Nº 38 - ENERO 10 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA

ACTIVIDAD INTERNACIONAL 1966

JACK BRABHAM: HOMBRE DEL AÑO

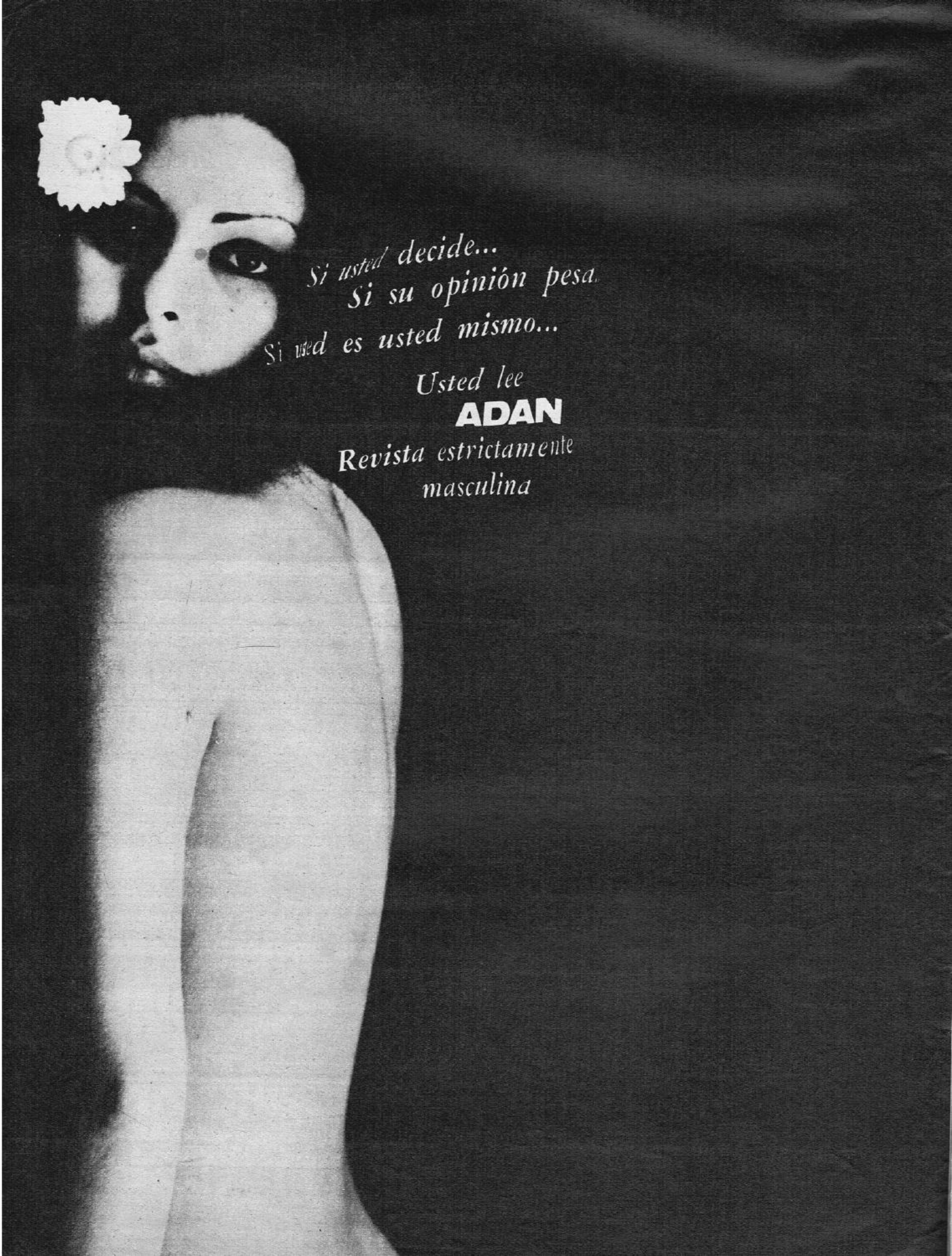


ARGENTINA Y EL MUNDO

LA F.1 DE TRES LITROS

HAILWOD Y HONDA

SUDAFRICA 1967


Si usted decide...
Si su opinión pesa...
Si usted es usted mismo...
Usted lee
ADAN
Revista estrictamente
masculina

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

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

Edición semanal CORSA

Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEG, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO, ENRIQUE T. MEINCKE, JULIO PEREZ BALBI.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E. F. E.

Edición mensual Parabrisas

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

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

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

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 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: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



Estamos ya en pleno 1967 y con este ejemplar que usted está leyendo en Saint-Tropez junto a Cristina, se acaba nuestra reseña anual realizada en tres números consecutivos; a partir del próximo, volvemos a la rigurosa actualidad. El próximo fin de semana hay corsas para casi todos los gustos: midget, motonáutica... pero nosotros preferimos ir a gozar del verano en las playas orientales, buscar piezas de colección en la feria de Tristán Narvaja, visitar el Museo de la Locomoción cerca de Carrasco, saludar a nuestro corresponsal Handler, Handler y Handler y, esencialmente, asistir a las Seis Horas de El Pinar. A pesar de que comenzamos recordando a Cristina (ver foto en CORSA N' 35) y que terminamos la revista con el humor del intelectual inglés Muskett (¡Bertolini volverá!) esta vez el Calendario va en serio. Los que en los últimos números no lo leyeron porque creían que era en serio, se lo perdieron. Pero no todo está perdido. Cosas serias siempre hay, como el primer triunfo internacional de Pedro Rodríguez en Sudáfrica o un resumen de toda la actividad 1966 en Fórmula Uno, Sport, Prototipos... O los motores que hemos puesto en marcha para lanzarnos a la Temporada Argentina de Fórmula Tres que ya se acerca.

COMPETENCIAS NACIONALES

FOMENTO AUTOMOVILISTA en SALADILLO (15 de enero): Suspendida el lluvioso 18 de diciembre último la competencia de Saladillo, no pudo darse el gusto de ser definitoria del Campeonato Argentino 1966 que finalmente ganó Santiago Herrero. Pero el Saladillo Automóvil Club tendrá el honor de largar el campeonato de este año con esta carrera. La organización corre por cuenta de esta entidad y bajo el patrocinio de la Asociación de Volantes de Limitada 27. Se disputarán dos series y un repechaje de donde saldrán los finalistas. Los cuatro primeros de la final obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. A las 15 comienza.

MIDGET y SPEEDWAY en FERRO (14 de enero): Sexta reunión del Campeonato Nocturno Temporada 1966/67. La Asociación Argentina de Automóviles Midget y la Asociación de Speedway continuarán ofreciendo su interesantísimo espectáculo a partir de las 21. Primero serán los muchachos de las motocicletas que pelearán por la gloria y los puntos del campeonato de Speedway. Comenzará la reunión con cuatro series de las cuales los dos primeros de cada una pasarán a las semifinales. Quienes no se hayan clasificado disputarán dos repechajes de los cuales los dos primeros también quedarán clasificados para las semifinales. Se correrán dos semifinales en las cuales los tres primeros pasarán a disputar la final de ganadores y los dos últimos la final de perdedores. Por último, se correrán la final de perdedores y la final de ganadores, en ese orden. Los puntos a distribuirse por el campeonato son los siguientes: a los cuatro primeros de cada serie 6, 4, 2 y 1, respectivamente; al ganador de cada repechaje 1 punto; en la semifinal 8, 6, 4, 2 y 1, respectivamente; en la final de perdedores 6, 4, 2 y 1, respectivamente, y en la final de ganadores 15, 13, 11, 9, 8 y 7, respectivamente. Terminado el Speedway le tocará el turno a los midgistas que comenzarán con la disputa de cuatro series en las que los dos primeros pasarán a las semifinales. Los que no se clasifiquen disputarán dos repechajes de los cuales los ganadores pasarán a las dos semifinales que se disputarán seguidamente y de los cuales los tres primeros de cada una pasarán a la final, con lo que se dará por finalizada la reunión. Estas competencias otorgarán los siguientes puntos: los cuatro primeros clasificados en cada serie 5, 3, 2 y 1, respectivamente; los dos primeros en los repechajes 1 y 0,5, respectivamente; los cuatro primeros en ambas semifinales 8, 5, 2 y 1 y los seis clasificados en la final 13, 8, 5, 3, 2 y 1, respectivamente. Para llegar a la cancha de Ferrocarril Oeste, sita en Martín de Gainza 250, conviene tomar cualquier medio de transporte que vaya hasta Primera Junta (con preferencia el subte) para luego arrimarse a pie.

MOTONAUTICA en ROSARIO (15 de enero): El Club Newell's Old Boys organiza en el Lago Melincué otra competencia puntable para la Temporada 1966/67 del Campeonato Argentino de Motonáutica de las Clases Turismo y Velocidad que es fiscalizado por la Federación Motonáutica Argentina. En esta prueba la autoridad será el Club Motonáutico Rosario, a quien le corresponde la fiscalización de competencias de la Zona II (la Zona I es fiscalizada por el Club Motonáutico Argentino y comprende hasta 200 km distante de la Capital Federal, mientras que las demás zonas han sido declaradas desiertas por falta de pedidos de fecha).

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO en URUGUAY (14 de enero): La Asociación Uruguaya de Volantes organiza las Seis Horas Shell en el Circuito Nº 2 del Autódromo Víctor Borrat Fabini (El Pinar) que otorgará puntos para el Campeonato Nacional Uruguayo de Turismo Grupo Dos. Habrá cinco Clases: A (hasta 700 cm³), B (701 a 850 cm³), C (851 a 1150 cm³), D (1151 a 1600 cm³) y E (más de 1600 cm³). El número máximo de corredores admitidos será de 45. Esta competencia es la misma que había sido suspendida en los últimos días de diciembre por falta de inscriptos. Para integrar las Clases será necesario que haya seis automóviles. La carrera se iniciará a las 16, con los motores detenidos y los automóviles alineados en ángulo de 45° con respecto al eje y sentido de la pista (Estilo Le Mans). Para clasificarse será necesario haber recorrido las dos terceras partes del recorrido. Varios "puntos altos" del Turismo argentino prometieron asistir.

FORMULA TASMANIA en NUEVA ZELANDIA (14 de enero): The Levin Motor Racing Club Inc. organizará la segunda competencia por el Campeonato de Tasmania de 1966, el Grand Prix de Levin en el Autódromo de Levin. Allí estarán presentes todos los famosos de la Fórmula Uno con sus automóviles monopostos impulsados por motores de 2500 cm³. Entre ellos estarán Bruce Mc Laren, Jim Clark y Jackie Stewart, que fueron los ganadores del campeonato en los tres años que se disputó. También estará Roy Pike, gran figura en Fórmula Tres.

TURISMO DE SERIE y GRAN TURISMO en MONACO (14 al 21 de enero): El XXXVI Rallye Automobile de Montecarlo, realizado con el alto patronaje del Príncipe Rainier III y la princesa Grace de Mónaco, organizado por L'Automobile Club de Mónaco y The Société des Bains de Mer y la cooperación de todos los automóviles-clubs europeos, se constituye en el centro de interés automovilístico mundial. Con él comenzará la disputa del Campeonato Europeo de rallies 1967 en los grupos 1 (Turismo de Serie) y 3 (Gran Turismo). En ambos casos los seis primeros de la clasificación general obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. A estos puntos se le sumarán los de cada Clase en caso de haber más de diez inscriptos: 7, 5, 3, 2 y 1 a los cinco primeros. Los Turismo de Serie se dividen en cuatro Clases: I (hasta 1000 cm³), II (1001 a 1600 cm³), III (1601 a 2000 cm³) y IV (más de 2000 cm³); los Gran Turismo se dividen en tres Clases: I (hasta 1300 cm³), II (1301 a 2000 cm³) y III (más de 2000 cm³). Desde el sábado 14 hasta el lunes 16 los competidores viajarán desde ocho lugares de Europa hasta completar alrededor de tres mil kilómetros para llegar a Montecarlo. De Oslo (3207 km) partirá un grupo para llegar a Poznan (luego de cruzar el Mar Báltico en barco) donde se unirán con quienes hayan partido de Varsovia (3093 km). Ambos grupos cruzarán Praga, Brno, Viena y Udine para llegar hasta Praga, donde se unirán con el grupo que viene de Atenas (3018 km). Los tres grupos juntos pasarán por Cremona, Alessandria y Cuneo hasta llegar a Montecarlo. De Francfort (2966 km) y Reims (2899 km) saldrán dos grupos que se unirán rápidamente en Luxemburgo y de allí irán hasta Lieja, donde se unirán con el grupo que haya partido de la muy británica Douvres (2864 km) (también acá se cruzó el Mar del Norte en barco) para continuar hasta Amsterdam, Ostende, Boulogne, Rennes y unirse en Poitiers con los otros dos grupos: el de Mónaco (2877 km) que a través de Gap y Perpignan anduvo en los Pirineos franceses para encontrarse en Bayona con el grupo de Lisboa (3054 km), que ya habrá atravesado los Pirineos luego de pasar por Sevilla, Bailén, Madrid y Burgos. De Bayona irán a Poitiers, donde los cinco grupos continuarán viaje hasta Montecarlo a través de Aurillac y Avignon.

El lunes 16 terminará la primera parte. El martes 17 se realizará la segunda parte, que será el recorrido común Mónaco-Chambery-Mónaco con un tiempo ideal de veintiuna horas para completarlo y que este año ha sido dividido en quince etapas. El jueves a las 14 se dará la clasificación provisional de donde los ciento veinte mejores pasarán a realizar la tercera y última parte del rallye: diez etapas en la montaña que deberán ser cubiertas en la noche del jueves 19 al viernes 20. El viernes a las 14 se sabrá la Clasificación General y se hará al mismo tiempo la revisación técnica



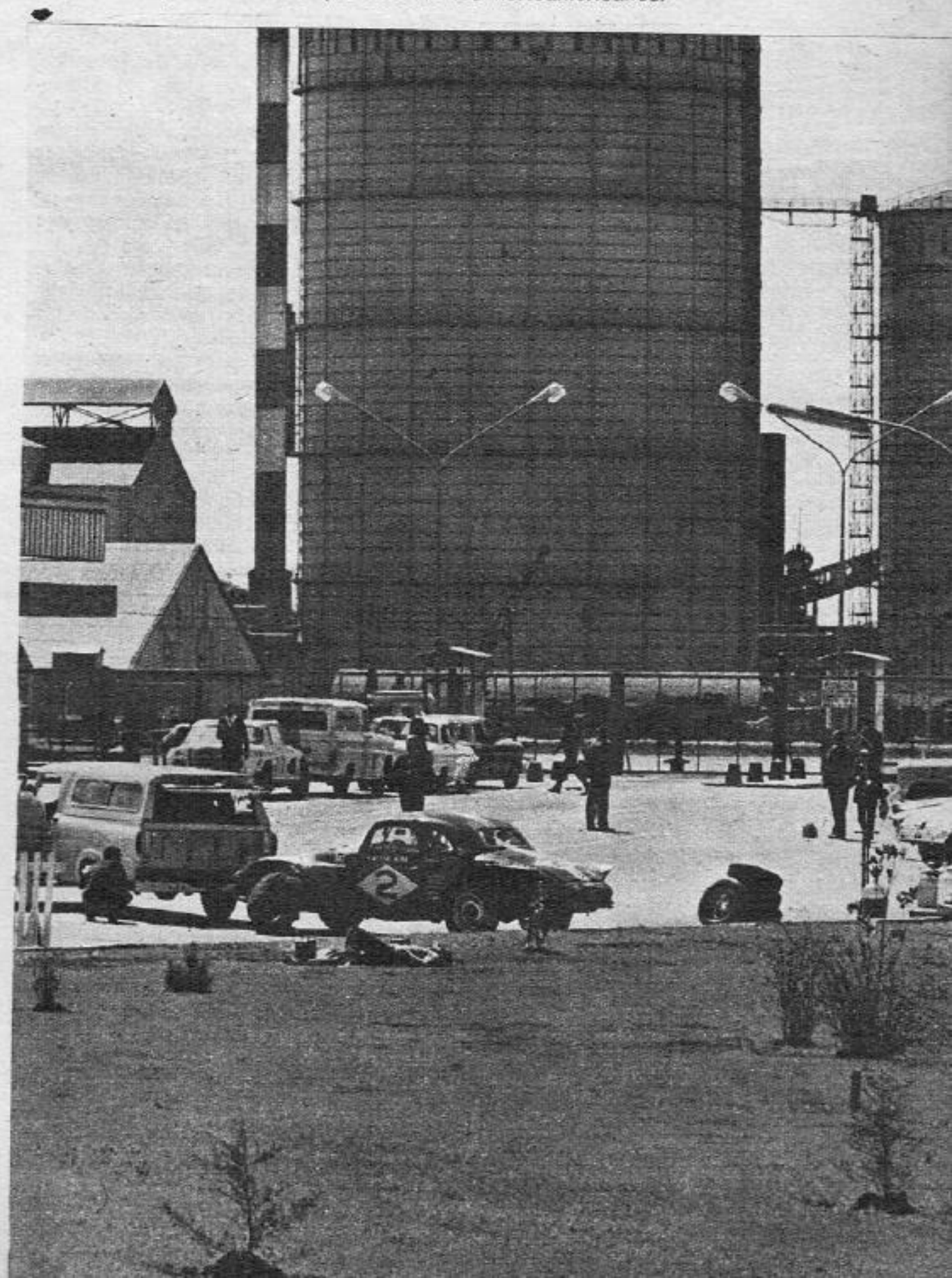
NOSOTROS

Para el país, para su gente, automovilismo y motociclismo ofrecen caminos para trascender lo que se hizo, lo que se hace y lo que se debería hacer en el plano internacional ante una nueva temporada de F.3. Una fábrica de Fangios

"Cacho" cuando corría en el equipo de Charles Lucas encabezando una larga fila de Fórmula Tres. La nueva generación tiene la palabra.

Rafaela y Reutemann. El monumental circuito es una puerta abierta al diálogo internacional. El piloto, una de nuestras más firmes promesas.

¡Cuántos méritos, millones de pesos y kilómetros por hora giran en torno al TC! pero nuestras fórmulas folklóricas no se conocen en el mundo porque les falta el apoyo de las tremendas maquinarias promocionales que montan los norteamericanos.

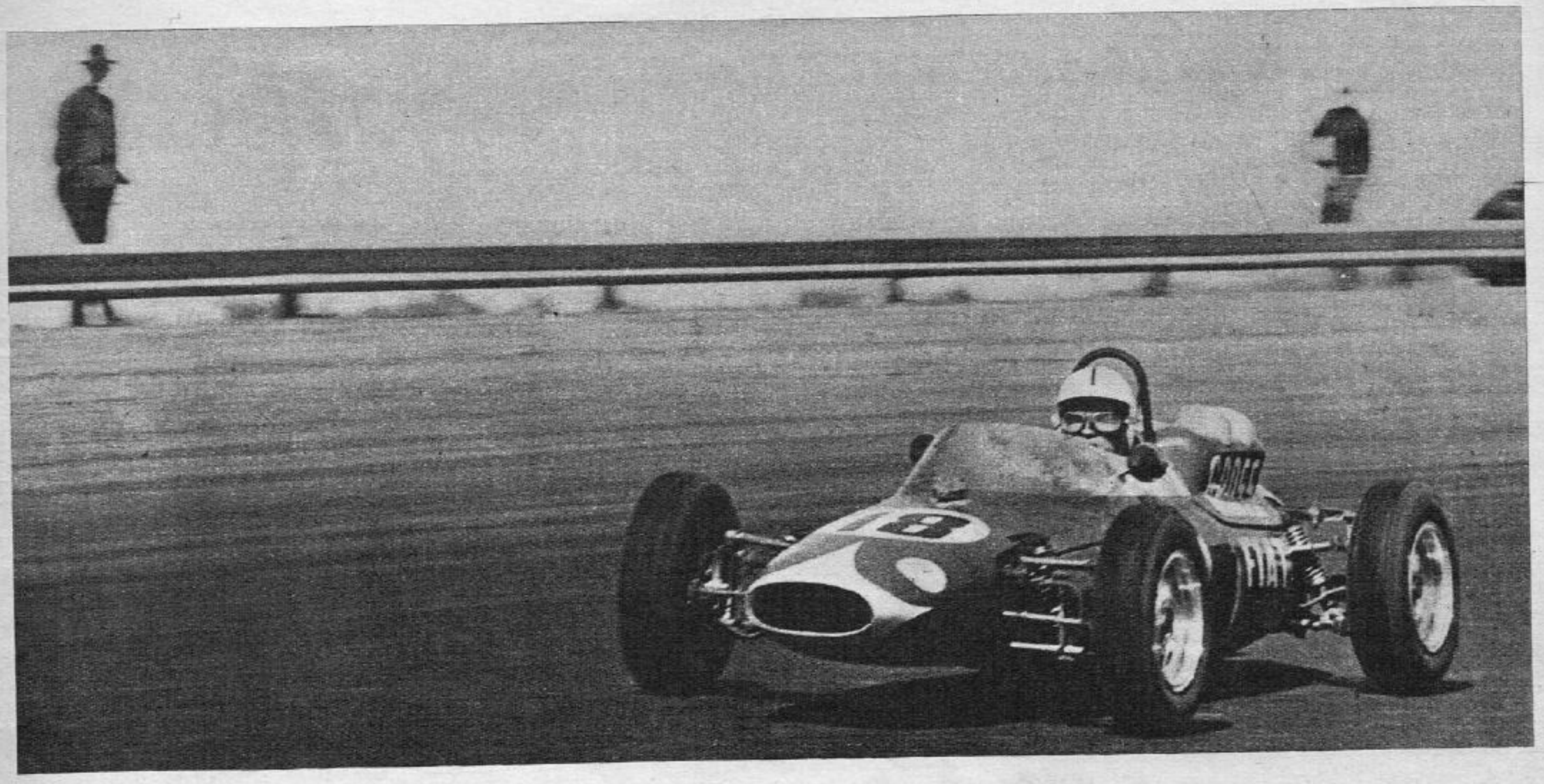


Automovilísticamente hablando, la Argentina se conoce en el mundo casi con exclusividad por ser la patria de Juan Manuel Fangio. No importa que ya tengamos una industria automotriz madura y saludable. No importa que aquí se corran más de cien carreras por año. No importa que nuestros Fiat, Renault, Auto-Union y Peugeot sean los más veloces del universo. No importa —en fin— el arraigo de nuestras fórmulas folklóricas, como importan por ejemplo las americanas. Pareciera ser que la mejor materia prima para hacernos conocer es exportar hombres que manejen bien. Generalmente esa exportación se produjo como respuesta a cada una de las visitas extranjeras más trascendentes que llegaron a nuestro país, todas ellas de procedencia europea, por fortuna. Fangio, Mieres, Menditeguy, Marimón, Campos viajaron después de haber llegado a Retiro y a Palermo las primears temporadas internacionales. Caldarella y Kissling tomaron el avión prolongando el beneficio que nos dejó la fecha con puntaje para el campeonato mundial de motociclismo que la Federación Argentina dispuso durante 1961, 1962 y 1963. Primero llegaron a correr nuestro Gran Premio Internacional de Turismo las importantes embajadas de Mercedes-Benz, Volvo, Alfa-Romeo, Lancia, etc., y luego comenzó el envío de material argentino: Cabalén hace ya tiempo, Gastón Perkins que estuvo en Europa el año pasado, y ahora se dice que los Fiat y los Peugeot nacionales correrían el Safari de Africa, aparte de que se pueda concretar cualquier esfuerzo personal de los tantos (que como el de Ricardo Ingénito, argentino en el equipo Citroën, 1964) pueden suceder en cualquier momento. Pairetti, Cupeiro, Salerno y "Cacho" intentaron la Fórmula Tres con diverso suceso, pero siempre después de dos temporadas en la Argentina. Y así. Aunque hay dos excepciones más o menos cercanas que se produjeron sin antecedentes: Bordeu a Europa para correr en Fórmula Junior hace unos años y la epopeya de los numerosos argentinos que se fueron a México para correr la Panamericana.

Parecería ser entonces que al país le rinde mejores dividendos mandar gente al exterior que traer nuevas fórmulas o distintas expresiones del deporte mecánico. Sin embargo vemos en el desfile de ejemplos que la importación de troupes, máquinas novedosas o ideas modernas es imprescindible para fomentar el perfeccionamiento humano. Ahora es más importante que nunca porque si viene un equipo de Fórmula Tres no sólo podemos educar o equiparar a nuestros pilotos, sino que nos ponemos de inmediato a construir automóviles de Fórmula Tres, cosa que no sucedía cuando llegaban al Río de la Plata los Alfa-Romeo 3,8 ó cualquiera de los

Y EL MUNDO

por CARLOS M. THIERY



monstruos sagrados de aquella época de la Argentina agropecuaria. Incluso la influencia se hace sentir abonando y fertilizando a categorías menores de la misma extracción, como la Fórmula Cuatro ex Minijuniors, o bien dejando su indiscutible enseñanza a la Mecánica Nacional. Paralelamente el perfeccionamiento técnico de la categoría turismo se produce en forma sostenida después de haber confrontado nuestros automóviles con los importados, es decir de 1960 en adelante, cuando hasta entonces ese perfeccionamiento había sido tímido, cauteloso y discutible. Lo mismo con las motos. Actualmente existe sólo el equipo Zanella en la Argentina y es una lástima porque en la práctica no tiene contra quien correr, pero las Zanellas RK inspiradas en algunos modelos de las Bultaco españolas, son nuestras primeras motocicletas pura-sangre y si bien sus constructores podrían conformarse con ese mérito no han dejado de estudiar y trabajar para evolucionarlas. Es cierto que todavía les falta para lograr nivel internacional y que con la incipiente caja de seis velocidades (contra la actual, de cuatro) no se acercarán demasiado a las Honda refrigeradas por agua, que en 125 cm³ tienen alrededor de 50 % más de potencia, pero lo más importante es que en el experimento no se ha estancado en ningún momento.

CORSA les cede a los historiadores y a los memoristas el mérito de resear la actuación de los argentinos en el extranjero e incluso el de subrayar la importancia de cualquier manifestación mecánica del exterior en nuestro país durante todas las épocas. Ante la inminencia de una nueva temporada internacional y de varios acontecimientos similares se agudizó nuestra incurable epidemia de mirar hacia adelante y en tal caso preferimos señalar las posibilidades que ofrece cada uno de proyectar verdaderamente la imagen nacional.

