Las revistas de Mauro

N° 46 - MARZO 7 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 50.-

Parabrisas

CORSA

MECANICA NACIONAL: ALISTANDOSE PARA LARGAR



EQUIPO FORD: ¿POR QUE NO GANA?

(pág. 28)

TRES AÑOS DE FORMULA 2

(pág. 19)

ALLEN: PRIMERO CASÁ



HAY ALGO NUEVO EN EL MUNDO



Políticas... Gremiales... Deportivas...
Turf... Policiales... Espectáculos...
A través de sus tres ediciones
EL MUNDO cubre y descubre
la información las 24 horas del día.

Desde el 15
Cambie con
EL MUNDO
también 5ª. y 6ª.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

Director: RONALD HANSEN.
Jefes de Redacción: EMILIO R. DEL VALLE (n). y GUILLERMO MARTIRE.
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA.

Edición semanal **CORSA**

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

Edición mensual **Parabrisas**

Turismo y Redacción General:
Coordinador: NORBERTO ALVAREZ OJEA.
Sub-coordinador: OSCAR ALBERTO 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: ASGEL 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, JORGE RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se 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, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. 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.



El Calendario ya está de vuelta en la Redacción. Después de un cortísimo estío con Handler, y ya desprovistos de la piel de verano que centímetro tras centímetro fue quedando en la bañadera, estamos listos para un brevísimo análisis de lo que hemos visto por la Banda Oriental.

Muchísimos coches, y todos distintos. Para todos los gustos y de todos los años, partiendo, por supuesto, de 1900. Algunos convertidos en camionetitas, manera práctica de evadir una cantidad considerable de pesos oro a pagar en calidad de impuestos, y otros muchos tan originales y campantes por la calle como hace cuarenta años cuando salieron de la fábrica. Uruguay no tiene industria nacional de automotores, y por lo tanto los importa, siempre importó. Pero se dedicó a traer coches de todas partes del mundo y de cuanta marca uno pueda imaginar; a lo mejor un modelo solo de cada una, pero ir a ver los coches de aquel otro lado del río es de por sí motivo de atracción turística. Vimos un ejemplar del Amphicar, aquel extraño artefacto diseñado para andar tanto por carreteras como por vías acuáticas. Está en venta, cuesta algo así como tres millones de pesos argentinos, y a sugerencia del vendedor nos vendría muy bien a nosotros argentinos por el problema que tenemos con los puentes (¿ . . . ?) (Jamás pude entender qué es lo que me quiso decir este buen hombre.)

COMPETENCIAS NACIONALES

M N F 1 La carrera más importante del domingo que viene es esta de Mecánica Nacional organizada por el Club Atlético Newell's Old Boys en Rosario, junto con el Automóvil Club de aquella ciudad. El circuito está ubicado en la Avenida Circunvalación con una extensión de 2.471 metros. La carrera otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de la Categoría. Las inscripciones se aceptan hasta las 24 horas del día 10 de marzo en la sede de la entidad organizadora, Bv. Oroño 1425, Rosario, y hasta las 18 del mismo día en la Comisión Deportiva Automovilista, Avda. del Libertador 1850 séptimo piso, Capital.

Las pruebas de clasificación se realizarán el día sábado 11 desde las 14.30 horas hasta las 18, pudiendo clasificarse un máximo de 42 competidores.

El domingo doce, a las 14 horas se bajará la bandera a la primera serie, debiendo cumplirse quince vueltas al circuito para completar un total de 37,065 km sin puntaje para el Campeonato Argentino; para ser disputada esta serie se requiere un mínimo de siete corredores y un máximo de catorce, se clasificarán para la final los seis mejores tiempos. La segunda serie se largará a los quince minutos de finalizada la primera con las mismas especificaciones que para la primera. Y a los quince de finalizada ésta se largará la tercera con las mismas aclaraciones.

El repechaje tendrá comienzo treinta minutos después de finalizada la tercera serie, debiendo girar cinco veces al circuito para completar 12,355 km sin puntaje para el Campeonato Argentino.

Participarán en este repechaje los competidores que no pudieron clasificarse en ninguna de las tres series; se elegirán los dos primeros tiempos para participar en la Final; estos dos competidores estarán ubicados últimos en la largada.

La prueba Final se largará a los 30 minutos de finalizado el repechaje debiendo recorrerse el circuito en treinta oportunidades hasta completar un total de 74,130 km con puntaje para el Campeonato Argentino. En la prueba intervendrán veinte participantes.

PREMIOS

Clasificación

1º		$ 15.000.—
2º		$ 12.000.—
3º		$ 10.000.—
4º		$ 8.000.—
5º		$ 4.000.—
6º al 15º	$ 3.000.—	$ 30.000.—
16º al 28º	$ 2.000.—	$ 26.000.—
29º al 42º	$ 1.500.—	$ 21.000.—
		$ 126.000.—

1ª SERIE:

1º	$ 50.000.—
2º	$ 30.000.—
3º	$ 20.000.—
4º	$ 15.000.—
5º	$ 10.000.—
6º	$ 7.000.—
7º	$ 5.000.—
8º	$ 3.000.—
	$ 140.000.—

2ª SERIE:

1º	$ 50.000.—
2º	$ 30.000.—
3º	$ 20.000.—
4º	$ 15.000.—
5º	$ 10.000.—
6º	$ 7.000.—
7º	$ 5.000.—
8º	$ 3.000.—
	$ 140.000.—

3ª SERIE:

1º	$ 50.000.—
2º	$ 30.000.—
3º	$ 20.000.—
4º	$ 15.000.—
5º	$ 10.000.—
6º	$ 7.000.—
7º	$ 5.000.—
8º	$ 3.000.—
	$ 140.000.—

REPECHAJE:

1º	$ 10.000.—
2º	$ 7.000.—
3º	$ 5.000.—
4º	$ 3.000.—
	$ 25.000.—

RECORD VUELTA EN CARRERA: $ 20.000.—

FINAL:

1º	$ 300.000.—
2º	$ 150.000.—
3º	$ 100.000.—
4º	$ 85.000.—
5º	$ 65.000.—
6º	$ 45.000.—
7º	$ 35.000.—
8º	$ 30.000.—
9º	$ 20.000.—
10º	$ 10.000.—
$ 2.000.— por vuelta al puntero	$ 60.000.—
$ 1.000.— por vuelta al segundo	$ 30.000.—
$ 500.— por vuelta al tercero	$ 15.000.—
	$ 105.000.—

TOTAL PREMIOS: $ 1.586.000.—

T y S Siguiendo con un orden de importancia, el domingo doce, en el Autódromo de Buenos Aires, la Asociación Argentina de Automóviles Sport organiza su primera carrera de Turismo del año 67, con participación extranjera. Habrá también categoría Sport y Gran Turismo, Fuerza Libre y Standard hasta 4000 cm³. Todas las pruebas, con excepción de la Standard, tienen puntaje para el Campeonato Argentino de las distintas categorías.

El programa estará distribuido de la siguiente forma:

14.00 hs. - Prueba Standard hasta 4000 cc. - 10 vueltas circuito Nº 2 (3.912,36 m.)
14.40 hs. - Prueba hasta 700 cc. Turismo Anexo J. - 10 v. circuito Nº 5 (2.126,31 m.)
15.45 hs. - Serie 701 a 1150 cc. Turismo Anexo J. - 10 v. circuito Nº 2 (3.912,36 m.)
15.55 hs. - 1ª serie 1151 a 2000 cc. T. Anexo J. 10 v. circuito Nº 2 (3.912,36 m.)
16.30 hs. - 2ª serie 1151 a 2000 cc. T. Anexo J. - 10 v. circuito Nº 2 (3.912,36 m.)
17.05 hs. - Prueba Sport y Gran Turismo F. L. - 10 v. circuito Nº 2 (3.912,36 m.)
17.40 hs. - Final 701 a 1150 y más 1150 a 2000 cc. los 32 mejores tiempos de las series *tomados en conjunto* - 20 vueltas circuito Nº 2 (3.912,36 m.)

PREMIOS:

Turismo Anexo J. Hasta 700 cc	1º	$	40.000
	2º	,,	20.000
	3º	,,	10.000
	4º	,,	7.000
Standard hasta 4000 cc.	1º	$	30.000
	2º	,,	20.000
	3º	,,	10.000
	4º	,,	TROFEO
Turismo Anexo J serie 701 a 1150 cc.	1º	$	20.000
	2º	,,	10.000
	3º	,,	7.000
Turismo Anexo J serie 1151 a 2000 cc.	1º	$	30.000
	2º	,,	20.000
	3º	,,	10.000
Sport y Gran Turismo F. L.	1º	$	50.000
	2º	,,	30.000
	3º	,,	20.000
	4º	,,	10.000
Final Turismo Anexo J Categ. 701 a 1150 cc. y 1151 a 2000 "Premio JUSTO VEIGA"	1º	$	100.000
	2º	,,	70.000
	3º	,,	50.000
	4º	,,	30.000
	5º	,,	20.000
	6º	,,	15.000
	7º	,,	10.000
Final Turismo Anexo J 701 a 1150 cc. Fabricación Nacional	1º	$	30.000
	2º	,,	15.000
	3º	,,	10.000
Final Turismo Anexo J 1151 a 2000 cc. Fab. Nacional	1º	$	30.000
	2º	,,	20.000
	3º	,,	15.000
	4º	,,	10.000

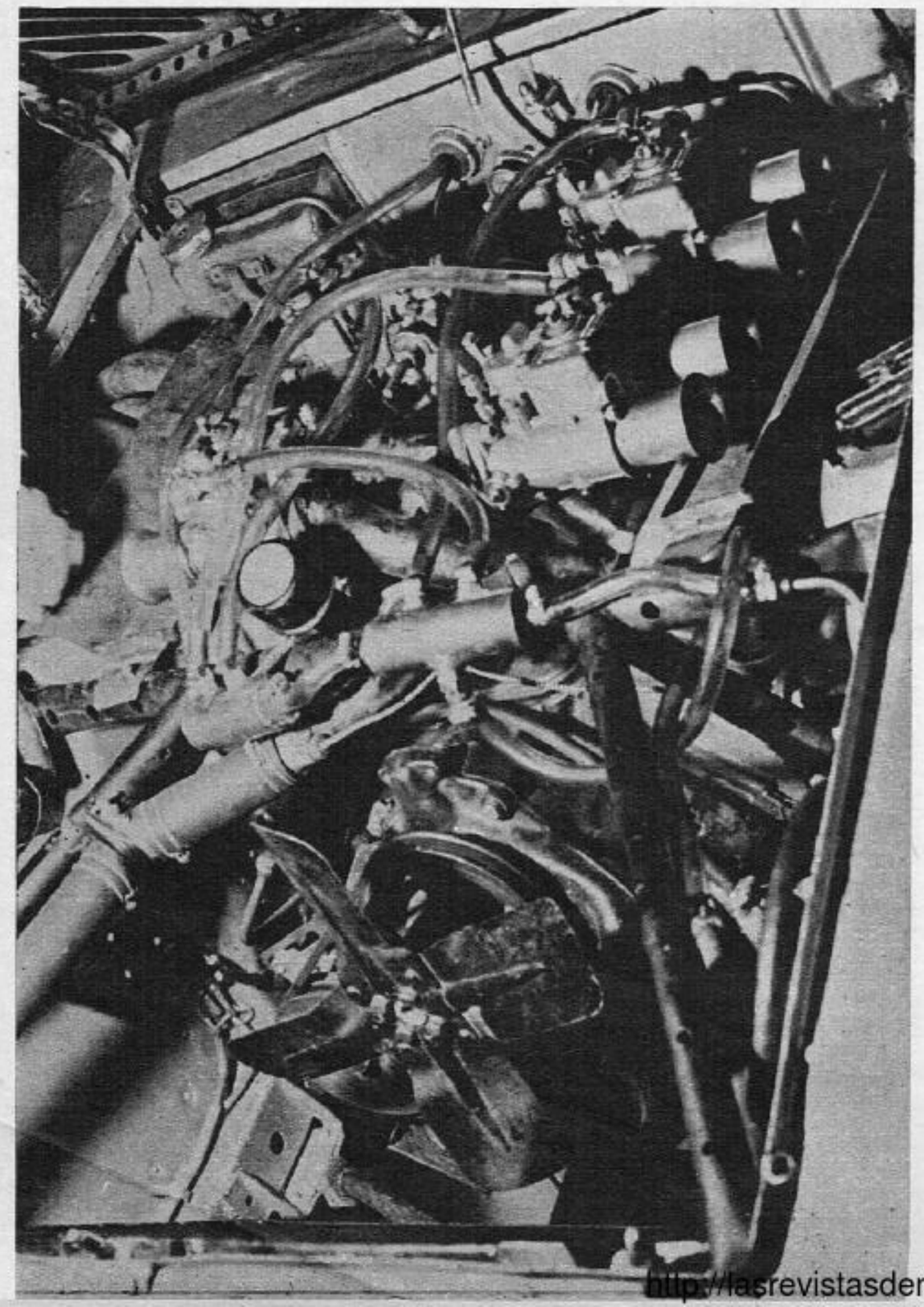
LIMITADA Por último, el domingo en Capitán Sarmiento, provincia de Buenos Aires, a 170 kilómetros de la Capital, la cuarta carrera del año de la categoría y la segunda de la zona B. La fiesta de los motores de cuatro cilindros hasta 1927 con válvulas adonde sea (pero laterales en los modelos posteriores a dicho año) sigue firme en su camino de tierra. El campeonato de la zona B con esta fecha aclara sobre quiénes serán los siete mejor clasificados que irán con los 7 de la otra zona a disputar la final.

IGUAL PERO DISTINTO

A veces un motor de carrera, y otro de turismo pueden parecer exactamente iguales. Pero hay muchísima diferencia debajo del metal que los recubre

por R. HANSEN

En motores de alta performance, se usan carburadores múltiples para admitir un mayor flujo de aire a las cámaras de combustión. Pero andando despacio, los carburadores se "atoran" y el motor funciona irregularmente.



Para el profano, un motor de turismo y un motor de carrera pueden parecer prácticamente iguales. Más aún, si compara —por ejemplo— un motor standard y otro preparado para Anexo J, y si es totalmente lego en la materia, posiblemente tendría que escudriñar ambos motores durante largo tiempo hasta determinar exactamente cuáles son las diferencias.

Pero en realidad, bajo una apariencia exterior similar, pueden existir centenares de pequeñas diferencias.

Y no hablemos de la comparación entre un motor de turismo y otro de tipo Grand Prix. En ambos casos nos encontraremos con el mismo movimiento fundamental y con los mismos principios elementales, pero ahí toda similitud termina.

Tomemos por ejemplo algo tan sencillo como el múltiple de admisión. En muchos coches de turismo encontramos que éste se encuentra arriba del múltiple de escape. En cambio, cualquier motor diseñado para correr tendrá la alimentación por un lado y el escape por otro. ¿A qué se debe está divergencia?

Fundamentalmente, la razón es que aproximando físicamente ambos múltiples, el de escape se calienta muy rápidamente en cuanto echa a andar el motor. A la vez, calienta el múltiple de admisión, logrando una mejor vaporización del combustible. Así, pocos minutos después de la puesta en marcha, el motor ya funciona suavemente.

En un motor de carrera ese detalle no interesa, porque se sobreentiende que se lo calentará cuidadosa y minuciosamente antes de la partida. Nadie en Grand Prix sale a correr con un motor frío. Y al mismo tiempo, el hecho de disponer la admisión en posición opuesta al escape, significa que puede lograrse una mejor diagramación de la cámara de combustión; en una palabra, si el flujo de mezcla fresca y gases quemados corre para un solo lado, se logrará un mejor funcionamiento y más potencia.

Hay motores de turismo que tienen este tipo de disposición, como por ejemplo el Fiat 1500, pero son los menos, porque es necesario recurrir a sistemas de precalentamiento relativamente complicados y, por ende caros.

Vamos a otra cosa completamente distinta: el volante de inercia. En un coche de turismo es pesado, en uno de carrera, liviano. ¿Por qué? En el auto de turismo es importante que regule suave y despaciosamente, y que pueda andarse más o menos despacio en el cambio más alto. Todo esto se logra con un volante pesado que, sin embargo, limita algo la aceleración y la respuesta del motor al acelerador.

En cambio en el caso del motor de carrera es fundamental lograr una óptima aceleración. Para ello el volante se aliviana al máximo. Que no regule bien no importa, y nadie pretende andar a 40 en directa en un coche de carrera.

Precisamente, esa "inelasticidad", vale decir, el no andar bien en baja, es lo que más separa un motor de carrera de uno de turismo. La inelasticidad se debe a que lo que se pierde "abajo" se gana "arriba", y llega de varias formas.

Una de las formas más conocidas es por vía del árbol de levas. La generalidad del asunto es más o menos conocida. El árbol de levas de "mucho cruce" abre la válvula de admisión antes, y cierra la de escape después que un árbol más "tranquilo". La consecuencia es que durante una fracción de tiempo, ambas válvulas permanecen abiertas en forma simultánea; andando ligero no importa, porque esa fracción de tiempo es muy corta, pero cuando se anda despacio, se produce una falta de adecuada compresión durante el tiempo de ambas válvulas abiertas. Por lo tanto, los automóviles con mucho cruce fallan y tartamudean cuando andan despacio.

Lo mismo ocurre con el o los carburadores y las válvulas. Tomemos el ejemplo de una manguera común para regar jardines. Habitualmente, éstas tienen un pico regulable, que cambia la forma del chorro, variándolo entre un haz abierto y suave hasta un flujo fuerte y concentrado de agua. Todo esto sin abrir o cerrar la canilla a la cual la manguera está conectada.

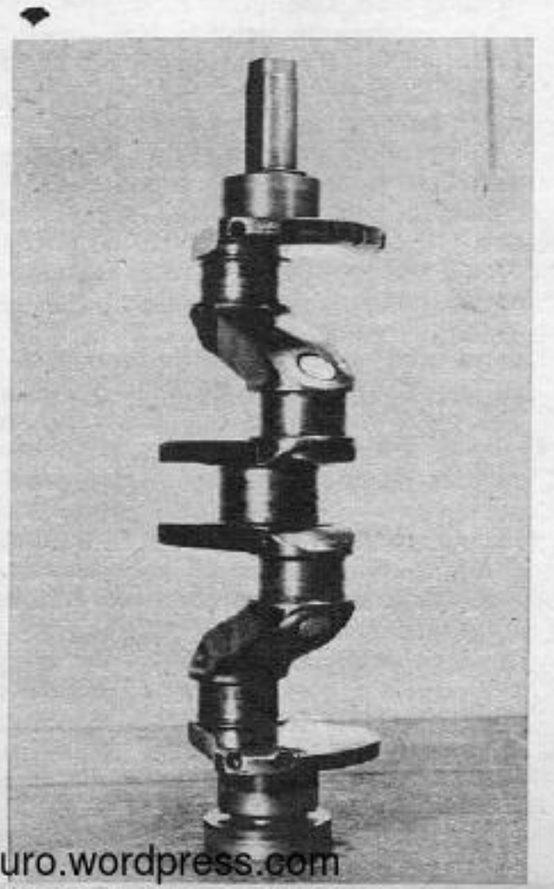
Tomamos nosotros la manguera y vamos girando el pico. Observamos entonces que, a medida que el pico se cierra, el chorro sale con más fuerza y más velocidad, pero es más fino.

Entonces vemos que si se estrangula el orificio por el cual pasa un determinado caudal de fluido, éste se acelera, y en cambio, si ese orificio se agranda, el caudal pierde velocidad, o sea, es decelerado.

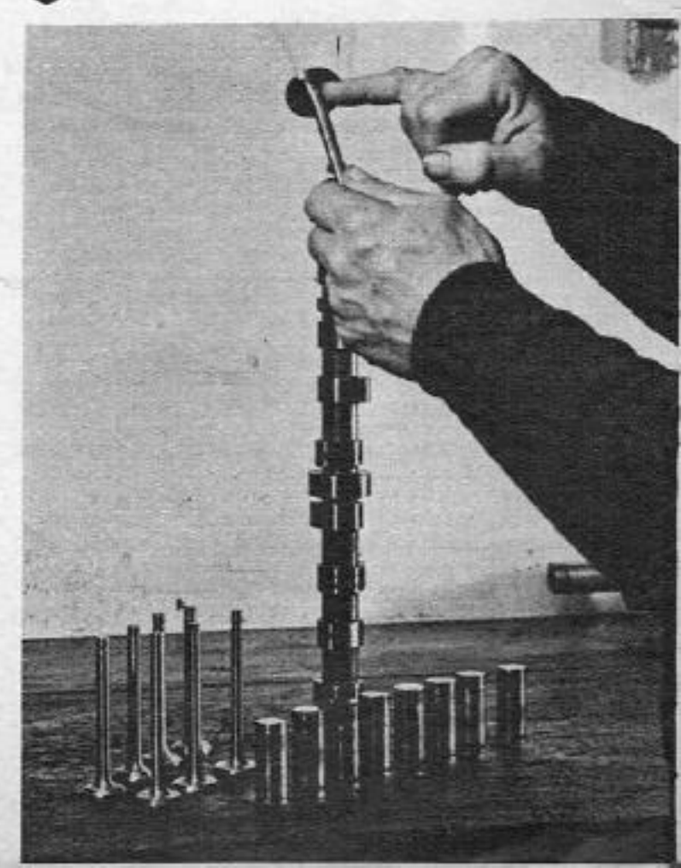
Ahora bien, ocurre que para el correcto funcionamiento de un motor, es importante que la velocidad de flujo de los gases no varíe de un cierto valor crítico. Cuando esa velocidad, en metros por segundo, está dentro de esos valores, el motor andará bien "lleno".

En un motor de turismo, el diámetro del tubo de venturi del carburador está calculado para que esa velocidad óptima se alcance dentro de la gama útil de rpm del motor. Cuando se desea au-

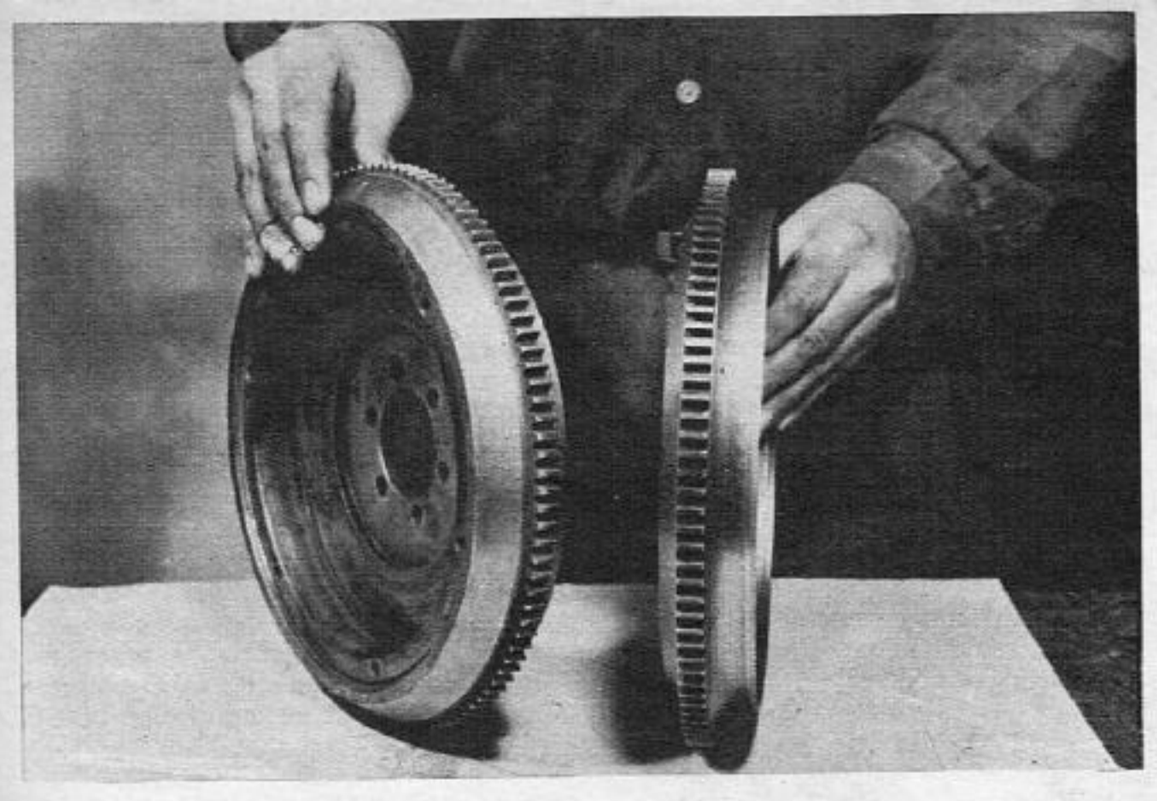
Los cigüeñales para correr son balanceados a la fracción de gramo y frecuentemente reciben un tratamiento superficial para endurecerlos. Esto no es necesario en cigüeñales de calle, entonces se evita el costo adicional.



Algunas de las diferencias más dramáticas entre motores de calle y de carrera se localizan en árbol de levas y válvulas. El texto explica la razón de estas variantes.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

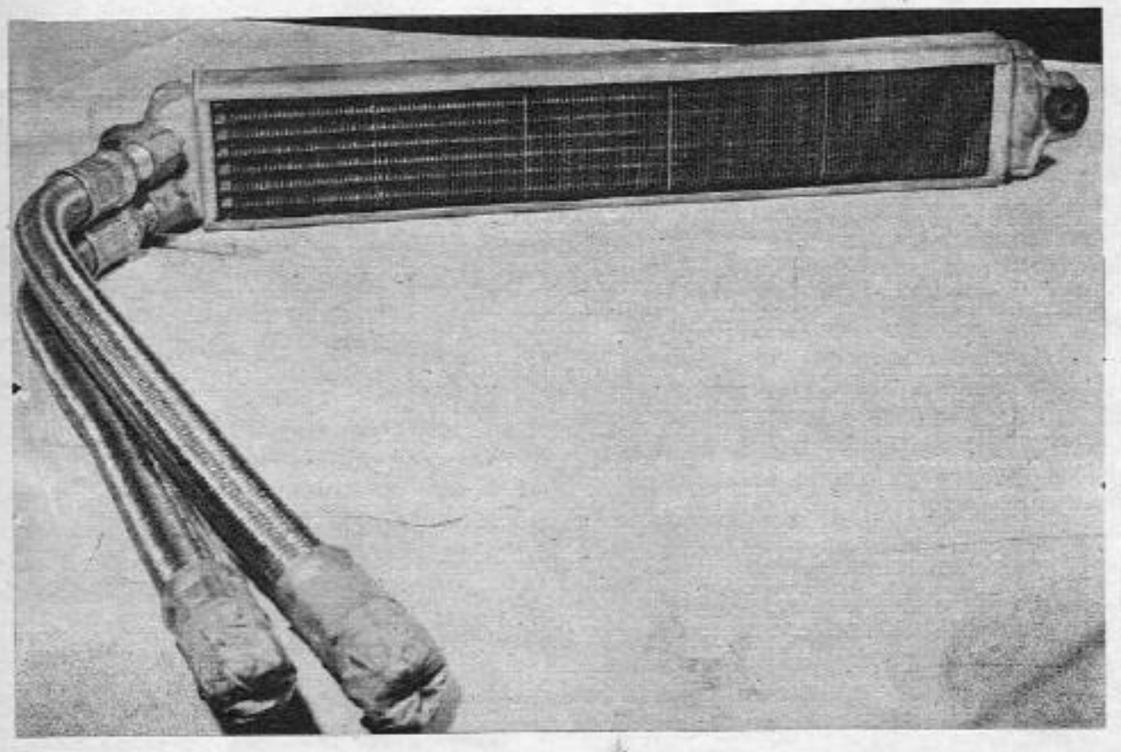


El alivianado del volante es una operación muy común en la preparación para correr de motores de calle. Los motores de carrera ya tienen volante liviano por diseño.

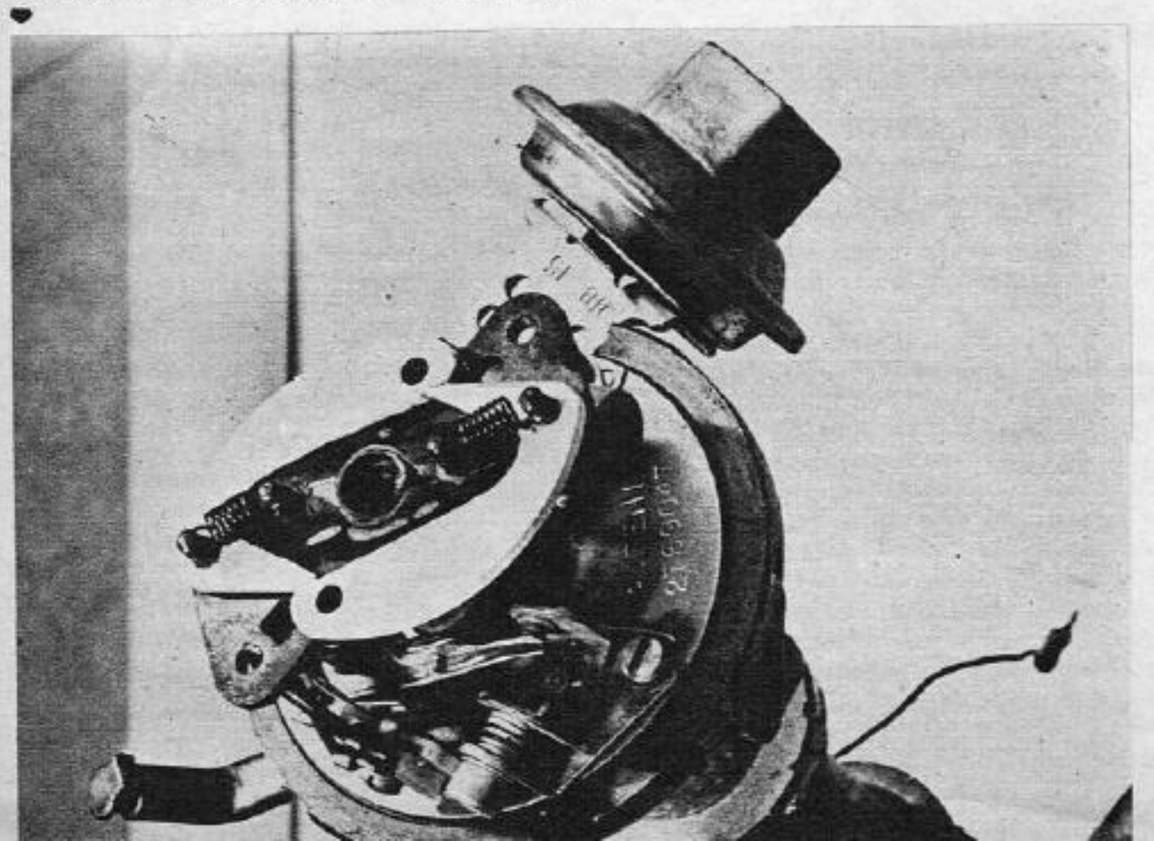


Esto puede ocurrir en bujías frías sometidas a trabajos demasiado poco exigentes. Se empastan porque no alcanzan la temperatura de trabajo ideal para "autolimpiarse".

El radiador de aceite sirve para controlar la temperatura del lubricante en motores muy exigidos. No son necesarios en motores de calle del tipo refrigerado por agua, aunque suelen usarse también en motor de calle enfriados a aire.



La modificación de los contrapesos del mecanismo de avance automático permite obtener mejoras en la aceleración. A veces esas mejoras se logran sacrificando suave andar en baja, que, para el caso de carreras, no interesa.



mentar los rpm de ese motor, una de las primeras cosas que se hace es cambiar el carburador por otro con mayor diámetro de tubo venturi.

Pero entonces, pretendemos andar despacio con ese carburador y nos encontramos con un fenómeno cuyos efectos son más o menos parecidos a los de excesivo cruce de levas; andando despacio, hay un funcionamiento irregular e intermitente. En cuanto se acelera un motor, todo eso desaparece.

Lo mismo puede decirse para las válvulas. De poco servirá agrandar el carburador si las válvulas son demasiado chicas para admitir el mayor flujo resultante. Para completar la operación antedicha, lo ideal es agrandar válvulas también. Pero otra vez estamos en la de antes; válvulas grandes, mal andar en baja.

Cuando empezamos a buscar, hay infinidad de sutilezas. En motores de calle preparados para alta velocidad, por ejemplo, es habitual variar la dimensión física de los contrapesos del avance de distribuidor, para adecuarlos a un motor más ágil y "picante" que antes. Esta es otra eventual fuente de andar desparejo a poca velocidad de rotación. Los motores Grand Prix, que funcionan únicamente dentro de una escala muy "angosta" de rpm —8 a 11.000, por ejemplo— suelen tener encendido fijo, porque únicamente importa su funcionamiento dentro de los valores precitados. Esa simplificación no podría admitirse en un motor de calle, que tiene que "tirar" entre 1.000 y 5.000 rpm, por lo menos.

