$m/n 100 $1 N 256

Parabrisas

CORSA

9 al 15 de marzo de 1971



Las revistas de Mauro

ROAD TEST CHEVY SS COUPE

RAFAELA, UNA SEMANA DESPUES

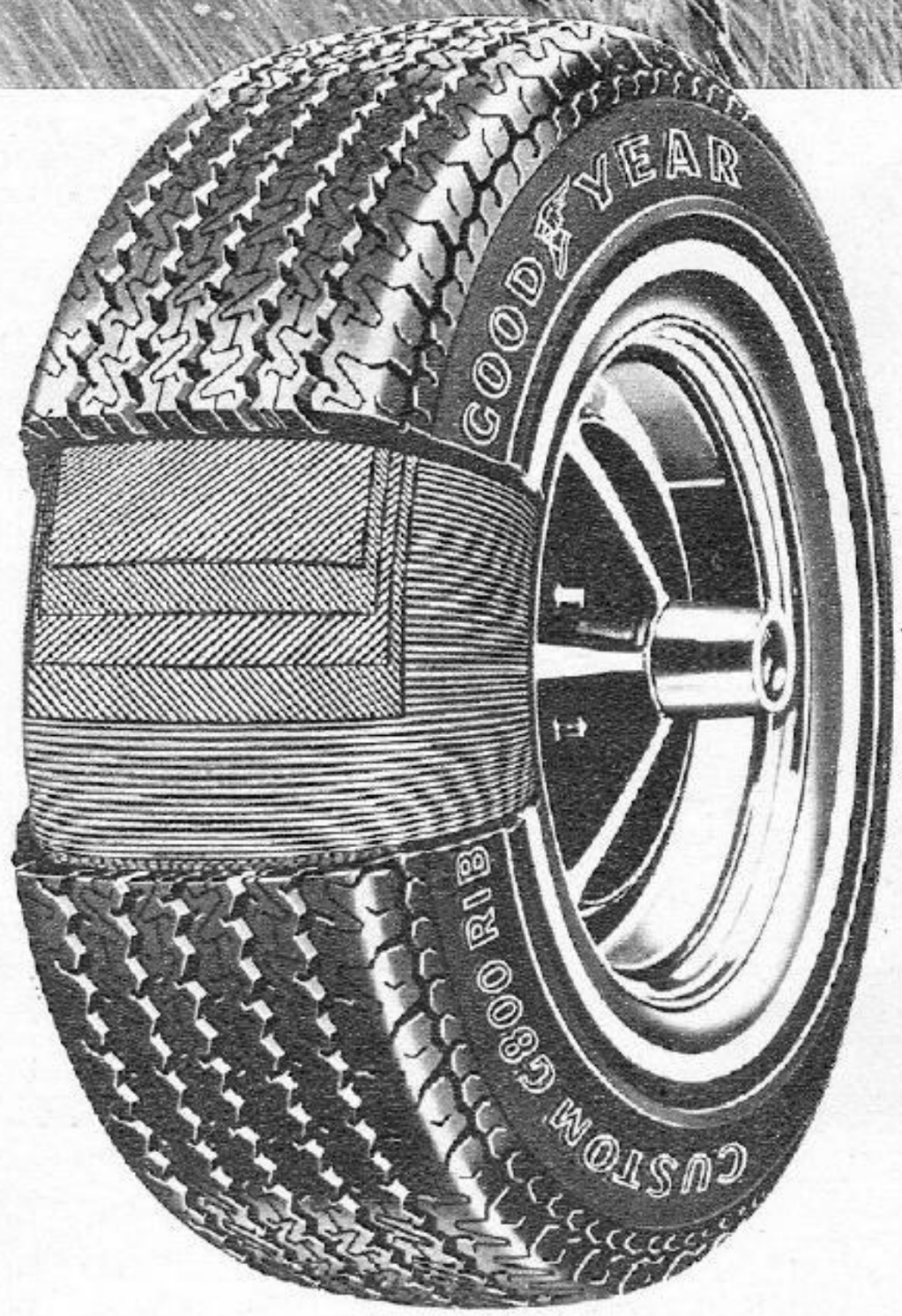
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales.
No hay otra cubierta construida así.
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure mas y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

GOODYEAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 255. Del 9 al 15 de marzo de 1971

EDITORIAL ABRIL
S.A.I.C.I.F. y A. Avenida Leandro N. Alem 896, Cap. Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Carlos A. Romanó y Norberto J. Lema.
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Cancssa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Olveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal., Tel. 32 - 6010-29.

EDITORIAL



COMENZO LA INVASION

Si bien la revista CORSA siempre ha estado de parte de la política de no intervencionismo, absteniéndose de inmiscuirse en cuestiones de países extranjeros, últimamente han venido ocurriendo cosas en el mundo que nos han hecho revisar nuestros principios y, en consecuencia, hemos decidido cambiar radicalmente nuestra actitud, en lo que a política internacional se refiere.

A tal efecto comunicamos a nuestros lectores que CORSA ha tomado la trascendental e irrevocable decisión de intervenir en Europa, creando para ello una redacción paralela en el Viejo Mundo, para tener bajo control esa delicada área.

Tal redacción paralela (cuya labor comienza justamente en este número —ver páginas 8 a 13 inclusive) está constituida por Carlos "Lole" Reutemann en calidad de jefe de redacción, Carlos "Cacho" Ruesch como redactor especial y como fotógrafas a las señoras Mimicha Reutemann y Angelina Ruesch. Cuando el trabajo de informar a los lectores de CORSA se lo permita, el jefe de la redacción Europea y el redactor especial piensan correrse alguna carrerita, tanto como para no perderle la mano a los autitos, pero ésa es una cuestión secundaria...

En el ámbito nacional, la redacción argentina les ofrece a sus lectores el comienzo del Campeonato de Turismo con la cada vez más escuálida edición de la San Juan-Coquimbo con boleto de regreso y para completar la faz doméstica de la revista, el completito road-test de la Cupé Chevy.

Para finalizar con el programa que irradiamos en el día de la fecha, nuestro departamento de inventos y fraseos lanza a los cuatro vientos su propuesta para el recorrido del Gran Premio de Turismo 1971 (página 46). Como ya pueden ver, hay como en botica, es decir: de todo.

G. M.

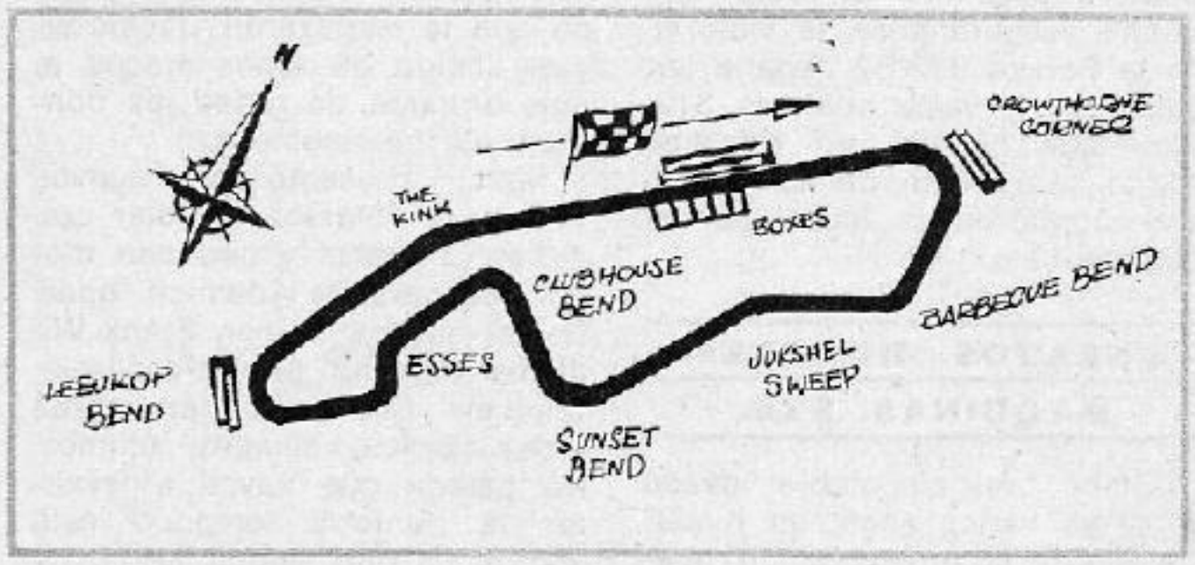
ANDRETTI ABRIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL FUEGO

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA



Luego de trajinar por años con autos imposibles, Mario Andretti demostró en Sudáfrica que era verdad que cuando tuviera un buen auto sería rival de temer. Ganó con una Ferrari del año pasado en un final de película la primera competencia del Campeonato Mundial de Conductores, donde el abandono de Denny Hulme definió la lucha en la penúltima vuelta, con explosión de su motor y récord de vuelta del ganador. Stewart sigue siendo un maestro. Flojas las Ferrari nuevas. Mal los March

En manos de Mario Andretti, la vieja Ferrari 312-Box de 1970 consiguió proseguir su prolongada serie de triunfos, demostrando tanta velocidad como el año pasado y más confiabilidad, momentáneamente, que la nueva 312-B2.

Un Lotus 49 que se le caía a pedazos, el fracasado Lotus 64 de tracción a las cuatro ruedas que tuvo que varear como un aprendiz pagando derechos de piso que no le correspondían, el lerdo y pesado March del año pasado y la cruz de estar ligado a Andy Granatelli y su absorbente STP impidieron a Mario Andretti demostrar en Europa sus condiciones de gran piloto por el lapso de tres largos años. La relación de dependencia con la popular firma de aditivos lo obligaba a subirse a los autos imposibles que patrocinaba su patrón, y eso hacía que en la pista luciera como uno del montón. Sin embargo, Mario siempre guardó la esperanza de poder manejar una Ferrari —marca de sus amores— y para la temporada 1971 se las ingenió para asegurarse un lugar en el equipo Ferrari aún a costa de fisurar sus relaciones con Granatelli, comprometiéndose a correr el 70 % de las carreras del Campeonato Mundial con la marca italiana.

El Gran Premio de Sudáfrica, primera carrera que lo ve a bordo de un auto competitivo, acaba de demostrar que el destino ganador del ex campeón del USAC se venía prolongando

→

injustamente. El hombre más rápido en la pista a la hora en que las papas queman, Mario, trepó desde su cuarto puesto de largada a la primera posición sobre la mitad de la carrera y disputó ardorosamente la vanguardia con Denny Hulme hasta la penúltima vuelta, en que el veterano neocelandés quedó a un costado con el motor destrozado mientras Andretti marcaba nuevamente el récord de vuelta asegurándose la victoria. Si la Ferrari 312-B2 llega a ser tan noble y veloz como la 312-Box que manejó en Kyalami, Mario será digno de ser tenido en cuenta en la lucha por el Campeonato.

ENSAYOS, HOMREES, MAQUINAS, ETC.

Como es costumbre desde hace ya varios años, en Kyalami hacen su presentación nuevas máquinas, nuevos equipos y nuevos pilotos, que en realidad son los mismos del año anterior pero cambiados de marca.

En 1971, para cambiar un poco la tónica se produjeron varias novedades. Dave Charlton, de Sudáfrica, debutó como segundo piloto del equipo oficial Brabham. Alex Soler Roig hizo lo mismo en el team STP March. Brian Redman, ante la sorpresa de quienes creíamos que se había retirado definitivamente, se hizo presente a bordo de un Surtees TS7. Y debutó sin pena ni gloria un muchacho neocelandés de quién tenemos escasos antecedente en F. 2, Howden Ganley, con un baqueteado BRM.

Jackie Stewart y François Cevert siguen bajo el mando de Ken Tyrrell al comando de sendos Tyrrel-Cosworth; Las máquinas parecen muy veloces pero poco confiables. Terminaron la carrera pero no al ritmo en que la empezaron. Jackie sigue siendo de todos modos el más brillante de todos los conductores del momento.

March presentó sus nuevos 711, para Peterson y Soler con motor Cosworth y uno con motor Alfa para De Adamich, aparte del que patrocinan Frank Williams y Motul para Pescarolo, también Cosworth. Terminaron todos juntos, siempre últimos. No parece que vayan a levantar la puntería tampoco este año, si es que siguen así.

Lotus sigue con Fittipaldi y Wissell, con resultados regulares no más.

Surtees cuenta con los servicios de "Big John", que marcó el mejor tiempo de clasificación para la marca, Stommelen y el sorpresivo Redman, que fue el único de los tres que terminó la carrera. Puede andar más, pero hasta ahora no lo ha logrado, salvo acá, en la Argentina.

Rodríguez y Siffert manejan las nuevas versiones P160 de BRM, derivadas del P153 del año pasado. El décimo puesto del mexicano en clasificación habla de lo flojo que anduvieron las máquinas blancas en el día de su debut. Las Ferrari nuevas tampoco dieron muestras de andar bien. Son muy veloces eso sí, pero se ve que les falta puesta a punto. Regazzoni se lució el viernes integrando la primera fila con el tercer mejor tiempo, mientras Andretti se ubicaba inmediatamente después logrando el cuarto, con la 312-Box que usó Ickx cuando ganó el GP de México de 1970. Esta máquina, que a la postre fue la ganadora, tiene agrandada la toma de aire de la trompa y cuenta con un radiador que también fue incrementado en su volumen, mandando el líquido al motor a través de tubos aleteados. El resultado de esta máquina en circuitos ubicados en zonas de alta temperatura, como México y Kyalami, está a la vista.

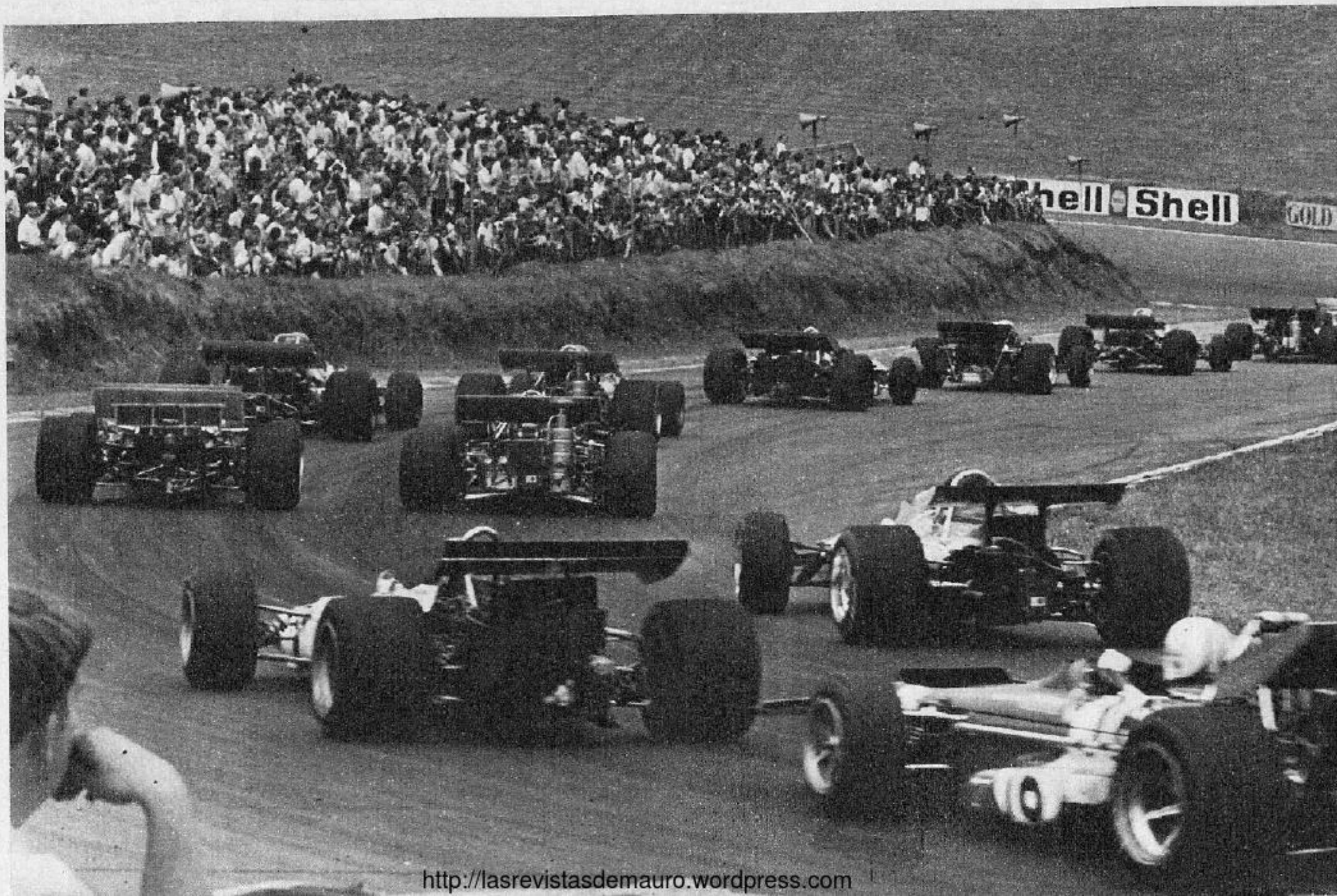
Por último, la sorpresa fue el MacLaren M19, que peleó la punta hasta último momento en manos de Denny Hulme. Se trata de un derivado de la línea M7 y M14, con formas más achatadas que en los casos anteriores. El otro piloto oficial es Peter Gethin. Brabham sigue con los autos del año pasado y sin un piloto del empuje que tenía el viejo Jack. Charlton y Hill están, como diría el verdulero de la esquina, uno muy verde y el otro muy pasado.

Matra también sigue con el mismo auto, y con Amon debade Beltoise. Fue rápido en clasificación, pero en carrera fue perdiendo posiciones indefectiblemente. Como de costumbre John Love corrió su única carrera del año, esta vez con un March 701, sin ninguna satisfacción.

De las pruebas de clasificación podría entenderse que Stewart es muy superior a los demás en cuanto al tema conducción se refiere; sin embargo hay que contar con que tanto él como el equipo Ferrari con Ickx y Regazzoni alquilaron el circuito durante febrero para probar neumáticos, lo que les permitió también poner muy bien a punto a sus coches y tomarle la mano a la pista. Eso lo destaca Regazzoni, sí, pero también habla a las claras de lo fuerte que anduvo Amon para poder intercalarse entre los dos, y de lo bien que clasificaron Andretti y Fittipaldi —éste último nunca había corrido en ese circuito—. Ickx, evidentemente, fue perseguido por diversas pestes mecánicas que le impidieron estar a la altura a que tiéndose solo en defensa de la marca por la forzada ausencia nos tiene acostumbrados.

LA CARRERA

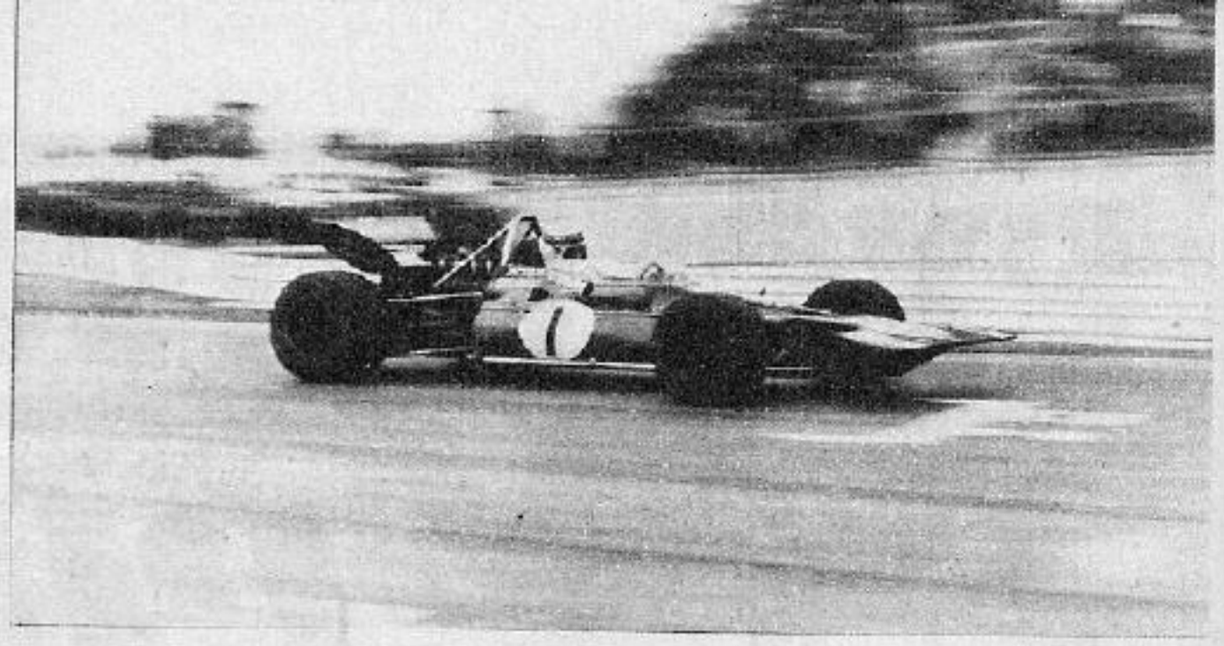
Desde el vamos, Jackie Stewart quiso salir a indicar el camino al pelotón, sin embargo no pudo hacerlo ya que largó mal y se vio superado por varios autos de las filas traseras. El que



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

salió de entrada a marcar el ritmo fue Regazzoni, quien con partida detenida cumplió en punta la primera vuelta en 1m 21s64/100 a 183 km/h y fracción, seguido por Fittipaldi que abandonaría muy pronto, Hulme e Ickx que venían quemando desde el fondo; luego Rodríguez, Stewart y Andretti, que había sido taponado en la largada por el escocés. Amon había pasado inexplicablemente al octavo lugar. La lucha inicial se planteó entre el veloz Regazzoni y Denny Hulme, convertido en un verdadero perro de presa. A fuerza de empujar y empujar alcanzó al suizo en la vuelta 17, donde logró superarlo encaminándose a lo que parecía una segura victoria. Sin embargo Andretti había comenzado su trepada desde el séptimo puesto y sobre el final se vería una definición inesperada.

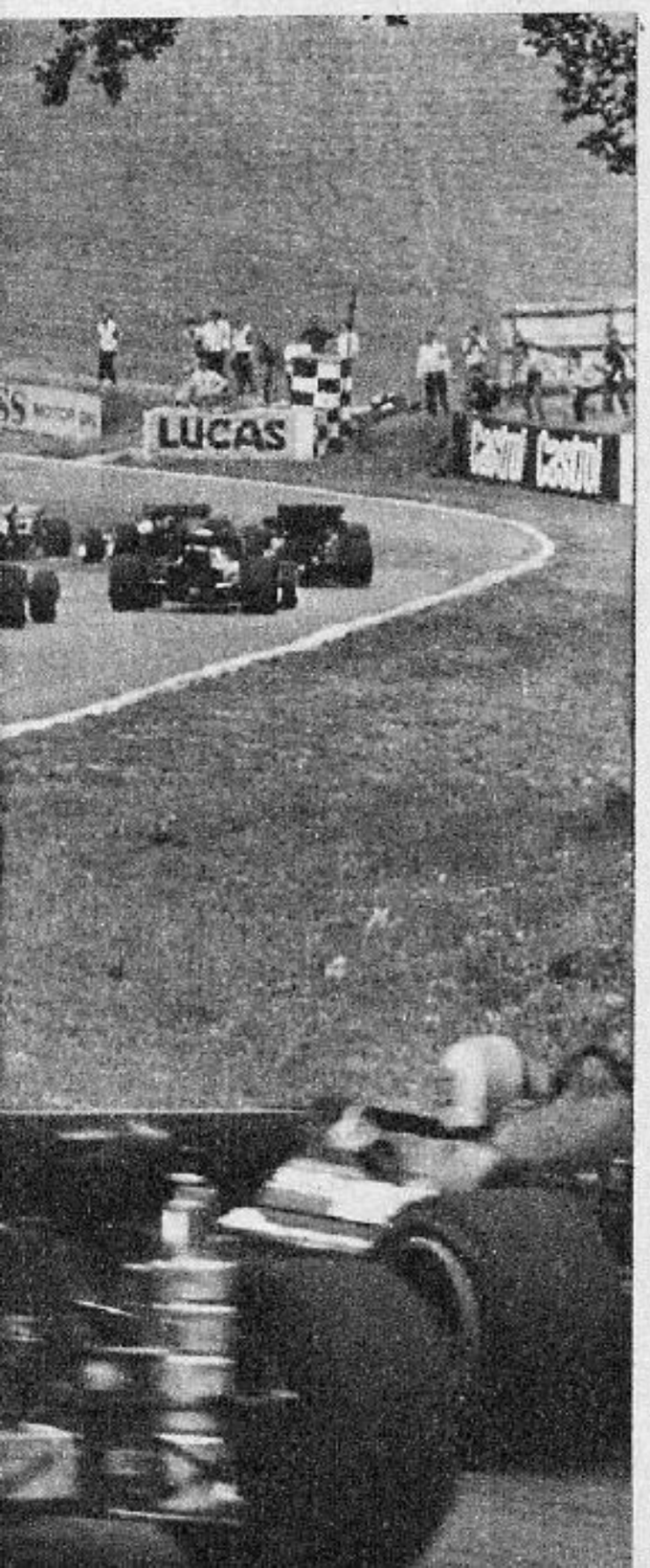
Bonnier —con el McLaren que le prestó al Lole Reuteman aquí—, Pretorius y Charlton abandonaron muy pronto, y a poco de pasadas las treinta vueltas abandonaban los dos BRM, el de Siffert que había llegado a estar quinto con la caja descalabrada, y Rodríguez por un principio de incendio en boxes que le ocasionó quemaduras en las piernas y pies, aunque no de gran importancia. John Surtees, que había vigorizado su ataque al punto de comandar el trencito de persecución con Andretti y Stewart a su cola, llegó a desplazar del segundo puesto a Regazzoni y a amenazar seriamente las posiciones del puntero, hasta que abandonó por rotura de suspensión. Andretti y Stewart, por su parte, también superaron a Regazzoni y en la vuelta 54 Mario demostró que era el hombre más rápido de la carrera igualando su récord de giro de la 32. Comenzó a despegarse de Stewart y a arrimarse a Hulme poco a poco y a partir de la vuelta 70, faltando sólo nueve, comenzó su ataque por la punta. En varias partes del circuito corrieron rueda a rueda, con el V8 tirando a la par del V12, y haciendo respetar Hulme su condición de líder, pero en la vuelta 78, cuando ya era superado por Andretti, el motor del McLaren claudicó, explotando literalmente, lo que podría haber ocasionado una falla en la suspensión que hizo viborear peligrosamente al auto de Hulme. Este logró controlar el vehículo, salvándose de un inminente accidente, pero quedó sin chance para la carrera, que quedó en manos de Andretti, quién marcó otra vuelta récord en ese mismo penúltimo giro. Stewart pudo acomodarse segundo, a pesar que el Tyrrell tuvo algunos problemitas, y Regazzoni debió conformarse con el tercer puesto, evidentemente superado. Wissell obtuvo un meritorio cuarto, a pesar de haberse ido de pista y caído en un zanjón, accidente que lo retrasó al comienzo.



STARTING GRID

3. Clay Regazzoni 1m18s7	2. Chris Amon 1m18s4	1. Jackie Stewart 1m17s8
5. Emerson Fittipaldi 1m19s1		4. Mario Andretti 1m19s0
8. Jacky Ickx 1m19s2	7. Denis Hulme 1m19s1	6. John Surtees 1m19s1
10. Pedro Rodríguez 1m19s3		9. François Cevert 1m19s2
13. Ronnie Peterson 1m19s9	12. Dave Charlton 1m19s8	11. Peter Gethin 1m19s6
15. Rolf Stommelen 1m20s 1		14. Reine Wissell 1m19s9
18. Henri Pescarolo 1m20s2	17. Brian Redman 1m20s2	16. Jo Siffert 1m20s2
20. Jackie Pretorius 1m21s0		19. Graham Hill 1m20s5
23. Jo Bonnier 1m22s7	22. Andrea de Adamich 1m22s4	21. John Love 1m21s3
25. Alex Soler Roig 1m25s6		24. Howden Ganley 1m22s9

El promedio del más veloz, Jackie Stewart, marca un nuevo récord absoluto del circuito, a 189,802 km/h para la vuelta.



Jackie Stewart volando bajito. El fabuloso escocés sigue siendo la estrella indiscutible de los GP, aunque su auto no siempre lo acompaña.

Los F 1 han iniciado un nuevo campeonato y marchan atransitar el calendario en busca de un nuevo campeón. Hay muchos pretendientes para una sola corona. ¿Quien será el mejor?

SOUTH AFRICAN GRAND PRIX
Kyalami, Johannesbourg, 6/3/71
79 vueltas (Circuito de 4.094 m)

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vs.
1º	Mario Andretti	Ferrari 312-Box	1h47m35s05/100	79
2º	Jackie Stewart	Tyrrell 001-Cosworth	1h47m56s42/100	79
3º	Gianclaudio Regazzoni	Ferrari 312-B2	1h48m58s18/100	79
4º	Reine Wissell	Lotus 72-Cosworth..	1h48m59s90/100	79
5º	Chris Amon	Matra-Simca Ms 120		78
6º	Denny Hulme	McLaren M19-Cosw..		78
7º	Brian Redman	Surtees TS7-Cosworth		78
8º	Jacky Ickx	Ferrari 312-B2		78
9º	Graham Hill	Brabham BT33-Cosw.		78
10º	Ronnie Peterson	March 711-Cosworth		77
11º	Henri Pescarolo	March 711-Cosworth		77
12º	Rolf Stommelen	Surtees TS7-Cosworth		77
13º	Andrea de Adamich ..	March 711-A. Romeo		77

PROMEDIO DEL GANADOR: 180,872 km/h. (Nuevo récord).

RECORD DE VUELTA: Mario Andretti, en las vueltas 32, 54 y 78: 1m19s32/100 a un promedio de 184,980 km/h. (Nuevo récord).

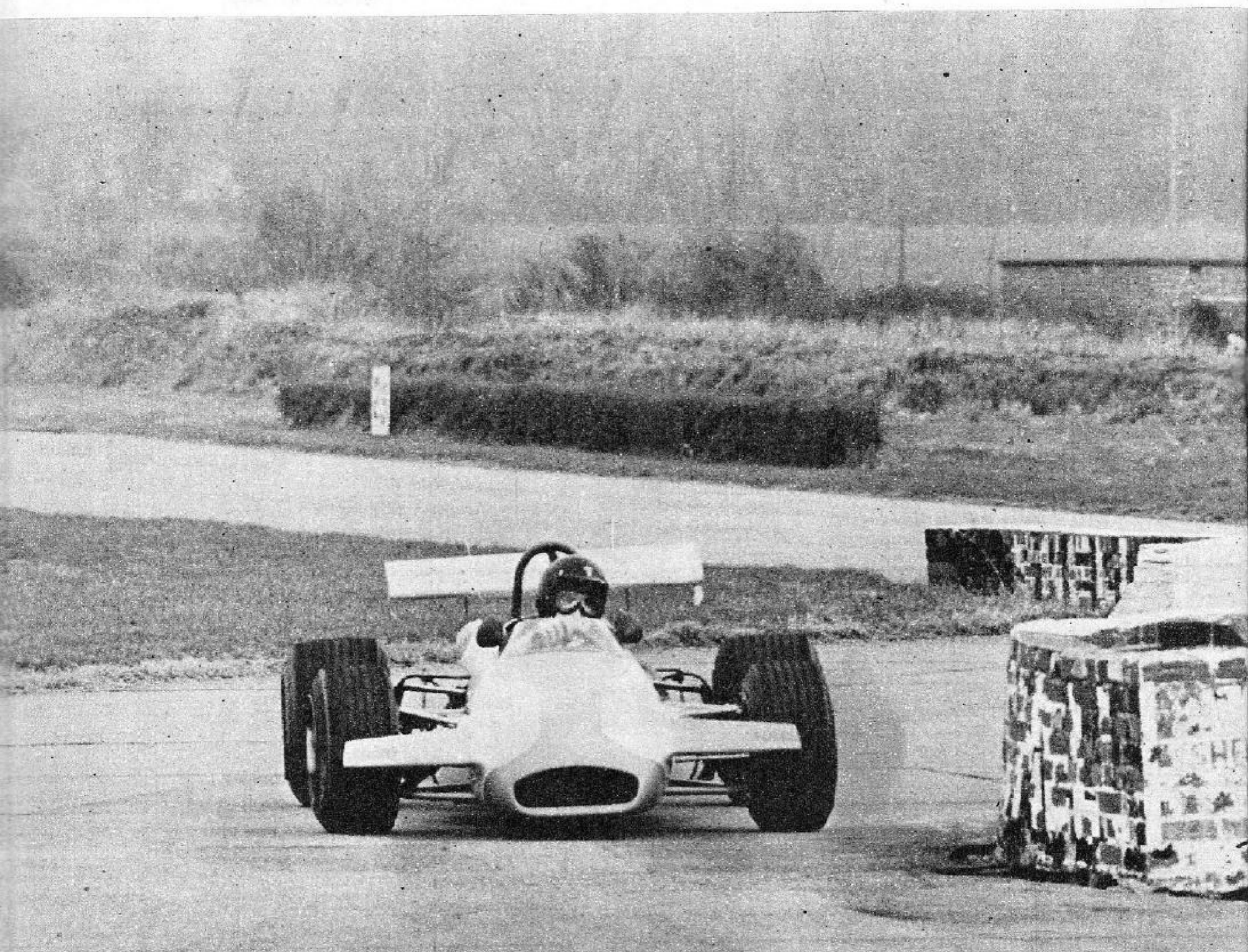
CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Nación	Pts.
1º	Mario Andretti	Estados Unidos	9
2º	Jackie Stewart	Gran Bretaña	6
3º	Gianclaudio Regazzoni ...	Suiza	4
4º	Reine Wissell	Suecia	3
5º	Chris Amon	Nueva Zelandia	2
6º	Denis Hulme	Nueva Zelandia	1

EXCLUSIVO

EL EQUIPO ARGENTINO E

LAS PRIMERAS

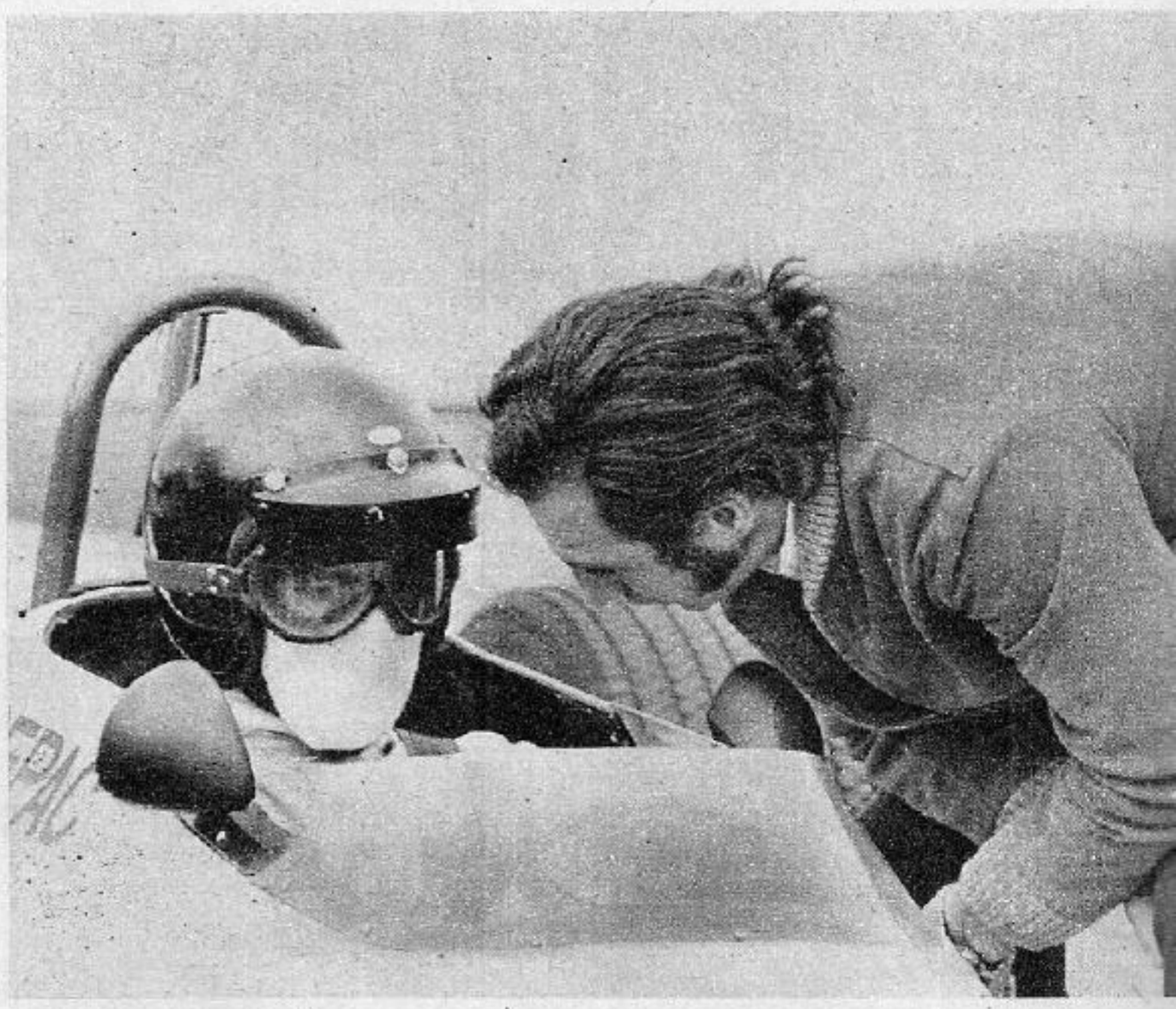


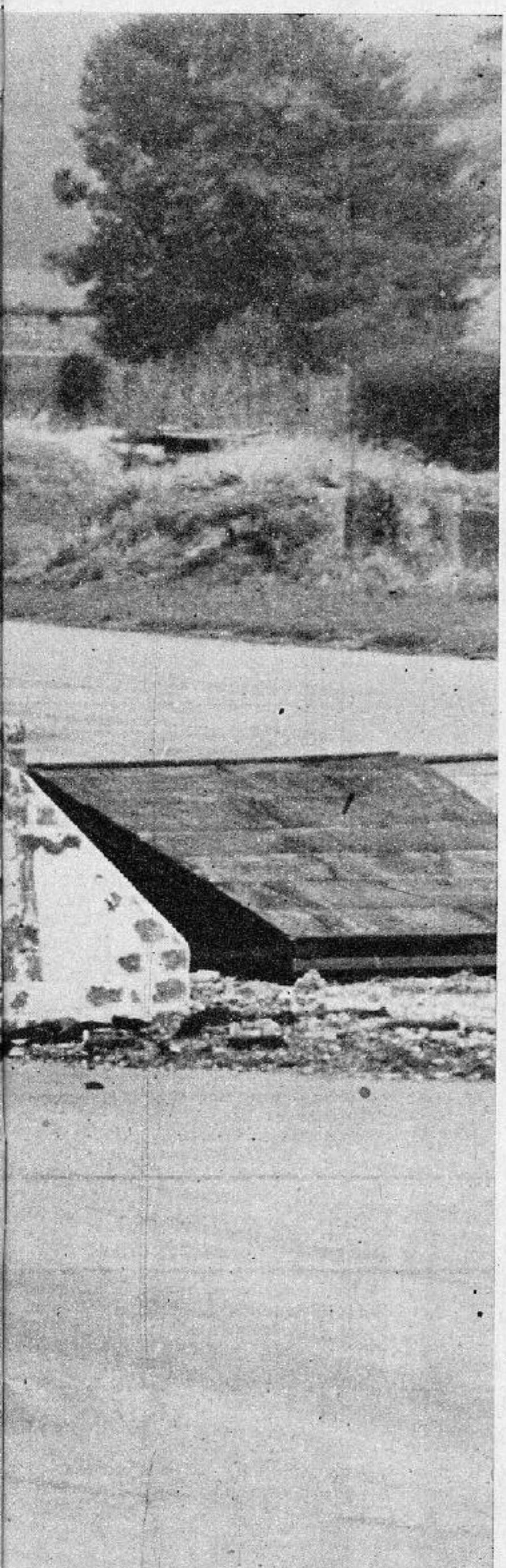
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N EUROPA

Por CARLOS A. REUTEMANN

FINTAS





No bien llegados a Londres, Carlos Reutemann y Carlos Ruesch probaron los Brabham BT-30 en Goodwood. Pocas horas después, Lole efectuó su primer envío periodístico del año con estas fotos e impresiones exclusivas. El próximo domingo ya corren en Mallory Park, carrera no puntable por el Trofeo de F.2

▲ Carlos Reutemann en el cockpit y Carlos Ruesch observando y tomando sus primeras impresiones. El equipo otra vez en marcha.

Todavía estaba viviendo los comentarios de Rafaela cuando de repente me puse a pensar que el martes tenía que estar en Ezeiza junto con Ruesch para allí tomar el vuelo AR 130 de Aerolíneas Argentinas rumbo a Londres. Después de un vuelo macanudo, en el que tuvimos como ocasionales compañeros de viaje a Astor Piazzola y Amelita Bartar, llegamos a Londres.

Allí nos esperaban y la gran sorpresa fue sin duda que ya el jueves a la mañana teníamos alquilado Goodwood para ir rodando con los mismos coches que el año anterior, que estaban listos. Es de imaginarse que Cacho Ruesch estaba más que contento.

◀ Lole en acción en el circuito de Goodwood. N bien llegados a Londres comenzó la actividad para correr la primera carrera el próximo domingo.

Muy temprano nos levantamos el jueves, y cerca del mediodía comenzó la actividad, los coches eran los mismos del año pasado y estaban en muy buen estado. Yo subí al que usé toda la temporada anterior y Ruesch al que condujo Caldarella. Como era de esperar, Ruesch estaba muy emocionado y no creía lo que veía.

Giramos todo el día en el circuito, siendo acompañada nuestra labor por algunos jugadores de rugby del Hindú Club que están en gira por Europa.

A la tarde, de vuelta a Londres, y el viernes vuelta al trabajo a Goodwood. Nevaba bastante, cosa muy usual en esta época.

Tanto el viernes como el jueves, la presencia de dos técnicos de Firestone fue muy importante para nosotros. Se encargaron de controlar lo referente a las gomas; consumo, temperatura, etc.

Personalmente, el viernes quedé contento por el andar, y sobre el filo del entrenamiento →

El primer contacto de Carlos Ruesch con su Brabham F. 2. Emoción, curiosidad, ganas de conocerlo, todo se mezcla en la cara del cordobés.

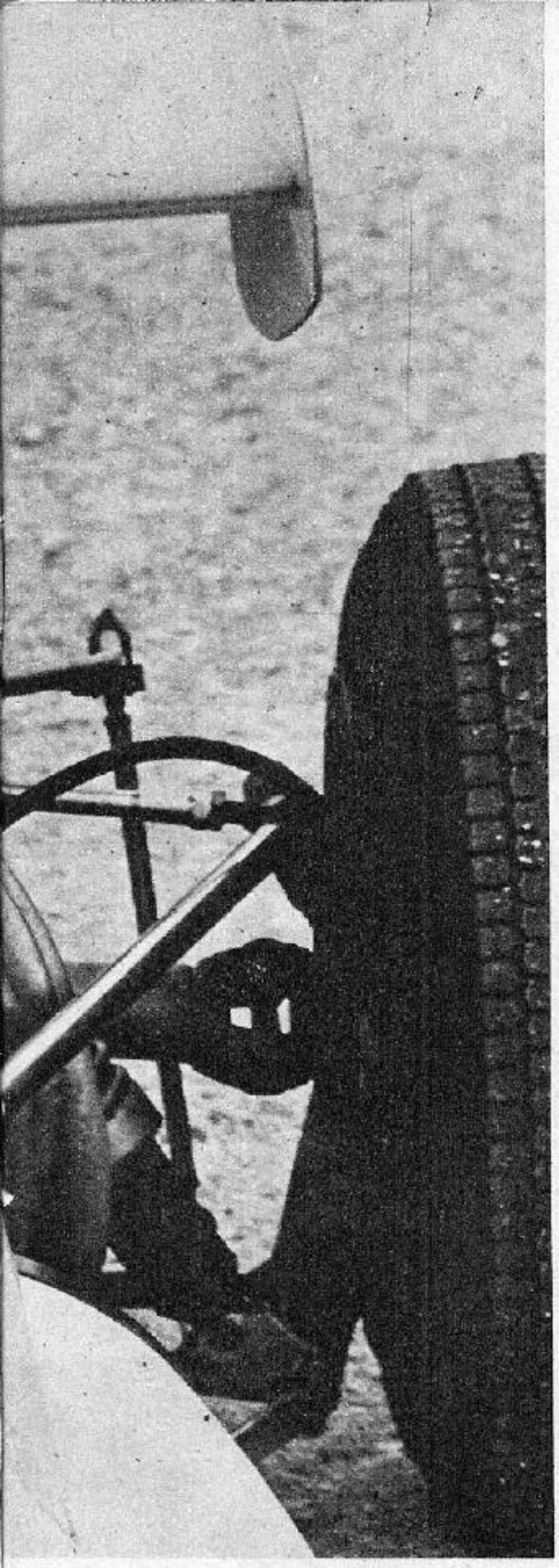
Arriba derecha: Carlos Ruesch efectúa sus primeros giros en el Brabham BT-30. Doblando en una lenta chicana se hace evidente el notable rolido del auto.

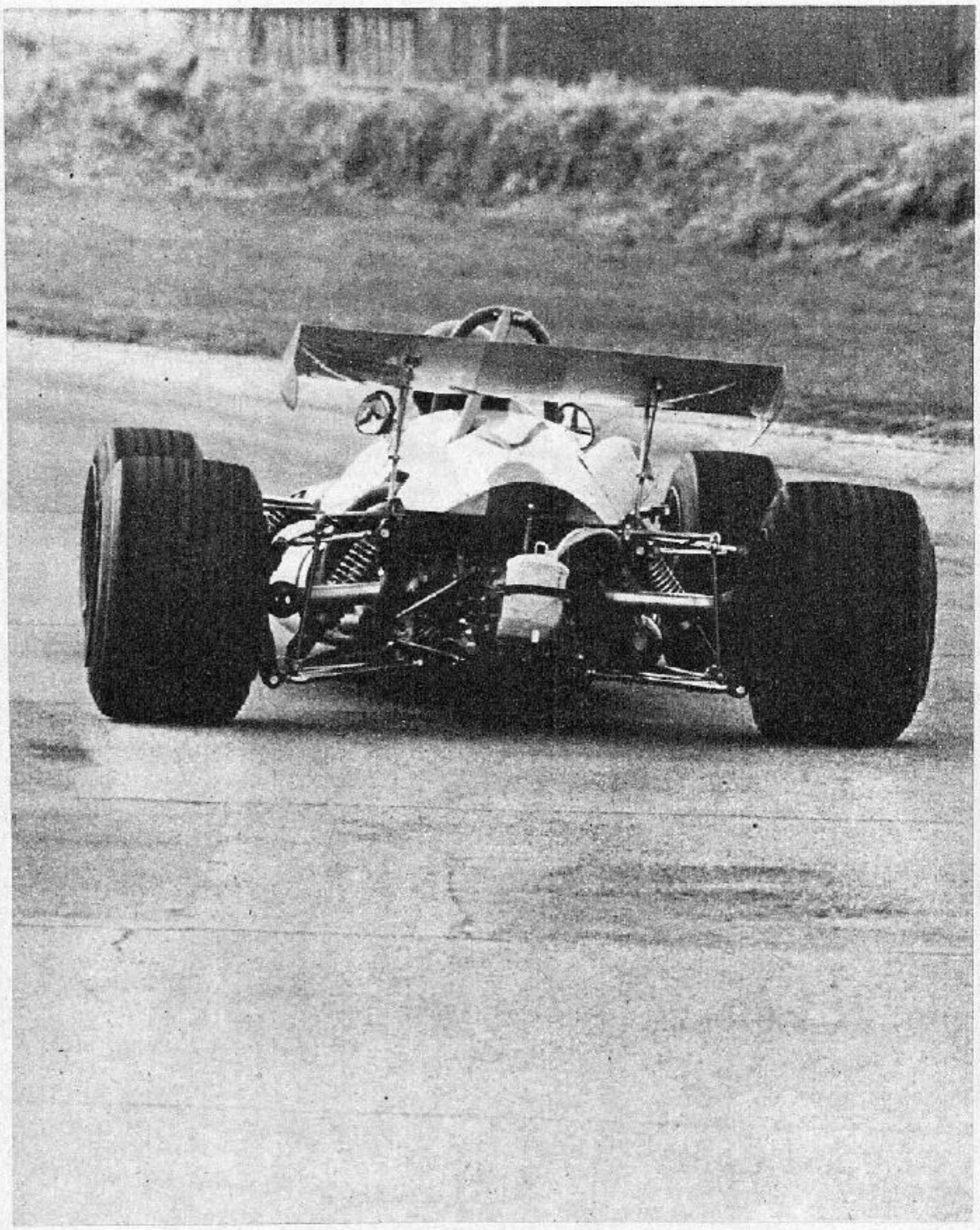
Alberto Pilotto (mecánico), Carlos Ruesch (sirviendo café) y Juan Pateta (mecánico) sorprendidos por la cámara de Lole en los galpones de Brabham.

Ya comienza la primavera en Europa pero en Londres nadie parece notarlo todavía. Frío y nieve son el común denominador.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA







obtuve buenos tiempos —aparte de la molestia de los copos de nieve que caían.

El sábado por la mañana fuimos a Brabham donde se atienden los dos coches nuestros, y de paso Ruesch conoció la pequeña fábrica. Ambos autos están en un taller en el cual también reposan algunos de los autos que usó Jack tiempo atrás —como ser el de Indianápolis—. Ruesch preguntó algunas cosas y quedó gratamente impresionado por tódo.

