$n 100 $1

N° 253

Parabrisas

CORSA

23 de febrero al 1º de marzo de 1971

RAFAELA: LLEGARON LOS MONSTRUOS

Las revistas de Mauro

NUEVA!

Nadie, pero nadie, sabe hacer una avalancha de espuma tan rica... tan cremosa...como

Gillette

Ahora en aerosol



Sólo hay que mojar la cara.



Poner una pequeña porción en la mano.



Extender por el rostro y ya está listo.



Resultado: la afeitada más confortable y perfecta.

–Ya viene lista para afeitarlo de la manera más fácil, rápida y moderna que existe.

–Ablanda mejor la barba porque retiene la humedad durante toda la afeitada.

–Y el perfume . . ? Bárbaro!

ESPUMA LISTA PARA AFEITAR

Gillette

EN AEROSOL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

253. Del 23 de febrero -
1º 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 Martire

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 Stedmann y Alejandro Giancaglini

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.

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 Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, 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 3º, 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 prohibe 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

RAFAELA

Ya estamos en vísperas de la fantástica carrera pergeñada por el Club Atlético de Rafaela. Lo que durante mucho tiempo fue el deseo de un grupo de gente entusiasta y trabajadora va a cobrar realidad en pocas horas más. Mejor dicho, ya es una realidad que empezó a palparse en toda su dimensión cuando el primer auto de Indianápolis emergió del Boeing 707 en el aeropuerto de Paraná.

Cruzaron a Santa Fe (¡los autos de Indy bajo un túnel subfluvial! ¿Quién lo hubiera imaginado hace, digamos, diez años?) y llegaron a Rafaela, donde se los esperaba con una mezcla de ansiedad, entusiasmo y misticismo explicable en una ciudad que es historia por la simple obra y gracia del automovilismo.

Allí están ahora esos autos tan particulares, representantes de un concepto norteamericano del deporte automovilístico, pero a la vez verdaderas obras excepcionales de la técnica constructiva. Los autos de Indy de hoy son algo serio, y los mejores exponentes de todos ellos llegaron a Rafaela para disputar una carrera puntable por el campeonato norteamericano del USAC (United States Automovil Club).

El hecho es realmente significativo y la carrera será sin lugar a dudas excepcional. La cifra del eventual promedio para la vuelta al circuito se maneja con respeto y admiración: los alrededores de los 300 km/h, que supera la velocidad a la cual se gira en el óvalo de Indy, constituyen el gran atractivo de la competencia, pero son apenas una parte de todo lo que puede verse. Poco tiempo después de la temporada internacional, otro acontecimiento trascendental, aunque de diferente índole, sacude al automovilismo argentino. Lo hizo posible el trabajo incesante de un grupo de gente capaz, lo cual demuestra una vez más que, por grande que sea una empresa, lo importante es querer hacerla.

Durante toda la semana, CORSA estuvo en Rafaela observando todo, y en la libreta de apuntes de Pérez Balbi y la cámara de Carlos Agustín se fue registrando todo lo que hoy se puede leer en el informe previo a la carrera que abarca las primeras páginas de este número. Todo lo que debe saberse sobre Rafaela está explicado, como asimismo los datos siempre útiles sobre traslado, alojamientos y demás necesidades del espectador que vaya a Rafaela, para quien se ha confeccionado especialmente una guía que puede consultarse entre las páginas 12 y 14.

RUESCH A EUROPA

El miércoles se oficializó el anuncio del nombramiento de Carlos Ruesch como segundo piloto del equipo del ACA, que vuelve a Europa para correr la temporada de Fórmula dos. Como ya lo anticipábamos en el editorial del número anterior, la elección merecía toda nuestra aprobación por cuanto —entre muchas otras cosas— Carlos Ruesch era "nuestro" gran candidato para el puesto.

De paso vale la pena comentar un aspecto que se debatió ampliamente en la conferencia de prensa brindada por el ACA, el citado miércoles. Aparentemente la declarada condición de piloto número dos de Carlos Ruesch parece estimular el comentario sagaz de más de dos que pensarán en un innegable motivo de discordia.

Nada más errado ni más desacertado. Es absolutamente lógico que Carlos Reutemann, con un año de experiencia en Europa y sobre los autos de Fórmula dos, sea el piloto número uno y que el recién incorporado sea el número dos. **Pero ello no indica en absoluto un favoritismo hacia un piloto ni mucho menos un ordenamiento en carrera como mucha gente parece creer.** Los factores que gobiernan la carrera en sí son absolutamente circunstanciales y están determinados por el orden en la línea de largada, la forma en que largue cada uno, la manera en que se vaya desenvolviendo la carrera y allí poco tiene que ver que un piloto sea número uno o dos.

Si el equipo dispone de un auto nuevo, entregado por Brabham, es elemental que en primera instancia lo conduzca el número uno. Pero ello no indica por eso —repetimos— favoritismo alguno, sino simplemente una estructura elemental. Lo notable del caso es que en Europa nadie se preocupa por eso, porque es lo más normal del mundo y aquí sigue siendo un tema que llama poderosamente la atención. Tanto Reutemann como Ruesch se encargaron, por propio interés, de aclararlo públicamente como para no dejar dudas. Pero conviene siempre recalcarlo una vez más.

Ickx fue el piloto número uno de Ferrari en 1970, pero, sin embargo, Regazzoni consiguió el triunfo en el Gran Premio de Italia, para la marca italiana. Fangio era piloto número tres cuando consiguió su primer campeonato mundial. Los ejemplos valen por sí mismos.

Por supuesto, charlamos largamente con Carlos Ruesch durante la semana anterior y el resultado de esas varias horas de grata conversación se puede leer a partir de la página 62 de este número. Un análisis de lo expresado por Carlos Ruesch permite suponer un futuro brillante para el cordobés, quien resultará digno complemento de Carlos Reutemann.

No todo es Indianápolis o Europa, sin embargo. También una cantidad de cosas insólitas suceden en el mundo del automovilismo para lo cual es imprescindible sumergirse a partir de la página 19 de este número. Se leerán allí verdades importantísimas. A ellas remitirse.

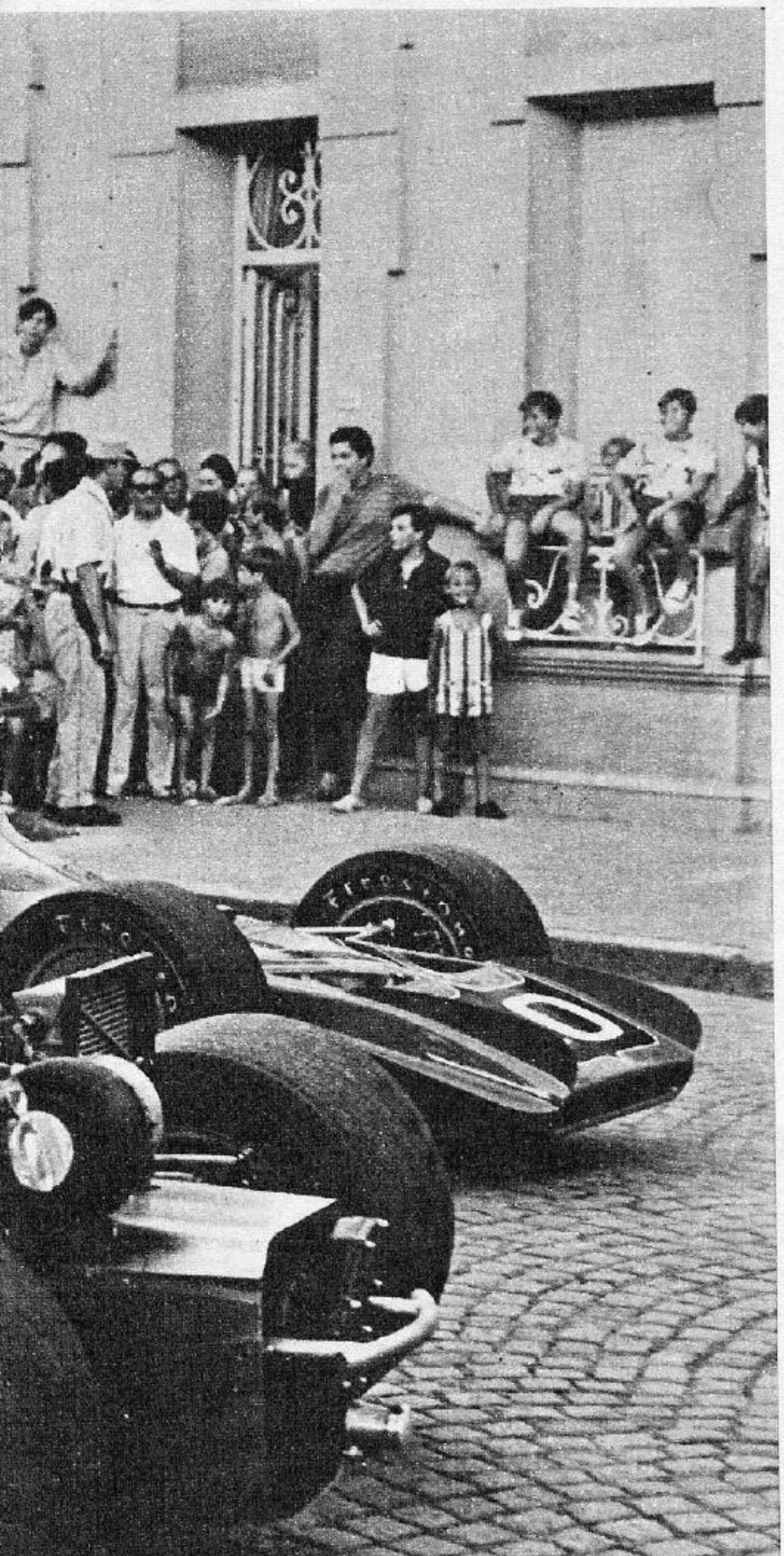
RAFAELA 300 INDY

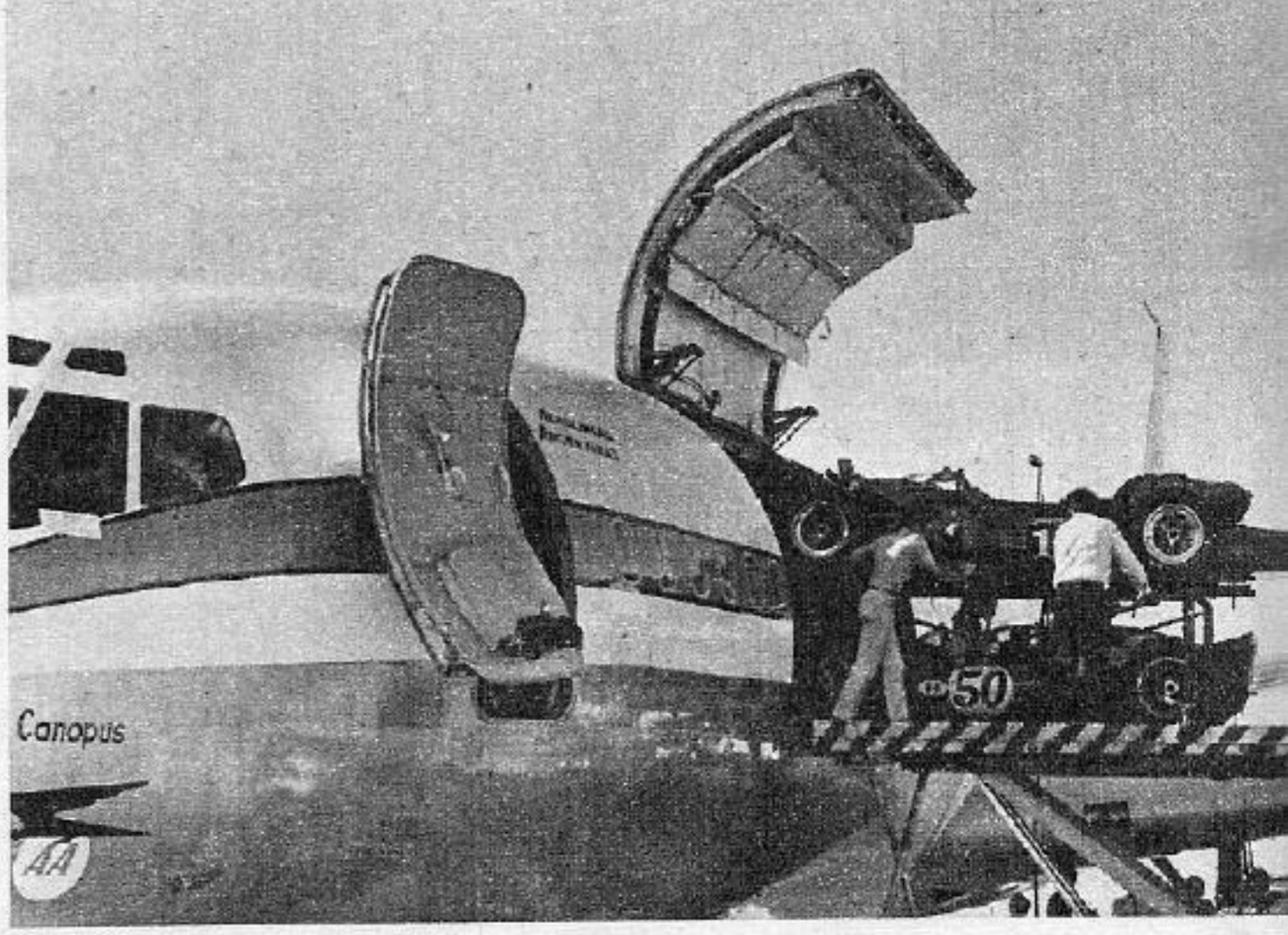
CABALLEROS... ¡PONGAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por JULIO F. PEREZ BALBI Fotos de CARLOS AGUSTIN

N MARCHA SUS MOTORES!





El Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas que se hizo desear. Tardó un poco más de lo que se esperaba, pero trajo la primera tanda de 14 autos desde EE. UU. La gran carrera comienza . . .

El domingo que viene se largan las 300 Millas de Rafaela con los 28 autos traídos desde los EE.UU. Todo está preparado para la gran carrera que hace años soñaban muchos y que hoy se darán el gusto de haberlo logrado

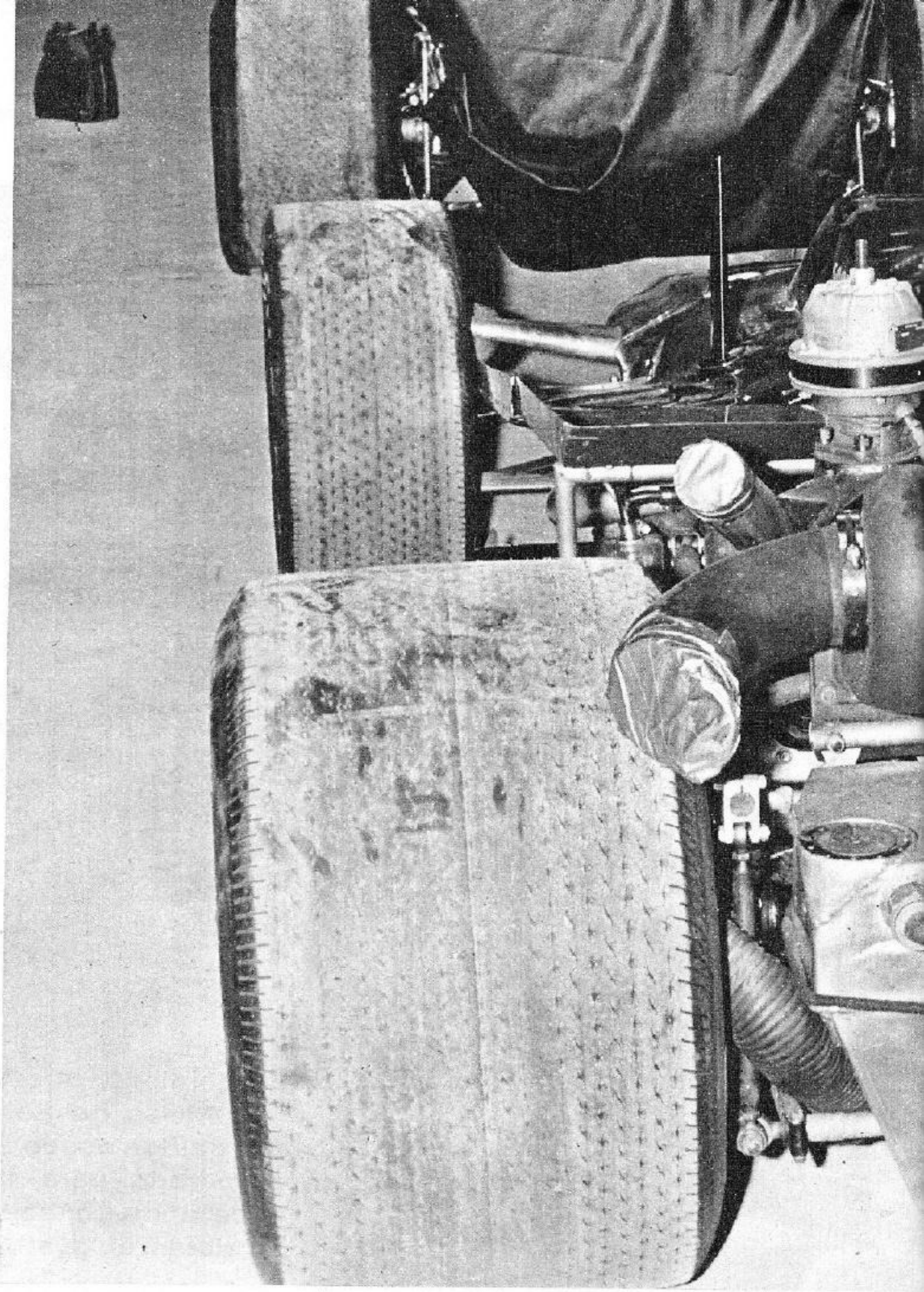
Al público argentino ya no se lo puede engañar. Automovilísticamente hablando, el hombre corsa que es capaz de hacerse 600 kilómetros, pagar 3.500 pesos de entrada, está muy al tanto del automovilismo, no quiere circo, ni autos falopas, ni pilotos maletas. Quiere una buena carrera montada por buenos autos y mejores pilotos. Ya no corre más la historia de la falta de adaptación de los pilotos argentinos y similares fraseos; el tabú de lo extranjero dejó de serlo. Ejemplo claro de ello son estas 300 Millas de Rafaela que se disputarán sin que ningún dirigente del C.A.R. haya viajado una sola vez a los EE. UU. No es la gran complicación ni se necesitan los millones de Arlequín para organizar una carrera internacional.

Bien sabemos que en el automovilismo los estadounidenses son tan profesionales como cualquiera; sin embargo vienen a correr a Rafaela por el café con leche y las medias lunas, valga la expresión. Sí, prácticamente no hay primas de partida. Se les paga el traslado del auto, el piloto, dos mecánicos y su correspondiente estadía. Y premios, por supuesto. Pero no se vayan a creer que repartirán la gran millonada entre los premiados. La cifra que puede llevarse el ganador de la carrera no va mucho

→



Ing. Eduardo Ricotti: el mismo que con Charles Thompson (recuadro aparte) ayudó a bajar uno a uno los autos de carrera. Ricotti es presidente del C.A.R. y se ensució las manos igual...



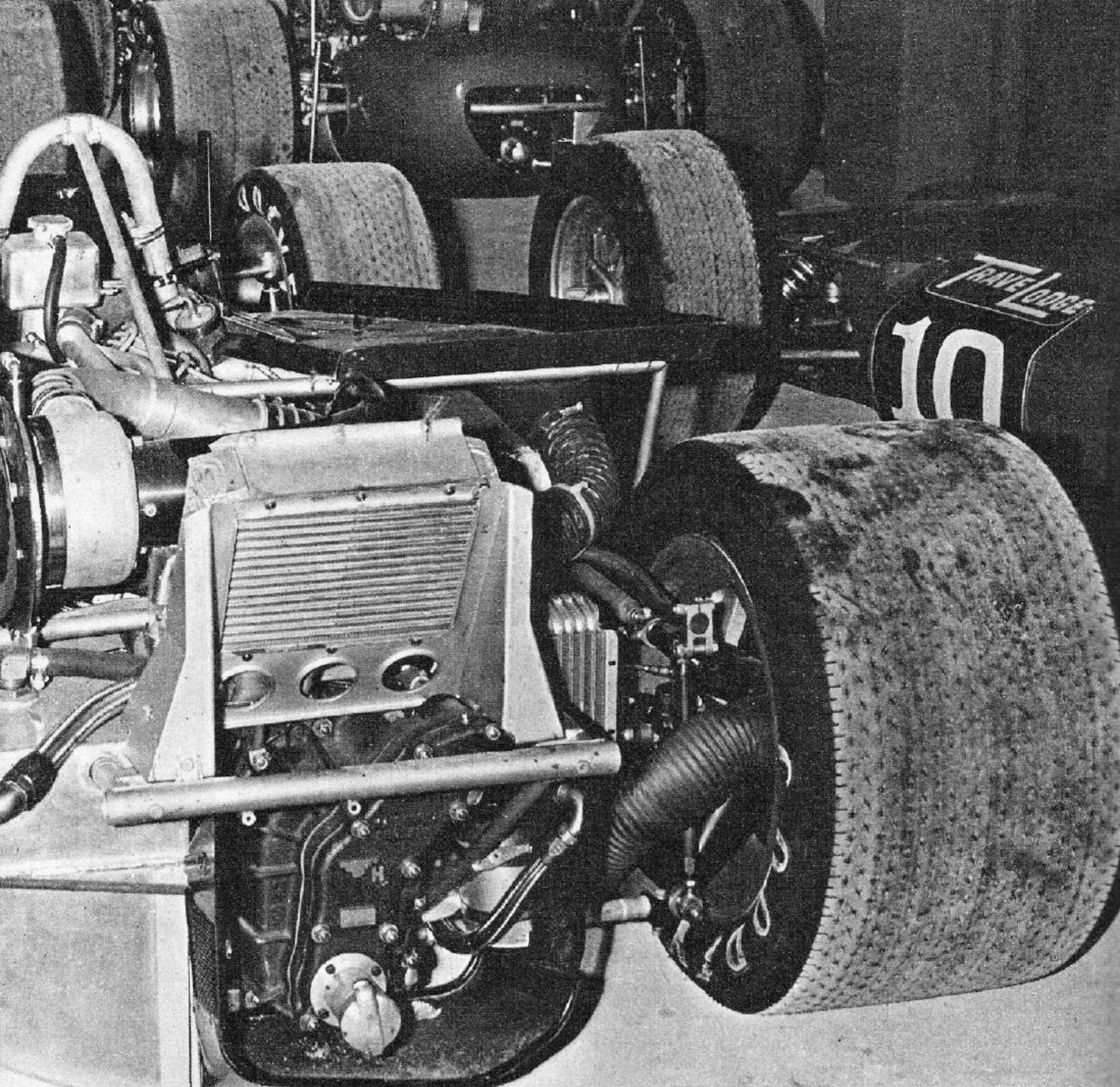
Una manera de diferenciar los autos impulsados por un Ford Turbo de un Offy. La foto de la derecha es un Offenhauser y el caño de salida de gases de escape del turbo alimentador está a la izquierda. En la foto de la página siguiente está a la derecha porque es un Ford (ambos caños están tapados en su salida).

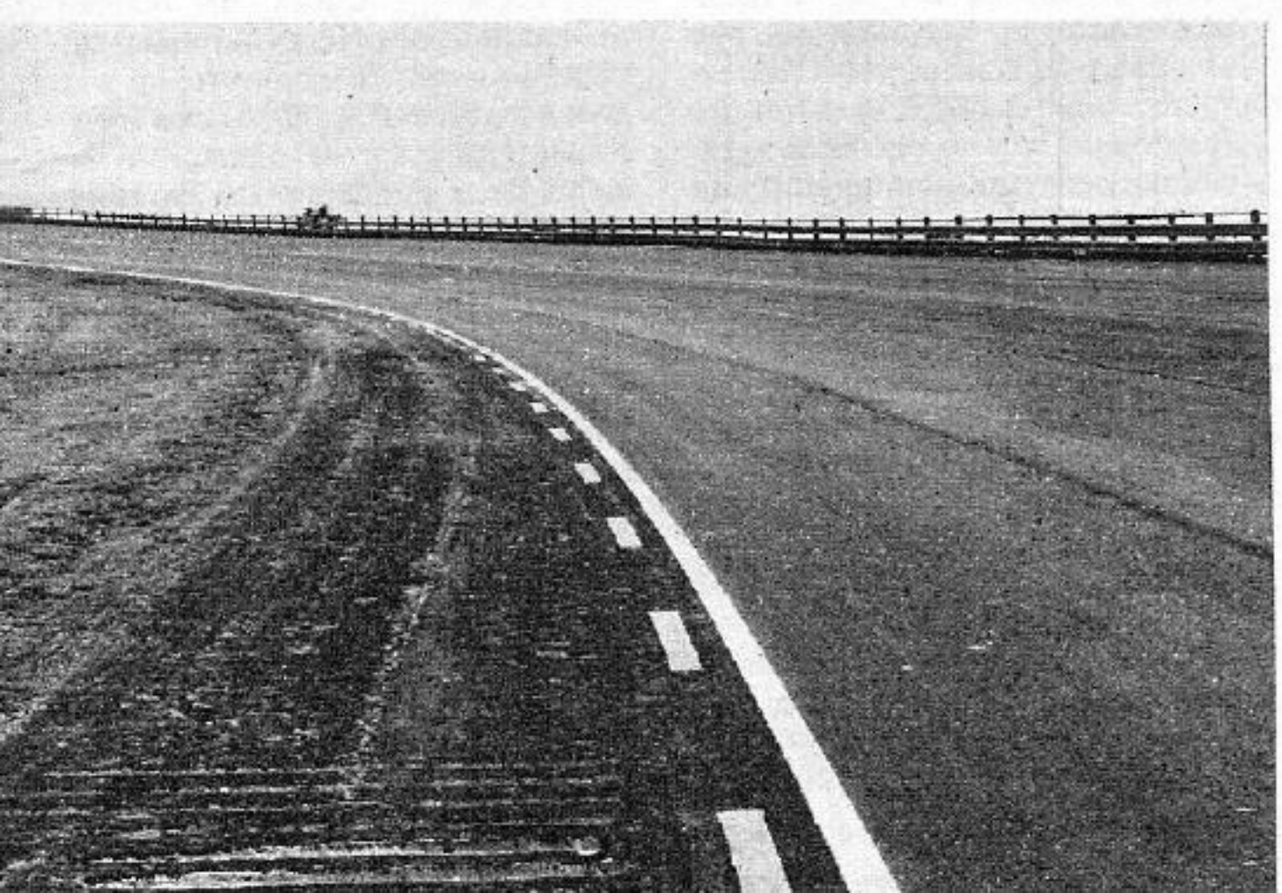
Los nuevos boxes de Rafaela, enormes, con cortinas de enrollar.



Abajo, derecha: La pista mucho más ancha, con banquinas asfaltadas y serrucho sobre las mismas, como para que los autos no la usen como pista en su afán por ganar segundos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





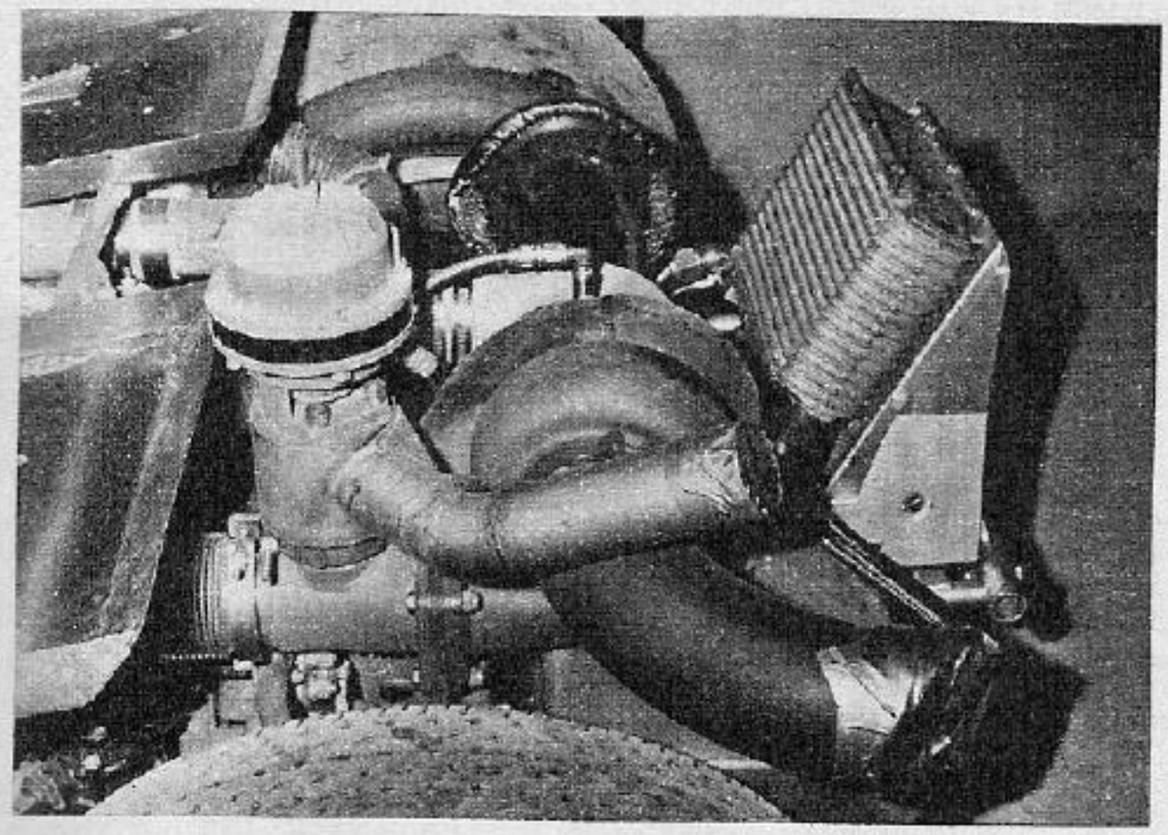
más allá de la que obtendría un piloto argentino ganando una convencional carrera de SP local.

Y prácticamente están los mejores pilotos de la Fórmula Championship, que es la más importante de los EE. UU. Solamente falta Andretti, que figuraba entre los que nos visitarían, pero rompió el auto hace unos días en Phoenix probando un nuevo tipo de neumáticos y se quedó de a pie. Foyt, otro de los ilustres que no viene, dijo nones desde un principio por problemas comerciales.

Algo que es muy importante: del país salen muy pocas divisas que a su vez vuelven a ingresar. Solamente 36 millones de pesos son los que se irán en los bolsillos **yonis** en concepto de premios y sueldos de oficiales del U.S.A.C. Pero esas divisas vuelven indirectamente en compras que pueden hacer los visitantes y la casi centena de personas que entre periodistas (unos 30), mecánicos y familiares de los pilotos viajarán a Rafaela (vía Paraná, en un vuelo de A.A.) por cuenta propia.

Desde ya está de más decir que los autos que tuvimos la suerte de ver, estacionaditos en la agencia de Grossi, de Rafaela, son cosa seria. Increíblemente prolijos, con todas las tuercas precintadas con alambre, soluciones aerodiná-

RAFAELA 300 INDY



UNA TECNICA MUY DIFERENTE

Sí, los autos tienen motor atrás, cuatro ruedas gordas y suspensión independiente en las cuatro. Pero comparándolo con un Fórmula Uno Internacional se arranca de premisas muy diferentes.

Los Indy son un 70 % más potentes y un 25 % más pesados. Evidentemente, la relación peso-potencia es favorable hacia el Indy, que tiene motores de 200 cm³ menos pero **so-bre-a-li-men-ta-dos**. Ahí está la madre del borrego.

Al que vio un F1 y un auto de la fórmula Championship le saltan a la vista varios detalles que los diferencian. Especialmente las premisas fundamentales que los distinguen: los autos de Indy son más veloces porque corren en circuitos más veloces y reglamentariamente pueden serlo (no olvidar el uso del sobrealimentador). Por esa razón los problemas son diferentes. Aerodinámicamente un Indy es más problemático que un auto de F1 (corre más rápido y en circuitos más veloces); los promedios, en general, son 30 km/h más elevados. Un F1, en cambio, tiene que doblar curvas mucho más lentas, en circuitos más angostos, hasta con cordones callejeros como los de Montecarlo. Por esa razón la acrodinámica no es tan importante como el total en un F1, de ahí que las soluciones aerodinámicas de un Indy sean superiores a las de un F1 y los estudios en busca de menor peso de un F1 obliguen a un tecnicismo más depurado que los de Indy.

Y... ¿quién le gana a quién? En Europa los F1 podrían ser más rápidos que los Indy. Y en EE. UU. sin lugar a dudas que un Championship le gana a un Fórmula Uno. ¿No?

LOS ARGENTINOS: 2 PALOS POR MEDIO

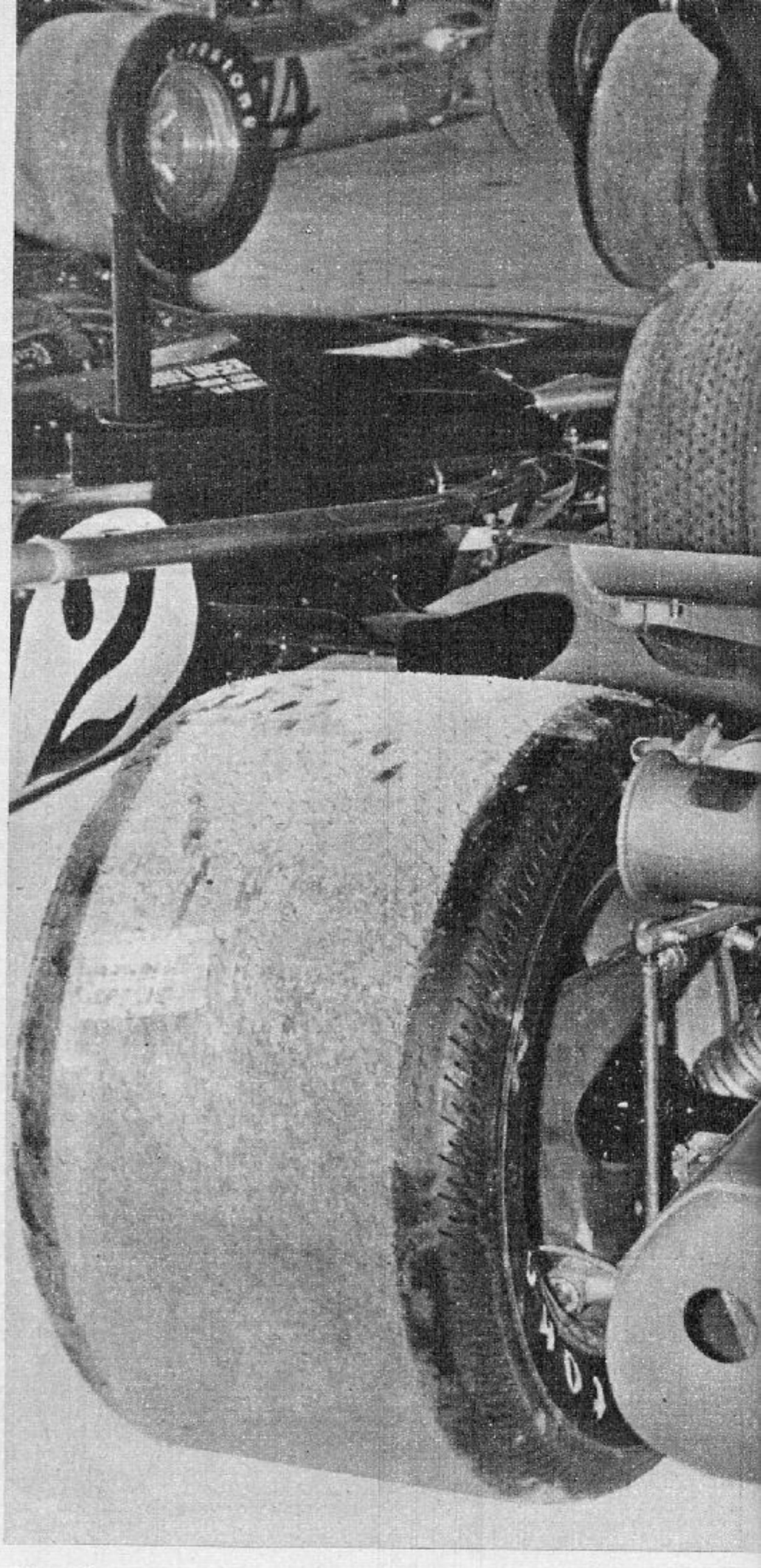
Quedaron confirmados: los argentinos que correrán en las 300 Millas podrán ser Jorge Cupeiro, Carlos Pairetti, Omar Cuvertino y Jorge Ternengo. Los suplentes son: Juan Carlos Salatino y Angel Monguzzi.

Los pilotos fueron elegidos por el Club Atlético Rafaela y el U.S.A.C., que se llevó informes y currículum de los doce pilotos que en un principio habían sido elegidos.

Henry Banks los vio correr dos veces y Clarence Cagle (jefe de seguridad del U.S.A.C. y representante de éste ante la F.I.A.) en una ocasión. Desde EE. UU. y con el asesoramiento del Club Atlético vino la lista oficial de los pilotos argentinos que serían probados para conducir posteriormente los cuatro autos que hay para ellos.

Cada conductor criollo deberá abonar 2.000.000 de pesos viejos en carácter de alquiler de su auto. Para ello podrá poner la publicidad que se le antoje y llevarse una buena parte de los premios.

Carlos Reutemann no correrá. Si bien el Automóvil Club Argentino lo autorizaba, le propuso que lo pensara dos veces, porque de surgir algún **imprevisto previsible** podría tronchar su periplo europeo e incluso las posibilidades del team del A.C.A. Nasif Estéfano y García Veiga fueron descartados. Nasif en ningún momento pensó en intervenir: **"a esta altura un profesional no debe pagar para poder correr sino todo lo contrario"**, nos dijo una vez con respecto a las 300 de Rafaela. García Veiga tampoco estaba muy entusiasmado con correr porque consideraba que los autos eran demasiado potentes y veloces. Estos dos conceptos en ningún momento pesaron sobre los dirigentes de Rafaela ni sobre los miembros del U.S.A.C., sino todo lo contrario. No los consideraron los pilotos ideales y basta. Reutemann en cambio hubiese sido de la partida, pero hizo conocer a los dirigentes su problema y de común acuerdo fue excluido de la lista.



micas dignas de la mayor atención, material aeronáutico por los cuatro costados, etcétera, etcétera, más prolijos que un F1 y estéticamente mucho más agradables, pero indudablemente de técnica no tan exquisita.

¿POR QUE TANTO INTERES?

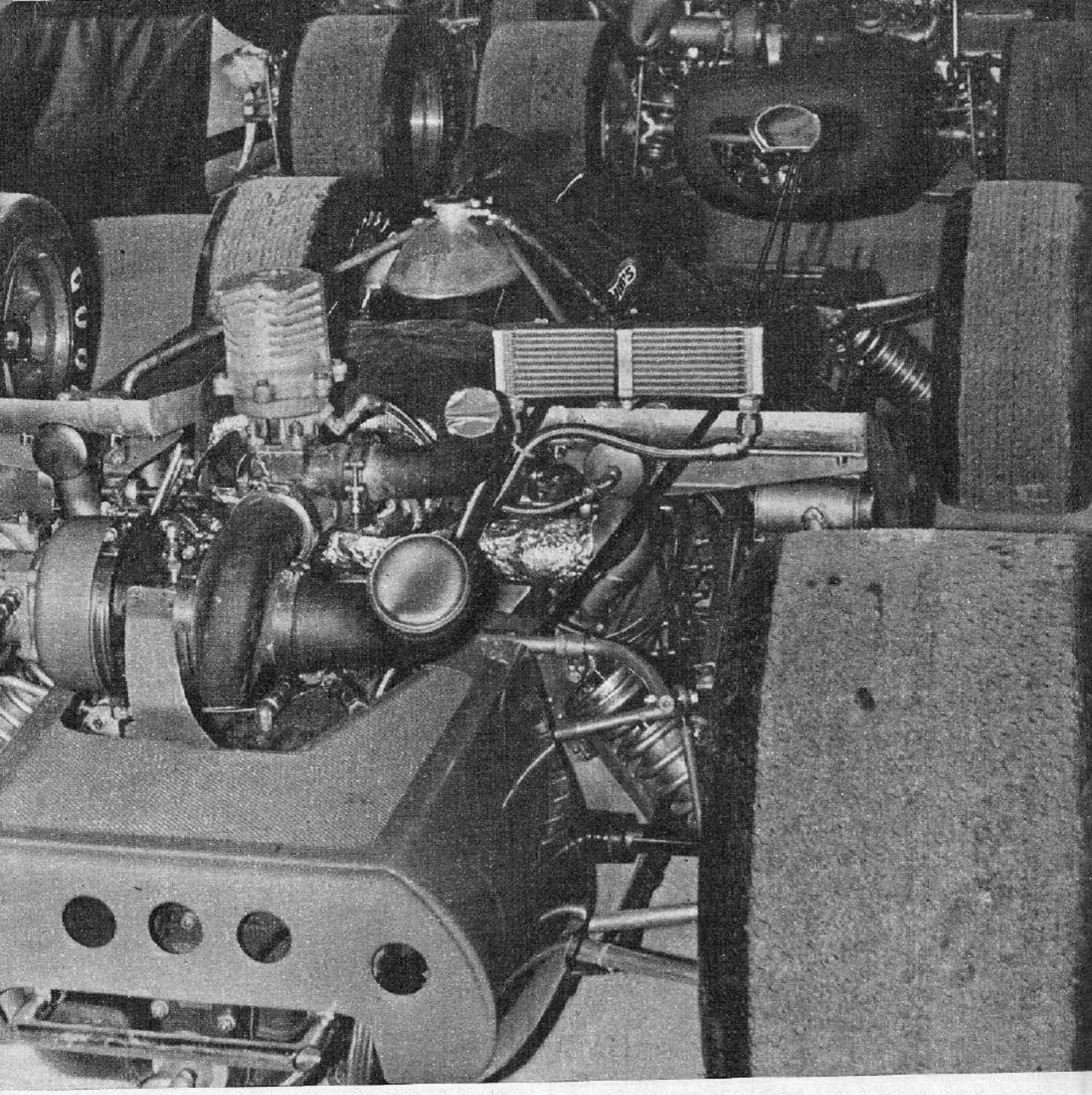
Hay algo que no está muy claro. **¿Por qué tiene tanto interés en competir en la República Argentina toda esta buena gente?** Conjeturas podemos hacer, y creemos que dentro de ellas o entre varias está la razón auténtica.

Veamos. El C.A.R. no ofrece ni suculentas primas de partida ni altos premios como suele suceder en los EE. U. Todos son profesionales y no tienen necesidad de organizarse una carrera para salir a pasear gratis con los amigos de todo el año... ¿entonces?... Entonces:

1º) Porque la competencia tiene puntaje.

2º) Porque quieren bajar los records (311 km/h) de los stock-cars en la pista de Daytona, donde estos monoplazas no corren. En todo EE. UU. no hay pista tan veloz como la de Rafaela y aunque no bajen los records de Daytona en este año pueden progresar a través de los que vie-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



nen y en dos o tres más sí podrían hacerlo.

3º) Porque de Washington puede venir una orden de **muuuuy** arriba para que estos autos corran en la Argentina y levanten un poco el alicaído prestigio de EE. UU. en estas tierras. Porque bien sabemos que en la Argentina el prestigio yanqui no está muy alto.

4º) Porque se les da la gana.

Analicemos cada uno de estos puntos.

1º) Porque la competencia tiene puntaje: no puede ser; la lista de inscriptos es idéntica a la que se entregó en un principio, cuando se creía que la carrera no tendría puntaje.

2º) Es muy probable. El U.S. A.C. organiza las carreras de los monoplazas de la Fórmula Championship. N.A.S.C.A.R., su similar, organiza las carreras de stock-cars. Entre ambas entidades hay mucha pica, y resulta que en Daytona (pista mucho más veloz que la de Indy) los stock corren mucho más fuerte que los Championship, que lo hacen en otras pistas no tan veloces. Entonces la gente dél U.S. A.C. ve en la pista rafaelina una muy buena posibilidad de un tiempo en más en poseer un circuito en que los monoplazas puedan clavar records de vuelta más altos que los de los stock en Daytona.

3º) Es muy probable, porque, bueno, ya sería tema de columnistas políticos de "Panorama", ¿no?

4º) Puede dárseles en gana, pero no olvidar que ante todo son pro-fe-sio-na-les.

En fin. Las 300 Millas de Rafaela dan para mucho. Pero hay que tener en cuenta lo mucho que se puede hacer con tan poco... Cuando hay voluntad, capacidad y muchos cabezaduras piamonteses, que la quieren hacer y la hacen. ¡Y vaya que la hacen bien!

OVALITOS IMPORTADOS

Menos mal. De una vez por todas parece que llegaron a buen puerto las gestiones que intentaron terminar con el problema de las trasmisiones radiales. Las 300 Millas de Rafaela será la primera carrera de este año, en autódromo no municipal, que tendrá trasmisión radial. Cinco emisoras estarán presentes.

El acuerdo es el siguiente: cada emisora le otorgará al club propietario del autódromo una mención en cada tanda. El club podrá vender la misma a la empresa que le plazca, siempre y



CHARLES THOMPSON: TRABAJAR COMO EL QUE MAS

Charles Thompson, estadounidense, representante del U.S.A. C. en Rafaela. Llegó dos semanas antes de la carrera, fue el primero y único, por otra parte, que sentó sus reales en el hotel Toscano de Rafaela. Su función fue supervisar el traslado de los autos desde el aeropuerto de Paraná hasta que pisaron por primera vez el empedrado rafaelino. Vino esencialmente a eso, a fiscalizar el desembarco de los autos; trabajó como un enano empujando los autos, bajándolos del avión, subiéndolos al camión, no se perdió ni un segundo de cada desembarco de los 28 autos desdoblados en los dos viajes que desde U.S.A. un 707 de Aerolíneas arrimó hasta Paraná.

Almorzamos con él la semana pasada en el Club Atlético, charlamos sobre varias cosas, especialmente sobre la Fórmula Championship y todo lo que puede brindarle a Rafaela...

—¿Por qué se dejaron de hacer las carreras de la Fórmula Championship en el Japón y en la pista de Monza, en Italia?

—En Japón por un problema legal. Una ley de ese país prohíbe salir del país a una cierta cantidad de dólares... Organizar la carrera superaba esa cifra, por eso no pudo seguirse con esas carreras. En Monza se enfriaron las cosas después de la Segunda Guerra.

—¿Qué tipo de puntaje tendrán las 300 Millas de Rafaela?

—A partir de este año la fórmula Championship tendrá tres campeonatos diferentes. El de dirt track (pistas de tierra), el de óvalos y pistas superveloces y el de circuitos trabados... Rafaela a partir de este año tendrá puntaje para el campeonato de circuitos veloces...

—¿Cuántas carreras compondrán el calendario de la subdivisión en que intervienen las 300 Millas de Rafaela?

—Incluyendo a las 500 Millas de Indianápolis y la de Rafaela serán diez carreras aproximadamente.

—¿Por qué no vino Mario Andretti?

—Hace unos cuantos días estuvo probando unos nuevos neumáticos Firestone en Phoenix, se despistó y rompió el MacNamara... el otro auto que tenían no servía para circuitos veloces como el de acá y no había tiempo de modificarlo, por eso no vino...

—Entonces, ¿las quejas de Granatelli no tuvieron nada que ver?

—No. Granatelli se quejaba de que el U.S.A.C. le diese puntaje a Rafaela, pero hubiesen venido de cualquier manera por esa razón, porque los puntos hay que cuidarlos... pero no nos resulta extraño; a los americanos no nos causan sorpresa las quejas de Granatelli, siempre tiene algo de qué quejarse...

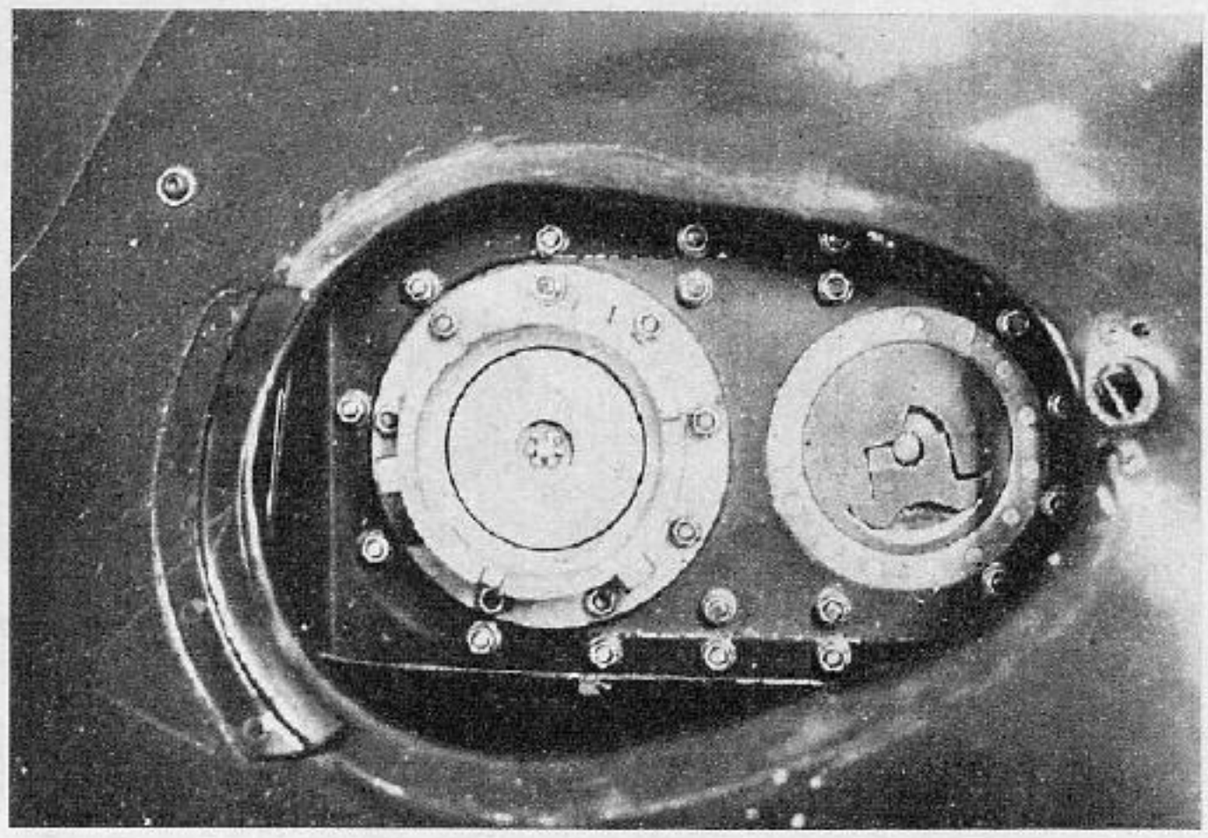
—¿Cuántas carreras de largo aliento tiene el campeonato?

—Este año solamente dos, las 500 Millas de Ontario y las de Indianápolis. El año que viene habrá otras más en el circuito de Pocona, un circuito que se inaugurará próximamente en el estado de Pennsylvania.

—Las 300 Millas de Rafaela, en 1972, ¿podrían ser 500?...

—Podrían.





cuando no sea competidora, claro está, de las auspiciantes de las respectivas trasmisiones.

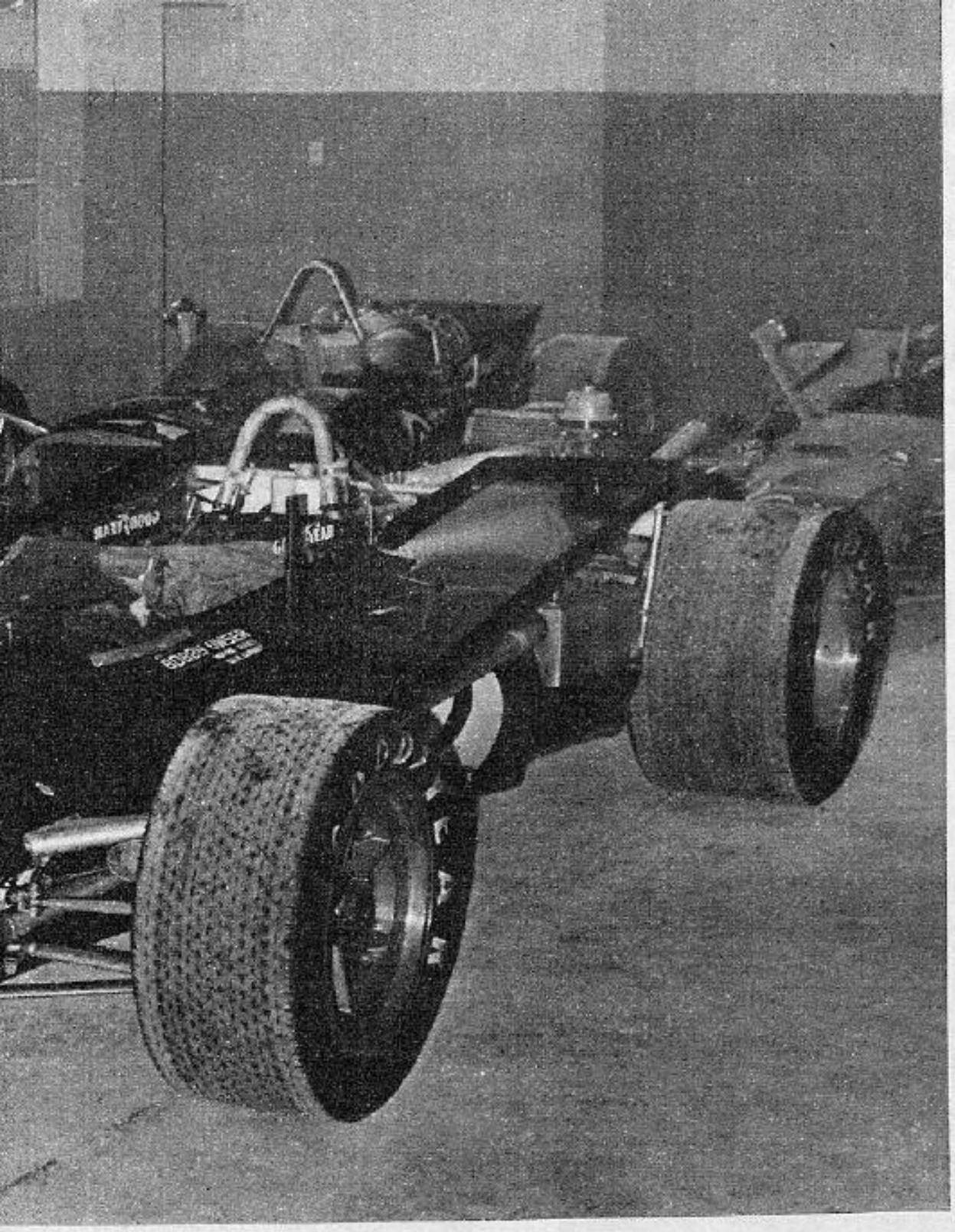
Hasta fines de la semana pasada temblequeaba la trasmisión por T.V. Ni la internacional (a los EE. UU.) ni la nacional serán posibles. Problemas con el cable coaxil impiden que se lleve a cabo.