1) LA TEMPORADA

El A.C.A. asumió la responsabilidad de organizarla y desde luego debe ser consecuente con ella. Todos sabemos que los integrantes de su comisión de carreras trabajan incesantemente tratando de licuar la resistencia de la comisión directiva hacia las competencias deportivas. Pero se gastan tantos esfuerzos en eso que por regla general las cosas se hacen apuradas, improvisando más de lo aconsejable y practicando la vieja política del paño tibio para dejar contenta a la mayor cantidad de gente posible sin adoptar posiciones concretas. Cuando se anunció oficialmente la temporada ya escuchamos las primeras disculpas por la calidad de los automóviles que adquirió o arrendó el A.C.A. para formar su equipo. Cuando termine la temporada sabremos si fue una operación razonable o si hubiera sido preferible comprar una o dos máquinas ESTRICTAMENTE NUEVAS. Pero valorando estos festivales —ya lo hemos visto— como los mejores caldos de cultivo para empezar a formar pilotos que luego enviaremos al exterior, lo más grave es que a menos de dos semanas de la primera carrera aún no se conozca el equipo. CORSA sospecha que ese equipo se integrará con más hombres que autos y que el A.C.A. podría inventar un diagrama de rotación que teóricamente debería dejar contentos a muchos pero que en la práctica no dará resultados positivos (recordemos la mala experiencia de 1964), porque en principio lo de "contentos" se puede discutir cuando a alguien le toque bajarse del auto apenas empieza a conocerlo y porque las enseñanzas útiles para hombres que no tienen entrenamiento en una Fórmula tan especializada como la Tres consisten precisamente en correr el mayor número posible de carreras. Todas estas son conjeturas, como dice Galbato, originadas por algunas sutilísimas respuestas del A.C.A. en la conferencia de prensa. Pero ante una posibilidad tal, no está de más recordar las prioridades lógicas que el A.C.A. debe respetar si desea hacer algo más que **sacar las castañas del fuego.**

a) formar un equipo JOVEN, con hombres que como KISSLING, REUTEMANN, MARTIN o el amigo RUESCH manejen con la fineza y la calidad que exige un monoplaza de Fórmula. Si algn argentino tiene posibilidades de convertirse en Campeón Mundial o por lo menos en piloto resonante de Fórmula Uno, ese argentino es muy probable que tenga menos de 25 años.

b) si se decide que NASIF ESTEFANO, COPELLO, "LARRY" o algún otro veterano merezca tanto como ellos intervenir en la Temporada, está muy bien puesto que nombres por el estilo aseguran en cierto modo actuaciones brillantes. Pero que en ese caso no sean actuaciones fugaces. Más aún, ninguno de ellos puede mantenerse en la Fórmula Tres, que es una fórmula de promoción. Inmediatamente el A.C.A. debe procurar por todos los medios que los mayores de 30 años tengan una oportunidad en Fórmula Uno. Debe saberse enseguida si sirven o no sirven para correr contra Clark, Hill, Surtees, Stewart y toda la barra. Otra cosa: en 1967 ya no sirve el argumento "Fangio empezó a los 40", aunque se siga vendiendo el libro de Dale Carnegie (¡brrrrr!).

c) Que el equipo se forme con tantos hombres como máquinas se tenga a disposición y que por lo tanto, cada uno corra las cuatro carreras. Claro, tiene que haber por lo menos un suplente, así como hay un "muletto", pero sólo para ser usado en caso de necesidad.

→

...Y EL MUNDO

d) Sería muy aconsejable que el A.C.A. habilite una credencial especial para constructores, diseñadores y carroceros argentinos. Crespi, Martos, Yur-Perri, Baufer[s], Campetelli-Montalenti, Cancellieri y cualquiera que demuestre su oficio relacionado con el automóvil monoplaza de competición, DEBEN PODER METER SUS NARICES DONDE SE LES OCURRA en las cuatro carreras. Naturalmente ninguno de ellos se negará a trabajar en el mantenimiento o en la reparoción de cualquiera de las máquinas que nos visiten. Estratégicamente éste es el momento ideal para que mantengan un contacto lo más estrecho posible con la mecánica noble.

e) El A.C.A., como organizador, debe manejar las cosas de manera que esta Temporada sea su primer paso hacia la reconquista de la fecha de Fórmula Uno. Sería ideal que nadie vuelva a Europa con una sola queja.

2) GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

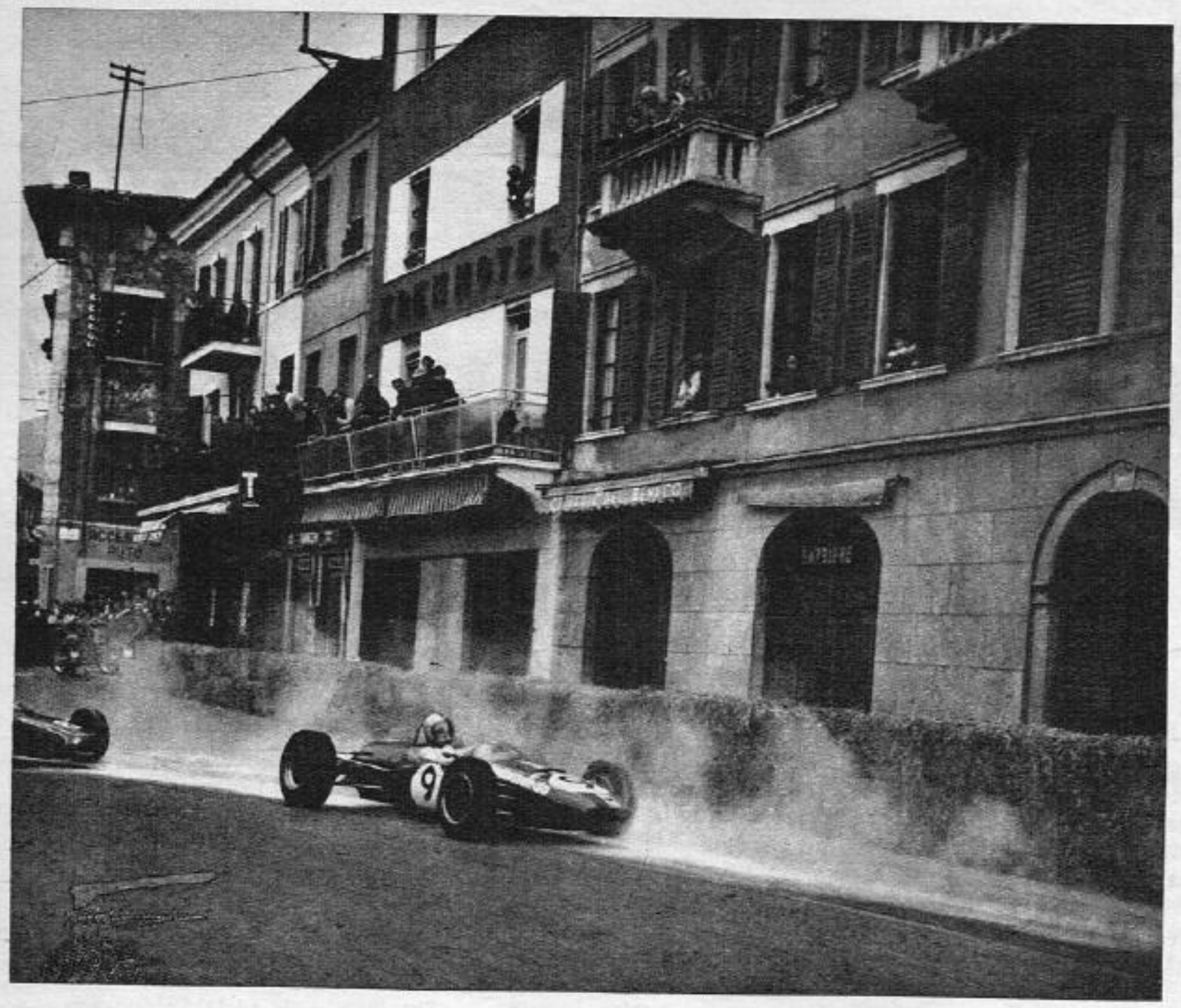
La única vez que se habla de la República Argentina en todos los diarios y las revistas del mundo es cuando se corre el Gran Premio de Turismo. Por lo menos, los centímetros de columna que nos dedican en esa ocasión son muchos más que los destinados a la Temporada, de la que se publican apenas los resultados. Todo eso a pesar de que en los últimos dos años se descuidó totalmente la participación extranjera. Y la carrera sigue sin aparecer en el Calendario de la FIA.

En 1967 el Gran Premio Internacional de Turismo tampoco será "Internacional" en la medida aconsejable, porque al no existir todavía el reglamento de la prueba prácticamente no se sabe si se corre o no. Por lo tanto, si no conoce los por-menores esenciales con ocho meses de anticipación como mínimo, ningún equipo extranjero incluirá al Gran Premio en su programa. La Comisión de Carreras del A.C.A. todavía está a tiempo de remediarlo en lo posible y de invitar no sólo a equipos sino también a particulares empleando el método de enviar embajadores, como hizo para contratar a los pilotos y máquinas que intervendrán en la Temporada.

Según el proceso lógico que ya exploramos, inmediatamente después de una activa participación internacional en nuestro país, pilotos y automóviles argentinos viajarían al exterior para demostrar la solidez de nuestra categoría Turismo. Por lo menos, unos y otros difrutarían de condiciones más favorables para hacerlo y si hoy son apenas rumores los que aseguran que Fiat y Peugeot nacionales estarían dispuestos a participar en el Safari de Africa, mañana después del contacto estrecho con el gran mundo, los viajes se podrán decidir con más soltura y agilidad.

3) MOTOCICLISMO

Las tres fechas puntables para el Campeonato Mundial dejaron a la Federación Argentina de Motociclismo un déficit gravísimo. Mientras las especulaciones comerciales se pudieron manejar con fondos de la Nación o con subsidios del estado (cuotas para festejos de los Sesquicentenarios, por ejemplo), la FAM se salvó heroicamente. Pero cuando llegó el momento de recibir el apoyo particular o general de los medios afectados al motociclismo argentino, se cumplieron los compromisos pero quedaron muchas facturas sin saldar y así se perdió la fecha que como la de automovilismo es recuperable. Ser motociclista es camo ser estudiante. Se sigue siendo durante toda la vida, los que lo son, los que lo fueron antes. Por eso los que siempre seremos motociclistas les agradecemos fundamentalmente a los festivales internacionales que nos hayan permitido ver andar a Tarquinio Provini, a Hailwood, a Jim Redman, Tom Phillis, Fumio Ita, Takahashi, Anscheidt, Pagani, Liberatti y algún otro que no pudo enganchar el rebaje en la memoria. Pero, afectos aparte, lo mejor que nos dejaron las fechas internacionales de motociclismo es que Caldarella se haya podido sentar en una Honda 250 cm³ del equipo (cuando eran tetracilíndricas) y que Raúl Kissling haya corrido en una Kreidler 50 cm³ . . . y doce velocidades, del team oficial, los dos en papeles directamente brillantes. Al tiempo el mismo Caldarella viajó a Europa, fue contratado por Gilera y si bien ese mismo contrato hoy lo mantiene inactivo porque Gilera decidió no competir en 1966, Benedicto Hugo todavía es el recordman de Monza y en Vallelunga le ganó al mismísimo Hailwood. Kissling grande —Jorge— también fue, varias veces resultó el mejor clasificado del equipo Bultaco y si un surtidor de nafta no se le hubiera puesto en el camino cuando corría el Tourist Trophy, su trayectoria internacional hubiera sido tan rutilante como la de Caldarella. Reconquistar la fecha puntable para el Campeonato Mundial de Motociclismo equivaldrá a fomentar el viaje y la consagración de valores nacionales.



Lago de Garda: Cupeiro muestra una vez más su finísima calidad para conducir. Pero los que como él rondan los 30 años, merecen una prueba definitiva en Fórmula Uno en lugar de actuar espaciadamente en fórmulas de promoción.

En 1963 vimos a Mike Hailwood en nuestro Autódromo, gracias a la Federación Argentina de Motociclismo. ¡Qué lindo sería recuperar la fecha con puntaje para el Campeonato Mundial!

Juan Manuel Fangio, el hombre que paseó por el mundo la imagen de la República Argentina.





4) RAFAELA

Rafaela es la cumbre de la MN argentina. Lo seguirá siendo sin duda. Pero un circuito tan especializado y monumental requerirá algún día una fórmula especial y exclusiva, del mismo modo que la reclamó Indianápolis. Na vamos a discutir la capacidad hotelera de la ciudad ni la conveniencia utilitaria de una categoría para marcar records en pistas ovaladas. (Rafaela es más veloz que Indy)| Sólo señalaremos que si es cierto que Ford Motor Argentina confirma las versiones que la pintan trayendo a la Argentina algún chasis Lotus usado en Indianápolis, no tardará en iniciarse el intercambio de pilotos, de automóviles, de técnicos y en poco más de un lustro aparecerá seguramente un argentino que se especialice en Indianápolis.

La República Argentina es una fábrica de Fangios, no cabe duda. Sólo falta manufacturar la hermosa materia prima . . .

FORMULA UNO



El motor Repco fue a lo largo de todo 1966, el más seguro y también el más potente. Obtuvo en las manos de Jack Brabham el Campeonato del Mundo y la Copa de Constructores. La fotografía destaca bien la diferencia de estilo de dos pilotos sobresalientes: Brabham y Jim Clark. El último, sin un medio mecánico adecuado, sigue siendo el superdotado de la conducción.

NUEVA FORMULA

MUCHAS DUDAS

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

La implantación de una nueva Fórmula Uno con tope de cilindrada en tres litros alentó una etapa de gran revolución técnica en los autos de competición. Por primera vez en la historia del Campeonato Mundial se aumentaba la cilindrada. La suposición de poseer el 70 % más de potencia trajo como consecuencia la libre imaginación de los constructores pensando en proyectos como la tracción en las cuatro ruedas o autos con un motor atrás y otro adelante. Por otra parte, la obtención de mayor potencia hasta ahora se había obtenido con la reducción de la cilindrada unitaria. Teóricamente la cilindrada unitaria ideal está en los alrededores de los 125 cm^3. Este criterio llevado a 3000 cm^3 exigía para la nueva Fórmula ¡veinticuatro cilindros! Nacieron los grandes proyectos. Apoyada en su experiencia motociclística, Honda hablaba de un V 32 de cuatro válvulas por cilindro (¡un motor con 128 válvulas!). Los japoneses también hablaron de un V24 o un V16. El alemán Mitter proponía un V24 de dos tiempos. BRM ya estaba preparando su H16. Coventry-Climax se retiraba de las competencias por orden del grupo accionario al que pertenece, el Grupo Jaguar. Claro que todos pensaron que Jaguar volvería a las carreras. La revolución había invadido todas las mentes.

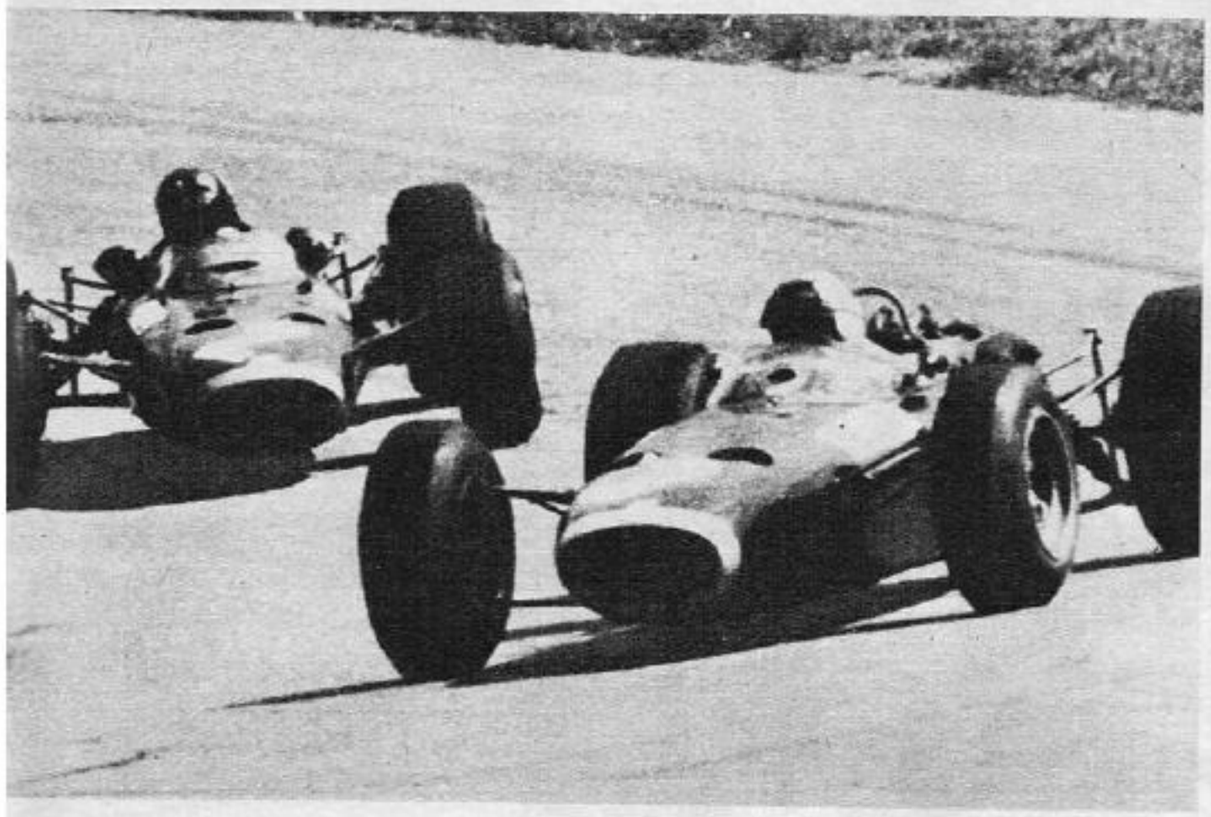
Llego 1966 y entró a regir la nueva Fórmula. No hubo revolución. Se adoptó la técnica utilizada hasta entonces y esa técnica fue la más exitosa del año. El modesto Brabham fue su mejor representante con su tradicional chasis tubular, con el motor australiano Repco construido en base a un bloc de aluminio GM/B-O-P. La revolución perdió fuerza. Incluso hasta en Japón. Cuando Honda debutó en 1964 se orientó hacia una técnica decididamente revolucionaria: motor transversal, chasis de construcción mixta monocasco más tubos, todos los elementos de fabricación propia, etc. En 1966 presentó una técnica simple y tradicional con un motor V12 de 48 válvulas ubicado paralelamente al eje longitudinal del automóvil. El chasis continúa siendo monocasco pero se han reemplazado los elementos tubulares traseros por la continuación hacia atrás de la estructura de chapa.

La única excepción a la regla fue la victoria del Lotus-BRM H16 en Estados Unidos. Pero se tardó más de lo esperado en poner a punto el motor. Durante las dos terceras partes del año los equipos de Lotus y BRM tuvieron que correr con motores de dos litros. En realidad los BRM no caminaron y tanto Stewart como G. Hill tuvieron que abandonar en las tres carreras que participaron con problemas en el motor o en la transmisión. Por otra parte nunca anduvieron en las pruebas de clasificación. El auto que anduvo fue el Lotus-BRM H16. Los factores del éxito serían la "mano santa" de Chapman, el talento de Clark, motor menos exprimido y menos problemas de transmisión. La mayor virtud del Lotus-BRM H16 es haber llegado sano en su primera presentación (Monza) y haber pasado a los punteros durante la carrera. Para confirmar sus virtudes ganó en su segunda carrera, en Estados Unidos, la más larga del campeonato.

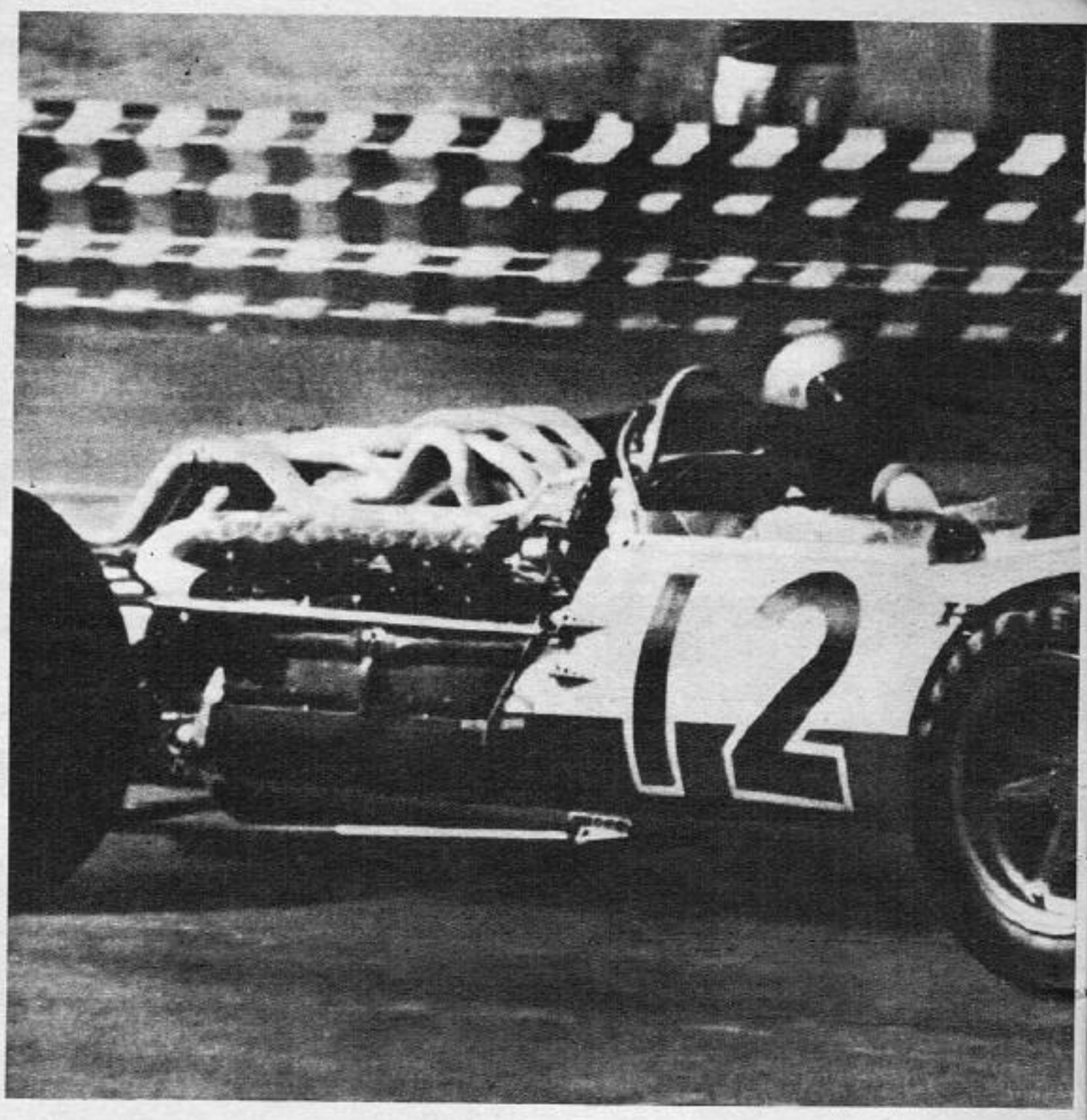
Los constructores debieron enfrentarse con tres problemas que aún no han resuelto: excesivo peso, mayor área frontal y línea aerodinámica poco fluida. Mientras que en la anterior Fórmula los 1500 pesaban dos kilos más que el límite estipulado en 400 kg, actualmente los Fórmula Uno de tres litros pesan más de 600 kg, a excepción del Brabham, cuando el reglamento fija el peso mínimo en 500 kg. Para este año solo Brabham y Lotus prometen llegar al mínimo. Brabham lo hará mediante la adopción de aleaciones más livianas en la construcción, mientras que Lotus funda sus esperanzas en el nuevo motor Cosworth V12, menos pesado que el BRM. Hay casos difíciles, como el Honda, que pesa 730 kilogramos.

El problema aerodinámico será más difícil de resolver. Por ejemplo el motor Maserati (basicamente el mismo con el cual Fangio ganara por última vez el campeonato mundial en 1957 bajo la Fórmula 2500) posee unas generosas dimensiones que logran hacer del Cooper un automóvil alto, largo y demasiado ancho. Maserati debió trabajar arduamente para solucionar problemas, especialmente luego del desastre de Reims en el cual todos sus pilotos tuvieron problemas con la bomba de nafta que estaba colocada atrás del motor; en la siguiente carrera fue puesta al aire. Inmediatamente se realizó un motor más compacto con los tubos de escape colocados a lo largo del motor y las tomas de aire de los inyectores colocadas en forma inclinada sobre el eje del motor. Cuando se probó el motor erogaba 345 CV, treinta menos que normalmente. Para Maserati el problema subsiste. El BRM H16 tiene el problema de ser muy ancho, mientras que el Weslake V12 que propulsa al Eagle ha dado el auto más lindo de la temporada gracias a su reducida dimensión. Mientras el ancho del Weslake →

FORMULA UNO



La revelación de 1965, Jackie Stewart, confirmó sus cualidades en 1966. Ganó en Mónaco, la Copa Tasmania y dominó Indianápolis casi hasta el final. Ya es uno de los cinco mejores.



Honda volvió al motor longitudinal en el nuevo modelo de tres litros y los resultados alcanzados prometen mejores aún para 1967. Su diseñador, Hideo Irimagiri, tiene sólo 25 años y ya se dio el gusto de hacer cosas tales como un Fórmula Uno internacional o un motor de cinco cilindros y 250 cm³ para las motocicletas.

es de 48,3 cm, el Repco mide 53 cm y el BRM 69 cm. El BRM es el menos largo con 56 cm contra 64 cm del Repco y 67 cm del Weslake. A excepción del Maserati, la altura de los motores oscila en los 55 cm. Si se disminuyera el ancho de los motores, por ejemplo, se podrían adoptar otros diseños de los tanques de nafta, en la mayoría ubicados lateralmente. La aerodinámica es el segundo paso a resolver.

En 1966 se entabló definitivamente la guerra de los neumáticos. Mientras Dunlop había ganado 46 de las 47 carreras por el campeonato entre 1961 y 1965, Goodyear sólo se había adjudicado la última carrera de 1965, el Grand Prix de México, gracias al Honda de Ginther. 1966 comienza con dos victorias Dunlop (Stewart-BRM en Mónaco y Surtees-Ferrari en Spa), le siguen cuatro victorias Goodyear gracias a Brabham y finaliza con tres triunfos de Firestone (Scarfotti- Ferrari en Monza, Clark-Lotus en Watkins-Glen y Surtees-Cooper en México. A excepción de Brabham, Honda y Eagle que le son fieles a Goodyear, las restantes marcas prueban todos los neumáticos antes de cada carrera. Cooper se manfiesta a favor de Dunlop, al igual que BRM; mientras que McLaren, Ferrari y Lotus prefieren las Firestone aunque no desechan las Dunlop. El avance técnico de los neumáticos es uno de los mejores saldos de este primer año de Fórmula Uno.

Mientras los Ferrari V12 y el Lotus-Climax V8 (gracias a Clark) se mostraron los más veloces en las clasificaciones, la comparación con el balance final de carreras nos muestra al Brabham más resistente, a los Ferrari por debajo de su velocidad y al Lotus-Climax V8 de Clark bastante endeble, quizás por el esfuerzo extremo que debió soportar para nivelar su chance con los tres litros. Los Ferrari solo anduvieron en circuitos muy veloces como Spa, Reims y Monza, mientras que en circuitos lentos tienen el pobre saldo de tres salidas de ruta en dos carreras consecutivas. El Repco de Hulme se vio obligado a abandonar tres veces consecutivas por problemas de encendido, mientras que el Lotus-Climax V8 registra dos clasificaciones muy buenas, un abandono por accidente (Spa) y tres por rotura de suspensión (!). Evidentemente se confirma una vez más que Clark es quien anda más fuerte en todos los lugares.

1967 llega con esperanza para todos. Brabham es el campeón, tiene potencia y resistencia en su máquina. Lotus y BRM triunfaron en Watkins-Glen. Cooper y Maserati lo hicieron en México, donde Honda alcanzó el récord de vuelta. Ferrari ganó en Monza. Las esperanzas de McLaren están en las manos de Travers y Coon (TRACO) quienes esperan obtener más potencia del Ford V8 Indy. Será un año de sorpresas y emoción. La nueva Fórmula ya está en marcha.