En todas partes encontramos sorpresas. Embragues, por ejemplo. El "de carrera" es duro y "rápido", porque lo fundamental es que no patine ni se queme con facilidad. En cambio, un embrague para coche de turismo tiene que ser blando y suave; quienes lo manejan no necesariamente serán conductores hábiles, y si a un novicio se le da un embrague duro, en muy poco tiempo romperá crucetas y mellará estrías de palier, piñón y corona, etc.

Si tomáramos la medida de la holgura entre pistón y cilindro de un motor de turismo, y de otro de carrera, encontraríamos "luces" mucho más grandes en éste. Generalmente los motores de carrera están construidos en gran parte de metales livianos que experimentan marcada dilatación cuando adquieren su temperatura de trabajo. Esta dilatación mayor se compensa dando holguras que, con motor frío, son mayores.

Ni qué hablar de las relaciones de compresión. Las de un motor de carrera son mucho más elevadas que las de un motor standard; y uno de los efectos de la mayor compresión es que suele producir funcionamiento desparejo a reducida velocidad de rotación. Nuevamente nos encontramos con que lo que pasa andando despacio no interesa.

Hablábamos hace un rato de válvulas y su diámetro. Hay otro aspecto; su peso y su posibilidad de comunicar calor. Las válvulas huecas, llamadas también "de sodio", tienen el vástago hueco y, dentro de él, el metaloide sodio, que funde a muy escasa temperatura. Al llegar a esta temperatura, el "bollo" de sodio funde, adquiere la posibilidad de resbalar, y entonces va y vuelve entre el platillo —sumamente caliente— y el extremo superior del vástago, relativamente frío, transfiriendo calor, alejándolo del platillo y evitando de esa forma su deformación por temperatura excesiva. Aparte de esta ventaja, las válvulas huecas son también más livianas y permiten por lo tanto mayores rpm. Pero... son sumamente costosas y se rompen con facilidad. Ergo, no es aconsejable su uso en un motor de turismo que no las necesita, porque son menores los caudales de calor a transmitir.

¿Bujías? El problema es conocido, por lo menos en lo que se refiere a "bujías frías" y "bujías calientes". La bujía necesita trabajar a una temperatura óptima; si se calienta demasiado puede volverse incandescente, rajarse la porcelana, y provocar autoencendido y pistoneo. En cambio si funciona demasiado fría, se acumulan sobre ella depósitos aceitosos y carbonosos que terminan "empastando" la bujía.

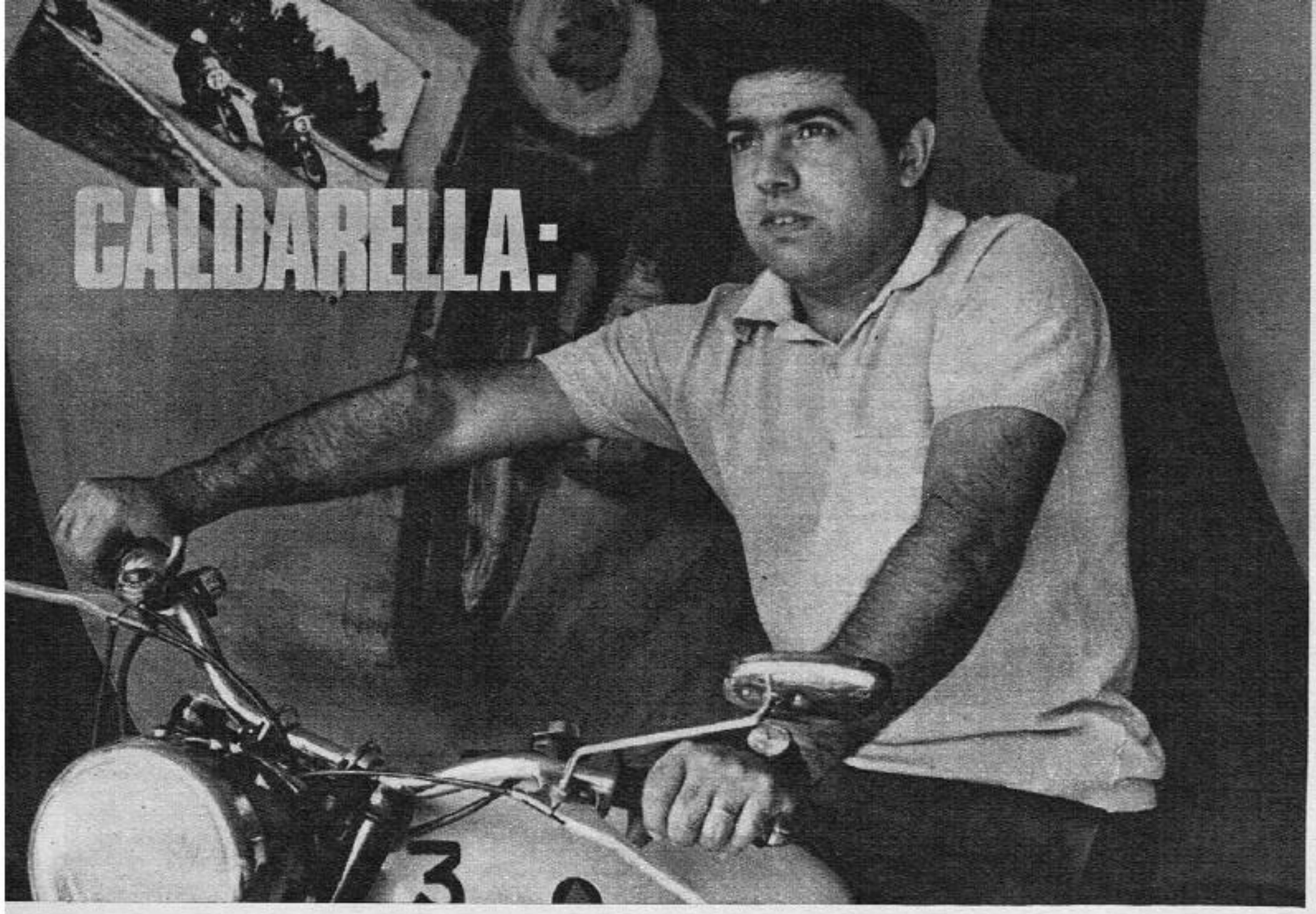
Entonces la bujía "caliente", que debe usarse en motores "fríos" o "tranquilos", de bajo régimen y pocas exigencias, tiene el eelctrodo central muy prominente, para "meterlo dentro de la combustión", elevando así su temperatura. En cambio cuando hablamos de un motor de elevado régimen, alta compresión, etc., el problema es distinto, hay que alejar el electrodo del foco caliente. Por eso las bujías llamadas "frías", para motores de elevada solicitación, tienen los electrodos hundidos dentro del culote de la bujía.

Evidentemente, si se usan bujías frías en un motor de uso callejero, éstas se empastarán, fallarán y se carbonizarán muy rápidamente. En cambio el uso de bujías calientes en un motor de competición produce consecuencias aún más graves, porque se llega hasta el extremo de agujerear pistones, quemar válvulas, etcétera.

De modo que la aparente similitud entre dos motores... a veces puede ser nada más que superficial.

Los múltiples de escape de curva muy amplia permiten un más fácil desahogo de los gases combustionados y, por ende, más potencia. Por razones de espacio no se usan en coches de calle.





EL FANGIO DEL MOTOCICLISMO

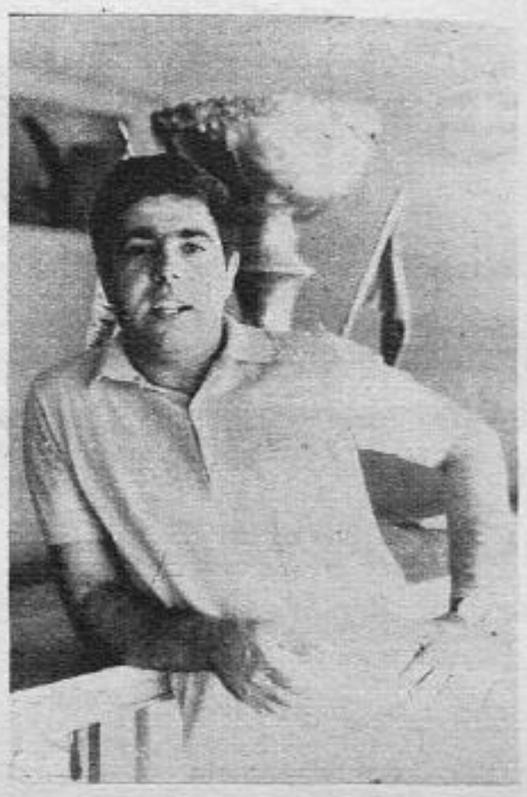
por JULIO PEREZ BALBI

Mientras juguetea infinitamente con un lápiz, Benedicto Caldarella va respondiendo una y otra pregunta esforzándose sensiblemente por darle al reportaje, un cariz amable. Muy extrovertido, nuestro locuaz entrevistado dice todo lo que piensa, sin retaceos, con realismo: "El motociclismo no me dio nada, sólo un nombre". Por ser así sus palabras poseen un demarcado énfasis hacia todo lo que tiene posibilidad de ser, incluso dudando sobre lo que sería su más grande aspiración: correr para Gilera —en serio— todas las competencias posibles del Campeonato Mundial. "Recibí a principios de año una carta de Gilera en la cual se interesaban sobre mi futuro deportivo y me proponían la posibilidad de ser nuevamente primer piloto de ese equipo". Esto que haría saltar de alegría a cualquiera sólo esboza una sonrisa en la redonda cara de Benedicto, quien ya contestó a la carta en la cual van detalladas todas sus aspiraciones —no confundir con pretensiones—, entre ellas, la de contar con una máquina especial para entrenamiento y dejar de ser piloto de prueba. "Es romperse el alma. En San Remo no sé qué reforma le habían hecho a la Gilera 4 cilindros en el tren delantero, la cosa es que a 120 km/h se bloqueó la rueda delantera y volé hacia adelante. Todavía sigo sin saber la causa del accidente."

Sobre la contestación de su carta, responde con un debutativo "No sé . . ."

En cualquier ocasión emplea la palabra responsabilidad, porque se sintió responsable en todo momento, especialmente en su primera carrera en el exterior, en Daytona Beach, la que por esa misma razón (la responsabilidad que le despertó ser el embajador del motociclismo argentino, frente a los mejores pilotos del mundo, frente a lo más granado de la prensa especializada), guarda su mejor recuerdo.

El viaje que le proporcionó Gilera Argentina, le deparó muchas circunstancias especiales: " . . . yo ni soñaba que iba a andar a la rueda con Hailwood, pero cuando menos te lo imaginás estás entreverado con los mejores, en Daytona la cosa fue bastante pareja para los dos. Hailwood tenía mayor aceleración que yo gracias a una caja de mayor cantidad de marchas que la Gilera, además en las curvas lentas la MV quizá doblaba un poco más rápido. Pero yo arriesgaba un poco más en las curvas y tenía más potencia y velocidad que él, razones suficientes para neutralizarlo, con lo cual viajábamos en el mismo tiempo. Mientras anduvimos a la rueda, lo hacíamos al límite, sin importar cuál de los dos estaba adelante, cuando me aburría lo pasaba y viceversa, estábamos haciendo trampa; los dos esperábamos las últimas vueltas . . . abandoné porque se me trabó un resorte de la caja".



enedicto sigue hablando, tratando de hacerse entender, sin necesitar esforzarse para lograrlo. Es la antítesis de un personaje onomatopéyico, mientras explica cómo se zambullía al curvón con la Gilera 4: "Llegaba en quinta, 50 metros antes frenaba y hacía los dos rebajes, para seguir toda la curva en tercera a fondo".

En cualquier momento compara al motociclismo, con su deporte hermano, el de las cuatro ruedas, recordando a los cultores del automovilismo que comenzaron enhorquetados en una motocicleta: "Gradassi, por ejemplo, cuando yo corría en 500 cm³, él lo hacía en 175 cm³, recién empezaba. Mirá ahora".

"Cupeiro, Galluzzi, todos fueron mis rivales, les gané muchas carreras, salí campeón argentino frente a ellos, y ellos supieron cambiar a tiempo". "Kissling, a pesar de todo (su opinión), lo hizo tarde".

De golpe y porrazo sigue hablando de lo internacional, de Imola precisamente. "Fue mi prueba de fuego, mi primera victoria. Para colmo en un circuito de montaña como ése. Tuve que correr parado en los pedalines, ya que las rectas tenían desniveles pronunciados que me descolocaban en el asiento". Italia ya le pedía su naturalización, veía en él un campeón que seguiría los pasos de Libero Liberati. En la península querían un campeón mundial italiano, con una moto coterránea. Gilera y Liberati lo fueron. Agostini y la MV Agusta lo son actualmente.

Antes de correr en Daytona una aureola de fundada curiosidad se formó en torno a sus posibilidades: "Imaginate, había bajado el récord de Hailwood en el circuito N 2 de nuestro Autódromo y, además, Gilera estaba otras vez en las competiciones". Hailwood ganaba muy seguido. Cuando habla del actual motociclismo argentino, pretende darle una salida para sacarlo del triste callejón en que se encuentra. "No creo que organizar nuevamente el Grand-Prix sea la solución, cuesta muchísimo, la FAM tuvo apoyo del gobierno en ese entonces, ahora sería imposible conseguirlo: quizá lo más acertado sea llevar nuevamente el motociclismo al interior, pero las Zanella RK llevan mucha ventaja."

"Yo te organizo una buena carrera de motos, con muchos inscriptos si me das una cosa: 50.000 pesos para el primero de cada categoría y los premios subsiguientes en una escala adecuada, así vas a ver cómo los muchachos te corren una buena carrera, pero con las actuales escalas de la FAM, que le obsequian 6.000 pesos al primero, no quieren saber nada".

Caldarella cree que la situación por la que atraviesa nuestro motociclismo tiene su origen en el estrechísimo mercado que cubre la motocicleta hoy en día: 'solamente una fábrica apoya el motociclismo: Zanella. Son pocas las industrias subsidiarias que apoyan decididamente al deporte. Por ejemplo en el año 60 que fue la mejor época de la motocicleta, comercialmente hablando, había infinidad de importadores, varias fábricas que compraban los motores Sachs, hacían un cuadro y ya había una nueva moto en el mercado, los repuesteros estaban en cada esquina, concesionarios . . . ¡¡puuff!!, pero ahora hay veinte repuesteros en todo Buenos Aires." Y la moto se vende muy poco.

Nuevamente comienza a hablar de lo internacional, a comparar el motociclismo con el automovilismo: "hoy en día se maravillan porque un auto te hace 180 de promedio y Hailwood con la MV 500, en el óvalo de Daytona hizo 240 km/h de promedio durante una hora".

"La Gilera 4 cilindros es como un auto, no hay vibraciones, es un movimiento alternativo parejito, en cambio la Matchless que corrí aquí era una monocilíndrica, un cabeceo continuo".

Benedicto Caldarella cambió relativamente poco en lo que respecta a la conducción de motocicleta de competición, después de su viaje por Europa. "Aprendí a sacar la rodilla, acá no lo hacía, es sólo costumbre, te sirve para mantener el centro de gravedad donde querés. Al querer inclinar la moto lo menos posible, obligadamente inclinás tu cuerpo para que la moto lo haga menos, una vez doblé en Italia con todo el cuerpo afuera del asiento".

Benedicto no se siente un corredor profesional, quizá le parezca una manera muy fría de encarar una pasión: "No sería un profesional, fuera de la moto soy el mismo. Correr no es un trabajo es una satisfacción".

Quizá sea el Fangio de nuestro motociclismo, sin los cinco campeonatos, pero se siente en parte un campeón. Conoce sus virtudes como piloto, tiene conciencia de su valía, la dice con orgullo y sin pedantería. Quiere seguir corriendo en Europa para Gilera exclusivamente —la marca de su padre y por supuesto, su predilecta—. En este sentido la Casa de Arcore tiene la palabra. Depende de una carta.

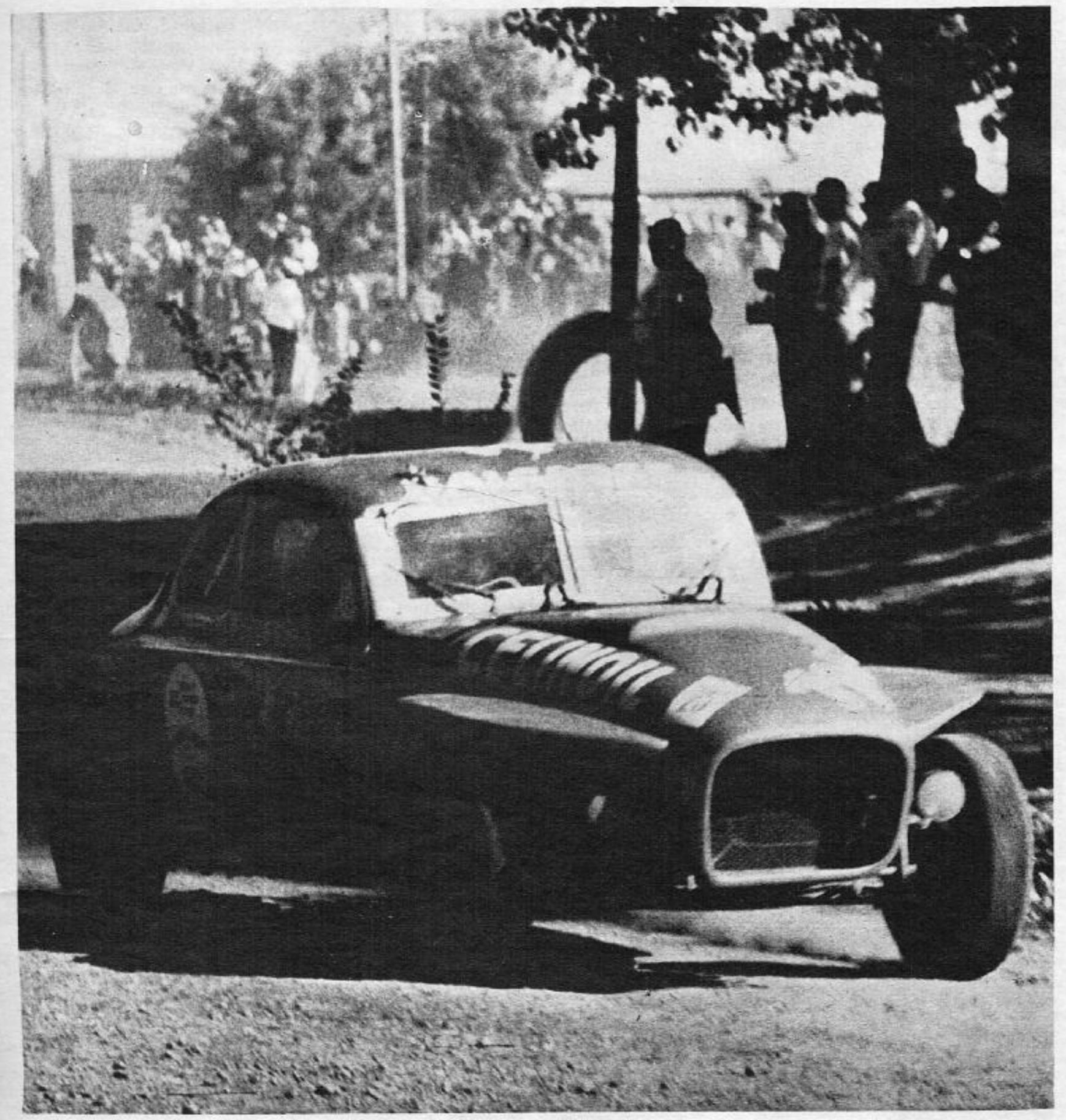
De lo contrario seguirá en el negocio de la Avenida Mitre en Florida, con sus socios: Caldarella padre y Caldarella júniors. En lo que respecta a las competencias dejaría de lado el motociclismo si el contrato de Gilera no se lleva a cabo para dedicarse de lleno a la preparación de un Fiat 1.500 cupé, si consigue el apoyo de algún concesionario.

Mientras tanto Benedicto Caldarella sigue apáticametne sentado en una oficina hablando de negocios, rodeado de fotos y copas que son testigos de una pasión familiar.

Una Matchless 500 monocilíndrica descansa muy cerca de la oficina. Y el lápiz sigue siendo infantil juguete de un hombre deportivamente logrado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EMILIOZZI... GRADASSI... ¡CASÁ!



Puntearon "Bamse", Emiliozzi, Gradassi, otra vez Emiliozzi... pero al final; ganó el cronométrico E. Casá. Sogoló: excelente segundo, Copello tercero.

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI

Entre manzanas pintonas y peras Williams, Eduardo Casá ganó su primer carrera del año. Con su estilo, lo que no significa llegar de atrás y abarajar, sino estar permanentemente prendido en la medida que le permitió la escasa velocidad de su automóvil (N° 11 en la clasificación por kilómetro lanzado). Con brazo fuerte en las curvas, porque Casá, junto a Gradassi, fueron los hombres que más rápido y mejor recorrieron cualquier tipo de curvas, igual que en San Pedro. Con resto y buena información desde tierra para regular el tren en las dos últimas vueltas, de tal manera que pudo bajar el régimen a 4.500 rev/min (y pasaba autos) cuando en determinado momento llegó a las 6.400 y habitualmente viajó cerca de las 6.000, probablemente algo más de lo que disponía el año pasado.

El Alto Valle del Río Negro vivió su primera fiesta propia de TC con intensidad y eficiencia poco comunes. Desde los organizadores, que resolvieron con notable agilidad su primera experiencia y sacaron una carrera limpia y sin problemas, hasta el público (que no fue tanto ni tan feroz como de costumbre) quien no le suministró ningún problema a los policías, **goalkeepers de las almas,** como decía un ajado libro de poesías. Del kilómetro lanzado que se usó como prueba de clasificación, pueden extraerse algunas conclusiones interesantes, aún teniendo en cuenta que los Chevrolet importantes siguen sin aparecer y que por lo menos son necesarias las presencias de Cupeiro, Pairetti y Bordeu para medir la importancia de las dos fechas de TC que se llevan corridas, sobre todo porque los dos circuitos debutantes no dejan comparar los tiempos y los promedios con los de años anteriores. Los Torino oficiales son indudablemente ganadores, mecánica y humanametne hablando. No tanto como ellos, sus hermanos particulares también pueden estar en la conversación, pero todavía con algunas reservas. En cuanto a los Ford.



Eduardo Alfredo Casá, en dos carreras, sumó ya 15 puntos para el Campeonato Argentino de TC. Va acumulando antes de irse a Europa. No modificar el auto y salir en las primeras carreras le está dando buen resultado.

Sogoló siempre mostró cosas nuevas, aunque declare estar en contra del progreso y sienta que el teshé son las cupeshitas. Incorporó el eje De Dion y ganó olímpicamente en el Autódromo. Su actuación no sorprendió. Mucha más resistencia mecánica a costa de velocidad, fue su fórmula.

Bamse y Emiliozzi mostraron con suficiente claridad que son marcadamente más veloces que el grupo Casá - Sogoló - Matías - Galbato, aunque en principio se les pueda discutir la resistencia mecánica, más a Bamse que a Emiliozzi. Y por fin, el vuelo de pájaro nos pasea por un insólito congreso de albóndigas que en algunos casos andan bastante menos que un Chevrolet o un Torino stándard. Las primeras vueltas de la carrera confirmaron que los resultados de la clasificación son aparentemente lúcidos, ya que las tiradas iniciales en el tramó de pavimento con suave viento en contra no modificaron mayormente las posiciones de movida. Era bastante obvio que Emiliozzi atacaría de entrada a Copello y a Bamse para tratar de salir al frente y por cierto que lo intentó, pero con Bamse no tuvo suerte. Antes de Cipolletti ya se había colocado segundo, y mantuvo la posición hasta que abandonó el Ford inyectado, como si aguardara contemplativamente el abandono que se produjo en la tercera vuelta (presumiblemente por haberse doblado varias varillas de válvula). A espaldas de ellos, el ripio y las curvas sí cambiaron el orden inicial: Casá, Roux y Matías avanzaron fundamentalmente sobre los dos Torino oficiales, adjudicándose Casá la primera de las quince vueltas y intercalándose los demás con Bamse y Emiliozzi que estrenó la hermosa cola de su automóvil (hace un año, ganaba aún con la galera). Rienzi no volvió a Allen. Galbato perdió dos vueltas al habérsele inundado el cárter y después de pasar tres veces por el control, paró a ver la carrera. En la segunda vuelta se esquematizó el trabajo de todos. Adelante, velocidad versus velocidad, Emiliozzi y Bamse dándose con todo. En segundo plano, Gradassi, Copello, Casá, Matías y Roux, avanzaban usando los primeros lugares en el camino, a pesar de que disponer de la vanguardia en el sector de tierra no era una ventaja tan valiosa como se creyó en Buenos Aires hace una semana, puesto que la gente de Allen trató al ripio con un compuesto orgánico de cloro y así, hasta las últimas vueltas, cuando ya no había nada que decidir, no se levantó un solo gramo de polvo.

Emiliozzi, evidentemente, conocía las reglas del juego. El sábado pronosticó la consumición de 11-12 minutos para la vuelta, o el equivalente en promedios vecinos a los 175-180 km/h. Cuando abandonó Bamse, siguiendo el tren marcado por su vaticinio, Dante se encontró punteando con relativa comodidad después de mejorar su marca durante dos vueltas consecutivas (no se cuenta la primera, por la partida detenida, por supuesto). Gradassi lo seguía entonces a 13 segundos elásticos, que se ampliaban en el pavimento y se estrechaban en el ripio. Si es cierto que los Torino sufrieron en San Pedro algunos problemas de estabilidad direccional, los deben haber solucionado muy bien durante la semana, porque en Río Negro se tenían perfectamente no sólo en los virajes sino también en los tramos rectos. La capacidad para andar sobre rieles en las rectas y para tener serias dificultades en las curvas definió durante una época al automóvil de Turismo Carretera, y esa característica se pierde —por fortuna— poco a poco. La fortuna es que se pierde inversamente, es decir que ahora, los autos andan bien en el derecho y andan bien doblando. Por una parte, porque se trabaja en suspensiones, ángulo de avance de perno, distribución de pesos... Por otra, porque se mejoran las geometrías, se usan gomas anchas, se bajan los centros de gravedad y se usan más o menos concientemente todas las consecuencias de la nueva reglamentación. Todo esto viene a que el segundo fragmento de la carrera de Allen —representado en duelo Emiliozzi - Gradassi— se corporizó en la premisa "Emiliozzi gana en el pavimento, Gradassi manda en la tierra" — y esto puede confundir a los que solamente vivieron la carrera por radio. En principio, la diferencia de velocidades máximas no era tan estruendosa, como lo marcó por su parte el kilómetro lanzado y como lo demostraban los tres o cuatro exiguos segundos que perdía Gradassi en quince kilómetros rectos y llanos. Luego, lo que ganaba Gradassi, lo ganaba sí doblando fuerte y cortando más cerca, pero eso no significa de ninguna manera que los hermanos Emiliozzi doblen despacio. Sin duda, sea por el auto nuevo o porque las carreras actuales les exige usar su mejor reserva, doblan fuerte y hasta muy fuerte. Eso sí, doblando a la misma velocidad que Gradassi tienen mayor número de problemas y deben recurrir frecuentemente al volantazo, pero tomarlo a Gradassi como piloto-patrón ya son palabras mayores.

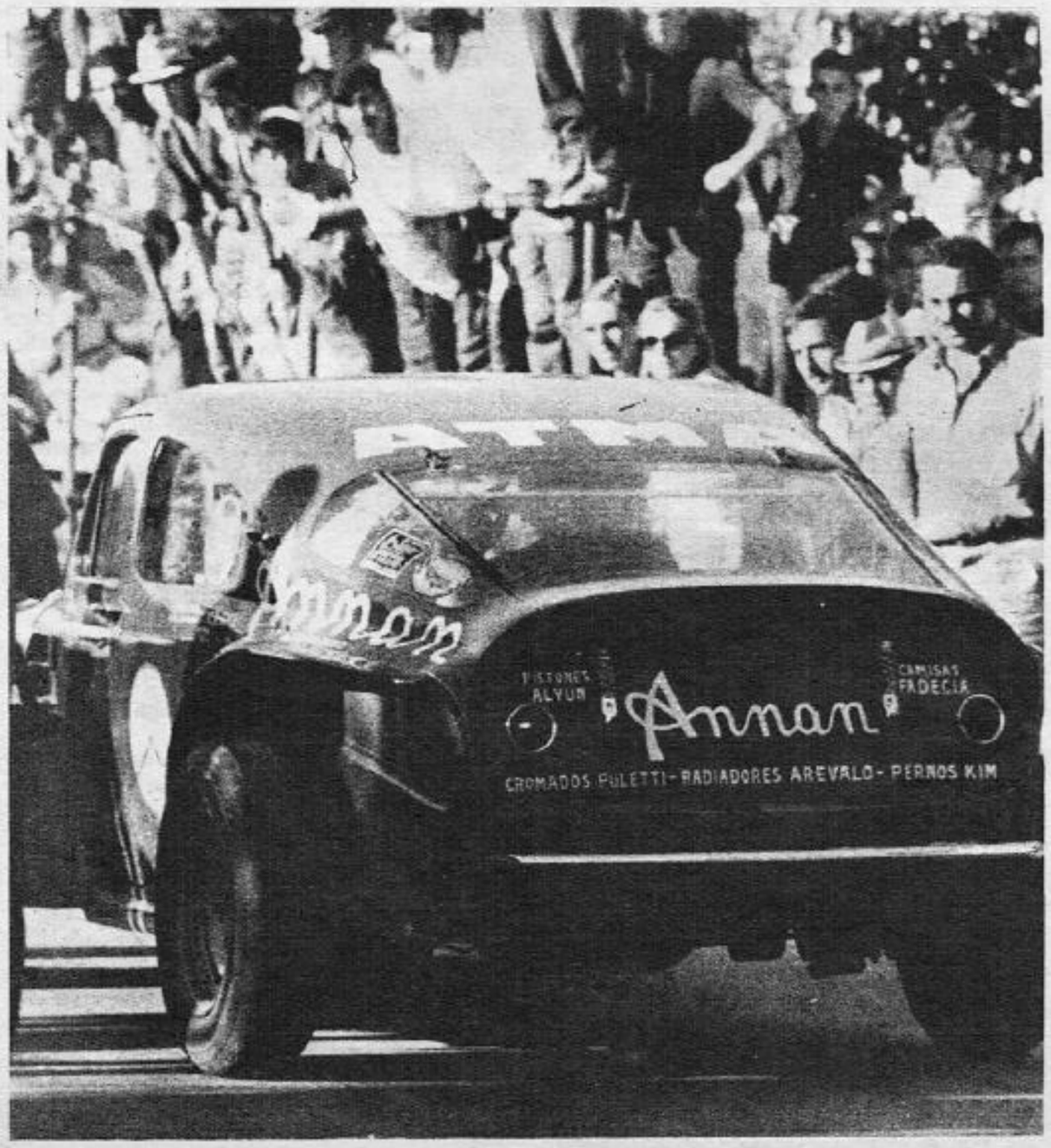
Lucharon hasta la décima vuelta. Gradassi se había acercado muy laboriosamente hasta conseguir tenar prácticamente delante suyo al Ford rojo y azul. Entonces se produce un hecho lógico: Con alguien adelante se anda más fuerte, y además se capitaliza la ventaja de saber que el vanguardista mira constantemente por el espejo retrovisor. Gradassi resuelve usar el límite, corta cada vez más cerca de las curvas, puntea fugazmente según el informe de los aviones y en cualquier momento podía remontar su ataque básico para tomar la punta en el camino. Pero se le bloqueó una rueda justo encima de un charco de aceite, sobrevino el trompo, subió a un cordón y allí quedó con un palier roto. La alegría le duró poco más de una vuelta a Emiliozzi, puesto que cortó el tubo cardánico. De todos modos, aunque Copello venía en el cuarto puesto con 500 rev/min menos y Malnatti y Lochbaum no parecían usar plenametne a sus respectivos autos, el Torino ya se consagró definitivamente como el nuevo ruido del TC. Esto va en serio... Es un ruido nuevo. Ni el bramido del Ford ni el alarido de los Chevrolet. En suma, hay un tercero en discordia... y con hinchada.

Mientras Gradassi y Emiliozzi estaban en lo suyo, Casá se mantenía en el cuarto puesto, Copello en el quinto y Sogoló en el sexto, con su retorno a las carreras y su Ford que anda realmente mucho más de lo que usan andar los autos nuevos. Roux y Matías (Roux con el Chevrolet de Julio Faustino) abandonaron en los alrededores de la sexta vuelta y dejaron que las posibilidades de arrimar a los primeros puestos se circunscriba a la media docena de vanguardistas. Después de conquistar la punta, a Casá le bastó ganar la vuelta doce, para cederle a Sogoló el placer de ganar las tres restantes. El auto de Balcarce entró regulando al Parque Cerrado, donde el piloto recibió una corona de manzanas, el copiloto una caja BAHCO, y los dos, agudas felicitaciones de Juan Manuel Fangio, quien se regodeaba considerando que su tierra natal es zona de ganadores. Sogoló y Copello (éste sin poder pasar de las 4.700 rev/min) usaron como el vencedor, cuatro cubiertas Cinturato y no pincharon. Malnatti tuvo problemas con la refrigeración y cargó la relación final 3,07 : 1. Está bien, el ganador llegó de atrás y ganó por amplio margen, que son los síntomas contrarios a los que consideráramos auspiciosos hace una semana. Pero aparte de esa circunstancia prevista, la carrera fue brillante, emotiva y peleada, cosa que jamás había sucedido por segunda vez consecutiva a principios de año. Por lo tanto, el TC 1967 va a ser indudablemente una gran cosa. Además se van a vender infinidad de Torinos... y de tractores.