Hablando de la trasmisión por T.V. Si ésta se llevase a cabo podría rendir frutos muy positivos para el Club Atlético de Rafaela. El 45 % de los beneficios de la misma hubiese sido para los pilotos, un 10 % para el U. S.A.C. y el 45 % restante para el C.A.R. ¿Qué tal?

Está terminantemente prohibida la presencia de mujeres en los boxes. Ni señora de Pairetti, ni señora de Unser, ni señora de Riccotti. Ninguna. Es una ley y exigencia a la vez del U.S.A.C. No es del todo mala y no queda más remedio que aceptarla.

LA MOSCA: Los intrépidos en sus máquinas corredoras de óvalos irán —además de muy fuerte y siempre en el mismo sentido —detrás de la bandera a cuadros de los pesos, que siempre vienen bien, tanto en Norteamérica, como aquí, como en Mongolia Sur. La escala de premios para las dos series es la siguiente: 1º) 650.000 pesos moneda nacional;

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El Eagle de Unser era el único motor offenhauser que poseía una chapita de Drake, su preparador. Epocas de Meyer & Drake que ya quedaron atrás, pero el Offenhauser todavia gana y Unser acá también es candidato.

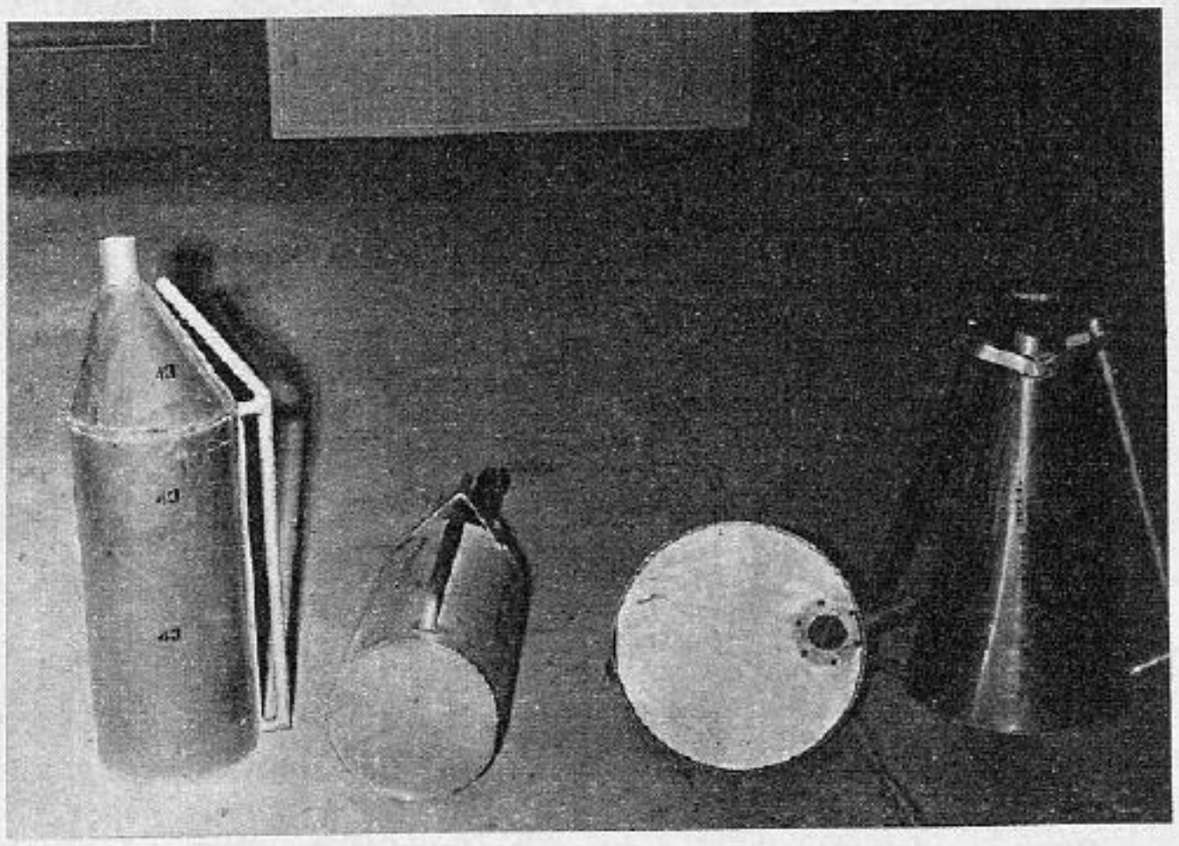
El Eagle de Bobby Unser. Uno de los cinco mejores autos que nos visitan. Y Unser anda muy fuerte.

Abajo, izquierda: Construcción aeronáutica en muchos detalles. En este caso la entrada de los tanques de nafta del Eagle de Unser.

Abajo, derecha: Hasta en los embudos de puede comprobar la capacidad americana para hacer cosas simples y practicas. Los embudos son tales y tanques o bidones a la vez. La manija es a la vez respiradero para que descargue mejor y más rápido.

LISTA DEFINITIVA DE INSCRIPTOS PARA RAPHY 300

Nº	Piloto	Concurrente	Chasis	Motor
10	Dick Simon	Simon-Auerback	Lola	Turbo-Ford
44	.....	Simon-Auerback	Vollstedt	Turbo-Ford
2	Bobby Unser	Dan Gurney	Eagle	Turbo-Offenhauser
42	Swede Savage ...	Dan Gurney	Eagle	Turbo-Offenhauser
1	Al Unser	Vel's-Parnelli Jones .	Colt	Turbo-Ford
15	Joe Leonard	Vel's-Parnelli Jones .	Colt	Turbo-Ford
16	Gary Bettenhausen	Don Gerhardt	Gerhardt	Turbo-Offenhauser
4	Mike Mosley	LeaderCard	Watson	Turbo-Offenhauser
25	Lloyd Ruby	Gene White Co.	Mongoose	Turbo-Offenhauser
12	Cale Yarborough .	Gene White Co.	Mongoose	Turbo-Offenhauser
31	Jim Malloy	Federal Automotive .	Gerhardt	Turbo-Offenhauser
54	Rick Muther	Jack Adams	Hawk	Turbo-Offenhauser
21	Larry Dickson	Rolla Vollstedt		
77	"Salt" Walther ..	George Walther	Vollstedt	Turbo-Ford
94	Bentley Warren ..	Tassi Vatis		
28	Bill Simpson	Bill Simpson		
34	Tom Bigelow	Carl Gehlhausen	Eagle	Turbo-Offenhauser
50	Dave Strickland ..	Barney Navarro		
100	John Mahler	John Mahler	Watson	Rambler
65	Bruce Jacobi	Ernie Ruiz	Eagle	Chevrolet
101	Dee Jones	Pat O'Reilly		
55	Ludwig Heimrath .	Ludwig Heimrath		
73	Karl Busson	Bob Cavanaugh		
8	Roger Mc Cluskey	Brawner & McGee ..	Scorpion	Turbo-Ford
61	Max Dudley	Max Dudley	Gerhardt	Chevrolet
17	.....	Rolla Vollstedt	Vollstedt	Turbo-Ford
74	.....	Whinter Specials	Gerhardt	Chevrolet
43	.....	Fiore	Gerhardt	Turbo-Offenhauser
39	.....	Seymour	Gerhardt	Chevrolet



2º) 450.000; 3º) 350.000; 4º) 250.000; 5º) 175.000; 6º) 150.000; 7º) 145.000; 8º) 125.000; 9º) 115.000; 10º) 105.000; 11º) 95.000; 12º) 85.000; 13º) 80.000; 14º) 73.000; 15º) 72.500; 16º) 70.000; 17º) 67.500; 18º) 65.000; 19º) 63.000); 20º) 60.000; 21º) 59.500; 22º) 59.000; 23º) 58.000; 24º) 57.500; 25º, 26º 27º y 28º) 55.000. Para la general habrá: 1º) 40.000; 2º) 30.000; 3º) 20 mil y 4º) 10.000.

Desde el aire: Hay 201 solicitudes pidiendo permiso para aterrizar en Rafaela. Si bien los aviones grandes deberán aterrizar en Santa Fe o Paraná, hay entre ellos grandes contingentes. Un Caravelle de Brasil con 100 personas; un Convair de Chile con 40 y dos de Paraguay con 60.

U$A: U$A: U$A... Meses atrás el Club Atlético depositó en Indiana el total de los premios y otros gastos de la carrera. La cantidad fue de 90.000 dólares: 75.000 de premios; 8.500 de trasporte; 1.050 para seguridad; 3.000 para 5 personas especializadas en seguridad y señales; 1.000 para el gerente del U.S.A.C.; 500 para el asistente del gerente y 950 para gastos extras.

Diálogo escuchado en Paraná entre un aficionado y un periodista asntafesino:

Aficionado: ¿No te parece que al C.A.R. se le fue la mano con los 3.500 pesos de entrada?

Periodista: Mirá, viejo, lo que vos no sabés es que el C.A.R. hizo todo esto a puro pulmón, prácticamente nadie le dio un mango, salvo Y.P.F., que le tiró algunos palos...

Aficionado: Pero igual, macho, **tresmilquinientos** es mucha guita...

Periodista: No, viejo, no; sin contar los 120 millones que salió arreglar la pista, traer estos yonis les cuesta unos 120 más... Te digo más: si el Atlético hubiese obtenido unos 300 millones de pesos de apoyo estatal, te aseguro que, mirá, atendé: hacen la carrera, arreglan la pista, entra todo el mundo gratis y ¡¡¡¡hasta ganan como cien millones de mangos!

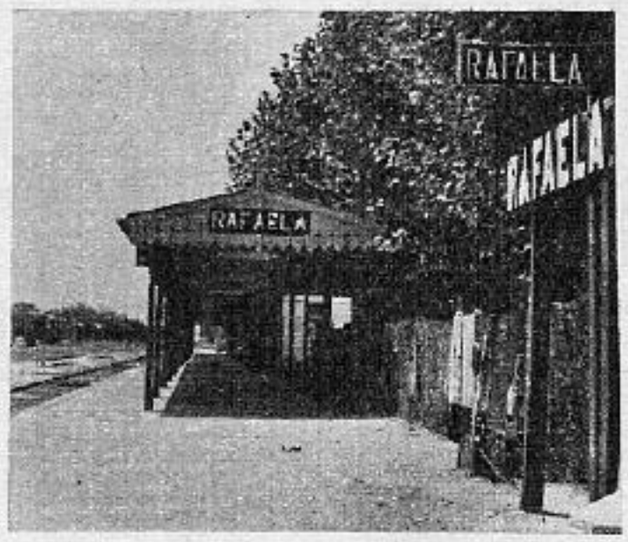
Henry Banks en su último viaje se llevó muestras del asfalto de la pista rafaelina. Cuatro de esas muestras fueron a Good Year y otro tanto a Firestone. Todos los autos ya tienen la precisa en gomas...

Algunos de los que no corren pero igualmente estarán en Rafaela; sin duda alguna la vedette será **Dan Gurney,** concurrente propietario - constructor de dos de los mejores Eagle. El de Unser y el de Sweede Savage.

Don Gherardt, constructor de los chasis del mismo nombre; **Wayne Leary,** capo mecánico del Olsonite Eagle de Gurney; **Vil Miletich,** socio de **Parnelli Jones** en el equipo Johnny Lightning; señoras de Unser, Leonard, etcétera.

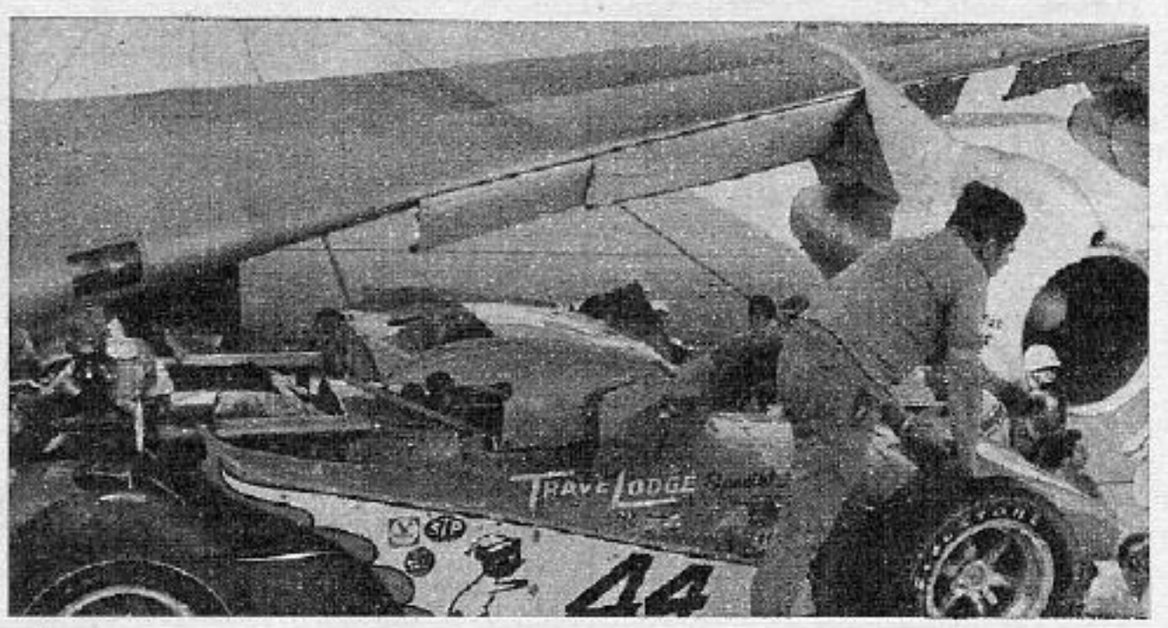
RAPHY 300 INDY
GUIA DEL ESPECTADOR











LAS VISPERAS DEL GRAN RUIDO

La imagen de Rafaela siempre se relacionó con otra ciudad corsa del continente: Indianápolis. Y hoy estamos en las vísperas de que esa identificación se concrete en una prueba que sus organizadores han denominado con gran realismo "Rafaela 300 Indy".

La ciudad vive desde hace varias semanas un clima febril, precursor de ese importante acontecer deportivo-automovilístico; miles de aficionados se darán cita en Rafaela para presenciar la que se ha denominado "carrera del año".

Rafaela fue fundada en 1881 por don Guillermo Lehmann, pionero de la zona, de origen suizo, quien propició la radicación de once familias italianas. Actualmente cuenta con aproximadamente 45.000 habitantes, y su radio de influencia abarca una superficie de 10.375 kilómetros cuadrados, con una población de 86.588 habitantes. Fue declarada ciudad en 1913.

Está conectada por pavimento con la ciudad de Santa Fe (90 kilómetros) con Rosario (280 Km), con Buenos Aires (550 Km), con Córdoba (300 Km) y con San Francisco (80 Km). Por la ruta Panamericana (Nacional Nº 34) se conecta con todo el norte argentino. El Ferrocarril Mitre une a Rafaela con Buenos Aires y Tucumán. El Ferrocarril Belgrano con Santa Fe, Córdoba, San Cristóbal, Tostado, etc.

Entre los distintos lugares para visitar en Rafaela, destacaremos el **Museo Histórico Municipal:** contiene elementos de la época de la colonización y de las distintas etapas del desarrollo de la ciudad, está situado en la calle San Martín 555, y puede visitarse de jueves a domingos de 8.30 a 11.30 y de 17 a 20 horas. **El Parque Balneario,** que tiene una pileta de natación pública de grandes dimensiones, sitios para campings, un circuito para carreras de motos y un sector de juegos infantiles.

Otro lugar atractivo es la **Plaza 1º de Mayo,** denominada "placita honda", porque está construida bajo nivel. Bien diseñada y cuidada, es motivo de orgullo para sus habitantes.

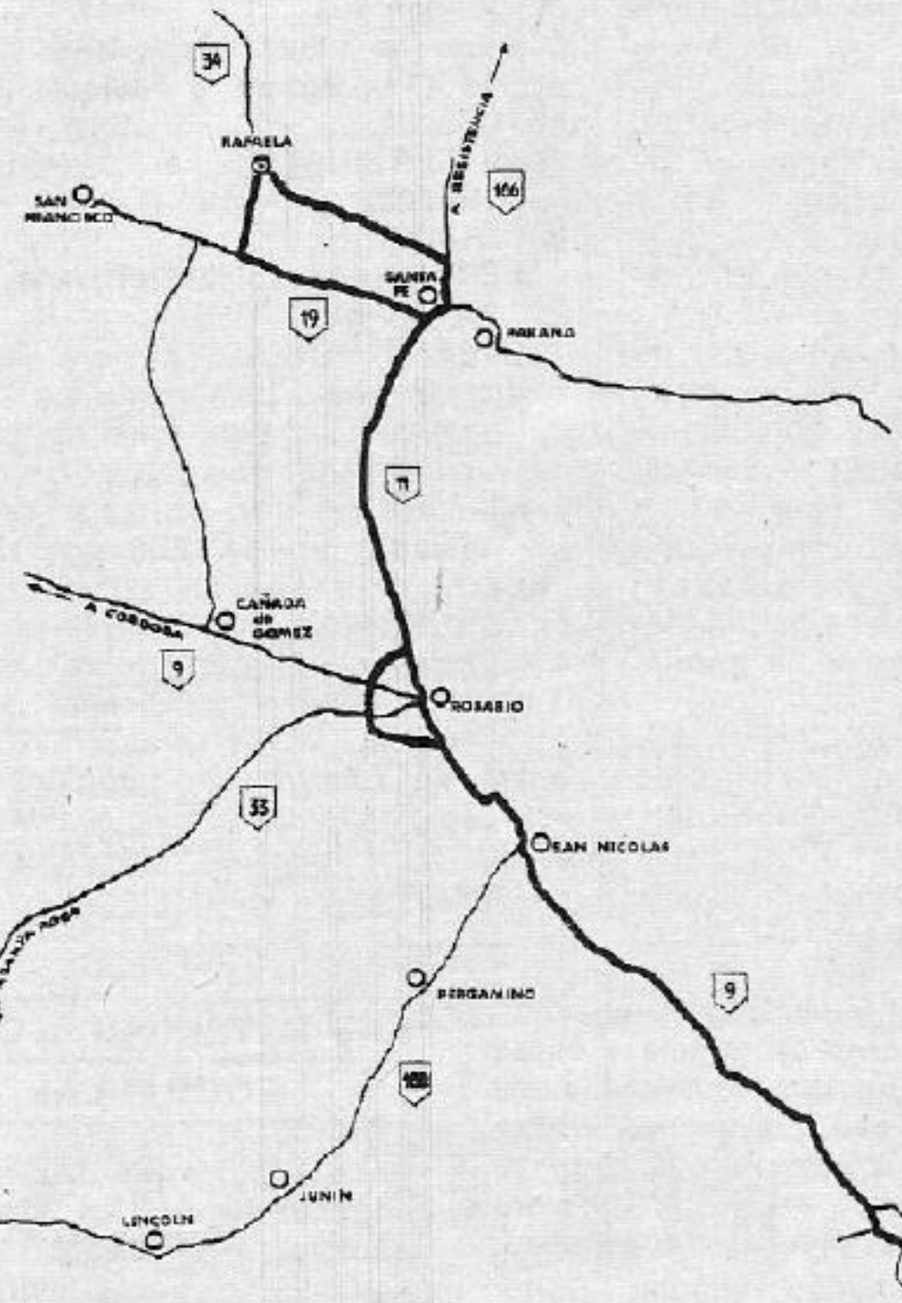
La ciudad vive intensamente en lo que se refiere a todas las manifestaciones culturales y artísticas; recientemente ha inaugurado una importante y moderna sala teatral que lleva el nombre de "B. Juan Laserre", pionero de la escena local. Además tiene tres salas cinematográficas, una de ellas con capacidad para 1.400 personas. Completan el cuadro cultural un Museo de Bellas Artes, donde se exhiben importantes obras, y las bibliotecas: Municipal, Sarmiento y Agustín Alvarez.

DE ALOJAMIENTOS Y OTROS MENESTERES

Si bien la capacidad hotelera está colmada, el **"Comité de Alojamiento"** del Club A. Rafae-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las rutas a la "carrera del año". La ciudad se agranda para recibir a los corsas de todo el país. Aviones, trenes y micros hacia un solo objetivo: el gran espectáculo.



HOJA DE RUTA

Buenos Aires - Santa Fe

RUTAS 9 Y 11

Km.

0 Plaza del Congreso, salir por 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 provincia de Bs. As. Por Acceso Norte seguir hasta el empalme con ruta 9 (Ruta Panamericana, que sale a la derecha).

101 Est. Shell, bar.

148,4 BARADERO, todos los servicios. Restaurante, bar.

148,8 Est. Shell, gomería.

154 Acc. a SAN PEDRO. ACA, todos los servicios. Bar, restaurante.

163 La Serena. Esso, gomería.

164 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.

285 Est. Shell, gomería.

295,4 POLICIA CAMINERA. Acceso a Rosario. Bv. 27 de Febrero, hasta Bv. Oroño, por ésta hasta Salta, doblar a la Izq. para seguir por ruta 11.

314 POLICIA CAMINERA.

328 SAN LORENZO. Todos los servicios. Restaurantes, bar, conf.

381 Barrancas. Est. Shell, gomería.

445 Sauce Viejo. Aeropuerto.

463 POLICIA CAMINERA. Entrada a la ciudad de Santa Fe, por Bv. Zabalía. SANTA FE.

Nota: Para Rafaela quedan solamente 90 kilómetros que pueden hacerse indistintamente por las dos rutas que indica el mapa.

GUIA DE HOTELES DE LA ZONA

SANTA FE (Ciudad):

CASTELAR HOTEL, 25 de Mayo 2349, tel. 20141. Habitación c/baño priv. de 12 a 14 pesos por día y por pers. Dos pers. $ 20 a 22.

RESIDENCIAL CORRIENTES, Corrientes 2520, tel. 40126. Hab. c/baño priv. $ 16 a 18 por día 1 pers. 2 pers. $ 25 a 27.

GRAN HOTEL ESPAÑA, 25 de Mayo 2647, tel. 21016/17. Hab. c/baño priv. $ 20 a 22, dos pers. $ 28 a 30.

HOTEL RITZ, San Martín 2766, tel. 20171. Hab. c/baño priv. $ 10 a 12. Dos pers. $ 18 a 20.

SANTA FE DE LA VERACRUZ, San Martín 2954, tel. 2115/16. Hab. c/baño priv. $ 29 a 31. Dos pers. $ 42 a 44.

HOTEL SUIPACHA, Av. Suipacha 2375, tel. 21135/39. Hab. c/baño priv. $ 15 a 17. Dos pers. $ 30 a 32.

HOTEL CALIFORNIA, 25 de Mayo 2190, tel. 22891. Hab. c/baño priv. $ 10 a 12. Dos pers. $ 17 a 19.

PARANA:

GRAN PARANA, Urquiza 976, tel. 18900 al 08. Hab. c/baño priv. $ 15 a 17, 1 pers. por día. Dos pers. $ 21 a 23.

PLAZA HOTEL, San Martín 916, tel. 10720/11220. Hab. c/baño priv. $ 8 a 10. Dos pers. $ 14 a 16.

HOTEL EL SUPREMO, Av. Echagüe y Alsina, tel. 1888 al 92. Hab. c/baño priv. $ 7 a 9. Dos pers. $ 15 a 17.

HOTEL LAS COLONIAS, Cervantes 89, tel. 10744. Hab. c/baño priv. $ 5 a 7. Dos pers. $ 12 a 14.

PARANA HOTEL, 9 de Julio 60, tel. 10300/14820. Hab. c/baño priv. $ 6 a 8. Dos pers. $ 9 a 11.

Nota: Los precios son estimados, no hubo confirmación al cierre de la presente edición.

RAFAELA:

GRAN HOTEL TOSCANO, Av. Santa Fe 447, tel. 1105/1807. Hab. con baño priv. 1 pers. por día, $ 10 a 12. Dos pers. $ 14 a 16.

Nota: Damos a título informativo el mejor hotel de Rafaela. Como ya explicamos, las reservas están cubiertas en todos los hoteles de la ciudad.

RESTAURANTES RECOMENDADOS:

"EL CIERVO", sobre ruta 34; "AVENIDA", Santa Fe 442; "CLUB ATLETICO", Urquiza y Dentesano; "COUNTRY CLUB" del Jockey, sobre ruta 166, y "SAN MARTIN", San Martín y Pueyrredón. Las parrillas en ranchos típicos son lugares de reunión del ambiente corsa, entre ellos, la "Peña TC", "La Querencia", "La Huella", "La Cabaña" y "El Cedro Azul".

La vida nocturna está sobre la ruta 34, donde está la confitería "El ciervo", donde se baila hasta altas horas de la noche. En el centro están "Totem", también bailable, y "Gran Totem", una cordial whiskería. También "El Munich", una tradicional confitería, entró en el ruido y las luces psicodélicas. Y quedan aún "Petuá" y "Gran Prix" para esperar la llegada del día.

MUCHA FUERZA EXTRA

PARA SU PEUGEOT

EQUIPO R1850

Compuesto por nuevo cigueñal y conjunto de compresión especial. Consiga en su Peugeot 404, 504 o T4B además estas ventajas: Reprise mejorado; velocidad hasta 170 kms.; mayor elasticidad y mejoramiento de velocidades en alta y en baja.

Instalación en 24 horas



Distribuyen en Bs. As.: CARSONIK PARTS Venezuela 1663 T.E. 38-2397

RE-COR

FABRICANTES Humberto 515 T.E. 26339 Córdoba

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

¿QUIERE IR A RAPHY 300?

Seguramente usted no piensa perderse las 300 millas de Rafaela, el próximo 28 de febrero, cuando todos los pilotos y coches de Indianápolis acudan al circuito rafaelino.

Pero el traslado, estadía y demás presentan sus bemoles quizá no conocidos por todos. La comunicación no es tan directa como puede serlo hasta Rosario o Santa Fe, el alojamiento no dejar de ser una dificultad y por lo tanto CORSA ha decidido brindar un servicio más a sus lectores tratando de solucionar tales embarazos por intermedio de la CARAVANA CORSA A RAPHY 300.

A tal efecto, por intermedio de la empresa de turismo LOTUS SRL. (empresa muy corsa por cierto) y contando con el auspicio de la Dirección General de Turismo de la Pcia. de Santa Fe, se ha preparado un servicio especial de traslado al circuito de Rafaela, organizado por CORSA y que se realizará de la siguiente manera: el día sábado 27 de febrero a las 24 horas (o lo que es lo mismo el domingo 28 a las 0 hs.) se partirá en una unidad Mercedes Benz "camello" último modelo de la empresa Chevallier rumbo a la ciudad de Rafaela, adonde se arribará en horas de la mañana, se verá la carrera para partir de retorno una vez terminada, otra vez rumbo a Buenos Aires. Los viajes tanto de ida como de vuelta incluyen un refrigerio cada uno, y en cuanto al precio de la caravana se ofrecen dos alternativas. La primera, que incluye el traslado de ida y vuelta y la entrada al autódromo, cuesta 95 pesos ley 18.188 por persona. La segunda, que no incluye la entrada al autódromo, se ofrece a 60 (sesenta) pesos ley por persona.

La partida se efectuará desde la puerta de CORSA (Editorial Abril, Leandro N. Alem 896, Capital) y para mayores informes hay que dirigirse a Lotus SRL., Cerrito 512, Of. 3, Capital, con tel. 35-2073/74.

Es un servicio de CORSA que procuramos brindar a nuestros lectores pensando en la importancia y trascendencia de la gran carrera de Rafaela.

TRANSPORTES: BUENOS AIRES - RAFAELA

Para ir en avión: AEROLINEAS ARGENTINAS; hasta Santa Fe (Aeropuerto Sauce Viejo). Viernes: sale de Aeroparque; llega a Santa Fe. Sábado: sale de Aeroparque 19 hs., llega a Santa Fe, 19,55. Vuelo con avión Jet Caravelle, tarifa ida y vuelta $ 120. Domingo: sale de Aeroparque 7,45, llega a Santa Fe 9,10. Vuelo en avión Avro-748, tarifa ida y vuelta $ 96.

Hasta PARANA: Sábado sale de Aeroparque a 12 hs., llega a Paraná 13,15. Vuelo en Avro-748, $ 96 ida y vuelta. ALA-AUSTRAL; hasta Santa Fe (Aeropuerto Sauce Viejo). Viernes: sale de Aeroparque 19 hs., llega a Sta. Fe 19.55. Sábado: sale de Aeroparque a las 19 hs., llega a Sta. Fe a las 19,55. Los dos vuelos en Jet Bac One-Eleven, tarifa, ida y vuelta $ 120.

Hasta Paraná: viernes, sábado y domingo, sale de Aeroparque a las 7 hs., llega a Paraná a las 8 hs. Vuelo en avión YS11, tarifa ida y vuelta $ 96.

Nota: Quienes necesiten regresar de inmediato deben asegurarse al comprar el pasaje la reserva en los primeros aviones después de la carrera. A la fecha del cierre de este número de CORSA, aún no había una decisión sobre las posibilidades de, como en otras ocasiones, adecuar algunos horarios habituales al final de la prueba en Rafaela.

Para ir en tren: FERROCARRIL MITRE hasta Rafaela, todos los días en el tren especial "Estrella del Norte", sale de Estación Retiro, a las 17,20 y llega a Rafaela a las 24,45 (0,45') hs. **Tarifas:** clase única $ 39; primera, $ 44,60; pullman, $ 73, ida y vuelta.

Para ir en Micro: hasta Santa Fe "La Internacional", micros super-pullman (varias salidas diarias) y nuevas frecuencias con motivo de la carrera. **Salidas de:** Rioja 65, Capital Federal, tel. 88-0740, 2407, 3338 y 8059. **Tarifas:** $ 37,60 ida y vuelta. Desde Santa Fe habrá Micros, con una frecuencia de menos de una hora y servicios especiales hasta Rafaela (90 kilómetros). Desde la misma estación terminal de Micros, salen las Empresas locales: San Cristóbal, El Cóndor y el Cóndor Bis.

Venta de pasajes, informes y/o reservas Cias Aéreas y Ferrocarril: F.C. MITRE; Maipú 1302 (Retiro), tel. 32-6596. **ALA-AUSTRAL:** R. S. Peña 701, tel. 46-7227 y Avda. Santa Fe 861, tel. 31-4363.

AEROLINEAS ARGENTINAS: Perú 22, tel. 30-8551.

PARA IR EN AUTO: para los que vayan en auto hemos confeccionado un pequeño croquis (que no pretende ser un mapa) que servirá de ayuda, conjuntamente con la hoja de ruta en recuadro aparte. Los que deseen mayores referencias podrán consultar CORSA 167 (mapa doble en colores) y las hojas de ruta respectivas. También pueden solicitarse en el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, las hojas de ruta de las reggión, o en las estaciones de Servicio SHELL, o ESSO los mapas completos de la red caminera nacional.

RAFAELA 300 INDY

la, tiene numerosos ofrecimientos de casas de familia y casas quintas. En consecuencia todas las personas que deseen alojarse en la ciudad deben dirigirse directamente a ese comité, para hacer las reservas necesarias:

Club Atlético Rafaela, "Comité de Alojamiento", calle Urquiza y F. Dentesano, Rafaela, teléfonos: 24341 y 22306. En Buenos Aires, en la Av. Córdoba 347, 8º C, teléfono 31-1446. A la misma pueden dirigirse todos aquellos que deseen más información.

Para las personas que deseen resolver sus problemas de alojamiento haciendo **camping** en Rafaela, las autoridades han habilitado numerosos lugares, entre los que se destaca por su capacidad el "Balneario Municipal" de la ciudad, que cuenta con luz eléctrica, servicios sanitarios y grandes comedores habilitados especialmente para la gente que concurre a presenciar la carrera. Hay también en el lugar una excelente piscina.

Otra de las posibilidades de alojamiento es en las ciudades de Santa Fe o de Paraná (vinculada a la primera por el túnel subfluvial) que están a solamente 90 kilómetros. En recuadro aparte damos una guia de hoteles de las dos ciudades mencionadas.

LAS ENTRADAS Y COMO LOGRARLAS

Los precios de las entradas generales serán los siguientes: miércoles 24 y jueves 25 (entrenamientos), 5 pesos ley; pruebas de clasificación, viernes 26, 10 pesos ley. El día de la carrera costará 35 pesos ley para los "varoncitos", 20 pesos ley para las damas, los menores de 12 a 16 años, 20 pesos ley, y los menores de 12 años, gratis. Los socios del Club Rafaela, 20 pesos ley. Por el estacionamiento de automóviles, 5 pesos ley, en playas habilitadas al efecto.

Las entradas podrán adquirirse directamente en Rafaela, en el Club, pero además la Empresa Litoral Tur, con oficinas en la calle San Martín 2984, de la ciudad de Santa Fe, ha sido autorizada para la venta oficial de entradas. En Buenos Aires, los interesados pueden dirigirse a la representación ya mencionada, **Córdoba 347, 8º C, 31-1446.**

Para concluir diremos que los entrenamientos de los días miércoles y jueves próximos serán en el **horario de 9 a 11 y de 16 a 18**, y las pruebas de clasificación del viernes comenzarán a las 16 horas, **y el DOMINGO, a las 16 horas, dará comienzo la gran carrera.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

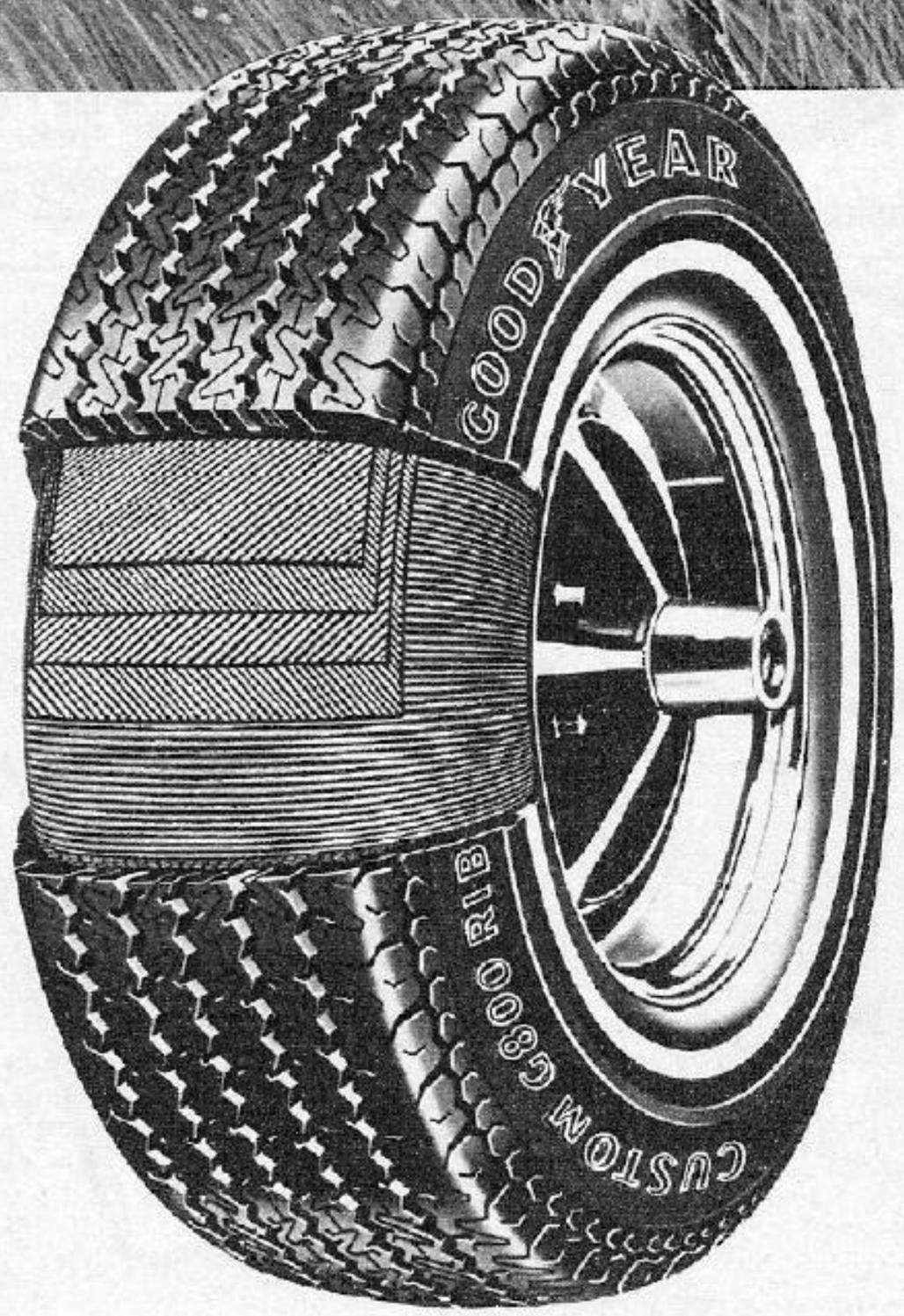
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

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

EN CORDOBA ¿CORSA
Lopez Puccio S.R.L.
Salta 71 1°C. T.E. 26717 Cba

DICOR REPRESENTACIONES
BV. LAS HERAS 812 S.R.L.
T.E. 76454 - CORDOBA
REPUESTOS LEGITIMOS E IMPORTADOS
DI TELLA
Riley Argenta
Traveller
Magnette
MG
MORRIS
★ Artículos de goma
★ Cables y extremos
★ para automotores
★ de todas las marcas
★
★
★ Calidad seleccionada
★ Ventas por mayor y menor
★ Envios al interior/contrarreembolso

CRISTALES PARA AUTOMOVILES
OMNIBUS CAMIONES
PARABRISAS CORDOBA SRL.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
DESPACHOS EN EL DIA
BV. LAS HERAS 705 - T.E. 74605 - CORDOBA

ALFAAN S.R.L.
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
PEUGEOT - CITROEN
ISARD - DE CARLO
TABLADA 357
T.E. 24287 CORDOBA

Omega
LA CASA DEL ACCESORIO INSTALADO
INSTRUMENTAL
VOLANTES DEPORTIVOS
FAROS DE IODO
...Y LA NOVEDAD TUERCA PARA SU AUTOMOVIL.
COLOCADOR OFICIAL DE CINTURONES pamm
LAVALLEJA 998
A UNA CUADRA DEL A.C.V.

ENGRANAJES PARA CAJA DE VELOCIDADES
CORONAS Y PIÑONES
T.I.R.C.®
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN TODO EL PAIS
ENGRANAJES CORDOBA S.A.
HUMBERTO I 850 Tel. 30650
CORDOBA

Ruedas RUESCH
Las únicas ruedas de aleación liviana fundidas en matrices
Palancas al piso para PEUGEOT 403, 404, 504 y T4B
Palancas al piso RE-COR con exclusivo control de calidad
La más nueva tapa de válvulas ventilada RE-COR para su PEUGEOT 504 contribuyendo a la estética y rendimiento de su automovil
Consúltenos personalmente o por carta
RE-COR
Humberto Primo 515 – T.E. 26339 – Córdoba
En Bs.As. CARSONIK-PAR

TOQUECITOS

FORMULA UNO CON PUNTOS

De fuentes bien informadas, ha trascendido la versión —bastante concreta por cierto— de que la Federación Internacional del Automóvil otorgaría a la República Argentina la última fecha por puntos por el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Lo que aún no se sabe con certeza es si el Club YPF aceptaría la responsabilidad de tomar en sus manos la organización o si el Automóvil Club Argentino volvería a la lucha de las carreras internacionales con la concreción de esta fecha puntable. De cualquier forma, ¡enhorabuena!

EL NUEVO PABLO BREA

Pablo Brea, luego de su actuación en Europa en Fórmula Tres, y en nuestras dos últimas temporadas de SP se queda en Argentina para correr en Turismo Carretera Fórmula A y en Fórmula Dos. En TCA, Pablo Brea participará con un Torino 380 posiblemente preparado por Oreste Berta y en Fórmula Dos con un chasis Crespi y un motor Peugeot. También existe la posibilidad de que si Pablo consigue algún tipo de apoyo financiero vuelva a Europa a correr en F-3 o F-2.

EL AÑO DEL CHANGO

El Chango Fernandino piensa dedicarse a full este año a ponerse en la onda de SP y Fórmula Dos, para poder empezar a pensar en ir en 1972 a correr en Europa, aunque su panorama en este sentido no está muy definido. En lo que respecta a su actividad en nuestro país, correrá en SP tripulando un auto de Froilán González, que posiblemente será un Formisano-Chevrolet (el mismo auto con que Pairetti ganara en Rafaela) o una copia del McLaren de Alain de Cadenet que está construyendo también Vicente Formisano. En lo que respecta a Fórmula Dos, Fernandino integrará junto a Bessia y Bulla el equipo del AICA.

PAIRETTI EN ALPARGATAS

Bueno, en realidad no es que Carlos Pairetti esté tan, pero tan pobre, que tenga que andar de alpargatas todo el día; sino que la empresa Alpargatas patrocinará el auto que el arreficeño ha de correr en Rafaela, el próximo 28 de febrero, en ocasión de las Rafaela 300 y donde participarán todos los ases del automovilismo norteamericano.

ALBIZU: ONLY TCA

El rafaelino Ing. Pichi (Gerardo Albizu) ya tiene decidido su futuro en el automovilismo, al menos en lo que a 1971 se refiere. No piensa hacer correr más su Fórmula Uno con motor Dodge y solamente se dedicará a preparar el Payuca I (casco Polara) para que Omar Mura Cuvertino corra en TCA. Asimismo piensa desechar la posibilidad de preparar una cupé Dodge GT para Turismo Grupo 2.

ANTELO TRABAJA

Osvaldo Antelo sigue trabajando en su taller de la calle Tres Arroyos, a fin de que la temporada de Turismo de 1971 no lo agarre desacomodado. Sus planes inmediatos son correr la Vuelta de la Manzana y la San Juan - Coquimbo con su primer piloto Rubén Alonso, pero tripulando un Renault R-12 y no un 1093 como lo hacía hasta ahora. También piensa seguir trabajando fuerte en Fórmula Cuatro y algún otro proyecto, todavía "top secret", referente a otras fórmulas nacionales.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE BOCINA

CASTAÑON EN TCA

Con preparación de Roberto Díaz y trabajos en chapa de Bauler, Norberto Castañón ya se está poniendo en training para volver a las rutas con un Peugeot 504 Turismo Carretera Fórmula A. Su primera carrera ha de ser la Vuelta del Noroeste, en Tucumán, y espera que el rendimiento de su nueva unidad sea satisfactorio.

CALDARELLA EN F2

Benedicto Hugo Caldarella firmó contrato con Cigliutti para tripular uno de los chasis Cancellieri con motor Fiat de su equipo. Caldarella compartirá equipo con el marplatense Barragán, que ni bien se recupere de las quemaduras sufridas en Rafaela volverá a las pistas.

EQUIPO CORSA EN LAS 30 HORAS

Ya se están dando los últimos toques al equipo Corsa-Citroën que participará en las 30 Horas Citroën a disputarse en el Autódromo de Buenos Aires entre los días 3 y 4 de abril. El equipo contaría con cuatro unidades, dos de ellas pertenecientes a Citroën Argentina, una correspondiente al equipo Citronort de Tucumán y una máquina particular. Los redactores de Corsa que conducirán los fierritos en las 30 Horas ya están haciendo cola para inscribirse, porque anunciaron que esta carrera ya la tienen ganada. Pero según hemos podido saber, hay otros 342 pilotos que van a correr las 30 Horas y que piensan lo mismo. ¿Quiénes la ganarán?

EL TURCO EN TUCUMAN

El volante tucumano Nasif Estéfano ha de debutar en Turismo de Carretera Fórmula A con un Ford Falcon hecho en los talleres de Formisano en la próxima Vuelta del Noroeste. Sin duda el turco será número puesto en esta carrera ya que conoce muy bien la ruta y además su manejo en la montaña sigue siendo indiscutido.

GENTILE A DODGE

El Ing. Gentile está en tratativas con Dodge para pasar a formar parte del equipo Dodge para construir dos o tres autos de SP. También hay posibilidades de que Dodge pase a intervenir en Fórmula Dos cuando salga el nuevo "Avenger" o "Sugar", y posiblemente los chasis de los autos oficiales salgan de los planos del ingeniero platense.

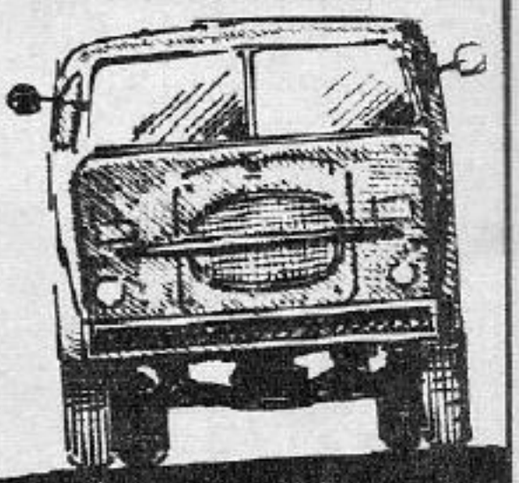
CALENDARIO DE COMPETENCIAS EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

Marzo 7 ...	Vicente López Aut. Club	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Marzo 14 ..	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Abril 3/4 ..	Avellaneda Aut. Club ...	30 Horas de Citroën	Zonal
Abril 25 ...	Moto Club Argentino	SP y Fórmula Dos	Nacional
Mayo 2	Asoc. Arg. de Aut. Sport	6 Horas Fiat 600	Zonal
Mayo 9	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Mayo 23 ...	Vicente López Aut. Club	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Junio 6 ...	San Isidro Aut. Club ...	Grupo 2 Clases A y B ...	Nacional
Junio 20 ..	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Junio 27 ..	Vicente López Aut. Club	Sp y Fórmula Dos	Nacional
Julio 4	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Julio 11 ...	Vicente López Aut. Club	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Julio 25 ..	Asoc. Arg. de Aut. Sport	6 Horas Citroën	Zonal
Agosto 1 ..	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Agosto 8 ..	Vicente López Aut. Club	Grupo 2 Clases B y C ...	Nacional
Agosto 22 .	Bs. Aires Moto Club	SP y Fórmula Dos	Nacional
Sept. 5 ...	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Sept. 12 ..	Vicente López Aut. Club	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Sept. 19 ..	San Isidro Aut. Club ...	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Sept. 26 ..	Asoc. Arg. de Aut. Sport	6 Horas Grupo 2	Nacional
Octubre 3 .	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Octubre 10	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Octubre 24	Avellaneda Aut. Club ...	SP y Fórmula Dos	Nacional
Octubre 31	Asoc. Arg. de Aut. Sport	Grupo 2 - Fiat 600/Citroën	Zonal
Noviembre 7	A.P.A.T.	Grupo 2 Clases B y C ...	Nacional
Nov. 14 ..	Moto Club Argentino	Mec. Argentina F. 1	Nacional
Nov. 21 ..	Vicente López Aut. Club	Fiat 600 y Citroën	Zonal
Nov. 28 ..	Asoc. Arg. de Aut. Sport	G. 2 - Fiat 600 - Citroën .	Zonal
Diciembre 5	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Dic. 12 ...	Fed. Arg. de Motociclismo	Motos	Nacional
Dic. 19 ...	San Isidro Aut. Club ...	Grupo 1 (T. Nacional) ...	Nacional

EN CORDOBA ¿CORSA
López Puccio S.R.L. Salta 71 1 C. T.E. 26717 Cba.

auto radio integral

radio - estereo - grabador
avellaneda 327 t.e. 22707 cba.
con las más fáciles facilidades de córdoba
ARI

REPUESTOS CAMIONES

OM SUPER ORIONE
FIAT 643 682 619
BELLINI Hnos.
JUAN B. JUSTO 1810 - T.E. 78344 - CORDOBA

toda la línea de repuestos y accesorios citroën 2CV y 3CV

peücicor S.R.L. Sarmiento 209 T.E. 28686 Córdoba
Envíos al interior contrarreembolso

raviolo s.a.c.i. peugeot 504 404 403
repuestos y accesorios fabricantes de PALANCA AL PISO
con garantía hasta la duración del coche
Tablada 24 al 28 - T.E. 30857 - Córdoba envíos al interior

Dodge Valiant
PERKINS
RAMBAY S.R.L. REPUESTOS MOTORES
TUCUMAN 33 - T.E. 6380 - BELL VILLE
SUCURSAL: SARMIENTO 186 T.E. 48229 CORDOBA

REPUESTOS DE CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
COLIZAS - MANIJAS
CERRADURAS EN GENERAL
LEVANTA CRISTALES
REPARACIONES
E. H. CUTILLAS
ESTACIONAMIENTO PROPIO
Bv. LAS HERAS 709 - 11 CORDOBA

CHAPA-TODO
REPUESTOS DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas, guardabarros, techos, capots, paneles, zocalos
Humberto 1º 775 - T.E. 46729 - Córdoba ENVIOS AL INTERIOR

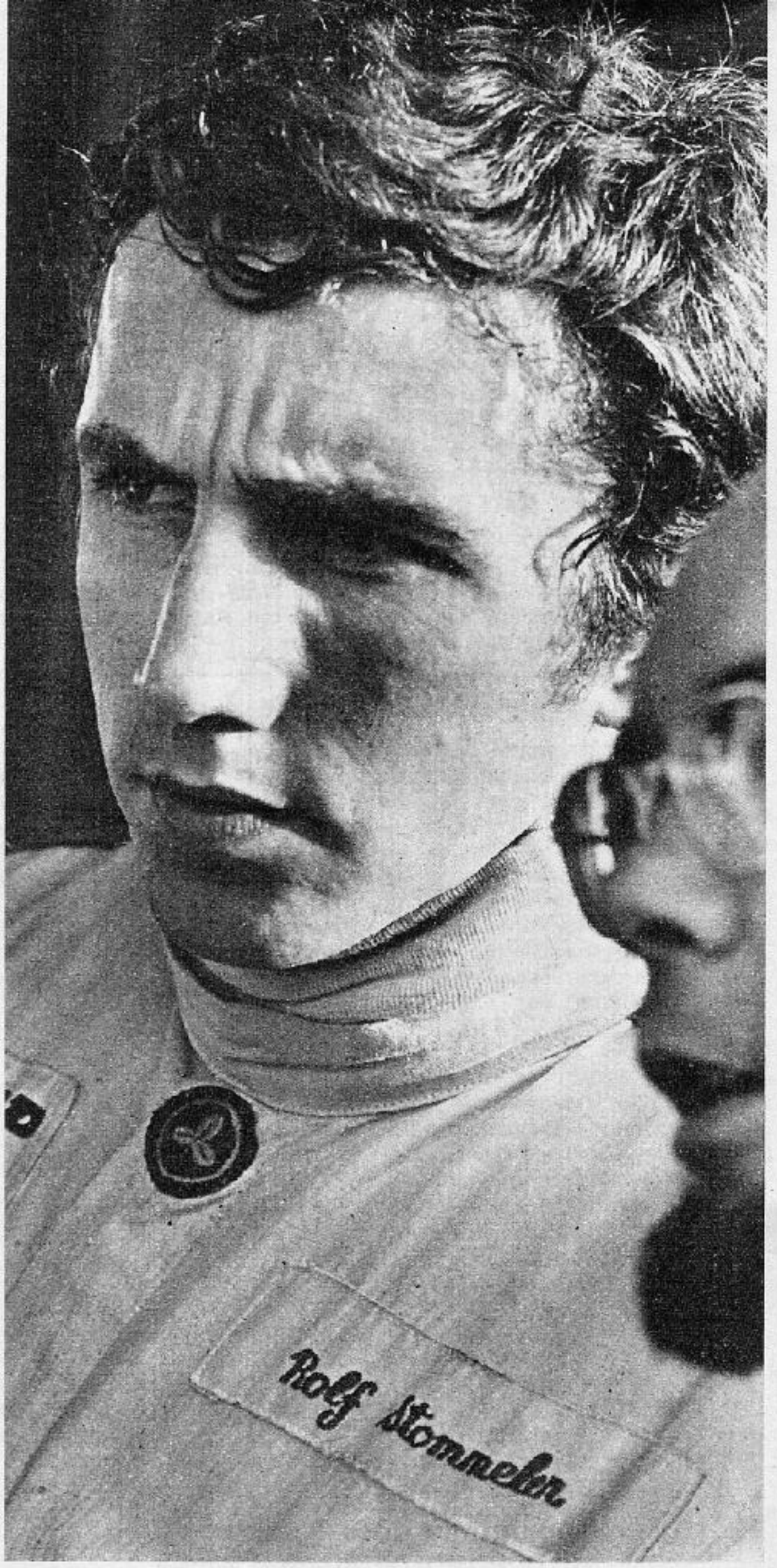
FILTROS
PARA ACEITE
COMBUSTIBLE Y AIRE
PARA AUTOMOTORES
INDUSTRIA Y EQUIPOS VIALES
Proveemos cualquier tipo y medida
Consúltenos.
CORDOBA FILTROS S. R. L.
Bv. Las Heras 580
T.E. 76259 - Córdoba.

la casa del silenciador
DE KARQUI Y SIMES
DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A CAÑOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES PARA AUTOMOTORES
¡TAMBIEN DEPORTIVOS!
COLOCACION EN EL ACTO
AV. VELEZ SARSFIELD 1181 CBA

FORMULA DOS EN COLOMBIA

STOMMELEN, AL FINAL

Rolf Stommelen ganó la Temporada Colombiana de Fórmula dos en la Inauguración del Autódromo de Bogotá. El futuro del circuito y los proyectos para 1972



Con el triunfo de Allan Rollinson con Brabham-Ford de Fórmula Dos en la segunda y última de las fechas de la Temporada Colombiana de F.2 por el premio Ciudad de Bogotá, el volante alemán Rolf Stommelen se adjudicó la clasificación general de las dos carreras, seguido por Rollinson y Siffert.