SALPICON EUROPEO

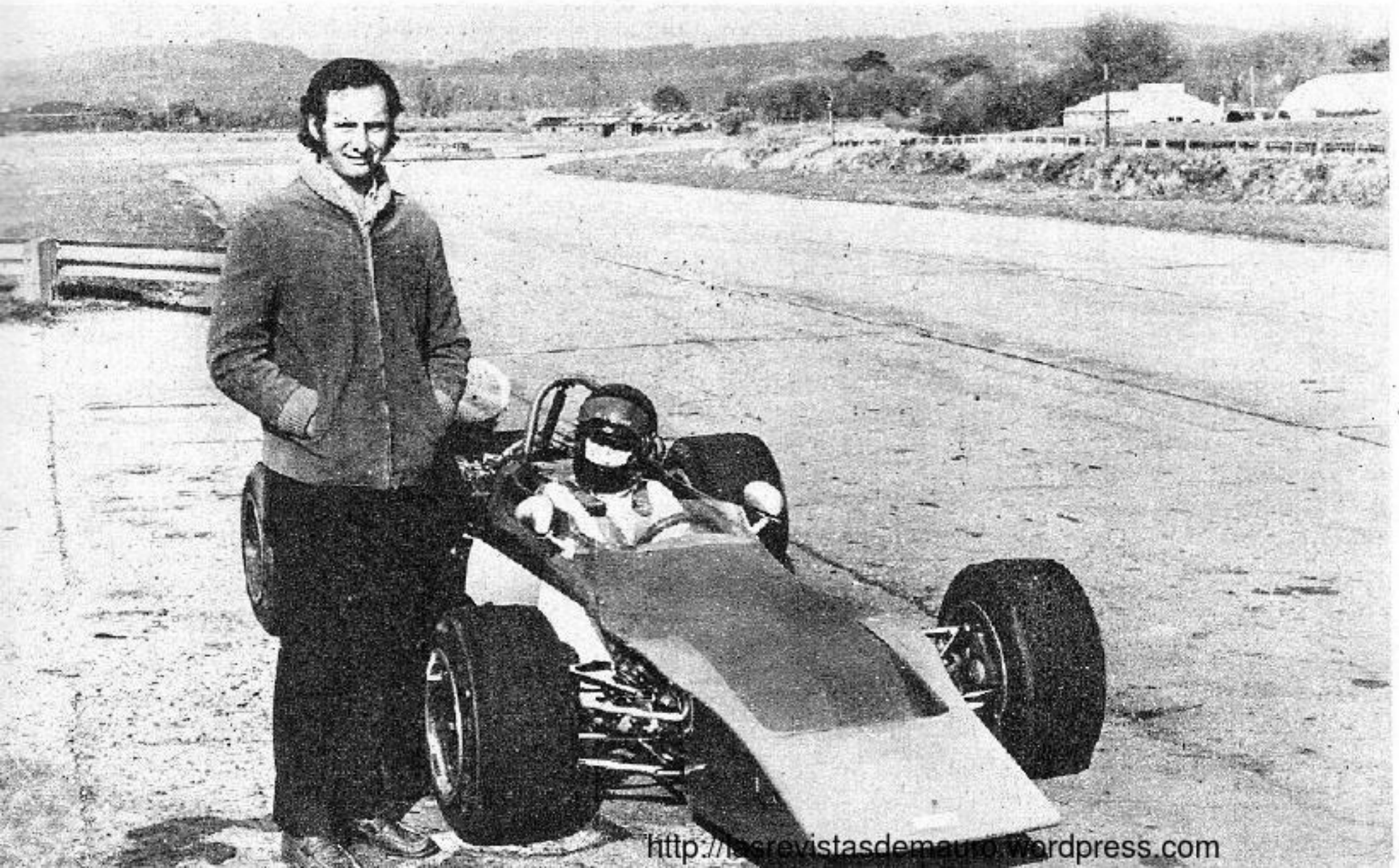
Hasta que se encuentre listo el taller en el cual se va a trabajar sobre las máquinas del equipo, provisoriamente trabajaremos en Brabham. Además en el nuevo taller que es muy amplio, se dará cabida a los dos autos nuestros y a los de BT/36 oficiales Brabham que serán conducidos uno por Tim Schenken y el otro esporádicamente por Clay Regazzoni (si es que Ferrari lo deja, cosa que aún era dudosa). Los autos oficiales son de color celeste claro con una franja negra al medio. La financiación de ambos autos correspondería a un magnate naviero.

Observando a los BT/36 se notan cambios en la parte de anclajes de suspensión y además los frenos traseros están a la salida de la caja, la cual ha sido reformada. Además, la parte donde va el motor es mucho más ancha, quizás previendo el motor 2 litros que entra en vigencia el próximo año. Estos dos coches debutan el 14 en Mallory Park. Y ya que hablo de Mallory Park, me enteré de que hay 40 inscriptos y solamente largan 20. El entrenamiento es el sábado a la mañana, la clasificación el domingo a igual hora y la carrera a la tarde.

→

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ASI VI RAFAELA 300 INDY

Por CARLOS A. REUTEMANN

Y todavía no se cumplió el año de aquel día en que el Dr. Márquez pasó por Montjuich y me dijo lo de Indianápolis. Aquel día comenzaron en forma casi informal las conversaciones que dieron como resultado la primera visita de Henry Banks para ver Rafaela, su circuito y a la vez para echar las bases de las exigencias de los yanquis.

Cuando terminó la Temporada Internacional estuve con Banks, con el cual di unas vueltas en la pista y realmente el cambio había sido muy grande, impresionándome sobremanera el ancho de la misma como asimismo la muy buena idea de haber ensanchando la parte de afuera hasta casi rozar el guard-rail.

Pero faltaba aún bastante para el día "D" y mucha gente no iba a creer hasta no ver. Y vio no más porque cuando llegó el primer 707 a Paraná, todo el mundo estaba enloquecido; el posterior recibimiento en Rafaela a las delegaciones fue una demostración palpable de cómo mucha gente vivía emocionada el momento.

Cuando los corredores americanos dieron unas vueltas a la pista en automóviles particulares pronosticaron que los más veloces podían estar algo más abajo del minuto, con lo cual —haciendo cuentas— se llegaba a la lógica conclusión de que Rafaela iba a ser más rápida que Indy.

El hombre que más animado vi con respecto al promedio fue Bobby Unser, quien cada vez que hablaba quitaba unas décimas a lo dicho anteriormente y cuyo pronóstico se cumplió, porque el jueves se mandó un tiempazo de 59 segundos y seis décimas —en un día de bastante viento— dejándonos la duda de que si el viernes era un día sereno el mismo iba a ser un gran candidato a la "pole posición".

Pero el viernes las cosas no fueron bien para él, porque Lloyd Ruby conquistó hábilmente, el mejor tiempo, y digo hábilmente porque alguien le susurró a su oído que había que salir bien tarde a rodar, y aparentemente en su turno tuvo problemitas.

Personalmente me sentí muy atraído por el espectáculo del domingo y muy temprano me dirigí a Raphy; en el camino que la une con Santa Fe me llevé gratas sorpresas al ver varios BMW de Uruguay, o autos de Brasil y de Paraguay, lo que aparentaba que la cosa había llamado la atención fuera de la frontera.

Pero surgió, a mi juicio, lo que jugó una mala pasada a los dirigentes de Atlético y que además no se podía prever: los densos y amenazantes nubarrones que se levantaron del lado Norte. Realmente las caras del Ing. Ricotti o Bernardo Kuschnir así lo demostraban.

Pero así y todo la carrera se largó con un rush impresionante de Ruby que se quería ir, hasta que Al Unser con su Colt-Ford le dio alcance. Dieron ellos dos el gran espectáculo, así como también el grupo que lo seguía; todo esto hasta el abastecimiento porque allí el amigo Unser demostró que las carreras no solamente se ganan dentro de la pista, sino también con una buena organización.

La segunda serie fue un calco de la primera, solamente matizada por los golpes de Ruby y Warren, este último como para mostrarnos cómo funcionaba el operativo seguridad.

Pienso que la carrera en sí fue algo distinto para todos nosotros que siempre vimos otro tipo de automovilismo.

Hubo también diferencia notoria entre los coches, teniendo sin duda el mejor conjunto el ganador, mereciendo por supuesto párrafo aparte George Bignotti, preparador del motor —que dicho sea de paso tiene un sonido muy diferente del resto—. Además me gustaron sobremanera los Eagle-Offy que regentea Gurney, presentando a la revelación americana: Savage. Realmente me impresionaron los coches en la parte rápida levantando una velocidad nunca vista aquí. Creo también que como argentinos, nuestros corazones hicieron mucha fuerza por Carlos Pairetti para que anduviera lo mejor posible dentro del medio mecánico que le tocó conducir y pienso que Carlos realizó un planteo muy inteligente para finalizar la carrera, sentando otro precedente positivo.

Seguramente este año, cuando él vaya a Indianápolis, los americanos le van a dar un buen fierro para que demuestre todo lo que vale.

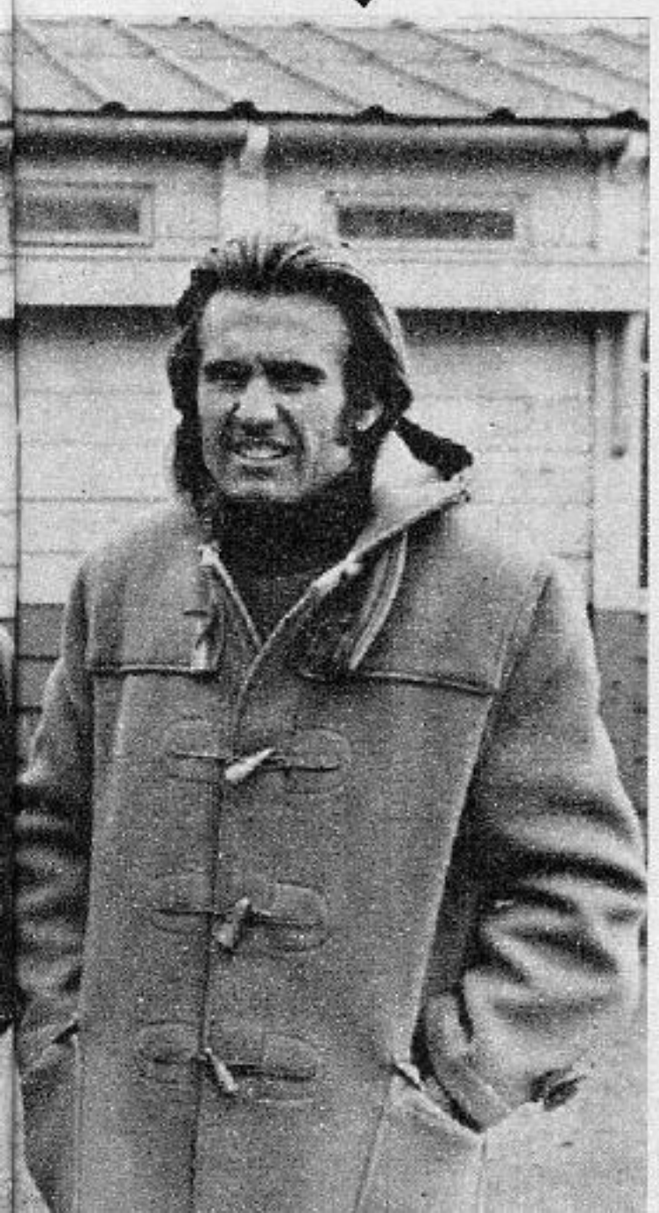
Fue la puntada inicial de un ambicioso proyecto para que se siga este tipo de carreras.

Reutemann, Ruesch y los tres mecánicos junto al camión del equipo que ahora ostenta, cuidadosamente pintadas, las leyendas de la Dirección Nacional de Turismo y Visite Argentina (en la parte posterior del camión). Escritas en cinco idiomas son también una forma de promoción.

Abajo izquierda: En Goodwood también se vio al nuevo March F. 2 que era probado por James Hunt. Es innegable su parecido al Lotus 69 F-2. Ruesch posa al lado inadvertidamente.



Reutemann con frío, Ruesch con calor. Al fondo, la fábrica Brabham.



Vi de reojo el nuevo Brabham de F-1, es una cuña similar al Lotus 72 con los radiadores laterales y algunas mejoras en las suspensiones. Por supuesto que es color turquesa y debutará, si no hay ningún problema el 20 de marzo en Brands Hatchs en la Carrera de los Campeones. Su piloto parece que va a ser el australiano Tim Schenken, hombre, por otra parte, de gran confianza de Brabham y Ron Tauranac.

Atando cabos por los corrillos, se llega a la conclusión de que cada vez hay menos dinero para financiar carreras.

Por ejemplo en BRM correrá este año Howden Ganley, un hombre de experiencia en F-3 y que de repente pasa a un equipo de F-1, pero fundamentalmente porque a sus condiciones de piloto las ayuda con una buena cantidad de dólares.

Sin duda que el hombre que vive estos momentos con mayor intensidad es Carlos Ernesto Ruesch. Cada cosa que ve la comenta muy contento, está enloquecido con los autos de calle que ve en Londres, en la foma de ser de los ingleses, por la forma de manejar en la calle, cosa que además nos pusimos a observar a dúo cuando regresamos desde Goodwood. Contamos cuántos a nuestro juicio iban bien sentados en sus autos y el porcentaje resultó elevadísimo; además, cargando nafta en el camino, justo en una bajada similar a las que hay en Córdoba, realmente los ingleses nos terminaron por demostrar lo bien que guían, sin riferencia entre hombre y mujer. Hay puntos fundamentales en todo esto: van muy bien sentados, manejan con ambas manos casi siempre en posición "4 menos diez u 8 y diez", bien atados, con guantes, con autos siempre bien calzados y con algo que es sagrado: la preferencia es para la derecha y el indicador de viraje. En esa estación de servicio nos quedamos un buen rato y vimos a todo el mundo andar fuerte, mordiendo la cuerda y con piso mojado.

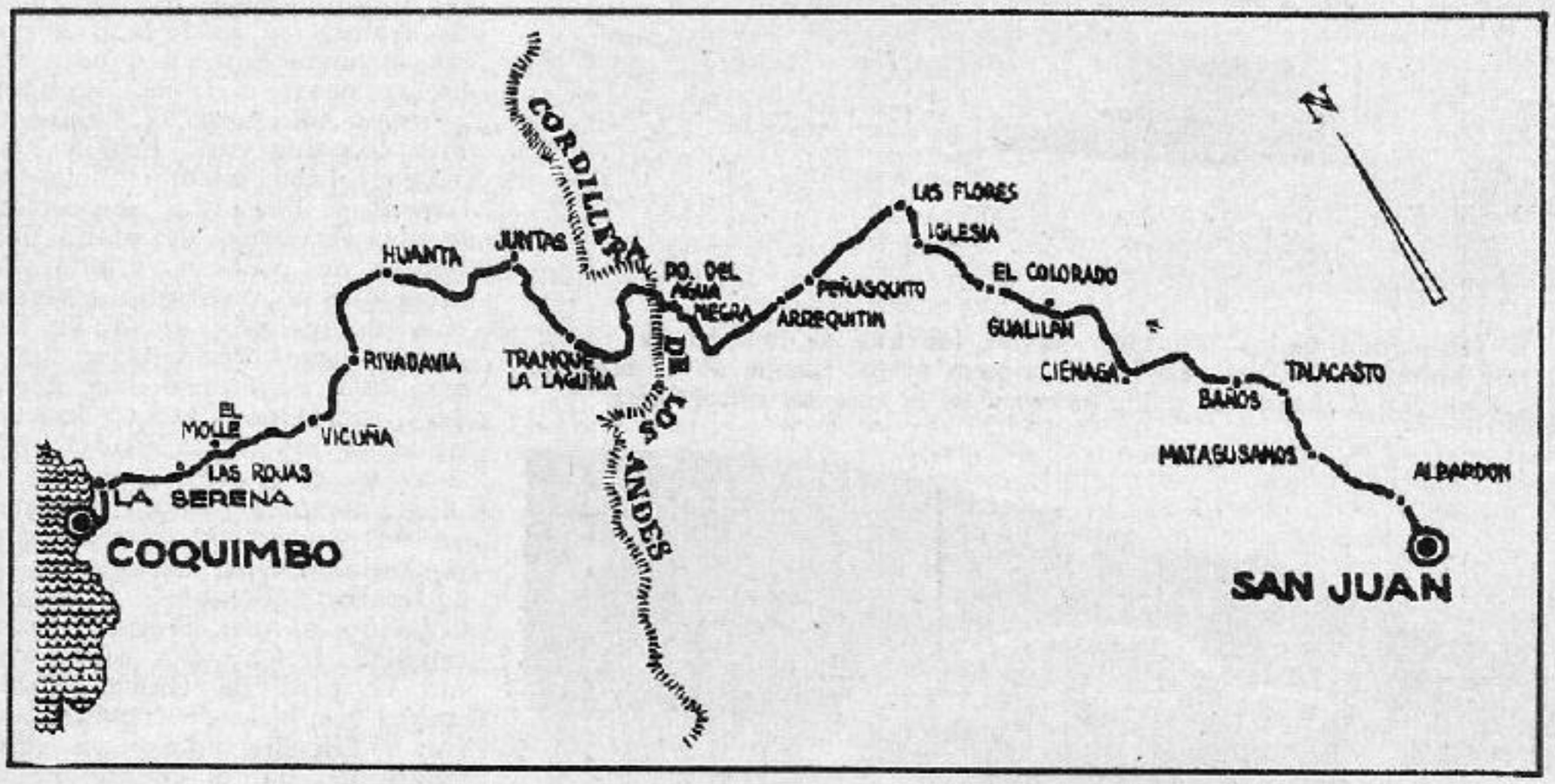
La preocupación, por supuesto, es la huelga de correos que existe acá desde hace varias semanas, trayendo como contratiempo que cada uno está aislado de sus familiares. Parece que la próxima semana se va a hacer un sorteo si siguen con el paro o reanudan el trabajo. Si sigue la huelga tendremos que comprar palomas mensajeras y si empiezan a trabajar hay que pensar en los millones de cartas que hay en depósito.

Para el miércoles y jueves tenemos alquilado Truxton para seguir el entrenamiento. Esto es muy importante, además porque el 12 de abril se corre en ese mismo circuito de 2ª carrera del campeonato de F-2.

CORDOBAZO

EN LA CORDILLERA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"Epsilon" ganó la categoría chica y Jorge Ahumada la clase "B". Giordano y Visintini detrás de "Epsilon" en la "A" y sólo Eduardo Rodríguez Canedo, segundo en la grande, interrumpe la invasión de cordobeses en los primeros puestos de la San Juan - Coquimbo. Mucha montaña, nieve, camino difícil, lo tradicional en esta carrera y dos triunfos finales destacados

Jorge Ahumada, el hombre de Villa Dolores (Córdoba), reeditó en la San Juan-Coquimbo-San Juan su triunfo de hace pocos días en la Carlos Paz-Mina Clavero. Un hombre de montaña, indudablemente.

Con la corrida el domingo pasado, ya son cinco ediciones de la San Juan Coquimbo-San Juan que la Asociación Sanjuanina de Volantes, con mucho esfuerzo, ha puesto en marcha. Nunca fueron un éxito aunque tampoco fueron fracaso, pero aunque al señor Meritello no le caiga bien, consideramos —y no somos los únicos— que esta carrera ha cumplido su ciclo. ¿Por qué?, muy simple, y con resultados a la vista que no se pueden ignorar. 1º) Bajo el aspecto promocional nunca contó con apoyo por parte del periodismo en general debido a la falta de inscriptos porque si el medio no es especializado, las trabas para cubrirla —ya sea comunicaciones telefónicas, télex, aéreas— dificultan mucho la labor. 2º Si no se hace una sola vez por año, el camino —mejorado ahora con respecto a ediciones anteriores— es muy duro y casi intransitable, entrando en carrera al lado chileno. De ahí que los autos lleguen a las cabeceras de etapa destrozados de abajo y con los amortiguadores descolgados o arrancados. 3º) Porque existe un camino de pavimento, sumamente divertido, donde realmente se demuestra el manejo y que es el de San Juan a Calingasta y vuelta. Una carrera que se podría hacer en el día, y que la gente de San Juan podría vivir con mucha más intensidad que la Coquimbo. 4º) Porque si bien cumple cierta función social —se ha construido un Automóvil Club próximo a inaugurarse en Las Flores y el camino es mejorado constantemente, como carrera propiamente dicha, no tiene mayor sentido porque no demuestra nada. 5º) Porque el camino a Calingasta es mucho menos duro para los autos pero sí es tamiz para pilotos ya que los manejadores se ven en circuitos veloces con curvas constantes de 100/150 km/h. y no en éstas donde hay que andar esquivando piedras para no dejar el cárter. En el sinuoso muy trabado la diferencia de manejo siempre es mejor y debido al límite de abandonos, en la San Juan Coquimbo no existe prácticamente lucha entre hombres.

Por todas estas razones, con argumentos que consideramos lógicos, pensamos que en el 72 la A.S.V. debe volcar todos sus esfuerzos a realizar una prueba que demandará menos dolores de cabeza y será mucho más interesante. Esto, sin duda alguna, es una crítica pero creemos que de las sanas.

La A.S.V., a ponchazo limpio, hizo otra vez el cruce por

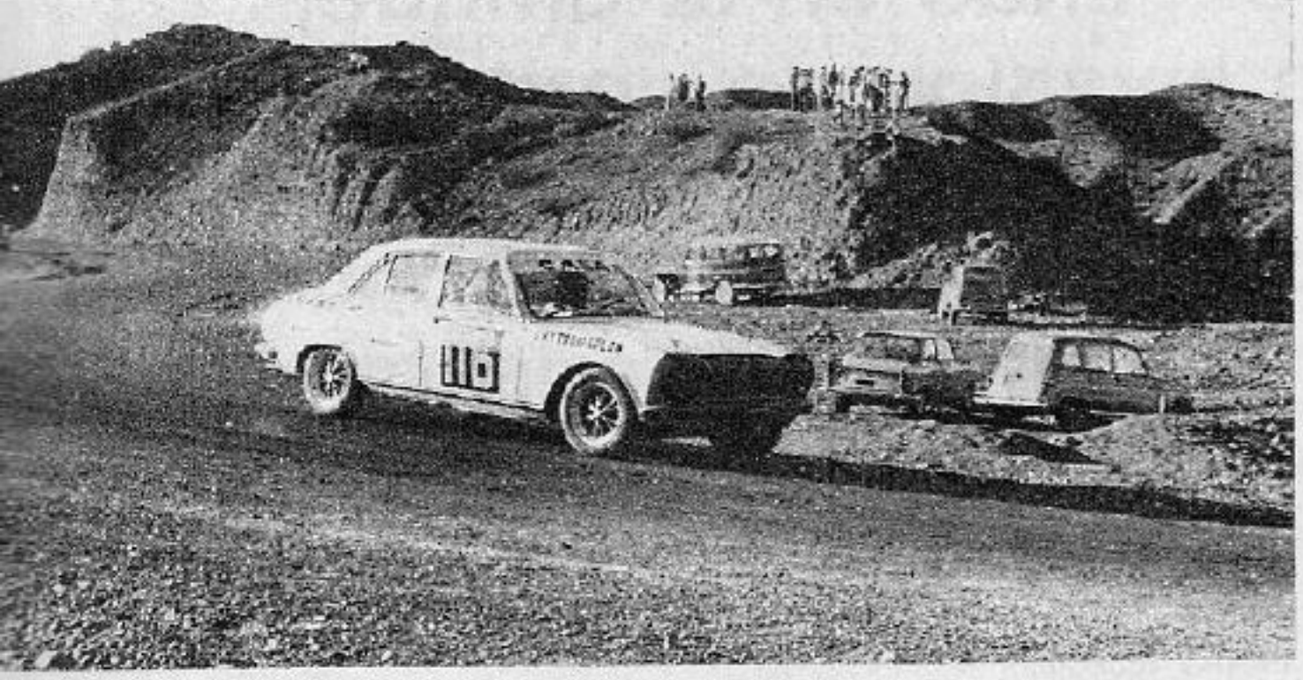
→



El sanjuanino Carlos "Cascote" Juárez fue uno de los volantes que animó la competencia en la primera etapa. Luego, en el segundo tramo, debió abandonar por problemas en la caja de velocidades.



Eduardo Rodríguez Canedo hizo debutar la Cupé Fiat 1600 de la Scuderia Concesionarios Fiat en la San Juan-Coquimbo-San Juan. Desperfectos en la primera etapa lo obligaron a aplicar una marcha veloz en la segunda. Al final: 2º.



Parece ser que al sanjuanino González Montbrun lo persigue el número 3. En la primera etapa salió tercero; en la segunda se clasificó en el tercer puesto; y la final por suma de las dos etapas lo tuvo... tercero.



El hombre es ingeniero en su vida civil, pero cuando se sube a un auto se transfigura y se convierte en un ganador de carreras profesional. "Epsilon" (Eduardo Céspedes) es el veloz profesional.

Agua Negra, puso los pesos en premios necesarios y los mandó a La Serena con boleto de vuelta. Aunque apenas un poco más de treinta se atrevieron a correrse hasta San Juan para intentar pasar a Chile. Equipos oficiales sólo uno: la Comisión Fiat con una cupé 1.600 y una berlina 1.600 encomendadas a Canedi y Bonamici respectivamente. De autos de punta dos pilotos de primera, y una nómina que no mostraba adversarios de peligro, salvo al llegador Jorge Ahumada o algún arranque impetuoso por parte del sanjuanino Cascote Juárez. El resto sin posibilidades teóricas en el planteo previo.

La categoría menor presentaba mayor cantidad de gente con posibilidades de lucha. Así se agrupaban "Epsilon", Visintini, Colavino, Alonso, Transfer, Santamaría, Defelippo y otros, como el caso de Giordano. El jueves por la tarde conversando con el ingeniero Céspedes (Epsilon) nos dio la cuenta de lo que más tarde sería el trámite general de la carrera. **"Si los Renault caminadores no tienen problemas, ni Visintini, ni Transfer, ni Castellani pueden ganarnos. El asunto será cuidar la integridad del auto y nada más que eso".** Así fue en la práctica. Luego del arranque vehemente de Transfer con su DKW, los Renault se adueñaron de la situación y Epsilon, Alonso hasta quedarse retrasado, Colavino y Giordano eran los que estaban en condiciones de pelear por la punta. Con cautela, con un manejo que nos sorprendió un poco, pese a que ya lo habíamos visto en muchas ocasiones, Epsilon llevó el Renault con gran solvencia y disponiendo de la mecánica de Batelli que sigue siendo la verdad en la clase menor. Los Renault soportaron el traqueteo del camino, aguantaron las pedradas y de esa forma les quitaron las posibilidades a los dos tiempos, que habían ido a San Juan con muchas esperanzas. Claro que ver el Renault de Céspedes antes y después no era un espectáculo agradable viéndolo flamear alevosamente por una total falta de suspensión.

La Comisión Fiat, pese a que está en experimentación con los motores 1.600 cm³, había ido a San Juan a ganar. No había Peugeot caminadores, salvo el de González Montbrun, pero que no era contra importante y la cupé de Jorge Ahumada que venía de ganar la Carlos Paz-Mina Clavero y que sí era como para tenerla en cuenta. Sin embargo, antes de bajar a la tierra ya los dos autos del equipo habían quedado tirados en la banquina por distintos problemas. De ahí en más la cosa la manejó Ahumada a gusto y placer perseguido por Cascote Juárez que se defendió muy bien. Bonamici abandonó por Rivadavia, ya en territorio chileno, y el Fiat de Canedo llegó cuarto en la etapa inicial tras una media docena de paradas. Allí se acabó todo porque tres cuartos de hora es una ventaja demasiado amplia. Ahumada, sin hacerse mucho problema, manejando como él sabe hacerlo en la montaña con mucho ritmo, parejo y fuerte tomó distancia del resto como para volver con comodidad a San Juan. Y eso fue precisamente lo que hizo.

Como saldo: una cantidad de abandonos muy importantes —50 por ciento en la primera etapa demuestran lo duro del recorrido— y por otra parte hay mucha gente que sale a correr sin tomar las medidas precautorias necesarias como para cubrir el tramo completo o soportar los 500 kilómetros de malos caminos. Un ganador lógico en la grande, considerando la forma en que se presentó la carrera y de mucho valor por ser un particular que no recibe apoyo de ningún tipo por parte del ente oficial en condiciones normales aunque cuando las cosas andan bien, aparecen siempre manos salvadoras.

Rodríguez Canedo se conformó con ganar la segunda etapa con buen registro y de paso probar la cupé 1.600 que demostró al igual que la berlina fallas de armado por haber sido terminada en menos de un mes. Lo hizo con el manejo de siempre, subiendo y bajando muy rápido ante la facilidad de un Ahumada seguro ganador que prefirió no pasar de las 6.500 rpm en ningún momento. Luego el resto —pocos, por cierto— con un González Montbrun que no pudo defender su segundo lugar por problemas de caja y embrague.

Eduardo Giordano fue otro piloto que con fierros Batelli pudo hacer el 1-2 con Epsilon, que pudo llegar a ser un 1-2-3 de no mediar el abandono de Carlos Colavino en la etapa de vuelta. Revancha con gusto a bronca de los Renault contra los DKW en la menor y otra más, en la B, el triunfo de Ahumada sobre un auto de la Comisión Fiat.

PRIMERA ETAPA

A las 8 de la mañana, en la intersección de avenida Benavídez y la ruta 40, numerosos sanjuaninos se dieron cita para ver la largada de los 23 autos que formaban la caravana que cruzaría poco después le cordillera de los Andes, en procura de la ciudad de La Serena, en la provincia de Coquimbo, Chile. De los 26 inscriptos inicialmente no se presentaron a la partida el Auto Unión 11 del sanjuanino Héctor López Gaido, el Peugeot 504 de Rubén Miotti y el Fiat 1500 de Lofeudo. El primero en partir desde San Juan fue el 101 de Danilo Bonamici con una berlina Fiat 1600, representando a la Comisión de Concesionarios Fiat.

Luego de atravesar Albardón, Matagusanos, Talacasto y Baños, el primer paso oficial fue el de Ciénaga (102 km. de la partida) donde se registró la punta en poder de Canedo. A partir de Ciénaga la zona montañosa preveía dificultades fuera de lo previsto ya que en Portezuelo de Agua Negra había nevado abundantemente durante la noche y en Arrequintín

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la lluvia había caído con intensidad. Pese a todo, la caravana seguía su ritmo veloz al paso por Hualilán (117 km), donde Ahumada encabezaba la carrera, escoltado por "Cascote" Juárez, el chileno Popic y Sosa. A todo esto, los dos integrantes del equipo de Concesionarios Fiat, Rodríguez Canedo y Bonamici, se encontraban detenidos en las cercanías de Hualilán retrasándose en la clasificación. El próximo paso de la carrera fue por el control de Guardia Vieja (208) donde Ahumada con su Cupé 1500 seguía comandando la carrera, ubicándose segundo el Peugeot 504 del sanjuanino González Montbrun quien superaba de esta manera a otro sanjuanino, "Cascote" Juárez. Tercero se colocaba el chileno Popic.

A 216 kilómetros de la largada y por Arrequintín, la punta en la clasificación por tiempo estaba en poder de "Cascote" Juárez, mientras Ahumada seguía comandando la carrera en el camino. En la clase menor el Auto Unión de "Transfer", abría el camino a los más chicos secundado por Alonso, Santamaría y Defelippo.

Ya por Tranque La Laguna, Rodríguez Canedo había vuelto a la carrera y recuperaba posiciones a grandes pasos, ya que lograba ubicarse 6º en ese control. Jorge Ahumada, de Villa Dolores, había pasado a llevar la batuta en el camino y en la clasificación por tiempo, relegando a González Montbrun y a Juárez. Novedades también se producían en la clase chica ante el avance de Giordano a la punta de la clasificación, seguido por "Epsilon", Defelippo, Santamaría, Colavino y "Transfer". Rubén Alonso se había retrasado y no aparecía en el marcador.

Finalmente, el último paso antes del arribo de los autos a La Serena se concretó por Huanta donde Ahumada seguía en la punta perseguido por Juárez y González Montbrun. En la clase chica, "Epsilon" pasaba al comando del pelotón de la clase A, escoltado por Colavino.

A las 12h50m8, Jorge Ahumada y su cupé 1500 cruzaron la meta en La Serena, erigiéndose en ganadores de la primera etapa de la San Juan-Coquimbo-San Juan con un neto de 4h48m 8, superando al segundo; Cascote Juárez por 11 minutos y fracción. Rodríguez Canedo entró en la etapa a 51 minutos del puntero y en la cuarta posición.

SEGUNDA ETAPA

La Serena no estaba tan serena en la mañna del domingo; a punto de iniciarse la segunda etapa de la San Juan-Coquimbo-San Juan, con buen tiempo en un día en el que nadie tiene otra cosa que hacer que ver una largada, se inició la vuelta para estos pagos; con un solo impedido de hacerlo —A. Boix, Fiat 1500—; los 18 restantes con la cordillera adelante y San Juan del otro lado, comenzaron la pelea. Cierta expectativa en virtud de la breve ventaja de Ahumada sobre "Cascote" Juárez —algo más de 9 minutos— cifra que no resulta para nada significativa en una carrera de este tipo. Además, todos querían ver y saber del accionar del Chino Canedo, dispuesto a descontar ventajas y remontar su cuarto puesto. El mal tiempo que a muchos trajo recuerdos de la anterior edición de la carrera se disipó, de manera que no había temor por nieves, vientos, lluvias, terremotos o cualquier otra pavadita.

En la categoría menorcita, las expectativas resultaban aún mayores, ya que la ventaja entre "Epsilon" y su sombra —Carlos Colavino— era más que ajustada (alrededor de 2¼ minutos). Así entonces se inició la etapa. Que a los pocos metros de iniciarse contó con la primera detención, la de Fedor Popic, que cambió la junta de tapa y reinició la marcha con varios minutos en el pasivo.

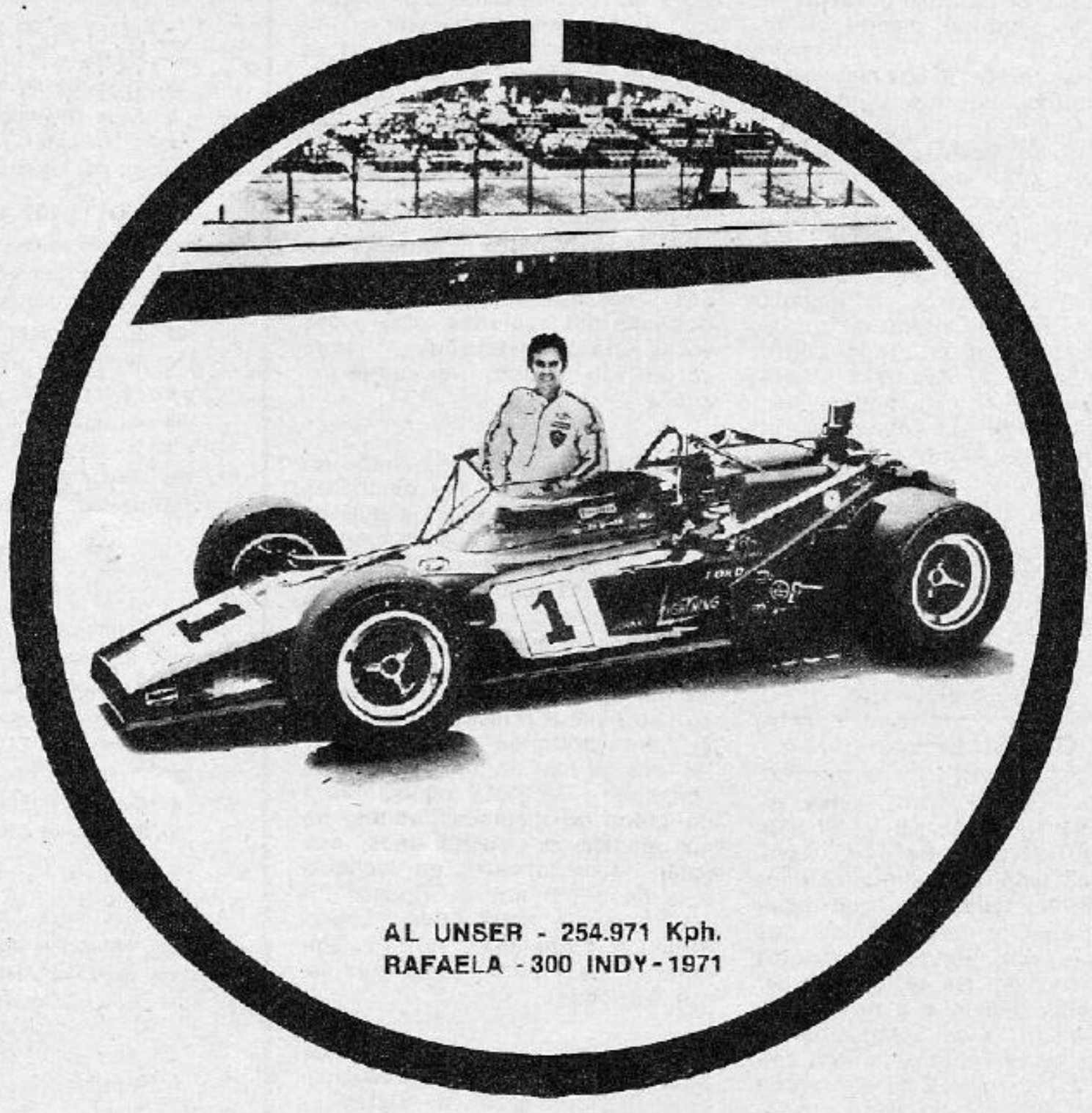
Las Rojas, primera referencia como para tener en cuenta el orden de pasos, mostraba al Chino andando más fuerte que el resto, mientras Ahumada intentaba solamente mantener la ventaja acumulada; en la "A", "Epsilon" continuaba con la batuta, indicando qué hacer al resto. Por ahí no más abandonó Popic. Mientras tanto, la carrera llegó a Rivadavia (73 km. de la largada) con Rodríguez Canedo en la punta —121 y monedas de promedio— seguido por Ahumada, González Montbrun y "Cascote" Juárez. En la clase chica, la punta en poder de Giordano, escoltado por "Epsilon", Transfer, Colavino y Visintini. Hasta el momento, punteros en la general de cada categoría, Ahumada y Epsilon.

Claro que la punta en el camino estaba en manos de R. Canedo, quien la había tomado en el tramo que une Vicuña con Rivadavia, para dejarla nuevamente en manos de Ahumada al pasar por Huanta —101 km de la largada— sin perder la vanguardia por tiempo neto. Carlos "Cascote" Juárez, con problemas ostensibles en la caja de velocidades, fue resignando terreno hasta detenerse definitivamente a 50 km. de Huanta.

Sin modificaciones mayores, la patota se fue acercando al límite —Agua Negra— con Rodríguez Canedo nuevamente puntero en el camino mientras el local G. Montbrun se detenía por problemas de esos que nunca faltan. Para establecer comparaciones, vale destacar al tercero en el camino: "Epsilón".

El paso por Tranque La Laguna —punto final de la edi- →

un triunfo redondo!...



AL UNSER - 254.971 Kph.
RAFAELA - 300 INDY - 1971

Rafaela - 300 - INDY

1º Al Unser y Perfect Circle.
2º Lloyd Ruby y Perfect Circle.
3º Joe Leonard y Perfect Circle.
4º Roger Mc Cluskey y Perfect Circle.
5º Swede Savage y Perfect Circle.
6º Dick Simon y Perfect Circle.
7º Gary Bettehnhausen y Perfect Circle.
8º Cale Yarborough y Perfect Circle.
9º Carlos A. Pairetti y Perfect Circle.
10º Gordon Johncock y Perfect Circle.

Indudablemente los hombres más veloces del mundo, llevan en sus motores la calidad internacional de

PERFECT CIRCLE

AROS DE PISTON, CAMISAS, CONJUNTOS ARMADOS Y VALVULAS

Distribuidores ARCAMSA S.A.C. Fabricados por E. DANERI I.C.S.A., licenciada por la Div. Perfect Circle de Dana Corporation, USA.

ción del año pasado— indicaba el siguiente rol, por orden de aparición: Chinito Canedo, Ahumada, "Epsilon", Colavino, Giordano, G. Montbrum, Visintini, Castellani, Ortiz, Ruiz, Defelippo y "Transfer". Puntero de la etapa, por tiempo y en la "B", Canedo; luego Ahumada, Montbrun, Ortiz y Ruiz.

En la "A", Epsilon puntero, seguido por Giordano, Visintini, Colavino y Castellani.

Por el lado argentino, a la altura de Crucecitas, algunos desmoronamientos provocaron la alerta de equipos de auxilio y sanidad. Mientras tanto, la caravana se veía mermada en virtud de los abandonos de Martín —acompañado por Beatriz Moreira— y "Cascote" Juárez, el primero por vuelco. Al llegar a Arrequintín, Canedo había sacado amplia ventaja a Ahumada, quien mantenía el ritmo conservador de su marcha. La ventaja fue la única variante, ya que las clasificaciones hasta este punto se mantenían sin cambios. Claro que la detención de Montbrun y el abandono de Juárez llevaron al Chino al segundo puesto en la general.

Por Gualilán, al comenzar el pavimento, una deserción más: la de Colavino. Canedo con 12 minutos de ventaja en la etapa sobre Ahumada mientras en la "A" el primer puesto aparecía empatado entre "Epsilon" y Giordano. A las 12,45 del mediodía el puntero en el camino traspuso el control de llegada en San Juan. Canedo acumuló una ventaja en la etapa sobre Ahumada de 17 minutos y chirolas que no le alcanzaron para adueñarse de la clasificación general, a pesar de su inmejorable labor en la montaña. Y "Epsilon" cerró su triunfal paseo ganándole el primer puesto en la "A" a Giordano con trece minutos de ventaja en la general, a pesar del triunfo de Giordano en esta etapa.

CRUZANDO LA CORDILLERA...

Gordo Galluzzi: **"Los autos tenían 154 HP probados en el banco para ir a la vuelta de La Manzana con todo; allí tendremos unos 160 HP. No tendríamos que haber venido aquí... tengo miedo que se hayan roto algunos elementos de transmisión. No sé, pueden ser diferencial, paliers o algo así..."**. Dicho mientras se sobreponía de la puna en el límite argentino chileno a 4.722 metros de altura con algunos grados bajo cero y a la espera de las retrasadas unidades del equipo.

Contentos los sanjuaninos con la performance lograda en la etapa de ida por sus representantes Cascota Juárez y González Montbrun. Los dos hicieron las cosas muy bien. Cascote llegó a puntear por un momento y González Montbrun dejó de lado sus impulsos y corrió la etapa con la cabeza.

"Epsilón" nos explicaba su posición frente a Grupo Uno y Grupo Dos. **"Pienso que muchos se están engañando, te aseguro que en la carrera de hace 15 días atrás entre Carlos Paz -Mina Clavero muy pocos autos eran stándard. Son todos stándard por fuera y libre por dentro porque así se corre el zonal en Córdoba. Creo que se están equivocando; si siguen así no va a haber tantos inscriptos como creen..."**

Al día siguiente ganó la etapa e hizo un tiempo de 18 minutos inferior al de Visintini del año pasado. Pero recorrió 27 kilómetros menos (este año para evitar problemas se tomó por los atajos directamente)

Siguiendo con los tiempos. Jorge Ahumada pese a su gran labor y buen manejo no bajó el tiempo que el año pasado marcó Cocho López. Por favor, no toquemos el tema de los atajos.

Los problemas de Rodríguez Canedo a kilómetros de la largada: conductos de nafta aplastados por el tanque, después se aflojaron los tornillos del diferencial. Más tarde tuvo que parar para regular válvulas (el acompañante por supuesto) siguió con problemas en el distribuidor poco antes de llegar a La Serena. Estuvo a punto de regresar a San Juan en un momento, pero siguió y llegó cuarto. Ganó el tramo de el Límite a Huanta por 3m50s de ventaja sobre Ahumada.

Visintini también sufrió las suyas. **"Nunca paré tanto en mi vida; dos veces por bujías empastadas, dos más por cubiertas rotas y dos veces para reabastecerme.. ¡¡qué sé yo!! seis paradas. Por suerte llegué a La Serena..."**.

Cuando uno se queda tirado en la ruta con dos gomas pinchadas y no tiene más auxilio y a más de 3.000 metros de altura a uno le agarra algo así como una depresión. Pero también existe la posibilidad de conocer gente. Y así fue como con las dos gomas nos fuimos en una ambulancia conducida por un jachalero (Baby Robledo) que se puso a nuestra disposición. Así, transportando un herido con las dos gomas en una Estanciera llegamos a Jáchal y conocimos a un grupo de médicos jóvenes, todos menos de treinta años, que están haciendo patria en Jáchal a más de 1.300 km de Buenos Aires, lejos de toda ciudad importante. A todos ellos nuestro sincero agradecimiento por lo que están haciendo.

Los dirigentes de la Asociación Sanjuanina de Volantes ironizaban a la llegada: **"Qué les parece... Es la única carrera del país que se da el lujo de largar la carrera con un gobernador, y tener otro diferente a la vuelta"**. Todo esto debido a la coincidencia de haberse producido el relevo de gobernadores durante el transcurso de la carrera.

El Chino Canedo debió afrontar algunos problemas en el tramo de vuelta. El primero y principal se debió a la carencia de frenos, cosa que le impidió apurar aún más en la bajada, luego del cruce de la cordillera. El segundo problema se debió a la rotura de una goma.

QUE SE SEPA

Agradecemos a Chrysler Argentina —Sres. Luis Melnik y Jorge García Navarro— el habernos dado más posibilidades para cubrir toda la información sobre la San Juan-Coquimbo. Y no porque Melnik ni García Navarro hayan llevado a babucha a redactores y fotógrafos de CORSA durante todo el transcurso de la prueba, sino porque gentilmente cedieron una unidad Dodge que fue tratada tal cual lo exigen los caminos de la zona, respondiendo con toda nobleza y eficiencia al castigo de los malos caminos y de los crueles tripulantes.

Gracias entonces, Chrysler-Fevre Argentina por la amabilidad.

V EDICION CARRERA INTERNACIONAL

Premio Nuevas Naftas Y.P.F. — San Juan-Coquimbo-San Juan

CLASIFICACION

1ª Etapa (San Juan-Coquimbo)

Clase A (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	4	"Epsilon"	Renault Gordini	5h13m44s 9
2º	14	Carlos Colavino	Renault Gordini	5h16m17s 3
3º	7	Raúl Santamaría	Auto Unión 1000 S	5h24m5 s 5
4º	3	"Transfer"	Auto Unión 1000 S	5h26m37s 6
5º	8	Eduardo Giordano	Renault Gordini	5h29m40s 3
6º	1	Rosmaldo Visintini	Auto Unión 1000 S	5h35m12s 4
7º	20	"Alberto Martín"	Renault Gordini	5h36m35s 1
8º	15	Julio César Castellani	Auto Unión 1000 S	5h51m30s 5
9º	5	Félix Defelippo	Renault Gordini	5h58m16s 5
10º	16	L. Bernardi	Auto Unión 1000 S	6h13m12s 9

PROMEDIO DEL GANADOR: 91,434 km/h.

Clase B (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³)

1º	103	Jorge Ahumada	Fiat 1500 Cupé	4h48m8 s
2º	105	Carlos Juárez	Fiat 1500 Cupé	4h57m46s
3º	116	Jorge González Montbrun	Peugeot 504	5h04m5 s
4º	102	E. Rodríguez Canedo	Fiat 1600 Cupé	5h39m20s 8
5º	110	Wilfredo Candia	Peugeot 504	5h45m38s 9
6º	108	"Coco Ruiz"	Fiat 1500 Cupé	5h50m48s 9
7º	109	J. Ortiz	Fiat 1500	6h02m30s 2
8º	111	A. Boix	Fiat 1500	6h35m21s 6
9º	106	Fedor Popic	Peugeot 404	6h44m10s 6

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,987 km/h.

SEGUNDA ETAPA: COQUIMBO-SAN JUAN

CLASIFICACION CAT. "A"

1º	8	Giordano, Eduardo	Renault Gordini	5h20m59s
2º	4	"Epsilon"	Renault Gordini	5h24m17s
3º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unión 1000 S	5h37m20s
4º	15	Castellani, Julio César	Auto Unión 1000 S	5h38m19s
5º	5	Defelippo, Félix	Renault Gordini	6h47m58s
6º	3	"Transfer"	Auto Unión 1000 S	6h14m12s
7º	2	Alonso, Rubén	Renault Gordini	6h18m24s
8º	7	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1000 S	6h47m42s

CATEGORIA "B"

1º	102	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1600 Cupé	4h42m42s 4
2º	103	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	4h59m03s 4
3º	116	González Montbrun, Jorge	Peugeot 504	5h47m57s 7
4º	108	Ruiz, "Coquito"	Fiat 1500 Cupé	6h55m21s 4

CLASIFICACION GENERAL - CAT. "A"

1º	4	"Epsilon"	Renault Gordini	10h38m02s 0
2º	8	Giordano, Eduardo	Renault Gordini	10h50m39s 7
3º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unión 1000 S	11h12m32s 7
4º	15	Castellani, Julio César	Auto Unión 1000 S	11h27m15s 2
5º	3	"Transfer"	Auto Unión 1000 S	11h40m49s 6
6º	5	Defelippo, Félix	Renault Gordini	11h41m15s 2
7º	7	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1000 S	12h11m46s 2
8º	2	Alonso, Rubén	Renault Gordini	14h01m46s 9

PROMEDIO DEL GANADOR: 89,201 km/h.

CATEGORIA "B"

1º	103	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	9h47m32s 2
2º	102	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1600 Cupé	10h17m03s 2
3º	116	González Montbrun, Jorge	Peugeot 504	10h52m03s 2
4º	108	Ruiz, "Coquitito"	Fiat 1500 Cupé	11h46m10s 3

PROMEDIO DEL GANADOR: 98,475 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

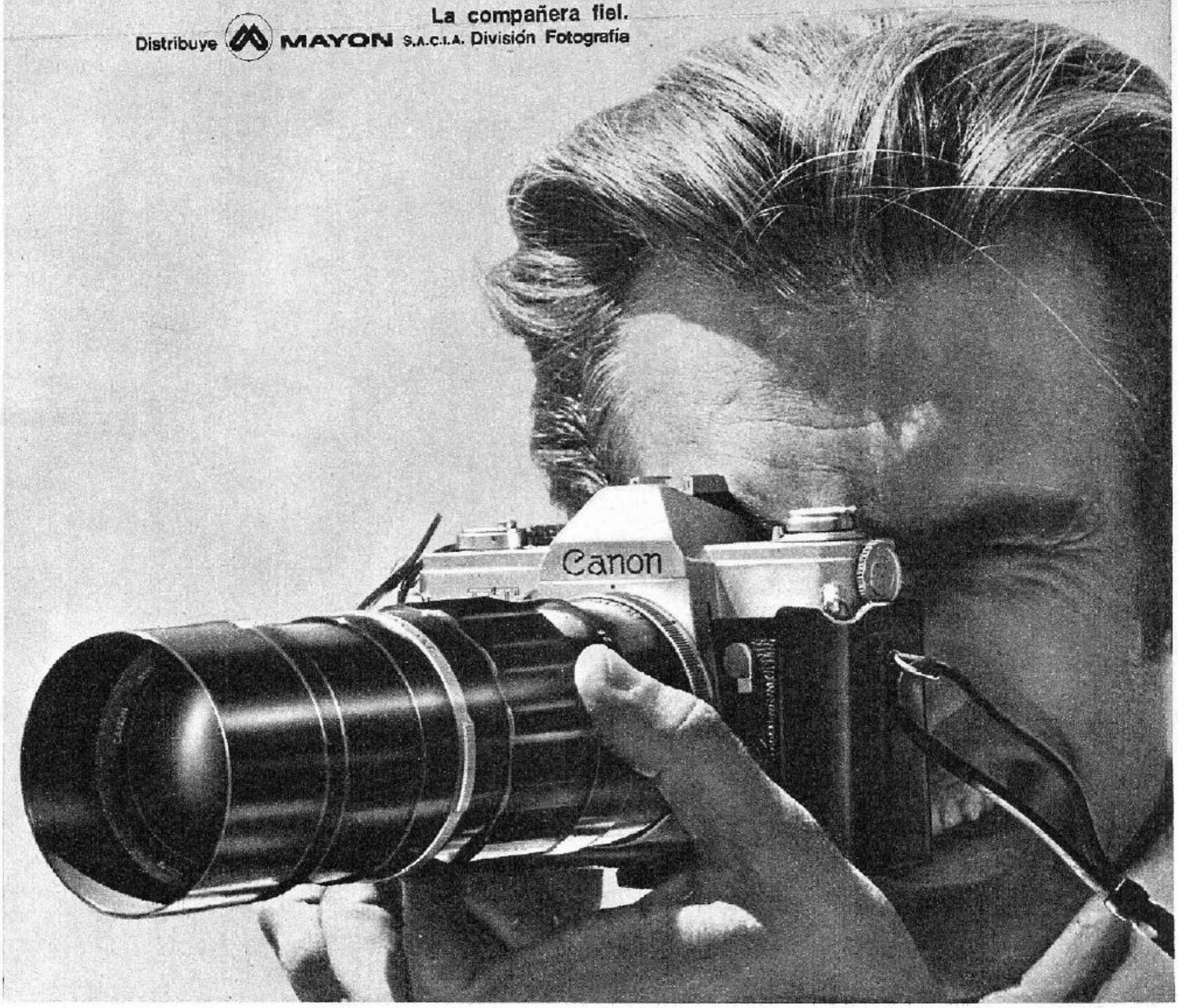
Reutemann se llevó una compañera muy fiel

Nuevamente Lole a Europa, y bien acompañado.
Para no aburrirse, reincide en llevar su compañera fiel.
Fotos fuera de serie demuestran sus correrías
con una Canon FT.

Canon

La compañera fiel.