¿UN NUEVO DUELO? FORD vs. TORINO

Cuando en noviembre del año pasado Pairetti, Bordeu y Roux recorrían la ruta del Gran Premio sobre los entonces inéditos Torino, los chevroletistas ya se agarraban la cabeza. Cuando finalizó el Gran Premio, Manzano hacía declaraciones tales como "es el mejor auto del mundo". El Torino había dominado el ambiente de los... chevroletistas.

En dos carreras disputadas durante 1967 solo Cupeiro, Calamante y Roux (el primer probador de los Tornado) pudieron andar entre los de adelante con los siete bancadas de



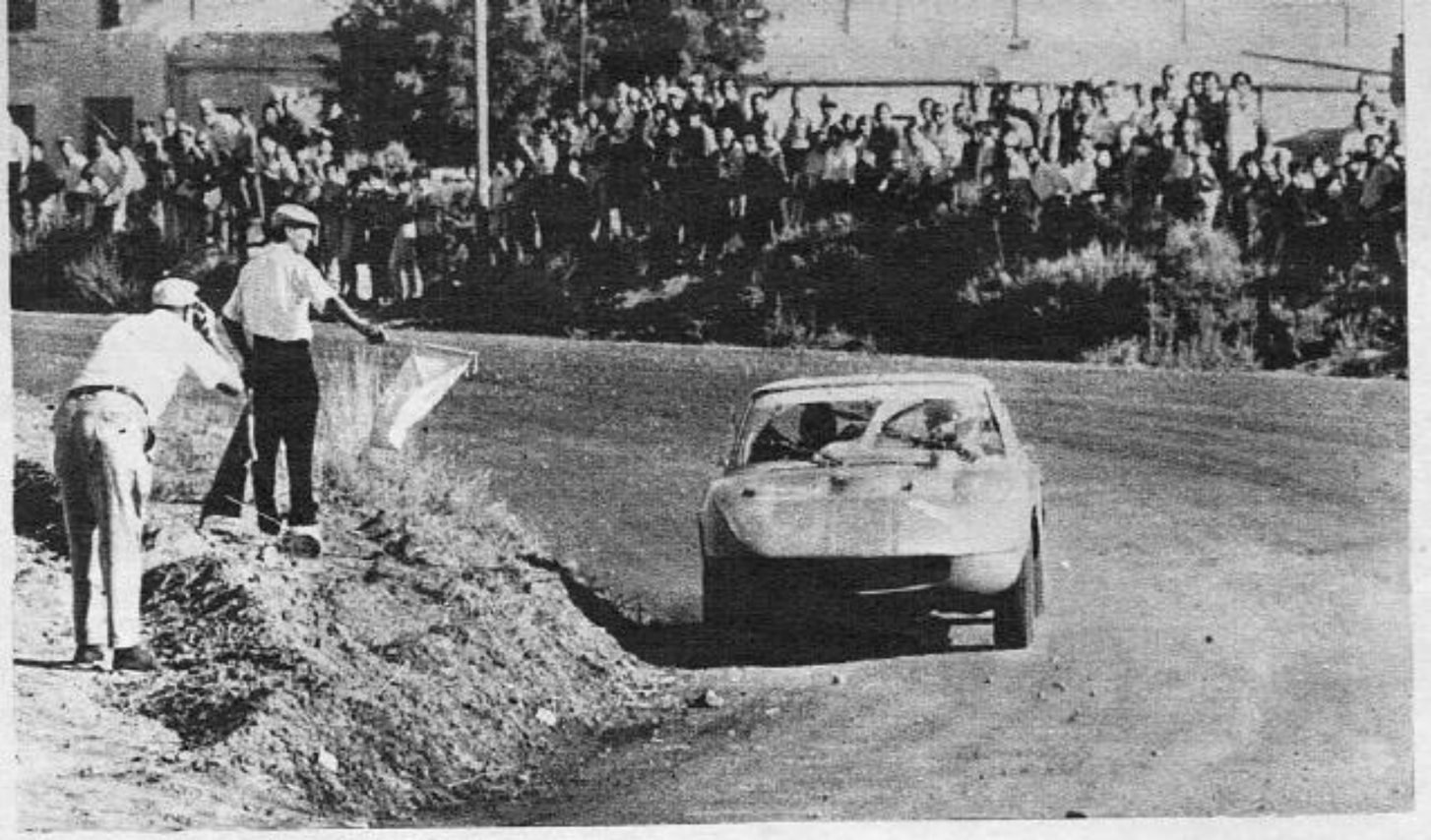
EL RETORNO DE LOS BRUJOS

(Dante y Torcuato de vuelta en la ruta)

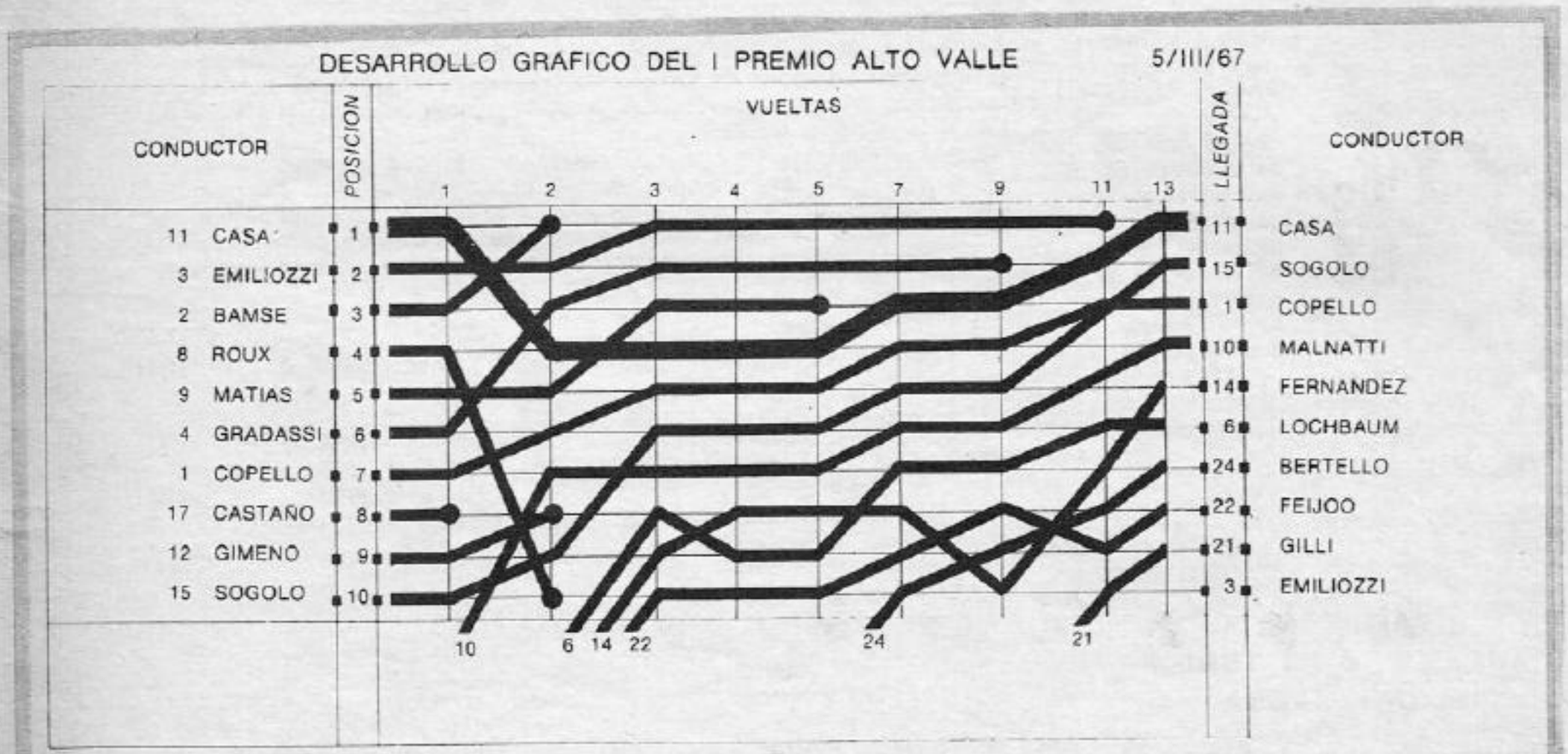
Automovilísticamente, rejuvenecidos. Una nueva imagen. Un auto lindísimo. Otra cosa.

El "cuando vuelvan los tanos" cesó. Los *tanos* volvieron. Con la misma fuerza de antes. Peleando la punta. Con potencia. Siempre candidatos. Desde el vamos prendidos con la jauría de Ford (Casá, "Bamse" y Matías). Segundos durante las dos primeras vueltas. Arremetiendo en la tercera y agarrando la punta. Luchando mano a mano, segundo a segundo con Gradassi. Matando en el pavimento. Tirándose con todo en la tierra para impedir que Gradassi no se les acercara tanto. La cátedra. Cuando Gradassi decidió andar al límite para pasar definitivamente al frente de la competencia, los tanos se jugaron todos los cartuchos. Perdieron los dos. Gradassi rompió un palier en su segundo trompo en pocos minutos. Mientras en esa vuelta Emiliozzi hacía el récord de vuelta a la siguiente el esfuerzo pagó caro: se le cortó el cardán. Pero lo importante para sus fanas es su regreso, que no defraudaron, que demostraron suficiencia, que en cualquier momento son candidatos, que cuando tuvieron que jugarse con todo se jugaron. Los fordistas contentos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Copello volvió nuevamente a ser el número uno en las pruebas de clasificación y logró hacer callar a las malas lenguas (por lo menos hasta Necochea). Demostró que su auto es tan veloz como el resto y que en nada influye la carrera larga. El domingo largó con 500 vueltas menos que lo dejaron sin posibilidades.



GM. Pairetti y Bordeu se mantienen ausentes. Mientras a Pairetti se le está realizando un auto, nadie desecha la posibilidad de que muy pronto esté sentado en un Torino (es concesionario Renault). La carrocería de Bordeu amontona tierra en Mar del Plata, mientras Bruno espera que Toto Fangio decida qué hacer. "No sabe lo que quiere, me dice de hacer una cola nueva, una trompa, que el parabrisas, que ésto, que lo otro; por ahora el auto seguirá juntando tierra." El chasis está sufriendo modificaciones. El viernes pasado encontramos a Polverino estudiando las válvulas del motor. Todos certificamos el poco apuro que tienen para volver a la ruta.

El domingo presentó desde el vamos una lucha singular de la cual estaban ausentes los Chevrolet. Gradassi, Copello, Malnatti y Lochbaum integraron el cuarteto Torino que estuvo adelante desde el vamos; los cuatro se clasificaron. Muy bien, 10. Del otro lado estaban "Bamse", Casá, Emiliozzi, Matías y Sogoló que pelearon la punta en todo momento. Y también estaban Rienzi, Galbato y el Chevrolet 400 con motor F-100 de Rubén Codagnone, que preparan Jesús Pena y Bernardo Pérez. Una gran lucha Ford vs. Torino. A principio de temporada los temores de los fanas del chivo se hacen lágrimas, aunque probablemente vuelvan a relucir. Pero los que leyeron CORSA hace siete días, aún maldicen que un Torino TC valga un millón y medio de pesos (aunque sigilosamante estén juntando para comprarse uno) y ven la posibilidad de que sigan quedándose sin corredores.

Un nuevo duelo ha nacido. Ahora solo falta saber qué harán las hinchadas.

P. A. R.



LOS MEJORES DE CADA VUELTA

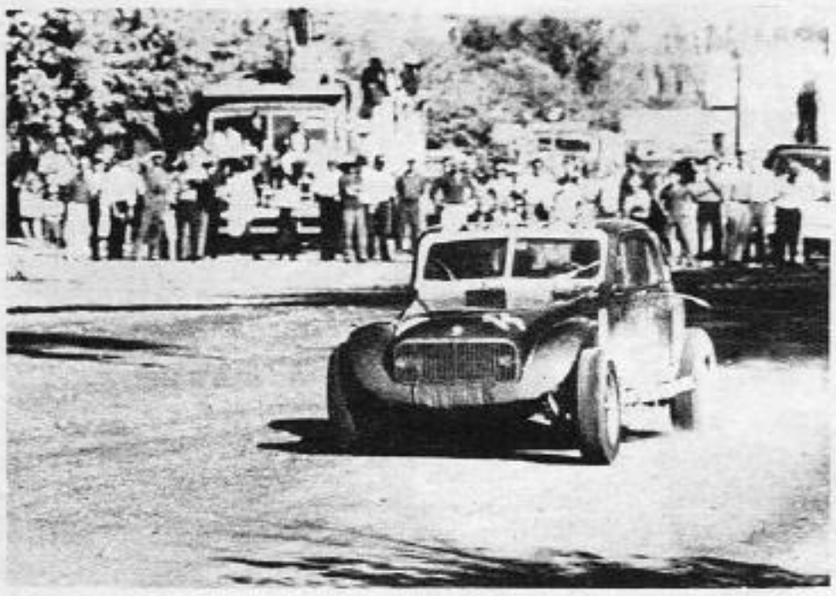
PRIMERA VUELTA		*SEGUNDA VUELTA*		*TERCERA VUELTA:*	
1º	Casá 11m50s2	1º	"Bamse" .. 11m35s7	1º	Emiliozzi .. 11m37s7
2º	Emiliozzi .. 11m53s6	2º	Emiliozzi .. 11m43s2	2º	Gradassi .. 11m44s5
3º	"Bamse" .. 11m54s7	3º	Gradassi .. 11m44s1	3º	Matías 11m46s1
4º	Roux 11m55s2	4º	Matías 11m47s2	4º	Casá 11m51s6
5º	Matías 11m56s	5º	Casá 11m51s5	5	Copello 12m09s1
Promedio:	177,414 km/h.	*Promedio:*	181,112 km/h.	*Promedio:*	180,593 km/h.
CUARTA VUELTA:		*QUINTA VUELTA:*		*SEVTA VUELTA:*	
1º	Emiliozzi .. 11m38s3	1º	Gradassi .. 11m40s8	1º	Emiliozzi .. 11m39s9
2º	Gradassi .. 11m40s2	2º	Emiliozzi .. 11m45s2	2º	Gradassi .. 11m41s1
3º	Matías 11m47s3	3º	Matías 11m45s9	3º	Casá 11m46s1
4º	Casá 11m48s4	4º	Casá 11m46s4	4º	Roux 11m52s4
5º	Copello ... 12m09s9	5º	Matías 11m48s8	5º	Copello ... 12m06s3
Promedio:	180,438 km/h.	*Promedio:*	179,794 km/h.	*Promedio:*	180,025 km/h.
SEPTIMA VUELTA:		*OCTAVA VUELTA:*		*NOVENA VUELTA:*	
1º	Gradassi .. 11m40s2	1º	Emiliozzi .. 11m40s7	1º	Gradassi . 11m33s4
2º	Emiliozzi .. 11m43s9	2º	Casá 11m32s5	2º	Emiliozzi . 11m41s
3º	Casá 11m45s5	3º	Gradassi .. 11m43s4	3º	Casá 11m48s3
4º	Roux 11m45s8	4º	Copello ... 12m06s	4º	Sogoló ... 12m16s6
5º	Copello ... 12m06s3	5º	Sogoló ... 12m43s3	5º	Copello ... 12m26s9
Promedio:	179,948 km/h.	*Promedio:*	179,280 km/h.	*Promedio:*	181,713 km/h.
DECIMA VUELTA:		*UNDECIMA VUELTA:*		*DUODECIMA VUELTA:*	
1º	Emiliozzi .. 11m35s1	1º	Emiliozzi .. 11m30s	1º	Casá 11m56s4
2º	Gradassi .. 11m35s3	2º	Casá 11m47s7	2º	Malnatti .. 12m09s6
3º	Casá 11m44s7	3º	Sogoló ... 12m07s2	3º	Sogoló ... 12m11s6
4º	Sogoló ... 12m09s5	4º	Malnatti .. 12m15s5	4º	Copello ... 12m46s8
5º	Copello ... 12m40s1	5º	Copello ... 12m48s4	5º	Fernández . 13m14s4
Promedio:	181,268 km/h.	*Promedio:*	182,608 km/h.	*Promedio:*	175,859 km/h.
DECIMOTERCERA VTA.:		*DECIMOCUARTA VTA.:*		*DECIMOQUINTA VTA.:*	
1º	Sogoló ... 12m03s1	1º	Sogoló ... 12m00s9	1º	Sogoló ... 12m04s9
2º	Malnatti .. 12m18s	2º	Malnatti .. 12m22s7	2º	Malnatti ... 12m21s2
3º	Casá 12m46s4	3º	Casá 12m49s	3º	Casá 13m12s1
4º	Copello ... 12m51s6	4º	Copello ... 13m07s1	4º	Copello ... 13m10s2
5º	Lochbaum . 13m04s3	5º	Lochbaum . 13m11s7		
Promedio:	174,249 km/h.	*Promedio:*	174,781, km/h.	*Promedio:*	173.816 km/h.

Malnatti llevó el mejor Torino particular al cuarto puesto. Debut y éxito. Los cuatro Torino que largaron se clasificaron. Ninguno tuvo inconvenientes mecánicos.

Estratégicamente, la carrera que estaba realizando Gradassi hasta su abandono era perfecta. Hizo un trompo y se detuvo junto a un cordón. Palier roto y abandono. Lástima.



Lochbaum es perseguido por Gimeno. El piloto de Cipolletti tuvo una gran satisfacción debutando en sus pagos: sexto con su andar medido. Gimeno tuvo sus problemas luego de haber estado prendido en el grupo de retaguardia.



CORSA lo mostró hace varios meses El auto anda. Alfredo Fernández debutó con un éxito inesperado, aun teniendo que detenerse en casi todas las vueltas en el puesto de abastecimiento. Logró finalizar quinto. Fue el único chivo que asomó la barba. Bolivar contenta.

KILOMETRO LANZADO

Adoptando una nueva modalidad, los organizadores del I Premio Alto Valle, decidieron hacer las pruebas de clasificación considerando la velocidad obtenida por los competidores en el kilómetro lanzado (promedio de dos corridas en sentidos opuestos). Esta prueba se cumplió en un tramo pavimentado de unos 4 kilómetros de extensión (perteneciente al circuito donde se disputó la carrera) que enlaza el antiguo camino que corre paralelo a las vías del FN General Roca y la ruta nacional Nº 22.

Los registros obtenidos no reflejan en realidad la velocidad máxima que pueden alcanzar las máquinas, debido a la corta longitud del tramo utilizado para la prueba, que concedió a los pilotos solamente 1200 metros para la aceleración. Resulta de todos modos interesante analizar las cifras obtenidas, para poder hacer algunas comparaciones (que no siempre resultan enojosas).

Pos.	*Conductor*	*Marca*	*Promedio*
1º	Copello, Eduardo	Torino Tornado 380W	218,182 km/h
2º	"Bamse"	Ford F-100	214,284 km/h
3º	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	210,526 km/h
4º	Gradassi, Héctor L.	Torino Tornado 380W	209,302 km/h
5º	Rienzi, Angel T.	Ford F-100	206,397 km/h
6º	Lochbaum, Evaristo	Torino Tornado 380W	204,545 km/h
7º	Galbato, Carmelo	Ford F-100	202,247 km/h
8º	Roux, Rubén	Chevrolet Super	202,247 km/h
9º	Matías, Eduardo	Ford F-100	202,247 km/h
10º	Malnatti, César H.	Torino Tornado 380W	200,000 km/h
11º	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	197,802 km/h
12º	Gimeno, Hugo	De Soto Slant Six	196,721 km/h
13º	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	196,721 km/h
14º	Fernández, Alfredo	Chevrolet Super	196,721 km/h
15º	Sogoló, Adolfo	Ford F-100	194,595 km/h
16º	Depaoli, Ricardo	Valiant III Slant Six	193,548 km/h
17º	Castaño, Cesáreo	Chevrolet Super	187,500 km/h
18º	de la Torre, Matías	Ford F-100	182,741 km/h
19º	Melino, Andrés	Ford F-100	181,818 km/h
20º	Fernández, Adolfo	Plymouth Slant Six	180,000 km/h
21º	Gilli, Heraldo	Chevrolet Super	178,776 km/h
22º	Feijóo, Marcial A.	Ford F-100	176,328 km/h
23º	Codagnone, Rubén	Chevrolet 400 F-100	174,757 km/h
24º	Bertello, Adolfo	Ford F-100	169,811 km/h
25º	Bauch, Ernesto	Ford 59 AB	160,000 km/h

I PREMIO ALTO VALLE
Allen Auto-Moto Club - 5/III/67 - 525 km

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	11	Casá, Eduardo A.	Ford F-100	3h 00m 26s	15
2º	15	Sogoló, Adolfo	Ford F-100	3h 03m 18s	15
3º	1	Copello, Eduardo	Torino Tornado 380W	3h 07m 14s	15
4º	10	Malnatti, César H.	Torino Tornado 380W	3h 09m 01s	15
5º	14	Fernández, Alfredo	Chevrolet Super	3h 12m 43s	14
6º	6	Lochbaum, Evaristo	Torino Tornado 380W	3h 13m 54s	14
7º	24	Bertello, Adolfo	Ford F-100	2h 59m 26s	13
8º	22	Feijoó, Marcial A.	Ford F-100	3h 02m 55s	13
9º	21	Gilli, Heraldo	Chevrolet 4-IA	3h 08m 14s	13
10º	3	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	2h 08m 28s	11
11º	4	Gradassi, Héctor L.	Torino Tornado 380W	1h 56m 58s	10
12	20	Fernández, Adolfo	Plymouth Slant Six	2h 33m 22s	10

Promedio del ganador: 174,566 km/h.

Record de vuelta: Emiliozzi en la undécima: 11m30s a un promedio de 182,608 kilómetros por hora.

No largaron: 26, Raúl Chabert (Ford F-100); 27, "Furia-Carranza" (Ford 59 AB); 28, Ricardo Pedro Sauze (Ford F-100); 29, Félix Natalio Mabellini (Ford 59 AB); 30, Manuel Vizcay (Chevrolet Súper); 31, José Manzano (Chevrolet Súper); 32, Antonio Bertolotto (Ford F-100).

Abandonaron: 2, "Bamse" (Ford F-100 I); 5, Angel Teodoro Rienzi (Ford F-100); 7, Carmelo Galbato (Ford F-100); 8, Rubén Roux (Chavrolet Súper); 9, Eduardo Matías (Ford F-100); 12, Hugo Armando Gimeno (De Soto Slant Six); 13, Raúl Oscar Rodríguez (Chevrolet Súper); 16, Ricardo Depaoli (Valiant III Slant Six); 17, Cesáreo Castaño (Chevrolet Súper); 18, Matías de la Torre (Chevrolet F-100); 19, Andrés Melino (Ford F-100); 23, Rubén Codagnone (Chevrolet 400 F-100); 25, Ernesto Bauch (Ford 59 AB).

NOTA: En el planillaje de esta competencia tuvimos la colaboración del equipo de *Emoción en las Rutas,* especialmente de Luis García del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi, quienes son los encargados de llevarlo durante la transmisión.

PESOS: LO QUE SE LLEVARON

Conductor	*Allen*	*Acumulado*
Casá	413.000	766.500
Gradassi	146.000	603.500
Sogoló	297.000	297.000
Copello	259.000	259.000
Emiliozzi	205.000	205.000
Calamante	——	192.500
Bonanno	——	169.000
Malnatti	167.000	167.000
Matías	21.000	147.500
Estéfano	——	121.000
A. Fernández	120.000	120.000
Lochbaum	100.000	100.000
Bertello	90.000	90.000
Feijóo	80.000	80.000
Gilli	70.000	70.000
Prandi	——	65.000
Villa	——	55.000
Ternengo	——	46.500
E. González	——	45.000
Bamse	42.000	42.000
Catacho	40.000	40.000

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo Alfredo	15
2º	Gradassi, Héctor Luis	9
3º	Sogoló, Adolfo	6
4º	Calamante, Mariano	3
4º	Copello, Eduardo	3
6º	Bonanno, Ricardo J. M.	1
6º	Malnatti, César Horacio	1

LAS MARCAS MAS EXITOSAS

1º	Ford F-100	15
2º	Torino Tornado 380 W	12
3º	Chevrolet Super	3
4º	Chevrolet F-100	1

PREMIO

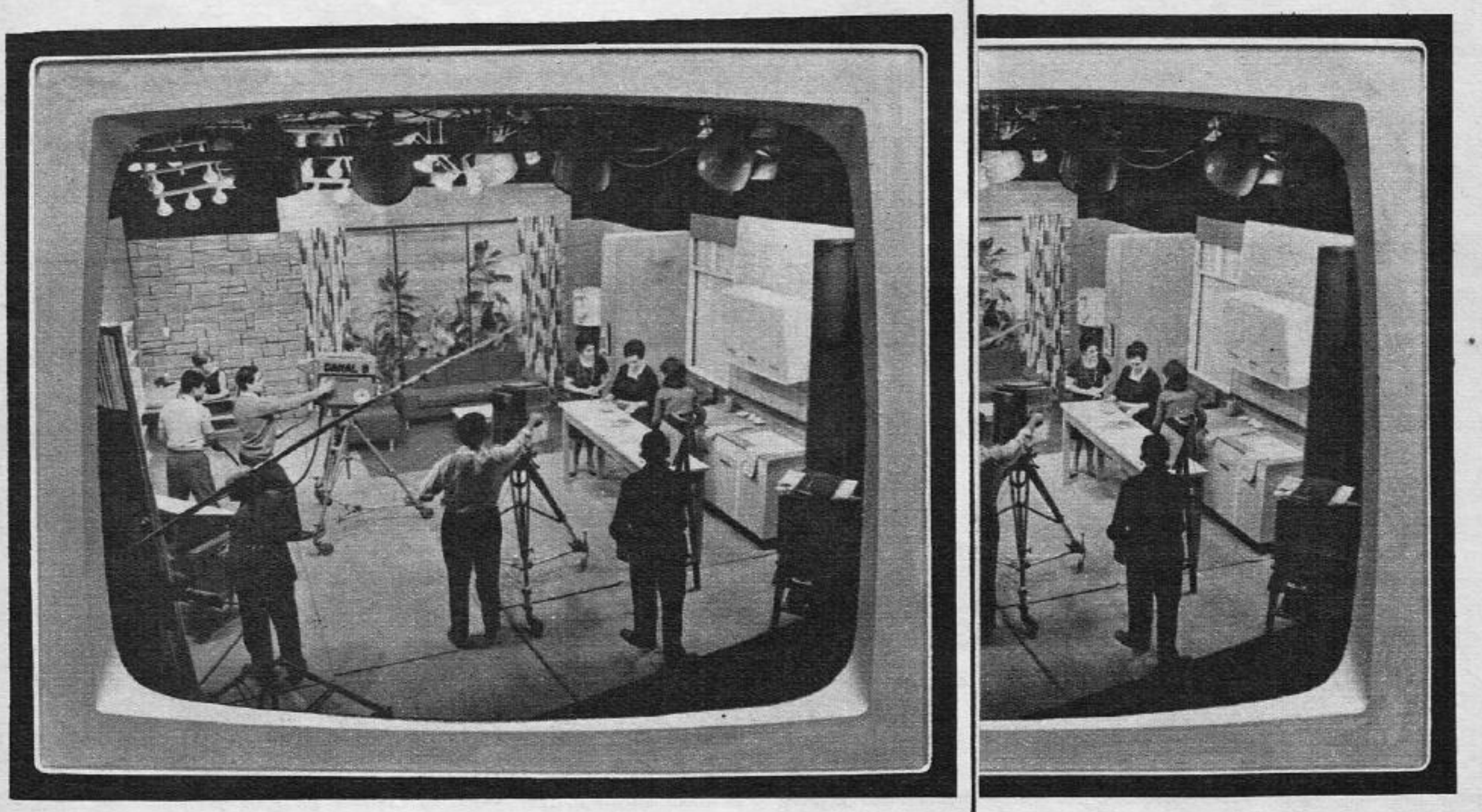
CORSA - BAHCO



Otra vez BAHCO Y CORSA se hicieron presente con la ya clásica caja de herramientas para el acompañante mejor clasificado de entre los que no hubieran ya recibido una este año. Si bien Carlitos Travers recibió dos cajas Bahco el año pasado, este año todavía no; ergo, la caja de Carlos, esta vez entregada por Casá. ¡En el avión IKA que nos llevó a Allen, Travers, dijo, "Che, ¿por qué no me la entregan ahora la caja?". Tenía razón.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

De medio a medio... es un canal... Canal 9 Mendoza y medio!



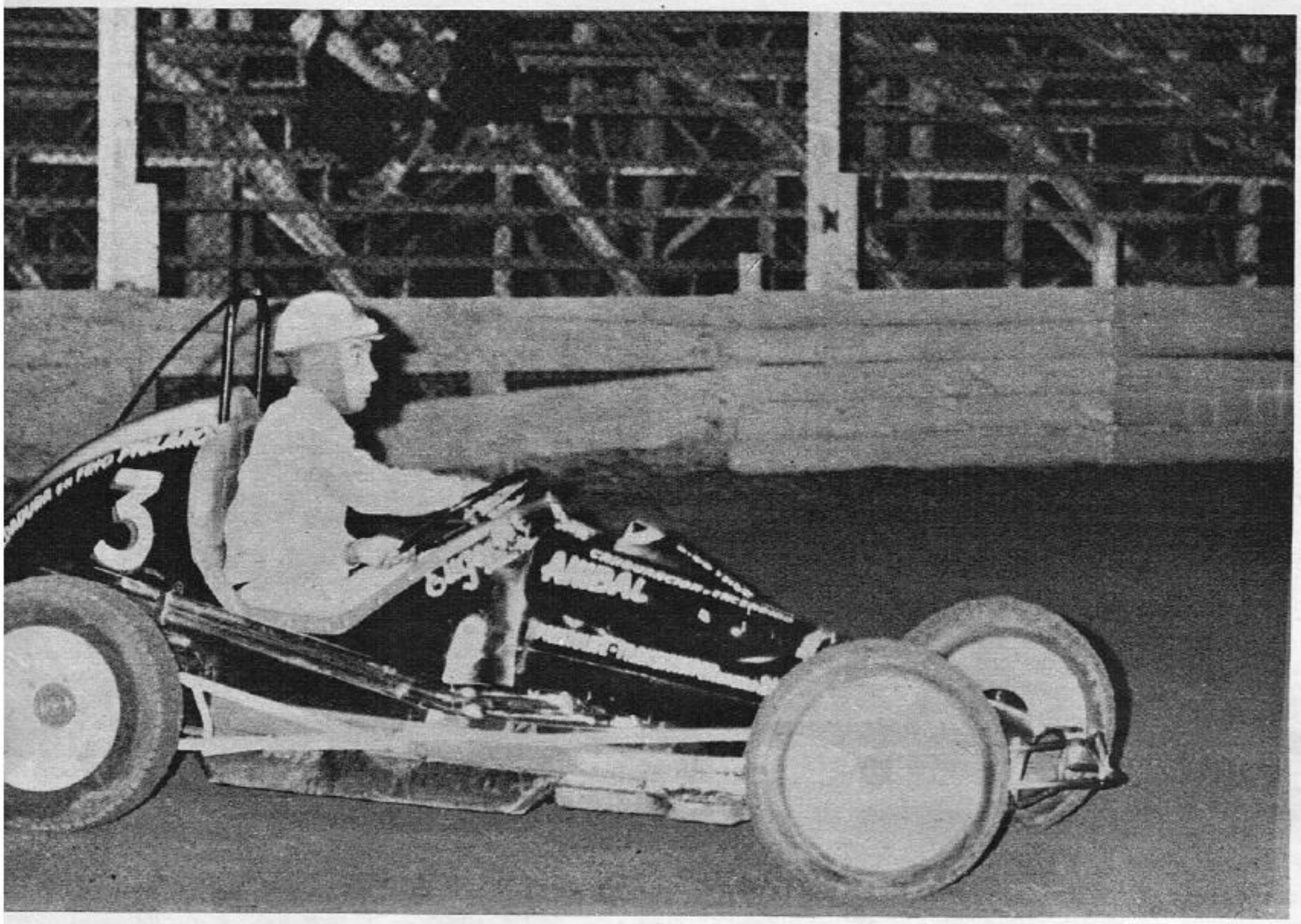
Canal 9 Mendoza:
Canal y medio
por su programación!
(Los programas favoritos.
Las mejores series.
Los artistas más famosos).
Canal 9 Mendoza:
Canal y medio
por sus instalaciones!
(Fue pensado y construido especialmente para servir al más importante medio de la actualidad: la televisión)
Canal 9 Mendoza:
Canal y medio
por su antena!
(La más alta de Mendoza: lo que le permite llegar mejor y más lejos con sus mensajes)

Representante en Buenos Aires: Proartel, San Juan 1160 - Tel. 27-3661

Conquiste ese rico mercado, ávido de elementos de consumo —que es Mendoza— con el medio más directo, impactante y popular!