La primera fecha de la Temporada fue ganada por Joseph Siffert a bordo de un Chevron, mientras Graham Hill, uno de los más firmes candidatos de la temporada, veía tronchadas sus esperanzas ante la rotura de la caja de velocidades de su Brabham.

La segunda de las carreras, disputada sobre dos series de 30 vueltas fue ganada en forma ajustada por Allan Rollinson aquel piloto que conocimos aquí en F.3. La primera serie de la segunda fecha fue ganada por Joseph Siffert de Suiza con 43m 21s6 a un promedio de 162,983 km/h. Siffert fue escoltado en la primera serie por Stommelen, Rollinson, Derek Bell y Alistair Walker. En la última serie, Joseph Siffert picó en punta, pero poco a poco fue perdiendo posiciones hasta detenerse en los boxes por problemas en el motor. Rollinson, entonces, aprovechando la oportunidad que se le ofrecía comenzó a imprimir un ritmo más veloz a la carrera, mientras Walker, aparentemente con más potencia, trataba de escaparse en las rectas mientras Rollinson neutralizaba ese accionar en las curvas.

En la 24ª vuelta, faltando solamente seis para finalizar la serie, Walker debió detenerse en los boxes por fallas en el motor ocasión que aprovechó Rollinson para cortarse solo en la punta e imponerse en la carrera. Derek Bella fue el segundo en la clasificación de la carrera y Rolf Stommelen tercero, lo que le valió el título de ganador de la Temporada Colombiana de Fórmula Dos.

EL CIRCUITO

El nuevo Autódromo de Bogotá fue el escenario donde los autos de la Fórmula Dos europea corrieron el Gran Premio Presidente de la República y el Gran Premio Ciudad de Bogotá. El autódromo, de 3,925 m., fue construido en los campos que posee don Ricardo Meja, terrateniente colombiano, en las afueras de Bogotá. Meja hizo construir el autódromo por intermedio de unos ingenieros norteamericanos que construyeron entre otras cosas el Autódromo de Ontario y además depositó un millón y medio de dólares para la construcción del circuito.

Este autódromo tiene cuatro combinaciones, para realizar carreras en cuatro circuitos diferentes. La pista tiene 14 metros de ancho en las rectas y banquinas asfaltadas de 12 metros.

Uno de los proyectos que tienen los colombianos es el de realizar el año próximo una temporada de Fórmula Dos, pero combinando las carreras en Colombia con otras en Brasil, Paraguay y Perú.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

351 Dracmas

N° √-1

Para risas

CORSO

del 23 de febrero al 1º de marzo de 1971

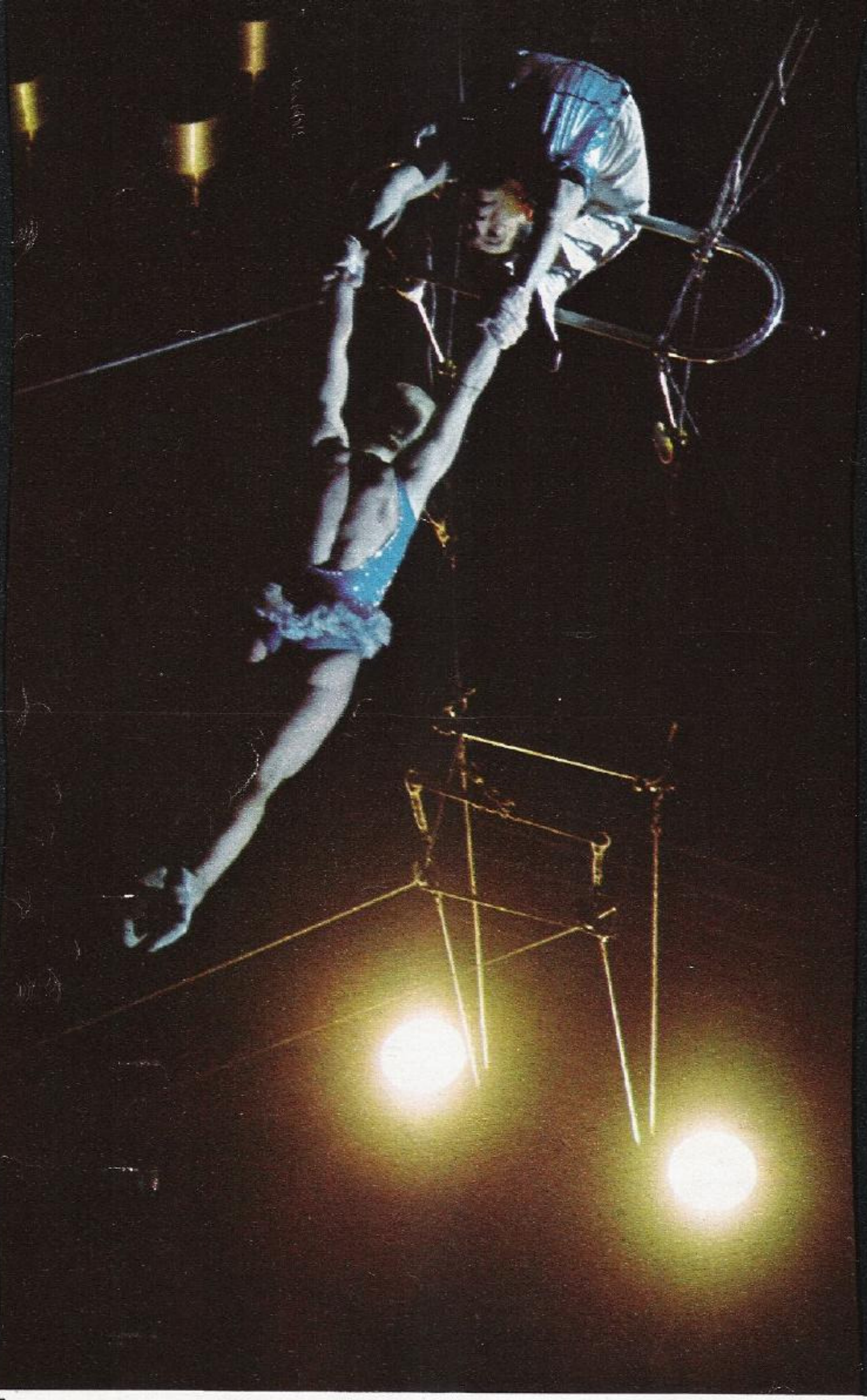


roaD tesT: amx~13 250 hp.

EL OTRO carlos pairetti

gran P fórmula libre: i...!

cuanto cuesta su Boeing 747 por km.



ya es hora de un Musggler...

"Antes de subirme al trapecio donde hago el triple salto mortal sin red, nada mejor que seis medidas dobles de Mussgler. Bastante fruncido estoy como para hacer la pirueta sin mamarme . . ."
Old Mussgler. El whisky ideal para cambiar de trapecistas en cada función . . .

OLD Musggler

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº V - 1. Del 23 de febrero
al 1º de marzo de 1971

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

PRESIDENTE
Richard Nixon
GERENTE GENERAL
Mono Villa
ADMINISTRADOR GENERAL
Alvaro Alsogaray
ASESOR ESPIRITUAL
Padre Gardella
CONSEJO EDITORIAL
Chino Cañedo, Gordo Sauze
Roto Alzaga y Paco Mayorga.
GERENTE COMERCIAL
A. Krieger Vasena
GERENTE DE DISTRIBUCION
Ringo Bonavena
GERENTE INDUSTRIAL
Ari Onassis
GERENTE DE REVISTAS
FEMENINAS Y TECNICAS
Alberto Olmedo

CORSO

DIRECTOR
Mao Tsé Tung
JEFE DE REDACCION
Fidel Castro
COORDINADOR GENERAL
El gordo Porcel
SECRETARIO DE REDACCION
Dom Helder Cámara
REDACCION
Sancho Panza, Federico de Il Nonno, Pirin Gundin, Colorado de Canedo, Gigi Rizzi y Jesús Dayán.
SECRETARIAS
Susana Giménez y Ante Garmaz.
COLABORADORES
El Cacho, Clasius Rancales, Calderón de la Barca, Arturo Tintoretto, Pedro Nadie y Charles Manson
DIAGRAMACION
Salvador Dalí (jefe), Quinquela Martín, Pablo Picasso y Raúl Soldi.
FOTOGRAFIA
Pablo Neruda, Alfred Penguin y el Tano Nicola.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR
Frank Sinatra (EE. UU.), Alberto Sordi (Italia), Juan Perón (Madrid), Marlene Dietrich (Alemania), Nikita Kruschev (Moscú), Duque de Edinburgo (Inglaterra), Maurice Chevallier (Francia), Penin (Vaticano).
SERVICIOS EDITORIALES
Directora: Libertad Leblanc. Subdirectora: Isabel Sarli, Secretarias: Norma y Mimí Pons, Colaboradoras: La Polaca, la Pata'e Tero, la Parda Flora y la Rusa María. Servicios especiales: al fondo a la izquierda.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Bill Haley. Promotores: Tito Lectoure, Emisario Chivo y Juan Cometta. Tráfico: Ing. José I. García

PARABRISAS CORSO. Copyright por Editorial Agosto SAICIF y A. Redacción: Khiabun Pestún-e-shomá 69, Isfahan, Irán. Teléfono: en trámite. Miembro de la Liga de Medias de Coristas (recientemente inaugurada); del Grupo de Ex simios Fracasados; de la Asociación Argentina de Algo Divertido; del Centro; de 5º grado "B" de la Escuela Nº 6 de Adrogué; de la Cooperadora de la zona; de Muchas Más Instituciones del International Toffies Swallowers, de Peña La Idea Fija y Club de Víboras. Todos los derechos reservados pero gran disponibilidad de torcidos. Se prohíbe la reproducción por Encíclica del 69 y por estar ya acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana. Registro de la Propiedad Intelectual machoteado. Circula por el Correo menos los fines de semana que va por el bajo por ser mano única. En los artículos no se hace publicidad pero tampoco se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características: Cometas que le dicen... Distribución: cadena Reynolds. Interior y exterior: en el living o en el patio. No se tolera la competencia.

EDITORIAL



Brindar la información desde un punto de vista objetivo, veraz pero a la vez distinto y con personalidad propia es una de las premisas fundamentales del periodismo. Como tal, dicha condición guía indefectiblemente nuestras semanales reuniones de redacción (foto) en las cuales dentro de un marco de serena bonhomía se discuten los temas a tratar en la semana por venir.

Que hace falta realizar una entrevista humana al último ganador de la doble Cañuelas, que es imprescindible viajar a Europa para realizar un análisis profundo del tema, que hay una nota diferente en Mar del Plata, en fin... las ideas van surgiendo y se tratan una a una para dar nacimiento semanal a este verdadero esfuerzo de equipo en el cual siempre priva el objetivo de analizar las cosas desde un punto de vista personal, diferente, bien de CORSO.

Debemos reconocer sin embargo que hay semanas en las cuales las cosas salen mejor que otras veces. Sin falsas modestias, hoy, luego de cerrar un número más, el repaso al material entregado luego de profunda búsqueda y elaboración nos hace sentir satisfechos y nos alienta a seguir en la brecha con la alegría del deber cumplido. Permítanos el lector que resumamos juntos lo que puede leerse esta semana.

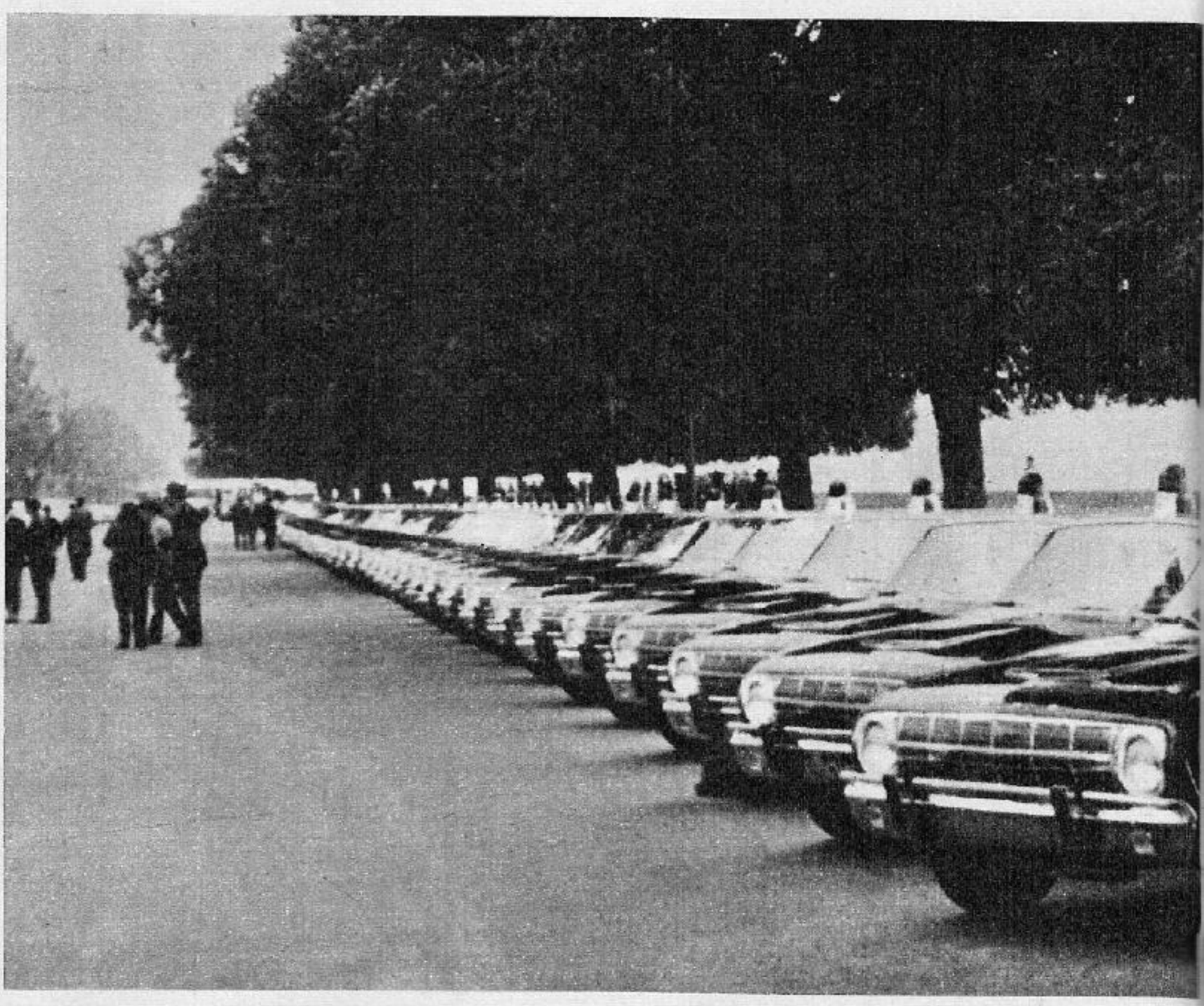
Una entrevista exclusiva a un Carlos Pairetti diferente, desconocido, descubierto por CORSO en un verdadero logro periodístico. Informe que puede leerse a partir de la página 26.

Los grandes servicios de CORSO para sus lectores. Cómo comprar un Crosmóbile usado con todos los puntos necesarios para saber adquirir este difundido auto utilitario (ver página 38). El costo de su Boeing 747 por Km (pág. 32) o bien el road test del AMX-13, un vehículo diferente para un usuario diferente (ver página 46). Elementos de juicio importantísimos para decidirse en el momento de elegir.

La nota histórica: Los GRANDES autos de todas las épocas. Un relato esclarecedor sobre La Non Puissante Gurbia, decididamente uno de los grandes autos de todos los tiempos (ver pág. 34 en adelante.) La actualidad internacional, el deporte nacional, las últimas novedades de la técnica europea y americana (pág. 42) y todos los servicios habituales de CORSO. Realmente podemos —con su aprobación— retirarnos a descansar tranquilos.

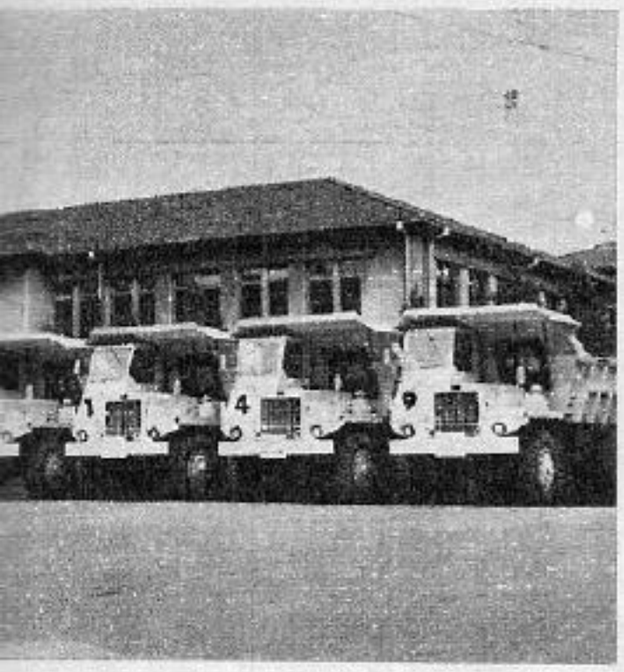
Hasta nunca. M-T-T

CRONICA DE UNA



Cuando todo hacía prever que la solución del automovilismo estaba en carreras de este tipo, cuando hasta el sol había dicho "¡¡Presente!!" para no empañar el brillo de la jornada, un escándalo de proporciones dio por tierra con las buenas intenciones de CADAD. Enterémonos de cómo fue la carrera.

EL TRIANGUL



Por respetar un pacto verbal con los organizadores y la CADAD, y obligados por el secreto profesional, tuvimos que postergar esta crónica algunos meses. Lo mismo hizo todo el periodismo y los medios de información, y es por eso que muy pocos aficionados se enteraron de esta carrera disputada en nuestro país el pasado noviembre.

La iniciativa partió de un par de miembros de la CADAD, quienes, atemorizados por la agonía de nuestro deporte mecánico y las serruchadas de piso que con afán y esmero les hacían sus inmediatos inferiores, resolvieron buscar la inyección de vitaminas necesarias. Para lograr su cometido se pusieron al habla con progresivas localidades del norte y Córdoba, y tras muchas comunicaciones y viajes llegaron al primer bosquejo de lo que podría ser la salvadora carrera: una prueba abierta a todo bicho mecánico que camine, sin límites de cilindrada, ni de carrocerías, ni de tripulación, ni de nada. Para eso se pensó —en primera instancia— en el lugar donde podría desarrollarse: alguien propuso —bastante acertadamente— las Salinas Grandes, pero los problemas de pavimentación a tan grande extensión (la CADAD tiene la idea fija de los caminos y/o extensiones de tierra, o sal, como en este caso) los forzaron a desistir del circuito natural. Otros miembros de la Comisión de Carreras, que de hecho se había formado, votaron por hacerla disputar por los pasillos de la Gobernación. Pero una comunicación de persona a persona con el señor gobernador ahogó la brillante idea entre rotundas negativas, adjetivos y amenazas de cárcel y azotes para los cerebros gestores. Hubo, entre gritos y propuestas, quien sugirió el circuito de Nürburgring, excelente idea que fue recibida con aplausos, aunque luego, tras fría meditación, se llegó a la conclusión de que los gastos de traslado y viáticos para cada piloto elevarían un poquitín los gastos presupuestados.

Un hombre de relaciones públicas lanzó la idea de trazar el circuito dentro del baúl de una cupé Dodge GTX, pero la fábrica se opuso. Hubo también uno que pensó en hacerla correr dentro del sombrero de Froilán González, combinándolo, en el caso de necesitarse rectas aún más largas, con el borde de la boina de Carlitos Giai. Pero en definitiva el criterio que privó fue el del grupo de locales con proyecciones turísticas, quienes propusieron delimitar un trazado triangular en El Cuadrado de La Falda.

Finalizado el tema de por dónde, faltaba ahora saber con qué. Un cretino —colado—, antes de que la discusión se acalorara los hizo callar a todos al son de "La Argentina no termina sólo en la General Paz...", lo que le costó la expulsión de la Comisión por decir gansadas que no venían al caso.

La confección del reglamento no demandó más de hora y media. La difusión del mismo no demandó más de una semana, ya que la carrera no se quería publicitar. La preparación del circuito no demandó, asimismo, más de una semana y media, mientras que la inscripción y prednamiento de los diversos autos no demandaron más de tres semanas. Finalmente, el conocido constructor Proleno sí demandó a

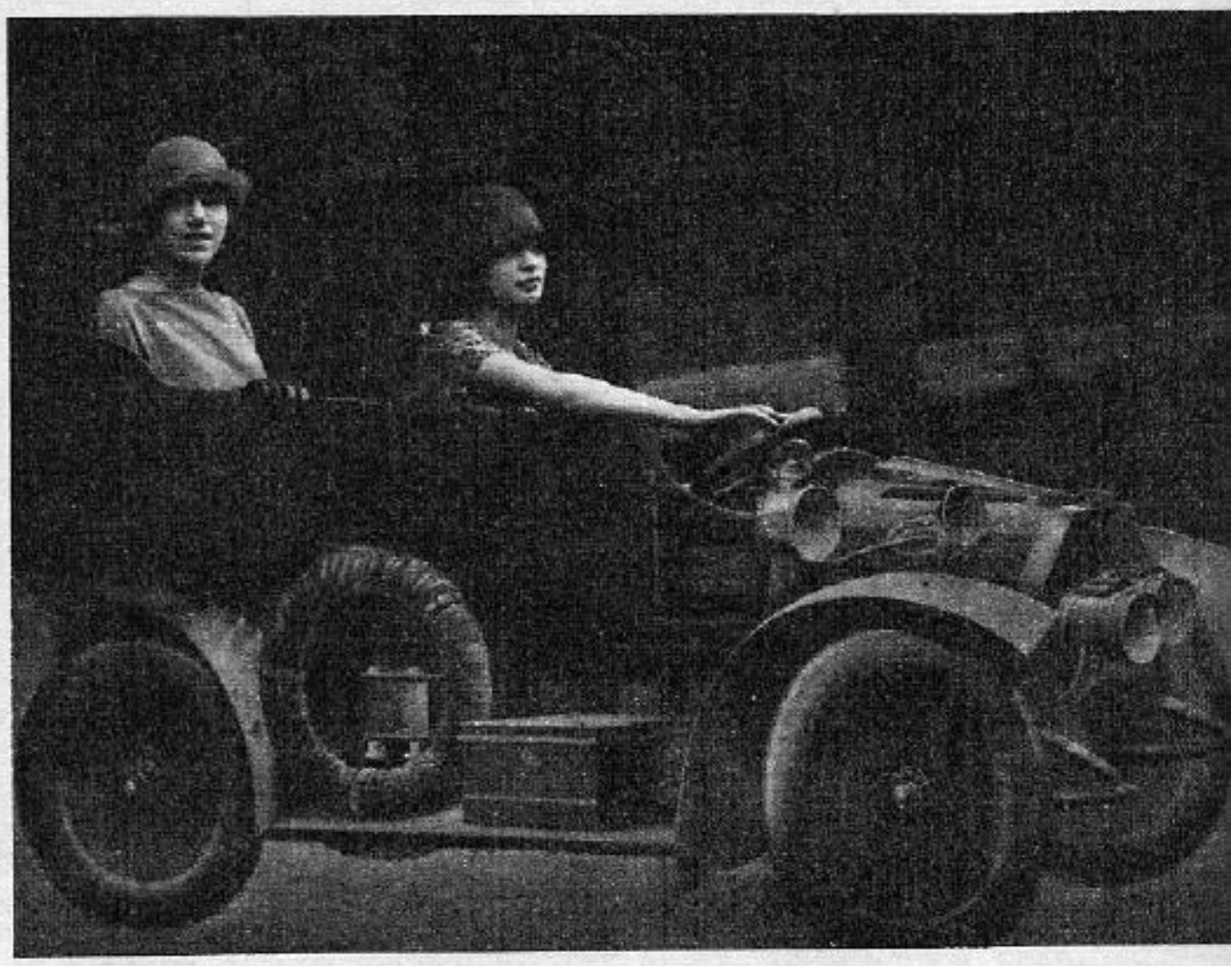
Textos y fotos: BOB & CAROL & TED & ALICE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARRERA







O DEL CUADRADO

la entidad organizadora por intermedio de sus abogados, basándose en que los coches debían ser entregados a parque cerrado a las siete y media de la tarde del viernes, cuando en principio se había hablado del sábado. Catorce telegramas después la cuestión siguió como al principio, lo cual de todas maneras es otra historia.

.....

La largada fue un espectáculo. Hacia las alturas del Cuadrado nos habíamos dirigido, munidos del correspondiente papelito de Libre Tránsito que a manera de elemento milagroso allanaba dificultades con la cuidadosa y profusa guardia que ocupaba todo el circuito. Tan celosamente resguardado se encontraba el circuito que, mientras tanto, en uno de los pueblos vecinos avivados individuos aprovecharon para dar el golpe extremista número 3.178 del mes, llevándose unos millones de pesos y dejando a cambio una cantidad de panfletos por valor muy inferior. Lo peor de todo es que aprovechando la carrera se anotaron en ella con un frontal DKW con caja, con el

Arriba, izquierda: Espectacular resultó el despliegue presentado por la policía, quien también corrió su carrera. Con largada Le Mans y todo, primero resultó el Comisario, segundo el subcomisario, y así sucesivamente.

Abajo, izquierda: El equipo Hino se constituyó en uno de los más destacados de la prueba. Reprobable, sin embargo, su actitud final.

Arriba, derecha: Unos iban y otros venían. En determinado momento la confusión se adueñó de la prueba.

Abajo, derecha: No podía faltar un digno equipo de damas en el GP Fórmula Libre. Sufrieron un vuelco y ganaron el mote popular de "descocadas".

cual recorrieron el circuito como cualquier otro competidor. La policía, aparentemente, se dio cuenta al observar absorta que la bandera a cuadros no sirvió para detener al camioncito sino que, por el contrario, siguieron como locos con rumbo desconocido.

Pero eso fue mucho después, y de ninguna manera empañó la fiesta del deporte motor.

Decíamos que la largada fue espectacular. En efecto, el entusiasmo de la gente brindaba digno marco a la justa de Fórmula Libre, que prometía nuevos horizontes para el deporte mecánico que nos ocupa. Allí unos asaditos, por aquí unos mates, más adelante unos vinos, acullá unos borrachos. En general gran alegría, y sobre todo en los grupos de gente que se apiñaban en los recodos ciegos del camino con barrancas al costado, como para analizar en forma exigente los diversos estilos conductivos...

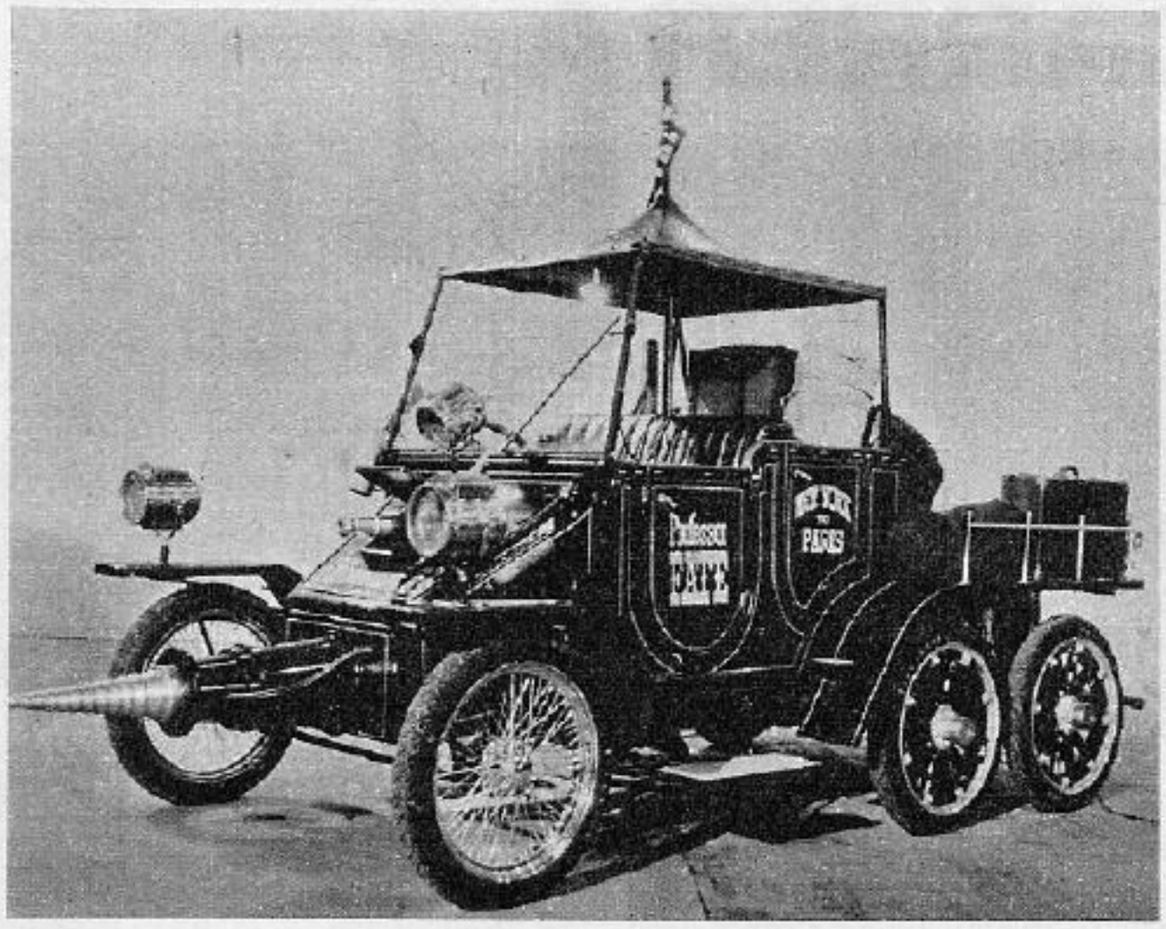
Pero no nos perdamos en el relato. Estábamos en la largada. Mejor dicho, no estábamos en la largada sino a mitad de camino, desde donde no se veía el punto inicial de la competencia. Pero los comentarios llegaron a nuestros oídos de periodistas y rápidamente se pudo extraer una conclusión general: la largada fue espectacular. Sobre todo porque los coches de mayor potencia largaron atrás, alcanzaron a los menos potentes y entre la aglomeración de máquinas y la tierra en el aire chocaron varios entre sí, provocando un lamentable saldo de abandonos no bien iniciada la competencia.

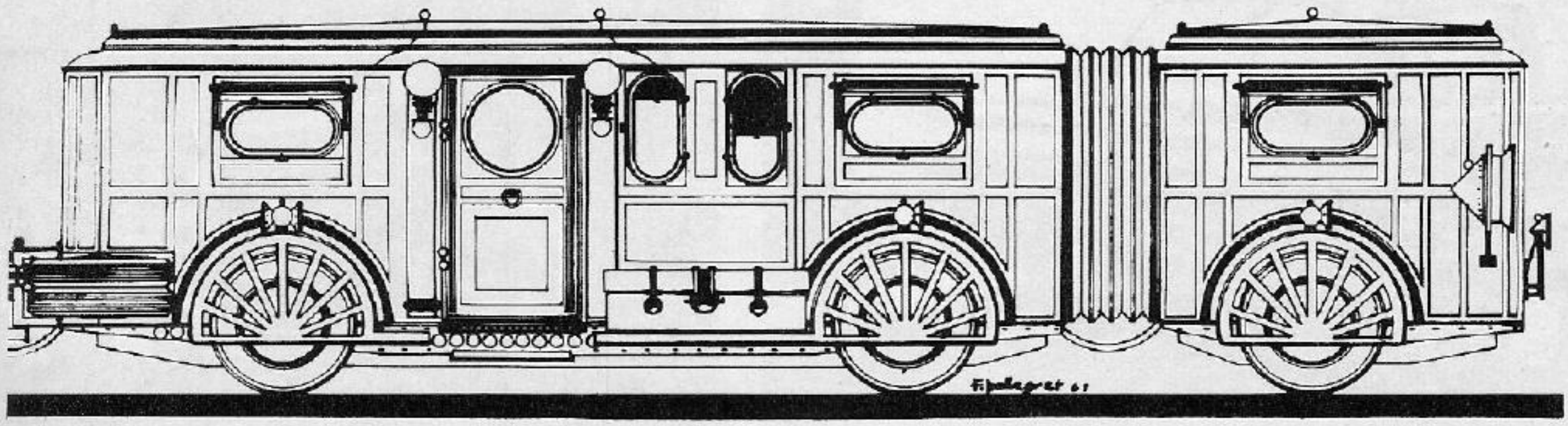
De allí que la gente se viera notablemente sorprendida cuando el primer competidor efectuó su paso frente a nuestro punto de observación.

Se oía desde segundos antes un ruido uniforme; algunos aventuraron la llegada del puntero de la competencia, mientras otros aseguraban que era el Graf Zeppelin, que volvía nuevamente. No faltó el que juró por la vida de Chessel que el ruido obedecía a las bicicletas con motor de los banderilleros (dos), que cubrían todo el circuito desplazándose de curva a curva. Algunos se equivocaron de medio a medio; otros se equivocaron de medio a cuarto solamente.

CRONICA DE UNA CARRERA







El único que no se equivocó fue un viejo lama tibetano, a la sazón presente en el evento, quien acertó al aseverar que el ruido se debía a una escola do samba que practicaba al borde del circuito sus danzas para estos carnavales.

Finalmente pasó el puntero: la motoniveladora Nº 535 de Vialidad Provincial, sorprendida por la largada, no tuvo tiempo de retirarse del circuito. Así llegaron todos hasta situarse detrás de ella, sin poder pasarla debido al ancho de la pala. Podemos asegurar que en las taitantas vueltas que duró la carrera el piso estuvo en magníficas condiciones. No se produjeron mayores variantes en el trascurso de la prueba. Ante la imposibilidad de desplazar a la motoniveladora del lugar de privilegio, los demás competidores decidieron, en siniestro conciliábulo, invertir el sentido de giro de la prueba. Así fue hasta que se encontraron de frente con la motoniveladora en la famosa curva de la Agonía. Los que sobrevivieron decidieron, ipso facto, retornar al sentido de giro impuesto por las autoridades de la carrera. Cosa que se hizo a tal velocidad que la motoniveladora, hasta ese momento puntera, quedó cola. El piloto, haciendo pucheros, abandonó, y previo pago de 70.000 pesos sentó una denuncia en la que decía textualmente: "Hacen trampa... así no vale...". Pero éstas son cosas de hombres, y no estamos para mojigaterías.

"El espectáculo debe continuar", gritó algún comedido; recién entonces los pilotos, que se habían detenido en masa para echarse unos tragos al coleto y mondar algunos cítricos refrescantes, continuaron la prueba. Puntero el remoción del seudónimo "Forza y Disciplina"; segundo, el queche ballenero "Sfortunatta", en gran actuación si se comprende que no resultaba ideal para este tipo de carrera. Tercero, y peleando con el cuarto, el Lamborghini Miura P-400 de Fabiolo de Mora y Aragón, quien efectivamente venía peleando con el cuarto —Juan Carlos de Borbón— por el trono de España. A trompada limpia.

Del quinto para abajo no pudimos ver nada a causa de la tierra que levantaban Mora y Aragón y Borbón en su disputa. Pero debe haber sido lindo andar en el pelotón.

En notable actuación, el equipo Hino —hasta ese momento ausente de la prueba, ya que no los habíamos visto pasar jamás— se adueñó de la punta, que no abandonó hasta el final. El único obstáculo estaba representado por la masa de público que se había agarrado a piñas y patadas en medio del circuito, algunos a favor de Fabiolo y otros que habían tomado partido por Juan Carlos. La segunda pasada del equipo Hino disolvió a los más reticentes, quienes fueron retirados en ambulancias, cuyos conductores, seguramente tentados y para no ser menos, se plegaron a la carrera a pesar de la preciosa carga de vidas humanas que trasportaban.

En la 34ª vuelta, alguien pegó el grito: "Estamos corriendo el triángulo del cuadrado, pero nadie nos avisó si tenemos que recorrer tres o cuatro lados de la figura geométrica...". El rumor se adueñó de todos los circunstantes, que habían recorrido los tres lados mientras Cocho López corría camino por la bisectriz, e inclusive de los que habían circulado por los cuatro lados. La indignación se adueñó de los pilotos, que acusaron a CADAD de burlarse de la buena fe de quienes se juegan la vida, acusación a la que CADAD respondió: "Y... si no preguntan". De manera que el resultado de la primera edición del Triángulo del Cuadrado quedó en suspenso. La carrera terminó abruptamente cuando los competidores, por expresa disposición de CADAD, debieron dirigirse sin chistar al parque cerrado, lugar al que no pudieron entrar, ya que estaba cerrado. El equipo Hino, visiblemente nervioso, embistió con sus pesados camiones las casillas de control de CADAD hasta reducirlas a astillas. Fabiolo y Juanca ni se enteraron, ya que seguían discutiendo por un quítame de allí esos tronos. La única clasificación oficial fue la del equipo de la policía, que presentó varias unidades exactamente iguales. Salió primero el comisario, segundo el subcomisario, tercero el oficial principal, cuarto el suboficial ayudante, quinto el suboficial mayor, sexto el cabo, séptimo el agente y último un seudónimo: "El preso".

De esta manera algo impensada, ya que lo que debió ser una verdadera fiesta del deporte motor se redujo a un escándalo de proporciones, nació y murió la primera y última edición del Triángulo del Cuadrado. De donde resulta evidente que las carreras en ruta abierta no llevan a nada bueno.

Arriba, derecha: Pocos obstáculos detienen habitualmente al profesor Fate en sus viajes por el mundo. No pudo, sin embargo, terminar la carrera.

Arriba, izquierda: Vemos una de las poderosas máquinas del equipo Hino en los entrenamientos previos. Con 540 HP y relación corta llegaba a los 65 km/h.

Abajo: Llamó poderosamente la atención este equipo de auxilios ubicado en la ruta. Originado en un viejo vagón subterráneo, no tuvo problemas en llegar al Cuadrado por el camino de los Túneles, como es obvio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Estamos armando un lío sensacional

Métase en el lío que armamos en su concesionaria Bodge de confianza.
Traiga su unidad podrida de vieja; nosotros nos encargaremos de venderle ese buzón a alguien.
Despreocúpese.
Y llévese un Bodge. El modelo que más le guste: Coronudo, Polaris, Cobard, Instamatic. MÑ o MÑW.
Sólo tiene que colocar el suyo debajo de la pila y llevarse el nuevo, que sacará de arriba. Por favor, no desordene.

Ahora sólo tiene que elegir.
El de la derecha es un Bodge.
El de la izquierda es un Bodge.
El de arriba es un Bodge.
El de abajo es un Bodge.
El de Melnik es un Fairlane.
Bodge. El auto del montón.

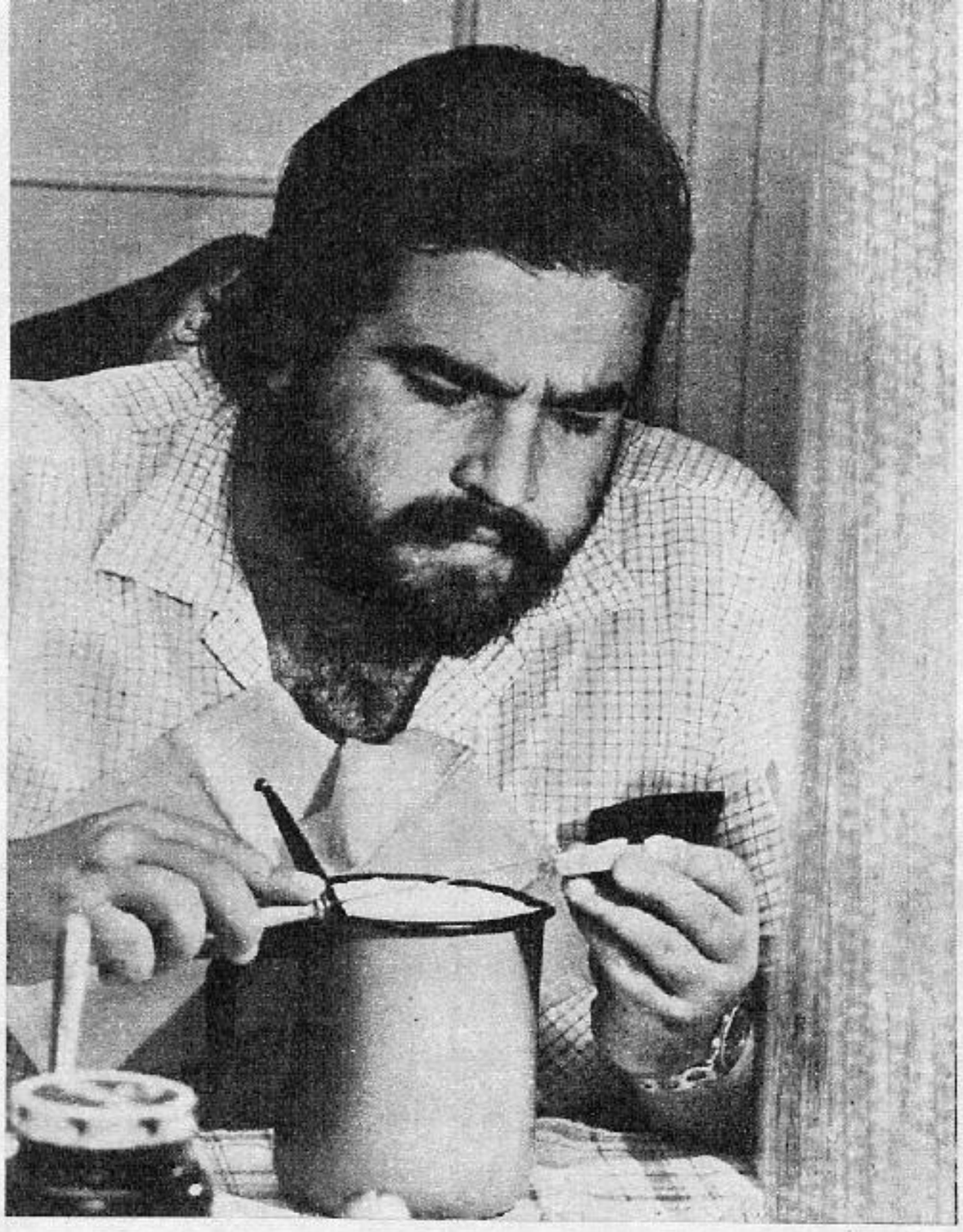
CRAYSLER
FIEVRE ARGENTINA

Bodge

más posibilidades.

¡EXCLUSIVO!

EL OTRO CARLOS PAIRETTI



CORSO descubrió la otra personalidad de Carlos Pairetti. Lo insólito de su vida, cómo vive, qué piensa, cómo es Carlos Pairetti. Para ello convivimos 24 horas con él pudiendo detectar de esta manera el otro lado de las cosas...

por FEDERICO DE IL NONNO

daguerrotipos de ALFRED PENGUIN

—¡¡¡Hooolaaaa!!!! ¿Corsa? . . .

—Sí, ¿quién habla?

—Ah, sí, Carlos Pairetti, che, mucho gusto.

—¿Cómo te va, Carlitos? Justamente te estábamos buscando: queríamos preguntarte algo . . .

—Bueno, preguntá nomás.

—¿Conseguiste auto para Rafaela?

—¿Y para qué quiero auto? Me voy en el jeep, aunque todavía no estoy muy seguro de ir a ver la carrera; la entrada cuesta 3.500 pesos, ¿viste?, y ando, tirado como Cinturato desbandada.

—¿Queeeeeeé, tres mil quinientos queeeeeé?

—La entrada, che, la entrada; ustedes, ¿de qué escriben, eh? . . .

—Pero andá a cargar a . . .

¡Clik!

. . . . . .

Riiing, Riiing...

—Ojo muchachos; debe ser un gracioso que se hace pasar por Carlitos Pairetti. ¡¡Atendelo vos, Coquito, y seguile la corriente!! Yo no tengo paciencia.

—Hoooola, ¿quién habla?

—No me corte, señor; me llamo Carlos Pairetti y no tengo nada que ver con el otro, no es una cargada, quiero hacerles una pregunta . . .

—Uuúh, ¿usted se llama Carlos Pairetti?

—Sí, señor, Carlos Roberto Pairetti . . .

—Denos la dirección que ya mismo le vamos a hacer una nota.

—Bueno, estoy apolillando, pero venga a eso de las 7, mañana, a Amenábar y Pepirí, planta baja . . .

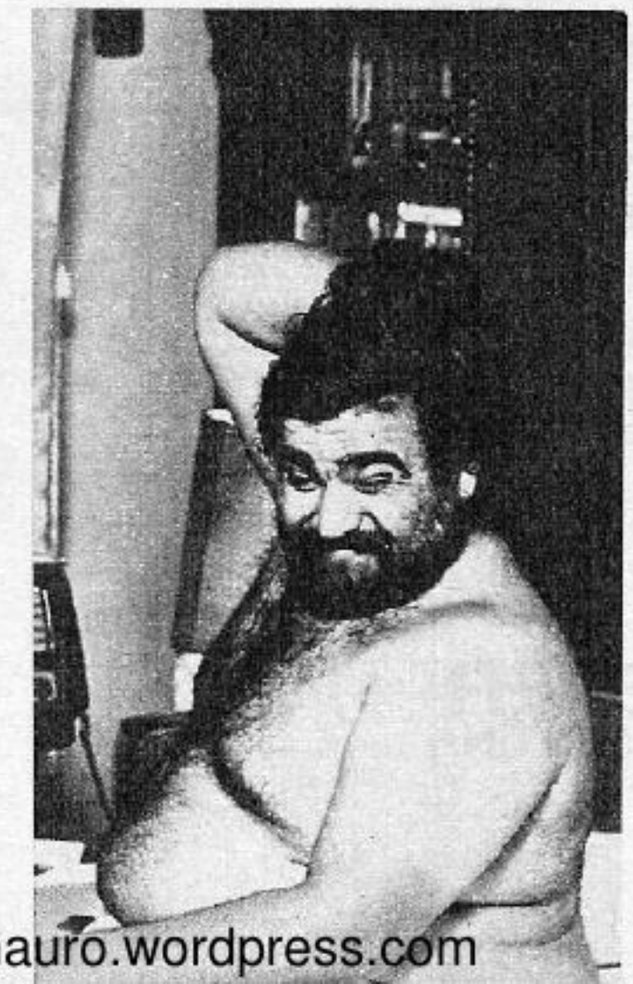
Así era no más. Nos mostró la libreta de enrolamiento y no po-

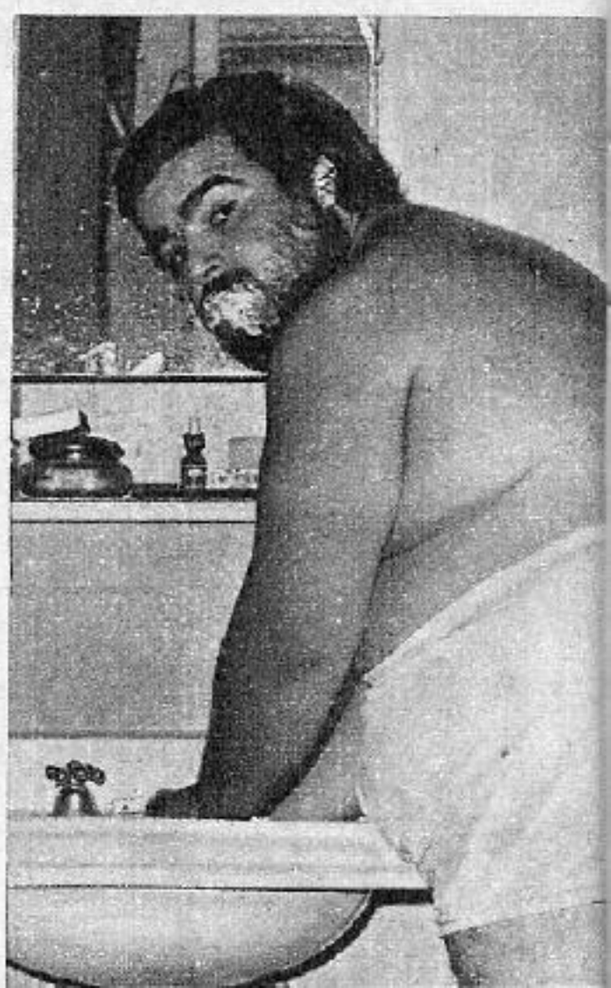
07.00 HORAS: **Levantarse temprano, sintonizar en la radio Una Voz en el Camino para saber si hay revolución, llueve o simplemente si se desató la Tercera Guerra Mundial y es hora de que sonemos todos.**

07.15 HORAS: **"Aaaah, nada más lindo que un rato de modorra en la catrera...",**

07.16 HORAS: **Un buen lavado de dientes así se va el gusto a bronce de la boca.**







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Aquí está, es él. Sí, señores, nada más ni nada menos que el otro Carlos Pairetti: no le gusta el automovilismo, o por lo menos no le preocupa, colecciona estampillas del Vaticano, es soltero pero tiene su filito. Es un gordo bueno, la pinta es lo de menos.

En ciertos momentos se mostró hosco hacia nuestro redactor. Estaba histérico: le erró a la quiniela por un cachito así.

díamos creerlo, existía otro Carlos Pairetti. Este, el desconocido es un pacífico gordo, más o menos bueno, de 134 kilos y 26 años de edad, corredor de seguros de La Centroamericana, hincha pero no mucho del otro Carlos Pairetti y empedernido coleccionista de estampillas del Vaticano.

Y ahí nomás empezamos a ametrallarlo a preguntas: queríamos saber cómo piensa, cómo vive, qué siente este hombre sobre el cual pesa la enorme responsabilidad de llamarse igual que un ídolo...

—¿Le gustan los autos de carrera?

—Yyyyy, sí, más o menos.

—¿Las carreras de autos?

—Poco, a pesar de que corrí una vez.

—¿Corrióoooo?

—Sí, una de regularidad a beneficio del Colegio Don Tosco; salí decimoctavo en tercera categoría...

—Con su auto, ¿anda fuerte?

—Sí, como a muchos me gusta bajarle el fierrito. Tengo un Jeep, ¿sabe? Por Libertador ando a ochenta, pero cuando salgo a la ruta le doy con todo. Una vez anduve como a 100... ¡¡¡y me quedaba un cacho así de acelerador todavía!!! Ah, eso sí, yo lo ando con nafta especial... por eso camina tanto.

—¿En qué emplea sus horas libres?

—Cuando termino de cenar me voy a lo de mi novia a ver televisión; me gustan los shows, ¿sabe? De paso paseo a Nacky, mi perrito. Pero fundamentalmente soy filatelista, colecciono estampillas del Vaticano... Tuve que especializar la colección porque no hay guita que alcance; los 60.000 pesos que gano no dan para mucho...

—¿Su plato preferido?

—Yyyy, los Winco son muy buenos; de los importados, prefiero el Garrand: es el que tiene el brazo de pick-up más liviano y mejor balanceado.

—¿Cómo vio la renuncia de Manrique?

—Ahí fue cuando me di cuenta que la cosa está fea...

—¿Y las píldoras anticonceptivas?

—Por lo que me dijeron son un kilo; yo no los uso porque engordan...

—¿Vio Bob & Carol & Ted & Alice?

—Sí; me gustó, pero yo la hubiera hecho así: Carol & Alice & Carlos & basta. ¿No?

—¿Qué le parece el éxodo de jugadores de fútbol a Méjico?

—Responderé con una cita de Dante Panzeri: los que se van no sirven, el problema es que los que quedan tampoco nos sirven.

—¿Sabía que usted es muy parecido a Horacio Guarany?

—No, no sabía.

—¿Espardiña en parfuletes?

—No, únicamente en fila de a dos.

—¿Qué haría si tuviera la manija?

—Le daría vueltas y vueltas y nada más.

—¿Y si tuviese el fierro? ... ...

—Nada, soy pacifista.