Distribuye MAYON S.A.C.I.A. División Fotografía



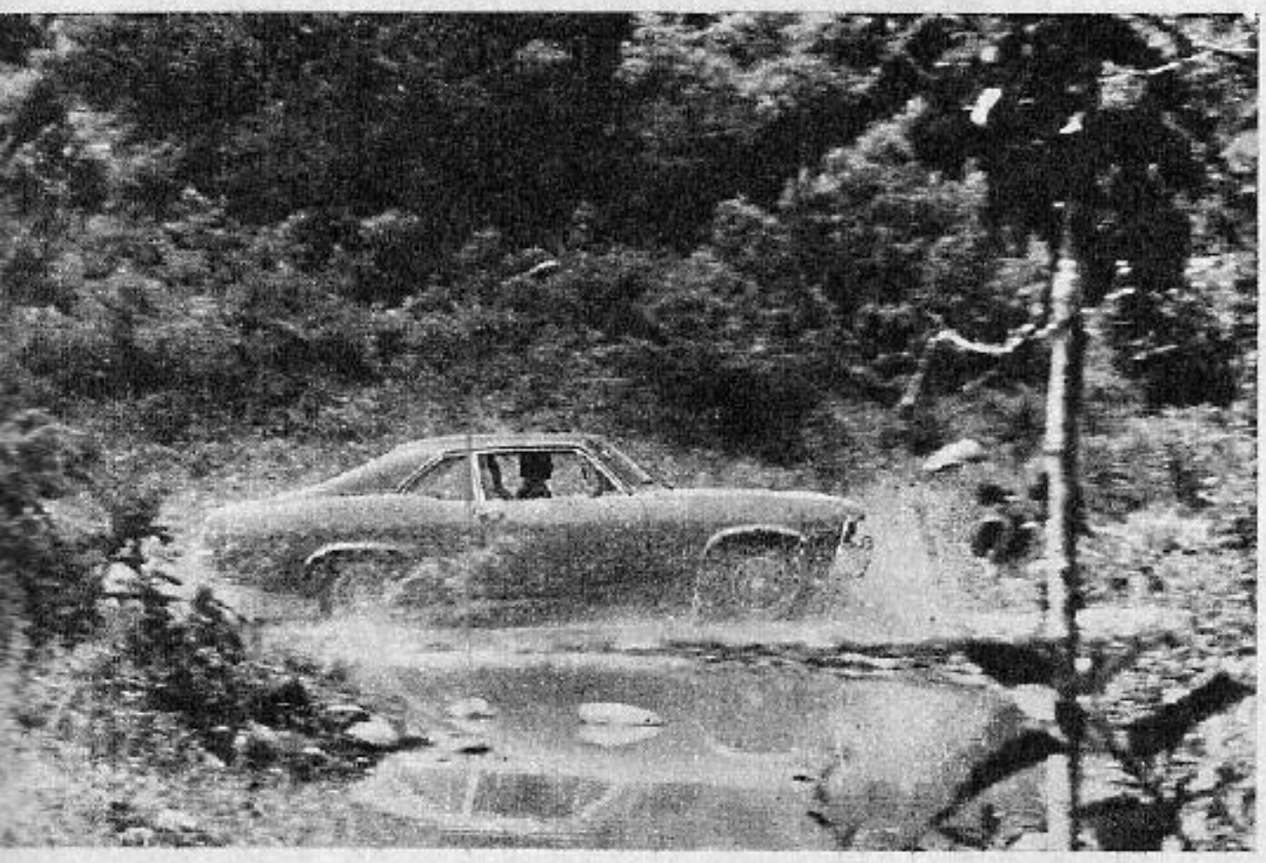
ROAD TEST CHEVY

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Es fácil enamorarse a primera vista de este logrado aparato de General Motors. Cumple también todos los requisitos, en cuanto a performance, de una buena cupé. Segura por su comportamiento a cualquier velocidad en todo tipo de caminos gracias a la considerable potencia de su motor, a los buenos frenos y a las soluciones de suspensión. Luego de viajar muchos kilómetros también detectamos algunos puntos en contra. Aquí está todo

SS CUPE

ROAD TEST CHEVY SS CUPE



Cuando todas las posibilidades de exprimir mediante sucesivas modificaciones el mismo Chevrolet 400 —en apariencia— con que General Motors iniciara la producción argentina, se habían prácticamente agotado, la fábrica acudió a un modelo absolutamente nuevo: el Chevy.

Este —seguramente— se mantendrá en vigencia un tiempo tan dilatado como su antecesor, pero para eso se hará necesario apelar rítmicamente a remozamientos y a nuevas ofertas al cliente para mantener el producto actualizado. Así el Chevy (cuatro puertas) desde su presentación en sociedad (el anteaño pasado) hasta aquí, aunque si bien se mantuvo sin modificaciones sirvió para que sobre su cuerpo se engendrara la cupé mediante el rediseño de gran parte de su carrocería. Básicamente ésta conserva las mismas características mecánicas y de "styling" (sobre todo) que son —como en el caso del Chevy 4 p.— propiedad intelectual de General Motors Internacional. De todo esto se desprende que los factores con que cuenta la casa para atraer al comprador a nivel institucional y modelo aparte, son bien claros: 1) El coche, último vástago de la familia, usufructúa el prestigio de la marca y la compañía en primera instancia. 2) La seguridad que tiene la fábrica de que el diseño en general (styling, soluciones mecánicas) entrará exitosamente en el gusto local y 3) La confiabilidad que otorga el motor en sus dos versiones (230/250) experimentado de sobra y con un suculento currículum deportivo.

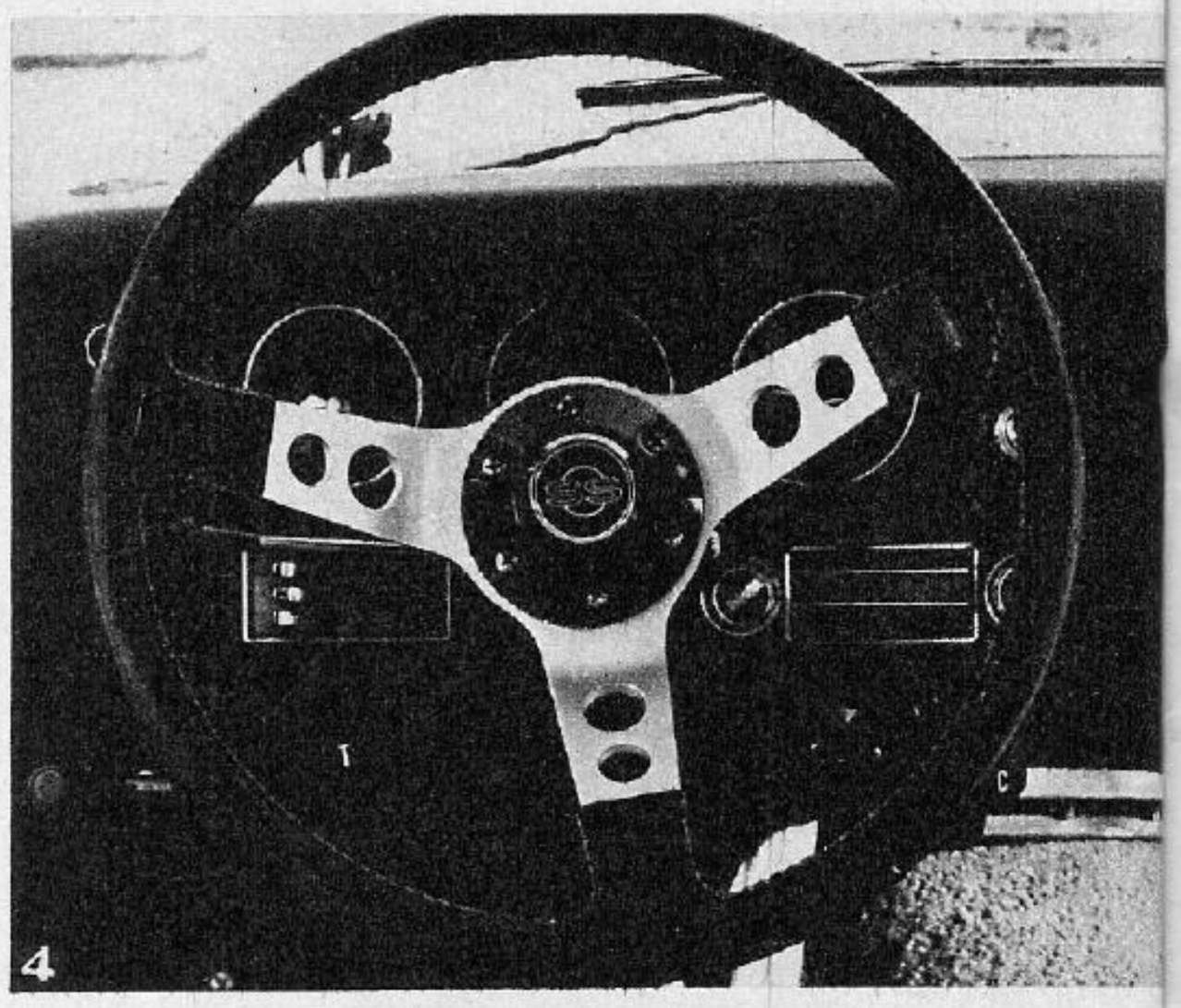
¿Qué es una cupé, cómo debe ser una cupé? Es una pregunta que sirve para ubicarse de alguna manera en el Road-Test del Chevy Cupé SS que probamos. La responsabilidad de emitir una opinión respecto a cada coche implica también saber probarlo a cada uno con las medidas que el modelo exige. En este caso se trata de analizar uno de los dos puertas más caros que ofrece nuestra industria. Con el Chevy de dos puertas la industria nacional alista cuatro cupés: tres "grandes" (Torino, Dodge, Chevy) y una mediana (Fiat 1600). De todas éstas, solamente la de Chrysler compite en forma directa con la de General Motors. IKA Renault se dirige a otro mercado sutilmente diferente y Fiat por razones obvias queda descartado en este juego.

Aunque todos buscan un mismo fin: cubrir la carencia en el mercado de un auto verdaderamente deportivo. Porque cualquiera de las cuatro cupés argentinas no son más que un sedán de dos puertas y elevada performance en comparación con los otros componentes del mercado automotor. Estos no tienen características de coche netamente deportivo, aunque así se los publicite. Las suspensiones conservan el mismo diagrama standard, aunque en algunos casos levemente mejoradas. Los motores son los mismos que equipan a los modelos más domésticos (en el caso del Torino, por ejemplo, el mismo motor de la cupé 380 equipa al Rambler Ambassador sin que nadie piense que éste sea un auto deportivo). Aprovechando creencias generalizadas —mitos creados a nivel popular— las fábricas promueven la venta de sus cupés "deportivas" mediante la adopción de accesorios que en el consenso general son colocados en el altar de lo deportivo. Así nuestras cupés incorporan llantas espe-

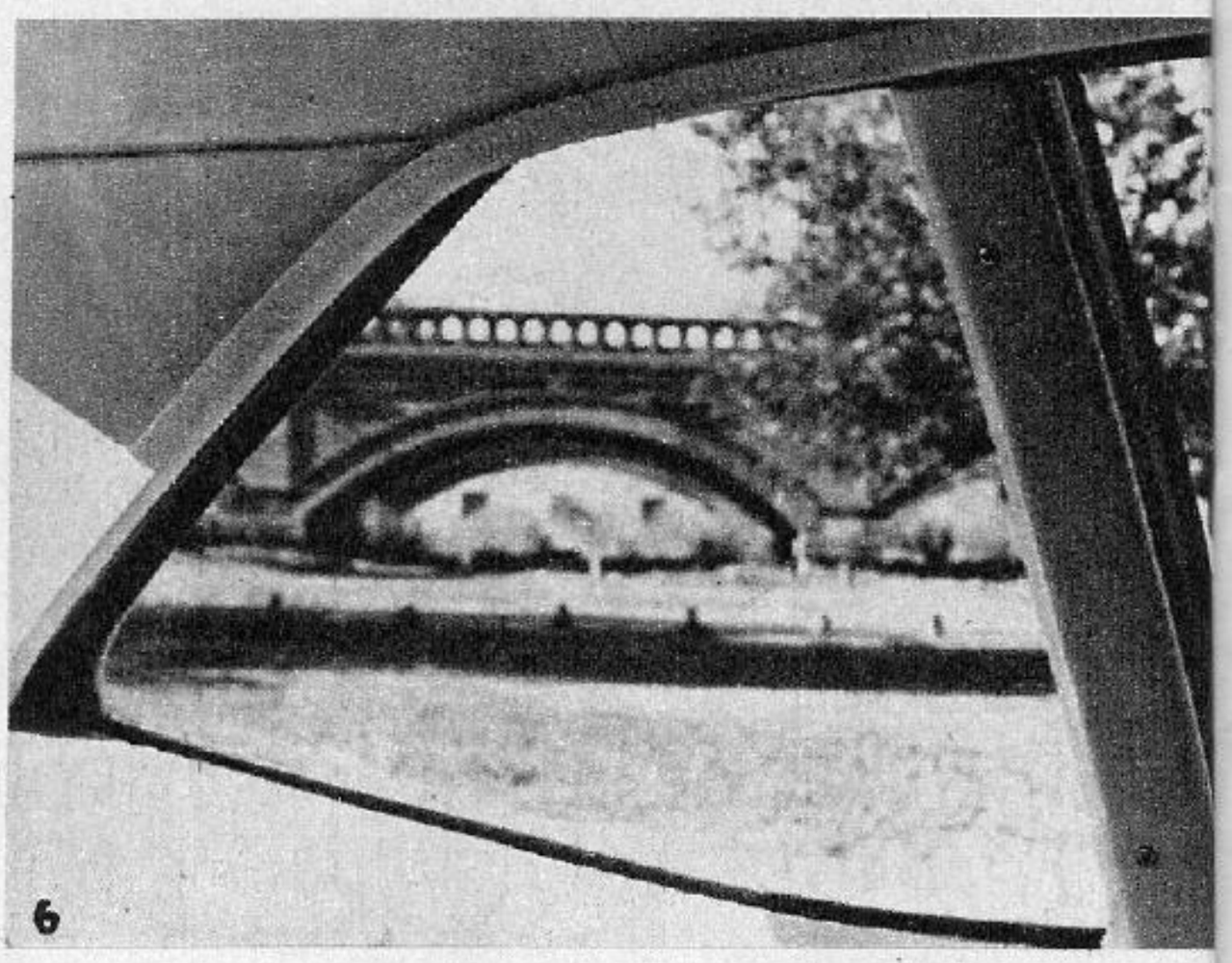
→



1

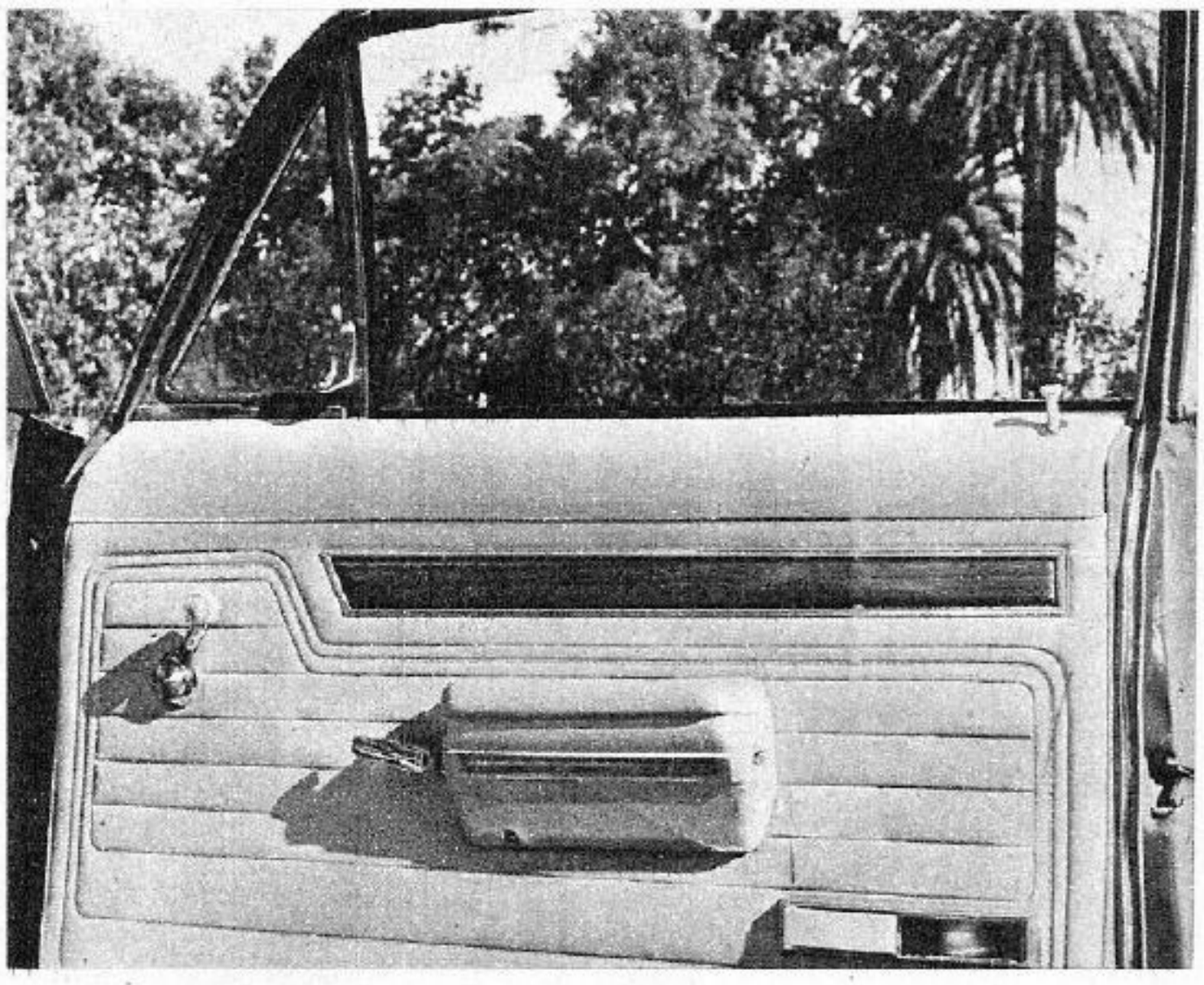


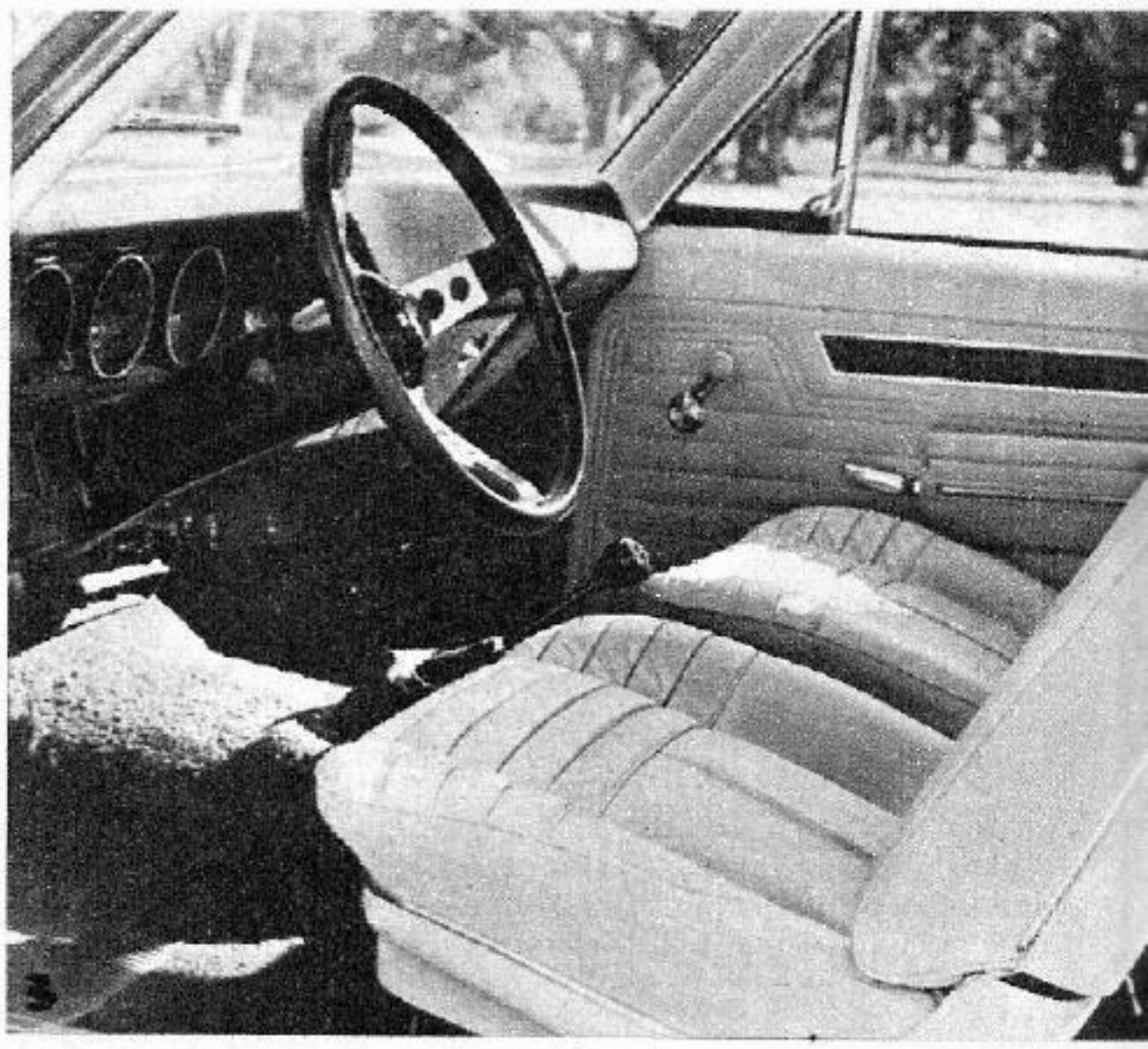
4



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1 El conjunto de parantes delanteros y ventiletes obstaculiza la visión. El espejo exterior —muy útil— ayuda mucho a la retrovisión.

2 Cómodas las aperturas de ventanillas delanteras y acertado el sistema de pestillo del ventilete (en las ventanillas traseras el sistema de apertura es desastroso). La apertura de las puertas no es práctico aunque quizá segura.

3 La butaca permite una excelente posición de manejo (posición de las piernas y de los brazos con respecto a los controles) aunque el respaldo fijo, sin posibilidad de cambiar su ángulo de inclinación resulta extremadamente incómodo.

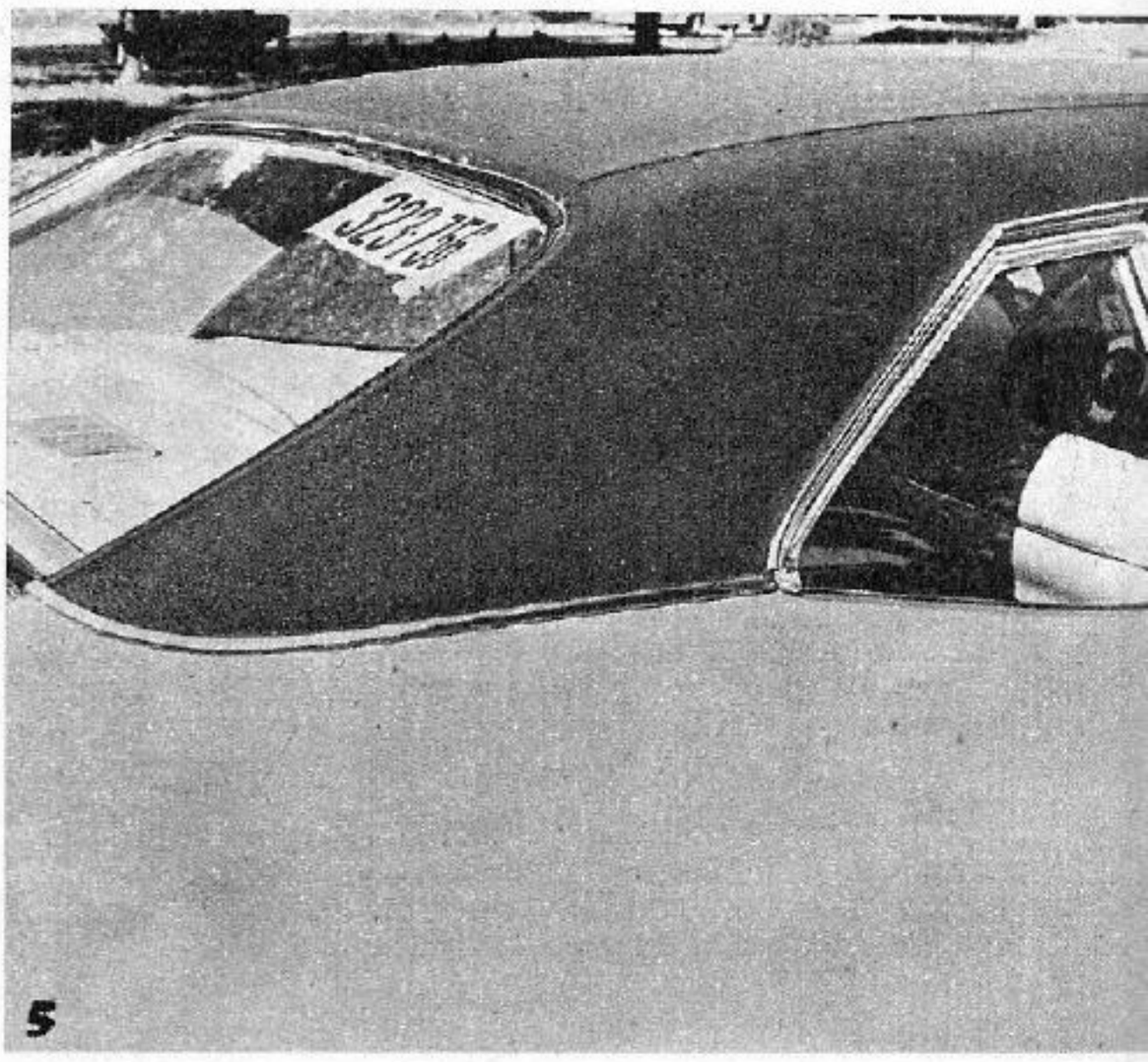
4 Volante "deportivo" muy cómodo de empuñar. Los anchos radios de aluminio dificultan la lectura de los instrumentos (en la foto se puede apreciar el cuentavueltas totalmente oculto desde el lugar del conductor).

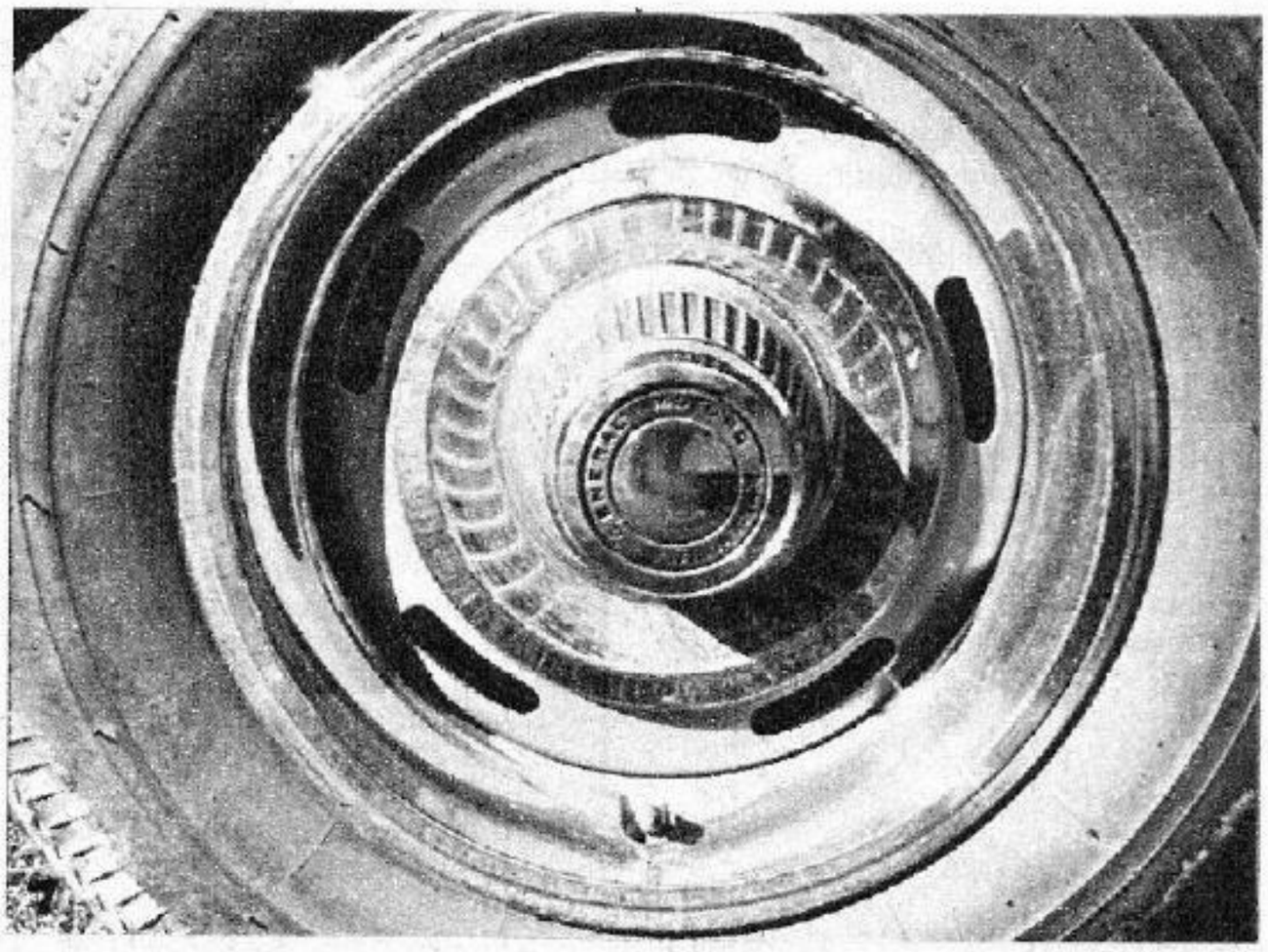
5 La elevación del guardabarros trasero, la inclinación que determina la caída del techo, la pequeña ventanilla y el ancho parante posterior "encierran" a los ocupantes del asiento trasero.

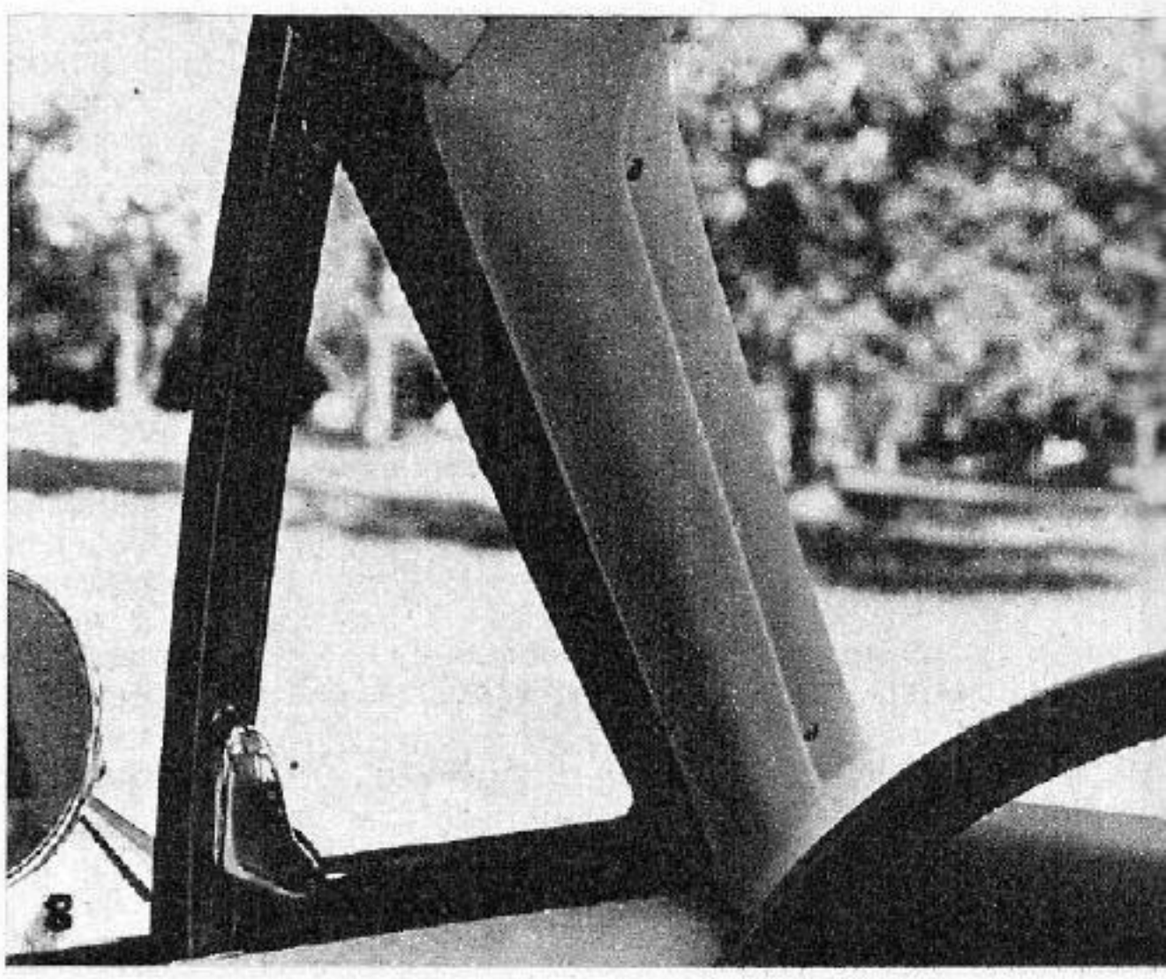
6 Desde adentro, la poca posibilidad de otear hacia afuera los que van sentados atrás, se hace evidente en la placa gráfica.

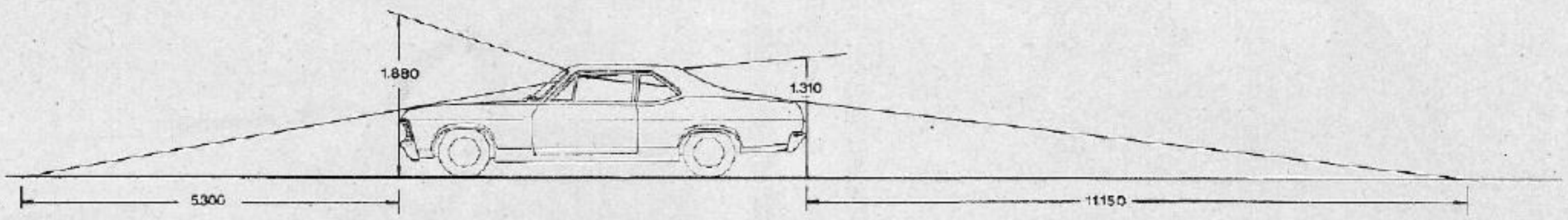
7 Llantas de diseño ni fu ni fa.

8 Desde el puesto del conductor, el detalle de la zona ciega motivada por el ancho "poste de esquina".









CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Chevrolet 250, 6 cilindros en línea, 7 cojinetes de bancadas, válvulas en la cabeza. Relac. de comp.: 8.5:1. Potencia: 1555 HP. Combustible recomendado: Nafta especial comercial.

EMBRAGUE

Tipo monodisco seco, con resorte tipo diafragma (Belleville). Diámetro: 234,95 mm.

SISTEMA ELECTRICO

Batería: 12 V-55 AH en régimen de 20 horas. Borne al chasis negativo.
Alternador 12 V - 5 A (a 500 rpm de motor): 42 A (a 3.500 rpm de motor), trifásico, excitación independiente, con 6 diodos rectificadores de silicio en montaje puente.
Regulador: De vibrador, de dos núcleos (regulador de tensión y relay de polaridad).
Cables aislados con PVC.

CAJA DE VELOCIDADES

4 velocidades totalmente sincronizadas y marcha atrás, con palanca al piso.
Relaciones: 1ª, 2.83:1 - 2ª, 1.85:1 - 3ª, 1.38:1 - 4ª, 1.00:1 - M.A., 3.15:1.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Presurizado, con circulación forzada de agua por bomba centrífuga, con termostato. Radiador: de flujo horizontal con tanques verticales.

SISTEMA DE DIRECCION

Semirreversible con caja de dirección sistema tuerca con bolillas recirculantes y columna de dirección de seguridad. Relación total: 24:1.

TANQUE DE COMBUSTIBLE

Capacidad: 68 lts. Ubicación: Debajo del baúl, detrás del eje trasero. Boca de llenado: Detrás de la placa patente trasera.

SUSPENSION DELANTERA

Independiente tipo SLA, con resortes helicoidales de acción lineal y amortiguadores telescópicos, de doble efecto, hidráulicos.

SUSPENSION TRASERA

Tipo Hotchkiss, elásticos longitudinales multihoja, amortiguadores telescópicos de doble efecto, hidráulicos.

EJE TRASERO

Tipo Salisbury, rígido, semiflotante de corona y piñón hipoidales. Relación: 3.36:1.

RUEDAS

Ventiladas. Medida nom.: 10 x 5.5 JJ.

CUBIERTAS

De telas de nylon, de hombro redondo, sin cámara. Medida: 7.35:14.

FRENOS

Servofrenos, disco en las ruedas delanteras y tambor en las traseras. Hidráulicos, de doble circuito, con ajuste automático de la luz entre zapata y tambor de freno. El circuito hidráulico trasero posee una válvula proporcionadora para balancer automáticamente el efecto frenante entre las ruedas delanteras y traseras.

CARROCERIA

De construcción integral con semibastidor que le otorga resistencia y mantiene la geometría de la suspensión en las condiciones más adversas (curvas cerradas, etc.) logrando así muy buena estabilidad maniobrabilidad del vehículo. Ventilación especial del torpedo y paneles inferiores de la carrocería, por medio de una toma de aire exterior por la que entra también agua fluyendo entre dichos paneles, quitando así la suciedad y polvo que luego la corriente de aire elimina totalmente, mejorando así la resistencia a la corrosión. Una salida especial en la parte trasera de los paneles de umbral permite el libre flujo de aire y agua.

UNIDAD DE INSTRUMENTOS

Provista con los siguientes instrumentos circulares: velocímetro, tacómetro, odómetro total y parcial con control vueltas a cero, indicador de temperatura de agua, indicador de combustible, control de luces de alarma de tránsito, indicador de presión de aceite y las siguientes luces indicadoras de: giro, luz alta, alarma, freno de estacionamiento, de carga de alternador.

OTRAS CARACTERISTICAS

Asientos delanteros tipo butaca rebatible. Asientos traseros con apoyabrazos central. Parasol lado derecho, de lujo, con espejo de cortesía. Tomas de aire simuladas en el capot. Volante deportivo de 3 rayos con aro forrado en cuero. Molduras exteriores (de umbral) y emblema de identificación del modelo. Luz de techo operada desde el tablero y por un interruptor accionado por las puertas.

DIMENSIONES

Largo total: 4811 mm. Ancho total: 1839 mm. Trocha delantera: 1499 mm. Trocha trasera 1496 mm.

ciales, volantes de cuero, palanca al piso, tapas de tanques "click, Renato...", cuentavueltas, butacas y consolas sin que esto determine un comportamiento de auto "sport". Nuestras fábricas siguen la línea estadounidense en el concepto de cupé como reemplazo de modelos deportivos faltantes. En base a este concepto analizamos la cupé de General Motors.

UNA CUPE LOGRADA

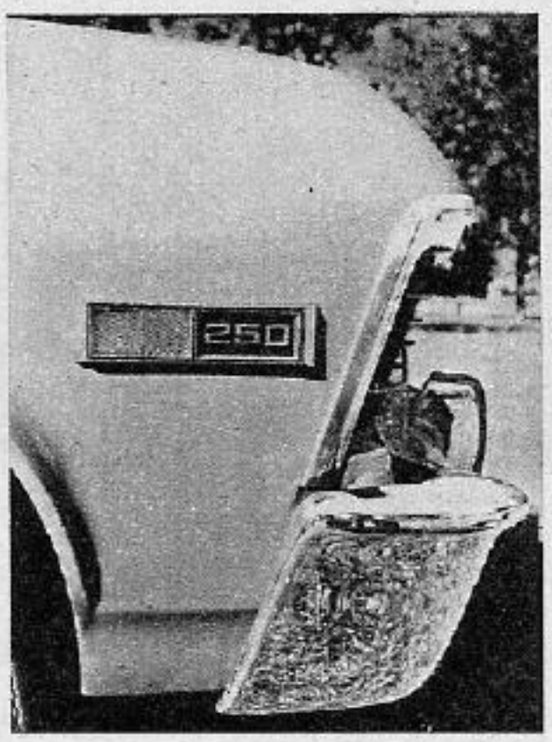
El tipo de carrocería está arraigado en las preferencias de nuestros coterráneos. Desde siempre, cuando cualquier casa nos exportaba su versión dos puertas con palanca al piso y en el caso de los europeos cuentavueltas y unos cuantos accesorios más que hoy se suponen deportivos y entonces eran de rigor en cualquier coche de cierto precio. El Chevy cupé es el heredero logrado de aquéllos importados. Con un precio elevado que obliga a medirlo tomando también esto como elemento importante y que impone ciertas exigencias por parte del propietario.

Logrado —decíamos— porque llena los requerimientos que exigirá justamente quien lo elija como medio de transporte. El resultado final y tomando todos los elementos como conjunto terminado se satisface un nivel de exigencias aceptable. Tomando determinados elementos por separado, comienzan a surgir algunas inconveniencias que puestas en la balanza no inclinan el fiel en contra.

Es posible caer flechado de amor a primera vista por esta cupé. Porque es justamente el equilibrio estético uno de sus aspectos más logrados. Si el modelo de cuatro puertas nos agradó en el momento de enjuiciarlo, esta otra versión, si se quiere una modificación sobre el diseño original, está tanto o más cercano que aquél a un excelente dibujo de líneas. La altura total fue disminuida y la caída del baúl es mucho más pronunciada. El aspecto es mucho más agresivo que el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







del modelo de más puertas. Por último, para la justificación del enamoramiento, es de destacar el buen gusto en la elección de los colores por parte de la fábrica. El techo vinílico —parece que ya es de rigor— se complementa bien con los tonos de la pintura.

ADENTRO

Las puertas, grandes como para permitir el acceso al asiento trasero sin inconvenientes, sufrieron —en el caso del coche probado— algunos pequeños dramas de cierre. Un golpe suave (el de una mujer al cerrar p. ej.) es insuficiente y la portezuela queda mal cerrada. No obstante, el mayor defecto de éstas reside en los inconvenientes que crea su apertura para ingresar a la parte posterior. Esto no es sólo culpa de las puertas sino también de la forma de los guardabarros traseros que, a esa altura, elevan la línea de cintura. Para permitir el paso de los pasajeros al asiento de atrás las butacas delanteras se vuelvan hacia adelante. Este par de asientos individuales delanteros nos resultó destacadamente incómodos. El cuello y la espalda quedan doloridos —tanto el del conductor como el del acompañante— luego de un viaje de mediana duración. Eso se debe a la forma del respaldo y la incomprensible falta de posibilidades para modificar el ángulo de inclinación del respaldo. En un auto de estas características y este precio es inadmisible que las butacas tengan una posición fija de respaldo.

No obstante, la posición de manejo (brazos con respecto al volante y apoyo de piernas) es muy buena. El volante por su parte tiene un tamaño bueno y es muy cómodo de empuñar, permite llevar el coche firme bajo cualquier circunstancia. El coche viene equipado con cinturones de seguridad, pero dadas las características de performance del auto, éstos por ser solamente de cintura, resultan insuficientes. Un coche de estas características debe estar provisto de cinturones combinados de cintura y bandolera por ser éstos los únicos verdaderamente efectivos.

La pedalera es de suave accionamiento, pero la posición de los pedales (acelerador mucho más abajo que el pedal de freno) traba en determinados momentos los movimientos rápidos. El conjunto de pedales se completa con un pedalín en el extremo izquierdo que acciona el freno de estacionamiento. Este sistema es cómodo y sumamente efectivo. La posibilidad de buen manejo se debe también al excelente accionamiento del mando de la caja de cambios. La palanca tiene un largo adecuado para cualquier conductor y los movimientos de ésta son suaves y precisos.

El tablero —talón de Aquiles de tantos autos probados— tiene en este caso un buen número de puntos a ser observados y juzgados. El tema central, detrás del volante, son las tres esferas donde se lee: en la de la izquierda la temperatura del agua, la presión del aceite, y el nivel de combustible, todo muy claro y de rápida lectura. El reloj central aloja el velocímetro y el odómetro parcial y total. El velocímetro arrojó —cronómetro en mano— un error del 10 % aproximadamente entre las cifras que acusa y las reales. Por último, el tercer reloj a la extrema derecha guarda el cuentavueltas. Imposible de leer en muchos casos por el lugar donde está y los rayos del volante. Para poder leer bien las cifras se nos hizo a veces necesario agacharnos y torcer la cabeza. El cuentarrevoluciones es el instrumento quizá más importante. Debe estar en un lugar donde su lectura sea fácil y rápida, en este caso debería estar donde el velocímetro por ser mucho más importante. saber el número de revoluciones del motor que la velocidad del coche. Este instrumento arrojó un error de 500 r.p.m. menos en su lectura.

Las luces indican la carga del alternador, que el freno de estacionamiento está colocado y, la luz alta, y el giro. Las luces se conectan por una perilla en el tablero igual a la que pone en movimiento el limpiaparabrisas y el encendedor. El cambio de luces se hace por medio de un pedalín. El conjunto de controles se completa con los mandos de ventilación, desempañador y calefacción. Todos extraordinariamente efectivos. El panel se completa con la radio colocada en una posición que hace muy difícil mover los controles (las radios deberían estar —como antes— en el centro del tablero, ya sea en la parte inferior o dentro de él ya que allí, aunque pueda resultar paradójico, es mucho más cómodo operarla tanto para el que maneja como para el acompañante). Y por último la pequeña guantera. Se hace evidente la falta de una consola o una gaveta más amplia para poder poner todas las cosas pequeñas que deambulan encima del tablero o simplemente en el suelo. En general el diseño del tablero no está bien logrado.

En cuanto a la visibilidad digamos que desde un principio nos pareció el punto más flojo de la cupé. Hacia adelante tiene grandes sectores "ciegos" debido a los parantes y el ventilete. En algunos momentos esta falta de visibilidad se hizo crítica, en curvas de montaña o simplemente en la ciudad al llegar a las esquinas. Hacia atrás tuvimos siempre dificultades debido al tapizado o pintado de blanco de la bandeja de la luneta trasera. Este tapizado se refleja con el sol en el vidrio y da la sensación de que estuviera empañado.

La comodidad de los pasajeros sigue condicionada al espacio interior escaso (en la parte posterior) y a la sensación de encierro que provoca la forma de la línea de cintura en la mitad posterior del auto que encierra —literalmente— a los que viajan atrás.

Nosotros —para colmo— tuvimos dificultades con los levantavidrios traseros. El vidrio para subir hace unos movimientos complicados que causan muchas veces que se traben. Pero aunque no se puedan abrir, la aireación del auto es magnífica por las parte delantera (en el torpedo) y el sistema de ventilación comandado desde el tablero.

COMPORTAMIENTO

En ruta, curvas veloces, rectas largas y solitarias, en la montaña, el ripio y curvas trabadas la cupé no nos sorprendió. Porque ya tuvimos la experiencia con el Chevy 4 puertas y entonces quedamos muy bien impresionados por la forma de comportarse un auto de su tamaño y dados los vicios que siempre tuvieron los anteriores modelos de la marca. Técnicamente la cupé —en cuanto a la estructura— conserva las mismas características del 4 puertas. La carrocería está soldada al piso para formar la estructura integral formando una mezcla de monocasco con un semichasis abulonado en la parte delantera que asegura a todo él conjunto mayor resistencia torsional y colabora —en parte— a otorgarle las destacables características de tenida.

Hicimos un viaje de tres mil kilómetros por distintos caminos. El auto, en el juicio final, resultó sumamente seguro por su forma de actuar. Lanzado a la velocidad máxima en caminos de pavimentos con algunas irregularidades se mantuvo siempre muy derecho y estable. Lo pudimos llevar con la punta de los dedos sin que se hicieran necesarias exageradas correcciones con el volante, a pesar de la velocidad y el estado del piso el coche no "navegó". Si concluimos en que el auto es seguro a cualquier velocidad, se debe a tres factores que tuvimos en cuenta y consideramos exhaustivamente: 1) la tenida del auto lograda en base a la estructura y a la suspensión ("durita" ma non troppo) delantera independiente por resortes helicoidales y amortiguadores y trasera tipo Hotchkiss con amortigua-

→



1

1
La potencia del motor se complementa perfectamente con las relaciones de cajas.

2
Y las líneas verdaderamente logradas, se complementan perfectamente con cualquier paisaje.

3
Gran capacidad de baúl; logramos acomodar tres valijas grandes de 84 x 48 x 17, cinco medianas de 54 x 39 x 15 y tres chicas de 44 x 37 x 13. Entraron solas y sin talco.

4
. . . ¡Velocimetlo mentiloso . . . !
Los dígitos exteriores representan los valores reales. Comparados con los de la esfera arrojan un error del 10 % aproximadamente.

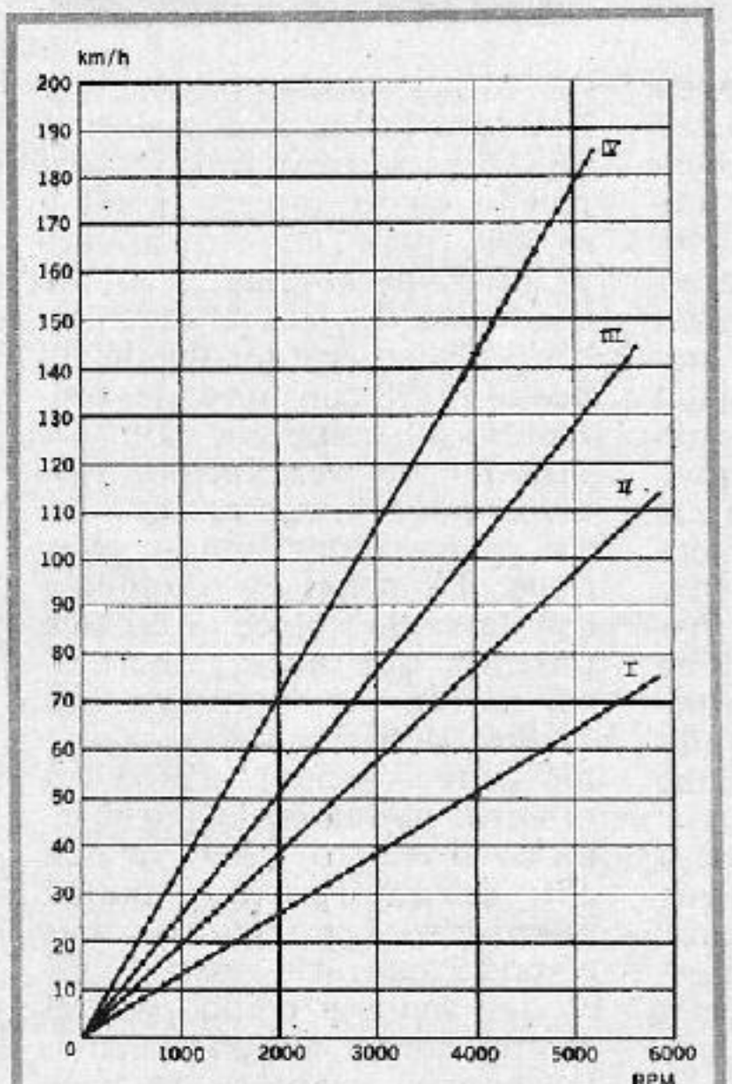
GRAFICO A: Este gráfico nos muestra las velocidades que se alcanzan en cada marcha, con una pisada de rueda de 2 metros.
Del gráfico se desprende el buen escalonamiento de la caja de velocidades.