LOS PILOTOS

Evidentemente el hecho de pasar de un auto de 1500 cm³ con 230 CV a un 3000 cm³ de 400 CV es un paso muy grande del cual provendrá la consagración definitiva de un piloto o comenzará su cuarto menguante. Hubo ambos casos. De los pilotos enteramente consagrados hay tres que lograron escalar hasta lo más alto. Brabham, dos veces Campeón del Mundo con Cooper, logró su tercer campeonato con un auto de su propia fabricación. Surtees demostró que anda bien en moto o en cualquier auto, ya sea un Lola, Ferrari o Cooper-Maserati. Ahora le tocará demostrarlo con el Honda. Jim Clark ganó el Grand Prix de los Estados Unidos y se convirtió en el piloto favorito para el campeonato 1967.

Stewart comienza la lista de los fulgurantes jóvenes que llegaron a su consagración. Luego de haber ganado en Monza durante 1965, gana el Campeonato 1967.

Stewart comienza la lista de los fulgurantes jóvenes que llegaron a su consagración. Luego de haber ganado en Monza durante 1965, gana el Campeonato Tasmania y se impone en Montecarlo. Rindt y Hulme hacen lo propio clasificándose tercero y cuarto respectivamente en el campeonato. Scarfiotti gana en su segunda carrera. Parkes tiene dos segundos puestos en el año de su debut. Siffert confirma sus virtudes aunque no haya logrado resultados positivos; siempre le faltó máquina.

El ocaso le llega a Arundell, quien tuvo un mal año luego de su accidente de 1965 en Reims. Bandini tiene pobres actuaciones y el año que viene pasará al equipo Ferrari de Fórmula Dos. Bonnier abandona en la mayoría de sus presentaciones y G. Hill pierde acciones en BRM.

Para Gurney, Mc Laren, Amon y Ginther pasó el año sin poder demostrar sus condiciones por no poseer un medio mecánico eficaz. Pedro Rodríguez sigue siendo el nombre barajado por todas las empresas para incluirlo en su equipo, pero continúa independiente.

1967 viene con cambios y novedades. Para los pilotos habrá muchas vacantes libres. El balance fue positivo; es hora de recoger lo sembrado . . .

TECNICA DE LA FORMULA UNO DE TRES LITROS

MARCA	*Motor*	*D x C (mm)*	*CV a rev/min*	*Inyección*	*Caja*	*Embrague*	*Chasis*	*Frenos*	*Ruedas*	*Neumáticos*	*Peso*	*Diseñador*
BRABHAM-REPCO	Repco V8	85 x 66	340 a 8000	Lucas	Hewland 5	Borg & Beck	Tubular	Girling	15-15	Goodyear	556	Ron Tauranac
BRM	BRM H16	68,9 x 48,9	420 a 10500	Lucas	BRM 6	Borg & Beck	Monocasco	Girling	15-15	Goodyear	695	Tony Rudd
COOPER-MASERATI	Maserati V12	70,4 x 64	375 a 9750	Lucas	ZF 5	Borg & Beck	Monocasco	Girling	14-14	Dunlop	615	John Cooper
EAGLE-WESLAKE	Weslake V12	72,8 x 60	360 a 9000	Técalemit	Hewland 5	Borg & Beck	Monocasco	Girling	15-15	Goodyear	598	Len Terry
FERRARI	Ferrari V12	75 x 56,5	360 a 10500	Lucas	Ferrari 5	Ferrari	Tubo-casco	Girling	14-14	Firestone	621	Mauro Forghier
HONDA	Honda V12	52,2 x 78	400 a 10000	Honda	Honda 5	Honda	Monocasco	Girling	15-15	Goodyear	730	Hideo Irimagiri
LOTUS-BRM	BRM H16	68,9 x 48,9	420 a 10500	Lucas	ZF 5	Borg & Beck	Monocasco	Girling	15-15	Firestone	720	Colin Chapman
McLAREN-FORD	Ford V8	50,8 x 95,2	350 a 10000	Hillbern	ZF 5	Borg & Beck	Monocasco	Girling	15-13	Firestone	700	Brian Herd





Cuando el difícil Surtees se peleó con Ferrari, los autos italianos dejaron de estar cerca del triunfo. Pero Surtees volvió a ganar con Cooper-Maserati en México, demostrando su calidad de primerísima línea.

TODAS LAS CORSAS DE FORMULA UNO

El primer año de vigencia de la fórmula de tres litros en la categoría máxima del automovilismo internacional dio cinco ganadores diferentes en nueve carreras y un campeón indiscutido

Resumen de PEDRO ANIBAL REVOREDO

XXIV GRAND PRIX DE MONACO BRM, siempre BRM



22/V/66.
Circuito de Montecarlo
(3 130 km) - 314,5 km

CLASIFICACION:	1º Stewart, Jackie (GB)	BRM V8	2h 33m 10s6	100
	2º Bandini, Lorenzo (I)	Ferrari V6	2h 33m 50s7	100
	3º Hill, Graham (GB) ..	BRM V8		99
	4º Bondurant, Bob (EU)	BRM V8		95
	5º Ginther, Richie (EU)	Cooper-Maserati V12		80
	6º Ligier, Guy (F)	Cooper-Maserati V12		75

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,139 km/h.

Por cuarto año consecutivo un BRM se impone en el cicruito de Montecarlo. No importó si la fórmula fue de un litro y medio o de tres. BRM ganó. Montecarlo es esencialmente el circuito donde quedan destrozadas las transmisiones y las suspensiones. Los BRM se destacaron siempre por su gran resistencia mecánica, por sus duras suspensiones y por su caja de velocidades de fabricación propia. En Mónaco largaron dieciséis autos de los cuales solo llegaron cuatro, tres de ellos los BRM que habían largado (!). Comenzaron la carrera siete autos de 3000 cm^3, seis de 2000 cm^3, dos de 2700 cm^3 y uno de 2400 cm^3. Un coctel. Clark había realizado el mejor tiempo en las pruebas de clasificación y era el favorito. Su Lotus-Climax V8 es el último en partir y culmina la primera vuelta en ese lugar. Surtees toma la delantera seguido de Stewart. Comienza a tener problemas en los frenos y en los neumáticos. Stewart se le acerca. En la décimoquinta vuelta finaliza la carrera para el Ferrari V12 de Surtees: ha roto el diferencial. Ahora Stewart es seguido por Rindt. Bandini amenaza de atrás y se coloca segundo en la vigésima vuelta. Toda la atención está puesta en Clark, el ídolo monegasco. Desplaza a Rindt del cuarto lugar, pero ambos abandonan cuando se cumple media carrera. Bandini apura, logra el récord de vuelta, pero Stewart es inalcanzable. Primera victoria del año para el escocés que viene de ganar el Campeonato Tasmania. Ocho días después el mismo Stewart puntea hasta diez vueltas antes de finalizar en Indianápolis. ¿Será el hombre del año?

→



XXVI GRAND PRIX DE BELGICA -
Surtees sobre la hora

12/VI/66

Circuito de Spa-Francorchamps

(14,12 km) - 395 km

CLASIFICACION:	1º Surtees, John (GB) .	Ferrari V12	2h 09m 11s3		28
	2º Rindt, Jochen (Aus) ..	Cooper-Mas. V12	2h 09m 53s4		28
	3º Bandini, Lorenzo (I) .	Ferrari V6			27
	4º Brabham, Jack (Atl) ..	Brabham-Repco V8			26
	5º Ginther, Richie (EU) .	Cooper-Maserati V12			25
	6º Ligier, Guy (F)	Cooper-Maserati V12			24

PROMEDIO DEL GANADOR: 183,360 km/h.

Segundo round en el circuito más veloz de **les grandes épreuves.** Los tres litros son favoritos. Surtees, Rindt y Stewart en primera fila. La carrera se larga con lluvia. De los quince que largaron solamente siete llegarán a la tercera vuelta y son quienes se clasificarían. Los demás quedarán en el tendal dejado por trompos y derrapes de los cuales solo Stewart sufre lesiones: se fractura una clavícula. En la lluvía nadie aprieta el acelerador a fondo. Surtees pasa al frente seguido de Brabham y Bandini. Segunda pasada. Bandini al frente, lo siguen Surtees y Rindt. Tercera: Surtees paas al frente amenazado por Rindt. Cuarta vuelta y se estabilizan las posiciones para el resto de la carrera: Rindt, Surtees, Bandini, Brabham, Ginther, Ligier y Gurney, Rindt se aleja mientras la tribuna y los críticos firman su consagración definitiva. Al promediar la carrera Surtees apura, logra el récord de vuelta en la 19 y en la 24 logra pasar a Rindt. Cuatro vueltas más tarde finaliza la carrera adelante del austríaco. Ya los hombres sabios daabn a Surtees y Ferrari como campeones. Pero todavía falta escalar mucho.

LII GRAND PRIX DE LACF Y GRAND PRIX DE EUROPA -
El Week-end de Brabham



2/VII/66

CIRCUITO DE REIMS

(8,301 km) - 398,484 km

CLASIFICACION:	1º Brabham, Jack (Atl)	Brabham-Repco V8	1h 48m 31s3		48
	2º Parkes, Mike (GB) ..	Ferrari V12	1h 48m 40s8		48
	3º Hulme, Denis (NZ) ..	Brabham-Repco V8			46
	4º Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maserati V12			46
	5º Gurney, Dan (EU ...	Eagle-Climax 4			45
	6º Taylor, John (GB) ...	Brabham-BRM V8			45

PROMEDIO DEL GANADOR: 220,315 km/h.

En veinte días cambia el panorama mundial. Ford ha vencido en Le Mans. Surtees ha dejado Ferrari. Ya no hay favoritos. Ginther deja su puesto en el equipo Cooper para poner a punto el Honda V12 que muy pronto esperan presentar los japoneses. Ahora Surtees es el piloto número uno de Cooper formando equipo con Rindt. Ferrari promueve a su ingeniero Mike Parkes y presenta dos V12 de tres litros. G. Hill muestra en los entrenamientos las uñas del BRM H16 con el que hubiera logrado un cuarto tiempo. Clark se accidenta y es reemplazado por Rodríguez mientras que su compañero Arundell debuta con el Lotus-BRM H16 partiendo en la última fila. Amon, con el permiso de Mc Laren, conduce la tercer máquina del equipo Cooper. Brabham gana la carrera de Fórmula Dos el día anterior. Finalmente la primera línea es ocupada por Bandini, Surtees y Parkes. ¡Los dos ferraristas con el ex ferrarista en el medio! Bandini toma decididamente la punta seguido por Brabham. Parkes, Amon, G. Hill y Rindt vienen peleando en la retaguardia. Se escapan los dos punteros hasta el abandono de Bandini. Brabham puntero hasta el fin.



XIX GRAND PRIX DE GRAN BRETAÑA
Dos veces Brabham-Repco

17/VII/66

CIRCUITO DE BRANDS HATCH

(4,265 km) - 341,2 km

CLASIFICACION:	1º Brabham, Jack (Atl) .	Brabham-Repco V8	2h 13m 13s4		80
	2º Hulme, Denis (NZ) ..	Brabham-Repco V8	2h 13m 23s		80
	3º Hill, Graham (GB) ..	BRM V8			79
	4º Clark, Jim (GB)	Lotus-Climax V8			79
	5º Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maserati V12			79
	6º Mc Laren, Bruce (NZ)	Mc Laren-Serenissima V8			78

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,627 km/h.

Dos horas y trece minutos de carrera para demostrar solamente que Jack Brabham había encontrado la fórmula ideal: técnica segura y tradicional. Por segunda vez aparecen los dos Brabham-Repco V8. Resultado: primero y segundo, como en Fórmula Dos. Chris Irwin, el as de Fórmula Tres, debuta en Fórmula Uno con el Brabham-Climax 4 que hasta ahora había utilizado Hulme. Gurney sorprende colocándose en primera fila con su Eagle-Climax 4 pero abandona en seguida. Mc Laren corre con el motor Serenissima y queda desilusionado por la poca potencia de ese motor. No corrió Ferrari debido a una huelga en Italia. Brabham sumaba otros nueve puntos y el mundo ya volvía a hablar de él.

XV GRAND PRIX DE HOLANDA -
Para Brabham la victoria para Clark la gloria



24/VII/66

CIRCUITO DE ZANDVOORT

(4,180 km) - 377,4 km

CLASIFICACION:	1º Brabham, Jack (Atl) ..	Brabham-Repco V8	2h 20m 32s5		90
	2º Hill, Graham (GB) ..	BRM V8			89
	3º Clark, Jim (GB)	Lotus-Climax V8			88
	4º Stewart, Jackie (GB) .	BRM V8			88
	5º Spence, Mike (GB) ..	Lotus-BRM V8			87
	6º Bandini, Lorenzo (I) .	Ferrari V12			87

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,090 km/h.

En Zandvoort los tres litros lograron empatar el récord de vuelta de los litro y medio mientras que anduvieron a menor promedio de carrera. Consecuencia: grandes posibilidades para los dos litros. Había un hombre con ganas de ganar la carrera por cuarto año consecutivo: Jim Clark. Y estuvo a punto de realizar la hazaña. Tres hombres se alejaron rápidamente del resto: Brabham, Hulme y Clark. En el resto estaban las Ferraris, BRM, Cooper-Maseratis y Eagle. Anduvieron pegados durante veinticinco vueltas con Brabham al frente y Hulme y Clark intercambiándose la segunda posición. En la vuelta 26 Clark toma la delantera; Hulme se retrasa, comienza el **mano a mano** con Brabham. Clark se aleja y cuando ya faltaban quince vueltas se descontaba su triunfo. Pero el motor Climax comienza a recalentar. Se detiene Clark y Brabham pasa al frente. Clark pierde dos vueltas y se clasifica tercero. Brabham gana con una vuelta de ventaja sobre G. Hill. Otra victoria de la mecánica tradicional (si es que esto puede de alguna manera llamarse tradicional).

XXVIII GRAND PRIX DE ALEMANIA -
Poker de Brabham en la lluvia

7/VIII/66

CIRCUITO DE NÜRBURGRING

(22,810 km - 342,150 km



CLASIFICACION: 1º	Brabham, Jack (Atl) .	Brabham-Repco V8	2h 27m 03s	15
2:	Surtees, John (GB) ..	Cooper-Maser. V12	2h 27m 47s4	15
3º	Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maser. V12	2h 30m 35s6	15
4º	Hill, Graham (GB) ..	BRM V8	2h 33m 44s 4	15
5º	Stewart, Jackie (GB) .	BRM V8	2h 35m 31s9	15
6º	Bandini, Lorenzo (I) .	Ferrari V12	2h 37m 59s4	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 139,600 km/h.

Para que no quepa dudas. Braham gana en Nürburgring y bajo la lluvia. De punta a punta. También el segundo y tercer lugar se mantienen intocables durante toda la carrera: el equipo Cooper-Maserati en orden, Surtees y Rindt. Clark y Stewart lograron un lugarcito en la primera línea al partir esperando sacar partido con sus dos litros en las 2.625 curvas que tendrían que enfrentar durante la carrera. Scarfiotti con la Ferrari V6 debuta en los Fórmula Uno de tres litros. Logrando el cuarto lugar en las pruebas de clasificación delante de las Ferrari V12 de Bandini y Parkes. Gurney fue cuarto durante toda la carrera con su Eagle pero se retrasó sobre el final. En la carrera participan veintisiete autos entre Fórmula Uno y Fórmula Dos. Entre los Fórmula Dos ante la ausencia de los Brabham-Honda, los Matra-Cosworth se imponen brillantemente a los Brabham-Cosworth. Brabham ya está a un paso del título.

XXXVII GRAND PRIX DE ITALIA -
Victoria a la italiana



4/IX/66
CIRCUITO DE MONZA
(5,750 km) - 391 km

CLASIFICACION: 1º	Scarfiotti, L. (I).	Ferrari V12	1h 47m 14s8	68
2º	Parkes, Mike (GB) ..	Ferrari V12	1h 47m 20s6	68
3º	Hulme, Denis (NZ) ..	Brabham-Repco V8		67
4º	Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maserati V12		67
5º	Spence, Mike (GB) ..	Lotus-BRM V8		66
6º	Anderson, Bob (GB) .	Brabham-Climax 4		

PROMEDIO DEL GANADOR: 218,748 km/h.

En Monza estuvieron listas todas las bombas de la Temporada: BRM H16, Lotus-BRM H16, Honda V12, Eagle V12, el nuevo motor Ferrari V12 con tres válvulas por cilindro. Los Ferrari mataban. Parkes, Scarfiotti, Clark, Surtees, Bandini, Braham, se clasificaron en ese orden para largar con sus tres litros última novedad. Gurney realizó el penúltimo tiempo con su Eagle-Weslake V12 y fue el único fracaso aparente de los nuevos. Se larga la carrera. Scarfiotti, Parkes y Bandini pican en punta con sus tres Ferrari. Italia vibra. Clark larga en último término. El BRM H16 de G. Hill explota en la primera vuelta y comienza la serie de abandonos. Primera pasada: Bandini, Parkes, Surtees y Günther en punta. Ovación para los Ferrari. Se detienen Ginther y Bonnier. Cambios y emoción durante las primeras vueltas. Atacan los Brabham. Bandini se dtiene en los boxes y pierde algunas vueltas. Se estabilizan las posiciones. En la sexta pasada el BRM H16 de Stewart ha dejado su tendal de aceite. Ahora solo qeuda el de Clark para defender los prestigios del complicado motor británico. Séptima vuelta: el auto de Brabham despide un humo azul. Octava: abandona. Scarfiotti viene avanzando en forma sensacional. Las tribunas se paran. Cuarto, en la novena, tercero en la decimoprimera, segundo en la decimo segunda y ¡primero! en la decimotercera. Un italiano en punta con un auto italiano y en el GP de Italia. El delirio. Ginther pierde el control del Honda en la curva de Lesmo y solo quedan fierros retorcidos; el piloto ileso. Surtees abandona en la vuelta 32.

En la vuelta 40 Scarfiotti le lleva cuatro segundos a Parkes que tiene colado atrás a Hulme. Rindt cuarto. Baghetti y Spence pelean uña a uña el quinto puesto. Emoción entre los de punta. Clark sigue rondando y pasa a los tres punteros (!) con su Lotus-BRM H16. Aprobación. Scarfiotti sigue distanciándose. Clark se detiene nuevamente a cambiar rueda trasera. Otra vez más: ahora es la caja de cambios. Muchos dolores de cabeza para el escocés que finalmente no se puede clasificar. Scarfiotti gana después de catorce años que no vencía un italiano en el GP de Italia y lo hace con un auto italiano. Segunda otra Ferrari, la de Parkes. Una carrera a la italiana . . .

VIII GRAND PRIX DE LOS ESTADOS UNIDOS -
Lotus, BRM, Clark



2/X/66
CIRCUITO DE WATKINS-GLEN
(3,701 km) - 399,117 km

CLASIFICACION: 1º	Clark, Jim (GB)	Lotus-BRM H16	2h 09m 40s1	108
2º	Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-M. V12	2h 10m 26s9	108
3º	Surtees, John (GB) ..	Cooper-Maserati V12		107
4º	Siffert, Joseph (Sz) ..	Cooper-Maserati V12		105
5º	Mc Laren, Bruce (NZ)	Mc Laren-Ford V8		105
6º	Arundell, Peter (GB) .	Lotus-BRM V8		101

PROMEDIO DEL GANADOR: 184,938 km/h.

Sorprendente. El Lotus-BRM H16 ganador en segunda presentación. Dejó mudo a los incrédulos de los policilíndricos. Causó la admiración del automovilismo mundial. Pero hay un hombre que tiene la varita mágica: Colin Chapman. Los BRM H16 de la fábrica abandonaron pronto, pero el Lotus no abandonó en las dos carreras. Por otra parte siempre anduvo más que los BRM de fábrica. Genial. Ganó la carrera más larga. Pero la gente de BRM sonrió feliz en su segunda victoria del año. Y como con Mónaco demostró que Sir Owen tiene comprado el circuito: cuarta victoria consecutiva de un BRM. Lo increíble: BRM ganó solamente dos carreras por año en los últimos cuatro: Mónaco y Watkins Glen sin interrupción. Estuvieron todos en Watkins-Glen, incluso Ferrari que solo aportó un V12 con Bandini. La hazaña de la gente de Lotus tiene más vuelo aún: el motor de Clark se rompió un día antes de la carrera. Don Colin le pidió un motor a Don Tony Rudd. Este le dio un BRM H16 que tenía de muletto. Todo el equipo Lotus trabajó durante la noche del sábado, sacaron el otro motor, colocaron este. Clark corrió con el muletto y ganó. Se larga la carrera. Bandini al frente. Atrás Brabham, Clark, Surtees, Stewart, G. Hill, Rindt y Ginther. Brabham pasa al frente y Surtees se coloca tercero en la décima vuelta. Surtees choca con Bandini y se va de la pista. En la vuelta 25 Bandini continúa al frente; en la 35 abandona por recalentamiento. Brabham le lleva dieciséis a Clark, pero no cilindros, sino segundos. En la vuelta 50 Brabham continúa tranquilo seguido de los tres BRM, Clark, Stewart y G. Hill. En pocos minutos todo cambia. En la vuelta 52 abandona G. Hill: transmisión; en la 53 Stewart: motor y en la 55 Brabham: distribución. Ha quedado el tendal. Clark puntea seguido de Rindt. Ambos seguros en sus puestos. Así finalizarán, Surtees, qeu se había quedado último, venía con todo, hizo el récord de vuelta y terminó tercero. Gran actuación; una carrera no pata para escépticos.

V GRAND PRIX DE MEXICO
El retorno de John Surtees



23/X/66
CIRCUITO DE MAGDALENA-MIXHUCA
(5 km) - 325 km

CLASIFICACION: 1º	Surtees, John (GB) ..	Cooper-Mas. V12	2h 06m 35s3	65
2º	Brabham, Jack (Atl) .	Brabham-Repco V8	2h 06m 43s2	65
3º	Hulme, Denis (NZ) ..	Brabham-Repco V8		64
4º	Ginther, Richie (EU)	Honda V12		64
5º	Gurney, Dan (EU) ..	Eagle-Climax 4		64
6º	Bonnier, Joaquín (Sc)	Cooper-Maserati V12		63

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,042 km/h.

Retorno a la victoria de Maserati después de nueve años, de Cooper después de cuatro años y de Surtees después de cuatro meses y medio. Maserati desde cuando ganó el último campeonato mundial con Fangio en 1957. Cooper desde que Bruce Mc Laren ganara en Mónaco en 1962 y Surtees desde que dejó Ferrari en junio. La carrera de México fue una de las más bellas del año y presentó el duelo entre Surtees y el nuevo campeón, Brabham, que debió correr con el motor de reserva (300 CV contra 340 CV del otro motor). Ginther picó en punta con su Honda y pasó en la delantera frente a los boxes. En la segunda vuelta el puntero es Brabham seguido de Ginther, Rindt, Hulme, Surtees y Clark. Surtees larga mal →

pero pronto se recupera y luego pasar sucesivamente a Hulme, Ginther y Rindt se coloca segundo, para luego pasar al frente. Surtees se va distanciando lentamente de Brabham y logra la victoria con ocho segundos de ventaja sobre el tres veces Campeón del Mundo. Buen final de Temporada.

LAS COMPETENCIAS QUE NO OTORGARON PUNTOS PARA EL CAMPEONATO XII GRAND PRIX DE AFRICA DEL SUR EN EASTLONDON 1/I/66 - 228,6 km

CLASIFICACION:	1º Spence, Mike (GB) ..	Lotus-BRM V8	1h 29m 58s4		60
	2º Siffert, Joseps (Sz) ..	Brabham-BRM V8			58
	3º Arundell, Peter (GB) .	Lotus-Climax V8			58
	4º Charlton, Dave (SA) .	Brabham-Climax 4			58
	5º Tingle, Sam (SA) ..	LDS-Climax 4			57
	6º Love, John (SA)	Cooper-Climax 4			56

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,05 km/.

XV GRAND PRIX DE SYRACUSA - 1/V/66 - 308 km

CLASIFICACION:	1º Surtees, John (GB) .	Ferrari V12	1h 40m 08s3	56
	2º Bandini, Lorenzo (I) .	Ferrari V6 .	1h 40m 32s9	56
	3º Hobbs, David (GB) ..	Lotus-BRM V8		52
	4º Wilson, Vic (GB)	Cooper-BRM V8		53
	5º Bonnier, Joaquín (Sc)	Brabham-BRM V8		52
	6º Ligier, Guy (F)	Cooper-Maserati V12		39

PROMEDIO DEL GANADOR: 178,282 km/h.

DAILY EXPRESS TROPHAY EN SILVERSTONE - 14/V/66 - 168,9 km

CLASIFICACION:	1º Brabham, Jack (Atl).	Brabham-Repco V8	52m 57s6		35
	2º Surtees, John (GB) ..	Ferrari V12	53m 05s		35
	3º Bonnier, Joaquín (Sc)	Cooper-Maserati V12	54m 22s2		35
	4º Hulme, Denis (NZ) ...	Brabham-Climax 4	54m 28s8		35
	5º Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maserati V12			34
	6º Taylor, John (GB) ..	Brabham-BRM V8			33

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,78 km/h.

