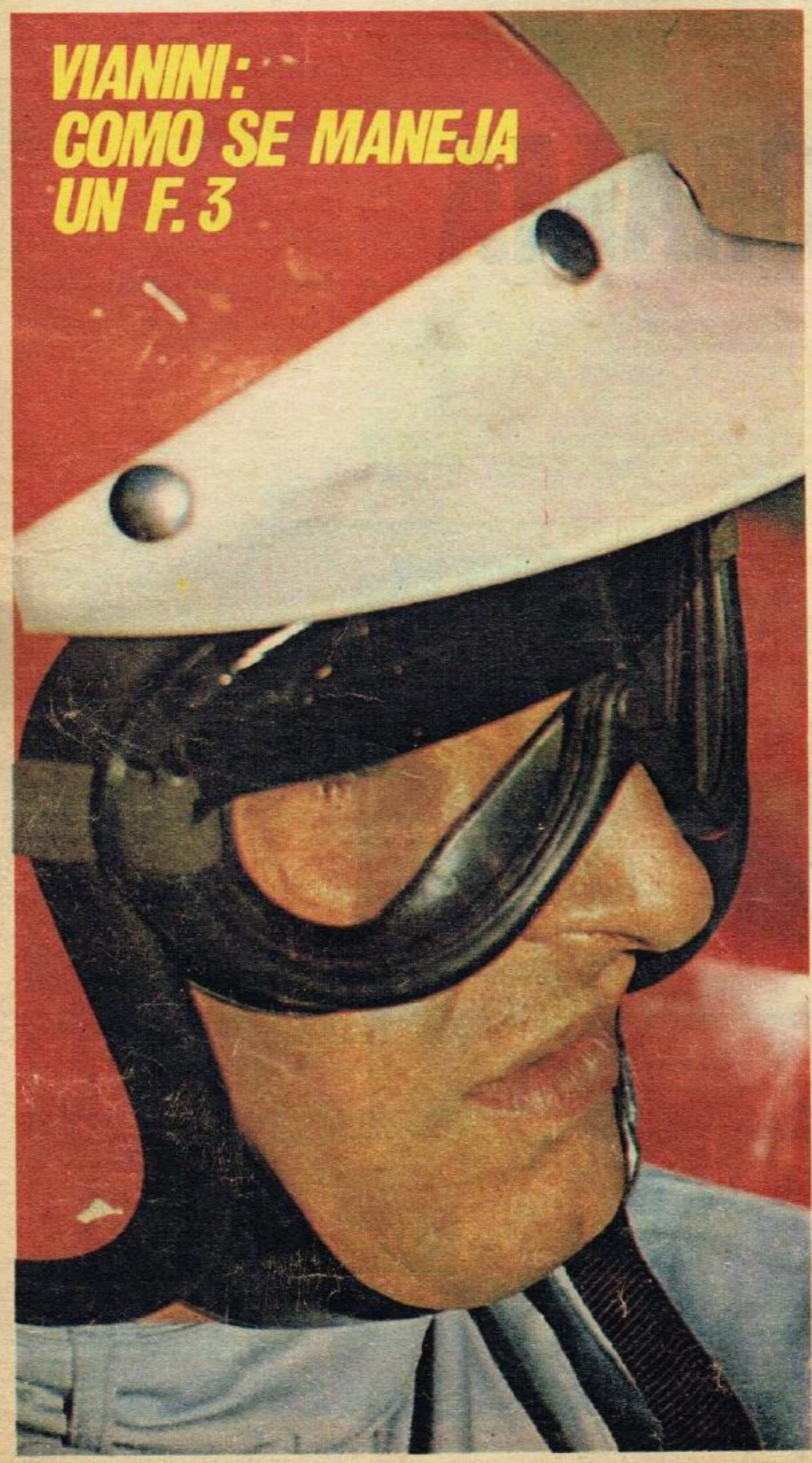
Las revistas de Mauro

N° 42 - FEBRERO 7 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 50.-

Parabrisas

CORSA



VIANINI: COMO SE MANEJA UN F.3

CORDOBA: UN AERODROMO PARA MATRA, LA TERCERA PARA BELTOISE

(pag. 7)

TC 1967 PARA LOS EMILIOZZI

(pág. 19)

EL TECNO: UNA PROMESA A CORTO PLAZO

(pág. 16)

suramericana

ARCO DE TRIUNFO

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

PANORAMA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

Director: RONALD HANSEN

Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI

Redactor Principal: CARLOS M. THIERY

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

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

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

Edición mensual Parabrisas

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

Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.

Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).

Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.

Servicios del exterior: PARIS-MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO

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

Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROGEN

Coordinador: LUIS SOLER CAMINO

Jefe Talleres: ROBERTO LEONE

Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA

Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

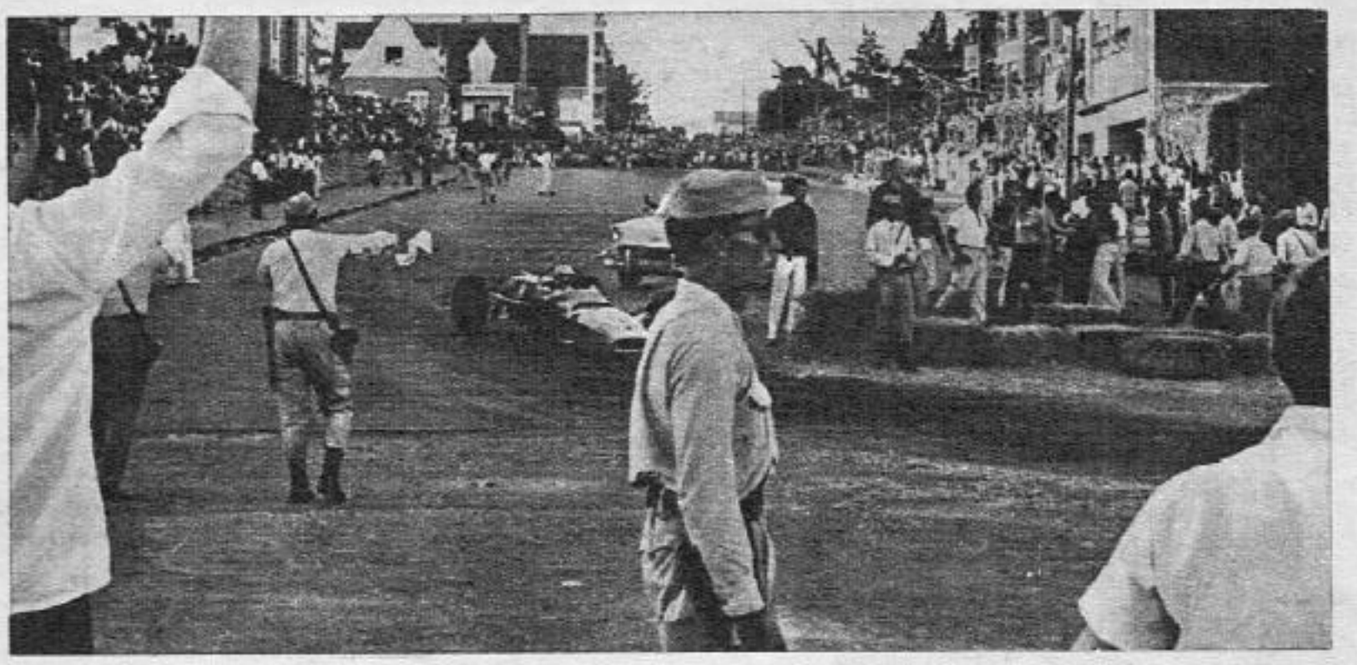
Departamento Fotográfico

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 prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativos 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.

EDITORIAL



DESPUES DE MAR DEL PLATA

SERENA MEDITACION. Eso es lo que se necesita después de Mar del Plata. No vamos a caer en el error de aunarnos a la ola de diatribas que ha sucedido a esta trágica competencia. Con ello, lograríamos solamente aumentar la confusión y exacerbar más los ánimos frente a un grave hecho irreparable.

El Automóvil Club Argentino, entidad cuya plana mayor debía saber automovilismo por definición, insistió en la conveniencia de hacer de la Temporada un éxito financiero. No criticable en sí, pero es, como temperamento, infortunado, frente a la situación en que entonces se colocaba: hacer una carrera en un circuito en el cual no había márgenes de seguridad. En el cual era totalmente indispensable que todo marchara al ciento por ciento de eficiencia y perfección. Sobran experiencias para saber que no siempre las carreras de autos se rigen por planteos calculados al milímetro.

La policía apostada en el circuito fue, por desgracia, un factor altamente contribuyente del desorden eventual. La policía es, después de todo, un cuerpo compuesto por seres humanos. Probablemente habrían estado ahí desde las siete de la mañana, al rayo del sol, incomunicados entre sí para esas situaciones de instantáneo apremio. Se dejaron llevar por la histeria que se apoderó de todos en ese momento e intervinieron hasta golpeando a los corredores que pasaban, para obligar a la suspensión de la carrera.

La competencia no se debió haber suspendido. Quienes actuaron oficiosamente para hacerlo, desconocieron —o no conocían— una regla elemental: cuando en un circuito hay un desastre de ese tipo, es imprescindible seguir corriendo, porque, si no, cunde el pánico entre los espectadores, éstos invaden el circuito, embotellan las posibilidades de salida a ambulancias, policía, etc. y, en general, ayudan a empeorar la situación que precisamente se busca mejorar.

En cambio, de seguir la carrera, se ve afectado únicamente el sector donde el accidente ha ocurrido. El rumor correrá de boca en boca, pero llegará amortiguado a los sectores lejanos y, en definitiva, no se producirá ningún desbande ni se llegará a los extremos alcanzados el domingo 29.

Hablemos un poco de los autos de carrera. Genéricamente hablando, cuando un auto de carrera se va de pista, siempre va a un lugar lógico. En el circuito de Mar del Plata no había, en ningún lado, rectas de escape, y si las había, estaban tapadas por el público. Cualquier inconveniente significaba que el corredor debía frenar su automóvil contra el público. Pruebas, al canto. Si a eso agregamos el estado desparejo del circuito, los frecuentes saltos que descolocaban los autos peligrosamente empeñados en los virajes y la poca potencia remanente de que disponen estos motorcitos exprimidos al máximo, debemos preguntarnos, no por qué hubo accidentes, sino cómo es posible que los pilotos hayan logrado mantener los coches dentro de la pista.

La Fórmula Tres se caracteriza porque los pilotos son en su mayoría inexpertos. Es una categoría de promoción. Esto hace que, además de inexpertos, todos busquen destacarse para atraer la atención de quienes puedan facilitarles autos de categorías superiores. Resultado: que las carreras se corren a un ritmo vertiginoso y frenético. A veces es de preguntarse si ese ritmo no supera las posibilidades de los contrincantes. Por ejemplo, una de las versiones del accidente de Rosadele Facetti fue que su coche fue rozado por otro, y también hay una versión de que un incidente de ese tipo podría haber provocado el desastre de Carlos Martín. En Fórmula Uno, eso no ocurre. Todos estos antecedentes merecían haber sido sopesados por el Automóvil Club antes de elegir un circuito estrecho y flanqueado por altos cordones, como es el de Mar del Plata.

Estos coches son, además, sumamente frágiles. En cuanto tocan cualquier cosa, se rompen. No están hechos para tocar cosas sino para correr en circuitos libres de obstáculos naturales y artificiales. Eso no es ninguna novedad; se sabe desde hace años. Otro elemento que debe tomarse en cuenta cuando se elige un circuito para correr.

Por ahí dijeron: "¡Hay que educar al público!" Nosotros preguntamos: ¿cómo? El accidente fatal al espectador en carrera no es, desgraciadamente, ninguna novedad para nuestro país. A principios del año pasado una seguidilla de accidentes en carreras de TC estuvo a punto de determinar la supresión de carreras en la Provincia de Buenos Aires (y, nuevamente, se habla de lo mismo en momentos en que estas líneas se escriben). Nadie que va a una carrera de autos, ignora que los ruidosos bólidos que pasan a pocos metros de él son eventuales portadores de una muerte violenta. Sin embargo, los espectadores prefieren la comodidad —o el insensato acercarse a los autos— antes que cuidar su seguridad en lo más elemental.

¿Educar al espectador? La solución no está allí. Al espectador hay que protegerlo contra las consecuencias de su propia falta de responsabilidad. Hay que prohibirle terminantemente —y eficazmente— acercarse a los autos que corren. Si no pueden arbitrarse los medios para que NO PUEDA acercarse a los autos, la carrera no debe realizarse. Vamos a quedarnos sin carreras; ya falta poco.

En definitiva, lo que llamamos sociedad es una cooperativa de seres humanos agrupados con el fin de proteger la especie. Cuando un ser humano muere innecesariamente es porque, en alguna medida, la cooperativa falló.

RONALD HANSEN

CALENDARIO





A partir del 26, nuevamente el TC estará en las rutas. Nuevos modelos nuevos diseños, nuevas soluciones. Aquí, un modelo de avanzada; más en el interior de la revista.

Ya se habló mucho, se escribió mucho y se juzgó demasiado. Alimentándose del error, buscando el sentimentalismo con frases duras, con mentiras cargadas de una enorme maldad, el periodismo dio al lector una visión subjetiva de los tristes hechos de la semana anterior. Se invirtieron los valores, se aniquilaron las jerarquías naturales, se abusó de la persona, se la golpeó y se la escupió.

Mejor vamos directamente a lo que tenemos por delante; lo otro es un problema de conciencia para cada uno.

INTERNACIONALES:

Mañana miércoles ocho comenzará en las tierras de Ingmar Bergman y Greta Garbo el Rally de Suecia reservado para coches de Turismo y Turismo de Serie. Se correrá por los helados caminos de este crudo invierno europeo (para desconsuelo nuestro que poco a poco nos vamos derritiendo como muzzarella en esta enorme pizza que es Buenos Aires) durante cinco días. Lo que significa que el próximo lunes trece bajará la bandera a cuadros para poner fin a este segundo rally del año.

El próximo domingo se reanudará en Australia el Campeonato Tasmania. Allí están concentrados todos los mayores; los que ya pasaron el examen para correr otras cuatro carreras y definir el Campeonato que se viene disputando desde enero, una semana después del Gran Premio de Sud Africa; en aquella oportunidad se corrieron cuatro carreras en Nueva Zelandia a lo largo de todo el mes y de las que Jackie Stuart ganó una y el mago Clark las otras tres. Ahora en febrero el escenario será esa fascinante tierra-país-continente que es Australia y tan semejante a estas tierras nuestras. Allí habitan aún hombres que han permanecido en la Edad de Piedra (no hay maldad) a los que es sumamente difícil llegar, hombres que aún no conocen los metales, que beben agua de los ríos apoyados en las manos y las rodillas por desconocer los rudimentos necesarios para la fabricación del más elemental recipiente, pero que como incoherencia a su atraso ¡burdo! utilizan como arma de defensa y ataque esa maravilla física que es el boomerang, el único cuerpo más pesado que el aire cuyo vuelo no se puede diagramar en un cuadro ni describirse en fórmulas sobre el papel. Lo más probable es que en algún amanecer de la noche de los tiempos algún plato volador condescendiente haya puesto sus extrañas patitas en la tierra y les entregara a estos extraños hombrecitos de pelo y barba enrulada, el fenómeno-juguete.

En Buenos Aires la última fecha de la Temporada Internacional de Fórmula Tres a disputarse en el Autódromo Municipal. Con muchos menos coches que la primer carrera de esta Temporada realizada en el mismo circuito, el resultado es algo fácil de prever. No obstante es importante ir porque seguramente hasta dentro de un año no se volverán a ver estos coches pintados de azul-celeste, ni se darán por quinientos pesos cátedras de manejo a nivel de la Sorbona. Además una oportunidad más de escuchar La Marsellesa tan bien ejecutada por estos Beatles de la única banda militar nuevaolera: The Regiment Rolling Stones (Las piedras rodantes del regimiento).

Es necesario aclarar que por un error de diagramación en la cabezota sin nada de nada, que tengo yo, de la que las malas lenguas dicen que una vez un electro encefalograma —o sea ese papelito que sale de un aparatito conectado a la pensadora y que registra las rayaduras que uno tiene por adentro—, salió completamente liso del complejo electrónico. ¡Ni siquiera lo marcó! En lugar de anunciar para el sábado pasado la carrera de Daytona en el gran país del norte, puse "cerrado por vacaciones" y me fui a Pinamar.

Desde pueblos primitivos hasta Brabham de Fórmula Uno campeones del mundo, hay de todo en Australia. A partir del domingo continuará allí la disputa de la Copa Tasmania. A veces también aquí los primitivos asisten a carreras de automóviles.



KARTING

Por el momento la actividad está un poco paralizada, la carrera de Saladillo fue una cosa fuori serie por un compromiso que tenía la Federación con esa gente. Las actividades no se reanudarán prácticamente hasta marzo, con una posibilidad, organizar una carrera en Luján o Mar de Ajó. A esperar.

Terminados los carnavales, en la pista de Ferro seguirá el Campeonato Nocturno de Speedway y Midgets, Aquiles Corvalán lleva la delantera en la tabla de colocaciones, Efrén Chemoli, campeón de la Temporada anterior ocupa el quinto lugar. La cosa está reñida.

Y eso es todo por el momento. Más adelante, cuando todos hayan estudiado la nota de Andrea Vianini sobre cómo debe manejarse bien un Fórmula Tres, habrá muchas más carreras, esperando un tiempito. Una descripción técnica del Tecno que bien puede ser la máquina elegida para debutar y muchas, muchas, muchas, muchas, muchas cosas más.

Hasta el martes.

En karting... no pasa nada por ahora. Habrá que esperar hasta más adelante y cuando empiecen a funcionar, llenarán de ruido todos los domingos.





Mucha gente me pregunta qué siento cuando manejo un automóvil de carrera. Yo me veo esmerándome en confeccionar elocuentes discursitos para contestarle y me hace mucha gracia que no sirvan más que para describir sólo una ínfima parte de algo tan completo. Porque sucede que siempre empiezo relatando mis sensaciones, pero inflexiblemente termino contando cómo trato de hacer los cambios con la mayor rapidez posible.

Comprenderán que esto de explicar cómo se maneja un **Fórmula Tres** es mucho más difícil, porque me imagino que los lectores de CORSA no sólo querrán saber si piso el acelerador y el freno a la vez, sino que seguramente esperarán enterarse de reojo si alguna vez tengo miedo, o si pienso en mi esposa durante las curvas, o qué tipo de placer siento cuando doblo al límite. Se me ocurre que la mejor manera de dejar conforme a todo el mundo, sería decirle a cada uno: "Siéntese usted en mi Brabham y manéjelo". Me es necesario confesar que lo haría con mucho gusto, porque basta dar un par de vueltas en el Autódromo para saber muchas más cosas de las que yo intente contar aquí, pero obviamente no es posible. Quiero decir que los automóviles de Fórmula Tres son extremadamente sinceros, que el piloto se siente cómodo rápidamente, que la máquina muestra todos sus secretos en pocos minutos. Hace casi seis años que corro —desde los 18, cuando el apo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



COMO MANEJAR UN FORMULA TRES

por ANDREA VIANINI
exclusivo para CORSA

geo de las Giulietta— y nunca me hice amigo de un auto tan pronto como con el Brabham que compré para correr la Temporada de 1966. Recuerdo que prácticamente no tenía experiencia en monopostos, pero que a pesar de ello en la primer tirada a fondo sobre la pista marqué un tiempo que después no pude bajar ni durante las pruebas de clasificación ni durante la carrera.

Aisladamente esto no quiere decir mucho. Desde luego, este año me siento mucho más compenetrado que el año pasado con mi nueva araña roja, aparte de que en tan solo doce meses el rendimiento de estos sonoros moscardones haya mejorado muchísimo. Todos ustedes saben ya que un año de trabajo sobre los bastidores los deja casi completamente en las puertas de la perfección, y que las cubiertas más anchas ponen su inapreciable granito de arena para que uno pueda divertirse más en las curvas y que los motores son algo más potentes. Por lo tanto, en 1967 tengo en mis manos muchísimos más elementos que en 1966 para entender y explicar lo que hago en el ruidoso cockpit del Brabham, donde mi cuerpo se fríe irremisiblemente. Hablando con franqueza, hace un calor insoportable dentro del auto, pero cuando uno está obsesionado tratando de encontrar unas décimas de segundo no repara en detalles como ése.

No quiero dispersarme. Estábamos en que un auto de Fórmula Tres se puede manejar bien en seguida, pero que inmediatamente después el conductor enfrenta una etapa que yo llamaría de "arqueología conductiva", vale decir un período que cada cual pasa más o menos rápidamente, pero que en forma invariable se usa para descubrir las sutilezas íntimas, tan valiosas en esta fórmula donde se gana o se pierde una carrera por fracciones de segundo. Por ejemplo, una de las cosas que mejor consiguen obsesionar a un piloto es largar bien. Así como es necesario no equivocarse ni en más ni en menos en cualquiera de las doscientas o trescientas curvas que se recorren durante una carrera y así como uno no puede errar ni una sola vez en el millar de oportunidades que mueve la palanca de cambios, la mínima **chamboneada** al ponerse la carrera en marcha significa tener que despedirse de los punteros, o sea algo así como no poder ganar jamás.

A veces se habla despectivamente de los **Fórmula Tres.** En esos casos, uno de los argumentos más brillantes es afirmar que estos autitos tienen poca potencia y que son mucho más fáciles de conducir que aquellos históricos Mercedes, Auto Union y Alfa Romeo de 600 HP, cuyas hazañas escuché mil veces —embelesado— en boca de mi padre. Yo no quiero discutirlo. No, porque no los conocí. Pero quisiera aclarar algo que tiene preocupados a muchos: aseguro que cualquier Brabham, Matra, Lotus, De Sanctis o Tecno puede arrastrar las ruedas ("arar", como se usa decir en nuestro país), especialmente en las dos primeras velocidades. Insisto en no querer discutir ni hacer comparaciones odiosas, pero me parece que hoy en día cuando las ruedas patinan no sólo se quema una montañita de dólares en caucho, sino que se coarta definitivamente cualquier posibilidad de recuperar esa potencia perdida, mientras que hace veinticinco o treinta años los automóviles no eran tan parejos como para que el piloto no pueda pagar con coraje o exquisitez el precio de haber soltado el embrague demasiado rápido.

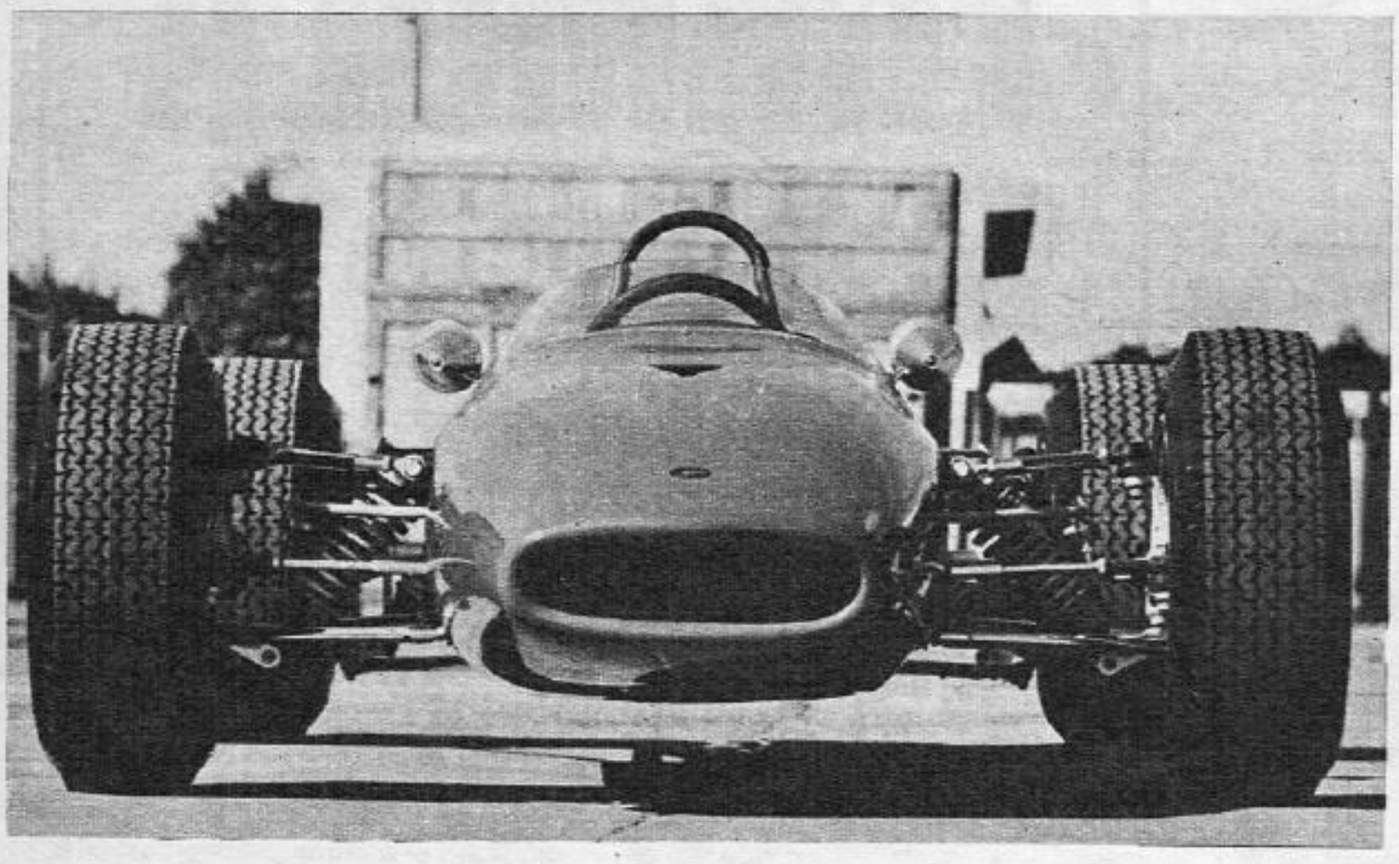
Creo que para hacer una buena largada, antes que cualquier otra cosa es necesario concentrarse absolutamente. Por supuesto, la primera velocidad debe estar conectada cuando dan la señal de partida, pero tampoco es cuestión de introducirla cinco minuto antes ya que manteniendo oprimido el pedal de embrague durante mucho tiempo, el rulemán de empuje puede morir en cualquier momento. Buscando un término medio entre las dos cosas, llegué a determinar que lo ideal es **poner primera** unos treinta segundos antes de salir disparado. Desde ese momento en adelante, acostumbro a mantener la aguja del taquímetro entre las 7.000 y las 8.500 rev/min para sorprender al motor con potencia cuando comienzo a embragar. He aquí el peligro: si el embrague patina ostensiblemente durante más de cinco o seis segundos, puede quemarse. Si se suelta muy enérgicamente puede licuarse con toda tranquilidad el engranaje de la primera. Y en ambos casos se pierde tiempo. Pienso que lo más conveniente es mover el auto un par de metros antes de acelerar a fondo y, ahora sí, hacer patinar un poco el embrague pero con la suficiente cortesía como para que las ruedas no arrastren y a la vez el motor no pierda revoluciones. Me fijé que generalmente, cuando termino de soltar el pedal de embrague, el taquímetro me indica 9.000 rev/min. Pronto llegan las 10.000 y hay que cambiar a segunda, está absolutamente prohibido pasarse de vueltas. Yo cambio siempre mirando el taquímetro, pero creo que aunque no lo hiciera, lo mismo me daría cuenta que llegó el régimen peligroso. (¡A uno le recomiendan tanto que no pase las 10.000!). Y eso que las válvulas no rebotan...

A partir de entonces ya no me abandonarán ni el olor a frenos, ni el olor a embrague, ni el calor. Es una lástima no poder ver y escuchar a la tribuna que seguramente está ululando, pero el que maneja se siente obligado a desplomar sus cinco sentidos sobre lo que está haciendo, a tal extremo que muchas veces ni siquiera se tiene tiempo de mirar el cartel que le muestra el box, porque es mucho más importante verificar la temperatura del agua o la presión del lubricante.

Durante la carrera, una de las cosas que más me complace es viajar **en trencito** con otro piloto, sobre todo si es un tipo de ideas claras. Si pudiera elegir, elegiría la

→





Pienso que un automóvil de Fórmula Tres se maneja más con el acelerador que con el volante. En las curvas cuido que mi Brabham no se cruce para no desperdiciar inútilmente tiempo y potencia.

Este es mi Brabham. Aún no le habían pintado las leyendas de Agipgas y CORSA, inventores del reportaje a gas licuado. Lo estimo mucho y somos muy buenos amigos.

parte delantera del tándem, pero ir atrás no me incomoda. Hace apenas unos días tiramos junto con Offenstadt en Mar del Plata y marcábamos alrededor de 1m 27s por vuelta. Yo hacía todo el mixto y la recta del Boulevard adelante. El me pasaba en la zona de frenaje y yo lo perseguía hasta el cementerio. Cuando es así, la carrera se decide en la última vuelta. (Digo que se decide entre los dos, porque con estos Matra es como para llegar primero...) Desafortunadamente, mi llave de contacto se negó a seguir trabajando, pero allí comprobé definitivamente que viajando de a dos, o más, se anda mucho más rápido sin necesidad de llevar la aguja hasta la clásica rayita de las 10.000. Cambiábamos a las 9.200, nos preparábamos la succión una vez cada uno, y marcábamos tiempos tan buenos como los de la prueba de clasificación. Todas esas cosas que no tienen que ver específicamente con la conducción del automóvil en sí, componen la manera de correr en Fórmula Tres. Por lo mismo, diría que no basta manejar como los dioses andando solo en la pista, sino saber qué debe hacerse cuando se tiene una jauría alrededor.