GRAFICO C: En el gráfico de consumo es destacable la autonomía que se obtiene a 60 km/h. Aunque subjetivamente se crea en una notable economía a 20 o 40 km/h.

GRAFICO D: Todas las distancias de frenado pueden sufrir variaciones según los reflejos del conductor. En nuestro caso siempre consideramos la norma SAE que indica ½ segundo como tiempo de reacción.

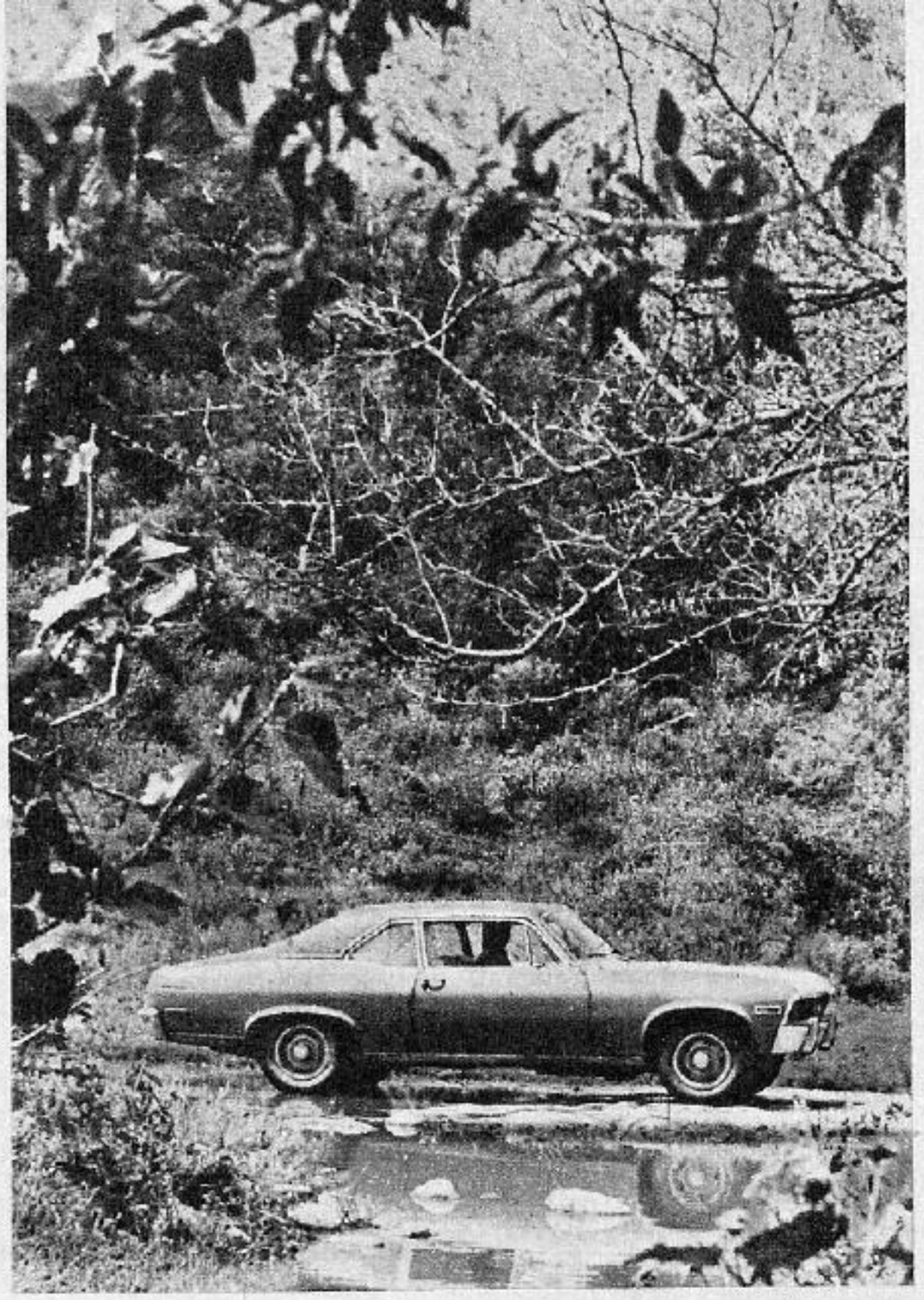
GRAFICO E: El espacio mínimo que se necesita para salir de un estacionamiento doblando totalmente la dirección.

GRAFICO F: Los diámetros de giro se obtienen con la dirección girada a tope para cada lado.

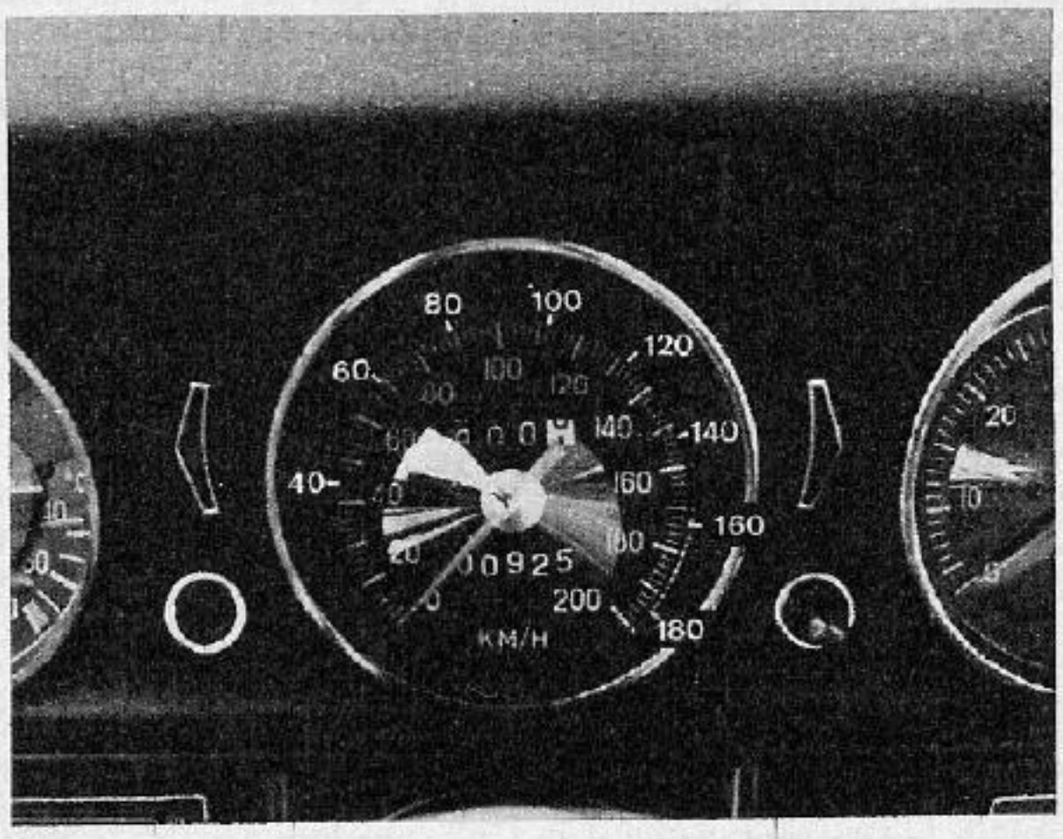


RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	12.63
1000	II	19.32
1000	III	25.91
1000	IV	35.71

A



2



4

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	4
40 — 80	7.5
40 — 100	12.7
40 — 120	18.3
40 — 140	23.4
40 - 160	33.2

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	
0-40	3.5
0-60	5
0-80	7.7
0-100	12.1
0-120	16.9
0-140	23.5
0-160	34.5

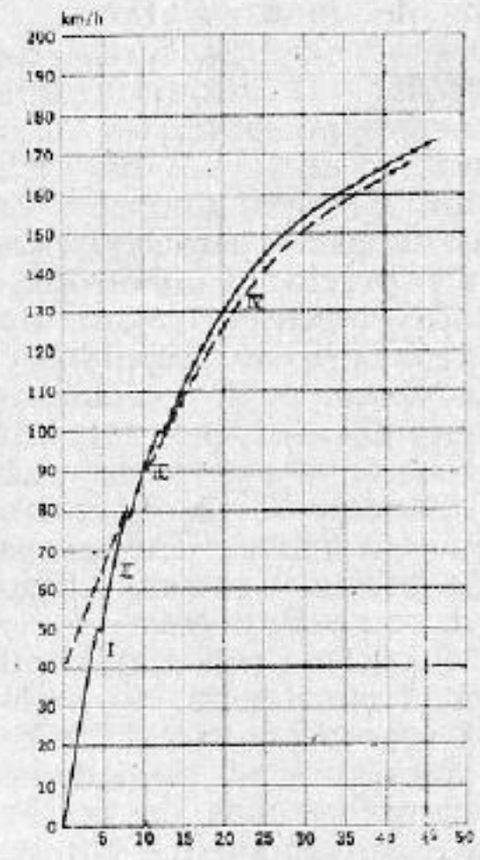
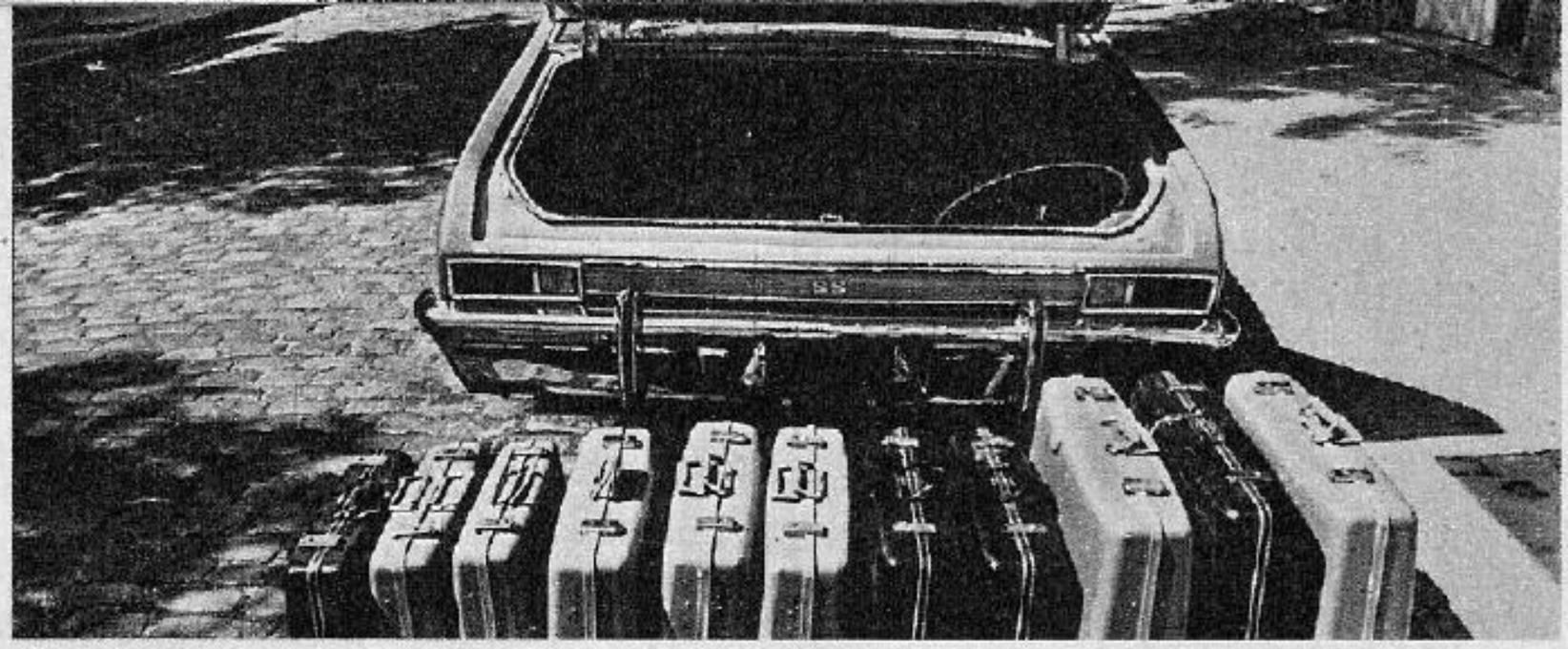


GRAFICO B: Curva de aceleración con partida detenida en línea llena. Esta curva se obtiene tirando en cada cambio hasta 4.500 rpm. En línea de trazos se identifica la aceleración en directa a partir de los 40 km/h.

B

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



3

CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocidad que indica km/h.	Velocidad real km/h.
20	20,7
40	36,14
60	53,4
80	71,4
100	89,1
120	109
140	127,6
160	147,5
180	166,6

VELOCIDAD MAXIMA

174,700 km/h. (Promedio de dos pasadas en sentido contrario)

VELOCIDADES MAXIMAS EN CADA MARCHA

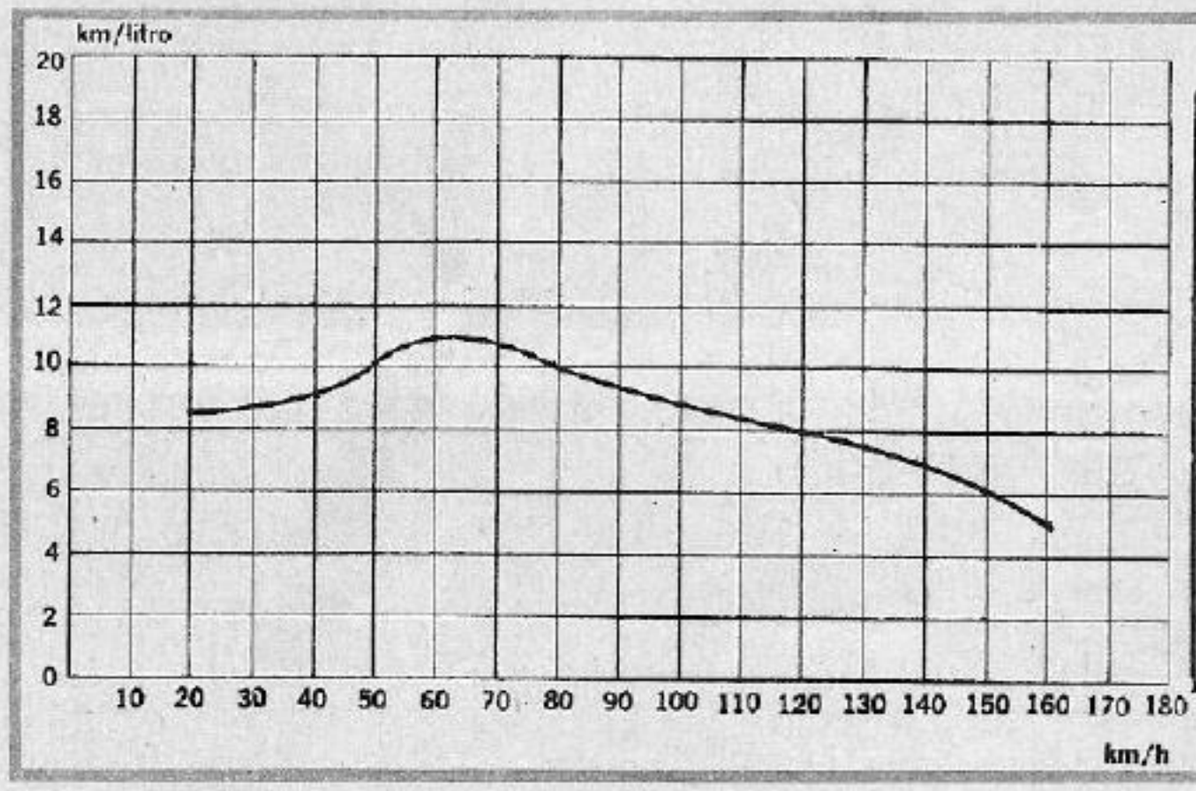
1ª	50 km/h.
2ª	78 km/h.
3ª	100 km/h.
4ª	174,700 km/h.

ACELERACION 0-500 METROS

20 seg. 3/10 (Promedio de dos aceleradas en sentido contrario)

ACELERACION FRENADO 0-100-0 km/h.

15 seg. 9/10 (Promedio de dos pruebas en sentido contrario)



C

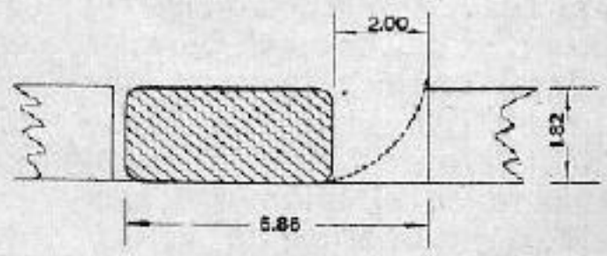
Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	9
60	11
80	10
100	9
120	8
140	7.2
160	5.4

DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	0.95	D. T. = 3.65
40 Km./h. a 0	5,5 m	5.20	D. T. = 10.70
60 Km./h. a 0	8 m	15.30	D. T. = 23.30
80 Km./h. a 0	11 m	28.80	D. T. = 39.80
100 Km./h. a 0	14 m	49.60	D. T. = 63.60
120 Km./h. a 0	16.5 m	70	D. T. = 86,58
140 Km./h. a 0	19,4 m	102.20	121.60

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.

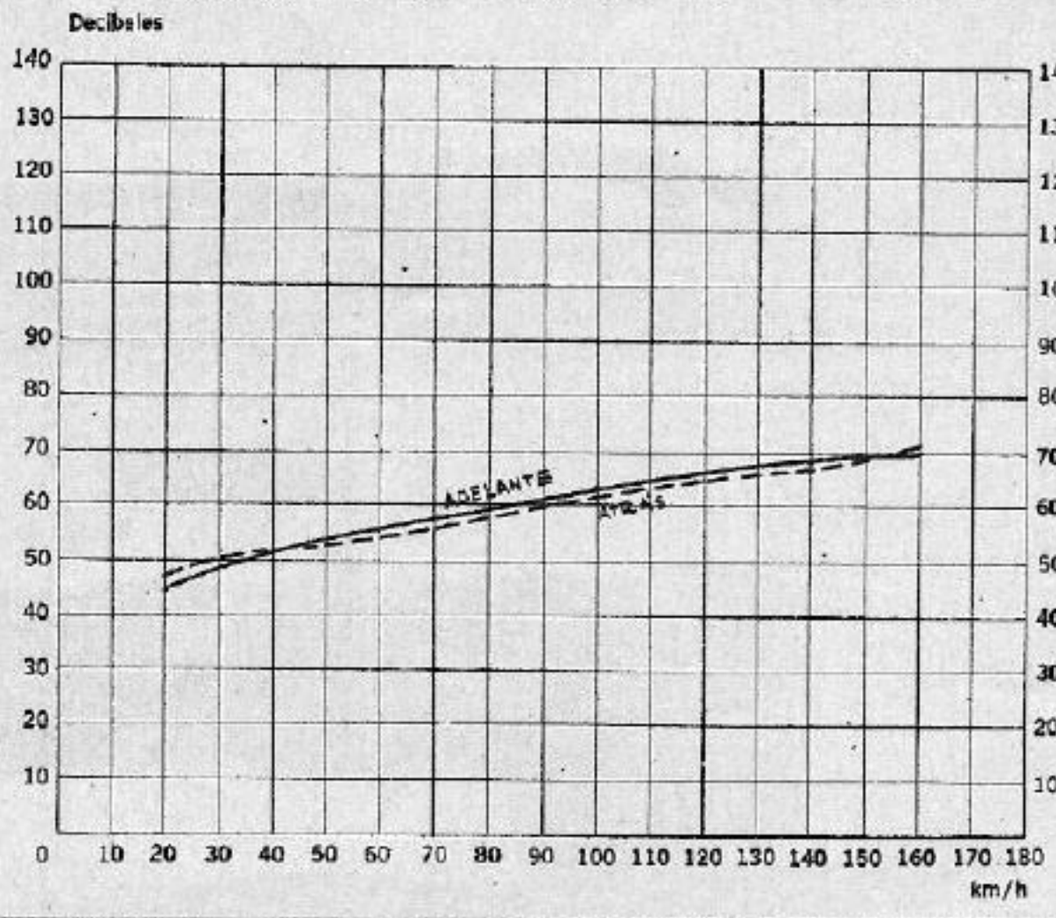
D



E



F



← Martillo neumático (134)

← Subterráneo pasando por una estación (113)

← Ruido en una ciudad con tránsito intenso (98)

← Ruido en una fábrica promedio (73)

← Ruido en una oficina (52)

← Ruido promedio en una casa habitación (32)

← Nivel mínimo promedio de percepción auditiva. (13)

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	45	47
40	52	52
60	55	54
80	59	58
100	63	62
120	66	65
140	67	66
160	70	71
180		

G





dores telescópicos también. Este sistema permite doblar con margen de seguridad a velocidades altas sin que el coche tenga tendencia a sobrevirar ni a subvirar. Es neutro a cualquier velocidad, pero sí tuvimos alguna emergencia porque el coche en algún virage "se fue". La potencia del 250 permite salir de situaciones difíciles: 1) empuja bien, 2) Precisamente la potencia del motor permite acelerar en la ruta para adelantarse con seguridad y doblar siempre con margen. Lanzado en el kilómetro medido para obtener la velocidad máxima llegamos a los 190 km/h de velocímetro (sin que manifestara ningún vicio de desplazamiento) lo que es una buena cifra. Y 3) Los frenos. Las marcas conseguidas en el Test lo colocan entre los coches "grandes" que mejor frenan de cuantos probamos. A 120 km/h se detuvo en 86,50 metros (distancia comparable a la de muchos coches de mucho menor peso) y a 140 km/h frenó hasta detenerse en sólo 121 metros.

La característica en el comportamiento del coche en las curvas (neutro) se debe también en parte a la buena distribución de pesos del auto. Sumado esto a las suspensiones buenas y al diseño del chasis pudimos finalizar nuestras pruebas luego de recorrer un mes de caminos y ciudad sin encontrar ninguna respuesta que no fuera franca y segura en el comportamiento del Chevy Cupé.

FIN

La Cupé está lograda. Y se puede viajar rápido (o no) con tranquilidad. Las velocidades máximas alcanzadas son elevadas, el motor 250 es ideal para el coche. Quizá con el 230 —más chico— se sienta la necesidad de tener más potencia. En el caso de la cupé testeada utilizamos la relación de diferencial 3,36:1, la opciones que ofrece la fábrica. Existe otra más corta (3,08: 1) que bien puede "tirarla" el motor 250 y tendría más velocidad final. No obstante la relación que nos dio la fábrica se complementó perfectamente con el escalonamiento de la caja de cuatro velocidades. tanto para el movimiento en ruta y montaña como en la ciudad. El escalonamiento es bueno y así pudimos acclerar de 0 a 160 km/h en 34,5 segundos y a los 120 km/h en 16,9 segundos. Tiempos marcadamente buenos dadas las características del auto.

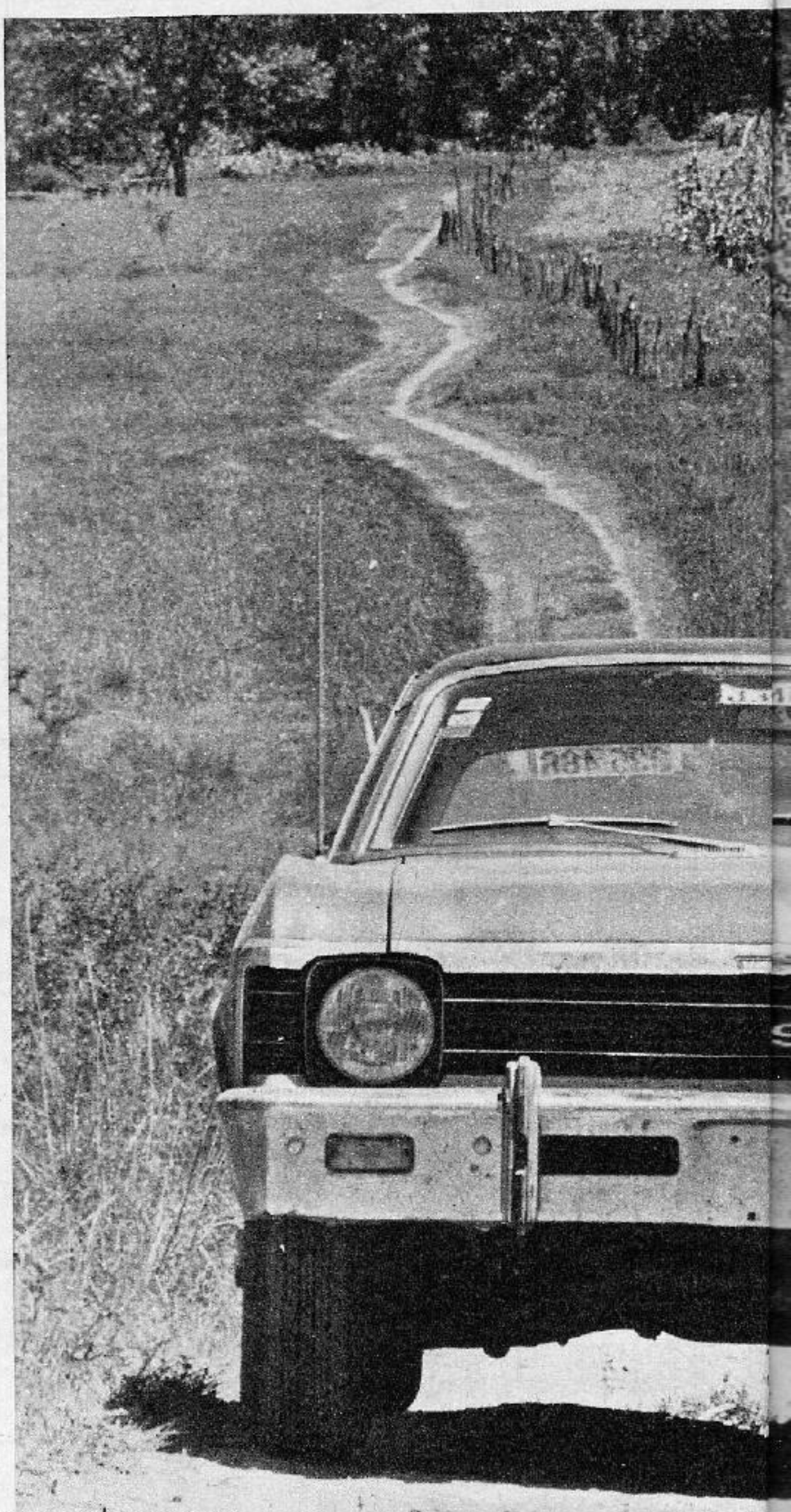
La misma tendencia a cuidar los detalles en procura de mayor seguridad que tuvo en cuenta la fábrica para el 4 puertas se aplicó en la cupé. En muchos casos (tablero p. ej.) se sacrificó elegancia por seguridad. El sistema de dirección es el único existente en nuestro país que se deforma por un sistema de absorción del impacto en caso de choque.

En la revisión final encontramos en la libreta de apuntes las últimas dos anotaciones con que finalizamos las pruebas. El motor está exageradamente accesible, se llega a cualquiera de sus partes desde arriba o abajo con toda tranquilidad.

Y por último (después de dos días de lluvia) detectamos filtraciones de agua por la parte superior del parabrisas. Entró mucha agua al levantarse —inexplicablemente— el sellado que lo hace hermético.

Y allí terminábamos las anotaciones. En el resultado la cupé de General Motors nos dejó satisfechos. Como vehículo de trasporte nos pareció excelente y seguro.

Así es fácil caer en la gran tentación, lo del rugido es cierto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







CONCLUSIONES

PRO

1) BUENOS FRENOS. EL COCHE SE DETIENE EN DISTANCIAS CORTAS Y MANTENIENDOSE EN UNA LINEA RECTA.
2) EXCELENTE ACELERACION.
3) ADECUADO ESCALONAMIENTO DE CAMBIOS Y MUY BUEN MANDO DE CAJA.
4) DOBLA SIN VICIOS DE DESPLAZAMIENTO.
5) TIENE MUY BUENA TENIDA EN RUTA A CUALQUIER VELOCIDAD Y SOBRE CUALQUIER CAMINO.
6) DISEÑO LOGRADO, STYLING AGRADABLE.
7) NEUMATICOS SIN CAMARA QUE EVITAN REVENTONES.
8) COMODA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PARTES EXTERNAS DEL MOTOR.
9) BUENA AIREACION EN EL HABITACULO.

CONTRA

1) ASIENTOS EN GENERAL INCOMODOS. SOBRE TODO LAS BUTACAS DELANTERAS. EL ANGULO DE INCLINACION DEL RESPALDO NO PUEDE GRADUARSE.
2) VISIBILIDAD HACIA ADELANTE CON MUCHAS ZONAS CIEGAS.
3) INSTALACION ELECTRICA DEFECTUOSA.
4) CUENTARREVOLUCIONES MAL UBICADO.
5) LUGAR PARA GUARDAR COSAS EN LA PARTE DELANTERA DEL HABITACULO INSUFICIENTE.
6) CINTURONES DE SEGURIDAD INSUFICIENTES. DEBERIAN SER COMBINADOS DE BANDOLERA Y CINTURA.
7) PEDALERA INCOMODA.

ACTUALIDAD INT

TAUNUS 1971

Con dos versiones de motor —1.300 y 1.600 cm³— se presentan las nuevas versiones de Taunus para el año en curso. Las modificaciones de estilo evidencian la herencia americana de Ford, aunque el tamaño lo aproxima más a los hijos ingleses de la misma marca.

Una amplia gama de modelos, incluyendo cupés y rurales, satisface las necesidades más diversas. En la foto luce sus encantos sin recato alguno el modelo 1600 GXL berlina cuatro puertas, equipado con el motor más potente de toda la línea. Se trata de un tradicional cuatro en fila india, 1593 cm³. Diámetro y carrera: 87,65 x 66 mm (supercuadrado). Válvulas a la cabeza comandadas por un árbol de levas que —curiosamente— también está a la cabeza, cuyo movimiento depende de una correa dentada de goma. Relación de compresión: 9,2:1. Carburador Weber con starter automático. Lubricación forzada. Refrigeración por agua. La potencia máxima es de 100 HP (SAE) a 6.000 rpm., mientras que la cupla motriz máxima es de 14 mkg (SAE) a 4.000 rpm.

Embrague monodisco seco. Caja de cuatro marchas totalmente sincronizadas, o bien —sobre pedido— caja automática Borg-Warner BW35.

La carrocería es de acero, autoportante. En total, y en orden de marcha, pesa 995 kg.



FATIGA TUS CORCELES

La Ford-Willys de Brasil acaba de presentar la línea Corcel para 1971. Muchas innovaciones de estilo y mecánica toman al auto más atrayente, funcional y resistente.

El Corcel, que el año pasado conquistara en Brasil el título de "El auto del año", se presenta ahora en modelos sedan, cupé y berlina, versiones "Lujo" y "Lujo especial".

La programación de lanzamiento incluye todo un plan de convenciones y promoción a fin de mantener vigente el suceso de la marca; presentada en 1968, vendió ya más de 73.000 unidades.

El motor que equipa a todas las versiones es un 4 cilindros en línea, cigüeñal apoyado sobre cinco bancadas y válvulas a la cabeza; árbol de levas lateral comandado a cadena. Refrigeración por agua —circuito sellado— debiéndose cambiar el agua cada dos años o 30.000 Km. Carburador Solex 32 PDIS. Diámetro y carrera: 73 x 77 mm; cilindrada: 1289 cm³; potencia máxima: 68 HP (SAE) a 5.200 rpm; relación de compresión: 8:1; cupla motriz máxima: 10,4 mkg a 3.200 rpm. La caja es de cuatro marchas hacia adelante, totalmente sincronizadas.

En la foto, la versión rural, como puede apreciarse.

CAMIONES MAS VELOCES

Parece que a nadie le gusta andar por la ruta con la obstrucción de un tremendo camión adelante. Precisamente por eso, en Gran Bretaña se insiste bastante en dotar de mayor potencia —y mayor velocidad, consiguientemente— a los camiones, de manera de evitar que signifiquen una demora en el tránsito. Para llegar a tal solución, el laboratorio de investigaciones camineras del Reino Unido llevó a cabo una serie de ensayos prácticos, en base a la conducción de camiones de diferentes relaciones peso/potencia sobre diferentes carreteras británicas y anotando las velocidades alcanzadas y la longitud de las "colas" de vehículos tras los camiones. Los resultados fueron realmente interesantes. Elevando la potencia del motor de 5 HP/ton a 6 HP/ton se economizaba más de una hora de demora a los automóviles por cada 1.000 Km de carretera, cifra que se reduce a ½ hora para los camiones subsiguientes sobre el mismo tramo. Independientemente de la economía operativa, especialmente en el caso de los camioneros, el aumento de potencia implica una ganancia general, ya que disminuyen los tiempos de explotación y por ende los costos finales.



LOS PEQUEÑOS DE USA

Es casi un hecho la aprobación por parte de General Motors USA del plan de producción de autos chicos por parte de las divisiones Buick, Oldsmobile y Pontiac. No se sabe si Buick producirá autos de pequeño tamaño, ya que son precisamente los concesionarios de esta marca quienes distribuyen los Opel en Estados Unidos. Si Opel logra resistir la competencia de los autos chicos americanos que están apareciendo constantemente, es posible que Buick se limite a mantener la distribución del GM alemán y abandone los planes de producir el miniauto propio. Oldsmobile ya ha concluido las labores de diseño e ingeniería relacionadas con su auto chico y espera colocarlo en el mercado durante el otoño de 1972. Se tratará de un modelo para cuatro pasajeros y no un biplaza, como se estimaba al iniciarse el programa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL

FORD TORINO

Teniendo en cuenta el éxito logrado en USA por la línea Ford Torino en 1970, los elementos básicos de sus mecanismos y ornamentación se han mantenido invariables para 1971. De todos modos, se ha procurado resaltar el confort del interior mediante la incorporación de numerosos elementos de lujo y a la vez funcionales como por ejemplo el tapizado que combina tela con material vinílico y un sistema de ventilación "Flow-Thru" que ofrece a los pasajeros óptimas condiciones de clima aun en viajes largos. El Torino GT —foto— está equipado con un V-8 de 302 pulgadas cúbicas (cinco litros).



HAPPY BIRTHDAY

Recientemente se ha celebrado un aniversario poco común, pero muy significativo: los treinta años del Jeep. A su bordo, nos combatieron rumbo a la victoria en la Segunda Guerra, desde Africa del Norte hasta el corazón de Europa y desde las Filipinas hasta Iwo Jima. La Jeep Corporation, subsidiaria de American Motors, para mantener viva la tradición, sigue produciendo estos prácticos vehículos de un cuarto de tonelada, que prestan eficientes servicios en Vietnam. Sobre el tema, mejor nos callamos para evitar ulterioridades.

CONTAMINACION DEL AIRE

A fin de evitar las letales emanaciones provocadas por la combustión incompleta de los poderosos fluidos que impulsan a los monstruos mecánicos de la época, el intendente de Mus-al-Besharajam ha prohibido, por bula de su puño y letra, la circulación de automotores, que se reemplazarán por los tradicionales, nobles y económicos caballos. El sindicato que amalgama las inquietudes de los Overos, Alazanes, Manchados, Estrelleros, Malacaras, Pintados (o Barnizados), Tobianos, Bayos, Tordillos, Cebrunos, Zarcos, Oscuros, Ruanos, Overos, Rosaos, Gateados, Pazucos, Criollos, Ponies, Azulejos y todo tipo de fletes ha sentado formal protesta, al apreciar artificialmente aumentada su jornada de labor. "**Nosotros** —asegura el presidente de la asociación, conocido caballo— **sabemos lo que debemos hacer. Quieren evitar la contaminación del aire, pero no podrán evitar la contaminación del suelo. Ya veremos quién gana...**"

AUSTIN MAXI

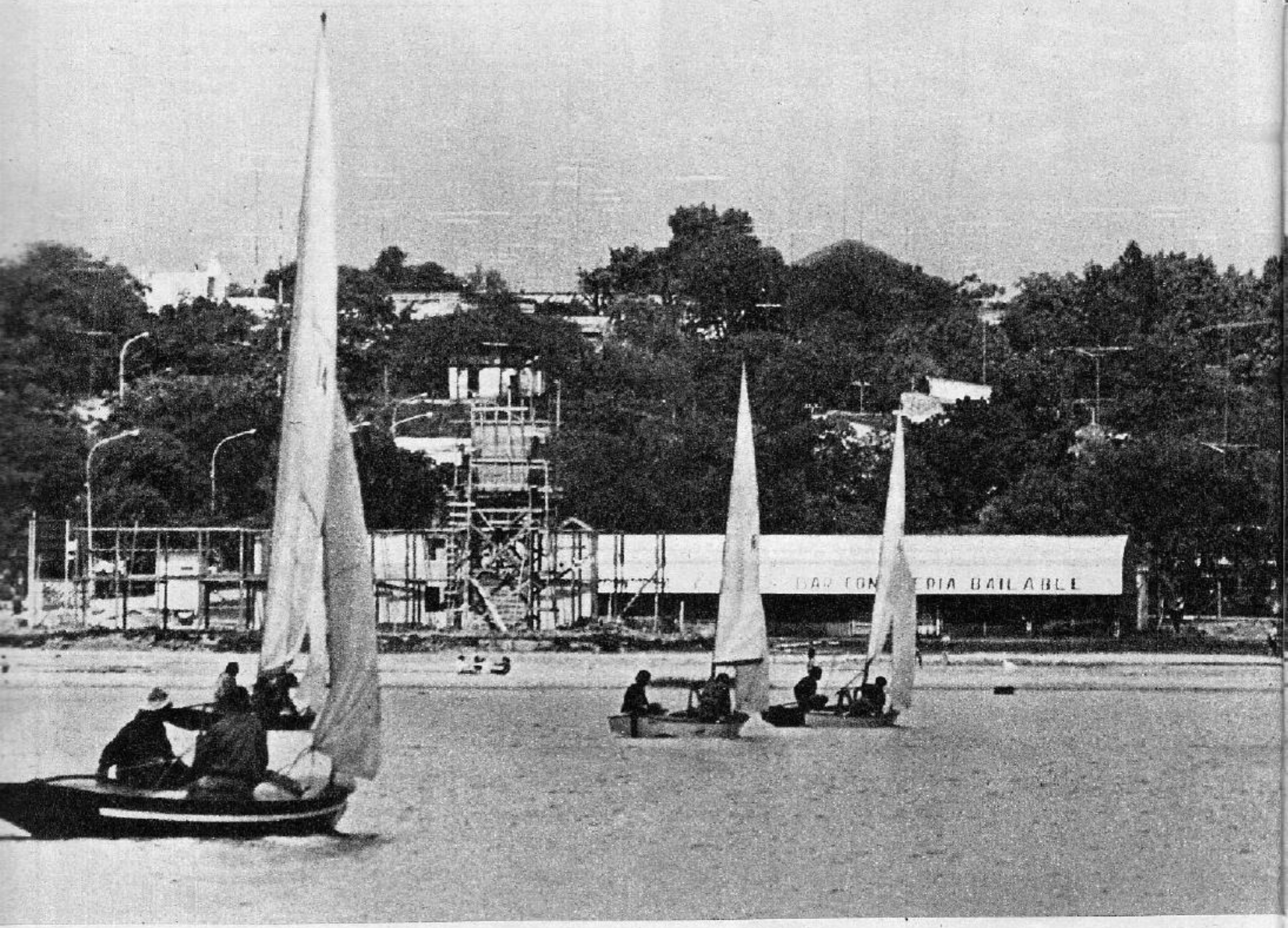
Con dos posibilidades de motor —1500 y 1750— el nuevo Austin Maxi hace irrupción en el mercado internacional. Los motores son los ya tradicionalmente conocidos, con 74 y 84 HP de potencia máxima, respectivamente.

Cuando el grupo Austin-Morris introdujo en abril del '69 la serie Maxi, creyeron estar seguros en cuanto al concepto actual del automóvil. Combinando un avanzado estudio de ingeniería con una disposición de carrocería tipo rural —estate car— diseñada en base al dibujo del sedan, ofrecieron una simbiosis de confort, practicidad y lujo imposibles de reunir de otra manera. La experiencia demostró que tomaron el camino acertado, ya que el actual Maxi difiere del anterior solamente en detalles de terminación y confort, además de una más completa selección de relaciones de caja, siempre de cinco marchas hacia adelante. También se ha nutrido la línea de colores de carrocería, de manera de combinar las máximas posibilidades de color de acuerdo con el gusto del cliente. Ya sabemos que no faltará aquel que guste del verde loro con motas naranja y techo violeta, pero eso es inevitable.



MINI-TURISMO

SAN PEDRO: VIGIA DEL



En una tranquila y pintoresca bahía, el más formidable complejo turístico de la costa ribereña. Camping, náutica y pesca. Y la acogida cordial de una ciudad en pleno desarrollo

San Pedro, ubicada sobre una tranquila bahía del río Paraná a sólo escasos kilómetros de Buenos Aires, y de Rosario, se ha transformado en el complejo turístico más importante de la ribera norte. En su ámbito tienen cabida: el autoturismo, el camping, la motonáutica, la pesca y el yachting, un verdadero "boom" quizá único en el país, si además tenemos en cuenta la cordial atención que se le brinda al viajero.

Daremos en apretada síntesis un detalle de las principales atracciones e instalaciones turísticas de la región:

Balnearios: Municipal, ubicado en la Av. Juan de Garay y Bottaro, acceso pavimentado con recorrido de línea de colectivos. Confitería, baños, con duchas; lavatorios y local de ventas de artículos de tocador, alquiler de mallas. Administración y destacamento policial. El balneario cuenta con una amplia playa y dársena náutica donde funcionan lanchas de excursión. Pro-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por NORBERTO ALVAREZ OJEA

PARANA

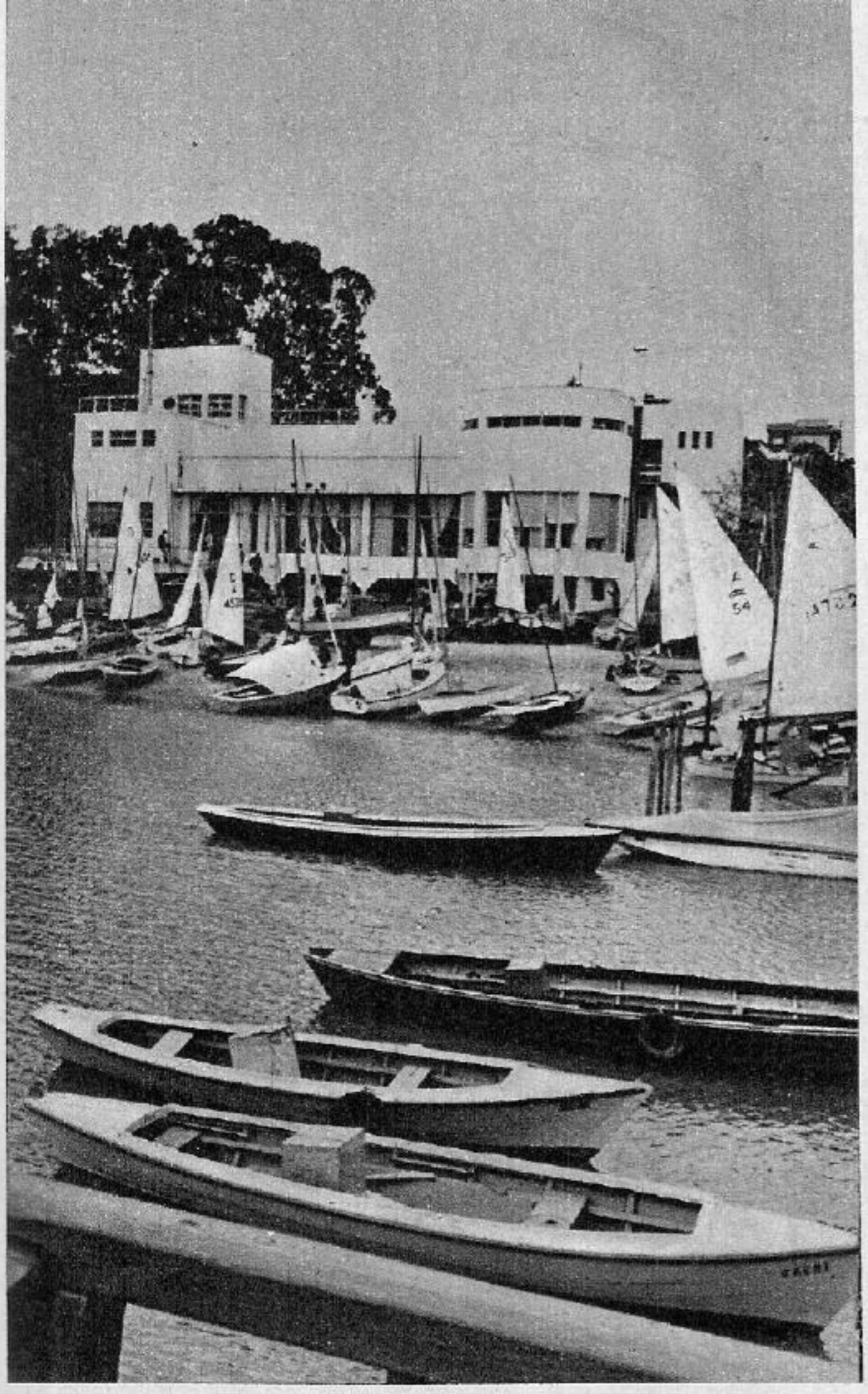


veeduría, quioscos de bebidas, cigarrillos, diarios, revistas y artículos fotográficos. La proveeduría abastece asimismo de los elementos indispensables para comer: carne, verdura, frutas, carbón, pan, salsas, facturas, empanadas, dulces, etc. Instalaciones para juegos infantiles: tobogán, hamacas, rueda giratoria, sube y baja. **Zona de camping:** frondosa arboleda que permite ubicar 250 carpas; bombas de agua potable, mesas y bancos, luz, parrillas distribuidas en la zona, estacionamiento para autos y escolleras para pesca.

"LA RUEDA", balneario del Automóvil Club San Pedro, ubicado en la Av. España y Rómulo Nahón. Acceso pavimentado, con recorrido de micros. **Instalaciones:** amplio restaurante, baños instalados, amplia playa y embarcadero para lancha de excursión. Quioscos varios, juegos infantiles. **Zona de camping:** excelente arboleda y estacionamiento.

PLAYAS DEL CLUB NAUTICO

→



ALGO PARA RECORDAR

En la zona de San Pedro se han desarrollado importantes hechos históricos, que tuvieron por escenario la ribera y pintorescas barrancas sobre el río.

No existe fecha cierta de la fundación de San Pedro, los datos a los cuales se puede tener acceso sólo permiten fijar como fecha de fundación el primer tercio del siglo XVIII. Como dato más antiguo puede mencionarse que en el Archivo de Indias figura en un informe fechado en 1723 el nombre de "Rincón de San Pedro de los Arrecifes". Otro dato histórico indica que San Pedro se formó hacia 1750, por la agrupación espontánea de algunos dispersos habitantes (indios y paisanos) alrededor del convento de frailes franciscanos establecidos en su barranca. La población rodea al denominado "Convento de Recolección", y en 1792 se cuentan ya 150 pobladores.

En 1840 desembarcan en San Pedro las tropas unitarias de Lavalle, en su campaña contra Rosas.

Pero muy cerca de la ciudad, en la "Vuelta de Obligado" se desarrolla unos de los episodios más destacados de la lucha por la soberanía nacional: el 18 de noviembre de 1845, una escuadra anglofrancesa compuesta por 11 buques trata de romper el bloqueo del río Paraná a cargo de lanchones amarrados con cadenas y apoyados por artillería costera, una defensa heroica a cargo de las tropas federales al mando del general Lucio Mansilla y del coronel Ramón Rodríguez. Durante casi 10 horas los defensores soportaron el fuego de más de 99 cañones de los buques enemigos, y finalmente al no poder forzar el bloqueo, los anglofranceses se retiraron derrotados. Dos veces fue rechazado asimismo el intento de desembarco de la infantería británica.

En el lugar que puede visitarse y que conserva sus rasgos característicos de la época de esos episodios, un monumento recuerda la heroica defensa.

La "Vuelta de Obligado" está situada a pocos kilómetros de la ciudad de San Pedro.

SAN PEDRO Y CLUB DE PESCADORES: se permite el acceso, previa gestión como socio transeúnte en las respectivas secretarías de los clubes, en especial a socios de otros clubes náuticos o de pescadores.

"LA ADELA", balneario ubicado sobre el riacho San Pedro, en la zona de Islas, con llegada por balsa.

Tarifas del camping Municipal: 4.— pesos por carpa y por día (hasta 4 personas); el excedente abonará el costo de la entrada general $ 1.— por persona los sábados, domingos y feriados, y $ 0,50 los días hábiles. El auto la misma tarifa que por persona.

Los demás campings precios ligeramente superiores, hay tarifas autorizadas colocadas en lugares visibles.

Otros sitios de interés. A los "náuticos" les interesará saber que el puerto de San Pedro está ubicado a una distancia de 280 kilómetros de Buenos Aires, y a 140 kilómetros del puerto de Rosario, con acceso al mismo por ruta Nacional 191 y en un futuro inmediato por ruta Provincial 99-1 pavimentada. Con respecto al calado del río Paraná, en relación al puerto de San Pedro, salvo Martín García, sus peores pasos se encuentran aguas arriba de San Pedro, lo que permite una vía navegable hasta su desembocadura en el Río de la Plata de 27 pies. Esta situación se verá aún más favorecida con la apertura del canal de Las Palmas, que permitirá que el puerto de San Pedro pueda operar en todo su trayecto hasta el río de La Plata con 30 pies de profundidad.

Las Islas Los Laureles, ubicadas en el riacho "Los Laureles" con salida a la altura del kilómetro 240. Su distancia al puerto de San Pedro es de 35 kilómetros, con acceso por agua y tierra por camino a partir del cruce del riacho Baradero en balsa. El camino mencionado está en construcción, con trabajos realizados por la Municipalidad de San Pedro, consistentes en abovedamiento y mejoras de pasos bajos. Realizado hasta la fecha 14 kilómetros. Zona apta para el camping y la pesca.

Isla Dos de Oros, está unida a la Isla Baradero, y se halla ubicada frente al canal de acceso al puerto de San Pedro. Apta también para la pesca y el camping. Todas las islas cercanas a San Pedro permiten la práctica de esos deportes.

Puerto Obligado, acceso al mismo por agua tomando el riacho San Pedro frente al balneario Municipal y saliendo a 5.000 metros aguas abajo de Puerto Obligado. Por tierra tomando camino desde calle Mitre y Juan B. Justo, por la ruta provincial 99-1. Distancia a Puerto Obligado, 14 kilómetros.

Hoteles y restaurantes. Los mejores hoteles de la ciudad, son el "Costa Azul", C. Pellegrini 75, tel. 6297; "San Pedro", R. Moreno 174, tel. 6249; "Marconi", B. Mitre 1199, tel. 342; "Residencial Armengol", Belgrano y Río Bamba, tel. 6167; "Hotel Comercio", Pellegrini 975, tel. 373 y "Residencial Belgrano", Belgrano 1550. Las tarifas actualizadas pueden consultarse en la Dirección Municipal de Turismo de San Pedro, o telefónicamente a cada establecimiento, solicitando asimismo la reserva correspondiente.

Entre los restaurantes de la ciudad mencionaremos: "La Victoria", Mitre 876; "Zapata Hermanos", Belgrano y Balcarce; "La Rueda", Avenida Costanera; "La Tranquera", 11 de setiembre y J. de Garay; "Cantina C. Náutico S. Pedro", Av. J. de Garay; y "Cantina C. de Pescadores", Av. J. de Garay.

Además para los que deseen hacer camping y comer al aire libre existen en la ciudad muchas y buenas proveedurías con todo lo necesario a precios normales.