GOLD CUP EN OULTON PARK - 18/IX/66 - 177 km

CLASIFICACION:	1º Brabham, Jack (Atl) .	BrabhamRepco V8	
	2º Hulme, Denis (NZ) ..	Brabham-Repco V8	
	3º Clark, Jim (GB)	Lotus-Climax V8	
	4º Ireland, Innes (GB) ..	BRM V8	
	5º Lawrence, Chris (GB)	Cooper-Ferrari V12	

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,095 km/h.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	M	B	F	GB	H	A	I	EU	M	Pts.
1º	Brabham-Repco	—	3	9	9	9	9	4	—	6	42
2º	Ferrari	6	9	6	—	1	1	9	—	—	31
3º	Cooper-Maserati	—	6	3	2	—	6	3	6	9	30
4º	BRM	9	—	—	4	6	3	—	—	—	22
5º	Lotus-BRM	—	—	—	—	2	—	2	9	—	13
6º	Lotus-Climax	—	—	—	3	4	—	—	—	—	7
7º	Eagle-Climax	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4
8º	Honda	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
9º	Mc Laren-Ford	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
10º	Brabham-BRM	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
10º	Brabham-Climax	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
10º	Mc Laren-Serenissima	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1



Una escena repetida que dio al "viejo" Brabham su tercer título de Campeón Mundial y a su automóvil impulsado por motor Repco la Copa de Constructores. Esta llegada corresponde al Grand Prix de Alemania, en el trabado circuito de Nurburgring.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Conductor-Nación	Marca	Concurrente	Otros autos utilizados	22/V MONACO	12/VI BELGICA	3/VII ACF	18/VII G. BRETAÑA	24/VII HOLANDA	7/VIII ALEMANIA	4/IX ITALIA	2/X E. UNIDOS	23/X MEXICO	Pts.	Causas de los abandonos
1º	Brabham, Jack (Atl) .	Brabham-Repco V8 ...	Brabham Racing Organization		A	4	1	1	1	1	A	A	2	42	Transmisión, motor y cadena de distribución.
2º	Surtees, John (GB) ..	Cooper-Maserati V12 ..	Cooper Car Company	Ferrari V12 (Mon-Belg)	A	1	A	A	A	2	A	3	1	28	Transmisión, bomba de agua, transmisión, encendido y tanque de nafta.
3º	Rindt, Jochen (Aus) .	Cooper-Maserati V12 ..	Cooper Car Company		A	2	4	5	A	3	4	2	A	22	Motor, caja de cambios y perdió una rueda.
4º	Hulme, Dennis (NZ) .	Brabham-Repco V8	Brabham Racing Organization	Brabham-Climax 4 (Mon-Belg)	A	A	3	2	A	A	3	A	3	18	Transmisión, dirección y tres veces consecutivas encendido.
5:	Hill, Graham (GB) ..	BRM V8	Owen Racing Organization ..	BRM H 16 (I-EU-Mex)	3	A	A	3	2	4	A	A	A	17	Accidente, rotura de eje, motor, caja de cambios y motor.
6º	Clark, Jim (GB)	Lotus-Climax V8	Team Lotus	Lotus-BRM H L6 (I-EU-Méx)	A	A	—	4	3	A	A	1	A	16	Suspensión dos veces, accidente, suspensión y selector de caja.
7º	Stewart, Jackie (GB) .	BRM V8	Owen Racing Organization ..	BRM H 16 (I-EU-Mex)	1	A	—	A	4	5	A	A	A	14	Accidente y cuatro veces motor.
8º	Bandini, Lorenzo (I) .	Ferrari V12	SEFAC Ferrari	Ferrari V6 (Mon-Belg)	2	3	11	—	6	6	A	A	—	12	Inyectores y motor.
8º	Parkes, Mike (GB) ..	Ferrari V12	SEFAC Ferrari		—	—	2	—	A	A	2	—	—	12	Caja de cambios y motor.
10º	Scarfiotti, Ludovico (I)	Ferrari V12	SEFAC Ferrari	Ferrari V6 (Alem)	—	—	—	—	—	A	1	—	—	9	Batería.
11º	Ginther, Richie (EU) .	Honda V12	Honda Motors	Cooper-Maserati V12 (Mon-Belg)	5	5	—	—	—	—	A	8	4	5	Engranó el motor causándole un accidente.
12º	Gurney, Dan (EU) ...	Eagle-Climax 4	All American Racers	Eagle-Weslake V12 (I-EU)	—	7	5	A	A	7	A	A	5	4	Accidente, dos veces motor y encendido.
12º	Spence, Mike (GB) ..	Lotus-BRM V8	Reg Parnell Racing		A	A	A	A	5	A	5	9	—	4	Motor, accidente, embrague, caño de aceite y encendido.
14º	Bondurant, Bob (EU) .	BRM V8	Bernard White Racing	Eagle-Climax 4 (EU)-Eagle-Weslake V-12 (Mex)	4	A	—	9	—	A	7	A	A	3	Accidente, motor, accidente y motor.
14º	Mc Laren, Bruce (NZ)	Mc Laren- Ford V8	Bruce Mc Laren Racing ...	McLaren-Serenissima V8 (GB)	A	—	—	6	—	—	—	5	A	3	Transmisión y motor.
14º	Siffert, Joseph (Sz) ..	Cooper-Maserati V12 ..	Rob Walker Racing	Brabham-BRM V8 (Mon)	A	A	A	12	A	—	A	4	A	3	Motor, acc. 3 veces motor y suspensión.
17º	Anderson, Bob (GB) .	Brabham-Climax 4	DW Racing Enterprise		A	—	7	13	A	A	6	—	—	1	Transmisión y dos veces motor.
17º	Arundell, Peter (GB) .	Lotus-BRM V8	Team Lotus	Lotus-BRM H16 (ACF)	—	—	A	A	A	8	8	6	7	1	Engranó c. de cbios. 2 veces y encendido.
17º	Taylor, John (GB) ...	Brabham-BRM V8	Gerard Racing		—	—	6	8	8	A	—	—	—	1	Accidente.
	Amon, Chris (NZ) ...	Cooper-Maserati V12 ..	Cooper Car Company		—	—	8	—	—	—	—	—	—		
	Baghetti, Giancarlo (I)	Ferrari V 6.....	Tim Parnell Racing Team ...		—	—	—	—	—	—	A	—	—	—	Fuera de pista.
17º	Bonnier, Joaquín (Sc)	Cooper-Maserati V12 ..	Bonnier Racing Team	Brabham - Climax 4 (ACF) - Brabham-Climax V (GB)	A	A	12	A	7	A	A	A	6	1	Transmisión, accidente, dos veces embrague y dos motor.
	Bucknum, Ronnie (EU)	Honda V12	Honda Motors....		—	—	—	—	—	—	—	A	8	—	Motor.
	Irwin, Chris (GB)	Brabham-Climax 4	Brabham Racing Organisation		—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	
	Ireland, Innes (GB) ..	BRM V8	Bernard White Racing		—	—	—	—	—	—	—	7	A	—	Transmisión.
	Lawrence, Chris (GB)	Cooper-Ferrari V12 ...	Lawrence Racing Team		—	—	—	11	—	A	—	—	—	—	Motor.
	Ligier, Guy (F)	Cooper-Maserati V12 ..	Guy Ligier		6	6	9	10	9	—	—	—	—	—	
	Rodriguez, Pedro (M)	Lotus-Climax V8	Team Lotus	Lotus-BRM V8 (Mex)	—	—	10	—	—	—	—	A	9	—	Suspensión.
	Russo, Giácomo (I) ..	Lotus-Climax V8	Team Lotus		—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	
	Solana, Moisés (M) ..	Cooper-Maserati V 12..	Cooper Car Company		—	—	—	—	—	—	—	—	A	—	Temperatura.
	Taylor, Trevor (GB) .	Shannon-Emery V8	Emery Racing		—	—	—	A	—	—	—	—	—	—	Tanqnue de nafta.



JACK BRABHAM: CONSTRUCTOR Y CAMPEON

Obtuvo su tercer campeonato cuando los automóviles que llevan su nombre dominan todas las fórmulas internacionales de monopostos

Un metro ochenta de altura, un rostro curtido que oculta espléndidamente sus 40 años de edad, Brabham no tiene la figura del arquetipo del corredor de Fórmula Uno actual. No es ni un "play-boy" ni un descendiente de una familia real, ni tampoco tiene cantidades incontables de libras o dólares o moneda que se le parezca. Le falta nervio en su semblante, no da la imagen joven y espigada de Clark, Stewart o Rindt, por eso es muy difícil que el público europeo lo tenga como un ídolo y llegue a admirarlo como tal. Para quien no lo conoce, Brabham puede pasar como un hombre de negocios o un ranchero tejano. Es tranquilo, amistoso, de permanente sonrisa; un exterior que no concuerda del todo con la actividad que desarrolla domingo tras domingo.

El Campeón Mundial de Conductores de 1966 es hijo de un ex almacenero de Sidney, la capital de Australia. Sólo en 1947 comenzó a dedicarse al automovilismo deportivo y en ese mismo año ganó su primera carrera. En los años siguientes —1948 y 1949— fue campeón australiano y en 1951 fue campeón de trepada en su país. Su carrera internacional se inició en 1955 en Inglaterra, donde se había radicado momentáneamente. A fines de 1956 firmó contrato con John Cooper para correr sus máquinas de motor trasero. El personalmente atendía su Cooper-Bristol y pasaba noches sin dormir en el taller para ponerlo en condiciones y experimentar en el auto. A esta altura de su carrera se podía observar su eficaz conducción con reminicencias de piloto de midget, de pista de tierra, pero con una seguridad que lo ponía entre los de primera línea. Ya se presentaba como uno de los altos exponentes del derrape controlado o "cola afuera" no muy visto en F. 1. Su debut como piloto de Fórmula Uno fue en el Gran Premio de Mónaco en el año 1957 y luego de sortear algunos inconvenientes en su Cooper-Climax logró clasificarse en el sexto lugar. 1959 le brindó la mayor satisfacción de su vida. A los dos años de haber debutado en F. 1 conseguía el título de Campeón Mundial conduciendo un Cooper-Climax. Por primera vez el halago máximo correspondía a John Cooper y a un auto de motor trasero con el que se había impuesto a máquinas de mayor potencia y a pilotos de la jerarquía de Stirling Moss. En 1960 tuvimos oportunidad de verlo en nuestro Autódromo siempre sobre su Cooper, pero rompió la caja y no pudimos estudiarlo muy a fondo. De cualquier modo en ese año volvió a ganar el campeonato mundial, quedando consagrado definitivamente como un conductor extraordinario.

Durante los años siguientes el Cooper se quedó un poco atrás en materia de técnica automovilística y Ferrari en 61 y BRM en el 62 se llevaron los laureles dejando a los Cooper y a Jack Brabham en un segundo plano. Luego los Lotus tomaron la batuta en F. 1 y con Jim Clark se adueñaron de los campeonatos de 1963 y 1965, adjudicándoselo John Surtees en 1964 con Ferrari. En 1965 Brabham comenzó a utilizar los chassis de su propia fabricación, con motores Climax pero sin mayor éxito. Ya con la experiencia recogida durante la temporada anterior, Brabham se lanzó con todo en 1966 y comenzó a utilizar en la nueva fórmula de tres litros motores Repco derivados del block de aluminio usado en los Buick, Oldsmobile y Pontiac. Los grandes premios de Francia, Gran Bretaña, Holanda y Alemania y el tercer puesto en el GP de Bélgica lo llevaron hacia el título máximo en Fórmula Uno. Y no sólo en F. 1 consiguió resonantes triunfos sino que también en F. 2 logró con sus Brabham-Honda doce primeros puestos ganando diez pruebas Jack Brabham y dos su amigo y coequiper Denis Hulme. Además ganó cuatro de las seis carreras —y el correspondiente título— del campeonato de F. 2 denominado Grand Prix de Francia. En F. 3 el éxito de 1966 fue parecido. Para Jack Brabham entonces los dos títulos más preciados en el automovilismo mundial: Campeón Mundial de Conductores y ganador de la Copa de Constructores con su Brabham-Repco.

Sólo Juan Manuel Fangio tiene más campeonatos ganados que Brabham. Pero no todo está dicho, porque aunque igualar al récord de Fangio es cosa muy difícil, Brabham puede lograrlo. Jack Brabham no piensa ni pensó en ningún momento retirarse. Durante la temporada 1967 lo veremos nuevamente en las pistas internacionales en lucha mano a mano con los mejores pilotos del mundo. Jack Brabham tiene, hasta ahora, el poder en sus manos para dominar las F. 1, 2 y 3 de monopostos internacionales.



UN VISTAZO AL MUNDO DEL RALLY



por GERMAN R. SOPEÑA

Son coches calle pero no es categoría turismo. Compiten pero no es carrera. Es el mundo atrayente, simpático y socialmente útil del Rally

Enero, pleno invierno europeo. Es los los fortísimos faros de iodo se ace de noche y por supuesto nieva. A lo lejos los fortísimos faros de iodo se acercan velozmente. —"Por el farol en el techo debe ser el Mini de Paddy Hopkir." —"Bah, con todas esas luces puede ser cualquiera."

Es un Saab. Frena, baja un cambio, el acelerador nuevamente a la tabla y con las ruedas cruzadas y patinando se pierde en la próxima curva de cualquier rally en la zona alpina. Lo mismo con un Rover 2000, un Austin-Healey, un Mercedes.

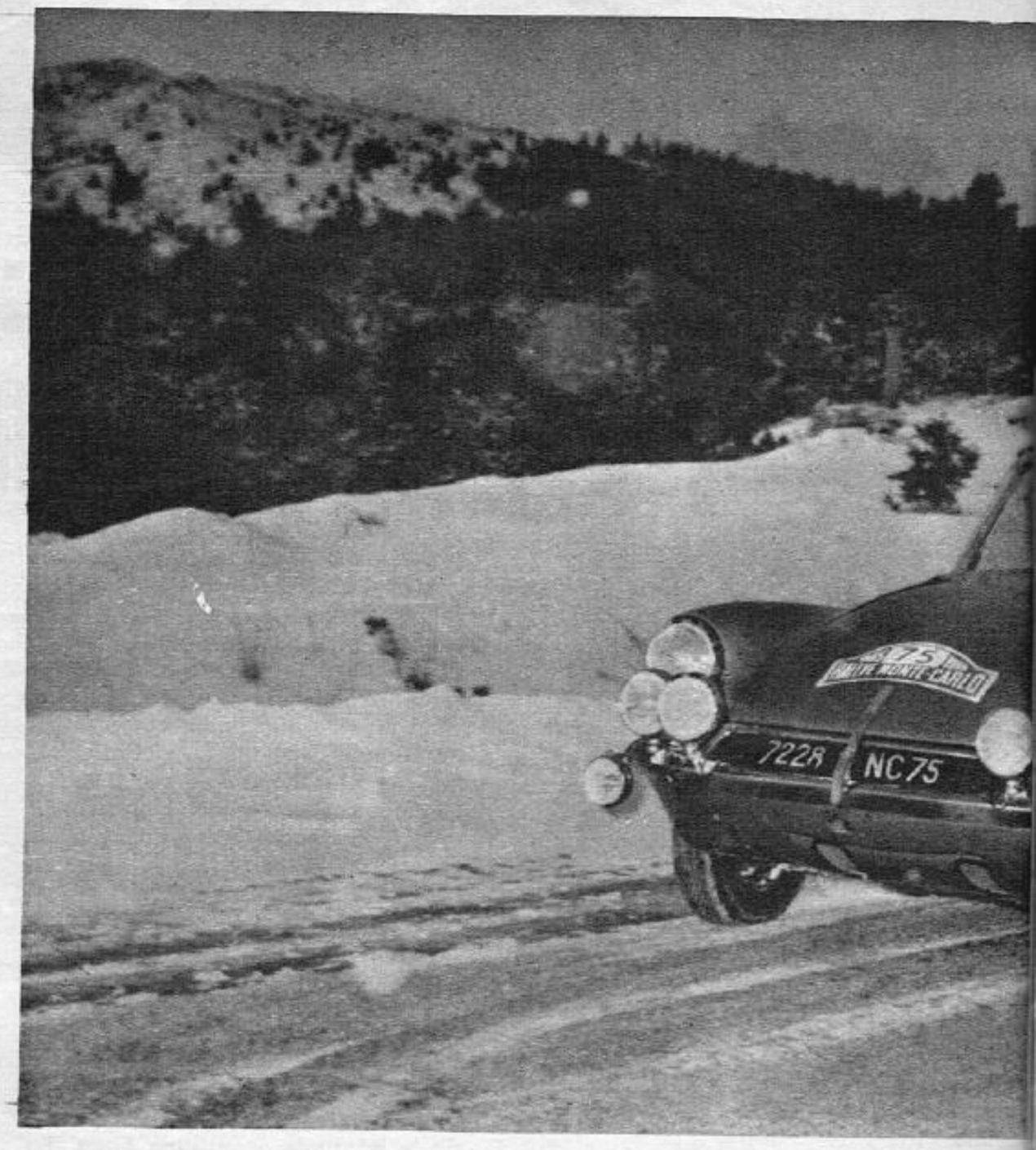
Toda comienza de alguna forma y si la primera carrera de automóviles nació cuando un conductor le dijo a otro: "Apuesto que llego antes que vos a la próxima ciudad". El nacimiento del rally como expresión automovilística bien pudo haber sido con la siguiente reflexión: "Yo puedo hacer mejor promedio que vos entre A y B sin pasar nunca de los 100 km/h". O algo por el estilo. A lo mejor eran caballeros ingleses y no se tuteaban, pero no importa. Después de estas filosóficas frases el in-crescendo fue total. En Europa los rallies son innumerables y en toda la temporada hay varios de importancia mundial empezando por el de Montecarlo y siguiendo con una larga lista: el Rally Acrópolis, los Mil Lagos, Lieja-Sofía-Lieja y otros más. Catorce competencias puntables en total para el campeonato europeo.

Un rally es algo diferente. Se circula por rutas abiertas y casi siempre de importancia secundaria. Uno trata de descontar como desesperado los minutos perdidos por irse de viaje en la nieve y en cualquier momento se aparece un pacífico y burgués campesino del mediodía francés quien, celoso de los pesitos que va a guardar, circula lentamente por el medio de la ruta en su Simca 1000 sin tener ni idea de lo que es un rally. En ese instante la adquiere de "golpe" y los maldice para toda la vida.

Entonces, ¿qué clase de tipos pueden llegar a correr en rally? Evidentemente muchos. Por cierto muchísimos más de lo que pueden llegar a ganar un rally. En los tiempos que corren todo parece indicar que sólo siendo escandinavo se puede aspirar a los primeros puestos y, en cierta medida, algunos infleses. Pero éstos últimos sin abusar. Revisemos los nombres más prominentes del año pasado. Toivonen, Anderson, Makinen, Aaltonen, Soderstön, Palm. Todos ellos pertenecen a las zonas nórdicas sobre todo finlandeses y suecos, verdaderos maestros del andar sobre hielo y nieve. Esporádicamente asoman sus nombres en los primeros lugares los ingleses Paddy Hopkirk, Paul Easter y... ¡Jim Clark ¡así como perdida entre otros, lo que indica que correr en rallies no es precisamente lo más fácil del mundo.

Nuestro conocido, el italiano Leo Cella, también suele pelear por la punta con los imposibles escandinavos, a los comandos de su Lancia Fulvia HF. Entre los franceses está Renée Trautmann y entre los alemanes Eugen Böhringer o Herr Klass que a veces lleva de navegante a Claudine Bouchet.

¿Dónde está entonces la razón del mayor éxito de los escandinavos? en el campeonato europeo, de las catorce pruebas puntables de 1966 se llevaron el primer puesto en ocho. Y en muchos otros rallies, incontables triunfos. Alguna explicación debe haber. Dicen los ingleses que nadie se arriesga tanto como los nórdicos, que son verdaderos inconscientes, pero esta afirmación es muy relativa porque aparte del poco gusto que puede tener cualquiera por darse un golpe, no hay que olvidar que en los rallys tener el coche golpeado significa también puntos en contra. Quizás sería más lógico atribuir esta supremacía a la mayor costumbre de manejar en caminos de tierra que son el 50 % de las rutas suecas, noruegas y finlandesas. Los inviernos s ruegas y finlandesas. Los inviernos son especialmente rigurosos en estas zonas y los caminos se cubren de capas de hielo, posiblemente el obstáculo más difícil para manejar despacio y cuanto más para andar corriendo. Sin embargo las técnicas desarrolladas por los auténticos expertos en rallies son bárbaras. Una curva y contracurva se puede recorrer como si fuera una recta, con el coche totalmente cruzado pero siempre bajo el dominio del conductor, cosa extraordinariamente difícil en la nieve y el hielo. Pero ni Erik Carlsson ni Gunnar Andersonn, ni Tom Trana, ni Rauno Aaltonen, ni Timo Makinen ni casi ninguno de todos estos intrépidos, son personajes de historieta de los que no aman la vida y desprecian el peligro. Por el







Timo Makinen y Paul Easter llevados en andas por R. Aaltonen, P. Hopkirk, Ambrose y Henry Liddon. Makinen era en la oportunidad el ganador de Montecarlo 65, pero fue descalificado posteriormente.

No sólo en Argentina los Peugeot ganan carreras. El fuerte de los 404 parece ser el Rally Safari en Africa. Allí siempre barren con los primeros puestos.





contrario, son cuidadosos del auto, están seguros de lo que hacen y porqué lo hacen y manejan realmente muy fuerte. Más fuerte. Más fuerte que todos los demás para poder ganar con asiduidad. Algunos como Carlsson, son ya legítimos profesionales del rally que encaran el asunto con toda la seriedad del caso. Y Eric, como para no salir nunca del ambiente que parece gustarle tanto, se casó lógicamente con una mujer que corriera en rallies: Pat Moss hermana de Stirling y ganadora de la copa de damas "ad-perpetuum". Dios los cría . . .

Luego de estas divagaciones sobre los hombres corresponde hablar algo de las máquinas que usan las figuras de primo cartello. Y acá se hace bastante fácil porque hay un auto que se ha identificado plenamente con los rally, el de la foto obligada para dar clima a una nota. Nos referimos por supuesto al Mini-Cooper, el autito mágico, la camionetita Gran Turismo, la cualquier cosa resultaste. En el año 66 se ganaron nada menos que el Rally de los Tulipanes, el austríaco de los Alpes, el de Moldavia en Checoslovaquia, el rally de Polonia, el de los Mil Lagos en Finlandia y el rally de Hungría. Esto solamente en las carreras puntables. Además son los ganadores verdaderos del Rally de Montecarlo 66, o como se dice en el ambiente, Monte 66. Ocuparon los tres primeros lugares con Timo Makinen y Paul Easter como ganadores pero los tres fueron desclasificados por usar faros no homologados. El triunfo pasó automáticamente al Citroën DS 19 de Toivonen-Mikander lo que hizo suponer en Europa cosas muy raras.

Después está el Lancia y el Saab y el Citroën y el Rover 2000 y el Volvo y el etcétera. La mayoría de los autos exitosos utilizan tracción delantera, ventaja básica en las carreras donde hay nieve y hielo, porque les permite a los conductres recorrer la curva acelerando a fondo.

Los tracción convencional —o sea atrás— son los Lotus Cortina, el Alfa GTA, el Volco 122 S y el Porsche 911. Pero no funcionan tanto. Y los que directamente no funcionan son las mentiras automovilísticas ya sean europeas o americanas. Hace dos o tres años los americanos descubrieron el Rally de Montecarlo y Ford se largó con sus Falcon y Chrysler con los Valiant. Pero la verdad siguen siendo los Mini, los Saab, los Citroën. Y además corren mujeres y ahora rusos. Parten de Minsk pero llegan a Montecarlo y participan de los cocktails compradores que dan los de Ford. ¡Viva la armonía! Además Minsk parece ser un lugar de suerte. De allí partió Paddy Hopkirk cuando ganó el Rally de Monte 65.

¿Y qué más? Hay tanto más que no se puede ordenar todo pero ya en estos días empieza el Rally de Montecarlo versión 67 y estaremos nuevamente con lo mismo. Neumáticos nuevos, mecanismos nuevos, todo se puede probar y experimentar. No es posible quedarse atrás y mucho menos cuando se corre con coches de serie en la locura linda del rally.

Arando nieve rumbo a Montecarlo marcha un Citroën DS. El auto del mañana, de gran eficiencia en toda prueba de hoy.

Pat Moss, señora de Eric Carlsson, y su navegante en el Rally Safari. Otra mujer que anda despacio, pobrecita...

LOS RALLIES DEL CAMPEONATO EUROPEO 1966

Fecha	Rally	Ganador	Segundo	Tercero
14-22/I	Montecarlo (Món)	Citroën DS 19 (Toivonen-Mikander)	Lancia Flavia (Trautmann-Hanrioud)	Lancia Flavia (Andersson-Dahlgren)
7-13/II	Suecia	SAAB 96 (Anderson-Svedberg)	SAAB 96 (Lampinen-Olson)	Volvo 122 S (Trana-Andreasson)
24-27/II	de las Flores (I)	Lancia Fulvia HF (Cella-Lombardini)	Porsche 911 (Klass-Buchet)	Lancia Ful. HF (Andersson-Dahlgren)
25-29/IV	los Tulipanes (H)	BMC Cooper S (Aaltonen-Liddon)	Lotus Cortina (Elford-Davenport)	Sunbeam Tiger (Harper-Turvey)
12-15/V	Austríaco de los Alpes	BMC Cooper S (Hopkirk-Liddon)	Porsche 911 (Wallrabestein-Muller)	Porsche 911 (Klass-Wütherich)
26-29/V	Acrópoli (Gr)	Lotus Cortina (Sonderström-Palm)	Lotus Cortina (Clark-Melia)	Lancia Ful. HF (Andersson-Dahlgren)
10-12/VI	Ginebra (Sz)	Lotus Cortina (Stapelaere-Aerts)	BMC Cooper S (Fall-Liddon)	Panhard 24 CT (Ogier-Ogier)
1- 3/VII	Moldavia (Ch)	BMC Cooper S (Aaltonen-Liddon)	Lotus Cortina (Sonderström-Palm)	BMC Cooper S (Makinen-Easter)
13-17/VII	Alemania	Porsche 911 (Klass-Wüterich)	Alfa Romeo GTA (Cavallary-Salvay)	BMW 2000 TI (Springer-Schey)
3- 6/VIII	Polonia	BMC Cooper S (Fall-Krauk)	BMC Cooper S (Makinen-Easter)	Steyr Puch 650 TR (Zasada-Zasada)
19-21/VIII	Los Mil Lagos (Finl)	BMC Cooper S (Makinen)	Volvo 122 S (Trana)	BMC Cooper S (Aaltonen)
5-10/IX	Copa de los Alpes (Fr)	Alfa Romeo GTA (Rolland-Augias)	Ford Cortina (Clark-Melia)	BMC Cooper S (Aaltonen-Liddon)
7- 9/X	Hungría	BMC Cooper S (Makinen-Easter)	Lancia Fulvia HF (Cella-Lombardini)	
19-25/XI	RAC (GB)	Lotus Cortina (Sonderström-Palm)		

FORD MARK II SIETE LITROS

Le Mans hizo realidad el poderío potencial de los automóviles lanzados por la empresa norteamericana Ford

Cuando gente de Ford Motor Company hizo incursiones por Italia, especialmente por Módena, para tratar de comprar la mitad más una de las acciones de SEFAC Ferrari el ambiente empezó a sospechar que ése era el primer paso hacia el lanzamiento de Ford al campo del automovilismo deportivo de alto nivel.

Dólares en cantidades incalculables, laboratorios, ensayos, experimentos, computadoras y mil cosas más intervinieron en la construcción del Ford GT. Cuando aún no se había cumplido el ciclo de experimentación indispensable, ya estaban en marcha sus motores en los boxes de Le Mans listos para largar. Lógicamente, el apuro por destronar a los autos italianos, los llevó al fracaso. Todavía el Ford GT tenía muchos puntos débiles que había que robustecer y mejorar, incluyendo la organización burocrática.

La política cambió repentinamente y dejaron todo en manos de Carrol Shelby, tanto organización como elección de pilotos y desarrollo técnico. Estrechamente vinculado a la empresa seguía Broadley, diseñador del Lola, "padre" del Ford GT. Se mejoraron las líneas de la carrocería, se cambiaron rodados y se hicieron perfeccionamientos. El Ford GT estaba listo para entrar en acción en 1966. La máxima aspiración era la de ganar Le Mans, la carrera donde había debutado en el plano internacional que los había dejado mal parados.

Las 24 Horas de Daytona abrieron el fuego en 1966 y los Ford GT Mark II con sus 7 litros de volumen cúbico se fueron con todo. Preparados en Inglaterra, viajaron a Estados Unidos y lograron su primer victoria importante en una carrera con puntaje. En las 12 horas de Sebring se repitió el triunfo de Daytona. Nuevamente en suelo estadounidense, los Ford se ubicaban en los dos primeros lugares. Ford había dado su segundo gran paso.

Cuando llega el momento de la "verdad" en Le Mans, Ford va con su ejército de hombres y máquinas. Ferrari presenta sólo un 330 y un Dino. Los 7 litros de los Ford, la monstruosa organización y la gran cantidad de dólares logran su cometido y vencen. La victoria de los Mark II sobre la casa Ferrari hace saltar lágrimas de muchos ojos. Lágrimas de impotencia ante la desigual lucha del artesano mecánico y la empresa que todo lo arrasa a su paso.