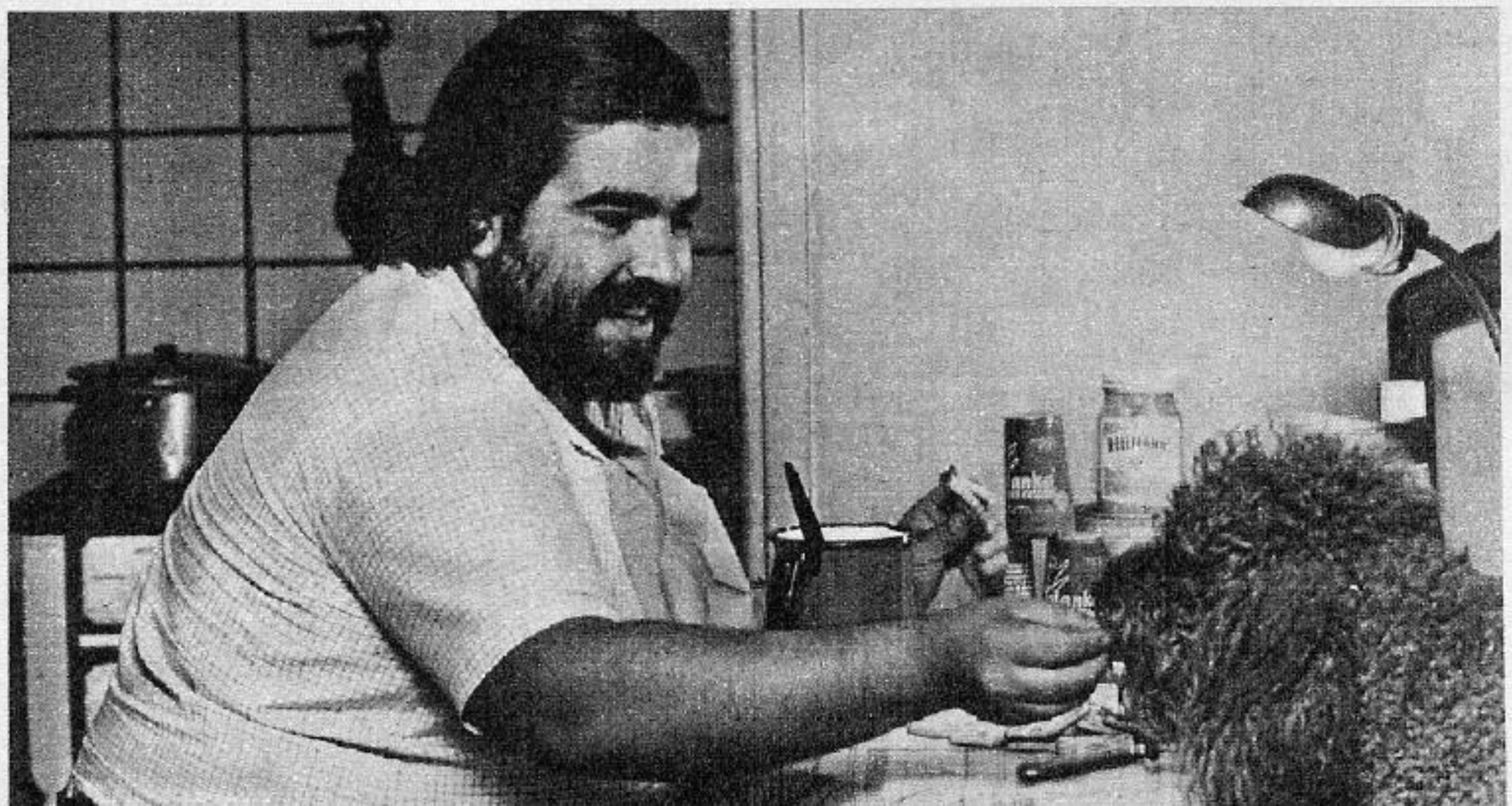
Así siente, así vive este medio burgués, típico porteño bonachón que tiene que trabajar para vivir, un hombre que se llama Carlos Pairetti.

→

07.20 HORAS: **Calzoncillos blancos, camisa a cuadros, ¡nuestro amigo es un elegante!**

07.30 HORAS: **Casi un rito. Religiosamente, Carlos Pairetti Mark II todas las mañanas se desayuna, pica un poquito no más, tanto como para no andar con el estómago vacío. Café con leche, en un regio tarrito enlozado de medio litro, jamón, paté, fresco y batata. Eso sí, yogur y sacarina para no engordar mucho.**







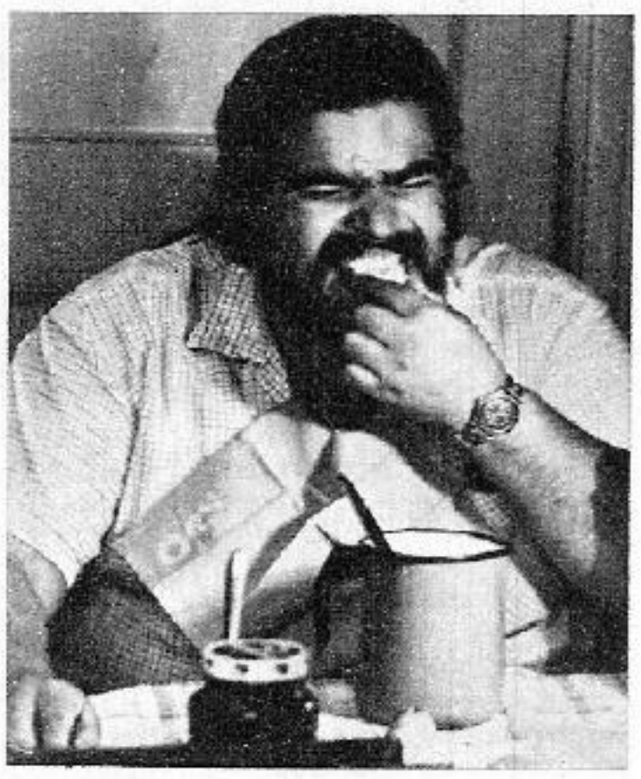
09.30 HORAS: **"Me siento otra persona, ahora puedo tirar hasta el mediodía . . .".**



09.40 HORAS: **Subir a su Ilusión Super Sport y a laburar. A tratar de convencer a muchos sobre la importancia de estar asegurado en La Centroamericana. Lo fundamental que es pagar una módica cuotita mensual y asegurarse la vida. Total, después de muerto, ¿cómo hace para cobrarlo?**



21.00 HORAS: **De vuelta del trabajo, nada mejor que pasear a Nacky, su fiel compañero de pelo crespo. Como se verá en la foto, el perro bien puede ser el mejor amigo del hombre, pero lo que es del pobre árbol . . .**



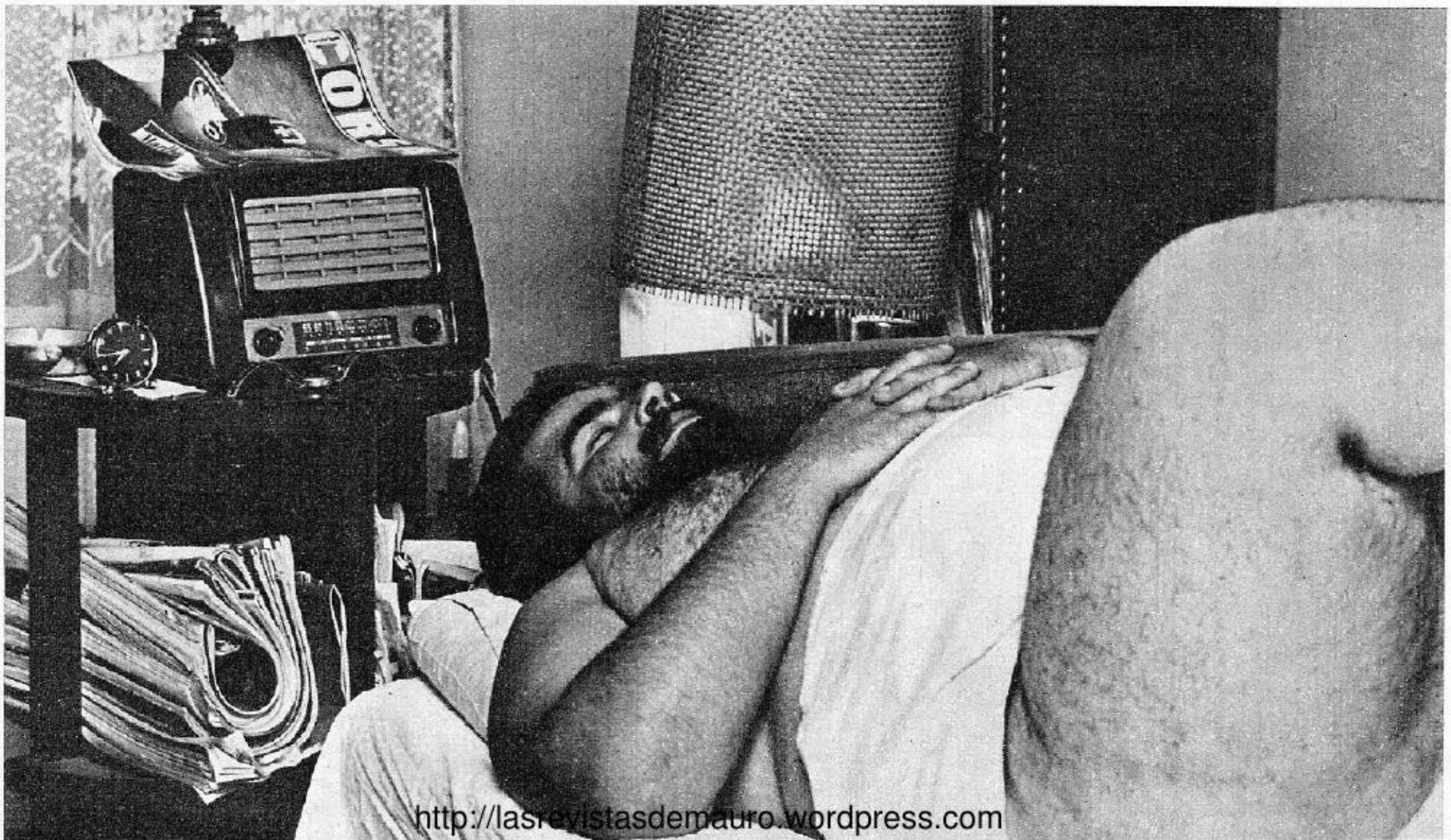
21.30 HORAS: **El metabolismo lo exige. Hay que seguir comiendo y comiendo y comiendo y comiendo. Después a ver televisión a casa de la novia . . .**



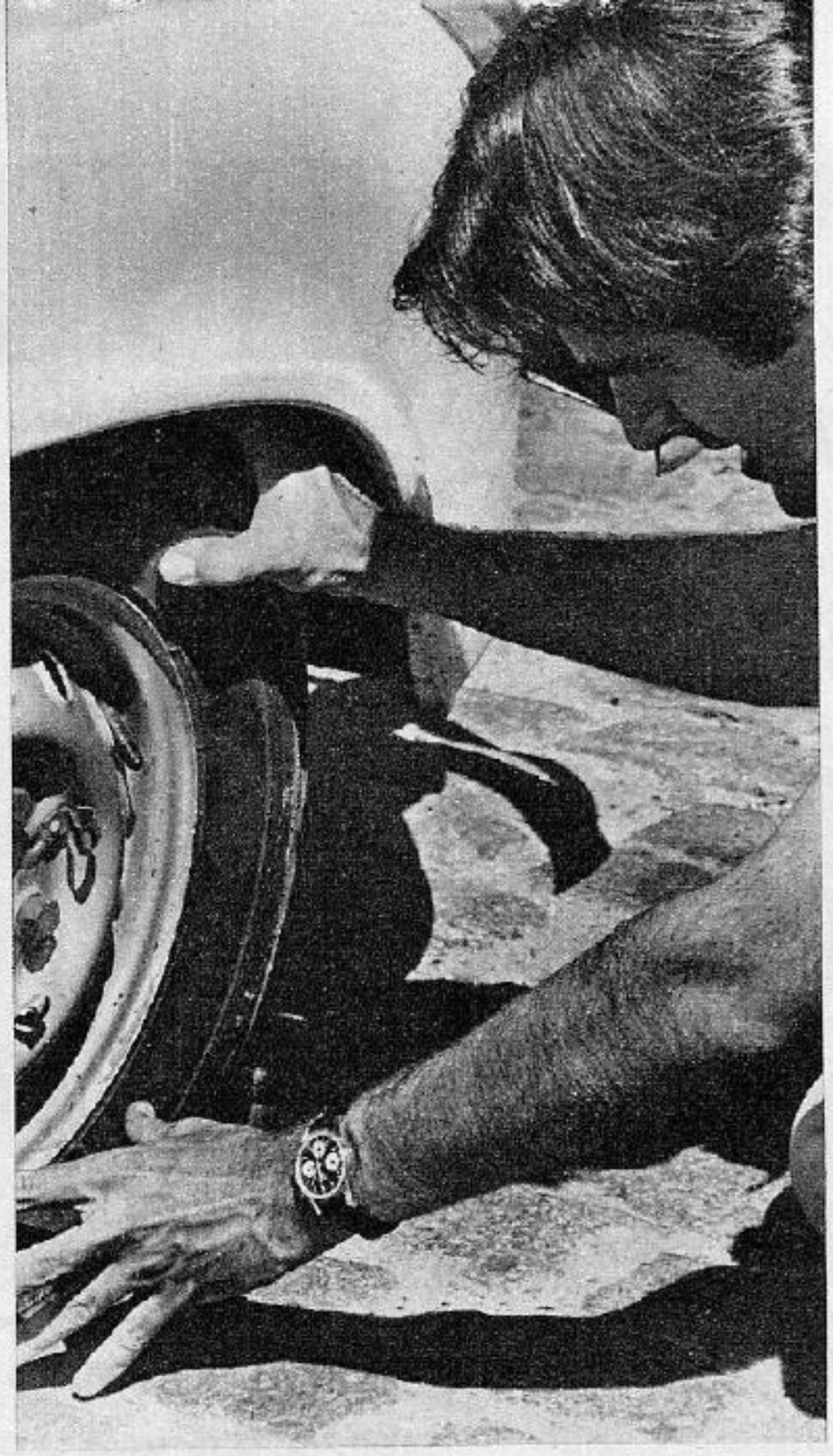
23.00 HORAS: **"Entrar este maldito Jeep al garaje para que no lo agarre la lluvia porque se oxida por los cuatro costados. Para colmo, hay que empujarlo porque la batería está medio sonada . . .".**

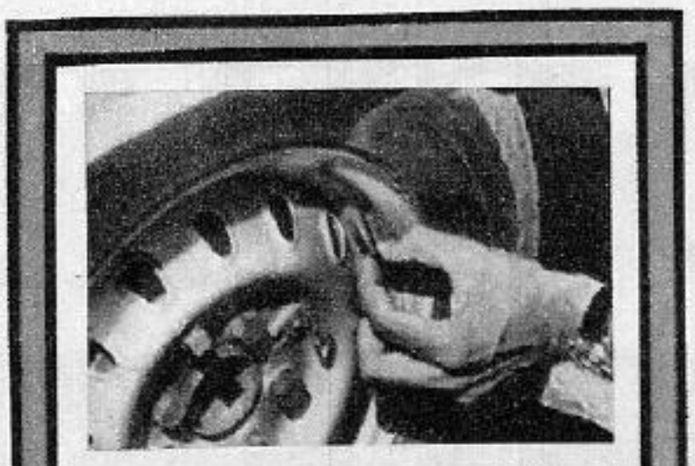
23.15 HORAS: **A dormir otra vez, a dorrrmmm zzzzzzzzz.**

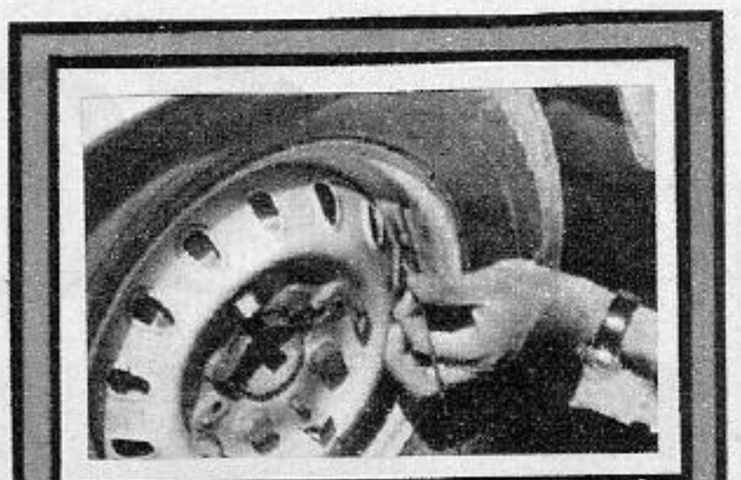
EL OTRO CARLOS PAIRETTI



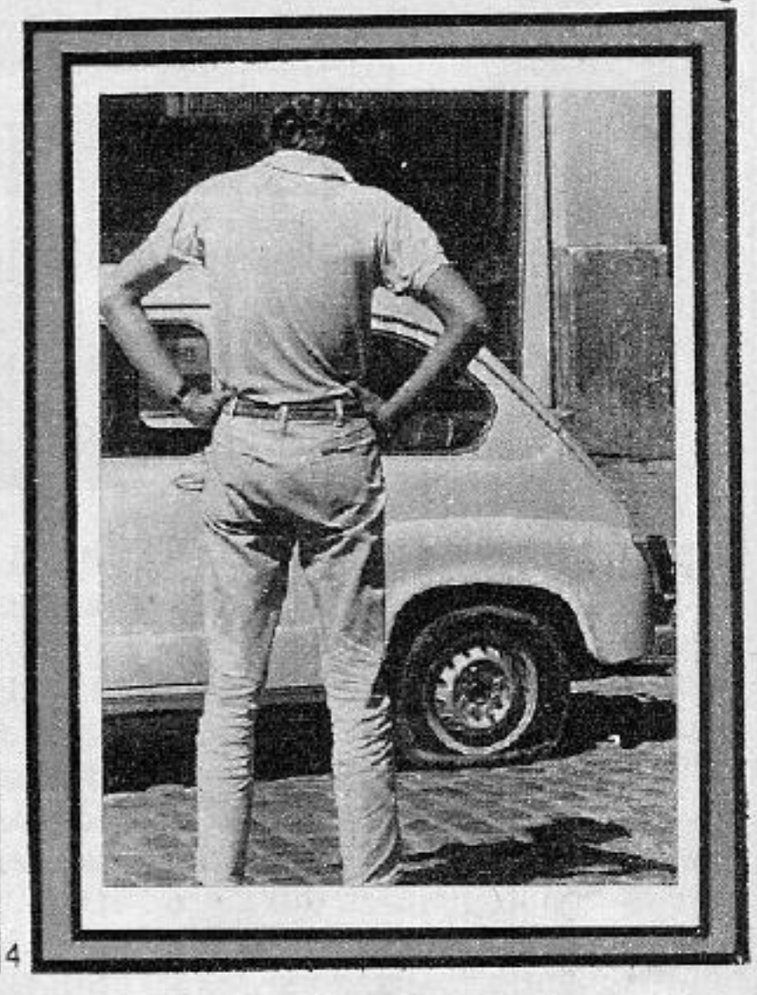
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


1


2


3


4


5

COMO DESINFLAR UNA GOMA

Giran, giran y giran pero siempre están allí, bajo los guardabarros. Al ser un poco exigidas ya chillan y patalean. Sucumben ante el contacto de cualquier objeto punzante. Sin duda alguna resultan bastante antipáticas y merecen ser humilladas. Nada mejor que quitarles el aire para que tomen una forma ridicula. Pero hagámoslo prolijamente en orden, una por una. Adelante

por CHARLES MANSON

Foto 1. Si ya tomó la firme decisión de desinflarla, acérquese entonces sin temor a la rueda en cuestión. Serio, inmutable, con cara de verdugo consciente de la hemorragia que va a producirse, tome la rueda con una o ambas manos. Si alguien no le ganó de mano y la desinfló primero, sonría triunfante, todo está en condiciones.

Foto 2. Posiblemente la válvula esté protegida por una antipática tapita a rosca. No vacile y ataque sin temor, que a esa defensa la conocemos todos, y ¿quién no la ha violado con anterioridad en esas correrías nocturnas a los 10 años de la pre-pavada? Como probablemente la tapita se resista a girar con facilidad, ya que cuenta con la tierrita de la zona para no hacerlo, presione con firmeza para que no le patinen los dedos y gírela en sentido contrario a las agujas del reloj. ¿Ve?, ya se declaró vencida y se deja desenroscar con docilidad. Noo... ¡si ya las conocemos a ésas...!

Foto 3. Ahora sí, ya vemos la provocativa boquita oscura de la válvula. Muy posiblemente el pernito o vástago que se debe presionar para consumar el hecho se encuentre sumergido más allá del alcance de nuestra yema. Y en esos casos ni el dedo meñique puede encargarse de la misión; debemos contar con la ayuda de algún instrumento que sea lo suficientemente pequeño y rígido como para servirnos de "dedo auxiliar" o "prolongador de dedo de diámetro = dedo

2

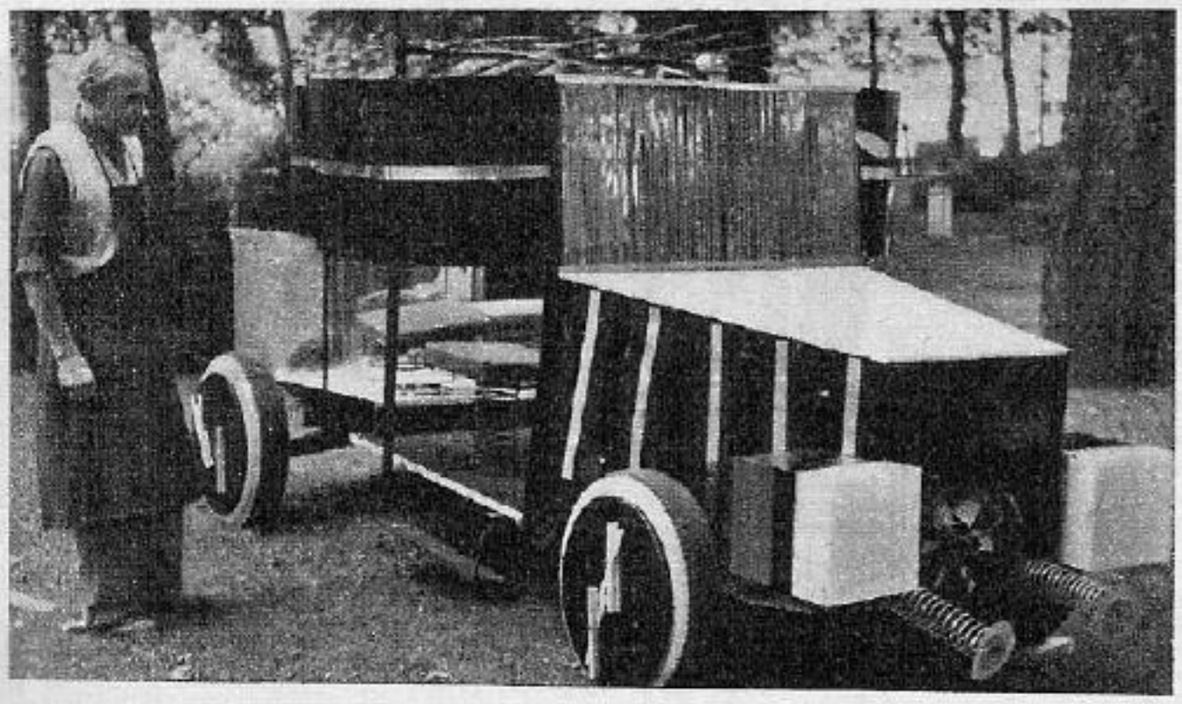
——, por lo menos". Una vez en poder de este accesorio, que puede ser tanto una aguja de tejer como el popular mondadientes, aguzamos la vista y lo introducimos en el orificio, que para ese entonces ya se habrá percatado de nuestras diabólicas intenciones pero nada podrá hacer.

Foto 4. En el intento de hacer coincidir el extremo de nuestro "dedo auxiliar" con el extremo de la válvula comprobaremos la ventaja de haber elegido uno que sea de un diámetro lavemente menor al de la cara interna de esa boca. Si la diferencia de grosor entre el perno y nuestro colaborador es mínima o directamente no hay diferencia y son ambos del mismo diámetro, nos podrá parecer que ese perno trata de esquivar las arremetidas del "dedo auxiliar". Pero no, no puede. Está condenado a ser pulsado en esa posición. Por lo tanto, con buen pulso, puede presionarlo sin perder ni un segundo.

Foto 5. Hay un resorte que continuamente intentará volver la válvula a su posición de cierre. No hay más que permanecer ejerciendo una presión constante y no habrá problemas. Si alguien le está indicando que se calle con el habitual sonido de ¡shhh!, no se sorprenda, es la válvula, que trata de distraer su atención para que no goce este momento en su plenitud. Pero relájese, deje fluir el aire con una sonrisa, trasforme ese shhh... en música celestial para sus oídos. Incluso, puede darle el ritmo que desee, como sh, sh, sh-sh-shhh o cualquiera que sirva para acompañar ese tema que están pasando por la radio del auto.

Foto 6. Pasados unos minutos, el shh irá disminuyendo su intensidad. Eso nos indica que la goma está agonizando, le restan unos segundos de vida. Sin piedad, prosiga con firmeza; recién cuando no pueda oírla respirar más y la pueda contemplar aplastada contra el pavimento, retire elegantemente la mano. Póngase de pie y aléjese unos metros para contemplar el espectáculo. ¡Je! Lindo, ¿eh? Ya puede inflarla nuevamente. Y a ver si se deja de pavadas, ¡que ya es grande, che!

COCHINA INT

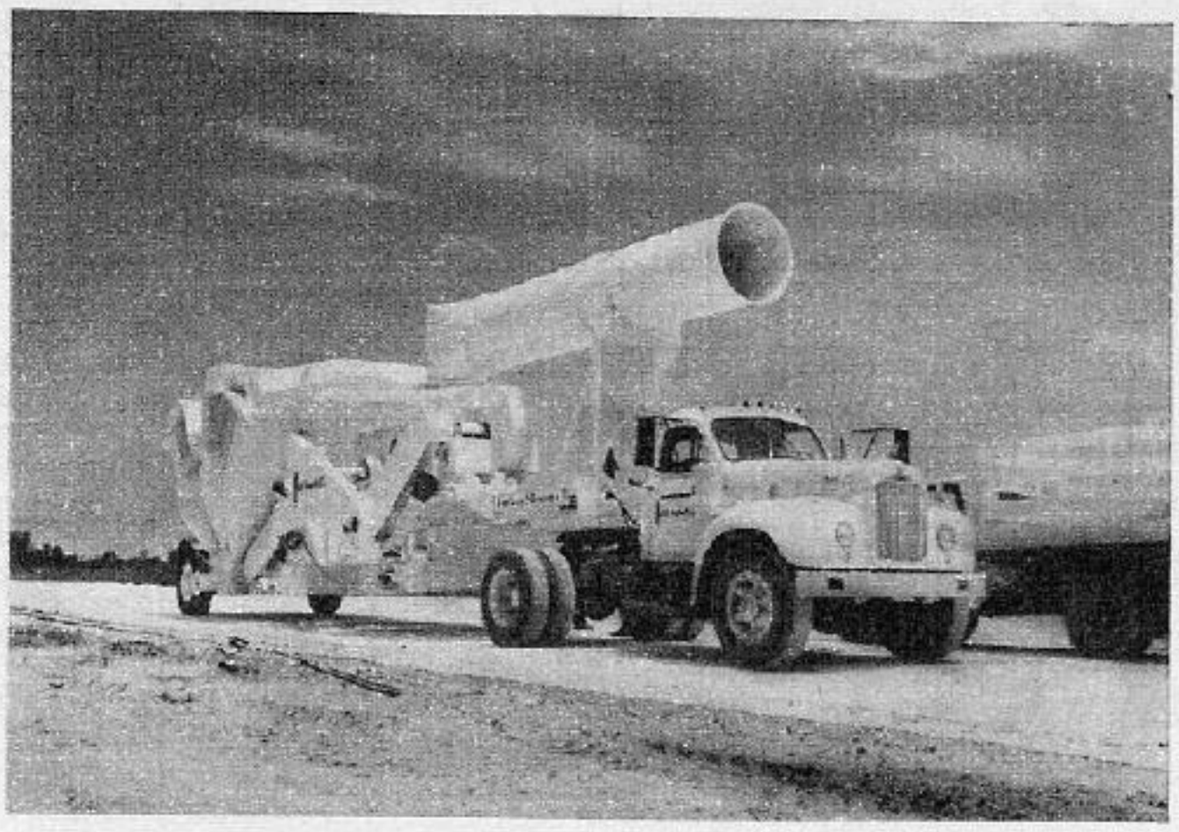


SEGURIDAD

Tras pacientes investigaciones y años de desarrollo, Lucas Quaranta ha conseguido finalmente su objetivo: el auto totalmente seguro. Con la ayuda de sus familiares, amigos y demás deudos dio fin a su obra, consistente en un autovehículo realizado en chapadur, cartón pintado, goma arábiga, cretona, celofán y otros materiales nobles. Emulo de Cicaré, Quaranta se enorgullece de haber realizado el chasis del auto en base a un viejo colchón abandonado en el km 54 de la ruta 191. La seguridad es total, ya que el auto ha sido construido bajo añosos eucaliptos que lo protegen de cualquier accidente. Si agregamos que no tiene motor, nos daremos cuenta de que, ante la imposibilidad de desplazarse, el aparato de Quaranta resulta lo más idóneo para protegerse de esos locos que andan por ahí como a cincuenta por hora.

CERBATANA

Aburrido de escupir por un tubito sin hacerle daño a nadie, Johnathan Bensley, francotirador de Dallas, se construyó esta cerbatana autopropulsada calibre 1.300. Desde que comenzó a accionar con el nuevo producto, Bensley lleva arrasadas cuatro ciudades, once pueblos, seis villorrios y una reserva indígena. Advertido por las autoridades con respecto de la mortandad ocasionada, Bensley ha decidido modificar la función de su invento. A partir de agosto de 1971, y en base a ciertas modificaciones introducidas, el aparato estará al servicio de la medicina, ya que servirá para aplicar enemas masivos a poblaciones urbanas y rurales. Bien por Johnathan, ganado finalmente por la causa de la ciencia.



OPINION

Ante un serio problema aparecido en un carburador totalmente desarrollado en Samos, fue consultada doña Petrona C. de Gandulfo, quien no dudó un instante en asegurar que el mecanismo no ofrecia problema alguno. Es más; doña Petrona aseguró, convencida: "Señores... este carburador es un puema..."



PROMOCION

El "Ruta Hotel" ha decidido finalmente presentar un auto propio en las carreras de SP. Se trata de un Spider Biposto que entrará a disputar todas las carreras nocturnas que se diputen en la presente temporada. No es por decir, pero... fíjense en el detalle ornamental de la trompa. De cualquier manera, ya se han presentado más de seiscientos postulantes al puesto de piloto, dispuestos a manifestar sus condiciones.

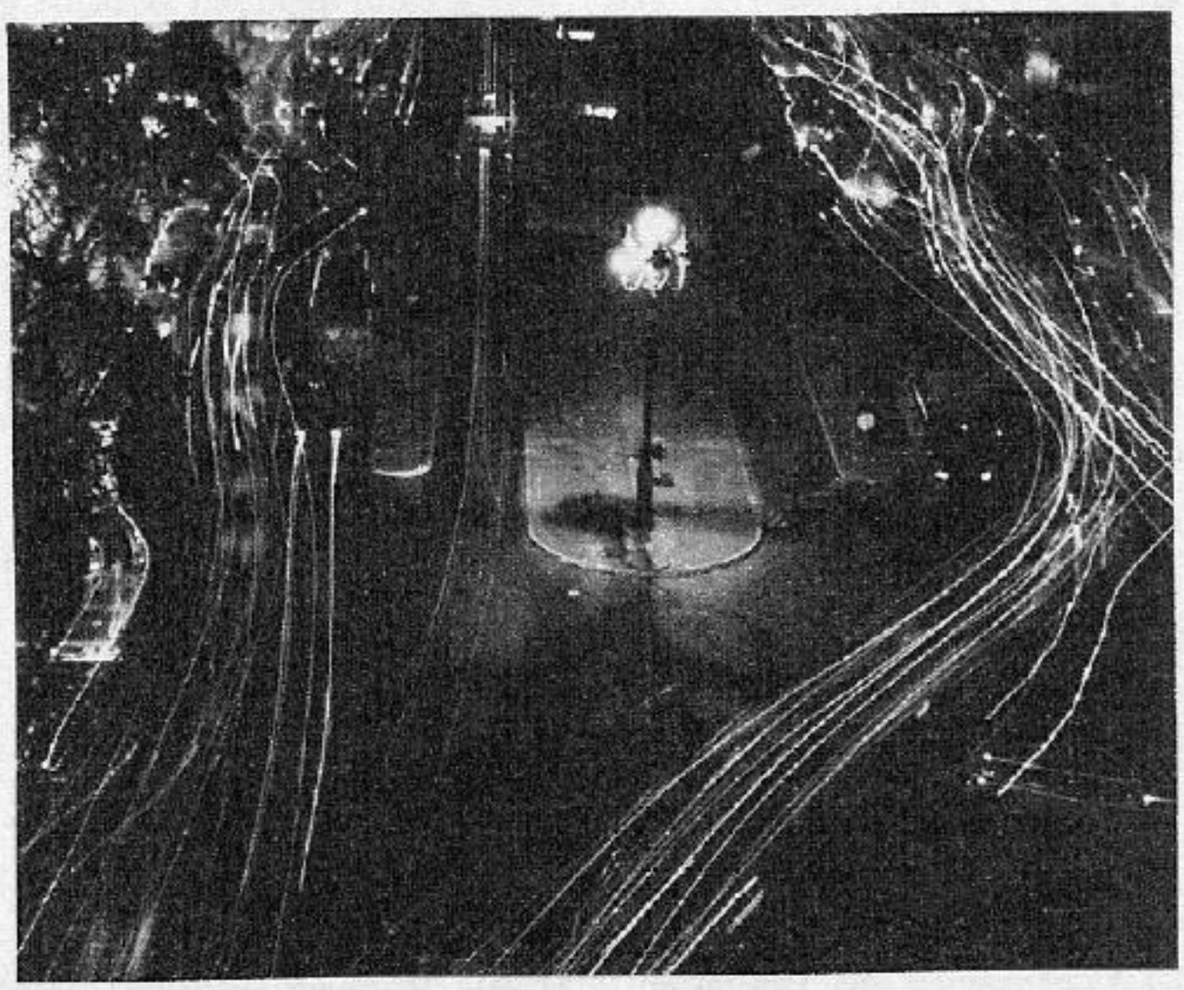


ENLOQUECIDOS

Basta mirar la foto. Un verdadero escándalo. Los tallarines cintitas se han apoderado de la ciudad de Cantanzzaro (Italia) para lanzarse a toda velocidad en medio del tránsito. Los inconvenientes son obvios: miles de automotores y ocasionales viandantes salpicados con pesto, tuco y mantteca. Esto no puede ser; "el pueblo de Catanzzaro vive bajo el terror", aseguran indignadas amas de casa. El Club de Padres solteros también ha sentado serias protestas. Nosotros ya planteamos la inquietud. Y ahora... ¿Qué esperan las autoridades para poner coto a estos fideos irresponsables y depredadores...?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL



CUIDESE DE ELLOS

Gracias a la perseverancia de Arístides Balaikis, fotógrafo aficionado, se obtuvo esta maravillosa fotografía. Esta es la imagen del temido *agujero*, animal dañino que se hace presente en la suela de los zapatos, en la quilla de los barcos de grande y pequeño porte, en los fundillos del ambo nuevo, en el costado del block (permitiendo la salida de las bielas), en los talones de las medias y demás sitios molestos. Cabe destacar, en beneficio de la comunidad, que también hay agujeros buenos y útiles. Entonces, a no confundirse. Ahora que saben cuáles son los malos... ¡A cuidarse de ellos...!

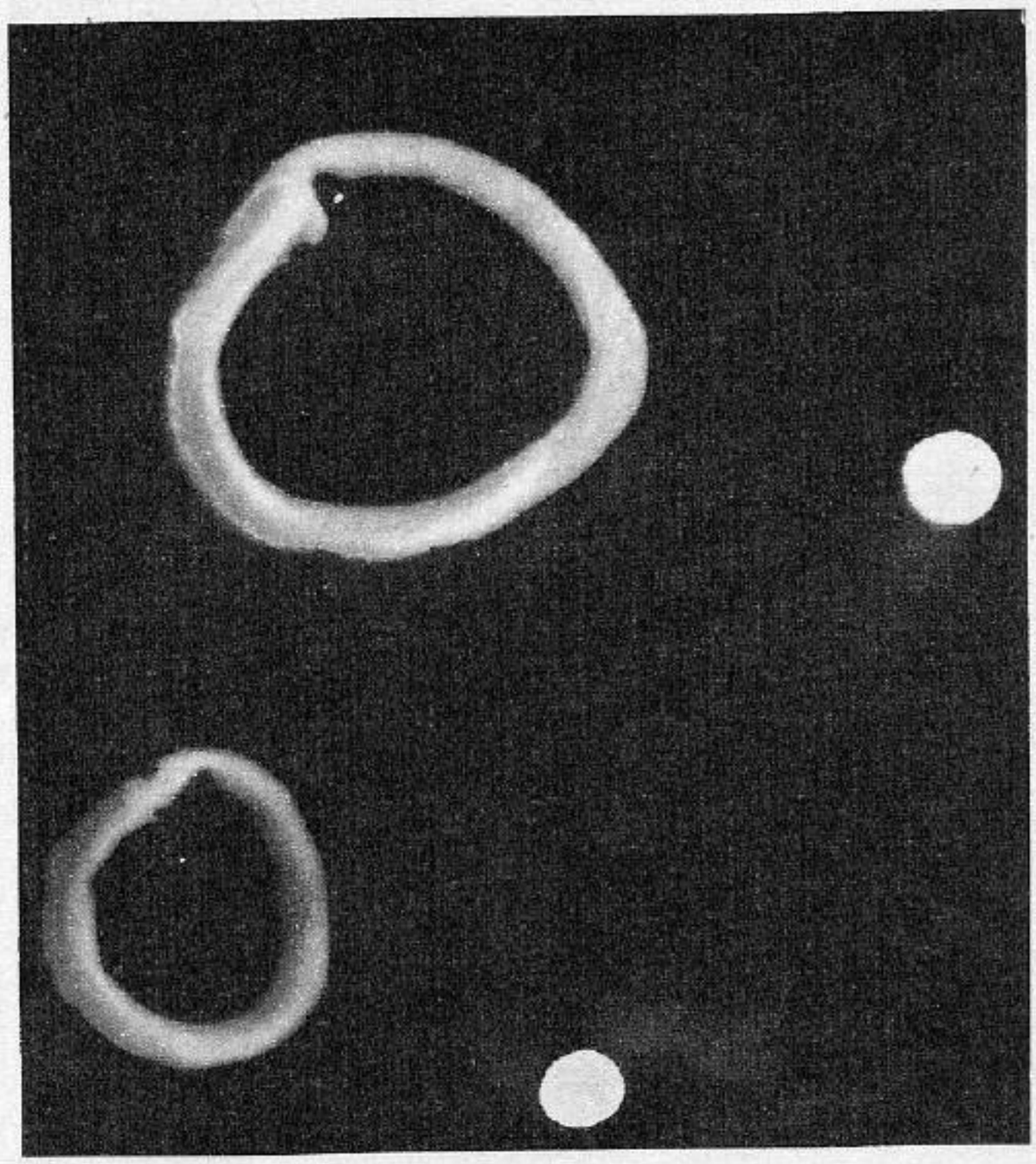
TEMULENTOS

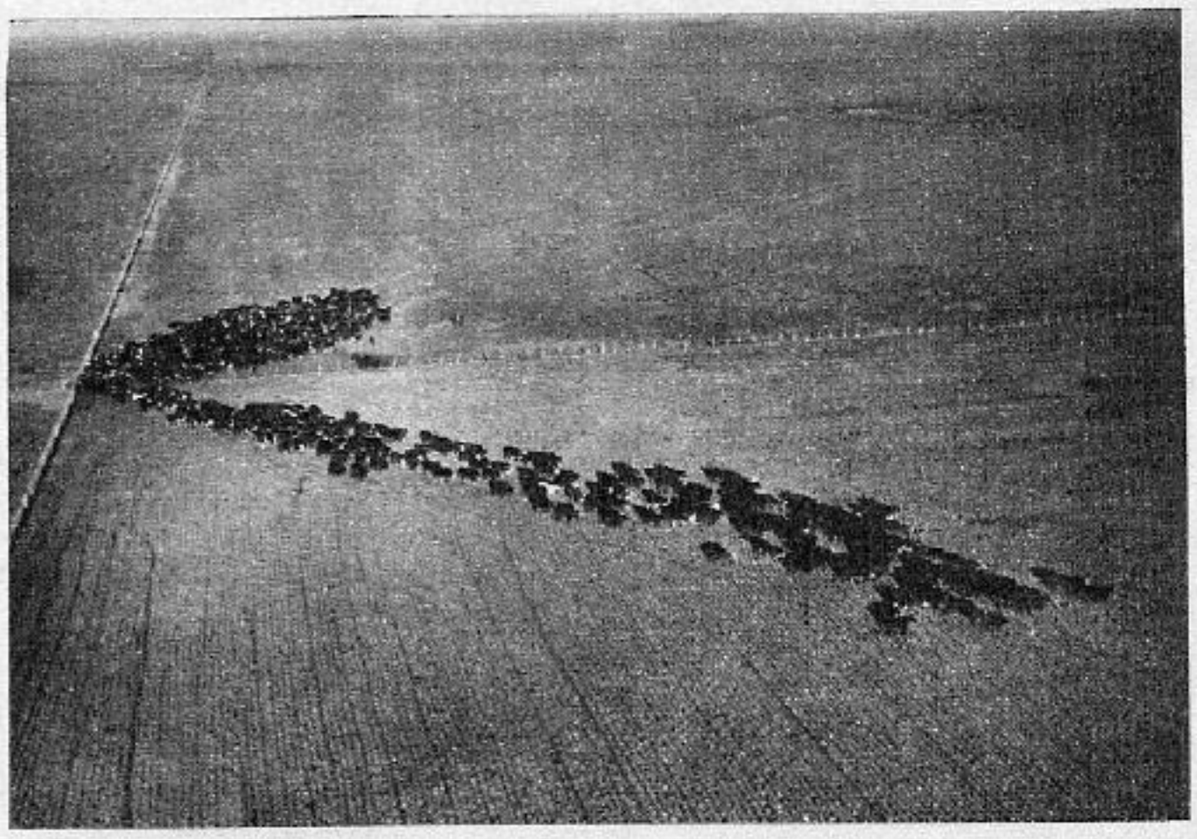
El equipo de Martini sorprendido en pleno antes de la largada de la gran carrera de borrachos. El programa para este año contempla diversos eventos de la misma naturaleza. "Esto de inscribir autos y dar vueltas a toda velocidad estaba resultando demasiado aburrido", aseguran los concurrentes; "actualmente auspiciamos carreras de mamados, que son mucho más divertidas. Para comprobar si el grado alcohólico alcanzado antes de la largada es suficiente como para garantizar un buen espectáculo, hacemos desfilar a los participantes por una especie de gálibo consistente en un tablón extendido de lado a lado de un foso repleto de cocodrilos. Los que consiguen pasar al otro lado, son automáticamente descalificados. El único problema que se presenta es rescatar a quienes caen al foso, para lo cual hemos designado una comisión Ad hoc que está pronta a firmar un convenio con los saurios, mediante el cual ellos aseguran devorar no más de la mitad de participantes". Una buena iniciativa, que —según nuestra humilde opinión— más que estimular al novedoso deporte protege a esa parte tan desamparada de la fauna: los nobles cocodrilos.



BASTA DE CHICANAS

La comisión vecinal de Rancho Saqueado, localidad de nuestro país situada al sur de Ushuaia, ha decidido eliminar de una buena vez las chicanas en carreras de vacas. La foto resulta bastante elocuente: observen los embotellamientos que se producen, con los consecuentes rozamientos y cornadas. Si bien entre bueyes no hay cornadas, las vacas parecen ignorar el verdadero sentido del refrán. Pero, a pesar de todo, cabe felicitar a la comisión vecinal, madre de tan noble iniciativa.





CUANTO CUESTA POR KM. SU BOEING 747 JUMBO JET

Para terminar de una buena vez con las habladurías, hemos analizado el costo por Km. del 747. Sencillo, económico, fácil de mantener y por sobre todas las cosas muy barato. El 747 puede llegar a ser la solución para el cada vez más intrincado tránsito urbano

por JESUS DAYAN



Contra la creencia general, desplazarse en un Bocing 747 Jumbo Jet puede llegar a ser mucho más barato que viajar en un Citroën. No es nada más que el alarmismo típico de las multitudes que desconocen el problema, el factor determinante de esa sensación de que 747 es algo caro. Nada de eso. Si usted, feliz propietario de un Jumbo Jet, sabe pichuleárselas, es muy posible que dentro de unos años, ya amortizada la inversión, sea feliz y comente con sus amigos las satisfacciones que le da el aparatito.

Para analizar el costo por kilómetro de la unidad, dividiremos los gastos bajo dos rubros fundamentales: gastos fijos (que vienen a ser los gastos fijos) y gastos variables (que son, por supuesto, los gastos variables). La estimación se hace sobre un recorrido anual de 200.000.000 de kilómetros, de manera que bastará dividir el costo de cada ítem por la cifra 200.000.000 para tener un verdadero panorama del costo por kilómetro.

GASTOS FIJOS

1º) **Amortización del capital invertido.**

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado el 747 al contado o financiado, ya que de una u otra manera habrá que haber puesto la mosqueta (u$s dollars 24.000.000). Este es el único gasto grande que el Boeing le ocasiona. A partir de acá, chauchas y palitos.

2º) **Patente municipal.**

Se divide el costo de la patente por los kilómetros recorridos. No tenemos la menor idea del costo de la patente de este monstruo y ni siquiera sabemos si la Municipalidad se lo patentará, de manera que usted tendrá que ir a averiguar cómo viene el trámite. No pretenda que le pongamos la papa en la boca, che. A ver si se mueve un poco, ¿eh?

3º) **Impuestos pagados en el momento del patentamiento.**

Si en el momento en que usted está haciendo los trámites del patentamiento llega a su casa un aviso de la DGI (pago de impuestos de alumbrado, barrido y limpieza, etc., etc.), déjele dicho a algún familiar que pague en término. De otra manera, se hará pasible a multas que le acarrearán mil inconvenientes. Sea puntual.

4º) **Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.**

Aquí sí que la cosa se pone peliaguda. Como usted todavía no lo tiene patentado, no puede circular por la calle. Pero de cualquier manera (al hombro, en la pick-up de un amigo...), usted deberá concurrir con el Jumbo Jet a registrarlo en el Reg. Nac. de la Prop. del Autom. Stop. Cariños. Stop. Todo ese balurdo puede llevarle tres o cuatro lucas, nada más. Si pretenden cobrarle algún extra, no lo pague y denuncie al funcionario cometero. Es un enemigo del país, agente del caos y la violencia.

5º) **Gastos de gestores y varios.**

Con los gestores no tendrá problema alguno, ya que ad honorem resolverán sus problemas burocráticos. El asunto es con los varios. Ahí usted deberá prever alrededor de veinte lucardas para untar un poquito por aquí y otro poquito por allá. Una vez formalizada la coima, espere que le comuniquen a quién más deberá tocar para que el asunto funcione. Calcule veinte luquitas más.

6º) **Seguros.**

Averiguando en las compañías de seguros; no hubo una que quisiera hacerse responsable en cuanto a asegurar la unidad, ya que ninguno de los aseguradores podía creer que ese pedazo de bestia sirviera para algo y mucho menos que volara. No faltó el que lo quiso asegurar como local cerrado para depósito. Finalmente se formalizó la operación, asegurándose el Jumbo en 660 pesos nuevos (66.000 viejos), ya que la compañía aseguradora adujo que como galpón no servía para nada, dado que los 400 asientos no eran más que un estorbo para el almacenaje de bolsas de gofio, por ejemplo.

7º) **Interés del capital invertido.**

Este es un tema muy delicado, en el que preferimos no meternos. Si el capital tiene la desgracia de ser invertido, en lugar de burlarnos de él deberíamos tratar de solucionar ese problema recomendándole un buen médico. El, pobrecito, no tiene la culpa de haber nacido así. Pongámosle una mano en el hombro. ¡Eh, che..., en el hombro dijimos...!

8º) **Garaje.**

Si usted no es ingenioso, gastará millones de pesos en mandar a construir un local para albergar tamaño aparato. Pero si usted, entre familiares, amigos y vecinos consigue reunir seis o siete mil frazadas de esas que ya no se usan y que estorban en todas partes, habrá solucionado en gran parte su problema. Cosiéndolas por los bordes, tendrá un inmenso tapete para cubrir al Boeing mientras no lo use. ¿Cuánto gastó de hilo? No más de mil pesos. ¿Cuánto cuesta una aguja de coser? Diez pesos. Con mil diez pesos usted tiene un tapa-avión bárbaro, que será la comidilla del barrio y la envidia de esos asquerosos que nunca faltan.

Parece mentira, pero el ómnibus que aparece al lado de la trompa del 747 gasta muchísimo más por km que el avión. En fin. Paradojas inconcebibles de la naturaleza...

No insista en hacerlo volar. A lo sumo, conseguirá pegar ridículos brincos. Cómo se le ocurre que una bestia toda de chapa que pesa las toneladas que pesa levante vuelo. Vamos, ingenuo...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

9º) **Batería consumida.**

Prácticamente nada. El arranque de las turbinas es instantáneo, y como todo el mundo sabe, una vez que están en marcha se puede cerrar el contacto, ya que funcionan porque sí no más. Si —como asegura la fábrica— este animal volara, otro sería el cantar. Pero a nosotros nadie nos convence de que con lo que pesa pueda siquiera saltar. Además, es todo de chapa. Si fuera de madera de balsa o papel, podría ser que volara. Pero así, todo de metal... vamos...

O sea que, para ser concretos, el 747 se come una batería de 6 volts cada dos años. La batería cuesta $ 7.000.

GASTOS VARIABLES

1º) **Consumo de nafta.**

No consume nafta, ya que anda con querosene puro. Así que de nafta no gasta un solo peso.

2º) **Consumo de aceite.**

Por más que buscamos y rebuscamos el cárter, no apareció por ninguna parte. De manera que estimamos que de aceite no gasta nada, salvo esas pocas gotitas para silenciar una puerta que chilla o pequeñeces así. No vamos a contemplar el costo de esas gotitas. Sería ridículo.

3º) **Limpieza de turbinas.**

Como usted habrá notado, su Boeing 747 tiene cuatro turbinas. Cada una de ellas tiene un agujero adelante y otro atrás. Soplando por el agujero de adelante, la basura acumulada caerá por el de atrás. Si procede al revés notará que al soplar por el agujero de atrás las impurezas se acumulan adelante. En cuatro soplidos habrá dejado las turbinas brillantes sin gastar un mísero cobre.

4) **Cambio de bujías.**

Si la iluminación interior resultara insuficiente, le bastará con reemplazar las lamparitas de 40 bujías por otras de 60, 75 o más bujías. Cuesta 200 pesos cada bombita, pero vendiendo las bombitas viejas a un buen precio calculamos que por lamparita usted realizará una inversión cercana a los cincuenta pesos por bombita. Con diez bombitas (500 pesos) gozará de una iluminación a giorno. Por dentro es más chico de lo que parece por fuera. No compre bombitas de más.

5º) **Lavado.**

No lo lave en casa. Vaya a saber si encoge o si se le borra la raya. Mándelo a la tintorería. Una buena limpieza a seco puede andar saliendo alrededor de 1.000 pesos. Límpielo dos veces por año.

6º) **Engrase.**

Es una pena engrasar con esa masa viscosa y sucia, engranajes tan lindos y pulidos. Háganos caso: con esa plata cómprele flores a su señora o caramelos a los chicos.

7º) **Pequeñas reparaciones.**

Quedamos en que no vuela, ¿no? Bien. Circulando por las calles no chocará nunca. Primero, porque todo el mundo se tira a un costado, ¿o usted haría otra cosa si se le viene un Boeing de frente? Y segundo, porque el despeje es suficiente como para que pase un camión por debajo. A lo sumo sufrirá pequeños raspones al doblar en las esquinas, principalmente en la punta de las alas. Se arreglan con poco y nada. Déle con pasta de pulir. El tacho de pasta cuesta 1.000 pesos.

8º) **Consumo de neumáticos.**

No use todos los neumáticos a la vez. Apoye las ruedas de a ratos. Un poco las de la izquierda... otro poco las de la derecha. Así gastará exactamente la mitad de gomas. Cuídelas. No se consiguen muy fácilmente y nos dijeron que son caras.

TOTAL DE GASTOS

Comencemos a sumar: 24 millones de dólares son exactamente 9.600.000 millones de pesos. La patente no sale nada, o por lo menos no sabemos. Los impuestos son cosa suya. Para inscribirlo en el Reg. Nac. bastarán pesos tres mil. Entre gestores y varios, cuarenta mil pesos. El seguro sale solamente $ 66.000. De aguja e hilo, 1.010 pesos. De batería, 7.000. Nafta no gasta porque no usa. Las bujías faltantes se solucionan con 500 pesos. El lavado sale 1.000 pesos. La pasta de pulir, también 1.000 pesos. En total: $ 9.600.119.510, cifra que dividida por la cantidad de kilómetros recorridos en el año (200.000.000 de kilómetros) arroja un costo por kilómetro fijado en $ 48 y una ridícula parte decimal que no es digna de tener en cuenta.

