados, han sido también renovados todos los cargos directivos de la citada entidad.

El Club Argentino de Regularidad organizará un campeonato para noveles, integrado por cuatro pruebas, la primera de las cuales se disputará el próximo 18 de setiembre. Este certamen es la lógica consecuencia del curso que ofreció la entidad. Para inscribirse en él es necesario llegarse hasta la sede del club, Alberto 338, Capital, de 18 a 21 horas, entre el 22 y el 31 de agosto, y abonar el correspondiente derecho (m$n 2.000 para los socios, m$n 2.500 para los no socios), por la participación en las cuatro competencias.

El viernes 12 de agosto se cumplió el decimocuarto aniversario de la fundación del Vicente López Automóvil Club, una progresista institución, que nació en los fondos de la casa de Roberto Galluzzi, que fuera su presidente en varias épocas y además padre de los corredores. Galluzzi fue uno de los primeros en llevar el motociclismo a Vicente López, y lo recordamos en la cena realizada para festejar el acontecimiento. Allí estuvieron integrando la mesa sus activos dirigentes: el presidente Miguel Hernández, José María Bianchi, Juan Carlos Bacchini, los hermanos Mario y Roberto Malvano, Armando Jacobone, Bernardo Casares y, por supuesto, Roberto Galluzzi.

Guy Ligier, accidentado en los ensayos del viernes anterior al Grand Prix de Alemania, fue primeramente hospitalizado en Adenau. El sábado fue trasportado en ambulancia al hospital de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

Neuilly (Francia), donde fue operado el domingo al mediodía por el doctor Tubiana. El sufre de una fractura abierta en la rodilla derecha y de una fractura en el pie izquierdo, aunque menos grave. La operación fue realizada en las mejores condiciones. Se piensa que Ligier podrá dejar el hospital en las próximas tres semanas y comenzar su reeducación, que será bastante larga.

El Rallye de Polonia constituyó finalmente un suceso para los BMC-Cooper S. La prueba, que otorgó puntos para el Campeonato Europeo de Rallyes, fue extremadamente selectiva, ya que solo catorce de los cincuenta y dos que partieron pudieron llegar. Fue Aaltonen (BMC-Cooper S) quien tomó la delantera en los primeros tramos, precediendo a Makinen (BMC-Cooper S). Pero Aaltonen debió abandonar en la última parte y Makinen perdió los suficientes puntos como para que la victoria cayera en manos de Fall-Krauk (BMC-Cooper S) con 5028 puntos. Segundo Makinen-Easter, terceros Zasada-Sra. Zasada (Steyr-Puch), cuartos Clark-Malia (Ford Cortina Lotus) y quintos Culcheth-Syer.

La subida de Fribourg le otorgó a Alemania los dos Campeonatos Europeos de la Montaña: Gerhard Mitter en Sport hasta 2000 cm³ y Eberhard Mahle en Gran Turismo. Mitter lo obtuvo en un Porsche oficial de fábrica, equipado con un motor de ocho cilindros, 2000 cm³, cuatro carburadores doble cuerpo y neumáticos Dunlop de trece pulgadas que le otorgan una gran adherencia a la ruta. Su victoria solo pudo impedirla Ludovico Scarfiotti, campeón del año pasado, al comando de una Dino de menos performance que el Porsche. Mahle obtuvo el campeonato a bordo de un Porsche 911, batiendo nada menos que a los Ford (Shelby Mustang 350 GT) y Ferrari (Ferrari 275 GTB). Dos pruebas restan efectuarse: Grand Prix de la Montaña en Suiza (el próximo domingo) y Gaisberg en Austria, pero ya nadie podrá quitarles el campeonato a los germanos.



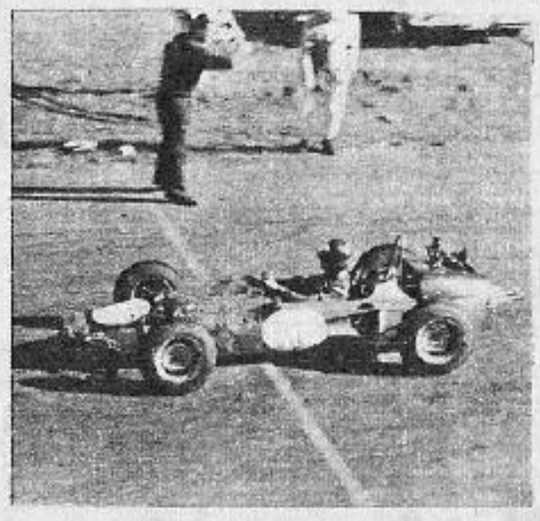
No obstante la suspensión de la carrera de TC en Mar del Plata, los aficionados al automovilismo tuvieron oportunidad de poder disfrutar de derrapes y olor a gomas quemadas, gracias a los alumnos del colegio Domingo Faustino Sarmiento, quienes organizaron una "picada de entre casa" en un circuito muy difícil a la vez que divertido, el cual se vio concurrido por un crecido número de participantes y espectadores.

Con motivo de celebrar el cuadragésimo sexto aniversario de su fundación, el Club Sportivo Independiente de General Pico ha preparado un interesante programa de festejos, tanto culturales como deportivos, que se llevarán a cabo en las instalaciones del citado club.

Es digna de destacar la importante función que cumple dicho club, que en la actualidad cuenta con 3.600 socios, sobre un total de 20.000 habitantes de General Pico.