Me doy cuenta que las curvas veloces intrigan muchísimo al público lector de revistas especializadas porque allí aprendieron que son las más peligrosas. Por de pronto, observé una especie de sagrado temor al Curvón del Autódromo Municipal y a la vez cierto desprecio al viraje de Ascari, que por su parte tiene radio constante y visibilidad perfecta. Opino que esta curva es más peligrosa que aquélla. Si bien el curvón tiene tres radios decrecientes en sentido de marcha y desde la entrada no se ve la salida, es una de las que yo llamo "curvas matemáticas" porque allí hay una sola maniobra y una sola trayectoria que efectuar. Se llega a 9.800 rev/min en cuarta, se frena, se entra y en el centro de la curva —cuando el auto empieza a trabarse y la curva se cierra de pronto— se coloca tercera para salir bien armado. Siempre lo mismo. En cambio, la curva de Ascari, que permite mucha más velocidad, no sólo es más peligrosa, sino que por eso allí se nota más en el cronómetro si el piloto suelta el acelerador o no lo suelta. Hay curvas veloces y curvas veloces. Los Fórmula Tres doblan tan bien que podría decir que prácticamente se los maneja con el acelerador más que con el volante, ahora, pasarlas mejor o pasarlas peor es algo que depende de cada uno, así el excipiente se llame coraje, calidad, o arrojo. Eso sí, no me parece que allí haya nada que improvisar. Cualquier maniobra que se haga sobre un Fórmula Tres exige ser hecha en el cambio justo, sea para pasar a otro, para aproximarse a una curva, o bien para obtener la mejor aceleración.

A ustedes les parecerá paradójico, pero el volante de un Fórmula Tres se toma siempre firmemente entre las manos y sin embargo hay que conducir el auto con la punta de los dedos. Allí y a lo largo de toda la espalda es donde se siente verdaderamente el comportamiento de la máquina, y este particularísimo radar es el que avisa antes que nada si el auto quiere cruzarse o quizá tener demasiadas ideas propias. En las curvas lentas yo me preocupo antes que nada de hacerlo doblar como si lo hiciese sobre rieles, aunque a veces es necesario hacerlo deslizar sobre las cuatro ruedas. Quiero insistir acerca de que cuando el auto no viaja en una recta, el piloto tiene la sensación de conducirlo más con el acelerador que con el volante.

Yo leí muchas veces que algunos pilotos usan caminar por la pista para tener un panorama más completo de cada curva, pero a mí siempre me dio mejores resultados elegir las trayectorias desde arriba del auto. Los Fórmula Tres, y al involucrarlos así me refiero a mi Brabham, tienen una capacidad excepcional para **zambullirse** en los virajes. Nosotros llamamos **zambullirse,** a entrar en la curva después de preparar la maniobra. Y al hablar de capacidad excepcional, me refiero a que el auto ayuda muchísimo a conseguir la velocidad exacta de entrada en el mismo momento en que se comienza a girar el volante. Me van a objetar, quizá, que eso ya se sabe, pero todo lo demás el piloto no lo puede transmitir. Se hace todo tan rápido que **difícilmente se lo pueda controlar con la conciencia.** Un ejemplo: yo lo vi entrar a la horquilla del Autódromo a Jonnathan Williams y puedo jurar que lo hacía más rápido que cualquiera. Empezaba recorriendo el viraje por afuera, le daba dos o tres golpecitos al volante, se cerraba de pronto y ya era imposible volver a tomar contacto con él. Puedo explicarlo porque lo vi de cerca y traté infructuosamente de imitarlo para girar tan rápido como él, pero nunca conseguí hacer la misma maniobra ni siquiera hacerlo con diferente método y la misma velocidad. Esto les aclarará a ustedes por qué no basta saber lo que hacen los demás para bajar récords en cualquier momento.

Estos autos frenan tan bien que no hace falta hacer los rebajes de tal modo que la aguja llegue en cada marcha hasta las cercanías de las 10.000 rev/min. Aun viniendo a fondo y debiendo frenar a cero kilómetro por hora, los Fórmula Tres tienen tan buenos frenos que se los puede detener sin problemas dejando de usar los cambios y pienso que no sería nada extraño que hasta lleguen a bloquear las ruedas a velocidad máxima. Como, por lo tanto, los rebajes no disminuyen en este caso las distancias de frenado, se van rebajando las marchas sólo para mantener el motor en vueltas, rápidamente, cerca de las curvas y sin que la aguja pique mucho más allá de las 8.000 rev/min. Sé que hay quienes frenan con la caja, y quienes pasan directamente de cuarta a primera para ganar tiempo. Yo creo que pude conciliar un buen término medio y bajo los cambios uno por uno, aunque sin usarlos a fondo. Las cajas de velocidades de los Fórmula Tres no tienen sincronizadores, pero sus engranajes entran con la misma facilidad que en las motocicletas. Por eso se pueden hacer cosas raras y frecuentemente cambiar de marcha con cierta energía. De todos modos en los rebajes yo nunca dejo de hacer **doble embrague** y consiguientemente de embalar el motor, aunque no demasiado porque entre velocidad y velocidad, rara vez pierde más de 1.200 a 1.300 rev/min.

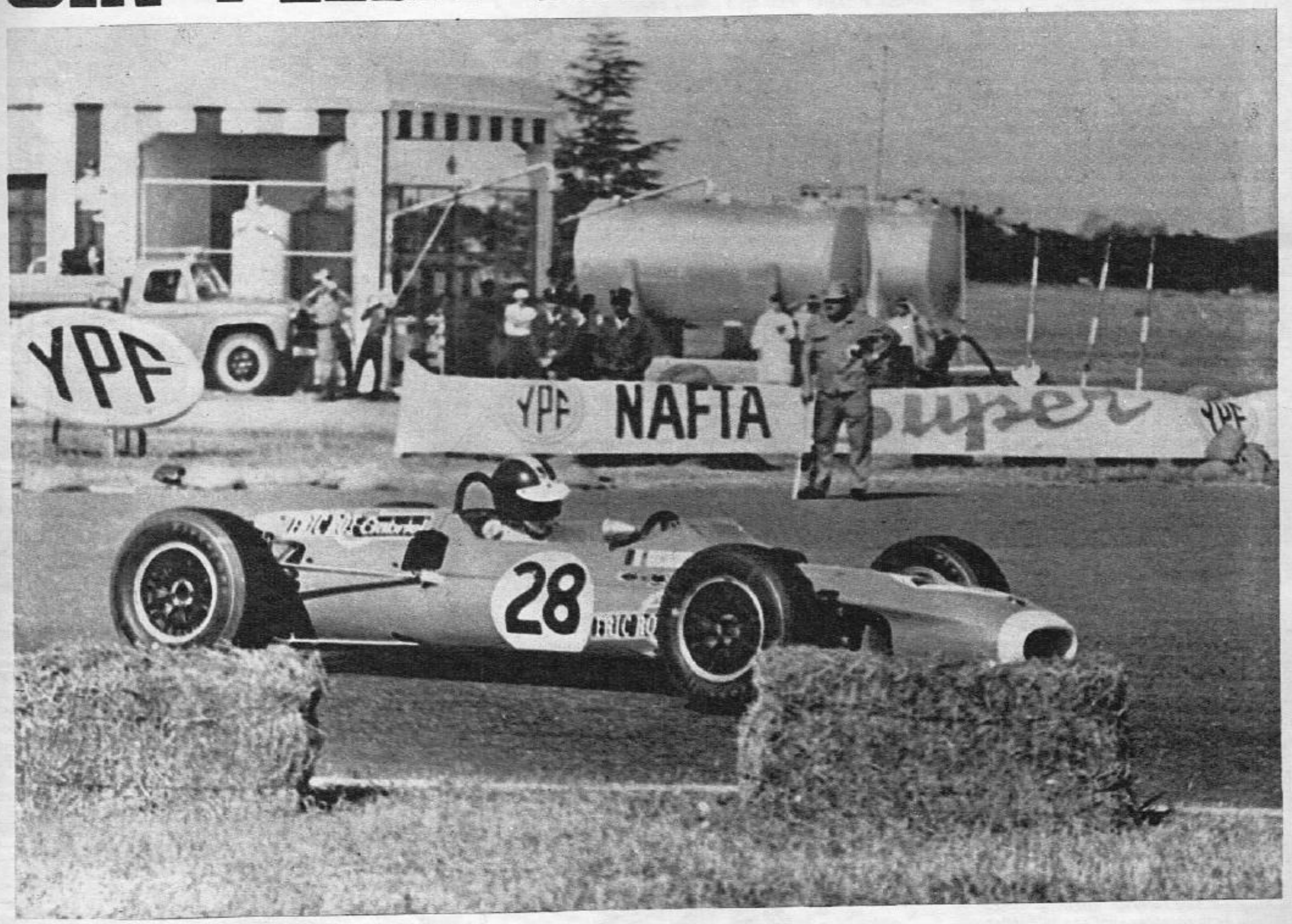
Yo digo siempre que una cosa es manejar bien y otra muy diferente correr con posibilidades. Hay que saber cuándo debe pasarse a otro, cuándo es necesario confundirlo un poquito, cuándo camuflarse en el pelotón. Todo ese arte pertenece a la estrategia de la competición, y puesto que la idea de escribir no es del todo mala, prometo contarlo en la próxima nota.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORDOBA F3

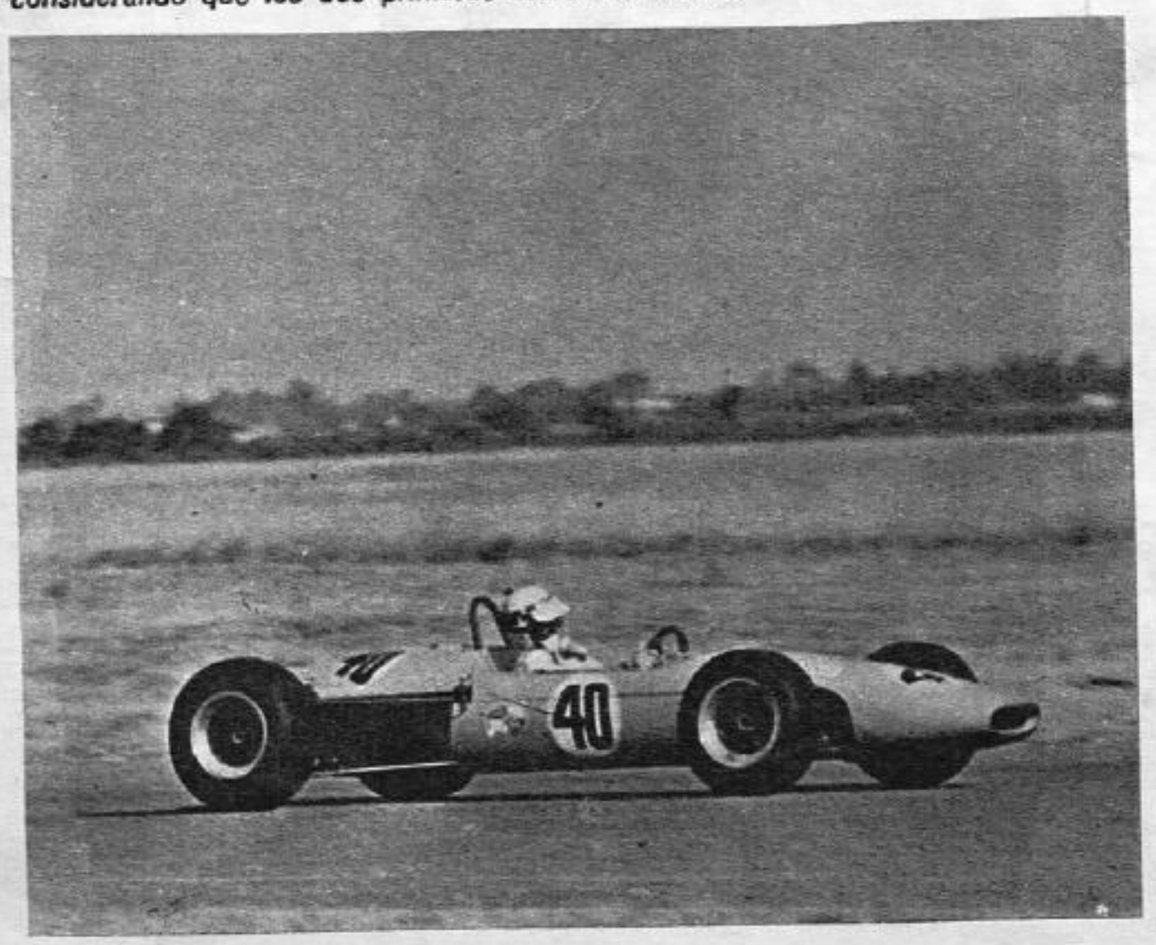
por CARLOS M. THIERY y GERMAN R. SOPEÑA
fotos: CARLOS ARCUN y JORGE DIAZ

SIN PELEA EN EL CUARTEL



BELTOISE, con mayúsculas, con todo, tres veces la Marsellesa.

Charles Stuart fue el ganador espiritual de la carrera con su tercer puesto considerando que los dos primeros fueron de Matra.



Poca gente presenció una carrera sin lucha en el aeródromo de la Escuela de Aviación. Con su tercer triunfo, Beltoise se consagró campeón de la Temporada argentina

La largada desde los boxes del circuito cordobés recordaban la imagen de Sebring, aunque le faltase el puente que cruza sobre la pista y algún avión viejo en tercer plano. La romántica idea de convertir en autódromo un aeropuerto, no sólo le dio mucho sabor automovilístico a la carrera, sino que esta vez —primera en la Argentina que se corre sobre una pista aeronáutica— fue muy importante asegurando la salud de los automóviles y del público. Sin obstáculos contundentes para llevarse por delante y con los espectadores convenientemente alejados del circuito, la Temporada podrá seguir su marcha con toda normalidad. Que haya concurrido muy poca gente, quizá amilanados por el sol y los mil pesos que costaba la entrada popular, no deja de ser una circunstancia. Pero a Córdoba, que ya está lista para empezar a construir su autódromo, le rendirá mejores frutos haber realizado su carrera sin incidentes graves en un lugar seguro que regodearse con una recaudación jugosa. La pista de la Escuela Militar de Aviación tiene un piso que ofrece mucha adherencia, pero que a la vez es muy abrasivo. Por eso, cada grupo de mecánicos y pilotos se dedicó a elegir las cubiertas para recorrer idealmente las zonas de pavimento. En apariencia eran las Good-Year las más adecuadas pero escasean y la tendencia general fue tratar de conservarlas para la carrera del autódromo. En orden de mérito les seguían las Dunlop anfibias (o punto blanco que como las Good-Year se tienen muy bien pero se gastan muy rápido corriendo sobre suelo seco.) Ante la posibilidad de tener que detenerse para reponer neumáticos o bien consumir un juego en

→

las series y otra en la final, la mayoría de los pilotos se inclinó por Dunlop punto rojo aunque con ellas se desperdiciasen algunas décimas de segundo en cada vuelta. Si alguien dudó por una o por otra tuvo que decidirse cuando Claude Leguezec, director del equipo Matra, aseguró públicamente que las Dunlop pueden ser rotadas sin inconvenientes mientras que las Good-Year no, considerando que en Córdoba como en el Autódromo se gastan mucho más las del lado izquierdo.

Hecha la elección de las gomas, el problema siguiente consistió en elegir las relaciones de caja para circular en una pista que ofrecía trechos paralelos, donde por lo tanto el viento puede contribuir a pasar de vueltas el motor, aparte de recalentarlo, cuando viene de cola, a la vez que no permite lograr regímenes altos cuando se bebe de frente a pesar de que bajen las agujas de los termómetros. El equilibrio recién se consiguió el sábado, manteniendo la primera corta que los autos llevaban desde Mar del Plata para tirar fuerte en la salida de la curva de 27 grados, alargándole las segundas y las terceras de modo que los mixtos pudieran pasarse a la mayor velocidad posible y descargando un poco la cuarta para poder conseguir 9500 rev/min en las rectas, de las cuales la más larga era la principal, con poco menos de novecientos metros.

Aparentemente, ni los pilotos ni los autos de Fórmula Tres están acostumbrados a soportar 30 grados de temperatura porque esta vez en Córdoba —igual que el año pasado en Mendoza— se usaba el recurso de recortar las trompas para que queden en descubierto los radiadores, mientras que los pilotos procuraban no hacer mayor desgaste físico que señalara insistentemente el cuadrante del termómetro, así se detuvieron por cualquier causa. Considerando que en la Argentina correr las series equivale a cumplir una prueba de clasificación para la final, ya que no se elimina a nadie, la excusa de la temperatura le vino de perlas a quienes corrieron unas cuántas vueltas y pararon en el box a guardar el auto conservándolo para la final. Quizá el más hábil y a la vez más evidente para hacer este hermoso trabajo haya sido el Director Vannini uno de los que no repararon en que si a todos se les ocurriera algo parecido, iban a tener que sacar los Morane-Saulnier de los hangares, pintarles un número y hacerlos correr para entretener al público.

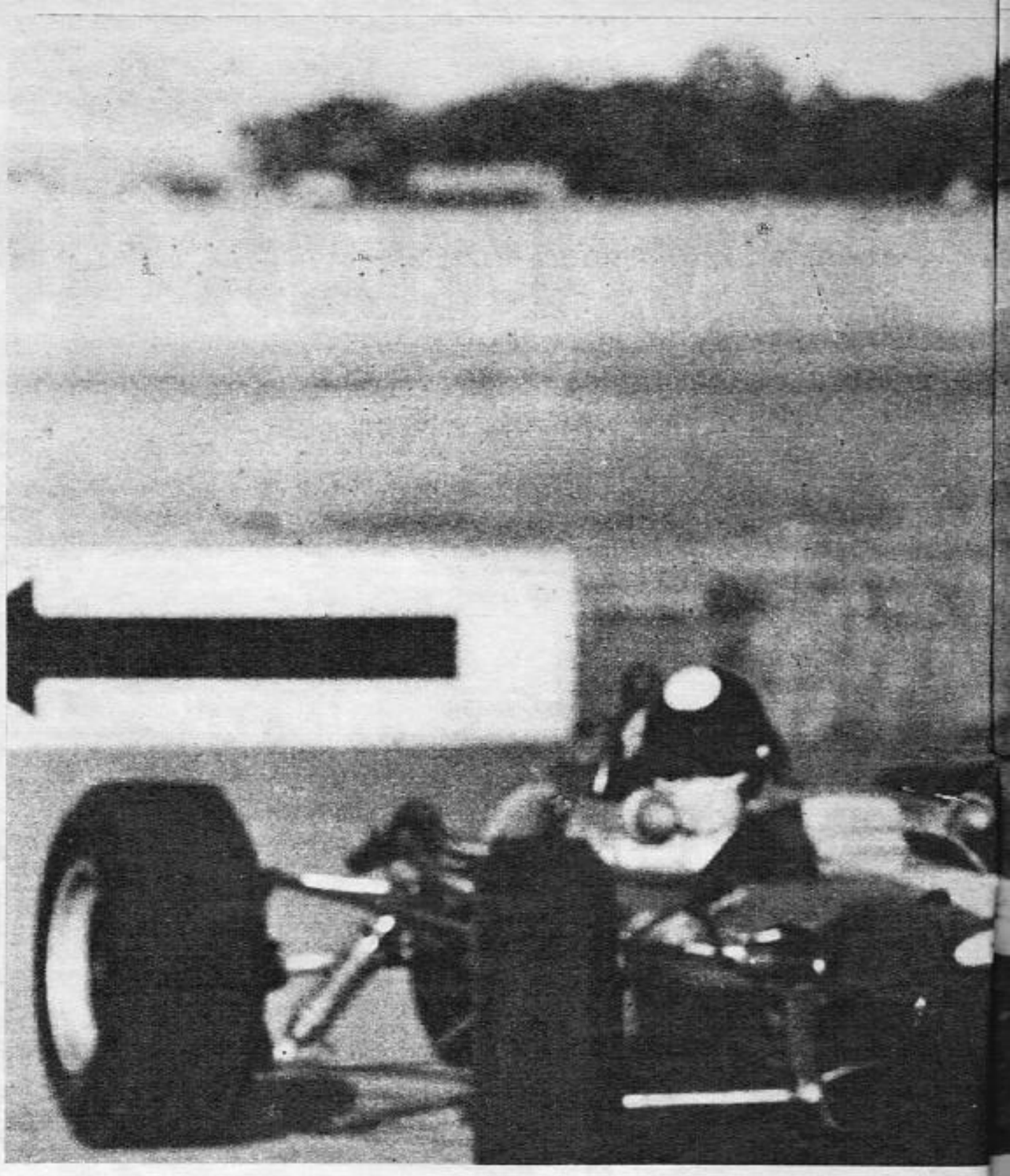
En cambio fueron los Tecno quienes sufrieron realmente problemas de temperatura. Hay quienes aseguran que estan hechos específicamente para correr en Monza o en circuitos veloces que se le parezcan; por eso se confiaba en que el rápido trazado cordobés podía serles tan o más propicio que el marplatense. Pero como calentaban demasiado a pesar de tener dos radiadores, les improvisaron un deflector para mejorar la circulación de aire, cosa que prefirieron a tener que serruchar la nariz de cada auto. Los deflectores dieron resultados óptimos durante las tiraditas cortas, pero en carrera Facetti descubrió que si bien la columna de aire se orientaba más convenientemente hacia el radiador de agua delantero a la vez le quitaba caudal al panel refrigerador del lubricante.

Salvo desperfectos de este tipo a las consecuencias de los choques en la pista, los autos se mantuvieron en muy buen estado y es posible que puedan completar las cuatro carreras sin que en general se les tenga qu abrir el motor. Quien más quien menos todos recuerdan que estando los Matra en la pista es casi imposible ganar.

Todo eso sumado a la ausencia de varios autos y a la poco factible eventualidad de que los pilotos argentinos puedan hacer algo brillante, dio una tarde chata, calurosa, aburrida y sin ovaciones. Ya que no hay eliminatoria, quizá lo más práctico sería organizar una carrera para autos de Turismo (que como en la Temporada del 64 salvaría el espectáculo) y correr una sola serie de Fórmula Tres con toda la compañía. La Comisión de Carreras del A.C.A. aclaró que la cuarta será definitivamente la última carrera de la Temporada, porque si bien pudieron prosperar otras fechas —posiblemente Mendoza y Rafaela hayan estado en eso— los automóviles deben ser embarcados indefectiblemente el martes que viene.

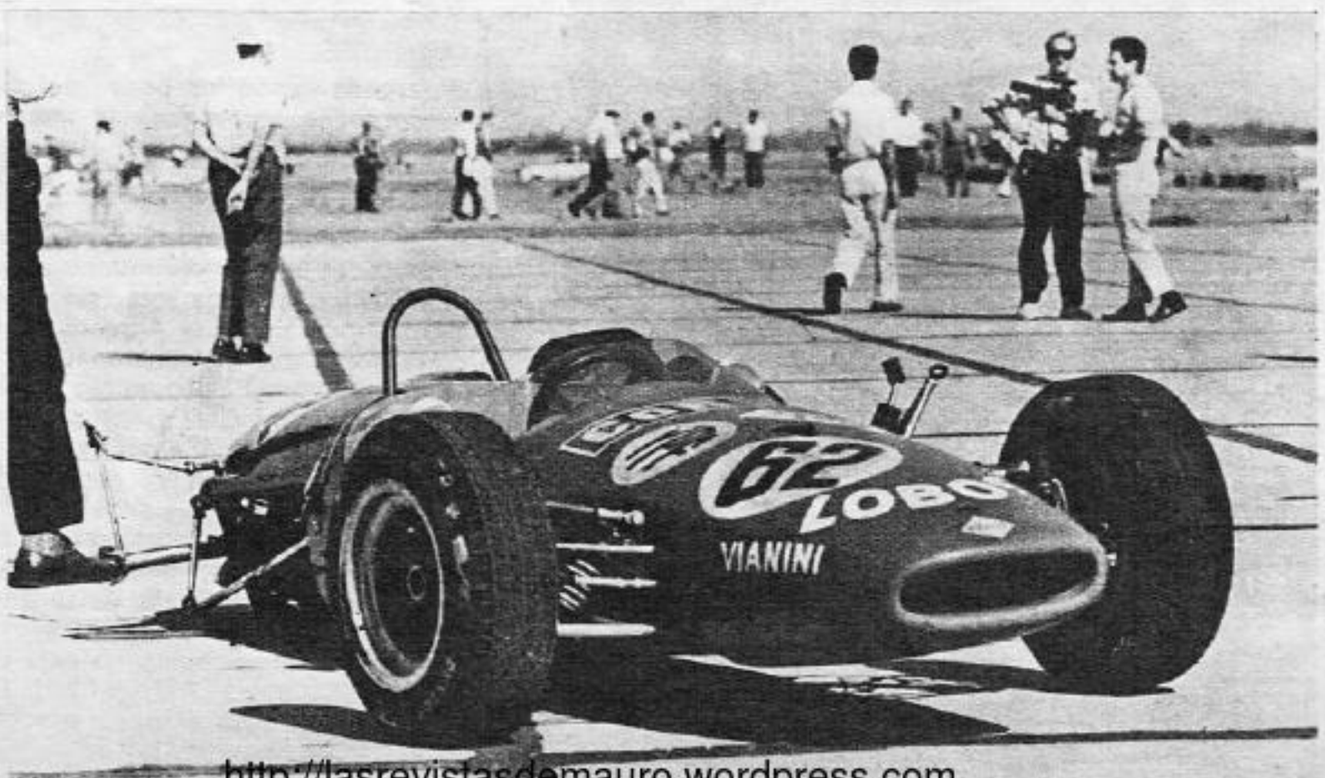
En la primera serie cordobesa, sólo siete máquinas quedaron girando en la pista, de las cuáles apenas cinco cumplieron las veinte vueltas que solicitaba el reglamento. Aquí quedó demostrado que el único Brabham capaz de soportar durante algunas vueltas el tren de los Matra es el de Rollinson y que Offenstad y Vianini son los pilotos más completos después de Beltoise y Servoz-Gavin. Precisamente fue Beltoise quien ganó con toda comodidad la segunda serie, dándole la espalda a Cardwell y Stuart, quienes absorbieron paulatinamente al Brabham de Estéfano, fugazmente colocado en el segundo lugar durante las primeras vueltas. Nasif se esforzó hasta convertirse esta vez en el piloto argentino más relevante, (con Vianini fuera de carrera) confirmando que en Córdoba los dos Brabham del A.C.A. funcionaban con más fuerza que los otros tres argentinos. No sólo la política de tirarse a fondo o de abandonar discretamente en la serie, fue lo que diferenció a los dos equipos locales. Copello, Pairetti y Marincovich hicieron patrióticos esfuerzos por divertirse encerrándose en las curvas y haciéndose gestos muy gráficos, como para no tener nada que enviarle a Cardwell quien hasta ahora se consagró como el especialista supremo en saber jugar a los autitos chocadores del Ital-Park.

Beltoise volvió a jugarse al largar la final y matemáticamente se separaba un segundo por vuelta de Rollinson hasta que el inglés entró en su box con problemas de temperatura y funciona-



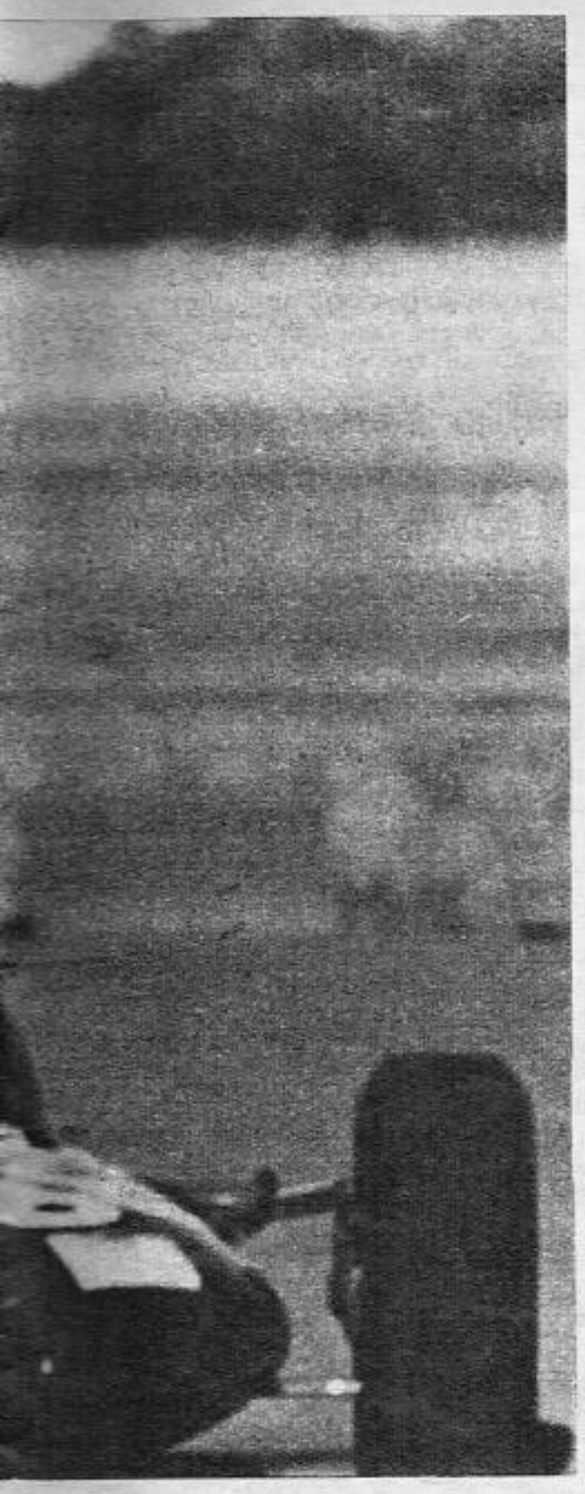
La amplitud del paisaje insitaba a seguir de viaje. Todos buscaron el límite y en la búsqueda se fueron para el otro lado. Offenstad, uno de los pilotos más completos que nos visitara, es a quien en este caso se le va la cola en el sentido de la flecha ...





Andrea Vianini tuvo un accidente con Silvio Moser. El automóvil del suizo quedó prácticamente destrozado, el del argentino con una rueda menos, tensores colgando a discresión, barra antirrolido en tirabuzón y palier cortado. Como el asunto fue entre caballeros y sin maldad, se presentaron mutuamente las disculpas de rigor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



miento defectuoso de las válvulas. Sabiendo que el segundo era Jaussaud no arriesgó más allá del 1 min. 32 s por vuelta y cumplió las treinta y cinco del último acto (originalmente eran cuarenta) con 15 segundos de ventaja sobre su coequiper Servoz-Gavin abandonó con el motor fundido. Offenstadt por problemas de electricidad. Estéfano con el embrague quemado. Bordeu en el quinto lugar fue el argentino mejor clasificado.