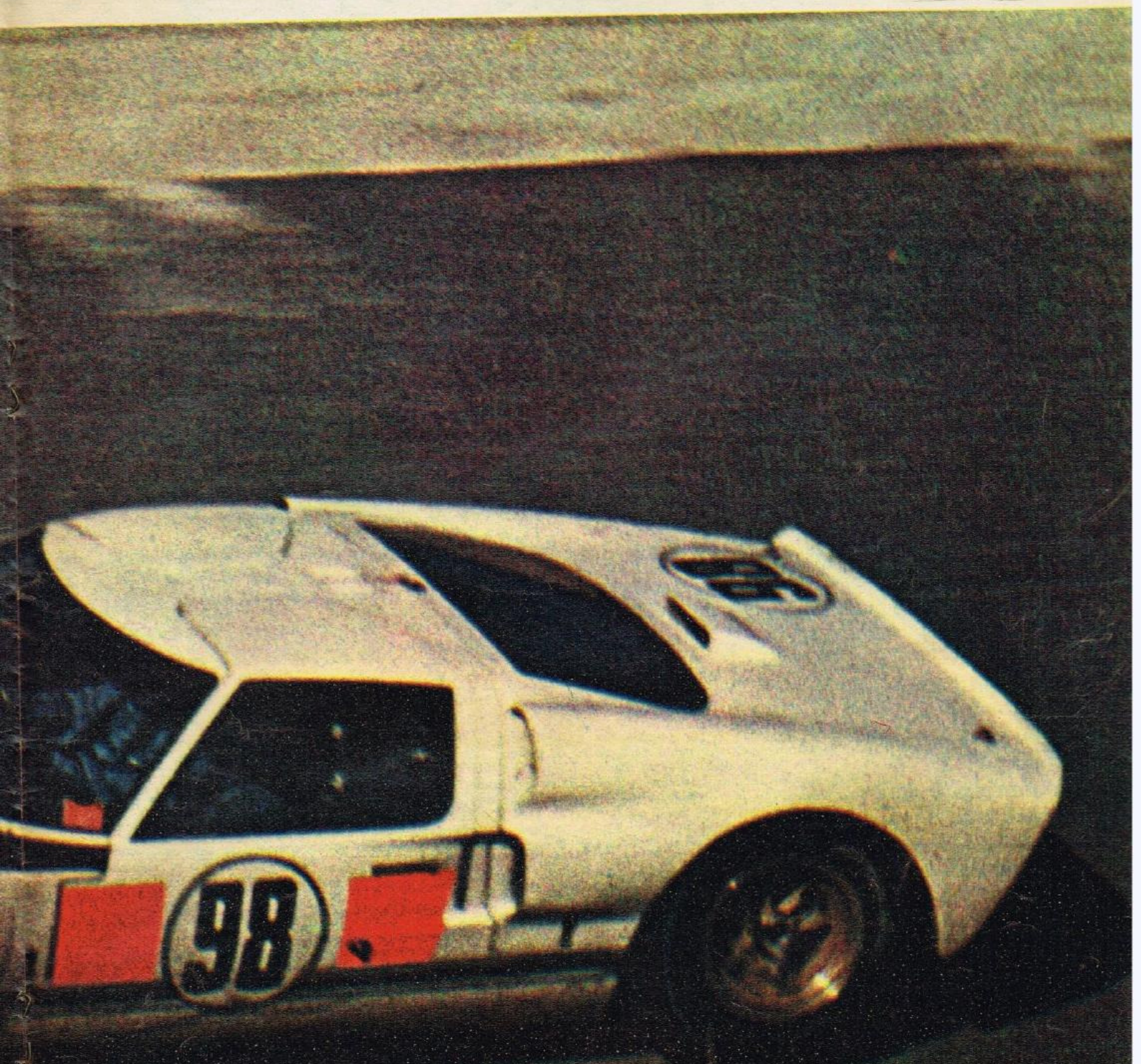
Los Ford GT de 4 y 7 litros consiguieron en un término menor que el que cualquiera pudiera pensar, hacer temblar la primacía de Ferrari del plano internacional. Ford había demostrado que si se lo proponía, apoyado y respaldado por gente que estaba en el quehacer del automovilismo internacional, lograría vencer al "Mago".

El Ford Mark II señala una nueva época en materia de automovilismo. La era de los siete litros, ya ha comenzado y Ford es el responsable de forzar con semejante poderío, el ritmo del progreso técnico.

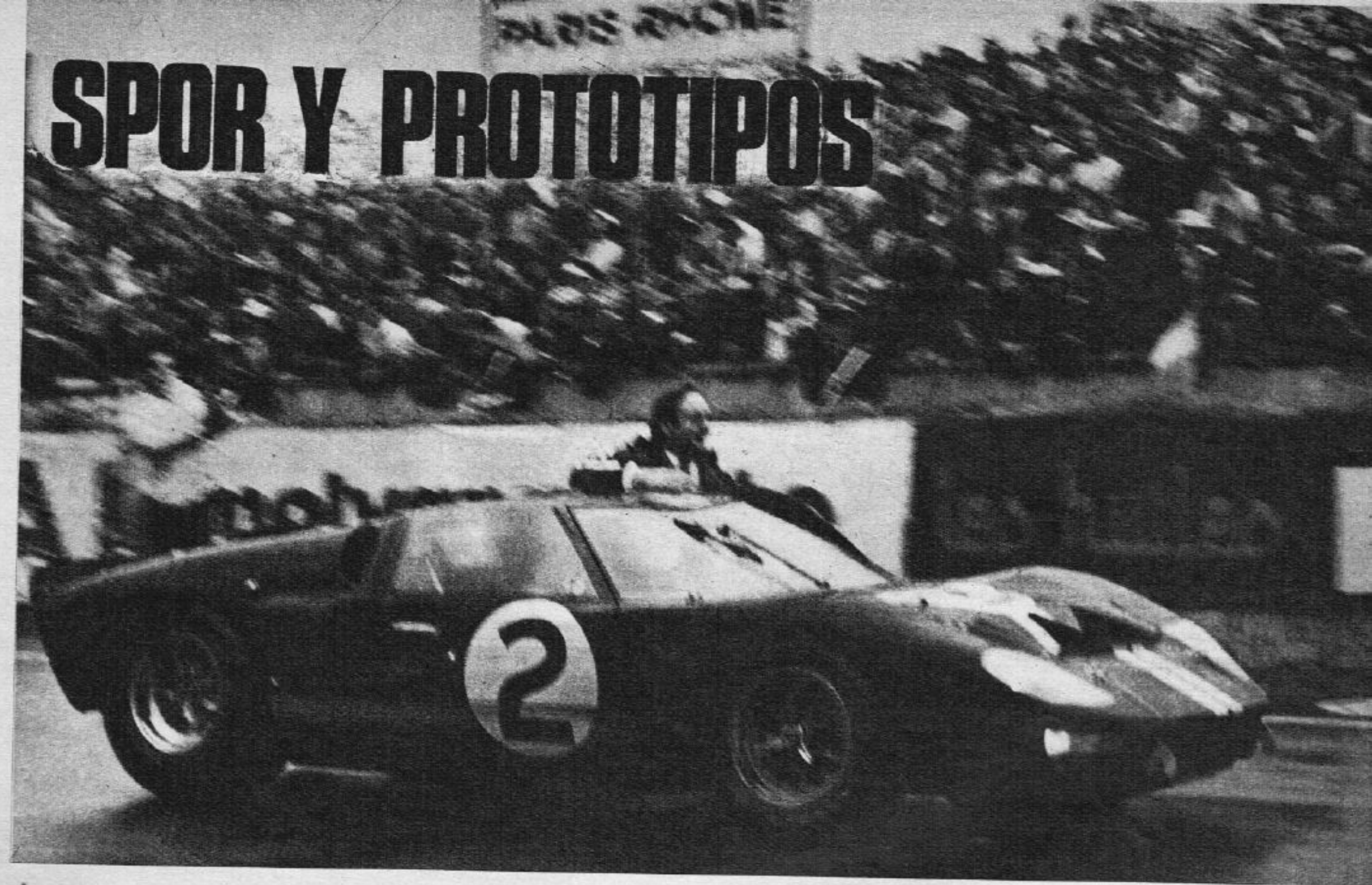
C. F. F.



PARA EL TRIUNFO



SPOR Y PROTOTIPOS



ATAQUE FORD, TRIUNFO

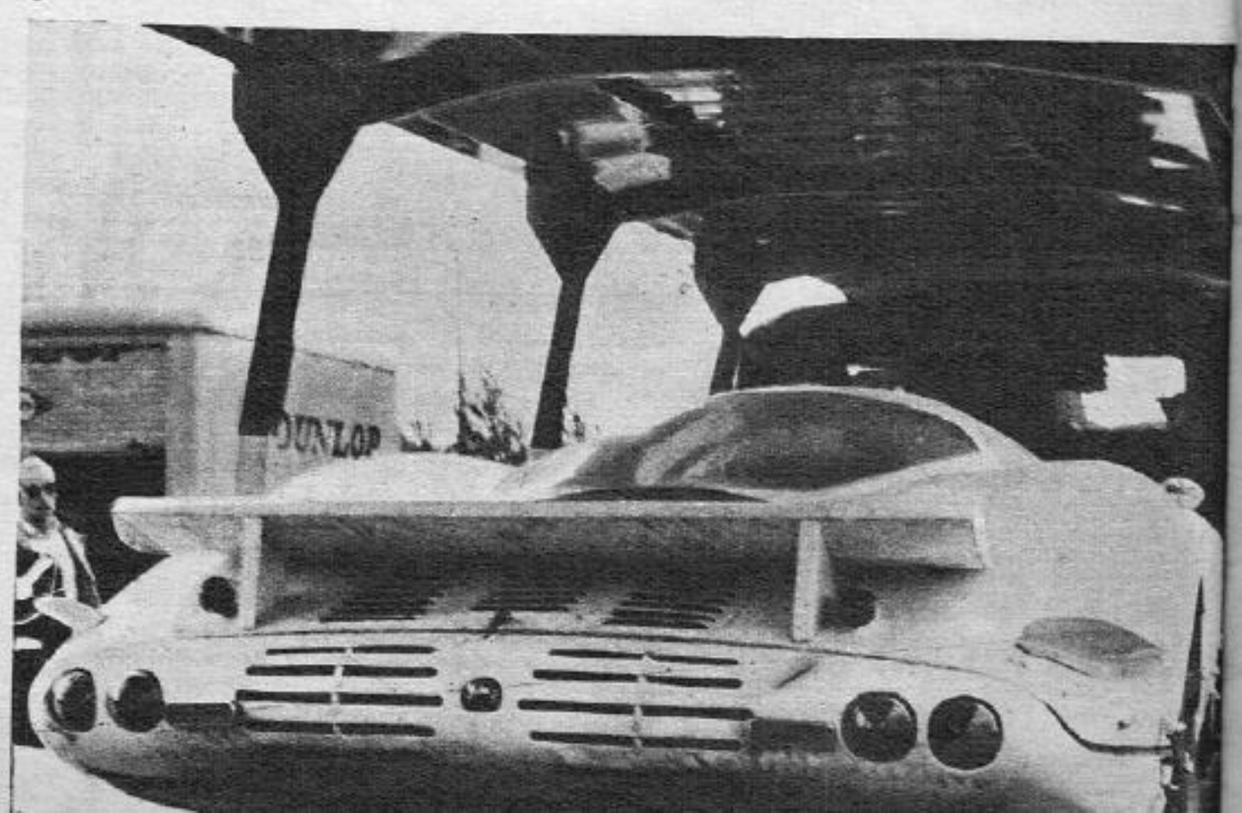
por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

La marca italiana se impuso finalmente en el Campeonato de prototipos Ford. ganó Le Mans y Porsche ganó en todas partes

Quizá sea por una información escasa, o por lo ajeno que nos resulta todo lo que ocurre en materia de automovilismo deportivo del otro lado del Atlántico, el caso es que inclusive dentro de la gente interesada en el deporte de las cuatro ruedas hay una cierta ignorancia con respecto a las limitaciones de Fórmula, campeonatos y competencias puntables para los constructores. Posiblemente la clase que más suene y la que más figure en la información general sea la de Sport Prototipos, los que generalmente ganan las carreras en que hay limitación de fórmulas. Los requisitos que debe reunir un automóvil para entrar en competencias de esta categoría son las siguientes: Un mínimo de dos asientos, deben ser automóviles construidos especialmente para carreras de velocidad y duración disputadas en circuitos cerrados y construidas con elementos que puedan ser empleados en un futuro para fabricar el coche en serie. Ese es el porqué de las exigencias de una goma de auxilio en el baúl, altura limitada, etc. lo que lo hace apto para una conducción y una utilización normal de ruta. El diámetro del rodado puede ser diferente para las ruedas delanteras y traseras y el peso del automóvil oficialmente es libre, aunque en las carreras en que también intervienen autos Sport y que sean puntables para el Campeonato Mundial de Constructores deben sujetarse a las limitaciones de peso de dichos coches dentro de la misma clase dada por la cilindrada. Basada en esto, la escala de pesos varía de 450 a 750 kilogramos como mínimo.

La Categoría Sport es generalmente la más concurrida en número de máquinas, ya que en la mayoría de los casos el señor de la esquina puede ir a cualquier agencia y comprar un coche apto para intervenir en estas competencias, aunque ya los "cochecitos" Sport Anexo J hace rato que dejaron de ser inofensivos para convertirse en verdaderos monstruos tal cual los de la Fórmula Uno con la diferencia de los dos asientos en vez de uno. Esta Categoría esta dividida en tres Clases a **saber:** de 700 cm hasta 1300 cm, de 1301 cm hasta 2000 cm y de 2000 hasta infinito... Para lograr la homologación de la F.I.A., la marca debe haber fabricado como mínimo 50 unidades del modelo en 12 meses consecutivos. Serán coches que tengan todos los elementos como para transitar libremente por el suelo de cualquier pais sin zorros grises y ser los cincuenta modelos mínimos idénticos entre sí, el mismo número de cilindros, la culata, el diámetro, la carrera, el comando del árbol de levas, cigüeñal, número y sistema de comando de válvulas, la transmisión, el sistema de

Taa... Tann... tataaannn, el North American Racing Team en ayuda de don Enzo Ferrari y su modesto aporte de dos máquinas a Le Mans. En este caso una P2 con la cola modificada en Norteamérica.



Henry Ford largó las 24 Horas de Le Mans y Ford ganó Le Mans. ¿Me entienden lo que les quiero decir?

Chaparral, un triunfo en Europa y un invento para el trofeo Can-Am. Un coche bien hecho por un grupo de gente que sabe.

Después de un año de silencio, Charles Deutsch volvió al ataque con el CD equipado con motor Peugeot 204: líneas limpias y de neta inspiración aeronáutica.







FERRARI

suspensión y de frenos y el peso mínimo. Ciertas cosas están autorizadas a ser modificadas en función del terreno de la carrera, ya sea en circuito cerrado o en carretera, tal el caso de la iluminación, tomas de aire, desmuliplicación, etcétera.

La Temporada 1966 comenzó con sombreros de paja y camisas floreadas en la playera pista de Daytona en los USA y terminó el dieciséis de octubre en los Mil Kilómetros de París disputados en el circuito de Monthèry, un escenario algo diferente . . . A lo largo de todos estos meses se palparon los resultados del nuevo reglamento "Anexo J" modificado y la consagración como El auto del año para el Porsche Carrera 6. Resultado de lo primero es el caso de fábricas lanzando al mercado un número de coches que sin la exigencia del reglamento y dados los medios, jamás el mismo constructor hubiera pensado en hacerlo. Tal el caso de Alpine, o de Bizzarrini en Italia o el mismo Porsche al alcance de la mano de cualquier . . . petrolero.

El impresionante Matra - B.R.M. llegó desgraciadamente un poco tarde a la temporada, cuando ya otras máquinas, aunque más modestitas, habían logrado, gracias a la perseverancia, sumar puntos en el campeonato. Tal el caso de Austin-Healey y su tercera colocación justificada por los puntos acumulados en Daytona, Sebring, Targa, Spa, Nürburgring y Hockenheim.

Sin restarle importancia a la trascendencia deportiva que puedan tener las 24 Horas de Daytona, o las 12 Horas de Sebring o los 1000 Kilómetros de Spa o Monza, un hecho real es que a partir de abril todas las casas y los pilotos ponen sus ojos en las 24 Horas de Le Mans, sin lugar a dudas la prueba más importante de la Temporada. Antes de la carrera del Automobile Club de l'Ouest, se corrieron seis competencias: En Daytona la ausencia total de Ferraris de fábrica dejó la carrera al libre albedrío de Ford y un Chaparral que no anduvo. Para las 12 Horas de Sebring los Mk. II volvieron a hacer de las suyas y rematando la actuación de sus mayores un GT 40 logró clasificar tercero, indudablemente, el año había empezado bien para Detroit. Cuando el suspenso se levantaba como un enorme signo de interrogación sobre muchas cabezas, dieron comienzo las pruebas de entrenamiento para Le Mans. Al mismo tiempo, un P3 al mando de Surtees y Parkes derrotaba al Ford GT 40 de Gregory Whitmore. El ocho de mayo en la Targa Florio, Ferrari anunció oficialmente la participación de un P3 y un Dino para las 24 Horas, cuando los Dino se llevaban los laureles de la carrera Siciliana. En Spa se reanudó el duelo de las dos marcas, aumentando la incógnita para la carrera que se avecinaba a tan solo un mes, una sola "pequeñita" Ferrari de cuatros litros se vió sola frente al Goliat de siete litros (¡Exagerados!) y con la honra o sin ella se impuso finalmente la pareja Parkes-Scarfiotti con e P3. La fecha siguiente fueron los Mil Kilómetros de Nürburgring, Ford ausente con aviso, al menos los coches del equipo de fábrica. El circuito es el más bonito de todos los europeos, si se pensó en un anticipo de Le Mans, no se dio la lógica ni por asomo. Un coche que tiene la enorme virtud de crear y que además está hecho por un grupo de gente que sabe, ganó su primera carrera de la temporada en Europa: el sorpresivo Chaparral.

Las cartas estaban sobre la mesa, Ferrari mandaba sólo dos coches a la prueba de larga duración en Francia, pero sus amigos del North American Racing Team aportaban los P2, un trío de GTB también intervendrían y otro Dino. En velocidad pura, sólo los P3 podrían aguantar el ataque de los Mk II. Ferrari fue vencido. Es inútil polemizar con qué cartas. Todo eran más poderoso para los norteamericanos, más que los motores de litros digno de la Copa Vanderbilt de 1908, los poderes financieros que pesan mucho más que los 3000 cm³ que el Galaxie le lleva de ventaja al V12 italiano.

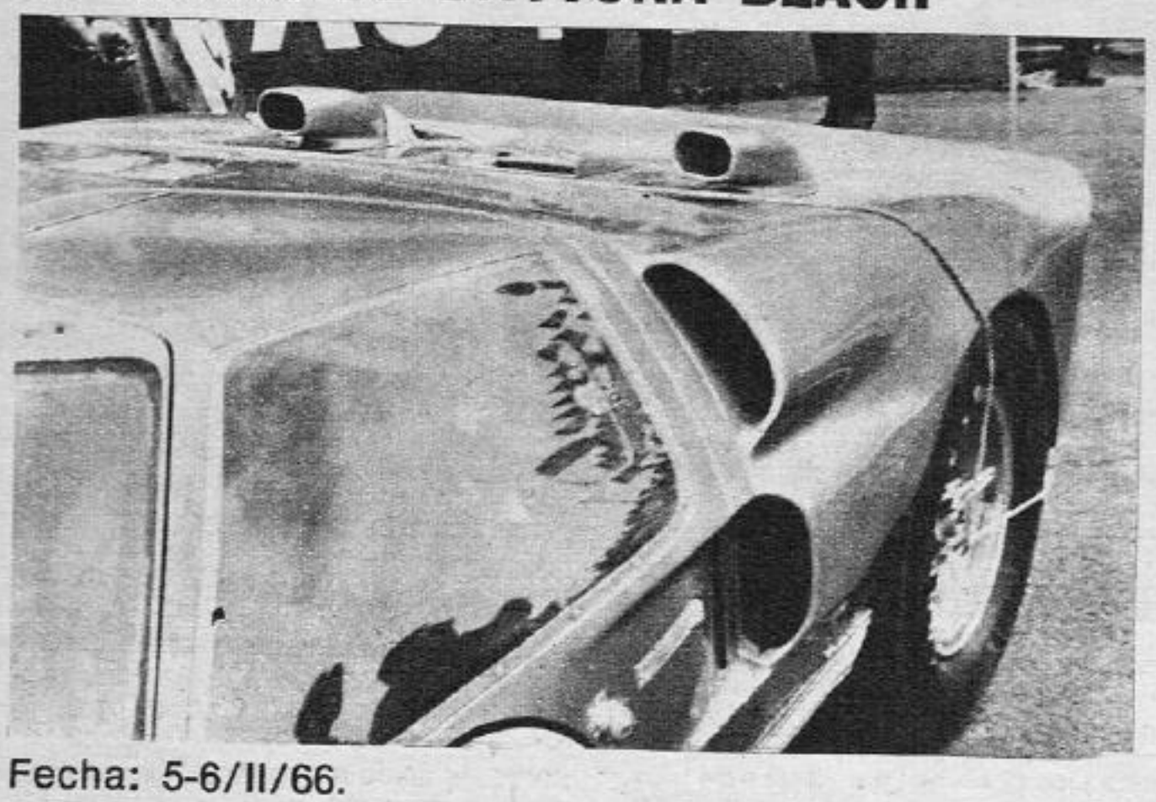
Enfrentado con la Porsche, Ferrari fue derrotado en todos los circuitos, o casi todos. Debutaron en troupe con Linge-Hermann en sexto puesto en Daytona, superada sólo por cuatro Ford 7 litros y un Ferrari 4,4. En Sebring, Hermanan, esta vez con Buzzeta, clasifica cuarto al Porsche detrás de 3 Ford más grandes, por supuesto. En Monza, Hermann, "toujours" Hermann, ahora con Mitter termina la carrera en la misma vuelta que el Ford de Muller-Mairesse. En la Targa un Carrera 6 salvó las cosas en la Clase Sport. Spa, el fracaso de los Prototipos fue salvado con la brillante clasficación en Sport. Al fin, Le Mans, ¡el triunfo! siete coches en la largada, cinco arribos, una victoria en el Indice de Performance y un doble suceso Prototipos y Sport. Después de esto, el **coche del año** bien podía hacer una demostración del tipo de la de Hockenheim.

Un año de revelaciones y consagraciones. Una derrota, la de Ferrari en Le Mans, un poco magnificada. Finalmente, a la hora de la verdad, el Campeonato quedó sobre la montura del caballito de Módena.

TODAS LAS CORSAS SPORT Y PROTOTIPOS

resumen de ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

24 HORAS DE DAYTONA BEACH



Fecha: 5-6/II/66.

Lugar: Florida, Estados Unidos de Norteamérica.

Longitud del circuito: 6,131 kilómetros.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	*Marca*	*Pilotos*	*Vueltas*	*Promedio*
1)	Ford Mk. II	Miles - Ruby	678	173,804 km/h.
2)	Ford Mk. II	Gurney - Grant	670	171,712 km/h.
3)	Ford Mk. II	Hansgen - Donohue	669	171,455 km/h.
4)	Ferrari 365	Rodríguez - Andretti	664	170,296 km/h.

SPORT:

1)	Porsche 904	Niteer - Buzzetta	612	156,813 km/h.
2)	Porsche 904	Klas - Shuetz	610	156,298,km/h.
3)	Ford GT 40	Sutcliffe - Grossman	589	152,645 km/h.
4)	Porsche 904	Grega - Drolsom	589	150,956 km/h.

El interrogante se abrió en febrero con el triunfo de unas figuritas repetidas, Ken Miles y Lloyd Ruby fueron los mismos ganadores de 1965, este año con un Ford GT Mk. II; en la categoría Sport la victoria en forma contundente se la llevó Porsche. La Casa Ferrari no intervino oficialmente con equipo de fábrica en esta carrera reservada a las categorías Sport Prototipos, Sport y Gran Turismo, y lo mejorcito que se vio por allá de la marca del "Cavallino Rampante" fue la P2 propiedad del North American Racing Team y conducida por Pedro Rodríguez y Mario Andretti, quienes se clasificaron cuartos.

Así como los Ford GT arrasaron con la clasificación general, Porsche hizo lo suyo en la reservada a la categoría Sport, llevándose finalmente diez puntos para la marca en el Campeonato de Constructores. Dan Gurney obtuvo el récord de vuelta con su Ford y el hecho de que las últimas diez horas de carrera se las haya tenido que arreglar con la caja sin ninguna sincronización, demuestran la fortaleza del coche. Tercero fue el de Hansgen y Donohue y el cuarto Ford GT Mk. II en carrera clasificó quinto, conducido por Mc Laren y Amon. Había un quinto Mk. II en carrera probando una nueva transmisión automática experimental —lo conducían Ginther y Bucknum— y llevó un buen tren de carrera hasta que al promediar las doce horas se retiró. Al cumplirse las 24 horas de carrera, los Porsche que habían comenzado en 22°, 24°, 26° y 30° lugar, cruzaban la meta en 7°, 8°, 10° y 11° lugar, sufriendo la pérdida de una máquina que quedó en el camino. Los otros cuatro superaron a todos los Ford GT 40 de su misma categoría y 4700 cm³ de cilindrada. Considerando la medida en que este circuito disminuye la capacidad de maniobrabilidad de las máquinas y en especial del Porsche cuya virtud justamente en ésa.

12 HORAS DE SEBRING



Fecha: 26/III/66.

Lugar: Florida, Estados Unidos de Norteamérica.

Longitud del circuito: 8,368 kilómetros.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	*Marca*	*Pilotos*	*Vueltas*
1)	Ford Mk. II	Miles - Ruby	228
2)	Ford Mk. II	Hansgen - Donohue	216
3)	Porsche Carrera 6	Hermann - Buzzetta	209
4)	Ferrari Dino	Bandini - Scarfiotti	206

Promedio del ganador: 158,729 km/h.

SPORT:

1)	Ford GT 40	Revson - Scott	213
2)	Porsche 904	Folimer - Gregg	205
3)	Ford Cobra	Grossman - Lawther	197
4)	Ford GT 40	Holquist - Jennings - Kovaleski	189

Promedio del ganador: 131,796 km/h.

Con un calor tropical e insólito se dio comienzo a las 12 horas de Sebring; calor que repercutió en el considerable aumento del desgaste de neumáticos. Siendo directa y activa la relación entre los detenimientos en los boxes para cambiarlos y el número de la posición en carrera. Los europeos con las nuevas Dunlop tenían asegurada una perfecta "tenuta su strada", pero los americanos llevaban Goodyear que dieron mucho mejor resultado al desgaste. 66 máquina se pusieron en marcha tras una largada estilo Le Mans, para las tres categorías a disputarse: Prototipos, Sport y Gran Turismo. Luego de largar al frente Graham Hill con Ford GT seguido de cerca por la Ferrari de Parkes, las posiciones al promediar la primera hora de carrera eran las siguientes: Parker era seguido por Miles (Ford), Rodríguez (Ferrari), Graham Hill, Hansgen (Ford), Hall (Chaparral), Scarfiotti, Gurney, Whitmore (Ford GT) y Bonnier (Chaparral). Al entrar en la segunda mitad de la carrera 22 máquinas se habían retirado. Luego lo hace el Ferrari-Dino tercero y deja el liderazgo absoluto en manos de Ford. Al mismo tiempo un accidente que costara la vida de cuatro espectadores ocurría en algún lugar de la pista, cuando el Porsche de Wester chocaba con el Ferrari de Andretti. Hacia el final de la carrera los tres Ford vencedores estaban afianzados en los primeros puestos, habiendo abandonado Gurney por falta de combustible (?), dejando el trofeo en manos de otro Ford.

1000 KILOMETROS DE MONZA

Fecha: 25/IV 66.

Lugar: Autódromo de Monza, Milán, Italia.

Longitud del circuito: 10,100 kilómetros.

CORSA Nº 2.

Prueba para automóviles Sport de las clases 2 (2000 cm) y 3 (más de 2000 cm); Prototipos y Gran Turismo.



CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	Marca	Pilotos	Vueltas	Clase
1)	Ferrari 330/P3 ..	Surtees - Parkes	99	+ de 2.000
2)	Porsche Carrera 6	Mitter - Hermann	97	2.000
3)	Porsche Carrera 6	Siffert - Vögele	95	
8)	Fiat Abarth OT ..	Fischaber - Furtmayer .	88	1.300

Promedio del ganador: 165,939 km/h.