Desde su fundación, el 29 de agosto de 1920, en que solamente se practicaba fútbol, las actividades fueron creciendo paulatinamente hasta llegar al momento en que se practican todo tipo de deportes, para lo cual se cuenta con modernas instalaciones. Tampoco se ha descuidado el aspecto cultural, y tanto es así que los asociados pueden disfrutar de reuniones de cine club, teatro, conferencias, muestras de arte, etc.

En lo que se refiere a automovilismo, cuenta con el halago de tener una fecha en el calendario de TC, la "Vuelta de General Pico", que con éxito organizara dos años consecutivos. Además tienen un proyecto de construcción de un autódromo, para lo cual ya cuentan con un terreno de 40 hectáreas, frente a la ruta 143.



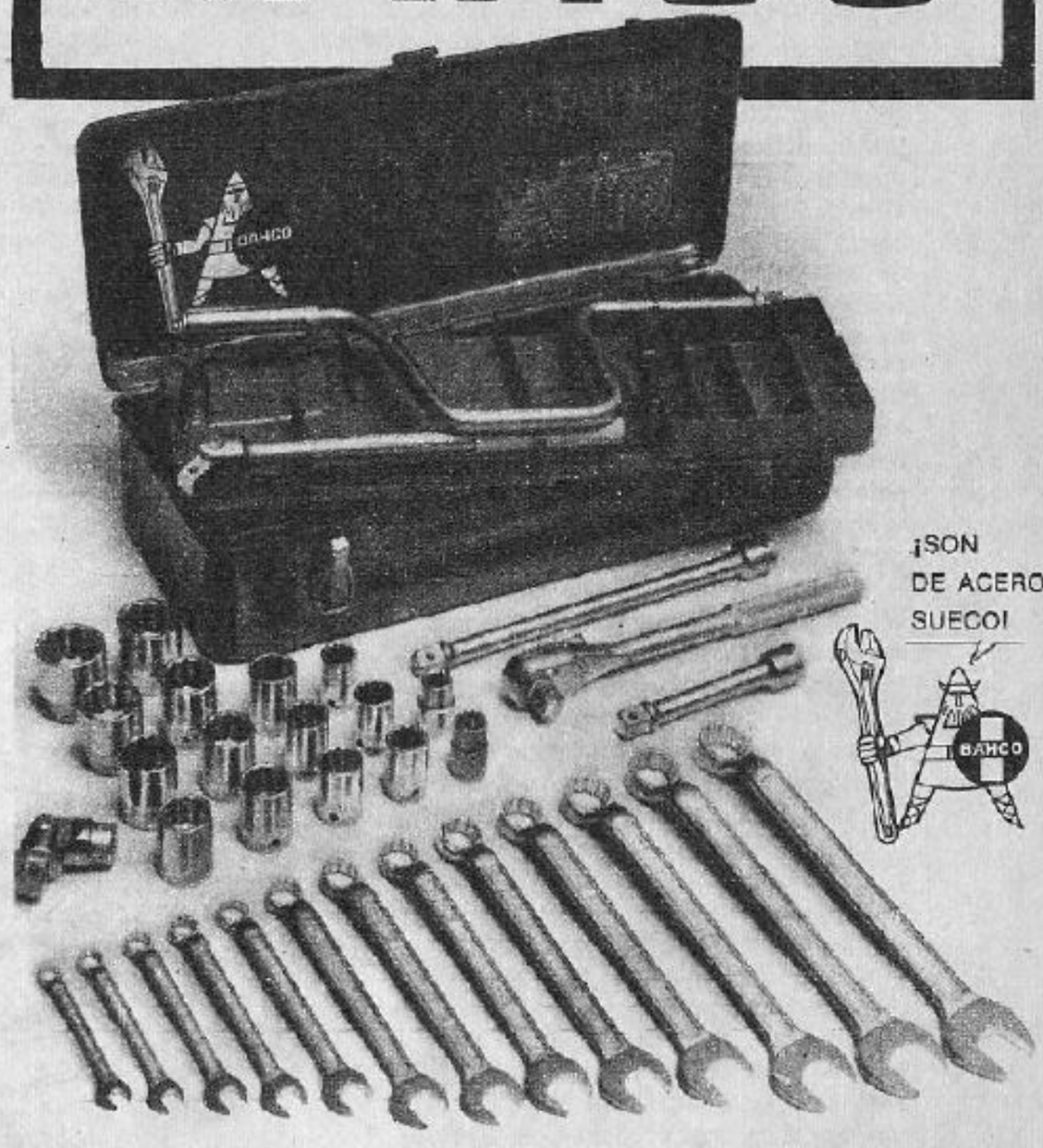
"Son muy fáciles de manejar y prácticamente no requieren período de adaptación. El único problema es que no les queda potencia para salir de las curvas". Este fue el comentario del campeón uruguayo de Fuerza Limitada —quien conduce habitualmente un artefacto impulsado por motor Opel— luego de su experiencia sobre un minijunior Crespi, realizada en la carrera de Tarariras.

Este simple comentario sirvió de leña al fuego encendido entre la Asociación Uruguaya de Volantes y el Automóvil Club de Uruguay. El segundo pretende imponer en el vecino país la fórmula Minijunio, debido a su bajo costo mientras que la primera se muestra decididamente partidaria de la Fórmula Tres internacional, por su mayor proyección técnica y muy especialmente por ser de carácter internacional, circunstancia que permitiría a los pilotos y automóviles uruguayos, participar en la temporada argentina.