Canal 9 Mendoza

la mejor imagen de Mendoza





El auto de Chemolli es uno de los más seguros; no solamente es muy estable, sino que además tiene la barra antivuelco en excelente ubicación, y de adecuado largo; además, tiene cinturón de seguridad.

Nuestro intrépido Redactor Principal, mientras sufría a mares tratando de dominar el aparato maldito. Acelera enormemente y no tiene ni frenos ni caja para hacer rebajes. Para el no iniciado, andar en midget es la quintaesencia del miedo.

PISANDO SUAVECITO

No es para todos la bota 'e potro: los midgets se pueden aprender a manejar, pero con tiempo. El novicio siente miedo, miedo, miedo...

por CARLOS MARCELO THIERY



Thiery cambia impresiones con Efren Chemolli, el dueño del auto. Ni Thiery ni Chemolli estaban aún totalmente repuestos del susto, Thiery por la integridad de su cuero y Chemolli por la de su auto.

Hasta que fui por primera vez a Ferro Carril Oeste a ver **midget y speedway,** creí que la única raza de individuos capaz de pisar mucho más fuerte con un pie que con el otro, era la de los piratas y bucaneros, especialistas supremos en pasearse por el puente de sus veleros de tres mástiles golpeando con la pata de palo y arrastrando la de fábrica. Pero desde el día en que me inauguré oliendo el aceite de ricino quemado por los motos JAP y el vapor de los midget —que no usan bomba de agua— (y aprendí a esquivar los terrones de tierra que los autos y las motos disparan en las curvas) descubrí que pulula sobre la tierra otra raza solemne y heroica que hace al caminar el mismo ruido que el Capitán Kidd: los speedwistas. Como ellos hacen su trabajo usando la pierna izquierda en función de tercera rueda y recorren las curvas deslizándola por la pista, estilan recubrirla con una calza metálica para protegerse de golpes y otros etcéteras.

Desde entonces, el "¡pum...tac! ¡pum...tac!" que hacen al caminar, definió para mí el ambiente de Ferro. Sin esperarlo ni desearlo demasiado, el miércoles de la semana pasada me encontré rodeado por el clásico ruidito en el entrenamiento semanal. Si dos semanas antes le había dicho a Pérez Balbi que aceptaría hacer una prueba de manejo a una JAP y a un midget, juro que lo dije con tanto entusiasmo como le vez aquella que me propuse ser colectivero cuando sea grande.

Recuerdo que hace unos años —cuando empezaba a frecuentar la redacción de la revista Velocidad — sucedió algo parecido, y después de dar un par de vueltas en el midget de Lagressa, huí despavorido de Ferro y volví recién este año al escalón más alto de la tribuna, de modo que al llegar a la pista y comprobar que estaba concienzudamente embarrada, lo único que atiné a hacer es desear que comenzaran a llover inmediatamente unos cuantos acoplados Helvética sobre mi cabeza.

Por suerte no se pudo andar en moto, ya que las dos únicas disponibles se arruinaron en un accidente leve. Me da frío decir "por suerte" porque los motocicletas fueron, son y serán la fuente de mi amor por los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

fierros (algún día armaré mi Zanella - 100 cm3) y además hubo una época en que me defendía aceptablemente en el Autodrómo, pero esas motos que corren en Ferro siempre me resultaron algo inaudito e imposible de manejar, aunque jamás me haya montado en una. Es decir que dar vueltas con ferocidad alrededor de una cancha de fútbol —sea en moto o en auto— requiere aprender a manejar nuevamente para perfeccionar la técnica de mantenerse con la cabeza para arriba. Por esto, desde el pasto o la tribuna, siempre admiré a los que corrían allí, pero no de la misma manera que un día a Tarquinio Provini o a Beltoise en el Autódromo, sino de un modo singular, fragmentario, ajeno, como sabiendo que alguna vez podré andar fuerte en autos o motos normales, pero nunca podré hacerlo en esos autos o en esas motos. En una palabra, me pasa lo mismo que cuando veo tocar el piano o pintar letras.

Efrén Chemolli y su midget (los dos eminentemente ganadores) estaban a disposición de CORSA, de todos modos. Chemolli es un hombre macanudo, nunca me imaginé que pudiera ser tan atenta la gente que se divierte entre el ruido, el chillido de las señoras gordas y los terrones que levanta el de adelante. Nunca imaginé tampoco que pudieran hablar de distribución de pesos sobre cada eje y que estudien —como nuestro amigo— para hacerse un midget con motor atrás. Me subo al auto.

La posición de manejo es directamente pre-natal, frase esta que concebí para mis amigos psicoanalistas. De verdad. No se trata simplemente de estar sentado como en una silla, sino de sentarse con las rodillas a la altura de la mandíbula o poco menos, de no tener lugar para mover un dedo, de estar muy lejos del piso, de disponer apenas el lugar imprescindible para empuñar el volante.... En fin, una cosa muy extraña, jamás imaginada. Por el centro del cockpit pasa el tunel de la transmisión y deja un pocito estrecho a cada lado, por donde esforzadamente se consigue introducir los pies. El pedal de embrague, a la izquierda —y el acelerador, a la derecha— no solo son insólitos por invisibles sino porque se accionan verticalmente. Con toda seguridad alguno se va a preguntar si tiene alguna importancia ver o no a los pedales, pero el arriba firmante solo pretende describir cómo hizo para sentirse en otra cosa, en una cosa completamente nueva.

Creo que la máxima velocidad que desarrolló el midget de Chemolli bajo la batuta de CORSA fueron unos 18 km|h, o poco más en tal caso. La pista mojada, los corners prominentes de la cancha de fútbol, los tablones (¡brrr.!) y la cola que se despega sin avisar, permitiendo establecer rápidamente que el auto me llevaba a mí por fondo y como se le daba la gana, sin siquiera darme una mísera oportunidad de conducirlo a paladar. En una de las pocas vueltas que di, me engolosiné con la aceleración ,que es superior a la de cualquier auto de calle que se fabrique en el país) mientras corregía orgullosamente algunas tímidas coleadas. De pronto advertí que llegaba la curva, y no les cuento la sensación de vacío que se siente cuando uno se da cuenta, a nivel de la conciencia, que no dispone de frente ni de caja de velocidad. Y pensar que los pilotos de midget llegan a levantar 20 km/h antes de cortar... En cambio, sabía de antemano que desde ningún punto de vista, se puede aplicar la peregrina idea de recorrer la curva sin tocar el acelerador, de modo que lo fui pisando suavemente y terminé rebuscándomelas con mucho sudor.

La dirección es muy rápida, muy corta, muy celosa. Los que saben, necesitan usarla de tope a tope para corregir los derrapes, de modo que está de más decir que CORSA no la usó casi nada. De todas maneras, cuando el auto se cruza y el volantazo es irremisible, acude inmediatamente al llamado y se llega a pensar que con un poco de paciencia quizá uno podría aprender algo. Zumba el diferencial, brama el Ford 60 en las rectas, gorgotea con mansedumbre en las curvas, las combadas ruedas delanteras despiden andanadas de cascotitos, se me caen las antiparras, creo que solo me sentí más intimidado que sobre el midget el día que usé el TC de Anteo.

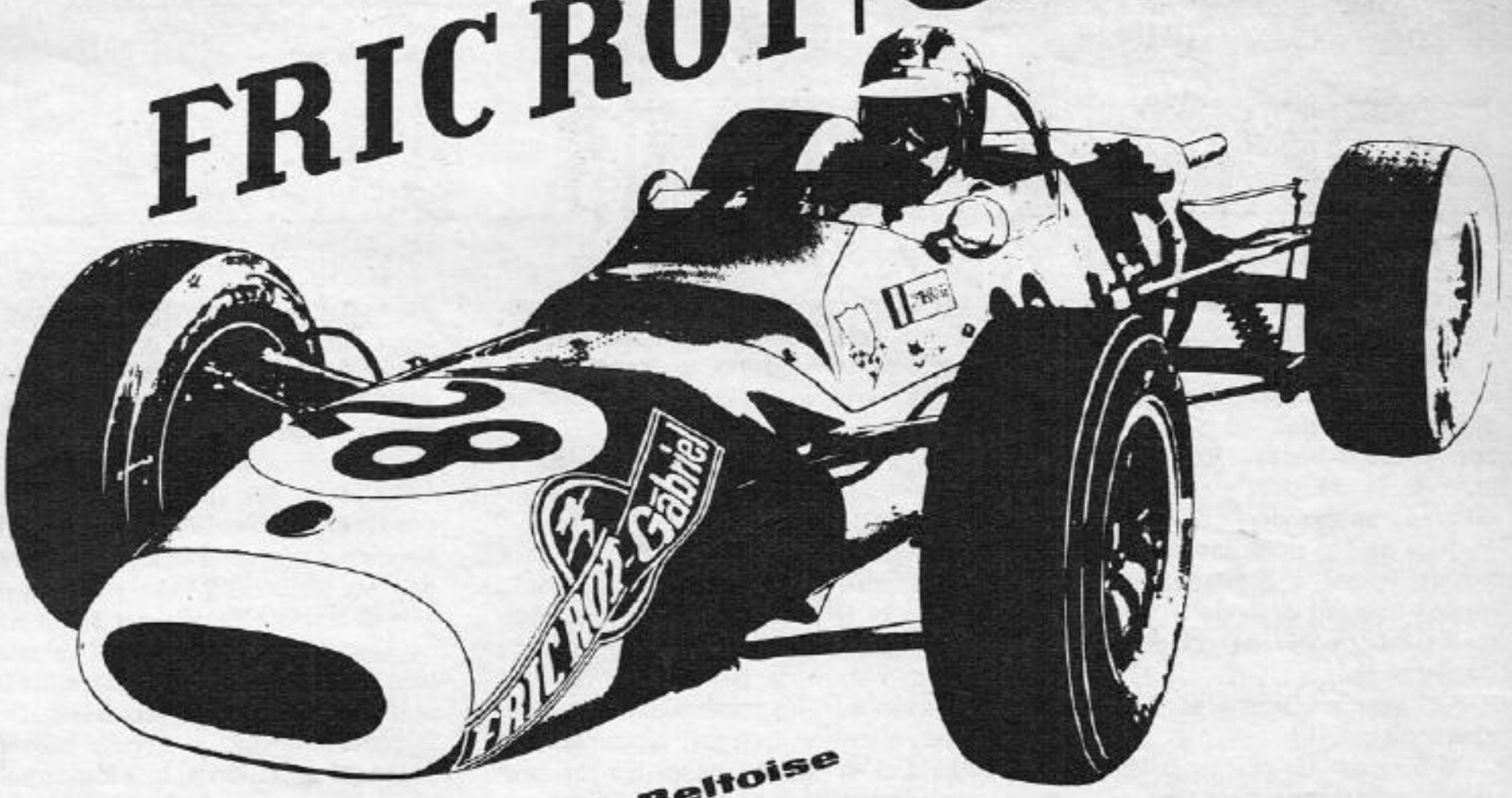
En rigor no tenía miedo de recalentarlo, porque a esa velocidad el agua ni debe haberse entibiado, pero de pronto decidí que era ridículo estarse allí arriba haciéndome el bobo eléctrico y paré frente a los boxes. Había hecho suficientes méritos como para que me echaran del país. Los fanáticos del midget y del speedway, los que ni siquiera faltan los miércoles, salieron de la cancha de Ferro conjeturando que era el día de alumnos, pero el héroe de la noche fue el patriota que esperó a que se haga el silencio y me gritó "¡Tarado!", por lo cual la tertulia lo aplaudió muchísimo. Y yo lo felicito, porque tenía toda la razón del mundo.

LOS CAMPEONES DEL MUNDO CON

FRICROT Gabriel

amortiguadores

FRICROT | Gabriel

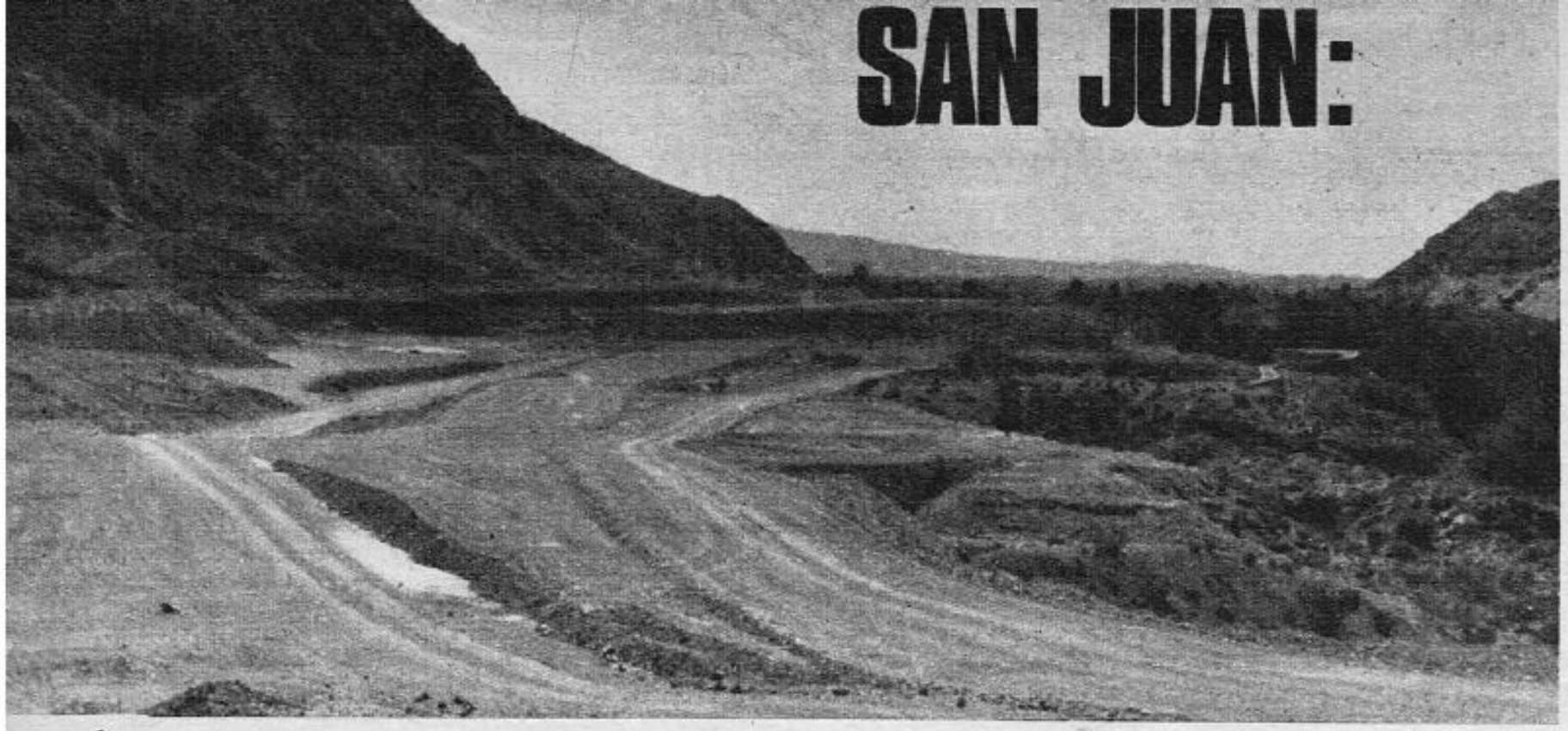


Jean Pierre Beltoise
Jean Servoz Gavin
Jean Pierre Jaussaud
Juan Manuel Bordeu
Carlos Alberto Pairetti
Carlos Marincovick

Nasif Estéfano
Eduardo Copello

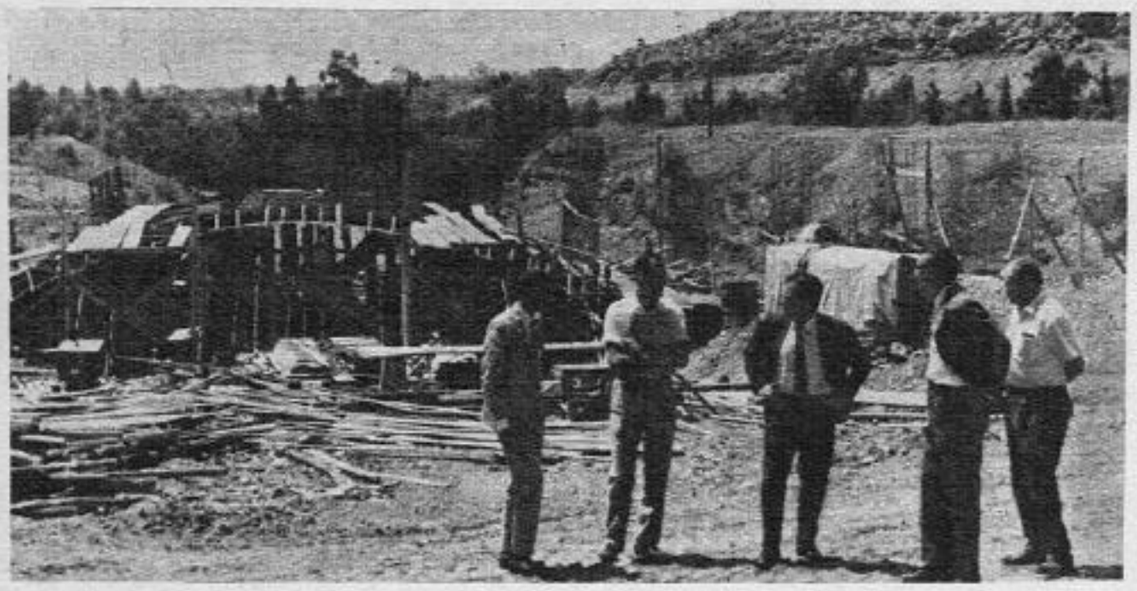
CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD 4a

amortiguadores
FRICROT | Gabriel
FABRICADO POR FRICROT S. A. I. C. CON LICENCIA GABRIEL U. S. A. ASOCIADA: MAREMONT C., DE CHICAGO, U. S. A.



Entre los cerros sanjuaninos, poco a poco toma forma el autódromo local. Sólo falta ser pavimentado. Las laderas vecinas se usaron como tribunas naturales.

NACE EL AUTODROMO



Este es el puente del "rulo". la empresa particular que los construye por licitación pública prometió entregarlo antes de abril. Ese será uno de los pasos más importantes hacia la concreción . . .

A veinticinco kilómetros de la ciudad de San Juan, para los geógrafos. A setecientos metros de altura, para los carburistas. A pocos pasos del Jardín de los Poetas, para los románticos y los turistas. Muy cerca del valle de Zonda, donde una de las manos más sabias de la Argentina grabó **"On ne tue point les idées"**, para los historiadores. Entre dos cerros coquetos que oficiarán de tribunas, para los integrantes de las comisiones de seguridad . . . .

Allí estará ubicado el Autodromo sanjuanino.

Si bien en un principio los ágiles cerebros cuyanos pensaron en confeccionar dos pistas, lo cierto es que resolvieron dedicar todos sus esfuerzos a terminar una de ellas para inaugurar rápidamente su escenario automovilístico. Luego, entonces sí, construirán la segunda. Actualmente solo falta pavimentar la pista y retocar algunos detalles, de modo que si alguna anormalidad no lo impide, San Juan presenciará su fecha de TC en Autódromo propio.

El circuito, cuyo original dibujo presentamos en la página, tiene una extensión de 3.271 metros. Pavimentarlo a diez metros de ancho, costará doce millones seiscientos mil pesos. Además se previó trabajarlo de modo que queden a cada lado de la pista 2,50 metros de banquina y una extensión aún no determinada de césped, mientras que un tejido especial dividirá el recinto deportivo del que se reservó para el público. Observando el trazado, advertimos una pincelada inédita en la Argentina: lo que los sanjuaninos llaman "el rulo", es decir el tramo que se enrosca y pasa por debajo de sí mismo. En su parte exterior será provisto de und **guard-rail** del tipo **flex-beam** y en ese sector la pista llevará peralte de 12%. A esta altura del circuito —que es donde la vecindad de los cerros es peligrosa— se instalará un muro de contención que complementará el **guard-rail.**

La pista involucra la necesidad de construir un puente que ya está practicamente concluido. Costó cuatro millones y medio de pesos, tiene 13 metros de ancho, 20 de luz y 31 de largo en su parte superior. Toda su extensión tambien ha sido resguardada con el metal maleable del **flex-beam.** En el extremo contrario, el circuito presenta a su curva más lenta, que lógicamente se llamará "la horquilla". No está peraltado, y con respecto al rulo, fue ubicado 6,83 metros más arriba.

La excelente compactación del piso permitió tratarlo con tres capas de piedra, cada una de ellas clasificada en diferente tamaño y tipo de afirma ción, completándose el proceso con material proveniente de destilaciones incompletas de materiales combustibles. Entre los cerros rugen las topadoras moviendo 100.000 metros cúbicos de tierra. Cada uno de ellos cuesta 50 pesos para ser llevado de un lado a otro: cinco millones de pesos más en la cuenta.

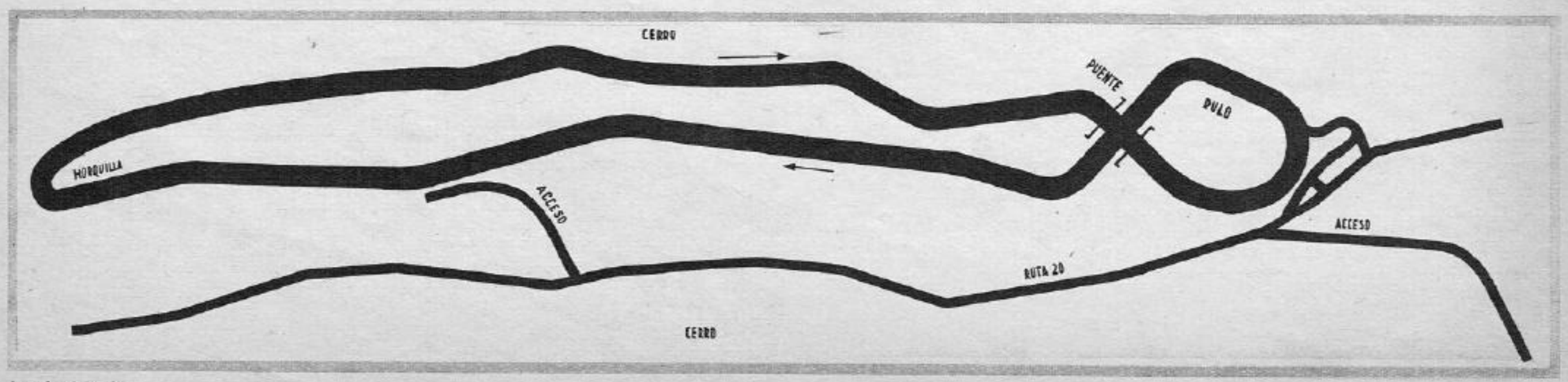
Tribunas para espectadores peatones, tribunas para espectadores con automóviles. El proyecto es ambicioso y original. Para unos, se construirán gradas. Para otros, un camino de acceso que permita ascender al cerro oeste, donde se ubicará una playa de estacionamiento en desnivel, para que los que no deseen abandonar sus autos abarquen desde allí todo el circuito. Tambien para ellos será tallado una especie de "palco bandeja" en el cerro vecino. La disposición de las serranías es tan conveniente, que aproximadamente desde las 14.00 horas, el Autódromo quedará iluminado sin recibir rayos directos del sol. Público y pilotos, agradecidos.

El área interior del circuito será hermética y exclusivamente reservada para los que cumplamos una función específica dentro del mismo. Para ello se construirá un tunel con cinco metros de despeje, no solo para que puedan pasar por allí las cupés de TC con generosa área frontal y los periodistas robustos, sino para que tambien puedan ingresar a la pista las autobombas.

Todo esto responde al deseo y la necesidad que tienen los sanjuaninos de practicar el automovilismo en sus fuentes originales, vale decir, los autódromos. Y no son solamente los pilotos, los dirigentes y los colegas; también los funcionarios provinciales lo creen así y apoyan calurosamente la obra, tal el caso del ministro de Obras Públicas, ingeniero José María Jardón; del subsecretario de Obras, ingeniero José León Tourres y de los ingenieros Petrini y Ruiz. Tienen idea de convertir al autódromo sanjuanino en una obra de bien público, y, como esta escrito muy cerca de ellos, "las ideas no se matan".

C. M. T.

Agradecemos la cesión del material que permitió la confección de esta nota, a nuestros colegas de LV 1, Radio Colón de San Juan (en las personas de su director gerente Dr. Alfredo J. Graffigna y en las de sus eficientes relatores de automovilismo Hugo Rodríguez, Eduardo Guido Ciallella y Rolando García.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

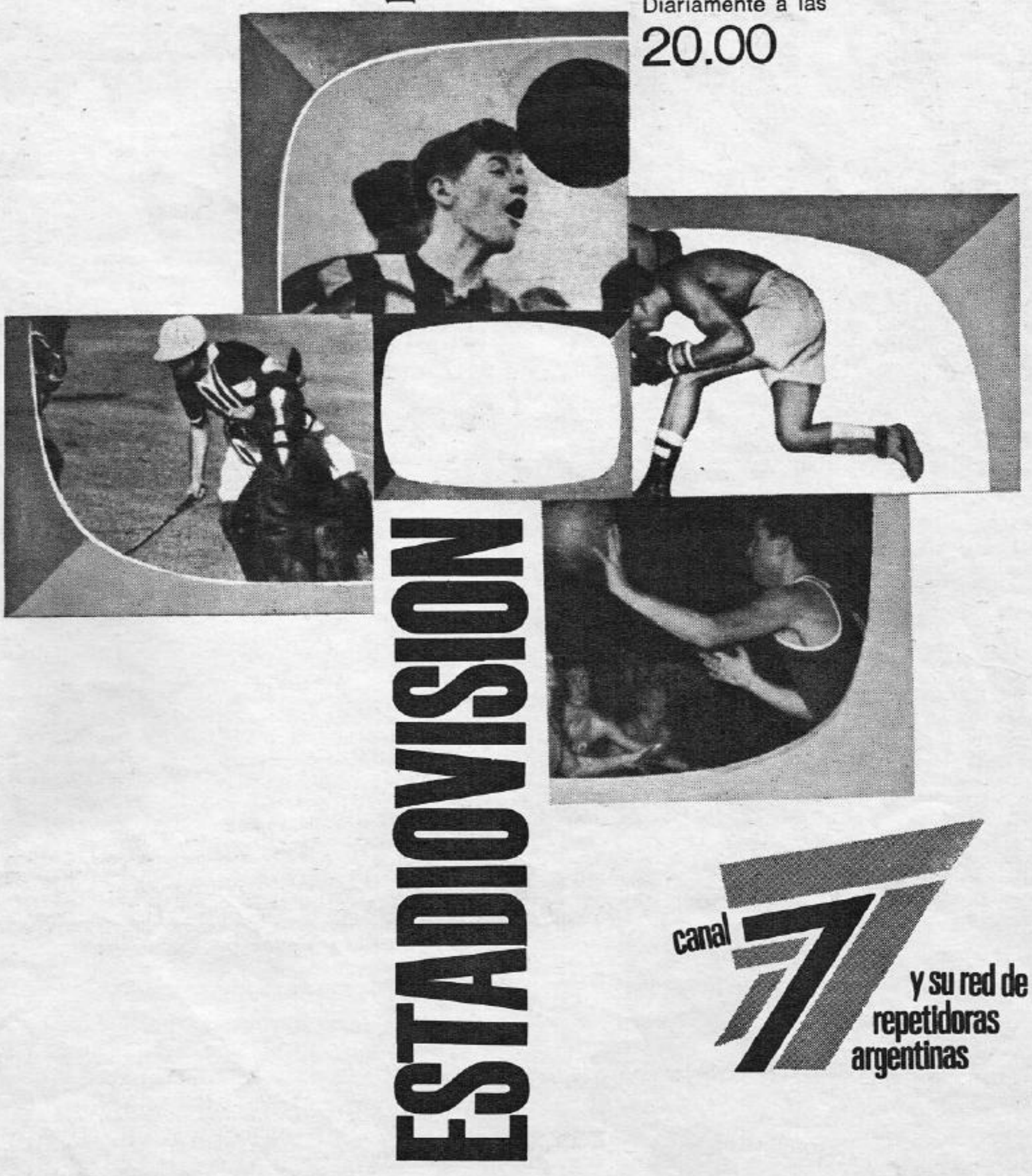
para el deportista de hoy



Conducción: Horacio Aiello
y la participación de
Juan Manuel Puente
Alberto Hugo Cando
Oscar Gañete Blasco
Rodolfo Aguirre Mencia
y... "El rumor"

Un enfoque moderno,
veraz y dinámico
del mundo del deporte
Diariamente a las

20.00



PROGRAMA INTEGRAL DE TELEVISION

ESTADIO 7

canal 7
y su red de
repetidoras
argentinas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CUPE TORINO TC

El excelente debut del Torino TC tiene dos principales facetas positivas: un sólido apoyo oficial y un nuevo paso hacia la modernización

Foto: CARLOS ARCURI

Podemos decir sin lugar a contradicción, que el ingreso en forma oficial de los Torino a las carreras de Turismo Carretera representa un importantísimo adelanto para la especialidad más popular de nuestro automovilismo autóctono.

Por un lado es imposible subestimar la importancia que reviste el acceso a escena de una fábrica que, sin tapujos ni ocultamietnos, apoya las carreras decididamente. IKA no es, por supuesto, la única ni la primera, ya que hace casi tres años que Ford Motor abrió la brecha en ese sentido: pero no por ello es menos meritorio ahora el hecho que Industrias Kaiser Argentina se calce figurativamente los mitones y el casco con viserita.

Ese es un aspecto.

El otro es el que con estas cupés de moderno y definido estilo, el deporte recibe un importante empujón adicional en el camino hacia su modernización. Poco a poco, después de honrosa batalla durante años, van cediendo los conceptos tradicionales... aunque todavía hay mucho que decir, en este año 1967 muchas carreras de TC serán ganadas aún por "cupés tradicionales".

Pero el progreso es inexorable y nada sabe de simpatías ni nostalgias. Menores pesos, más racionales sistemas de suspensión, líneas aerodinamicamente más penetrantes, mejores frenos, son todas inversiones en un futuro que se nos está acercando cada vez más. Y ya prácticamente está con nosotros.

Por supuesto, todo ésto es resistido. Lo más interesante del asunto es que los que resisten los cambios no son solamente los que de algún modo tienen intereses creados en lo anterior. También hay quienes creen ver en las líneas innovatorias, algo poco sano, hasta ocultamente antiargentino. Nosotros quisiéramos decirles a ellos que no es antiargentino desear que nuestros corredores dispongan de las máquinas más modernas que admite la realidad de nuestro momento.

También quisiéramos decirles a los dos bandos que se encuentran en pugna en este caso, que la diatriba y la sospecha no son las únicas formas de dilucidar una cuestión. Todos estamos unidos por una idea común: diferimos solamente en los enfoques.

Es un poco dentro de nuestro espíritu nacional pelearnos por cualquier cosa. Intencionalmente, deberíamos preguntarnos si como están las cosas hoy, podemos darnos ese ilulo.

R. H.



RAGNO GANO LA 1ra.

Peleando mano a mano con el campeón Jorge Kissling, triunfó en Villa Mercedes, en una competencia magníficamente organizada.

por JULIO PEREZ BALBI

Pago chico de grandes amigos. Cuando una correlación de factores, son debidamente estudiados para que cumplan un determinado fin, el error brilla por su ausencia. Imponderables aparte, esa correlación de factores, fue muy bien estudiada por el Automóvil Club de Mercedes por lo cual arrojó un saldo debidamente positivo.

Las atenciones de que fueron objeto el periodismo, corredores, mecánicos y cuanto personaje tuviese alguna función específica en la competencia de Villa Mercedes, demostró claramente que nadie quedó librado al azar o cayó en el tan mentado saco del olvido.

Todo fue previsto: alojamiento, talleres, direcciones, horarios de cualquier medio de transporte, centros de diversión, etc.

La organización rayó en lo magistral. Todo se hizo el domingo, entrenamientos, series y carrera, mientras que las pruebas de clasificación fueron acertadamente reemplazadas por un sorteo, que tuvo por objeto disminuir la pérdida de tiempo (y dinero) que hubiera provocado estadas de uno o dos días antes de la competencia propiamente dicha. Los gastos de estada fueron compensados en parte con una prima de partida de 10.000 nacionales contantes y sonantes.

El circuito estaba ubicado en una de las rectas de las pistas de aterrizaje de la base aérea zonal; estaba compuesta por dos rectos con sus correspondientes curvas de empalme o retorno, una muy lenta de radio decreciente y otra similar a la horquilla larga del autódromo porteño. En la recta opuesta a la principal, una muy difícil chicana obligaba al paso de los automóviles uno detrás del otro.