No importa. Nos conformamos con ver a los Matra y sus pilotos.

UNA CARRERA DISTINTA...

Después de poder entrar al circuito atravesando la nube de tierra que levantaban los autos que bloqueaban el camino a Carlos Paz, nos encontramos con tribunas bien prefabricadas que enfrentaban los boxes a buena distancia y que escuchaban por los altoparlantes una voz con la clásica tonada cordobesa refiriéndose a los corredores que iban a "competir la tercera competencia" o solicitando "la presencia de un matafuego" cuando un sector de pasto se incendió.

Antes de largar se vio pasar a Estéfano con la trompa de su Brabham recortada. Quizá además de refrigerar mejor podía servir como cábala milagrosa. De todas maneras había que esperar a la segunda serie para verlo en acción. Las dos series se parecían mucho en la distribución de hombres a las de Mar del Plata. En la primera, los Matra de Servoz y Jaussaud con Vianini, Offenstadt y Mohr largaban otra vez juntos como el otro domingo.

En la curva del fondo y en la primera vuelta nomás se fue en un trompo Jaussaud. Servoz lógicamente primero solo y a otra cosa. Pero del segundo puesto para atrás la cosa venía linda con Vianini y entreverado el gran Rollinson, Offenstadt y Moser.

Andrea Vianini detrás de Offenstadt y Moser se tira a pasarlo en una de las curvas amplias. Silvio Moser que venía siendo apurado por Andrea entró muy fuerte y el auto se le cruzó justo cuando lo pasaba el Brabham 62. La rueda trasera destrozó el auto de Moser y a su vez el coche de Vianini resultó con el portamasas roto, la rueda suelta, la barra antirrolido destruida y todos los elementos de suspensión con defectos. Lamentable; Moser consternado, pidió disculpas pero Andrea reconoció perfectamente que lo sucedido era una cosa posible de suceder a cualquier piloto. En los rostros de los dos mecánicos de Vianini estaba toda la desilusión de quienes sienten tanto que lo que hacen se ve así terminado, por una mala casualidad.

Veinte minutos de asarse más al sol y comienza la segunda serie donde realiza una estupenda largada Nasif. Llega con el pelotón a la horquilla aguda confirmándose lo mejor de la temporada para él en una curva muy cerrada y lenta durante la primera vuelta cuando todos están todavía juntos. El público de la horquilla pudo escaparse con toda razón al ver cómo Nasif que venía en el cuarto lugar metía la nariz en el frenaje calando los valiosos metros necesarios para aventajar a sus rivales. En la siguiente vuelta Dubler lo pasa en la recta del fondo pero el tucumano vuelve a realizar la misma operación, casi en semitrompo lo pasa, pero Dubler vuelve a escaparse por adentro al irse demasiado la cola del Brabham de Estéfano.

El auto de Dubler pasa ligeramente más separado y la diferencia se va notando en cada vuelta. Los mismo con Cardwell que se va acercando hasta pasar. Por cierto no hablamos de Beltoise, primero porque nos olvidamos, segundo porque ya se había tomado unos de esos escapes increíbles e inalcanzables. La gente entusiasmada con Estéfano, pero también venía haciendo las cosas bien "el pibe Marincovich", cada carrera mejor. De pronto comenzó en la reveladora final un duelo vuelta a vuelta entre Marincovich y Copello. El asunto es quién mete la trompa primero y ninguno de los dos se queda corto. Así siguió por largo rato hasta que se adentró Pairetti y la cosa se puso peleaguda. No se puede afirmar friamente desde afuera si es o no lícito que los tres se tiraran entre ellos en la forma en que lo hacían porque corriendo se piensa y se actúa muy rápidamente. Pero la gente veía con ojos extrañados esa evidente rivalidad momentánea.

En la clásica maña europea de andar en pelotón, Dubler y Regazzoni lo patearon a Estéfano para el lado de afuera de la horquilla famosa, provocándole en cierta forma el trompo que le hizo perder la ubicación, pero de cualquier forma había demostrado ser el mejor argentino de la tarde.

Sin embargo Nasif consiguió pasar otra vez a Regazzoni, no así a Stuart que se había alejado demasiado. Beltoise siempre solo a fondo aunque vaya solo, muy bien Dubler manteniendo una distancia estable entre él y Cardwell y a su vez éste con Stuart. Los Tecno sacándole la cola y a veces con dos ruedas sobre el pasto. Hasta con las cuatro. Marincovich se detiene y Copello deja atrás defintivamente a Pairetti que también para en el box antes de las veinte vueltas.

Prendido en el último puesto "Geki" Russo aunque con problemas de presión de aceite. Termina la serie, gana Beltoise, no podía ser de otra forma. En el largo intervalo hasta la largada final comenzó un desfile de cualquier vehículo. Muchos Falcon de los asignados a los equipos también se daban el gusto de girar en esas curvas de dios (término de mi abuelita). Pero el apogeo fue cuando apareció dando vueltas al circuito un enorme camión Skoda de Agipgas con caja tamaño baño, seguido atrás por una pequeña manifestación de Rastrojeros pintados con el amarillo de la empresa de gas que patrocina a Vianini y alimenta a CORSA.

Entretanto pasó el tiempo hasta el comienzo de la final, sobre la cual tampoco cabían muchas dudas respecto a resultados. Larga Beltoise en la punta. Estéfano otra vez entra al grupo de punta delante de Jaussaud y a la cola de Offenstadt. Servoz, Rollinson, Dubler; segundo, tercero, cuarto y quinto respectivamente. ¿Adivinen la posición de Nasif? Un dato: Jaussaud séptimo.

Bordeu hace rueda con Cardwell, luego se retrasa y también se queda un poco Nasif. Pairetti comienza una de varias salidas por el pasto y permite que lo aventaje Bordeu. En la horquilla "Tiger" se traba con Alberti y vuelca el auto de éste. Dos autos menos y Alberti bastante herido.

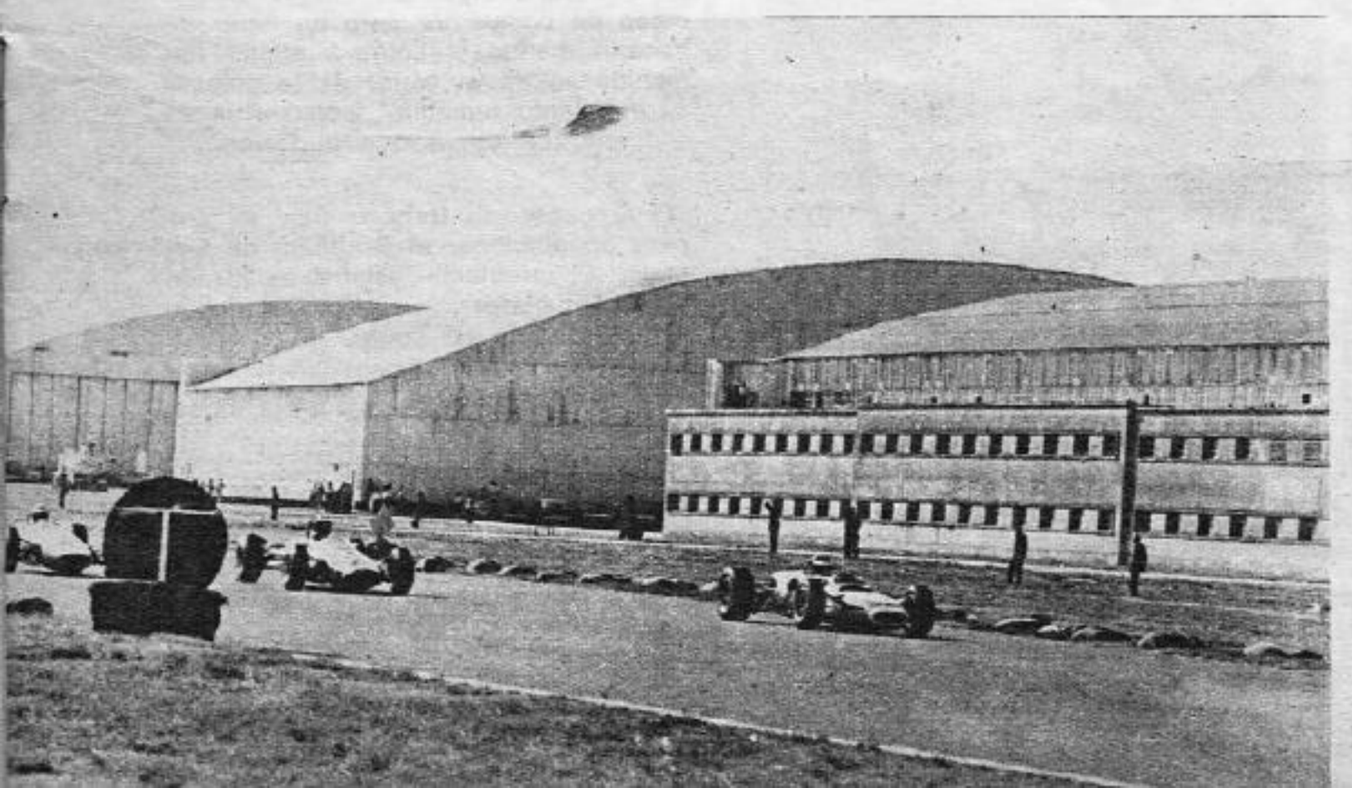
En la cuarta vuelta ya Beltoise lleva quinientos metros de ventaja. Undécima vuelta, primero Beltoise; vuelta 18: primero Beltoise; vuelta 27: primero Beltoise; vuelta 30; primero Beltoise; vuelta 32 primero Facetti. Epa, amigos. Sólo era un chiste.

Pairetti solo, hacia vueltas sin tocar la tierra y un grupito de fanas lo saludaba enloquecido. Imaginar lo que fue cuando Pairetti comenzó a contestar el saludo de cada vuelta y en una hasta saludaba haciendo los clásicos cuernitos. Después se retrasó mucho con un trompo en cámara lenta.

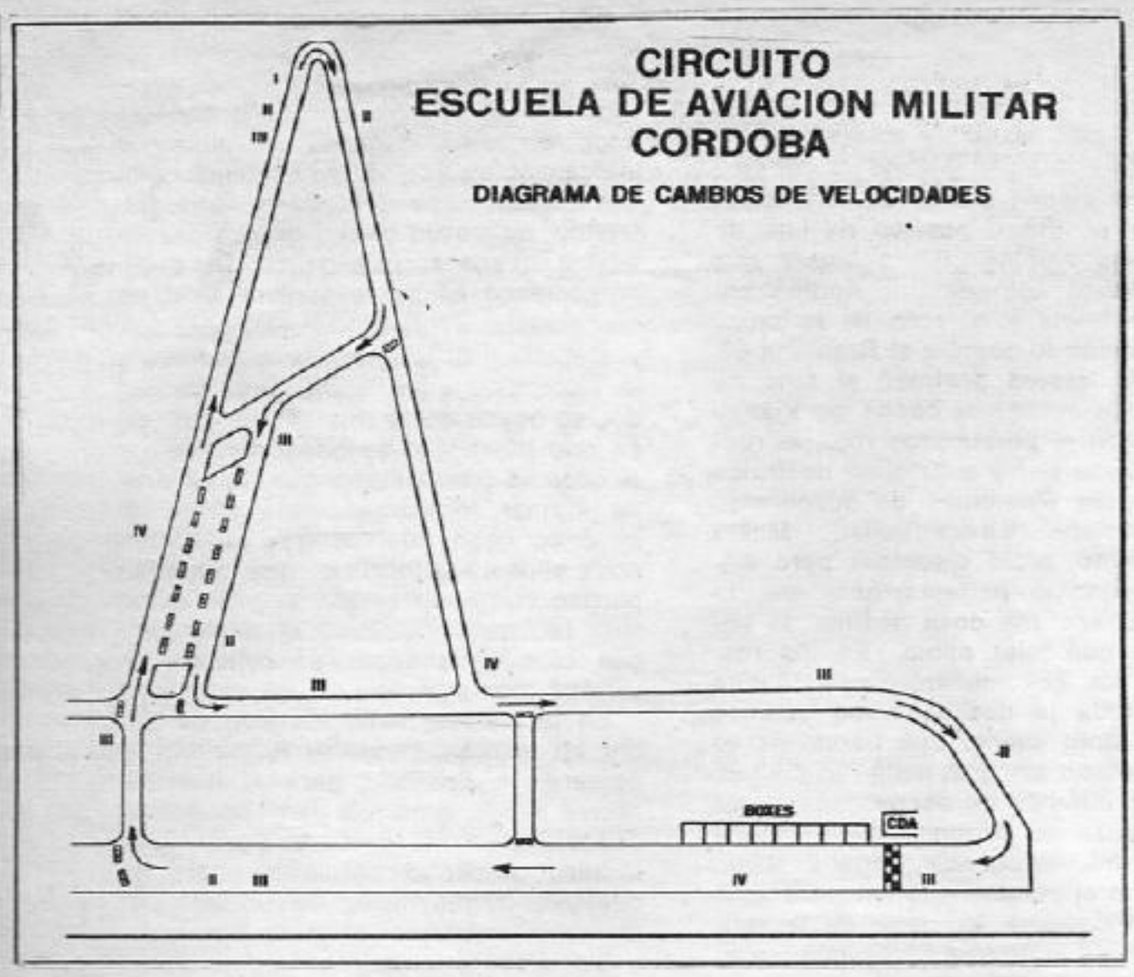
Cae el sol y siguen girando los Matra aunque se rompe uno; el de Servoz, pero no importa porque Beltoise y Jaussaud se fueron de viaje en los dos primeros lugares. Vuelta treinta y cinco y llegó Jean-Pierre. Muy pocos autos con las vueltas totales. Los Matra por su origen aeronáutico, nunca tan contentos como de ganar en un aérodromo. La temporada en cambio languidece. Esperar a Buenos Aires.



Alan Rollinson vino de Europa con algún prestigio, se vuelve con mucho más. Fue una de las revelaciones en esta temporada, el segundo puesto en una serie de Córdoba lo confirma.



El ganador Beltoise escoltado por Jürg Dubler y Charles Stuart muy pegados, pasan frente a los hangares de la Escuela de Aviación Militar adonde se dice que se guarda más de un proyecto considerado Alto Secreto. La presencia de muy poco público parece confirmarlo. Al costado del camino se pusieron bolsas llenas de arena que motivaron las protestas de varios corredores y dos conscriptos, quienes fueron los encargados de llenarlas y colocarlas prolijamente en el lugar asignado por su "Cuarto de Turno".



PATIO DE BOXES

Haciendo buen uso del castellano que habla, Offenstadt trataba de conseguir prestadas un juego de cubiertas Dunlop "punto blanco", punto inserto en la goma para diferenciar dos tipos distintos de cubiertas. Las que tienen el punto blanco son más blandas, para lluvia casi exclusivamente, pero que fueron preferidas para el circuito de Córdoba luego de experimentar en entrenamientos y clasificación. Las del punto rojo son las más duras y de uso normal. Offenstadt las quería para el domingo y pasó por el box de Vianini para solicitarlas pero las únicas cuatro que tiene el Brabham de Andrea estaban colocadas en el auto. En consecuencia el francés con nombre alemán, se fue hacia donde estaba el equipo del ACA para solucionar el pequeño problema.

Entre Córdoba y La Calera hay un ramal ferroviario que prácticamente está en desuso. Como pasa cerca del circuito de la Escuela de Aviación, los organizadores se movieron sagazmente hasta conseguir que corrieran dos trenes de ida y dos de vuelta entre la ciudad y la pista, para facilitar el viaje de los espectadores y descongestionar así la ruta 20.

A mediados de la semana pasada, el Brabham de Vicente Sergio fue depositado en un hangar del puerto de Buenos Aires para embarcarlo con destino incógnito. Casá no corre en la Temporada.

Una de las curvas del circuito cordobés fue descubierta por Jaussaud como apta para ser cortada pisando con dos ruedas la tierra, al menos en las pruebas de clasificación cuando nadie viajaba atrás que pudiera ser obstaculizado con el polvo levantado. En esa misma curva, el sábado, Kissling sufrió un trompo que lo dejó entre los fardos. Poco después el mismo Kissling en la curva anterior a la de referencia estuvo a punto de experimentar otro más, pero sólo quedó en intento porque con volante hacia uno y otro lado, el piloto lo controló con bandazos cada vez más pequeños del BWA hasta recuperar el sentido correcto de la dirección. Muy bien.

Para los Matra han llegado tres nuevos cajones con respuestos y especialmente nuevas cubiertas Firestone. Hasta la competencia de Mar del Plata, Servoz-Gavin y Beltoise utilizaban Dunlop para clasificar, entrenarse y las series y Good-Year exclusivamente para la final, mientras que Jaussaud que gasta muchas menos gomas, utilizaba exclusivamente Firestone. Todo esto a pesar de que los tres integrantes del equipo llevaban la inscripción de Firestone. Todo ello significará una nueva ventaja más para el equipo de Claude Le Guezec. Y ya que hablamos de los franceses, diremos que el *Gordo* le ganó una apuesta a uno de nuestros más lerdos redactores, *el Negro:* Servoz-Gavin confirmó que su nombre de pila es Georges, dándole la razón a CORSA que siempre lo publicó así. Sucede que utiliza el sobrenombre de Johnny y de ahí la confusión del ACA (¡y tienen los documentos!) y el periodismo argentino. De ahí la J de su automóvil. Es un caso parecido al del ex piloto de Alpine y futuro corredor de Matra en Fórmula Tres, Robby Weber, cuyo nombre de pila es Jacques. Y entre errores y confusiones de nombres también existe en todo el periodismo el de Lambert, ya fuera de competencia luego del accidente en Mar del Plata. Su padre es quien se llama John Charles Lambert, mientras que el corredor es Chris. ¡Este ACA, este ACA..!

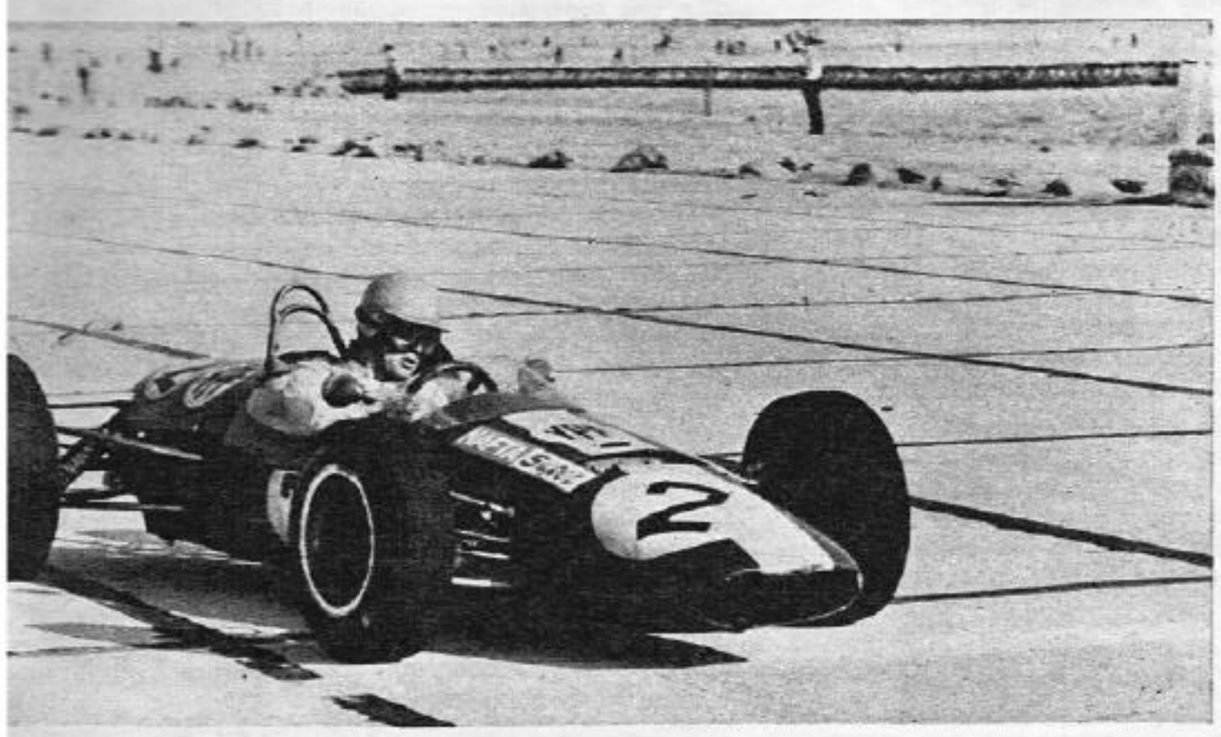
Vianini se esfuerza constantemente por mejorar su automóvil. En Mar del Plata le dio su auto a Baghetti para que lo probara durante las pruebas de clasificación. Pide consejos sobre la suspensión, su geometría y los neumáticos. Durante los entrenamientos del viernes en Córdoba decidió pedir consejos a quien, para muchos, es el mejor conductor de los Brabham, Jürg Dubler. Dubler es concesionario Brabham en Suiza y está bien informado sobre el tema. Luego de una breve charla con Beltoise y Offenstadt, Vianini, Dubler y Baghetti colocaron juntos a los Brabham 48 y 62 y comenzaron a compararlos. La conclusión que sacó Dubler es que siempre debe haber un despeje mínimo de 9 cm entre el suelo y el punto inferior del automóvil. Como el de Vianini marcaba 8,5 cm medido con un moderno calibre que tenía el suizo, se modificó la geometría, se varió la presión de los neumáticos y se le dio más comba negativa a las ruedas delanteras. Luego salió Dubler a probar el Brabham de Andrea con resultados positivos. Andrea es el corredor argentino más apreciado por los extranjeros. En reportajes hechos por publicaciones europeas declaran en amplia mayoría que es el mejor piloto argentino.

Si varios de los pilotos europeos no regresaron a sus países después de manifestarse descontentos por el desorden marplatense, fue porque les interesa más correr que amotinarse y porque el ACA podría haberlos sancionado a través de la FIA, con uno y hasta dos años de suspensión. De todos modos, ellos tomaron individualmente sus previsiones. En la salida de la "S" del circuito cordobés había mucha gente mirando los entrenamientos. Esa gente estaba parada prácticamente sobre esa pista y desde luego el lugar era comprometedor para la salud de cualquiera. Durante una de sus pasadas, John Cardwell hizo una seña para que el grupo se dispersara. Como no obtuvo mayores resultados, en la vuelta siguiente amagó doblar como de costumbre pero en lugar de hacerlo mandó al Lotus a afeitar humanidades en el mejor estilo colectivero. "Santo remedio", como diría tía Eufrasia. La curva quedó desierta.

Fue necesario trabajar una semana para acondicionar el Brabham de Copello. El problema estaba localizado en los palieres. Mientras trabajaban los mecánicos del equipo, Jorge Kissling confiaba en que su BWA funcione "Tan bien como en Mar del Plata".

Rollinson, Regazzoni y Cardwell hicieron "fulbito" con una pelota de plástico en el hangar cordobés que albergaba a la ruidosa embajada. No tienen perfil, les falta cintura, defeccionan cuando quieren jugar al claro y presentan serias dificultades para pegarle de zurda.

Más información en la página 15





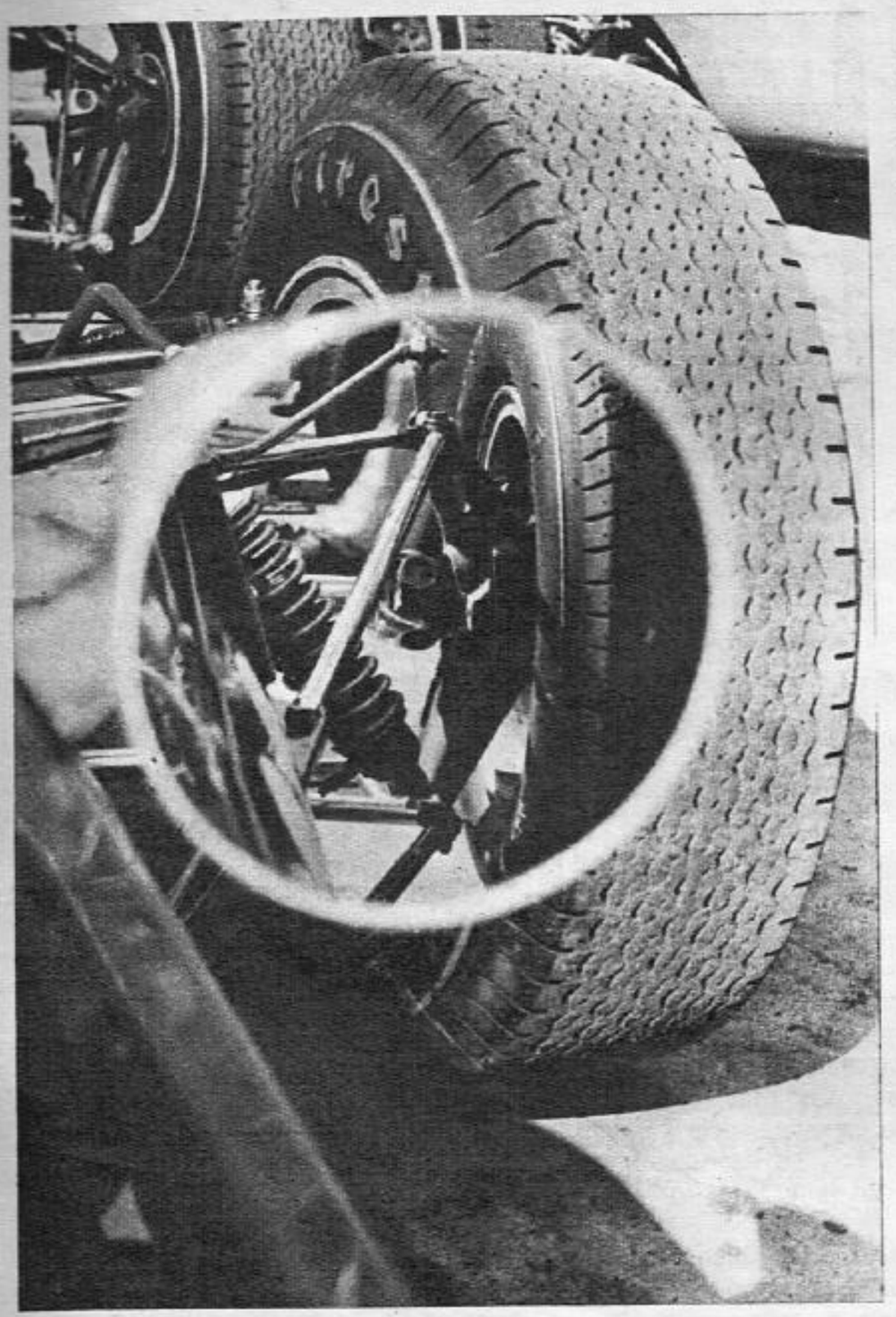
Nasif Estéfano tuvo su rapto de inspiración y estuvo a la altura de sus antecedentes; lástima que los raptos fueron efímeros . . .

Autoridades y corredores se saludan. El turno de dar la mano para Bordeu, de nuevo el piloto argentino mejor clasificado.

Servos-Gavin se adelanta por sexta vez en la serie al coche de Jorge Kissling, sexto y el mejor de los argentinos en esa primera serie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PERDIGONES GRAFICOS



Este es el Lotus 41 de Geki Russo. Por el espejo retrovisor vemos la suspensión trasera del más puro estilo Chapman-Lotus. Detrás del espejo, la parrilla superior de la suspensión delantera.

Los ingleses del Ron Harris... no pierden el tiempo. Todos sin excepción son integrantes de la Peña La Idea Fija. Un mecánico trabaja y Raquel Welch, cruzada de piernas lo observa. lujuuuu!!!

Este es uno de los enmascarados de la F. 3. John Cardwell se coloca un pañuelo a la usanza de los bandidos del Far-West, pero monta un Lotus 41 en lugar de un alazán o un tordillo.





Cupeiro no está haciendo la conscripción. Simplemente se peló por gusto propio. Lo vimos muy preocupado luego del accidente de Mar del Plata.

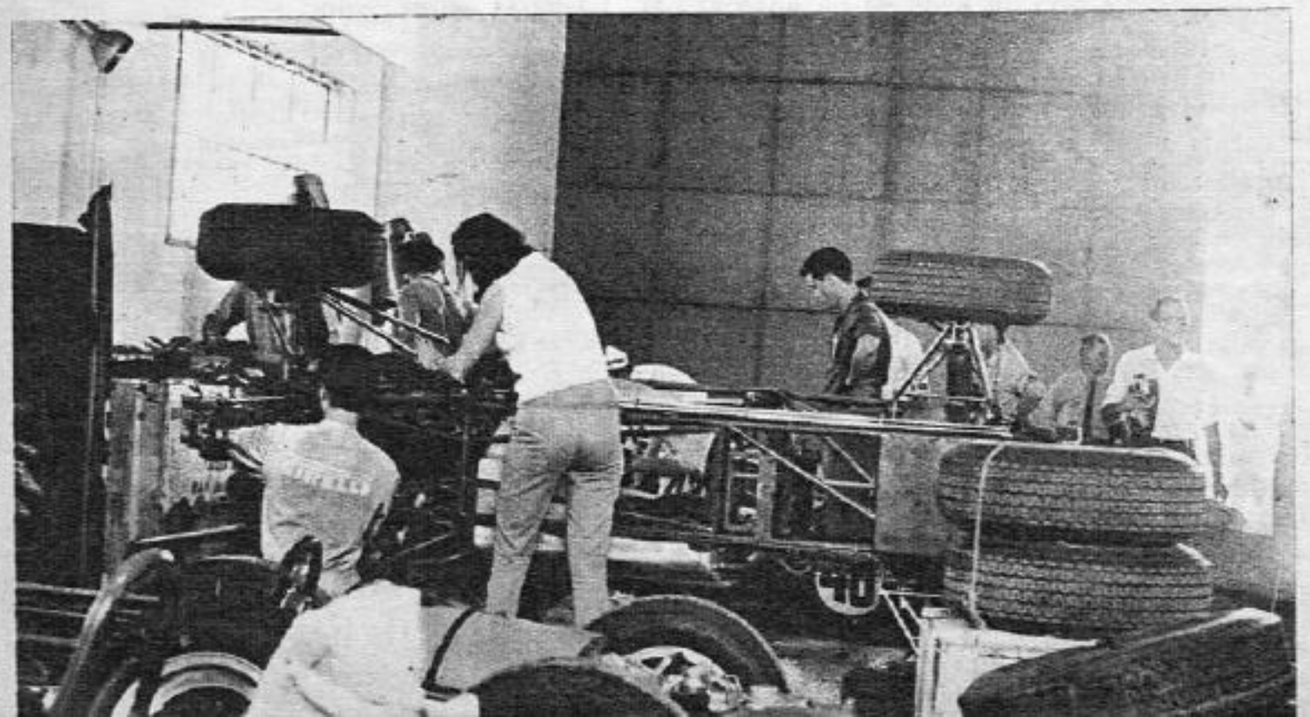
Esta es una forma muy cómoda de reparar un Brabham. Dubler y su esposa Marianne se encargan de acondicionarlo. Para entretenerse cuenten las gomas y multipliquen por 50.000 pesos, que es el precio de cada unidad. ¿Qué les parece?