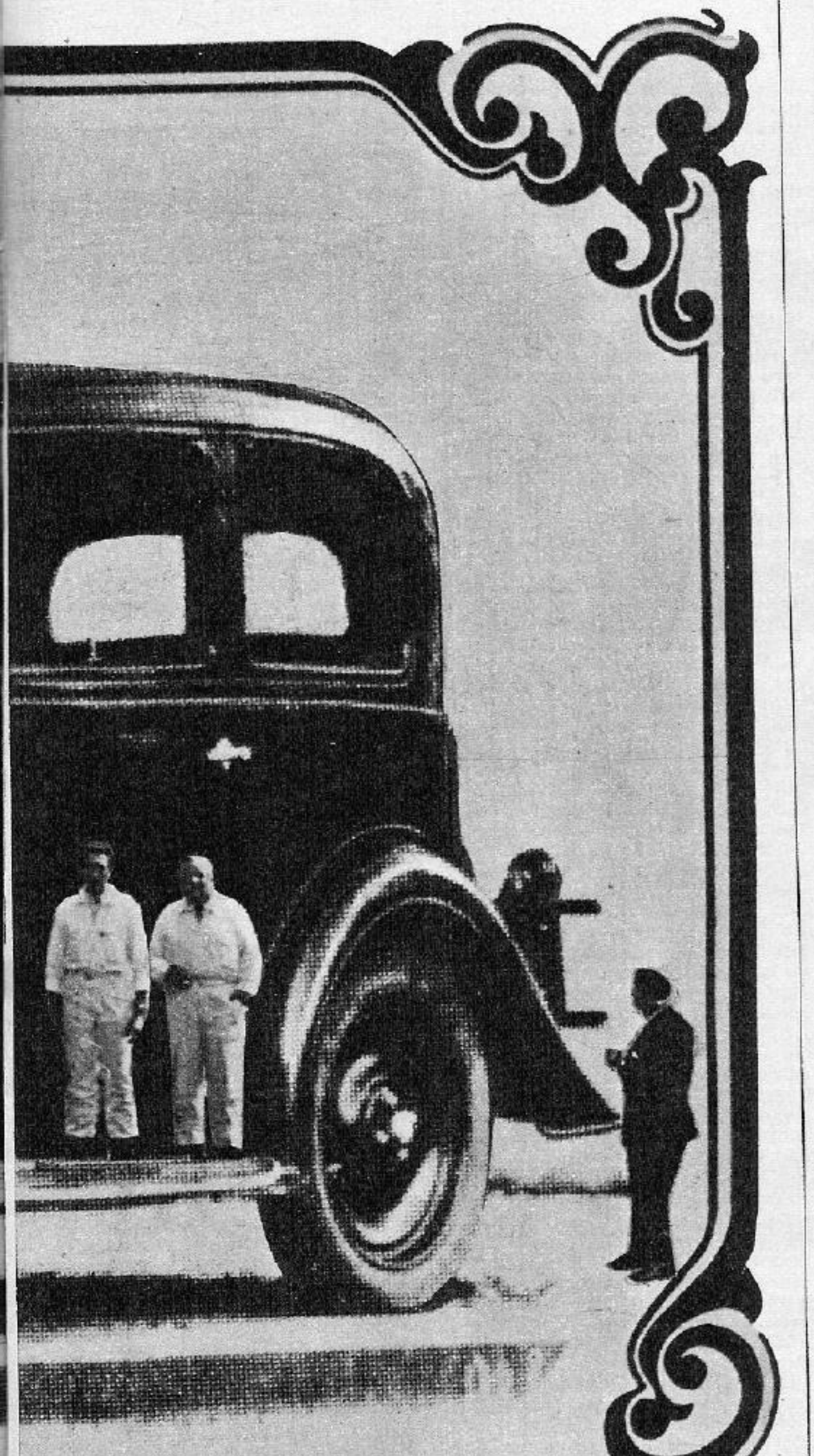
Usted... ¿no pagaría $ 48 por cada kilómetro recorrido en un 747? Y ahora... ¿qué dicen todos esos que aseguraban que andar en el Jumbo Jet salía una millonada, eh...?

Los grandes autos de todas las Epocas



LA NON PUISSANTE GU

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



GURBIA 27 CV

Fue el auto más grande de todas las épocas. Nació por encargo de un gobierno sudamericano y señalado por la mala suerte. Genios de la época colaboraron en su construcción, la que demandó trece años. Los pormenores de su desarrollo jamás habían sido revelados antes. Su trágico fin, a doce metros de la costa el día que finalizó la guerra con Alemania, marcó también el fin de la Rombasticuts Motor Works, la casa responsable del proyecto y construcción de este ejemplar único

Una de las primeras casas europeas que palpó el drama de los caminos —sobre todo sudamericanos y españoles— de pre-guerra fue la firma inglesa "La Rombasticuts Motor Works", que para entonces ya había absorbido firmas del calibre de "Figlietti-Boneau". Fue así como por encargo del gobierno de Guatemala el departamento de desarrollo de la firma se abocó a la realización de un coche que tuviera (por explícito pedido del Ministerio de Relaciones Exteriores guatemalteco) como mínimo 1,03 metro de despeje.

Tras largas conversaciones el contrato se firmó, habiendo dejado previamente establecido que el despeje sería solamente de 90 cmts., valor este determinado por las medidas de las reglas, compases y demás útiles de trabajo de los empleados del departamento de diseño de La Rombasticuts. Hacia fines de noviembre de 1932 el proyecto estaba llegando a su punto final. El nuevo auto llegaba al metro de despeje mediante la sobredimensión de los dibujos en el tablero. Este logro sin embargo había costado caro a las ansias estilísticas de sus diseñadores: debido a que la "Non Puissante Gurbia" (así se había bautizado al engendro) tenía el piso a la altura en que los vehículos más o menos convencionales tienen ubicadas las manijas de las puertas, se hicieron necesarias algunas modificaciones al proyecto original. Se pensó en un principio colocar las manijas de las puertas en los estribos, pero considerando que de esa manera no se abrirían las puertas sino el piso (lo cual causaría un sinfín de inconvenientes a los tripulantes y encarecería atrificialmente el producto) se le encargó al ingeniero Eiffel (constructor de la torre que lleva su nombre), que a la sazón era un víctima más de la desocupación y se encontraba en Londres tratando de vender su célebre construcción, para que solucionara en alguna forma el problema. Este —en un rapto de genialidad que sería recordado por años— descubrió que la solución estaba en hacer una puerta proporcionada al chasis.

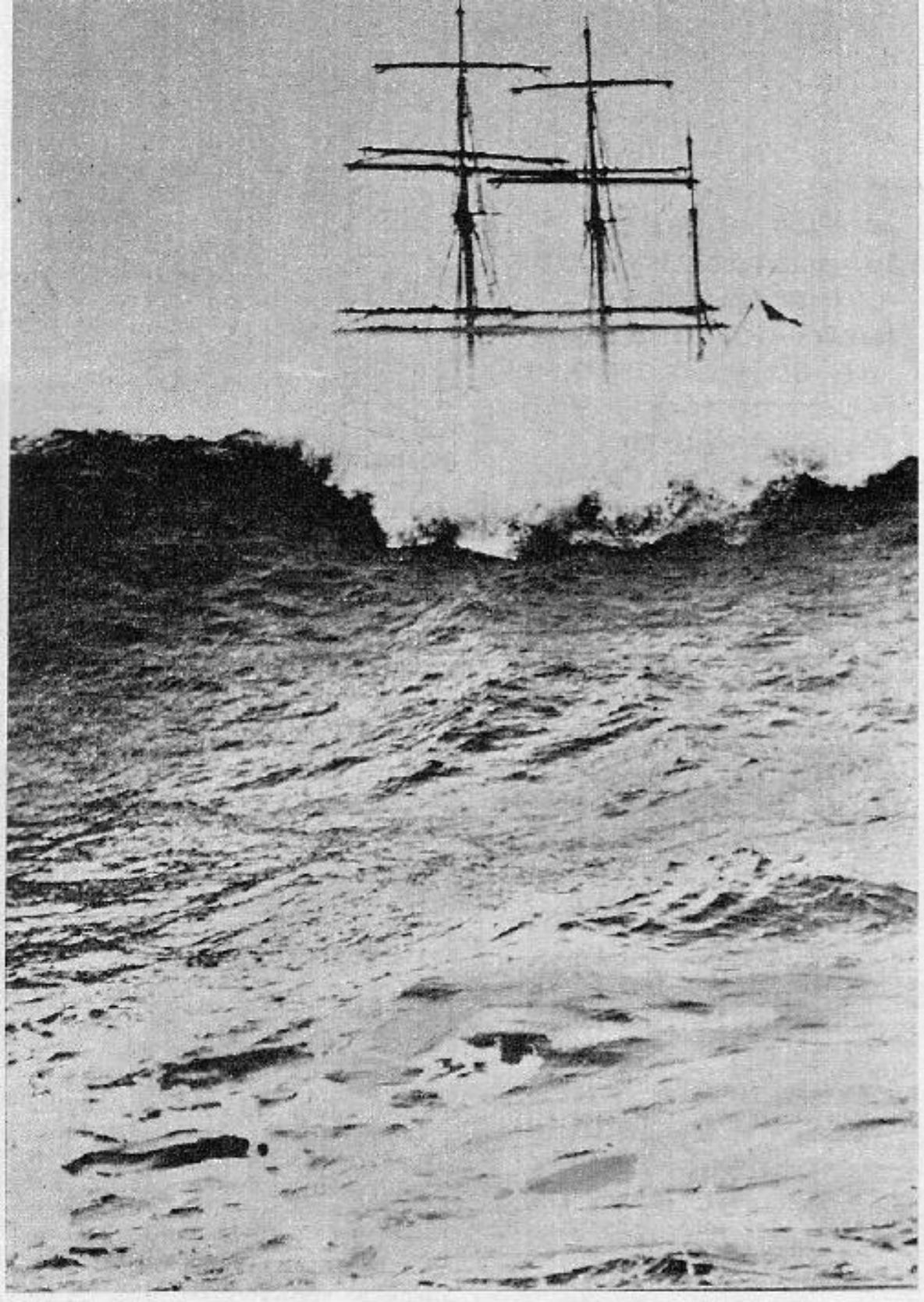
Pero el proyecto se demoraba. El gobierno de Guatemala envió entonces un ministro plenipotenciario, el señor Dámaso Castillo y Pico. Pero como éste limitaba sus conocimientos de inglés a la frase "I am a pupil, not the teacher", debió tomar el barco al día siguiente sin llevar a buen término sus gestiones de aceleración del proyecto.

En 1936 Eiffel y sus colaboradores terminaron el montaje de las puertas. Pero un nuevo problema se presentaba para demorar aún más la entrega del vehículo: dado el descomunal tamaño de las portezuelas, y establecida a priori la altura del techo, éste obligaba a que quedaran 2,5 centímetros de apertura para las ventanillas. Mientras que por encima del nivel del techo los parantes sobresalían casi dos metros.

La solución final para el problema de la ubicación del techo flotaba en el aire, sin que nadie reparara en ella. Tenía que ser un inquieto muchachito, magro y de mirada candorosa, llamado Enzo Ferrari, quien descubriera cómo parar el huevo de Colón: sugirió tímidamente que se coloraca el techo donde terminaban los parantes de las puertas. La idea del pequeño aprendiz, que luego asombraría al mundo, fue positiva, aunque combatida por el equipo de diseñadores de "La Rombaticuts M. W."

Al estallar la guerra ya el auto estaba armado. La carrocería sobre el chasis y la empresa constructora de edificios Lumith & Lumith Inc. preparaba sus grúas —previo contrato— para instalar el motor. Este requirió varios meses de adaptación ya que se trataba de un cilindro extraído de la planta impulsora del SS Queen Mary, famoso paquebote de la época. Por una maniobra no muy clara con los armadores del vapor llegaron a que éstos, sotto voce, serrucharan el último cilindro del motor naval (el trasero, por ser el que haría pasar más desapercibida su ausencia) para adaptarlo posteriormente a La Non Puissante Gurbia. Se dice que en repetidas oportunidades y en plena navegación el Capitán del Queen Mary confiaba a sus subalternos en el puente de mando: "Acá hay un cilindro que no anda, me parece". Pero eso ya es otra historia, no nos desviemos.

Por las dimensiones del ci-



Desde la costa, un turista logró tomar esta foto del momento en que el "SS Cucaracha" se hunde, víctima de los torpedos alemanes. Con él se iba "La Non Puissante Gurbia".

lindro substraído se hizo necesario colocarlo sobre el chasis en posición vertical, lo que hacía parecer, al levantar el capot (por un sistema hidroneumático) que el coche estaba eqtipado con un obús de grueso calibre. El motor monocilíndrico arrojaba una cilindrada de 46.375 cm³ (entraría en la clase de 50 litros).

Las dificultades mayores surgían en el momento de ponerlo en marcha. Pero también este inconveniente fue resuelto por el eficaz departamento de experimentación de la casa, quienes utilizaron finalmente un Cadillac V-16 como motorcito de arranque. Por un sistema de engranajes y poleas sumamente ingenioso, tras sucesivas demultiplicaciones llegaron a una precisión tal que con una simple corona de reloj (la que se utiliza para darle cuerda a cualquier reloj pulsera) girada media vuelta de izquierda a derecha, el monocilíndrico de 46 litros se ponía en marcha. La corona estaba ubicada debajo del radiador, a metro ochenta del suelo.

Varios meses pasaron también hasta que se logró encontrar el refrigerante para tamaño radiador. Por simple curiosidad zoológica experimentaron con orín de búfalo y lo encontraron justo. "El hedor que desprende el panal refrigerante es lo de menos —dijo al finalizar las pruebas sir James Mamah, súbdito de la corona haciendo gala del clásico desprecio inglés— ya que el coche irá a un país sudamericano donde están acostumbrados a olores peores."

Para que el coche se pusiera en movimiento faltaban apenas cuatro pequeños detalles: las ruedas. Trascurría el otoño de 1942 y la guerra, allá en Europa, estaba llegando a su apogeo. Entre amenazas de invasión y qué sé yo, los esforzados trabajadores de La Rombasticuts permanecían en fábrica horas extras con la radio siempre prendida escuchando la voz de Churchill, lo que los entusiasmaba a continuar con tan patriótica obra. Esos días terminaron con el tablero, el que fue confeccionado en placas de parquets de roble de Eslavonia. Los instrumentos fueron provistos por los nietos —todos artesanos ingleses— del heredero de la relojería que construyó el Big Ben. Para moverlos, dado que todos eran eléctricos, se hizo necesario instalar una pequeña usina debajo del asiento trasero. El volante de dirección estaba magnetizado y así por medio de otro volantito más chiquito (de bolsillo) colocado delante de él, también imantado, se podía mover la dirección más cómodamente y a control remoto. La palanca de cambios fue desarrollada en base al poste de un farol callejero. Para confeccinar los pedales se utilizaron tres carteles de chapa de publicidad de Coca-Cola sacados de Picadilly Circus.

Ante la duda sobre los faros a utilizar, se enviaron cartas a la Argentina para saber si la firma podía adquirir al gobierno dos ollas populares para ser utilizadas como soporte del portalámparas y armar un faro poniendo un cristal delante. Pero el gobierno se las negó y tuvieron que acudir a la Compañía Morrison & Morrison quienes desde 1705 construyen los principales faros costeros del Mar del Norte. Así, utilizando solamente la óptica, consiguieron los faros delanteros del coche. No deja de ser curioso saber que estos faros son iguales a la óptica que tiene el faro de Punta Mogotes en Mar del Plata. Cualquiera sabe que en el vidrio del faro de Punta Mogotes se lee bien claro: Morrison & Morrison, Liverpool.

Pero seguían faltando las ruedas.

Comprarlas hechas costaban alrededor de £200 (doscientas libras) precio que estaba sujeto a reajustes en caso de que no se decidiera la compra en el término de una semana, posteriormente a la entrega del presupuesto. Pero como entre los fabricantes de la Non Puissante Gurbia y los constructores de las ruedas ("Herederos de Roger La Croix", así se llamaba la firma) mediaba un conflicto originado por las infidencias de una damisela cuyo nombre reservamos por respeto a la familia, los constructores del auto decidieron dejar sin efecto la inversión en la compra de ruedas hechas, cosa que favorecería directamente a La Croix. Optaron, a la sazón, por fundir en un crisol millares de monedas de un penique, dado que el metal utilizado era el ideal, según aseveraciones del célebre ornitólogo Ramón Phipp. Se fundieron entonces monedas por valor de £11.235 (once mil doscientas treinta y cinco libras), metal que una vez candente fue moldeado en matrices que —valga la paradoja— habían sido construidas veinte años antes por Roger La Croix, padre de los herederos.

2 de mayo de 1945. Flamante, imponente, pintado de negro y remolcado por seis locomotoras y un escuadrón de Motos Indian, salió de la fábrica la "Non Puissante Gurbia" un modelo decididamente marcado por la mala suerte. Con una placa en el parallamas que identificaba la procedencia del motor: SS Queen Mary, Liverpool. Y otra en el torpedo que había sido impuesta por los constructores que colocaron el motor, Lumith & Lumith Inc. Liverpool. Las ruedas —vuelva a valer la paradoja— llevaban impresas el nombre de Roger La Croix simplemente porque así habían salido de fundición ya que el padre de los herederos había estampado su nombre en las matrices.

Una lluviosa y neblinosa mañana —como tiene que ser— Londres y el rey vieron partir la grotesca caravana hacia Liverpool, donde sería embarcado rumbo a Guatemala.

Fue otra lluviosa mañana, el 4 de mayo de 1945 y bajo la amenaza de una azorada escuadrilla de Messerschmidt que pasaban por allí rumbo a Londres que, por fin, el coche fue embarcado hacia América en el "SS Cucaracha."

El gobierno de Guatemala (que dicho sea de paso nada tenía que ver con el que originalmente había encargado el auto) no cabía en sí de gozo. Se habían programado grandes festejos para el arribo del coche. Los directores de "La Rombasticuts Motor Works" tampoco cabía en sí de gozo. Los obreros no cabían en sí de gozo. Y el coche apenas cabía en la cubierta del Cucaracha.

El fin de la guerra se avecinaba. El cielo diáfano del Atlántico veía cómo lentamente el carguero buscaba el puerto de Guatemala, puerto donde desde hacía ya varios días el presidente y los ministros esperaban —oteando el horizonte— la columna de humo que anunciara el arribo de la motonave. A bordo, una armónica marcaba con sollozos de melancolía la dicha infinita que invadía al SS Cucaracha. Sol, mar, guitarras de medianoche y allí, sobre la cubierta, la sombra negra del engendro.

Amanece el 15 de mayo. Muy lejos de allí, el Estado Mayor alemán se rendía a los ejércitos aliados en Europa. Más alegría y más armónica. La pesadilla había pasado. Navegaban a 53° 27' de latitud norte y a 12 metros de la costa cuando sin que nadie lo esperara una explosión sacudió la cansada estructura del SS Cucaracha. Un submarino alemán, a la razón con la antena de radio rota por algún vivo de esos que nunca faltan, no recibió el mensaje de capitulación y para él la guerra continuaba. Un segundo torpedo y del SS Cucaracha ni siquiera quedó la clásica mancha de aceite. Un sólo marinero, quien actualmente vive en algún lugar del Atlántico consiguió lanzar una botella con un mensaje fechado precisamente en mayo del '45 y que relata los últimos momentos (infortunados) de La Non Puissante Gurbia a bordo del SS Cucaracha.

Decía allí mismo que si lo encontraban, él sabría decir con exactitud el lugar dónde estaba hundido el barco con su valiosa carga. Nadie se preocupó jamás por buscar al infeliz: cabe suponer que hoy ya debe haber muerto de desesperación, vejez o hambre.

Enterados los directores de la Rombasticuts M. W. de la torpeza cometida por el capitán del submarino alemán, presentaron la firma en quiebra. Los gastos de desarrollo y construcción del auto habían sido mucho más elevados que los presupuestados originalmente. (Por una rara coincidencia, hoy la casa Rolls-Royce, firma que construyó autos casi tan refinados como la Non Puissante Gurbia, se ve en un caso similar.) Para colmo, el coche no había sido asegurado para ahorrar las 25 libras esterlinas de la prima por consejo de sir James Mamah. Por su parte, el gobierno que firmara el contrato con La Rombasticuts ya había desaparecido y nunca la casa inglesa cobró una libra.

El hundimiento del "SS Cucaracha" había hundido con él a la firma que creó el auto más grande de todas las épocas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

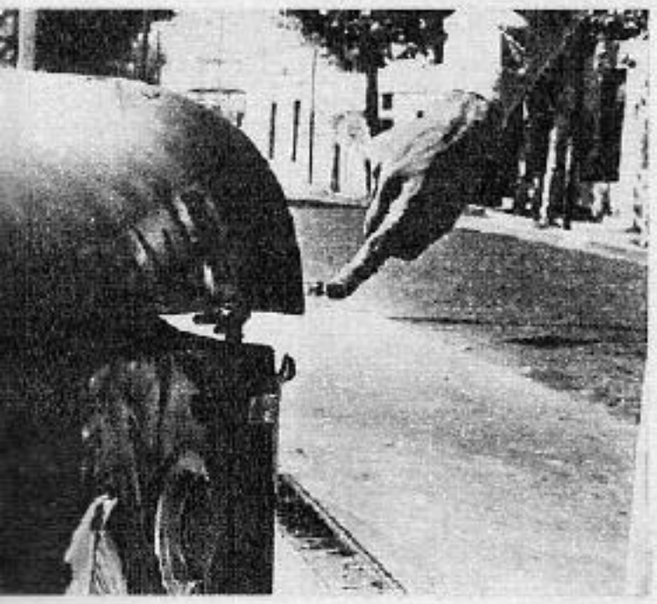
Odia a tu prójimo

y ponlo en la lista negra

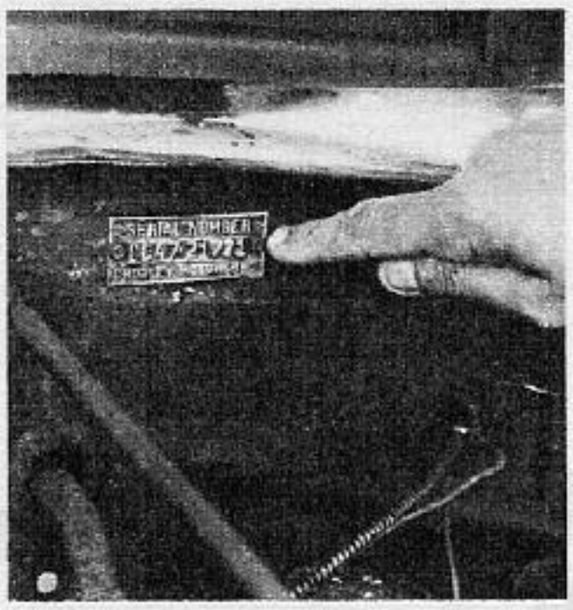
Odie a su prójimo. Y póngalo en
la lista negra.
Este sensacional concurso, auspiciado
por la revista "Semana Mágica"
y el Ku-Klux-Clan terminará cuando no
quede un solo prójimo molesto en pie.
Odie a su prójimo. Mátele los hijos
recién nacidos frente a su propia cara.
Escúpale en el mate antes de cebarlo.
Desínflele las ruedas del auto.
Salpíquele el smoking con lavandina.
Tapónele las canillas con cemento.
Colóquele cucarachas en los zapatos.
Odie a su prójimo. Y escápese a las
Bahamas con la mujer de su prójimo.
Viajando por Brandyff, la única línea
aérea que casi se funde por pagar
un dólar a cada pasajero cada vez que
aterrizaban un minuto tarde.

SEMANA MAGICA

BIF



2



3



1

COMO COMPRAR

No se arriesgue a comprar un Crosmobile 49 sin antes leer esta nota de nuestro equipo de exteriores. Dónde hay que poner los ojitos y dónde las manitas. Hay que tener cuidado para que no le encajen, en vez del Crosmobile que uno soñó, una batata repodrida y de escasa performance

"Citroën 2 CV, Fiat 1500, Peugeot 404... ¿quién los conoce y quién los compra?" —nos pregunta un gentil lector de Rosario, provincia de Santa Fe—. "¿Por qué en vez de estar como de costumbre en la pavada fácil, CORSA no nos asesora en la compra de algún coche de gran mercado, como por ejemplo el Crosmobile 1949."

Esa sugerencia y otras en el mismo sentido nos llevaron a realizar esta nota para orientación de quienes quieren ser los propietarios de semejante vehículo.

Ya hecha la elección de acuerdo a nuestras posibilidades y necesidades (un coche ágil, de pequeño tamaño y economía operativa), el primer paso consistirá en ubicar en alguna buena agencia del ramo, o en su defecto en algún baldío, carpa o simplemente en la vía pública, a una unidad que satisfaga a nuestros requerimientos. Nosotros para ilustrar esta nota hemos elegido a un ejemplar que si bien denota cierto uso, puede considerarse como de estado promedio. Pasemos pues a un análisis más profundo con ayuda de las fotografías.

FOTO 1: Viendo al coche de frente, el eje de simetría vertical debe ser respetado en la mayor medida posible. Que la punta del capot enfile decididamente para uno de los costados puede ser un defecto pero no decisivo. Por la uña que falta no nos preocuparemos pues en cierto modo es una mejora, ya que originalmente no trae ninguna. El agujero central en el paragolpes para pasar la manivela de arranque no debe estar muy pulido (menos aún cromado) pues esto indicaría que la planta propulsora es remisa al arranque.

FOTO 2: La punta del capot vista de costado, debe presentar un aspecto —clásico en todos los Crosley— de pico de águila. Una luz de algunas milésimas entre el capot y el frente, como la que se observa en el grabado, no nos debe alarmar pues coadyuvará al mejor refrigeramiento del motor. No obstante para altas velocidades —25 km/hora o más— es recomendable asegurar el capot en el segundo punto de su cierre para evitar sorpresas desagradables.

FOTO 3: Abriendo el capot se accede a la espaciosa sala de máquinas. Lo primero que verificaremos es si el número estampado en la chapa identificadora corresponde con el estampado en el block del motor. Esto es importante ya que muchos Crosmobiles que vinieron al país fueron despojados de sus motores originales, los cuales eran trasplantados a máquinas de carrera, especialmente cupés de TC no tradicionales.

FOTO 4: Un detalle revelador de que el coche ha sido objeto de un buen uso, es la ausencia de tapas en el radiador de agua y en la tapa de válvulas. Esto quiere decir que, tal como lo aconseja el manual de fábrica, el anterior dueño echaba agua y aceite dos veces por día. Asimismo es muy importante que el travesañito de hierro que va desde el radiador al torpedo, se encuentre lo más derechito posible. Esto indica a las claras que el coche no sufrió ningún golpe de frente.

FOTO 5: Luego de la somera revisión del vano motor, daremos una vueltita por el interior del no suntuoso, pero sí sobrio, cockpit. Al abrir la portezuela notaremos con sorpresa que el popular y alargado agujero por donde sale el vidrio para arriba en otros coches, no está en su lugar. Que no nos entre el pánico. Es normal. Tampoco hay manija levantavidrios ya que no hay vidrio. Y la manija de puerta tampoco es necesaria ya que puede ser usada cómodamente la de afuera con el simple expediente de sacar la manita al exterior y tantear.

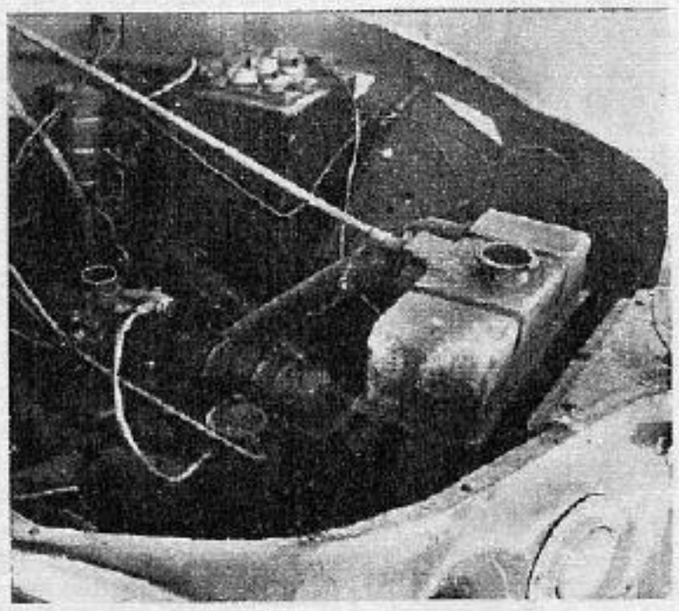
El tapizado un tanto despegado en su parte más cercana al picaporte indica cierto descuido, pero ofrece al observador la ventaja de poder curiosear con más comodidad en los interiores de la puerta.

FOTO 6: Si los instrumentos son los originales —aun cuando el velocímetro esté algo torcido— es motivo para pensar que por ese lado todo va bien. El botón de la bocina debe estar perfectamente centrado con el volante y responder con presteza al requerimiento acústico. Es conveniente mirar abajo de las alfombras, si las tiene, para detectar agujeros en el piso. Con luz de día éstos son fácilmente detectables.

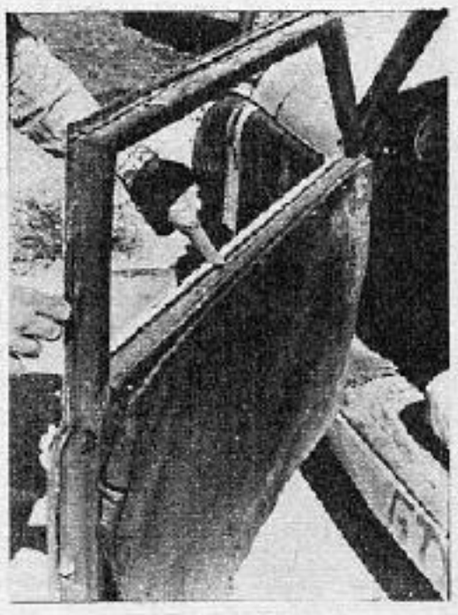
FOTO 7: En el Crosmobile la palanca de cambios está equipada con un aditamento para trabarla en tercera y que evita que esta velocidad se salte. Fijarse que esté instalado este alojamiento y que funcione a la perfección. Remiendos como los que se ven a la izquierda bajo la pedalera no hablan bien del trato dado a la unidad. Los agujeros y "sietes" del tapizado del asiento no deben pasar de los treinta en total; más cantidad de roturas indica que el dueño anterior acostumbraba a llevar clavos en los bolsillos y... ¿para qué los llevaba?... Coche que necesita continuamente de reparaciones de emergencia no nos conviene.

FOTO 8: No nos interesará mayormente el estado de la chape-

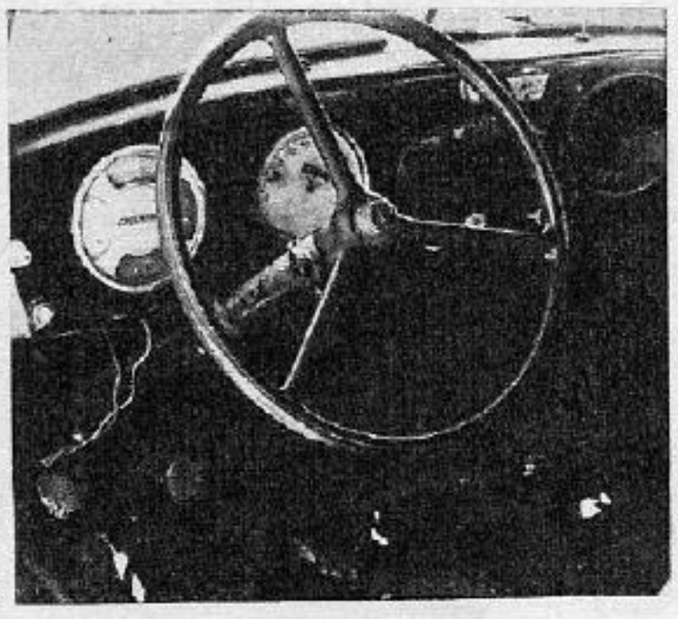
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



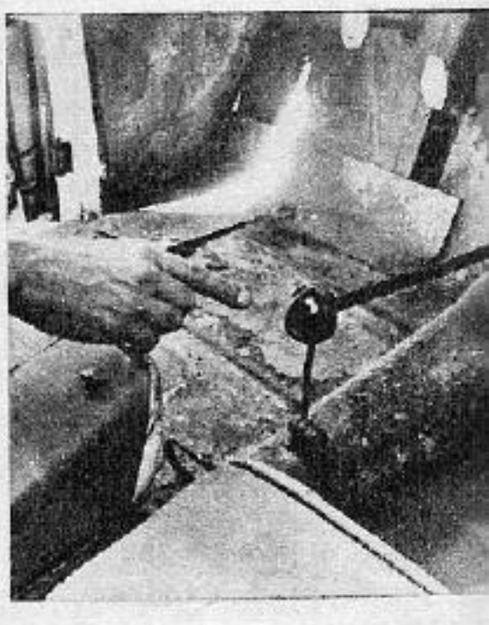
4



5



6



7

UN CROSMOBILE 49 USADO



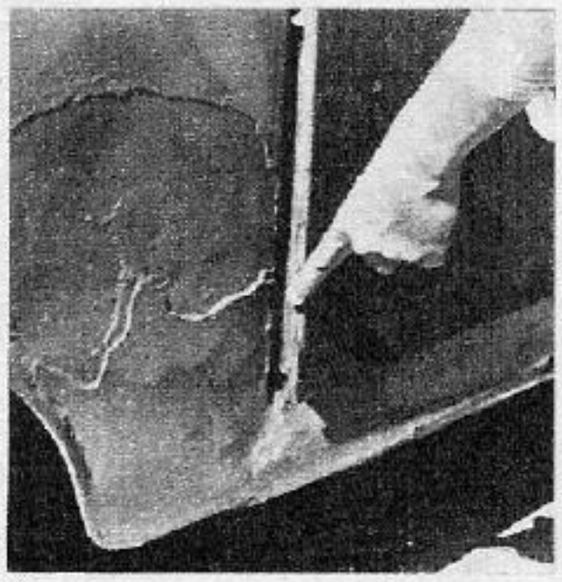
8



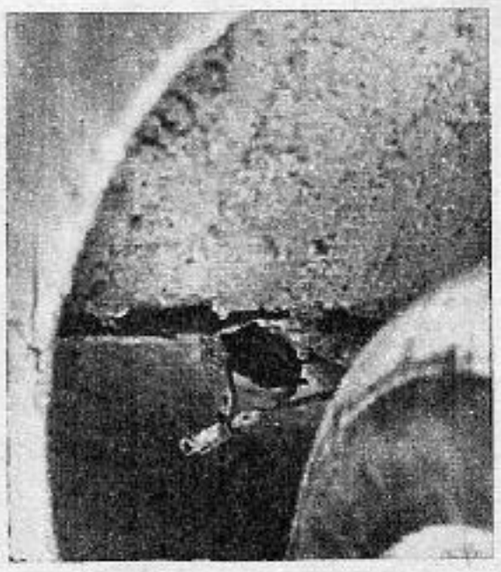
9



10



11



12

13



ría. Pero si la ausencia de algunos farolittos en la parte trasera. Nótese la solitaria uña lateral haciendo juego con la delantera. Alejándonos unos cincuenta metros comprobaremos si el techo conserva sus armoniosas líncas intactas, o si por el contrario hay huellas de algún vuelco o desbarranco.

FOTO 9: Buen indicio: la toma del tanque en su posición original a la izquierda significa claramente que el coche no ha sido carrereado, ya que las unidades de competición tenían tanque de mayor capacidad y con carga a la derecha. Ya que estamos observaremos el cierre de la puerta. En este caso indica un arreglo mal hecho, pero puede tener solución regulando los pernos de la bisagra.

FOTO 10: La ausencia de uña en el costado derecho del paragolpes trasero, hace que esta parte suela dañarse agrietándose luego al pasarle la primera mano de Cremar. Verificar que no hayan sido rellenadas las grietas con barro u otra materia termoestable.

FOTO 11: En detalle, el arreglo mal hecho que permite a los curiosos fisgonear hacia el interior del coche con la puerta cerrada. Detallecitos como éste quitan valor a la unidad, como así también pedazos de revoque caídos, tal como se observa en la fotografía.

FOTO 12: Una miradita bajo los guardabarros puede ayudar a salvar tres o cuatro vidas sin contar con las de los eventuales peatones que se crucen imprudentemente. Los frenos (a riguroso piolín) pueden, como en este caso, estar desconectados. Hay que exigir al vendedor que los conecte y además les coloque la correspondiente chaveta.

FOTO 13: Vista general del Crosmobile 49 (unidad preparada para la venta). El farol del techo en el más puro estilo TC no es original como tampoco lo es la sigla GTX ubicada abajo de la puerta. Pero éstos son aspectos no desdeñables y que hacen al embellecimiento del automóvil y que lógicamente pueden incidir en el precio del mismo. Ya en marcha el coche —en el que ilustra la foto no hubo caso de lograrlo—, no debe sentirse ningún ruido de motor o zumbido de caja: el estrépito producido por la carrocería debe tapar todo otro rumor. Si el caño de escape arroja humo blanco, negro, verde o de algún otro color, es buen síntoma. Por lo menos el motor anda. Si al largar el embrague, el vehículo pega un salto hacia adelante comience a creer en los milagros. Y comience a acariciar la idea de que pronto será el feliz propietario de este eficaz y poco común engendro.

MOTOCICLISMO

Interesante competencia en nuestro territorio patagónico. Las 6 Horas de General Liborio fueron todo un éxito del motociclismo argentino. Para 1972 amenazan con repetirse



LAS 6 HORAS GENERAL LIBO

Terra Australis, inconmensurable Patagonia, tierra de heroicos caciques con Quinchauala (Cacique del Engrudo), desolados páramos que sabia y políticamente nuestros gobiernos se esfuerzan por poblar pero, paradójicamente, el éxodo es cada vez mayor. La falta de posibilidades, la falta de poder hacer algo entretenido un sábado a la noche por la flagelante anemia de integrantes del sexo débil, el viento, los contratos petroleros, mil y uno de los azotes que castigan a la tierra de los pantagruélicos Patagones. Pero a pesar de todo, el avance social y económico es una realidad. Prueba de ello fueron los 132 Inscriptos en las 6 Horas de General Liborio, primera edición de la competencia reservada para motocicletas de fabricación nacional, eslovena, chilena y canadiense, eso sí con potencias de 1 a 7 HP.

La carrera fue organizada por el A.A.M.C. (Araucan Audax Moto Club) y fiscalizada por la F.S.2.R. (Federación Sureña de 2 Ruedas). El circuito, de tierra, tiene 2.870 metros de largo y fue construido en un regio predio donado por el filántropo local Meléndez Beety. Todo fue un éxito, los accidentes, las denuncias técnicas post-carrera, el cuestionado triunfo de Joaquín de Vasconcellos y Caldeiro que condujo una F.N. 1938 modifié por el Mago de Villa Regina, el barbado Luciano Hernández, etc.

LA CARRERA

A las seis de la mañana se dio la señal de partida. Con cañón y todo. Desde la plaza principal largaron las 132 máquinas con rumbo definido hacia el circuito donde girarían durante las seis horas de carrera. El Intendente de la ciudad, don Pepe Ruqueta (fuerte prestamista del pueblo), fue el encargado de encender la mecha del cañón Krupp que dio la señal de largada. Y raudos, cual mitológicos centauros salieron presurosos correteando por las embarradas calles de General Liborio. Creemos que la medida no fue del todo acertada. Largar la carrera desde la plaza principal puede ser muy emocionante pero resulta peligroso.

El trayecto de la plaza al circuito (de tan solo nueve cuadras) con 132 motos en carrera, arrojó un saldo de cuatro muertos, dos heridos, una batataza totalmente fané y el almacén de Ramos Generales hecho bola. Para la próxima edición hay que tener en cuenta estos pequeños detalles.

El primero en entrar a la pista fue nada más ni nada menos que Roberto Pérez García, el Campeón Zonal del cual muy buenas referencias nos habían llegado a nuestra desordenada mesa de redacción. Y no se despegó de la punta hasta la primera hora de carrera en que se dio de narices contra un Fagus Betuloides, árbol que pululaba por los alrededores del circuito. La Zanellita entera, él con un golpe bastante fulero en el... bueno, ahí, y una señora —así de gorda— con el vestido y enagua rotas.

Después del accidente de Pérez García, fue cuando arremetió el ganador al fin, el bueno de Joaquín de Vasconcellos y Caldeiro promisoria figura de 64 años que todavía tiene cinco o seis más de vida útil. De ahí en más su F. N.-Hernández se detenía solamente para cargar nafta de 35-40 octanos y mermelada de manzanas como lubricante de la caja de seis marchas (aunque sólo usaba dos, la primera para arrancar y la sexta para cualquier ocasión). En la caja tenía una pérdida por la junta de la tapa derecha del semicárter, justo debajo del tercer tornillo. Parece que el Ramón (mano derecha del preparador Hernández) no usó la llave de torque, le dio "ma o meno" y reventó la junta. Después de la carrera Vasconcellos le reventó la cabeza.

Segundo finalmente fue Adalberto Millecento montando una NSU Quickly que dicen que hace doce años el Gallego Cupeiro la vendió como 0 Kilómetro. La moto fue llevada a 149,3 cm³ entregando 7 HP medidos en el banco grande de la plaza, justito para no pasarse del tope máximo de la categoría.

Brillante tercer puesto, aunque a 86 vueltas del segundo fue el que obtuvo Raúl Mendieta, viejo competidor de carreras en circuitos de tierra de todo el país. Inmediatamente después de la carrera partió desde General Liborio (53º al sur) hacia Campo Quijano en Salta donde tres días más tarde se desarrollaría una competencia con 18.573 pesos viejos en premios. En fin, profesionales.

En síntesis. Una muy buena carrera del Campeonato Sureño de Motociclismo. Integra también el Calendario de la categoría que con 104 pruebas nos entrega cada año un excelente Campeón. Muy buen triunfo de Vasconcellos y Caldeiro, el hombre que cada día progresa más (hace dos meses compró otro tambo) y dentro de muy poco tiempo puede ser figura, incluso en las pruebas del Campeonato Argentino. ¿No?

6 HORAS DE GENERAL LIBORIO

Organizada por A.A.M.C. - Circuito de General Liborio de 2.870 m.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Vtas.
1º	22	De Vasconcellos y Caldeiro, J.	F. N.	1.971
2º	8	Millecento, Adalberto	NSU Quickly ..	1.810
3º	1000	Mendieta, Raúl	Itom.	1.734
4º	38	"El nonno"	Tuabuela 150 ..	1.116
5º	89	"César"	Scooter Sabra .	891
6º	119	Undía, R.	Ungato	610
7º	875	Nixon, Raúl	Vietnam 48	408

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,790 km/h o algo parecido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



3



4

5



DE ORIO

1 Largada de las 6 Horas de General Liborio. Como se puede apreciar, la competencia estuvo reservada para máquinas de 1 a 7 caballos de fuerza.

2 El ganador, número 22 de Joaquín de Vasconcellos y Caldeiro, a punto de sacarle una vuelta a un retrasado. Obsérvese la concentración y agresividad que hay en su mirada, cuando lo pasó le hizo pito catalán y lo escupió.

3 Roberto Pérez García en el preciso instante en que se va de pista a los saltos y se la da contra un regio árbol. Hubo enaguas rotas.

4 Adalberto Millecento, segundo, doblando cruzado en la curva de Braulio, la que está al lado de la pulpería del mismo nombre.

5 El ganador y colaboradores. "Fue una carrera muy dura, pero estaba muy confiado. Mi bólido era inalcanzable y el desarrollo me favoreció. Pero gané porque soy el mejor sin duda alguna..."

LOS ESTILOS DE MANEJO

Durante la Competencia 6 Horas de General Liborio pudimos observar los diferentes y muy particulares estilos de manejo del sur de nuestro país. Posiciones de lo más variadas eran razones de una causa: ganar décimas de segundos. A continuación comentamos algunos estilos que consideramos muy efectivos, por demás espectaculares y que merecen copiarse por el bien del motociclismo y el mal de los huesos que Dios nos dio.

FOTO A: Largada: interesante maniobra de un competidor que a diferencia de los demás largó tipo Le Mans. **"Tiene ma clima, tiene..."** fue la razón que lo impulsó a partir bajo el método francés. Obsérvese la posición del piloto, esperando que se le acerque la moto para montarla. Un detalle de buen gusto: funda atigrada del asiento.

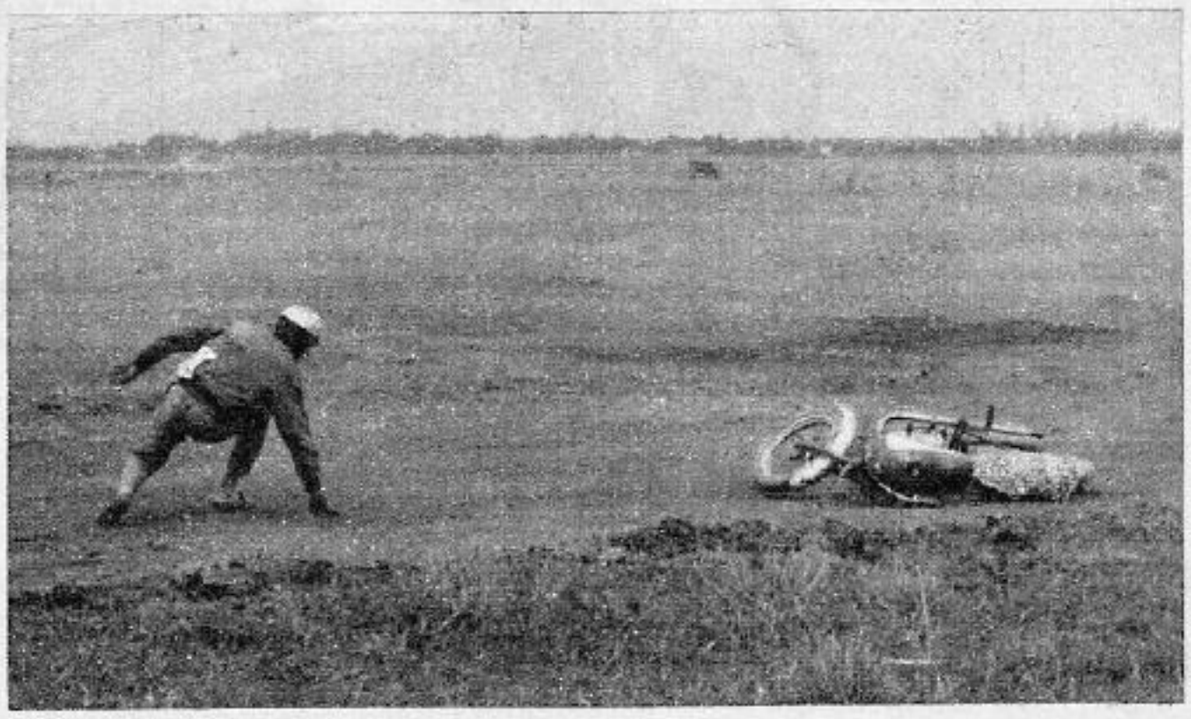




FOTO B: En plena recta: para reducir el área frontal hay que apilarse lo máximo posible. Este competidor muestra su técnica, prácticamente pegado a la moto y ésta al piso. No es aconsejable en circuitos asfaltados. Hay otras maneras de apilarse: apilar rivales, apilar guita, apilarse una mina, etc.

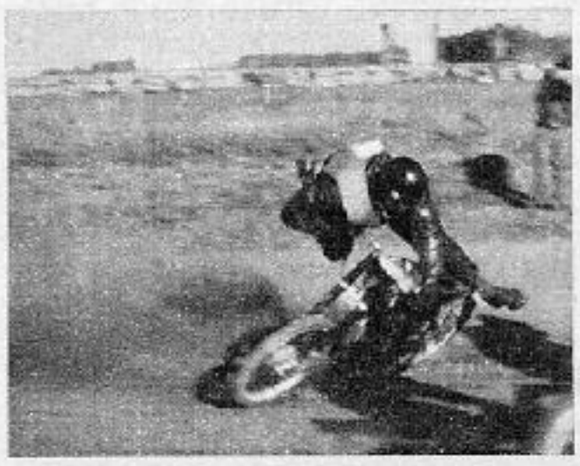


FOTO C: Doblando: esta imagen del ganador nos muestra su estilo en los virajes, corriendo al lado de la moto y saltando en el momento preciso sobre ella. De esta manera se reduce la resistencia por peso y aumenta la reacción de la moto en caso de necesitarla. Los saltos sobre la moto son para aumentar la adherencia de la rueda trasera.



FOTO D: Cambiando el sentido de marcha: si usted de pronto desea invertir el sentido de giro de la carrera porque se aburrió de dar vueltas siempre para el mismo lado, adopte esta técnica. Agapito Agustín Agapito, sobre una MD Augusto fue uno de los que más se destacó en esa maniobra. Haciendo las señales debidas a los competidores, que lo seguían, frenaba, un golpe de manubrio, un golpe en la cabeza, otro en la rodilla izquierda y salía corriendo para el otro lado. Todo un maestro, che.

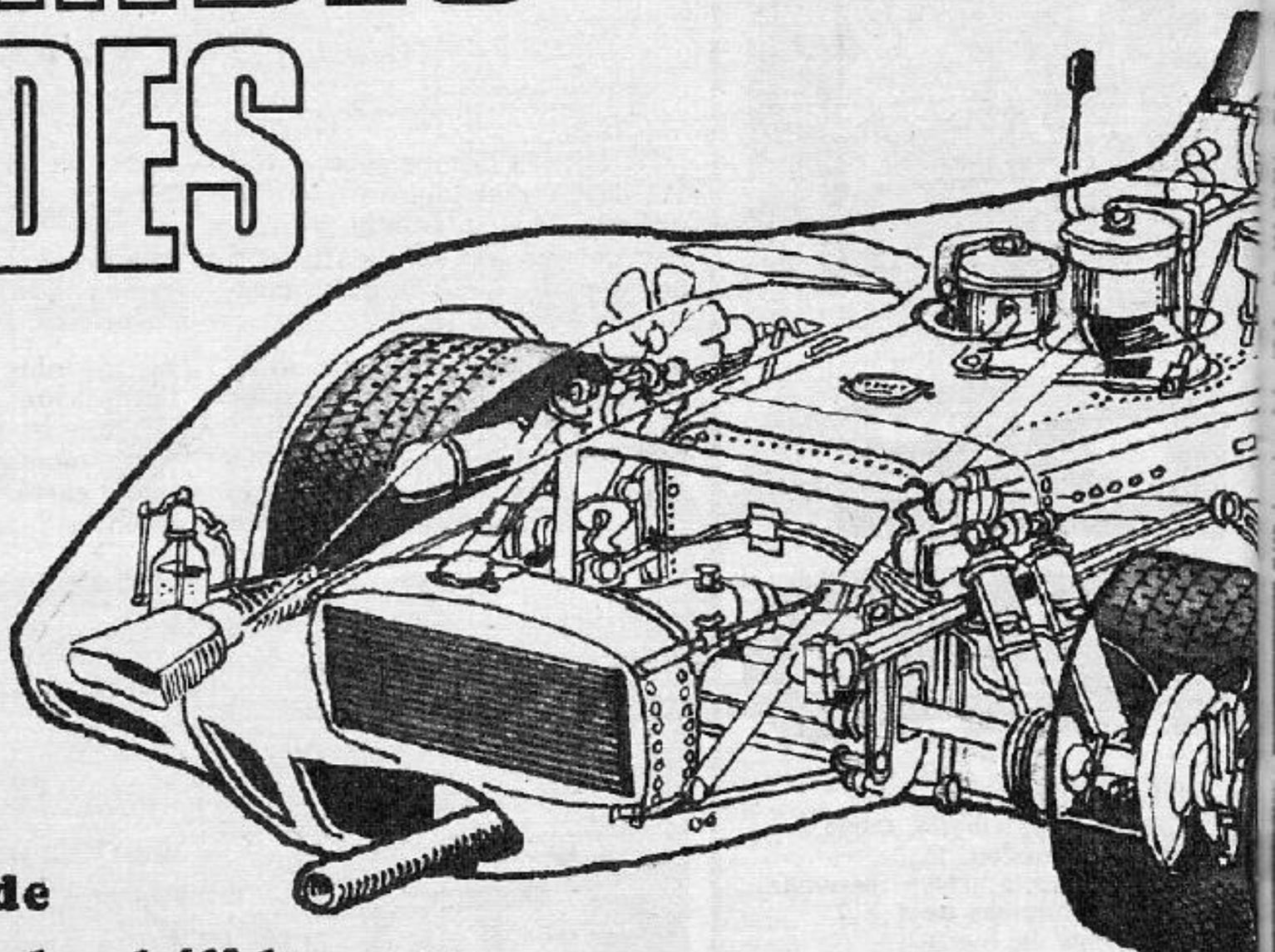


FOTO E: Doblando cruzado: el seudónimo "Enmascarado Solitario" que no era otro que el Loco Giménez, conocido en General Liborio por su vida airada, doblaba muy cruzado tirando tierra y cascotazos por los cuatro costados. En cada reaprovisionamiento de combustible le daban también un shock eléctrico. La intensidad dependía del desarrollo de la competencia. En el momento de la foto un corto ya le había pelado todos los cables.