En un F.4 no se puede contar nunca con poder cambiar las relaciones de caja y mando final, porque el procedimiento para efectuar estas transmutaciones es muy engorroso y hay que sacar totalmente el grupo motopropulsor, razón por la cual en los entrenamientos de esta carrera solamente se probaron distintos diámetros de rodado, se puso a punto carburación y los pilotos se remitieron a adecuarse y realizar el mejor tiempo posible. El sorteo de las posiciones de partida dio la cuerda interna a Jorge Kissling con Roberto Galluzzi a su lado. Por supuesto Kissling ganó la delantera en la segunda curva, con Jorge Guerrero segundo, posición que logró este último, beneficiado por una relación muy corta en su Crespi-BMW, que aceleraba con partida detenida sensiblemente más que sus oponentes.

Kissling siguió su marcha en el primer puesto, con Guerrero bastante alejado y un Galluzzi que se les venía encima, hasta que lo pasó. Galluzzi tuvo problemas por excesiva temperatura, (defecto que no puede solucionar desde que montó el motor Fiat, no hace mucha tiempo en su entonces último modelo Crespi) los que lo obligaron a desertar.

Guerrero marchaba segundo y a las coleadas por problemas de tenida, de ahí en adelante la serie tuvo una monotonía acentuada por el arribo de sólo tres máquinas: Kissling, Guerrero y Jorge Perrone, en ese orden.

La segunda batería, prometía más por mayor cantidad de automóviles en la línea de partida, ya que Carlos Varela y "Klear" fueron relegados de la primera a la segunda serie por tener problemas mecánicos. A pesar de la mayor cantidad de rivales, Ragno triunfó igual que Kissling, regulando su marcha con mucha ventaja. Desde el vamos, Ragno que estaba ubicado en el lugar preferencial de la segunda serie, tomó la delantera seguido de Bucci; ya en la segunda vuelta éste estaba muy cerca del primero, pero problemas en el sistema de distribución lo relegaron definitivamente en el tercer giro.

Orabona, gracias a una marcha muy regular (57" por vuelta) ubicó su Mini-Delfosse en el segundo puesto en la clasificación final de la serie. La lucha de "Klear" y Luzzi por la tercera colocación salvó el espectáculo en esta batería, quedándose con el puesto Luzzi y "Klear" sin frenos.

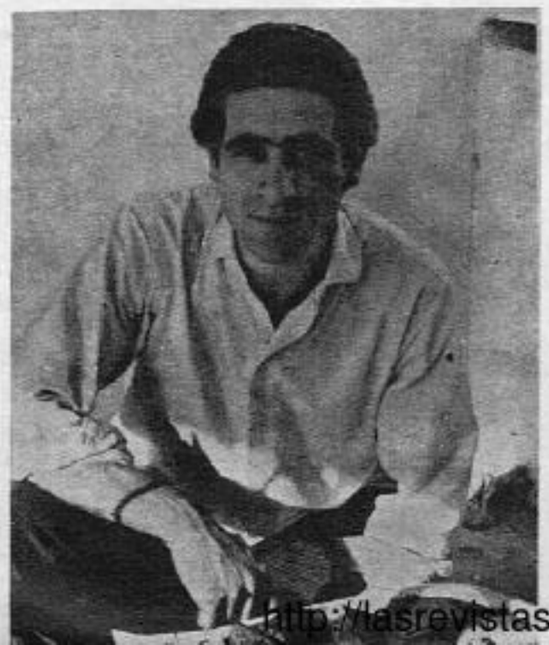
La final fue lo que hizo que los espectadores (cantidad aceptable y comportamiento correctísimo) no se fuesen a casa defraudados por la falta de lucha que hubo hasta ese momento. Ragno y Kissling dieron prueba de lo que debe ser un buen manejo; decidido, quizá impetuoso, pero muy veloz el segundo, y más conservador y prolijo el primero.

Ragno se colocó en el primer puesto desde la largada con Kissling muy cerca y "Klear" en el tercer lugar. Pero los dos primeros girando en los alrededores de los 52 segundos por vuelta se alejaron paulatinamente de los demás. "Klear" anduvo algo alejado de los dos dominadores y adelante de un pelotón, donde se agruparon Luzzi, Grigolo, Orabona, Galluzzi y los demás.

El interés siguió hasta que se detuvo Kissling. Imposible de arreglar lo suyo; rotura de botador. "Creo que lo debo haber pasado de vueltas" —explicó sinceramente Kissling. Pero de cualquier manera estaba plenamente justificado pues corría sin el cuenta revoluciones y no por el gusto de hacerlo. Jorge Guerrero realizó de golpe, un metálico ¡trácate! y también, como Kissling, se quedó en los boxes. Ragno pasó automáticamente a girar en los 58" por giro y así hasta el final. "Klear" aguantó muy bien en el segundo lugar a despecho de correr las 30 vueltas con muy poco freno. Una primera carrera con organización de primera; lástima que estuvo un poco monótono, salvo el duelo Ragno-Kissling que fue el plato aparte. Minis, hasta la próxima.

El ganador de la primera carrera de la actual temporada de F-4, Carlos Ragno, al comando de un Crespi-BMW: muy buen manejo y marcha regular.

Osvaldo Bessia, alias "Klear" obtuvo un segundo puesto elaborado. Lo que lleva puesto sobre su cabeza no es una peluca, como algunos opinan, sino su sedosa y natural cabellera.



PREMIO CIUDAD DE VILLA MERCEDES

Autómovil Club Mercedes - 5/III/67

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	27m 54s	30
2º	63	"Klear"	Crespi-BMW	28m 16s	30
3º	6	Luzzi, José Luis	Crespi-Fiat	28m 19s2	30
4º	56	Grigolo, Oscar	Grigolo-BMW	28m 41s	30
5º	4	Orabona, Donato Márquez	Delfosse-BMW	29m 18s	26
6º	19	Varela, Carlos	Crespi-NSU	28m 36s	24
7º	21	Niveiro, Rafael	Crespi-NSU	28m 07s	22

PROMEDIO DEL GANADOR: 96,770 km/h.

NO LARGARON: 14, Jorge Perrone; 22, Eduardo Bucci; 69, Mario Bertolini.

ABANDONARON: 1, Jorge Guerrero; 18, Roberto Galluzzi; 42, Felipe De Santo; 52, Jorge Kissling; 87, Carlos Alesina.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

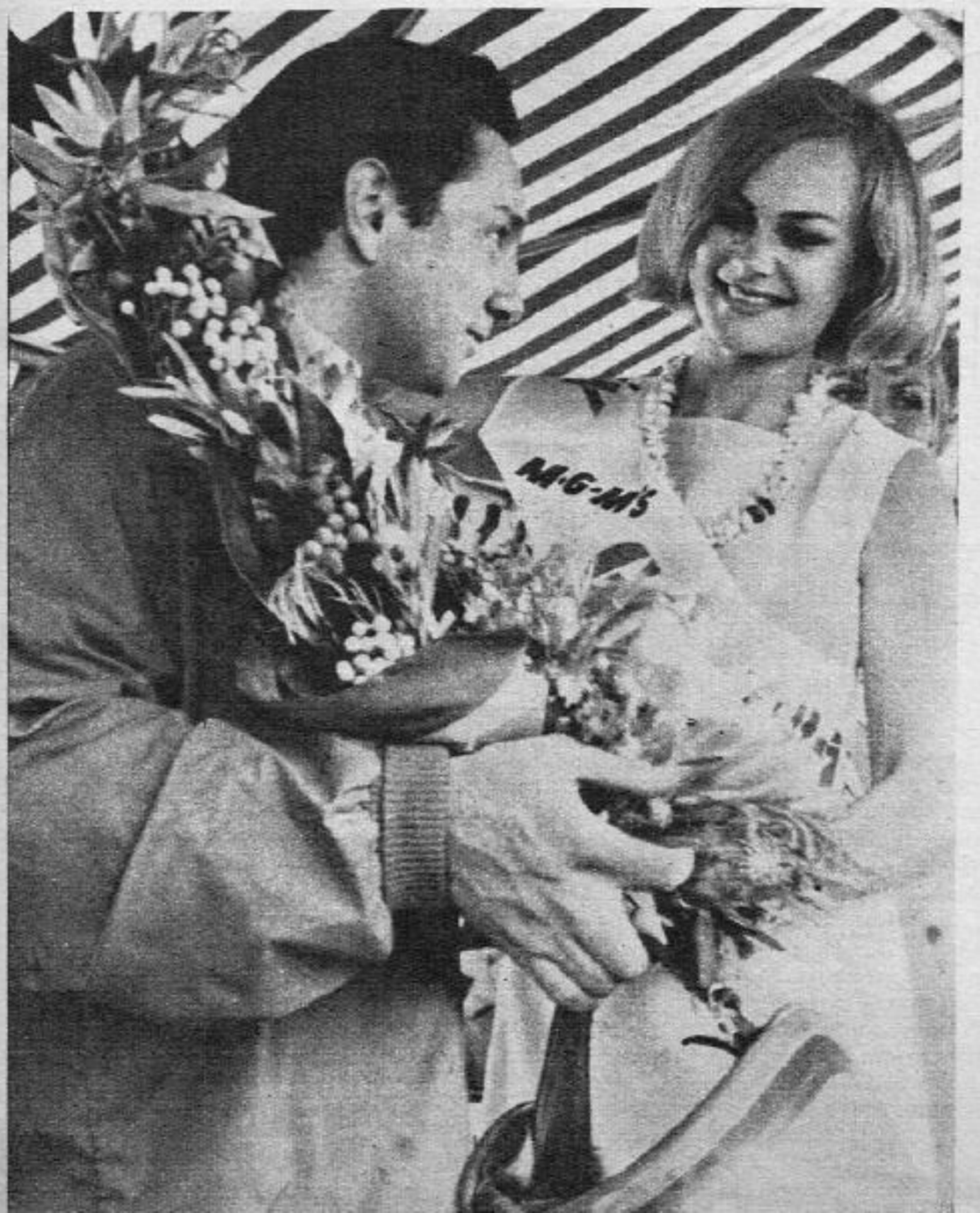
por PEDRO ANIBAL REVOREDO

JAPON TRIUNFA



Europa se prepara

Pedro Rodriguez recibe las flores y los besos por su triunfo en el GP de Africa del Sur en Fórmula Uno. Empezó el año con el pie derecho. Aunque no se sabe todavía, es muy probable que esté sentado en el cockpit de un buen auto de F. 2



Con 1000 cm3 y 420 kg, talentosos jóvenes y consagrados pilotos disputaron las cuarenta y siete competencias en tres años de vigencia de la Fórmula Dos. El nuevo año trae otras perspectivas: 1600 cm3 derivados de un automóvil de serie fabricado en, por lo menos, quinientas unidades anuales. Europa se prepara para 1967

Como diría el francés, *C'est finit*. La Fórmula Dos, que entrara en vigencia el 1º de enero de 1964, finalizó el 31 de diciembre de 1966. Los autos tendrán utilización, ya sea en Fórmula Tres o en "las mecánicas nacionales" de los países europeos y los motores irán a "lo que venga".

Pero esos tres años han sido un corto tiempo que nos entregó muchas cosas buenas. Primeramente, tuvo la virtud de enfrentar a pilotos muy jóvenes y con talento frente a los consagrados. Ejemplos: Rees, Beckwith, Offenstadt, Beltoise, Ickx por los jóvenes; Clark, Graham Hill, Surtees, Brabham por los consagrados. Pero, económicamente, fue un éxito clamoroso. El espectáculo lo justificaba: más autos que en Fórmula Uno, más paridad entre los autos, y la confrontación "jóvenes talentosos vs. consagrados".

Francia fue el centro de la F. 2. Tomaron seis circuitos e hicieron disputar otras tantas carreras que otorgarían puntos para el campeonato con nombre de Grand Prix. Jim Clark lo ganó en 1964 y 1965 representando el dominio de los Lotus y los Cosworth. Pero 1966 marcaría un nuevo rumbo: los japonesísimos Honda atacarían triunfalmente arriba del Brabham. Jack Brabham ganó el Grand Prix de Francia 1966. Denis Hulme fue el compañero de equipo de Brabham; entre ambos ganaron las seis competencias.

Inglaterra picó fuerte en el bicho de la Fórmula Dos, pero paulatinamente se fueron realizando menos carreras en cada año. En 1964 se realizaron siete, en 1965 cuatro y este año solo tres. El mismo descenso que la Fórmula: dieciocho, catorce y quince. En Francia la cosa fue en ascenso: cuatro, cinco y seis. Alemania aportó con dos anuales y en Italia el interés fue decayendo al mismo ritmo que los italianos fracasaban en sus automóviles. En Suecia se disputó anualmente el Grand Prix de Canon y el último año ingresaron como organizadores. España y Finlandia, dos países huérfanos en competencias internacionales de velocidad. Austria y Bélgica callaron muy pronto su inquietud. El resto de Europa . . . Silencio.

Técnicamente, la F.2 aportó con la experimentación en el campo universal de los cuatro cilindros con 1.000 cm³.

→

Muchos motores intentaron adueñarse de la corona, pero el Cosworth, derivado del Ford Anglia, muy pronto copó la escena hasta finalizar 1965. En 1966 Honda dominaba con los motores del equipo Brabham y Cosworth intentaba hacer resistencia junto a los BRM. Esa neta superioridad en los motores Honda no dejó entrever cuál era el chasis más rendidor: Matra, Lotus o el mismo Brabham. Los Matra superaron a los Lotus, aun cuando en el pescante la lucha era de Beltoise vs. Clark. La opinión general inclina la balanza a favor del Matra. Enhorabuena para Francia.

En cuanto a los demás constructores, muy pocos tuvieron éxito. Los Lola con tres triunfos en 1965 cumplieron una buena campaña, como lo hacen en casi todas las categorías (F.3 y Sport y años atrás en F.1). Cooper se mantuvo en el mismo discretísimo plano que en F.1 a partir de 1961 y que sólo fuera quebrado con la ayuda de Maserati en 1966. Francia vio nacer sus esperanzas en el concierto mundial, juntamente a la disputa de la primera competencia de Fórmula Dos, cuando José Rosinski y Mauro Bianchi llevaron a los Alpine-Renault al cuarto y quinto puesto en ese Grand Prix de Pau. Alpine intentó seguir utilizando el motor Renault, pero la potencia fue insuficiente y tuvo que abandonar su participación en F.2 al no poder, por razones comerciales, correr con motores Cosworth. Italia tuvo el fracaso acostumbrado cuando su constructor no se llama Ferrari. De-Sanctis, BWA, Abarth, Stanguellini, Giannini y De Tomaso construyeron los autos que finalizaron en el fracaso. Alf Francis siguió la misma línea con su proyecto con motor Alfa Romeo. Mitter construyó su diseño muy alemán, y por lo tanto insólito: un cuatro cilindros en línea de dos tiempos (derivación DKW) con distribución realizada por dos válvulas rotativas. También fracasó. René Bonnet debió afrontar muchos problemas económicos con sus F.2 hasta que debió retirarse. Luego vendió su fábrica a la empresa aeronáutica Matra (del grupo Sud-Aviation) y paso a ser su director deportivo.

El motor Cosworth comenzó dominando ampliamente en 1964 y se mantuvo ganador entre los *no exclusivos* hasta el fin de la F.2. Su principal virtud es ser tan rendidor, proveniendo de un auto de serie, cuando otros motores diseñados exclusivamente para esta Fórmula no obtuvieron tanto éxito, como el RM, Mitter, De Tomaso, etc. Durante los dos primeros años el Cosworth figuró siempre en los primeros puestos. Recién a comienzos de 1965 aparecen el BRM y el Honda. El BRM llegaba, pero no ganaba. El Honda tuvo un largo proceso de experimentación hasta que, por fin, llegó segundo en la última carrera del año, aunque ya había demostrado su capacidad marcando muchos récords de vuelta. Francia dispuso del motor Renault para sus Alpine y René Bonnet, pero nunca fueron suficientemente potentes. Italia presentó varios motores pero ninguno anduvo. Stanguellini probó sobre Fiat 1300, es decir, el mismo que utiliza el 1500. Con la colaboración de la Holbay, De Tomaso construyó una pequeña serie de motores de cuatro cilindros opuestos, derivado de un ocho, que en su tiempo fue proyectado por el ingeniero Massimino para un Fórmula Uno 1500 cm³ por encargo de un tal Nasif Estéfano . . .

En fin, fueron tres años locos . . .

EUROPA SE PREPARA PARA 1967

El año 1967 cambiará el panorama para los F.2. Tendrán un motor de 1600 cm³, que deberá derivar de un motor de serie del cual se fabrique una cantidad mínima de 500 ejemplares anuales; un peso mínimo de 450 kg; un Campeonato Europeo de F.2.

El Campeonato Europeo se disputará basado en quince competencias; a disputarse en nueve países europeos: Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania Occidental, Bélgica, España, Suecia, Holanda y Finlandia. En Francia y Gran Bretaña se correrán tres en cada país, mientras que dos en Italia y Alemania occidental y una en los restantes países.

BMW, Ferrari y Cosworth ya han dado su puntapié inicial. BMW realizó pruebas sobre dos litros que erogó 267 CV a 8.500 rev/min. Una cantidad verderamente insólita y que justifica el deseo de los directivos de Matra, Brabham y Lola para que sus automóviles sean impulsados por el motor alemán. Se sabe que los ejecutivos de BMW desean chasis Lola. Por ello, suscribirían un contrato con Eric Broadley (el capo de Lola) y sus muchachos, similar al que tiene Maserati con Cooper. Lo cierto es que el 22 de setiembre montaron el motor BMW 2.000 cm³ en un chasis Brabham y salieron a batir récords mundiales con el director de experimental de motores de BMW, Alex von Falkenhausen, en el volante. El auto tuvo una aceleración de 0 a 100 km/h de 3,5 sep; de 0 a 150 km/h de 6,2 seg; de 0 a 200 km/h de 10,5 seg; los quinientos metros los cruzó a una velocidad final de 240 km/h. Con una tapa de cilindros Apfelbeck llegaron a los 290 CV. Si tenemos en cuenta esta potencia, con un motor de 1.600 cm³ se llegará a los 230/235 CV. La velocidad máxima que rindió en cada marcha con una caja Hewland fue de 105 km/h en 1ª, 140 km/h en 2ª, 172 km/h en 3ª, 212 km/h en 4ª y 252 km/h en 5ª.

El gran rival comercial (en el campo particular, ya que Ferrari muy difícilmente venda motores) será el Cosworth, el cual estará montado en los Lotus. Denis Hulme batió el récord de Snetterton (de los anteriores Fórmula Uno 1.500 cm³) con este motor montado en un Brabham. Básicamente es el motor Ford que utilizan los Cortina. Ha sido construido sobre el nuevo motor de cinco bancadas, que se ha beneficiado con dos árboles de levas a la cabeza.

La alimentación, se realiza mediante una bomba de inyección Lucas, comandada por el cigüeñal; posee cuatro válvulas por cilindro (igual que el BMW; el Dino posee tres —dos de admisión y una de escape—). Gira a 10.000 rev/min. Su precio ha sido estipulado en 2.500 libras. Además de Lotus, el equipo oficial Cooper llevará motor Cosworth. Los directivos de los equipos oficiales de McLaren, Lola y Matra también están estudiando la posibilidad de utilizar este motor Cosworth que ya llegó a rendir más de 200 CV con 1.599 centímetros cúbicos.

La tercera posibilidad es el Dino, un V6 diseñado hace 10 años por la SEFAC Ferrari y que la firma presentará en forma oficial a través de un equipo. Era probable que los De-Sanctis utilicen este motor. En ocasión de asistir al Grand Prix de Italia, disputado hace tres meses en Monza, la empresa cinematográfica MGM logró llevar a Fangio a Modena para registrar escenas para su película *Gran Prix*, que el quíntuple campeón había obtenido para el *equipo argentino* varios F.2 Dino. Se afirmaba esta versión con las palabras de Fangio: "Este año venimos a probar en Fórmula Tres para en el futuro correr en Fórmula Dos". Claro, que a los italianos es más difícil creerles esos rumores que a Triery cuando *delira* que va a correr en Fórmula Uno. Algo similar ocurrió con nuestra Temporada Internacional. Los *tanos* se la sabían todas, y desde hace un mes vienen anunciando los hombres y las máquinas que correrán, cuáles serán las carreras, etc. Todo muy dudoso. Es la misma información que luego se publicaría en la Argentina, pero ¡hum! viene de Italia. A todo esto, Fangio calla.

Francia, por su parte, espera que Moteurs Modernes finalice la construcción de un motor para las máquinas azules, mientras que Gordini se trae algo entre las manos y los *fanas* hablan del moderno y noble motor del Peugeot 404 de cinco bancadas (el mismo que es usado en la Argentina) como la mejor solución. Este motor de 84 mm de diámetro y 73 mm de carrera solo pasa en 18 cm³ el tope estipulado en 1618 cm³. Por otra parte, muchos líricos de la mecánica ya han probado Peugeots con dos árboles de levas a la cabeza por simple hobby . . .

Italia sigue sacando cuentas. Al Dino se le sumarían un Alfa Romeo basado en el motor Giulia de 1.570 cm³ y el Lancia que tendrá que decidirse entre el 1.500 y el 1.800. Alemania ve alguna posibilidad en el Ford V6 del Taunus.

Abril marcará el camino de la nueva Fórmula Dos. Por ahora sólo habrá prácticas, pruebas, reuniones secretas en experimental, proyectos, se moverá el *mercado de pilotos*, se harán transacciones sobre cuál motor o cuál chasis se utilizará, etc. Pero recién en abril se abrirá el telón. Y comenzarán otros años locos . . .

TROFEO DE EUROPA DE FORMULA DOS 1967 (¡Con Francia ausente!)

Los diferentes organizadores europeos, con excepción de los franceses, se han reunido y estudiado las posibilidades de llegar a un acuerdo entre ellos; la Commission Sportive Internationale de la FIA y los diversos constructores y escuderías han completado esa reunión para la creación del Trofeo de Europa de Fórmula Dos.

En la reunión se trató la formación del calendario, los premios, las primas de partida y la elección de pilotos. La FIA, de acuerdo con los organizadores y concurrentes, ha creado dos grupos distintos de pilotos: la primera clase está compuesto por catorce pilotos que forman la *lista de notoriedad* de la FIA para 1967. La segunda con el resto. Los organizadores llegaron a un acuerdo para establecer una unidad de premios que en cifras globales por carrera llegaran a 11.000 libras ($ 7.700.000).

Los pilotos clasificados entre las listas de notoriedad recibirán importantes primas de partida (también se han unificado). Los premios en especies podrán elevarse a un total de 650 libras (455.000 pesos), de los cuales 250 libras (175.000 pesos) corresponden al primero. Si bien los pilotos no incluidos en la lista de notoriedad, no tendrán derecho a una prima de partida, ellos se repartirán 3.000 libras (10.000 pesos) en premios, según el lugar ocupado por cada uno en la clasificación general. Un simple viático de 50 libras (42.000 pesos) cubren los gastos de estada.

El trofeo se disputará en base a trece competencias. Lo extraño es que no figura ninguna francesa, aunque es de esperar que se solucione esa desagradable situación, teniendo en cuenta que Francia fue una de las principales propulsoras de esta Fórmula.

En las competencias podrán participar todos los competidores que lo deseen, con la única limitación que en cada prueba los pilotos de la lista de notoriedad no podrán sumar más del 50 % del total de inscriptos. Solamente los pilotos no clasificados en esa lista podrán disputar el Trofeo de Europa de Fórmula Dos, según la tradicional escala de puntuación 9, 6, 4, 3, 2, 1, a los sies primeros clasificados. Pero en este caso no corresponderá a los seis primeros clasificados en sí, sino habrá que eliminar a los pilotos de la lista de Notoriedad para obtener los que tienen puntos. Así se podrá dar el caso que un piloto tenga el máximo de puntaje habiendo sido su mejor clasificación un quinto puesto.

He aquí la lista de Notoriedad: Jack Brabham, Denis Hulme, Jim Clark, Peter Arundell, Graham Hill, Chris Anom, John Surtees, Dick Attwood, Jackie Stewart, Pedro Rodríguez, Jochen Rindt, Alan Rees, Bruce McLaren y Jacky Ick.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Oriente estuvo muy actual en la Fórmula dos; un auto australiano y un motor japonés. Ambos países saben hacer autos muy buenos . . .

En la Fórmula 2 se mezclan los nuevitos con los consagrados. Suelen ganar los profesionales, pero de todos modos es una excelente escuela para "los otros". Aquí Jim Clark gana el Trofeo Crystal Palace con su Lotus- Cosworth.

La Fórmula Dos recorrerá toda Europa. El año pasado ya anduvo por Keimola, en Finlandia. En la foto vemos el Brabham-Honda de Denis Hulme. Atrás (con pullover a cuadros), Eric Offenstadt y parado sobre el auto, Jochen Rindt, la revelación más grande de Fórmula Dos. En la última carrera de 1966 le ganó con un motor Cosworth por medio auto al Honda de Brabham.



PILOTOS, ESCUDERIAS Y MAQUINAS PARA 1967

Escudería	*Máquina*	*Piloto y Nación*
BMW	Lola-BMW	Hahne, Hubert (Al)
BMW	Lola-BMW	Siffert, Joseph (Sz)
Brabham Racing Organization	Brabham-Cosworth	Brabham, Jack (Atl) - LN
Brabham Racing Organization	Brabham-Cosworth	Hulme, Denis (NZ) - LN
SEFAC Ferrari	Ferrari-Dino	Williams, Johnnathan (GB)
SEFAC Ferrari	Ferrari-Dino	Amon, Chris (NZ) - LN
SEFAC Ferrari	Ferrari-Dino	Bandini, Lorenzo (I)
Lotus Team	Lotus-Cosworth	Clark, Jim (GB) - LN
Lotus Team	Lotus-Cosworth	Hill, Graham (GB) - LN
Ron Harris Racing Division	Lotus-Cosworth	Offenstadt, Eric (F)
Lola Cars	Lola-BMW	Surtees, John (GB) - LN
Lola Cars	Lola-BMW	Irwin, Chris (GB)
Matra Sports	Matra-Cosworth	Beltoise, Jean-Pierre (F)
Matra Sports	Matra-Cosworth	Servoz-Gavin, Georges (F)
Mc Laren Racing	Mc Laren-Cosworth	Rindt, Jochen (Aus) - LN
Mc Laren Racing	Mc Laren-Cosworth	Rees, Alan (GB) - LN
Ford France	Matra-Cosworth	Schlesser, Jo (F)
John Coombs Racing Team		Courage, Piers (GB)
Ken Tyrell Racing Team	Matra-Cosworth	Stewart, Jackie (GB) - LN
Ken Tyrell Racing Team	Matra-Cosworth	Ickx, Jacky (Belg) - LN
	Brabham-Cosworth	Gethin, Peter (GB)
	Brabham-Cosworth	Ahrens, Kurt (Al)
Autodelta	Brabham-Alfa Romeo	De Adamich, Andrea (I)
Bob Gerard Racing Team	Cooper-Cosworth	Anderson, Bob (GB)
Bob Gerard Racing Team	Cooper-Cosworth	Taylor, Trevor (GB)

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS 1967

Fecha	*Nación*	*Competencia*
24/III	G. Bretaña	Snetterton Trophy
27/III	G. Bretaña	Silverstone Trophy
23/IV	Alemania	GP de Eifel (Nürburgring)
21/V	Bélgica	GP de Limbourg (Zolder)
9/VII	Alemania	Trofeo de Hockenheim
16/VII	Austria	GP de Langenlebarn
23/VII	España	GP de Madrid
30/VII	Holanda	Zandvoort Trophy
13/VIII	Suecia	GP de Suecia (Canon)
20/VIII	Italia	GP del Mediterráneo
28/VIII	G. Bretaña	Brands Hatch Trophy
3/IX	Finlandia	GP de Helsinki
8/X	Italia	GP de Roma

QUE EL ACA TOME NOTA

Si ustedes están decididos ha realizar una Temporada de Fórmula Dos en 1968, les pedimos que tengan en cuenta estas sugerencias:

1) El Trofeo de Europa se comenzará a disputar a partir de 1967. Cada país, de acuerdo a su historial, tiene derecho a organizar hasta tres carreras puntables. En una nota aparte hablamos de los gastos acordados para la organización de cada carrera por los organizadores europeos. Ya sabemos lo que cuesta una carrera. Habrá que pedir fechas a la CSI (Comisión Deportiva Internacional) desde ahora (¡YA!). Habrá que hablar con los organizadores euro-

→

LAS CUARENTA Y SIETE CARRERAS

1964			
Pau	CLARK (Lotus-C.)	ATTWOOD (Lola-C.)	ARUNDELL (Lotus-F.)
Viena	ATWOOD (Lola-C.)	PROCTER (Lotus-F.)	GARDNER (Lotus-F.)
Aintre 900	SPENCE (Lotus-C.)	MAGGS (Lola-C.)	ATTWOOD (Lola-C.)
Eifel	CLARK (Lotus-C.)	ATWOOD (Lola-C.)	SPENCE (Lotus-C.)
Mallory - Park	CLARK (Lotus-C.)	ARUNDELL (Lotus-C.)	RINDT (Brabham-C.)
London Trophy	RINDT (Brabham-C.)	G. HILL (Cooper-C.)	REES (Brabham-C.)
Berlín	HEGBOURNE (Cooper-C.)	PROCTER (Lotus-C.)	HULME (Brabham-C.)
Reims	REES (Brabham-C.)	BRABHAM (Brabham-C.)	SPENCE (Lotus-C.)
Auvergne	HULME (Brabham-C.)	STEWART (Lotus-C.)	RINDT (Brabham-C.)
Brands-Hatch	CLARK (Lotus-C.)	BRABHAM (Brabham-C.)	G. HILL (Brabham-C.)
Pergusa	HORT (Lotus-C.)	GARDNER (Brabham-C.)	HAWKINS (Lola-C.)
Canon	BRABHAM (Brabham-C.)	CLARK (Lotus-C.)	BONNIER (Brabham-C.)
Zolder	HULME (Brabham-C.)	L .BIANCHI (Lotus-C.)	HART (Lotus-C.)
Albi	BRABHAM (Brabham-C.)	ATTWOOD (Lola-C.)	REES (Brabham-C.)
Gold Cup	BRABHAM (Brabham-C.)	CLARK (Lotus-C.)	STEWART (Lotus-C.)
Roma	SCHLESSER Brabham-C.)	HEGBOURNE (Cooper-C.)	BECKWITH (Cooper-C.)
Vanwall Trophy	STEWART (Lotus-C.)	GARDNER (Brabham-C.)	MAGGS (Lola-C.)
Ile-de-France	BRABHAM (Brabham-C.)	STEWART (Lotus-C.)	SCHLESSER (Brabham-C.)
1965			
Snetterton	G. HILL (Brabham-BRM.)	BECKWITH (Brabham-C.)	CLARK (Lotus-C.)
Eifel	HAWKINS (Alexis-C.)	REVSON (Lotus-BRM.)	SPENCE (Lotus-C.)
Pau	CLARK (Lotus-C.)	ATTWOOD (Lola-C.)	RINDT (Brabham-C.)
Roma	ATTWOOD (Lola-C.)	MAGGS (Lola-BRM.)	RINDT (Brabham-C.)
Crystal-Palace	CLARK (Lotus-C.)	G. HILL (Brabham-BRM.)	ATTWOOD (Lola-C.)
Reims	RINDT (Brabham-C.)	GARDNER (Lola-BRM.)	CLARK (Lotus-C.)
Rouen	CLARK (Lotus-C.)	G. HILL (Brabham-BRM.)	BRABHAM (Brabham-C.)
Solitude	AMON (Lola-C.)	REES (Brabham-C.)	MITTER (Brabham-C.)
Canon	BRABHAM (Brabham-C.)	HULME (Brabham-C.)	BONNIER (Lola-BRM.)
Pergusa	REES (Brabham-C.)	RINDT (Brabham-C.)	BECKWITH (Brabham-C.)
Brands-Hatch	CLARK (Lotus-C.)	HULME (Brabham-C.)	BRABHAM (Brabham-C.)
Oulton-Park	SURTEES (Lola-C.)	HULME (Brabham-C.)	G. HILL (Lotus-BRM.)
Albi	CLARK (Lotus-C.)	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-C.)
1966			
Goodwood	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	RINDT (Brabham-C.)
Pau	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	G. HILL (Brabham-BRM.)
Barcelona	BRABHAM (Brabham-H.)	STEWART (Matra-C.)	HULME (Brabham-H.)
Eifel	RINDT (Brabham-C.)	ARRUNDEL (Lotus-C.)	AHRENS (Brabham-C.)
Zolder	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	RINDT (Brabham-C.)
Crystal-Palace	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	REES (Brabham-C.)
Reims	BRABHAM (Brabham-H.)	REES (Brabham-C.)	BELTOISE (Matra-C.)
Rouen	HULME (Brabham-H.)	REES (Brabham-C.)	RODRIGUEZ (Lotus-C.)
Nürburgring	BELTOISE (Matra-C.)	HAHNE (Matra-BRM.)	SCHLESSER (Matra-C.)
Canon	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	CLARK (Lotus-C.)
Keimola	BRABHAM (Brabham-H.)	HULME (Brabham-H.)	CLARK (Lotus-C.)
Ile-deFrande	BRABHAM (Brabham-H.)	CLARK (Lotus-C.)	HULME (Brabham-H.)
Bugatti	HULME (Brabham-H.)	BELTOISE (Matra-C.)	OFFENSTADT (Lotus-C.)
Albi	BRABHAM (Brabham-H.)	SCHLESSER (Matra-C.)	IRWIN (Brabham-H.)
Brands-Hatch	RINDT (Brabham-C.)	BRABHAM (Brabham-H.)	CLARK (Lotus-C.)