SPORT:

1)	Ford GT 40	Gregory - Whitmore	99	+ de 3.000
2)	Ford GT 40	Müller - Mairesse	98	
3)	Ford GT 40	Ligier - Greder	95	
4)	Ferrari LM	Siebenthal - Pexinho ..	94	
6)	Alfa Romeo TZ ..	Adamich - Zeccoli	92	1.600

Promedio del ganador: 163.959 km/h.

Ferrari 330/P3 y un retorno: John Surtees, luego del accidente en Canadá. Una pareja algo alejada de los laureles de la victoria vuelven en esta carrera a las suyas. Con este primer triunfo de la temporada para la casa de Maranello, las esperanzas para "la prueba de fuego" que es Le Mans se alimentaron sin llegar a saciarse. La carrera fue una lucha constante contra los elementos más que entre los competidores, la máquina respondió bien bajo todas las condiciones. Una explosión de patriotismo se vivió en las tribunas espectantes del resultado y de la fe puesta en el piloto que reaparecía. Un púbico desilusionado por no poder ser partícipe, esta vez, de la lucha entre la pequeña Dino y el cuco alemán llamado Porsche, la puja se postergaría hasta la Targa Florio. Las dos casas europeas estaban enfrentadas, la calidad de los contendientes había sido demostrada: el carrerón de la Dino en Nürburgring la temporada anterior y el campeonato de Europa, por la otra parte la violenta irrupción en la nueva temporada con la demostración de Daytona y Sebri, pero por esta vez, todo no pasó de las ganas. Un desperfecto en la máquina de Bandini-Scarfiotti dejó el triunfo bien merecido al Porsche cuya marcha pareja y prolija lo hizo ampliamente merecedor. Los Ford GT 40 de 4700cm³ de nuevo en la lucha, tras un 1965 no del todo satisfactorio, obtienen un segundo y tercer puesto en la clasificación general. La clase de 1300 cm³ estuvo animada por las Abarth 1300 OT enfrentados con los Alpine Renault, terminando por vencer las primeras. El Alfa Giulia TZ luchó solamente contra el temporal ya que prácticamente estaba solo en la clase.

Terminada la carrera el panorama pintaba lindo. Las dos primeras carreras en América, para los americanos . . . Ahora en Europa se dio vuelta la tortilla; parecería que al monstruo capitalista, el caballito le resultaría un hueso duro de roer. La cosa estaba linda . . . linda . . .

TARGA FLORIO



Fecha: 8/V/66.

Lugar: Sicilia, Italia.

Longitud del circuito: 72 kilómetros.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	Marca	Pilotos	Tiempo	Clase
1)	Ferrari Dino	Guichet - Baghetti	7h 25m 02s5	2.000
2)	Ferrari LM	Nicodemi - Lessona ...	(1 vta. menos)	+ de 2.000
3)	Ferrari Dino	Biscaldi - Casoni	(1 vta. menos)	
4)	Austin Healey	Baker - Aaltonen	(1 vta. menos)	

SPORT:

1)	Porsche Carrera 6	Nairesse - Müller	7h 16m 32s3	2.000
3)	Alfa Romeo TZ ..	Pinto - Todaro	7h 45m24s1	1.600
6)	Alpine Renault ...	Delageneste - Rosinski .	7h 52m 33s4	1.300
11)	Ferrari LM	Ravetto - Starabba	(1 vta. menos)	+ de 2.000

Muchas veces hemos usado a la Targa Florio con sus 700 curvas como referencia para este tipo de carreras "pass-partout". Un circuito situado entre las montañas agrestes junto a Palermo, circuito terrible tanto para los hombres como para las máquinas. A lo largo de las diez vueltas que deberán cumplir los participantes, se tendrá que probar la calidad conductiva de los pilotos ganando segundos en cada uno de los virajes y la solidez de la máquina para luchar contra el abrupto camino. La ausencia de un equipo Ford de fábrica le quitó un round a la lucha que desde el principio de la temporada venían librando las casas europeas contra el dólar. Ferrari y Porsche pusieron sus mejores pilotos en las últimas máquinas salidas del horno: Vacarella-Bandini (275 P3), Scarfiotti-Pares, Guichet-Bahetti, Biscaldi-Casoni (Dino 206 S) por el lado de Ferrari; y Mitter-Bonner (6 cil. 2000 a inyección), Hermann-Glemser (ídem), Klas-Dais (8 cil. 2200 con carburadores) y Pucci-Arena (Carrera 6) para la casa Porsche. Las condiciones atmosféricas contribuyeron a quitarle esplendor a la bonita y difícil prueba siciliana. Se asistió a una carrera librada entre la casa italiana y la firma germana; llevándose el triunfo, finalmente, el Porsche Carrera 6 de la Scudería Filipinetti conducido magistralmente por Willy Mairesse, el gran resucitado, vencedor de la misma prueba en el año 1962, junto con el joven Herbert Müller esta vez (la primera que un suizo vence una carrera del campeonato del mundo. Asimismo, es la primera vez que triunfa una escudería suiza, en este caso la dirigida por el dinámico Georges Filipinett.

GRAN PREMIO DE SPA
1000 KILOMETROS DE FRANCORCHAMPS



Fecha: 22/V/66.

Lugar: Spa, Bélgica.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	Marca	Pilotos	Tiempo	Clase
1)	Ferrari P3	Parkes - Scarfiotti	4h 43m 24s	
2)	Ford Mk. II	Whitmare - Gardner ...	(1 vuelta menos)	
3)	Ferrari	Epstein - Hawkins	(6 vueltas menos)	
4)	Ferrari	Gasselin - de Keyn	(6 vueltas menos)	

SPORT:

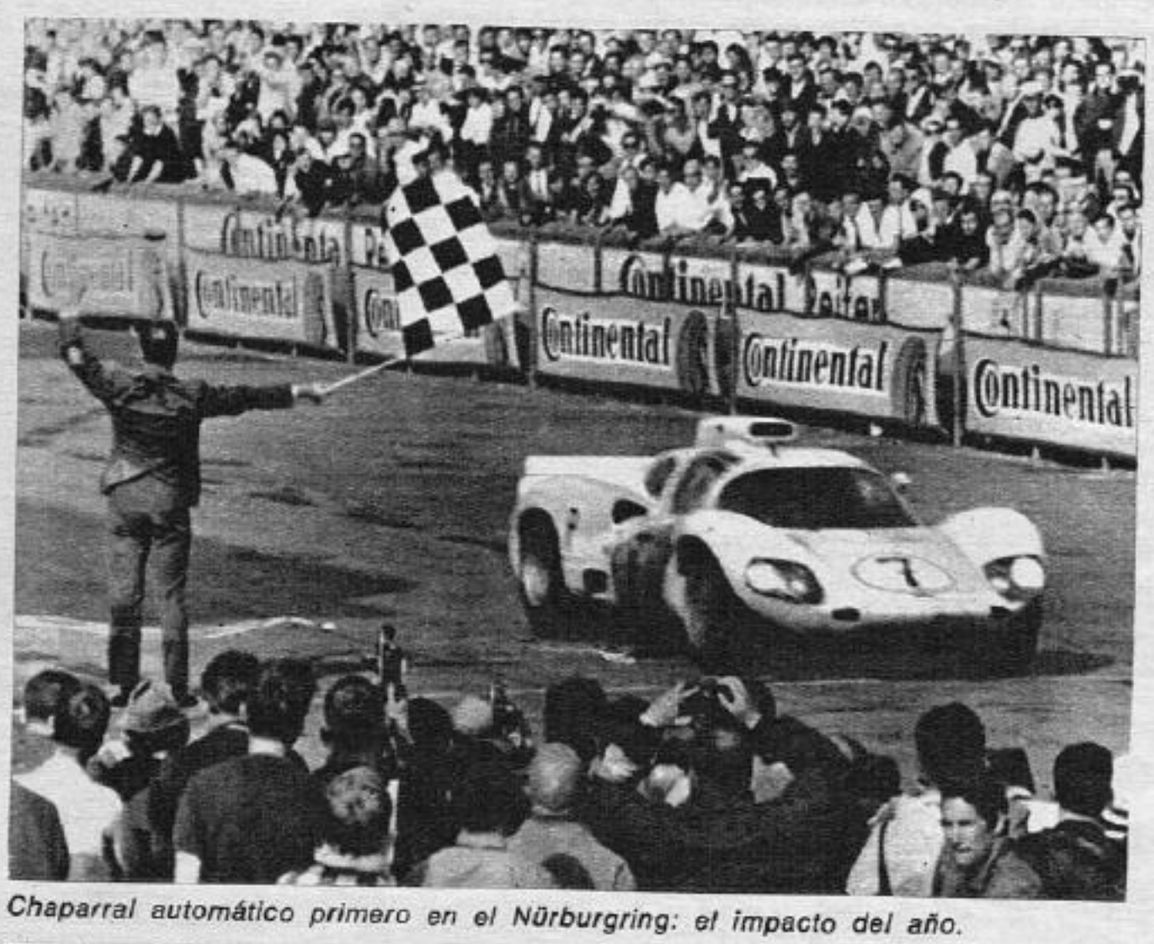
1)	Ford GT 40	Scott-Revson	(2 vueltas menos)	+ de 2.000
2)	Ford GT 40	Sutcliffe - Redman	(3 vueltas menos)	
4)	Ferrari Dino	Attwood - Guichet	(4 vueltas menos)	2.000
7)	Alpine Renault ...	de Lageneste - Patte ..	(11 vueltas menos	1.300

El Prototipo Ferrari 330 P/3 conducido por Mike Parkes y Ludovico Scarfiotti controló la corsa desde el principio al final de los 1000 kilómetros. Otro tanto hicieron Dick Attwood y Jean Guichet con la Dino.

ganando la clase Sport hasta 2000 cm³. Parkes y Scarfiotti hicieron una carrera perfecta y llevaron el Ferrari "grande" de 4 litros al triunfo en tiempo récord a una media de 211,947 km/h., récord que estaba en manos de Gurney con un Brabham Fórmula Uno. Ningún Porsche Carrera 6 pudo terminar la prueba La doble victoria de Ferrari es tanto más significativa cuando tuvieron que confrontarse con un Ford Mk. II de 7 litros y cinco Ford GT 40, mientras la casa de Maranello luchaba con una sola prototipo P3 y una sola Dino contra unas cuantas Carrera 6.

31 máquinas fueron de la partida, muchas de las cuales sufrieron desperfectos mecánicos en los primeros momentos de carrera, tal el caso de Piper de Ireland, Bianchi, Hobbs, Hermann, Van Lennep. La temperatura elevada obligó a un mayor número de cambio de neumáticos. El Ford 7 litros, a pesar de lograr clasificarse segundo, no pudo hacerlo con todas las vueltas cumplidas por un inoportunísimo desgaste de gomas.

1000 KILOMETROS DE NURBURGRING



Chaparral automático primero en el Nürburgring: el impacto del año.

Fecha: 5/VI/66.

Lugar: Adenau, Alemania.

Longitud del circuito: 22,81 kilómetros.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	Marca	Pilotos	Tiempo	Clase
1)	Chaparral	Hill - Bonnier	6h 58m 47s6	+ de 2.000
2)	Ferrari Dino	Scarfiotti- Bandini	6h 59m 29s2	2.000
3)	Ferrari Dino	Rodríguez - Guinter	7h 00m 02s4	
4)	Porsche Carrera 6	Bondurant - Nocker	7h 06m 52s8	

SPORT:

1)	Ford GT 40	Ligier - Schlesser	7h 03m 22s4	+ de 2.000
3)	Porsche	Van Lenneo-Van Lenneo	6h 59m 28s7	2.000
9)	Alfa Romeo	Bianchi - Shultze	7h 08m 17s8	1.600
10)	Fiat Abarth	Ahrens-Furtmayr-Ortner	7h 04m 12s2	1300

De pronto, un coche que había venido de Texas, se impone ampliamente en esta importantísima carrera conducido para el ex campeón del mundo Phil Hill dominando "a piacere" el ataque del Ferrari Dino, bajo la lluvia torrencial que cayó prácticamente a lo largo de toda la carrera y que retrasó mucho a la máquina norteamericana cuando el temporal obligó al cambio de neumáticos. La cantidad de buloncitos con que están fijadas las ruedas le demoraron 4 minutos 46 segundos en hacer el cambio, ¡cuatro veces más tiempo que lo que demoraron los Ferrari! El binomio Phil Hill- Bonnier devolvieron la alegría a las carotas responsables del invento texano con una indiscutible calidad de manejo y orden de carrera; además las extrañas gomas que le fueron adoptadas para el suelo mojado ayudaron a la máquina a mantener la posición de vanguardia, aumentaba distancia permanentemente de sus perseguidores. Los doscientos mil espectadores que vieron partir a Bonnier tenían aún el recuerdo del desastre del Chaparral en Daytono y Sebring y no esperaban una carrera tan brillante.

Ferrari mandó dos máquinas de cuatro litros, un spider y la berlinetta vencedora de Spa, pero la suerte no ayudó a la marca del caballito, y cuando ya Surtees había descontado un minuto de ventaja a su favor sobre la máquina americana, se rompe un amortiguador trasero, un verdadero golpe de mala suerte.

24 HORAS DE LE MANS



Si los Ford de siete litros ganaron la general de Le Mans, la performance más saliente la realizaron, con asombrosa regularidad y seguridad mecánica, los Porsche Carrera 6.

Fecha: 18/19/1966.

Lugar: Le Mans, Francia.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS:

Pos.	Marca	Pilotos	Distacia recorrida	Clase
1)	Ford Mk. II 7000 ..	Mc Laren - Amon	4.833,23 km	+ de 2.000
2)	Ford Mk. II 7000 ..	Miles - Hulme	4.833,22 km	
3)	Ford Mk. II 7000 ..	Davis - Siffert	4.550,84 km	2.000
4)	Porsche Carrera 6	Bucknum - Hutcherson .	4.671,73 km	

SPORT:

5)	Porsche Carrera 6	Klas - Stommelen	4.429,69 km	2.000

Todo se acabó. Un reinado, un continente, muchos récords y la incógnita de un duelo que no fue. Tres Ford arrasaron con todo, su gigantesco respaldo y sus monstruosos motores de siete litros aniquilaron las esperanzas que aún se mantenían vivas hasta la medianoche cuando Rodríguez detuvo para siempre al último Ferrari Prototipo en carrera. Mc Laren-Amon, Miles-Hulme y Bucknum-Hutcherson fueron los responsables del triunfo de la firma americana. Notable fue también el ritmo de los Porsche Carrera vencedores finalmente del índice de Performance. El fin de una época en la que la calidad suplía la falta de medios económicos. Pero como resultado de esto un nuevo reglamento para la clásica carrera de 24 horas, un reglamento que repercuta en el desarrollo técnico del automóvil, reglas para que los coches puedan recorrer 400 kilómetros de carrera sin reabastecer, de coches que puedan llevar cuatro plazas utilizables y todo eso, está en estudio.

CIRCUITO DEL MUGELLO

Fecha: 17/VII/66.

Lugar: Florencia, Italia.

Longitud del circuito: 66,2060

CLASIFICACION:

SPORT:

Marca		Vueltas	Clase
Fiat Abarth	Zucchi - Moselli	7	1.000
Fiat Abarth	Taramazzo - Bona	8	1.300

Una carrera puntable para marcas chiquitas, limitaciones de cilindrada hasta 1000 y hasta 1300 cm³. El alemán Koch en pareja con Neerspach al comando de un Porsche Carrera 6, fueron los ganadores absolutos de esta competencia para siete categorías distintas, cinco puntables para el campeonato italiano de conductores. Zucchi- Moselli hicieron suya la carrera desde el vamos, sin inquietarse por ningún perseguidor inmediato. El espectáculo lo dieron las Alfas Romeo TZ con los giros espectaculares y veloces, incendiándose una, pero sin puntaje para el campeonato de marcas.

COPA CIUDAD DE ENNA

Fecha: 28/VIII/66.
Lugar: Enna, Italia.

CLASIFICACION:

SPORT 1300 cm³

Pos.	Marca	Piloto	
1)	Abarth 1300 OT	Gambero	6 menos
2)	Abarth 1300 OT	Rebaudi	9 menos
3)	Fiat Abarth 1000	Patane	12 menos
4)	Fiat Abarth 1000	Pinchetti	13 menos

Carrera reservada a automóviles Sport y Prototipos sin distinción de cilindrada y puntable solamente la clase 1300 de Sport para el Campeonato de Constructores. Una amplia mayoría de coches cuya cilindrada iba de los mil a los dos mil centímetros cúbicos partieron en busca del triunfo. 23 coches y un favorito, el Ford GT 40 de Mario Casoni. Dos postulantes: un par de Dino Ferrari y un enemigo para disputar la clase dos litros: el Porsche Carrera 6. El resto, un Ferrari LM y un trío de Alfas GTZ; para la clase pequeña Abarth 1300 OT y Fiat Abarth 1000.

De la tercera posición Marsilio Pasotti "Pam", logró ubicarse en primer lugar en la octava vuelta y hasta el fin de la competencia, cuando el piloto local Lo Dico al volante de un Alfa TZ sufriría el accidente que le costara la vida, obligando a todos los coches a disminuir la velocidad. El ganador de la clase 1300 estaba en quinto lugar dentro del orden general, terminando tercero en la clasificación de la carrera.

GRAN PREMIO DE HOCKENHEIM

Fecha: 14/VIII/66.
Lugar: Hockenheim, Alemania.
Longitud del circuito: 6,768 kilómetros.

CLASIFICACION:

PROTOTIPOS HASTA 2000 cm³

Pos.	Marca	Pilotos	Promedio
1)	Porsche Carrera 6E	Mitter - Boblingen	191,24 km/h.
2)	Porsche Prototipo	G. Klass	190,34 km/h.
3)	Porsche Prototipo	H. Hermann	190,12 km/h.

SPORT:
HASTA 2000 cm³

1)	Porsche Carrera 6	U. Shutz	194,29 km/h.
2)	Porsche Carrera 6	G. Koch	189,67 km/h.
3)	Porsche Carrera 6	A. Wicky	174,54 km/h.



El campionissimo Mitter ganó en Hockenheim con el Porsche Prototipo, con inyección de combustible. Otra más...

El Automóvil Club de Alemania fue el encargado de organizar esta carrera de larga distancia reservada a Prototipos y Sport de 1300 a 2000 cm³ de cilindrada. La ausencia de Ferrari ya confiada en el handicap de puntos sobre Porsche, dejó la carrera en manos de la casa alemana, ya que ni los prototipos Austin-Healey Le Mans (1300 cm) confiados a Baker-Moore, ni los cuatro Abarth OT 1300 podrían pretender arrimar en la clasificación a los seis cilindros de Stuttgart. El vencedor, Gerhard Mitter es el Campeón Europeo de la Montaña.

500 KILOMETROS DE NURBURGRING

Fecha: 4/IX/66.
Lugar: Adenan, Alemania.
Longitud del circuito: 22,81 kilómetros.

CLASIFICACION:

CLASE SPORT 1300 cm³

Pos.	Marca	Pilotos	Promedio
1)	Abarth 1300 S	E. Furtmayer	137,100 km/h.
2)	Alpine Renault	R. de Lageneste	136,467 km/h.
3)	Abarth 1300	"Dan"	135,900 km/h.
4)	Abarth 1300	Morando	135,478 km/h.

Otra carrera más, puntable solamente para la clase de 1300 centímetros cúbicos de la categoría Sport. Sesenta y tres corredores clasificaron para la largada. El mejor tiempo durante las pruebas lo hizo Mauro Bianchi sobre un Alpine-Renault. Hasta casi el final de la competencia éste fue el líder, cuando en la décimosexta vuelta de las 22 a cumplir, logró adelantarse nuevamente a Udo Shütz con Warth, quien venía en su persecución habiendo logrado pasarlo en algunas vueltas. Hasta allí duró el duelo, pues está visto que Nurburgring es un severo seleccionador de máquinas, y el Alpine Renault se debe retirar por fallas en la suspensión. No obstante, Mauro Bianchi fue quien tiene ahora el récord de vuelta del circuito para la clase con un promedio de 143,400 km/h. Poco después se retira Udo Shutz por desperfectos en la capa de cambios y Furtmayer quedará al frente hasta el fin de la carrera. El Abarth y el Alpine hicieron un buen espectáculo haciendo tiempos muy cercanos a las de Porsche para el circuito, faltaron los CD por no estar a punto; con su presencia el espectáculo hubiera estado a punto.

GRAND PRIX DE AUSTRIA



En Austria, otro triunfo para losFord GT 40... detrás de tres Porsche.

Fecha: 11/IX/66.
Lugar: Zeltweg, Austria.
Longitud del circuito: 3,2 kilómetros.

CLASIFICACION

SPORT:

Pos.	Marca	Pilotos	Vueltas	Clase
1)	Porsche Carrera 6	Hermann - Mitter	157	2.000
2)	Porsche Carrera 6	Siffert	152	
4)	Ford GT 40	Casoni	152	+ de 2.000
7)	Ford GT 40	Casoni	157	
9)	Ferrari LM	Parkes	151	

Otra victoria más para la lista de Porsche en este circuito diseñado sobre una pista de aterrizaje. Sin problemas de ninguna especie, el triunfo ya fue directamente masivo para la fábrica alemana. En efecto, pisándole los talones al Carrera 6 de Hermann-Mitter, llegó el suizo Joseph Siffert luego de recorrer los 500 kilómetros de la corsa, tres vueltas más atrás y tercero en la clasificación llegó Schültz-Linge con un coche similar. Una prueba con pocos concurrentes, puntable para máquinas Sport de las dos clases grandes, con un Ford GT 40 en cuarto lugar.

1000 KILOMETROS DE PARIS

Fecha: 16/X/66.
Lugar: Circuito de Mantlhèry, Francia.
Longitud del circuito: 7,801 kilómetros.

CLASIFICACION:

SPORT:

Pos.	Marca	Piloto	Vueltas	Clase
2)	Porsche Carrera 6	Wicky - Haurioud	126	2.000
3)	Alpine Renault	De Lageneste - Cheinisse	115	1.300
5)	Alpine Renault	Weber - Piot	111	
6)	Fiat Abarth	Mazzanti - Vidal	111	
8)	Porsche Carrera 6	Koch - Neerspasch	95	
1)	Ferraris Le Mans	Parkes - Piper	129	+ de 2.000



Para cerrar el año los Mil de Paris y un triunfo francés: Alpine-Renault, tambien vencedores en Le Mans.

En Montlhèry se imponen las máquinas fuertes, las máquinas capacès de soportar cualquier esfuerzo ya que es un circuito veloz y duro como el de Nürburgring y adonde los cambios de ritmo son continuos y repentinos. Mike Parkes y David Piper han logrado con la Ferrari Le Mans una gran victoria, en esta carrera interrumpida el año 1965. Fue una victoria sin sombras, ya que en la primer vuelta estaba Parkes cómodamente al frente seguido de Lucien Bianchi con Ferrari 4400 P2 y de Klass con Porsche. El único posible adversario de la máquina colorada era el Ford GT 40 —de acuerdo con los tiempos de clasificación— pero las máquinas de la Ford-France y de la Brescia Corse en manos de Shlesser-Atwood y Vacarella-Casoni respectivamente quedaron eliminadas en un accidente, ni bien iniciada la carrera. De no ser así, hubieran ofrecido una interesante lucha ya que la máquina italiana vencedora se detuvo más de seis minutos en los boxes. Los tres Porsche oficiales de fábrica quedaron eliminados de carrera, dos por fallas mecánicas y el restante por haberse ido de paseo en una curva. Ultima carrera de la temporada, gran triunfo de Ferrari en parte por méritos propios y en parte también por eliminación de postulantes a los laureles . . .

TROFEO INTERNACIONAL AUTOS SPORT PROTOTIPOS

CLASE 2000 cm³

Porsche	52
Ferrari - Dino	41
Austin - Healey	26
Alpine - Renault	1
CD - Peugeot	7
Triumph	5
GMW	5
MG	5
ASA	4
Ford	4
Fiat - Abarth	4

CLASE MAS DE 2000 cm³

Ferrari	40
Ford	39
Chaparral	10

CLASE 1300 cm³

Fiat - Abarth	37
Alpine - Renault	28
Abarth Simca	9
Matra	5

CLASE 2000 cm³

Porsche	72
Alfa Romeo	27
Lotus Elah	7
Elva - Courier	4
Volvo	3
Sunbeam - Alpine	2

CLASE MAS DE 2000 cm³

Ford	59
Ferrari	40

MOTONAUTICA

CORSA - BAHCO EN EL III GP DE TURISMO

El Club Motonáutico Argentino hará disputar el próximo 21 de enero, su ya clásica competencia internacional entre las ciudades de San Fernando y Carmelo (R.O.U.), con recorrido de ida y vuelta. Podrán intervenir en la misma embarcaciones comprendidas dentro de las especificaciones reglamentarias que rigen para las nuevas Clases Argentinas de Turismo.

El "III Gran Premio de Turismo Motonáutico" se largará a las 9 horas desde la confluencia del Río Luján y Canal del Pajarito, debiendo los competidores trasponer la línea imaginaria que une las balizas de entrada que marcan las restingas de la boca del Arroyo Las Vacas (Puerto de Carmelo en el Uruguay). Desde allí, previa neutralización, se largará nuevamente a las 16 horas hacia el punto final de la competencia en San Fernando.

El recorrido de la prueba alcanza una distancia aproximada de 85 km. en cada etapa, y comprende los siguientes cursos de agua: Canal del Pajarito, Canal Urión, Canal Honda, Paraná de las Palmas, Canal de la Serna, Canal Nº 4, Paraná Miní, Canal Arana, Arroyo Laguna Grande, Arroyo Naranjo, Paraná Guazú, Río Uruguay y Arroyo de las Vacas (R.O.U.), el regreso se hará por los mismos cursos. (Lógicamente en sentido contrario, para los muy detallistas.)

La clasificación de la carrera se hará por categorías (todas las correspondientes a la Clase Argentina de Turismo, ya sean motores internos o fuera de borda) y por Indice de Performance (establecido por el producto del cuadrado de la velocidad promedio establecida, multiplicada por el cociente entre el peso de la embarcación en orden de largada y la potencia de su motor en HP. Asimismo aquella embarcación —cualquiera sea la clase en que participe— que totalice el menor tiempo en la realización de las dos etapas, se hará acreedora a la Cinta Azul.