GRAN PREMIO!

Parabrisas CORSA

BAHCO



UNA CAJA DE LLAVES COMBINADAS, BOCALLAVES Y ACCESORIOS *BAHCO* PARA LOS

COPILOTOS

ganadores en cada una de las carreras de TC que restan disputar en esta temporada

35 HERRAMIENTAS FORJADAS EN ACERO SUECO BAHCO ESPECIAL!

ESTE ES OTRO SERVICIO MAS DE *PARABRISAS CORSA* EN LA RUTA CON EL DECIDIDO APOYO DE *BAHCO*

LA TAPA TIENE SUS VUELTAS

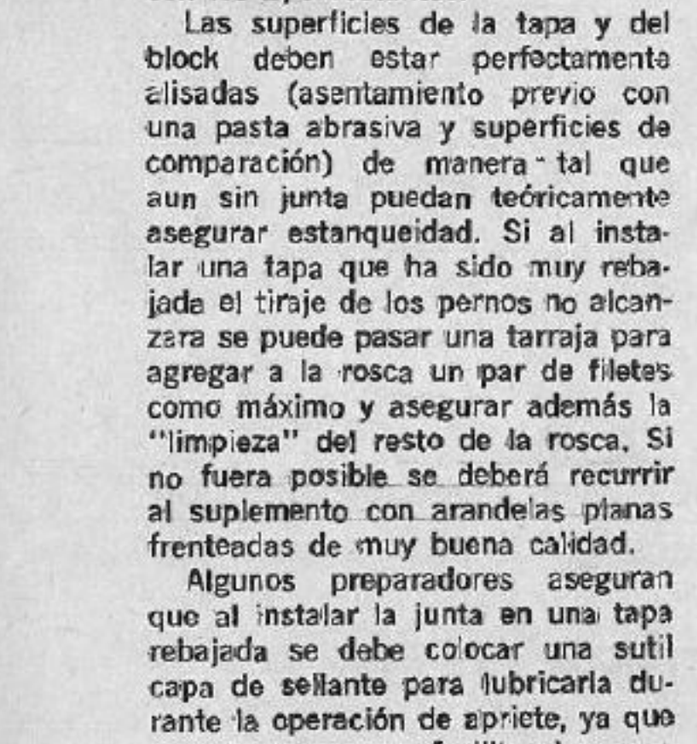
Para aumentar la compresión en los motores, se puede recurrir a tres métodos: el más sencillo consiste —cuando los espesores lo admiten— en cambiar la junta de la tapa de cilindros por otra más fina (de menor espesor). Otro método es el de remplazar los pistones originales por otros de cabeza más voluminosa (pistones de alta) y finalmente el más drástico es el de rebajar la tapa de cilindros mediante cepillado o rectificado. Desde ya que también en ciertos casos se puede recurrir a reducir el largo del cilindro o a combinar algunas de estas operaciones precitadas. Todo depende de las posibilidades físicas del motor y de la necesidad del incremento de la compresión.

Cuando se recurre al tradicional cepillado de la tapa de cilindros, es muy conveniente tener en cuenta algunos puntos: el fundamental es el apretado de los pernos y tuercas en el orden apropiado y con tensión de cierre uniforme. Si no se dispone del orden de apriete previsto por la fábrica del motor, se podrá efectuar aquél comenzando por los pernos del centro de la tapa yendo hacia los extremos, apretando alternativamente a izquierda y derecha del centro, hasta totalizar el conjunto; en una palabra se apretarán los pernos o tuercas en recorrido espiral a partir desde el centro (ver dibujo).

Desde ya que para esta operación es necesario utilizar una llave con registro de torsión, dándole a todos los pernos o tuercas en primera pasada una torsión de un tercio del total, para luego completar la operación con los 2/3 restantes.

Las superficies de la tapa y del block deben estar perfectamente alisadas (asentamiento previo con una pasta abrasiva y superficies de comparación) de manera tal que aun sin junta puedan teóricamente asegurar estanqueidad. Si al instalar una tapa que ha sido muy rebajada el tiraje de los pernos no alcanzara se puede pasar una tarraja para agregar a la rosca un par de filetes como máximo y asegurar además la "limpieza" del resto de la rosca. Si no fuera posible se deberá recurrir al suplemento con arandelas planas frenteadas de muy buena calidad.

Algunos preparadores aseguran que al instalar la junta en una tapa rebajada se debe colocar una sutil capa de sellante para lubricarla durante la operación de apriete, ya que de esta manera se facilita el acomodamiento de ésta y su deslizamiento correcto entre pernos hasta su posición final.



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.

ELECTRICIDAD ESTATICA

de Juan Carlos Chietti, Rosario.

...Tengo entendido que los automóviles o camiones acumulan al circular una cantidad de energía eléctrica. ¿Podrían ustedes explicarme aunque sea someramente en qué consiste este fenómeno y cuáles son sus efectos prácticos?

Pasando a otro tema, me parece que Uds. le dan demasiada bolilla a las carreras de TC y casi nada a las de TM, lo cual no me parece justo.

R.: Cuando un vehículo metálico como un auto o un camión corre en una atmósfera seca y estando perfectamente aislado de tierra gracias a que apoya en sus neumáticos, por efecto de esa fricción con la atmósfera se genera una carga electrostática; al mismo tiempo se genera también otra carga electrostática debida al rozamiento del neumático con el pavimento.