Desde USA y Europa:

LAS GRANDES NOVEDADES DE 1971

por PIRIN GUNDIN

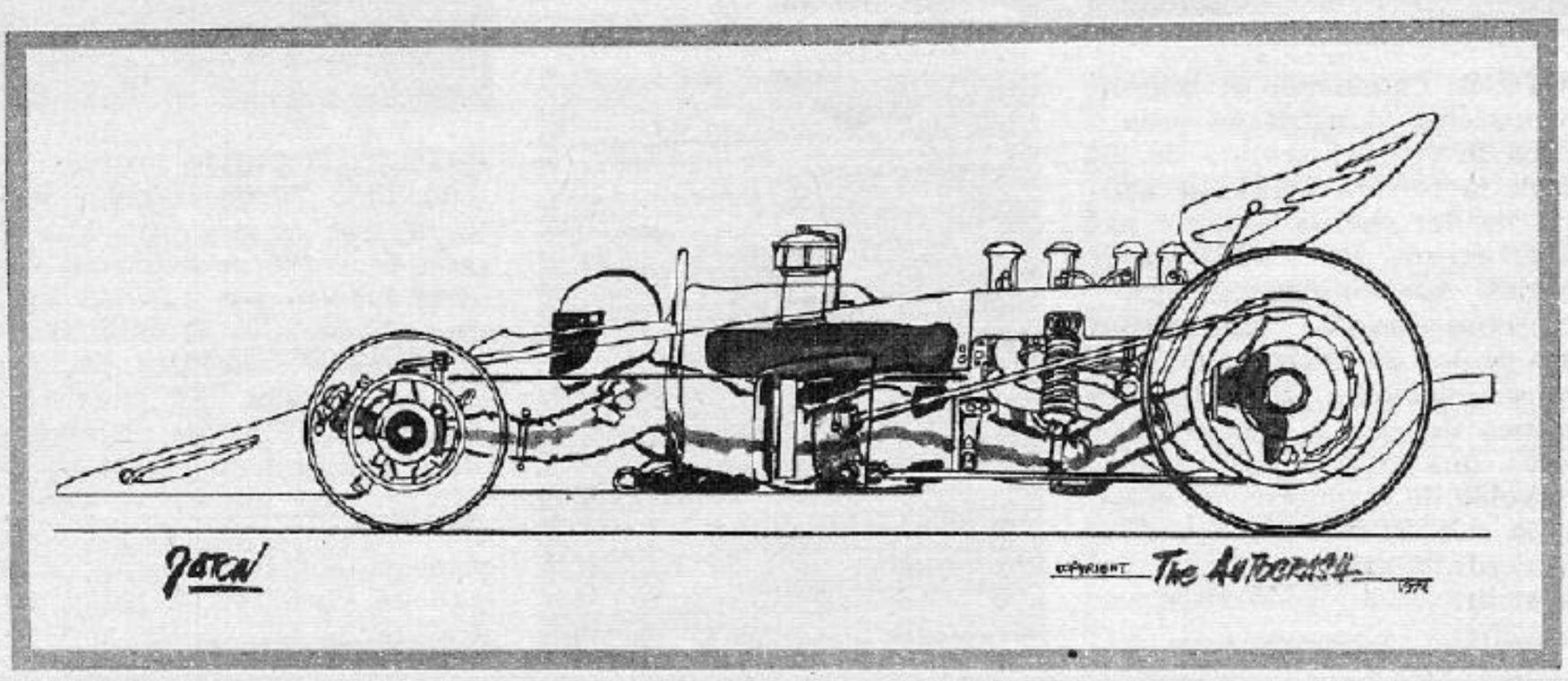


Presentamos con carácter de exclusividad dos sensacionales bólidos que, a no dudarlo, serán la revelación del año en sus respectivas especialidades. Bola Rollstedt devuelve a Indianápolis su mayor tesoro: el roadster, y el genial Colin Chantam revoluciona la F1 con su Chatus 75, en el que el piloto forma parte de la estructura. Análisis de posibilidades

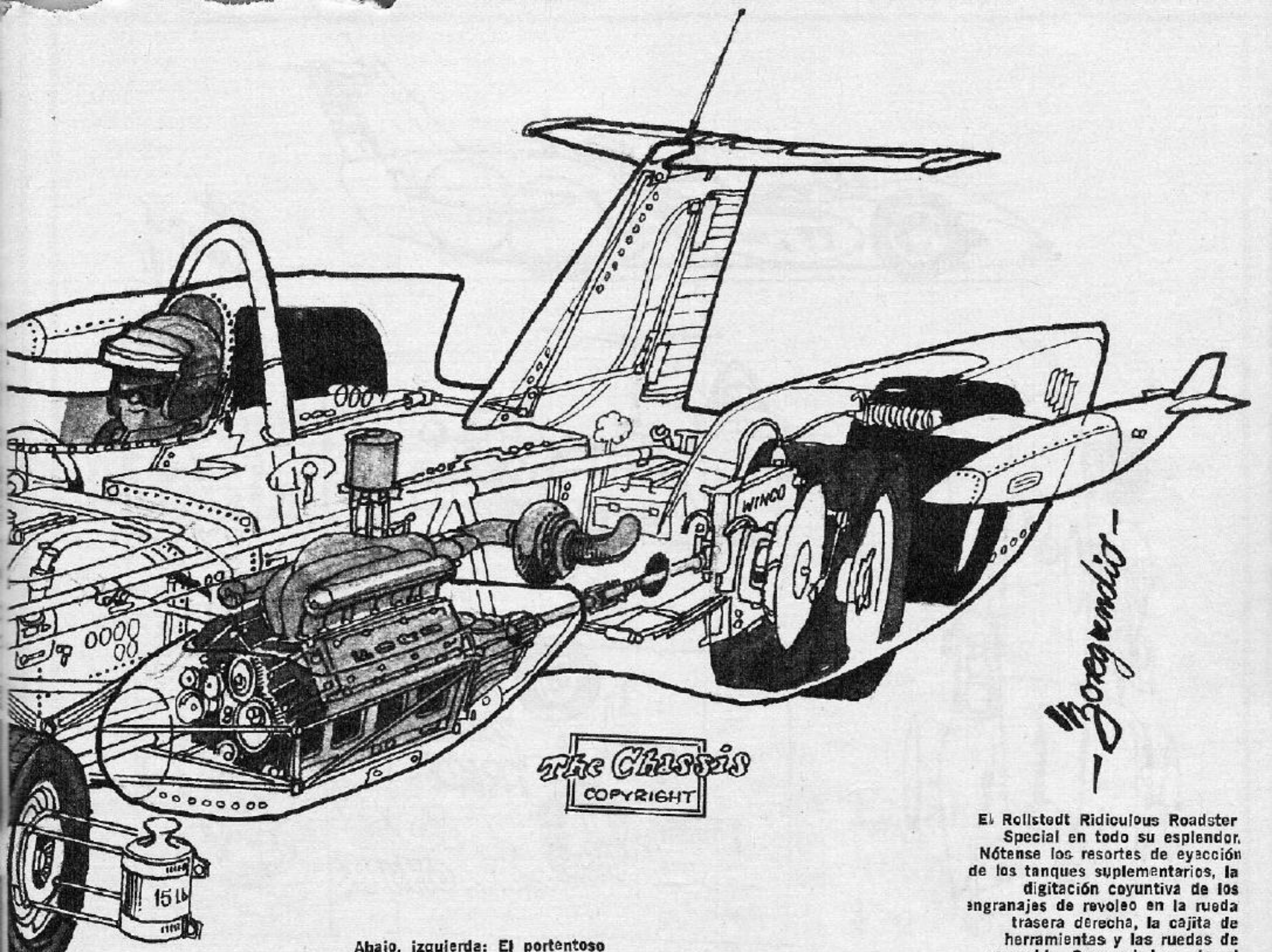
La ciencia está adueñándose del automovilismo deportivo a un ritmo tan acelerado que muy pronto sólo van a poder escribir sobre el tema los que más o menos saben algo, y nosotros nos vamos a tener que ir a seguir fraseando a alguna buena radio de plaza.

Prueba de ello es, la tanda de material que nos ha llegado a nuestra mesa de trabajo —si es que a esta porquería llena de cucarachas se le puede llamar mesa.

Nos han mandado, en la creencia de que esto es una revista, ciertas gacetillas en inglés, norteamericano o algún idioma de ésos, con un montón de datos sobre dos autos de carrera y, como el jefe de redacción está en la convicción de que si uno viene acá hay que trabajar porque si no nos corta los víveres, no habrá más remedio que meterse en el merenguc, que ponerse a traducir el mencionado ma-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Rollstedt Ridiculous Roadster Special en todo su esplendor. Nótense los resortes de eyección de los tanques suplementarios, la digitación coyuntiva de los engranajes de revoleo en la rueda trasera derecha, la cajita de herramientas y las ruedas de recambio. Desgraciadamente, el dibujante omitió el novísimo firulete de acaroínas.

Abajo, izquierda: El portentoso Chatus type 75 de Colin Chantam viene a reemplazar al viejo modelo 72, y seguramente marcará pautas en cuanto a construcción. El piloto forma parte de la estructura.

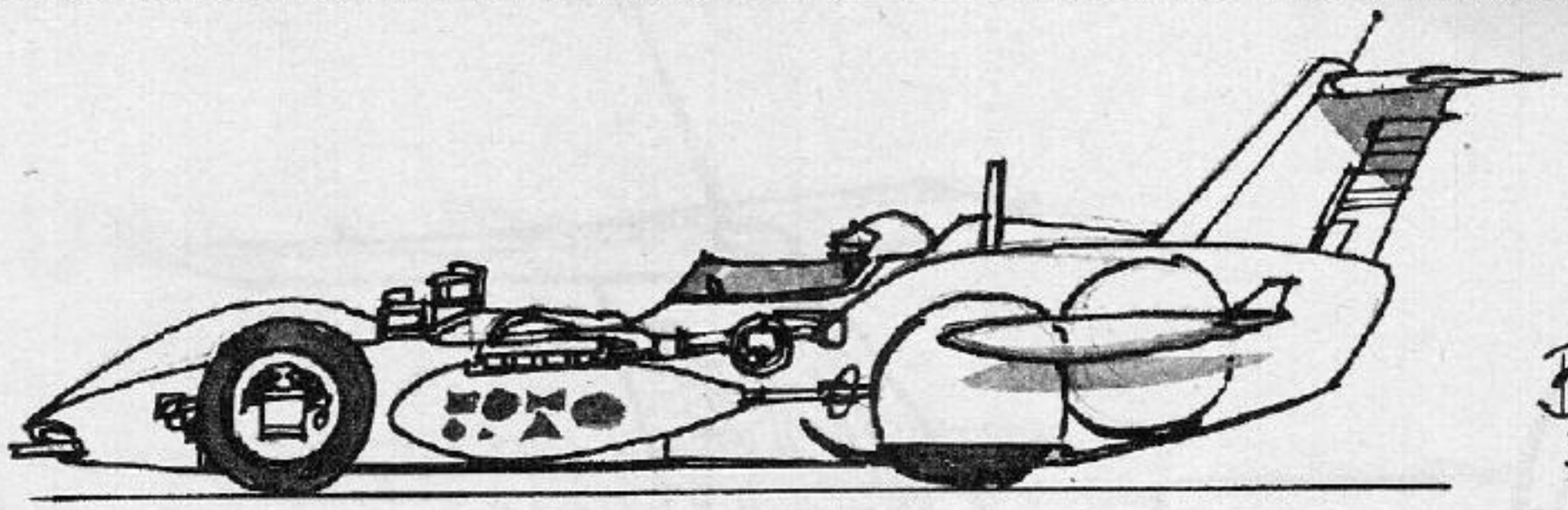
terial para que usted, si le viene en gana, lo lea. En fin, para que vea que mala voluntad para con el lector no hay, vamos a empezar sin más trámites con él:

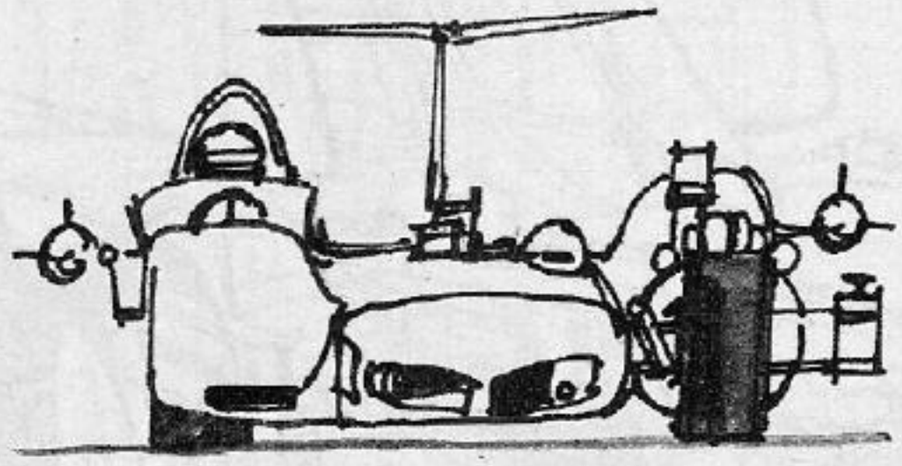
ROLLSTEDT RIDICULOUS ROADSTER SPECIAL

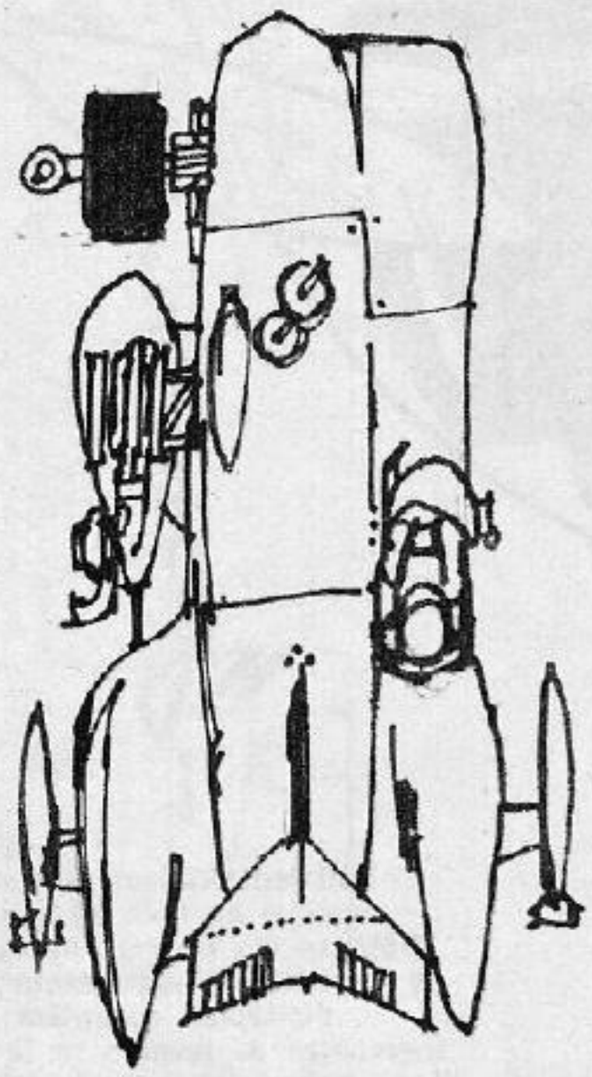
Se trata de la última creación del conocido constructor americano Bola Rollstedt y, como es de imaginarse, el aparato no es para correr en Spa, ni en Clermont Ferrand, ni en rallies ni en gymkanas de porquería, sino en... Tatán, tataaaaán!... (breve lapso de suspenso)... *LAS 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS*. Lamentablemente, el aparato no pudo ser traído por Rollstedt a la carrera de Rafaela, pero eso no se debe a que esté en período de experimentación, ni a que espere un nuevo motor que hará trizas cualquier record, ni a que Firestone esté debiendo los novísimos neumáticos "96yP½fchunk8", sino a que el inmenso aborto mecánico no cabía ni en aviones ni en barcos de cualquier calado. El racer fue construido por Bola Rollstedt en la misma pista de Indianápolis y se espera que en el próximo mes de mayo aguante entero toda la carrera porque si no, habrá que suspender la carrera un par de horas para desarmarlo y desalojar la pista.

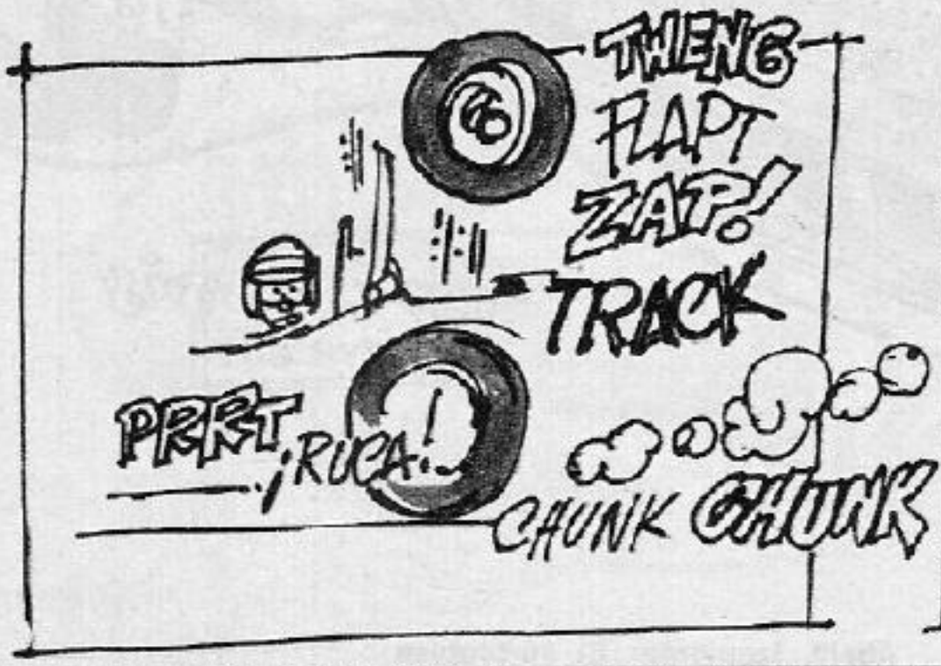
Pasando ahora a la descripción técnica, el *Rollstedt Ridiculous Roadster Special* es la última versión corregida y aumentada del roadster que dominó Indy durante muchos años. Es, como dijera el propio Bola, una especie de regreso a las fuentes, en un espasmo de convicción seguido de llantos y meas culpas por haber sido uno de los primeros avanzados en mudar el motor atrás. A decir verdad, no vemos el motivo de tanto "espamento", ya que el motor del RRR no es un Offenhauser aspirado de cuatro litros, como corresponde, sino un ridículo motor Ford con turbocompresor y no está adelante, sino montado al costado izquierdo del coche en una especie de "pod" o sidecar aerodinámico. El chasis es un reticulado muy simple de caños macizos de dos pulgadas, sección redonda, de hierro dulce, pero como el motor anda por otro lado, la estructura soporta únicamente dos tanques de chapa de la de antes con capacidad para 125 galones americanos de nitrometano cada uno. Las bocas de carga de los mismos son Avery Hardoll, de las usadas en el Boeing 747 y se espera que de un momento a otro la Firestone confirme si dispone de goma suficiente como para hacer los tanques internos. La carrocería es un derroche de ingenio. Totalmente carenada por todos lados deja libre solamente la rueda delantera izquierda, a fin de poderle apuntar con certeza a la cuerda interna al llegar a las curvas.

Por su parte, el piloto está ubicado a la derecha, embutido en uno de los guardabarros que carenan las ruedas traseras. Rematando esta espectacular imagen un timón de interceptor F-104 Starfighter colabora en mantener el auto derechito como un flechazo hasta la próxima curva, donde Dios proveerá. Dentro de los dispositivos especiales más destacables se cuentan: una pesa de 15 libras en la rueda descubierta, sostenida por cuatro brazos extensibles que evitan que la rueda se despegue del piso al doblar; dos tanques auxiliares eyectables, y por lo tanto desechables; ruedas traseras cambia-











Dibujos del propio Bola Rollstedt himself, donde se ven perfiles y plantas de su magnífico aparato. Abajo, a la izquierda, hay un gráfico en donde se demuestra cómo se cambia una rueda y se eyecta la otra automáticamente a trescientos cuarenta kilómetros por hora, y en el otro el traje inflable con el que el piloto se pone a salvo en caso de accidente.

bles en plena marcha con un sistema de expulsión automática de la rueda gastada, y un nuevo traje inflable que en combinación con un asiento eyectable Martin-Baker ponen fuera de peligro al piloto, a modo de globo cautivo ligado al chasis por medio de un cable, flotando dulcemente en los aires, mientras el auto—en caso de accidente— se arrebata a fuego fuerte sesenta o setenta metros abajo.

En contraposición a este invento capitalista y yanqui, veamos ahora una maravilla de la técnica de competición europea:

CHATUS Type 75

El afamado constructor inglés Colin Chantam, conocido por su afición a las soluciones revolucionarias y por su marcado interés en la seguridad de sus pilotos, ha dado a conocer su nuevo proyecto Chatus, denominado Type 75, en el cual el piloto forma parte de la estructura. *"Dado que el piloto es el principal interesado en su seguridad, nada mejor que darle responsabilidad en el tema, y con ella la chance de hacer lo mejor que pueda por no ir a dar con los huesos contra algún guardrail"*, declaró. *"Aun en caso de accidente, el nuevo Chatus es muy seguro. Fíjese que delante de la cabeza del piloto hay una pieza de plástico en forma de cuña que tiene un espesor bárbaro, no me acuerdo si cuatro o cinco milímetros. ¿Sabe lo que aguanta eso en caso de choque frontal? ¡Cualquier cantidad!"*

El tren delantero es manejado por las manos del piloto con una especie de manillar de moto desde el cual comanda el motor y la caja. El portamazas de cada rueda va asegurado a las muñecas y las barras antirroll accionan sobre los antebrazos. Resortes no hay, porque *"los brazos hacen de barras de torsión, trabados a la altura de los codos por los ligamentos de la carrocería"*. Dos radiadores laterales van tomados a un cinturón que también sirve de anclaje a los reactores que van al tren trasero y sobre la zona lumbar descansa un tanque de nafta de carga externa. La barra protectora se asienta sobre los omóplatos y el motor se liga a la *"estructura"* a la altura de los muslos y el trasero (!). Por fin, los pies calzan en los portamazas traseros y allí pueden accionar el pedalín de frenos. Los amortiguadores traseros accionan sobre los muslos y los soportes del alerón sobre las pantorrillas.

Debajo del plexo del conductor-chasis hay una bolsa de goma llena de nafta, a modo de almohadilla y tanque de repuesto a la vez. *"Para quienes andan desparramando por ahí que yo soy un desalmado con mis pilotos, para que sepan, no los dejo correr sin almohadillas de cuero en las rodillas y calzoncillos de amianto por si revienta el motor"*, asegura mister Chantam. Y concluye preguntando: *"Lástima que por estos lados no se consiguen ya pilotos corajudos. Sin coraje no se pueden ganar carreras. Se piensan que todo lo tiene que hacer el constructor y encima pagarle. Dígame, ¿ustedes no tienen en Sudamérica algún loquito suelto que quiera venir a probarse a Europa? Yo le doy un Chatus 74 para que empiece y si anda lo pasamos enseguida al nuevo 75..."*

* * *

Dos estilos, dos objetivos distintos, la sofisticación americana y la simplicidad funcional de los europeos. ¿Cuándo llegaremos nosotros, latinoamericanos bestias, a ponernos a niveles tan altos sin olvidarnos del ser humano que va dentro de esos bólidos de acero? Gracias, Mr. Chantam; gracias, Mr. Rollstedt; que vuestro ejemplo cunda y fructifique en nuestros míseros pagos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Encuentre el clima.

El lugar es inmundo. Hay millares
de latas oxidadas y muchas botellas
rotas. Los camiones descargan
de noche. Los cirujas trabajan todo el
día. Basura por todos lados.
A veces hay ratas así de grandes.



En algunos
lugares
Pig Pen
es mayoría.





AMX TEST

ROAD?

Luego de cuatro años de intenso trajín y dificultosas experiencias a bordo de este vehículo que abría un interrogante en materia de adaptabilidad y exigencias por parte de su usuario tipo, habiendo superado toda clase de escollos (topográficos y legales), podemos entregarles este objetivo informe

Es un vehículo grande. Aunque entre los de su categoría está considerado como uno de los más compactos, por ser el único representante de dicha clase en nuestro país, la comparación con otros vehículos que se fabriquen aquí resulta forzosa. Entonces sí, vemos que, efectivamente, es más largo que el Dodge GTX, por ejemplo. Pero si pensamos que esa cifra nos habla de dificultades para el tránsito urbano o el estacionamiento, nos equivocamos. La increíble elasticidad del 8 cilindros "flat", sumada a la incomparable dirección del sistema de orugas independientes, lo convierte en el vehículo más ágil y dinámico que jamás hayamos conducido. Además, su aspecto imponente y a la vez hidalgo le ha hecho ganar aceptación por el sector más representativo de la población.

Como si su aspecto y facilidad de maniobra no fueran suficientes, el AMX-13 cuenta con un sinnúmero de accesorios para tornarlo más atrayente aún. El más visible es, sin duda, el poderoso cañón de 105 mm, que además de darle un toque elegante y simpático tiene múltiples aplicaciones en nuestro cada vez más congestionado tránsito. Los usuarios amigos de manifestaciones y tumultos para hacer valer sus derechos laborales y sociales lo han encontrado ideal para llevar a cabo sus objetivos. Tanto es así que la fábrica decidió integrarlo como equipo original de fábrica en lugar de opcional, como venía haciéndolo hasta hace pocos meses. No hay duda de que el fabricante cono-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

-13 250 HP



Diagramación de SALVADOR DALI



Debido a su incomparable adherencia, al ser exigido con partida detenida, levanta espectacularmente la trompa.

El AMX-13 es, sin duda, el trasporte que hacía falta en la Argentina. CORSA lo testeó. He aquí los resultados.

ASPECTO EXTERIOR

Cuando nos acercamos al AMX-13 nos vemos presos de algunas incitantes dudas. ¿Cómo se ingresa al interior? ¿Cómo será el mismo? ¿Tendrá ceniceros en los apoyabrazos? La primera de éstas deja de ser tal cuando encontramos infinidad de salientes, varillas, huecos, rendijas y palancas donde meter los pies y poder así trepar al puesto de conductor. Pero antes de hacerlo dé una vuelta en torno de él. Si no es usted muy alto, podrá hacerlo sin necesidad de agachar la cabeza para evitar el cañón, movimiento éste que podría ser interpretado como ese protocolar saludo muy utilizado por el expectante público que lo estará observando. Aprecie entonces la fluidez de sus líneas. Aléjese unos centímetros, impresionado por la agresividad de la trompa, y podrá tener una visión de conjunto. A nosotros nos pareció un poco alto, pero luego comprobaríamos las ventajas de esa particularidad al viajar como pasajeros en el habitáculo posterior izquierdo (el más alto) y poder tener desde allí una visión más realista de los jardines con pileta de algunas de nuestras amigas.

La cola "fast-back" cuenta con una pequeña pileta para lavar ropa que puede ser utilizada como bebedero para su buey, jirafa o cualquier otro animal doméstico que posea.

Ahora sí, trepemos al primer piso para ingresar al puesto de conductor.

PUESTA EN MARCHA

Al subir por primera vez, tenga cuidado de no caer en el pozo que constituye dicho puesto. Acérquese cautelosamente, y si no está ocupado por algún otro individuo zambúllase en su interior. Una vez instalado, y si los demás pasajeros ya se encuentran ubicados atrás, ponga en marcha el motor, la palanca de bocha azul en posición de marcha, tome las dos palancas que comandan los frenos independientes y... péguele fuerte. Posiblemente lo encuentre algo

ce los gustos del argentino medio.

Los viajes de noche no presentan dificultad, ya que los faros parecen ser lo suficientemente potentes como para alumbrar todo lo que se encuentre por delante. De cualquier modo, en caso de tener que circular de noche con las luces apagadas (parece que a veces conviene hacerlo), los otros vehículos que se crucen en su camino desaparecerán como por arte de magia, acompañados de un sordo crujido. Por otra parte, la policía caminera nunca nos detuvo para señalarnos alguna de las tantas infracciones que cometimos durante el trascurso de los cuatro años que duró el test. Pero, en fin, parece que la simpatía que el AMX-13 irradia infunde, a la vez, respeto.

No creemos que el calamitoso estado de nuestras calles pueda ser obstáculo para usted si transita con este vehículo. Es más, muy probablemente contribuya a empeorar su estado, y de esa forma obligará a las autoridades a desechar ese ardid para atemorizar conductores al ver que usted no sólo supera los obstáculos sino que, además, se aleja triunfante habiéndolos dejado mucho peor de lo que los encontró.

brusco al arrancar, pero no se preocupe, en pocos meses... se habrá acostumbrado.

Una vez en marcha, podrá apreciar la versatilidad de este 1 + 2. Es el único vehículo del que no sólo puede decirse que es usted el que lo maneja y no a la inversa, sino que además le permitirá comprobar que también puede ser usted el que elige el camino a seguir y no el arcaico trazado de las ya existentes rutas. Abandone el camino, pase las tranqueras sin molestarse en bajarse a abrirlas, mire hacia dónde se dirige y aplique esa nota de los primeros postulados de matemática que dice que "la menor distancia entre dos puntos es la línea recta que los une". Comprobará su veracidad.

MIREMOS EL INTERIOR

En el AMX-13 no podemos hablar de un interior sino de tres interiores, ya que cada uno de los pasajeros ve cumplido su sueño del habitáculo propio.

Los dos de atrás son bastante reducidos y las butacas no son del todo cómodas. La espalda apoya siguiendo una línea impuesta por la forma de la carrocería, que en nada coincide con la línea anatómica que debería respetarse. El tapizado de las mismas es bastante pobre y sin pretensiones, mientras que los paneles laterales, apoyabrazos y ceniceros directamente brillan por su ausencia. El puesto de conductor cuenta con algunos detalles que lo trasforman en el puesto más codiciado. El que se sienta al volante —en realidad, "manijas", ya que volante no tiene— podrá notar que no tiene espejo retrovisor. Si el motor se encuentra detenido se puede salvar el problema gritándoles a los de atrás "¡Che, fijate si viene algo!". Pero una vez en movimiento hay que tener un volumen de voz similar al de Tom Jones para que lo oigan a uno. En caso de viajar solo, doble no más: si venía alguien ya lo habrá oído estampillarse contra un lateral. A lo sumo deberá molestarse en despegarlo de las orugas.

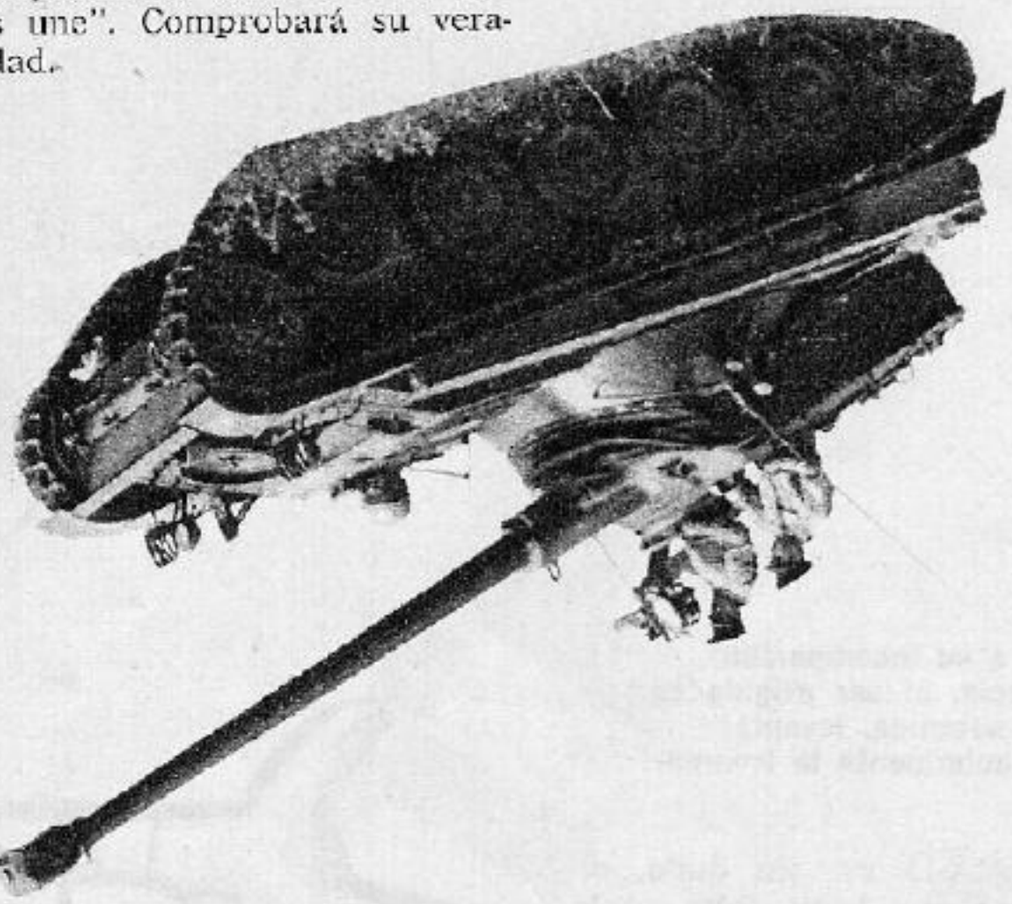
La superficie vidriada corresponde nada más que a la de los faroles, ya que parabrisas y ventanillas no hay. Los fabricantes dicen que es para dar al pasajero una impresión de mayor contacto con la naturaleza, pero como buen vehículo de origen francés lo habrán hecho para ahorrarse el mecanismo del limpiaparabrisas.

Siguiendo con el puesto del conductor, diremos que ahí sí se puede viajar cómodo, pero no mucho. Como podrán apreciar en la fotografía, el instrumental viene todo recubierto de chapa, cara de lectura incluida. Debe ser para no ponerse nervioso cuando sube la temperatura o baja la presión. En la misma foto pueden verse las antiparras y el casco que lleva nuestro tester. Forman parte del equipo de fábrica, porque parece que hay muchos individuos que compran este vehículo con malas intenciones.

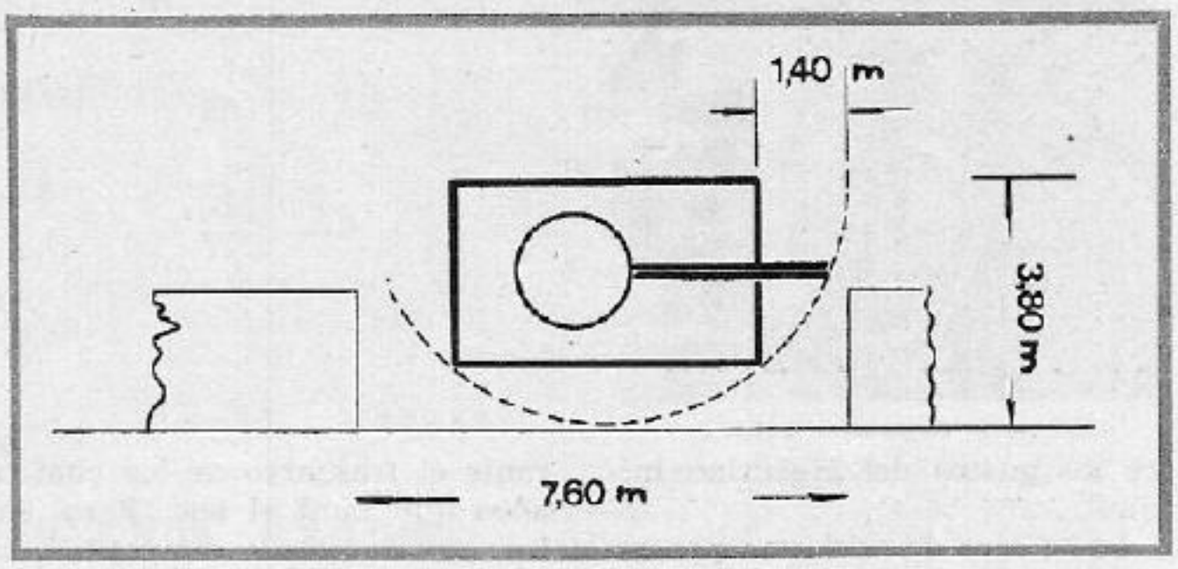
La calefacción es permanente mientras que la ventilación no existe ni siquiera en el modelo de lujo. Este detalle lo torna muy recomendable para zonas frías, pero no se lo recomendaríamos para los largos viajes en ruta que hacemos durante el verano.

AIR COOLED MATHIS
FLAT OPPOSED

El motor, como su nombre lo indica, es de cilindros opuestos







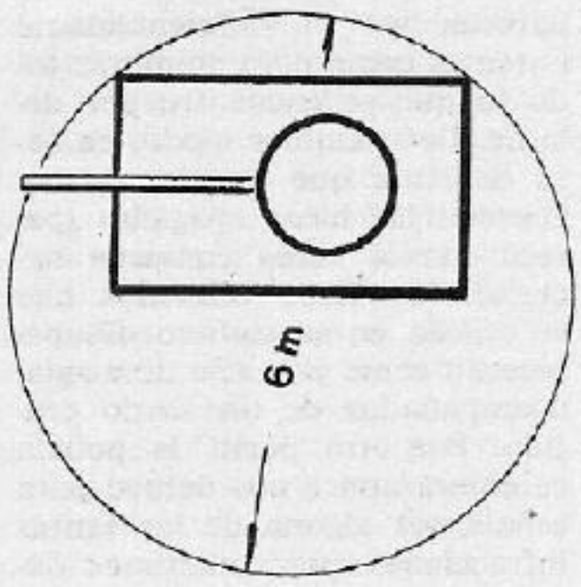
CARACTERISTICAS TECNICAS DEL AMX-13

Año de presentación: 1950.
Utilización: Compañías de tanques livianos. Reconocimiento.
Peso en orden de combate: 14,7 toneladas.
Largo: 6,31 metros (con el cañón de 75 mm).
Ancho: 2,94 metros.
Alto: 2,14 metros.
Despeje: 37 centímetros.
Velocidad máxima: 64,374 km/hora.
Trasmisión: Automática, de cinco marchas.
Dirección: Diferencial (independiente en cada oruga).
Suspensión: Ruedas de función secundaria con guías y barras de torsión.
Torreta: De operación manual o hidráulica. Gira 360°.
Armamento: Un cañón de 105 mm.
Una ametralladora AAT 52 de 7,5 mm. Coaxial.
Presión sobre el suelo: 10,7 libras/pulgada cuadrada.

DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	1.3	D. T. = 4
40 Km./h. a 0	5,5 m	4.5	D. T. = 10
60 Km./h. a 0	8 m	12	D. T. = 20

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.



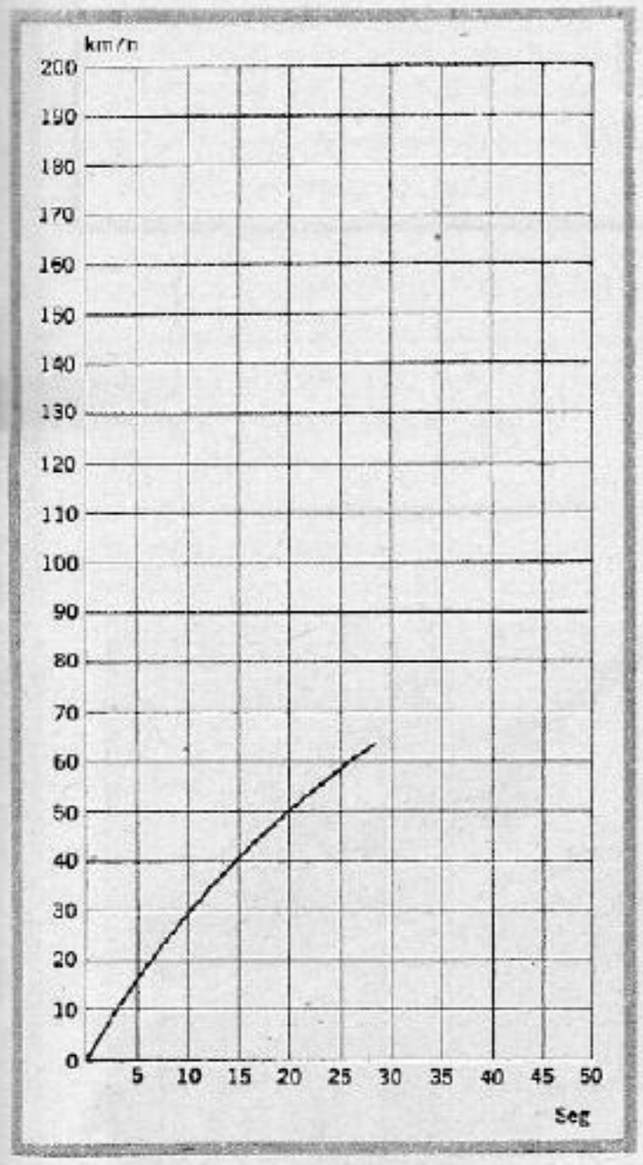
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

y paralelos, similar al Porsche. También se asemeja a la marca alemana en que es refrigerado por aire, lo que le permite alcanzar la temperatura de funcionamiento en el tiempo que usted tarda en ir a abrir la puerta del garaje.

Su relativamente bajo índice de compresión le permite utilizar nafta común, pero si usted piensa participar en competencias deportivas y necesita más de los 250 HP que trae de fábrica, al adaptarle el equipo de inyección Kügelfischer que se provee como equipo opcional, deberá cargar nafta especial. La autonomía con el motor standard es de 338 kilómetros de camino liso, ya que si anda trepando y zambulléndose consumirá algo más. Pero podemos decir que el consumo, tomado sobre terreno nivelado y a 60 km/h, es de 4 km por litro.

La aceleración es formidable. En los semáforos sólo los Panzer última serie importados nos

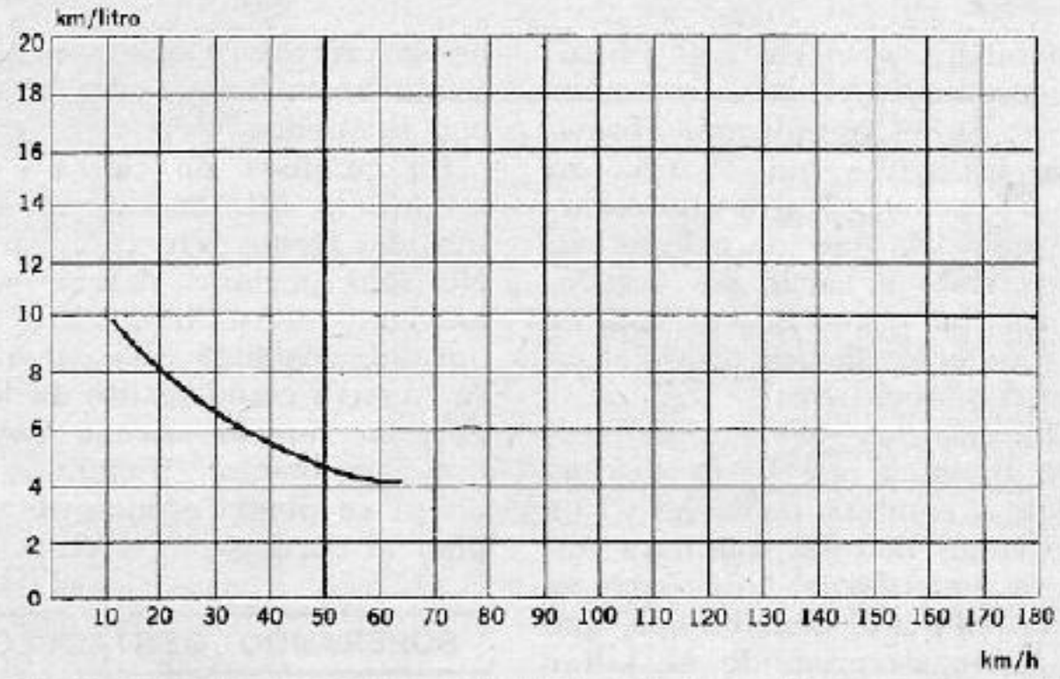


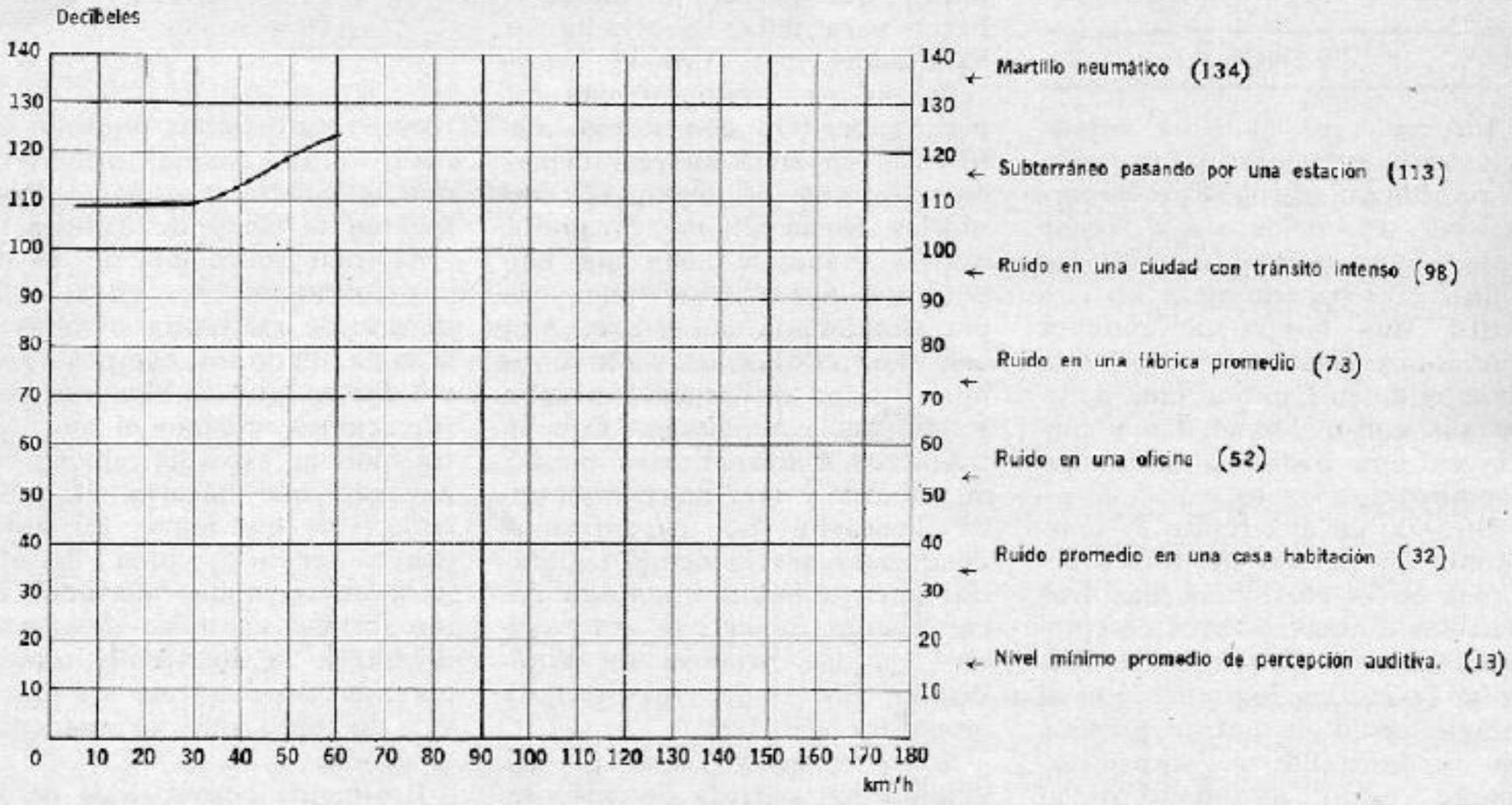


Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	6
0-40	14.5
0-60	27

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20		109
40		110
60		122

Velocidad km/h	Consumo km/litro
10	10
20	8,2
30	7
40	5,5
50	4 5
60	4





ENCUESTA A LOS PROPIETARIOS

"Estoy satisfecha con el AMX-13. Me gusta sobre todo la comodidad de sus asientos y la facilidad de maniobra que tiene. Sin embargo me gustaría que la fábrica ofreciera otros colores, ya que el clásico verde militar es un poco opaco" (Ama de casa de La Calera, Córdoba).

"Desde que lo tengo se me acabaron los problemas en las manifestaciones. El único defecto que le veo es que no me entra en el cobertizo de mi casa; tendría que tener 2 cm menos" (Metalúrgico de Córdoba).

"Considero que es un buen vehículo, pero que tiene escasa visibilidad hacia atrás. Creo que la fábrica tendría que tener en cuenta ese detalle y colocarle un espejo retrovisor en el exterior de la escotilla" (Oculista de Bella Vista, Prov. de Buenos Aires).

"No me cabe ninguna duda de que el AMX-13 es el vehículo del año. Es fuerte, sólido, veloz, ágil, agradable a la vista, dócil al palancazo, capaz de atravesar cualquier tipo de terreno, cómodo en su interior, tiene carrocería de estilizadas líneas, es económico, en fin... (Presidente de Atelier de Constructions d'Issy Les Molineaux).

"Me estoy acostumbrando de a poco al manejo del AMX-13. Antes tenía un Camaro Z-28 pero ahora creo que encontré la panacea. El AMX-13 es un gran vehículo, pero le reprocho a la fábrica que, en comparación con el Camaro, el AMX-13 tiene algo menos de salida cuando se marcha en velocidades bajas" (Corredor de autos de General Guido, Prov. de Buenos Aires).

CONCLUSIONES

PRO

- Maniobrabilidad extraordinaria.
- Frenos independientes.
- Buenos frenos.
- Cañón como equipo de norma.
- Aspecto imponente que infunde temor y respeto.
- Habitáculos independientes.
- Gran resistencia de la estructura.
- Sobrio aspecto por carecer de baguetas.

CONTRA

- Falta de apoyabrazos y ceniceros.
- Visión posterior nula.
- Excesivo ruido.
- Poco confort.
- Antiparras muy ajustadas.
- Tendencia a caer de trompa.
- Ridícula bocina.
- Incómodo acceso.

superaban, pero de los vehículos nacionales ninguno pudo hacerlo. En el autódromo obtuvimos las cifras que figuran en cuadro aparte. Podrá compararlas con las que obtuvimos en otros tests y sacar sus conclusiones. La velocidad máxima es el promedio de dos corridas en sentidos opuestos.

Durante los 400 km de test sólo tuvimos que hacer los periódicos cambios de aceite y nos detuvimos una vez sola para volver a enchufar el cable que va de la bobina al distribuidor, que se había desprendido al saltar del puente de Gral. Paz y Libertador hasta el supermercado Girante.

FRENOS

En realidad, dada la robustez de la estructura monocasco, generalmente conviene llevarse todo por delante que frenar para evitarlo. Pero cuando tuvimos que hacerlo para no embestir una simpática abuelita que imprudentemente asomó la trompa de su Lamborghini, detuvo sus catorce toneladas y media en una distancia realmente asombrosa.

Girando en el circuito 15 marcamos un tiempo de 10'04'6 décimas en la vuelta 253. Las tres décimas a nuestro favor en comparación con el tiempo de Gregory Young las logramos con el simple ardid de entrar jugados en la horquilla y, sorpresivamente, pegar un manijazo al freno de la oruga derecha. Cuando se cruzaba y quedaba apuntando hacia boxes, pisábamos con firmeza.

En caminos de tierra es increíble lo útil que es el sistema de frenos en cada oruga. No solo permite reducir enormemente el radio de giro sino que además hace que al doblar se "agarre como pistón de Rienzi". Lo mismo sucede con el estacionamiento: frenando una oruga se pueda arrimar lo más bien al cordón de la vereda.

SUPERANDO OBSTACULOS

En las proximidades de Tafí del Valle encontramos un paraje que parecía mandado a hacer para poner a prueba las habilidades del AMX-13 como vehículo para todo terreno. Aspera superficie con duros matorrales envolvía suaves formas encubridoras de abruptos desniveles. Hacia allí nos dirigimos a toda máquina hasta que empezamos a sentir el rigor de esa despiadada superficie. Aún así, no aflojamos y tuvimos oportunidad de poner a prueba todas sus condiciones. Con el traqueteo, Carlos Fresco perdió su moñito y nos detuvimos para buscarlo. Lo encontramos desflecado por la oruga izquierda, que ya había intentado hacer cuenta de él con anterioridad en las pruebas de autódromo. Sin duda, fue la nota simpática del test.

Sobre terreno flojo, al ser exigido con partida detenida levantaba espectacularmente la



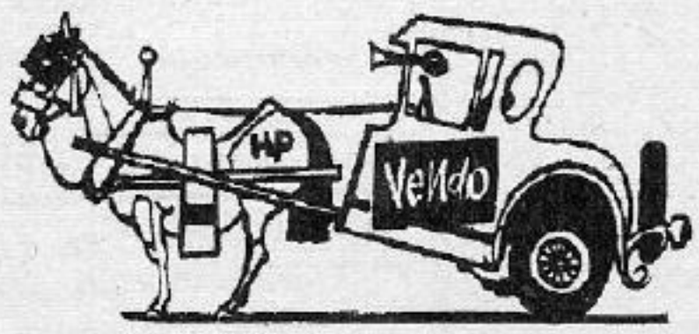
trompa pero jamás pudimos hacerlo "arar" con las orugas como se cuenta que hacía Rommel en la Shell de Tobruk.

Al volar sobre una de las dunas fuimos a caer en el lecho de uno de los tantos arroyos de la zona. Pudimos comprobar de esa forma que si bien no tiene filtraciones, cuando el agua entra por la escotilla abierta no hay con qué pararla. Las "voladas" en los lomos de burro deben ser muy bien llevadas para no terminar "clavados como jeringa en nalga de gordo" debido a la insistente tendencia que tiene a caer de punta y a lo bajo que se encuentra el cañón.