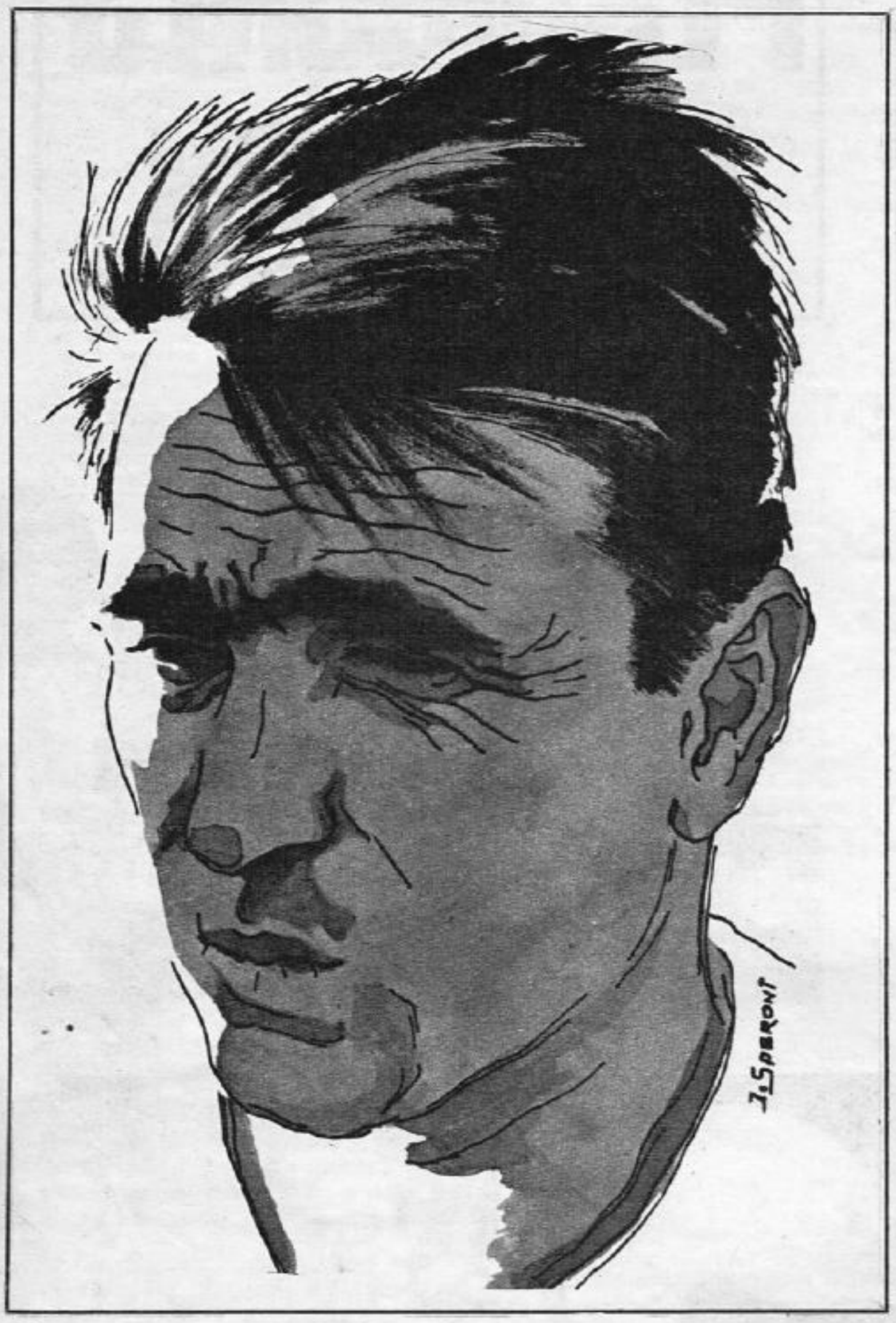
El Brabham de Pairetti es uno de los autos argentinos que más anda. El todavía no se encontró a si mismo. Tiene que mejorar. Aquí con Natalie Goodwin.

Esta es otra variante de cómo reparar un Brabham. Se encarga de hacerlo Casarin. En primer plano la máquina de Andrea Vianini, piloto Agipgas-CORSA.





CARLOS J. MARTIN



Quizá querramos convencernos de que las últimas euforias y las últimas angustias de Carlos José Martín van a continuar en un país impalpable, como si así pudiéramos conservar viva su imagen y el dorso de su antebrazo quitándose permanentemente el cabello de la frente.

Quizá lo querramos porque la única muerte que verdaderamente importa es la de nuestro prójimo amigo y valioso, y porque cuando la realidad es así de triste, ni siquiera vale la pena determinar si tiene sentido o no lo tiene. Tantas veces se escribió que **los hombres pasan y las obras quedan** que tantas veces lo aceptamos porque sí. Pero cuando nos queda de Carlos José Martín su empeñosa laboriosidad, su espíritu de amateur y su responsabilidad de profesional, se evaporan la última mueca y el dolor para dejarnos el rostro feliz del hombre que trabajó en su auto de Fórmula Tres desde la mañana hasta la noche. Que transportó su hogar a los garajes. Que preguntó sin fatiga. Que se respetaba lo suficiente como para rebelarse cuando lo postergaron, pero que disponía la carga de humildad necesaria para correr con el auto que nadie quiso.

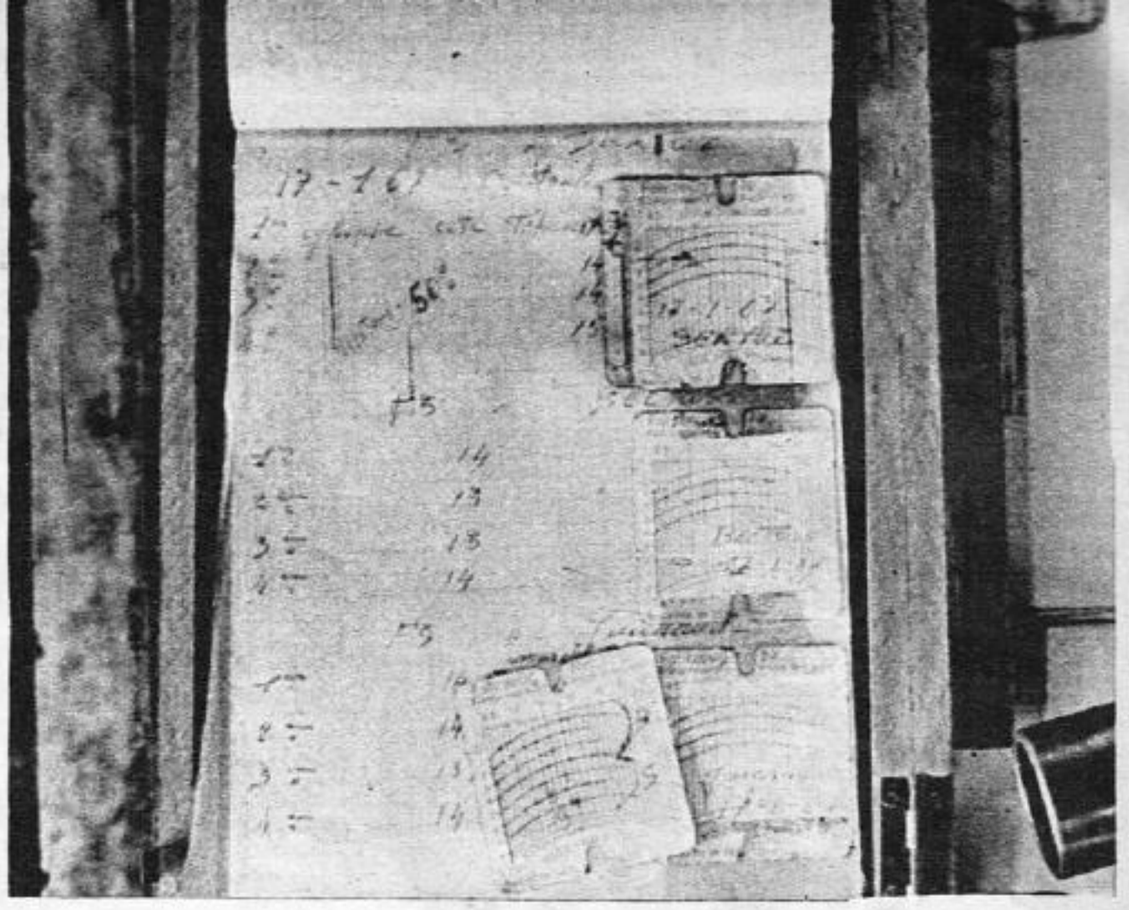
Su fiebre mecánica lo enhorquetó en una bicicleta, lo lanzó a motonáutica, a karting, a fomento, a Midget, después en varias motos, más tarde le colocó un automóvil de Turismo alrededor lo proyectó a los caminos del TC para envasarlo finalmente, a los 29 años, en los cockpits íntimos de los monopostos, punto final del progreso necesariamente maduro de Carlos José Martín.

Estas cosas no se quieren escribir nunca, simplemente por no darle estado público a sentimientos personales, aunque sea necesario hacerlo para explicar una vez más el valor de la relación humana y la infinita dimensión de la amistad y el abismo irrenunciable que significa no poder considerar más a Martín en tiempo presente, sobre todo ahora, que había llegado a la cumbre.

Morirse antes de lo previsto —pero nunca ayer— puede ser una de las funciones del automovilista. Sin embargo, un poco de Martín quedó en nuestra redacción, quedó como viviendo, porque muy probablemente nos haya interesado mucho más su condición de hombre que su innegable cualidad para el oficio de conductor.

Esta generación maravillosa, esta generación veloz, entiende sin dificultades que es mucho más preferible morirse de Lotus, que vivir sin una urgente necesidad de realizarse, de jugar todos los días el riesgo de perder.

C. M. T.



UN EQUIPO EN SERIO

Toda la seriedad y organización de un equipo que vino para ganar y que tiene el respaldo de una fábrica que en materia de ingeniería se toma las cosas muy en serio, está reflejada en una simple planilla que nuestros agentes secretos fotografiaron en los talleres de los franceses.

Especie de ininteligible tabla de La Roseta para modernos Champolliones mecánicos, refleja sólo alguna información obtenida de los motores del equipo en las pruebas del día 17 de enero, pero para quien quiera ver hay unos cuantos elementos curiosos o interesantes.

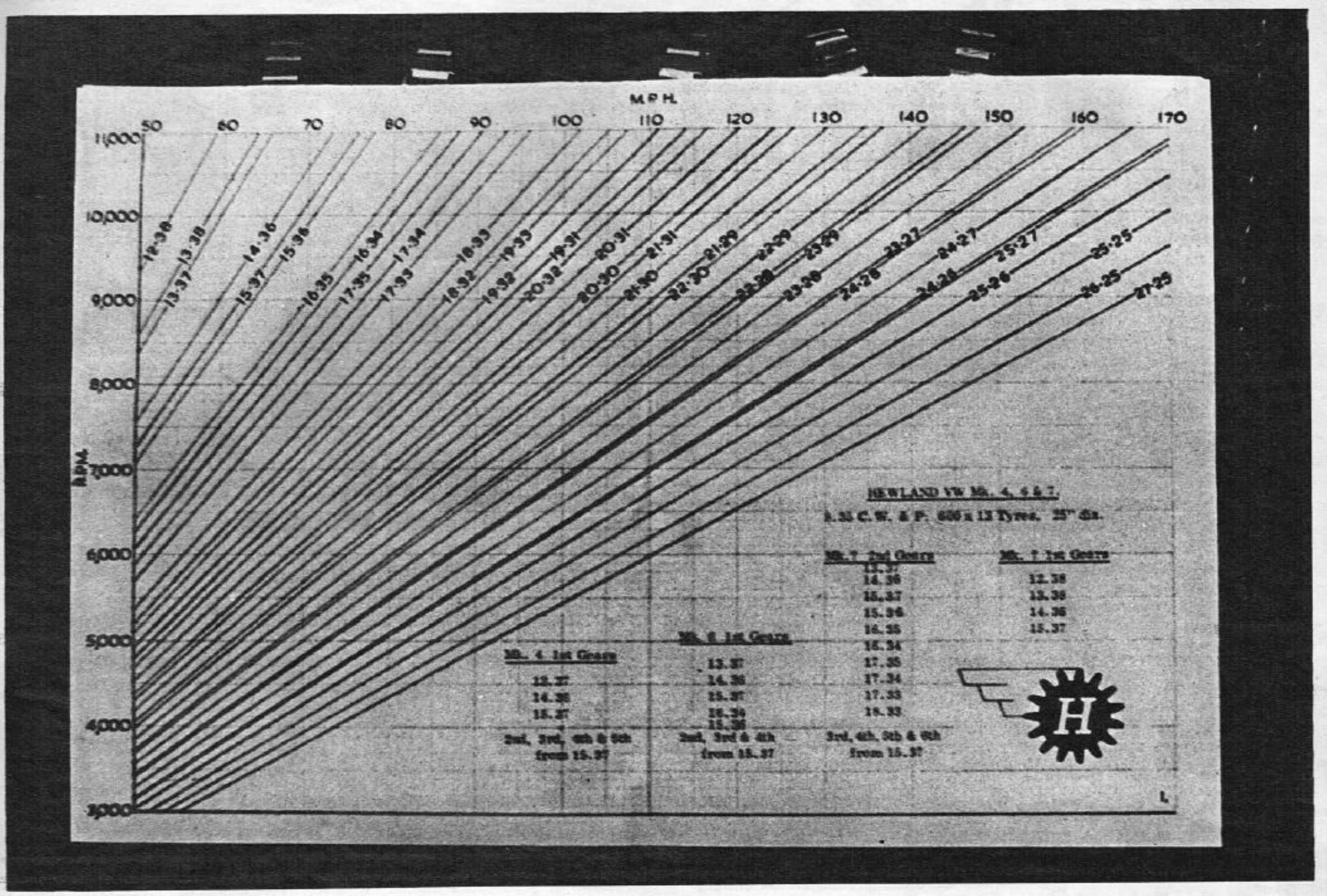
Alguna vez vinieron al país dos Delage puros de competición; en las piezas de uno de ellos se había punzonado la palabra "Divo"; en las del otro, la palabra "Benoist". Divo y Benoist eran los nombres de los dos corredores del equipo oficial de Delage y la fábrica utilizaba sus nombres para definir los autos, como podría haber utilizado los números uno y dos. Matra parece seguir la tradición: en la planilla se indica "F3 SERVOZ", "F3 BELTOISE", "F3 JAUSSAUD". La aclaración de "F3" nos indica que no se trata de una información de uso inmediato, que en este caso sería superflua, sino de un informe para archivar y utilizar como elemento de análisis. Escrito a mano se lee la presión de compresión en kg/cm² en cada uno de los cilindros de los tres motores, en el orden citado. Pero al lado de cada uno de ellos se ha adherido al papel como prueba la tarjeta correspondiente al compresógrafo Kinzle utilizado para registrar esos valores, donde también se ha aclarado, en cada caso, la fecha y apellido del conductor. En el auto de Servoz-Gavin el mecánico cometió un error: registró la cifra del cilindro número uno en la línea número cuatro de la tarjeta y los otros tres arriba; esto está aclarado a mano, como así también la temperatura del motor —50°— ya que la variación de viscosidad del aceite con la temperatura hace variar la lectura.

Era voz pública en Mar del Plata que la carrera debía ser ganada por Servoz-Gavin. Quizá estos registros sean la mejor confirmación. La compresión de su motor, 17-14-14-15 para sus cuatro cilindros se compara favorablemente con los 14-13-13-14 del de Beltoise y los 14-14-13-14 del de Jaussaud, indicando la diferencia algo más que un mayor rendimiento volumétrico, quizá medio punto más de relación de compresión y, de cualquier manera, una mayor potencia disponible.

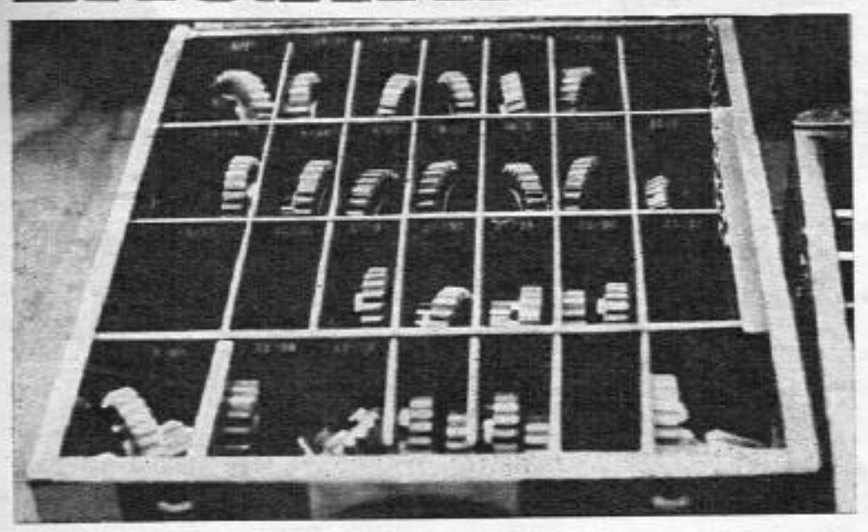
Todo esto es pura conjetura, pero nos parece interesante destacarlo especialmente cuando yendo al otro extremo de las cosas vimos un automóvil —el de un piloto argentino— al que le cambiaban las bujías de calentamiento por las frías de carrera en la misma línea de largada porque a último momento un mecánico se encontró en un bolsillo las cuatro bujías que debían estar colocadas en el motor...

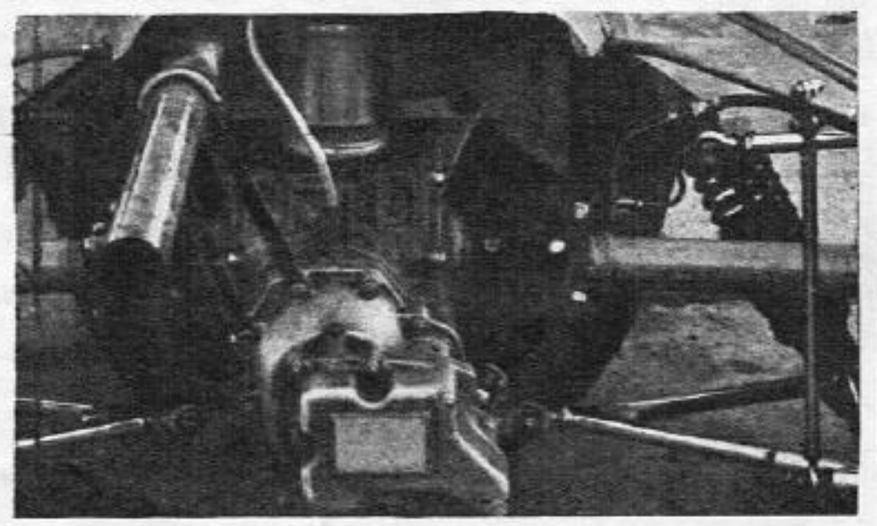


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ENGRANAJES A MEDIDA





Metimos la nariz adentro de las cajas de velocidades que utilizan los monopostos de Fórmula Tres. La magia de una tabla y las posibilidades de un cajón lleno de engranajes

Con la invasión de automóviles de carrera en serio que trajo aparejada la Temporada Internacional de Fórmula Tres, una cantidad de novedades técnicas vinieron a traernos goce mecánico tras un largo invierno. Veamos, por ejemplo, el caso del cambio de relaciones de multiplica en las modernas cajas-puente. En TC se cambia la relación de diferencial con la consiguiente complicación práctica. La mayoría de los coches franceses e italianos que nos visitan, utilizan cajas de velocidades inglesas Hewland cuya relación de engranajes se puede variar en unos minutos con una variedad enorme de combinaciones para cualquiera de las cuatro marchas, sin necesidad de tener que cambiar piñón y corona del par final. Los italianos utilizan la caja Colotti, que lo mismo que la Hewland, es derivada de la Volkswagen de serie y que ofrece idénticas posibilidades en materia de cambio de relaciones.

Para cada circuito se puede utilizar un juego de relaciones de marchas distintas y, de acuerdo a las características de diagrama de rectas y curvas de la pista, se puede elegir —en el caso de las Hewland— hasta treinta y seis relaciones distintas para utilizar en las cuatro posiciones: 12/38, 13/38, 13/37, 14/36, 15/37, 15/36, 16/35, 16/34, 17/35, 17/34, 17/33, 18/33, 18/32, 19/33, 19/32, 19/31, 20/32, 20/31, 20/30, 21/30, 21/31, 21/29, 22/30, 22/29, 22/28, 23/29, 23/28, 23/27, 24/28, 24/27, 24/26, 25/27, 25/26, 25/25, 26/25 y 27/25; estas dos últimas corresponden a la sobremarcha.

A los serios y conscientes pilotos de Matra se los veía durante los entrenamientos en cada circuito junto al jefe de equipo, estudiando la tabla de relaciones y los diagramas para ensayar las marchas más convenientes. El cambio de engranajes es rápido: quitando la primera tapa que está ubicada atrás de la caja de velocidades se quita el selector, sujeto con siete tuercas; quitado éste, se saca la tapa donde van apoyados los dos ejes de la caja en sendos rulemanes, y ya se pueden cambiar los engranajes. La operación completa requiere unos 20 minutos.

Se puede colocar teóricamente cualquiera de las relaciones en cualquier posición, aunque por simple lógica siempre habrá que poner una tercera más larga que la segunda. La enorme cantidad de posibilidades hace muy difícil para un piloto particular disponer de todas las relaciones. Es por ello que en los boxes de cualquier circuito del mundo, en busca de la relación adecuada, los pilotos se cambian engranajes como si fueran estampillas.

La "tabla mágica" que suministra Hewland, y que reproducimos, se refiere a vehículos equipados con un par final de 8 x 35 dientes, y neumáticos de 6 x 13 pulgadas con un diámetro equivalente a 25 pulgadas. En las horizontales se lee velocidad de rotación del motor; en las verticales, velocidad equivalente en millas por hora. Cada una de las líneas cruzadas equivale a una de las relaciones posibles. Un ejemplo: la 15 x 36 (en círculo), usada como primera en el circuito número dos del autódromo ofrece 57 mph a 8.000 rev/min y 71 mph a 10.000 rev/min, es decir, dentro de la gama de velocidades utilizables en motores de F. 3 Bajando por la vertical de las 70 mph hasta cruzar la horizontal de las 8.000 vueltas, se ve que dentro de requerimientos lógicos, no se puede utilizar provechosamente una relación de segunda más larga de 17 x 33, cuya línea cruza exactamente en la intersección de 8.000 rev/min y 70 mph. Entre la relación de primera que usamos como ejemplo y la segunda más larga posible, hay otras cuatro posibilidades para elegir. Dentro de estos límites, y de acuerdo a las necesidades que plantea cada circuito, la "tabla mágica" permite encontrar rápidamente la relación más adecuada.

También a esto llegaremos..

TEMPORADA F.3

MR. COE Y EL RON HARRIS TEAM

Una figura regordeta, afable, y con una permanente sonrisa en su cara colorada revolotea en todo momento alrededor de los dos Lotus 41 y del Lotus 35 del equipo de Ron Harris. Se trata precisamente del director de dicho team, Lawrence John Coe, quien lleva sobre sí la responsabilidad de lo que acontece a los autos de Cardwell, Geki Russo y Eric Offenstadt respectivamente. Habla con todos o con cualquiera, siempre amable, pero sin profundizar y escapándose en lo posible por las ramas, apelando al buen humor.

Quisimos saber algunas cosas. ¿Por qué dos autos tubulares y uno monocasco en el misma team? ¿Cuál de ellos prefería? ¿Qué opinión tenía de Geki, Offenstadt y Cardwell? ¿Cuál es la ciudad más importante del ducado de Cheshire? Y en verdad nos dijo cosas interesantes. En cuanto a lo último nos dijo que no sabía porque él pertenece al condado de Northampton, pero sí nos explicó otros temas que tienen más que ver con la Fórmula Tres.

El Ron Harris Team tiene además su equipo de Fórmula Dos con nada menos que Jim Clark y Peter Arundell como pilotos, porque Ron Harris es el equipo oficial de Lotus en Fórmula Dos, así como Colin Chapman dirige a los de Fórmula Uno y Charles Lucas a los de Fórmula Tres. Todo ello no impide que Ron Harris tenga un equipo independiente en Fórmula Tres que se integra con los pilotos que están en nuestro país ahora. Mr. Coe asegura que la designación de Offenstadt, Russo y Cardwell es una orden que viene desde arriba y que debe aceptarla como tal, pero no vacila en considerar a Offenstadt y a Cardwell en un mismo nivel de alta calidad conductiva, y a Geki Russo en una línea inferior a ellos, aunque haya corrido en Fórmula Uno.

Los Lotus 35 son los últimos Lotus F. 3 monocascos; luego vino el reciente 41 de estructura tubular, pero siempre de finísima construcción. Mr. Coe prefiere los chasis tubulares principalmente porque en caso de accidente son más fáciles de reparar. Es, sin duda, un punto de vista "desde el box", porque en cambio Offenstadt prefiere los chasis monocascos, como el del Lotus 35 que usa, mientras Cardwell y "Geki" no se preocupan por tales nimiedades y corren con los 41 verde clarito.

Algunos rumores decían que los motores Holbay presentaban dificultades de colocación en los chasis Brabham, cosa a la cual Mr. Coe no le otorgó ningún asidero basándose además en el contraejemplo más próximo: el Brabham de Alan Rollison equipado con un Holbay de rendimiento muy eficaz.

Y más opiniones de Mr. Coe. Reconoce a los Matra como la oposición más fuerte, no sólo en nuestra Temporada sino en el todo el calendario europeo. Afirma que ellos siempre salen a ganar; que le daba lo mismo cualquiera de los tres circuitos (Buenos Aires, Mar del Plata y Córdoba), pues las posibilidades serían para ellos más o menos las mismas en las cuatro carreras. Sólo que el circuito de Mar del Plata presentaba algunas curvas donde el fuioripista podría resultar peligroso para auto y/o corredor. Poco después el mismo Cardwell girando en los entrenamientos se quedaba sin el brazo inferior trasero de suspensión y lógicamente con la rueda loca, como algunos personajes de esta Temporada. Pero en este caso la rotura no se debió en nada a defectos propios del circuito sino a exceso de carga sobre esa rueda o fatiga de material o quizás algo de las dos cosas. El asunto es que se fue de viaje. Al rato pusieron uno nuevo y aquí no pasó nada. El auto nuevamente al garaje y el director Coe a seguir sonriendo y estudiando tablas misteriosas. Parece que los directores de equipo ahora ya no pueden dirigir sin cronómetro, tablas con gráficos preestablecidos y regla de cálculo. Pero ¿cómo nos va a parecer raro? Estamos hablando de carreras de verdad.

G. R. S.





Una vista general de la recta principal del circuito de Mar del Plata. Hermoso panorama completado por el paso de los coches de Vianini, Offenstadt y detrás con la trompa blanca Beltoise. Al cartel no lo respetaron pues aquí vienen a algo más de 170 y no pararon en el semáforo.

UN POCO EN BROMA

EN ORDEN DE MERITOS

¿Quiénes son los pilotos...

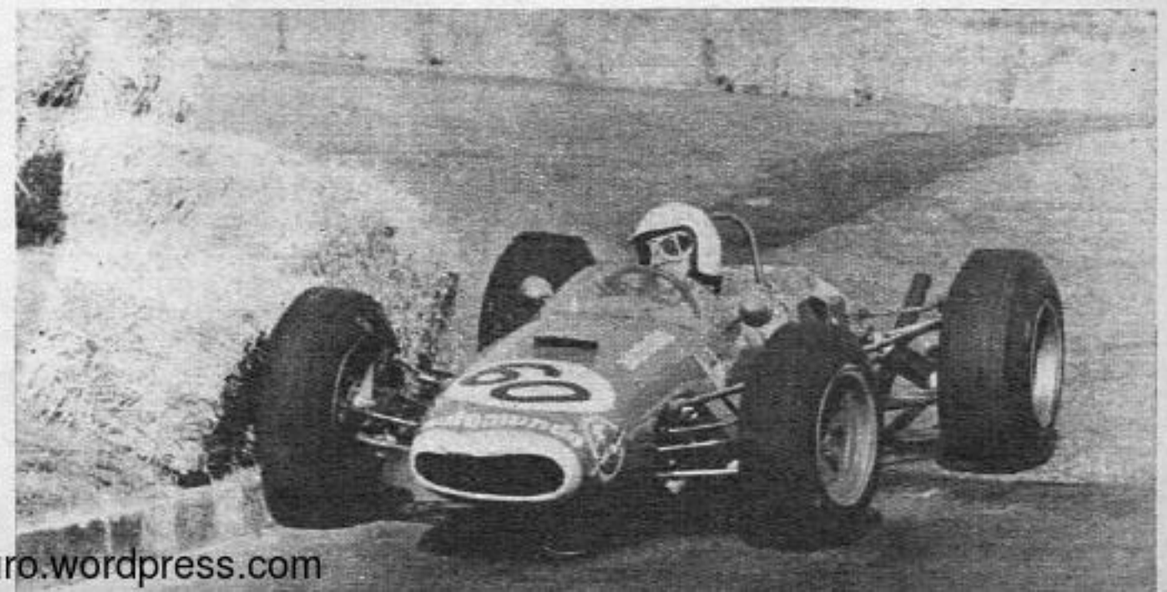
que protestan más? ..... LOS ITALIANOS
mejor acompañados?: ..... DUBLER, MOHR, OFFENSTADT y VIANINI
más trabajadores?: ..... CUPEIRO, FACETTI
divertidos?: ..... STUART y PAIRETTI
más gentlemen?: ..... JAUSSAUD, BAGHETTI y BORDEU
más conquistadores?: ..... SERVOZ-GAVIN y CARDWELL

¿Quién es la mujer más espectacular de la Temporada?: LA SEÑORA DUBLER.
¿Cuál es el auto más admirado?: EL MATRA.
¿Cuál es el equipo que trabaja más horas diarias?: MATRA-SPORTS.
¿Quienes desilusionaron al público?: BAGHETTI y GEKI.
¿Quienes rindieron más de lo esperado?: CARDWELL y ROLLINSON.
¿Cuál fue el auto sorpresa?: LOS TECNO.
¿Cuál es el mejor equipo argentino?: AUTOMUNDO.
¿Cuál es la mejor revista de automovilismo?: CORSA.
¿Cuál es el mejor piloto argentino?: VIANINI.
¿Quién es el personaje insólito y a la vez mejor cicerone?: PICHETTA.
¿Qué piloto dobla más fuerte?: BELTOISE.

DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DE LA TEMPORADA

Salir a yirar	Salir a dar vueltas en la pista.
Biguá	B. W. A.
Cambio Colotti	Caja Colotti.
El Turco	Nasif.
El Gallego	Cupeiro.
Miguel	Galluzzi.
Lucas	Rev/min.
Marchapiedi	Cordones.
Treinta y uno, dos	1 min 32 seg 2/10.
Hacer paisaje	Irse fuera de la pista.
Ahí está el queso	Ahí gano un segundo.
Dijo Juan	Dijo Fangio.
Lo pasé en el rebaje	Al poner segunda levantó 45.674 rev/min.
T. F.	Muy fuerte(trop fort, troppo forte, too fast).
El cuarenta y uno	El Lotus 41.
¡Chau!	¡Hola! ¿Cómo te va?
Zambullirse	Entrar a la curva.
Anteo	Pichetta.
Quítame de allí esas pajas	Manolo, corré los fardos.
Tirar las marchas	Llevar a fondo todos los cambios.
Hacer rueda	Viajar pegado a otro corredor.
Rabonear	Zigzaguear junto a la cola de otro auto.
Shakespeare	Vannini.
Rafa	Ingeniero Sierra.

Carlos Marincovich no demostró todo lo que puede. Su máquina no es de las mejores y a él le falta pulirse algo. En Mar del Plata aprendió que los F3 no suben cordones. Es una gran experiencia para "Sandokan" que sabrá asimilarla.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORDOBA

Resultados finales, diagramas de cambios, chimentos y chimentitos de la tercera carrera de la Temporada de F. 3

La gente del equipo Matra se divierte en todas partes. En el garage de la escuela de aviación de Córdoba, luego de terminar con las pruebas de clasificación, con dos Peugeot de los que utilizan para movilizarse se pusieron a dar vueltas, Servoz en uno y Jaussaud en el otro, con las direcciones trabadas en el punto en que las ruedas estaban giradas al máximo. Y así estuvieron durante un rato. Luego cambiaron la diversión por la de empujarse mutuamente frenando todo lo posible el que iba adelante.

●

Viernes, día de entrenamientos. Entre los coches estacionados, de quienes venían a "campanear" el ambiente, estaba un Mustang color gris metalizado, con gomas Indy, llantas cromadas y todo el veneno. Primero no se sabía de quién era pero luego apareció Cabalén y no quedaron dudas, ya que se trata del mismo auto con el que ganó el Gran Premio de Turismo sólo que ahora lo pintó de gris, le sacó la barra antivuelco, le colocó otra vez el volante original y lo transformo en suma, en el auto de calle que era previamente. Claro, un auto de calle de 220 km/h.

●

Jean Pierre Jaussaud se enoja consigo mismo cuando algo no le sale bien. El día viernes se fue de pista en la horquilla más cerrada del circuito y luego de corregir y salir otra vez le pegó un golpe al volante con el puño cerrado en clara demostración de contrariedad. El sábado también tuvo un pequeño contratiempo cuando se llevó un fardo por delante lo que le costó un pequeño pedazo de trompa.

●

Parece que está a punto de disputarse el primer campeonato internacional de gorras con motivo de la temporada. Formisano tiene una que primitivamente debe haber sido una bandera a cuadros. Galluzzi luce otra de color blanco llena de insignias de diferentes fábricas piolas: Ferrari, Lancia, etc. Por su parte, el inefable ingeniero Sierra no se pierde ninguna onda y se trajo una gorra plena de distinción, sobriedad y toque deportivo. Cupeiro, en cambio, se contenta con un gorrito Gath y Chaves con el ala doblada hacia arriba y de color azul. Y Kissling un sombrero de paja en forma de campana.

●

●

Viernes. Buscando conocer la pista para marcar buenos tiempos, Offenstadt hizo seis trompos en la curva más lenta del circuito cordobés. Este es el fruto de los experimentos, ya que buscaba hacer el viraje en segunda y el mixto siguiente en tercera, mientras todos los demás usaban primera y segunda.

●

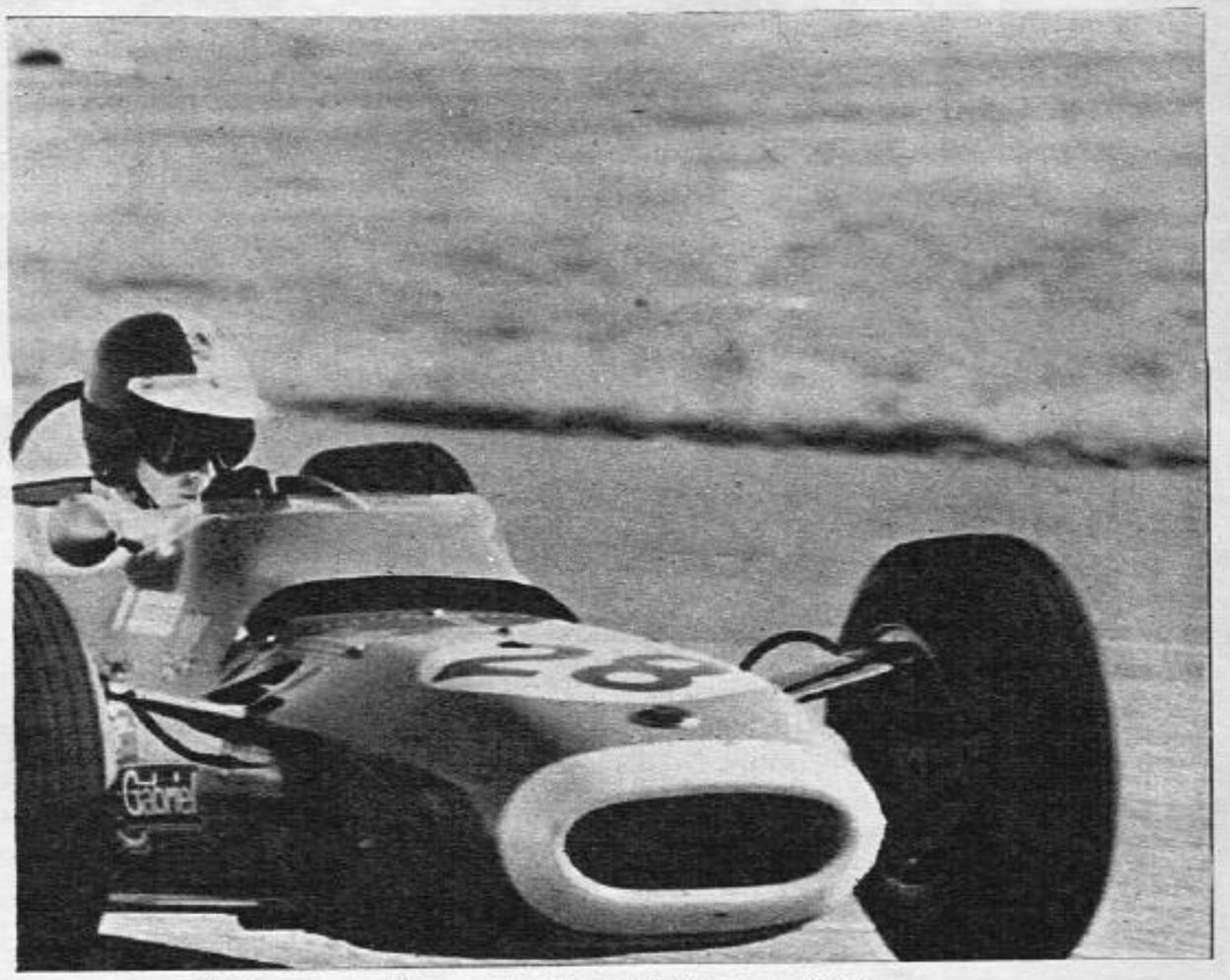
En la salida de algunas curvas del circuito cordobés, los organizadores colocaron bolsas de arena para detener la ocasional deriva de algún temperamental. El jueves a la noche ya había quienes no estaban de acuerdo (con justa razón). "Las dunas al estilo Le Mans están muy bien —protestaban— pero no nos pongan dunas envasadas". Cierto: unas frenan, otras rompen.

TEMPORADA ARGENTINA
CAMPEONATO DE F. 3

1º Beltoise, Jean-Pierre	35
2º Jaussaud, Jean-Pierre ...	22
3º Servoz-Gavin, Georges ...	10
3º Offenstadt, Eric	10
3º Cardwell, John	10
3º Stuart, Charles Crichton ..	10
7º Moser, Silvio	6
8º Dubler, Jürg	5
8º Rollinson, Alan	5
10º Mohr, Manfred	4
11º Bordeu, Juan Manuel	3
12º Facetti, Carlos	2
12º Regazzoni, Giancarlo	2
14º Vianini, Andrea	1

Dos primeras figuras de la super producción Franco-Argentina "Matra hay una sola": Georges Servoz-Gavin y la Mini-Minor-Falda.





Jean-Pierre Beltoise, campeón por amplio margen de nuestra Temporada Fórmula Tres, con su tercer triunfo consecutivo en Córdoba se consagró como Mister Figurita Repetida.

GRAN PREMIO CIUDAD DE CORDOBA
ACA-CORDOBA AUTOMOVIL CLUB - 5/II/67 - Circuito de 3.462 m.

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE: (69,240 Km).

Pos.	Nº	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vts.
1º	30	Servoz-Gavin, Georges .	Francia	Matra-Cosworth ...	30m53s9	20
2º	42	Rollinson, Alan	G. Bretaña .	Brabham-Cosworth .	31m17s5	20
3º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	31m34s9	20
4º	32	Jaussaud, Jean-Pierre .	Francia	Matra-Cosworth ...	32m14s4	20
5º	50	Mohr, Manfred	Alemania ..	Brabham-Cosworth .	32m20s9	20
6º	10	Kissling, Jorge	Argentina ..	BWA-Cosworth	23m04s	14
7º	16	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth	32m08s1	12
8º	58	Bordeu, Juan Manuel ..	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	16m50s7	6
9º	52	Moser, Silvio	Suiza	Brabham-Cosworth .	8m00s3	5
10º	62	Vianini, Andrea	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	8m02s4	5
11º	24	Simoni, Alfredo	Italia	Tecno-Cosworth ..	9m59s5	5
12º	18	Alberti, Giovanni	Italia	De Sanctis-Cosworth	5m06s2	3
13º	44	Goodwin, Natalie	G. Bretaña .	Brabham-Cosworth .	4m16s1	2

Promedio del ganador: 134,453 km/h.
Record de vuelta: 30, Georges Servoz-Gavin en la 5ª: 1m 31s 2 a un promedio de 136,657 km/h.

SEGUNDA SERIE: (69,240 km).

1º	28	Beltoise, Jean-Pierre ..	Francia	Matra-Cosworth ...	31m09s2	20
2º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth .	31m25s7	20
3º	34	Cardwell, John	G. Bretaña .	Lotus-Cosworth ...	31m28s8	20
4º	40	Stuart, Charles	G. Bretaña .	Brabham-Cosworth .	31m33s3	20
5º	2	Estéfano, Nasif	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	31m46s2	20
6º	6	Copello, Eduardo	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	32m32s9	20
7º	36	Russo, Giácomo "Geki'	Italia	Lotus-Holbay	31m27s3	18
8º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	21m04s9	13
9º	54	Regazzoni, Giancarlo ..	Suiza	Tecno-Cosworth ...	19m16s5	12
10º	60	Marincovich, Carlos ...	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	14m50s5	9
11º	22	Facetti, Carlos	Italia	Tecno-Cosworth ...	12m56s4	8
12º	20	Perdomi, Romano "Tiger'	Italia	De Sanctis-Cosworth	5m12s8	3

Promedio del ganador: 133,352 km/h.
Record de vuelta: 28, Jean Pierre Beltoise en la 10ª: 1m 32s 1 a un promedio de 135,322 km/h.
No largó: 14, Giancarlo Baghetti.

FINAL: (121,170 km).

1º	28	Beltoise, Jean-Pierre ..	Francia	Matra-Cosworth ...	54m21s5	35
2º	32	Jaussaud, Jean-Pierre .	Francia	Matra-Cosworth ...	54m36s1	35
3º	40	Stuart, Charles Crichton	G. Bretaña .	Brabham-Cosworth .	54m43s9	35
4º	34	Cardwell, John	G. Bretaña .	Lotus-Cosworth ...	55m02s2	35
5º	58	Bordeu, Juan Manuel ..	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	55m14s5	35
6º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth .	55m23s3	35
7º	50	Mohr, Manfred	Alemania ...	Brabham-Cosworth .	55m45s3	35
8º	36	Russo, Giácomo "Geki"	Italia	Lotus-Holbay	54m59s9	34
9º	22	Facetti, Carlo	Italia	Tecno-Cosworth ...	55m51s6	34
10º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	52m27s3	33
11º	16	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth	55m19s4	32
12º	2	Estéfano, Nasif	Argentina ..	Brabham-Cosworth .	49m26s4	31
13º	24	Simoni, Alfredo	Italia	Tecno-Cosworth ...	54m34s3	30
14º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	36m10s2	23
15º	10	Kissling, Jorge	Argentina ..	BWA-Cosworth	38m21s1	23

Promedio del ganador: 130,678 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado por la CDA.
No largaron: 14, Giancarlo Baghetti; 52, Silvio Moser; 62, Andrea Vianini.
Abandonaron: 6, Eduardo Copello; 18, Giovanni Alberti; 20, Romano Perdomi "Tiger"; 30, Georges Servoz-Gavin; 42, Alan Rollinsin; 44, Natalie Goodwin; 54, Giancarlo Regazzoni; 60, Carlos Marincovich.

TECNO: EN TIEMPO RECORD



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un gran esfuerzo y una fuerte dosis de entusiasmo para construir un monoposto con soluciones originales

por *ENRIQUE CARMONA*
fotocolor: *JORGE DIAZ*
fotos: *CARLOS ARCURI*

El atractivo del primer campeonato internacional de Fórmula Tres y la tradicional inquietud italiana por estar en primer plano en la actividad automovilística, impulsaron a la modesta fábrica Tecno-Kart de Bologna, a encarar la construcción de un monoposto. Con una sólida experiencia en karts, el producto debía ser, necesariamente, singular.

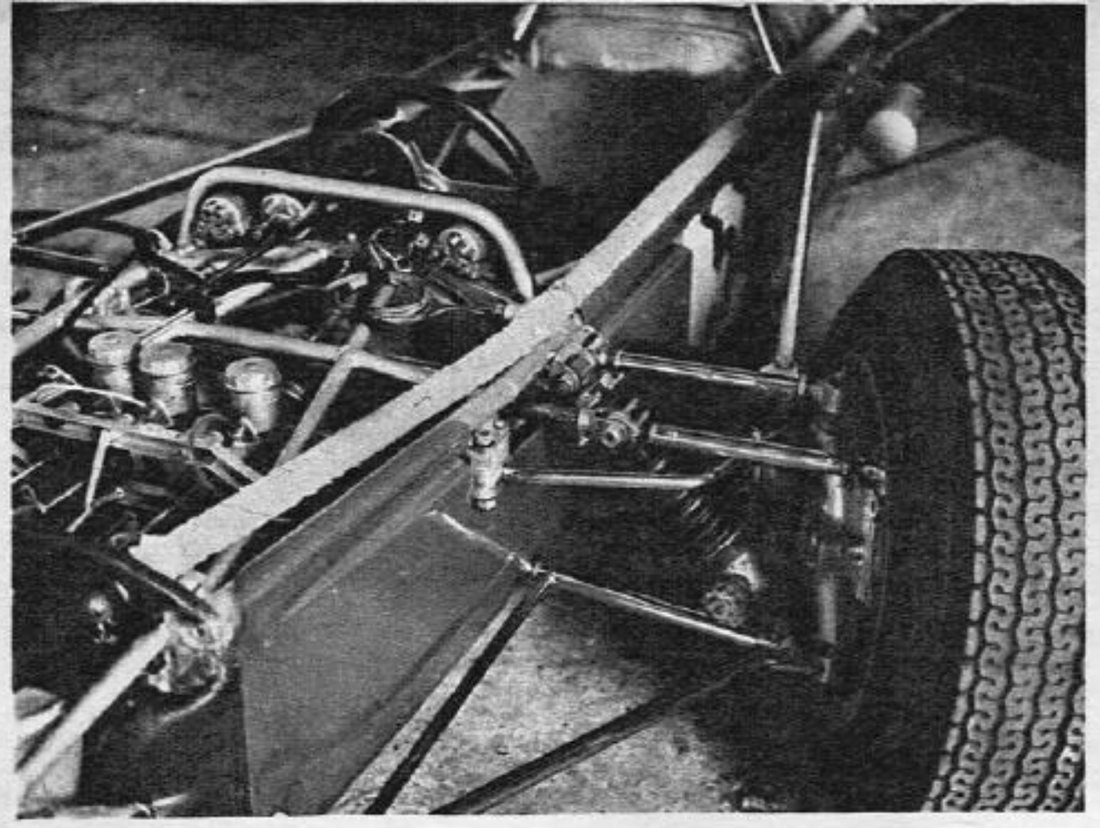
Primer objetivo: construir un monoposto de Fórmula Tres; segundo objetivo: hacerlo en tiempo récord para tenerlo a punto desde el comienzo de la Temporada europea 1967. Desde que se tiraron las primeras líneas sobre el tablero de dibujo, hasta que Carlo Facetti comenzó a realizar las primeras pruebas sobre el circuito del Mugello, transcurrieron solo 48 días!

Este notable esfuerzo es hijo de la pasión de Luciano Pederzani, dueño de la Tecno-Kart, solo posible por el fantástico hecho de que en Bologna cualquiera suelda tubos de cromo-molibdeno, a la vuelta de la esquina hay alguien que funde aleaciones técnicas originales dentro de ries y en el barrio vecino hay alguno que sabe sacar el máximo rendimiento de un carburador Weber.

El Tecno es un producto de soluciones t;cnicas originales dentro de los monopostos de competición y difiere de las clásicas soluciones chapmanianas en materia de suspensiones y estrutcura, reflejadas principalmente en la ubicación del piloto y de los depósitos de combustible. Aquél va tan adelantado que la pedalera está muy por delante del eje del tren delantero y el tanque de combustible ha sido ubicado entre la espalda del piloto y el motor.

Pederzani utilizó una estructura tubular reticulada con la notoria particularidad de que las cargas provenientes de la suspensión delantera son distribuidas, mediante parrillas triangulares de base muy ancha, en tres de las cinco cuadernas que integran el chasis. Los esfuerzos mayores son absorbidos por la cuaderna central tubular, de sección rectangular, la que habitualmente corresponde al tablero en todos los demás automóviles. Allí se fijan las articulaciones de suspensión, apoyo de elásticos y amortiguadores, caja de dirección, columna de dirección y panel de instrumentos. El par de frenado es distribuido mediante la parrilla inferior hacia adelante, a la cuaderna que soporta pedalera, tanque de aceite del sistema de carter seco, radiadores de agua y aceite y mediante la parrilla superior hacia atrás, a la cuaderna ubicada inmediatamente a espaldas del piloto, a la que están fijadas la batería, las bombas de combustible y la barra

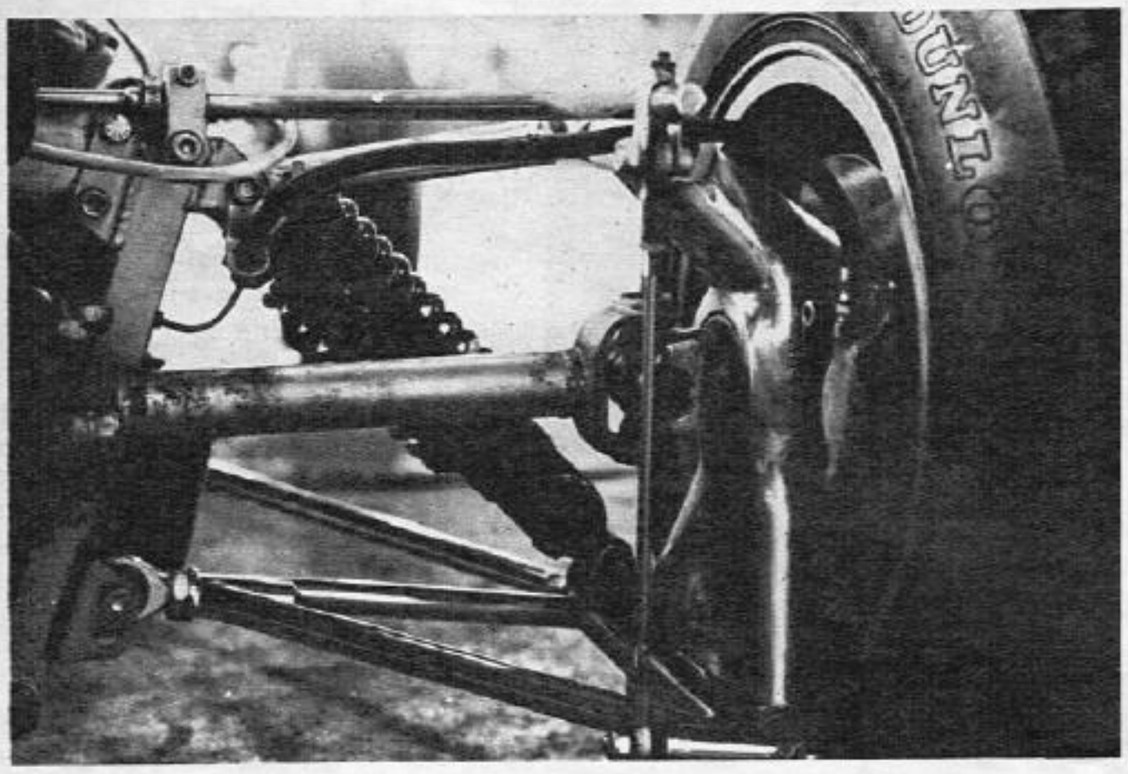
→



Suspensión delantera con juntas Heims y regulación en todas las barras y anclajes. El brazo inferior, hacia adelante, es triangulado; el superior, hacia atrás está compuesto de dos barras cuya posición relativa puede variarse corriendo la fijación de una barra sobre la otra. Los anclajes descargan sobre la cuaderna central del vehículo.

Esta fotografía permite apreciar la posición avanzada del puesto de conducción y los largos reactores que controlan la suspensión delantera. Las ruedas, de fundición liviana, fijadas con cuatro tuercas, también son de diseño Tecno. El radiador trasero es solución de emergencia.





Dertás de la cuaderna número cuatro (equivalente a la tercera en cualquier otro automóvil) las soluciones son más convencionales, aunque la calidad de realización no es del todo ortodoxa. La suspensión trasera es Chapman pura y en 1967 no parece posible hacer algún mecanismo mejor para esa función.

El Tecno semidesnudo muestra su curiosa estructura con una doble cuaderna entre el piloto y el motor. La trasera es equivalente a la de los demás automóviles monopostos, pero la que sostiene la espalda del piloto recibe también las cargas provenientes de la suspensión delantera.



antivuelco. Las cuadernas cuarta y quinta funcionan como la tercera y cuarta de Brabham o Lotus 41, es decir, reciben los tres apoyos de motor y caja y los tensores, parrilla y articulaciones de las suspensiones posteriores. En general la arquitectura de toda la sección ubicada entre las dos últimas cuadernas no difiere de las soluciones convencionales.

Todas las articulaciones de suspensión están realizadas mediante juntas esféricas tipo Heims y además de las regulaciones a rosca que son comunes en todos los extremos, el Tecno agrega un número poco común de posiciones previstas para variar los ángulos de los diversos elementos de suspensión. Quizá el ejemplo más curioso esté en la posibilidad de variar la forma de las parrillas superiores del tren delantero, mediante el desplazamiento del punto de unión de los dos tubos que la integran.

Los portamazas están fundidos en aleación liviana, cuidadosamente pulidos, y son reversibles, es decir, que pueden usarse de ambos lados.

Otro detalle técnico curioso: los automóviles que han venido a nuestro país, tienen un radiador pequeño, montado en la popa, fuera de las líneas de la carrocería. Su función es la de complementar la disipación de calor del agua de refrigeración que cumple el radiador delantero y su presencia solo puede explicarse como solución correspondiente a un vehículo en estado experimental.

El aire utilizado para enfriar los radiadores de aceite y agua, como en la mayoría de los automóviles de Fórmula, ingresa por la trompa, atraviesa los radiadores, choca contra el depósito de aceite y sale hacia los costados, en este caso delante de las ruedas delanteras. El depósito del sistema de carter seco está construido en chapa de aluminio y es, además de depósito, separador aire-aceite, refrigerador y deflector del aire.

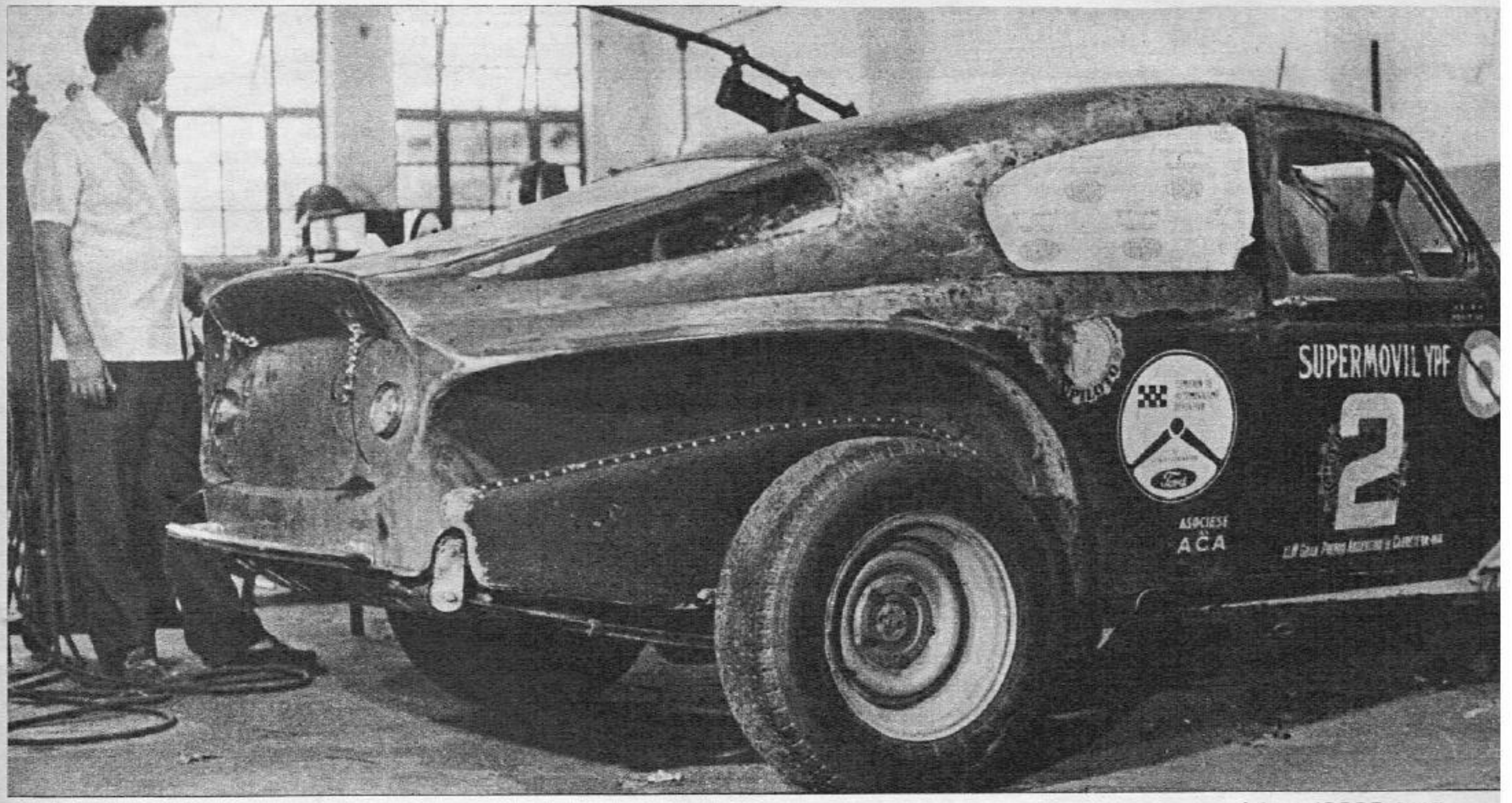
Con un piloto de 65 kilogramos a bordo, la distribución de pesos es de 50/50 y cualquier incremento en el peso del piloto, incide casi exclusivamente sobre el tren delantero.