HOJA DE RUTA

Km.	
0	Plaza del Congreso. Salir por la Av. Callao y Libertador hasta la Av. Gral. Paz y por ésta seguir hasta el Acceso Norte que se toma a la derecha en dirección a la Prov. de Bs. As. Por Acceso Norte seguir hasta el empalme con ruta 9 (Panamericana) que sale a la derecha.
101	Est. Shell, bar.
148,4	BARADERO. Todos los servicios. Restaurante, bar.
148,8	Est. Shell, gomería.
154	Río Tala. ACA, todos los servicios.
164	Acceso a SAN PEDRO, cruce con ruta 191. Se toma a la derecha (Aprox. 14 kilómetros). Todos los servicios.
164,4	POLICIA CAMINERA.
192	Est. Shell. "Las Bahamas", motel, bar, confitería.
221	Est. Shell, gomería.
229	SAN NICOLAS, todos los servicios. Restaurante, bar, confitería.
261	Pavón, rest. bar.
280	Est. Shell, gomería.
286	Est. Shell, gomería.
298,4	Acc. a ROSARIO.

AGRADECEMOS: A la Dirección de Geodesia, del MOP, de la Provincia de Buenos Aires, que nos facilitó su excelente cartografía actualizada para la publicación de la serie de notas de Turismo y Miniturismo de la zona. Hacemos extensivo ese agradecimiento a la Dirección de Turismo de la Provincia y en este caso particular a la Dirección Municipal de Turismo de San Pedro, por la información suministrada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una idea fresca:
Batido de Gancia!



UN VASO
DE AMERICANO GANCIA,



UN CHORRITO
DE JUGO DE LIMON,

UN POCO
DE HIELO MOLIDO...

Y VIVASE UN
BATIDO DE GANCIA
CON LIMON!

MARZO 1971

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

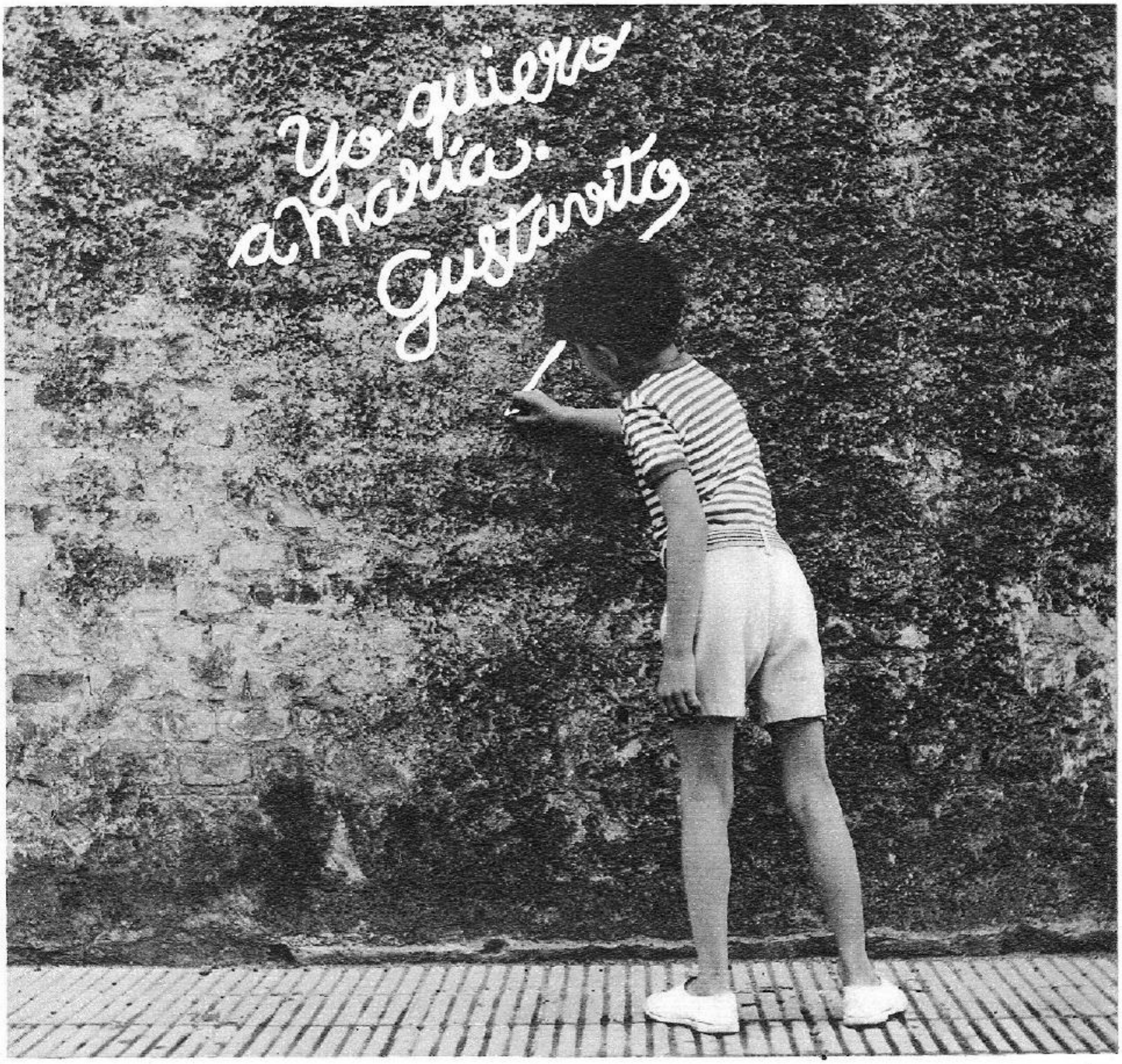
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CORSA

MARZO 1971

Marzo	5 al 7	San Juan - Coquimbo - San Juan	G-1 y 2
	6	G.P. de Sudáfrica en Kyalami	F-1
	14	Gualeguaychú	G-1
	14	Tucumán, circuito rutero	TC "A"
	20	12 Horas de Sebring	SP
	21	Comodoro Rivadavia	G-2
	21	Las Flores	F-4 y SP
	28	La Cumbre	TC "A"



La verdad se firma

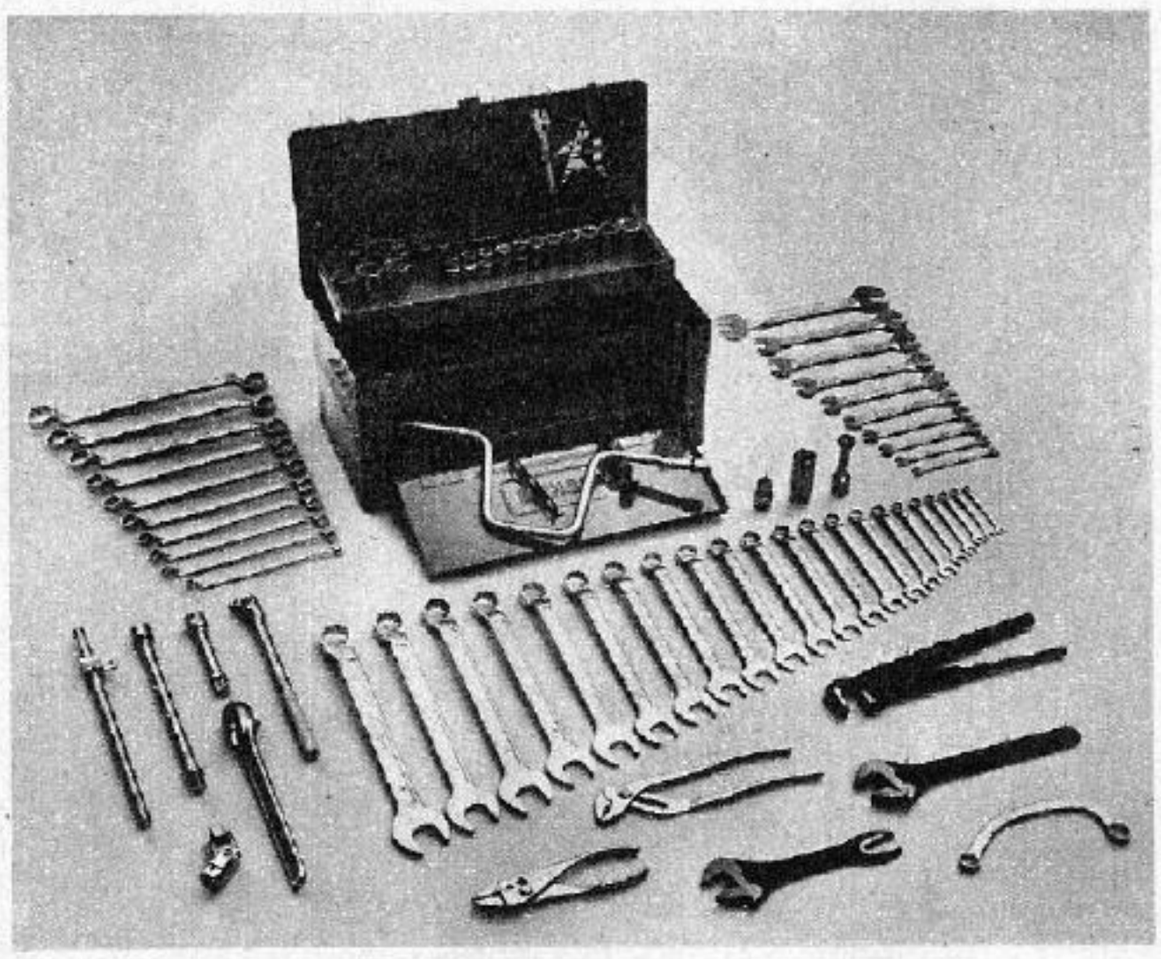
Firmar la verdad es una forma de anunciar . . . La mejor forma. Porque cuando un anuncio lleva el respaldo de una firma está creando una sana competencia para que mejores productos estén al alcance de todos, elevando los niveles de vida. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que cumplen esa función social. Empresas que anuncian la verdad y la firman . . . como firman este mensaje para usted, con augurios de prosperidad para 1971.

CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES

CA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa



Equipos BAHCO para el mecánico especializado. Venta en ferreterías, casas de repuestos y distribuidores oficiales. Bahco Sudamericana S.A.C.I., Av. del Libertador 8791, Tel. 782-8272 y 782-8378, Capital Federal.



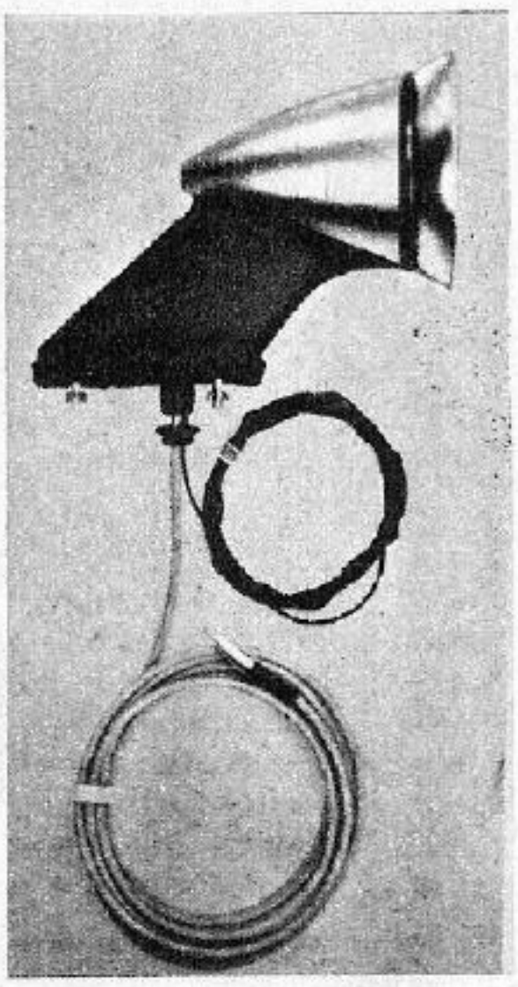
Asiento "Universal Anatómico", con mecanismo a cremalleras que permite su reclinación a voluntad hasta convertirse en cama, "LIN-TAP", Riglos 253/55, Capital Federal.



Revólver para guantera de automóvil, 5 tiros, $ 35.—; rifle automático con mira telescópica, $ 139,50, "LA TRIESTINA", Nazca 2489, Tel. 50-6803.



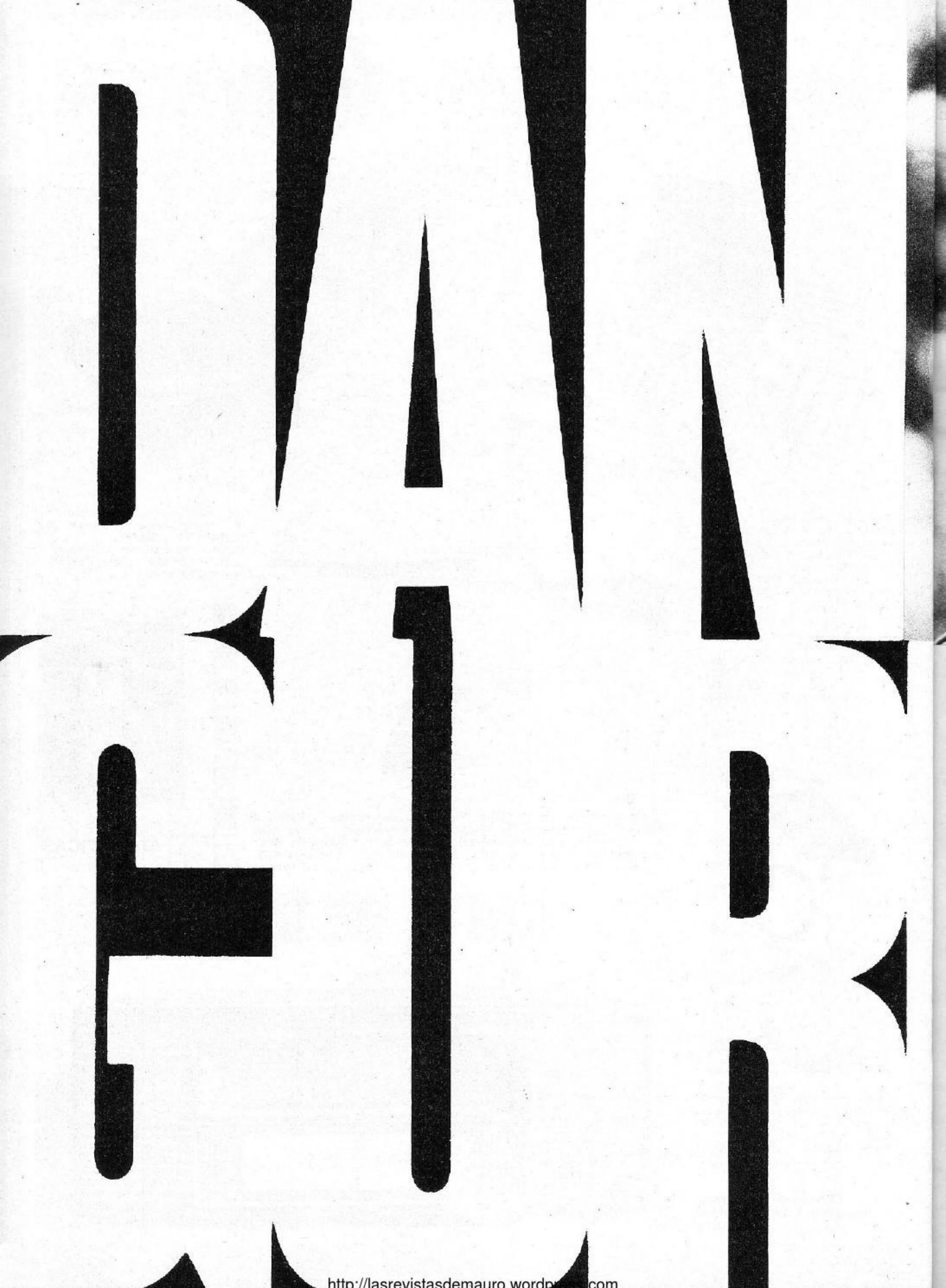
Nueva edición de la "Guía Hotelera y de Turismo" (hasta el momento dos tomos), playas atlánticas de la Argentina y "Si vas para Chile", con los circuitos turísticos del país hermano. Se vende en "kioskos" de la Av. de Mayo, $ 4.— cada tomo. Ediciones GHT, Bmé. Mitre 1225, 7º Piso, Of. 708, Tel. 45-7319, Capital Federal.



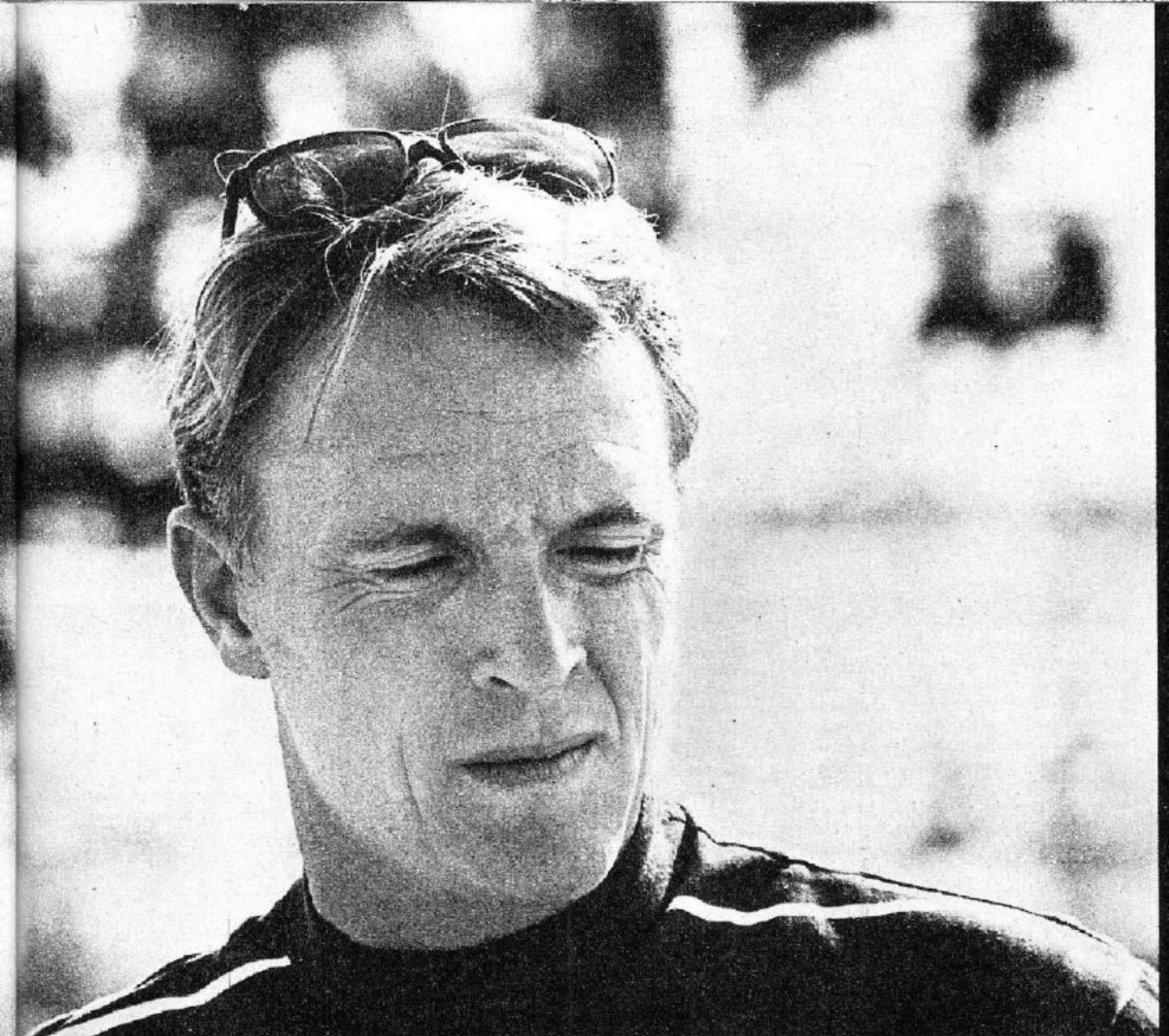
Antena para autorradio que se coloca en el espejo retrovisor, para 6 ó 12 volts. Cía. Electrónica del Plata S.A., Perú 263, Capital Federal.



Auto-stereo "KENIA" para magazines. En agencias Kenia autorizadas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

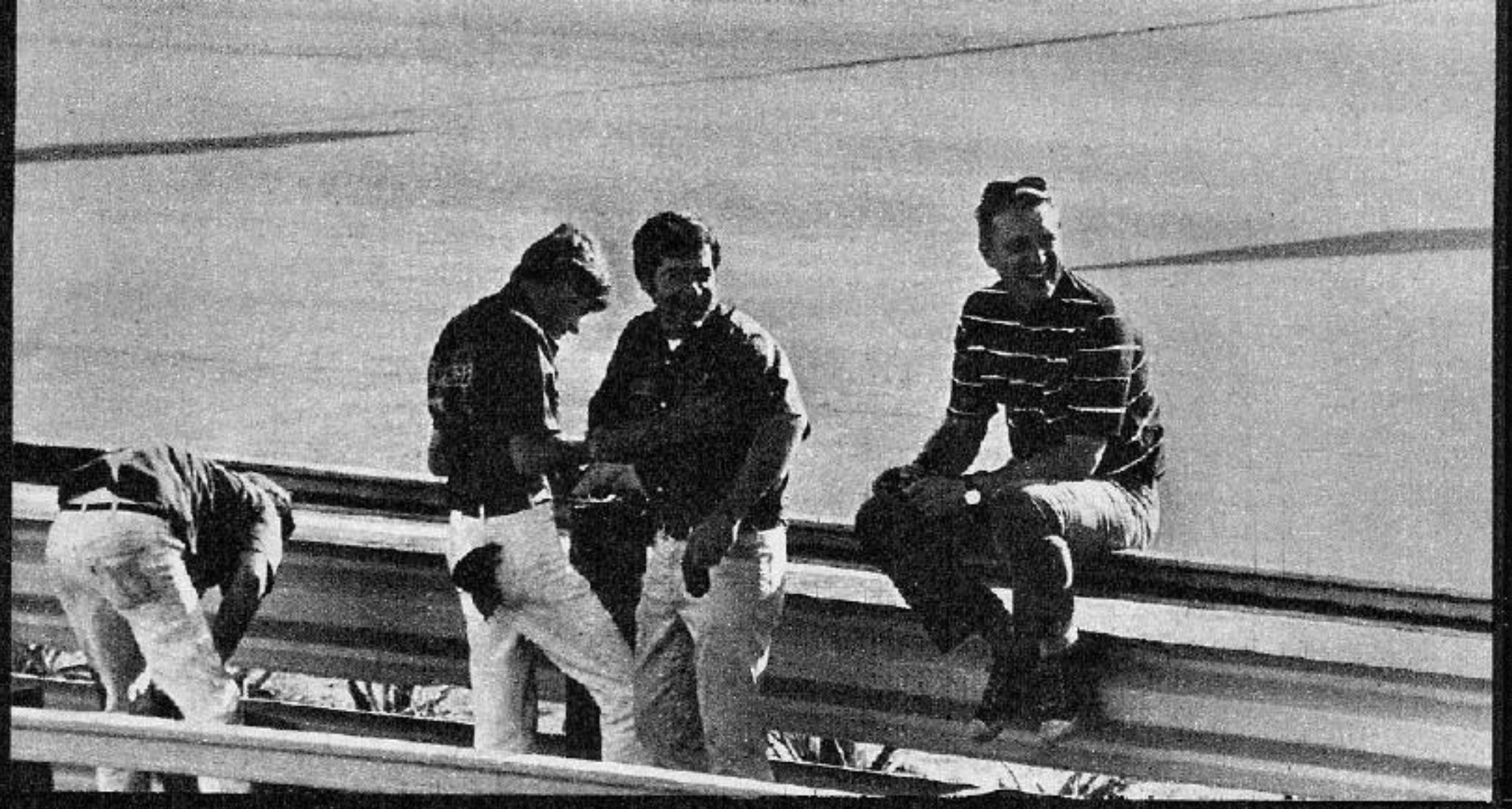


El piloto norteamericano más completo de todas las épocas ya se ha retirado de la faz activa del automovilismo, pero continúa como constructor de sus famosos Eagle. Una charla en los boxes nos permite conocer más directamente a una de las grandes figuras del automovilismo mundial

TW

HOY

DAN GURNEY HOY



La gente de Rafaela está muy bien informada de quién es quién en el USAC, y aunque las pronunciaciones no lleguen a ser del todo correctas, cualquier persona de la tribuna conoce los nombres de los hombres de punta y, acostumbrada a ver autos veloces y de los otros, discierne con claridad sobre cuáles son las mejores máquinas.

Sin embargo, entre el maremágnum de chasis offset, carrocerías filetcadas, cowboys de buzo antiflama y gorditos pelados a la americana, se distingue un hombre que pertenece a ambos mundos, y que tanto se ha lucido en dos ambientes tan diferentes que aunque no hiciera nada más de ahora en adelante ya sería una parte imborrable de la historia del Campeonato Mundial de Conductores y de Indianápolis y el Championship Trail.

No es difícil darse cuenta de que este hombre es Dan Gurney, un americano que fue embajador del automovilismo de su país por todo el mundo, un verdadero experto en cualquier tipo de conducción, un constructor de real valía que ha conseguido muchos éxitos en ese campo, aun cuando sus autos no ganaron todas las carreras que deberían, y también un visionario hasta el punto de que él fue quien revolucionó Indianápolis sacudiendo todos los esquemas constructivos de la década pasada al lograr que Ford y Lotus unieran fuerzas para derrotar al viejo, inamovible "roadster" en su propio terreno, dando lugar a una nueva generación de máquinas, constructores y pilotos que son los que hoy brillan en Indy, en Rafaela y en una cantidad de circuitos americanos que son cada día más lógicos. Conductor de Ferrari, Porsche, Maserati, BRM, Brabham, McLaren y de su propia marca Eagle en Europa, no todos saben cuál es el currículum de Gurney en Estados Unidos, y no está de más repasarlo antes de entablar el diálogo. Para hacerlo más breve evitaremos tocar su primera etapa, previa a Europa, ya que lo anterior sólo tiene valor de aprendizaje.

En 1962 la firma John Zink, de Tulsa, Oklahoma, intentó la fabricación de una máquina con motor atrás, parecida a un F-1 pero algo más gorda y larga para albergar una turbina. Por entonces la turbina no sólo no estaba a la altura de las que casi ganan en 1967 y '68, sino que eran bastante difíciles de manejar por lo complicado de su funcionamiento, y lo que hacía falta no era un "zapato pesado" que estrellara tantos dólares contra un paredón, sino un hombre paciente, estudioso, sereno y a la vez veloz y efectivo; en pocas palabras, un piloto de Grand Prix: Dan Gurney.

Dan siempre tuvo el infantil berretín de todo pibe yanqui: "Cuando sea grande voy a ser corredor y voy a correr en Indianápolis"; ya era grande y corredor de los buenos y pudo ir a correr a Indianápolis, pero el Zink Special, a pesar de los desvelos con que había sido hecho, era un tronco inmanejable. De todos modos él ya estaba allí, y aunque a un roadster no se iba a subir ni mamado, por lo menos se apresló a mirar el espectáculo unos días antes de partir para Mónaco. Sin embargo, el destino estaba sellado y al final correría en la prueba. Mickey Thompson había construido un chasis bastante bueno, sobre apuntes de autos europeos; le había puesto un motor Buick a popa y rogaba a los santos del cielo que aquella turbina explotara para poder ofrecerle su auto a Dan, quien, luego de aceptar, el día de la carrera cumplió una labor destacable hasta la mitad de la prueba, en que abandonó cuando su chance comenzaba a ser más firme para acomodarse bien en la clasificación final. Enloquecido por la experiencia, ahí no más comenzó su cruzada de rebelión contra lo antiguo, entusiasmando a Ford, que recién se lanzaba a las carreras, y a Lotus, que hasta entonces no tenía un motor apropiado para iniciar la aventura, a que se unieran a cambio de un precio bastante lógico: un lugar en el equipo.

La presentación de los "Lotus powered by Ford", con el motor varillero del Fairlane de entonces produjo hilaridad por su tamaño y características, pero la historia que sigue es demasiado conocida para que se vuelva a contar: en 1965 Jim Clark daba fin a toda una era, demostrando su verdad después de dos años de tentativas malogradas.

Gurney nunca tuvo suerte en Indy, por lo menos en lo que se refiere a ganar, pero obtuvo dos segundos puestos y un tercero en los últimos años, y sus chasis siempre fueron efectivos en esa pista, aunque las circunstancias permitieran que sólo una vez lograran triunfar, en manos de Bobby Unser, en 1968. Ahora, retirado de la actividad conductiva, el constructor Gurney apela nuevamente al manejo del mayor de los Unser para intentar un nuevo campeonato. Los chasis Eagle no tienen una denominación conocida, pero se pueden identificar por su año de fabricación; el primer modelo es el correspondiente a los años '66 y '67, el segundo a 1968, el tercero al '69, el cuarto al año pasado, y el que nos visita es la última versión modificada del modelo '70, de toda una generación de águilas que parten del diseño original concebido por Len Terry, el mismo diseñador del Lotus con que Clark ganó en 1965. Dan ganó casi todas las carreras de circuitos sinuosos que hizo el USAC en los últimos años, y a pesar de las terribles luchas que entabló con Andretti, Clark, Hill, Foyt, los Unser y otros, siempre logró prevalecer sobre todos en circuitos como Riverside o Mosport. En Riverside ganó, además, cinco carreras de 500 millas de stock cars en siete años, logrando que las "Motor Trend 500" fueran bautizadas por el público como las "Dan Gurney 500".

Este sucinto repaso, referido por él mismo, hubiera sido muy largo de relatar en forma de diálogo, pero ahora pasaremos a él, cuando relatemos lo que actualmente hace.

DAN GURNEY EN RAFAELA

Sentado en el box, descalzo como un chico, su rostro sonriente desmiente a gritos sus cuarenta años; todo su aspecto es igual al del muchacho que en 1958 apuntó sus ojos hacia Europa y sólo el par de kilos de más que da la tranquilidad indica que se ha retirado del automovilismo activo para pasar al menos riesgoso papel de dueño de una fábrica de autos de carrera y jefe del equipo oficial de su propia marca.

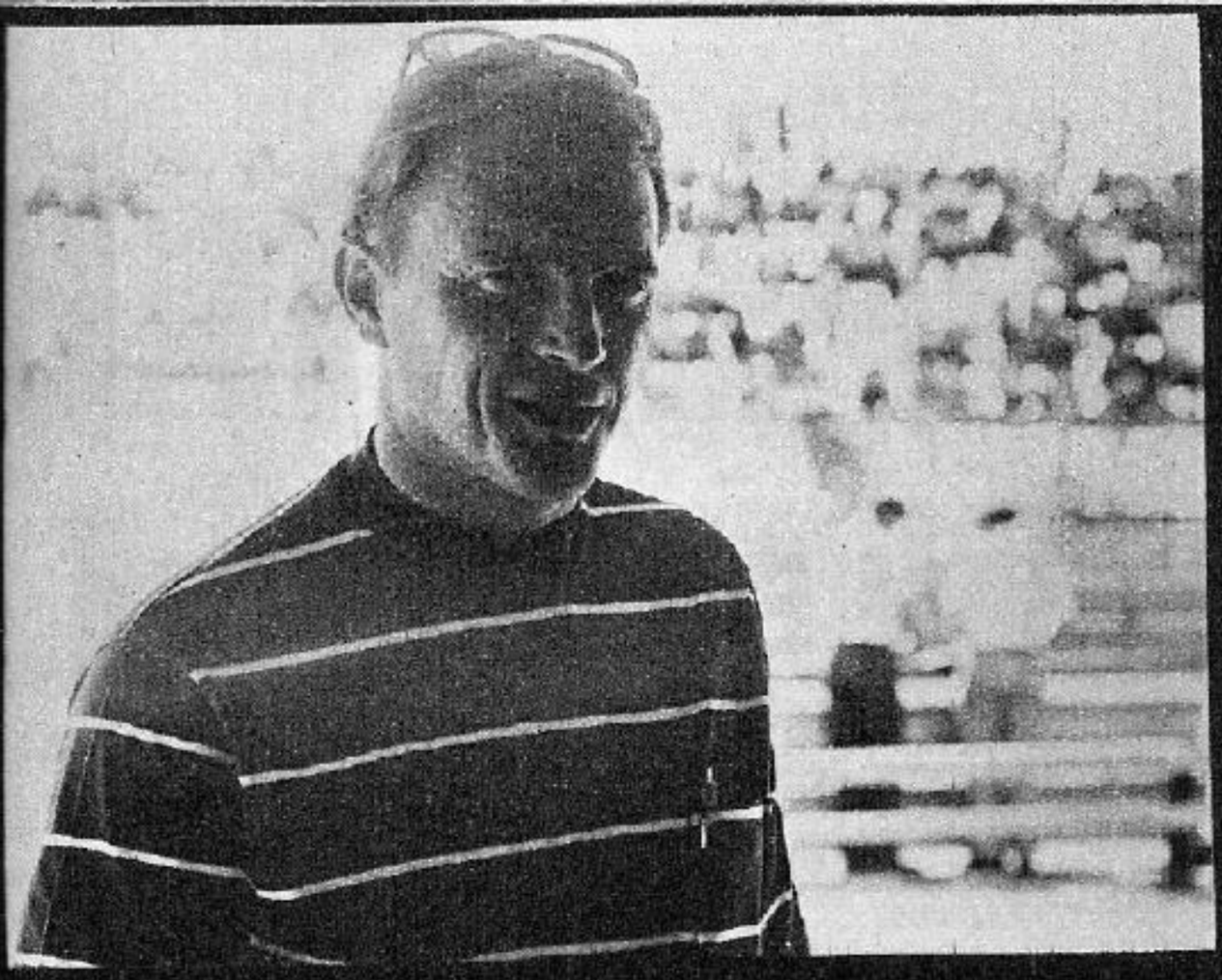
—¿Por qué dejaste de correr en F-1?

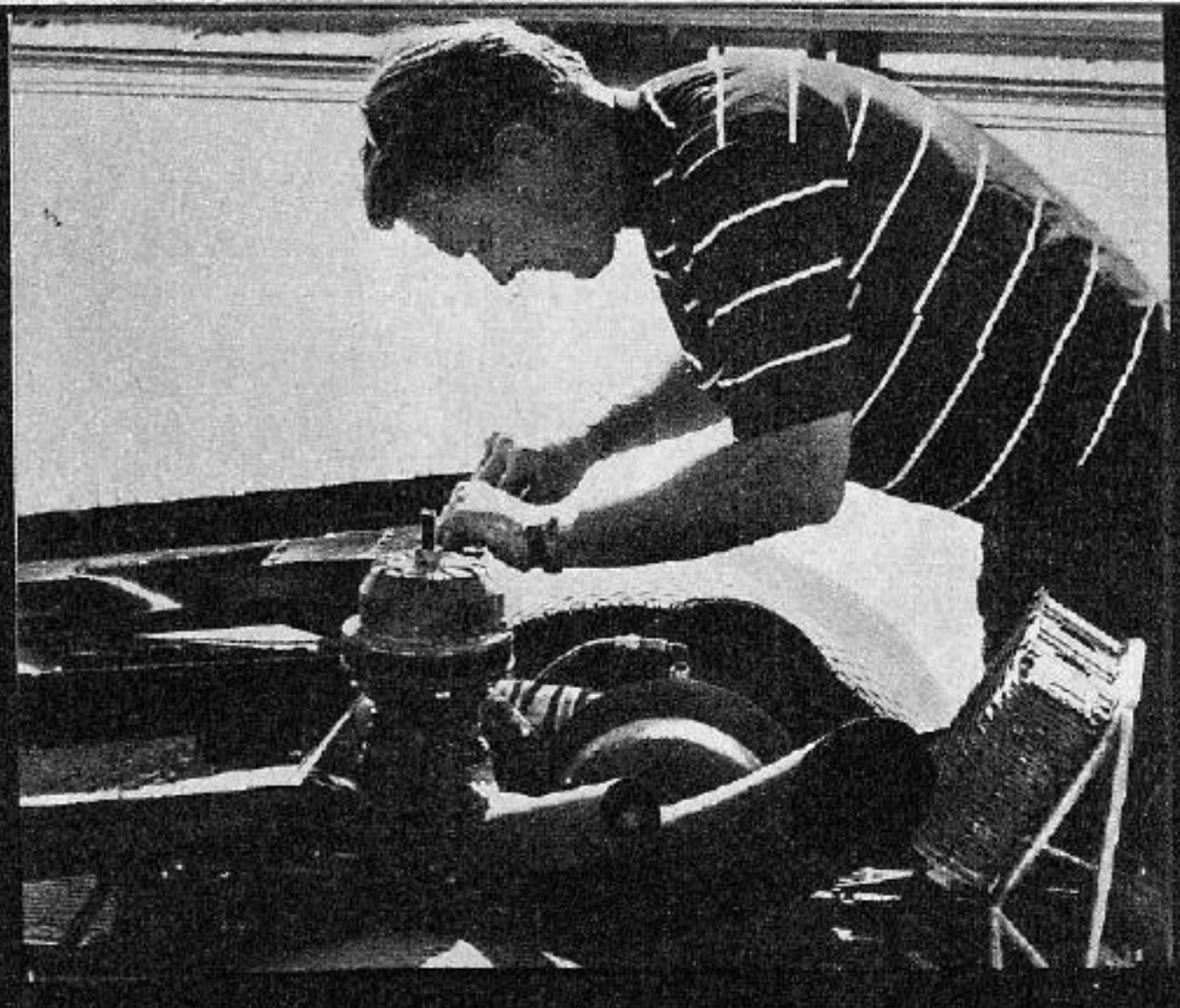
—Bueno, resulta que para hacer un auto de F-1 y mantenerlo permanentemente competitivo hace falta mucho dinero, y en los Estados Unidos es muy difícil conseguir dinero para correr en una especialidad que no da muchas posibilidades de aprovechar en publicidad todo lo invertido. Mientras pude mantuve mi auto de F-1 con lo que me dejaba de ganancia la venta y atención de autos tipo Indy, que dan mucho más económicamente, pero llega un momento en que las cosas se ponen críticas y hay que llegar a un alto en la marcha. Por otra parte, siempre anduve en muy buenas relaciones con McLaren Cars. Era muy amigo de Bruce, siempre nos ayudábamos en todo lo que podíamos y sigo siendo amigo de Denny Hulme, a quien nunca le ha faltado un auto mío para correr las 500 Millas. Corrí con él un par de carreras en la CanAm y las gané, y también empecé a correr en F-1 con un McLaren que me quedaba chico por todos lados, hasta que me entregaran uno nuevo que me estaban haciendo a medida, pero una serie de planteos de las marcas subsidiarias con las que tenía contratos firmados para carreras nacionales me hicieron problemas que yo no esperaba por estas participaciones que trasgredían, de alguna manera, un par de cláusulas, y dado que se me cerraban todos los caminos para intentar cerrar mi carrera internacional con alguna satisfacción más, opté por retirarme. Así es, estoy definitivamente retirado.

—Si tuvieras oportunidad, ¿harías un nuevo team de Eagles de F-1 para dar a correr a pilotos más jóvenes? ¿Está eso en tus planes para el futuro?

—Por supuesto que si pudiera hacerlo dalo por descontado que lo haría, pero eso no está en mis planes. Quiero decir que mientras yo esté vivo siempre voy a tener en mente hacer un auto americano de F-1 que les gane a los europeos, y si puedo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





ayudar a un americano a que sea campeón del mundo, lo voy a hacer en la medida de mis últimas posibilidades para que logre lo que yo quise ser y no pude. Ahora, en cuanto a que no está en mis planes, me refiero a que los planes no son los deseos. Uno planea cosas con referencias de tiempo y posibilidades, y las desea sin pensar en las obligaciones a las que está atado, trasportándose a un plano en el que las dificultades no existen.

—¿Qué opinas de tus pilotos? ¿Qué tal son en la especialidad? ¿Podrían andar bien en F-1?

—Epa, pará un poquito, de a una por vez. Mis pilotos son muy buenos. Bobby Unser es de lo mejor que se pueda pedir en el USAC; con su hermano anda muy parejo, y eso es decir que actualmente son los dos mejores sin poder hacer una distinción entre ambos. Va a correr para mí todo el año, y espero que con mucho éxito. En este tipo de circuitos es muy, pero muy bueno, diría óptimo. Swede Savage es un muchacho que potencialmente puede llegar a mucho, pero todavía está en el camino de hacerlo. En TransAm anda muy fuerte, en cambio en monopostos no está definitivamente afianzado. Hasta ahora ha corrido sólo seis carreras, y salvo Indianápolis, ésta es la primera vez que anda en una pista tan veloz, porque por lo general lo hice correr en circuitos trabados. Swede no está todavía definido, acaso podría llegar a andar muy bien en F-1. Bobby, en cambio, ya es muy grande, tiene sólo un par de años menos que yo, y aunque le sobran condiciones sería un desperdicio que corriera en F-1, donde todavía tendría que adaptarse, mientras que en el USAC ya es una figura de primerísimo orden y puede ganar dinero y carreras en las últimas etapas de su carrera de conductor.

—¿Por qué motivo cambiaste del Ford al Offenhauser como motor para tus autos?

—Porque antes corría con motores de block de serie, y como no daban mucho resultado tenía que elegir entre los dos que ofrecen la posibilidad del turbo. Me pareció que era mejor el Offenhauser...

—Sin embargo, te alejaste de Ford en forma total y repentina...

—Sí... Pero no porque tuviera problemas con el producto en sí ni con toda la gente, sino con algunos directivos, que ya me tenían cansado con pretensiones absurdas. Cuando uno se da cuenta de que han olvidado todo lo que uno ha hecho por la marca a causa de un problema pasajero, es mejor irse antes de seguir en ese tren de cosas.

—¿Piensas hacer autos nuevos para las próximas 500 de Indy?

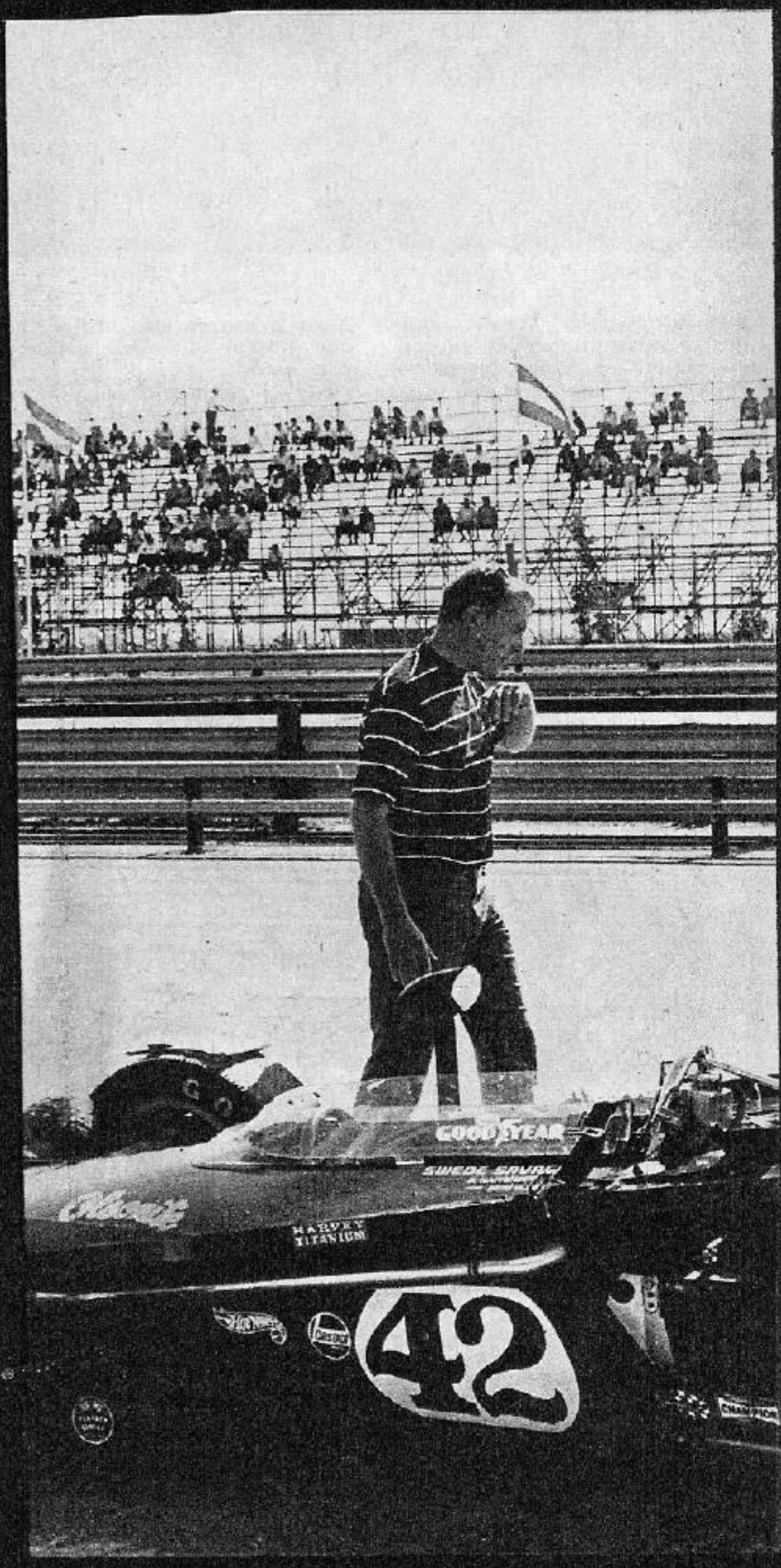
—Bueno, posiblemente sí, aunque no nuevos conceptos, sino una copia modificada de éstos, que andan muy bien. La diferencia radicaría en que todo sería nuevo, sin el traqueteo de todo un año de carreras. Estos son los modelos de 1970, pero mirándolos ahora no parece que fueran los mismos que corrieron en mayo, porque la carrocería cambió totalmente e incluso los hace parecer más largos, cuando en realidad tienen la misma distancia entre ejes que cualquier auto del USAC, unas 96 a 96,5 pulgadas.

—¿Te parece que, con el tiempo, si estos autos siguen viniendo a Rafaela, hará falta hacerlos de alguna manera, en mayor o menor grado, diferentes de los de Indianápolis para que mejoren su performance?

—Por el momento me parece que no. Por lo que llevo visto, salvo adecuar las geometrías de suspensión, alguna sutileza aerodinámica y un buen estudio de neumáticos, no hace falta hacer nada que no sea lo que se usa en Indy habitualmente...

—¡¡Dan, Dan, Bobby acaba de girar en 59s6!! ¡¡Eso es... (279 km y fracción)... millas por hora!!

La palmada de Gurney da por finalizado el reportaje por lesiones varias en omóplatos, costillas y columnita vertebral hecha pomada. Dan ya es un "retirado", como él mismo lo dijo, pero eligió muy bien su sucesor. Hasta el momento de este reportaje las águilas azules tienen no sólo el record absoluto en Rafaela sino también el altísimo honor de ser las primeras en bajar, en el autódromo rafaelino, el record absoluto del viejo mito del automovilismo americano: Indianápolis.





UN H

Osvaldo Bessia vive su presente en el equipo de F. 2 del ACA, pero busca imperiosamente un futuro potente, profesional y veloz: F. 1 y S. P. son las metas

Osvaldo Bessia, casado, dos hijos, actual piloto del equipo del Automóvil Club Argentino en Fórmula Dos atraviesa una etapa decisiva en su vida de corredor de autos. Su puesto en el equipo del ACA lo satisface plenamente, pero quiere buscar otros horizontes, otras fórmulas más potentes y profesionales. Sus miras están puestas en la Fórmula Uno y en Sport Prototipos.

"Yo quisiera correr en otras categorías además de la Fórmula Dos. Me gustaría sentarme en un Fórmula Uno y poder demostrar que puedo andar muy bien. Pero lo que pasa es que llegar a eso es muy difícil, hay que buscar y saber venderse muy bien."

Por el momento su plan de trabajo está resuelto a través del equipo del ACA. Junto al Chango Fernandino y Rubén Bulla forman un trío de gente joven, de amigos, de gente que busca su futuro.

"En el equipo del ACA estoy comodísimo. Tengo dos compañeros de equipo que son muy buenos muchachos y tanto los mecánicos como los directivos son gente activa, macanuda y trabajadora al máximo. El equipo tiene una fórmula muy sencilla para ganar: compañerismo y trabajo, porque aunque muchos crean que todo es cuestión de dinero están equivocados. El trabajo y la unión son fundamentales en un buen equipo."

Los primeros pasos en el automovilismo los vivió Osvaldo Bessia a bordo de una cupé De Carlo 700 con la cual ganó muchísimas carreras y le sirvió como trampolín a su primer monoplaza: un Crespi Fórmula 4. **"Yo siempre trabajé en el auto de carrera. Cuando corría con la cupé y cuando después pasé al Fórmula Cuatro yo estaba trabajando todo el día para poder correr el domingo. Era una época bárbara, pero también fue una época demasiado dura."**

De los años de lírico, Osvaldo Bessia guarda un gran recuerdo de un hombre que lo ayudó, que compartió con él momentos duros, que supo estar a su lado en triunfos y en derrotas.

"Con Raulito Kissling somos muy amigos. Hemos vivido momentos buenos y malos, pero creo que si me tuvieran que poner frente a una elección en la que haya que decidir sobre quiénes son los mejores pilotos argentinos, inmediatamente lo nombraría a Raúl, independientemente de la amistad que



Arriba, izquierda: Osvaldo Bessia, el hombre que espera una oportunidad.

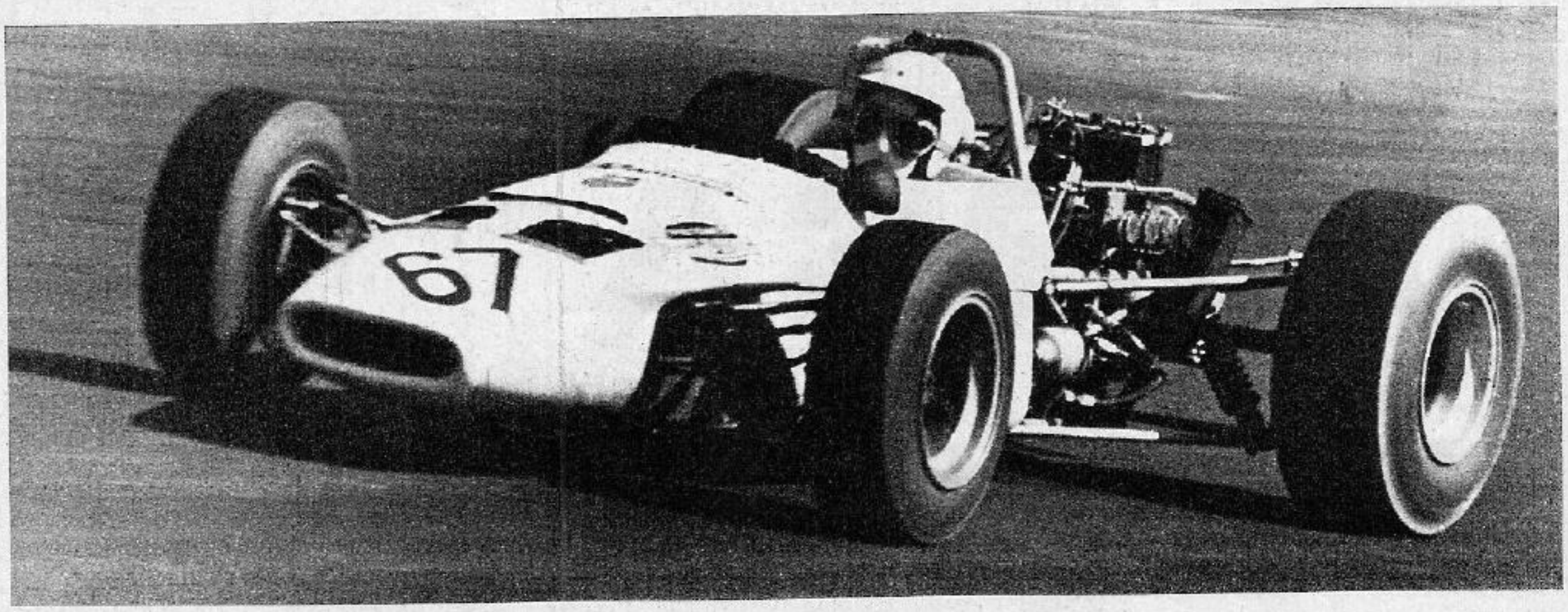
Arriba, derecha: Fórmula Dos del ACA: Está cómodo y le gusta la categoría.