C.: Cosworth - F.: Ford - H.: Honda - R.: Renault.

LOS MAS GANADORES

PILOTOS: Brabham 15 carreras ganadas, Clark 9, Hulme 5, Rindt 4, Attwood y Rees 2, Amon, Beltoise, Brian Hart, Hawkins, Hegbourne, Graham Hill, Schlesser, Spence, Stewart y Surtees 1.

CHASIS: Brabham 28, Lotus 12, Lola 4 y Alexis, Cooper y Matra 1.

MOTORES: Cosworth 34, Honda 12 y BRM 1.

MARCAS: Brabham-Cosworth 15, Brabham-Honda y Lotus-Cosworth 12, Lola Cosworth 4, Alexis-Cosworth, Brabham-BRM, Cooper-Cosworth y Matra-Cosworth 1.

DONDE SE CORRIERON: Francia 15, Gran Bretaña 14, Alemania 6, Italia 4, Suecia 3, Bélgica 2, Austria, España y Finlandia 1.

LOS PILOTOS POR PUNTOS

Con la clásica puntuación 9, 6, 4, 3, 2 y 1 hemos analizado a los pilotos a través de las cuarenta y siete competencias disputadas en los tres años de vigencia de la Fórmula Dos de 1.000 cm3. He aquí las posiciones:

1º	Brabham, Jack (Atl)	167
2º	Hulme, Denis (NZ)	129
3º	Clark, Jim (GB)	124
4º	Rees, Alan (GB)	82
4º	Rindt, Jochen (Aus)	82
6º	Attwood, Dick (EU)	63
7º	Stewart, Jackie (GB)	50
8º	Hill, Graham (GB)	47
9º	Schiesser, Jo (F)	36
10º	Spence, Mike (GB)	34
11º	Gradner, Frank (Atl)	33
12º	Maggs, Tony (AdS)	31
13º	Becwith, Mike (AdS)	26
14º	Arundell, Peter (GB)	23
14º	Hegbourne, Tony (GB)	23
16º	Beltoise, Jean-Pierre (F)	22
16º	Hawkins, Paul (GB)	22
18º	Hart, Brian (GB)	18
19º	Ahrens, Kurt (Al)	16
20º	Procter, Peter (GB)	15
20º	Revson, Peter (GB)	15
22º	Amon, Chris (NZ)	12
23º	Offenstadt, Eric (F)	9
23º	Surtees, John (GB)	9
25º	Bonnier, Joaquín (Sc)	8

Le siguen: 26º, Lucien Bianchi (Bel), Hubert Hahne (Bel), Jacky Ickx (Bel) y Trevor Taylor (GB) con 6; 30º, David Hobbs (EU) con 5; 31º, Chris Irwin (GB), Gerhardt Mitter (Al), Guy Ligier (F) y Pedro Rodríguez (Mex) con 4; 35º, Mauro Bianchi (Bel), Mike Costin (GB), Franz Dörfliger (Sz), Hans Herrman (Al), Ian Raby (GB) y José Rosinski (F) con 3; 41º, John Fenning (GB), Frank Hardy (GB), Roger Mac (GB), Jean Maglia (F), Silvio Moser (Sz) y David Prophet (GB) con 2; 47º, Trevor Blockdyk (AdS), "Lux" (Al), Massino Natili (I), Gianclaudio Regazzoni (Sz) y Ludovico Scarfiotti (I) con 1.

Jackie Stewart hará pareja con su tocayo Ickx en los Matra del equipo Ken Tyrell. Otra gran probabilidad de devolver laureles a la gloriosa Francia.

peos para transformar el Trofeo Europeo en Trofeo Mundial (recordemos que nunca se ha corrido Fórmula Dos fuera de Europa, como asimismo Fórmula Tres sólo se corrió en la Argentina, cosa de la cual nos sentimos orgullosos) con la inclusión de por lo menos dos carreras de la Temporada Argentina con puntaje en ese Trofeo. Pero he aquí que con ello se logrará traer a los más consagrados valores europeos y en el campeonato no podrán participar los mejores, dándosele de esa manera más chance a los argentinos que quisieran participar.

2) Podría ser que Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart y algún otro —especialmente los australianos y neozelandeses— no deseen venir a la Argentina para poder correr en la Copa Tasmania. En tal caso, cabría la posibilidad que sus máquinas, mecánicos e incluso toda la escudería quedara libre en esos momentos y USTEDES podrían alquilarlas o hacerlas correr como escudería extranjera con pilotos argentinos. Para eso será necesario hablar desde las primeras carreras de la temporada. Podrían pedir, incluso, que los argentinos demostraran sus cualidades delante de un Colin Chapman, por ejemplo.

3) Las primeras conversaciones deberán ser entabladas realmente al fin de lo que podríamos llamar primera parte de las carreras, el día 21 de mayo en el circuito de Zolder, donde se disputará la cuarta competencia del año. Luego habrá un largo paréntesis hasta el 9 de julio cuando comenzará una temporada con cuatro carreras seguidas (¡Ojo!, que no tenemos en cuenta las carreras por el Grand Prix de Francia de Fórmula Dos) en Hockenheim (Alemania), Langenlebarn (Austria), Madrid (España) y Zandvoort (Holanda). Más tarde, nunca.

4) No dejes de hacer para mañana lo que puedes hacer hoy. En 1967 las escusas de que tuvieron que trabajar muy apurados las llamamos FRACASO. La pudimos haber llamado INEPTITUD. Hay muchos adjetivos y si en 1968 se vuelve a emplear la *lacrimosa* frase de tener que hacer todo en poco tiempo ya se encontrarán adjetivos. No se puede errar tantas veces seguidas. Sinceramente, algo nos dice que debemos tener confianza. Nosotros le deseamos, buena suerte.



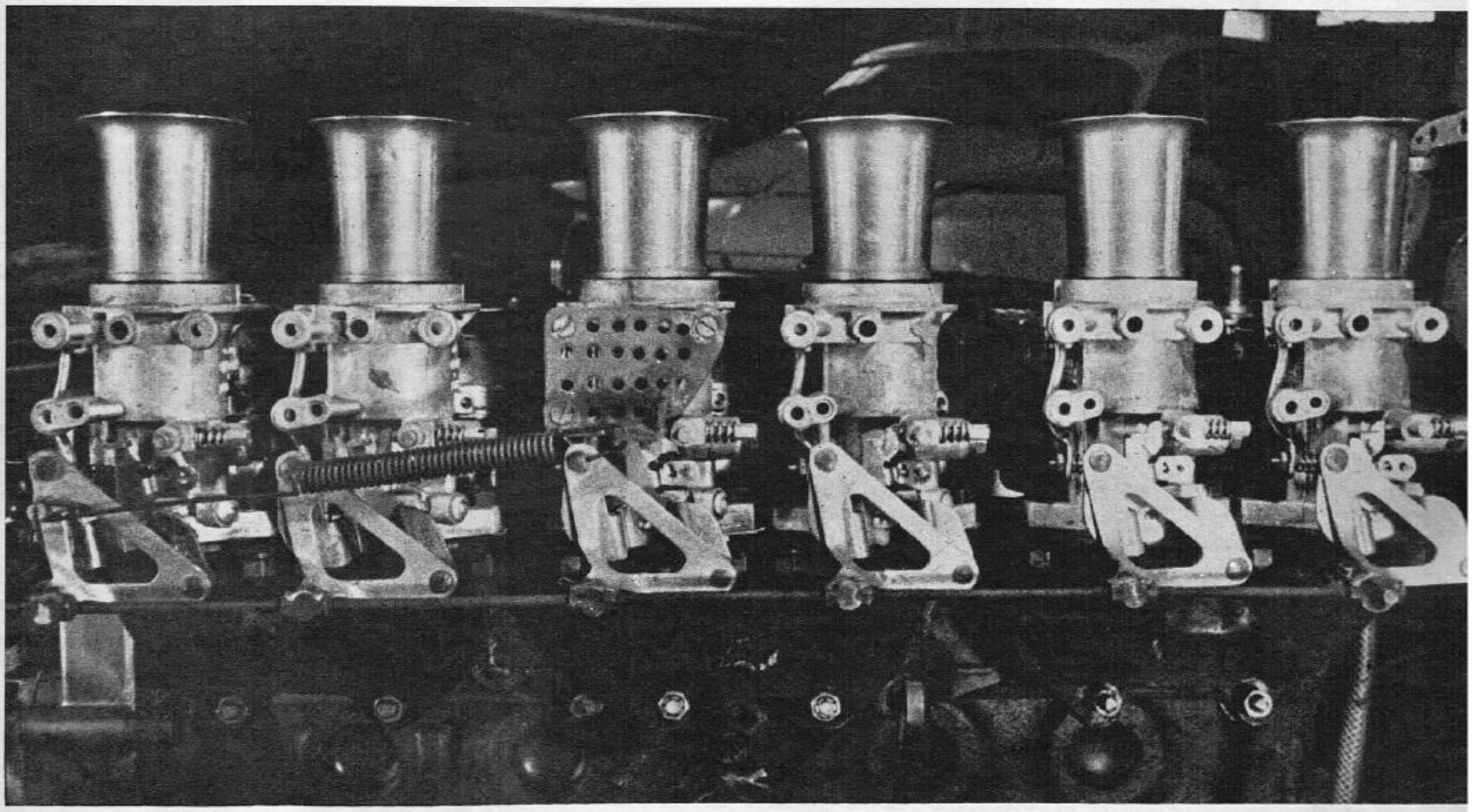


Jack y Denis. Los Brabham Honda fueron los más exitosos automóviles en los tres años de Fórmula Dos, pero mientras, los japoneses ganaban, los europeos se preparaban. Alemania, Inglaterra, Francia e Italia disputarán la supremacia desde el vamos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SANTA FE, BALUARTE DE LA MECANICA NACIONAL

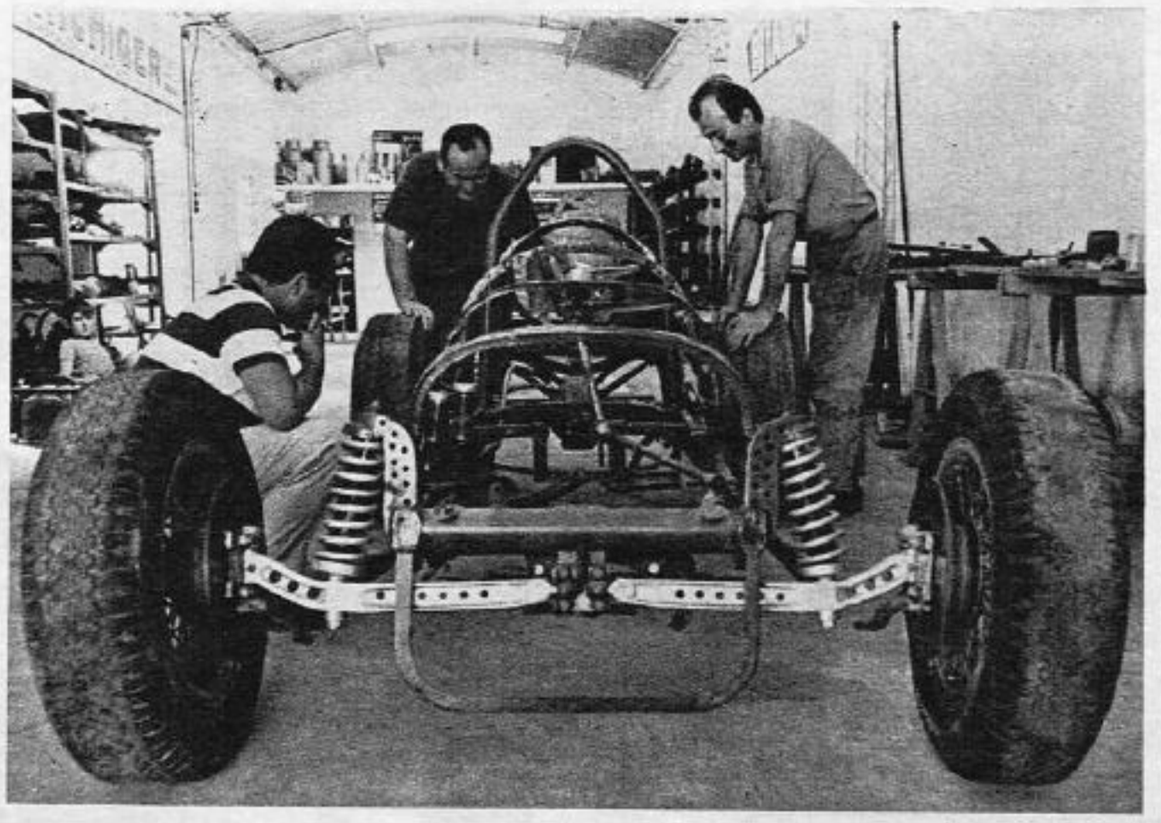
1ra. NOTA



El Tornado que preparó Berta y corrió Copello en las últimas 500 millas muestra su órgano de carburadores Cárter mientras espera a los Weber y a su piloto Omar Almeida. No es difícil augurarle un futuro feliz, teniendo como base un noble chasis Maserati.

CORSA estuvo en Santa Fe. El motivo fue ver, oir y hablar de Mecánica Nacional. La cosecha de novedades fue abundante. En esta primera nota, a la que seguirá otra en el próximo número, llevamos a los lectores un poco de lo mucho que está ocurriendo en la provincia que ha hecho de la F. 1 un culto permanente

Redacción: HECTOR GRANATO *Fotografía: JORGE DIAZ*



Cipolatti y Viotti explican a Granato las distintas modificaciones que se realizan en el auto actual, mientras se construye el nuevo racer. Nuestro redactor mira como si supiera.

VICENTE CIPOLATTI

Nuestra primera parada fue Sunchales, lugar de residencia del Campeón de Mecánica Nacional F.1 de 1966. Don Vicente nos dijo:

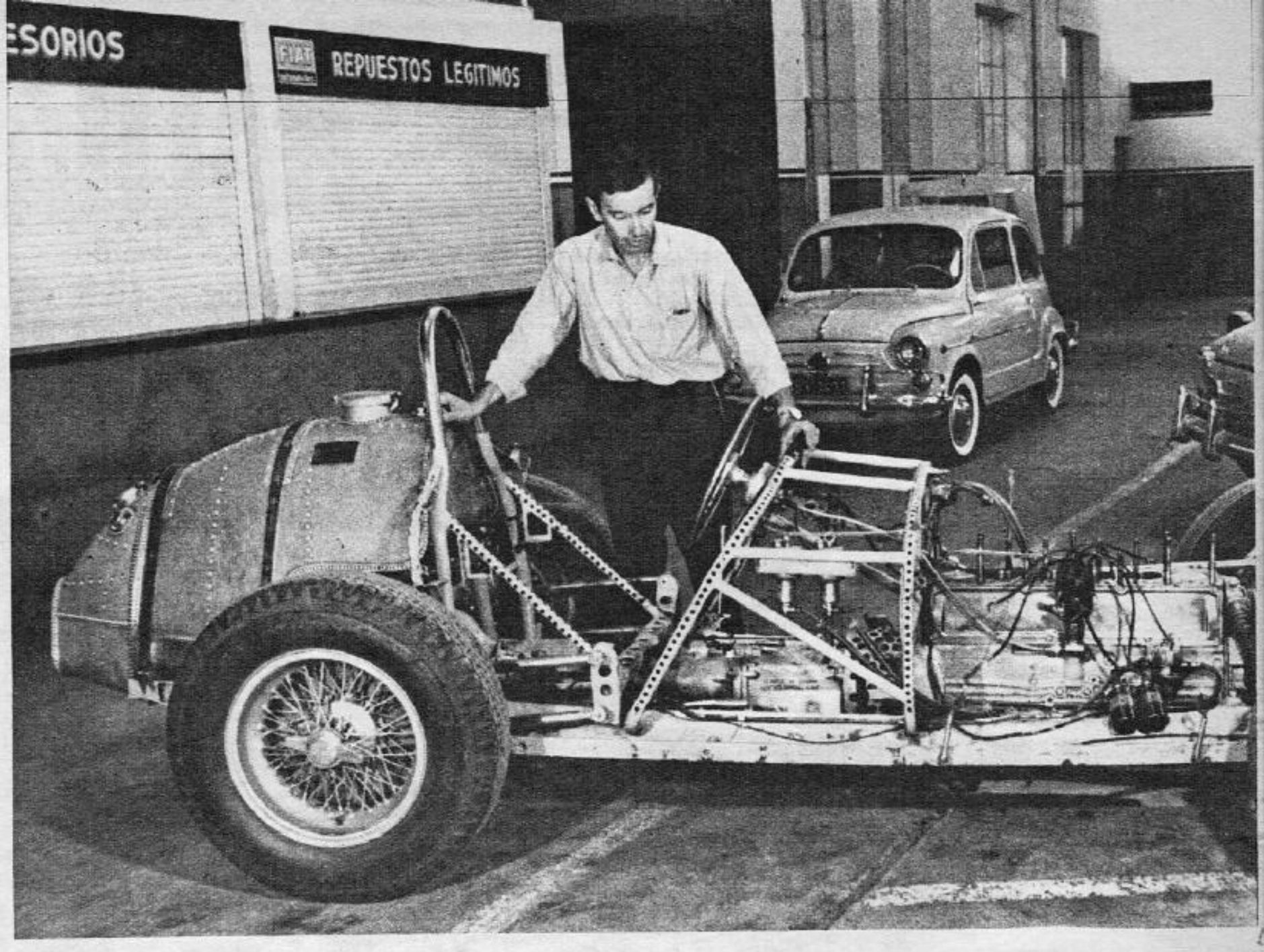
"Laventablemente tengo que defender el título con un auto viejo porque el ingeniero Picone, hasta ahora, no dio señales de vida. Le dimos todos los elementos para hacer un auto nuevo que vamos a hacer con motor trasero Chevrolet 7 bancadas. Nosotros le quisimos adelantar 150.000 pesos para que comenzara el trabajo: nos pidió un mes para contestarnos y no tuvimos más noticias... La caja puente ya está en viaje; llega la semana que viene. Es Z-F y cuesta 600.000 pesos. El chasis, si no lo hace Picone, lo hará la gente de Carlitos Destéfano, y si tampoco puede hacerlo él, veremos a Martos, Crespi o Cancellieri. Si tampoco así lo podemos comenzar rápidamente, lo haremos aquí, en Sunchales, en el Automóvil Midget Club. Lo importante es tener un buen auto... Destéfano o Sotro nos harán las llantas de magnesio (salen 16.000 pesos cada una) y las ruedas armadas pesarán 7 kilos. El chasis será un reticulado de cromo-molibdeno... Bronemberg, ex socio de Picone nos habló también, interesándose en el auto... Los frenos serán a disco, no sabemos aún si Tem-Lucas o Rousan, y la carrocería será

→

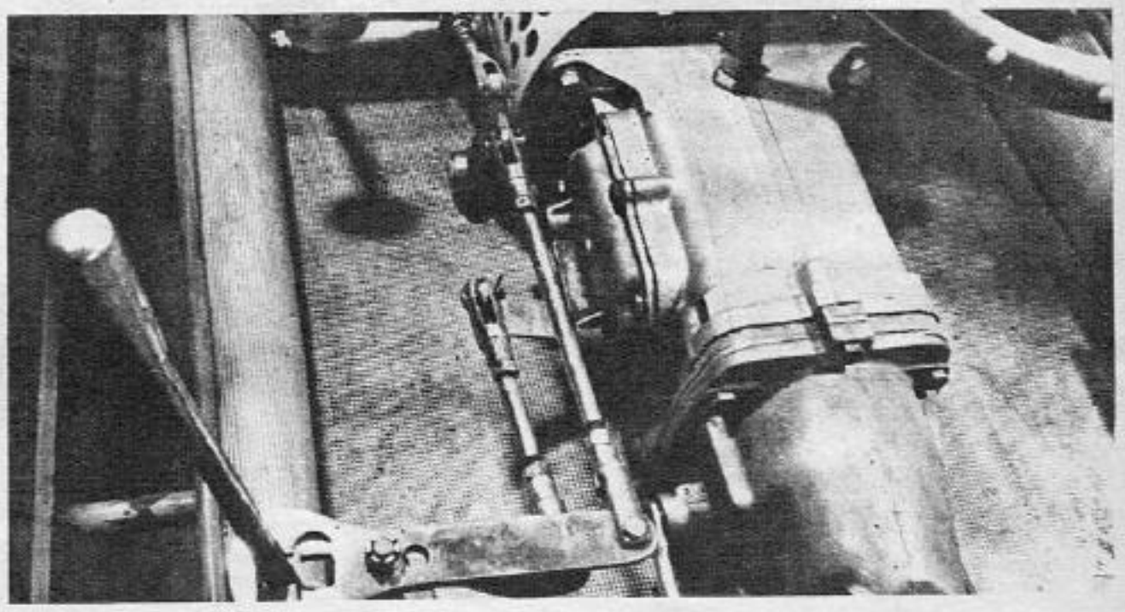
de plástico. Pensábamos tenerlo listo para las 500 millas, pero al paso que vamos ¡no sé! El Automóvil Midget Club es el dueño del auto."

Yo tengo 45 años. Empecé en el 40 y lo primero que corrí fue un midget... En el nuevo auto, los tanques serán de plástico. Los construye el ingeniero Pronello y son transparentes. Uno ve como se gasta el combustible... Las cubiertas serán Firestone Indy. Ya las compramos. Esperamos tenerlas en los próximos dias... Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas. El auto, conmigo encima, pesará 600 kilos. Pedimos el apoyo de la Comisión de Concesionarios General Motors, pero ni noticias. Prácticamente, no tienen nada. Le prestamos una biela especial a Manzano y a pesar de la mejor voluntad de él, recién ahora Macagno, su preparador, nos pudo devolver una biela vieja. Yo les dije que si no nos mandaban repuestos, le poníamos un Tornado... Picone nos había prometido un Tornado, con los Weber completos.

Berta va a hacer un auto con motor trasero para Rafaela, que, posiblemente, corra Copello. Al auto viejo le hacemos muchas reformas. Le bajamos el chasis 10 centímetros. Trompa, capot y dirección se reformaron. Antes se tenía poco... La caja nueva se la encargamos a "Bamsé"; será de 4 marchas y toda de aluminio. Gastamos 200.000 pesos en reformas para correr hasta setiembre, mes en que, de cualquier forma, estará el auto nuevo. El costo aproximado del nuevo vehículo será de 2.500.000 pesos y correremos todas las carreras si no hay roturas serias. El auto actual está equipado con un Chevrolet 4 IA. ¿Los componentes del equipo? Aldo Viotti, Augusto Griguera, Héctor Alascia y Américo Bergesio. El Automóvil Midget Club tiene en la actualidad 600 socios y nuestro autódromo 1,950 metros, pero lo vamos a llevar a 2,600 metros. Eso y asfaltarlo, son nuestras próximas metas..."



La caja Corvette del auto de Ternengo, muestra un esplendor erótico. La palanca de cambios ha sido desplazada hacia la izquierda para permitir mayor maniobrabilidad.



JORGE TERNENGO (h)

Nuestra próxima parada fue Rafaela. El hombre del día es allí Jorge Ternengo. Su magnífica actuación en su debut en TC y su posterior vuelco hacen que su nombre esté en boca de todos los rafaelinos. Nos dijo Jorge:

El auto viejo pensamos venderlo. El que compramos es el auto de Cenci, que corría Felipe Lemhan, un chasis Ferrari con motor 4 IA. Le vamos a poner un 7 bancadas, que estará listo para marzo. Pienso ir a Rosario con el 4 IA. Queremos hacer un auto con motor trasero, pero está un poco verde aún, porque las dificultades, aparte del dinero, son muchas, por falta de elementos. Corremos independientemente con Reutemann. Grossi nos presta el local, nos reunimos allí, pero nada más.

Mi actuación en Mecánica Nacional depende de lo que diga la gente de IKA. Si ellos creen que puedo correr en TC, correré para ellos todos los domingos... El auto que era de Cenci costó un millón de pesos, pero nos dio también un acoplado para llevar el auto, que es nuevo y vale mucho. La Agrupación Rafaelina Automovilística es la dueña del auto. La moto la dejé, por ahora. Corrí más de 400 carreras, y tengo más de 300 copas. Con mis 31 años nunca tuve una piña serie... La que más puede considerarse seria fue la que me di con el Torino.

Al auto que voy a correr en Mecánica Nacional le pusimos servo-frenos, le bajamos la carrocería, que era muy alta y le reformamos las crucetas para poder cambiar multiplicación más rápido. Como tiene puente De Dión, es muy complicado cambiar corona y piñón, pero de esta forma se hará mucho más rápido.

Este chasis era de Froilán González. Fue el que vino al país en el '51, cuando el gordo le ganó a las Mercedes. La caja es Corvette, de 4 marchas sincronizadas. Le hacemos también un tanque nuevo, más bajo y liviano para quitar peso. Creo que andará bien. No se olvide que éste es un auto de "rancia estirpe"...

CARLOS REUTEMANN

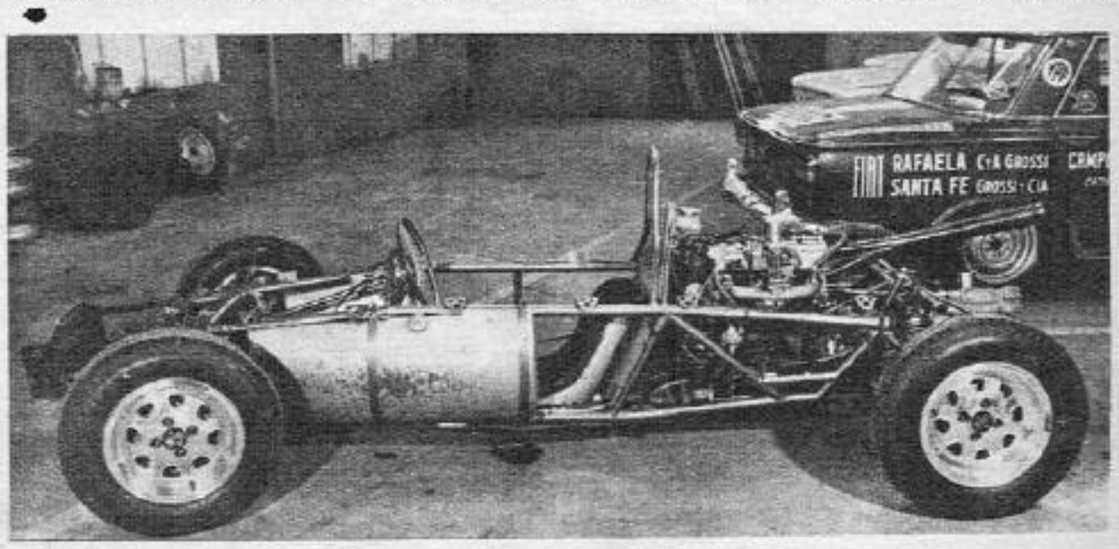
Esta es la entrevista que no pudo hacerse. ¿Las razones? Carlitos está veraneando en Mar del Plata y los Grossi Brothers también estaban ausentes. Escarbamos entre los mecánicos, y logramos esto: Al De Tomaso-Fiat-Grossi se le modificó el puente de entrada de la caja. Permitirá desarmar más rápido en caso necesario y cambiar multiplicación. El auto está listo para largar y tiene una pinta que voltea...

Seguimos nuestra recorrida y llegamos al cuartel general de la Peña Rafaelinos Unidos en Deporte Automotor (RUEDA). Nos atiende el presidente de la misma, don Lorenzo Isnardi, quien nos dice:

"Este era el auto de Luis Brosutti. Con él corrió Fangio en Mar del Plata y creo que ganó en el 48... Nosotros se lo compramos a Francisco Frondutto. El chasis es Maserati 4 CLT, con motor Tornado 6 cilindros, árbol de levas a la cabeza. Lo preparó Oreste Berta. Nuestro piloto oficial es Oscar Almeida. Al auto le estamos haciendo una serie de modificaciones, y vamos a correr todas las carreras, la primera en Rosario."

Se cambiaron los largueros y se alargó la distancia entre ejes, llevándola a 2,39. Los frenos son del Rambler Ambassador de doble circuito. La caja es original; el diferencial también con corona y piñón hechos en Santa Fe. El motor es un Chevrolet super

El De Tomaso-Fiat-Grosi de Reutemann en todo su esplendor. Sólo le falta el capot y la orden de largada para que sus HP comiencen a brincar



Eduardo Marrazo (en el centro) supervisa el trabajo que sus colaboradores efectúan en el auto de Osvaldo Chiarelli. Si bien es un auto convencional con motor delantero, las reformas introducidas lo harán temible para cualquiera.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

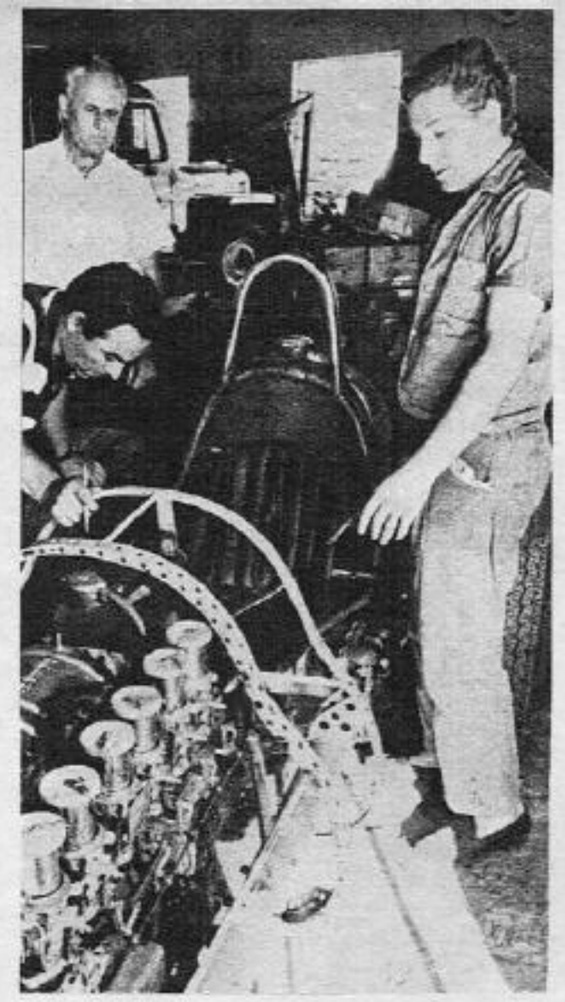


Jorge Ternengo y su nueva máquina. La Ferrari adquirida a Cenci se renueva totalmente, y para fines de marzo, saldrá a beber los vientos.

Lorenzo Isnardi y Rodolfo Gieco, presidente y jefe de mecánicos, respectivamente, de la peña Rueda, muestran a Granato las diversas mejoras al bólido rafaelino.

con carburadores Cárter, pero pensamos ponerle Weber. La dirección se modificó, ya que antes tenía Maserati pero ahora le pusimos la de Peugeot que es a cremallera. La carrocería que es de aluminio, excepto la cola que es original Maserati, ya se aligeró en 70 kilos más o menos dejando el auto en 700 kilos.

"Ya tenemos los planos para un auto con motor trasero, hechos por Oreste Berta, y que nos costará casi 2 millones de pesos. El actual vale 1 millón cuatrocientos mil y le pondremos una caja Corvette, que resiste perfectamente 360 caballos con 4 cambios sincronizados. Lleva cubiertas Firestone Sport Carr 200 adelante y Super Sport atrás. El motor es todo original de fábrica, salvo los resortes de válvula, pistones más comprimidos y árbol de levas de distinto cruce. Las llantas son Si-Metal de hierro. Ahora que se homologan los Weber le pondremos "doppiocorpo". Con los actuales carburadores rindió en el banco de pruebas 245 HP y a 5.200 vueltas desarrollan 225 km/h. Se corrió la pedalera más adelante, se corrió la butaca más abajo para que el piloto viaje más acostado. El tanque completo carga 196 litros. Los nuevos tanques que mandamos hacer serán de plástico, igual que la nueva carrocería. Los hará el ingeniero Pronello en Villa María, Córdoba. Nuestro jefe de mecánicos es Rodolfo Gieco, quien tiene a su cargo el mantenimiento del auto y todo lo que atañe a su modernización."