El coche y los pasajeros asumen entonces un potencial más elevado que el de la tierra (que es cero). Si un pasajero desciende del coche manteniéndose en contacto con una parte metálica del vehículo, la electricidad estática se descarga a través de su cuerpo. Esta descarga que se efectúa a través del cuerpo del pasajero es de bajísima intensidad, razón por la cual es totalmente inofensiva. La carga electrostática depende de muchos factores, como ser el tipo de pintura de la carrocería, el rozamiento de los neumáticos, etc.

Cuando este fenómeno puede ser peligroso (caso de camiones cisterna para transportar combustibles) se suele recurrir a un medio para ir descargando paulatinamente este potencial eléctrico: éste no es sino una cadenita que constantemente va arrastrándose por el pavimento.

Respecto de su reproche, no creemos que le damos demasiada importancia al TC; nosotros pensamos, que muy a pesar de algunos fanáticos, el TC tiene muchísima importancia en nuestro medio, desde que atrae a la mayor parte de los aficionados a las corsas. Por otra parte CORSA le dedica al TM su atención, tanto es así que no solamente nos ocupamos de las carreras con puntaje para el campeonato nacional sino también de las competencias por los campeonatos zonales.

SIGUEN LOS MONOPOSTOS

de Héctor J. Zaffrea - Tacural.

Al dirigirme al Correo Corsa, quisiera que me informara por medio de su revista, dónde podría conseguir un monoposto Zanella 175 y cuál es su costo, también me interesaría saber si hay posibilidades de que se realicen carreras de este tipo.

R.: La firma Yur, Bavastro y Cía. fabrica en pequeñas series monopostos 175. Para cualquier averiguación puede Ud. escribirle a Virrey Arredondo 3142, Capital; su costo aproximado es de $ 220.000 completos con motor Zanella RK.

Cuantos más autitos de esa categoría se junten más posibilidades habrá que se reinicien las carreras de los "175", creemos firmemente de que la A.A.A.S. haría carreras de contar con un mínimo de ocho a diez coches.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MISCELANEA

de C. A. T. - Capital Federal.

Me dirijo a vuestra revista a fin de que me contesten las siguientes preguntas:

1) ¿Cómo se obtiene la relación peso-potencia?

2) ¿Qué forma tienen y a que deben sus nombres los siguientes chasis: los reticulados, los monocoque, los semi-monocoque, los semi-reticulados y los tubulares? Por otra parte los Brabham que vinieron en la última temporada internacional y los minijuniors, ¿qué chasis tenían?

3) ¿Qué ventajas tienen las marchas sincronizadas?

4) En su nota sobre la preparación del Fiat 1500 cuando rectifican los cilindros, éstos lógicamente se agrandarán, entonces las camisas quedarán chicas dentro de ellos.

5) ¿Con qué rectifican los cilindros y las bielas?

R.: 1) La relación peso-potencia se obtiene sencillamente de dividir el peso del vehículo por la potencia de su motor, el resultado tendrá como unidades kg/HP si el peso se midió en kg. y la potencia en HP.

2) Los chasis reticulados, como su nombre lo indica, están formados por elementos vinculados entre sí de tal manera que constituyen una estructura en forma de red. Los monocoques son los autoportantes (en los coches de carrera esta estructura suele estar formada por dos pontones unidos entre sí por anillos y piso, en cambio en los autos de turismo la estructura forma parte de la carrocería). Los semi-monocoques y los semi-reticulados son iguales, es decir una estructura mixta autoportante con elementos reticulados auxiliares. Los tubulares son chasis formados con tubos, es decir, pueden ser reticulados tubulares o formados por un par de tubos principales (largueros) de gran sección.

Los Brabham que vinieron en la última temporada eran tubulares reticulados.

3) Las cajas de velocidades sincronizadas tienen unos sencillos dispositivos que igualan las velocidades angulares de rotación de los engranajes que van a tomar contacto en el "cambio" (1ª, 2ª etc.) con lo cual el engrane se hace perfecto (silencioso y sin choques posibles).

4) El Fiat 1500 no tiene camisas postizas, y si las hubiera tenido lo que se hubiera agrandado en la rectificada era el diámetro interior lógicamente.

Las bielas y cilindros se rectifican con máquinas apropiadas que tienen piedras (muelas) rotativas que quitan material a la pieza a trabajar.

OJO DE AGUILA

de Roque A. Filippa - San Justo (Sta. Fe).

...quisiera que me contesten las siguientes preguntas:

1º) ¿Puede ser corredor de autos un hombre corto de vista?

2º) Tuve una discusión con la gente de un concesionario IKA, ellos me dicen que el motor Tornado no puede participar en TC, yo digo que sí ¿es cierto?

3º) ¿Qué velocidad máxima tiene el Siam Di Tella 1500 y cuál es la de crucero?

Desde ya muy agradecido por sus contestaciones.

R.: 1º) Depende de la intensidad de la miopía, hay corredores que son "cortos de vista" y corren. De todos modos los postulantes a corredores deben pasar un examen médico que en última instancia es el que decide si es apto o no.

2º) El motor Tornado Jet puede participar en pruebas de TC; esto está demostrado por la última carrera disputada el siete de agosto último en Carlos Casares: el volante Antonio del Vitto se clasificó noveno conduciendo una unidad equipada con ese motor.

3º) Según los datos obtenidos por los testers de PARABRISAS la velocidad máxima es de 116,9 y la de crucero 105-110 km/h.