El Tecno nació en julio de 1966 y en nuestras carreras los sorprendemos habiendo superado la faz de prototipos, pero aún en pleno período de experimentación y desarrollo. Aun muestran problemas de dentición, como lo es su manifiesta tendencia sobrevirante, pero los resultados no pueden considerarse menos que halagüeños, bien que favorecidos por pilotos de la calidad de Facetti y Regazzoni.

El nivel de calidad constructiva, especialmente en los detalles no es particularmente destacado y está lejos del nivel general de los autos ingleses, para no hablar de los "anormales" Matra. En general hay carencia de refinamiento en la fijación de accesorios, en los anclajes de suspensiones y en los nudos estructurales. Pero todo esto puede perdonarse a la luz del enorme esfuerzo que su construcción significó y al hecho de que aun es más importante para sus constructores abocarse a la solución de problemas estrictamente funcionales. Fueron construidos en tiempo récord... y ya están en la pelea

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN PEZ GRANDE EN LA NUEVA OLA



por *TOMAS CANE*

fotos: *JORGE DIAZ*

Los hermanos Emiliozzi se apuraron a aprovechar las ventajas del nuevo reglamento de TC, mejorando el aspecto y el rendimiento de su famoso Ford

Desde que empezó el nuevo año, el TC ya tiene en vigencia una nueva reglamentación que es muy "in". Lógicamente el silencio del ambiente es el prólogo a los primeros rumores que darán la frecuencia de "onda" de los amantes corsaiolos.

Primer chisme gordo, es que el vehículo de los Emiliozzi será colocado en órbita casi con seguridad el 26 de febrero en San Pedro, con el debut del año de la categoría.

Para su primer encuentro, la que alguna vez fuegalera, se está vistiendo de GT en lo de Baufer. La parte motriz quedará sin variaciones respecto al pasado. La carrocería muy embellecida y bastante más aerodinámica, mantendrá la misma trompa anterior, mientras que la parte de los cambios comienza por un parabrisa que tiene 50º de inclinación desde la vertical, lo que deja un margen de 3º por debajo de lo reglamentario. El vidrio curvo utilizado será el de un Peugeot 404, por supuesto recortado y retocado.

La línea general de la carrocería es muy parecida al GT-Bonanno, o sea una cupé "fastbac" de amplias áreas simples y curvas. La cola recibió un pequeño tratamiento para evitar los efectos Kammy para seguir con la teoría de los vórtices en los fluidos estudiada por Von Karman; en una palabra y para simplificar, se le construyó una cola de pendiente decreciente, rematada por una muy ligera "cola de pato".

La longitud total del automóvil es unos 35 cm más corta que la anterior. En cuanto a superficie vidriada, ésta aumentó cinemascópicamente mediante la aplicación de vidrios laterales más grandes y una luneta trasera ampliamente dimensionada.

En lo que respecta a la altura y despeje del suelo, los guarismos son los mismos, menos en la parte de la trunca que fue levantada 18 cm aproximadamente.

Debajo de la remozada chapa existe un chasis original pero acortado en 15 cm. La suspensión trasera recibió la mano perfeccionista constando como elementos: hojas de ballesta Uniflex de Chevrolet y un juego de tres amortiguadores por rueda, dos tubulares y uno tipo Ford a palanca. El resto no fue tocado.

De este embellecimiento llegamos a un balance muy positivo: la máquina fue aligerada en más de 45 kilogramos y el coeficiente de penetración en el aire aumentó en un 15 a 20 %, de lo que se puede inferir que unido a una relación peso-potencia favorablemente mejorada, la marca record del F-100 de Olavarría puede incrementarse en un 1,5 a 2 %, o sea que podrá llegar a bordear teóricamente los 240-245 km/h de tope.

En todo este cambio recibido por el coche de los Gringos estuvo presente la asesoría de un viejo y exclusivo fordista, Francisco Lucius, el técnico especialista en TC tradicionales.

Si los Emiliozi representan para muchos el epítome de lo tradicional, es bien evidente que en Olavarría no se quedan con esquemas. Dante y Torcuato se apresuraron a adecuar su automóvil hacia la tónica del nuevo reglamento de TC —casi— GT. Este año la lucha será más dura aún que el anterior pero los Emiliozzi ya están preparados y bien dispuestos en aumentar rápidamente su curriculum de 42 carreras ganadas.

La cola Baufer con aleta transversal y rematada en un gran plano vertical, puede ser un nuevo espectáculo para quién pelee por los primeros puestos en 1967.

Baudena explica a Dante Emiliozzi las reformas que actualizan el TC de los hermanos de Olavarría. La renovación permanente es el mejor secreto para mantenerse en los puestos de vanguardia.



La trompa no ha cambiado, pero se integra con bastante fluidez con el nuevo parabrisa envolvente. Nada revolucionario, pero es moderno.





Rivales de siempre en el autódromo. Esta vez en versiones modernas del eterno duelo. El Falcon del equipo Ford y el Crevy entrando al curvón.

La última largada de un auto con relativamente poco éxito. Ahora el mismo casco está siendo totalmente rediseñado en Baufer con miras al GT. Los Emiliozzi no se detienen (Ver página 19).

TC: MUY RAPIDO HACIA

La mitología griega es lo más prodigioso en materia de imaginación que se dio nunca y sin embargo no pudieron, ni en su apogeo, tener una vaga pre-idea de lo que llegaría a ser el TC en la Argentina unos 25 siglos después. Zeus y sus cofrades tienen de todas maneras alguna disculpa, si consideramos que nosotros mismos ni suponíamos, hace cuatro o cinco años, el nivel de progreso que iba a alcanzar el TC en estos momentos históricos para la categoría "del pueblo". Bueno, quizás no sean tan históricos pero sí, al menos trascendentes.

San Pedro será la primera piedra. Primera carrera bajo un reglamento tan alabado como discutido. Pero no esperemos ver en la fila india un panorama totalmente distinto al del año pasado ni ninguna especie de galería de Gran Turismo en argentino. Los autos de punta serán casi sin variantes los mismos que predominaban en las últimas carreras de 1966 o sea las cupés bien hechas con motores de buen rendimiento y velocidad; caso Casá, Bordeu, Roux, Rienzi, Galbato. Todos están ya en algún proceso de modificación. Galbato con un nuevo auto, Emiliozzi con el ya Gran Turismo, Casá estaba por vender su auto pero luego decidió no hacerlo y modificar el "tractor" colocándole suspensión delantera independiente. Rienzi también construyendo otra cosa, nuestro amigo "el Zurdo" con su Moskvitch preparado, etc., etc. Pero casi todos ellos no tendrán listas sus novedades para las primeras carreras sino que las irán presentando a medida que transcurra la temporada, de donde la modernización será gradual, como corresponde a todo proceso auténtico e inevitable.

Muy probablemente "el" Toto, el Vítor, el Beto y el Hétor seguirán pululando por los talleres donde los muchachos se hacen el TC, pero es fundamental apreciar una diferencia importantísima: cuando antes se hacían la cupecita ahora encuentran más lógico hacer un perfil moderno y funcional aunque la estructura padezca siempre deficiencias mecánicas que provienen de la falta de información. Pero ya tenemos un avance y nos demuestra además que el hincha pone en el taller la foto de la galera de los Emiliozzi o de su nuevo auto indistintamente porque les importa más el representante que el auto en sí. Lo que implica también que la defensa del tradicionalismo era más una cuestión de intereses propios que de amor a lo viejo. En este cambio en la opinión de la mayoría de los aficionados tiene mucho que ver el gran giro en las ideas de muchos corredores quienes también han advertido ahora lo lindo que puede ser un auto de TC sin perder un ápice de personalismo. Un caso típico es Galbato, quién a mitad del año pasado consideraba que el auténtico TC es una cupé tradicional y hoy habla con entusiasmo de su próximo nuevo auto que parecerá un GT.

Con este cambio en la actitud mental de pilotos y observadores y las mayores posibilidades en el campo de la creación mecánica, ¿qué nos espera, que nos depara este nuevo año de TC que pronto comienza? ¿Quedará todo en el campo de las incógnitas? ¿Qué conclusiones sacaremos a fin de año? ¿Cómo se circula por Diagonal Norte? y una serie de preguntas más.

En el año 65 los ganadores de carreras fueron casi siempre los mismos y se llamaban Emiliozzi o Cupeiro, con muy esporádicas excepciones, en 1966 el panorama se amplió mucho más y el número de ganadores distintos ascendió considerablemente, lo que da a la categoría un atractivo muy superior. Esa tónica parece afirmarse definitivamente en este año al considerar las posibilidades previas. Las carrocerías aerodinámicas, los autos nuevos, los autos actuales mejorados no nos traerán velocidades escalofriantes. La experiencia demuestra que a medida que aumentan los kilómetros por hora es más difícil conseguir adelantos notables de velocidad y si no comparar la distancia que puede haber entre los 200 y los 250 km/h y los 250 y los 300 km/h. Un Renault Alpine prototipo anda a 200 plus con 1000 cm³. Un Porsche Carrera 6 alcanza fácil los 260 con 2000 cm³, pero para lograr 320 km/h ya se requieren o los siete litros de un Ford GT o los super exprimidos tres litros de un Fórmula Uno. En otra escala la reflexión es comparable a nuestros autos de TC. En cambio sí tendremos muchos más autos en el mismo orden de velocidad de punta, alrededor de 240 km/h sin temor a equivocarnos. La existencia de más autos de performance igual aumenta de inmediato la importancia del piloto como elemento decisivo para ganar una carrera. Este proceso también se viene de dos o tres años atrás, desde cuando hace cuatro años Emiliozzi era el ganador obligado, hasta las últimas carreras del 66 donde seis o siete pilotos podían salir en la condición de favoritos.

Quizás el aspecto más difícil de todo el problema sea arriesgar cuál será en 1967 el motor de mayor peso en la eterna balanza del Ford y el Chevrolet. Que si el Ford somos fordistas, que si el Chevrolet somos chevroletistas. El año pasado mil cartas por día, con el mismo asunto, de lectores que no saben que nuestro auténtico sueño son los Porsche en sus diferentes tipos y las Legnano con cambios Campagnolo. La verdad es que hablamos más del Chevrolet

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

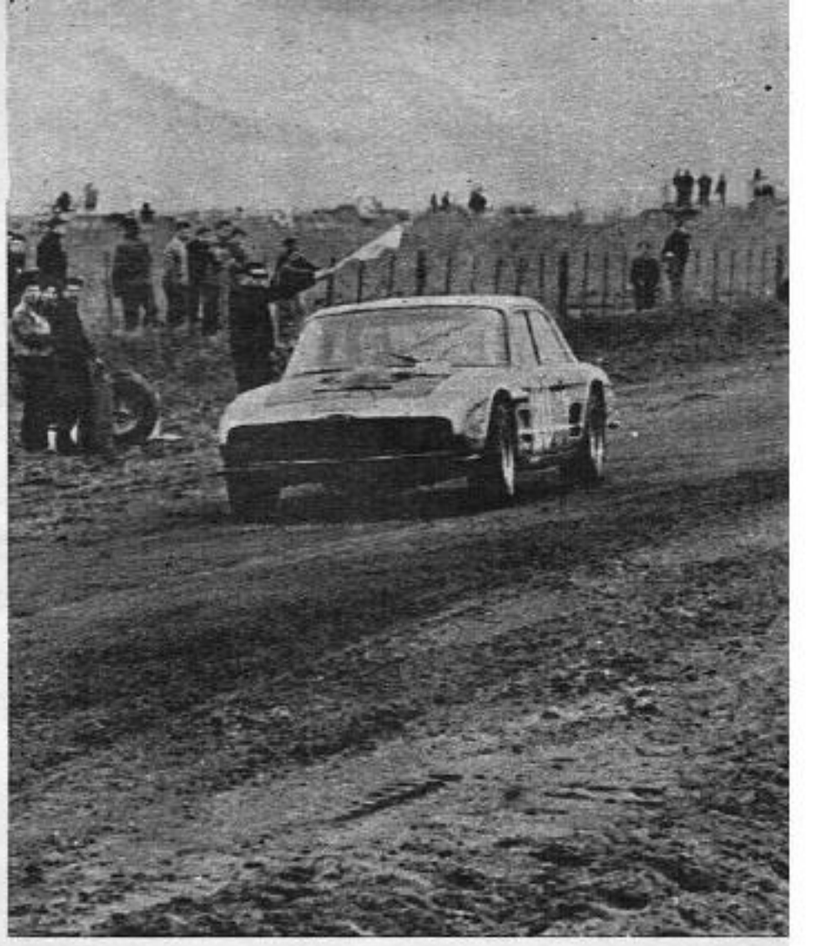




El Alfa Romeo del TC. El auto de López Oribe es lo más parecido a un auto de serie europeo con prestaciones deportivas de alto nivel.

Una cupé bien hecha con un motor eficaz seguirá por ahora en los primeros lugares aunque estética y funcionalmente no sean lo ideal.

Otra variante de la combinación Falcon-motor F-100. Es el de José Mario Serra Lima. Puede andar muy bien; además tenemos la experiencia alentadora del Falcon de Cabalén en el Gran Premio.





EL GT

1967 promete acelerar la evolución del TC hacia esquemas modernos tipo Gran Turismo. Muchos autos nuevos y mayor igualdad entre los autos ganadores anticipan luchas más interesantes

por GERMAN R. SOPEÑA

sólo porque los Chevys ganaron más carreras. Pero este año las posibilidades prometen ser distintas. Por una cantidad de cosas. De por sí andan más, en la generalidad de los casos los motores en los cuales se ha empleado más tiempo de experimentación. No nos olvidemos en consecuencia de las primeras experiencias que practicó Bernardo Pérez en el siete bancadas que impulsa todavía al auto de Armando Ríos. En cambio el F-100 más experimentado tiene a lo sumo dos años sobre un auto de carrera lo que hace una diferencia apreciable con los seis en línea.

Como siempre el problema de los Ford V8 a altos regímenes radica en la fragilidad de las bielas. Pero este año con la aparición de las nuevas bielas reforzadas para uso deportivo que entrega la misma Ford, el problema podría quedar solucionado y en consecuencia la robustez del V8 292 permitiría a los preparadores elevar más el régimen máximo de revoluciones, básicamente con el aumento de la relación de compresión, muy baja todavía, aún en los F-100 más potentes, a comparación de las acostumbradas en las siete bancadas de competición. Los resultados de las bielas reforzadas y de las nuevas brujerías que nuestros magos mecánicos vayan descubriendo a medida que pasa el tiempo no se reflejarán, por supuesto, desde la primera carrera en adelante. Es probable que los Chevrolet sigan manteniendo su hegemonía por ahora y que los Ford F-100 vayan alcanzando gradualmente una paridad de fuerzas a medida que promedie la temporada sin que fuera nada raro la concreción de una superioridad final por parte del V8, superioridad para la cual está técnicamente dotado.

Durante 1966 vimos aparecer en el Autódromo y circuitos pisteros las feroces cubiertas Firestone Indy como un detalle que se tornó esencial y que se acentuó notoriamente en la carrera de Rafaela. También se improvisó cada vez mejor en materia de capots funcionales como una parte en la búsqueda de eliminar peso y aumentar la penetración. Este año, la incorporación de pequeños detalles que juntos ayudan a ganar km/h será también leitmotiv de la categoría. Las llantas de magnesio prometen ser un hecho en toda pista; ya están por fabricarse en Argentina. Rigurosas colas truncas "Dr. Kamm" dominarán todo auto que se precie, trompas de polyester, remaches de aluminio, plexiglas, nada de bolsa, nada de alambre. O casi nada. Será un año para encontrar detalles de fineza mecánica aunque no falte un moderno fastback con ejes rígidos y cosas parecidas.

Habrá más carreras que nunca en autódromos y se habla de un petit campeonato que se realizaría en forma independiente, sumando las carreras pisteras. Si bien es atrayente el aumento de carreras en circuitos pisteros por las enseñanzas que implican, no es del todo ejemplar la idea de campeonatos separados entre ruta y pista, porque provocaría la creación de especializaciones que pueden terminar en cualquier aberración, como ha sucedido muy a menudo entre nosotros.

Una mirada al calendario de TC 67 nos muestra una variación de paisajes mucho más notable que nunca. Caminos y topografías diferentes ayudan enormemente a clasificar pilotos y a otorgar puntos en el campeonato con más justicia que los nueve puntos que se pueden ganar en una carrera con tres curvas de 60 km y tres rectas de 240.

Con el ambiente creado post-Mar del Plata, la prohibición para hacer carreras en ruta en la provincia de Buenos Aires puede ser realidad en cualquier momento. Como además este año hay una gran cantidad de circuitos de no más de 100 kilómetros por vuelta, ello implica agrupar a la inmensa cantidad de gente que va al TC en un lugar mucho más reducido al de un circuito tradicional. La idea de acortar circuitos es la más acertada por interés para el público, atractivo de la carrera y conocimiento del trazado por parte del piloto, pero será obligación ineludible extremar las medidas de seguridad como base fundamental.

Como novedades se irán presentando durante el año muchos autos nuevos o remozados en cada uno de los cuales se manifiesta cada vez más la separación entre las diferentes especialidades de construcción. Chasis, carrocería, motor no son tocados por la misma mano. Hay un número mayor de constructores sobre todo en cuestión carrocerías, el tema de moda hoy. Los ejemplos Chevy-Baufer y Falcon-Bascou han despertado la imaginación de muchos y en 1967 veremos sobre la ruta muchas y diferentes interpretaciones de lo que es un TC 67. Triunfarán las mejores y se logrará valiosa experiencia en las que no den resultados inmediatos. Cada vez más se separará la diferencia de la buena construcción y de la improvisación mediocre. Habrá muchos nuevos autos para juzgar en profundidad a 1967 como año decisivo en el adelanto gigantesco del Turismo Carretera. Emiliozzi ya prácticamente con un GT, el Chevy transformado, el nuevo auto que tiene en vista Froilán González, el ingeniero Bascou está por hacer otro TC, los Barracuda de Formisano, la cupé Fiat 1500 de Miguel A. Galluzzi y mil rumores más, que vuelan en forma constante por el ambiente, dejan todo dicho.

SERA JUSTICIA

La CDA armó el Calendario Automovilístico 1967 con un criterio más proyectivo que en ocasiones anteriores. Principal objetivo: evitar la superposición de fechas. Reconocimiento de la importancia del automovilismo en las provincias más lejanas de Buenos Aires



Turismo Mejorado como siempre; de lo nuestro, lo mejor.

Treinta y una carreras de la categoria más popular. El nuevo reglamento en aplicación y las dos tendencias en la ruta, una doblando menos que otra.





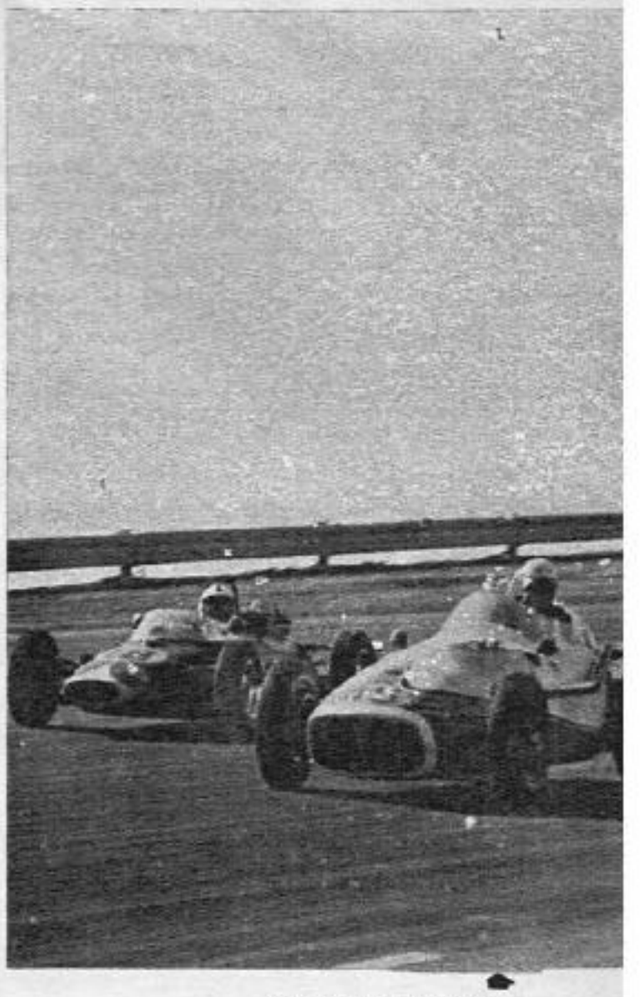
Cuando hace un par de números apareció en CORSA una insólita revistita, cualquiera hubiera pensado que algún espíritu juguetón anduvo haciendo de las suyas y en una funesta lucubración introducía condensado en la revista un extracto tan denso como los números dedicados a revisar lo que pasó durante el año pasado. Pero ¡oh, sorpresa!, no fue así. La revistita Calendario Anual resultó mucho más práctica y completa de lo que pensamos todos, no sólo por las virtudes de recopilación que tiene Pedro Aníbal, el responsable directo, sino porque también resulta que las fechas fueron distribuidas por la Comisión Deportiva Automovilística con criterio, agudez y cabeza, bastante cabeza.

Contando la Temporada de Fórmula Tres, diez carreras tendremos para ver en el Autódromo a lo largo del año, siendo esa carrera, en muchos de los casos, la única a disputarse en la fecha para cualquiera de las categorías. O por lo menos se reserva para una de las dos más importantes: Turismo de Carretera o Turismo. De estas diez carreras en el circuito más importante de Buenos Aires, tres serán organizadas por la Asociación Argentina de Automóviles Sport, siendo dos de ellas reservadas para la Categoría Turismo y una para Turismo de Carretera. (Y para TC, ¿los indicados de la AAAS elegirán un circuito trabado?) De estas carreras de Ford, Chevrolet y Tornado veremos treinta y una a partir del 26 de febrero cuando se baje la bandera en San Pedro en la carrera organizada por el Automóvil Club de aquella ciudad; de todas ellas, cuatro se harán en el Autódromo, lo que no deja de ser una linda experiencia para ver cómo andan las refinadas cupés en un lugar donde sí deberían andar. A partir de entonces prácticamente hay una reunión de TC por fin de semana, y aparentemente las fechas que se dejaron libres fueron calculadas adrede para permitir a los pilotos el poder participar en alguna otra carrera de distinta categoría a realizarse en la fecha.

El 12 de marzo se dejó en blanco para TC, ya que la A.A.A.S. organiza su

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Mecánica Nacional, la temporada Internacional dejará enseñanzas quizá reflejadas en 17 fechas de un calendario.

La Fórmula Cuatro ya está reconocida. Más coches y más fechas prometen un año de batalla.

primera carrera de Turismo en el Autódromo; el 23 de abril como final de una enorme etapa y siguiendo el claro esquema de cada tres fechas, una en blanco, solamente una sola categoría tendrá su carrera, Mecánica Nacional, en Bahía Blanca.

El 7 de mayo se correrá en Rafaela la importante carrera de TC, por lo tanto no hay carrera de Anexo J. El 21 del mismo mes coincide la ausencia de TC con la carrera de Carlos Paz y los preparativos una semana antes para la Vuelta del Noroeste, de modo que los especialistas del TC tendrán dos carreras a mano: la cordobesa y el "petit Gran Premio", para divertirse. El 18 de junio tampoco habrá carreras de cupeshitas, pero viene bien porque resulta ser la semana siguiente a la vuelta del Chaco y se corre en Pergamino la de Turismo Mejorado.

Está bien claro; en este calendario anual se consideró la extensión geográfica de fechas, al enano con cabeza de gigante se le está bajando la macrocefalia y poco a poco le está creciendo el cuerpo. En un mismo fin de semana se correrá en el Chaco Turismo de Carretera y Turismo en ¡San Juan!

Igual cantidad de carreras de TC y de TM, treinta y una de cada. Cuatro de TC en el Autódromo y cinco de Turismo para dejar a todos contentos. De las 31 de Turismo, 5 son zonales. 17 carreras de Mecánica Nacional Fórmula Uno, ofrecen un interesante panorama, 8 de Fórmula Cuatro con muchos más coches este año, y por último, 32 de la categoría más económica e insólita: Fomento.

Más adelante, el 9 de julio, Fiesta Patria, se correrá la carrera organizada por la ACTC en el Autódromo, por lo tanto no hay ninguna otra categoría ese mismo día. ¡Qué notable!, el 2 de julio también habrá carreras de TC en Córdoba, Turismo en Entre Ríos y Mecánica Nacional en Tucumán, ¡viva la Santa Federación!

El 16 de julio no hay nada más que T en La Cumbre, obvio, la carrera es muy importante. Para la fecha de la vuelta de Salto no estuvieron tan brillantes, ya que también hay carreras Anexo J en Carlos Paz, que aunque sea zonal a muchos se le presentará la duda y además hay MN en San Antonio. Para la importante vuelta de Hughes el 6 de agosto no hay más que MN en Mendoza, y el 20 del mismo mes que hay carrera de TC organizada por YPF en el Autódromo, se le dio fecha a Bahía Blanca para Turismo, allí les patinó un poco el embrague y dieron también el mismo día fecha a MN en Arrecifes y Fórmula Cuatro en Mendoza. El 10 de setiembre se despejó bien y el Moto Club preparó Turismo en Buenos Aires y quedó toda entera para ellos.

Del 18 al 28 se corre el terrible Gran Premio Internacional, pero los fervientes del "teshé" verán sus adorados, con algunas ausencias notables, andar despacio en las curvas del Autódromo en una carrera organizada por el Moto Club, para la que habrán previsto la falta de algunas figuras.

Después, Tandil TC el mismo día que Buenos Aires T, todo eso el 12 de noviembre, y después de la fecha solitaria en Veinticinco de Mayo para T, se mezcla todo de nuevo cuando a la par del Gran Premio TC se organiza la última fecha de la A.A.A.S. en el Autódromo para T.

El Chaco tiene sus fechas de todas las categorías, hasta de Fórmula Cuatro, los chicos crecen.

¡Ciento dieciséis carreras en once meses! Un calendario tupido y para todos los gustos; si se hizo masticándolo o no, dejo el juicio en vuestras manos, pensamos que sí, ellos también, pero hay indicios que no. De cualquier forma se dio fecha y lugar al país entero, y a todas las Categorías. Siete para los ex Minijuniors que ya pasaron de grado y el afianzamiento del TC que evolucionó y sigue en marcha.

Para el trazado de este Calendario Automovilístico 1967 se tuvo más en cuenta que en ocasiones anteriores, el interés del automovilismo y el interés del país, dejando un poco de lado las presiones e intereses de los clubes, pueblos o categorías particulares, en detrimento de otras. Deseamos que los propios responsables hayan aprendido definitivamente la lección.

CALENDARIO CORSA

Fecha	*Turismo Carr.*	*Turismo Anexo J*	*Mec. Nacional*	*Fórmula Cuatro*
26/II	San Pedro	Córdoba	——	——
5/III	Allen	San Juan-Chile	Mendoza	V. Mercedes (SL)
12/III	——	Autódr. (AAAS)	Rosario (NOB)	——
19/III	Necochea	Carlos Paz	——	——
26/III	Venado Tuerto	Cap. del Monte	Carlos Paz	——
2/IV	Mendoza (A)	——	——	——
9/IV	Carlos Paz	6 al 9: R. Negro	Santa Fe	General Roca
16/IV	General Pico	Autódr. (CRI)	——	——
23/IV	——	——	Bahía Blanca	——
30/IV	Arrecifes	29 al 30: ACA	——	——
7/V	Rafaela (A)	——	San Nicolás	——
14/V	Mar del Plata	Lobos	——	——
21/V	——	C. Paz (zonal)	Marcos Juárez	——
28/V	La Pampa	25 al 27: V. NO.	——	——
4/VI	Río Cuarto (A)	——	Sunchales	——
11/VI	Chaco	San Juan (A)	——	——
18/VI	——	Pergamino	General Roca	——
25/VI	Bahía Blanca	Rafaela	——	——
2/VII	Córdoba	Entre Ríos	Conc. Tucumán	——
9/VII	Autódr. (ACTC)	——	——	——
16/VII	——	La Cumbre	——	——
23/VII	Salto	C. Paz (zonal)	San Antonio	——
30/VII	San Juan (A)	Concordia	——	——
6/VIII	Hughes	—	Esperanza	——
13/VIII	——	Córdoba	——	——
20/VIII	Autodr. (YPF)	Bahía Blanca	Arrecifes	17: Mendoza
27/VIII	San Nicolás	Chaco	——	——
3/IX	Triángulo Oeste	V. Mercedes (SL)	Rafaela	——
10/IX	——	Autódr. (MCA)	——	——
17/IX	Olavarría	Córdoba	Concordia	——
24/IX	Autódr. (AAAS)	C. Paz (zonal)	——	——
1/X	Tres Arroyos	Zárate	Rosario (ADA)	——
8/X	——	Córdoba (zonal)	——	——
15/X	Rosario	——	Autódr. (VLAC)	Autódr.)VLAC)
22/X	Rufino	18 al 28: GP	——	——
29/X	Autódr. (MCA)	——	San Francisco	Chaco
5/XI	Junín	——	——	——
12/XI	Tandil	Autódr. (CRI)	Entre Ríos	——
19/XI	——	25 de Mayo	——	——
26/XI	——	San Pedro	Río Cuarto	Río Cuarto
3/XII	30 al 10: GP	Bragado	——	——
10/XII	——	Mar del Plata	Zárate	Zárate
17/XII	——	Autódr. (AAAS)	——	——



FRENOS MODERNOS
FRENOS DE DISCO

Un poco de historia: discutidos hasta hace relativamente poco tiempo, los discos equipan hoy a la mayoría de los automóviles de serie, todos los de competición y están al alcance de todo el mundo

por ENRIQUE CARMONA y ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

Los frenos de disco han sido recibidos por el público, al igual que una cantidad de soluciones mecánicas, como un avance técnico de los últimos años. Recién han sido **aceptados** en el último decenio, pero la idea y la patente del sistema es contemporánea a los gateos del automóvil.

El primer registro de patente que se conoce es del año 1902, y el diseño del Dr. Lanchester, su inventor, no difiere fundamentalmente de los usados hoy día. En el año 1922 se llevó a la práctica y comenzaron a verse algunos coches con un sistema de freno semejante a un embrague del tipo multidisco.