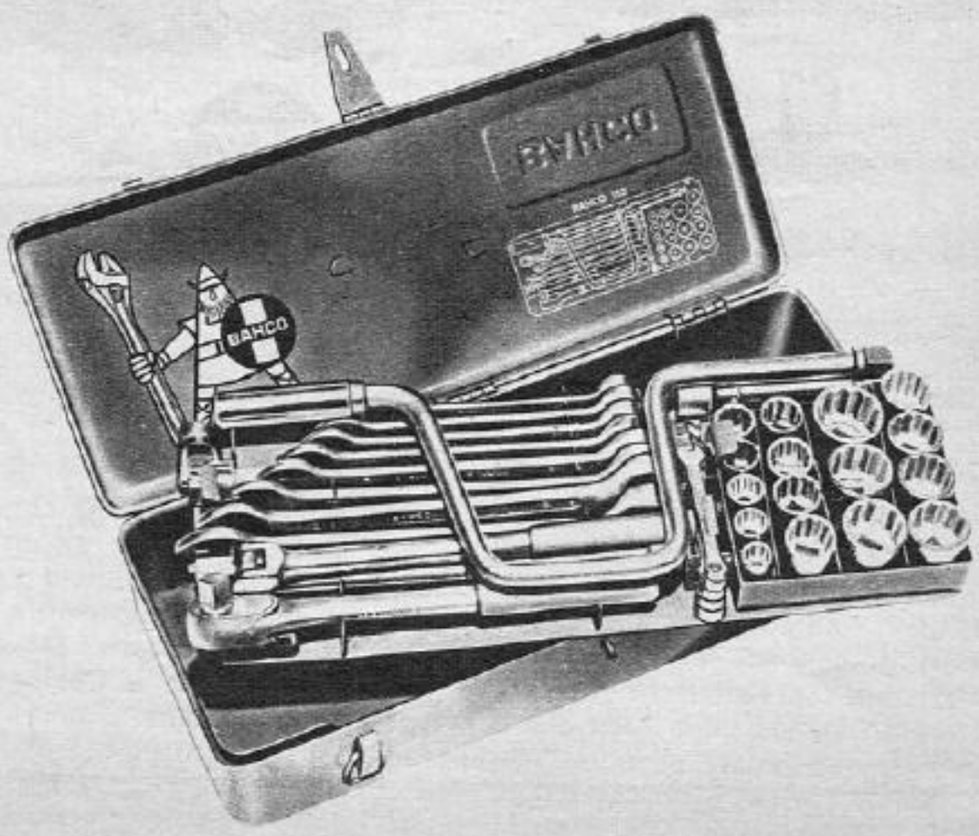
Las embarcaciones que sin perder su condición de lanchas de turismo, en razón de poseer un motor de mayor cilindrada que la establecida o de no tener las dimensiones indicadas o el peso establecido, podrán participar en una clase denominada "Especial".

La incripción para esta importante competencia motonáutica se podrá realizar hasta las 21 horas del día 18 de enero en la Secretaría del Club Motonáutico-calle 9 de Julio y Sauce, San Fernando.

Esta carrera está comprendida dentro del calendario del campeoto oficial de la Federación Motonáutica Argentina, siendo en consecuencia prueba puntable para el Campeonato Argentino por Categoría.

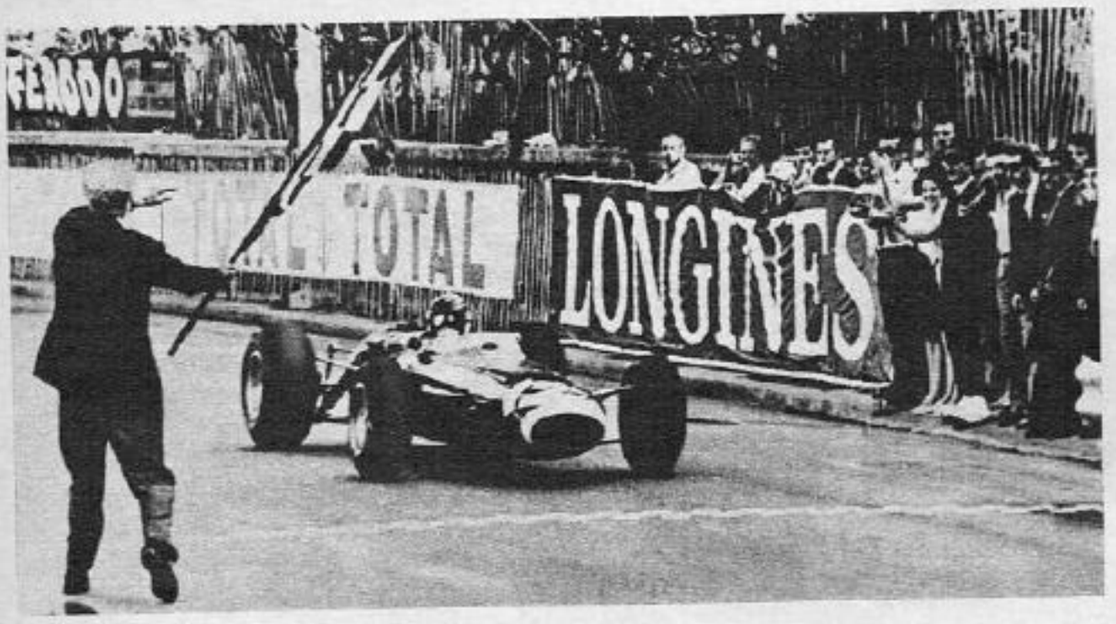
Ni la Revista Parabrisas CORSA ni la fábrica de herramientas BAHCO, han querido estar asentes en este importantísimo evento del deporte mecánico, razón por la cual han instituido el premio CORSA-BAHCO consistente en una caja de llaves combinadas, bocallaves y accesorios BAHCO, con un total de 36 piezas. Este premio será adjudicado al ganador de la categoría más numerosa (casi estamos seguros que será la ET, pero . . . uno nunca sabe).

El ganador del hándicap se adjudicará el premio "Challenger-Ing. Armando E. Cattáneo".



CAMPEONATO TASMANIA:

BRM Y STEWART IMBATIBLES



La temporada estival del hemisferio Sur cambió de manos. De Argentina pasó a Oceanía. El Campeonato de Tasmania se disputa con cuatro carreras en Nueva Zelandia y otras cuatro en Australia.

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

CAMPEONATO FORMULA TASMANIA 1966

			A	L	C	I	W	L	S	L	Pts.
1º	Stewart, Jackie (GB) ..	BRM	6	—	9	9	3	—	9	9	45
2º	Hill, Graham (GB)	BRM	9	—	—	—	6	9	4	6	34
3º	Clark, Jim (GB)	Lotus-Climax	—	6	—	—	9	4	6	—	25
4º	Palmer, Jim (NZ)	Lotus-Climax	4	2	4	4	1	3	3	3	24
5º	Gardner, Frank (Atl) ..	Brabham-Climax	—	—	—	6	4	6	2	1	19
6º	Attwood, Richard (GB) .	BRM	—	9	6	—	—	—	—	—	15
7º	Martín, Spencer (NZ) ..	Brabham-Climax	—	4	3	—	2	—	—	2	11
8º	Marwood, Denis (NZ) .	Cooper-Climax	3	—	1	3	—	—	—	—	7
9º	Lewis, Roly (NZ)	Brabham-Ford	1	3	—	1	—	—	—	—	5
10º	Brabham, Jack (Atl) ..	Brabham-Repco	—	—	—	—	—	—	—	4	4

LOS GANADORES 1966

Fecha	*Competencia*	*Circuito*	*Ganador*
8/I	GP de Nueva Zelandia	Auckland	G. Hill (BRM)
15/I	GP de Levin	Levin	Attwood (BRM)
22/I	Lady Wigram Trophy	Christchurch	Stewart (BRM)
29/I	Teteronga Trophy	Invergargill	Stewart (BRM)
13/II	Warwick Farm Trophy	Warwick Farm	Clark (Lotus)
20/II	GP de Australia	Lakeside	G. Hill (BRM)
26/II	Sandown Park Trophy	Sandown Park	Stewart (BRM)
5/III	GP de Longford	Longford	Stewart (BRM)

DE la misma manera que los grandes ases de la década pasada eran italianos y ahora son británicos, las vedettes dejaron de ser argentinas a cambio de neocelandeses o australianos. Argentina hizo disputar durante su verano varias temporadas internacionales. De allí salieron Fangio, González, Marimón, Mieres, Menditeguy y muchos más que descollaron en las pistas del Viejo Mundo. Pero mientras tanto Oceanía preparaba su temporada internacional que alcanzó finalmente la fama cuando Argentina cerró su serie de carreras, permitiéndole de esa manera a los europeos la presencia en Oceanía. Así hizo su fábrica de pilotos Australia y Nueva Zelandia: salieron Jack Brabham (tres veces campeón del mundo) y Frank Gardner, del país de los canguros; Bruce Mc Laren, Denis Hulme, Chris Amon y Jim Palmer (estos dos últimos, con veintitrés años de edad, han sido contratados recientemente como pilotos del equipo Ferrari), de Nueva Zelandia.

El Campeonato Tasmania se viene disputando desde 1964 para automóviles de la denominada Fórmula Intercontinental, que no son otros que los Fórmula Uno con motores de 2500 cm³. También aquí Australia ha rendido sus frutos; la empresa Repco comenzó preparando los viejos Coventry-Climax de cuatro cilindros (de la Fórmula Uno 1958-60) y terminó realizando su propio motor hasta salir Campeón Mundial en 1966.

Se corren cuatro carreras en Nueva Zelandia y luego otras cuatro en Australia, de las cuales los pilotos deben elegir las tres mejores colocaciones en ambos países de donde sale la colocación final en el campeonato. En 1964 triunfó Mc Laren y en 1965 Jim Clark triunfó con el mismo talento que lo haría durante el año en todas las categorías.

La principal vedette 1966 fue el equipo BRM con dos máquinas impulsadas por motores BRM V8 de un litro y medio de cilindrada original, llevado mediante el aumento del diámetro de los cilindros a 1930 cm³. Este motor desarrollaba una potencia de 260 CV y luego sería utilizado en Fórmula Uno hasta que se lograra una buena puesta a punto del H 16. Lotus lo hizo con un Lotus IXL (originalmente diseñado para el motor Coventry-Climax V16 de 1500 cm³) y el viejo cuatro cilindros Coventry Climax en el auto de Jim Clark, mientras que Jim Palmer utilizó el mismo motor en el Lotus XXXII con el cual Jim Clark saliera campeón de Tasmania en 1965. Los pilotos locales utilizaban invariablemente chasis Brabham o Lotus con motores Coventry-Climax 4 de 2500 cm³ o Ford 1500 cm³, en ambos casos preparados por la Repco. Brabham apareció al final de la temporada con un Brabham-Repco de 2500 cm³. El caso más extraño le sucedió a Frank Gardner, qien compró un motor Maserati V12 de 2500 cm³ para su Brabham, un auto que no estaba diseñado para albergar semejante motor. En diciembre el motor arribó procedente de Módena y luego de Navidad se logró terminar el auto. En la primera prueba rutera se rompió una bancada y a otra cosa: No había repuestos y la firma Maserati los envió por barco, por lo que llegarían cuando ya la temporada estuviera por finalizar. El propietario de la escudería Alec Mildren decidió comprar el Brabham-Climax a Bod Stillwell que ese mismo mes había decidido abandonar el automovilismo y con ese auto Frank Gardner fue el único piloto no-oficial que pudo inquietar a los europeos.

Graham Hill ganó la primera carrera pero enseguida debió regresar a Europa, por lo que Richard Attwood pasó a componer el equipo junto a Jackie Stewart. Debutó en BRM con todo: ganó en la primera carrera y fue segundo de Stewart en la siguiente. Stewart ganó la cuarta competencia en Nueva Zelandia. En Australia la cosa empezó de otra manera: ganó Jim Clark seguido de Graham Hill, Gardner y Stewart. Luego vino una victoria de Graham Hill y dos de Stewart, como para que no quepa duda. BRM y Stewart fueron imbatibles.



Consagratorio Campeonato de

JUAN MANUEL BORDEU

Y para la excepcional capacidad conductiva del Campeón Argentino de Turismo de Carretera 1966, el respaldo siempre leal y rendidor de los famosos Aros de Pistón

BURD



2 en 1

¡AUTENTICOS CAMPEONES DE RENDIMIENTO!

Todas las rutas del Gran Premio fueron testigos de la popularidad de la "colorada" de Balcarce, la máquina ganadora de ocho carreras, un segundo puesto y una etapa del G. P., preparada por Rubén "Toto" Fangio, con el asesoramiento técnico del campeonísimo Juan Manuel Fangio, y motor preparado por Ernesto y Ricardo Polverino... con aros de pistón BURD 2 en 1, que comparten así otro campeonato argentino de automovilismo!

MOTOCICLISMO

HONDA HAILWOOD!

Las motocicletas japonesas Honda ganaron cuatro de los cinco títulos mundiales de dos ruedas, dos de ellos gracias al superdotado Hailwood

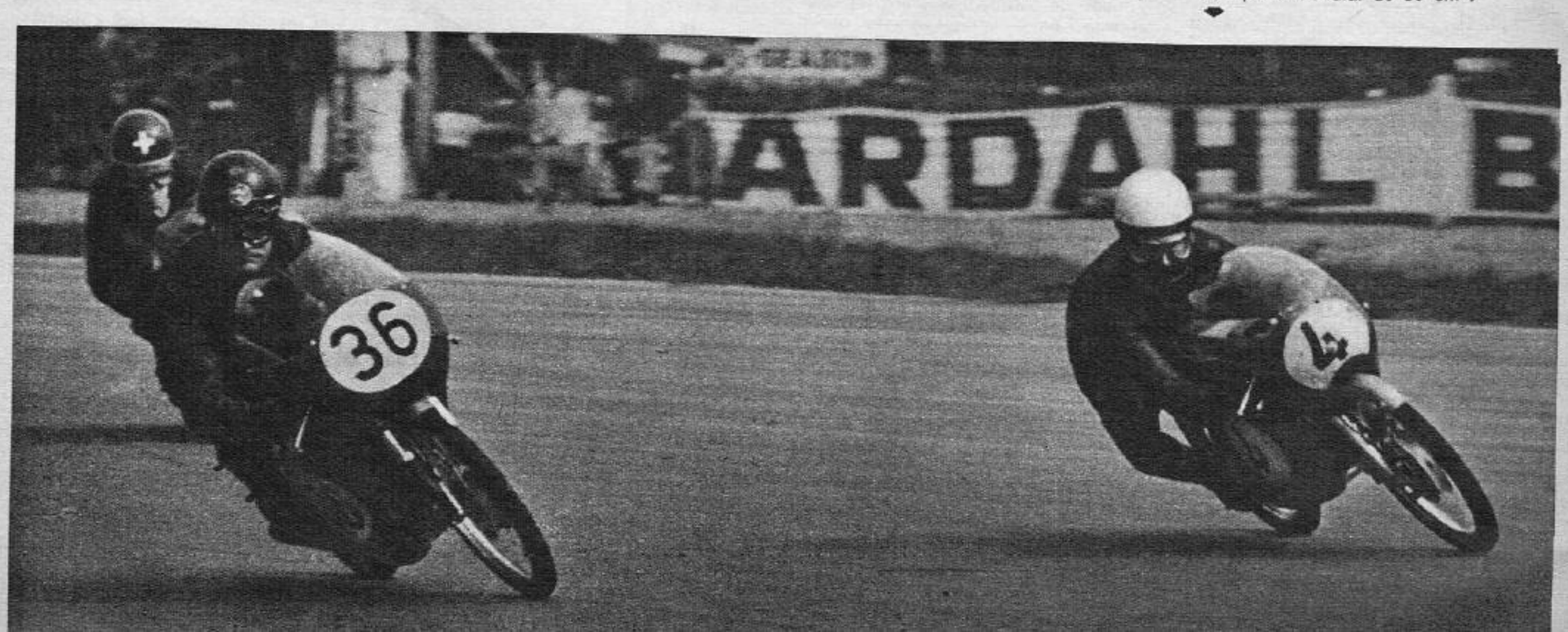
por *JULIO PEREZ BALBI*



De Honda lo mejor: Hailwood primero, Redman segundo, en perfecto juego de equipo en el GP de Alemania Occidental. Primero y segundo respectivamente en 250 cm³ en esa competencia.

Giácomo Agostini le quitó a Hailwood la posibilidad de lograr tres títulos en un mismo año. Hubiera sido un caso único en los anales del motociclismo mundial.

Anscheidt (4) con la Suzuki. Obsérvese cómo inclina el cuerpo y evita que haga lo mismo la moto. Campeón mundial de 50 cm³.



La moto japonesa hace 7 ú 8 años era en el mundo casi desconocida. Prácticamente ni existía y hoy, como un ejemplo más del increíble desarrollo industrial, las minirradios, máquinas fotográficas y motocicletas orientales dominan los mercados del mundo. Honda fue el principal propulsor de esta expansión, en lo que a motocicletas se refiere; impuso un producto de performance y calidad, y precio razonable, cosa que los fabricantes ingleses o italianos no lograron en la misma medida. Hoy Honda es la motocicleta que más se vende en el mundo.

Pilotos de máquinas japonesas resultaron campeones en 1966, en cuatro de las cinco categorías y salieron segundos en la restante, ya sea con Yamaha, Suzuki o las indiscutibles Honda.

Técnicamente fue un año que arrojó considerables consecuencias, los ingenieros trabajaron para que motores como el Honda de 50 cm³, bicilíndrico, con doble árbol arriba y cuatro válvulas por cilindro, gire a 20.000 rev/min sin romperse ni sufrir caídas de poencia. Todo un trabajo de relojería en el que se ve favorecido directamente el usuario. En materia de avance técnico, se hizo bastante y, más importante aún, no se llegó a ningún límite, continuamente se reducen notablemente las cilindradas unitarias en los motores y los regímenes son cada vez más estratosféricos.

Comencemos con un pequeño balance de la categoría menor. Hans Anscheidt es el nuevo campeón; dejó a fines del 65 de correr para el equipo de sus coterráneas Kreidler, pasándose a las filas de Suzuki y regalarles a los nipones el título de la clase.

Este centauro motorizado logró el título de manera muy discutida, ya que en la última prueba puntable (Japón) los tres pilotos que podían aspirar al campeonato, eran Bryans y Taveri por el lado de Honda y Anscheidt por Suzuki. Un entredicho entre Honda y los organizadores del GP de Japón originó el retiro de las Honda de todas las categorías y Anscheidt logró el título sin mayores inconvenientes.

En 125 cm³, las Honda doble árbol y cinco cilindros (20.000 rev/min) de Bryans y Taveri, lucharon todo el año con las bicilíndricas 27 de Read e Ivy. Esta pelea resultó muy pareja ya que cada una de las marcas ganaron cinco Grand Prix, Taveri, primer piloto del equipo Honda para las clases inferiores, se clasificó campeón, después de un año de lucha con el inglés William Ivy, quien además de pertenecer a Yamaha, es del grupo de pilotos que doblan con la pierna abierta. Este tipo de conducción tiene cada día más adeptos en todo el mundo.

En la clase 250 cm³, comienza el reinado de Hailwood que se adjudicó todas, ¡sí! ¡Las diez carreras de la clase en que intervino! Hailwood pertenece al grupo de los "big", juntamente con Agostini, Luke, Liberati y Surtess.

Es el primer piloto de Honda y le dio a la marca innumerables triunfos en solamente un año, ya que en el 65 corría para MV-Agusta, casa que dejó al recibir la invitación de los nipones que le ofrecían tres motos para las distintas categorías mientras que la casa italiana le daba tan sólo dos, y seguramente menos del circulante.

En 350 cm³ el campeonato, también se llamó Hailwood... pero Agostini comenaba a hacer sentir su valía. El inglés corrió gran parte del año con una nueva versión de la cuatro cilindros, y cuatro tiempos que también a Redman le dio buenos resultados, en la clase 500 cm³; básicamente es la misma y se diferencia solamente en la cilindrada. Hailwood logró que su puntaje neto fuese obtenido con primeros puestos exclusivamente. Agostini, nuevo piloto de la casa del conde Agusta, resultó subcampeón, con la MV-350, de tres cilindros.

En la categoría máxima (500 cm³) Giácomo Agostini se llevó el título para la península itálica, y es de destacar que desde 1957 en que Líbero Liberati y la Gilera cuatro cilindros lograron el campeonato de la clase, ningún otro binomio italiano lo había logrado. La MV-500 3 cilindros de Agostini se destacó como un aparato de muy buena maniobrabilidad y tenida, pero de potencia sensiblemente menor que la Honda 4 cilindros. A su vez esta última, por tener un cuadro no muy experimentado y los cilindros dispuestos paralelamente y hacia el frente, es un aparato de difícil conducción, especialmente en las curvas lentas.

1966 fue un año en el cual los japoneses siguieron demostrando que están en su mejor época. Hace cinco años que empezaron a hilar campeonatos, pero todavía se les niega el de la clase máxima que sigue en poder de los italianos, más precisamente de MV-Agusta.

Taveri parece ser lo más completo que viaja en las categorías menores y Read, Redman y Hailwood no demostraron nada nuevo y siguen siendo de los mejores, en el grupo de los únicos, pero la revelación del año fue sin lugar a dudas Agostini, que soportó estoicamente en cada carrera todos los embates de Hailwood y logró mantener el título para MV.

Un año que dejó considerables consecuencias técnicas, con relativamente pocos pilotos nuevos, sin el resurgimiento de máquinas inglesas, que parecen haber caída en el olvido, como Norton, BSA, Matchless, por indiferencia de sus fabricantes.

Un año de vacas gordas para el Sol Naciente.



CAMPEONATOS MUNDIALES DE MOTOCICLISMO 1966

Conductor y máquina		España	Alemania Occidental	Francia	Holanda	Bélgica	Alemania Oriental	Checoslovaquia	Finlandia	Ulster	Tourist Trophy	Italia	Japón	Puntos total	Puntos neto
CLASE 50 cm³															
Anscheidt	(Suzuki)	6	8				(3)				—	8	6	25	28
Bryans	(Honda)	(4)	6				6				8	6	—	30	26
Taveri	(Honda)	8	(3)				8				6	4	—	29	26
Anderson	(Suzuki)	(3)	4				4				4	(3)	4	18	16
CLASE 125 cm3															
Taveri	(Honda)	6	8		(6)		8	8	(6)	8	—	8	—	58	46
Ivy	(Yamaha)	8	—		8		4	4	—	—	8	(4)	8	36	40
Bryans	(Honda)	4	6		—		(1)	6	4	6	—	6		33	32
Read	(Yamaha)	3	4		4		(3)	—	8	4	6	(3)	52	37	29
CLASE 250 cm3															
Hailwood	(Honda)	8	8	8	8	8	8	8	(8)	—	(8)	(8)	—	80	56
Read	(Yamaha)	—	—	4	6	6	6	6	—	—	—	—	6	34	34
Redman	(Honda)	—	6	6	4	4	—	—	—	—	—	—	—	20	20
Woodman	(M.Z.)	6	3	3	3	3	—	—	—	—	—	—	—	18	18
CLASE 350 cm3															
Hailwood	(Honda)		8	8	8		—	8	8	8	—	—	—	48	48
Agostini	(M.V.)		—	6	6		8	6		(6)	8	8	—	48	42
Pasolini	(Aermacchi)		—	2	4		3	2	—	—	—	6	—	17	17
Stastny	(Jawa)		—	—	1		6	3	1	—	—	2	—	13	13
CLASE 500 cm3															
Agostini	(M.V.)		6		(6)	8	—	(6)	8	(6)	6	8	—	54	36
Hailwood	(Honda)						—	8	6	8	8	—	—	30	30
Findlay	(Matchless)				(1)	—	6	3	4	3	—	4	—	21	20
Stastny	(Jawa)				4	—	8	—	—	4	1	—	—	17	17
SIDECAR															
Scheidegger	(B.M.W.)		8	8	8	(8)					—			32	24
Deubel	(B.M.W.)		6	(4)	6	(6)					8			30	20

GP DE SUDAFRICA



¡QUE VIVA MEXICO!

Pedro Rodriguez obtuvo su primer triunfo internacional en Fórmula Uno, en la primera carrera de 1967

Como decíamos ayer... Apenas acallados los ecos que despertó en todo el mundo la Temporada Internacional del 66, que consagró Campeón Mundial a Jack Brabham, la rueda ha vuelto a girar. En Johannesburgo, capital de la lejana República Sudafricana, los bólidos han vuelto a rugir. El circuito de Kyalami resultó ser el escenario para la consagración del mejicano Pedro Rodríguez. Una multitud jamás vista para presenciar un espectáculo deportivo, se dio cita para ver en acción a los hombres más famosos del mundo que ponían en marcha un nuevo Campeonato Mundial. Y la verdad es que no salieron defraudados. Lo más granado estuvo presente. Los 325 kilómetros que debieron recorrer los competidores fueron en extremo duros para la mayoría de las máquinas. Sólo 6 de los 18 inscriptos pudieron finalizar la prueba y de éstos, sólo 2 pudieron totalizar las 80 vueltas del circuito. Inconvenientes de todo tipo se sucedieron a lo largo de la prueba, pero la lucha fue vibrante. Nadie dio ni pidió cuartel. La punta cambió de manos varias veces y mantuvo en vilo a la concurrencia. Los 4.088 metros del circuito se cubrieron a un ritmo infernal.

Hulme, que fue el primero en tomar la punta, sacó cierta ventaja pero fue acosado de continuo, especialmente por parte de su coequiper "el campionísimo" Brabham y de John Love el rhodesiano ídolo de Sudáfrica, que tuvo una sensacional actuación. Love fue campeón sudafricano en las tres últimas temporadas y es enorme su popularidad entre los aficionados locales. A medida que se sucedían las vueltas, Hulme acrecentaba su ventaja y conseguía mayor distancia con relación a sus rivales. Llegó a tener medio circuito de ventaja con respecto a Love, que fue su más encarnizado perseguidor y que no dejó el segundo puesto en ningún momento, hasta que en la vuelta Nº 60 se produjo la variante fundamental de la carrera: Hulme se detuvo en su box, ya que su Brabham-Repco acusó fallas de frenaje, perdiendo mucho líquido de frenos. La detención del neocelandés le insumió 12 minutos, más que suficientes para perder definitivamente la carrera, que pasó a manos de Love ante el delirio de los sudafricanos que gritaban hasta desgañitarse. Brabham también acusaba fallas en su máquina y Pedro Rodríguez, con su Cooper-Maserati que a medida que transcurría la carrera mejoraba más y más su rendimiento, inició el ataque hacia el puesto de vanguardia. Al cumplirse 70 vueltas, todo parecía estar decidido. Rodríguez se acercaba descontando segundos por vuelta, pero nadie pensaba que podría alcanzar al rhodesiano, ya que la ventaja de éste era de 23 segundos, lo que en buen romance equivalía a casi un cuarto de circuito. Sin embargo, en el giro 77 Love hizo señas de que se detendría. Le ocurrió lo peor que le puede pasar a un corredor: se quedó sin combustible. La multitud que daba ya por seguro el triunfo de Love, vio con amargura cómo Rodríguez pasaba al primer puesto y obtenía una ventaja de casi 40 segundos sobre Love, imposibles de descontar en el corto lapso que faltaba, a pesar que Love sólo cargó lo indispensable y reanudó la marcha a toda velocidad.

La gran ventaja que llevaba Rodríguez hizo que desde su box le hicieran señas de que regulara la velocidad. El mejicano obedeció las instrucciones y aunque perdió más de 13 segundos en las vueltas finales, había logrado la suficiente ventaja para que la cuadriculada se abatiera sobre él antes que ninguno.

Concluida la carrera, los espectadores le brindaron su aplauso al vencedor en un gesto de gran hidalguía deportiva, quizás para borrar, en parte, las muestras de desaprobación hechas cuando Rodríguez pasó al primer lugar. Detrás de Love, clasificado segundo, arribó John Surtees, cuyo Honda no anduvo como otras veces y tras él se escalonaron Hulme, Anderson y Brabham, cuya máquina, por defectos de combustión, no tuvo el rendimiento que medianamente podía esperarse en condiciones normales. Pedro Rodríguez ha inaugurado con su nombre el Calendario Internacional 1967. La lejana Sudáfrica del apartheid fue el exótico escenario donde su calidad conductiva alcanzó su total consagración. Sus méritos demostrados en carreras de Sport y Gran Turismo, en su triunfo en los 1000 kilómetros de París (con su hermano Ricardo), sus grandes actuaciones en Le Mans y su triunfo en las 12 horas de Reims (con Jean Guichet en 1965) son tarjetas de presentación para consagrarlo como un piloto de primera línea. Aparte de ello, el Cooper-Maserati anduvo como los dioses. Esto fue aparente en la temporada pasada con el triunfo de Surtees en México, la última carrera del año. Cooper y Maserati parecen haber encontrado la potencia suficiente. ¿Será Cooper-Maserati/Pedro Rodríguez la fórmula feliz para 1967? Honda/Surtees parecen dispuestos a demostrar lo contrario. Siempre y cuando se pueda superar el dominio que, a pesar de este fracaso. siguen teniendo Brabham y Brabham.