DESASTRE

de Juan C. De Julis - Chacabuco.

Les solicito que publiquen en la sección dedicada a los lectores el siguiente reclamo con este título: "Desastre".

En la disputa de la XIII vuelta de Chacabuco, el día 24 de julio de 1966 y durante la prueba de clasificación (realizada el día 23 del mismo mes) hemos notado que los encargados de tomar los tiempos a los corredores, en este caso la Deportiva, demostraron muy poca precisión en ello. Lo ocurrido con el volante de Bahía Blanca Matías de la Deportiva que tenía que ello: tres segundo de diferencia con los tiempos tomados por otra personas, que no eran una o dos sino varias.

Advertido dicho volante de lo ocurrido se presentó a efectuar el reclamo manifestándoles los de la Deportiva que tenía que hacerlo por escrito previo pago de una suma de dinero, es decir que De la Torre largó con el Nº 20 cuando en realidad le correspondía el Nº 5, hay diferencia ¿verdad?, y la tierra para pasar corredores es brava. ¿Cómo se explica ésto?

R.: La gente de la C. Deportiva que registra los tiempos de clasificaciones y carreras es gente muy ducha y experimentada en el oficio, por otra parte cuentan con medios de registros muy exactos y seguros en su accionar, por lo tanto es mucho más probable que ellos estén en "la precisa" y no los particulares con cronómetros de mano (ignoramos cómo andarían de exactitud).

Por otra parte el método de presentar la reclamación por escrito y previo pago de un derecho es absolutamente reglamentario.

ACOMPAÑANTES

de Haissima - Buenos Aires.

¿Cómo es que teniendo los acompañantes de los corredores funciones tan importantes, nunca se hace mención de ellos? Solamente a fin de año se da una copa al mejor de ellos. Tuve y tengo oportunidad de conocer a corredores y acompañantes y éstos (los he visto con mis propios ojos) son los que preparan el automóvil y lo dejan listo para la próxima carrera.

Ya les escribí una carta antes; no quiero pensar que ustedes no desean que una chica entre en el círculo automovilístico y que por esta razón no me contestaron.

R.: Cuando en cualquier parte del mundo, una carrera de automóviles exige la participación de un acompañante o copiloto, su nombre figura en la lista de inscripto y en la clasificación junto al del conductor. Lamentablemente es tradición entre nosotros ignorar al demasiado a menudo sufrido acompañante, quién sólo figure en las listas de inscriptos de los grandes premios. De allí que cuando en una competencia de larga distancia ambos hombres comparten la conducción, para compartir los méritos deben acudir al recurso de utilizar como seudónimo la doble combinación de los dos apellidos, como por ejemplo Bottazzini-Porattelli / Poratelli-Bottazzini (¡qué complicado!) o Juanjo-Nene / Nene-Juanjo (cuestión de gustos...) Y como el periodismo no recibe de la CDA información acerca de los acompañantes, tampoco se preocupa en informar.

CORSA está de acuerdo con la lectora en la importancia de los acompañantes y tratará de alentar un poco su tarea, ocupándose de ellos en un futuro próximo.

No solo deseamos una sino muchas chicas en el ambiente automovilístico cuya participación alentamos decididamente —usted debe recordarlo— cuando Dora Bavio intervino en un par de carreras de la categoría Turismo. Pero simplemente no hay espacio para publicar todas las cartas que recibimos. De haber intuido en su firma una mano femenina, quizá la hubiésemos dejado pasar adelante, como en el ascensor.

UNO DE EMILIOZZI

de Orlando F. Figueroa - de Carlos Beguerie Provincia de Bs. As.

Soy un lector más de Parabrisas CORSA y quisiera que me contestaran algunas preguntas:

1) Características técnicas del Jeep Willys 1946 y su velocidad máxima.

2) ¿Cuál fue la velocidad máxima lograda por el coche de Cupeiro y cuál la del de Emiliozzi? Aviso que soy de Emiliozzi.

3) ¿Cuántas carreras ganó Ford y cuántas Chevrolet y cuál fue el promedio más alto alcanzado por esos autos en carreras?

R.: Ahí van los datos que nos solicita:

Motor: Tipo cabeza en L, cuatro cilindros. Diametro: 79,375 mm; Carrera: 111,12 mm. Cilindrada 2199 cm³. Relación de compresión: 6,48 a 1.

Potencia máxima: 60.82 HP (SAE) a 4.000 rpm., cupla motriz máxima 14,51 mkg a 2.000 rpm.

Luz de válvulas (en caliente) 0,4064 mm para ambas. Carburador Carter Modelo WO 613-S de 25,4 mm de diámetro de garganta. Bomba de combustible AC modelo AF. Radiador capacidad 10,42 litros. Sistema eléctrico de 6 voltios con batería de 100 A/hora de capacidad (negativo a masa). Motor de arranque Auto Lite modelo MZ 4113. Distribuidor Auto Lite modelo IGW-4177-1.

Orden de encendido: 1-3-4-2. Luz de platinos: 0.508 mm.

Dinamo: Auto Lite GDZ-4817-A. Regulador de voltaje: Auto Lite VRP-4007-C-2.

Bujías: Auto Lite AN-7. La velocidad máxima oscilaba alrededor de los 92 km/hora.

2) La velocidad máxima del Chevy II de Cupeiro es de alrededor de los 240 km/h. y la del coche de Emiliozzi fue tomada por CORSA en la carrera de Salto y fue de 236,842 Km/h.