Abajo, izquierda: Con la vieja cupé De Carlo: Muchos triunfos y gran aprendizaje.

Abajo, derecha: Bessia y Bulla, junto a Fernandino, puntales del equipo F. 2.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OMBRE CON FUTURO



me une desde siempre. Me acuerdo que una vez fuimos a correr una carrera con el Fórmula Dos y ya estábamos tocando fondo con la plata. Larga la carrera y cuando faltaban dos vueltas, veo que el auto entra con el motor andando a los boxes. Imaginate la desesperación mía. Cuando el auto para, Raúl me dice: «No te preocupés, Osvaldo, entramos cuartos, porque al quinto le saqué tres vueltas y faltan dos para que termine la carrera, cobramos 250.000 pesos de todas maneras y no terminamos rompiendo el motor». ¿Te das cuenta: Raúl corría y encima pensaba en la plata que íbamos a necesitar para poder seguir corriendo. Además, manejando es cosa seria. ¡Lástima que haya tenido ese accidente!"

Mientras Osvaldo Bessia (a) "Klear" sigue pensando en cómo debe hacer para conseguir un Fórmula Uno o un SP, también piensa en su presente. En los primeros días de abril saldrá rumbo a Brasil para correr en dos fechas de Fórmula Dos que se organizan en San Pablo, en el autódromo de Interlagos. Para esa oportunidad, Osvaldo Bessia tiene pensado todo:

"Cuando me dijeron que íbamos a correr a Brasil, empecé a pensar y a informarme sobre el asunto. Vos sabés que yo nunca me había fijado en lo que representa el automovilismo para el Brasil, y cuando me enteré me dieron unas ganas bárbaras de ir. Hay carreras todos los domingos, hay profesionales en todas las categorías, es bárbaro. Te puedo asegurar que me gustaría estar corriendo en Brasil. Para las carreras que vamos a correr con el equipo del ACA tengo pensado alquilarme un auto de turismo o si puedo algún auto de Fórmula Ford y dar vueltas y vueltas a Interlagos. Sé que es un circuito muy trabado y difícil, pero creo que con paciencia y método se lo puede llegar a conocer bastante bien."

El Campeón Argentino de Fórmula Dos tiene sus planes. Quiere correr en Fórmula Dos, está cómodo en el equipo del ACA y piensa tentar suerte en Fórmula Uno y Sport Prototipos. Lo único que le hace falta a Osvaldo Bessia para poder llegar a lo que desea es que alguien le tire una mano, que alguien piense en él.

Osvaldo Bessia enfrenta el futuro; lo enfrenta con la decisión de la juventud y con la sapiencia de quien sabe manejar y cree firmemente en su capacidad.



GRAN PREMIO DE TURISMO 1971:

CORSA

PROPONE, EL

A.C.A.

DISPONE





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una tarde nos juntamos, discutimos, desplegamos un mapa sobre un escritorio y empezamos a garabatear un trazado que consideramos ideal para el GP de Turismo 1971. Así nació un GP de seis etapas y 6.625 kilómetros de recorrido por la zona norte, centro y sur del país. Una carrera larga, difícil y que será discutible, pero que seguimos defendiendo porque consideramos que así debe ser el GP. Las opiniones de quienes están en el tema y son sus protagonistas. Les presentamos "nuestro" Gran Premio

Hace ya dos años que en los Grandes Premios organizados por el Automóvil Club Argentino el periodismo en general —salvo excepciones— se precipita, hacha en mano, a destruir los planteos que habían llevado al A.C.A. a hacer el GP por zonas inhóspitas, malos caminos y cabeceras de etapas que no podían albergar el millar de personas que de un día para otro debían hospedarse. De esos argumentos, de esas críticas hubo algunas lógicas y otras que no lo fueron tanto, pero en términos generales el A.C.A. supo reconocer tiempo más tarde (aunque no pública-

→

Abajo izquierda:
Si se corren en Europa todos los fines de semana rallies donde se maneja durante un día o dos sin interrupciones... ¿por qué nosotros no podemos manejar doce horas seguidas? Que monten faros y a correr de noche...

GRAN PREMIO DE TURISMO 1971:



mente) que se habían equivocado y que los que esgrimieron el hacha no estaban tan errados.

Pero el tema no es sólo destruir porque sí, sino dar soluciones. El A.C.A., hace unas semanas, prometió dar a conocer el recorrido del Gran Premio de Turismo 1971 antes de que el mes de marzo finalizara para que de esa manera los equipos y fábricas europeos puedan planear las cosas con tiempo y venir a competir con nuestra industria en las "pampas salvajes". Sencillamente, el A. C. A. hará lo que hace años tendría que haber hecho y el GP, hoy, sería una prueba de fama mundial como estuvo a punto de serlo allá por el '64. Por esta causa y considerando el semifracaso de los GP's del '69 y del '70 en lo que se refiere a cantidad de inscriptos y al poco eco que tuvo en el público en general, el A.C.A. recapacitó, replanteó y renovó sus esquemas para esta nueva edición que comenzará a fines de noviembre de este año.

Todo esto nos parece muy bien; además —aunque parezca insolente— nos sentimos satisfechos de que nuestros puntos de vista y nuestras críticas no hayan caído en saco roto; de lo que se desprende que criticar con altura y argumentos válidos es algo positivo y aprovechable. Es por eso que uno de esos días que algunos llaman "reuniones de redacción" y nosotros preferimos llamar "tardes de fraseos", nos juntamos con un mapa de la Argentina y trazamos el recorrido de lo que tendría que ser el Gran Premio "tipo" a nuestro humilde entender. Con una vigencia de por lo menos cinco años para que los extranjeros hagan la ruta una vez y después se olviden por un lustro en el caso de que quieran volver y para que los locales no tengan que perder más tiempo del que deben.

Por supuesto para hacerlo tu-

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hasta 1966 el Gran Premio se largó de noche. ¿Por qué no volver a lo mismo si ésos fueron sus mejores momentos?

...y los uruguayos con su Saab o los chilenos con sus Morris y los peruanos con sus Escort.

...Y que vengan los Lancia Fulvia oficiales...





LOS CORREDORES OPINAN

OSVALDO LOPEZ

"Me gusta muchísimo el G.P. que proponen ustedes. Balancea perfectamente las tres zonas importantes del país: el centro, el norte y el sur. Además no me parece excesivamente largo y tiene la gran ventaja de combinar zonas montañosas con tramos de alta velocidad. Me gusta mucho, ¡Ojalá se haga así!

Por mi parte voy a correr en Turismo Nacional con un Peugeot 504 ya que considero que va a ser mucho más divertido y barato que el Grupo 2.

Para el Gran Premio que proponen ustedes, les voy a hacer dos sugerencias: la primera es que debido a que se van a anotar 400 autos, y el 80 % van a ser de Turismo Nacional, sería muy interesante que el A.C.A. prevea ya la posibilidad de ubicar cada tantos kilómetros un puesto oficial de abastecimiento (puede ser una estación de servicio del club) y que además cuente con dos o tres mecánicos, un equipo de soldadura y un compresor. Por otra parte estoy pensando que sería sensacional volver a largar el G.P. de Turismo desde el A.C.A., en Buenos Aires. ¡Mirá, te puedo asegurar que si largamos del A.C.A. va a haber 100 autos más que si largamos de Chivilcoy!"

FRANCISCO MAYORGA

"Me parece sensacional, porque todos los que quieran correr van a poder inscribirse en Turismo Nacional, gastar poco y conocer la mayor parte del país. ¡Te das cuenta la importancia que tiene el hecho de que haya 400 autos en la largada y que por lo menos 200 lleguen a San Juan! Son 200 topos que conocieron una gran parte del país. Y después quedan los que siguen para el sur y van a conocer Bariloche, Comodoro...

Te aclaro, sin embargo, que en Grupo 2 va a ser casi prohibitivo correr porque te va a salir un montón de plata. Por eso yo voy a correr en Turismo Nacional con el 504. Creo que me voy a divertir más y voy a tener menos problemas.

Pero creo que al G.P. le van a tener que poner una cláusula que otorgue (de acuerdo al recorrido propuesto por ustedes) 7 horas de reparación en total, para que todos los particulares que corran puedan tener oportunidad de arreglar el auto en debida forma y con tiempo. También creo que el ACA tendría que poner abastecimientos para los que corran en Grupo 1 (más que nada) porque creo que va a ser gente de menores recursos y que no van a poder disponer de auxilios en todas las etapas.

ROSMALDO VISINTINI

"Estoy en un 100 % de acuerdo con ustedes. Me parece un Gran Premio sensacional. Yo voy a correr con Grupo Dos y por supuesto con el Auto-Unión. En general estoy con ese Gran Premio aunque piense que se puede ir por el camino de tierra en lugar de agarrar la ruta 9 en la segunda etapa. De esa forma sería más larga y más divertida. A mí no me molesta manejar durante 14 horas seguidas y creo que el Gran Premio es eso, esfuerzo y sacrificio. Hay que largarlo desde el Automóvil Club en caravana así la gente puede vivir el Gran Premio más de cerca. Insisto... me parece bárbaro. ¡Que se haga!".

ALFREDO CARBALLO

"¡Por fin el Gran Premio volverá a ser lo que era antes! ¡La propuesta de CORSA me parece perfecta! Te puedo asegurar que en Turismo Nacional solamente se van a inscribir como 300 autos. Nosotros que corremos rally en la Argentina estamos acostumbrados a que sea muy pesada la carrera. Yo opino que los 6000 kms se tendrán que hacer en 6 días y que en la 1ª y 2ª etapa el tiempo de reparación no tendría que pasar de la media hora. En las otras etapas daría una hora de tiempo. Espero que se hagan eco de la propuesta porque es la única manera de que el GP vuelva a ser el mismo de antes. Yo, particularmente, voy a correr en Turismo Nacional con el Fiat 1600 berlina. El Grupo 2 va a ser internacional y me parece bien que esa categoría sea así para que los grandes equipos argentinos luchen con las fábricas del mundo". La idea de largarlo desde el ACA me parece muy bien porque es lo clásico y la mejor forma de empezar el G.P. Si todos los que vamos a correr nos reunimos y nos hacemos la promesa de no romper la caravana hasta Chivilcoy, además de las penalizaciones lógicas que habría, va a ser un espectáculo sensacional".

MARIO VESSURI

"Muy bueno el recorrido, sobre todo por dos razones fundamentales: el trazado está perfectamente balanceado y tiene un poco de todo, montaña, etapas veloces, etc. y además porque por las rutas utilizadas veo que no habrá tapones de tierra, problema fundamental de todos los Grandes Premios. Auguro que en este Gran Premio —si se hace— habrá cualquier cantidad de inscriptos por su semejanza al antiguo y siempre ponderado Gran Premio que iba al norte. Este me gusta más porque toca distintas zonas del país. Las etapas son largas y ahí está lo lindo y si hay que correr de noche, se corre de noche y listo... para eso se inventaron los faros en los automóviles, ¡caramba!..."

RUBEN ALONSO

"Pese a que llevamos las de perder, porque corremos con autos chicos y menos veloces, pienso personalmente que este Gran Premio es muy interesante. A mí me gusta, puede que haya quienes piensen que es demasiado largo, que van a correr de noche pero eso es parte de un Gran Premio. Si se hace un solo GP por año, incluso se puede hacer más largo que éste que ustedes proponen. Habrá que tener cuidado con el reglamento... A los Grupo Dos habría que darles media hora por etapa para reparar y a los Turismo Nacional una hora. De esa forma se va a evitar que los G-2 vayan con 13:1 de compresión como si fueran a correr en un circuito y el que vaya con todo que se quede tirado en el camino... Les repito, a mí me gusta mucho.

GRAN PREMIO DE TURISMO 1971:

Los Grupo Uno o Turismo Nacional tendrán que luchar más aún contra el reloj, pero gastarán menos pesos. Con los G-2 sumarán seguramente más de trescientos inscriptos.

vimos en cuenta algunas normas inamovibles, como por ejemplo: el GP '71 debe pasar por Comodoro Rivadavia (probablemente por imposición de YPF como patrocinador); tener entre 6.000 y 7.000 kilómetros de recorrido total y estar dividido en por lo menos seis etapas. Tomando esto como base y considerando que el recorrido del que la Oficina de Carreras del A.C.A. —según trascendió— está preparando tenía como cabeceras a Chivilcoy, Mendoza, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Gallegos, Ushuaia entre otras; CORSA hizo "su" Gran Premio con la esperanza de que el organizador lo estudie, lo analice y vea las posibilidades que existen de hacerlo. Pese a todo, por lo conversado y trascendido, sabemos que es factible si se quiere, ya que nada de lo propuesto va en contra de la lógica.

NUESTRO RECORRIDO

Partiendo de Chivilcoy como comienzo efectivo de la etapa inicial lo ideal sería llevarlos a Villa Carlos Paz. Pero previamente hacer un parque cerrado en Buenos Aires (podría ser el Regimiento Nº 1 de Palermo) y una largada simbólica desde el A.C.A. como se hizo hasta 1965, que bien organizada en nada afectaría el tránsito de la ciudad, mucho menos considerando que se haría a medianoche (o sea a la cero hora del miércoles 24 de noviembre). De esa manera todos los aficionados de la Capital y Gran Buenos Aires podrían tomar contacto en forma directa con el GP y de allí resurgiría nuevamente el interés por una carrera que en estos últimos años anduvo de mal en peor. Sabemos que el A.C.A. tiene los medios para lograr una organización perfecta aunque al día siguiente reciba diez carnet de socios rotos por afiliados intransigentes. El A.C.A. no puede tener problemas en conseguir el permiso de la Intendencia, conseguir la colaboración del Cuerpo de Tránsito, ni para reglamentar en forma drástica que si un auto pasa a su antecesor —pues la caravana tendría que ir en orden numérico— porque le agarra el ataque de hipoglucemia a su piloto, este sea penado con 30 minutos de recargo en la primera etapa. Lo que queremos decir es que el A.C.A. lo puede todo y volver a tener trescientos autos alineados sobre la avenida del Libertador sería sensacional, inclusive desde el punto de vista promocional de la entidad.

Una vez que la caravana esté en marcha, la ruta a seguir sería la Panamericana hasta el cruce a Pilar, de allí a Luján y luego la ruta a Chivilcoy donde pueden llegar alrededor de las dos de la mañana. Y a las 3.00 la bajada de bandera efectiva para el primero y así sucesivamente al resto de los pilotos. De Chivilcoy por 9 de Julio, a la derecha y rumbo a Junín siguiendo por la 7 hasta Rufino y Laboulaye. Vicuña Mackenna a la derecha rumbo a Río Cuarto, toda la parte de Dique los Molinos hasta Alta Gracia y empalmar la 38, doblar a la derecha y tomar por La Calera, Villa Allende, hacer el Pan de Azúcar y volver por Cosquín hasta Carlos Paz. El kilometraje aproximado sería el siguiente:

Localidad	Parcial	Total
9 de Julio	104	104
Rufino	317	421
Vicuña Mackena	170	591
Río Cuarto (neutralización	90	681
Alta Gracia	189	870
Villa Carlos Paz (por Pan de Azúcar)	95	984

La segunda etapa sería un tramo veloz y bastante fácil. Desde Villa Carlos Paz se tomaría por la 38 rumbo a La Cumbre, allí a la derecha para Jesús María pasando por Ascochinga y haciendo el tramo de sinuoso veloz y después tomar la ruta 9 rumbo a Santiago del Estero pasando por Villa General Mitre, Ojo de Agua y Termas de Río Hondo hasta llegar a Tucumán. Perfectos caminos y pocos kilómetros, una etapa fácil. El kilometraje del segundo tramo, siempre en forma aproximada ya que fue desglosada de un mapa caminero con Kms. parciales, sería éste:

Localidad	Parcial	Total
La Cumbre	60	60
Jesús María	57	117
Villa General Mitre	33	150
Villa de María	97	247
Villa Ojo de Agua	45	292
Santiago del Estero (neutralización)	215	507
Termas de Río Hondo	80	587
San Miguel de Tucumán	90	677

Con la tercera etapa comenzaría la serie de tramos difíciles y de etapas largas que es lo que de ahora en más debe caracterizar al GP. Pues poco a poco hay que llevar al GP al estilo rally europeo y paulatinamente educar a nuestros pilotos a ello. Correr doce horas seguidas no mata a nadie aunque se llegue de noche. De Tucumán bajarían a San Juan por Acheral y doblando a la derecha para entrar en el camino a Tafí del Valle, Amaichá, Punta de Balasto, Minas Capillitas (como en los ya lejanos Grandes Premios pero en sentido inverso) Belén, Famatina, Chilecito, hacer la Cuesta de Miranda y después por Villa Unión y Jáchal llegando a San Juan.



Localidad	Parcial	Total
Acheral	57	57
Tafí del Valle	59	116
Amaichá del Valle	58	174
Santa María	22	196
Punta de Balasto	34	230
Capillitas	49	279
Andalgalá	50	329
Belén	85	414
Tinogasta	83	497
Famatina	117	614
Chilecito	28	642
Nonogasta	16	658
Villa Unión	113	771
Jáchal	162	933
San Juan	158	1091

Ya la cuarta sería como para enloquecer a Björn Waldegaard o a Timo Makinen. **¡1441 kilómetros!** El mayor esfuerzo y el segundo gran filtro de este Gran Premio Tipo. Todo por la ruta 40 hasta llegar a San Martín de los Andes y por allí tomar el Camino de los Siete Lagos rumbo a Bariloche. Una etapa dura muy larga, que exigirá al máximo a pilotos y autos, tanto a los de Grupo Dos como a los de Turismo Nacional. Pero sin duda alguna, allí está la gracia y el verdadero sentido del Gran Premio.

Localidad	Parcial	Total
Mendoza (neutralización)	166	166
Tunuyán	92	258
San Carlos	24	282
El Sosneado	170	452
Malargüe	70	522
Bardas Blancas	44	566
Buta-Ranquil	189	755
Zapala (neutralización)	255	1010
San Martín de los Andes	258	1268
San Carlos de Bariloche	173	1441

El quinto tramo uniría Bariloche con Comodoro Rivadavia con un tramo montañoso hasta Esquel y luego a la izquierda hasta Comodoro Rivadavia por caminos de ripio que ya se usaron en el GP de 1969.

Localidad	Parcial	Total
Villa Mascardi	37	37
El Bolsón	108	145
Epuyén	42	187
El Rincón	38	225
Leleque	50	275
Esquel (neutralización)	89	364
Tecka	102	466
Río Senguerr	207	693
Río Mayo	90	783
Pampa del Castillo	197	980
Comodoro Rivadavia	51	1031

Y el último tramo puede parecer a muchos inventado por Drácula, pero sólo debido a su extensión ya que los caminos se encuentran en perfecto estado. 1.401 kilómetros son muchos para final de un Gran Premio, pero todo es cuestión de mentalidad, de encarar el GP como lo que realmente debe ser. Punto de llegada en Azul.

Localidad	Parcial	Total
Pampa de Salamanca	77	77
Uzcudúm	162	239
Trelew (neutralización)	118	357
Puerto Madryn	77	434
San Antonio Oeste	253	687
General Conesa	99	786
Río Colorado	142	928
Bahía Blanca (neutralización)	172	1100
Tornquist	67	1167
Azul	234	1401

EL MITO DE LAS DISTANCIAS, LA NOCHE Y OTRAS YERBAS

Uno de los puntos en que se pueden basar las resistencias a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



adoptar nuestro proyecto de Gran Premio de Turismo, aparte de las implicancias comerciales y políticas que pudiera haber, la constituye el remanido y gastado estribillo de que "las distancias son muy largas, que vamos a tener que correr de noche, que vamos a vivir 15 ó 16 horas arriba del coche, que patatín, que patatán..."

Y nosotros pensamos cuando escuchamos el estribillo: La Argentina es uno de los pocos países del mundo (junto a Perú) que tienen una carrera en ruta, de velocidad y resistencia, para autos de Turismo. Entonces hay que empezar a pensar que si tenemos una carrera casi única en el mundo, no hay que estancarse en el recorrido de siempre y tampoco hay que modificar tan radicalmente el trazado como para que los pilotos deban dormir en la plaza de algún pueblo, o que se los mande por rutas imposibles o por caminos extranjeros y desconocidos. Debemos contribuir todos a que este Gran Premio evolucione y se racionalice a través de la opinión de todos los que tienen algo que ver con el automovilismo. Y al hablar de evolución tenemos que hablar de actualización y de cambios de esquemas. Por ejemplo, el de las distancias largas y de la posibilidad de que los autos chicos deban correr algún tramo en la penumbra de la noche. ¿Nos olvidamos acaso que en 1952, el Gran Premio de TC tuvo una primera etapa que fue desde Buenos Aires a Mendoza por Bahía Blanca? ¿Y que la segunda fue de Mendoza a Catamarca? ¿O que la última fue desde Catamarca a Buenos Aires de un solo tirón? ¿Y que Rosendo Hernández, su ganador, debió cumplir los 4.100 km en 33h de carrera a 123,210 km/h de promedio? Entonces podemos afirmar que con las etapas largas, de 1.400 o menos, no inventamos nada nuevo, sino que al contrario aplicamos a los autos modernos prácticas que para aquellos autos hechos a pulmón eran dignas de fakires; pero que hoy día en relación a la evolución misma de los autos son simplemente viajes turísticos veloces.

Y tampoco tenemos que olvidar que desde hace muchos años se disputa en nuestro país una actividad automovilística llamada rally, en la cual, el problema de las distancias, de las etapas nocturnas, de las horas al volante, son parte integrante e indispensable del juego. Un ejemplo: El Rally Primavera del CAR y del Avellaneda tuvo una primera etapa que se largó desde Buenos Aires a las 0 h para llegar a San Juan a las 18 hs lo que equivale a 18 horas de carrera (¡Para el puntero!) Ahora bien, los punteros pudieron descansar solo 7 horas en San Juan, porque a las 2 de la mañana del otro día largaron hacia Catamarca para retornar a San Juan a las 18 h, o sea 16 horas de carrera; y para terminar, al otro día una prueba de circuito en el Zonda completó el recorrido del rally. ¡Qué tal!

Y como éste tenemos mil ejemplos más, remitiéndonos a Grandes Premios o a rally. Y todo esto nos lleva a pensar que las grandes distancias son justamente la salsa del GP, donde las fábricas podrán probar sus autos en recorridos exigentes y donde los particulares podrán sacarse el gusto de correr en autos standard y de paso conocer el país. Y si el tema de la oscuridad es determinante para la no realización de un GP, podemos también elevar muchos ejemplos, tanto en nuestro país como en el extranjero. Montecarlo, Copa de los Alpes, Tour de Córcega, Tour de France, Londres-Sydney, Londres-México, etc.... Y finalmente, creemos que si los retrasados van a llegar de noche no hay nada mejor que equipar a sus autos con buenos faros y a otra cosa.

LAS SEIS CABECERAS Y EL RECORRIDO TOTAL

24-11-71	PRIMERA ETAPA: Chivilcoy-Villa Carlos Paz ...	984 km
26-11-71	SEGUNDA ETAPA: Villa Carlos Paz-Tucumán ...	677 km
28-11-71	TERCERA ETAPA: Tucumán-San Juan	1091 km
30-11-71	CUARTA ETAPA: San Juan-Bariloche	1441 km
2-12-71	QUINTA ETAPA: Bariloche-Comodoro Rivadavia	1031 km
4-12-71	SEXTA ETAPA: Comodoro Rivadavia-Azul	1401 km
	TOTAL DEL RECORRIDO	6625 km

IME

INSTITUTO DE MECANICA ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos

Inscribase

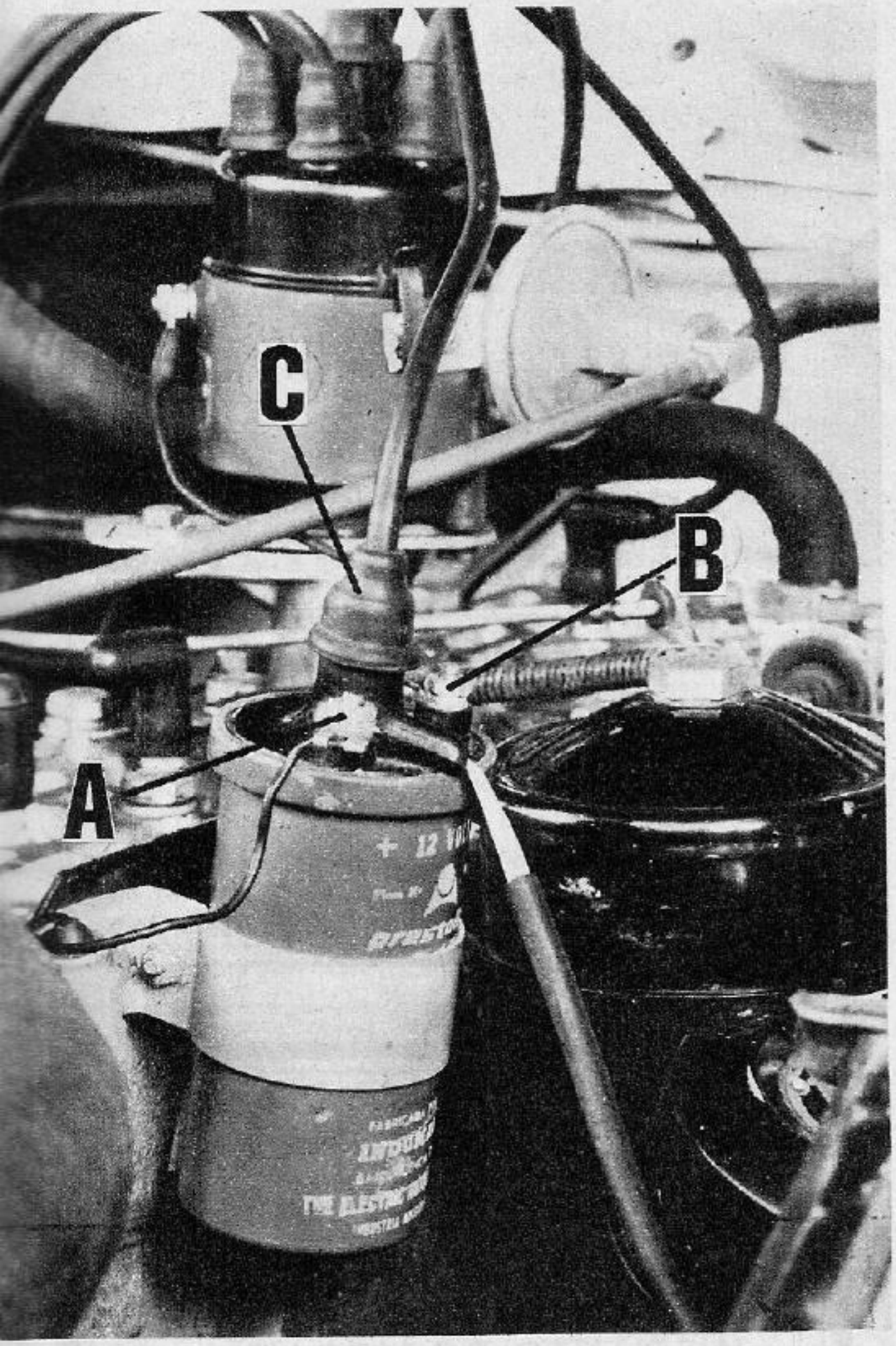
IME

NUEVA DIRECCION:

M. R. Trelles 2349 - Capital T. E. 58 - 8110

(A 1 cuadra de Av. San Martín y Ionte)

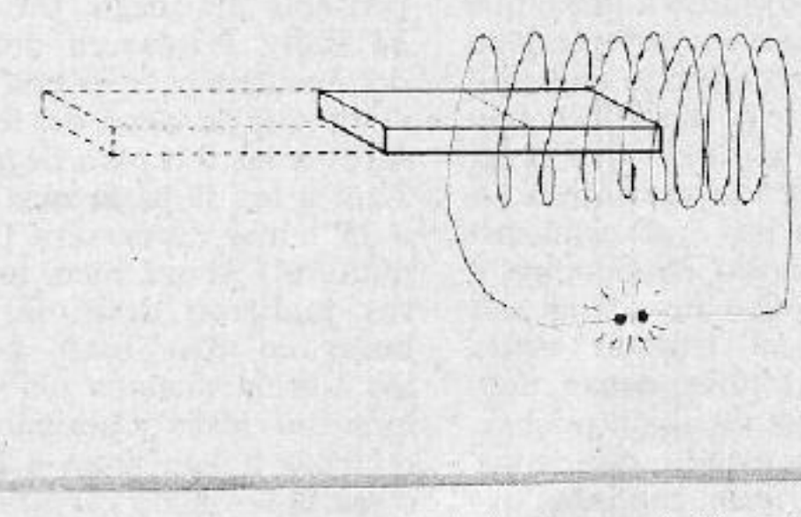
"LA CHIS



Bobina de encendido tal como la podemos ver en nuestro motor. Los bornes A y B corresponden al circuito primario y van a la batería y a los platinos respectivamente. El cable C pertenece al circuito secundario, de alto voltaje. Este circuito secundario también se cierra con la conexión a masa que logra la abrazadera que sujeta la bobina.



El trozo de hierro dulce "envuelto" en la bobina por la cual circula la corriente de la batería. Al conjunto de trozo de hierro y bobina por la cual circule corriente lo llamamos electroimán.



Metemos y sacamos un imán del interior de una bobina y cada vez que lo hacemos la bobina genera una tensión de voltaje proporcional al número de vueltas que tenga la bobina.

Básicamente conocemos la batería, luces, bocina y limpiaparabrisas como integrantes principales —no todos— del sistema eléctrico del automóvil. El sistema de encendido lo asociamos con bobina, distribuidor y bujías, pero casi nunca encontramos una relación más o menos clara entre estos dos sistemas que, por ser ambos alimentados por la misma fuente, nos llevan por fuerza a la única batería que equipa nuestro coche.

Como la batería es de bajo número de volts (6 ó 12), necesariamente tiene que haber un "truco" para que por el cablerío negro y grueso de las bujías circulen miles de ellos. Por referencias de "gente que sabe" o por algún estudio particular sabemos que la bobina es la encargada de trasformar los 6 ó 12 volts de la batería en los 15.000 ó 25.000 volts aproximadamente que hacen saltar la chispa entre los electrodos de las bujías. Ahora, cómo lo hace, eso ya no lo tenemos bien claro o, directamente, ignoramos totalmente. Pongámonos los guardapolvos y dirijámonos a la escuela.

Hay dos principios de física que debemos conocer para llegar a comprender el porqué de esta maravillosa chispa. Más tarde, relacionándolos entre sí y aplicándolos a los elementos del sistema eléctrico de nuestro coche lo veremos más claro.

El primero dice que un trozo de hierro dulce rodeado por una bobina de cable conducto por el cual circula una corriente eléctrica adquiere propiedades magnéticas. Es decir que a ese conjunto del trozo de hierro dulce y la bobina lo llamaremos electroimán (fig. 1). Deben tener en cuenta que el electroimán conserva sus propiedades magnéticas siempre y cuando circule corriente por ese doble cable que rodea, en forma de bobina, al trozo de hierro dulce.

El segundo de estos principios que debemos conocer dice que si introducimos o quitamos un imán del interior de una bobina de cable conductor, esta bobina genera una tensión eléctrica cada vez que efectuamos el movimiento de meter o sacar el imán (fig. 2). Aunque no es importante para el estudio básico que estamos siguiendo, sepamos que a mayor número de vueltas que tenga la bobina, mayor será el voltaje generado cada vez que metamos o saquemos el imán.

Ahora sí, conociendo ya estos dos principios básicos, podemos situarnos en los elementos del sistema de encendido de nuestro motor y desenmascarar "la chispa de la vida".

UNA BOBINA QUE SON DOS

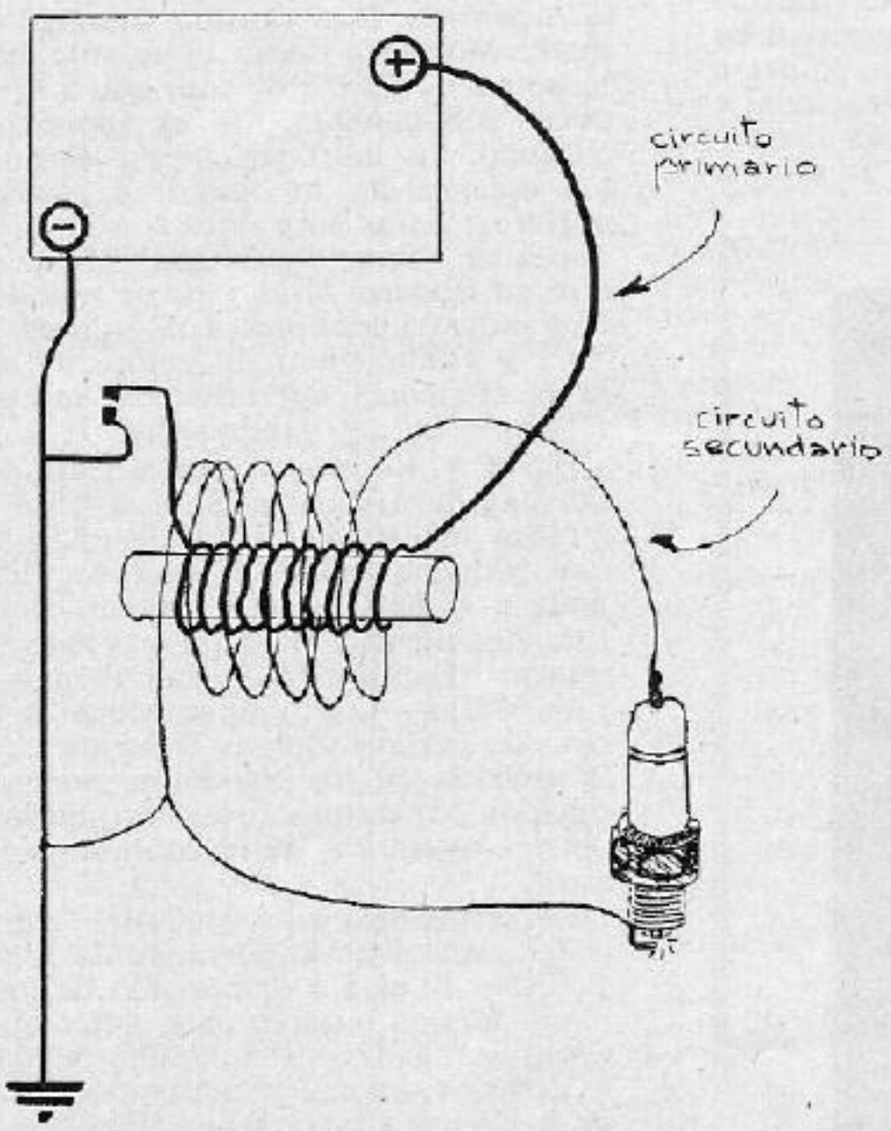
La bobina de encendido tiene cinco centímetros de diámetro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

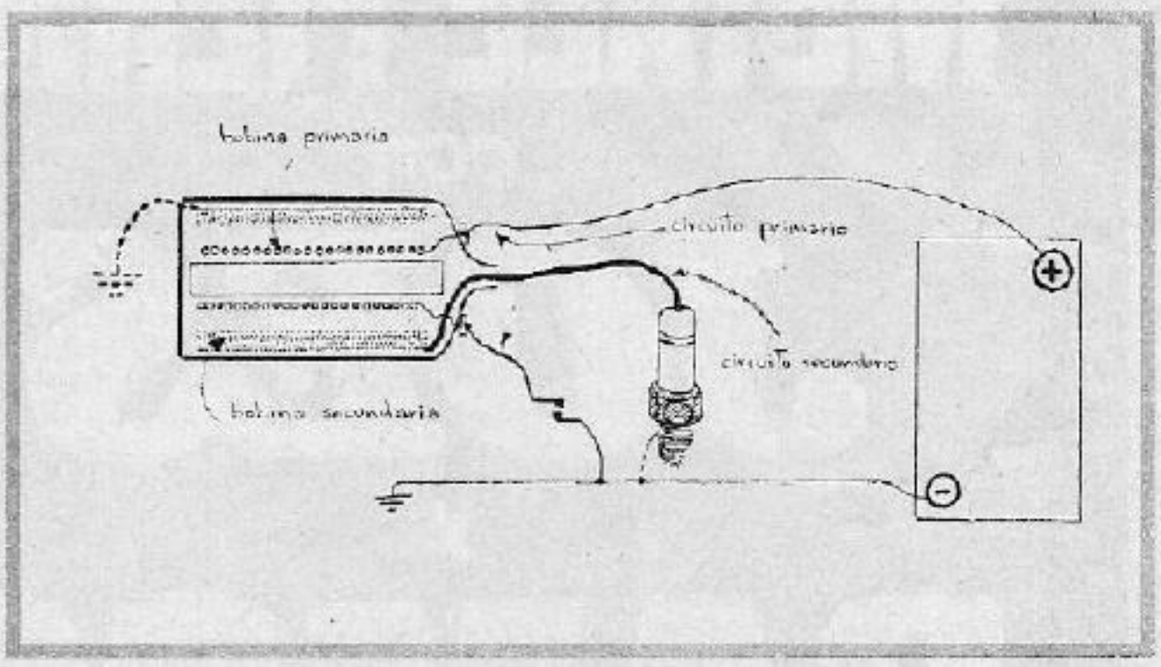
Por ALEJANDRO M. CIANCAGLINI

...SPA DE LA VIDA"

Puede ser una gaseosa, pero la que hoy nos ocupa es la que se produce entre los electrodos de las bujías. ¿De dónde viene? ¿Cómo nace? ¿De dónde sacan ese tremendo voltaje que precisan? Veamos la explicación técnica



Esquemáticamente representados los circuitos primario y secundario. Vemos que el extremo de la bobina primaria que debe ir al polo negativo se ve interrumpido por el ruptor que todos conocemos por "platinos". Este es el caso del polo negativo a masa, y vemos que uno de los extremos de la bobina secundaria también va a masa.



Corte de la bobina de encendido donde se puede apreciar el núcleo central de hierro dulce para el electroimán, la bobina primaria y, más en la periferia, la bobina secundaria de mayor número de vueltas. La bobina primaria lleva uno de sus extremos conectado al positivo de la batería y el otro, platinos de por medio, al negativo de la misma. Los extremos de la bobina secundaria van uno a las bujías y el otro a masa. Por más que en el gráfico figuren "dos masas" (la del negativo de la batería y la de uno de los extremos de la bobina secundaria) recuerden que masa, como la madre, hay una sola. Se las ha representado por separado para no complicar el trazado del circuito. Como corresponde.

aproximadamente. En la periferia de la cara superior vemos fijados dos cablecitos en bornes separados. Del centro mismo vemos que parte un cable de mayor diámetro que los otros dos. Veamos cuál es la función de cada uno de estos cables que vemos en la bobina.

Habíamos hablado de la necesidad de introducir o sacar un imán del interior de una bobina para que se produjese la tensión eléctrica. Ahora bien, ya sabrán que en el interior de la bobina de encendido de que hablábamos en el párrafo anterior se encuentra, ¡oh increíble paradoja!, una bobina. Pero, ¿cómo haremos para estar poniendo o sacando un imán del interior de esta bobina cada vez que precisemos la chispa? El imán bien puede ser un electroimán y de esa forma, en vez de molestarnos en introducir o quitarlo, le hacemos circular corriente eléctrica o dejamos de hacerlo cada vez que queremos que se produzca la tensión. Y de eso se encarga el ruptor, más conocido por platinos. Es el vulgo interruptor de corriente del circuito que alimenta la bobina del electroimán con la batería. Pero de este sujeto y demás componentes del distribuidor nos ocuparemos en otra nota. Por ahora limitémonos a esclarecer el porqué de la chispa, sin complicarnos con la distribución de la misma. Y a esta altura de la clase podemos hacer un repaso de lo que llevamos visto.

Vemos que en realidad no es una bobina sino dos, aunque una de éstas sólo cumple la función de otorgarle propiedades magnéticas a un trozo de hierro que se halla en su interior. A esta bobina del electroimán la llamamos bobina primaria. Y también llamamos circuito primario al que la alimenta con los 6 ó 12 volts de la batería (fig. 3). Además ya saben que los platinos tienen la función de cortar o dejar paso a la corriente de este circuito primario. La segunda bobina, que llamamos bobina secundaria, es la que genera la corriente eléctrica de alto voltaje cada vez que los platinos dejan pasar la corriente de la batería al electroimán que se encuentra en su interior (también fig. 3).

Ahora que conocen el principio de funcionamiento y lo que se encuentra en el interior de la popular bobina de encendido, veamos en el corte de la misma que nos muestra la figura 4, a dónde va cada uno de los tres cables de que hablábamos al principio y que podemos ver en la bobina de nuestro automóvil. Con el epígrafe de la figura y los conocimientos que acabamos de asimilar ya no nos quedan misterios de esa enigmática chispa.

NOTI - CORSA

.FIAT CERRELLA: RAPIDO Y BIEN.

Una de las más importantes concesionarias FIAT. Nos referimos a CERRELLA Hnos. S. A.; inauguró hace algunos meses un "Service Ligero" en su local de la calle Gorostiaga 2350, de esta capital. Desde entonces y con gran éxito funciona este service que cubre, sin duda, una necesidad dentro de los usuarios Fiat. Este importante sector está a cargo de 137 técnicos altamente especializados, que son los responsables, en las diferentes tareas, de llevar a buen término las reparaciones. 3157 repuestos legítimos es el caudal que el Departamento de Repuestos pone a disposición del usuario con la garantía de que todos ellos son aprobados por Fiat Argentina.

Los 12.000 m² de superficie, divididos en 3 plantas, y una amplia playa cubierta de recepción es el volumen físico de una empresa que dedica todos sus esfuerzos al logro de una esmerada atención al usuario. Cuenta además con un amplio y confortable bar, en el cual quienes se decidan a esperar el "service" de sus vehículos, gozan de una amplia gama de "refrigerios" como una atención por parte de la empresa.

FIAT ARGENTINA ha distinguido a su concesionaria, otorgándole la "Primera Categoría de Taller".

La casa central de Fiat-Cerrella sigue funcionando en su moderno y amplio local de la Av. Cabildo en pleno centro del barrio de Belgrano, de esta capital.

TURISMO CON SEGURIDAD

El señor Angel José Goicochea fue designado presidente de SET (Seguridad en Turismo) S. A., una progresista empresa vinculada al quehacer turístico nacional e internacional. El señor Goicochea llega a la presidencia de SET luego de un amplio desempeño en puestos ejecutivos de la industria automotriz. Se trata de un valioso aporte al desarrollo de la actividad turística empresaria, pues el nuevo titular de SET, viajero incansable, ha podido a través de su conocimiento de los principales países evaluar las necesidades de la promoción turística de la Argentina en el exterior.

MOLYKOTE CHEM 10

Un nuevo aditivo para combustibles que podrá tener impacto mundial sobre el problema de la contaminación del aire por los automotores ha sido desarrollado en la Argentina. Dow Corning anunció que su nuevo Molykote Chem 10 no sólo aumenta la potencia del motor sino que a la vez reduce substancialmente el monóxido de carbono, los hidrocarburos y el humo de los escapes de los motores gasoleros y nafteros. Estas emisiones son las que producen el "smog" y la contaminación del aire en Buenos Aires y otros grandes centros industriales como Los Angeles, Nueva York y Tokio. Chem 10, asimismo, aumenta la eficiencia operativa del motor y el rendimiento del combustible.

David A. Rodger, vicepresidente de Dow Corning de Argentina, S. A., afirmó que la intensa investigación ha demostrado que una pequeña cantidad de Chem 10, agregada a la nafta o al diesel-oil, mejora el funcionamiento, al limpiar y lubricar el motor. "Facilitando la completa combustión —dijo— Chem 10 previene la formación de carbón y otros residuos, e impide la emisión de los elementos nocivos producidos por automotores, uno de los principales causantes de la contaminación del aire".

Desarrollado en la Argentina con materiales exclusivos importados de Alemania, el Chem 10 está a disposición de los automovilistas de nuestro país, antes que Dow Corning iniciara su comercialización en el exterior. Este nuevo aditivo está ya listo para la venta en los distribuidores Molykote y en las estaciones de servicio de todo el país.

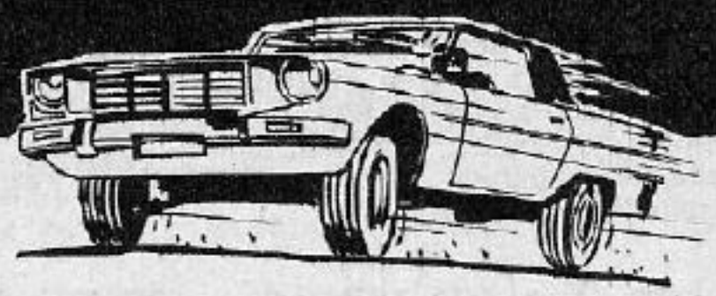
NOTICIAS SAFRAR-PEUGEOT

El ingeniero Miguel L. J. Renaud ha sido designado Gerente de la fábrica que en la ruta 2, Km. 37,5 posee Safrar, fabricante en la Argentina de los vehículos Peugeot. El Ing. Renaud, de origen francés, hace 9 años que está en el país, siempre vinculado a la marca Peugeot. Fue durante largo tiempo Gerente Técnico de Safrar, y luego fue nombrado Gerente de Compras, cargo que ejercía al ser designado Gerente de Fábrica.

Otra buena noticia: la firma Domingo Marimón S.A., uno de los más antiguos concesionarios Peugeot, ha inaugurado en la calle Castro Barros 1155 de la ciudad de Córdoba sus nuevas y amplias instalaciones. Sobre la Av. Castro Barros, haciendo esquina con Galán, un techo de hormigón armado de gran envergadura, con voladizos destacados, enmarca el salón de Exposición y Ventas. Instalaciones modernas pensadas en función de otorgar mayor comodidad al visitante le confieren el calificativo de "amable" que se ha buscado por sobre todas las cosas. Al respecto, un petit-bar equipado con elementos de primera línea agrega el toque práctico y necesario al resto decorativo.

El local destinado a taller consiste en una planta rectangular con una superficie cubierta de 3.854 m². La capacidad total del taller en atención simultánea puede llegar a las 110 unidades.

"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO



FILTROS JOES
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES
Pureza en la lubricación



AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS: GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA de BUENOS AIRES

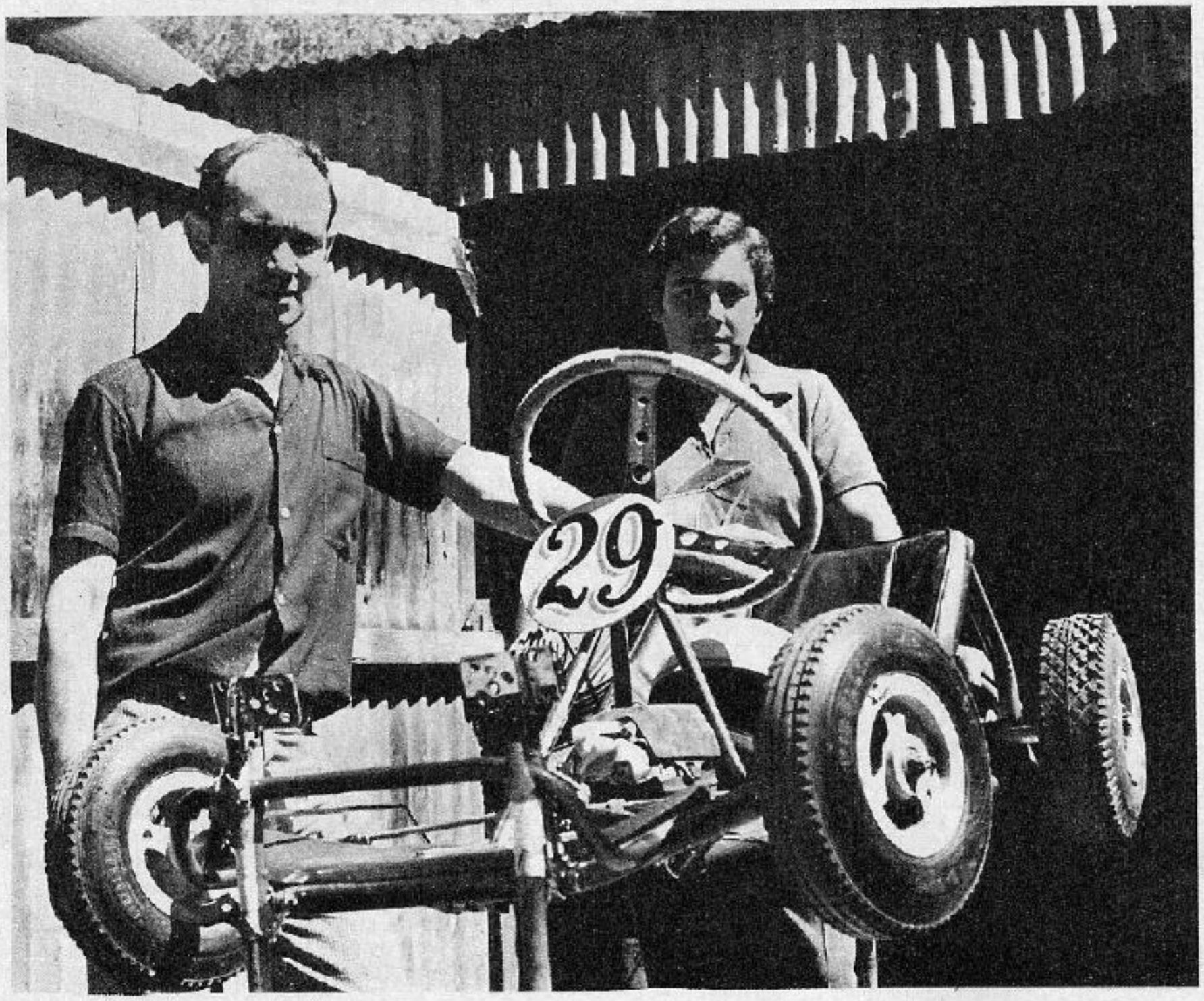
Los preparativos para la temporada

"LA CORSA" EN EL FORTIN MERCEDES

Son 100 kilómetros a recorrer en dirección al Oeste, vía F.C. Sarmiento. Y llegamos no más a Mercedes (sin novedad) para ponernos en contacto inmediato con nuestro "compadre" y amigo Alberto "Turco" Massan, un corsaiolo de ley y que además nos puede dar la gran sorpresa en cualquier momento al volante de algún vehículo en la categoría Turismo Fórm. "A". Con Massan como "cicerone", pusimos proa por la Ruta Nº 5 hasta el Km. 101 donde nos pusimos en contacto con un excelente piloto de Karting y mejor mecánico e investigador en los secretos de la velocidad a bordo de estos pequeños bólidos... Héctor Orlando "Nene" Dimaro. Este muchacho Dimaro que alterna su pacífico trabajo de "Chacarero", con el ruido y la velocidad en las competencias de Karting, nos recibe un tanto sorprendido en su taller rodeado de motores, de cosechadoras en reparación y en lugar muy especial su vieja bicicleta "Romasport" donde hizo sus primeras armas en busca de la velocidad. También hay una moto de competición "Zanella" 100 c.c. por la cual guarda particular estima, por tantas satisfacciones que ésta le dio. Y "por su" que también está el karting flamante, con una terminación perfecta, equipado con motor "Herceg" y chasis "Titanio", listo para salir ese mismo día a competir en la ciudad de 9 de Julio.