Hubo entonces que esperar hasta 1928 para la primera aplicación exitosa en el terreno práctico. Los norteamericanos ponen en el mercado el freno Trustop que, aplicado en la transmisión, se colocaba en los camiones como freno de emergencia. Pero la prueba consagratoria llegó con su aplicación en la aviación durante la Segunda Guerra Mundial. El conflicto, y la consiguiente aceleración de la técnica determinó la evolución definitiva llegando al actual sistema. Entonces se los empleaba en aviones cuyo peso oscilaba entre siete y diez toneladas que por necesidades tácticas operaban en pistas cortas. Allí se demostró también la efectividad cuando estos frenos del tipo multidisco detenían la masa de más de siete toneladas lanzada a una velocidad próxima a los 160 km/h en una distancia aproximada a los 1500 metros. Se seguía empleando el sistema multidisco por ser el que reunía mejores condiciones de disipación del calor. Existe algún caso también de aplicación en tanques ingleses.

Posteriormente a la guerra, otra firma norteamericana, Chrysler, aplicó el freno patente Ausco-Lambert en un Plymouth 1939 prototipo. Este sistema Lambert era un verdadero "freno de disco" pues tanto el disco como el material antifricción emparedándolo, cubrían una superficie de 360 grados. Y por fin la primera aplicación deportiva equipada con los nuevos frenos, el Crosley que ganó Sebring en 1949, utilizando los patentados por Goodyear de origen aeronáutico, trayendo pastillas y mordazas como la mayoría de hoy día. Inspirados posiblemente en el Plymouth de 1939 la Chrysler sacó un modelo similar al Lambert que fue ofrecido como equipo standard en el Chrysler Imperial Crown. No tuvieron éxito por los varios problemas que surgieron, rápido desgaste y necesidad de regulación muy frecuente.

En la Argentina se registró en 1950 la primera patente de frenos presentada por el ingeniero Rousan. A más de quince años de aquella patente fabricada por Rousan, el sistema de pinza oscilante, es hoy el último grito de la moda en algunos países de Europa.

El mundo automovilístico deportivo se conmovió ante la victoria en 1953 de Jaguar en Le Mans, con un equipo de coches provistos de frenos de disco. Posteriormente, en el campo de las competiciones, BRM siguió a Jaguar en adoptar este sistema de frenos.

Existen dos clases de frenos de disco llamados "a pastillas": el primero fue desarrollado por Goodyear y constaba de una mordaza con una pastilla fija y la otra móvil; el otro tipo es el desarrollado por Dunlop y Girling donde la mordaza tiene dos cilindros hidráulicos opuestos y las pastillas son móviles.

El método de Goodyear es más simple, pero debe adoptarse un montaje flexible ya sea para el disco o la mordaza. En el caso del Crosley de 1949 la mordaza pivotaba sobre dos puntos.

El Vanwall GP llevaba un sistema Goodyear muy parecido al del Crosley y al igual que los Dunlop utilizados por Ferrari, usaba discos ventilados mediante perforaciones radiales; pero este recurso ha sido dejado de lado, siendo visto actualmente sólo en algunos automóviles grandes y en ferrocarriles.

El sistema de mordazas con cilindros opuestos no ofrece problemas de montaje ya que tanto el disco como la mordaza se colocan rígidas. Este

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

es el sistema que actualmente es utilizado por la mayoría de los fabricantes.

Es práctica generalizada el que el disco se encuentre expuesto al aire, sin ninguna clase de protección a su alrededor. Aunque en varias oportunidades se recurrió a diversos métodos para mantener protegido al conjunto de elementos extraños tales como el polvo, agua, piedras, etc., que pudieran afectar la superficie o la acción del frenado. Hoy es frecuente el uso de frenos de disco en las ruedas delanteras y de campana en las traseras. Los motivos más importantes que determinan el empleo de ambos sistemas es fundamentalmente la diferencia de costo en relación al precio que resultaría equipar el automóvil con discos en las cuatro ruedas. Y por otra parte es motivado por la dificultad de obtener un buen freno de estacionamiento y un buen par de frenado a baja velocidad con los frenos de disco. Soluciones para este último problema fueron las utilizadas por Porsche y Corvette que trajeron unas pequeñas campanas de freno auxiliares dentro del disco trasero. Otra solución es la adoptada por Girling que utiliza una mordaza oscilante que lleva incorporado un mecanismo de freno de mano.

Entre las ventajas más destacadas de los frenos a discos sobre los de campanas, está la gran resistencia al **fading** o sea, agotamiento de los frenos. En un sistema convencional a campanas, el uso intensivo de los frenos se traduce en el incremento cada vez mayor de la temperatura en las superficies de fricción (cinta-campana). Este incremento térmico trae como consecuencia inmediata una deformación de las superficies en contacto o aumento del diámetro de la campana. Esto se traduce automáticamente en la pérdida de pedal y un cambio negativo en el coeficiente de fricción. A esto debe agregarse la limitada capacidad de la campana para evacuar esas grandes cantidades de calor; esto es debido a que alrededor de dos tercios de su superficie está en contacto con las cintas, todo dentro de un receptáculo donde la evacuación del calor debe hacerse a través de gruesas paredes.

En el sistema de frenos de disco, si bien es cierto que se alcanzan temperaturas muy altas cuando se hace uso repetido de los frenos como puede ser el caso de un coche de competición, solamente alrededor del quince por ciento de la superficie del disco está en contacto con el material de fricción (pastillas), quedando el ochenta y cinco por ciento restante libre al aire, evacuando calor. Puede pensarse que debido a la poca superficie de las pastillas, el desgaste fuera muy rápido. Pero esto ha sido evitado aumentando el espesor y mejorando su composición; gracias a ello se ha logrado alcanzar altos coeficientes de fricción a muy altas temperaturas y suficiente dureza como para soportar las elevadas presiones de trabajo. En los materiales de fricción convencionales, su coeficiente de fricción decrece cuando aumenta la temperatura. Con los nuevos materiales desarrollados como exigencia de los frenos a disco se ha conseguido aproximarse a curvas gráficas que se incrementan al aumentar la temperatura.

En la elección del material de fricción intervienen una cantidad enorme de factores, adoptándose generalmente una posición de compromiso; puede darse por ejemplo el caso de que al buscar alto coeficiente de rozamiento se encuentre con que la duración disminuye peligrosamente y la resistencia al calor está muy lejos de la ideal. En la composición de las pastillas suelen utilizarse materiales cerámico-metálicos, resinas sintéticas especiales, etc. Las temperaturas a las que deberá trabajar el sistema en determinadas circunstancias suelen ser de 400 a 500 grados centígrados y en casos extremos se verifican valores más altos. Las presiones de trabajo dependen del peso del vehículo y suelen ser de alrededor de 80 kg/cm² y algunas veces pueden alcanzar valores que llegan a ser 10 veces superiores a los requeridos en sistemas a campana.

La luz entre pastilla y disco es otro factor crítico debido a que un pequeño incremento en esa luz produce una excesiva disminución de pedal. Para evitar esto han sido creados algunos ingeniosos sistemas de regulación automática: algunos fabricantes utilizan un resorte de poca presión que mantiene constantemente la pastilla en leve contacto con el disco; otros usan un método más ingenioso que consiste en un anillo de goma que rodea al pistoncito que empuja la pastilla. Cuando este pistoncito recibe la presión del líquido, el anillo de goma permite que aquel se desplace, pero a su vez adquiere una pequeña deformación; al cesar la presión del líquido el anillo recobra su forma original desplazando consigo al pistoncito y logrando de ese modo mantener una luz micrométrica entre pastilla y disco.

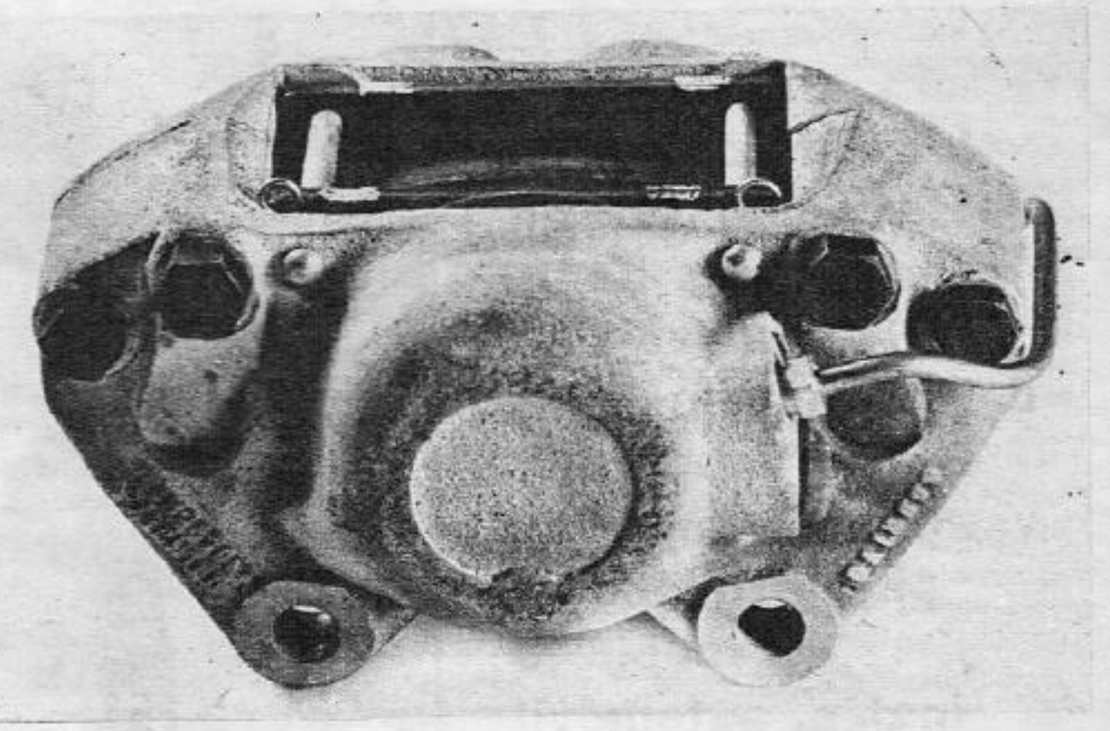
En el complejo proceso de alta precisión necesario para la fabricación de los frenos de disco, se emplea para la construcción del disco aceros cuya dureza superficial supera los 200 grados Brinell; las mordazas en su mayoría se fabrican de aleaciones especiales con porcentajes de cromo y molibdeno y dado que los cilindros son mecanizados en ellas, deben estar aptas para soportar presiones de ensayo de 250 kg/cm².

Los frenos de disco constituyen uno de los desarrollos más notorios de los últimos años. Aún siguen siendo costosos, pero en un futuro cercano reemplazarán definitivamente a las campanas.

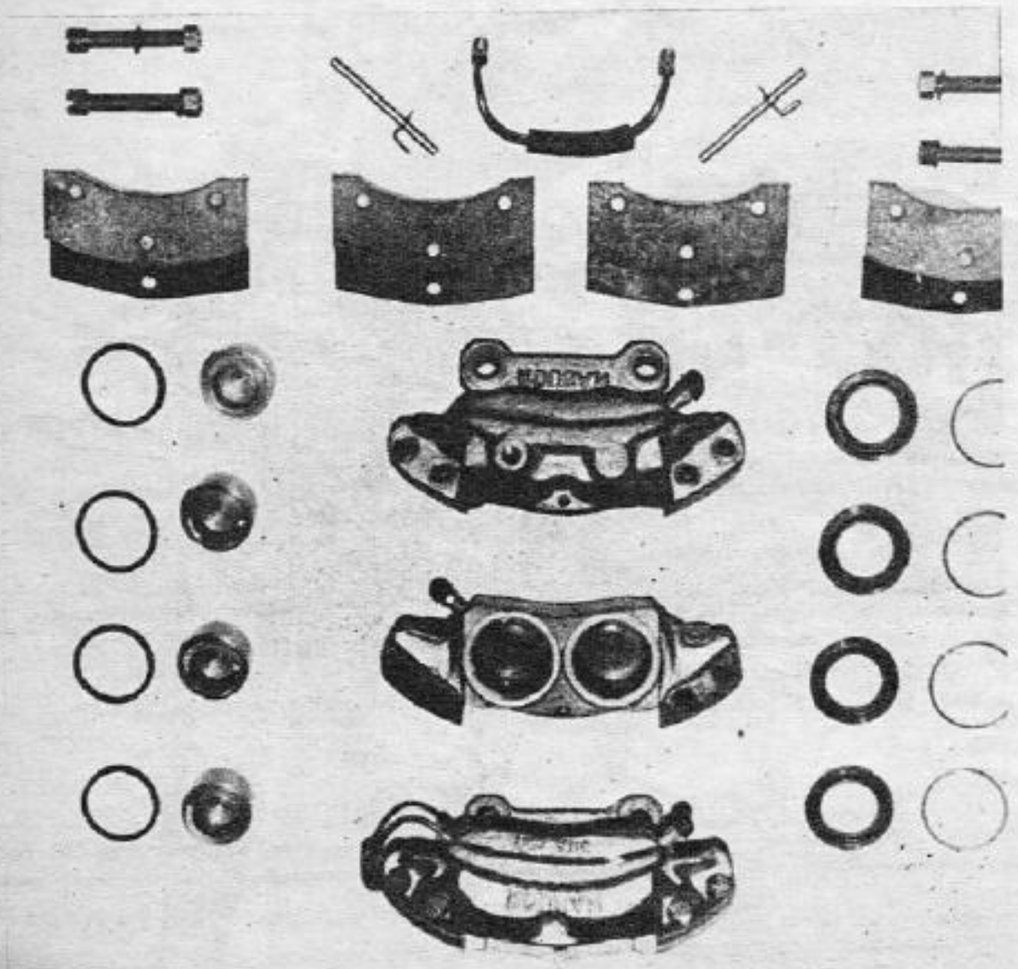
En nuestro país se fabrican y se distribuyen en gran escala, por eso puede estar al alcance de cualquiera la instalación de un equipo de frenos a disco en cualquier automóvil. Generalmente el enfoque número uno a adoptarse en este caso será el de elegir un freno que haya dado buen resultado en un coche de serie cualquiera. Generalmente, este tipo de elección "a la criolla" constituye un error ya que son muchos los factores que determinan el tipo de freno acertado para determinado automóvil: velocidad del vehículo, su peso total y su distribución (especialmente la dinámica), distancia entre ejes, tipo de suspensión, etc.

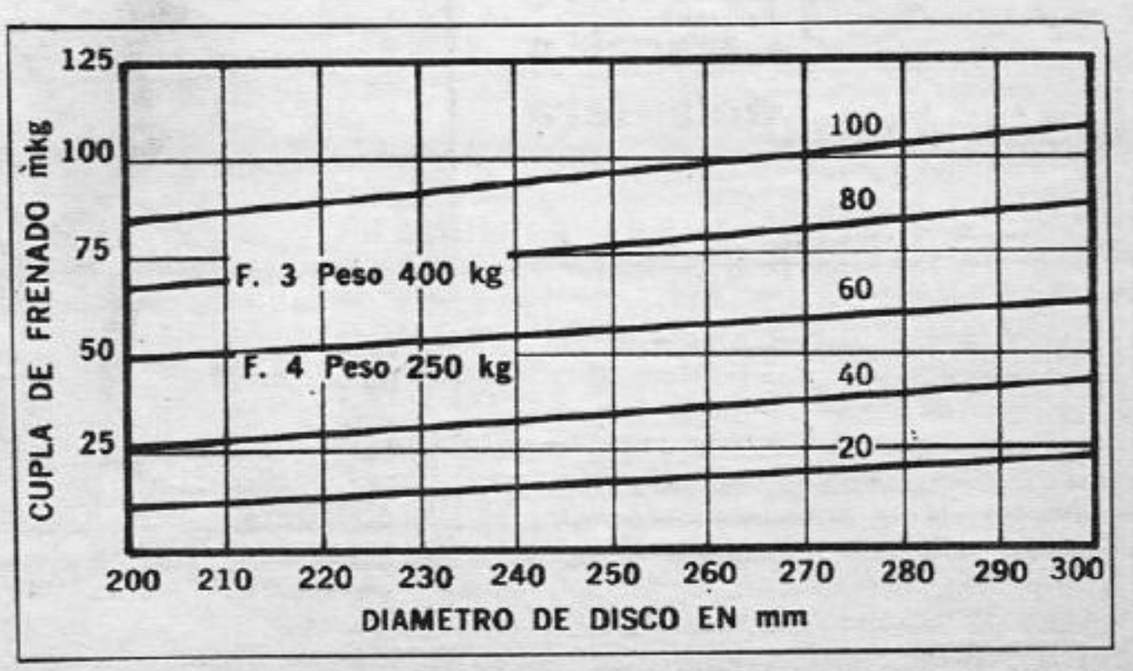
Con esos factores bien determinados, se estará en condiciones de saber la cupla de frenado por rueda; en algunos casos, esto determina el empleo de distinto diámetro de discos para las ruedas delanteras y traseras, dependiendo en gran parte de la ubicación del motor. Con el fin de graficar el criterio, insertamos la tabla utilizada por Rousan sobre la base de una mordaza diseñada especialmente para autos de las Fórmulas Tres y Cuatro. Permite en función de la cupla de frenado y la presión de trabajo, seleccionar el diámetro de disco requerido. Manos a la obra.

Pinza del freno TEM-Lucas —patente inglesa, fabricación argentina— montado como equipo de serie en los automóviles Fiat, Rambler, Torino y Peugeot producidos por las fábricas locales.



Despiece de la pinza del freno Rousan de doble cilindro: pocas piezas, mucha precisión, facilidad de montaje y mantenimiento. Muy difundido en TC, F. 4 y demás automóviles de uso deportivo.





MONTE 67

Los ganadores, Rauno Aaltonen y Henri Liddon arriban a Londres junto a su fiel Mini Cooper

Aaltonen y Liddon con BMC-Cooper fueron ganadores de la última edición del famosísimo rally repitiendo una vez más la fórmula: piloto finlandés, copiloto inglés, automóvil de tracción delantera

Por PEDRO ANIBAL REVOREDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Rauno Aaltonen, el más grande corredor de rallyes de todos los tiempos. Campeón Europeo de 1965 fue este año el héroe de la prueba monegasca.



A pesar de ser un rallye con pocos inscriptos, éste tuvo el mayor número de arribos registrado en su historia: 176. Gracias al buen tiempo. Aqui arriba el primero, naturalmente número 1: el Cortina Lotus de King Gordon y Marlon Graham.

La Copa de Damas también fue para escandinavos, en este caso dos suecas vestidas sobre un Renault R8 Gordini 1300.

El Rallye de Montecarlo es el máximo suceso automovilístico europeo del mes de enero. La importancia de esta competencia se ve reflejada a través de las muchas páginas de información que le dedican todos los periódicos del mundo. Podría decirse con razón que solamente las Veinticuatro Horas de Le Mans y las Quinientas Millas de Indianápolis despiertan mayor interés que el famoso rally monegasco.

Nieve, lluvia, montaña, granizo, neumáticos, pronósticos. Así vive Europa por ocho días. Las últimas siete competencias certifican el andar de una teoría de moda: **los tracción delantera,** vencedores por séptima vez consecutiva. Esos autos con tracción delantera aparecen como los favoritos gracias a sus virtudes para andar por el hielo o escalando montañas. Pero este año parecería que se quebraría la racha. El tiempo fue realmente bueno y eso permitiría a los automóviles veloces poder utilizar toda su potencia. Por ello, esta vez más que nunca los automóviles alemanes se encontraban en la lista de favoritos encabezados por el Porsche 911, el BMW 2000 CS y el Mercedes-Benz.

Un Porsche 911 llegó a encabezar la clasificación general hasta la segunda etapa pero al comenzar la tercera, una dura prueba complementaria Mónaco-Mónaco a través de la montaña y que tendría que cubrirse en la noche del jueves 19 al viernes 20, el tiempo empeoró y los caminos mostraron su capa blanca de nieve. El Porsche 911 conducido por el inglés Vic Elford retrocedió al tercer puesto y aparecieron los BMC Mini Cooper conducidos por los especialista finlandeses. Rauno Aaltonen, el más grande corredor de rallyes de todos los tiempos, sumó en su historial su más grande victoria y pasó a figurar en la lista de vencedores del famoso Montecarlo.

1953 fue uno de los años más prolíficos para el automovilismo mundial. En ese año nació el Campeonato Mundial de Marcas para automóviles Sport y el Campeonato Europeo de Rallyes. En aquella época un campeonato de rallyes era más o menos así como un campeonato para automóviles Gran Turismo, que no eran como lo son hoy sino eran verdaderos Gran Turismo, es decir, correspondían al significado de la palabra. Era la época del "gran aire", del amateurismo, de los **gentlemen drivers.** La belle époque de los rallyes. Corrían Oliver Gendebien, Willy Mairesse y muchos aristócratas o grandes corredores.

Pasaron los años y llegó la especialización, los equipos, los navegantes, los neumáticos. Para figurar en alguna lista de ganadores de rallyes en 1967 los requisitos parecen ser haber nacido en Finlandia, tener un navegante inglés, un auto de tracción delantera y algunas mujeres esperándolo en el casino de la ciudad donde se arribará. Y esto ocurrió en 1967. Antes los rallyes los definían los hombres, pero éstos se han especializado y hoy es muy importante el comportamiento de una máquina. Este año los dos primeros puestos fueron logrados por pilotos escandinavos (Aaltonen de Finlandia y Ove Anderson de Suecia) y dos navegantes ingleses (Liddon y Davenport) con motores de la Clase 1000 a 1300 cm³ (BMC-Cooper 1275 S y Lancia Fulvia HF).

Este año la competencia se largó desde ocho puntos distintos de Europa. El viernes 13 la ciudad de Oslo sintió los primeros ruidos. Las otras siete ciudades tuvieron que esperar hasta el sábado 14. La mentada especialización reduce año a año el número de inscriptos que este año llegó a 235. Muy pronto desertaron 23 entre los cuales había seis franceses, cuatro españoles, cuatro ingleses, tres suecos, dos suizos, dos holandeses, un belga y un italiano. Luego llegaron más deserciones. Sobre la hora lo hicieron siete inscriptos, entre ellos el Ford Taunus de Bengt Soderström y Gunnar Palm. Por distintos problemas en la largada hubo diez deserciones más y 195 automóviles partieron definitivamente rumbo a Montecarlo. A las 13 del día 15 quedaban en carrera 182. Finalmente llegaron a Montecarlo 169, favorecidos por el tiempo bueno y el estado normal de los caminos que recibió la desaprobación de los más famosos especialistas, que deseaban encontrar tramos difíciles para utilizar su experiencia.

De Reims a Luxemburgo hay 190 km y a Lieja 346 km. Los 55 participantes que partieron de Reims de los 61 inscriptos, debían encontrarse en Luxemburgo con los que hubieran partido de Francfort (33 de 39) y en Lieja con los de Douvres (30 de 33). Desde Lieja subirían un poco más al norte hasta Hengelo y Amsterdam para comenzar el regreso al sur costeando el Mar del Norte por Anvers, Ostende, Boulogne, Vire, Rennes, Angers y Poitiers. Allí cumplirían 1936 km quienes hubiesen salido de Reims. El segundo día se producen los tres primeros abandonos entre quienes habían salido de Reims bajo la niebla y la lluvia: el 80, de los franceses Jean Pierre Beltoise-Pierre Landereau (Matra Dáet); el 116, de los franceses Jean Pierre Rouget-Jean Louis Marnat (Renault) y el 136 de Jean Claude Gueurie y Jacky Guerin (NSU). Para quienes habían partido de Reims y Francfort la cosa no venía bien barajada: continuaban las carreteras con hielo y niebla a menudo. Para los de Douvres que habían salido con tiempo bueno, el unirse con los otros dos grupos no le trajo suerte. El segundo día de competencia abandonó su primer automóvil, un Ford Cortina de los británicos Bill Ward y Bill Jackson por rotura del parabrisas, cinco kilómetros antes de Rennes. A excepción de Beltoise, no se produce ninguna deserción importante hasta Poitiers, donde se encontrarían con los grupos que partieron de Mónaco y Lisboa.

De Lisboa partieron 7 de los 13 inscriptos y de Mónaco 36. A las 13 del día 14 llegaron al control de Sevilla (400 km, tiempo ideal 7h 42 min) los siete participantes siendo muy aplaudidos por los españoles especialmente porque uno de ellos había sido el corredor que obtuvo la menor cantidad de puntos en los dos últimos rallyes, Timo Makinen-Paul Easter (BMC Cooper) que con el número 144 se constituía junto a Aaltonen en el favorito de la prueba. De allí rumbo a Madrid y luego a cruzar los Pirineos hasta encontrarse con el grupo de Mónaco en Bayona. De Mónaco generalmente parte un grupo que no tendrá dificultades en andar por los Alpes franceses o por los Pirineos, pero este año se la vio muy difícil. El segundo día de carrera se producen seis abandonos y se convierte en el grupo más castigado. Entre los que abandonaron se encontraban el 162 de Johnny Servoz-Gavin y François Janin (Matra Djet); el 198, de nuestro colega de la revista francesa L'Automobile Jean Paul Colas acompañado por Roger Bateau (Opel Kadett) y Marius Matheron-Roland Chabas en el NSU número 180 (Marius Matheron era el veterano del rallye, con 73 años de edad.) En Poitiers se unieron los cinco grupos para realizar los últimos 900 km conjuntos. Mientras tanto, continuaban en carrera los doce pilotos que se habían inscripto y largado en Varsovia. Y llegaron nomás. De Oslo partieron 17 de los 19 inscriptos, mientras que de Atenas 5 de 10 y en el segundo día se produjo el primer abandono: el 202, de Malakopoulos-Chicas (GB) a bordo de un Lotus Cortina se queda en la intensa nieve después de Skoplje en Yugoslavia. Los grupos de Varsovia y Oslo se unieron muy rápido en Poznam mientras que recién en Padova se reunieron con el grupo que venía de Atenas. De allí por Alessandría a Mónaco. Ciento sesenta y nueve pilotos habían logrado finalizar la primera etapa del Rallye y se encontraban descansando en Montecarlo.

Mónaco-Chambery-Mónaco, la segunda etapa: 1255 km de nieve, lluvia, hielo y montaña. Serían algunos menos de 169. Por averías mecánicas y la situación del carnet de infracciones se esperaban algunas deserciones. Excepto los doce que salieron de Varsovia, en los demás grupos se registraron abandonos, especialmente en el que partió de Mónaco que hasta ese momento había sido el más duro.

Johnny Hallyday, el famoso cantante "ye-ye" francés fue invitado a participar en un Ford Mustang de la Escudería Ford France que realiza este tipo de invitaciones todos los años. En 1965 fue Jacques Anquetil, el archifamoso campeón ciclístico del mundo. El año pasado Jean Louis Trintignant, actor de "Un hombre y una mujer", película en la cual muestran facetas de la carrera. Luego de su divorcio, suicidio y reconciliación con su esposa, la no menos famosa Silvye Vartan, Hallyday decidió correr el rallye como copiloto de Henri Chemin. Su verdadero nombre es Jean Philippe Smet y es de origen belga. Quizás por eso fue más aclamado en Lieja. En Mónaco el auto no andaba bien y veía pocas posibilidades de seguir en la competencia. Finalmente fue descalificado por colocar un neumático no autorizado.

El primer abandono de la segunda etapa es el de Jean Rolland-Johnny Rives (Francia-Alfa Romeo Giulia GTA) en los bajos Alpes Franceses al chocar con un automóvil que venía en dirección contraria. Jean Rolland quedó herido. Esta segunda etapa fue muy dura y solo llegaron 101. Los primeros en arribar fueron los italianos Munari-Harris (Lancia Fulvia). Entre los abandonos, el más importante es el del vencedor de 1966, Paul Toivonen cuya Lancia tuvo muchos problemas en el recorrido. De

→

los 101 solo los 60 mejores seguirán en carrera. El resto afuera. La tercera etapa será la prueba de montaña Mónaco-Mónaco sobre 610 km a través de los Alpes. Los Porsche mantienen alguna ventaja después de esta segunda etapa. Vic Elford (Porsche 911) está puntero, seguido por los tres BMC Mini-Cooper oficiales del Aaltonen, Makinen y Hopkirk.

A las 18 GMT se largó la tercera y última etapa. Toda una noche andando a fondo en la montaña. ¡Te quiero ver, cholito. Solo 42 regresaron. Los otros 17, entre ellos Makinen, se quedaron atascados en la montaña. Vic Elford perdió su candidatura en las difíciles carreteras nevadas y con hielo en los Alpes. Los Mini-Cooper estuvieron en su salsa. Makinen fue alcanzado por un alud de piedras. Los jueces deliberan y hacen cuentas. Dos nombres se perfilan: Lancia y BMC Cooper; Aaltonen y Anderson. Una vez más los escandinavos al frente. Otra vez los navegantes ingleses al frente. Una vez más los tracción delantera al frente. Mientras tanto se confirma el triunfo de las suecas Sylvia Osterberg e Ingalil Endenring en la Copa de Damas con su Renault.

Viernes 20 a las 14. Muchos pilotos se levantan barbudos de sus camas. Todo es emoción. Se dará la clasificación oficial definitiva. Alegrías, sorpresas, jefes de equipo haciendo cálculos. Aaltonen-Liddon-BMC Cooper ganan el primer puesto. El equipo Lancia por segundo año año consecutivo gana la Copa de Marcas. Los resultados en este trofeo fueron los siguientes: 1º Lancia, 11 puntos; 2º BMC Cooper, 17; 3º Renault, 24; 4º Porsche, 30; 5º Opel, 67; 6º Citroën, 84; 7º BMW, 93; 8º Ford Taunus, 103; 9º Sunbeam, 106 y 10º Volvo, 146.

Otro Rallye de Montecarlo ha terminado. Este año continuará el campeonato europeo en todo su esplendor. Pero Montecarlo, ¡ah, Montecarlo! Tendremos que esperar otro año. Quizás para ese entonces se confirme por octava vez la teoría: finlandeses, ingleses y tracción delantera.