3) Desde los tiempos de la fórmula libre y computando también las carreras de la fórmula "B", Ford tiene en su haber 176 victorias sobre 68 que tiene Chevrolet. El promedio más elevado en carrera corresponde a Ford. Fue en la carrera de Necochea de este año que ganó Galbato a 210,699 km/h.

BLOQUEO DE RUEDAS

de Conrado Grinberg - Córdoba.

Quisiera que me respondieran unas preguntas: para que un automóvil frene más eficientemente ¿es preciso que las cuatro ruedas queden bloqueadas por completo o frena mejor cuando ha dado el máximo de frenado sin llegar a que aquéllas se bloqueen?

¿Quiénes obtuvieron los primeros puestos en el G. P. de Sudáfrica en 1963? Yo creo que ganó Jim Clark con Lotus...

R.: Se ha determinado mediante pruebas experimentales realizadas que el máximo de frenaje se logra en los instantes previos a que las ruedas se bloqueen, es decir la desaceleración máxima llega a su valor tope en ese instante, para luego —a ruedas bloqueadas— decrecer.

En aviación muy especialmente se utilizan sistemas de antibloqueo (Maxaret) que actúan en el momento en que las ruedas tienden a detener su giro de repente (bloqueo), aflojando

CUIDE SU VIDA CON...



CUIDEX®

único cinturón retráctil de seguridad con GARANTIA PERPETUA

4 modelos adaptables a cualquier marca de automóvil, Abdominal, Pectoral, Combinado y T.C. (para competencias deportivas)

Hebilla exclusiva - Cierre y apertura instantáneos

MODELOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES FIAT

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros Service autorizados: en Capital Osvaldo S. R. L., Av. El Cano 2923; Héctor Huergo, Av. Lib. y Nuñez; E. D. A. Funtap, Av. Forest 774 y Rivadavia 10663; Günther y Cía., Av. Cabildo 1523; Lanús Servi Sud Automotores, H. Yrigoyen 4877; La Plata Ditta S. A., Calle 41 - Nº 1055; Córdoba Firecor S. C., Humberto 1º - Nº 836.

momentáneamente el freno. De esta manera se obtiene casi permanentemente el mejor poder frenante conservándose al mismo tiempo mejor el neumático. En automovilismo el Maxaret de la Dunlop se ha usado en el Ferguson Grand Prix con tracción en las cuatro ruedas por primera vez.

BRETE FULERO

de P. N. A. - Capital Federal.

Me dirijo a Uds. por segunda vez, ya que hace más de un mes les mandé una carta y no fue publicada; yo pienso que o Uds. no quieren contestarme por alguna razón (¿no será que los metí en un brete fulero?) o a lo mejor estoy pensando mal y se perdió la carta (cosa que no sería de extrañar en nuestro país). Bueno, dejando los tirones de oreja les repetiré mi pregunta: A parte del Itala —supongo que lo conocerán— ¿ha existido algún otro coche italiano de carrera con tracción delantera?...

Si no saben la respuesta por lo menos escríbanme a mi domicilio confesándolo.

R.: Le tenemos que confesar algo, pero no es lo que Ud. supone: la pregunta la sabemos contestar. El asunto es otro, su primera carta la recibimos, pero como Ud. puede suponer, semanalmente llegan a la redacción de CORSA cientos de cartas, y disponiendo de un espacio reducido debemos seleccionar las que puedan resultar de interés más general. Solamente publicamos en cada número seis o siete cartas (depende de la extensión de ellas), por lo tanto una enorme cantidad va quedando relegada o desgraciadamente insatisfecha ad-perpetuum. Es lamentable pero también imposible de evitar. Ahora bien, como Ud. se la tomó a pechos, ahí va su respuesta:

El Itala modelo "11" fue construido en el año 1925; era un monoposto de 1050 cm³ de cilindrada con bastidor de madera (sí, leyó bien, de madera). Fue un coche experimental que nunca corrió y hoy está en el Museo del Automóvil de Turín.