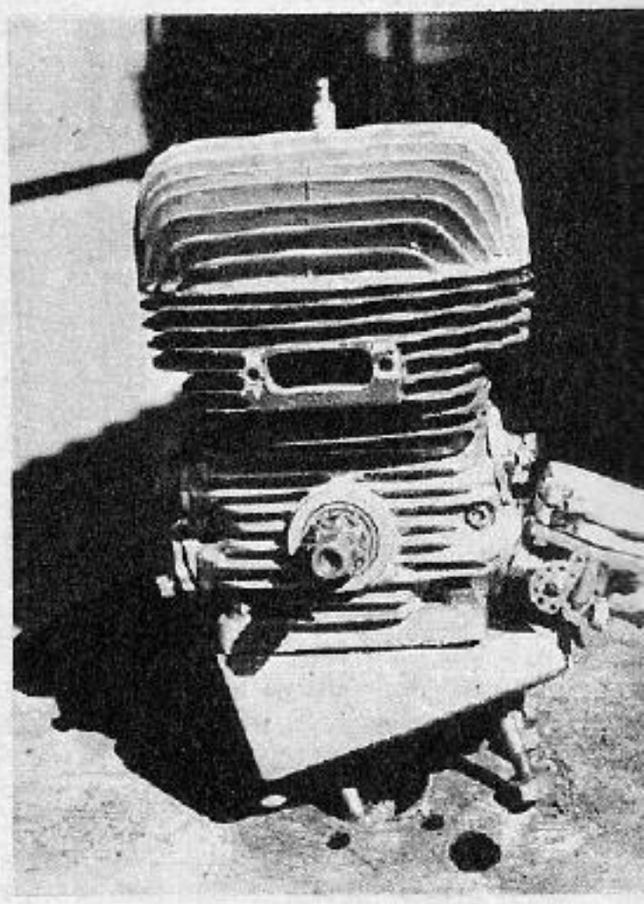
Hector Orlando "Nene" Dimaro, orgullo de Mercedes, tiene 31 años de edad, casado, con un hijo, Sergio Gabriel de 5 años, (que ya tiene inclinaciones por la velocidad) comenzó su carrera deportiva a los 14 años, cultivando el sano deporte del ciclismo, contando con una "Romasport" para la cosecha de innumerables triunfos. Participó en más de cincuenta competencias ganando 28 de ellas y otros tantos primeros puestos, tiene en vitrina más de veinte trofeos derivados del ciclismo. Como a cualquier ciudadano, a "Nene" Dimaro también le tocó la "colimba" y después de los "saltos de rana", "flexiones" y uno que otro "cuerpo a tierra" dejó con el "dolor de su alma" el cuartel, besó la bandera y recibió la "papeleta"... y a casa. Colgó la "Romasport" en el taller y se agenció de una moto "Motom" de 48 c.c., luego de una "Gilera" 150 c.c., para culminar en una "Zanella" 100 c.c., siempre compitiendo en pistas de tierra, conquistando en esta especialidad la nada despreciable cantidad de 12 trofeos, que fueron a parar a la vitrina de papá Domingo. Dimaro pensó que el motociclismo con todas las satisfacciones que le dio, igual le quedaba chico, no titubeó más y se pasó al karting, compitiendo en la zona en pistas de tierra, con suerte bastante favorable. Lógicamente, aunque él no lo diga, son sus condiciones las que se imponen, y se decide a tentar suerte con los "divos" del Autódromo Municipal a fines del 69, pero no pudo haberle ido peor, pues la falta de experiencia en la preparación para el Autódromo le costó el clásico pago de derecho de piso, haciendo "pomada" el motor, es decir volando todo en pedazos.

Sin lugar a dudas, el "Chacarero" Dimaro con esa bonhomía propia de nuestra gente de campo, es un rival serio en com-

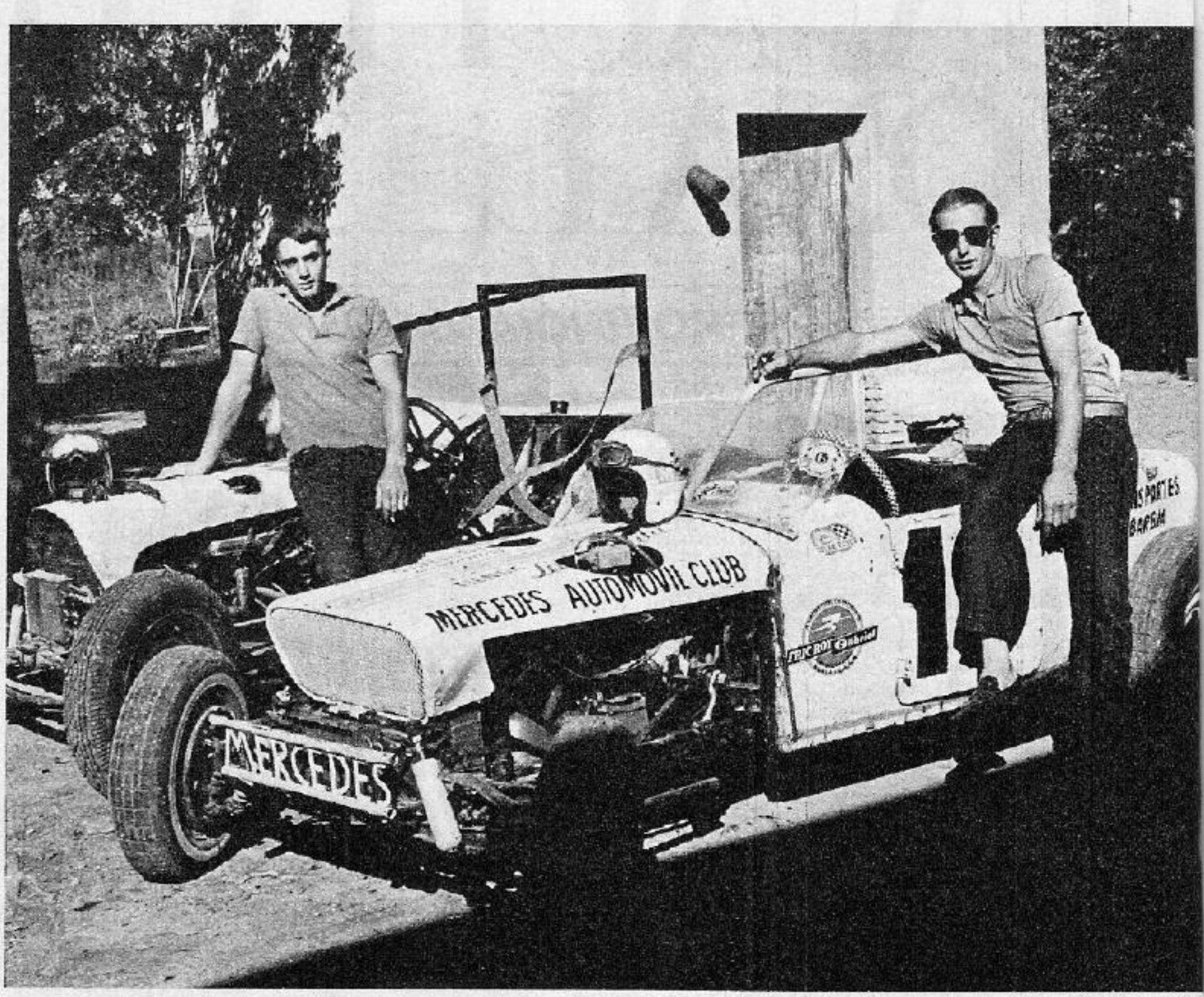


Héctor Orlando "Nene" Dimaro, su karting y, a su lado, el mecánico Mario González: falta Lito Novarro.

Nuevo motor de diseño propio, la sorpresa para sus colegas del Autódromo, para frenar el vehículo se estrenarán frenos delanteros con llantas de diseño propio.



petición. En 1970 estuvo a punto de conquistar el Campeonato Argentino y por un "agarre" de motor cuando marchaba en la tercera colocación en la cuarta vuelta no pudo ser. "Nene" Dimaro cuenta con el eficaz y decidido apoyo del mecánico tornero Mario González y Lito Navarro, con la ayuda de quienes tiene lista una sorpresa para los demás kartistas en la próxima temporada. Vistos por nuestros propios "ojitos" fueron **nuevo motor de diseño y construcción propios con 4 carburadores "Herceg"** y que puede orillar los 140 km en recta, y... falta algo todavía... sí, que llevará "frenos delanteros"; nosotros los vimos, pero no nos dejaron fotografiarlos; también de diseño y construcción propios... Ojo con el "Chacarero". Y así, con el asombro y la admiración en éste muchacho sincero de la Ciudad de Mercedes que compitió en ciclismo, motociclismo y ahora en karting con singular éxito, nos despedimos no sin antes enterarnos de que compitió en veinte carreras de karting, obtuvo 6 triunfos, 2 segundos puestos, fue 3º en cuatro oportunidades, 1 vez entró 4º y 2 veces fue quinto.



Alfredo Martín Ibarbia y su hermano Ricardo José junto a sus bólidos cafeteriles.

LOS HERMANOS IBARBIA

Al decir de nuestro amigo Alberto Hugo Cando, nacieron a "ritmo de vértigo". Nacidos y criados en el seno de una familia de estirpe netamente "corsística", su padre compitió en la época de oro del "TC" y fue muy amigo del recordado Daniel Urrutia (ex acompañante de Juan Manuel Fangio); incluso sus tíos fueron competidores de Fuerza Limitada. Fieles a la tradición paterna corren, por ahora, en la Categoría Cafeteras hasta Mod. 1927.

Alfredo Martín Ibarbia; 22 años, comenzó su carrera deportiva (o quiso comenzar) a los 14 años, en Limitada del 27; en línea de largada lo "bocharon" por ser menor de edad; lo delataron los pantalones cortos. Así fue como se vio obligado a agenciarse de "unos largos" y pasó a competir con una combinación de Bugati-Ford, es decir Chasis Bugati y un motor Ford "con válvulas a la cabeza", que hoy descansa en un rincón del taller. Según Alfredo Martín, el aparato andaba una barbaridad.

Compitió en inumerables competencias en Rivas, Suipacha, Merlo, Escobar, Mercedes y Las Heras con suerte diversa, pero siempre en los puestos de privilegio lo sorprendió "la de a cuadros". En el corriente año correrá con el apoyo de la "Peña Automovilística El Vasco" de Mercedes, con un chasis Ford y mecánica Chevrolet de preparación propia.

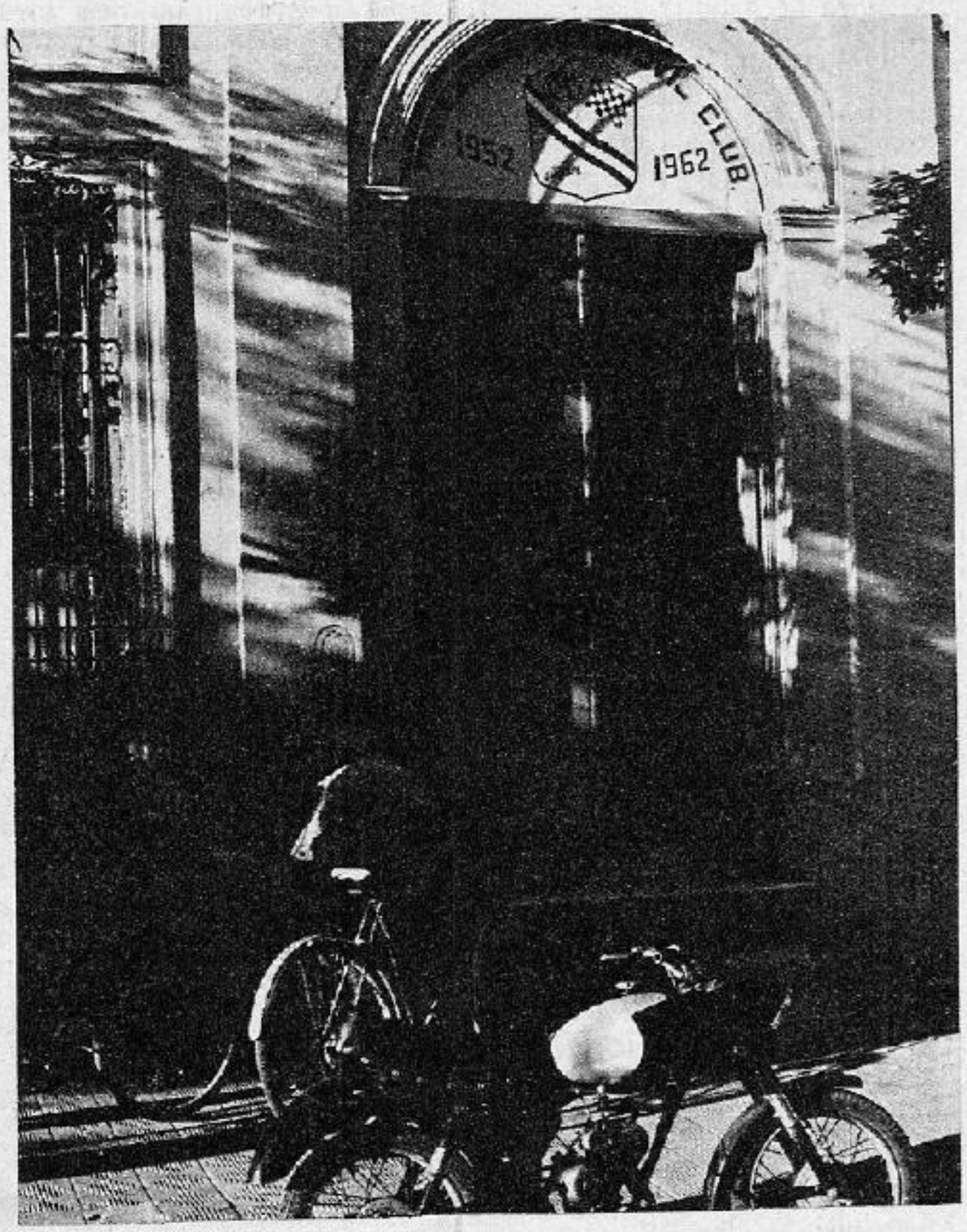
Ricardo José Ibarbia; 21 años (en la colimba) junto a su hermano Alfredo Martín, trabajan en la empresa de trasportes de cargas generales de propiedad de la familia. Comenzó a despuntar el vicio por la velocidad a los 16 años, se las ingenió como pudo para pasar por



Los Ibarbia, trofeos y Alberto "Turco" Hassan, activo dirigente del Mercedes Automóvil Club.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mayor, cuenta para ello con un Chevrolet Mod. 1927, con menos "pinta" que el de su hermano Alfredo Martín, pero que igual le dio sus buenas satisfacciones, como la de ganar la serie y la final en la última competencia del año que organizó el Auto Moto Club Ciudad de Moreno (El Gato Rojo). Hasta el momento corrió en 10 competencias zonales y piensa seguir corriendo por mucho tiempo más. Dentro de lo posible correría en cualquier otra categoría superior. Dejamos a los Ibarbia pensando... ¿de quién sería esa, otrora flamante, "Bugati"?



Sede social del Mercedes Automóvil Club, prestigiosa institución de nuestro automovilismo deportivo nacional.

CLUB SOCIAL Y DEPORTIVO 9 DE JULIO

Modesta institución presidida eficazmente por don Lorenzo Ferraro y que comenzó a funcionar en el mes de enero del año 1968, con una actividad poco común, merced al homogéneo grupo directivo que secunda al señor Ferraro. Sus principales actividades las constituyen; Fútbol, Bochas y por supuesto el Automovilismo y otros deportes mecánicos menores como: Motociclismo, Speedway, Karting y Midget.

Su sede Social, está ubicada en la intersección de las calles 42 y 43 en la ciudad de Mercedes, cuentan con una pista de tierra compactada en forma de óvalo, de una extención de 335 metros de longitud. Nos confía el señor Lorenzo Ferraro, que está en el ánimo de todos (la comisión), de trabajar por una promoción acorde con la importancia de la ciudad de Mercedes y los deportes mecánicos son el medio eficaz, en el cual ven concretado dicho anhelo. Comenzaron haciendo disputar un campeonato zonal de karting con intervención de Mercedes, Arroyo Dulce, Salto Argentino y Arrecifes, que ganó Eduardo Godino, 2º fue Rubén Marcello Bulla (actualmente en Mecánica Argentina Fórmula 2 en equipo del A.C.A.) y 3º fue Hector Orlando "Nene" Dimaro. En el año 1969 se disputaron competencias puntables por el Campeonato Argentino de Midget, que ganó Heffren Chémoli. En Motociclismo se organizó el "Campeonato del Oeste de Motociclismo" en todas las categorías con éxito total. En Automovilismo se disputaron dos competencias, una por las categorías Citroen 2 CV y Fiat 600, y en la siguiente para las categorías Hasta 700 c.c., y Cafeteras hasta Mod. 1927, utilizando un circuito de 1000 metros de tierra compactada. No conformes con este nuevo circuito, ya está en construcción uno nuevo, muy cercano a su sede social y cuya inauguración está prevista para el más de Marzo.



Detalle de la pegatina de afiches, llevada a cabo por los dirigentes del "Club Social y Deportivo 9 de Julio" con el objeto de promocionar sus competencias deportivas.

Se recondicionará nuevamente el óvalo para hacer disputar competencias de motos y karting. Estos entre otros, son los planes para el presente año que comenzó. Ahora en más, tomará "la manija" la nueva comisión directiva que presidirá el señor Oscar Uncal como presidente y Alberto Tesore como secretario, contando con un eceelnte grupo de gente joven ansiosa por llevar adelante esta prestigiosa institución.

MERCEDES AUTOMOVIL CLUB

Institución de prestigio a nivel nacional, también fue objeto de nuestra curiosidad periodística, en nuestra fugaz visita a la ciudad de Mercedes, otrora "Fortín Mercedes" avanzada de civilización en el Oeste de la provincia de Buenos Aires. Desde el año 1952 comienza su corsística actividad, dando vida a una importante competencia automovilistica en la categoría "TC", "Las 500 Millas Mercedinas", en la cual compitieron verdaderas glorias del pasado y del presente quehacer automovilístico deportivo nacional. Se disputaron en total 15 ediciones de esta tradicional competencia hasta el año 1968, en que pasó a disputarse en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Resulta obvio ampliar los conceptos de tan prestigiosa institución y consultado nuestro "cicerone" y eficáz secretario de la citada entidad, Alberto Hassan, respecto a la actividad a desarrollar en el futuro, se lamenta respecto a la no obtención de fechas para la realización de su tradicional "500 Millas"; de todas maneras, tienen fe que de acuerdo a la lista de espera, les toque en suerte su adjudicación. Lamentos aparte, el 8 de noviembre del año pasado hicieron disputar una competencia zonal Turismo Grupo 2 con puntaje para el Campeonato de la Federación Regional Nº 2, con éxito total de inscriptos; 46 anotados en la Clase "A" hasta 1150 c.c. y 30 en la "B" hasta 2.000 c.c., resultando ganadores en la Clase "A", "Danypol" con "DKW" y en la "B", Alfredo Rubén Pérez con "Peugeot" 404. El éxito estuvo asegurado al utilizarse un circuito rutero mixto, de 22,800 Km., tipo antiguo "TC" con lomos de burro, alcantarillas y los infaltables asaditos al borde del camino. Resultó una competencia muy emotiva por la gran paridad mecánica de los competidores. En vista del alentador resultado de esta experiencia ya hay fecha solicitada para este campeonato en la Categoría Turismo Nacional. Preside esta entidad don Luis Lorenzo Bandoni, Vice Pres.: Rodolfo Calvo, Secretario: Alberto Hassan, Tesorero: José Angel Spina (el hombre de la computadora propia), y mención especial al "alma Mater" del Club, el vocal Sr. Héctor Raúl Saborido, mecánico y "corsa" de alma.

CORDOBA - La Cumbre: Castro, Del Toro y Agorio se impusieron en Villa Gloria

Con los auspicios del Centro Comercial, Industrial y Turismo de la Cumbre, se cumplió la segunda fecha del torneo zonal standard fiscalizado por la Federación Regional Número Cinco.

El circuito elegido fue el de Villa Gloria, que tiene una extensión de 1.950 metros y un trazado sumamente interesante.

Mucho público se dio cita desde la mañana, para presenciar el espectáculo que recién comenzaría a las 15. Por otra parte, el lote de participantes alcanzó a 26 en las tres categorías: 8 en la promocional de Fiat 600; 10 en la de hasta 1150 c.c. y 8 en la categoría de hasta dos litros. La clase mayor, es decir de más de 2000 c.c. no se corrió debido a la falta de inscriptos.

FITITOS

Desde el vamos tomó la punta el representante de Cosquín, José Castro, quien no abandonó esta posición hasta la bandera a cuadros. Los puestos siguientes correspondían a su coterráneo Tito Urabich; el "hijo de Traslasierra", Cheche Carlomagno y Juan Alberto Ramírez. La atención estuvo centrada en la lucha por el lugar de escolta entre Urabich y Carlomagno, quedando finalmente en poder del primero. Más atrás se ubicaron Ramírez, Oscar Norberto, Carlos Silva y Jorge Recalde. En definitiva, fue una lucha entre cosquinenses y representantes de tras ... la sierra.

DEL TORO GANO EN LA DE 1.150 cm³

Fue la más numerosa en cuanto a pilotos se refiere, y además la más surtida en máquinas. Compitieron Auto Unión, Renault, Fiat 600, Renault 4 y Citroën.

El representante de Carlos Paz, Oscar del Toro con Auto Unión, demostró que los dos tiempos aún están para carreras de circuito. Recordemos que Del Toro ganó la Carlos Paz - Mina Clavero y luego fue desclasificado. En esta prueba, prácticamente no tuvo rivales, ya que se "tomó el buque" desde la largada hasta el final. En cambio, la toma del segundo puesto fue lo más reñido de la competencia entre Luis Zanotti, José Castro y Mario Stillo.

Nuevamente fue Castro el ganador de la serie anterior, con su Fiat 600, quien haciendo gala de una extraordinaria capacidad conductiva logró superar al Deka de Zanotti y al Renault de Stillo para adjudicarse así brillantemente la segunda colocación detrás de Del Toro. Otro representante de Cosquín, Roberto Mataresse, que no tuvo suerte en la primera batería, ocupó la quinta colocación con otro Fiat 600, mientras que en el puesto siguiente se ubicó Lippy Fernández Berro con un Renault 4 y evidentes problemas mecánicos.

LA MAYOR FUE PARA AGORIO

Alberto Sarasate y el riocuartense Mario Geretto fueron quienes se cortaron del resto después de una partida no muy clara. Ya en la quinta vuelta, el dolorense Aldo Agorio con una berlina 1600 se encontraba puntero escoltado por Geretto y Ricardo Juncos. Geretto debió abandonar posteriormente al romper el casquillo de válvula, mientras que más atrás se escalonaban Roberto Cano (hermano de Pepe) y Pedro Bosetti, quedando las posiciones así hasta el final de las 15 vueltas estipuladas.

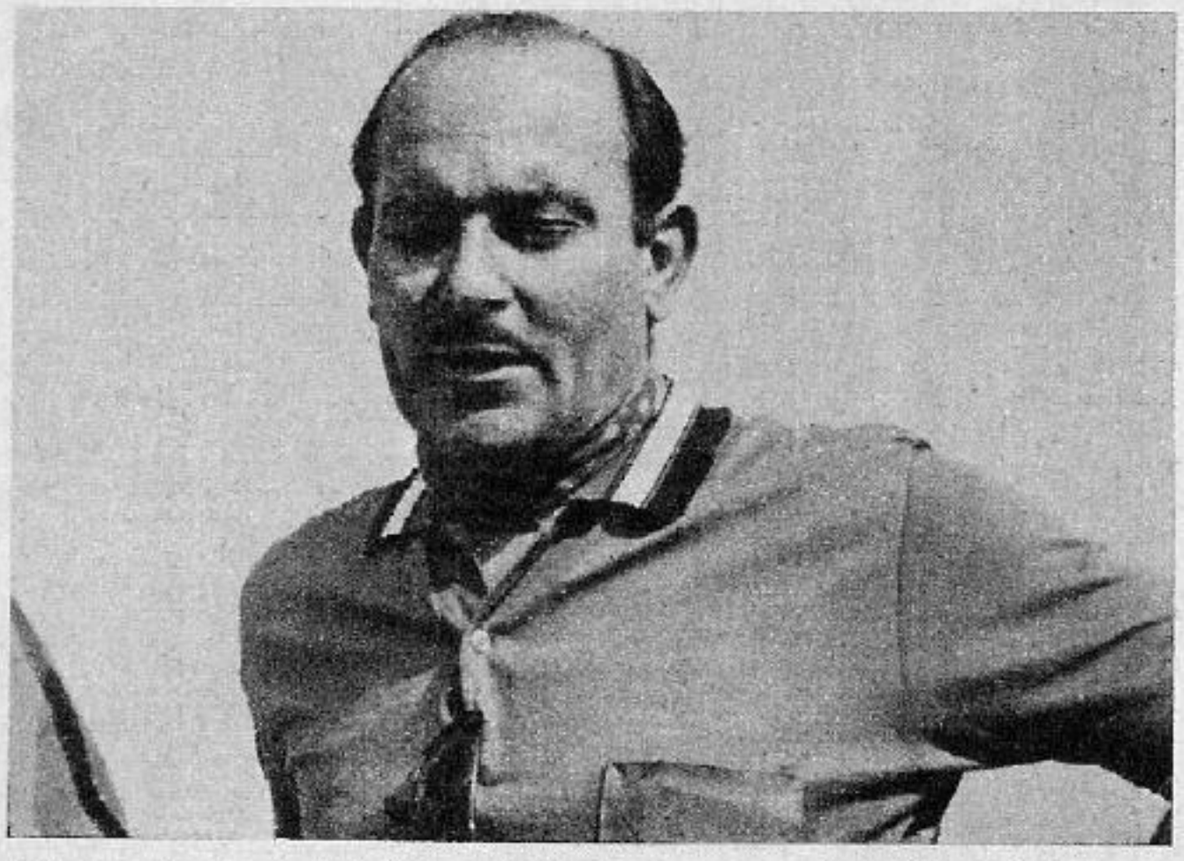
POSICIONES DEL ZONAL

CATEGORIA HASTA 1.150 cm³

1)	Oscar del Toro	9 puntos
	José Carlomagno	9 "
3)	Angel Nieto	6 "
	José Castro	6 "
	Luis Zanotti	6 "
6)	Roque Sherman	2 "
	Mario Stillo	2 "
8)	Jorge Recalde	1 "
	Roberto Mataresse	1 "

CATEGORIA HASTA DOS LITROS

1)	Juan Mari	9 puntos
	Aldo Agorio	9 "
3)	Ricardo Juncos	8 "
4)	Wilde Grillo	6 "
5)	Badra-Gramática	3 "
	Roberto Carno	3 "
7)	Pedro Bosetti	2 "
8)	Alberto Sarasate	1 "
	Pedro Giménez	1 "



Aldo Agorio pasó del Rally al Turismo con mucho éxito. Junto con Juan Mari marcha a la cabeza del campeonato de su clase.

SALPICADOS ZONALES

Magnífica actuación de los pilotos cosquinenses Castro y Urebich. Sus pequeños Fiat 600 llevan preparación De La Viña (ojo, no confundir con otros de parecida pronunciación, que vuelan más alto).

El campeonato zonal de este año parece ser promisorio en lo que hace a nuevos valores. Por ahora hay sólo dos puntos criticables hacia la Federación Regional Cordobesa: la incorporación de la categoría C, de más de dos litros de cilindrada, prácticamente inexistente en nuestro medio, y otro el poco monto de los premios. Creemos que hay una solución: anular la mencionada categoría e incrementar las ganancias en las dos restantes: hasta 1150 y hasta 2000 c.c.

Por primera vez en el zonal cordobés intervienen "con todo" los pilotos de Traslasierra. Angel Nieto, Luis Zanotti, Jorge Recalde, José Carlomagno, Aldo Agorio, y Carlos Silva componen el plantel de Villa Dolores y Mina Clavero, y hasta el momento ya están dando que hablar.

Bastante buena la organización del Centro Comercial, Industrial y Turismo de La Cumbre, que contó con el extraordinario apoyo de la Comisión de Fomento de Villa Giardino. Por otra parte, el circuito se encontraba en perfectas condiciones, ayudado en parte por la llovizna que comenzó a caer una vez comenzadas las pruebas.

Por último, algo para destacar fuera del tema. Impresionante la cantidad de mochileros y "dedistas" que se arrimaron hasta Villa Gloria. Entre ellos, es nuestro deber citar a los jóvenes Merlini y Baldioli que tuvieron el alto honor de viajar en nuestro "troncomóvil", ayudándonos en nuestra sacrificada labor de escribas.

CLASIFICACIONES CARRERA DE VILLA GLORIA

CATEGORIA FIAT 600 PROMOCIONAL

1)	José Castro	13m28s	10 v. Prom. 86,138 km/h.
2)	Tito Urabich	13m37s	
3)	José Carlomagno	13m39s	
4)	Juan A. Ramírez	14m13s	
5)	Oscar Norberto	14m14s	
6)	Carlos Silva	14m33s	
7)	Jorge Recalde	14m52s	

CATEGORIA HASTA 1.150 cm³ - 12 vueltas

1)	Oscar del Toro	Auto Union	15m50s 2|5
2)	José Castro	Fiat 600	16m27s
3)	Luis Zanotti	Auto Union	16m35s 4|5
4)	Mario Stillo	Renault	16m40s
5)	Roberto Mataresse	Fiat 600	16m50s
6)	L. Fernández Berro	Renault 4L	17m18s
7)	Carlos Mastromarino	Citroën	11 vtas.
8)	Eduardo Cravero	Citroën	11 vtas.

Promedio del ganador: 88,673 km/h.

CATEGORIA HASTA 2.000 cm³ - 15 vueltas

1)	Aldo Agorio	Fiat 1600	19m12s 4|5
2)	Ricardo Juncos	Fiat 1500	19m27s 2|5
3)	Roberto Cano	Fiat 1500	19m34s 3|5
4)	Pedro Bosetti	Peugeot 404	20m25s 4|5
5)	Alberto Sarasate	Fiat 1500	14 vtas.

Promedio del ganador: 92,274 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

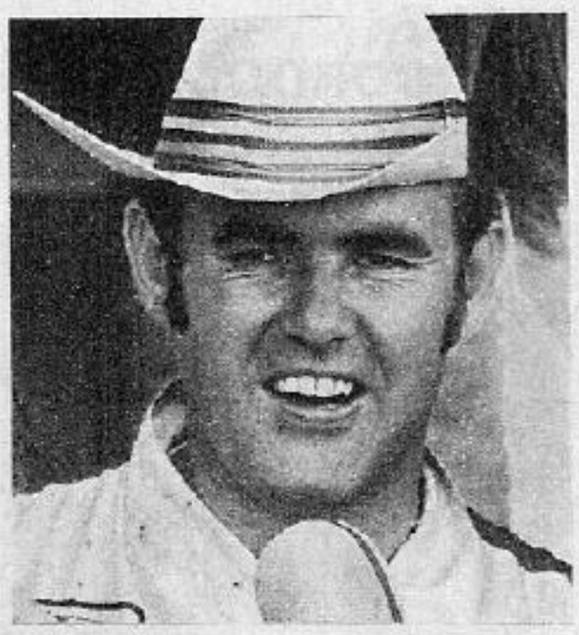
BOLETIN DE CALIFICACIONES

Según el finado Einstein, que sabía un vagón, todo en esta cochina vida es absolutamente relativo. Aunque quién sabe si alguna vez el sesudo viejito vio una carrera de autos, no sabe lo bien que nos viene su famosa frase para iniciar esta nota. Porque no es por decir, pero para ponerse a calificar a los pilotos del USAC que hicieron temblar el cemento en Rafaela no se pueden usar los mismos parámetros que para juzgar el manejo de un piloto de Grand Prix.

Hay que entender en principio que lo que aquí se buscá es ganar una estampida a 270 por vuelta, intentando evitar toda posibilidad de estar cerca del lugar donde se produzca un accidente, parando y saliendo de boxes a una velocidad pasmosa, y pasando gente por donde se pueda porque si no, lo pasan a uno también por cualquier lado. Las diferencias de manejo aquí son muy sutiles, y para verlas es indispensable desplazarse por toda la pista a fin de ver cómo usan el slipstreaming (la "chupada") en las rectas para avanzar uno o dos puestos, qué trayectorias eligen para entrar y transitar las curvas, qué hacen alrededor de los retrasados en el ínterin y cómo salen de ellas El ruido del motor es a veces engañoso y hay que observar muy detenidamente cómo sale agarrado el auto para —cotejando los relojes y los estilos— determinar quién es más y quién es menos. Por supuesto, en esta carrera hubo muchos niños que se vinieron a guitarrear la lección a poncho, mientras que otros hubo que demuestran ganas de aprender pero empezaron a ir al colegio hace poco. Veamos el boletín, alumno por alumno, empezando por el cuadro de honor, para ver quiénes estudiaron y sabían la lección y quiénes no se eximían ni en aseo y urbanidad.

10
AL UNSER
(Nº 1) *Colt-Turbo-Ford*

El menorcito de toda la familia Unser es el más efectivo a la hora de la verdad. Antes de la carrera salió poco a la pista, y jamás se tiró a ningún tiempo como no fuera el que necesitaba hacer sin esfuerzo para durar en carrera al máximo ritmo posible. Clasificó con 1m00s 7/100 y le alcanzó para la segunda fila, pero no bajó de esa velocidad en toda la carrera, lo que lo convirtió en el hombre más contundente del lote. Se lleva la mejor clasificación porque no hizo nada mal, ganó bastante cómodo dentro de las posibilidades de la carrera, fue el verdadero hombre más veloz de Rafaela porque en ningún momento decayó su tren de marcha y demostró una regularidad cronométrica para viajar lo más rápido posible en el régimen más saludable para su máquina. Es el número uno.



9.50
LLOYD RUBY
(Nº 12) *Mongoose-Turbo Ford*



Un hombre a nivel de lo que bajó 50 centésimos por demasiado confiado. Sabe que sabe tanto que ya no le tiene miedo a nada. Estos autos no tienen secretos para él y ya conoce a sus rivales como para saber de qué manera sobrepasarlos. En la lucha con Al Unser perdió solamente frente a la regularidad del ganador y con la velocidad de éste en las rectas, pero en las curvas lo pasó varias veces por afuera en forma realmente temeraria, y no luchó por la punta al final de las series sólo porque el equipo de Unser fue más veloz en los reaprovisionamientos obligatorios. Tuvo un leve accidente, también debido a su audacia. Es el que más fuerte dobla y una de las máximas estrellas de la categoría, siempre.

9.50
BOBBY UNSER
(Nº 2) *Eagle Turbo-Offy*



Bobby es el que faltaba entre los que están a nivel 10, y acaso el 9,50 viene de conocerle la garra desde antes de la lucha en carrera. Pero la verdad es que esta nota es sobre todo conceptual, porque en carrera no pudo demostrar la gran calidad que le vimos en Indy porque abandonó con sólo tres vueltas corridas. Tanto como para justificar su inclusión en el cuadro de los grandes nos deja el primado absoluto para una vuelta en Rafaela. Para lograrlo no se puede ser ningún manco.

9
ROGER McCLUSKEY
(Nº 41) *King Turbo-Offy*



Un crack indiscutible de esta categoría y otras (stock, sprint) que domina todo lo necesario para brillar aunque maneje un auto de poca calidad, como el que aceptó conducir para esta oportunidad en especial. Una vez en carrera hizo uso de todos sus conocimientos para dejarse chupar por el pelotón de vanguardia y ganar los puestos a base de pericia y coraje. Si con el King-Offy salió cuarto, hay que imaginárselo con un auto mejor.

8.50
MIKE MOSLEY
(Nº 4) *Watson-Eagle Turbo Ford*

Pertenece a una generación nueva, de la cual parecía ser el más tímido exponente. Hoy es el mejor de todos ellos y no sólo lo demuestra su Nº 4 sino su manera de correr. Anda muy bien en el pelotón y pertenece al selecto cuarteto que bajó el minuto en Rafaela. Gran futuro.

8
SWEDE SAVAGE
(Nº 42) *Eagle Turbo Offy*

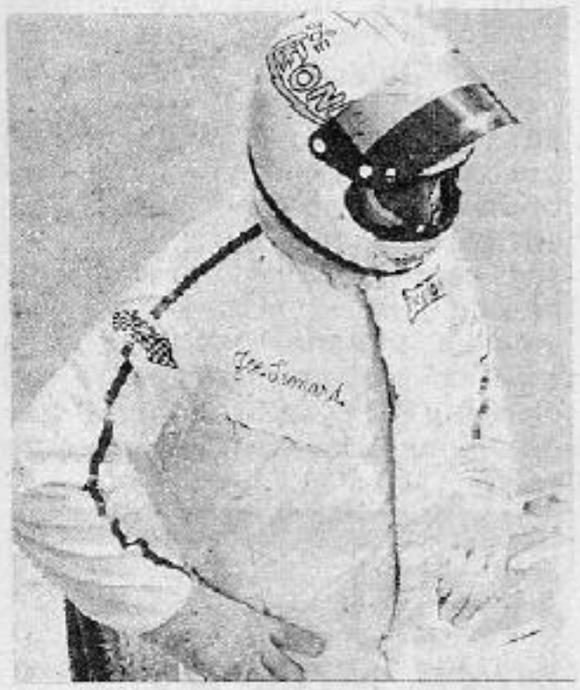
Es más joven, conductivamente, que la generación "joven" del USAC, pero amenaza con pasarle por arriba sin miramientos. Ex motociclista de éxito, anda

RAPHY UNA SEMANA DESPUES



sin problemas en el Eagle y verlo doblar pone los pelos de punta, porque lleva el auto en una especie de powerslide constante que le rindió sus frutos el viernes en la clasifica, con el segundo mejor tiempo, debajo del minuto. Le falta un poco en la lucha de pelotón, donde primero pierde posiciones y luego las recupera cuando la cosa no está tan densa.

7.50
JOE LEONARD
(Nº 15)



Nos da pena ponerlo tan bajo al bueno de Joe, pero en Rafaela no estuvo a la altura de sus antecedentes. Es bueno como el que más, pero aquí manejó sólo con solvencia porque su auto no andaba como el de su compañero Unser. Acaso le falte empuje en la guerra de contratos para hacerse valer más, pero ahora sólo cumple el papel de un buen segundo piloto, no más.

correr con lo que le tiraran porque la cosa era por los puntos. Algo debe haber cosechado entre una y otra serie, pero en la pista se lo vio sólo como un tipo que anda fuerte sin hacer macanas y nada más. Ojalá en la próxima se avive a tiempo y se traiga su auto.



7
BENTLEY WARREN
(Nº 94) Finley Turbo Offy

Su auto era de los más feos y nadie se fijó en él hasta que en la carrera se vio mezclado con gente que se suponía tenía que estar mucho más adelante. Adelantó puestos constantemente y sólo paró en la segunda serie cuando protagonizó el accidente en que su auto se incendió. Hasta allí había llamado la atención por su espíritu de lucha.



7
JOHNNY RUTHERFORD
(Nº 17) Vollstedt Turbo Ford

Es uno de los mejorcitos en la temporada anual del USAC, pero aquí se vino desprevenido a la pista los días previos a la carrera, ya metido en ella trabajó con vergüenza profesional por cuidar su puesto y adelantar en la prudente medida de las posibilidades. Si progresó desde que se inición en la categoría grande, acá no se notó mucho, acaso debido a su poco interés.

6
CALE YARBOROUGH
(Nº 21) Mongoose Turbo Ford



Dejó los stock cars del NASCAR para unirse al USAC y sus monopostos. Por supuesto debió dejar de lado su condición de primera figura en aquéllos para aprender todo lo que le falta en éstos. Lo está haciendo bien, en un buen equipo (el mismo de Lloyd Ruby) y puede llegar a más en poco tiempo.

6
GORDON JOHNCOCK
(Nº 7) Vollstedt Turbo Ford



6
DICK SIMON
(Nº 10) Lola Turbo Ford

No es que Simon esté por debajo de Pairetti, porque así aparezca en la lista, sino que para la experiencia de uno y otro, corriendo en autos desiguales es poco lo que el americano hizo más que el argentino. Anda fuerte, sí, pero es medio irresponsable cuando las luces amarillas piden precaución. Podrá andar mejor, pero todavía tiene mucho que corregir.

Otro que, como Rutherford, vino por los puntos, con la diferencia que lució "un punto" menos que su compañero. Tiene fama de bueno, ganó varias carreras y siempre fue de los más veloces en Indy. Acá no se vio nada de eso. Solamente ofició a bordo de un auto que decía poco.

VB
CARLOS PAIRETTI
(Nº 44) Vollstedt Turbo Ford



Con un "Visto Bueno" a esta altura de la lista, ubicamos al único argentino en carrera. De acuerdo a lo hecho en al pista, Carlos no podría tener más de un seis, pero es necesario recordar que es la primera carrera que corre en la categoría y en una pista muy veloz, y no se lo puede calificar por las mismas pautas que a los yanquis. Si pudiera insistir en esto, no sería nada raro que con más experiencia en su haber se coloque más arriba, porque se lo ve capaz y decidido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

5.50
"Salt" WALTHER
(Nº 77) Maraude Turbo Ford

Se trata de un muchacho acostumbrado a las grandes potencias (manejaba hidroplanos, el loco) pero que tiene que aprender a desentrañarle los secretos a los autos y a las pistas. Lo intenta bastante bien. Esta era su primera carrera con los grandes del USAC.

5
JIM MALLOY
(Nº 29) Cecil Turbo Ford

Precedido de bastante fama, vino a manejar un auto, que, según parece anda menos que él, pero hay que aclarar que no anda tanto como por ahí se dice. Un modesto "cinco" es lo más que le podemos dar después de haberlo visto pasar vueltas y vueltas sin pena ni gloria.

4
BILL SIMPSON
(Nº 28) Eagle Turbo Ford

Este chico Simpson, aparte de haberse enamorado muy rápidamente, empinar el codo con seguridad "Odol", tener un mecánico lisiado que trabaja una barbaridad y haber cambiado un motor fundido, tiene más bigotes que condiciones conductivas. A éste sí que no sabemos por qué le pusimos un 4.

3
DENNY ZIMMERMAN
(Nº 43) Vollstedt Turbo Ford

- Se trata de uno de esos conductores de midgets o sprints, que en una de esas ven la bolada y se anotan, por si las moscas. Con paciencia y tesón puede llegar a ser regular algún día.

2
DAVE STRICKLAND
(Nº 50) Watson-Navarro Turbo Rambler

Otro que viene desde abajo con destino aún incierto. Acaso merezca más que un 2, pero eso es imposible saberlo si sigue con este auto, que llega a niveles tragicómicos.

1
DON BROWN
(Nº 39) Gerhardt Chevrolet

Un piloto que "nada que hacerle" con un auto que "nada que ver". Pensar que a semejante balata querían endosársela a un autóctono por "dos palos". ¡Por favor!...

1
MAX DUDLEY
(Nº 61) Gerhardt Chevrolet

En otro comentario dijimos: "Lamentable. Punto". Hay que aclarar que el auto era tan malo, que no se sabe cómo maneja el tipo. Por lo visto en Raphy, el "uno" es inamovible.

1
TOM BIGELOW
(Nº 34) Allison Chevrolet

Sólo sabemos de él que es un eficaz conductor de midgets. Como en Rafaela no había midgets, todavía no está muy en claro lo que vino a hacer.

1
LARRY "BOOM BOOM" CANNON
(Nº 47) Cannon Chevrolet

Por la manera en que come, lo de "Boom Boom" debe ser por cosas ajenas a lo que hace en la pista, aunque mejor no seguir para no llegar a deducciones comparativas...

1
DEE JONES
(Nº 51) Watson Ford DOHC



Pobre Dee, preso del año uno, falopa vieja, estilo antiguo, medio sucio pero buen muchacho, gran corazón, no le vamos a dar porque es un amigo.

0
LUDWIG HEIMRATH
(Nº 55) Eisert Chevrolet

Este sí que es un campeón. Mire que para ponerle un cero tiene que ser malo, eh? Bueh... Este no es malo, es peor. Esperemos que cuando vuelva a Toronto, con su antigualla dorada, no los dejen salir "for ever". ¡Qué peligro!...

V.
RICK MUTHER
(Nº 54) Millicen-Turbina Allison



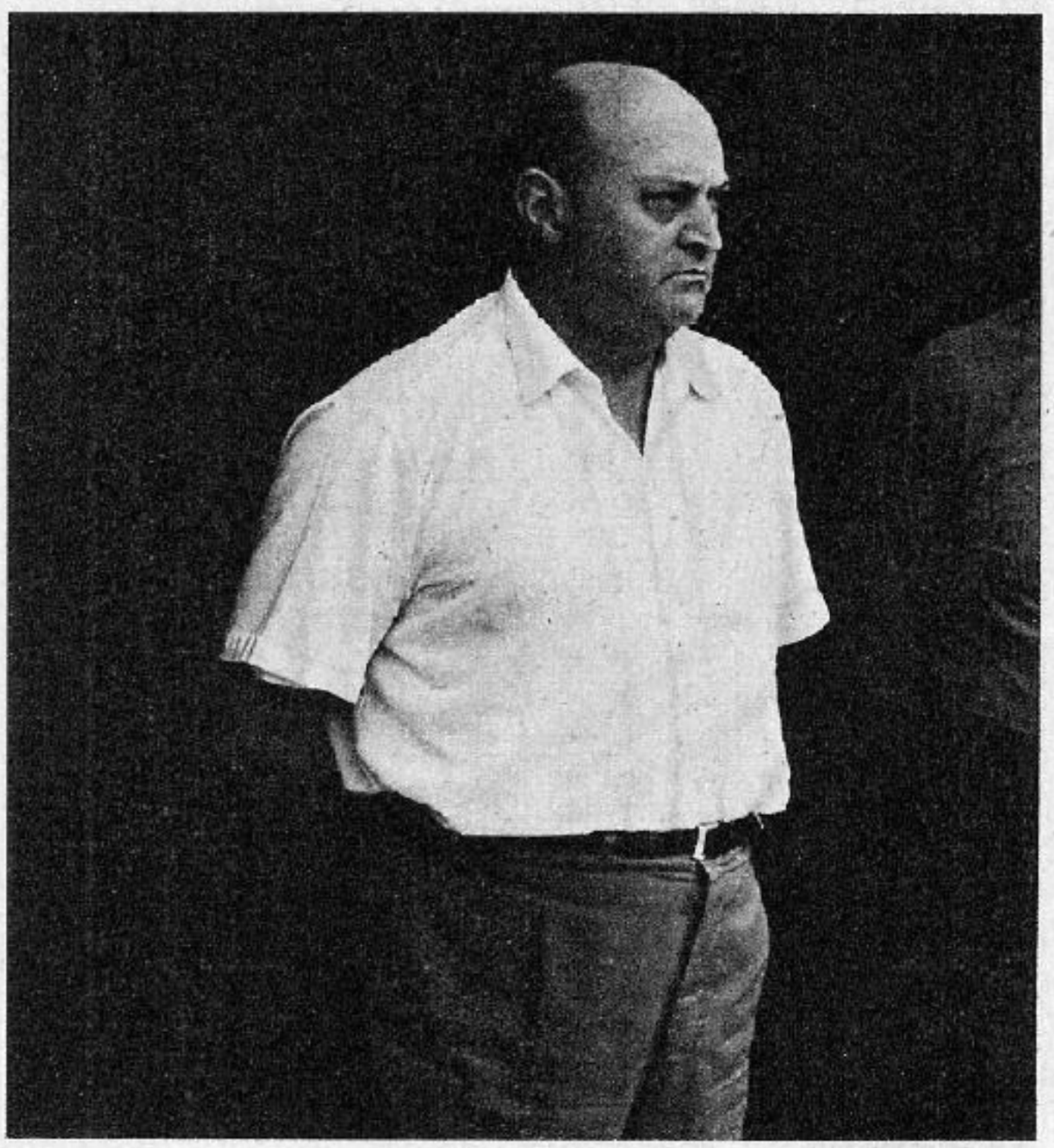
Puede que no esté muy alto en el ranking del USAC, pero no es posible que Muther ande tan mal. Lo que sucedió es que la turbina andaba como la mona y largó sólo para hacer número y el piloto es el que pasa el papelón. Hubiera sido injusto calificarlo en esas condiciones.

DESPUES DE LA CARRERA...

RAFAELA



Intendente Muriel: ¿Ustedes entienden?



Inspector General Crespo: "El club no perdió plata".

Durante una semana la ciudad estuvo convulsion de pesos. ¿Fue un éxito? ¿Por qué faltó gente? las calles, los lugares y la

Confinados en la terraza de boxes, mientras los coches seguían en lo suyo, con Ronnie Hansen nos sumíamos en una conversación que fluctuaba —como casi siempre— entre el delirio y la coherencia. Así fuimos tejiendo un pararelo entre Rafaela e Indianápolis, tomando a las dos como ciudades con una cantidad de similitudes sociales y económicas asombrosas. Ambas están ubicadas en el centro geográfico del país respectivo, cada una tiene —respecto de su país— el mismo nivel y resultan equivalentes; tienen las dos su carrera tradicional y tanto una como la otra —lo que es más importante— están pobladas y dirigidas por una burguesía bien determinada. A lo mejor es por eso que llegaron a entenderse tanto como para lograr que aquí se dispute una fecha del campeonato de allá.

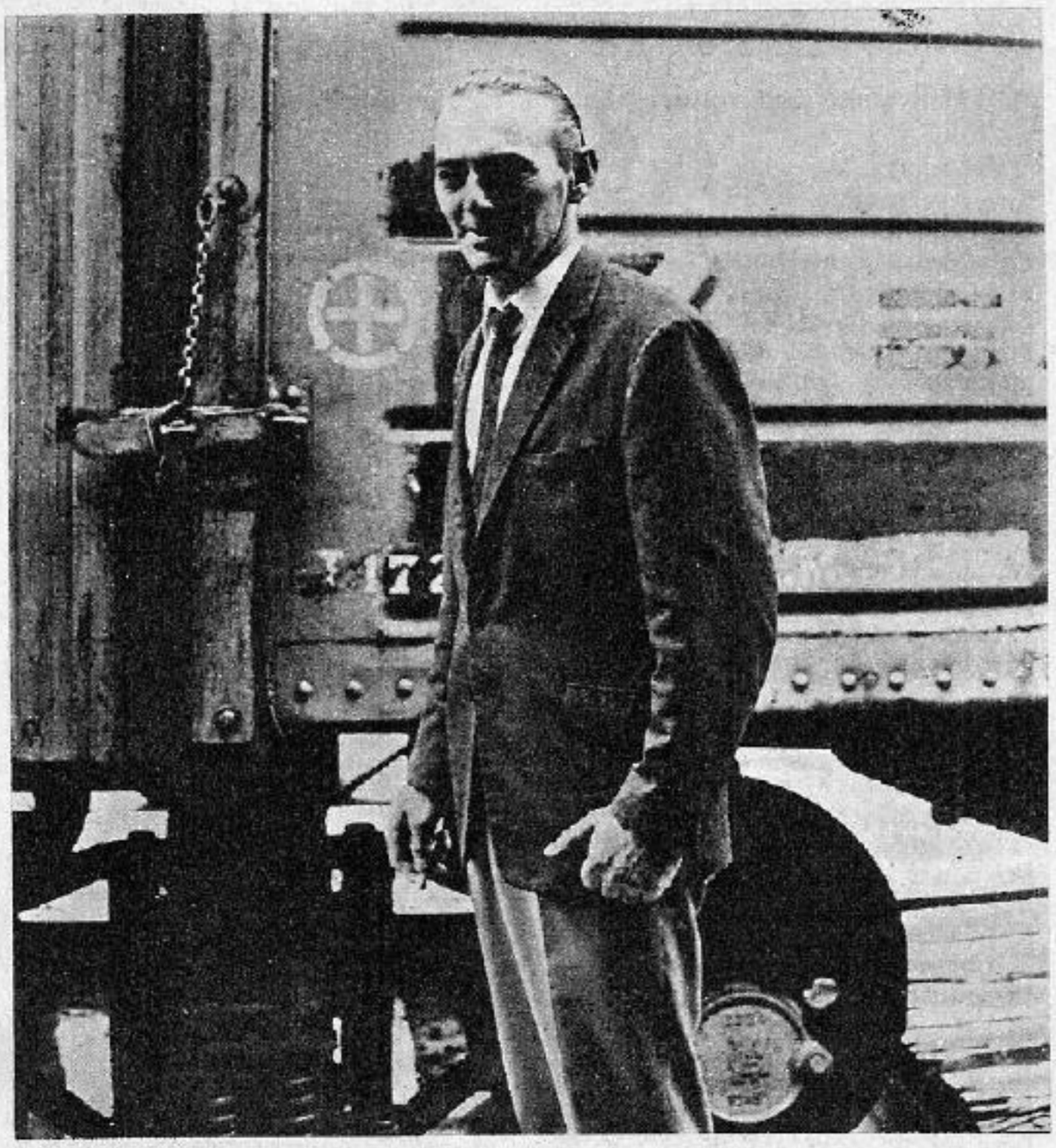
Y así, mientras seguíamos matando la monotonía a veces interrumpida por la entrada de algún coche a boxes, elaborábamos subconscientemente una nota para el día siguiente: Conocer la opinión de la gente de Rafaela sobre esta carrera y el maremágnum que provocó en el pueblo la invasión yanqui, y si todo esto era positivo, y los motivos de la falta de gente (las anécdotas que fueron surgiendo en el camino serían también condimento sabroso e incrementarían la cosecha chimenteril).