Realmente convencidos de las virtudes que ningún otro vehículo supo demostrarnos, partimos rumbo a Buenos Aires para completar las pruebas en ciudad y redactar el test. Una vez devuelto el vehículo a fábrica sacamos las conclusiones que figuran en cuadro aparte. Como podrán apreciar, el balance arrojó un saldo netamente favorable al AMX-13, y eso es debido a que todos vemos en él reunidas las propiedades que siempre ansiamos tener en nuestro automóvil.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AVISOS corsoficados



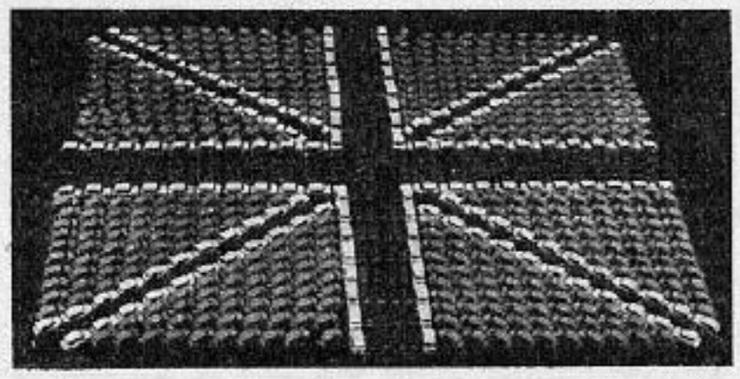
Servicio de avisos más o menos clasificados sin distinción de clases, sexo o edad que CORSO pone a disposición de sus gomías y familiares para que puedan así desprenderse de todos aquellos trastos inútiles que no pudieron encajarnos para road-tests, presentaciones o vidriera Corso.
Extenderemos el alcance de este servicio de Corsificación siete pulgadas más hacia el patio, cosa de estar más al solcito y poder sacar de esa forma todas las fotos sin flash. Los interesados, abstenerse. Ahora, todo aquel individuo sin intenciones definidas puede concurrir solo o con la novia y familiares a la redacción de CORSO, L. N. Alem 896, piso 3º, sección Agasajos y Banquetes Corsificados en horario no fijado aún pero que seguramente será con luz de día para evitar habladurías. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive recibirán su diploma en el Aula Magna una semana más tarde. Se podrán adjuntar fotografías del objeto ofrecido, reservándose CORSO el derecho de apropiárselas o no y de dibujarles bigotes, barba o anteojos en las que le parezca divertido hacerlo. En caso de ser pornográficas, pasarán a integrar nuestro frondoso archivo de la especialidad.
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo o podrán incluso no enviarlo, ya que no existe obligación de hacerlo.

JERINGAS HIPODERMICAS y gran surtido de esfigmomanómetros que miden presiones de hasta 500 mm de mercurio. Clínica Manson, California, EE.UU. Teléfono WL 1-1105.

VENDO resortes de bolígrafos. Gran variedad en diámetro y color. Ideales para suspender bandejas tocadiscos y apoyar los codos con suavidad. Llamar al 792- hasta el 93.

EDUARDO URIEN vende algo pero no se acuerda qué. Llamar al 792-6119 para hacerle acordar.

BANDERA BRITANICA se alquila para manifestaciones pro-Islas Falpland. Fácil trasporte por estar formada por cantidad de Morris Mini-Cooper "S" "tuned by Marcos" que pueden desplazarse a 200 km/h. Tratar en silencio.

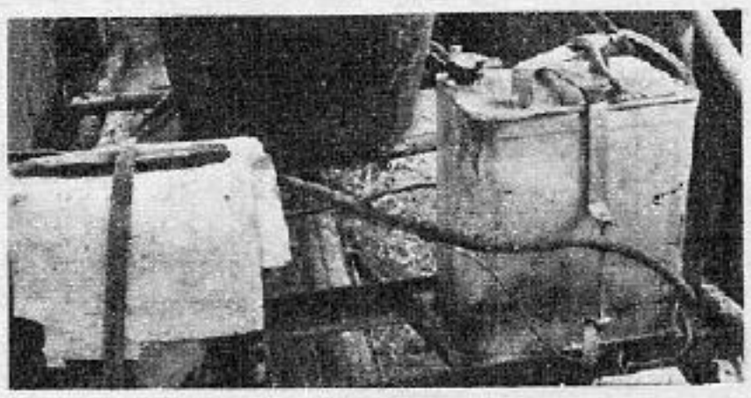


DOS SEÑORITAS totalmente equipadas para desempeñarse en cualquier terreno. Largo y color de pelo a elección. Se entregan drogadas y envueltas de fábrica. Precios inaccesibles, probar en cualquier teléfono.



¡CARNAVAL en su apogeo! Adquiera su careta lavable y reversible en Bell Helmets Inc., EE. UU.

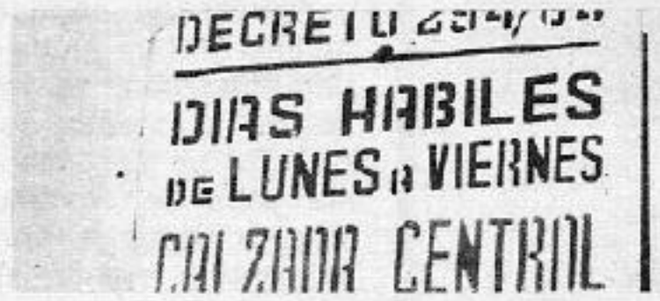
BIDON en chapa bastante buena para unos cuantos litros de cualquier líquido que no sea muy fluido. Por ausentarme del país lo entrego con tubito de neoprene sucio. Llamar al 294-5671.



ALCANCIA de 1,40 m para monedas de $ 10 moneda nacional. Se la provee con guardiana de sexo débil que muestra la fotografía. Nadie podrá sacudirla o violarla con el conocido método del cuchillo en la ranura ni llevársela de donde Ud. la ha instalado. Completa, con pintura y cartera para la guardiana incluidas, debe costar una punta de pesos más que sin monedas incluidas. Destornillarlas en Plaza Lavalle o Plaza de Mayo.



CARTEL INDICADOR ideal para ser instalado en la acera, con vista a la calzada, donde haya necesidad de avisarles a los conductores que los días hábiles, de lunes a viernes, la calzada central tiene mano única de Palermo a Plaza de Mayo de 7 a 10 y de Plaza de Mayo a Palermo desde las 18 horas hasta las 21. Warnes a cualquier altura.



¡PARA COLECCIONISTAS! Kaiser Carabela tercera serie. Estado excepcional. Ultísimo motor con que fue equipado ese modelo: seis cilindros en línea con válvulas laterales. Perteneció a Gardel. Llamar a Julio Jorge Hueson al 18-5582.

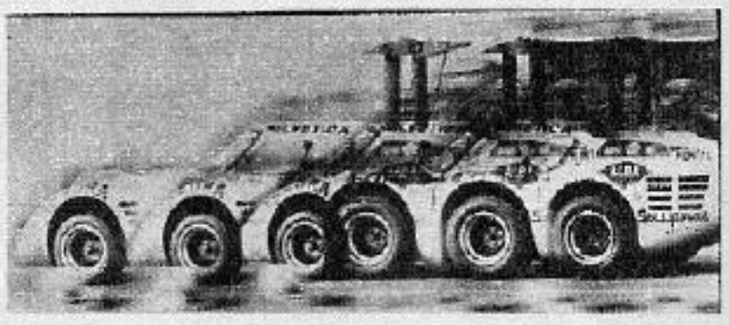
EL "NEGRO" COCO RODRIGUEZ vende lo que sea. Lo que en realidad quiere es que lo llamen por teléfono. Por favor, háganlo al 294-1500 Gran Clase.

VENDO ciruelas, harina, arroz, pan y un salame. Llamar Almacén Don Manolo, y preguntar por el hijo.

FORMIDABLE SEGUNDO PISO en venta. Dos ambientes con luces sicodélicas y moquette color natural. Tratar en Inmobiliaria STOP, Connecticut.

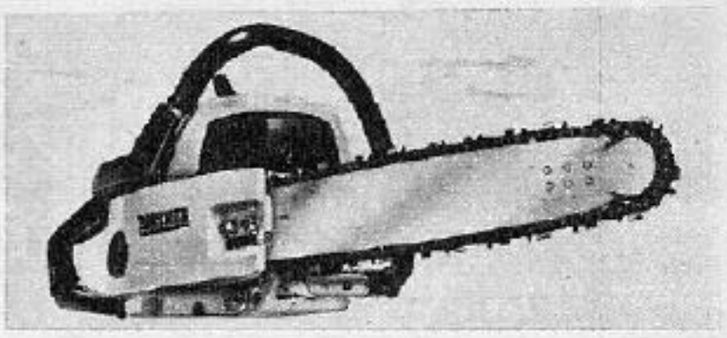
A **CLUBES DEPORTIVOS** que organicen carreras de automóviles vendo bandera de llegada y practiquísimo bolso para trasportarla. El mástil puede llevarlo como regalo de la casa. Llamar a Maggie Mae al LEI-3769, Londres.

FABRICANTE DEL PROTOTIPO "CIEN RUEDAS" necesita asociarse urgentemente con



fábrica de neumáticos. Tratar en Pampa y la vía.

PARA GENTE AMBICIOSA vendo aparato especial para serrucharle el piso a los jefes.



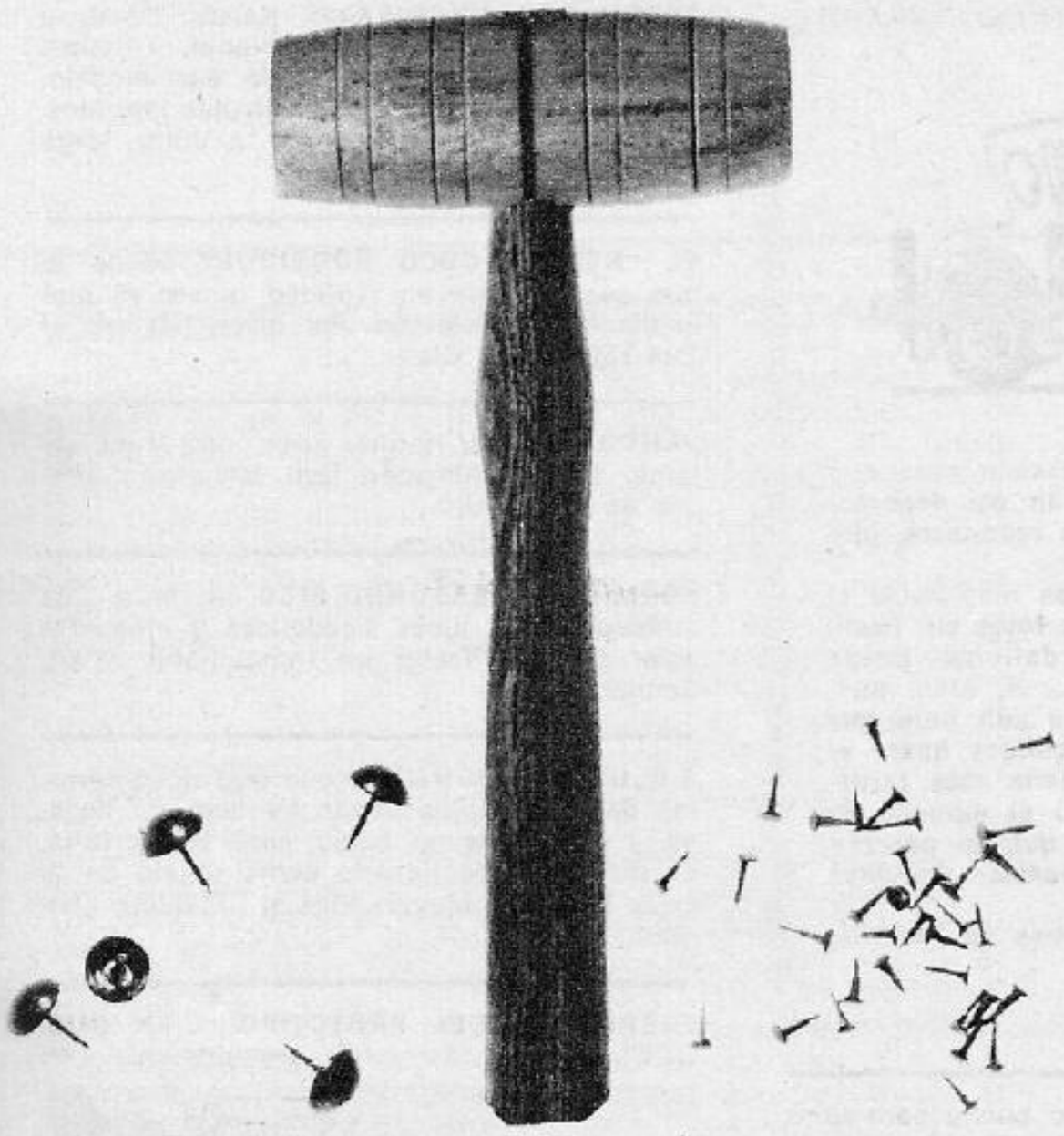
Concurrir al Pasaje Birulo, en horas de almuerzo (traer algo para masticar).

A PERSONA INFLUYENTE, vendo "Casa rodante" último modelo, por no poder sacarla



de la Aduana, pues las "chicas" no tienen certificado de vacuna. Preguntar por Iriarte (el arquitecto de marras), Dique 2, Galpón 1, Puerto Nuevo.

La tarifa de los avisos corsoficados es la siguiente, pero también puede ser la de hoy que es la siguiente: 10 soles la palabra con un mínimo de 17º a la sombra. Si son malas palabras, se incluyen gratis por expreso decreto del Rvdo. padre Bocasucia.



Bhuco provee las mejores herramientas
para todo trabajo.
He aquí nuestra línea completa
de productos: Martillos Bhuco
y clavos Bhuco.
¿Para aflojar tuercas milimétricas?
¡¡Martillos Bhuco!!
¿Para relojería de precisión?
¡¡Martillos Bhuco!!
¿Para destornillar ese tornillo rebelde?
¡¡Martillos Bhuco!!
¿Para tornear, serruchar, afilar y pulir?
¡¡Martillos Bhuco!!
El martillo Bhuco es el único martillo
que piensa dos veces antes de
aplastarle el pulgar.
(El mango de los martillos Bhuco
sirve para remover pintura).
Y para qué hablar de los clavos Bhuco.
Ideales para arreglar carburadores,
colgar legítimos Picasso, arreglar
porcelanas, hilvanar ropa de dama,
sujetar ese pantalón con tendencia
a caerse . . .
Nada mejor que herramientas Bhuco.
Martillos Bhuco, el martillo generoso
y gentil.
Clavos Bhucó, su clavo amigo.

BHUCO

CORREO CORSO

TRAPOS LIMPIOS

de Amorsinfín Díaz, Pasto Verde Prov. de Buenos Aires.

Señores: tengo desde hace unos años un Siam Di Tella que, debo decirlo, me ha colmado de satisfacciones. Pero ahora me encuentro ante un problema mecánico y para solucionarlo me es indispensable contar con el auxilio del manual del dueño. Yo quisiera saber a quién dirigirme. Mi máquina es un lavarropas con escurrido por rodillos (no centrífugo), aproximadamente del año 1961 y en una inscripción borroca que se alcanza a leer en uno de los costados de la batea dice "Lavarr... Siam" (confío en que la primera palabra es "lavarropas").

R) El suyo es seguramente un Siam 1960, del tipo batea "batataza" de tres patas que se fabricaron durante la década del '50. Para conseguir el manual del dueño diríjase a Siam Di Tella, Florida 602.

2) Y sigo con los lavarropas: ¿qué reforma se le puede hacer a un Hoover para que levante más revoluciones por minuto?

R) Hay dos posibilidades. O cambiarle el motor de 1.400 rpm por otro de 2.800, o si no cambiar la polea inferior por otra de mayor diámetro. El problema de esta última variante es que el agitador tendrá menos fuerza en baja. Esto lo notará al lavar ropa pesada como por ejemplo sábanas, overoles y jardineras.

3) ¿Qué fábrica americana producía la heladera Frigidaire? ¿Aún existe? Si es así, ¿tienen la dirección?

R) ¡Y cómo te va! (perdón: ¡Y cómo le va!). Era ni más ni menos que la General Motors. Escríbales a Detroit, Michigan, USA.

4) Por último, una pregunta deportiva. ¿Quiénes serán los pilotos, el próximo año, de las licuadoras Yelmo?

R) Aún no se sabe nada. Lo han hablado a Pino para confiarle una de tres velocidades, pero nada está definido.

5) ¡Gracias!

R) ¡Pero salí, loco! . . .

LA PRUEBA DEL AMOR

de Virginia Delaoreja, de Las Flores.

Amigos y confidentes míos: mucho titubeé antes de tomar la determinación de haceries partícipes a ustedes de mi problema. Tengo 17 años y hace tres me puse de novia con un muchacho llamado Pirulo que dice seriamente que me quiere tomar por esposa y llevarme al altar. Yo lo quiero locamente, con el ardor propio de mis escasos años, y creo que él me corresponde también. Pirulo es un muchacho serio, tiene su buen pasar y lo que me tiene preocupada es que antes de casarse conmigo quiere que le dé una prueba de mi amor.

Yo, la verdad que no tendría mayor problema, pero consultado el tema con mi mamá, ella insiste en recitar un dicho que no viene al caso y no me contesta más que "Pájaro que comió, voló". ¿Ustedes realmente creen que los pájaros tendrán algo que ver con mi problema? ¿Qué me aconsejan? Respóndanme pronto, pues mi novio me dio un plazo para que le conteste, y éste ya está llegando a su fin.

R) Querida Virginia Delaoreja: los anticipos —siempre que no sean para adquirir un televisor o una lustraaspiradora— son peligrosos. Ese muchacho no te quiere, puedes tener la seguridad. Si te quisiera no intentaría burdamente arrancarte la flor más preciada de tu jardín con fábula tan antigua como la de "la prueba". Pero esto no quiere decir que no te quiera, aunque a su manera y para ciertas cosas. Como último recurso te aconsejamos que ensayes el sistema del baldazo, conocido por las futuras suegras de principios de siglo. Le dices que le vas a dar la prueba, y en un descuido le arrojas un balde de agua, cuanto más fría mejor. Antes de que se le pase el frío lo llevas al civil y, si accede, asunto arreglado.

PREGUNTAS ORIGINALES

de Héctor Pietforte, de Lihuel Calel, La Pampa

Mis amigos: los felicito por vuestra revista y de paso les pregunto:

1) ¿Cuál es la dirección de Juan Domingo Perón y cuál la de Gianni Rocatagliatta?

R) A Perón puede escribirle a Puerta de Hierro, Madrid, España. Dígale que lo mandamos nosotros. A Gianni Rocatagliatta lo localizamos por última vez en Via Finocchio 32, Catanzaro, Italia.

2) ¿Cuál es la dirección de Jackie Stewart?

R) A cremallera, pero estaban estudiando cambiarla por una de bolillas recirculares, ya que aquélla tenía problemas con la pintura fosforescente y despegaba a elevadas rpm. No de madera.

3) ¿Qué coche anda más rápido: un Torino 380 W, un Chevy SS Cupé, un Dodge GTX o un Falcon Futura 70?

R) Ninguno. Más rápido, cuando se está apurado, es tomar el subte.

4) ¿Con quién debutó Carlos Pairetti?

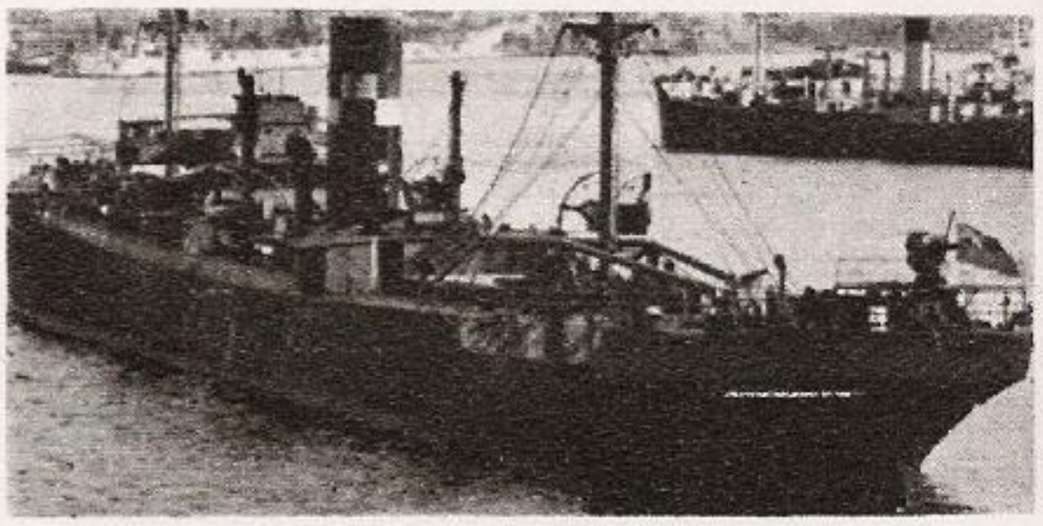
R) No sabemos. Es un tema delicado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una nueva manera de disfrutar
el verano.
Hunda todos los barcos que se le
antojen con un CRUCERO PALETTINI.
Diviértase de una buena vez.
Al diablo con esos prejuicios tontos
y adelante con los cañones.
Haga la guerra en lugar del amor.
Los CRUCEROS PALETTINI vienen
totalmente equipados: municiones
de sobra, agua potable para
todo el año, 600 marineros, calefacción
por losa radiante y detalles de lujo
en la cabina de mando.
Torpedos optativos para tiros de gracia.

Maniobrables, serenos. Carena en V
profunda. Aptos para Off-shore.
Nada mejor para navegar en convoy
con sus amistades. Hágalo suyo
por unos pocos millones de dólares.



...ción
...do el mas
...lioteca de
...ra consulta te...
...ena de consejeros de lecto
posibilidad de devoluci
...bro en cualquiera de
...sucursales distrib

artilleros PALETTINI

La Gran Tentación



Péguele una patada a esa frutera de porquería.
Y déle un soberbio mordiscón a Cheby. Cheby. En tres modelos que van al frente: "rápida", "rapidísima" y "cosa de locos".
Cheby. La gran tentación. Y olvídese del mundo, los autos y todas esas pavadas.

CHEBY

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LAS FLORES

Macris y Vessuri con mecánica Billeres

LAS FLORES. — Héctor Macris, que ha formado equipo con Mario Vessuri y Jorge Santoro para competir con sus cupés Fiat 1500 en Turismo G2, confiará las plantas motrices de las mismas a la preparación de Juan Billeres, el Berta florense. Por ahora, solamente la de Macris se encuentra en el taller de Las Flores y es la que le comprara a la Comisión de Concesionarios y que anteriormente corriera el "Chino" Rodríguez Canedo; pronto llegará la de Vessuri, con que compitiera "el muchacho de los helados" el año pasado. En cuanto a la máquina de Santoro, todavía no está decidido si también recibirá un motor similar. La cupé de Macris ha sido desarmada en forma total para su reacondicionamiento; el motor, ídem, para su puesta a punto ideal, a fin de poder afrontar "con todo" la primera carrera del calendario. Macris - Billeres, una combinación que puede dar que hablar.



El niñito Vessuri se ríe.

Con respecto al equipo "Billeres Competición", se han registrado novedades de importancia en su constitución para esta temporada; Eduardo Weber se desvinculó del mismo en forma definitiva y en su lugar ingresó un piloto joven con muchas ganas de correr y con posibilidades: Alfredo "Tito" Russo, que tiene 26 años y es de Barracas. Junto con Edreira compraron el Torino Nº 1 de Nürburgring, en el que se dará el gusto de andar "como los corredores". Por ahora Billeres le cambiará pistones al motor, que es el original que compitiera en las "84 Horas", y hará una afinación general. Por otra parte, recibirá una buena "lavada de cara" en lo de Szemanyszyn, quien pondrá su natural habilidad en lo que respecta a chapa y pintura.

"Chiquito" Edreira continuará siendo el primer piloto del team y se prepara para bajar la zapatilla muy fuerte. Lógicamente, para ello hay que tener con qué

Y el "mago Juan", como le dicen algunos a Billeres, le va a dar una planta motriz como para que pueda. Se han hecho fundamentales cambios en la carburación, con fundadas esperanzas de gran rendimiento, así como retoques en árboles de levas; el embrague fue cambiado y el cigüeñal pasó olímpicamente la implacable prueba del magnaflux. Con todo esto —y algo más, seguramente— se esperan grandes cosas del Torino 380 W de Edreira, que también tendrá los beneficios de un repaso general y nueva pintura. Se dice por ahí (sí, ahí) que Billeres ya habría encontrado los 300 burros y que no necesitó ir a Córdoba para juntarlos; otros, más osados, aseguran que quedaron atrás y que hay que hablar de 320. Uno no sabe a quién creerle al final, pero que va a andar, póngale la firma...

El que dijo "no va más" es don Marcos Pagliere, el veterano. Muchas veces se anunció su retiro injustificadamente, pero nosotros fuimos los primeros en vislumbrarlo, a fines del año pasado, cuando su actividad empezó a hacerse más espaciada. Ahora, que no lo veremos más en las pistas, le damos las gracias desde esta página por la auténtica pasión que puso en todo lo que hizo, por sus verdaderas dotes de gran volante y por esa caballerosidad, esa callada hombría de bien que lo destacara en todos los momentos.

También en el taller de Billeres se encuentra el Renault 1093 de "Tito" Trucco; el motor del mismo está desarmado y pronto le llegará el turno en el trabajo, que, como podemos apreciar, es mucho y muy variado. Trucco Jr. piensa correr asiduamente este año en TG2 y puede ser también en la nueva categoría Turismo Nacional. Su ambicionado proyecto de hacer un Fórmula 4 por ahora está parado. Veremos...

Como no se nos escapará a esta altura del relato, el gomía Billeres tendrá que pedir prestada alguna horita a Papá Cronos para cumplir con todo el



El niñito Héctor Macris hace rostro.

mundo. Pero a no preocuparnos, porque si Cronos se la niega, él seguramente se la va a robar al dulce Morfeo. No tenemos ninguna duda.

SAN ANDRES DE GILES

Las ganas de hacer

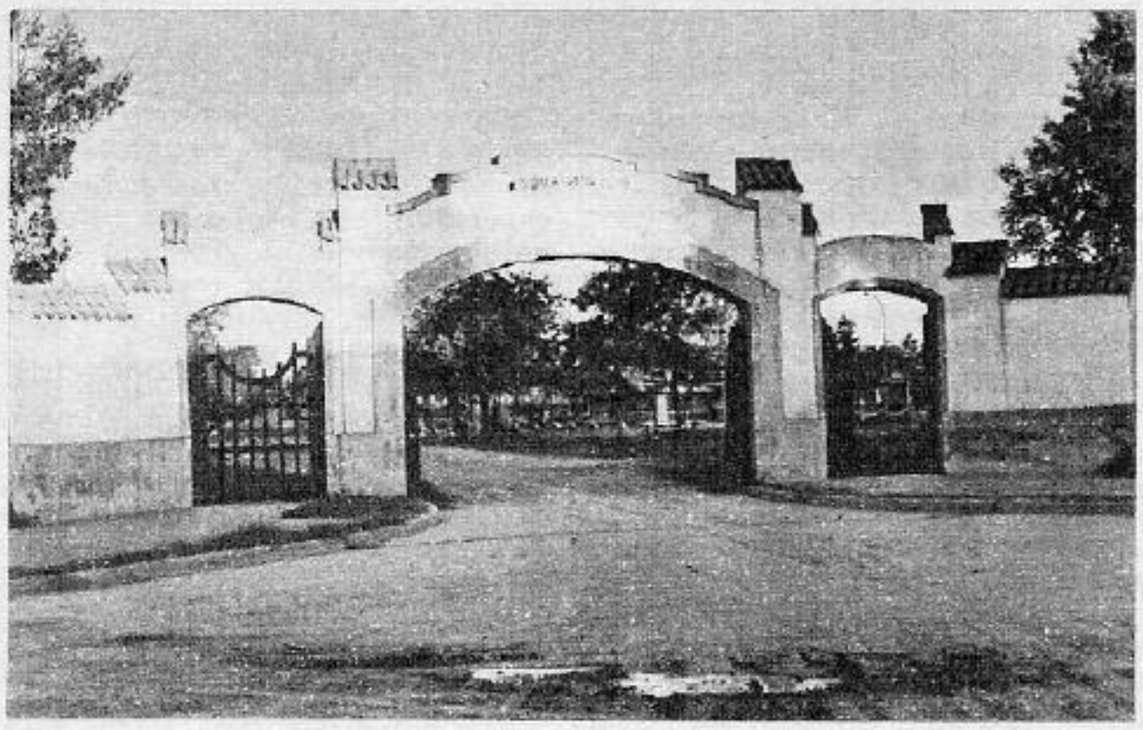
Resulta muy interesante recorrer unos cuantos kilómetros con el objeto de visitar amigos, y más aún si nos lleva la misión de indagar un poco sobre sus actividades corsaiolas en lo que a integrantes de una institución se refiere, en este caso el Club Municipalidad de S. A. de Giles. Tampoco resulta menos interesante ni menos importante tener amigos que dispongan de un "carro" y nos lo pongan a nuestra disposición para conocer a fondo "sus bondades" y darnos oportunidad así de recoger hermosas experiencias en la ruta, como por ejemplo, quedarse tirado al costado del camino con la caja hecha un flan, estar muertos de frío y sin abrigo hasta la madrugada, cenar al borde de la ruta mientras se sueña con el regreso y tratar de llevar la cuenta de los tantos "pitos catalán" que te hacen los camioneros y demás colegas del volante, "en jin... si quieres sir filiz... no analiziz... no analiziz". Bueno, estábamos en el Club Municipalidad, y así nos enteramos de su formación. Resulta que la Intendencia Municipal resuelve construir una pileta de natación en el Parque Municipal situado en los aledaños de la ciudad; se llamó a los clubes municipales para entregarla a su cuidado y explotación. Al no demostrar éstos el interés esperado, los empleados municipales resolvieron crear el Club Municipalidad. La semilla corsa la sembró el hoy fallecido Federico Ponti, ésta germinó el 15 de marzo de 1970. Desde aquel momento se puso manos a la obra recorriendo peñas y clubes organizadores de competencias automovilísticas, buscando modelos de reglamentos y el asesoramiento necesario para ponerlos en la práctica en Giles. Por "supus", todo no resultó tan fácil como parece a simple vista; los contratiempos y problemas de distinta índole que hubo que sortear son como para desanimar al más

LA ACTIVIDAD ZONAL



Secretario y prosecretario del Club Municipalidad de San Andrés de Giles. Rodolfo Hugo Valli y José Lecouna, rodeados de Héctor Hugo Pramparo y Curuchet, pilotos de la categoría Citroën.

templado, pero las ganas de hacer pudieron más y hoy es un baluarte de la actividad deportiva automovilística zonal. La primera competencia se disputó el 16 de agosto de 1970; justo ese mismo día fallecía el iniciador de esta actividad en su pueblo, don Federico Ponti: es decir que no pudo ver su sueño concretado. Se disputaron competencias para las categorías Fiat 600 Semipreparados y Fiat 600 Preparación Libre. Hoy cuentan con una sede ubicada en la calle Quintana 646, adonde se brinda cualquier tipo de información. Según nos manifestó el prosecretario señor José Lecuona, y damos fe de ello, las damas colaboran estrechamente en la organización de cada reunión deportiva, como esposas, suegras, novias, etc., etc., en la atención de los visitantes y otras actividades afines ... relaciones públicas, que les dicen. Los integrantes de la Comisión Directiva se muestran muy conformes con las relaciones amistosas cultivadas a través de esta actividad deportiva. La gente de S. A. de Giles se muestra muy agradecida por el apoyo recibido por parte de sus colegas similares y muy en especial por el amigo y conocido piloto Angel Rienzi, hijo dilecto de aquella localidad. Nos confían además el mejoramiento del circuito para esta nueva temporada: para Cafeteras mide 1650 metros y para las categorías Fiat 600 y Citroën el trazado mide 1250 metros. Actualmente se encuentran abocados al estudio de las organización de las "6 Horas Citroën", además del "Gran Premio A.D.A. Apertura Año 1971" a disputarse el próximo 7-3-71. Los responsables directivos de esta institución están dirigidos desde la presidencia por el amigo doctor don Alfredo Weissembock, asistido muy de cerca por el vice don Juan Soule; secretario el activo Rodolfo Hugo Valli; prosecretario, José Lecuona; la tesorería se encuentra acéfala por fallecimiento de Ponti. Los vocales y colaboradores son muchos: están, entre otros, la Sra. Neli Ortiz de Ponti, Pedro Salaberri, José Croseti, Alejandro Farisec, etc., etc. En nuestra fugaz visita por Giles nos encontramos con los conocidos pilotos de Citroën Héctor Hugo Pramparo y Curuchet... ¡tenían un coche bárbaro! Lástima lo de la caja.



Portada del Club Municipalidad de San Andrés de Giles, lugar donde se llevan a cabo importantes competencias zonales.

LOS REGLAMENTOS DE A. D. A.

La Asociación Deportiva Automovilística dio a conocer los reglamentos que regirán las distintas categorías de las cuales habrá campeonatos. A continuación detallamos los de dos categorías; en los próximos números incluiremos los restantes.

REGLAMENTO DE CAFETERAS HASTA MODELO 1931

1º) BLOCK: Original de fábrica. Preparación libre, guardando sus formas exteriores de origen.

2º) TAPA DE CILINDRO: Preparación libre, guardando su forma de origen.

3º) BASTIDOR O CHASIS: Preparación libre. Se permite cambio de marca y modelo, siempre hasta 1931.

4º) TREN DELANTERO - DIFERENCIAL Y CAJA DE VELOCIDADES: Preparación libre.

5º) CARBURACION: Un solo carburador. Preparación libre.

6º) ENCENDIDO: Arbol de levas, preparación libre.

7º) FRENOS: En las cuatro ruedas.

8º) RODADOS: Libre; no se pueden utilizar pantaneras o gomas similares que puedan perjudicar al que lo sigue. No se podrá utilizar llantas de madera.

9º) CARROCERIA: Preparación libre. Torpedo y capot metálico o material no inflamable con o sin laterales de motor. **Parallamas:** chapa divisoria que separa el motor del habitáculo en caso de incendio. **Piso:** Debe estar cubierto en su totalidad con material adecuado. **Espejo retrovisor:** El mismo debe estar ubicado en ambos lados. **Llave de paso de nafta:** La misma debe estar ubicada al alcance de ambos tripulantes. **Agarradera para acompañante:** Ubicada dentro del habitáculo.

10º) CASCO PROTECTOR- CINTURON DE SEGURIDAD - BARRA ANTIVUELCO Y MATAFUEGO: Estos ítems son obligatorios. En cuanto a la barra antivuelco el parante central deberá tener un mínimo de 3,5 cm de diámetro.

11º) BATERIA: Deberá estar ubicada a no menos de 60 cm del tanque de nafta.

12º) Todos los corredores deberán correr acompañados.

REGLAMENTOS CITROEN 2 C.V. - SEMI PREPARADO

Chasis	Original	
Cárter	Original	Preparación libre
Block	Original	Preparación libre
Tapa de cilindros	Original	Preparación libre
Múltiple	Original	Preparación libre
Caja	Original	Preparación libre
Diferencial	Original	Preparación libre
Rodados	Original	
Trasmisión	Original	
Encendido	Original	
Frenos		Libre
Carburador	Original	Preparación libre interior
Dínamo	Original	En funcionamiento
Arranque	Original	En funcionamiento
Ventilador	Original	
Filtro de aire	Libre	
Caño de escape	Libre	
Distribuidor	Original	Preparación libre
Amortiguación	Libre	
Cubiertas	Libre	
Llantas	Libre	
Radiador de aceite	Original	
Embrague	Original	Centrífugo o clásico
Carrocería	Original	No se permite recortar
Guardabarro	Original	Se permite recortar
Paragolpes	Original	
Cinturón de seguridad	Obligatorio	
Matafuego	Obligatorio	
Jaula antivuelco	Completa	Obligatoria (Barra central 3,5 cm)

MORENO

Un Gato Rojo que funciona

Un grupo de amigos de Moreno, entusiastas de las corsas del automovilismo deportivo, hinchas incondicionales y seguidores fierros del piloto Carlos Alberto Pairetti en cuanta competencia se disputara en nuestra dorada época del "TC", decidieron un día formar una peña que los agrupe y patrocinar un coche de carrera, con el objeto de representar al pueblo con coche propio. La peña recibió el nombre de "El Gato Rojo" por existir una similar en Arrecifes con el nombre de "El Gato Negro", también seguidora de Pairetti. Otro de los motivos lo constitu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La cupé Ford 59 AB, contemplada con nostalgia por algunos miembros del Auto Moto Club Ciudad de Moreno El Gato Rojo.



Sede del Auto Moto Club Ciudad de Moreno, ubicada en Blas Parera y Paso de Moreno.

yó el hecho de poseer para su traslado un Kaiser color rojo muy "junao" por las hinchadas seguidoras del "TC".

A mediados del '64 se fundó el Auto Moto Club Ciudad de Moreno (El Gato Rojo) y se encargó de inmediato la compra de una cupé Ford Mod. 59AB que fuera propiedad de Piersanti; de más está decir que los muchachos de Moreno estaban "más contentos que mono con reloj"; se la preparó, se gastó más "guita" que en una "damisela pretensiosa" y por fin debutó en las 500 Millas Mercedinas en el año 1965 con la conducción confiada a Carlos L. Salto. Su presentación no fue lo suficientemente auspiciosa, pues tuvo que abandonar por fallas mecánicas. También participó en la "Vuelta de Chacabuco" en el año 1967 con mejor suerte, igualando el mejor tiempo con el "ídolo" Pairetti en las pruebas de clasificación, correspondiéndole el número 2 en la largada, delante de figuras consagradas como Maneco Bordeu, Hugo Gimeno, etc. Las satisfacciones y los sinsabores están siempre presentes; luego de actuaciones más o menos honrosas vino la debacle, por culpa de la modernización de la categoría, y adiós sueños. Los altos costos de mantenimiento obligaron a "guardar" el coche, que hoy descansa en Moreno cubierto del polvo del olvido, esperando que algún día llegue "un mejor postor" con alma de "corsa" y lo saque de nuevo a lucir su "estampa" de lo que en otra época fue auténtico "TC".

Es el Auto Moto Club Ciudad de Moreno una de las instituciones más antiguas de las que actualmente se dedican a cultivar el automovilismo zonal. En el año 1965/66 organizaron la "Vuelta de Moreno" para Turismo Mejorado en las clases "A" y "B" con puntaje por el Campeonato Argentino, en colaboración con el Mercedes Automóvil Club y el Vicente López Automóvil Club, en un circuito mixto. El 5 de diciembre de 1968 se hizo disputar en el circuito de "Cascallares", de 5 km de extensión, una competencia de Turismo Mejorado en las categorías hasta 700 cc y Fiat 600 Prep. Libre. La actividad "corsa" siguió también con motociclismo en todas las categorías en el circuito ubicado en el campo de pato Mariano Moreno, en la zona céntrica de Moreno, con singular éxito deportivo y la asistencia de numeroso público, en especial damas ... y ... "damitas".

Se desplegó gran actividad en el automodelismo, con puntaje por el Campeonato Argentino, contando para ello con una pista especial de 4 carriles en su sede social de Blas Parera y Paso. También se colaboró y se fomentó la participación de pilotos locales en competencias automovilísticas, se organizaron competencias de regularidad en la zona con importantes premios en trofeos. A partir del año 1970 cuentan con un nuevo circuito de 1350 metros de extensión, ubicado sobre la ruta 197 y camino Moreno-Pilar, de tierra compactada, donde se realizan competencias automovilísticas en todas las categorías, con la fiscalización de "A.D.A.". Parte de los fondos se destinan a instituciones de bien público, devolviendo al municipio el apoyo prestado a la institución. De nuevo se reanudará la actividad, el 4-4-71, con una competencia en las categorías a designar, a total beneficio de las cajas mutuales de la Policía y Bomberos de Moreno. En el equipo de la comisión directiva están guiados por el presidente y mandamás don Juan Carlos Demattei; la vicepresidencia está a cargo de Carlitos (Silencioso) Iramain; secretario, Hegger López; prosecr., el Texano Jorge Lalli; tesorero, Aldo (Bazar) Clementoni; protes., Nelson (Canoso) Vieytes; secr. de Actas, Horacio (Citroën) Guerrero, y los vocales Horacio (Caramelo) Santos, Manuel Aráoz, Oscar (TC) Dambolena, Néstor Vasallo y Jorge (Leche Fría) Rodríguez y un numeroso grupo de amigos y colaboradores.

RIO NEGRO

ALLEN

Un ganador precoz

La actividad automovilística en el interior del país cada día toma más cuerpo, y con ella surgen nombres que si bien lejos de su núcleo no indican nada, pertenecen en su gran mayoría a gente joven que goza de gran popularidad. Un caso de éstos es lo que sucede con Alberto Domingo Carosio, un muchacho de 19 años que participa en carreras zonales de la Regional Nº 11. Nacido en Allen, entre materia y materia de Derecho se dedica a tripular un Torino 380 S en las competencias de los alrededores. Hasta el momento su curriculum no es muy extenso, pero no por ello menos notable. Participó en solamente dos competencias, imponiéndose en ambas de punta a punta. La primera de ellas era para los grupos 1 y 2, triunfando en ambas clasificaciones. La segunda, con clasificación para G-1 solamente, también la obtuvo.

En la presente temporada sus aspiraciones son participar en el Campeonato Nacional de G-2. Para ello contará en el mes de julio con un Fiat 128, que de no estar homologado cambiará por un Renault 1093 en forma momentánea. La preparación de los autos correrá por cuenta de Lochbaum, de la localidad de Cipolletti. El esfuerzo se completará con el apoyo del comercio de la zona, que de esa forma contará con un representante para actuar en los circuitos de todo el país.

Dos carreras corridas, dos ganadas. Este año puede ser un Fiat 128 o un Renault 1093.



La esperanza de muchos, Alberto Carosio, llevará la representación de Allen a todo el país.



RALLY 19 CAPITALES



BEEME CONTRA TO

Cuando el Ford Escort del ingeniero Molins ingresó a la Rambla Wilson, a cuarenta cuadras de la llegada en la Rambla Pocitos, casi 3.000 kilómetros de duras rutas, de barro, de caminos malos y de sacrificio estaban terminando. Pese a que el Escort llegó punteando la carrera a Montevideo, el verdadero ganador del Rally 19 Capitales fue el BMW 2002 TI del binomio Torres-Macek, que a través de toda la carrera cumplieron con un plan de carrera preestablecido y trataron de andar lo más ligero posible y cuidando a la vez el auto.

El Rally 19 Capitales es, indudablemente, la prueba máxima del automovilismo uruguayo. Equipos de fábricas, de concesionarios y de importadores se dan cita todos los años para tratar de acaparar el honor de ganar la Copa de Oro, que es el mayor galardón que puede recibir una marca en la faz deportiva. Y como para no ser menos, se acercaron a la largada autos de otros países: paraguayos, brasileños y argentinos salieron a competir mano a mano con los especialistas uruguayos de rally.

Esta confrontación es interesante y deja un balance realmente positivo en el sumario final de esta carrera, y hasta nos deja una enseñanza positiva que debemos aplicarla en las próximas ediciones, refiriéndonos a la futura participación de autos y pilotos argentinos: ir a correr el Rally 19 Capitales es importante, pero también es importante tratar de presentarse en esta carrera con automóviles veloces y a la vez rendidores en la larga y dura ruta.

Uno de los problemas que tuvieron los pilotos argentinos fue el hecho de que, con autos casi standard o con preparación estrictamente Grupo 2 —en algún caso—, se enfrentaron con vehículos nacidos prácticamente para correr —caso BMW, Ford Escort, Saab, etc....— y con preparación casi casi libre. Es decir que para próximas actuaciones argentinas, los que deseen trenzarse en la punta deberán viajar con autos especiales para correr y con motores con muchos HP. En una palabra, lo que pasa es que se comete el mismo error que cuando los Peugeot 404 fueron a correr el Londres-México: se creyó que teniendo autos lentos pero muy duros podrían entreverarse en la punta, y cuando se quisieron acordar, sus rivales tenían estructuras de plástico, motores potentísimos y eran autos prácticamente "pisteros". Sin embargo, es meritoria desde cualquier punto de vista la actuación de los argentinos Talone, Lustig, Yebra, Ruiz Moreno, Galarraga y Zicavo, que supieron dar la vuelta y aguantarse el chubasco del mal estado de las rutas.

En lo que respecta a la carrera en sí, podemos decir que la primera etapa fue el monólogo de nuestro viejo conocido Ramiro Balcárcel, que con un Saab Montecarlo supo desprenderse de sus perseguidores, con autos de mucha mayor cilindrada y ubicarse en la punta al llegar a Paysandú, final de la primera etapa. El Ford Escort de Molins-Ruibal, representando a la Comisión de Concesionarios Ford de Uruguay, logró colocarse en la segunda posición, mientras el BMW 1600 de Goyeneche-Aguirre se colocaba tercero. El mejor argentino clasificado fue Lustig-Rosenfeld (404), ubicado 7º en su clase y 15º en la general. Talone también estaba bien ubicado, inmediatamente después de Lustig.

En la segunda etapa, el hecho más sobresaliente fue el abandono del puntero hasta el momento, Balcárcel, que les dejó libre el camino a Torres-Macek, quienes con su BMW 2002 TI comenzaron a aparecer en la punta de la carrera, manteniéndola hasta el final de la etapa en duelo vibrante con el Escort de Molins-Ruibal. Era también notorio el avance del F. T 1500 (Ford Taunus producido en Uruguay) de Ernst-Camy, que se colocó tercero en la general. En la clase mayor, Yebra-Pizzo se colocaban 4º con su Torino 380, seguidos del Chevrolet de Ruiz Moreno-Carrizo. Lustig y Talone seguían el "tándem" de Peugeot 404 en la la clase "B", ubicándose 7º y 8º respectivamente. El Fiat 600 de Galarraga (preparación Caldarella) seguía punteando la subclase "A", y el Citroën 3 CV de Zicavo se colocaba tercero en la subclase.

La última etapa era la definitoria entre las posibilidades del BMW de Torres-Macek, el Escort de Molins-Ruibal y el F. T. 1500 cupé de Ernst-Camy. El Ford Escort logró puntear un tramo de la tercera etapa, pero igualmente el BMW 2002 TI pudo, poco a poco, imponer sus 200 HP "by Convez" e imponerse definitivamente, aun siendo el Escort el que llegó primero a Pocitos, en Montevideo.

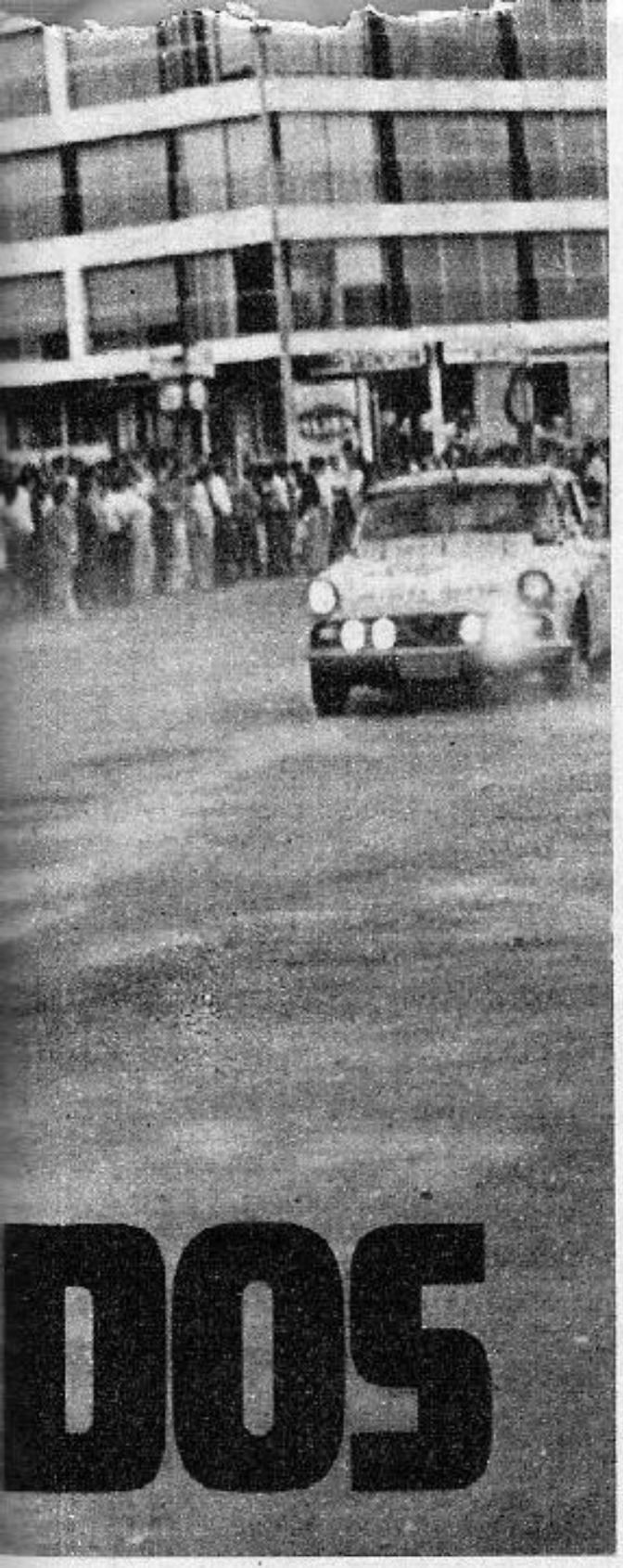
La llegada a Montevideo fue espectacular, ya que una multitud calculada en más de 250 mil personas bordeó la Rambla desde la avenida Propios hasta la Plaza Gomensoro, donde Ramiro Balcárcel pudo bajar la bandera al primer auto, tras el cual hizo su arribo en forma de escolta el Saab Montecarlo de Balcárcel, ya fuera de carrera y conducido por sus auxilios.

Indudablemente, el Rally 19 Capitales se constituye poco a poco en uno de los grandes acontecimientos sudamericanos del automovilismo rutero. Primero por la variedad de autos que se presentan; segundo por la calidad de los mismos; tercero porque el trazado constituye un excelente banco de pruebas para cualquier tipo de autos; y cuarto por la presencia de equipos y autos particulares de Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina. Esperemos que esta carrera se constituya muy pronto en uno de los "hits" sudamericanos.

Uno de los favoritos de la carrera, el BMW 2002 TI de Carlitos Bellini acusó antes de la largada tener 220 HP y una preparación realizada por Alpina de Alemania. Pese a que anduvo muy bien en los primeros tramos, se vio precisado a abandonar y a resignar la chance que tenía de ganar la carrera. Otra vez será.

Los dos Ford Escort presentados en el rally y tripulados por Molins-Ruibal (208) y Albo-Gardiol (215), forman parte del equipo de la Comisión de Conce-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El BMW 2002 TI de los uruguayos Torres-Macek derrotó en la ruta a todos sus competidores: Ford Escort, Saab, Morris Mini, Torino, Peugeot, Alfa Romeo y otros. Gran carrera y buena organización

por JORGE A. AUGE BACQUE



Arriba, izquierda: El BMW 2002 TI de Generoso Torres y Macek llega a Montevideo luego de casi 3.000 kilómetros de sacrificios y penurias.



sionarios Ford uruguaya. Estos dos autos fueron armados con mucho tiempo y especialmente para esta carrera, aunque sus motores recién llegaron de Inglaterra quince días antes de la carrera. El equipo de Ford Escort está constituido casi exclusivamente para correr rally en el Uruguay, aunque se supone que han de incursionar en alguna carrera de velocidad en El Pinar o en el autódromo de San José.

Poco antes de que el Ford Escort llegara a Pocitos culminando la carrera, nos encontramos con un grupo de corredores y periodistas uruguayos que se lamentaban por la carencia de posibilidades de concurrir a la Argentina a correr rally o el Gran Premio. La razón es que la gran mayoría de las carreras argentinas prohíbe la participación de vehículos de producción extranjera y esto los frena y los limita a correr en su país. Atención, señores del Automóvil Club Argentino, que esta gente tiene muy buenos autos para correr el Gran Premio.



Ramiro Balcárcel-Montequin con el Saab 96-Montecarlo con el cual se constituyeron en los líderes indiscutidos de la primera etapa. Rompieron caja y debieron abandonar.

O. Galarraga logró colocar su Fiat 600 preparación Caldarella a la cabeza de la subclase A a través de un sinfín de inconvenientes.

Poco después de finalizar la primera etapa del Rally 19 Capitales, y mientras escribíamos la nota en la redacción del diario El País, el columnista de ese diario, Grand Prix (Emanuel Regusci), y Martínez de Bonis (corresponsal de CORSA), recordaron que Ramiro Balcárcel había formado parte de aquellas embajadas uruguayas que cruzaban el charco para correr el Gran Premio y que lo hacían internacio-



El ganador de la segunda etapa, Alex Better-Walter Díaz, cumplió una excelente actuación, pero debió abandonar.

El Ford Escort del ingeniero Molins y Ruibal largando desde Pocitos rumbo a Paysandú, final de la primera etapa. Ganaron en 1970, pero no pudieron reiterar el triunfo en el '71.

Lo imposible... resuelto!

USTED PUEDE LLEVAR DOS RELOJES EN SU MUÑECA... PERO EN UNO SOLO!