RAUL JOSE CENCI

El raid corsístico siguió. De Rafaela nos fuimos a San Carlos Centro. Gracias a la gentileza de los buenos amigos Bernardo Kuschnir y Carlos Ricotti, presidente y secretario, respectivamente, del Club Atlético Rafaela(de cuyos planes para el corriente año nos enteraremos en el próximo número de CORSA), que nos "acercaron" a los pagos de Cenci (85 km de Rafaela), tomamos contacto con quien está fabricando un auto de F.1 con todas las de la ley. A las 23 horas en punto, escuchamos y escribimos el monólogo de Cenci:

"La idea de hacer un auto nuevo, acorde con la tecnología renovadora que se observa en la mecánica mundial, hace tiempo que la tenía entre ceja y ceja. Pero nuestras inquietudes se vieron un poco frenadas porque los problemas son de todo orden. No sólo en el aspecto del dinero, sino que hay elementos que cuestan enormes dificultades conseguir. Nosotros teníamos la Ferrari que ahora le vendimos al ARA para que la corra Ternengo. Es un auto noble y nos costó desprendernos de él. Lo vendimos en cómodas cuotas, y con lo que vamos cobrando vamos comprando cosas para el auto nuevo. Los trabajos se comenzaron hace 20 días y el chasis, usted lo puede ver, ya está casi listo. Los caños son de hierro liviano, pesan escasamente 35 kilos. Hicimos un reticulado tipo Brabham, copiando y siguiendo los lineamientos de nuestro gran amigo Tito Cancillieri. (Esperamos que cuando esté terminado no hayamos cometido muchos errores, o Tito nos va a cargar de lo lindo.)"

"El auto tendrá un motor Chevrolet 7 bancadas. La Comisión de Concesionarios General Motors de Rafaela nos dio el block, cigüeñal, tapa y bielas. Tendrá una caja Z-F que la estamos esperando con los brazos abiertos; frenos a disco en las cuatro ruedas Rambler o Rousan. Los amortiguadores serán de Frío-Rot Gabriel. La carrocería será de plástico y la hará Jorge Parodi que es el que fabrica las carrocerías de los autos de Tito. Los tanques de nafta serán de plástico. (Ya me voy a verlo al Pronello en Villa para que se encargue de ellos.) El peso del auto será de 550 a 600 kilos. El tablero es Stewart-Wagner (S-W) made in USA. Los carburadores Weber de doble boca y las llantas de magnesio. Las cubiertas, Firestone Indy o Good-Year. Los pistones Silycum; el árbol de levas,

NOVEDADES CORSA

Córdoba 333 - 8º P. - Tel. 32-7989 y 32-1424

DYNA ROTOR

Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. Jaramillo 2324, T. E. 70-5731, Cap. (a 50 mts. Cabildo 3800 frente Plaza).

Volantes sport con aro de madera legítimo. **Cubre-volantes de cuero** (no plástico) que absorbe la trasp iración.

Mamelucos p/pilotos anti-inflamables, tres modelos. **Cascos NA Helmets**, enterizos. **Antiparras, viseras** y **burbujas. Tableros** para señales con fichas intercambiables. **Butacas**

Cubre buscahuellas de plástico cuadriculado con espuma de goma. **Enrejados** para **faros y parabrisas** contra ripio. **Guantes** medio dedo y enterizos.

Múltiples especiales para Chevrolet 400, F-100, Ford Falcon, Gordini y Valiant. **Ganchos** p/capot modelo TC. **Porta bujías. Distribuidores** de combustibles. **Palancas al piso** p/ Ford Falcon, Peugeot 404 y Chevrolet 400.



Todo lo que Ud. necesita lo tiene

CASA CARPE

Accesorios legítimos nacionales e importados.

Líneas completas OPEL - TAUNUS - FORD CHEVROLET - FIAT.

Además accesorios de **carrocería** nacionales e importados.

Especialidad en **faros y molduras** legítimos.

Envíos al interior. Solicite presupuesto.

Rojas 1901 (esquina Av. J. B. Justo) - **Capital T. E. 59-0784.**

ACTC

CALCOMANIAS AUTOADHESIVAS

ANEXO J 67

J. B. Justo 4300, Capital Federal



TORINO TC



A. PAROLO Y Cía. S. R. L.

Distribuidores Exclusivos de MOTOCICLETAS "HONDA"

Contamos para entrega inmediata con **Motores Súper Sport 125 cc.**

Service Mecánico - Repuestos Legítimos - Banco de Pruebas

Ing. Pereyra 18 (Alt. Av. Rivadavia 11900) T. E. 653-3856, Ciudadela

BOUTIQUE DEPORTIVO

EQUIPOS DEPORTIVOS SEBRING MOTORS

CASCOS
VOLANTES
BUTACAS
TACOMETROS
MULTIPLES
2 y 3 BOCAS
EQUIPOS de COMPETICION

Represent. de: FUNDAS y TAPIZADOS ANATOMICOS **MARCAR** y CINTURONES RETRACTILES de SEGURIDAD **CUIDEX**

Casa central: Av. MAIPU 560 - V. López - T. E. 791-9847

Sucursal RIVADAVIA 14802 - R. Mejía

COLOCACION EN EL ACTO DE ACCESORIOS



SIMCA ARONDE Y ARIANE

FIAT 600, 750, 770, 1.100 y 1.500

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES • CUBRE VOLANTES **CORSA** • CINTURONES DE SEGURIDAD **STECE** • TACOMETROS **COMIND** • TABLEROS INTEGRALES **GINER**

Horario de 8 a 12 hs. y 14.30 a 19 hs. Sábados de 8 a 13 hs.

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS

Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T.E. 83-2963, Bs. Aires



La firma **ORLAN-ROBER**, la **1ª** y la más completa en distintos tipos de instrumental de precisión para los más modernos automóviles y tractores, presenta algunos de sus productos fabricados con materiales de calidad. **AMPERIMETROS - MANOMETROS** (PRESION ACEITE) - **TEMPERATURA de AGUA y ACEITE - VACUOMETROS - INDICADORES NAFTA - FLOTANTE TANQUE NAFTA - VELOCIMETROS - CUENTA HORA - REGULADOR de VOLTAJE en TABLERO - BULBOS PRESION ACEITE y TEMPERATURA.** DISPONEMOS DE INSTRUMENTAL PARA COCHES DE COMPETICION. **Fabricante: ORLAN-ROBER S.A.C. e I., Zufriategui 5141, Villa Martelli.** Nuestros productos son distribuidos a través de los principales MAYORISTAS en Repuestos del Automotor.

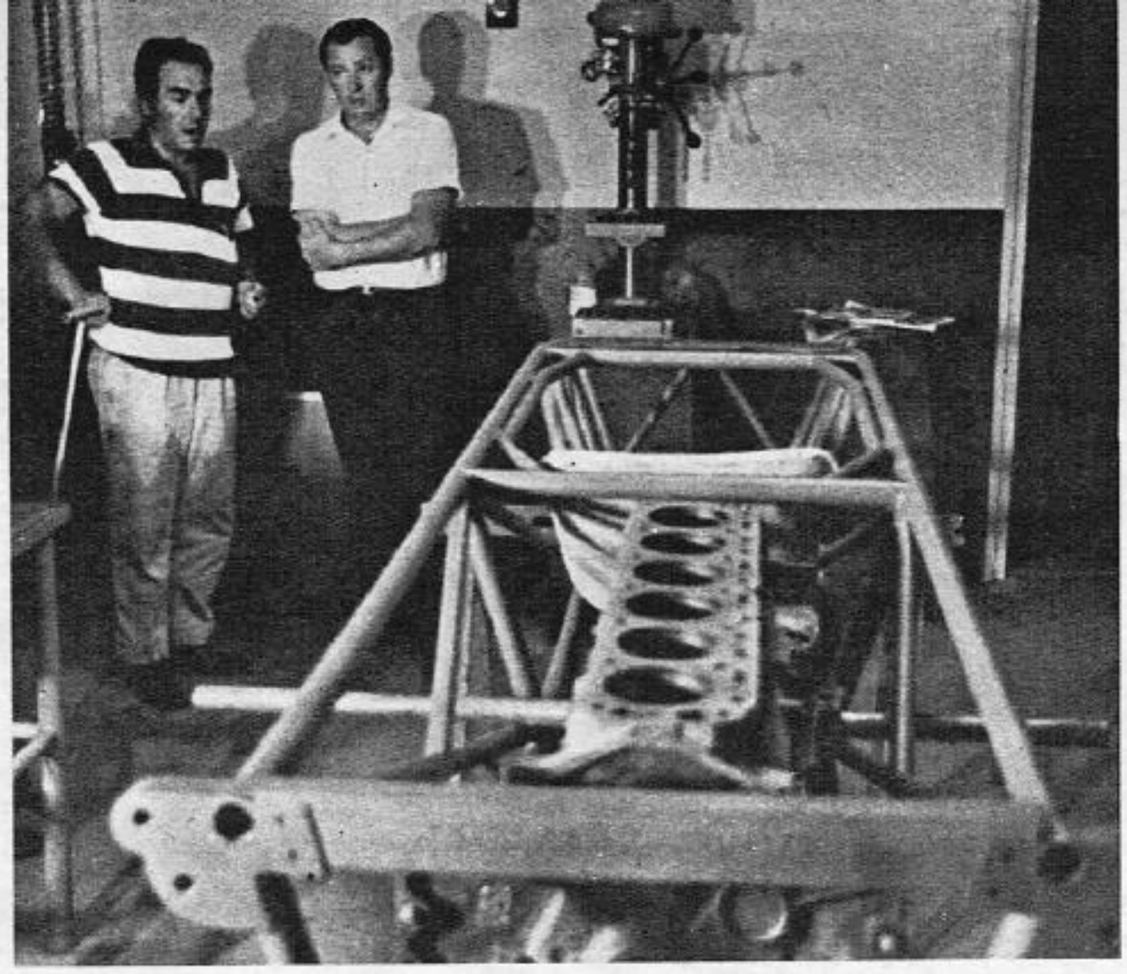
Montal. El piloto oficial, Felipe Lehman. El auto medirá entre ejes 2,40. El radiador nos lo provee Pron de Rafaela. Los que trabajan en la construcción del auto son todos "honorarios", pero a pesar de ello, la fe y el entusiasmo que tiene esta muchachada macanuda que me rodea, es enorme. El grupo de "laburantes" está integrado por Felipe Lehman, Juan C. Colusi, Edgardo Gautero y Evelio, Eldo y Rubén Primo, que a pesar del apellido son hermanos y a pesar de ser tres, trabajan por seis."

Como era un poco tarde para seguir indagando sobre fierros, nos volvimos a Santa Fe. Nuestro reportero gráfico, Jorge Díaz, adujo que sentía cierta fatiga y que la hora era un poco inadecuada (las 2 de la mañana) para seguir buscando autos y que el calor, etc. A pesar que no tenía razón conviene estar bien con los fotógrafos (no sea cosa que se desate una huelga por muerte violenta de un fotógrafo cansado). Al otro día temprano reiniciamos nuestra misión.

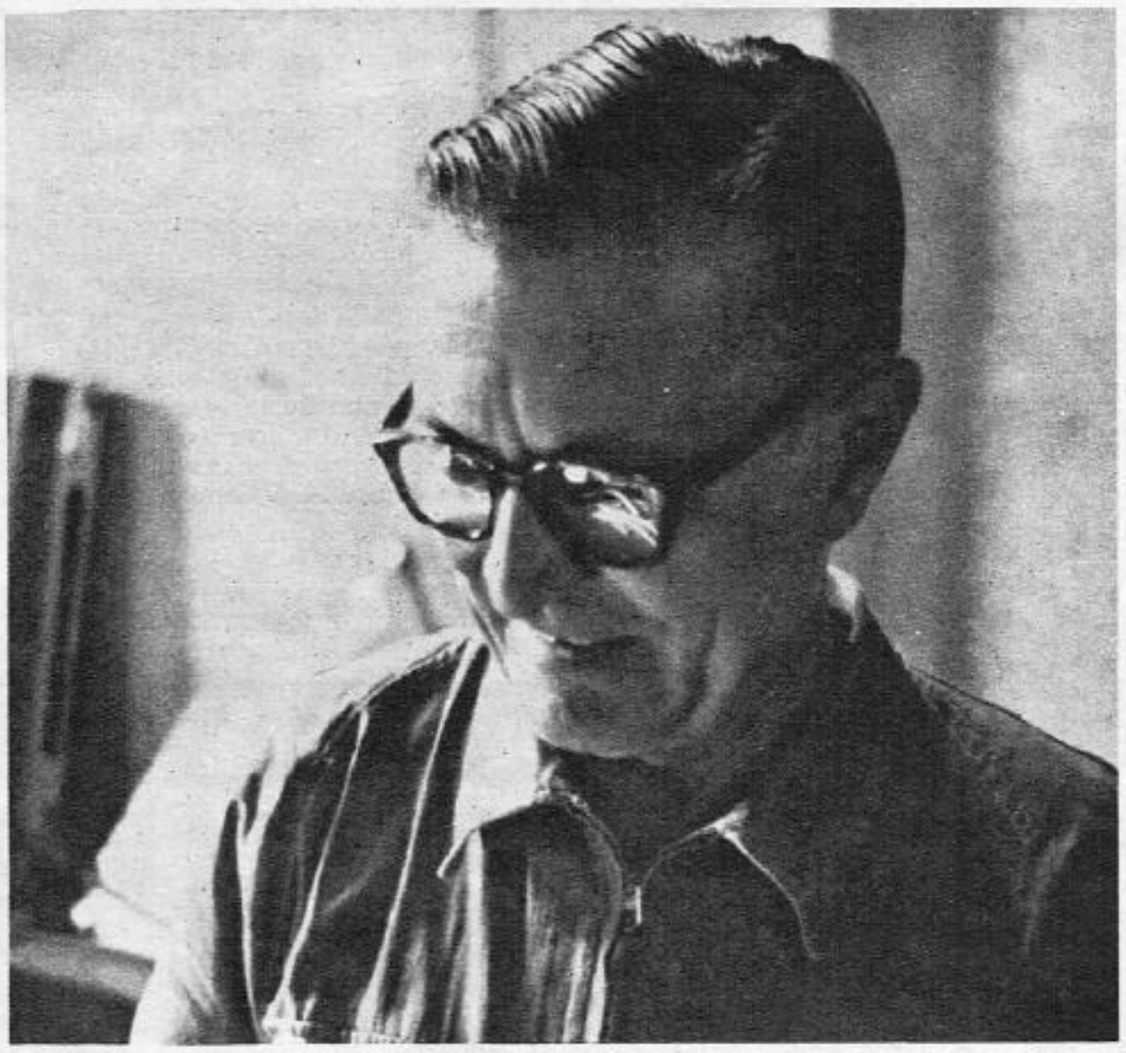
PEÑA "EL ESCAPE"

"El auto era el pistero de Juan Gálvez", nos dice Eduardo Marrazo, preparador del auto que lleva el Nº 46 en el ranking de la Deportiva. "Se lo compramos a su señora viuda. El piloto del auto es Osvaldo Chiarelli, un pichón de 23 años, cuyo defecto máximo es medir 1,94 cms. Es convencional, de motor delantero, al cual se le están efectuando varias modificaciones para adecuarlo a la temporada que se inicia y a la cual hay que salir con todo, ya que este año la Mecánica Nacional pega "el gran salto". La categoría se moderniza y la lucha será sin cuartel. El motor será un Chevrolet Super. La CCGM nos dio el block, la tapa de cigüeñal y las bielas. La caja será Z-F si podemos conseguirla, caso contrario le pondremos una Corvette o Galaxie. Los frenos delanteros serán a disco y los traseros a zapata convencional. El diferencial es de Ford, con suspensión independiente en las cuatro ruedas. Perfect Circle nos dio los aros.

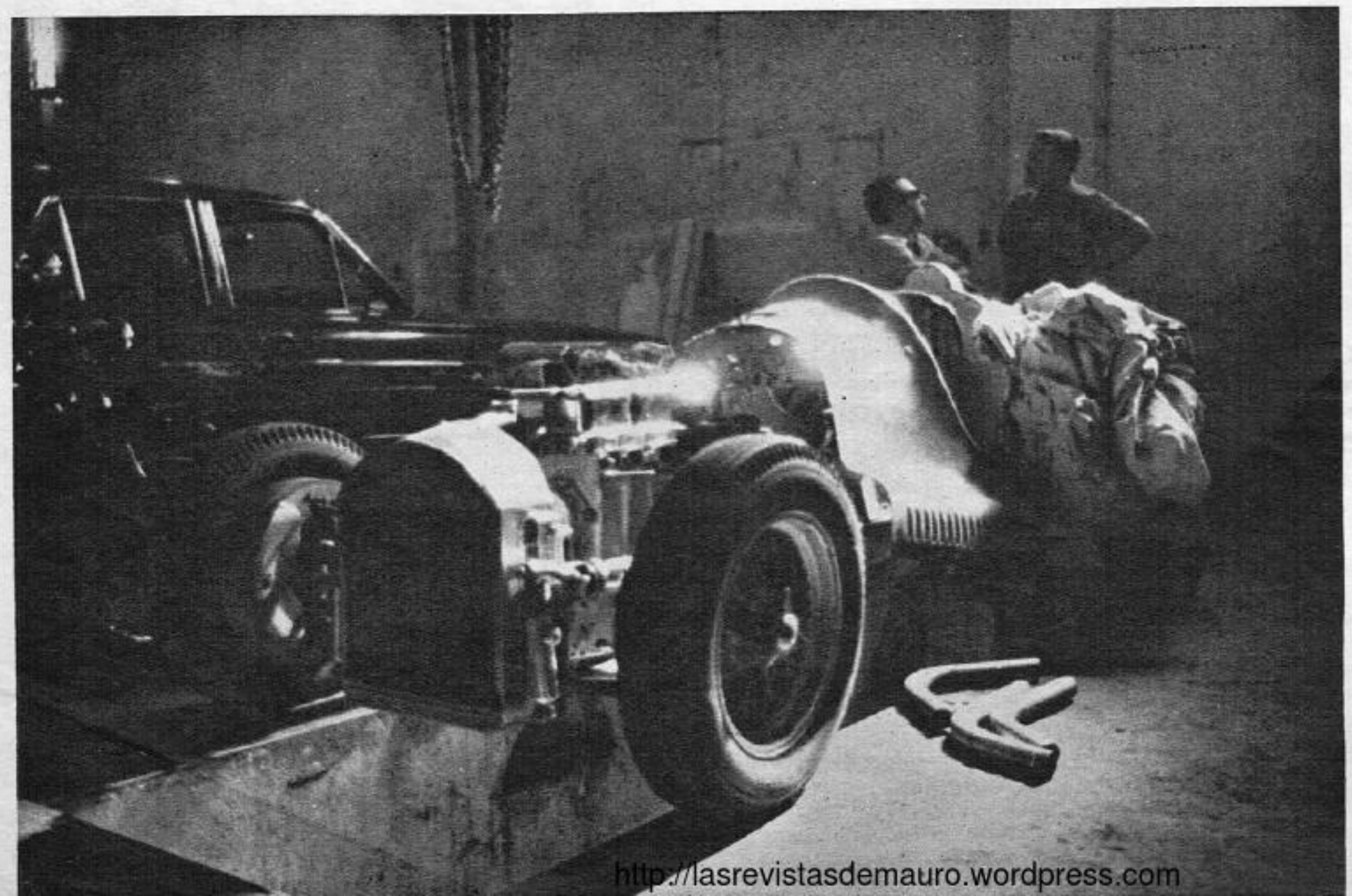
Las cubiertas serán, adelante Dunlop 155 x 380. Atrás, Firestone Super Sport, 710-760-15. La dirección también se modifica; le ponemos Peugeot a cremallera. El auto, después de todas las modificaciones, pesará 720 kilos. Los amortiguadores son Monroe. El tanque antes era de 107 litros, ahora será de 85. El motor estará equipado con 3 Weber. El despegue del suelo es de 14 centímetros. La posición del corredor se bajó y ahora estará bastante acostado. La distancia entre ejes es de 2,40. El radiador es Pron, de Rafaela. El volante es el DKW Fissore. El cárter es seco y la bomba recuperadora de aceite de doble circuito ¡es de un avión DC3!



Don Luis Brosutti: dos primeros puestos en las 500 millas, cuatro segundos y varios terceros. ¿Hace falta más?



El Maserati de don Luis, equipado con un motor 4 IA espera mientras se trabaja sin prisa y sin pausa. ¿Reaparecerá en Rafaela o antes?



Raúl José Cenci y la base de lo que será su futuro F. 1. La prolijidad del chasis salta a la vista. El block del 7 bancadas espera la polenta para impulsar un auto moderno que dará que hablar.

LUIS BROSUTTI

Estar en Santa Fe, y no ir a charlar un rato de fierros con don Luis Brosutti, es para nosotros un sacrilegio. El ganador de dos "Quinientas Millas", varias veces segundo, y muchas más tercero, es una institución dentro de nuestro automovilismo pistero. A los 62 años, muy bien llevados, don Luis no pierde el entusiasmo y sigue trabajando. Nosotros, que somos aprendices a su lado, escuchamos con máxima atención la voz de la experiencia:

"La mecánica avanza día a día. Yo me quedé un poco atrás. Pero en las 500 Millas a lo mejor me prendo. Si no corro yo, el auto igualmente puede estar presente; se lo daré a algún muchacho que tenga condiciones y quiera correr. El auto es un Maserati que llegó al país en el año 47. Fangio corrió con él y ahora está equipado con un motor Chevrolet 4 IA. Yo sé que este motor ha sido ya superado por el 7 bancadas, pero contrariamente a lo que opina la mayoría, que dice que las 500 millas es una carrera difícil, yo digo que es fácil. Lo que pasa es que los muchachos que la corren, salen a matar de entrada y se equivocan. En una carrera que dura casi cinco horas, no hay que correr contra el rival, sino contra el circuito. No se trata de tomar la punta de entrada y darle con todo. Lo principal es mantener el ritmo de marcha durante toda la carrera. Hay que tratar que el puntero no se vaya lejos. Hay que verle siempre la cola y comenzar a apurar cuando se entra en la fase final de la carrera."

Yo he ganado con autos que quizás no tenían mucha velocidad, pero que en ningún momento bajaron la velocidad que yo quise. Es una especie de regularidad, para apretar al final. Ya ve, no es ningún secreto. Sé que en Santa Fe se están construyendo autos nuevos y modernos y me gusta que sea así. Tenemos que mantener el prestigio que supimos lograr desde hace muchos años. Espero que la próxima vez que CORSA llegue a Santa Fe, podamos contar con nuestro propio autódromo, el cual tiene ya visos de realidad. El Automóvil Club Santa Fe está trabajando con mucho ahínco para lograrlo, y si las autoridades provinciales nos dan una mano, lo haremos en el menor tiempo posible, para que los santafecinos contemos en la capital de la provincia con un escenario en el que podamos seguir compitiendo y demostrar que el entusiasmo por nuestra Mecánica Nacional no ha decrecido, sino que se agranda paso a paso."

En el número próximo seguiremos con esta serie de notas sobre Mecánica Nacional en Santa Fe. Es mucho el material que tenemos, pero la tiranía del espacio, hace imposible publicarlo todo en este número. CORSA quiere agradecer al colega Juan Carlos Fornes de la revista "Rugir de Motores", sin cuya colaboración hubiera sido imposible llevarlas a cabo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RALLY: PIEDRA LIBRE PARA MENTES MALDITAS

por *JULIO PEREZ BALBI*

Un ejemplo de lo que es una prueba especial. Este competidor está en plena velocidad libre. Venía viajando parsimoniosamente a marcha de rally y de pronto se encontró con un cartel y sus correspondientes controles. El cartel tenía escrito dos letras: VL. Hasta que no encuentre otro que diga FIN V.L., deberá seguir lo más rápido posible.

No es que impugnemos este deporte que nos gusta mucho. Muy al contrario: las mentes malditas son las de los organizadores que dificultan las pruebas para hacer más interesantes las competencias...

El rally en nuestro país ya dejó de gatear..., pero aún no se afirmaron del todo sus pasos. Nació no hace mucho tiempo. Sus padres fueron gente muy visionaria del C.A.R. y la AAAS, que supieron adecuar el rally a nuestras circunstancias, y el tipo y variedad de automóviles con que contaba nuestra plaza. Le dieron mayor preponderancia a la conjunción piloto-navegante que a la parte mecánica.

Un rally es lisa y llanamente *una competencia de regularidad, con pruebas especiales de tanto en tanto*. Y las pruebas especiales son tramos de velocidad libre, trepadas; pruebas de velocidad en circuito, promedios impuestos, pruebas de aceleración y muchas cosas más que hacen delirar al CORSA que compita en ellas.

Nuestros rallies se diferencian de los europeos en una sola cosa: allá son mucho más exigentes en lo que respecta a pruebas especiales. Los tiempos que se le obliga al competidor a realizar en un determinado tramo, son prácticamente imposibles y las pruebas especiales abundan mucho más que en nuestro país. Hay que andar con el pie en la tabla todo el viaje.

En la Argentina los rallies son muchísimo más leves por dos razones. Primera: para andar rápido en ruta abierta, nosotros tenemos muchas carreras al año, mientras que en las Uropas están prohibidas las carreras en ruta, y por esa misma razón corren los rallies con el tránsito abierto.

Segunda razón: el rally a la criolla es ideal para los que poseen un automóvil al cual le dan un uso pacífico, pero que por diversas razones no pueden competir de lleno en las carreras de turismo. El rally es mucho más barato, ya que no necesita preparación previa del automóvil, ni auxilios, y se puede correr un rally e ir al día siguiente a trabajar o a llevar a la patrona a tomar mate a la Panamericana.

El rally tiene dos tipos diferentes de marcha: tramo de navegación y marcha de rally.

El tramo de navegación es quizá lo más fácil que puede tener un rally (todo depende de la mente maldita de los organizadores, si no que lo digan los que corrieron un rally alguna vez). En este tramo el organizador le da un determinado tiempo al coche para unir dos puntos. El piloto tiene piedra libre para elegir la ruta; este tipo de marcha no tiene controles intermedios de ningún tipo, y si llega al punto de arribo con atraso, queda automáticamente fuera de carrera.

La marcha de rallye es más difícil. El organizador determina un camino y su promedio correspondiente, con controles secretos a lo largo del recorrido, y el corredor que pasa por estos controles con adelanto o atraso, se penaliza proporcionalmente al error cometido.

El rally de Montecarlo y el de los Lagos del Sur en nuestro país, tienen unos tramos de concentración, que no es otra cosa que un tramo de navegación que permite largar el mismo rally desde diferentes puntos. Por ejemplo, el VI Rally Lagos del Sur (se larga dentro de diez días), tiene como cabeceras a Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, Rosario, Mendoz , Resistencia, etc., cabeceras éstas que tienen un punto de concentración común: Santa Rosa (La Pampa).

Las pruebas especiales aparecen cuando uno menos se lo espera, después de una marcha de rally o al arribar a una ciudad de importancia. En Europa se cierra al tránsito una parte del camino para este fin, o se hacen en circuitos especiales, como en Monza para el Rally de los Alpes.

El competidor no se debe olvidar de dos factores que, aunque de relativa importancia, pueden hacer perder un primer puesto en una clasificación: las marchas de rally o tramos de navegación están totalmente de acuerdo con las vigentes disposiciones de tránsito, así que si un competidor se ve sancionado por la policía o el encargado del tránsito correspondiente, el club organizador le carga cualquier cantidad de puntos en contra; y también se hacen acreedores al puntaje en contra los corredores que denoten en su coche guardabarros abollados, faroles rotos o golpes en la carrocería.

Para este asunto llamado rally, existe un aparatito llamado "Speedpilot", que da una clara idea de la especialización que esta variante deportiva del automóvil tomó en Europa. Este instrumento, producto de la fábrica Halda, es un cuenta-metros que trabaja en función de un reloj. Posee una aguja móvil que el navegante pone en la marca de la velocidad promedio que desea establecer, y otra que hasta que no se superpone exactamente a la primera, denota error en el promedio. Si la aguja móvil —que es realmente la que trabaja en función del cuentametros y reloj que este instrumento posee— está ubicada *antes* que la fija, está expresando un atraso en el promedio. Si se encuentra después, determina un adelanto. Este instrumento, que parecería hacer caducar al navegante en sus funciones, no cumple con precisión de segundo su cometido, ya que trabaja con una exactitud de 30 segundos, o sea que las dos agujas pueden estar superpuestas indicando una aparente exactitud de promedio, pero en realidad podría llegar a haber un error de 29 segundos de más o 29 de menos. La exactitud de 30 segundos solamente tiene una razón de ser. En Europa se le da mayor preponderancia a la máquina que a sus conductores; entonces los promedios son casi imposibles de realizar y el atraso alcanza a ser casi hasta de horas.

Pero en nuestro país se corre al segundo; a veces el navegante en tramos de montaña le va cantando el promedio establecido hasta ese instante ¡cada 200 metros!, y gritándole que apure la marcha, y a lo mejor está andando al límite, el pobre, o que aminore. Otra vez esto depende de la mente maldita de los organizadores.

Es decir, que el navegante sigue teniendo más del 50 % de la responsabilidad en la victoria; los Speedpilot todavía siguen brillando por su ausencia y su uso llevaría las de perder frente a un buen acompañante. Por supuesto el Speedpilot y el buen acompañante sería lo ideal, los dos no se pueden equivocar.

Las pruebas especiales se penalizan por el siguiente sistema: supongamos que Anteo Pichetta gana una prueba contra reloj en un circuito. Todos los pilotos que se clasificaron detrás son penalizados de acuerdo a la diferencia que tienen con el referido Pichetta, que no se hizo acreedor a ningún punto en su perjuicio por ser el mejor clasificado. Esto último no resulta muy difícil de imaginar.

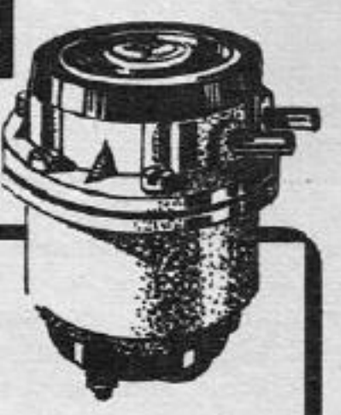
Lamentablemente en la Argentina todavía no se hacen rallies con una clasificación única. Ello lleva un largo estudio del camino para igualar posibilidades entre los automóviles que se producen en nuestro país y los que competirían, siendo de factura foránea. Pero a eso también llegaremos si el rally continúa progresando, gracias a una comparación internacional con los mejores de otros países.



Giráldez-Firpo fueron, casi sin excepciones, los más veloces en las pruebas especiales. Sin embargo, algún accidente y muchos puntos en contra en determinadas zonas, a veces les hacían perder lugar en la clasificación. Fueron los primeros en inscribirse en el Rally Lagos del Sur, que comienza a hacer ruido dentro de pocos días.

INDIANAPOLIS

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA QUE TRIUNFA TAMBIEN EN T. C. !!





Ronchetti, Razzetti y Cía. S. A.

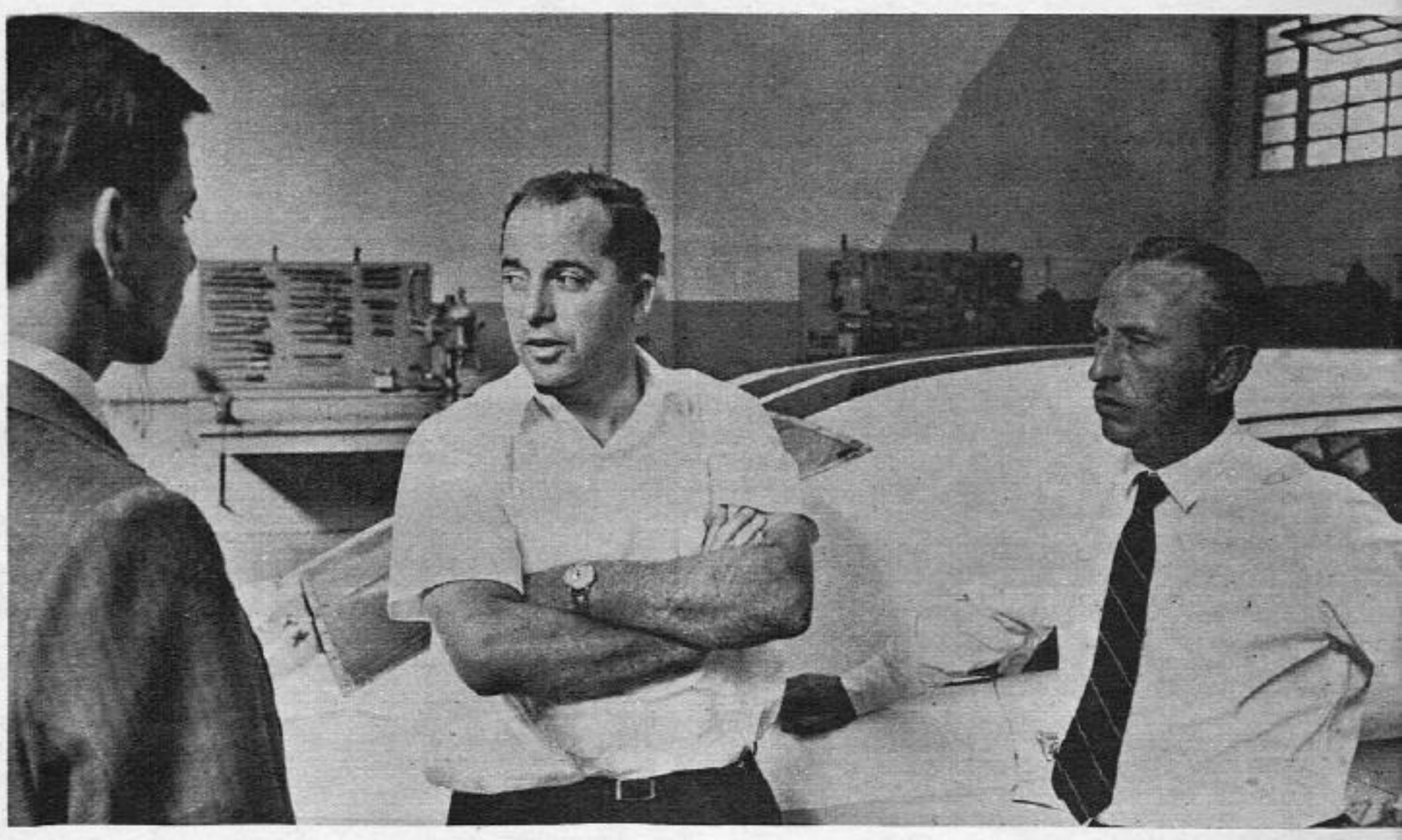
felicita al equipo TORINO por tan auspicioso debút con su resonante triunfo en la carrera disputada en San Pedro y agradece al Dpto. Competición de I. K. A. y al señor Oreste Berta, haber confiado en las bombas eléctricas INDIANAPOLIS, para que fueran parte integrante del coche ganador.

RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S. A.

ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

¿POR QUE NO GANA EL

Extraño: un equipo oficial que no gana carreras. Los responsables de la dirección dan algunas razones. El ingeniero Marqués opina que por lo menos un auto está en perfecto estado de puntero: el nuevo fastback



El ingeniero Marqués en la planta de la Boca donde reposan los cuatro Falcon que se mantienen listos, aunque de momento sólo corran dos. Marqués, y a su izquierda Tomás Landajo de Relaciones Públicas, se apoyan sobre la recién debutada cola fastback del Falcon F-100.

Un día en que los grandes directivos de Ford Detroit resolvieron que la política de GM de no competir no tenía por qué ser la misma que debían seguir ellos, se movilizaron las computadoras, los dólares y la gente, y se metieron de lleno (con los dos pies, como dijo Lee Iacocca, uno de los capos máximos) en esto de las carreras de autos.

Se empezó lógicamente en USA y se siguió en todo el mundo por medio de los representantes o fábricas locales. De tal forma, casi no debe haber categoría en el mundo donde un producto Ford no se encuentre entre los autos con números pintados y las rayas deportivas, que impuso precisamente Ford en sus prototipos GT y que extendieron, también como plaga, entre todos los autos cuyos dueños tienen pretensiones deportivas.

Le Mans, Indianápolis, Stock cars, Hot-rods, cualquier cosa se llenó de los potentes V8 **made in Ford.** En Argentina, por supuesto, se eligió el TC. Pero se comenzó con el seis cilindros que equipa al Falcon de fábrica. Los resultados fueron buenos, además de la posición algo demagógica y simpática para el público de dar un litro de ventaja en la cilindrada. Luego, la necesidad de aumentar la velocidad de los autos, la imagen que tiene la gente del Ford como auto de ocho cilindros y la posibilidad siempre existente de vender el Falcon con motor V8, decidió a los responsables del equipo oficial a cambiar el seis cilindros por el popular "efeshien". El problema fue que para todos los que en cualquier café o en los asados del camino, hablan "con autoridad" de las alegrías y desventuras del TC, automáticamente el equipo Ford pasó a la categoría de ganador obligado. Cosa que por otro lado era totalmente cierta, o al menos así podía suponerse. Pero los autos no eran veloces como los punteros, o bien se rompían, o bien llegaban, pero con fallas que inevitablemente los relegaban. Y los fanas pueden disculpar que Emiliozzi se pase un año experimentando con su nuevo motor, pero no perdonan que a un equipo oficial le suceda lo mismo. (Nosotros, buitres siempre ávidos, tampoco). Sin embargo el hecho irrefutable es que el equipo Ford es probablemente el único team oficial de carreras del mundo que no gana ni siquiera esporádicamente. Y alguna explicación existe cuando las cosas se repiten a menudo. Para colmo, luego aparece Cabalén con su Falcon F-100 y corre dos carreras: Mercedes y el Gran Premio, segundo en este último en una actuación brillante. Las polémicas se avivan. Con el fin de la temporada '66 se dice que Alzaga no corre más, que se fue del equipo, que sí, que no, y a la Parrala le gusta el vino.



La oficina de Relaciones Públicas en la planta de Pacheco. Desde allí se dirige toda la actividad del equipo oficial.

El Falcon de Atilio Viale en San Pedro. Viale tenía al principio un poco de desconfianza al F-100 por la diferencia de peso con el seis cilindros que manejaba antes. Por supuesto como excelente piloto, se adecuó en seguida.



Llega la temporada '67. El programa depende siempre del Departamento de Relaciones Públicas, con el Dr. Navarro Monzó en primer lugar. Son los que dirigen la actuación de los autos en las diferentes carreras y los que guían toda la política del equipo, no sólo en el aspecto promoción sino también en cuanto a todas las experiencias de orden técnico que sugiere pero no decide el ingeniero Marqués. Aparentemente la imagen de auto de calle que se quiere mantener por ser un auto de fábrica, les impide innovar o reformar ciertas cosas que pueden hacer los particulares. Eso es lo que declaran en Pacheco, pero en forma algo paradójica, el auto de Estéfano salió con su nueva cola fastback en la carrera de San Pedro, lo que diluye un poco la apariencia normal del auto (y no tiene mucho sentido modificar la cola y no la trompa si ambas cosas pueden dar resultados positivos). Pero en Ford responden que prefieren experimentar en lo posible con los elementos normales y de fabricación nacional. La duda es si se debe estar seguro de ganar, aunque se utilicen todos los elementos que permite la reglamentación, o si se debe experimentar con lo menos extraño posible y esperar mucho más tiempo a obtener resultados halagadores. En Ford responden que se inclinan por la segunda de las dos alternativas: "No nos importa perder ni que se nos critique mientras estemos seguros de seguir el plan trazado" —declara Navarro Monzó. "No pensamos cambiar por el momento es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EQUIPO FORD ?

por GERMAN R. SOPEÑA

Fotos: OSVALDO DUBINI

ta forma de hacer las cosas, ni nos preocupa mayormente divulgar por qué las hacemos así ni explicar por qué no ganamos en seguida. Si nos preguntan, como en este caso, respondemos. . ."

La gente de Pacheco insiste en recordar que les sería muy fácil recurrir a la ayuda de Holman y Moody, grandes preparadores de Ford en USA o a la de Alan Mann, del team Ford en Inglaterra o a cualquier especialista de las divisiones extranjeras de Ford: pero prefieren hacer todo en el país y aplicar las experiencias obtenidas en el Falcon argentino. Como actitud, perfecta, pero en cambio estamos en desacuerdo al sostener que, aún haciendo todo aquí, se pueden conseguir autos de estricta calidad de punteros, y más con dos años y pico que tiene el equipo oficial Ford.

Serenamente Relaciones Públicas cree que para fin de la Temporada, y para el Gran Premio en especial, los autos estarán en clara condición de favoritos, en un mismo nivel al que hoy están los autos primeros de la categoría. Reconocen, sin embargo, que para los pilotos puede ser un poco molesto el tener que competir con un auto menos veloz y tener que rendir las experiencias que obtienen, o no disfrutar de la independencia de un piloto de fábrica. (¿En alguna de estas razones puede estar el aparente alejamiento de Alzaga?.) Pero de cualquier manera Nasif se siente profesional, y actúa disciplinadamente mientras Viale agrega a su excelente calidad conductiva, conocimientos de mecánica y una gran sensibilidad para encontrar fallas o sugerir mejoras. Así lo dicen en fáfrica donde se manifiestan también algo sorprendidos por el entusiasmo de Viale, que va casi todos los días a tomar contacto con los autos y estar en todo. En nuestra opinión es la mejor carta de Ford.

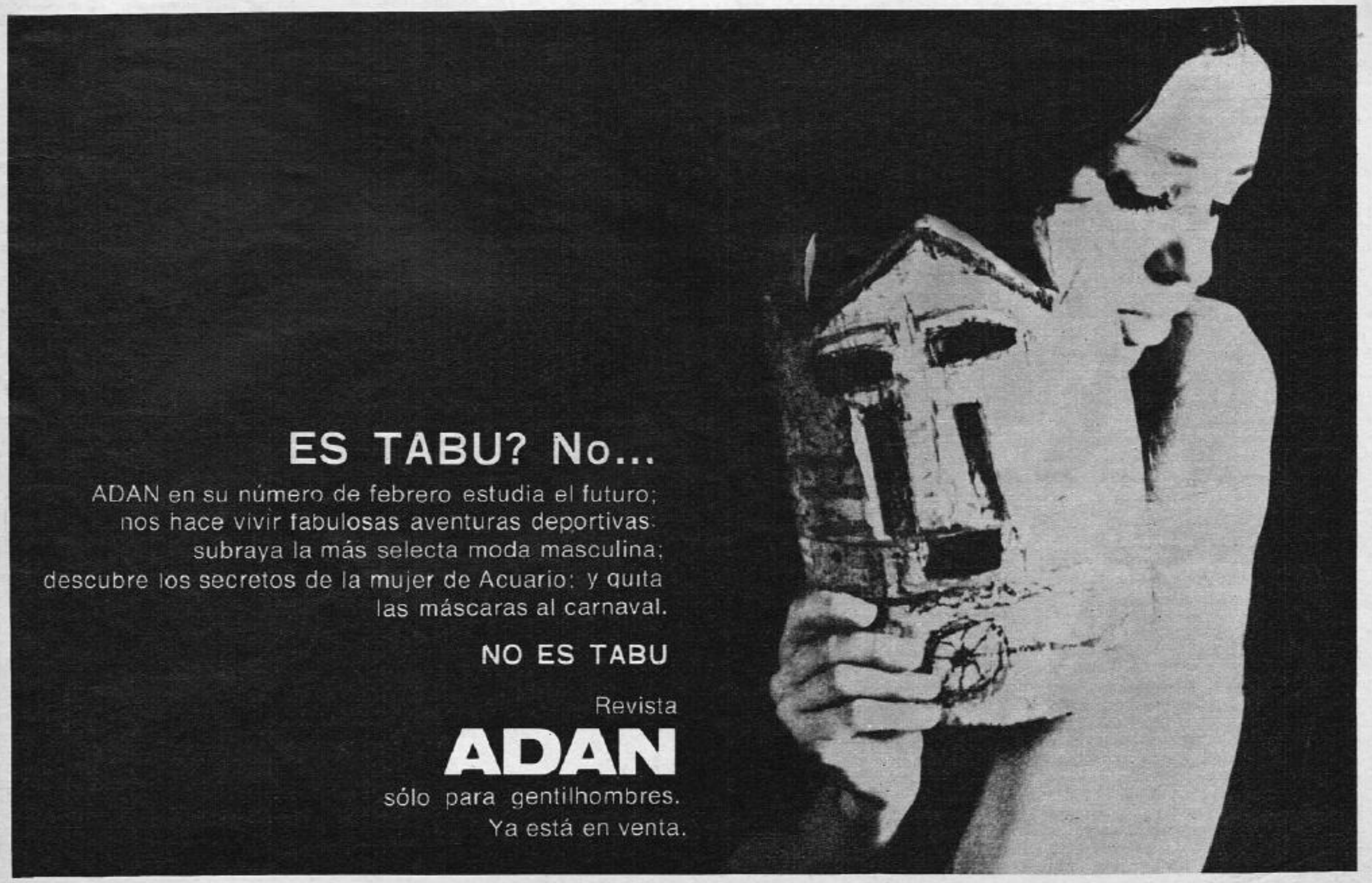
En el plazo entre domingo y domingo los autos quedan en la planta de la Boca, donde el ingeniero Marqués, con cuatro mecánicos, trabajan en ellos.

Quizás muchas respuestas se encuentren en cierto desentendimiento que puede haber entre quienes hacen y quienes dirigen los autos. En Pacheco hablan de 270 HP en el V8 292, mientras Marqués declara 240 HP reales en los F-100. Además Marqués sostiene firmemetne que el auto de Nasif sí es de los más veloces de TC y que aunque muchos no lo crean, él asegura los beneficios obtenidos con la cola fastback. "Con el torquímetro que se conecta al cardán, efectuamos las pruebas correspondientes en los dos F-100, el fastback y el otro, y obtenemos las respectivas curvas de potencia. Si bien se descompuso el torquímetro sin terminar las pruebas puedo asegurar que es mayor el rendimiento del fastback." Traduciendo: no es que el fatback tenga más potencia sino que para la misma velocidad que el común utiliza menos HP. En consecuencia tiene más velocidad final.

"La gran desventaja —dice Marqués— es conservar la línea de la trompa original, pero eso depende de mí, pasamos al V8 un poco sin previo aviso, y el problema fundamental fue resolver la gran diferencia de peso. Sin embargo, estamos bastante bien: 53 % y 47 % sobre el eje delantero y trasero respectivamente. Tenemos en experimentación una nueva cabeza de cilindros, las del Ford 289 pulgadas (Mustang). El auto se tiene bien, no hemos agotado todavía, no mucho menos, las posibilidades en el orden aerodinámico y de potencia y también podríamos reducir un poco el peso. Los autos son un poco pesados; 1700 kilos más o menos con 220 litros de nafta."

Marqués tiene confianza, y aun con la gran competencia de este momento, cree que ganar puede ser una realidad a corto plazo. Los Falcon V8 del equipo se lo deben a los incontables entusiastas de la marca.

Necochea, a donde casi seguramente irán, será una carrera magnífica para demostrar el verdadero potencial de los autos oficiales. Veremos, entonces, qué pasará en la ciudad balnearia.



CORREO CORSA

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

MAS GENERALES DE LA LEY

Vuelta a las contestaciones en masa. Nuestros lectores parecen ponerse de acuerdo y preguntan las mismas cosas acerca de los mismos temas. A Jorge Osvaldo Toledo de Arroyito-Cba. le aclaramos que CORSA se vende exclusivamente en la calle, no hay suscripciones. El calendario de 1967 fue publicado, completo, en el Nº 39 de CORSA; puede obtenerlo en RYELA, Piedras 113, Capital.

A Alberto Rubén Suárez, de Rancagua-BA lo decepcionaremos, ya que no existen distintivos de CORSA. Las estadísticas que pide han sido publicadas en las páginas de la revista en las notas previas al GP de TC. A Atilio Colasso debemos repetirle lo que estamos tratando de hacer entender a nuestros lectores. No se trata de polemizar sobre Ford, Chevrolet o cualquier otra marca. No importa la marca que gana. Quizás no importe en última instancia el hombre que resulte triunfante. Nada debe estar por encima de la faz deportiva, del progreso de la categoría que dicen amar, de la evolución lógica de nuestra expresión más popular del automovilismo de carreras. Si tienen tiempo libre para escribir cartas insultando a los partidarios de las marcas "rivales" ¿por qué no lo usan para estimular, en alguna forma al piloto preferido, para trabajar por el bien del TC en general?

CORSA es algo vivo, dinámico, palpitante. Mientras escribimos estas líneas recibimos la siempre grata visita de dos amigos: Luis María Iglesias y Roberto Jorge Cella, de "Anexo J '67" de Juan B. Justo 4300, Capital. Han leído las innumerables respuestas en CORREO a los lectores que solicitan calcomanías de CORSA y decidieron darle un corte definitivo al problema. Simplemente HICIERON las calcomanías y las ponen a disposición de todos los legítimos CORSAS que sólo tienen que pasar a retirarlas por el local de Juan B. Justo 4300. De modo que tomen buena nota de la dirección, vayan y pregunten por alguno de los nombrados más arriba. Digan que los mandamos nosotros...

QUISIERA SABER

De "Fuerza CORSA", Tandil - B. A.

1) ¿Qué velocidad desarrolla el Fiat 1500 con gomas Pirelli Cinturato (cuántos kilómetros por hora más que con gomas comunes)?

R.: Las cubiertas influyen en la velocidad de acuerdo al diámetro. Si usted pone cubiertas de mayor tamaño, tendrá menos pique y más velocidad máxima. Si pone Cinturato de la misma medida, tal vez haya una despreciable diferencia de diámetro que no ha de influir en forma categórica en la velocidad final. La ventaja de las cubiertas especiales está en la mejor tenida, la menor deriva y un buen agarre en piso mojado o difícil lo que se traduce en más velocidad pero por mejor adherencia. Sobre todo en curvas rápidas, que usted verá que puede tomarlas más fuertes que antes. Son más resistentes, por lo que se reduce el peligro de reventones y se alarga la vida útil.

2) ¿Qué escape creen conveniente para que se desahogue mejor el motor?

R.: Evidentemente, el mejor es el original de fábrica. Hay escapes especiales que usted podrá elegir en los comercios de nuestros avisadores.

3) ¿Cuál sería la velocidad ideal en cada marcha para que, sin pasarlo de vueltas, se aproveche mejor el motor? Todo eso en una carrera con Fiat 1500 y motor standard.

R.: De nuevo vamos a las contestaciones categóricas pretendidas por los lectores: no se puede hablar de régimen ideal si no es circuito por circuito Lo que es ideal acá, puede no serlo allá. La mejor manera de picar en la largada depende a cuántos metros esté la primera curva y qué tipo de curva sea. La salida de una curva en circuito no es igual a la salida en una carrera en ruta. Y, además, no hay dos estilos de manejo ni dos autos idénticos.

CARTA A UN FANA TRANSTORNADO

De Carlos Ricardo Espósito, Lanús Oeste - B. A.

Como CORSA sano me veo obligado a escribirle a un CORSA enfermo.

En CORSA Nº 43, el señor Anselmo Mayo dice que los fana del chivo hablan de envidia; él, ¿por qué habla? (¡porque el aire es gratis, por eso!).

Por lo que veo, él tampoco leyó la historia de los Grandes Premios, ni leyó la historia del Chueco, la de Marimón, Peduzzi y otros.

El dice que nosotros no agarramos una (yo creo que Emiliozzi, el año pasado, tampoco) y yo le pregunto a ese señor si las cinco que se peló la Coloradita de Balcarce las ganó con un F-100 y cuándo un F-100 ganó cinco carreras seguidas... ¿eh?

¿Para qué le sirvieron a Galbato los 210,699 km/h. si después no agarró una ni a remolque?

Como último favor, le pido a ese señor que este año prepare unas cuantas anclas; va a ser la única manera que nos puedan parar. Y mientras las prepara, hágase revisar por un médico porque a usted lo enfermó el resultado del Campeonato de 1966 y el del Gran Premio de TC.

Y ya me olvidaba de desearles mejor suerte este año porque si corren la misma del año pasado, les acompaño en el sentimiento desde ahora.

Hasta la próxima y gracias. ¡ARRIBA CHIVO!

R.: Nuevamente debemos aclarar que ya el lector que remite esta carta nos la envía con título pidiendo su publicación. CORSA, poco amiga de este tipo de polémica tan agresiva, la publica en la esperanza que sirva de ejemplo de cartas que NO DEBEN escribir. No por la carta en sí, sino porque creemos que el señor Mayo y el señor Espósito podrían buscar puntos de coincidencia (que los hay) en lugar de discutir un tema que es más viejo que... Por otra parte, deben estar los dos llorando, ya que en la primera fecha de 1967 no ganaron ni unos ni otros lo cual no significa que sean dos malas marcas. Si utilizan ese entusiasmo para trabajar en bien del TC con colaboración efectiva, críticas constructivas y bien intencionadas, observaciones oportunas o consultas que puedan interesar a todos, bienvenidas sus cartas al CORREO CORSA; de continuar como ahora, lamentamos no poder publicar más sus quejas y ataques, ya que estas páginas deben ser de UTILIDAD para los lectores en general. Vaya esta vez como ejemplo de una cosa que está mal. Estamos seguros que ambos son de los que, cuando alguien les dice algo, saltan indignados gritando: "¡¿FANATICO YO?!"

ACEITE FRIO, MOTOR CONTENTO

De firma ilegible, Cañada Rosquín.

1) ¿Dónde puedo conseguir las Cinturato CN 72, las Michelin asimétricas, las Firestone Super Sport Indy o alguna cubierta de competición de la Good-Year?

R.: Deberá usted dirigirse directamente al departamento de comercialización y/o ventas de las fábricas o al de competición, en caso de que alguna de ellas lo tuviera. En la mayoría de los casos, las cubiertas que salen de lo común son importadas por la firma fabricante en el país o por algún comerciante con medios para hacerlo. Ellos podrán informarlo mejor acerca de cómo o dónde conseguirlas. En PARABRISAS se publicará, en breve, una nota muy completa sobre el tema. Las direcciones de los fabricantes son las siguientes: Pirelli: 25 de Mayo 444, Capital; Michelin Argentina: Cochabamba 176, Capital; Firestone de la Argentina: Chile 301, Capital y Goodyear Neumáticos S. A.: Ing. Huergo 1039, Capital. Estas direcciones figuran, seguramente, en la guía de teléfonos de Buenos Aires, de donde puede usted obtener los números telefónicos si prefiere consultar de ese modo.

2) ¿Cuántos amperes tiene que cargar normalmente el dínamo o el alternador para que no queme la bobina?

R.: Cada coche tiene un régimen de carga diferente, aunque un valor bastante común está en los 30 Amp/h. en régimen de marcha. La bobina no tiene nada que ver con la carga de la batería o el alternador o dínamo.

3) ¿Qué temperatura de aceite pone en peligro el motor?

R.: Depende del motor, del aceite que se usa y del uso que se le da al vehículo. No se puede hablar en términos absolutos de UNA temperatura peligrosa.

4) ¿De qué puede provenir una alta temperatura de aceite y qué puede causar?

R.: Las causas de que el aceite se caliente demasiado pueden ser muchas; orificios de circulación tapados, conductos obstruidos que hacen elevar la presión de la bomba, conducto de respiración del cárter tapado, problemas con el filtro, falta de aceite, etcétera. Al calentarse, el lubricante pierde viscosidad y por ende poder de lubricación de modo que las consecuencias pueden ser muchas aunque generalmente es una sola: un prolijo conjunto de casquillos fundidos. De modo que hay que cuidar, incluso, el sistema de refrigeración del motor ya que al aumentar excesivamente la temperatura del block se elevará, automáticamente, la del aceite.

5) ¿A cuántos grados centígrados hierve el aceite?

R.: Nuevamente: depende del tipo de aceite y de los componentes principales, aditivos, etc. Está muy por encima de los 110ºC ya que hay algunos motores de competición que usan esa temperatura como normal.

PREGUNTAS, OH TC!

De Ricardo N. García, Tornquist, B. A.

1) ¿Qué velocidad máxima puede desarrollar un Valiant VI?

R.: Realmente debe ser un error de su parte. El Valiant VI no se fabrica todavía. Los tres Valiant testeados por PARABRISAS rindieron las siguientes velocidades máximas: Valiant V-200: 155 km/h; Valiant III: 150,6 km/h; Valiant IV-GT: 162 km/h.

2) ¿Dónde puedo pedir calcomanías de la ACTC?

R.: En la ACTC, Bogotá 196, Capital.

3) ¿Cuántas carreras ganadas tienen los siguientes pilotos: Dante Emiliozzi, Jorge Cupeiro, Juan M. Bordeu, Eduardo Casá, Marcos Ciani y Daniel Musso?

R.: La compilación de datos necesaria para contestar esta pregunta escapa a las posibilidades de esta sección. Le rogamos disculpe esta omisión pero quedamos en deuda con usted. En alguna nota sobre TC quizás aparezca el historial de estos pilotos.

4) ¿Qué velocidad máxima le fue cronometrada a Dante Emiliozzi con la Galera y el motor F-100, en algún tramo?

R.: Alrededor de los 236 km/h.



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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 891657

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

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

Otro de los que piensan adoptar la nueva corriente modernizadora del TC es el piloto de Villa María Mario Tarducci, quien ya encargó al ingeniero Pronello la construcción de un auto totalmente nuevo, que será teóricamente revolucionario. Durante la presente temporada y hasta tanto no cuente con la nueva unidad, seguirá interviniendo con la cupé habitual.

Armando José Ríos ha decidido también dar paso al Gran Turismo en su vieja cupé, y aprovechar así las ventajas que proporciona la aerodinámica. Juan Carlos Pérez es el encargado de modificar la cola y trompa del Chevrolet, con el asesoramiento técnico de Baufer. Esperemos que una vez terminado cambie la racha de Ríos.

El popular "Lito" Galluzzi, director de equipo de Andrea Vianinni durante la pasada temporada internacional de F-3, sigue a la espera de su TC Gran Turismo, con el que incursionará en la categoría. Los trabajos están bastante adelantados. En lo que respecta a la carrocería, el encargado de darle forma es Baufer, quien ya le está dando los últimos toques.

En cuanto al grupo propulsor, que será un Fiat 2300, se le están terminando de hacer las modificaciones del caso (pichicatas) en el taller de Sergi.

Jim Paschal, estableciendo un nuevo récord para la competencia, se impuso en las 300 millas de Daytona, prueba reservada para automóviles deportivos de fábrica. Paschal, que piloteó un Plymouth 1964, triunfó por tres segundos de diferencia sobre Paul Goldsmith de Indiana, que llegó en segundo lugar, luego de mantener un duelo intenso en las diez últimas vueltas. El promedio récord establecido por el ganador fue de 237,100 km/h, empleando un tiempo de 2h 01m 28s para recorrer las 300 millas. Tercero se clasificó Freddie Fryar, de Tennessee, al comando de un Ford 1964.

El ganador obtuvo como premio la suma de 7.500 dólares.

Se encuentra en estudio el proyecto de realizar el rallye automovilístico más largo del mundo. El recorrido total sería de aproximadamente diez mil kilómetros. Las cabeceras principales, Madrid y Moscú. Y el itinerario abarcaría además varios países de Europa. Partiendo de Madrid, llegarían a París vía Barcelona, para luego dirigirse a Berlín y de allí a través de la cortina de hierro por Polonia. De llegar a concretarse la idea, éste sería el rallye más largo que hasta el momento se hubiera disputado en el mundo. Indudablemente los organizadores se habrán inspirado en la película "La carrera del siglo".

Nos visitó una delegación de la recientemente creada "Asociación Entrerriana Clubs Automovilísticos" (A.E.C.A.), trayéndonos sus inquietudes y proyectos. Fundada el 8 de enero de este año, la A.E.C.A. tiene su sede en Bernardo de Irigoyen 289, en Concordia (Entre Ríos) y su teléfono es 1854. No mantienen, aún, relaciones con la Comisión Deportiva Automovilística y se hallan abocados a la organización de un Campeonato Zonal, de cuyas fechas iremos informando en nuestro Calendario. Disputarán competencias de Categoría Turismo, respetando el Anexo J, pero sin exigir la homologación, a fin de permitir la intervención de los numerosos Torino, Fiat 1500 Coupé y otros flamantes ejemplares que se escapan hasta esos pagos para, en algunos casos, competir de incógnito sin que los padres de los pilotos lo sospechen. ¡Cuántos comenzaron así! Las cuatro Categorías en que se dividen las máquinas participantes son: A) hasta 750 cc; B) hasta 1150 cc; C) hasta 1700 cc, y D) de 1701 en adelante.

En este año tratarán de poner en orden el panorama local y comenzarán las conversaciones con la Deportiva, a fin de adecuar su acción a los requisitos de la entidad rectora del automovilismo nacional.

Auguramos a la A.E.C.A. el mayor de los éxitos y quedamos a la espera de noticias acerca de las competencias a disputarse por el Zonal entrerriano, confiando en que el esfuerzo de este grupo de gente sea imitado en todo el interior del país.

La máquina que comenzara a construir Santiago Luján Saigós antes de sufrir el accidente en el que perdiera la vida, está siendo terminada en los talleres de San Antonio de Areco. "La Novia" —tal es el apodo con que se bautizó a la cupé— será conducida por Rolo Alzaga, quien fuera compañero de equipo además de gran amigo del malogrado Saigós.



CORSA BAHCO

Este año hay un cambio en la distribución de las cajas BAHCO para premiar a los acompañantes de TC. En cada carrera después de la primera, el premio corresponderá al mejor clasificado de los acompañantes que no haya ganado una caja Bahco este año. Si una carrera, el acompañante del ganador ya hubiera obtenido previamente una caja Bahco como premio, le tocará al acompañante del segundo, o en caso necesario el tercero, el cuarto, etc. Pero el premio es al acompañante, de modo que si un corredor cambia de acompañante y gana otra vez, el nuevo acompañante también podrá ganar una caja Bahco.

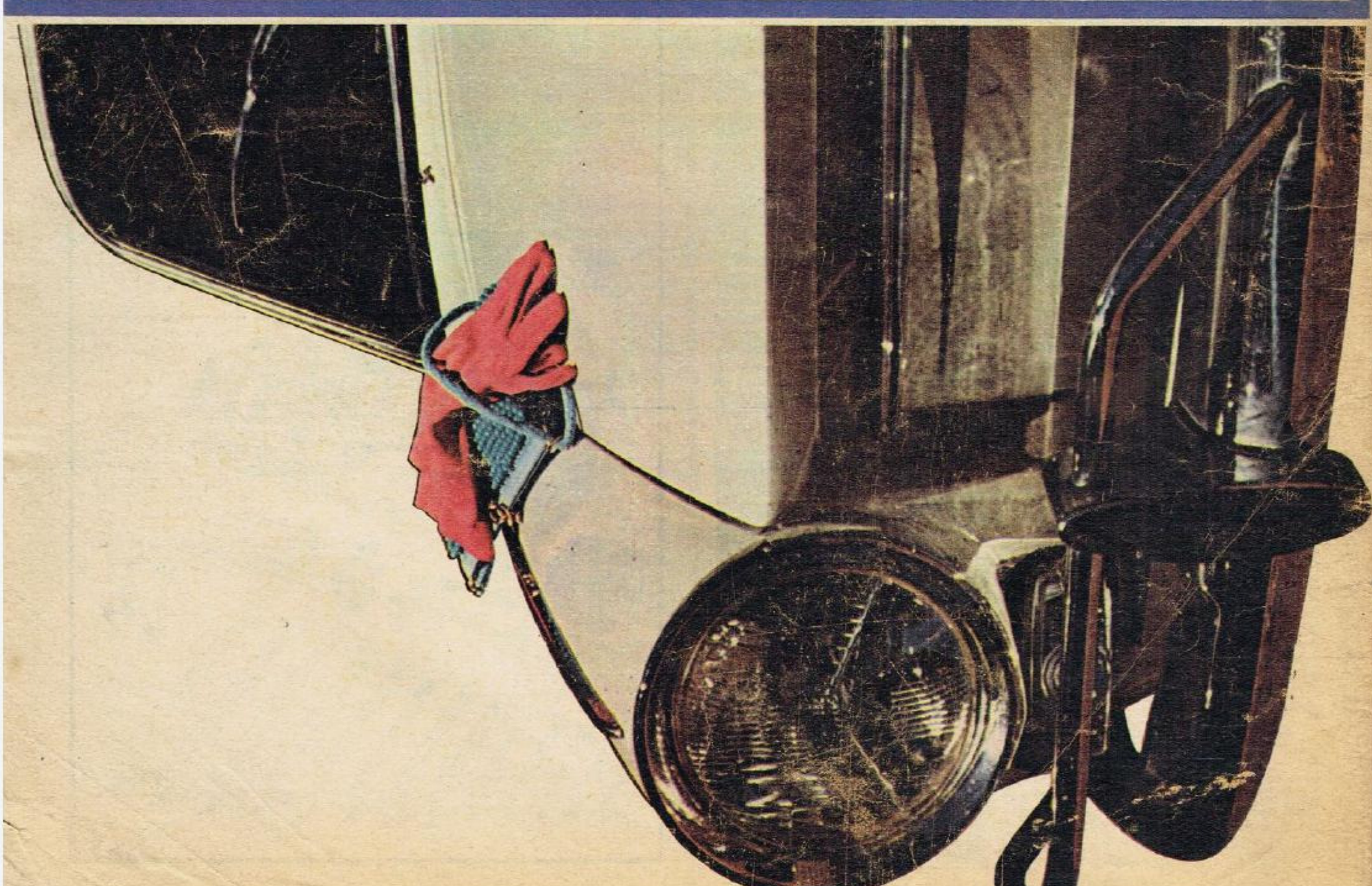


Con más "pique" que nunca apareció "PARABRISAS" de marzo. Cargue sus "baterías" con estos artículos de formidable interés: Historia del Cadillac, Corrientes Porá, Cómo atender su Peugeot, Ciudad de La Plata, y el Test del Fiat 800. Después "arranque" con estas notas "de primera": Así es México y ¿Qué pasará con el TC? Y luego siga a toda velocidad con sus extraordinarias secciones habituales.

Parabrisas

de marzo está en venta. Estaciónese en su quiosco habitual y cómprela!





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com