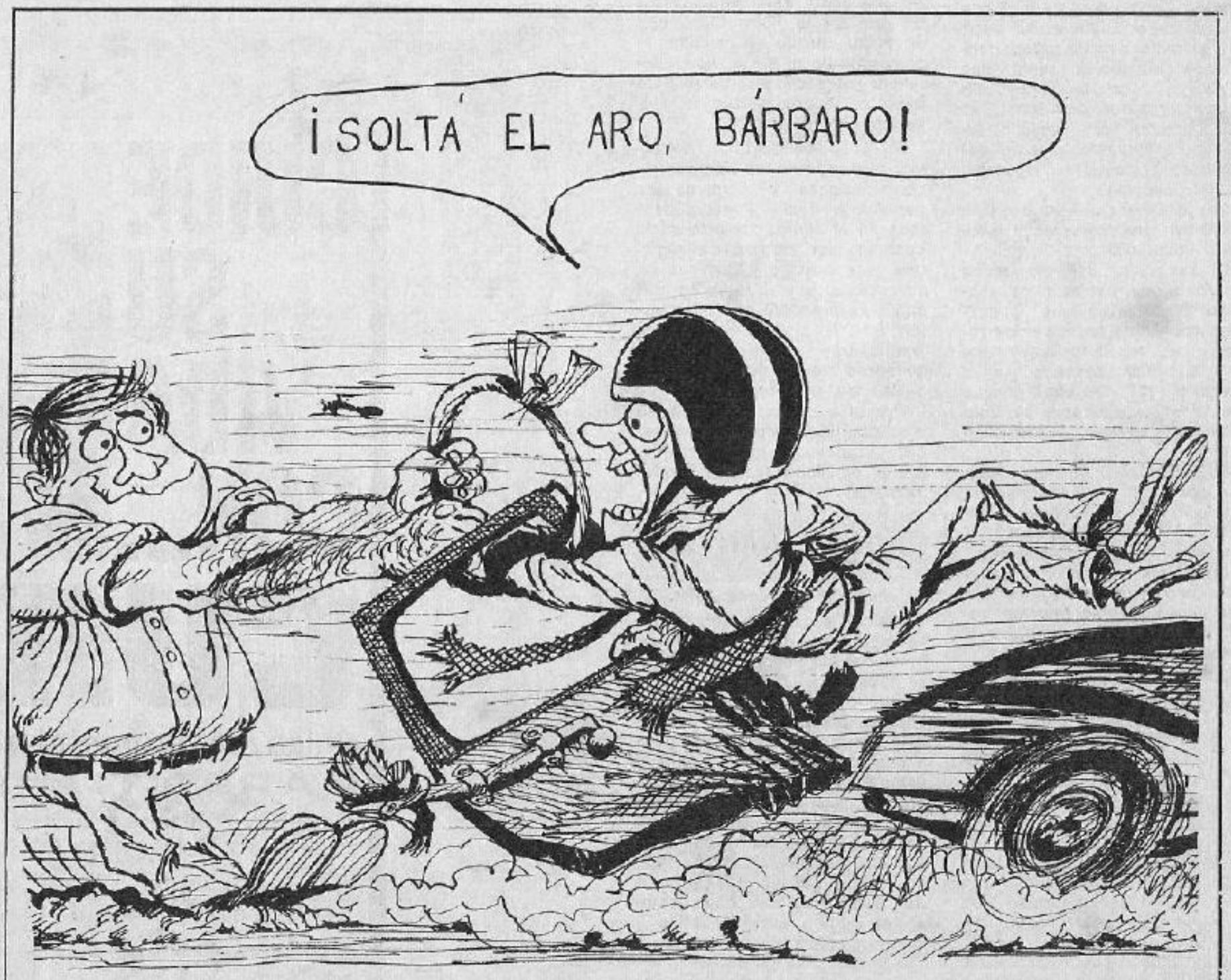
En 1932, Maserati construyó otro experimental de 1100 cm³ —cuatro cilindros— tracción delantera que tampoco corrió. En el mismo año se hizo otro coche con tracción "avante": el Nardi Mónaco, que tenía un motor motociclístico J.A.P. de dos cilindros enfriados por aire de 998 cm³ de cilindrada.. El extraño artefacto hizo algunas tentativas de récord, pero desconocemos los resultados.

El más conocido de los "vetture da corsa" tirados de adelante (por sus ruedas) fue el monoposto Trossi Mónaco, que estaba propulsado por un motor de aviación en estrella (ocho cilindros). El inmenso y horrible aparato hizo su inusitada aparición en las pruebas preliminares del Gran Premio de Italia de 1935, en Monza. No pasó nada, como es de suponer. Ahora está archivado en el Museo de Turín.

Ahora le queremos dar un consejo: no tenga tan mal carácter porque si no se va a volver viejo antes de tiempo, y no sea tan mal pensado respecto de nuestro eficiente y perfecto sistema de correos —al que Dios conserve por muchos años—.

N. de R.: En realidad si bien el brete no era tan fulero, el Secretario Técnico tuvo que pasarse un par de horitas revolviendo papeles para conseguir los datos que el Sr. P. N. A. solicitó.