XXXVI RALLYE DE MONTECARLO
Automobile Club de Mónaco - 13-21/1/66

Pos.	Marca	Piloto/Navegante (Nación)	Clase	Pts. en c.
1º	BMC-Cooper	R. Aaltonen/H. Liddon (Finl/GB) ..	T-2	11.491,92
2º	Lancia Fulvia	O. Anderson/J. Davenport (Sc/GB)	T-2	11.503,36
3º	Porsche 911	V. Elford/D. Stone (GB)	GT-2	11.556,16
4º	Lancia Fulvia	L. Cella/L. Lombardi (I)	T-2	11.564,08
5º	Lancia Fulvia	S. Lunari/G. Harris (I)	T-2	11.651,20
6º	BMC-Cooper	P. Hopkirk/R. Greelin (GB)	T-2	11.673,20
7º	Renault	J. F. Piot/M. Karaky (F)	T-2	11.718,24
8º	Renault	Jansson/Sra. Senysmann (Sc)	T-2	11.960,08
9º	Renault	J. Vinatier/C. Roure (F)	T-2	12.006,72
10º	BMC-Cooper	J. Raymond/T. Fall (GB)	T-2	12.117,20
11º	Lancia Fulvia	G. Gatti/R. Druetto (I)	T-2	12.217,04
12º	Lotus Ford Cortina ..	H. Greder/A. Vigneron (F)	T-2	12.224,40
13º	Porsche 911	J. P. Hanrioud/J. C. Peray (F)	GT-2	12.372,80
14º	Porsche 911	J. H. Walter/W. Lier (Al)	GT-2	12.374,56
15º	BMC-Cooper	R. Lampinen/M. Wood (GB)	T-2	12.387,76

LOS GANADORES DE CADA CLASE

CATEGORIA I: Para automóviles completamente standard. El puntaje de la competencia se multiplica por el factor 0,88. No otorga puntos para el Campeonato Europeo de Rallyes.
Turismo de Serie (hasta 1000 cm³): 90º Fiat (Gobert-Claustres).
Turismo de Serie (1001 a 1600 cm³): 74º BMC Cooper (Friswell-Nash).
Turismo de Serie (más de 1600 cm³): 64º Citroën DS (Ogier-Pompanon).
Turismo (hasta 1000 cm³): 75º DAF (Laurent-Marche).
Turismo (1001 a 1600 cm³):72º Ford (Kleint-Klapproth).
Turismo (más de 1600 cm³): 60º Citroën DS (Neyret-Terramorsi).

CATEGORIA II: Para automóviles Anexo J. Otorga puntos para el Campeonato Europeo de Rallyes en Turismo de Serie y Gran Turismo.
Turismo de Serie (hasta 1000 cm³): 66º NSU (Carlier-Donaux).
Turismo de Serie (1001 a 1600 cm³): 30º Lancia Fulvia (Genta-Piana).
Turismo de Serie (más de 1600 cm³): 16º Opel Rekord (Nasenius-Sager).
Turismo (hasta 1000 cm³): 22º Sunbeam IMP (Cowan-Coyle).
Turismo (1001 a 1600 cm³): 1º BMC-Cooper (Aaltonen-Liddon).
Turismo (más de 1600 cm³): 21º BMW 2000 (Pilatsch-Kruschka).
Gran Turismo (hasta 1300 cm³): 39º Sunbeam IMP (Lier-Vaglio).
Gran Turismo (1301 a 2000 cm³): 3º Porsche 911 (Elford-Stone).

Antes de la última etapa del Rallye de Montecarlo, el Porsche 911 piloteado por los británicos Elford-Stone estaba al frente en la clasificación provisional. El tiempo bueno había permitido utilizar su potencia. Cuando llegó la nieve, dos escandinavos con autos de tracción delantera pasaron al frente.



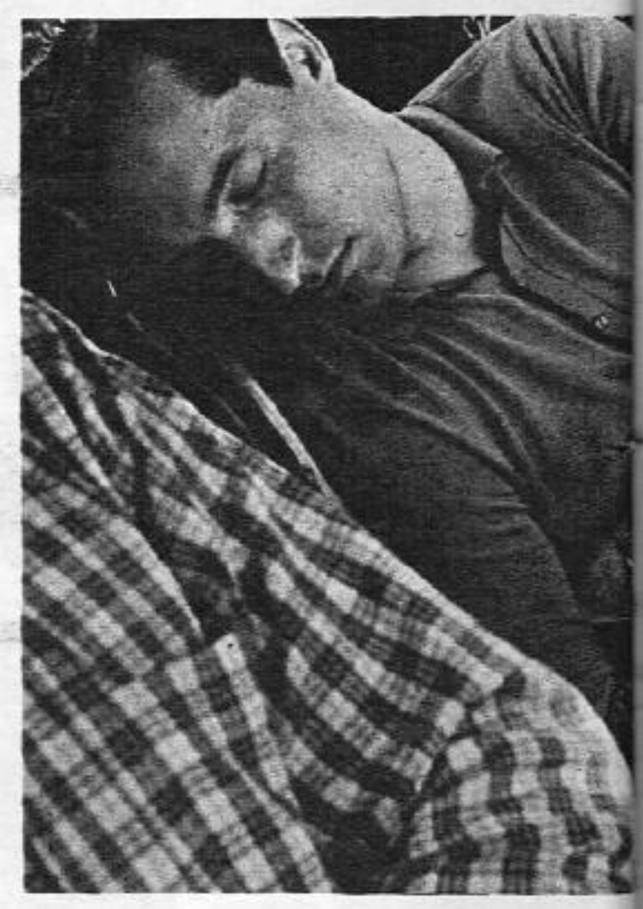
CONFIDENCIAL

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.

Es evidente que la organización del equipo argentino del ACA ha dejado mucho que desear. A las causas que son del dominio público, se agregaron problemas insolubles por la total falta de prevención en materia de repuestos. Como muestra vayan estos botones: las partes más sensibles y expuestas a roturas, como ser: parrilla de suspensión, juntas Heims, portamazas, etc., brillan por su ausencia. Estos elementos serán construidos por Paco Martos para el accidentado auto de Jorge Cupeiro. Además, en el taller de Paco se reconstruyó también el chasis. En cuanto a Eduardo Copello, su ausencia de carrera se debió a la falta de semiejes. Estos elementos también serán construidos en el país para que el mendocino pueda terminar la temporada.

Una nueva carrera se agrega al Campeonato Mundial de F.I. La misma se correrá en el continente americano. En la última reunión celebrada por la FIA se otorgó el "placet" para que en el mes de agosto, entre los grandes premios de Alemania e Italia, se corra el Gran Premio Internacional de Canadá. El mismo se disputará en uno de los autódromos que los canadienses poseen para este tipo de pruebas y que son el de Santa Jovita o bien el de Mosport.

Cuando en una competencia automovilística se cobra entrada a los espectadores, a mucha gente que está vinculada al automovilismo se les despierta el deseo de lo que nosotros los porteños llamamos "colarse". En la reciente prueba disputada en Mar del Plata de Fórmula Tres, tuvimos oportunidad de presenciar una espectacular colada por la puerta que da a la Base Naval. Ni Carmelo Capasso (dormido, en la foto), ni Paco Mayorga, ni Ramoncito Velázquez tenían intenciones de depositar 500 o 1000 pesos para ver la carrera. A eso de las tres de la tarde aparecieron los tres montados en un Peugeot 404 (que pertenece a Dora, esposa de Carmelo Capasso) y se dirigieron con auto y todo a la puerta de acceso a la pista. Apenas aparecieron, el encargado les dijo que no se podía pasar y menos con el auto. Mayorga asomó la cabeza por la ventanilla y le dijo en el más exquisito francés: "Je ne comprend pas", que en nuestro floreado idioma significa "yo no entiendo ni medio". El control volvió a preguntar qué habían dicho, porque no había entendido nada, y le volvieron a repetir lo mismo, pero inmediatamente Carmelo Capasso interrumpió y le dijo que los dos muchachos enfundados en sweaters negros, anteojos oscuros y pelos despeinados eran Jean Pierre Beltoise (Mayorga) y Jean Pierre Jaussaud (Velázquez). Lógicamente el encargado abrió la puerta y les dio paso con auto y todo. Si el empleado del Club Peñarol lee estas líneas, debe estar mordiéndose los codos, porque los muchachos lograron su propsito y en una forma muy original por cierto. Por su habilidad se lo merecían.



Corsa tiene una habilidad especial para detectar personajes en el ambiente. El más reciente se llama Pujol. Decora un salón con neumáticos, invita gente y periodistas y los mantiene sentados tres horas sin que pase nada, en la mesa pone platos vacíos y vasos, pero no botellas; promete regalos y no los da y, además, cierra la puerta para que nadie se escape.

Hasta el correctísimo Pichetta —infaltable en este tipo de reuniones— perdió la paciencia y juró que la próxima vez va calzado con las Dunlop SP y agarra a patadas al mobiliario y a su dueño.

Marta Minujin hace happenings. Pujol ya está en otra cosa...

En el número anterior dijimos que Delgado había vendido su Isard 700, y que Núñez lo tenía en venta, pero como no nos gusta dejar las cosas inconclusas la rematamos ahora. El coche de Delgado fue comprado por Eduardo Enrique Saint Germés, y el que perteneciera a Jorge Moisés, por su hermano Luis Saint Gèrmés. Por su parte, un amigo de los hermanos Saint Germés, Alberto Petracchi compró el Isard que corriera Alberto Marcos O' Connor. Es evidente que los muchachos tienen intenciones de formar una linda escudería. El único que todavía no pudo vender su auto es Félix Núñez, que sigue esperando que se presente un cuarto integrante del Racing team de los Isard 700.

En una reunión efectuada el 26 de diciembre próximo pasado, el directorio de Modesto Bertolini S. A., fabricantes de los amortiguadores a gas De Carbon, ha decidido hacer más efectiva aún la ayuda a los volantes y preparadores de TC.

En la citada reunión se ha dispuesto que todo el complejo industrial de Modesto Bertolini S. A. esté a disposición de los señores volantes y preparadores que así lo crean necesario. Hasta el presente, la ayuda estaba reflejada en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

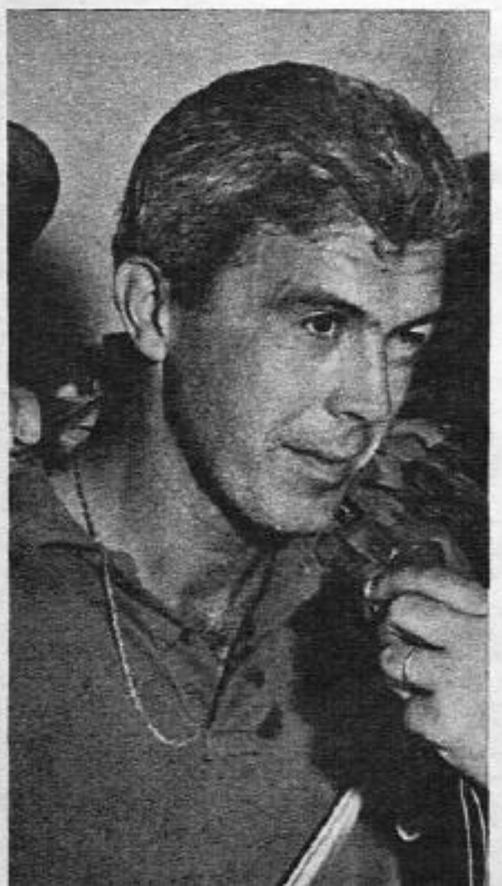
el asesoramiento que sobre amortiguación ofrecía el departamento de ingeniería, y en la provisión gratuita de amortiguadores a todos aquellos volantes interesados en los mismos.

Los autos de Armando J. Ríos y de Juan Carlos Perkins ya han estado "reposando" varios días en la fábrica de amortiguadores De Carbon. Durante esos días se sometió a los bólidos a las siguientes tareas de rejuvenecimiento: revisaron y cambiaron elásticos y se les adosaron dos amortiguadores a gas por rueda. Además se reformaron las torretas de suspensión. Los muchachos de TC, por lo visto, afilan las uñas al máximo.

Hordas de novedades desde las frígidas tierras suecas. Si hablamos de Suecia tiene que ser a la fuerza de Volvo o de Saab. Esta vez le toca a Saab.

Parece que también ellos adoptan el cuatro tiempos aunque seguirán produciendo a todo vapor el famoso dos tiempos de tantos rallyes y carreras de Turismo. El nuevo motor en cuestión es el del Ford Taunus 12 M, o sea un V4 de 1498 cm³ con la V a 60 grados que ofrece al usuario común 73 HP; lógicamente ya vendrán las versiones CORSAS. La tracción será siempre delantera y se mantendrá la rueda libre. No es extraño, porque todo proviene del proyecto Ford Cardinal de tracción delantera, que nunca se concretó en los Estados Unidos. Como para no perder ventas del clásico y heroico Saab, para el dos tiempos se ofrecerá garantía por el tiempo que dure el motor mientras lo tenga el dueño original.

Eduardo Casá ha comentado en rueda de amigos que para las carreras largas es muy importante llevar un buen mecánico como acompañante. Es el 80 por ciento del éxito. No opina lo mismo para las carreras de corto aliento. Por eso cambia seguido de compañía. Trata de quedar bien con todos y cuando alguien le pide que lo lleve, muy rara vez rehúsa. Para la temporada del 67 seguirá en esa línea, pero con alguna variante. Llevará como acompañantes a mujeres. Una vez ya lo hizo el "mago" Oscar Gálvez, quien llevó en una carrera como acompañante a su esposa. Casá llevará a una amiga que se lo había solicitado insistentemente y "Tuqui", como cuadra a un caballero, ha accedido gentilmente al pedido.



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

HABLANDO DE TODO UN POCO

Un lector nos escribió hace algunos días y desafortunadamente no tuvimos espacio para contestarle antes, pues hemos recibido un verdadero aluvión de cartas desde fines de diciembre. Se trata del señor Maximino Imsant, de San Martín 1080 - San Jerónimo Norte, Prov. de Sta. Fé quien, aludiendo el inciso 2 de la página 29 de CORSA Nº 31 del 22 de noviembre de 1966 dice: "tengo disponible un Gray 1927 en buen estado, patente paga, que deseo vender. El interesado puede viajar a esta localidad en ómnibus desde Buenos Aires a Santa Fé y desde allí, en la misma terminal, tomar otro vehículo de los que realizan el servicio hasta mi pueblo. Le ruego me comunique el viaje por anticipado con un telegrama". Los interesados, en marcha.

Al señor Silvio Viano, de Santa Fé, decimos que lamentablemente no podemos dar las direcciones de ningún piloto. Si desean hacerle llegar algo a algún piloto o figura que actúe en el ambiente CORSA, señores lectores, pueden hacerlo llegar hasta esta redacción y gustosamente cumpliremos el encargo pero, quede entendido por favor, NO PODEMOS DAR DIRECCIONES.

A Angel V. Spagnolo, de La Plata, le recordamos que está prohibido el envío de dinero en la correspondencia; que nosotros no podemos vender números de la revista (ni actuales ni atrasados); que en las páginas de CORSA encontrarán la dirección de Ryela, donde deberá dirigirse para solicitar los ejemplares que falten en su colección; que puede pasar, cuando guste, por esta redacción, donde le devolveremos el importe que nos "giró" y que, lamentablemente no podemos usar para lo que nos pide. A Luis A. Bandolin, de Pilar-B. A., la dirección de los fabricantes del monoposto de 175 cm³. Perri-Yur es: Yur y Cía. Emilio Lamarca 3865, Cap.

A Juan A. Aurea, de Capital: Efectivamente nos ocuparemos del Barracuda de Formisano. No sabemos a qué motor Berliet se refiere Ud. En efecto, el que está con Oscar Gálvez en la foto es Carlos M. Thiery. A Marcelo R. Disavia, de Quiroga, puede solicitar los banderines y calcomanías directamente a la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors, Juez Tedín 3065 de esta Capital. Nada se sabe sobre quienes integrarán el "equipo IKA" ya que tal equipo sólo existe extraoficialmente; a principios de este año se disolvió el Departamento Competición de Kaiser sin que, hasta la fecha, haya habido palabra oficial al respecto de nuevas actividades deportivas a realizarse. Y César Luis Indum nos tendrá que perdonar pero no disponemos de calcomanías (suponemos que nos pide la de CORSA) para enviarle. Aún no han sido confeccionadas desde que se agotaron y el Falcon de Papá tendrá que esperar un poquito más. . .

TRECE AÑOS

de Osvaldo J. Callegari, s/dirección.

Con mis trece años recién cumplidos, pregunto:

1) ¿Puede un 4L competir en Autódromo con sus iguales, con Fiat 1500, Auto-Union, De Carlo 700, etc. sosteniendo los 100 km/h.?

2) ¿Por qué se llama CORSA esta revista que sostiene en pie al automovilismo deportivo?

3) ¿Pueden publicar las dimensiones de la cupé F-100 de los Emiliozzi?

4) ¿Se pueden definir exactamente los pueblos y rutas de los GPTC que se realizan en el país?

5) Los motores de los corredores, ¿se compran primero y luego se preparan para correr?

6) ¿Qué quiere decir Renault 1093?

R. — 1) Evidentemente puede correr en Autódromo y hemos visto un 4L en un Gran Premio (de la Fuente, 1964) En cuanto a competir con máquinas de más cilindrada, nos parece que no, ya que este auto no acepta un grado de preparación demasiado alto. Por otra parte, no podría sostener velocidades del orden de los 100 km/h. en el Autódromo ya que esta pista comprende, en su trazado, varias curvas que deben tomarse por debajo de esa velocidad. . .

2) CORSA quiere decir, en italiano, CARRERA. Nuestra revista no mantiene en pie al automovilismo deportivo, tal vez sea a la inversa. El periodismo es tan sólo una de las actividades que se nutren y viven del automovilismo y CORSA no hace sino tratar de transmitir a Uds. esa actividad y esa vida. La palabra CORSA ingresó al diccionario automovilístico mundial de la posguerra última, cuando los volantes y automóviles italianos dominaban las pistas. En este mismo número va la precisa.

4) No entendemos qué quiere Ud. decir con "definir". Evidentemente se puede determinar el recorrido de todos los Grandes Premios y toda otra competencia que se dispute, con absoluta precisión. De otro modo imagínese lo que sería. Probablemente el GP cambiaría de nombre.

5) ¡Por supuesto, señor!

6) "1093" es el número de serie con que la fábrica identifica ese tipo de automóvil. Por ejemplo, el Gordini es el Renault 1092, el Dauphine es el 1090, etc.

¿A CUANTO PUEDE IR?

de N.N.

1) ¿Qué velocidad puede desarrollar en ruta asfáltica un Renault Gordini 1964? ¿Y un Di Tella 1965? (A fondo).

2) ¿Cuántas libras me aconsejan llevar en el Gordini en las ruedas delanteras y traseras?

3) En ruta (Gordini), ¿qué velocidad es más aprovechable: 100, 110, ó 120 km/h? (velocidad normal). . . . . .

4) Velocidad máxima de Eduardo Copello.

R. — 1) Los Tests realizados por PARABRISAS arrojaron los siguientes resultados: Gordini (Parabrisas Nº 30) 130,4 km/h.; Di Tella 1500 (Parabrisas Nº 20) 116,9 km/h. Si bien no coinciden los modelos testeados con los que Ud. cita (1964 y 1965), las variaciones desde el momento de la prueba hasta hoy pueden considerarse despreciables.

Suponiendo que se refiera Ud. a la presión de los neumáticos medida en libras, es la siguiente: adelante 12 y atrás 25 libras. En caso de variar la presión (por viaje en ruta, etc.) la diferencia entre el tren delantero y el puente trasero deberá ser siempre de doce libras.

3) Los autos no tienen una "velocidad normal". La velocidad puede ser la máxima, la de crucero y la óptimo rendimiento (menor consumo). En el caso del Gordini ya citamos la máxima, la de crucero es de aproximadamente 95/100 km/h. y la de consumo óptimo está cerca de los 80 km/h.

4) Copello corre con diferentes autos. Si Ud. se refiere a la velocidad máxima de Eduardo Copello como ser humano, lamentablemente debemos decirle que no hemos conseguido que se deje cronometrar y mucho menos, de que nos permita hacerle un test completo.

DI TELLA PINCHANTE

de Alfredo N. Mabragaña, de Capital.

1) ¿Para qué sirven el vacuómetro, el cuentarrevoluciones, el cuentavueltas, el taquímetro, el tacómetro y el medidor de temperatura del aceite?

2) Mi padre tiene un Di Tella 1500, lo lleva semanalmente a Entre Ríos por caminos de pedregullo y tiene el problema que se le pica el caño de escape. ¿Qué solución me dan?

3) Para los caminos de Entre Ríos, sería más resistente una Estanciera?

4) ¿Por qué siempre se nos pincha la cubierta trasera izquierda? Rara vez es otra.

5) ¿Donde puedo conseguir calcomanías e insignias de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford?

6) ¿Qué velocidad desarrolla la Estanciera?





CORREO CORSA

R. — 1) El vacuómetro mide el vacío en el múltiple de admisión y las lecturas obtenidas dan idea del funcionamiento del motor en general; el cuentarrevoluciones, cuentavueltas, taquímetro y tacómetro son una misma cosa: miden el régimen de rotación del motor; el medidor de temperatura de aceite, no hace falta explicar qué mide (¿o sí?) se utiliza mucho en aviación y en motores deportivos e industriales para vigilar la temperatura de "abajo", viscosidad del lubricante, etcétera.

2) Si las piedras son las que le pican el escape, poco puede hacerse; si coloca una protección (de chapa, supongamos) se picará el protector. Claro que será más barato y fácil de reponer que el caño entero. Otro tipo de defensa, no sabemos si puede ser aconsejable.

3) También se le picará el caño de escape, claro que la Estanciera tiene más despeje y más potencia que el Di Tella, además de rodado más grande.

4) Casualidad o cubierta que trabaja forzada, torcida, sobrecargada, etc. quizás Uds. no roten las cubiertas periódicamente y la trasera izquierda no esté en condiciones y es la que se pincha por poca cosa.

5) Pídalas a la Comisión: W. Villafañe 40, Capital.

¡AHORA LA HERMANA!

de Telésfora E. Pichetta, Capital.

... La preocupación (mejor dicho, la bronca) que tengo es contra de ese Picheo Antetta cuya carta aparece en CORSA Nº 39 y en la que lo único que hizo fue escribir pavadas sin ton ni son.

1) ¿De dónde sacó ese buen señor que es pariente de Anteo Pichetta?

2) ¿De dónde sacó ese barullo de palabras para explicar el significado del nombre de Anteo?

3) ¿De dónde sacaron Uds. que vive en Núñez, del lado de acá de la estación? En mi carácter de hermana legítima de Anteo, paso a detallarles lo más ordenadamente posible el porqué de mi celo al leer tantas mentiras que, de una forma o de otra, pueden llegar a herir o perjudicar al nene (perdón, en casa lo llamamos así).

Como hermana de Anteo conozco la familia y por si alguno escapara a mi memoria, le pedí al nene (perdón de nuevo) que revisaramos juntos el árbol genealógico de la familia y desde nuestros choznos hasta ahora (por suerte) jamás tuvimos un pariente con el ridículo nombre de Picheo.

El origen del nombre de mi hermano es el siguiente: resulta que al inscribirlo en el Registro Civil y ante la alegría infinita de mis tíos por la llegada del sobrino varón, después de 38 sobrinas, decidieron ir todos juntos para el trámite. Cuando les preguntaron cómo lo iban a llamar fue el desparramo pues los cinco tíos quisieron ponerle su nombre y como no terminaban de pelear el empleado de turno, para sacárselos de encima decidió recurrir a un sorteo poniendo cinco papelitos en un sombrero. Dijo que lo mejor era anotar al chico con los cinco nombres según el orden en que fueran saliendo los papelitos. Así es que, todos conformes, mi hermano quedó inscripto así: Aniceto Nicomedes Teobaldo Epifanio Osvaldino. No se imaginan el enojo de mamá (que había propuesto llamarlo Guillermo) y de papá (que tímidamente había sugerido Marcelo). Como ya no podían volverse atrás, decidieron unir las iniciales y llamarlo Anteo. Esto se hizo para que, cuando fuera al colegio, los chicos no se rieran de sus nombres y evitar que pudiese provocarle una tara.

El periodista que contesta Correo debería informarse mejor acerca de lo que no conoce porque, si bien vivimos en Nuñez, no es del lado de acá de la estación sino del lado de allá y no piensen que vivimos entre las vías sino que, al bajar del tren hay que caminar tres cuadras para acá y doblando para este lado, hacer dos cuadras más para allá. En la esquina van a encontrar nuestra casa. Deseando quede todo aclarado ...

R. — Graciosa Telésfora: por razones que Ud. comprenderá, nos vemos en la obligación de aclarar a nuestros lectores que esta carta ha llegado a esta redacción procedente de alguna sucursal de Correos de esta ciudad. Con esto pretendemos dejar aclarado que se trata de una legítima pieza de correo y no de un invento de alguno de nuestros redactores.

Brevemente explicaremos, aclararemos y rebatiremos. Primero, no hemos tenido el gusto de conocer aún al señor que se firma Picheo Antetta. Segundo, no sabemos por qué dice ser pariente de Anteto ni de dónde sacó la explicación del origen del nombre del inefable Pichetta. Tercero, no sabemos si Ud. nos creerá pero, en esa carta (la del Nº 39) no mencionamos a Anteo en el original. Como es fácil advertir releyendo ese parágrafo, los correctores por su cuenta y riesgo (asumiendo que nos hablamos equivocado) cambiaron el texto que decía: "Una pregunta: ¿son Uds. parientes de Anteto Pichea? Vive en Núñez ..." y ellos, admiradores que son del Hombre (Anteo, por supuesto) no pudiendo ver mal escrito el nombre de su estrella favorita metieron la pluma, como quien dice, y quedó mal escrito el nombre de Anteto (que vive en Núñez, donde nosotros dijimos). El periodista que contesta Correo está perfectamente informado pero comprendemos su indignación al leer que se habían mudado (y no). Nos parece buena idea la de la sigla para evitar taras. A propósito, ¿lo consiguieron?

Esperando quede todo definitivamente aclarado y arriesgándonos a la lluvia de protestas airadas por parte de aquellos a los que nos abreviaron el nombre antes de incribirlos en la primaria te saludamos, ¡Oh Telésfora! con un cariñoso Hasta Prontooooo ...



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

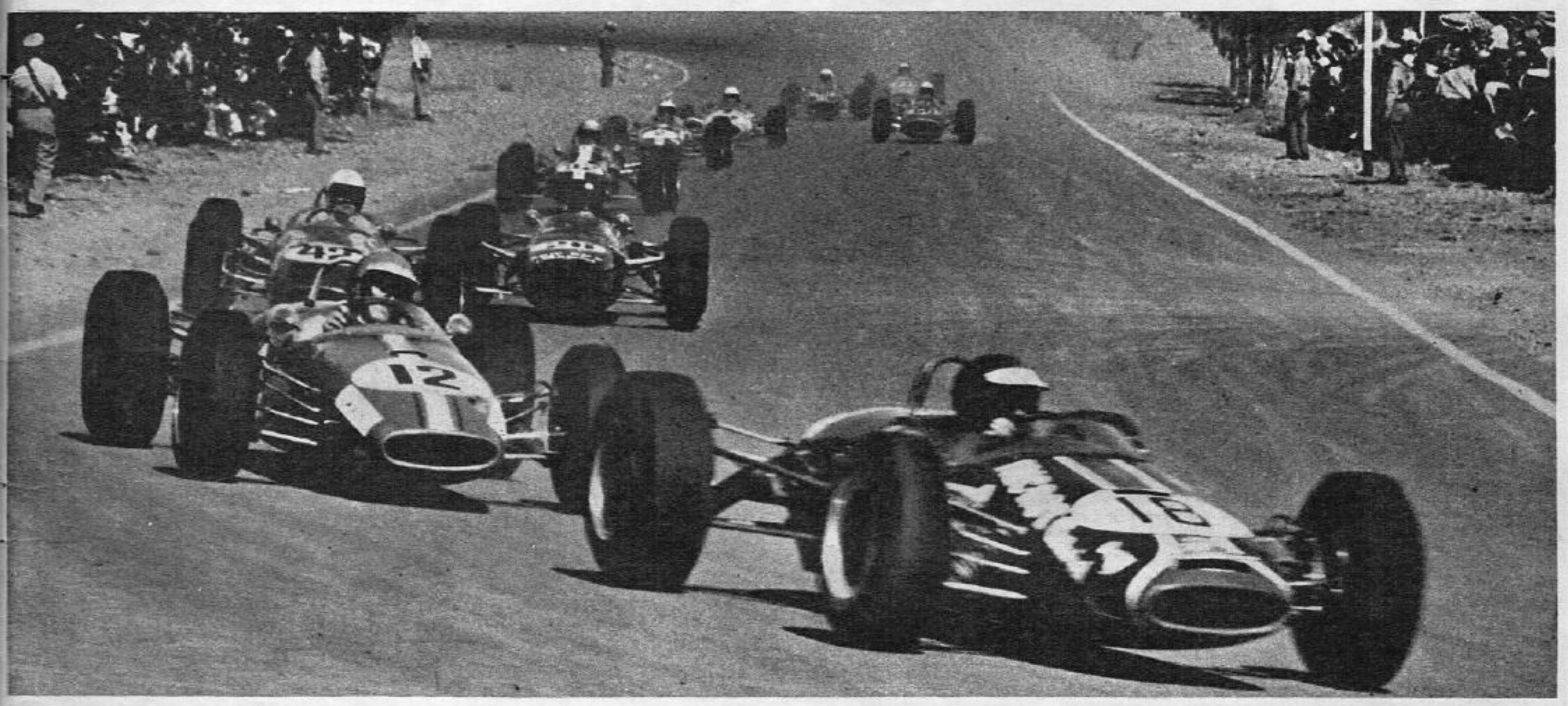
Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 891657

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡SIGA...!

LA TEMPORADA INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO FORMULA 3



por RADIO LIBERTAD

Y LAS ONDAS CORTAS DE RADIO SPLENDID, EN 31 Y 49 M.
A PARTIR DE LAS 14 hs.

12 de febrero AUTODROMO MUNICIPAL BS. AS.

SEA USTED EL PRIMERO, EN LA INFORMACION QUE SEGUNDO A SEGUNDO, LE HARA LLEGAR EL EQUIPO DE

"EMOCION EN LAS RUTAS"

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

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

Fresca y automovilística apareció

Parabrisas

de febrero!

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

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

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



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com