Lunes a la mañana. Municipalidad de Rafaela, secretaria Marta Walker y enfrente la oficina del intendente... toc... toc... adelante. Rodolfo Muriel, intendente de Rafaela desde la época del gobierno de Frondizi. Súper amable y asombrado. **"¿Ustedes entienden por qué faltó tanta gente? Entiendo que hay que dar prioridad a la investigación de esto. Económicamente la zona está en un buen momento, hubo buena cosecha, hay pasto a montones después de las últimas lluvias y el ganado se ha vendido bien. Yo pienso que buena parte del público no vino a la carrera por temor a los nudos de tránsito y a las dificultades por llegar y regresar. Pero hay algo también muy importante que puede haber pesado sobre la decisión de la gente y es la orden del club prohibiendo los asados en el circuito. Con esto quitaron el 50 por ciento del interés de la gente por concurrir al autódromo.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

OPINA



Rubén Hidalgo, jefe de la estación: "No llueve pasto".



A. Anderegge, jefe de Bomberos, llega al auto accidentado.

ada. Para eso se invirtieron más de 100 millones ¿Cuál será el resultado de todo esto? Recorrimos gente de Rafaela opinó así:

En las 500 Millas es tan importante para la gente ver la carrera como preparar y comerse sus chorizitos... su vacío... sus morcillas..."

Gracias, señor intendente.

"Pero hay otra cosa muy importante —observó el señor Juan Pablo González, director de Relaciones Públicas y Prensa de la Municipalidad que en ese momento se encontraba en el despacho de Muriel—: **no es tan importante el asunto del público que no fue. Porque en este negocio ocurre un poco lo que con las compañías de aviación: se pierde plata con la venta de entradas pero se recupera con la publicidad que da la carrera. Vale decir, si el club perdió algo así como 35 millones de pesos viejos, ¿cuánto costaría una campaña publicitaria encarada por la ciudad de Rafaela que pretendiera dar la misma promoción al pueblo que le dio la carrera y la venida de los norteamericanos? Aunque se haya perdido dinero, el negocio fue un éxito. Un éxito en todo sentido; en cuanto a la organización es necesario destacar la coordinación que se hizo necesaria para movilizar a 3.000 personas (por ejemplo hubo que apelar a 65 traductores, entre otras tantas cosas) y si todo eso se hizo a la perfección y sin inconvenientes, entonces significa que se ha ganado también al haber adquirido la seguridad de una experiencia exitosa."**

De allí al Departamento de Policía. El inspector general Crespo fue quien nos recibió. El estuvo a largo de todo el operativo de seguridad y desplazamiento de policías en la ciudad y el circuito durante la semana de traqueteo.

Normalmente —desde hace poco tiempo— Crespo está a cargo de la zona del centro de la provincia y tiene su asiento en Rafaela.

—Movilizamos 450 policías para mantener el orden y 250 soldados del Ejército. Pero no hubo ningún inconveniente, el público se comportó perfectamente bien. Respetó todas las indicaciones y se mantuvo en sus lugares. Nosotros, temiendo cualquier inconveniente, acudimos a todos los efectivos del departamento Castellanos. Al finalizar nuestra tarea el mismo gobernador nos felicitó por el trabajo realizado por la policía.

RAFAELA OPINA



Estudiante Roncallo: "No me molestó la gente".



Italo Travaini: "Los norteamericanos no compran negros".

El trabajo —en realidad— se simplificó, como les decía, por el respeto que hubo por parte del público.

—¿Usted organizó el movimiento de los policías y la forma de proceder en el circuito?

—No. Los norteamericanos dieron las órdenes —incluso a la policía— sobre la forma de proceder en el autódromo.

En cuanto a la falta de público, soy un convencido de que el único motivo que lo ahuyentó fue el excesivo precio de las entradas. Allá en Estados Unidos pueden cobrar el equivalente en dólares porque el standard de vida es diferente. Allá cualquiera puede gastar diez dólares en la entrada, aquí no, es mucha plata. No obstante el objetivo fue logrado, el resultado es positivo por la jerarquía internacional que tiene esta carrera.

—¿Hubo algún detenido?

—Sí. Diez carteristas sorprendidos en acción en las tribunas.

(¡Y eso que las tribunas no estaban llenas!.... (Los dedos pungas no descansan).

—Económicamente las cosas no fueron tan mal como las pintan. Hubo un yanqui —por ejemplo— que trajo 20 millones de pesos viejos y me consta que aquí gastó gran parte de ese dinero. Son dólares que quedan en esta ciudad, el pueblo ganó plata. Pienso —por mi parte— que el club organizador no perdió ni un sólo peso. Es posible que lloren pero estoy seguro que no les resultó —económicamente— un mal negocio. Han hecho entrar en el presupuesto, por ejemplo, los pasajes que sacaron para el traslado de los corredores, sin destacar que Aerolíneas prestó su colaboración lo mismo que el Gobierno.

El jefe de la estación del Ferrocarril Mitre, en cambio, fue menos locuaz que el inspector general. Rubén Hidalgo es socio del Club Atlético de Rafaela y tenía su entrada para la carrera. No pudo ir porque tuvo que quedarse de guardia en la estación. Se la dio a un compañero. **"Yo iba a ir porque a mí —como socio del club— la entrada me resultó mucho más barata. Pero si faltó gente no hay otro motivo que pensar más que en el elevado precio de las entradas. No hay que olvidar que fue un mal año para la zona, que ya van 4 ó 5 años de sequía y que el drama se fue acentuando. Ahora, recién empezó a llover. Pero como dice la gente en el campo, no llueve pasto. Queriendo decir que aunque llueva, para que mejoren las cosas, hay que esperar."**

Volvimos al Departamento de Policía, en una curiosa maniobra de ir y venir, para entrar por el costado al Cuartel de Bomberos. Pedimos por el jefe y nos recibió Armando Anderegge, quien estuvo a cargo del dispositivo de seguridad que se organizó en el autódromo. **"Estuvimos toda la semana, mañana y tarde. Organicé a la gente de acuerdo a la experiencia que teníamos de las anteriores 500 Millas. A la salida de la última curva puse a los bomberos que vinieron de San Francisco (toda gente de mucha experiencia) porque estaba seguro que de haber algún accidente se produciría en ese lugar. En cada una de las camionetas que el club puso en la pista para seguridad, hice subir uno de mis bomberos. Era necesario: dada la experiencia que ellos tienen ante cualquier emergencia, no podíamos dejar actuar sola a la gente designada por el club.**

Y justamente el único accidente de la carrera se produjo en ese lugar. **"Yo fui el primero en llegar con un extintor de polvo químico de 9 kilos en la mano. Pero me encontré con la dificultad de no poder introducir el chorro de polvo en el tanque de combustible por la deformación de la carrocería que lo recubría. Después lo atacamos con dos líneas de espuma. En el momento que estábamos trabajando, un coche de carrera pasó entre el camión y al auto accidentado arrancándole a uno de los bomberos de San Jorge la tobera que tenía entre las manos. "Nací de nuevo", decía después cuando se repuso del tremendo susto.**

Yo habría ido a la carrera aunque no hubiera tenido que trabajar, pero el precio de la entrada no estaba a mi alcance. Ese fue el problema de la mayoría por una parte. Por la otra pienso que si hubieran corrido más pilotos argentinos las tribunas se tendrían que haber llenado con mucha más gente de Bunos Aires y de la zona.

En la calle y en los negocios las impresiones no fueron tan dispares. Para Delia de Buffa (25) empleada de la boutique Gisell: la carrera —evidentemente— trajo beneficios. —Salvó —para empezar— el mes de febrero que tradicional y comercialmente es un mes muerto. **A los norteamericanos les interesó todo lo que fuera de lana. Es muy agradable tratar con ellos ya que son muy buenos compradores y pagan con dólares. Tanto las mujeres como los hombres mostraron muy buen gusto, contrario a lo que en general la gente piensa de ellos. Pero no todas las satisfacciones las tuvimos vendiendo, fue muy agradable tratar con gente que cuando dejaba el negocio agradecían y pedían perdón por si habían causado alguna molestia. Ahora que conocemos sus gustos traeremos muchos artículos nuevos para la próxima carrera...**

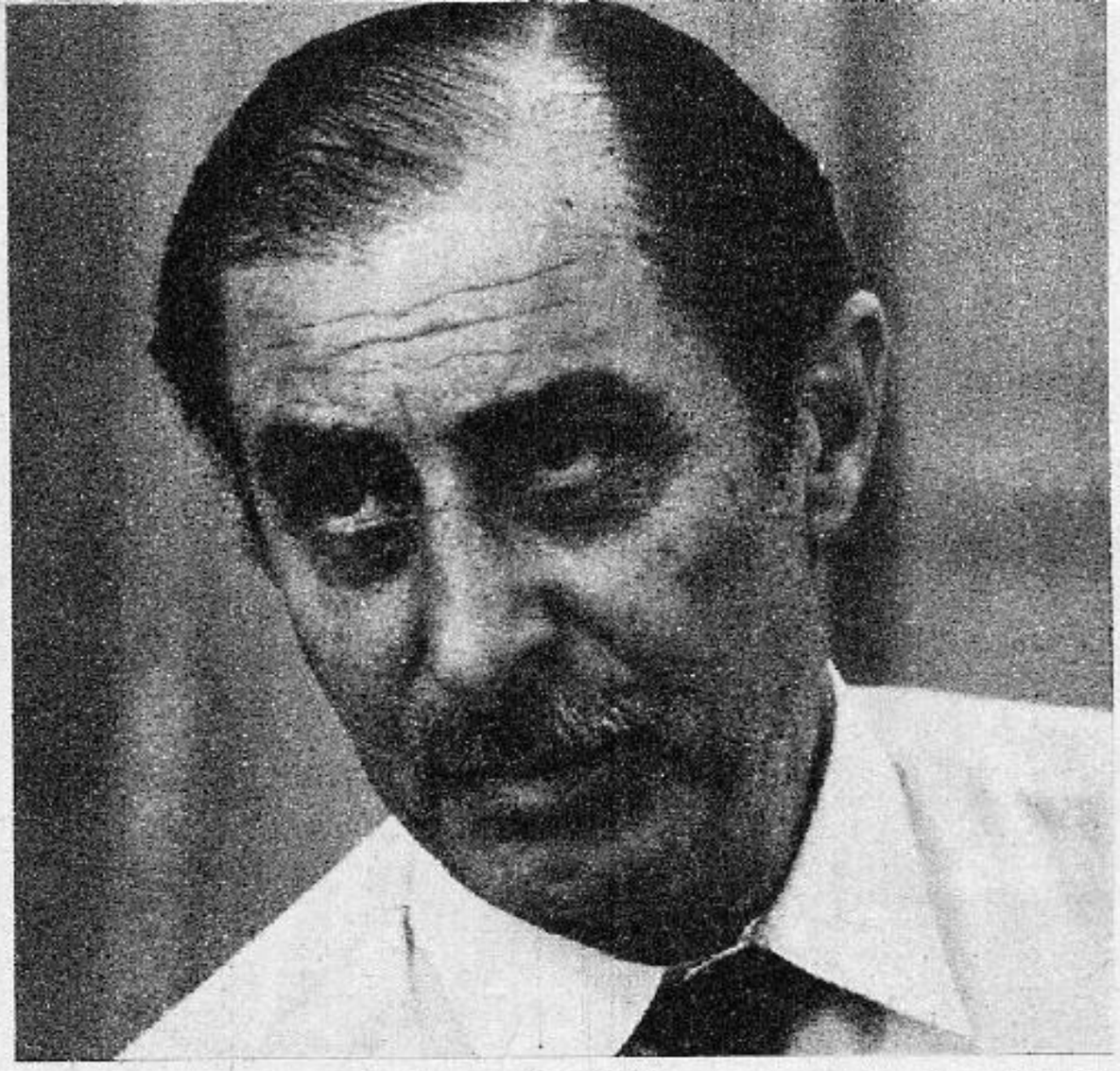
También para Mario Sasse (23) socio de "356", el bar de moda en Rafaela, las cosas fueron color de rosa. **No solamente para mí. Durante una semana Rafaela en general vivió algo así como un sueño. Fue bárbaro ver la puerta del boliche llena de gente que discutía de tiempos... promedios...; para nosotros fue una verdadera alegría recibir tanta gente y que, en ningún momento, se comportaran de forma incorrecta. Mucha gente dijo que a los norteamericanos los "givimos", que les cobrábamos de más aprovechando su desconocimiento por la moneda argentina, pero es mentira. Todo el mundo en Rafaela trató igual a un cordobés que a un yankee: de la mejor manera que pudo.**

Para Italo Travaini, propietario de uno de los kioscos más importantes de la ciudad, la transformación que sufrió Rafaela esta vez fue distinta. **Cada vez que hay una carrera esto sufre una mágica transformación, pero esta vez el cambio superó a todos. El inconveniente mayor que encontraron fue la falta de hoteles (muchos de ellos tuvieron que bañarse una semana entera con agua fría) y el acceso de tierra al circuito. Compraron postales y revistas de automovilismo argentinas, pero no les interesaban ni los diarios ni las revistas de interés general. Les gustaron algunas marcas de cigarrillos pero todos rubios, ni siquiera probaron los negros. La satisfacción más grande la tuve —concluyó— al poder tratar con gente de otros lugares.**

Un estudiante, Héctor Roncallo (20), piensa que la cantidad de gente que hubo en su ciudad no lo molestó. Es más, piensa que de todo eso se obtendrá un beneficio muy importante a través de la proyección nacional e internacional que obtendrá Rafaela. La organización le pareció perfecta y quedó demostrado (para él) en el momento del accidente. **Pienso que esta vez fue positivo; ahora, en cuanto a su repetición todos los años... no sé.**

El auxiliar de correos Servando Bellis entiende que para llevar adelante una empresa como la que organizó el club de Rafaela es necesario hacer hoteles y arreglar los caminos. **"Pero eso se logrará con el tiempo". "Con lo único que no estoy de acuerdo es con el precio de las entradas** —coincidió con muchos— **porque pienso que en una zona donde el promedio de sueldo de un obrero es de 25.000 pesos, no se puede cobrar 3.500 una entrada. Además hay que pensar en el grupo familiar; una familia de cuatro personas debe desembolsar una cifra demasiado elevada para que puedan ir todos. Creo, por último, que mucha más gente hubiese ido en el caso de que hubiera podido correr algún piloto local."**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Auxiliar Bellis: "El el sueldo es de 25.000, no se puede cobrar 3.500".



Taxi Camilatto: "En una semana trabajé lo que en un mes".

Hubo una familia también que salió de su casa con parrilla, carne y achuras rumbo al circuito. Los vecinos la vieron preparar todo dentro del auto. Así como a la media hora la vieron regresar a su barrio en Rafaela. Volvieron a bajar la parrilla, la armaron en la vereda y allí se pusieron a hacer el asado. Una familia que no fue ante lo imposible del día de picnic.

Sin ir más lejos —decía por último Isidro Camilatto, propietario de un taxi y una mercería en Rafaela y quien nos dio albergue en su casa —**el de enfrente, que no se pierde ni una, esta vez no fue. El que vive de su sueldo no puede ir, llevar a la familia; le sale 10.000 pesos. Un mendocino** —por ejemplo— **vino con su mujer a ver la carrera y cuando se enteró del precio de la entrada la dejó a la mujer en el hotel y fue solo...**

La nota quedó completa. Analizados por los pobladores de la ciudad que fue primera figura en todo este show, el saldo es positivo. Se gastó plata en traer a los coches y los pilotos, pero en los negocios y los hoteles también dejaron muchos dólares. Por otra parte, es probable que tampoco el club haya perdido tanto como dice. Alguien pensó que los lamentos son infundados: **Se quejan y quién sabe si no es para eludir lo que tendrían que pagar en impuestos...**

Algo nuevo pasó en la Argentina. Todavía no se lo puede medir en toda su magnitud —positiva o negativa— porque falta que pase algo de tiempo para medir los resultados. Quizá lo más cercano a la verdad fuera lo que dijeron en la Municipalidad. ¿Cuánto costaría una campaña publicitaria que promocione a Rafaela tanto como lo hizo esta carrera?





LA IMPORTANCIA DE LLAMARSE

50 AÑOS DE VIDA Y SALUD

El próximo 2 de abril cumple sus bodas de oro el Club Náutico Quilmes. Esta magnífica institución dedicada a la práctica de los deportes náuticos, que tiene su sede —flor de edificio— en la costa del río de la Plata sobre la ribera quilmeña, ha dado muestras a lo largo de su fecunda vida de lo que puede lograrse cuando al amparo de una vocación de servir a la comunidad se pone trabajo, fe y sacrificio.

Muchas figuras de la náutica salieron de sus filas. Desde el legendario Gustavo Scheffler —que con un clase Quilmes de 5,90 metros y un chubasquero de lona— se fue a Mar del Plata afrontando un temporal en Cabo Corrientes, un Ernesto Lange, extraordinario navegante de regatas de largo aliento en el ámbito internacional, un Eberto Risso, verdadero domador del río, un Moisés Rik, tripulante que al lado de Lange conoció todos los mares donde hubo una competencia de alto nivel, un Mariano A. Torre, quien durante varias temporadas condujo al Fortuna hasta el triunfo y tantos más, que para citarlos tendríamos que hacer un número extraordinario.

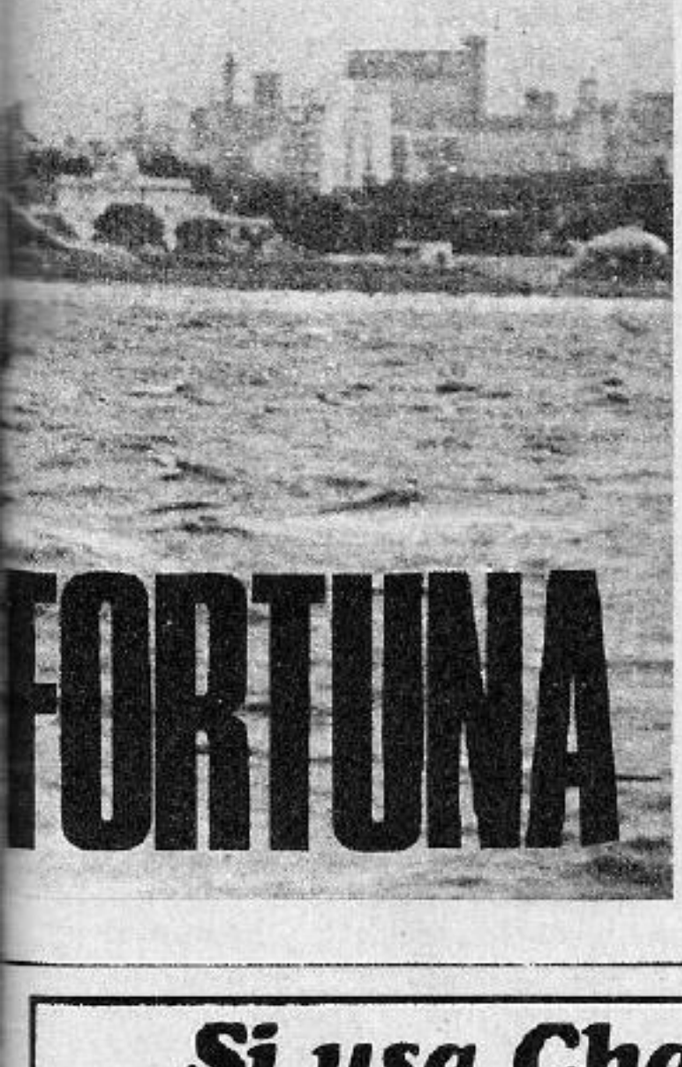
También tuvo grandes presidentes como Don Enrique Elesgaray, el doctor Torre, Vitoto Fornabaio, el capitán Carbone, nuestro querido amigo el francés Jorge Gérardin, Tono Rao, y ahora Héctor Gómez, quien como tantos otros siente en su sangre el fuego de la náutica y el placer de tener un grato rincón para sembrar amigos.

Club Náutico Quilmes: ¡Felicidades y éxitos les auguran los gomías de Parabrisas Corsa!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JUAN PEDRO SIEDMANN

Una vez más, el Fortuna ganó otro galardón para el Yachting Argentino, en este caso, el primer puesto en la serie mayor de la regata Ciudad del Cabo-Río de Janeiro



No sería del todo desacertado afirmar que la historia que desembocó en la descollante actuación del Fortuna en la regata Ciudad del Cabo-Río de Janeiro se inició una tarde de 1946, cuando a Manuel M. Campos y a Rufino Rodríguez de la Torre les empezó a germinar la idea de adquirir un velero de regatas disfrazado como barco de instrucción para la Escuela Naval.

La inquietud prosperó y tras muchas idas y venidas al año siguiente se iniciaron los planos de un Jawl que aún hoy da que hablar, en el que intervinieron además de los ya mencionados padres de la criatura, el dibujante Roberto Hossmann y el ingeniero Gabino Ríos, quienes se ocuparon de repasar las líneas de agua, los pesos, la estabilidad, el tipo de construcción, etc.

Para mayo del '47 el proyecto quedó aprobado encarándose la construcción en los talleres del Arsenal Naval Buenos Aires bajo la tutela del capataz de la carpintería, el entusiasta "Joanín", quien empleó todo su cariño y sapiencia para que el 11 de noviembre de 1949 el casco tocara por primera vez el agua.

Mucho viento sopló sobre las velas del Fortuna desde entonces hasta la fecha y fueron muchos los halagos que nos brindó en plano internacional. El último de ellos logrado recientemente cuando tras recorrer las 3.960 millas, que fueron su derrotero, en 574 hs., 50 mts., 2 segs., llegó a Río de Janeiro triunfante en su serie, la "A", en una regata que fue una maratón náutica.

La Cape-Town - Río se inició el 16 de enero del actual con un sol radiante y vientos arrachados del SE de aproximadamente 60 km/h. proporcionando buena velocidad a los 68 inscriptos, representantes éstos de Sudáfrica, Alemania, Francia, Gran Bretaña y los EE. UU. Entre ellos había barcos de todo tipo y calibre, desde verdaderas máquinas como el Pen Duick, el Albatros, el Stormy, el Jan Pott, el Ocean Spirit, el Striana y otros, hasta asombrosos patachos como el Nomad y el Mercury los que indudablemente se lanzaron a la aventura.

Los vientos fueron casi siempre francos, por lo que los cambios de velas consistieron solamente en cambios de spinnaker de acuerdo a la intensidad de los soplidos o porque solamente se los quería revisar para ver si estaban enteros. En el caso del Fortuna, al segundo día se rifó uno de ellos, con lo que el barco quedó con solamente dos, hecho éste que podría llegar a ser calamitoso en caso de una nueva avería. Sin temores podemos decir que se llegó a Río con restos de vela, pues es un hecho que éstas se gastan de lo lindo cuando se las somete a 24 días de trabajo y eso que el suboficial V. Reinoso se pasó 12 días consecutivos cosiendo y reparando el castigado velamen.

El derrotero de nuestro barco no fue el más acertado en esta oportunidad debido a una refrescada del sur, que por supuesto no estaba prevista; sin embargo todos coincidieron que de tener que volver a hacer la travesía adoptarían el mismo camino, ya que en regatas como éstas solo caben dos posibilidades, una la de hacer el rumbo directo, o la otra, la de ir por donde hay más viento, opción esta que tentó al Fortuna y que se vio desvirtuada por una calma de seis días en que hubo que arriar todo pues la hamacada rompía todo lo que encontraba a su paso. Sin dudas esos seis días fueron los más penosos de todos, el trabajo es escaso y el tedio se apodera de los hombres, siendo muy difícil sobrellevar ese desgaste que se apodera de uno al no poder hacer caminar el barco, máxime cuando se sabe que la meta está a sólo 200 millas y la posición es por demás privilegiada.

Con respecto al factor humano, tal vez el más importante en eventos de esta naturaleza, el Fortuna estuvo realmente bien dotado; su gente bien entrenada, ya antes de partir tenía conciencia de que debían convivir en poco espacio por casi un mes y que las calmas podían ser muchas, por lo que todo anduvo a las mil maravillas, llevándose al barco en todo momento como si se compitiera en un tramo corto, es decir a full, manera esta de combatir el peor de los cansancios, el psíquico.

En contraposición al caso de los argentinos se vieron varios barcos, en especial sudafricanos, que estaban tripulados por gente de crucero pero no de regata, es más, hasta hubo algunos casos en que tuvieron que salir a practicar navegación nocturna pues nunca lo habían hecho.

La demostración de la heterogeneidad de las tripulaciones lo da el hecho de que hubo alrededor de 20 días de diferencia entre el primero y los últimos en una regata "de señoritas" pero para gente bien equilibrada.

En síntesis se puede definir a esta competencia con las palabras de todos los tripulantes del barco de la Escuela Naval "por supuesto que volveríamos a correrla, aunque reconocemos que mucho más regata es la Bs. As. - Río donde hay viento de proa casi constantes y las tácticas tienen mayor importancia".

En estos momentos el gallardo Fortuna debe estar por entrar a su puerto natal y vendrá orgulloso de haber demostrado una vez más sus cualidades marineras, recordando a su vez a cada uno de los tantos que tuvieron la fortuna de competir con él en las más diversas confrontaciones de las que siempre supo salir airoso, como en esta última en que llevó a la victoria a sus 12 tripulantes tras singladuras asombrosas como la del primer día de regata en la que devoró 248 millas.

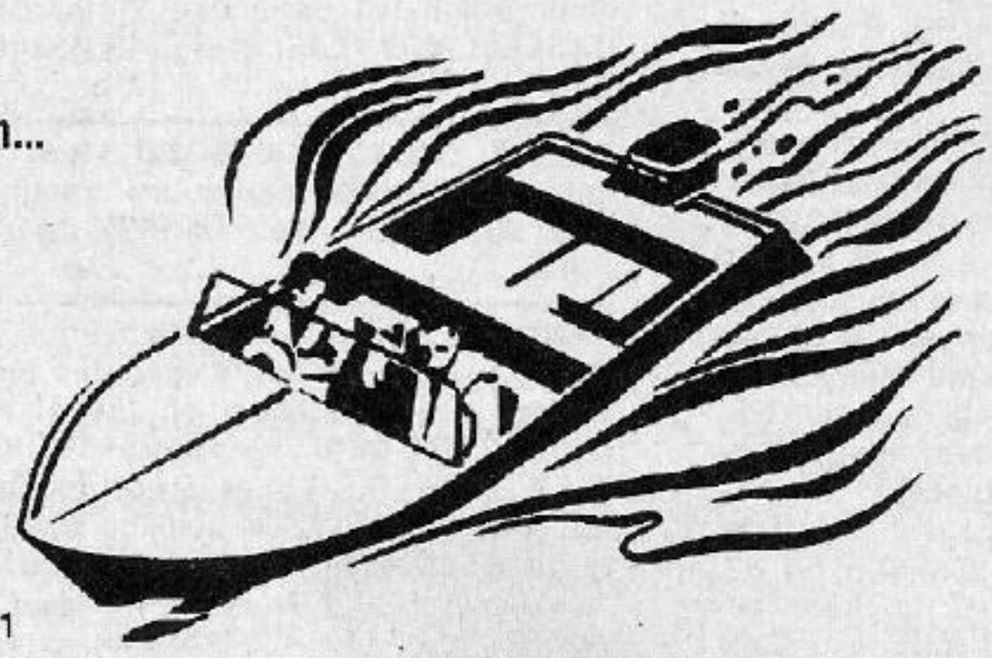
Si usa Champion nunca cambiará de marca



Obtenga fácil arranque y más performance con...

el campeón de los acumuladores

CHAMPION



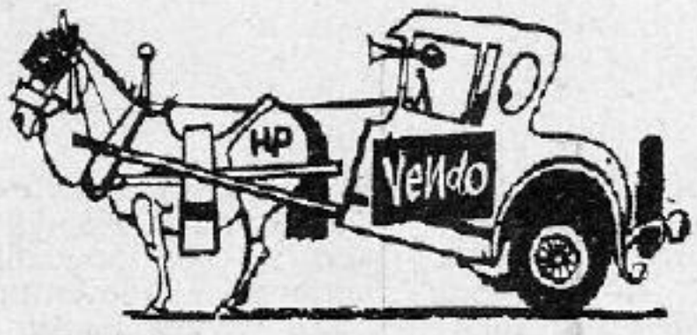


y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica

CHAMPION

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611

AVISOS corsificados



Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar; autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes mecánicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

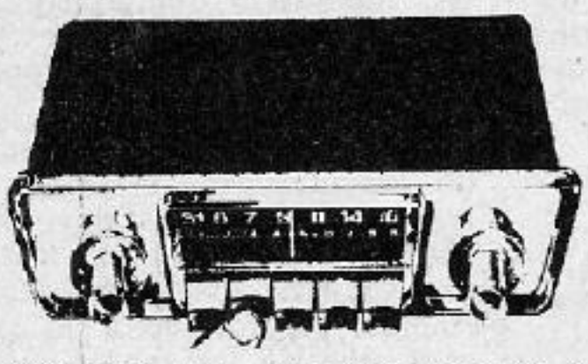
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

MOTOR PORSCHE 1600 Super Vendo. Perfecto estado, papeles en regla. $ 2.800 ley. Ideal para colocar en Volkswagen. Sr. Daniel: 85-8715, después de las 19 horas.

¿...escucha Ud. en su automóvil Europa, Estados Unidos, Brasil o Buenos Aires desde cualquier punto del país...? LOGI-

ONDA CORTA Y LARGA



CO QUE NO. Su automóvil no está equipado con la última palabra en electrónica: "ZURICH". **El autorradio de alcance mundial.** Patente alemana. Fabrica y distribuye: ELECTRONICA ESPACIAL. Bacacay 4184, Tel. 67-5901.

CUPE FIAT 1500 - ANEXO J ZONAL. Con lote de repuestos y 12 gomas. OPORTUNIDAD: $ 12.000 total. Facilidades. Fitz Roy 2058.

MG. TC 1947. Vendo ya por ausentarme, $ 4.300. Llamar 99-1671 de 9 a 15 hs.

FIAT 34 desarmado. Motor 6 cil. Rectificado, caja 4 marchas. Republiquetas 5440, CAPITAL.

DISEÑO Y CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Curso teórico práctico sobre todos los temas que interesan al constructor de automóviles. Lecciones ilustradas que le serán enviadas quincenalmente junto con cuestionarios relativos a cada lección. Temas principales: aerodinamia, resistencia al avance, diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco, CONSTRUCCION DE MOLDES Y CARROCERIAS EN PLASTICO REFORZADO, moldeo de parabrisas, materiales especiales, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: STYLAUTO, CASILLA DE CORREO 303, LA PLATA (Prov. de Bs. As.).

VENDO MANUALES ORIGINALES, AUTOS, CAMIONES, MOTOS y DISTINTIVOS SOLAPA TODO TIPO EXTRANJEROS, MARIO VAGANI. 20 DE SEPTIEMBRE 139, 5º piso. Departamento 2, Capital, Teléfono 28-3416.

CHELCO II. En venta sin motor, dos suspensiones traseras. Caja de velocidades. Repuestos. Tratar: C.D.C.G.M. Campana 4956, CAPITAL. Verlo en Expo-Auto, Mar del Plata.

CAPOT TOMAS LATERALES. Fabrica, ven-



de e instala IPA. Leiva 4247, Cap. 8-12 y 15-19.

VENDO FORMULA 4 - CRESPI RENAULT TULIA 7. Mecánica Antelo. Caja Meriggi. Una sola carrera. Acepto permuta por cualquier automóvil particular. Tratar SERGIO CASTELLANO. LAS PAREJAS (Santa Fe), Tel. 7177 ó 7178 de 12 a 14 hs.

COCHE TUERCA DE SOTO 1929. Estado impecable vende particular, tratar: Spiro 565, ADROGUE, Tel. 94-1995 de 9 a 20 horas.

VENDO: Fórmula 4, chasis Martos, motor Renault, caja con las 4 marchas sincronizadas. Freno a disco en las 4 ruedas. CHASIS TULIA 6, verdadera oportunidad, $ 4.800. CHASIS TULIA 5 con motor BMW doble encendido y suspensión trasera modificada. CHASIS TULIA 5 motor BMW auto campeón de F-4 en manos de C. Ragno. MOTOR RENAULT 0 Km. preparado para F-4, instalación sobre el chasis y atención previa a la carrera a cargo del saleroso Jorge Meriggi. CAJA DE VELOCIDADES Renault modificada por Sáenz,



especial para F-4, con dos juegos de multiplicaciones. Todo esto y varios fierros más se encuentran en Rex, Avda. San Martín 7160, CAPITAL.

VENDO GRUMETE. Flamante. Medido. Velas nuevas dacron. Opcional motor fuera de borda importado. Contado y facilidades. Ver en el Club Universitario de Bs. As. Núñez. Tratar en Intendencia.

VENDO LIGHTING "CATRIEL" con trailer. Muy buen estado. Facilidades. Tratar en el CUBA, Núñez. Juan Carlos (Vestuario).

OPORTUNIDAD UNICA: para correr en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, etc., vendemos 1 S.P. BAUFER, ídem al de Andrea Vianini, con chasis de cromo molibdeno, tren delantero completo. Diferencial Transax con frenos a disco en las 4 ruedas, carrocería de aluminio completa, sin motor, sin caja y con 6 ruedas sin gomas. Comunicarse con Baufer a: 73-1078 (muy barato). Washington 2581, Capital Federal.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Hugo Horacio Hasenbalg organiza un curso teórico práctico sobre plásticos reforzados con fibras de vidrio por correspondencia. Informes CNEL. DIAZ 1718 PB "B" y C.C. 1238, Correo Central. En marzo cursos personales en Capital Federal y próximamente en Córdoba, Mendoza y Rosario.

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service, Av. Forest 763, Capital, pida turno por tel 54-6491.

PARA MOTOCICLETAS VELOCES, Luciano Fernández vende un motor ZANELLA-R.K4, especial 0 km montado en cuadro super-liviano, apto para pista y circuitos. Total 1.400 pesos ley. Después de las 15 horas al tel. 73-0659.

ESTUDIE AUTOMOTORES, Escuelas ETMA le ofrece cursos diurnos y nocturnos de motores, carburación, electricidad, trasmisión, performance y trucaje de motores. Clases teóricas y prácticas. Av. Juan B. Alberdi 1619, Capital, tel. 63-2522.

VICENTE TIRABASSO, CONSTRUYE Y VENDE palancas al piso, para todas las marcas y años: Ford, Chevrolet, Dodge, Fairlane, Valiant, Siam Di Tella, Magnette, Riley, Peugeot, Fiat, etc. Especialidad: Torino 300. Distribución y colocación: Rojas 2294, esq. Warnes, tel. 59-6329.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA FORMULA 'A'

La Asociación Deportiva Automotores organiza la "IV Vuelta del Norte - Premio Tucumán Turismo" para la categoría Turismo de Carretera Fórmula "A". La competencia se largará el 13 (sábado) del corriente, día en que se disputará la primera etapa con largada en la localidad de Acheral (sobre la ruta 307) y llegada en San Felipe, con un total para la primera etapa de 655 km. La segunda etapa se largará también en Acheral, rumbo a El Cadillal, donde finalizará la segunda etapa con un recorrido total de 767 km. El kilometraje total de la carrera será de 1.422 kilómetros.

El orden de largada de la primera etapa se llevará a cabo de acuerdo con lo establecido por el escalafón de largada de CADAD. La segunda etapa se largará de acuerdo al orden de llegada de la primera. El registro de inscripciones para la carrera cerrará el 10 del corriente a las 19 hs. en la sede de CADAD o en el club organizador.

El Parque Cerrado se clausurará el día 12 de marzo a las 19 horas. La nómina de premios establecidos para la carrera es la siguiente: Por etapa: 1º, $ 3.000; 2º, $ 2.000; 3º, $ 1.000; 4º, $ 800, y 5º, $ 500. En la general se distribuirán los premios de la siguiente forma: 1º, $ 5.000; 2º, $ 4.000; 3º, $ 3.000; 4º, $ 2.000; 5º, $ 1.500; 6º, $ 1.000; 7º, $ 800; 8º, $ 700; 9, $ 600, y 10º, $ 500.

MOTOCICLISMO

En el Circuito Nº 9 del Autódromo Municipal de Buenos Aires se llevará a cabo el Premio Apertura, Copa Escribanía Segurado; por el Campeonato Argentino de las clases 50 cm3 (Standard e Internacional); 100 cm3; 125 cm3; 175 cm3 y Sidecars Fórmula Internacional. La competencia se largará a las 14 horas y la clasificación el día 13 a las 15 horas. La entrada costará $ 2 de los nuevos.

MOTONAUTICA

El Club San Fernando hará disputar el próximo día 14 las "100 Millas Náuticas - Premio 48º Aniversario". La competencia estará reservada a las clases Turismo Argentino, Gran Turismo, Mojarra y Fuerza Libre. La largada será a las 8 horas. El valor de la inscripción será de $ 30 (de los nuevos) y las inscripciones se pueden hacer llegar hasta el día 11 a las 22 horas.

TURISMO GRUPO UNO

En el Autódromo Ciudad de Gualeguaychú se llevará a cabo bajo la organización del Auto Club Gualeguaychú la primera competencia reservada a automóviles de Turismo Nacional (Grupo 1) a nivel de campeonato argentino. Participarán automóviles de las categorías A y B pero aún no se ha determinado qué sistema se utilizará durante la carrera en cuanto a series y final.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO

Por el Campeonato Europeo de Turismo se llevarán a cabo en el Autódromo de Monza las "4 Horas de Monza".

RALLIES

Desde el 14 hasta el 17 se llevará a cabo la segunda fecha del Campeonato Europeo de Marcas en la especialidad Rallye. La competencia se desarrollará en Italia bajo la denominación de "San Remo-Sestriere".

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-076

sugerencias PARABRISAS CORSA

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PROBADA CALIDAD DE LOS IMPULSORES DE ARRANQUE 3H GARANTIA
PRODUCTO

FUNDAS
lintap MR
y... nada mas
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN	$ 84.-
FIAT 600	$ 75.-
RENAULT	$ 90.-
DI TELLA	$ 94.-
FALCON	$ 102.-
RAMBLER Ent	$ 99.-
VALIANT	$ 101.-

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA

correo

404 - LE MANS - 504

de Roberto González, Capital Federal.

Señores: me dirijo a ustedes con el objeto de que me informen sobre algunas diferencias constructivas entre los distintos modelos de Peugeot fabricados por SAFRAR.

1) En el motor, ¿qué diferencias se observan entre los modelos 404, Le Mans y 504 modelo 1969/70?

R.: El carburador de los dos primeros es Solex 34 PBICA-3, mientras que el 504 trae el Solex PAIA-4 de dos bocas. La relación de compresión en los 404 y Le Mans es de 8,3:1, mientras que en el 504 es de sólo 7,85:1. La cilindrada, caballaje y régimen máximo de los 404 es de 1.618 cm³, 80 HP y 5.600 rpm, contra 1.657 cm³, 87 HP y 5.600 rpm, respectivamente, en el 504. No hay otras diferencias sustanciales entre unos y otros motores.

2) ¿Son similares en sus medidas las llantas de todos los modelos nombrados, ya que en su diseño es obvio que no?

R.: Sí, son todas de igual medida, salvo en el 504 modelo '71, que usa llantas de 5.5 x 15.

3) ¿Qué tipo de palanca de cambio al piso equipa al Le Mns de fábrica?

R.: La palanca es de mando remoto, marca Telecontrol, que por otra parte es la que se usa en los 504 y 404 de competición en los autos de los ex equipos semioficiales (Billy y Cohelo).

4) ¿En qué se diferencian los modelos 1969/70 y 71 de 504?

R.: Esta es la nómina de la totalidad de los cambios efectuados por SAFRAR: la compresión se llevó a 8,6:1; se modificó la tubería de escape; el embrague es ahora del tipo de diafragma, en vez del anterior monodisco; la caja es la denominada BA 7; las llantas son ventiladas y de 5.5 x 15; y se introdujeron modificas en la fijación de los cinturones de seguridad, de rueda de auxilio y en la corredera del asiento.

5) ¿Cuáles son las velocidades máximas en cada marcha de la nueva caja del 504?

R.: A 5.500 rpm, con puente trasero 5 x 21 y una longitud de circunferencia del neumático (bajo carga) de 1,98 m, las distintas velocidades máximas son: en primera, 43,67 km/h; en segunda, 73,8 km/h; en tercera, 113,6 km/h; y en directa, 155,3 km/h.

6) La suspensión trasera de los primeros 504 nacionales, que era tan alta, ¿fue luego modificada? ¿Cómo?

R.: Efectivamente. Se le colocaron resortes más cortos.

VIVIR Y DEJAR VIVIR

de Juan A. Constantino, de Mar del Plata.

Estimados corsarios: no puedo decirles que soy lector de vuestra revista, pues apenas mi semianalfabetismo me permite deletrearla, pero a juzgar por las fotos y lo que me lee mi abuela parece ser que el asunto vale la pena. Les escribo —por intermedio de un vecino léido a quien dicto— y espero que me aclaren una duda acerca de Para-risas CORSO, pues me atormenta:

En la entrevista a Carlos Pairetti he notado algo que me llamó la atención. En una de las fotos, al lado de una radio hay un reloj que indica que son las 7,45 horas, pese a que los redactores manifiestan que concurrieron a hacer la nota a las 7 en punto. Ahora bien: en la última foto, al finalizar la nota, el mismo reloj sigue marcando las 7,45 horas, pese a que los inconscientes cronistas manifiestan que son las 23,15.

Mi duda es la siguiente: ¿Es que el reloj anda mal o no tenía cuerda?; o, lo que es más grave, ¿los cronistas pidieron todo el día para hacer esa porquería de nota, la hicieron sólo en unos segundos y después usufructuaron todo el tiempo restante del día para tirarse panza arriba en Olivos?

Espero que el tema correcto sea el primero, ya que de lo contrario mi carta se convertiría en una grave denuncia, que de comprobarse su gravedad podría tener insólitas derivaciones para los res o irresponsables. He dicho.

R) Bueno, amigo: usted tiene una bocineta así de grande. Ha descubierto con su claxon a dos de los redactores de CORSO que ahora purgan su delito en la Isla Martín García, donde sufren el tormento del potro. Se comprobó la veracidad de su segundo aserto, con la variante de que, como era muy temprano, volvieron estos pícaros a sus respectivos domicilios a seguir con el interrumpido atorro.

RECTIFICACION (A 0,20)

de Enrique Cramer, City Bell, Prov. de Bs. As.

Señores de CORSA: al respecto de una contestación en esa misma sección a un joven lector (Nº 253), quisiera hacer una rectificación, ya que la contestación no se ajusta exactamente a lo sucedido.

Me refiero a la respuesta número 3 de la carta titulada "TC... pero Tecé Tecé" que firma un joven lector de Bahía Blanca. A este apasionado de los fierros —como yo, con la diferencia de 50 años— le contestan sobre Marcos Ciani. El "sapito" de Venado Tuerto debutó muy joven en carreras de ruta y desde ese mismo día se perfiló como la gran revelación del momento. En las Mil Millas del Avellaneda Automóvil Club en el año 1948 (no en 1949), con su Chevrolet Nº 75, se colocó en la clasificación final cuarto (y no quinto). El ganador había sido Oscar A. Gálvez, segundo Juan M. Fangio y tercero Lorenzetti, que pese a sus buenas condiciones nunca pudo llegar a ganar una carrera de TC. En 1949 en esta misma prueba el ganador fue Juan Gálvez y Ciani —ya en franca carrera ascendente— fue su escolta con una diferencia en más de 11 minutos. En 1950 las clásicas Mil Millas fueron para Marcos Ciani, quien le sacó al segundo —nada menos que el mismísimo Juan Gálvez— siete minutos y fracción.

Les pido que me disculpen por la charla y felicitolos por vuestra gran revista.

R) El lector tiene razón. Y le agradecemos su aclaración y sus conceptos.

DE COLEOPTEROS SE HABLA

de Ricardo José Minotuzzi, Córdoba.

Señores: soy desde hace poco tiempo —lo suficiente para que me considere un verdadero fanático de la marca— poseedor de un Volkswagen 1200 modelo 1963, que compré usado con aproximadamente 100.000 km. Al respecto quiero consultarles sobre algunas especificaciones y recomendaciones de fábrica, ya que no tengo manual alguno ni nada que se le parezca.

1) ¿Cuáles son las medidas internas del motor y cuál la cilindrada?

R) Diámetro 77 mm x 64 mm de carrera. Cilindrada total: 1192 cm³.

2) ¿Cuál es la relación de compresión del motor?

R) Exactamente, 7,0:1.

3) ¿Cómo es el orden de encendido?

R) Bastante desordenado: 1 - 4 - 3 - 2.

4) ¿Cuál es la potencia máxima y a qué número de vueltas del motor?

R) 34 CV DIN a 3.600 rpm.

5) ¿Luz de válvulas?

R) Tanto en las válvulas de admisión como en las de escape, la luz debe ser de 0,20 mm medidas con el motor en frío.

6) ¿Cuál es la capacidad de aceite en el cárter?

R) Dos litros y medio.

7) ¿Cuándo se produce el momento de encendido?

R) 10 ° antes del PMS.

8) El motor de mi auto está equipado con bujías Beru 175/14. ¿A qué otras de otra marca corresponden? Por ejemplo, Champion o Bosch.

R) Son equivalentes a las Champion L 85 ó a las Bosch W 175 T 1.

9) Y por último —además de mil gracias y dos mil perdones par la lata—, ¿cuál es el peso del coche vacío?

R) Listo para el uso, 760 kg. De nada, ha sido un gusto.

BURRO BUGGY

de Rubén H. Racca, Hernando, Pcia. de Córdoba.

Señores: el motivo de la presente es para pedir a ustedes detalles ampliatorios sobre los nuevos vehículos a los que se refieren en el Nº 252 de CORSA, es decir a los Burro-Buggies. Quisiera lista de precios del vehículo con y sin accesorios, con la mitad de ellos, piezas sueltas, etcétera.

R) Nosotros no lo fabricamos y menos aún lo vendemos, y ni por las tapas lo vamos a hacer. Le conviene dirigirse a su constructor, don Máximo Aldunate. Araujo 337, Capital Federal.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



YA SOY MECANICO

Gracias a que en mis ratos libres estudié un Curso por Correo con todas las garantías, poseo los conocimientos técnicos para completar la práctica. Ahora soy el encargado. Mis compañeros me consultan cuando tienen una duda Gano mucho más, vivo mejor y todos me aprecian y acuden a mi.

¡DIGA LO MISMO!

Usted obtendrá un

* TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

**** Maestro Ajustador***
**** Maestro Tornero***
**** Maestro Fresador***
**** Maestro Soldador***

Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales

$ 12,00

solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.

GRATIS

ESTOS SON NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

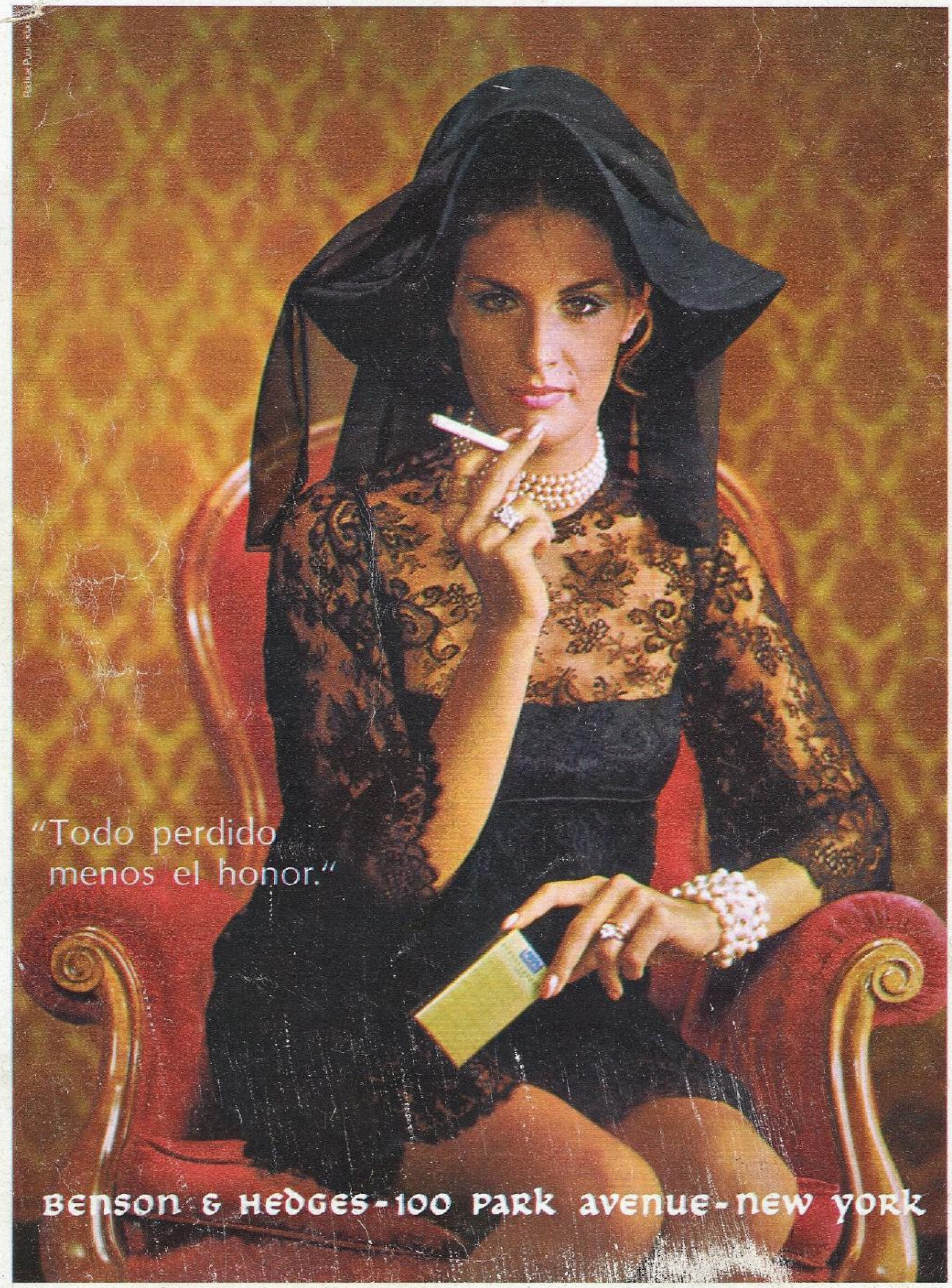
Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MEC 34*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

RIGLOS 119/DPTO. 39V /BUENOS AIRES (S24)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com