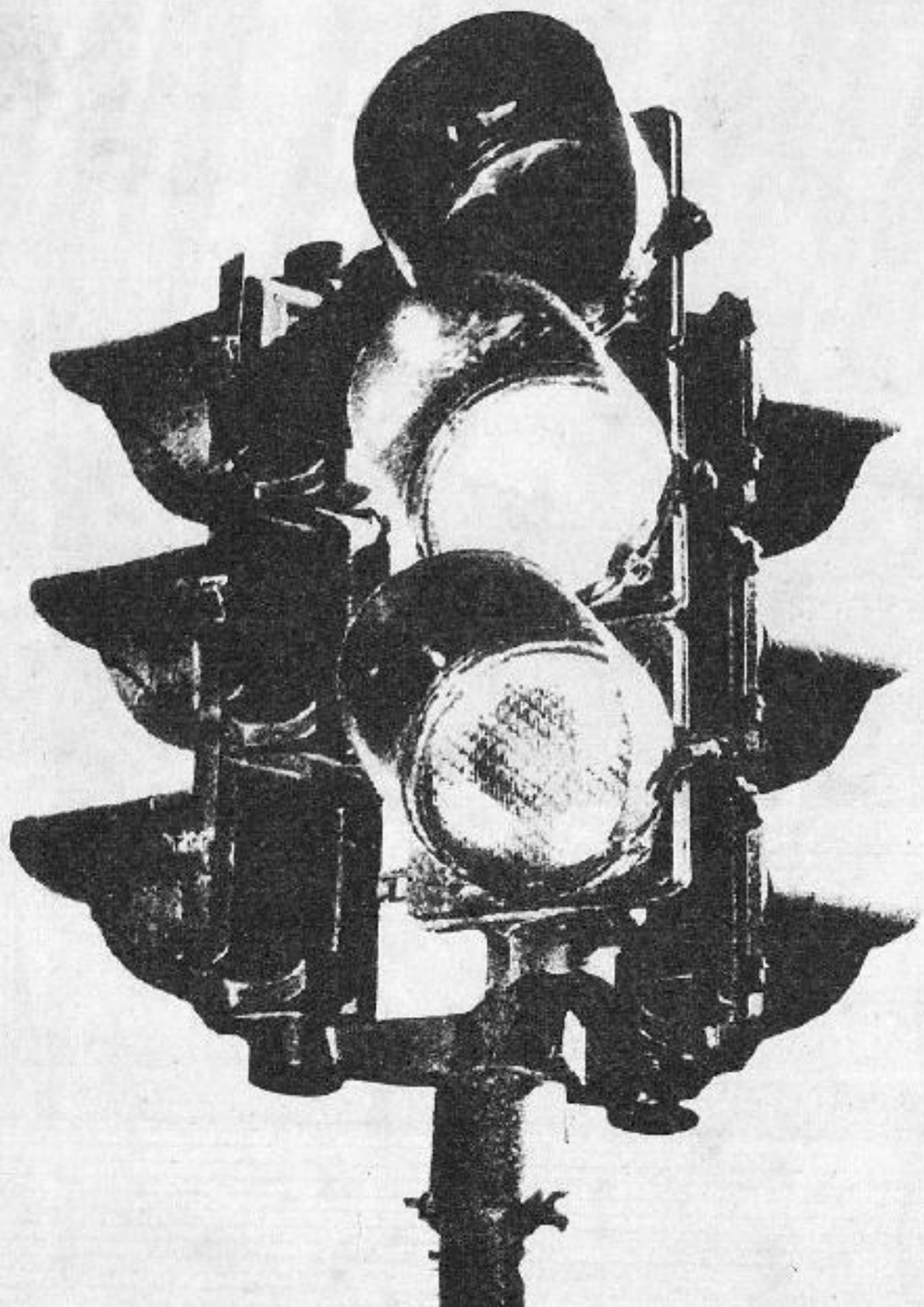


IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

Registro de la propiedad intelectual Nº 856.913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Parabrisas Parabrisas Parabrisas

Cómprela hoy mismo y lea:

EL NIÑO Y EL AUTOMOVIL

Lo que todo padre debe saber sobre este tema. Desde cómo llevar sus hijos con seguridad, hasta la educación vial en los colegios y los problemas relacionados con el transporte escolar.

PUEBLO DE SAN ISIDRO

Su historia como paseo tradicional de fin de semana y su actualidad como excelente centro de diversión y descanso.

YA ESTA EN VENTA...!

DE SEPTIEMBRE ES INTERES...!

DE SEPTIEMBRE ES INFORMACION...!

DE SEPTIEMBRE ES ACTUALIDAD...!



SAN JUAN TURISTA

Una extraordinaria nota con toda la información para realizar un viaje de placer. Hoteles, restaurantes, entretenimientos y una visita por sus encantadores paisajes.

Y además en sus secciones técnicas:

Test del Valiant GT
Cuadro clínico del Chevrolet Super
¿Qué es un diferencial?
Parque Automotor Argentino

Todo esto y otras notas y secciones formidables véalo en Parabrisas de setiembre.



Profesor a domicilio

con la más amplia experiencia

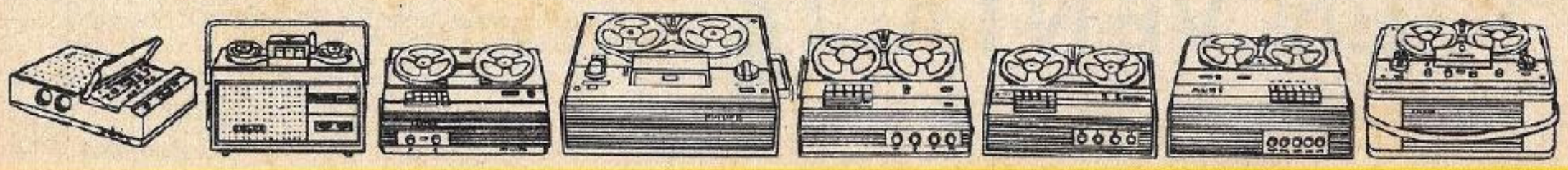
- ¡En su casa! Para que su hijo no tenga problemas con las materias difíciles.
- Con toda la paciencia del mundo, repetirá las lecciones una y mil veces, hasta que queden bien entendidas.
- Enseña a la mañana, a la tarde, a la noche . . . cuando mejor convenga.
- Aseguramos que "profesor" infatigable y económico como este no encontrará.
- Visite al Concesionario Philips de su preferencia y podrá adquirirlo "muy fácilmente".

Las aplicaciones de los grabadores Philips son innumerables. Ud. mismo le encontrará más y más cada día. En los laboratorios de Philips se ha creado la línea más completa en grabadores, que se adaptan perfectamente a todas y a cada una de sus necesidades. Philips le ofrece la más alta calidad de grabación y reproducción. Sencillo manejo. Practicidad y absoluta seguridad de funcionamiento.

PHILIPS GRABADORES **PHILIPS**

Escuchan con amplitud . . . repiten con exactitud.

* Modelo EL 3552 - Automático.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com