XIII GRAND PRIX DE SUDAFRICA
Circuito de Kyalami (4,088 km) - 2/I/67 - 325,6 km

CLASIFICACION

Pos./Conductor/Nación	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º Rodríguez, Pedro (Méx) ..	Cooper-Maserati V12	2h 05m 45s9	80
2º Love, John (Rh)	Cooper-Climax 4	2h 06m 12s3	80
3º Surtees, John (GB)	Honda V12		79
4º Hulme, Denis (NZ)	Brabham-Repco V8		78
5º Anderson, Bob (GB)	Brabham-Climax 4		
6º Brabham, Jack (Atl)	Brabham-Repco V8		

Promedio del ganador: 156,240 km/h.
Récord de vuelta: Denis Hulme en la tercera: 1m 29s9 a un promedio de 163,940 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Rodríguez, Pedro (Méx)	9	1º	Cooper-Maserati	9
2º	Love, John (Rh)	6	2º	Cooper-Climax	6
3º	Surtees, John (GB)	4	3º	Honda	4
4º	Hulme, Denis (NZ)	3	4º	Brabham-Repco	3
5º	Anderson, Bob (GB)	2	5º	Brabham-Climax	2
6º	Brabham, Jack (Atl)	1			

COPA DE CONSTRUCTORES

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.

El próximo 14 dará comienzo la XXXVI edición del Rally Internacional de Montecarlo. Doscientos treinta y cuatro participantes iniciarán la competencia desde las ocho ciudades impuestas como cabecera. Treinta y nueve partirán de Francfort, sesenta y uno de Reims, trece de Lisboa, cuarenta y ocho de Montecarlo, diez de Atenas, once de Varsovia, diez y nueve de Oslo y treinta y tres de Douvres.

Será la primera carrera del año puntable para el campeonato Europeo de Rallies. En la edición anterior por primera vez en la historia de la prueba, los cuatro equipos clasificados en los cuatro primeros lugares fueron desclasificados por vulnerar el reglamento al utilizar en sus máquinas faros de lodo. Luego de desechar la apelación presentada por éstos, las autoridades de la prueba declararon ganador oficial de la prueba a Toivonen-Mikander de Finlandia que condujeron un Citröen DS 19.

Una de las características peculiares con que contará la edición de este año, será la participación de un cura corsa; se trata del R. P. Rupert Jones que comandará un Austin-Cooper.

Con la disputa de la séptima prueba en los últimos días de diciembre llegó a su término el campeonato que por octavo año consecutivo organiza el Club de Regularidad de Rosario. Las posiciones finales del certamen fueron las siguientes: 1º Ibañez-Costa que totalizó 158,40 puntos, 2º Jorge Ricci 153,20; 3º Jorge Rainoldi 151; 4º Mosquera-Rosales 143,60; 5º Wili-Wili 138.

En la seguda categoría las posiciones finales fueron éstas: 1º Ruiz-Elena 160 puntos; 2º Blando-Blando 141,60; 3º Romagnoli-Kiaurakis.

La tercera categoría finalizó con este puntaje: 1º "Los Fueguinos" 160 puntos; 2º Juan Nasazzi 155; 3º Magnacco-Ruiz 140. En la fotografía Jorge Ricci y Jorge Rainoldi.

Cierra el Departamento de Competición IKA. La versión, que había serpenteado con cierto sigilo, terminó por concretarse la semana pasada demostrando que no se trataba de una irrea-



CONFIDENCIAL

lidad como muchos supusieron. El cierre se produce después de un año inactivo que culminó con el retiro de los Torino casi sobre la misma largada del Gran Premio de TC. Ahora se asegura que el Departamento se convertirá en una empresa privada que absorbería a todo el personal del Departamento, incluso Fraga, Campo y Compañía. La semana próxima CORSA ofrecerá más detalles de esta pequeña conmoción.

Ha sido anunciada la participación de un nuevo Prototipo Ferrari, que debutara en la competencia de "Las 24 Horas de Daytona Beach". La puesta a punto de la nueva máquina correrá por cuenta de la firma Francorchamps de Bruselas. Los pilotos encargados de conducirla serán Lucien Bianchi y Pierre Langlois. La prueba elegida para el debut será la primera con puntaje para el Trofeo Internacional de Prototipos 1967 y se celebrará el 4 y 5 de febrero próximo.

Con motivo de hacer entrega de premios a los volantes de Turismo Carretera Carlos Pairetti y Juan Manuel Bordeu, la firma Manufactura de Tabacos Piccardo ofreció una recepción a la que asistieron, además de los homenajeados, los pilotos Jorge Cupeiro, Raúl Cottet y Angel T. Rienzi. Los directivos de la empresa hicieron entrega de sendos cheques al ganador del 44º Gran Premio de Turismo Carretera y al Campeón Argentino de la categoría, además de una copa artística de plata al primero.

El movimiento se demuestra andando. Así parecen entenderlo los Emiliozzi. No bien terminaron su actuación en el Gran Premio, llevaron su ex galera a Baufer Style, donde ya comenzaron los trabajos para convertirlo en un verdadero GT. A pesar de las opiniones que sindican como tradicionalistas acérrimos a los hermanos de Olavarría, Dante y Torcuato demuestran marchar al ritmo de la época. Su auto será de los primeros en estar de acuerdo al nuevo reglamento. Otro GT en avanzado estado de construcción es el Fiat 1500 de Miguel Angel Galluzi, que estará terminado para dentro de poco tiempo.

Nuestros amigos del Bahía Blanca Automóvil Club han renovado autoridades. Alberto J. Paronetto, nuestro fotógrafo Corsa en la progresista localidad del sur, nos informa la nueva formación: presidente, Enrique E. Llul; vicepresidente, Dionisio Caraceni; secretario, Manuel Romero; prosecretario, Mario Charles; tesorero, Roberto López; protesorero, Nildo Santerelli. Estos hombres serán los encargados de organizar toda la actividad automovilística que desarrollará en el año el BBAC, la cual, sabemos, será muy intensa. CORSA formula desde aquí los mejores votos para que el éxito acompañe en su gestión a las nuevas autoridades.

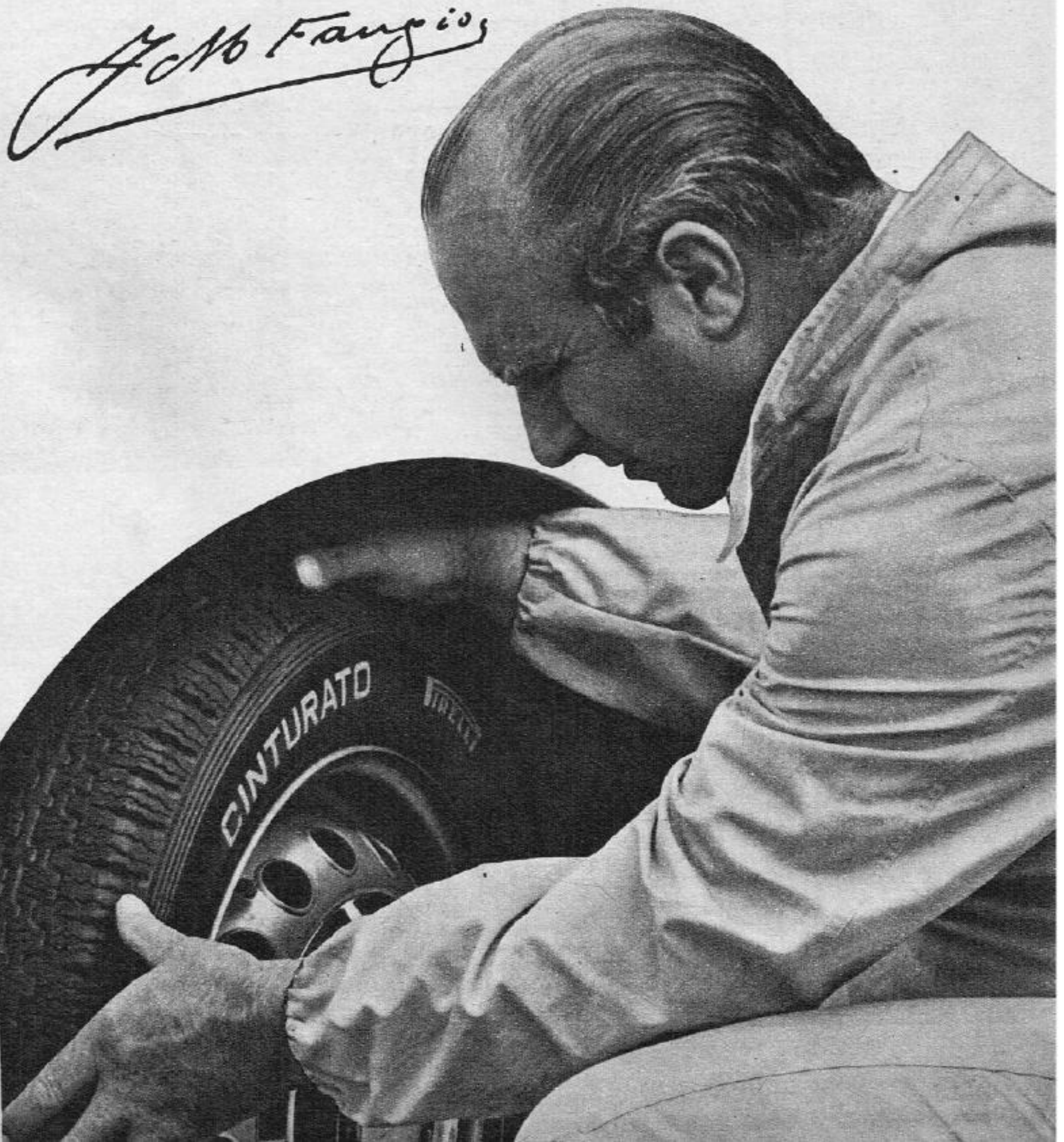
En una competencia de regularidad organizada por el club P. V. I. y fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad, participaron un total de 44 autos y ganadora fue la pareja integrada por Pérez-Piro, que se hizo acreedora a sendas plaquetas. Segundos fueron Walter-Grigoravicius. El recorrido fue de 100 km, comprendiendo Valentín Alsina hasta Lobos.

La firma De Carbon Argentina ha confeccionado señales para la marcación de rutas o circuitos, que están destinadas sin cargo alguno a los clubes que organicen carreras de TC, especialmente las entidades del interior. Esta marcación se ha realizado en chapa de un metro cuadrado. Los colores elegidos a los efectos de visualizar la marcación son: fondo celeste, señal de curva u otro accidente rojo, y distancia a la misma, en números de gran tamaño color negro. Cada accidente del camino podrá indicarse con 5 chapas: 1000, 500, 300, 200 y 100 metros.

La Temporada Internacional de F. 3 a correrse a partir del 22, contará este año con la participación de dos representantes del sexo femenino. Ellas son Rosedale Faccetti y Natalie Goodwing, a quien vemos en la foto recibiendo instrucciones del Comisario Deportivo antes de largar en el Gran Premio de F. 3 disputado en Barcelona. Ni ella ni la hermana de nuestro amigo Carlo tienen destacada actuación, pero saludamos en ellas la presencia femenina en el automovilismo deportivo.



Cinturato
PIRELLI
Extraordinario



GUIA CORSA

REALIZACION **EDDIE** PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

Busque lo mejor en AUTO RADIO

AUTOVOX ARGENTINA S.A.

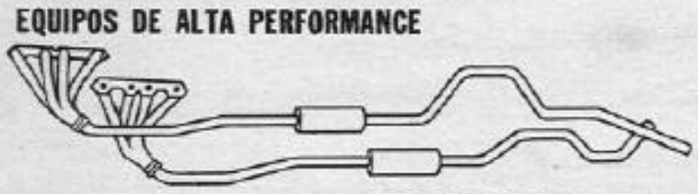


CALIDAD ASEGURADA
AGENTE OFICIAL
"SERVICE"

AUTO RADIO
LA TOUR

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

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE



SUPERFAST
SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE

COLOCACION Y VENTA
La
Sábado todo el día
CORDOBA 5518
Tel. 772-9636

REPUESTOS
y
ACCESORIOS



SIMCA

ARONDE - ARIANE - VDT.
PEUGEOT 403-404.
FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04
esquina Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

PEUGEOT
REPUESTOS
LEGITIMOS
PEUGEOT

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

FAROS
"FANTASTIC"

S.E.V. MARCHAL
BOCINAS MARCHAL

CABILDO 4112
T. E. 701 - 5798 - 5846
Buenos Aires

SU FIAT
600
750
1100
1500

Con más pique, economía, duración, menos recalentamiento, aplicando CAÑOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES.

H. BRAVO

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

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL
DE ELECTRICIDAD
Y CARBURACION
DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO
Todos los días, incluso
SABADOS y DOMINGOS
de 8 a 24 hs.

ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514

TALLERES SCHMITZ
S.R.L.
UNICO SERVICE
AUTO UNION
DESDE 1935

ELEVAMOS POTENCIA A 60 HP
FRENOS DE POTENCIA
ENCENDIDO
FAROS DE POTENCIA
SERVICE INTEGRAL

J. A. CABRERA 4366
TEL. 773-2866 Bs. As.

FIAT
J. C. ZUPPIROLI SRL
repuestos

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

Dtos. Especiales a Talleres
ENVIOS AL INTERIOR

RUEDAS DEPORTIVAS



Para todas las marcas y modelos
"NEW YORK RUEDAS"
Casa Central
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
Tel. 54-7322 y 54-0902
Aceptamos como parte de pago las ruedas en desuso de su auto

REPUESTOS



para
CITROEN



MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781/793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 N° 1830 Tel. 59598

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

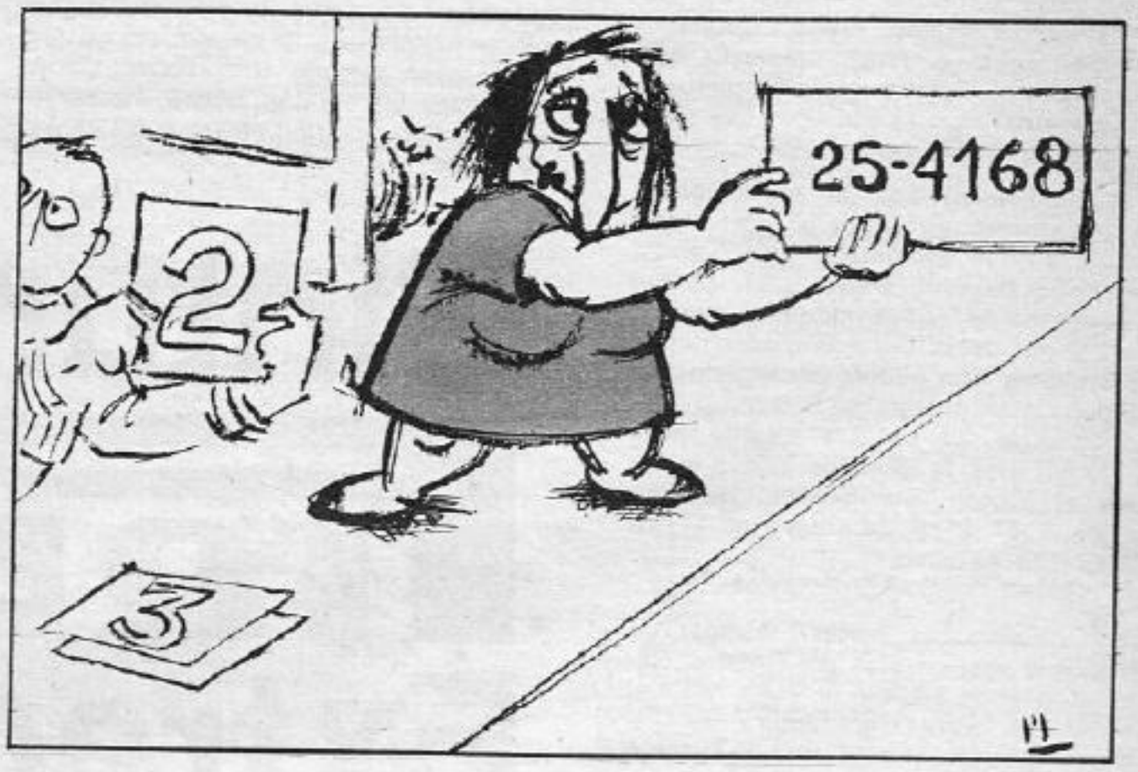
ARONDE VDT SIMCA

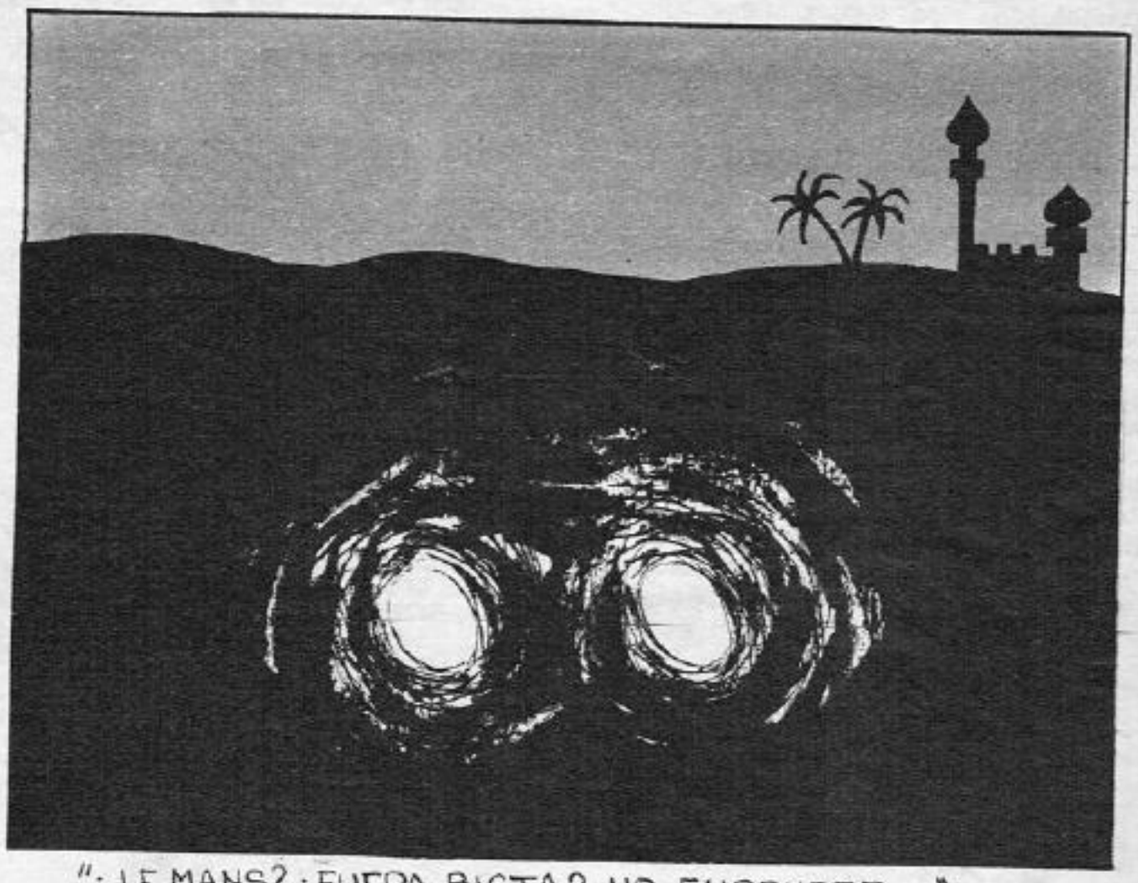
No cerramos al mediodía

OFERTA DE LA SEMANA
Cinturón de seguridad STECE
tipo bandolera **$ 3.000.-**
tipo combinada **$ 3.800.-**
Caja de herramientas para viajes **$ 700.-**
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fé 3260
Tel. 83-2963 - Buenos Aires

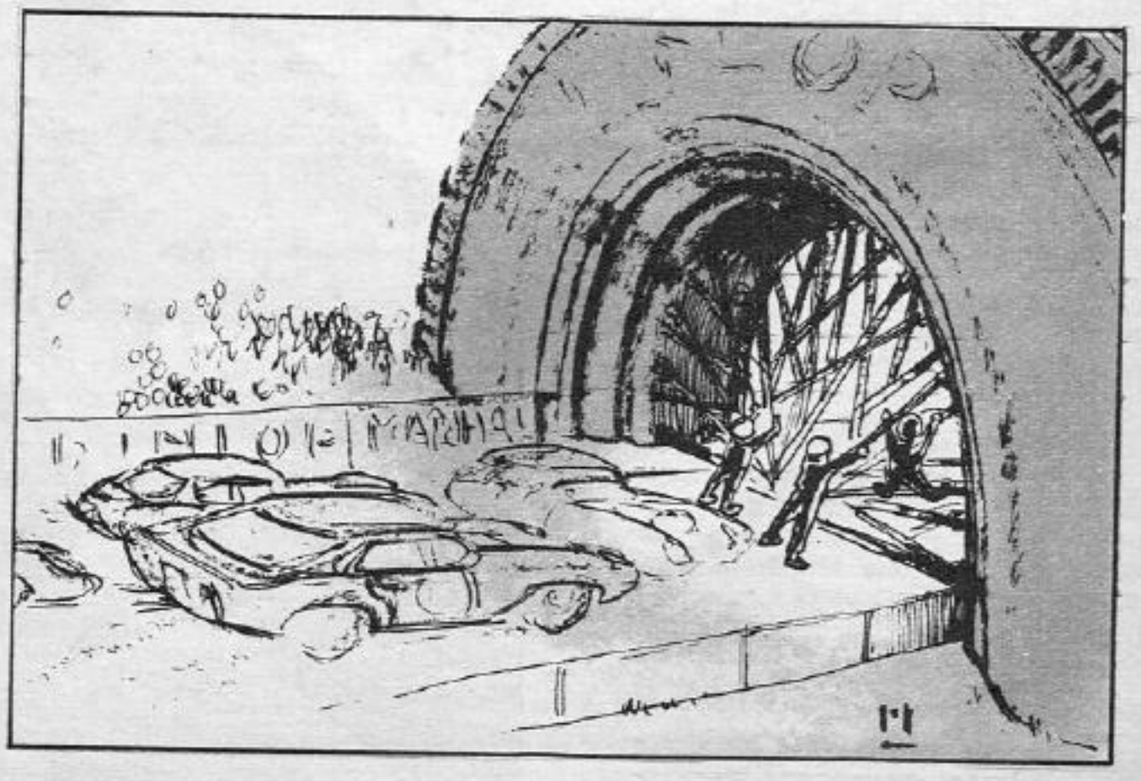
HUMORAÑO INTERNACIONAL

dibujos de RICARDO MUSKETT





"¿LE MANS? ¿FUERA BISTA? NO ENDENDER..."



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

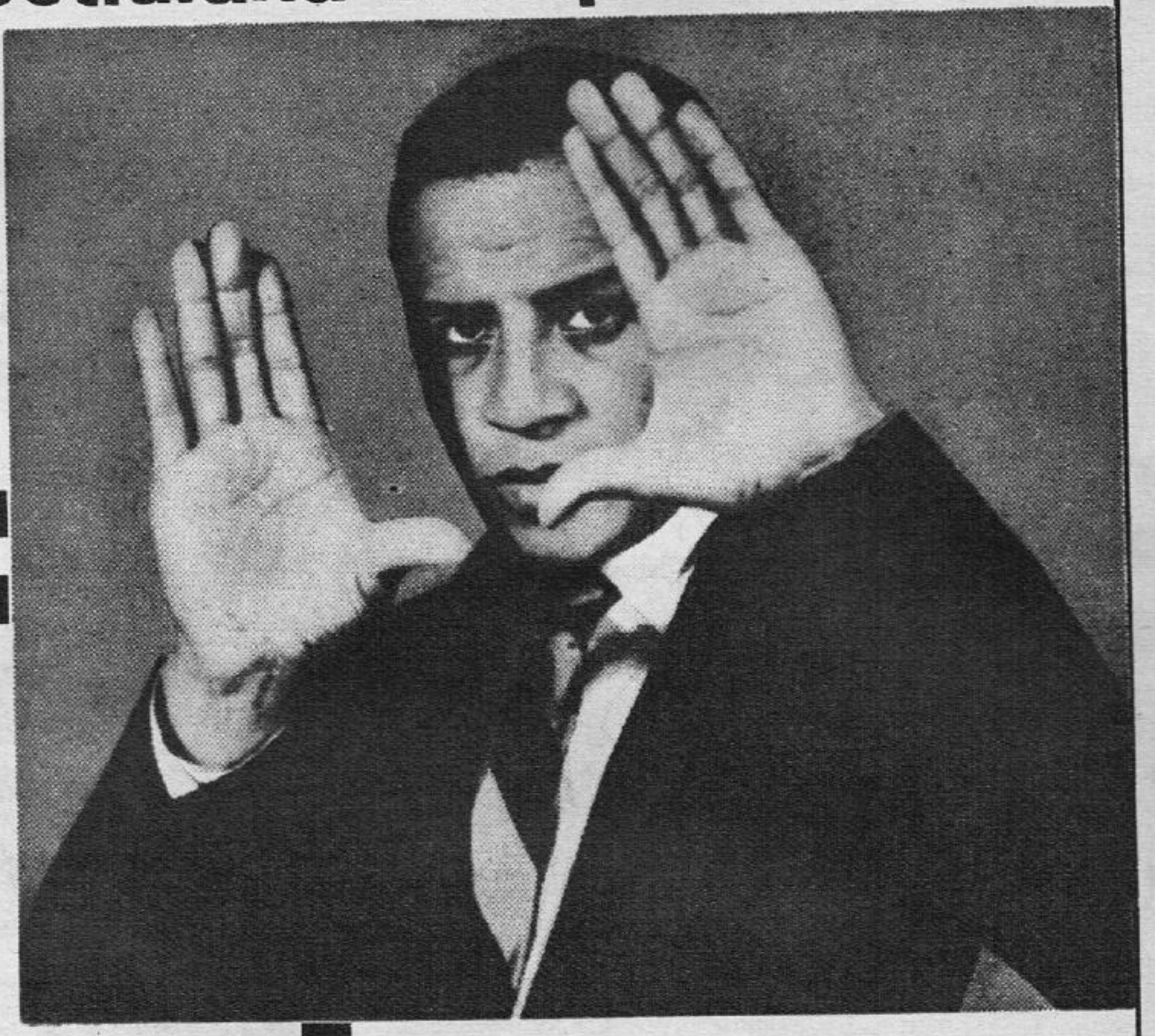
Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión N° 7970

Registro de la propiedad Intelectual
N° 891657

G 528

hora cotidiana·coloquial· musical

septima



noche ·imprevista·

Conducción integral:
HUGO GUERRERO MARTHINEITZ,
con el cuarteto SEPTIMA NOCHE.

DIARIAMENTE
a las 21.30

canal 7 y su red de repetidoras argentinas

Parabrisas
DE DICIEMBRE

Contiene Salón del Automóvil 1967
100 modelos a todo color
Extra: Una guía de 48 páginas
con los Circuitos Turísticos de la Argentina

$ 150.-