NAVITIMER
automático
impermeable
calendario
1806 acero

Un cronógrafo - el reloj "inteligente" que calcula para Ud. tiempos y velocidades y un automático! el reloj que no necesita cuerda! Antes de Breitling, el "crono" y el reloj automático con calendario forman por primera vez un conjunto en el interior de una espléndida caja dotada de una esfera tan bella como un cuadro de abordo.

¡ Con el CRHONO - MATIC, su muñeca está definitivamente equipada para el siglo XXI !

CRHONO - MATIC , el invento capital de los últimos 20 años de mecánica relojera.

Nombre.....
Apellido.....
Domicilio.....
Provincia.....

BREITLING

Envíenos este cupón y gustosamente le haremos llegar catálogo ilustrado y la dirección del concesionario "BREITLING" más próximo a su domilicio.

Distribuidores Exclusivos:

VAN GANSEN HNOS.

Esmeralda 339, 2º. Piso, Oficina 5
Buenos Aires.
Agentes en todo el país.



El Torino de Yebra-Pizzo, seguido por un Saab 96 y por el Chevrolet Super de Ruiz Moreno-Carrizo, llega a la Plaza Gomensoro, en Pocitos.

nal de veras. Junto a Balcárcel —en 1962/63— vinieron a la Argentina, Hayle Aguilar, Jorge Muttio, Astigarraga, Lepro, Olmedo, Larghero Obiol, Mera, Diego Fernández, Carlos Bellini, Quinke, Dalmas Bonjour, Danvila, Carvallido, Varela Zarranz y muchos más. Balcárcel ganó con Panhard PL 17 la categoría B del GP Standard de 1962. ¡Qué épocas!

Carlitos Montagna corrió un Saab 4 cilindros, 4 tiempos, preparado por Boreal, y no pudo hacer mucho, ya que en la segunda etapa debió abandonar al quedarse sin cubiertas. Montagna es uno de los hombres del diario El País y antes de largar nos aseguró la provisión de todo el material que necesitáramos para cubrir la carrera.

RALLY 19 CAPITALES

Asociación Uruguaya de Volantes y Club Uruguayo de Rally
Patrocina: Diario El País, Radio Sport, Tele Doce y Martini

CLASIFICACION GENERAL

1º	365	Torres-Macek	BMW 2002 TI	100	(U)
2º	222	Ernst-Camy	F. T 1500 Cupé	172	(U)
3º	208	Molins-Ruibal	Ford Escort	175	(U)
4º	215	Albo-Gardiol	Ford Escort	247	(U)
5º	105	Torres-Torres	Fiat 124	362	(U)
6º	330	Etchegaray-García	Alfa Romeo JK	411	(U)
7º	250	Saymonds-Caulin	Saab	474	(U)
8º	199	V. Paullier-M. Crossa	Morris Mini	531	(U)
9º	333	P. Marexiano-Penone	BMW 2002 TI	622	(U)
10º	247	Talone-	Peugeot 404	652	(A)
11º	233	Laudato-Pivobar	Fiat 1500 Berlina	655	(U)
12º	202	Lustig-Rosenfeld	Peugeot 404	826	(A)
13º	139	Dennisow-Curcio	Saab 96 Montecarlo	836	(U)
14º	100	Favale-Galiano	Opel Kadett	923	(U)
15º	235	Echeverría-Alvarez	Alfa Romeo G. Sprint	1027	(U)
16º	12	Galarraga-	Fiat 600	1033	(A)
17º	150	Alvarez-Correa	Grumet Cupé	1037	(U)
18º	335	Baldesari-Baldesari	BMW 1800	1041	(U)
19º	110	Better-Ventre	Saab 96 Montecarlo	1280	(U)
20º	159	Estévez-Sánchez	Volkswagen 1200	1303	(U)
21º	327	A. Yebra-R. Pizzo	Torino 380	1322	(A)
22º	217	Nievez-De Barat	Volkswagen Variant	1327	(P)
23º	332	Ruiz Moreno-Carrizo	Chevrolet Super	1481	(A)
24º	11	Zicavo-NN	Citroën 3 CV	1613	(A)

SUBCLASE "A"

1º	12	Galarraga-NN	Fiat 600
2º	11	Zicavo-NN	Citroën 3 CV

CLASE "A"

1º	105	Torres-Torres	Fiat 124
2º	199	Paullier-Crossa	Morris Mini
3º	139	Dennisow-Curccio	Saab 96 Montecarlo
4º	100	Favale-Galiano	Opel Kadett
5º	150	Alvarez-Correa	Grumett Cupé
6º	110	Better-Ventre	Saab 96 Montecarlo
7º	159	Estévez-Sánchez	Volkswagen 1200

CLASE "B"

1º	222	Ernst-Camy	F. T 1500 Cupé
2º	208	Molins-Ruibal	Ford Escort
3º	215	Albo-Gardiol	Ford Escort
4º	250	Saymonds-Caulin	Saab
5º	247	Talone-	Peugeot 404
6º	233	Laudato-Divobar	Fiat 1500 Berlina
7º	202	Lustig-Rosenfeld	Peugeot 404
8º	235	Echeverría-Alvarez	Alfa Romeo Giulietta Sprint
9º	217	Nieves-E. de Barat	Volkswagen 1500 Variant

CLASE "C"

1º	365	Torres-Macek	BMW 2002 TI
2º	330	Etchegaray-García	Alfa Romeo JK
3º	333	P. Marexiano-Penone	BMW 2002 TI
4º	335	Baldesari-Baldesari	BMW 1800
5º	327	Yebra-Pizzo	Torino 380
6º	332	Ruiz Moreno-Carrizo	Chevrolet Super

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

d.i.a.



ESTE MENSAJE ES PARA USTED:

Si usted es oyente,
nos escucha con el país.

Si usted es avisador,
el **PAIS** lo esta escuchando
por:

LR3 RADIO BELGRANO 100 KW

Y su rueda de emisoras del interior

LT8	RADIO ROSARIO DE ROSARIO	10 KW
LT 12	RADIO Gral. MADARIAGA DE PASO DE LOS LIBRES	1.5 KW
LT14	RADIO Gral. URQUIZA DE PARANA	10 KW
LT16	RADIO Pte. ROQUE SAENZ PENA DE CHACO	1.5 KW
LU5	RADIO NEUQUEN DE NEUQUEN	20 KW
LU33	EMISORA PAMPEANA	25 KW
LV2	RADIO LA VOZ DE LA LIBERTAD DE CORDOBA	25 KW
LV5	RADIO SARMIENTO DE SAN JUAN	25 KW
LV12	RADIO INDEPENDENCIA DE TUCUMAN	25 KW
LW5	RADIO DEL NORTE DE SANTIAGO DEL ESTERO	5 KW
		248 KW de

DE POTENCIA A SU SERVICIO

LR3 RADIO BELGRANO

EL PAIS LA ESTA ESCUCHANDO

CARLOS
LA V

Y los sueños eran correr en Europa. Hoy, Carlos Ruesch se encuentra frente a la gran oportunidad de su vida, merecida por su trayectoria siempre ascendente en el automovilismo argentino y que a los 27 años de edad necesitaba completarse en Europa. Como segundo piloto del equipo del ACA de F-2, Carlos Ruesch partirá con Carlos Reutemann el próximo 2 de marzo rumbo a Londres

por GERMAN SOPEÑA
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

La cara de Ruesch lo dice todo. A su habitual expresión de tranquila serenidad se le une la inocultable alegría que le ha producido su nombramiento como segundo piloto del equipo del ACA de fórmula dos que vuelve a Europa a correr toda la temborada 1971.

—**"No hace ni diez días que me llegó un telegrama a Córdoba avisándome que el ACA quería hablar conmigo. Llamé, me preguntaron si tenía algún inconveniente en integrar la lista de los posibles candidatos al puesto y dije que no. Después me fui a cazar a La Pampa, hablo un día a Buenos Aires y me preguntan cuándo podría estar en la Capital. ¡Ya mismo! —contesté, y al día siguiente estaba aquí."**

Es realmente satisfactorio observar cómo un piloto con una trayectoria siempre ascendente y positiva llega a un momento de su carrera en el cual se le presenta exactamente la oportunidad que necesitaba. Hace ocho años Carlos Ruesch empezaba a conocer el bichito de la velocidad sobre el volante de un Fiat 1100 o un Fiat 600 en carreras de montaña cordobesas. En 1970 se afirmó definitivamente ganando tres carreras de Sport Proto-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RUESCH

VIDA ES SUEÑO



tipos y cumpliendo una campaña brillante y el ofrecimiento del ACA para correr el otro Brabham de F. 2 no podía llegar en instante más adecuado.

—"**Para mí es exactamente como un sueño porque yo sé que para seguir adelante era necesario ir a Europa, pero si no es con el ACA no hay manera de ir. Esto me abre las puertas a lo que yo siempre quise hacer. Deportivamente ya no tenía más que hacer aquí para seguir progresando e incluso no estaba decidido sobre si iba a correr o no en 1971 en SP. La situación es bastante difícil aquí, no teníamos nada confirmado con Steven y en realidad yo no estaba muy preocupado por lo que pudiera pasar. Si podía corría y si no, no corría. Me dedicaba a volar aviones, que me encanta, a cazar y a trabajar en algo que me gustara y listo. Al automovilismo tomarlo como pasatiempo y nada más porque como actividad no sé si se hubiera podido. En cambio ahora todo es diferente, así que te podés imaginar cómo estoy de contento. Yo me voy con mi mujer y mi hijo y me puedo quedar diez años en Europa, no tengo ningún problema, y entonces sí se puede pensar en un automovilismo profesional seriamente encarado. Aquí se hace automovilismo profesional en broma, en Europa es en serio. Rolf Stommelen gana 70 millones de pesos por año. Jackie Stewart gana 500 millones por año. Yo me conformaría con llegar a ser un medio Stommelen pero por lo menos tener la seguridad de correr con seguridad y no como aquí donde además de la falta de posibilidades técnicas se vive una constante incertidumbre.**"

"**Si ando bien en Europa mi idea es cumplir unas ocho temporadas allí. De cualquier manera si vuelvo a correr aquí será algunas carreras de montaña pero tomadas como si fuera al lago a esquiar. El futuro serio está en Europa y eso es lo único que pienso ahora. Todo el día soñando con coches de carrera...**"

—¿Y pensás que podés andar bien en Europa, tenés confianza?

—"**Claro que sí. Yo creo que puedo andar fantástico, no tengo dudas de poder andar en el pelotón de los que van a pelear la punta. Ganar es otra cosa pero eso, por ahora, no es lo que me va a preocupar. No tengo ningún apuro en tomarme el tiempo necesario para aprender.**"

—¿Pensás adaptarte rápidamente al tipo de auto pese a tu poca experiencia en monopostos?

—"**Creo que yo me adapto bastante fácilmente a cualquier auto aunque anduve muy poco en monoplazas. Una vez con la Maserati Tornado en las 500 millas de Rafaela que ganó Gradassi donde estuve punteando un rato y una vez con aquel fórmula de los ingenieros Picone y Gronenberg. Otra vez me subí al F. 1 de Nasif Estéfano para dar unas vueltas en el Oscar Cabalén y cuando paré me quedé asombrado porque me informan que había bajado el record de vuelta de fórmula uno. Y yo en todo momento me sentía muy cómodo. En realidad nunca me sentí mal en ningún auto y si las ruedas están afuera mejor.**"

—¿Nunca sentiste la diferencia de potencia a medida que ibas subiendo de categorías?

—"**No. Siempre me resultó fácil acostumbrarme al auto. Hasta ahora el coche más potente que manejé es el Trueno (300 y pico HP) pero el de mejor relación peso potencia fue el Lola T-210 de la temporada que me dio gran confianza para correr en F. 2 porque es prácticamente un F. 2 carrozado.**"

Los 1.000 Km. fueron también una confirmación más de las virtudes de Carlos Ruesch. Sobre el Lola compartido con Rouveyran, Cacho cumplió una actuación sobresaliente que surge de observar simplemente los tiempos en el "libro de la verdad" entregado por YPF. Los relojes siempre dicen la verdad y respecto a Ruesch entregan un resultado inmejorable. Sus tiempos, vuelta a vuelta, son asombrosamente regulares a la par de veloces. El ritmo evidenciado por Ruesch en carrera es notable y es la mejor guía para juzgar a un piloto. No es un secreto en Ruesch, cuyos metódicos planes de carrera y cuidado del auto le han valido muchas satisfacciones. Cuando corría en el equipo de los Renault blancos de Berta como segundo piloto de Copello, no produjo triunfos tan espectaculares como los que podía producir Copello pero sin embargo Ruesch fue el campeón de la categoría al cabo del año. En SP fue igual. Cuidadoso del auto, veloz pero a la vez imperturbable. En San Juan ganó una carrera extraordinaria, con muchas variantes suficientes como para poner nervioso a cualquiera menos a Carlos Ruesch. Cupeiro, Di Palma o García Veiga

→

CARLOS RUESCH

pudieron ser ganadores y no lo fueron. Quizá a algunos de ellos porque les haya faltado el método que le sobra a Ruesch.

Esa cualidad superlativa de Ruesch le será de gran utilidad en Europa, donde el período de aprendizaje es fundamental para el futuro de un piloto con aspiraciones. Reutemann quizá se equivocó al principio cuando exageró la vehemencia, y mejoraron los resultados al final cuando reconoce que cambió su mentalidad para plantearse cada carrera.

Ruesch cuenta entonces no sólo con su clara ubicación mental sino también con el aporte muy importante de la experiencia que le puede transmitir Carlos Reutemann. El derecho de piso, lógicamente, no será el mismo.

—¿Hablaron ya con Reutemann sobre el asunto?

—"Sí. Sobre las carreras, los autos, la puesta a punto, todo eso. Lole me explicaba por ejemplo que lo que es muy importante en la puesta a punto de los autos es acostumbrarse a elegir la dureza de los espirales. Los grandes pilotos —Brabham por ejemplo— usan los autos durísimos pero porque están acostumbrados a conocerlos. El principiante en cambio lo encuentra más fácil al auto blando. Reutemann me comentaba que durante el año él fue colocando gradualmente espirales más duros."

—Claro, con espirales más blandos el auto se siente más pero dobla menos. Por eso Reutemann andaba medio a los volantazos para seguir el ritmo de los primeros al principio.

—"No importa. Ni bien lleguemos a Europa yo me pongo a andar y andar en el auto. Si es lo que a mí me gusta. Y en los entrenamientos de cada carrera se va a andar todo el tiempo establecido. Además cuando tengamos los dos autos nuevos quedarán los dos BT-30 para entrenarse en Inglaterra o para llevarlos a los circuitos y usarlos al máximo. Es lo que yo quiero hacer todo el día. Estamos para eso."

—¿Desde cuándo lo conocés a Lole?

..—"Y... los dos empezamos por la misma época. Creo que era en el '63. Cuando Lole corrió su segunda carrera, en el Pan de Azúcar, ganó con el Fiat 1500 y ese mismo día yo corría con un Fiat 600. Abandoné y ya había corrido unas cinco o seis carreras con Fiat 1100 y 600 y había ganado dos o tres. Yo tenía 19 años y después interrumpí un año por la colimba."

—¿Entonces corrías sólo por divertirte o ya pensabas cumplir una trayectoria más o menos organizada?

—"No. Simplemente me divertía y por supuesto aprendí. Después corrí en kárting así que no se puede decir que no anduve lo suficiente con las ruedas al aire..."

—¿Y no te preocupa perder la utilidad económica que te brindaría un año de SP en la Argentina?

—"No. Para nada. Primero porque este año la situación no se vislumbra muy fácil y en segundo lugar, si bien el equipo del ACA es prácticamente amateur, yo simplemente pienso que esto es una inversión para el futuro. Y que aunque yo no gane plata este año, si llego a andar bien y puedo seguir corriendo en Europa cualquier contrato que se hace allá significa mucho más dinero que el que se puede ganar aquí en diez años. Y eso es además por una razón muy sencilla. Acá, en nuestro país, hay una enorme cantidad de carreras que deben solventarse con los medios que brinda un solo país. En Europa 20 ó 30 carreras importantes en el año se reparten lo que produce, vende o promociona toda Europa. Que son muchos países, muchos cientos de millones de pesos y por lo tanto mucho más dinero en juego."

—¿Qué auto es el que más te gusta de los europeos?

—"Parece una casualidad pero a mí siempre me gustó el Brabham por ser un coche efectivo y sencillo. El Lotus 72 es una maravilla pero es tan complicado que un día dobla una barbaridad y otro día te volvés loco para ponerlo a punto. Con el Brabham hay tres posibilidades de variación para buscar la mejor puesta a punto: barras estabilizadoras, espirales y amortiguación y los alerones. En el Lotus 72, con los alerones variables y las mil combinaciones diferentes que se pueden hacer, creo que se llega a la cifra increíble de 618 posibilidades distintas para poner a punto el auto. O sos un genio o te volvés loco. Yo pienso que el Lotus 72 es un coche para que lo manejara John Surtees por ejemplo."

Carlos Ruesch también acredita entre su corta pero larga experiencia a la vez sus buenos pergaminos como constructor. Experiencia en chasis, puesta a punto y mecánica general de autos de carrera son factores adicionales que complementan aún más sus virtudes conductivas. Sereno, lúcido y con miras muy bien pensadas, Carlos Ruesch sabe perfectamente que se le ha presentado la gran oportunidad de su vida. También lo sabe su mujer, Angelina Rocca, y juntos esperan la vida en Europa como una experiencia realmente importante. Todos esos factores juntos son suficientes como para pensar que el puesto que faltaba en el equi-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

po del ACA no podía tener mejor ocupante.

—¿Segundo piloto?

—**"No tiene nada que ver. Todo el mundo está preocupado preguntándome eso y a mí justamente no me interesa. En Europa esa organización no es importante sino necesaria. Y en carrera eso no existe. Lole tiene más experiencia y tiene que ser el número uno. Todo está perfecto. El asunto es andar en Europa, que es lo que yo quiero hacer."**

PREGUNTAS CORTAS

—¿Tu mejor carrera hasta ahora?

—**"San Juan SP 1970."**

—¿El mejor auto que hayas manejado?

—**"Nacional, el Trueno SP. Europeo, el Lola T-210."**

—¿SP o monopostos?

—**"Monopostos."**

—¿El auto que más te gusta?

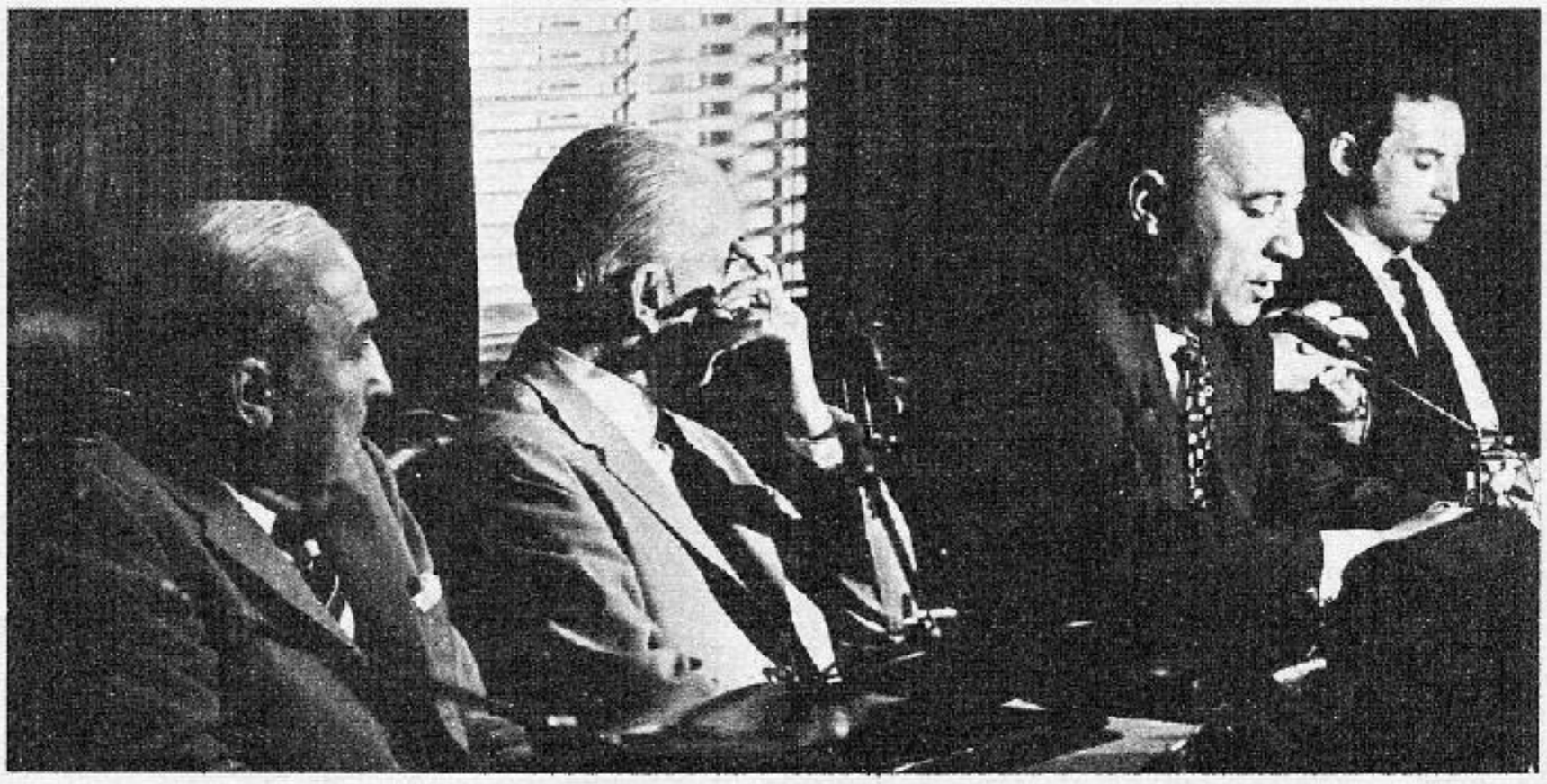
—**"Brabham."**

—¿El auto que más te gustaba cuando empezaste a correr?

—**"Los Volvo y luego las Alfas Giulia."**

—¿Circuitos veloces o trabados?

—**"Me da lo mismo. Lo que no me gusta son los circuitos con rectas largas."**



EL ANUNCIO OFICIAL

El miércoles pasado a las 12, en formal conferencia de prensa y con la palabra directiva del Dr. Carman que estaba gracioso y eufórico a la vez, se oficializó el nombramiento de Carlos Ruesch como segundo piloto. Estaba el equipo completo con sus trajecitos azules y se concretaron todos los detalles.

El director técnico Hector Staffa, acompañado por tres mecanicos (Alberto Piloto, Mario Quaglia y Juan Fateta) partió el viernes pasado. Carlos Reutemann y Carlos Ruesch lo harán el 2 de marzo rumbo a Londres. Allí estará ya todo organizado para correr la primera carrera el 14 de marzo en Mallory Park (no puntable) o en su defecto el 4 de abril en Hockenheim (puntable).

Las primeras carreras se correrán con los dos Brabham B T-30 actuales pero en mayo el equipo recibirá dos BT 36, último modelo de F. 2, y conservarán también los dos BT 30 que además de servir como coches de entrenamiento o carrera pueden utilizarse también el año que viene en la nueva F. 3, donde el ACA también intervendría en un esfuerzo que se agranda.

Cabe consignar además que el equipo cuenta ahora también con el apoyo oficial de la Dirección Nacional de Turismo, cuyo titular, coronel Perlinger, estaba también en la conferencia de prensa.



LA REGATA A RIO DESDE A B



Nada mejor que esta fotografía para apreciar la perfección de las velas del Ondine, sin duda son una pinturita.

EL FJORD VI de German Frers, entró segundo en su serie a pesar de estrenarlo el mismo día de la largada.

Nada más difícil que hacer un comentario breve y conciso de una regata del calibre de la Bs. As.-Río. Decimos difícil puesto que tras charlar con varios nautas que intervinieron en la prueba, uno no sabe por dónde empezar y menos aún por dónde terminar.

Las anécdotas y situaciones vividas por cada uno de los participantes son tantas y tan variadas que ya no alcanzaría "un libro' para el relato de todas.

En vista de la situación planteada, creemos que lo mejor que podemos ofrecer es la crónica, día por día, que nos enviara nuestro semicorresponsal, el joven Martín Costa.

BS. AS.- RIO A BORDO DEL COLUMBIA

Los preparativos para una travesía de 1200 millas son más largos y trabajosos que la regata en sí, pero una vez llegado el momento, todos ponen el hombro y se sale adelante.

Por fin, tras las últimas corridas en tierra, llega el momento culminante, la fiesta grande llega a su cúspide; son las 16 hs. del 31 de enero y 28 barcos emprenden el camino hacia una meta lejana en la que les aguardan la gran victoria o simplemente la alegría de haber llegado.

Una vez sonado el cañonazo comienza el aislamiento de cada una de las tripulaciones, sólo turbado por algunas comunicaciones radiotelefónicas o por la cercanía, en determinados momentos de algún otro barco.

Apagada un poco la euforia de la partida se empezaron a ver los primeros síntomas de la que iba a ser la regata, al principio calmas, sobre el final vientos, bastante frescos en ambos casos y casi siempre de proa. Desde el vamos empiezan las cosas raras, tanto a bordo como en los demás barcos. En el Columbia se nota la acelerada descarga de uno de los tanques de agua provocada por una tapa mal cerrada y que hace temer si el líquido alcanzará o no hasta llegar a la meta. Con respecto al resto de los barcos, se notó un lento avance del Ondine debido a que tuvo una colisión y además se mandó una varada de la que zafó rápidamente, lo que demuestra que también tiene algunos inconvenientes un yate demasiado grande.

El viento del primer día es calmo, refrescando a la nochecita para volver a aflojar con las primeras luces, las que vinieron acompañadas del clásico "Happy birthday" que a coro me cantó la tripulación entera para festejar mi cumpleaños, por supuesto to hubo torta con velas y todo.

Por Punta del Este el pasaje de los barcos fue en el siguiente orden: Ondine, Pluft, Bay Bea, Juana, Esperanza, Shinda, Columbio, etc. De esta zona costó mucho trabajo salir, la calma fue impresionante y la corriente en contra era más que respetable, esta última duró toda la regata estimándose que en algunos puntos llegó a tener 2 nudos. Para escapar de la falta de viento algunos barcos se abrieron mar adentro (Columbia, Esperanza) mientras que otros (Shinda, Bay Bea y Recluta II) costearon hasta la altura del Chui para internarse recién allí en el reino de Neptuno. Más tarde se vería que ésta fue la táctica acertada, ya que tuvieron mejores soplidos Eolianos.

Para nosotros la calma duró casi 30 horas en las que tratamos de matar el tiempo de cualquier manera; los cambios de vela fueron innumerables y el sol pegaba de lo lindo. Por fin, al atardecer unos relámpagos que según algunos eran fotos con flash tomados desde el Ondine, nos anunciaron que algo se venía pero que pasó a ser solo una falsa alarma; al amanecer hubo una refrescadita del NE que duró muy poco.

Esta situación se mantuvo prácticamente durante toda la competencia, calma-viento, viento-calma; sólo sobre las últimas 400 millas sopló buen viento del NE a unos 25 nudos aunque no duró mucho, solo 3 días, volviendo todo como al principio: calmas a diestro y siniestro.

El viernes 5, el Columbia se cruzó con el único que vimos durante la travesía desde Punta del Este hasta Río y fue el Esperanza que pasó a unas 3 millas por la popa con rumbo NNO.

El sábado 6 por fin viramos tras un borde de 85 horas en la misma anura con la que se rompió un poco la monotonía; en el mismo día tuvimos la única avería, se destrozó el puño de escota del genoa, compuesto por una barra de acero de 8 mm. y aún no nos podemos explicar cómo sucedió.

El lunes 8 por la mañana nos enteramos por medio de nues-

RESULTADOS DE LA IX BUENOS AIRES - RIO

Serie	Pto.	Barco	Timonel	Tiempo real			Tiempo corregido			Clas. gral.	Nac.
A	1º	Pluft	I. Klabin	194	59	39	167	2	3	1º	Bras.
	2º	Shinda	A. Acevedo	209	49	10	174	11	46	2º	Arg.
	3º	Bay Bea	R. Haggerty	205	3	38	174	42	50	3º	Nort.
	4º	Ondine	S. A. Long	177	24	15	177	24	15	4º	Nort.
	5º	Columbia	U. Baldi	245	42	1	214	54	37	14º	Arg.
	6	Esperanza	J. R. Neyra	237	42	44	217	—	32	16º	Arg.
	7º	Juana	J. Benavidez	240	20	56	219	25	32	18º	Arg.
	8º	Jovita	C. O. Vélez	279	25	44	246	13	8	22º	Arg.
B	1º	Recluta II	C. Corna	223	19	2	181	25	38	5º	Arg.
	2º	Jjord VI	G. Frers	231	57	23	190	15	35	6º	Arg.
	3º	Atrevido	A. Grandi	237	14	15	195	43	51	7º	Arg.
	4º	Red Rock II	E. Mandelbaum	248	25	7	206	43	19	9º	Arg.
	5º	Seven	P. Gilbert	247	9	8	206	3	44	10º	Bras.
	6º	Villegagnon	O. M. Maia	255	42	30	214	46	18	13	Bras.
	7º	Kual	H. Trajtenberg	261	57	3	216	57	3	15	Arg.
	8º	Sancir	E. Sieburger	261	2	12	217	9	48	17º	Arg.
	9º	Coligny	R. Hasselman	261	27	33	220	31	21	19º	Bras.
C	1º	Typhonn	L. B. Rosselot	256	1	6	203	25	42	8º	Chile
	2º	Gitano	J. C. Canzobre	261	58	39	208	38	39	11º	Arg.
	3º	Maduza	M. T. Innecco	260	35	26	212	54	26	12º	Bras.
	4º	Pax	I. Bokser	292	44	32	241	7	44	20º	Arg.
	5º	Nora	J. C. Rodriguez	289	44	6	242	42	42	21º	Arg.
	6º	Marina	O. Specht	311	5	3	255	25	51	23º	Arg.
	7º	Zorba	P. Soto	329	20	40	271		4	44º	Arg.

ABANDONOS

Barco	Timonel	Nacionalidad
Milagro	E. Kocourek	Argentino
Bystra	R. A. Heuer	Brasileño
Buitre	C. Chiappini	Argentino
Inca II	A. Bercht	Brasileño

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ORDO

tro radiooperador que el Ondine llegó a las 5h45m cosa que nos dolió un poco pensando que a nosotros nos fàltaban aún unas 300 millas por recorrer, es decir que ya no teníamos chance.

A esta altura del partido, comenzaba a reinar entre nosotros el tedio que es característico en toda navegación tan larga; estar durante 10 días en un barquito de éstos no es una cosa tan fácil a pesar de que hay mucho trabajo y poco descanso, este último bastante malo, ya que estar dentro de la cabina equivalía a un baño de "Sauna" que mataba.

Los últimos dos días se hicieron muy largos debido a la ausencia de barcos y viento, hecho que hacía muy difícil predecir cuándo llegaríamos a la Bahía de Guanabara.

Pero como todo llega en la vida, por fin pudimos avistar el faro de Isla Rasa y podemos decir que ese último tramo fue de nunca acabar, el viento era muy flojo y la correntada tiraba fuerte, abatiéndonos al oeste, cosa que no nos ayudaba mucho que digamos.

El momento esperado llegó por fin el miércoles 10 a las 21h 47m; tras bregar durante 245 h. habíamos alcanzado la meta.

Como conclusión se puede deducir que la regata fue muy tranquila, interrumpida solamente por esporádicos ventarrones que fueron los que nos animaron en un tramo relativamente corto, si tenemos en cuenta que hubo más calmas que vientos.

Vale la pena destacar el triunfo del barco brasileño Pluft que demuestra el auge que ha tomado en dicho país el yachting oceánico y todo gracias al fuerte apoyo prestado por el gobierno.

También hay que mencionar la performance de los nuevos diseños de Germán Frers, en especial el Recluta II, los que evidentemente son un balazo.

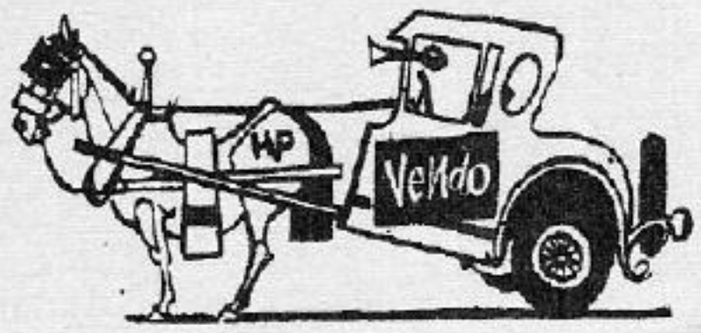
Con respecto a la victoria chilena, ésta era de esperar, hubo mucho entusiasmo en la tripulación y corrieron con un barco que ya es conocido en Europa por sus actuaciones.

Como broche final se dio la coincidencia en el arribo de las regatas Bs. As.-Río y Cape Town-Río con lo que se vio un cuadro maravilloso al estar fondeadas en el Iate Club Rio de Janeiro tantos barcos de primera línea, los que realzaron aún más una fiesta inolvidable.

Nada mejor que escuchar el relato de uno de los participantes para vivir un poco más de cerca la gran regata Buenos Aires - Río de Janeiro

Fotos: CARLOS AGUSTIN

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. Alem 896, Buenos Aires.

FORMULA 4, Tulia 7. MOTOR RENAULT 0K. Nunca corrió. Oportunidad. Preguntar Sr. Gregorio. T.E. 68-8714 de 8 a 11 y de 21 a 23 horas.

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.

STOP OFERTAS: Alfombras Siam $ 500. Cinturato 825.20 (12 telas). Precio Lista $ 105.000. Esta semana $ 78.000. Minicargador de baterías $ 5.500. ¡Ah!... Nunca cerramos.

Trompas y capots deportivos Fiat 600. Enviamos al interior. "Plástica Norte". B. Mitre 3350. Victoria. T.E. 744-0623.

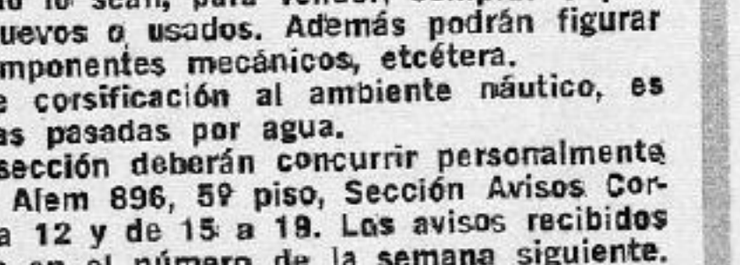


¿**SABIA** que Gomería STOP no tiene puertas? Griveo y Constituyentes.

GOMERIA STOP. Siempre abierta. Servicio permanente. Atención las 24 hs. Trabaja día y noche, no cierra ningún feriado. (Quiero dar a entender que no cierra los 365 días del año). Griveo 2217, a 10 mts. de Constituyentes al 4.900.

VENDO CAJA PUENTE ZF, para Fórmula-1 o SP motor trasero. Nueva. Precio de liquidación. Angel Monguzzi. Tratar: calle 8 Nº 338, Cerro de las Rosas. CORDOBA. Tel. 812051.

MERCEDES BENZ ROADSTER 300 SL, modelo 1961 (exposición internacional automotor), estado nuevo, único en todos los detalles; motor standard, uno de los tres coches que hay en el país, techo "cabriolet" y "cúpula" (techo duro), docu-



mentación en orden (registro) —250 Km/h—. Precio 40.000 $ Ley o permuto contra moto-crucero. T.E. 657-0307 o Casilla de Correos 91. San Miguel.

PERSONALICE SU AUTO. Pinturas y franjas deportivas diseñadas sobre pedido. Tratar Roque (h). Libertad 213, Capital. 35-3481.

VENDO URGENTE Renault G.T. 0K. Ruedas cromadas, gomas cinturato color rojo. Ver en EXPO-AUTO Mar del Plata. Pedir datos en Administración.

STOP/ Cubrevolantes CESIL para cualquier marca y modelo. Griveo y Constituyentes.

RENAULT 1093, DE ANGEL MONGUZZI, varias veces ganador. Grupo-2, preparación Battelli. A toda prueba de eficiencia.



Con repuestos varios. Muchas cubiertas. Tratar: Battelli, Lavalleja 1545, CORDOBA, tel. 79888. **Muy barato.**

STOP. Siembre abierta. Accesorios y chiches. Griveo y Constituyentes.

STOP. Día y noche. Apoyacabezas graduables. Griveo y Constituyentes.

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. 63-2622.

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.

COMPRO GORDINI VOLCADO, incendiado o caído de carrocería. Papeles en orden y actualizados. Pago hasta $ 100.000 viejos según estado del motor. Tratar: con Alejandro Ciancaglini, en el tel. 32-1105, por la tarde, o escribir a Vicente López 2646, 4º "A".

¡REVIENTO! TRIUMPH 650, modelo 1960, impecable estado, "La Papa". Ver y tratar: en Guido 1621, 2do. piso, de 11 a 15 horas.

ANTONIO GIRALDEZ, vende Fiat 850, preparación libre para pista o para Rally,



145 km. por hora. Totalmente equipado. Ver en Serrano 1910, Capital.

ANTONIO GIRALDEZ, vende su Fiat 1000, preparación libre. Ganador en muchas competencias, incluida la última (Las He-



ras 3/1/71), con record absoluto del circuito 59". Velocidad 185 Km/hora. Totalmente equipado con trailer para trasportarlo. Digno de verse, único en el país, Serrano 1910, Capital.

STOP. Jamás cierra. Todo lo reglamentario para su viaje. Griveo 2217.

PEUGEOT 404, Grupo 2 con 2 Weber 45 DCOE 14. Todo Iskenderian e instrumental y/o paliers flotantes y/o 1.000 repuestos. Vendo baratísimo. Tel. 83-6980. Santa Fe 3401, 17 "C". De 19,30 a 20,30 horas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

STOP. Abierta las 24 hs. Balanceo de ruedas. Griveo 2217.

VENDO HONDA 300, recién rectificada (900 Km), $ 2.600 al contado. Tel. 31-2842, de 19 a 22 horas.

CAJA PUENTE CITROEN DS 21, 4 velocidades. Frenos a disco, $ 120.000 m/n. ($ 1.200). Tel. 294-0221.

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 762, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

VOLKSWAGEN, modelo 1960, **especial para fanáticos** "WOLKS", una sola mano y buen estado. Llamar: Mario Palanconi, tel. 797-8708.

EMBRAGUES Y FRENOS, "AVENIDA" los repara en menos que canta un gallo. Pepe, el gomía de CORSA, se encargará de reacondicionar sus discos y placas, rectificar campanas o pegar y remachar cintas. Además, repuestos generales para embragues y frenos, que Pepe le venderá por unos pocos dineros. La dirección es: NACIONES UNIDAS 1018, VILLA MAIPU, SAN MARTIN.

FIAT 800. Modelo 1962. Instrumentos, 4 gomas nuevas, 520-12x5" adelante y 145-13x7" atrás, carburador SOLEX 34 mm. Arbol de levas "850 Montal". Radio AUTOVOX italiana. Tapizado negro muy bueno todos los papeles al día. $ 4.000 de los de Ley. Güemes 2980, 6º piso "A", Capital.

OPORTUNIDAD UNICA: para correr en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, etc., vendemos 1 S.P. BAUFER, idem 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

DORA BAVIO VENDE SU PEUGEOT 404 de Turismo de Carretera. Con motor de 2000 cm³, preparación Da Silva y trompa Baufer. Tratar telefónicamente en el 71-6715.

FORMULA-4 JULIA 7 (qué digo Julia, siempre con mi fijación: TULIA-7). Motor Renault (preparación del amigo Antelo). Lo vendo como apoderado del "play-boy" Carlos Iotti, que se fue con Rado a la Polinesia. No, no ganó el concurso, el reloj es de él. Con este auto ganó y perdió varias carreras. La última en el Hipódromo de San Isidro, le jugó al caballo "HP 300", casi pierde hasta el auto. Por tal razón y por cuenta y orden de Iotti, vendo, aunque llueva. Llamar (en horas correctas) al 59-7977

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

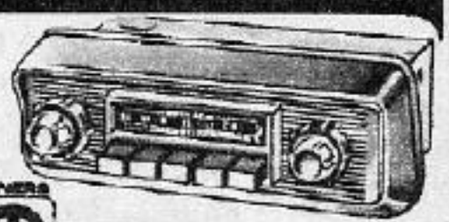
Realización **EDDIE Publicitaria.** T. E. 32-0766

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

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

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

AUTO-RADIO DOS



VENTA, COLOCACION Y SERVICE. DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.
Avda. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678

AL EQUIPAR SU UNIDAD
FIAT
CONSULTENOS, Y NO OLVIDE QUE SIEMPRE LO ATENDEREMOS CON ESPIRITU JOVEN



FIATODO
SARMIENTO 3899,
T. E. 87-1852/1992.
Bs. AIRES.
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO.



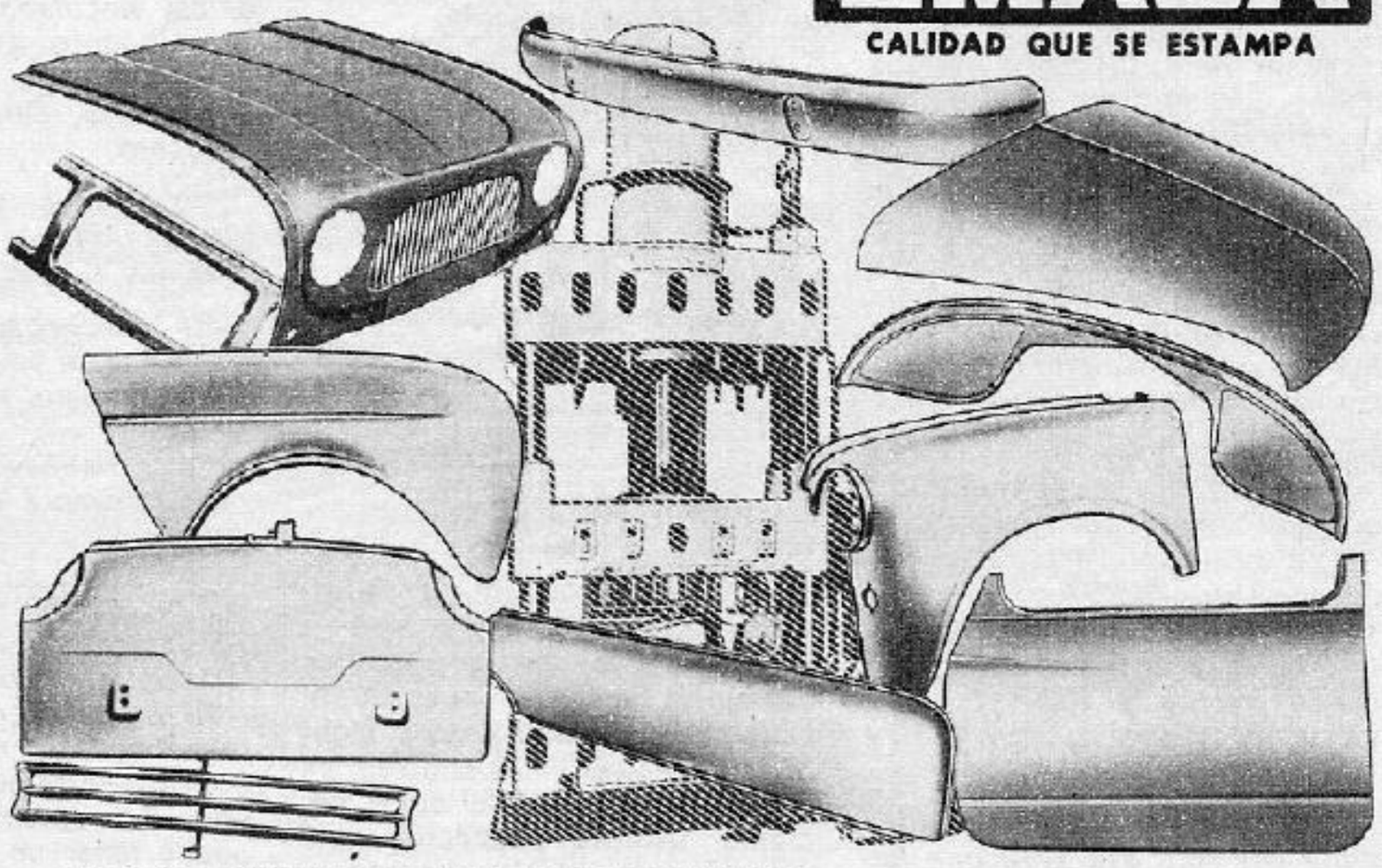
VENTAS POR MAYOR Y MENOR



LLANTAS M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino Peugeot
GARANTIA ESCRITA SOBRE CROMADO

INDUSTRIAS METALURGICAS **EMILIO BAT e HIJOS S.R.L.**
FABICANTES DISTRIBUIDORES \ GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 \ PCIA. BS. AS. \ ENVIOS AL INTERIOR

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

TC... PERO TECE TECE

de Héctor Barrios, Bahía Blanca, prov. de Buenos Aires.

Amigos míos, Renatos: quizá les extrañe el tema que me interesa y más aún cuando sepan que tengo sólo 16 años, pero es que mi padre era en vida un apasionado de los fierros y como tal reunió grandes cantidades de recortes de diarios y revistas del tema que le apasionaba: el TC. Sobre él quiero hacerles algunas preguntas.

1º) En una largada común en el año 1948/52, ¿quiénes eran mayoría: los pilotos con Ford o con Chevrolet?

R) Los que corrían con Ford y generalmente en una proporción de 2 a 1 como mínimo.

2º) ¿Quiénes eran los más importantes defensores de los seis en línea?

R) Entre otros, Marcos Ciani, Jorge Descotte, Domingo Marimón, Raimundo Caparrós, Félix Peduzzi, Pablo Gulle, Eusebio Marcilla y Juan Manuel Fangio.

3º) ¿En qué año debutó Marcos Ciani, y si es posible en qué carrera, con qué marca y qué clasificación obtuvo?

R) Fue en 1949, en unas Mil Millas del Avellaneda Automóvil Club con Chevrolet y salió quinto.

4º) ¿De qué provincia era el corredor Víctor García y con qué marca corría? ¿era un piloto de primera línea?

R) Era de Mendoza, para más datos de General Alvear y corría con Ford. Efectivamente era de los que podríamos incluir en una primera línea de calidad, y famoso por su temple, por su garra en los momentos más difíciles.

5º) ¿Cuál fue el Gran Premio que se decidió por menor diferencia de tiempos entre el primero y el segundo? ¿quizá el de 1952 cuando Rosendo Hernández le ganó por algo así como medio minuto a Gálvez? ¿cuál fue el recorrido de ese G.P. y dónde terminó?

R) Efectivamente, Hernández ganó por solo 31s 2/10 que fue la menor diferencia en un GP entre los dos primeros en el final. La primera etapa fue a Mendoza por Bahía Blanca (saliendo de Buenos Aires); la segunda unió Mendoza con Catamarca y la tercera y última —para totalizar 4.100 Kms.— se disputó entre aquella ciudad y el autódromo municipal de Buenos Aires. Los competidores debían dar dos vueltas al perimetral del autódromo y recién se les bajaba la bandera a cuadros. Realmente fue como para no cardíacos, máxime sabiéndose que la máquina de Hernández estaba medio "fané".

6º) Por último: el volante de Arrecifes Néstor Marincovich, ¿se mató con un coche Chevrolet (que habitualmente corría) o con un Ford?

R) Con ninguno de los dos. Halló la muerte en las proximidades de San Pedro en la ruta 9, cuando probaba un Bergantín con motor de 6 cilindros.

7) Gracias.

R) De nada. Por un momento nos transportó a tiempos idos, y como dice el tango "que nunca más volverán...".

ESTILO

de José Luis Cuayatto, Isla Verde, Córdoba.

Señores: me dirijo a ustedes para por vuestro intermedio informarme si es que hay alguna escuela de diseño automovilístico en el país. En caso de que la hubiera, quisiera saber su nombre y dirección, por lo que desde ya les estoy agradecido.

R) Hay un curso de diseño y construcción de automóviles, dictado exclusivamente por correo (en forma de fascículos) que es dictado por los ingenieros Juan Carlos Gentile y José M. Arrieta. Solicite informes a Stylauto, Casilla de Correo 303, La Plata, Prov. de Buenos Aires.

KART DE PASEO

de Alberto Gómez, Capital Federal.

Señores de CORSA: leo vuestra revista desde el Nº 139, y gracias a ello aprendí algo sobre autos, lanchas y karts. Sobre este último tema les haré algunas preguntas, haciéndoles la salvedad de que ya leí el Nº 156 donde ustedes publicaron una extensa nota relacionada con el tema.

1º) ¿Dónde y a qué precio puedo conseguir un kart —o un motor solo, para karting— y cuánto puede costarme? Por el momento no pienso correr y por lo tanto no quisiera gastar mucho.

R) En la nota del Nº 156 están las direcciones de los fabricantes de karts, que por otra parte no se han modificado. Ellos suelen tener ocasiones como para usted. En el mejor de los casos podría conseguir un kart completo por 600/700 pesos nuevos.

2º) ¿Qué combustible usan los karts?

R) Básicamente nafta y aceite pues los motores son siempre de dos tiempos. En competición, en la clase "K" es permitida la inclusión en la mezcla de porquerías tales como el metanol, éter, nitrometano, etc.

3º) ¿Cómo se arranca el motor de un kart y cómo se frena?

R) Como no tienen caja de velocidades ni embrague, se los empuja hasta que arrancan. Generalmente un par de metros basta para ello. Frenar es más simple: se aprieta el pedal izquierdo que comanda los frenos traseros a tambor o disco y el coche se para. También hay karts con frenos en las ruedas delanteras.

4º) ¿Qué transmisión emplean los karts?

R) Un piñón a la salida del cigüeñal y una corona solidaria al eje vinculados por una cadena de acero. En una época se insinuó el uso de cascada de engranajes pero el asunto no prosperó.

5º) ¿Dónde y a qué precio puedo comprar gomas, llantas, ejes, etc.?

R) Nuevamente lo remitimos al Nº 156. Y le ampliamos diciendo que tanto para partes como para el kart entero, le conviene concurrir a donde haya carreras de karts. Siempre hay alguien que tiene alguna ganga para vender.

6º) ¿Qué potencia podría tener el motor de la pregunta Nº 1?

R) Si usted no tiene muchas pretensiones y quiere gastar poco, se tendría que conformar con unos 8 a 10 HP, que es lo que puede tener un McCulloch o un Flamh usado y carreteado. Ambos son motores superados; si quiere más de 15 HP tendría que decidirse por algún RF, D'Arminio o Herceg y eso ya se va mucho más arriba en money. En este último caso calcule algo de $ 400 por el motor solo, siempre que sea usado.

¡QUE LLUEVA!

¡QUE LLUEVA!

de José M. Mantuano, Mar del Plata.

Corsarios: debo felicitarlos nuevamente por vuestra revista. Pero noto la ausencia de algunos temas que eran tocados cuando la revista era Parabrisas a secas. Por ejemplo he podido comprobar que en días de lluvia en la ruta 2 (especialmente en los tramos de pavimento negro, que es más resbaladizo) hay muchísimos coches que se van a la banquina o directamente a la zanja a causa de patinadas incontrolables. Por lo tanto: ¿No sería posible que hicieran una nota con consejos al respecto? La espero, pues comentando el asunto con amigos y conocidos todos me dan diferentes soluciones y puntos de vista en algunos casos completamente contradictorios.

R) Bueno acá sucede lo contrario de lo que suele suceder siempre. Creemos que tal tema no da como para una nota. Sí, para una contestación en el Correo.

Primero y fundamental, en camino mojado y resbaladizo maneje más despacio que de costumbre. Si usted anda a 100 normalmente, vaya a 60/70 Kms/hora, por lo menos hasta que el piso se oree. Frene con la caja de velocidades, dando una aceleradita al motor al hacer el rebaje y luego sí, cuando el coche esté por detenerse, oprima el pedal de freno con suavidad. Si pasa algún charco grande y de cierta profundidad, pruebe los frenos al salir, y si no funcionan por la mojadura, circule unos doscientos metros con el freno de mano puesto (pero no clavado). Si no tiene buenas gomas o éstas están sin dibujo, no salga de casa o párese en el primer lugar seguro que encuentre para parar. Lo mismo vale para el limpiaparabrisas.

Mientras pueda, circule por el medio de la calzada pero atentísimo al tránsito a favor y en contra. Y por sobre todo mire el camino con mucha anticipación y aminore desde lejos ante cualquier obstáculo para evitar frenadas bruscas.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COMO EN INDIANAPOLIS

MONROE®

PRESENTE EN RAFAELA



PRIMEROS DURANTE 18 AÑOS CONSECUTIVOS

en la máxima competición de los Estados Unidos, presente ahora con sus campeones, en las vertiginosas 300 Millas de Rafaela.

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Bill Vukovich	Bill Vukovich	Bob Sweikert	Pat Flaherty	Sam Hanks	Jimmy Bryan	Rodger Ward	Jim Rathmann	A. J. Foyt
Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio
207,14 K.P.H.	210,52 K.P.H.	205,28 K.P.H.	206,74 K.P.H.	218,18 K.P.H.	215,26 K.P.H.	218,59 K.P.H.	223,28 K.P.H.	223,86 K.P.H.

1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Rodger Ward	Parnelli Jones	A. J. Foyt	Jim Clark	Graham Hill	A. J. Foyt	Bobby Unser	Mario Andretti	Al Unser
Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio	Promedio
225,72 K.P.H.	230,31 K.P.H.	237,08 K.P.H.	242,46 K.P.H.	232,20 K.P.H.	243,29 K.P.H.	245,98 K.P.H.	252,30 K.P.H.	249,19 K.P.H.

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!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com